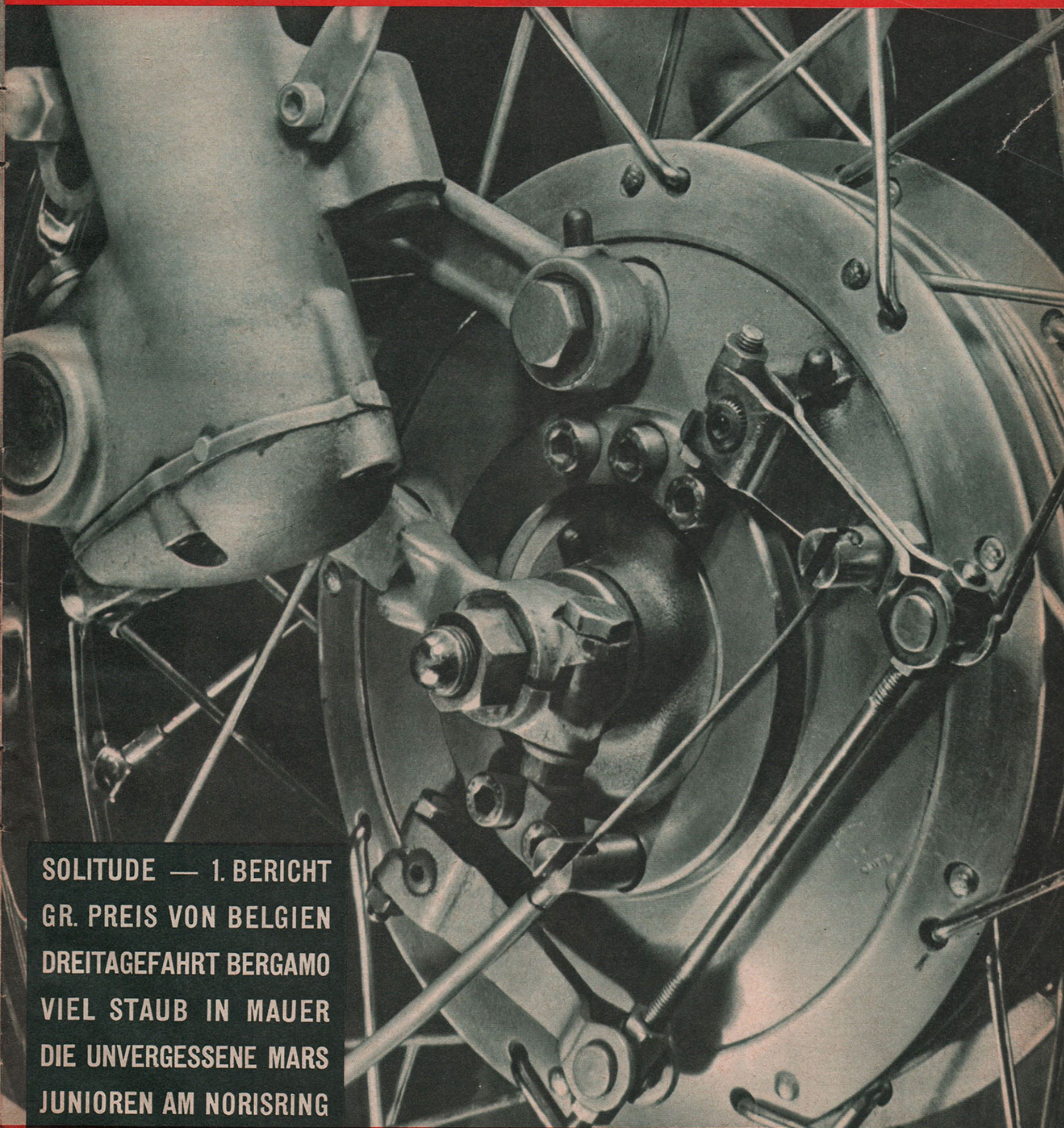


# DAS **MOTORRAD**



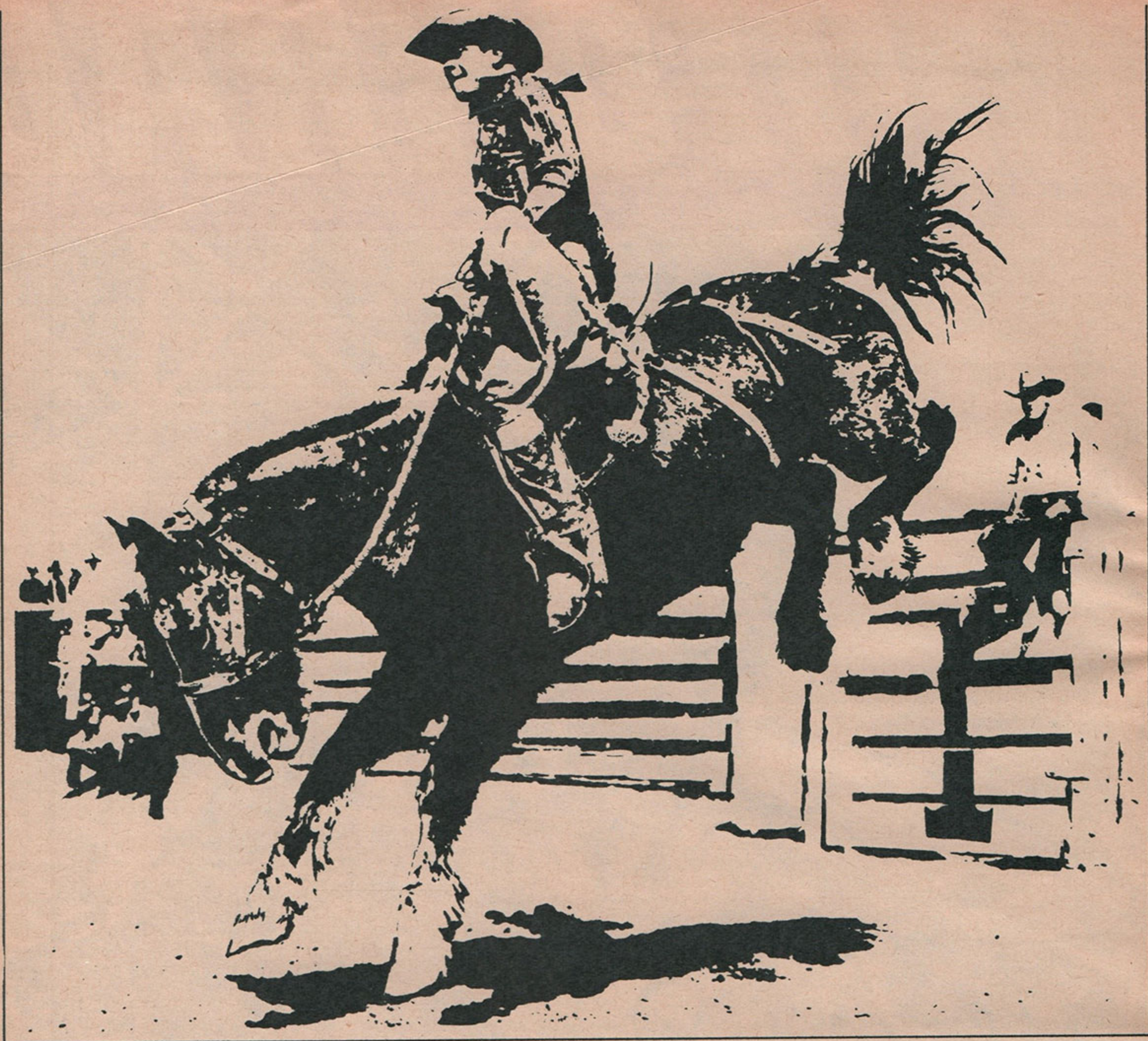
SOLITUDE — 1. BERICHT  
GR. PREIS VON BELGIEN  
DREITAGEFAHRT BERGAMO  
VIEL STAUB IN MAUER  
DIE UNVERGESSENE MARS  
JUNIOREN AM NORISRING

**16**

DM 1.20 • E 4973 D • 46. Jahrgang • 1. Aug. 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





## Sie sind doch ein Mann?

Wir meinen nicht irgendeinen, der sich als „harter Mann“ gibt – wir meinen einen richtigen Mann. Und weil Sie das sind, sollten Sie bald eine Probefahrt auf einem Motorrad mit dem Sachs 50 S, dem neuen Fünfgangmotor, machen. Der hat so etwas von einem gerade gebändigten Wildpferd. Gezügelt, aber immer feurig, unermüdlich in seiner Ausdauer, unbedingt zuverlässig und äußerst sparsam im Futter. Und wenn Sie erst einmal mit ihm verwachsen

sind, reagiert er auf „Schenkeldruck“. Dann möchten Sie ihn nicht mehr missen. Schnee, Kälte, Wasser, Schlamm, Hitze, unwegsames Gelände machen ihm nichts aus. Er ist daran gewöhnt. Spielend nimmt er Berge bis 38%. Sie können ihm in jeder Situation unbedingt vertrauen. Aber er will beherrscht werden – und deshalb müssen Sie ein richtiger Mann sein. Und man wird Sie dann auch so einschätzen.



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



## INHALT

Das falsche Wort zum Sonntag . . . . .	429
Karl Recktenwald † . . . . .	430
Internationale	
Dreitagefahrt Bergamo . . . . .	431
6. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft	
Großer Preis von Belgien . . . . .	434
Kümmern wir uns mal um Reifen . . . . .	438
1. Bericht über den 7. Lauf	
zur Straßenweltmeisterschaft	
Großer Preis von Deutschland . . . . .	440
Teure Mars-Menschen . . . . .	442
6. Schwere Badische Geländefahrt . . . . .	444
Stiefkind der Konstrukteure:	
Die Hinterradkette (Schluß) . . . . .	446
Zur Nachahmung dringend	
empfohlen . . . . .	449
Juniorenlauf auf dem Norisring . . . . .	450
Ganz unter uns . . . . .	456

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

**Titelbild:** Die Nabe der Adler 250 ccm war schon zu ihrer Zeit eine vorbildliche Konstruktion. Dieser Umbau hier, der daraus eine Doppelnockenbremse werden ließ, der auch wohl mindestens 200 Arbeitsstunden erfordert hat, kann mit der ursprünglichen Qualität durchaus mithalten. Wie vieles technisch Zweckmäßige wirkt er auch als Bild ausgezeichnet.  
Foto: Throm

**Rücktitel:** Sie läßt uns nicht los, diese BSA-A 65. Hier in voller Nürburgringausrüstung lockt sie geradezu in die Ferne. Schade, daß wir sie erst im nächsten Jahre wieder in die Hand bekommen werden.  
Foto: Klacks

# DAS FALSCHES WORT ZUM SONNTAG

Wir haben bewußt darauf verzichtet, uns mit den Krawallen jener jugendlichen Rowdies in Südengland zu beschäftigen, von denen kurze Zeit in der Tagespresse zu lesen war. Nicht zuletzt auch aus einem uns bemerkenswert erscheinenden Grund: nirgendwo wurde die Tatsache, daß diese albernen Halbstarcken beiderlei Geschlechts die Gegensätzlichkeiten in ihren Anschauungen (soweit sie solche überhaupt wirklich haben!) außer in Kleidung und Haarschnitt auch noch durch die Benutzung von Motorrollern einerseits, von vorzugsweise großvolumigen Motorrädern andererseits herauszustellen suchten, in der Presse als willkommene Gelegenheit benutzt, gegen Motorradfahrer und das Motorrad im allgemeinen nach noch gut erinnerlichen Beispielen vom Leder zu ziehen. Warum sollten da ausgerechnet wir uns wegen dieses offensichtlichen Mißbrauchs von Motorrädern unnötig den Kopf zerbrechen — wir vermuteten, was ja inzwischen auch eingetreten ist: daß sich diese pubertären Albernheiten und Auswüchse, Symptome nicht einer minderwertigen Jugend-, sondern viel eher Versager einer unfähigen Alters-Generation, recht schnell von selbst totlaufen würden.

Aber die Sache war natürlich viel zu schön und die zahlreichen Bilder, die die Agenturen lieferten, viel zu „attraktiv“, als daß sich nicht wenigstens eine Illustrierte, nämlich die REVUE in ihrer Ausgabe Nr. 26, ihrer bedient hätte. Was man ihr gar nicht verübeln kann — zwischen eine Soraya-Story, einen leckeren Bildbericht über die Details des Kaiserschnitts, eine Reportage über den Kölner Kindermörder Seifert, eine Stalingrad- und eine Eichmannsgeschichte schien wohl das Bild einer Gruppe von Jugendlichen (die freilich gerade allesamt ohne Motorräder sind!) zur Abrundung dieses prächtigen Zeitspiegels gut zu passen.

Und es fehlte zu diesem „Bild zum Sonntag“ dann nur noch der richtige Textkommentar. Den schrieb, sozusagen als „Wort zum Sonntag“, der Herr Pfarrer Paul Blum von der ev.-luth. Thomaskirche in München-Grünwald wie folgt:

## Einen Orden sollte man stiften!

Die Lederjacke — individuell getragen: ein durchaus modisches Kleidungsstück. Lederjacken — kollektiv getragen: internationale Uniform von Angebern und Kraftmeiern. In Rußland trug sie die GPU grausigen Angedenkens. Im Nazireich bestimmte Parteibonzen. Heute tragen sie die internationalen Rowdies. Komplexe von Schwäche und Dummheit sollen unbewußt durch die „Büffelhaut“ überkompensiert werden. Dazu schlampiger Gesamtaufzug und schlaksiges Benehmen: der „starke Mann“ ist fertig.

Unveräußerliches Requisite dazu das ohrenbetäubend knatternde Motorrad. Lederjacke ohne Motorfahrzeug wäre wie Reithose ohne Pferd. So etwas gehört eben zusammen. Jetzt hinein in den Straßenverkehr. Und dann „passiert es“ sehr oft durch diese jugendlichen Fahrer. Gesamtergebnis pro Jahr in der Bundesrepublik: rund 15 000 Tote und eine halbe Million Verwundete!

Der Mensch muß einfach eine gewisse Reife haben, um das zu begreifen: das Kraftfahrzeug ist eine schwere und heimtückische Waffe, und der Führerschein ist eine Art von Waffenschein. Nun ist es genau wie bei der Waffe: nicht die Waffe selbst ist gefährlich, gefährlich ist das Herz des Menschen. Ist es ein Herz voll Liebe zum Mitmenschen, dann ist die Waffe völlig harmlos. Ist es aber ein Herz voll Selbstsucht und Menschenverachtung, voll Überheblichkeit und Gleichgültigkeit, dann wird die Waffe zur tödlichen Gefahr.

Man kann als Kraftfahrer mit Vorsicht seine motorisierte „Waffe“ durch das Gewirr von Menschen und Fahrzeugen lenken. Man kann aber auch rücksichtslos einherrschen und dabei noch hoffen, der gerechten Strafe zu entgehen.

Genügt es, fragt man sich, zu belehren, zu unterrichten und zu bestrafen? Spricht unser Herz nur auf Lehre und Strafe an? Wir haben etwas Wichtiges vergessen: von Kind auf tun wir das Richtige und Gute viel lieber mit Aussicht auf Lob und Lohn als etwa in der Angst vor Bestrafung. Was erwartet uns nach Christi Worten in der Ewigkeit? Etwa nur die Strafe, wenn wir versagten? Nein. „Es wird ihm nicht unbelohnt bleiben“ (Matth. 10, 42), sagt Christus. Immer wieder verspricht er Lohn im Himmel für ein gutes Leben, eine gute Tat. Es lohnt sich also, korrekt zu leben.

Wir sollten bedenken, daß wir bei der Meisterung des Straßenverkehrs etwas ganz Wesentliches vergessen haben: den öffentlichen Lohn! So wie wir leider öffentlich strafen müssen, genauso müßten wir den jahrelang rücksichtsvollen Kraftfahrer in aller Öffentlichkeit auszeichnen!

Einen international geschätzten hohen Orden sollten wir schaffen. Die Auszeichnungen der Bundesverkehrswacht mit der Plakette des Grünen Kreuzes sind nur ein Anfang. Auch so manche „Lederjacke“ würde dann sicherlich statt der Sex-Idole lieber diesen Orden tragen. Wer „Strafe“ sagt, der muß auch „Lob“ sagen.

Man muß dieses Elaborat des geistlichen Herrn zunächst ein zweites Mal lesen, um all das in sich aufzunehmen, was da an diffamierender Verdrehung an sachlicher Unkenntnis und an verkrampfter Morallehre hineingepackt ist. Zwar werden Zehntausende von Illustrierten-Konsumenten — glücklicherweise — über diesen (aus der Feder eines amtierenden Pfarrers besonders skandalösen) Text hinweglesen —, aber es wird andere geben, die sich von ihm beeindruckt lassen. Und deshalb wird es auch nicht an solchen Lesern fehlen, die sich voll Empörung hinsetzen und dem Herrn Pfarrer einen Brief schreiben — so etwa wie den unseres Lesers Albers aus Unterhaunstadt, den wir nachstehend abdrucken:



Sehr geehrter Herr Pfarrer Blum!

Sie haben sich berufen gefühlt, in Nr. 26 der illustrierten Zeitung „REVUE“ den Begleittext zu dem „Bild zum Sonntag“ zu verfassen. Da ich mich durch diesen als Motorradfahrender Bundesbürger und nicht zuletzt als Kirchensteuer entrichtender evang.-luth. Christ angegriffen und beleidigt fühle, erlaube ich mir, Ihnen in einem offenen Brief zu antworten.

Sie haben Ihren Artikel so verfaßt, wie es nur jemand tun kann, der von der Materie kaum eine Ahnung hat. Obendrein sind Sie, Herr Pfarrer, in Ihren Zeilen noch unsachlich und diffamierend.

Verallgemeinernd halten Sie, Herr Pfarrer, offensichtlich alle Leute, die Lederjacken kollektiv tragen, für Rowdies. Aber gerade Sie als Pfarrer sollten doch wissen, daß man sich in jedem Fall vor Verallgemeinerungen hüten muß. Sie haben u. a. das Nazireich erwähnt: Erinnern Sie sich nicht, daß es in jener unseligen Zeit solche verleumderischen Verallgemeinerungen gerade auch über Ihren Stand gab? Auch ich trage zum Motorradfahren eine Lederjacke, ja sogar eine ganze Lederkombi, und ebenso meine Frau. Aber diese Lederbekleidung dient doch nicht dazu, wie Sie zu behaupten wagen, Dummheits- und Schwächekomplexe zu kompensieren; jeder kleine Junge weiß, daß es eine rein zweckentsprechende Schutzkleidung ist! Deshalb möchte ich mich, zugleich im Namen vieler Tausend Gleichgesinnter, zunächst energisch dagegen zur Wehr setzen, von Ihnen pauschal als internationaler Rowdy bezeichnet und mit russischer GPU oder mit Nazibonzen in einen Topf geworfen zu werden.

Eine geradezu fahrlässige Unsachlichkeit und Diffamierung haben Sie sich aber in Ihrem zweiten Absatz geleistet. Denn erstens gibt es kaum noch „ohrenbetäubend knatternde“ Motorräder, dafür sorgen schon die Motorradhersteller, der Gesetzgeber und der TÜV. Selbstverständlich gibt es hier und dort immer wieder bei jeder Sache Ausnahmen, aber warum deshalb so verallgemeinern? Und ist, soweit vorhanden, das heutige Rowdytum nicht auch auf die Schuld Ihrer Generation und — Ihres Standes zurückzuführen?

Viel mehr Unheil aber dürfte Ihre Bemerkung über die 15 000 Verkehrstoten pro Jahr anrichten. Muß nicht jeder über den wahren Stand der Dinge nicht informierte Leser eines solchen Massenblattes glauben, allein durch „rasende“ Motorradfahrer kämen im Jahr 15 000 Menschen ums Leben?

Hier säen Sie Haß, statt Verständnis und Liebe zu lehren, Sie, Herr Pfarrer, sollten den Mut haben, in einer der nächsten

Ausgaben der Illustrierten „REVUE“ zumindest diese Behauptung klarzustellen und die verallgemeinernde Diffamierung der motorradfahrenden Bürger zurückzunehmen.

Ich aber möchte Ihnen sagen, wer ich eigentlich bin und warum ich Motorrad fahre:

Ich bin 34 Jahre alt und seit neun Jahren glücklich verheiratet. Beruflich bin ich auch kein ausgesprochener Dummkopf, wie ich glaube, denn mir obliegt in einer der größten deutschen Mineralölfirmen immerhin eine gutbezahlte Stellung mit der Verantwortung für viele Menschen und einen Werkskomplex von rund 50 Millionen DM Wert.

Ohne weiteres könnte ich also einen guten, sogar teuren Wagen fahren. Aber ich fahre Motorrad, weil ich dabei sicherer bin und nicht, wie bei einem Auto, durch einen mich umgebenden Blechmantel nur in Sicherheit gewiegt werde. Sehr ausschlaggebend aber ist für mich auch, daß ich auf dem Zweirad mit der Natur verbunden bleibe. Ein solches Verbundensein mit der Natur gibt es sonst wohl nur noch beim Segelfliegen, beim Segeln und beim Bergsteigen.

Und, ist gerade in der Natur nicht Gott?

Unter den Motorradfahrern könnten Sie weit mehr aufgeschlossene Menschen finden, als Sie es sich wahrscheinlich träumen lassen. Haben Sie schon einmal den Gottesdienst erlebt, der in jedem Jahr für Motorradfahrer in der Eifel abgehalten wird? Und zwar an jedem ersten Sonntag im Jahr, also mitten im Winter? Da sollten Sie einmal dabei sein!

Natürlich fahre auch ich, um wieder auf meine Person zurückzukommen, einmal schnell. Aber, ist etwa ein schnelles Motorrad gefährlicher als ein gleich schnelles Auto? Und sind etwa alle Autofahrer bessere Kraftfahrer als die Zweiradfahrer? Ganz im Gegenteil wie sich nachweisen läßt. In acht Jahren habe ich selbst motorradfahrend zwar erst 210 000 km zurückgelegt, aber ich habe noch keinen Unfall verursacht.

Und wenn es einmal kalt wird oder naß? Nun, dafür haben wir ja unsere von Ihnen so geschmähten Lederjacken. Ich aber, meine Frau und viele Tausend Gleichgesinnte, möchten den Wind um die Nase und frische Luft und auch mal Regen und Schnee nicht missen, denn gerade dann empfindet man doch immer wieder: Herr Gott, wie ist deine Welt schön!

Hochachtungsvoll

Friedrich Albers, 8071 Unterhaunstadt, Deschinger Str. 18 A

Das Wesentlichste, was vom Gesichtspunkt des Motorradfahrers zunächst zu dieser unsachlichen diffamierenden Verallgemeinerung zu sagen ist, wurde in diesem Brief gesagt — und vermutlich in einigen anderen, die inzwischen nach München-Grünwald gegangen sind, ebenso. Sicher wird auch der oder jener Amtskollege des Herrn Pfarrers, der das Motorrad und das Motorradfahren von einer anderen Warte aus sieht, ihn auf die völlige Verkennung der Tatsachen und darüber hinaus auf den (gelinde ausgedrückt) bedauerlichen Mißgriff hingewiesen haben, der ihm unterlief, als er sich bemühte, so genau den Ton jener Pressepublikationen zu treffen, über deren Verschwinden in der Tages- und Boulevardpresse wir allesamt froh waren. Daß es auch in unserem Kreis Fehlzünder gibt, daß da und dort immer wieder einer auftritt, der (weniger durch einen „knatternden Motor“ — dieses veraltete Requisite aus der Zeit der Hexenjagd sollte man endlich mal ablegen —, sondern durch Aufmachung von Mann und Maschine und durch sein Verhalten) dem weitaus überwiegenden Teil der Motorradfahrer keinen Gefallen tut — nun, das bewiesen gerade die Tage des Solituderennens wieder. Aber wir verwahren uns gegen eine Verallgemeinerung und wir verwahren uns gegen eine unsachliche, gehässige Kritik — von wem auch immer sie kommt.

Allerdings müssen wir uns auch gegen etwas anderes verwahren, was da in der Illustrierten gepredigt wurde: gegen den Vorschlag, man müsse Menschen durch Auslobung von Preisen veranlassen, sich anständig zu verhalten — und man solle, um den Anreiz für die Praktizierung einer solchen hochwertigen zwischenmenschlichen Einstellung zu erhöhen, auf die gerade bei Deutschen so ausgeprägte Empfänglichkeit für Dekorationen und Lametta zurückgreifen und nachgewiesener (am besten mit Formu-

lar VII c nachgewiesener) Anständigkeit im Straßenverkehr durch Verleihung eines Ordens Ausdruck geben.

Wir halten schon die bisherigen Erfindungen dieser Art für einen deftigen Unsinn — so etwa die Verleihung des Titels „Kavalier der Straße“ (weil vielleicht einer der alten Oma am Zebrastrifen den Vortritt ließ, als das noch nicht gesetzlich fixiert war!). Und wir hoffen, daß auch andere derartige öffentliche Lobpreisungen nicht ein Anfang, sondern das Ende solcher Eitelkeitsaktionen sind.

Wenn in seinem speziellen Aufgabengebiet der Herr Pfarrer diese Theorie des „Menschliche Anständigkeit nur bei Lob und Lohn!“ vertritt und durch Bibelzitate zu untermauern sucht — das bleibt seine ureigenste Angelegenheit. Wir wollen und wir können ihm da nicht hineinreden.

Aber wir müssen dringend bitten, daß er — außer Angriffen auf einen nicht kleinen Kreis wohlstandiger und höchstwahrscheinlich überwiegend christlicher Mitmenschen — auch den Versuch unterläßt, uns von unserer Ansicht über das Verhalten zu unseren Mitmenschen abzubringen.

Wir glauben nämlich, ganz im Gegensatz zu ihm, daß es keines Lobes und keines Lohnes dafür bedarf, wenn wir uns unseren Mitmenschen gegenüber höflich, hilfsbereit und anständig verhalten. Wir sind nach wie vor der Meinung, daß der ethische Zug in uns selbst uns so handeln läßt, wie wir es von unserem Gegenüber auch erwarten. Und wir sind, leider, der Ansicht, daß man auch mit Zuckerbrot und Peitsche aus einem, der diesen Zwang nicht in sich fühlt, kein auf die Dauer erfreuliches Mitglied der menschlichen Gesellschaft machen kann.

Deshalb erscheint uns auch die Stiftung eines weiteren Ordens in der Bundesrepublik deplaciert.

S. R.

## KARL RECKTENWALD †

Unfaßbar die Nachricht — Karl Recktenwald ist für immer von uns gegangen! Der 33jährige Polizeibeamte, gebürtig aus Winterbach/Saar, war Mitglied des MSC St. Wendel. Der im Privatleben so Zielstrebige, Fleißige und Erfolgreiche war zu sehr im wahren Sinne Mann, als daß er sich mit rein wirtschaftlich-pekuniären Erfolgen zufrieden geben konnte: erst der errungene Erfolg im sportlichen, fairen, harten Wettkampf bedeutete ihm Bestätigung echten Lebens.

Lebendig ist in uns das Bild des strahlenden Zweiten von St. Wendel in diesem Jahr, mitreißend die Erinnerungen an seine Kämpfe im Verlauf vieler Rennen. So auch diesmal auf der Solitude, wo er mit Walter Scheimann um den Sieg kämpfte. Lähmendes Erschrecken bei der Meldung: Scheimann und Recktenwald gestürzt; Aufatmen, als bekannt wurde, Scheimann habe nur Prellungen und Recktenwald, der Unglücklichere, ein Bein gebrochen. Alle guten Wünsche galten ihm, der auf Grund seines Wesens keine Feinde hatte. Um so heimtückischer das Schicksal, das ihn, scheinbar ohne daß er schwerere Schäden erlitten hatte, plötzlich abberief.

Mit Karl Recktenwald verläßt uns ein Mensch, der in seiner ruhigen Klarheit und in seiner echten, sauberen Art nicht nur Vorbild für junge Menschen, sondern für alle seine Kameraden, in einer an guten Beispielen so armen Zeit war.

H. B.





# INTERNATIONALE DREITAGEFAHRT BERGAMO

**KLAUS KÄMPER AUF ZÜNDAPP 75 ALS EINZIGER STRAFPUNKTFREI  
DEUTSCHE NATIONALMANNSCHAFT GEWINNER DER GOLDTROPHÄE**



Die in diesem Jahr, an den Tagen 27.—29. Juni, bereits zum siebzehntenmal ausgetragene Dreitagefahrt Bergamo („Valli Bergamasche“, wie sie offiziell heißt) war noch vor einigen Jahren in Deutschland so gut wie unbekannt. Erst seit zwei Jahren beteiligen sich auch deutsche Geländefahrer in größerer Zahl, aber in diesem Jahr war wohl eine bisher nicht zu verzeichnende Internationalität dieser Veranstaltung vorhanden — und eine solche internationale Beachtung hat gerade dieser Wettbewerb auch unbedingt verdient. Die Italiener, die ihn von Jahr zu Jahr mehr als Vorprüfung für die Sechstagesfahrt ausgerichtet haben, propagieren bekanntlich eine Europa- bzw. sogar Weltmeisterschaft im Geländesport — ein Vorschlag, über den man aus verschiedenerlei Gründen diskutieren und getrennter Meinung sein kann. Wenn aber jemals dieser Plan verwirklicht wird — es gibt keine Frage, daß dann die Dreitagefahrt von Bergamo ein fester Bestandteil einer solchen internationalen Meisterschaftsaustragung sein würde.

Denn es gibt bisher keine Mehrtageveranstaltung, die in allen organisatorischen Einzelheiten ein so perfektioniertes Bild abgibt wie die, die der Moto Club Bergamo (mit Signor Reggianis, eines der reichsten Industriellen Oberitaliens, millionenschwerer Unterstützung!) alljährlich aufzieht. Natürlich spielt dieser finanzielle Rückhalt eine beachtliche Rolle, und vieles, vieles müßte anders sein, wenn er fehlte — vielleicht könnte es dann diese Dreitagefahrt gar nicht geben. Aber es ist nicht das Geld allein, das die Valli Bergamasche zur bestorganisierten Geländeveranstaltung macht, die wir kennen: es ist ein beispielloser Enthusiasmus, der — vom Fahrleiter, dem Stadtsyndikus Rodari, angefangen bis hinaus zu den unzähligen namenlosen Männern auf schnellen Geländemaschinen, die Träger und Mittler eines bis ins kleinste durchdachten Organisationsplanes sind — der also alle diese Männer beherrscht.

Vielleicht hat man auch dort in Oberitalien in manchem besonders günstige Voraussetzungen: nicht nur mit einem Gelände, dessen vielfältige, immer neue und immer — wenn für erforderlich gehalten — schwierigere Partien die Bühne für eine selbst für den Schlachtenbummler

einzig schöne Veranstaltung abgibt — wo ist es sonst möglich, durch schlichte „Zivilisten“, durch nichts ausgewiesen als durch eine kleine Fahne, widerspruchslos wieder und wieder den flutenden Sonntagsverkehr zu stoppen, um die Kreuzungen für die Fahrtteilnehmer freizumachen? Wo anders ist es möglich, daß die Konkurrenten auf den täglich notwendigen Landstraßenfahrten mit allem, was drin ist, an den Kolonnen eben dieser Feiertagsausflügler vorbeistechen, daß einem die Haare zu Berge stehen können — und daß sie selbst unter mancherlei Gefährlichem, das diese drei Tage für sie bereithalten, solche Renntempofahrten auf öffentlichen Straßen und durch die Ortschaften für gar nicht so gefährlich halten? Weil noch immer und trotz so stark angestiegenen Verkehrs in Italien jeder das Gefühl hat, vor irgendwelchen idiotischen Kurzschlußhandlungen selbst des biedersten Fiat 500-Fahrers sicher zu sein!

Wo aber andererseits ist es auch vorstellbar, daß an den Kontrollen zwischen den Wettbewerbskonkurrenten und den Marschällen des Veranstalters plötzlich drei Mann im verdreckten Barbour auf Guzzi- oder Gilera-Geländemaschinen auftauchen — und wenn sie Brille und Helm absetzen, dann entpuppen sie sich als — der Fahrleiter, seines Zeichens wohlbestallter Syndikus, als der italienische Jury-Mann Secchi (wer kennt ihn nicht von allen internationalen Geländeveranstaltungen?) und als Graf Lurani, der hier den Vorsitz in der internationalen Jury innehatte. Bitte, wo anders — — —?

Eines freilich zeigte auch dieser Geländewettbewerb trotz — nein gerade wegen seines hohen Niveaus: mit dem, was heute bei derartigen Veranstaltungen den Geländefahrern abgefordert wird (abgefordert werden muß, weil sie auf die wirkliche Elite der Geländefahrer aus allen teilnehmenden Nationen und auf ein höchst speziell auf die Geländebedingungen und

Sonderprüfungen zugeschnittenes Maschinenmaterial ausgerichtet sind) — das ist die Grenze dessen, was man als verantwortungsbewußter Veranstalter und unter sportlichen Gesichtspunkten den Teilnehmern noch zumuten kann! Darüber, daß in einem derartigen, auf Europa-meisterschaft zugeschnittenen Mehrtage-Wettbewerb kein Privatfahrer mit einer „serien-nahen“ Maschine mehr etwas zu bestellen hat, muß man sich im klaren sein — insofern sind wir eben im Geländesport heute nahezu dort, wo wir im Straßenrennsport schon seit langem sind: bei einer Reihe von international beschickten, mit Werksfahrern und Werkspezialmaschinen beschickten Meisterschaftsveranstaltungen ohne jede nennenswerte oder gar aussichtsreiche private Beteiligung. Das wird sich immer deutlicher herauschälen; der Sport (es sollte doch wohl Sport für einen breiten Teilnehmerkreis sein und bleiben?) wird nur dann durch diese Tatsache nicht schwer geschädigt werden, wenn man Mittel und Wege findet, in nationalen Geländeveranstaltungen von Format dem Privatfahrer die Betätigungs- und Entfaltungsmöglichkeit zu geben, die ihn nicht hoffnungslos nun auch dort gegen die Werks-Kanonen antreten läßt und die andererseits die Nachwuchsauslese möglich macht, auf die ja auch die Elite angewiesen ist, wenn sie nicht aussterben soll.

\*

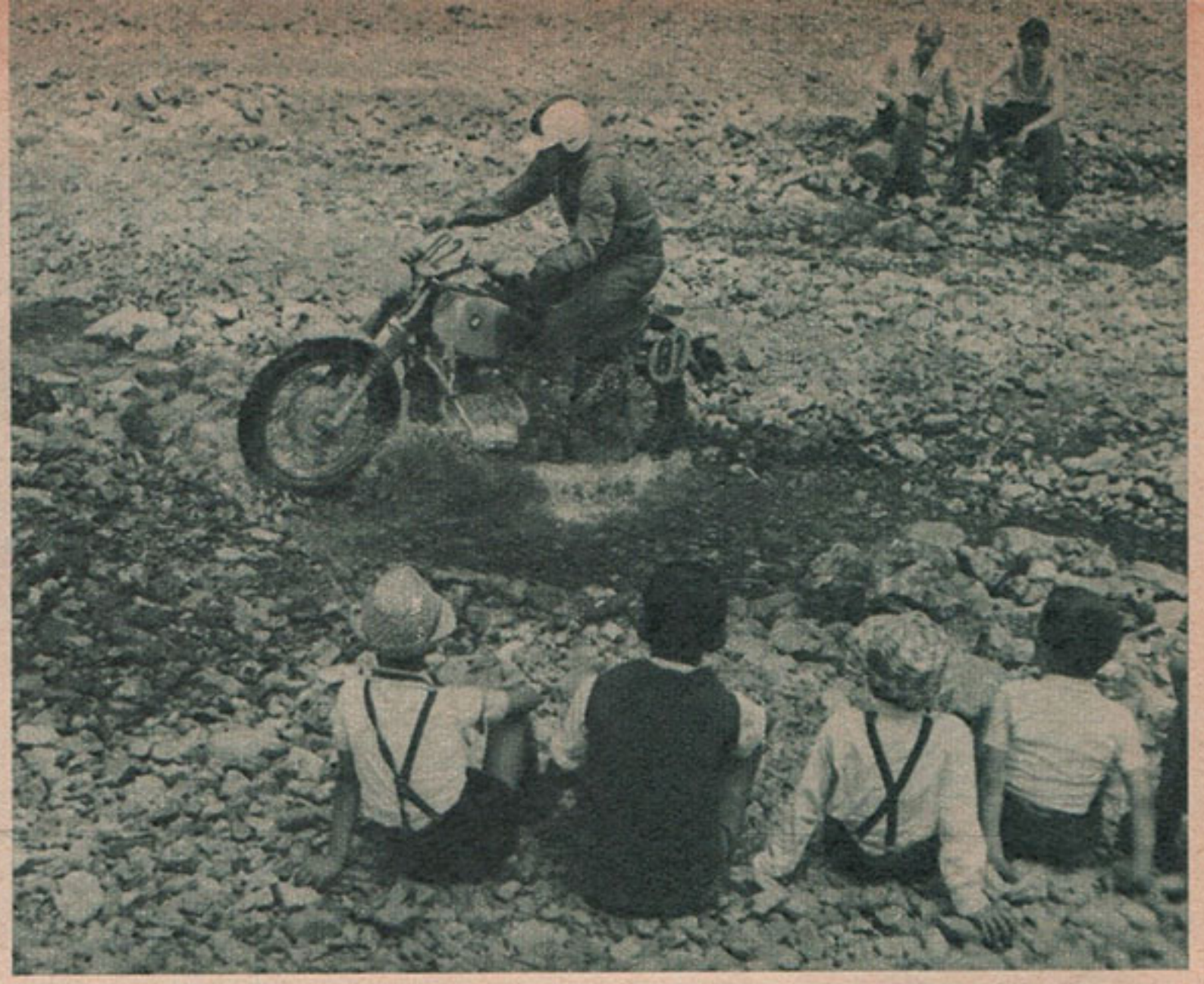
Die Fahrt erstreckte sich, mit Standort Bergamo, über ca. 330 km am ersten Tag, dem Samstag, über ca. 310 km am zweiten und ca. 210 km am dritten Tag (der Feiertag war). Mit Ausnahme der erwähnten Zu- und Abfahrten zwischen Bergamo und dem eigentlichen Geländewettbewerbsgebiet, das an allen drei Tagen nördlich von Bergamo lag, bestanden die Strecken und Etappen überwiegend aus Gelände — teilweise aus überaus schwerem und insbeson-

**Oben: Der italienische Spitzenfahrer Bertotti, der auf der 100er Guzzi mit drei Strafpunkten erst an neunter Stelle der Gesamtwertung stand (er war gleichzeitig Mitglied der Guzzi-Mannschaft, die den ersten Platz in der Wertung der Industriemansschaften errang).**

**Unten: Klaus Kämper auf der 75 ccm Zündapp, der alle Schwierigkeiten dieser harten drei Tage als Einziger mit Null Strafpunkten durchstand und so zum Gewinner des Wettbewerbs wurde, ganz knapp (und erst durch die Neutralisation des Streckenstücks von Pagliaro am letzten Tag entschieden) vor Brian Sharp auf der 250er Greeves und Dall'Ara auf der 250er Guzzi.**







dere auch aus Stücken, die durch Fahrbahnbeschaffenheit und Breite sowie kilometerlange Führung in größeren Höhen unmittelbar neben senkrechten Wandabstürzen ebenso eine schwere nervliche Belastung der Fahrer darstellten wie manche Steilabfahrten, deren eine Nachtmann treffend kennzeichnete, als er sagte: „Wenn ich nicht genau wüßte, daß da schon einer runtergefahren ist — ich glaub', ich tät's nicht.“

Unter den 127 Nennungen aus 12 Nationen (von denen 109 tatsächlich an den Start gingen) befanden sich 20 deutsche Namen, unter ihnen die Spitzenfahrer von BMW (Nachtmann und Sensburg), Hercules (wo man freilich die Nennungen für die 50er Klasse wieder zurückgezogen hatte) und Zündapp. Es war klar, daß sich die Entscheidung auch in diesem Jahr zwischen den Deutschen, den Italienern und den Engländern abspielen — und es war klar, daß sie wieder knapp sein würde. Daß es freilich so knapp hinausgehen sollte, hatte kaum jemand erwartet.

Den genannten deutschen Fabrikaten standen seitens der Italiener insbesondere die Guzzis entgegen, seitens der Engländer die Greeves — und es war wohl das technisch Interessanteste dieser Fahrt, gerade das Verhalten der englischen Zweitakter zu beobachten. Sowohl die Viertakter der Italiener als auch die Zweitaktmaschinen der Deutschen waren, was die Motoren anbetrifft, eigentlich alles andere als Geländetriebwerke: es waren durchweg hochgetrimmte Rennmotoren (wie sie sich ja bei den

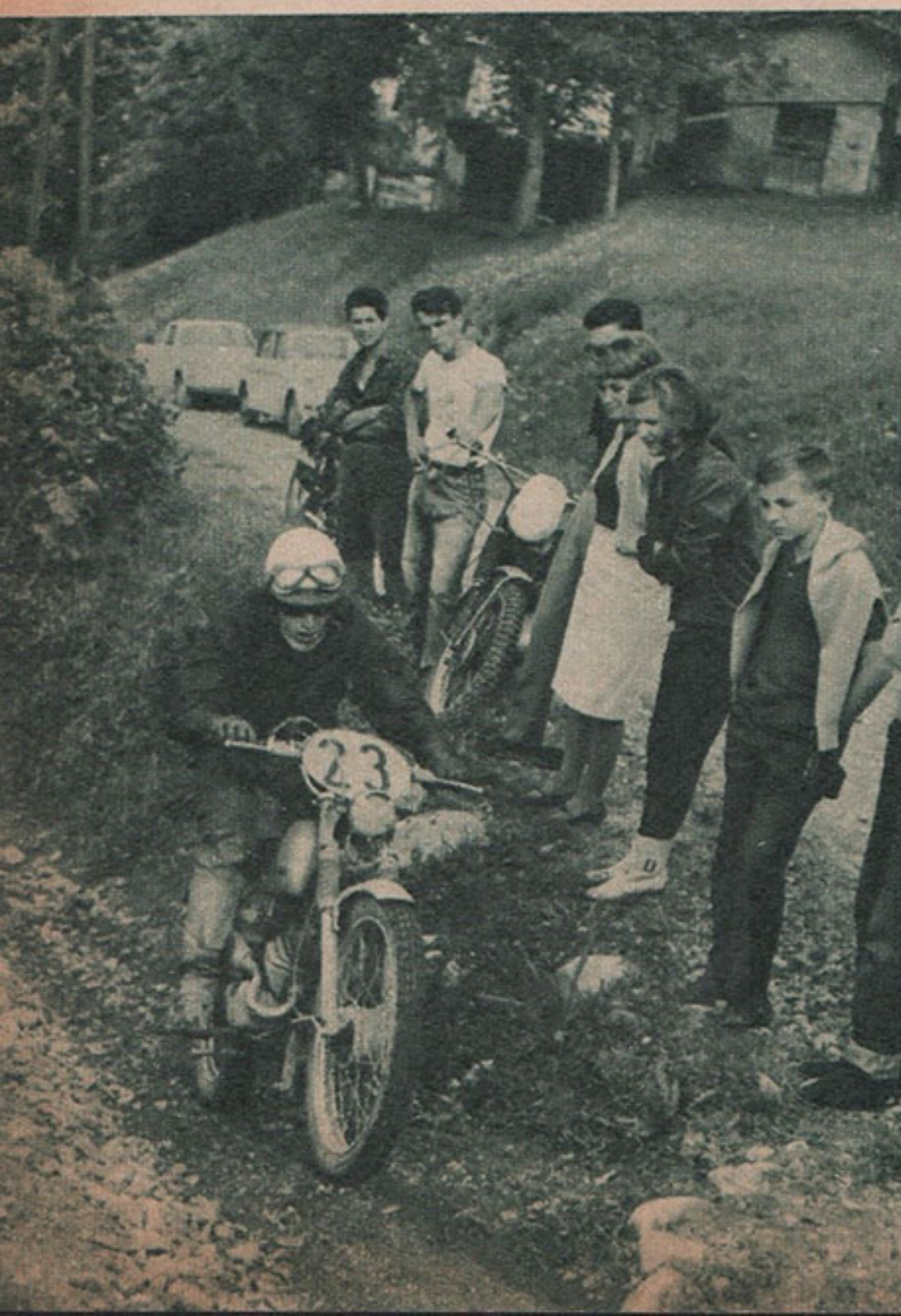
Werksfahrern im Hinblick auf die so stark überbewertete Geschwindigkeitssonderprüfung auf unseren Geländemeisterschaftsläufen auch herausgebildet haben, leider). Auch einer, der nicht sehr viel von Motoren verstand, konnte bemerken, wie weit oben diese Spezialmotoren ihre verwertbare Leistung haben — und wie sehr die Fahrer auch bei Getrieben mit mehr als vier Gängen auf die Mitwirkung der Kupplung angewiesen waren (was in einzelnen, besonders ungünstigen Fällen natürlich auch zu deren vorzeitigem Ausfall führte). Aber was macht schon ein Kupplungsschaden — wenn eine perfekte Betreuungsorganisation des Werkes zur Stelle ist! So wurden denn von wohl allen beteiligten Nationen auch dementsprechend kräftig Jungfrauen zersägt und damit dokumentiert, daß zu den beiden genannten Voraussetzungen für Erfolge bei den Geländespitzenveranstaltungen (hoch über dem Durchschnitt stehende Werksfahrer und speziell gefertigte und getrimmte Maschinen) noch eine dritte kommen muß: eine „Betreuung“, die letztlich der Punkt ist, wo die verwischte Grenze zwischen Sport und Industrie-Propagandaunternehmen am deutlichsten wird!

Zurück zu den Maschinen: im Gegensatz zu den italienischen und deutschen also standen die englischen Greeves-Motoren, die auffällig viel „unten drin“ hatten und die sich deshalb natürlich auch in vielen Geländestücken besser fahren ließen als die der Konkurrenten. Bert Greeves, der Chef, war übrigens während des ganzen

Wettbewerbs als aufmerksamer Beobachter selbst anwesend.

Am Vorabend des ersten Tages war man bei der Fahrtleitung etwas bedenklich und hatte sicherheitshalber eine entsprechende Neutralisation eines Streckenstücks vorbereitet: in einem der kleinen Orte nördlich von Bergamo (wo überall Industrie sitzt) streikten die Arbeiter eines Textilunternehmens. Sie hatten verlauten lassen, daß sie (vielleicht durch Streckenblockierung) die Fahrt behindern würden, um damit zu erreichen, daß ihr Kampf anlässlich der Berichte über die Dreitagefahrt in die internationale Presse käme. Als wir dann am ersten Fahrttag bald hinter Bergamo in einen kleinen Ort kamen, staunten wir über die Menge der dort aufgefahrenen Polizei- und Militärfahrzeuge und die mit MP und Karabiner patrouillierenden Soldaten: wir waren an der kritischen Stelle, an der man Vorsorge gegen irgendwelche Zwischenfälle getroffen hatte. Sie war aber unnötig — es tat sich gar nichts.

Unsere deutschen Fahrer hielten sich durchweg ausgezeichnet, und am Abend des ersten Tages wußte man, daß mindestens Kämper und Lehner (Zündapp) mit ganz vorn im Endergebnis liegen, daß knapp dahinter von unseren Leuten aber Sengfelder (Zündapp), Augustin und Seitz (Hercules) sowie Dieter Kramer folgen würden. Leider hatte Lehner durch eine Reifenpanne ganz unverdientes Pech schon am ersten Tag — und Volker Kramer stürzte (wegen der Sturzfolgen mußte er später ausscheiden). Die beiden



Oben: Links Brian Sharp (Greeves) hinter dem Finnen Kuokkanen auf 125er CZ in der Wasserdurchfahrt, rechts Nachtmann mit der großen BMW, die er — Sensburg nicht minder — zur Begeisterung der Zuschauer ganz bravurös durch die schwersten Geländeabschnitte brachte.

Rechte Seite: Zwei sehr instructive Bilder vom Steilstück bei Pagliaro, das den Anlaß zum Protest gab; im oberen Bild sieht man, wie Kämper, sichtlich ausgepumpt, wartet, bis man den Mann vor ihm wieder flottgemacht hat (aber noch keiner faßt bei ihm an, um ihm vielleicht an dem Vordermann vorbeizuhelfen) — wie es im unteren Bild gerade mit dem Italiener Marsaglia auf der 75er Capriolo geschieht (der Holländer Zijdemans auf der 50er DKW quält sich allein ab, bis sich jemand seiner erbarmt).



Unten: Links Dieter Kramer, der mit nur 3 Strafpunkten zum Gewinn der Goldtrophäe durch die deutsche Nationalmannschaft beitrug, rechts E. Saini auf der 125er Guzzi auf einem steilen Abfahrtsstück.





BMW's taten sich, so eindrucksvoll ihre Leistung überall dort empfunden wurde, wo die Fahrer sie einsetzen konnten, wohl am schwersten — da waren einige Geländepassagen, die wirklich die Grenze dessen darstellten, was man mit dieser Konzeption eines (ursprünglich ja wirklich nicht für Moto Cross gebauten!) Motorrades machen kann.

Als die verbliebenen 52 der gestarteten 109 am Nachmittag des dritten Fahrtages die Zielkontrolle passiert hatten, war das Endresultat bald fertig — und man bereitete sich darauf vor, in der für abends 21 Uhr angesetzten Siegerehrung den Italiener Dall'Ara auf Guzzi 250 ccm mit nur einem Strafpunkt als den Punktbesten des Wettbewerbs und die italienische Mannschaft Gorini — Dall'Ara — G. F. Saini — E. Saini mit 10 Strafpunkten als beste Nationalmannschaft zu prämiieren — vor der deutschen, die mit Kämper — D. Kramer — Augustin — Seitz 22 Strafpunkte hatte, und der englischen, deren Fahrer B. Sharp — Stirland — T. Sharp — Clegg 33 Strafpunkte zusammengebracht hatten. Bei den Einzelfahrern standen mit je 2 Strafpunkten hinter Dall'Ara Kämper, Gorini und Lehner; Guffanti (der italienische Geländemeister, der eine 75er Zündapp meisterlich gefahren hatte) und der Engländer Brian Sharp sollten je 3, Augustin und Masserini je 4, Dieter Kramer 5, Sengfelder 6, Holy 9 und Seitz 11 Strafpunkte bekommen haben.

Aber dann verzögerte sich die Preisverteilung: es war ein Protest seitens der Zündapp-Betreuung eingereicht worden; weil ein Streckenstück des letzten Tages (bei Pagliaro) nachweislich nur mit fremder Hilfe zu bewältigen gewesen und deshalb, entsprechend Ausschreibungs-Artikel 21, seitens des Fahrtleiters zu neutralisieren gewesen sei.

Der Zufall wollte es, daß als einziger Deutscher der Unterzeichnete sich während des zweiten Durchgangs an dem fraglichen Streckenstück befand — wir haben also eine sehr genaue Kenntnis der Zusammenhänge aus eigener Anschauung. Es handelte sich um eine Steilaufahrt in Serpentin, auf die uns am Vorabend bereits ein italienischer Kollege hingewiesen hatte (deshalb waren wir ja dort!). Mit dem Bemerkung, daß es hier interessant würde, zumal wegen der Steilheit des Aufstiegs schon Schiebekommandos bereitgestellt seien. So war es denn

auch: wir sahen keinen einzigen Fahrer, der ohne Schiebehilfe dort hochgekommen wäre — die 50er sowenig wie die 600er, die Zwei- wie die Viertakter. Auch die Greeves mußten kurzzeitig Schiebehilfe in Anspruch nehmen.

Als Georg Weiß, durch seine Fahrer zunächst, von diesem ungewöhnlichen Streckenstück Kenntnis erhielt, blieb ihm gar keine andere Wahl: er mußte den Protest einreichen. Zwar war nicht feststellbar, ob die Behauptung, deutsche Fahrer seien absichtlich zurückgehalten worden, zutrifft — wir haben so etwas nicht gesehen; aber daß die Schieberei bei den italienischen Teilnehmern zügiger, man darf ruhig sagen „organisierter“ klappte und daß man die Ausländer erst zum Stehen kommen ließ, ehe die Schiebemänner ansetzten (bei den Italienern taten sie es in regelrechter Ablösung, während die Maschine noch im Schwung war!) — das ist unbestreitbar, bei der italienischen Mentalität aber durchaus verständlich.

Die Jury verschloß sich dem Protest auch nicht, sie ließ abstimmen — und mit Mehrheit entschied man sich für Neutralisation. Erstaun-

licherweise allerdings nur für den ersten Durchgang (der zweite war nicht anders).

Es muß aber hier mit aller Deutlichkeit gesagt werden, daß dieser Protest sich auf eine klare Bestimmung in der Ausschreibung stützte und sich gegen ein nachweislich unfahrbares Streckenstück richtete. Nicht, wie fälschlich verschiedentlich auch in der deutschen Tagespresse stand, daß „Zündapp wegen dem Fahrer Dall'Ara geleisteter fremder Hilfe“ gegen diesen protestiert hätte — diese Version ist bössartiger Unsinn.

Natürlich gab es nun eine mächtige Rechnerei — denn mit der Neutralisation dieses Streckenstückes wurde die ganze Ergebnisliste umgeworfen. So dauerte es dann bis gegen Mitternacht, als schließlich Klaus Kämper auf der 75er Zündapp mit 0 Strafpunkten (als Einziger!) zum Wettbewerbsbesten erklärt und der deutschen Nationalmannschaft die im Vorjahr von den Engländern gewonnene Goldtrophäe, der höchste Mannschaftspreis, zuerkannt wurde (Kämper mit 0, Dieter Kramer/Zündapp 100 ccm mit 3, Augustin/Hercules 100 ccm mit 3 und Seitz/Hercules 100 ccm mit 7 Strafpunkten bildeten die siegreiche deutsche Mannschaft). Zweite in der Mannschaftswertung der Nationen wurde Italien (weil beide Mannschaften zwar gleichviel Strafpunkte aufzuweisen hatten, die deutsche aber mehr Gutpunkte). Dritte England, Vierte Polen. Bei den Industriemannschaften holte sich Guzzi den ersten und vierten, Greeves den zweiten, Hercules den dritten, Zündapp den fünften und siebten (wegen des Ausfalls von Volker Kramer und Hessler) und Jawa den sechsten Preis.

Im einzelnen ergab sich folgende Reihenfolge der ersten Fahrer:

	Strafpunkte
1. Kämper (Zündapp 75 ccm)	0
2. Br. Sharp (Greeves 250 ccm)	1
3. Dall'Ara (Guzzi 250 ccm)	1
4. Lehner (Zündapp 50 ccm)	2
5. Gorini (Guzzi 100 ccm)	2
6. Sengfelder (Zündapp 50 ccm)	3
7. Augustin (Hercules 100 ccm)	3
8. D. Kramer (Zündapp 100 ccm)	3
9. Bertotti (Guzzi 100 ccm)	3
10. Panarari (MV Agusta 125 ccm)	3
11. Guffanti (Zündapp 75 ccm)	3
12. Stirland (Greeves 250 ccm)	4
13. Mattioli (MV Agusta 125 ccm)	4
14. G. F. Saini (Guzzi 125 ccm)	4
16. Holy (Zündapp 75 ccm)	6
18. Seitz (Hercules 100 ccm)	7
26. Witzel (Hercules 175 ccm)	19
30. Sensburg (BMW 600 ccm)	21
31. Nachtmann (BMW 600 ccm)	24
32. Wessel (Hercules 100 ccm)	28
50. Specht (Zündapp 262 ccm)	89 S.R.







## 6. LAUF ZUR STRASSEN- WELTMEISTERSCHAFT:

# GROSSER PREIS VON BELGIEN

Nur acht Tage nach der Holländischen TT ging am 5. Juli in Francorchamps der Große Preis von Belgien über die Bühne.

Ausgeschrieben war dieser sechste diesjährige Weltmeisterschaftslauf für die Klassen 50, 250 und 500 ccm sowie die Gespanne. Die 125er Klasse war also hier in diesem Jahr nicht dabei.

Hans-Georg Ansheidt hatte im Training mit 5:44,9 eine ganz fabelhafte Zeit mit dem Renn-Florett gefahren und war damit Schnellster der 50er Klasse vor Ralph Bryans gewesen, der mit der Honda 5:48,5 erreichte. Nach diesen beiden folgte mit 5:49,0 Haruo Koshino auf der Suzuki.

Die Kreidler-Leute hatten uns zwar schon in Assen sehr optimistisch gesagt, daß sie in Francorchamps auf dem sehr schnellen 14,1 km langen Rundkurs durch ihr vielstufiges Vorgelege-Getriebe echte Chancen haben würden. Und wenn wir auch nach wie vor glauben, daß man über die Vorteile dieser Getriebe-Bauart streiten kann — in Francorchamps mit der einen Spitzkehre kurz vor Start und Ziel bei Source ist die Zwölfgang-Kombination auf jeden Fall von Vorteil, weil der Fahrer mit ihr eben wesentlich schneller zurückschalten und man außerdem den Ersten genügend tief legen kann, so daß man unter den vorliegenden Bedingungen eben auch beim Beschleunigen günstiger dran ist. Aber als wir dann Ansheidts Zeit hörten, waren wir doch ehrlich erstaunt. Immerhin war er damit 10 Sekunden schneller als bei seinem Vorjahresrekord — mit einem Schnitt von 147,173 km/h. Und das aus 50 ccm.

Aber auch Phil Read, der auf der 250er Yamaha als Favorit seiner Klasse anzusehen war, hatte den letztjährigen Rekord bereits im Training um drei Sekunden unterboten. Er hatte mit 4:24,9 die schnellste Zeit erreicht vor Bert Schneider auf Suzuki mit 4:26,5. Die Vierzylinder-Suzuki ist eben leider sehr, sehr schwierig einzustellen, aber sie ist wahrscheinlich doch die derzeit schnellste 250er. Mike Duff mit der zweiten Yamaha (die dritte hatte man wieder Tommy Robb gegeben) hatte 4:28,2 erreicht. Und dann war schon Alan Shepherd auf der MZ mit 4:30,6 gefolgt, noch vor Jim Redman, der mit der Honda 4:31,6 erreicht hatte. Es würde also, so war zu erwarten, auch in dieser Klasse heiß hergehen — und Jim Redman würde hier kaum Chancen für einen Sieg haben.

Die 500er Klasse stand natürlich auch hier wieder von vornherein fest: Hailwood hatte auf der MV mit 4:14,2 wieder einmal die schnellste Trainingszeit herausgefahren, Caldarella lag mit der Gilera um fast sieben Sekunden dahinter.

Ein interessantes Rennen versprach das der Gespanne zu werden. Hier hatte (für viele, die ihn

gerade auf diesem Kurs mit dem Rechtsbeiwagen als benachteiligt ansahen, unerwartet) Max Deubel mit der BMW die schnellste Zeit mit 4:56,6 im Training gefahren, vor Fritz Scheidegger mit 4:56,9 (also nur drei Zehntel Unterschied!) und dem Jugoslawen Bosko Snajder, der (ebenfalls auf BMW) 5:01,1 erreicht hatte. Erst dahinter folgte Florian Camathias auf seinem Gilera-Gespann mit 5:04,9.

### Bryans mit der Zweizylinder-Honda gewinnt abermals die 50er Klasse

Zum ersten Rennen des Tages haben die Fahrer der Klasse bis 50 ccm Aufstellung am Start genommen. In der ersten Reihe stehen Ansheidt/Kreidler, Bryans/Honda, Koshino/Suzuki, Morishita/Suzuki, Anderson/Suzuki und Itoh/Suzuki. Dahinter: van Dongen/Kreidler, Kunz/Kreidler, Huberts/Derbi und Bogaerdt/Honda.

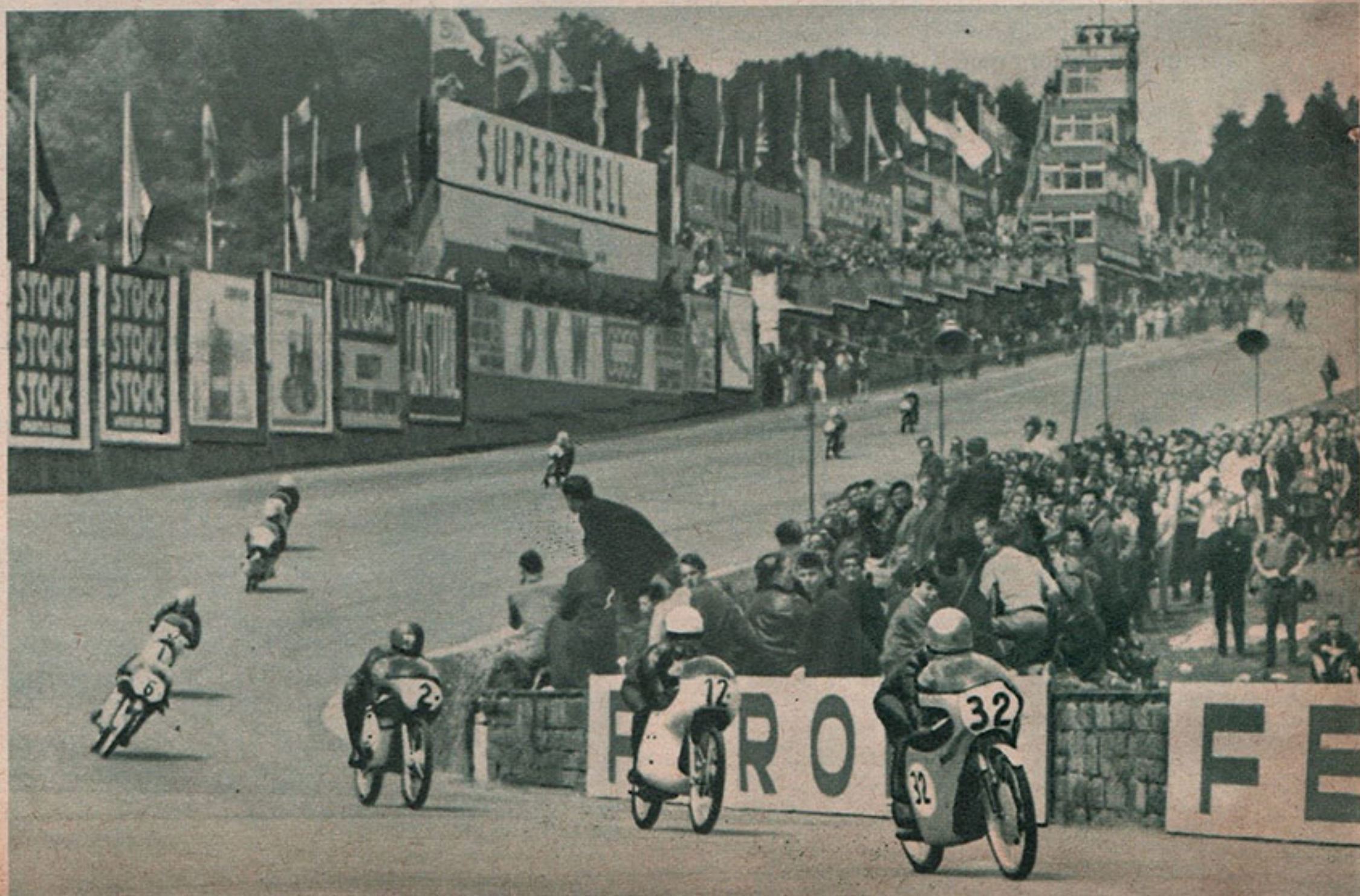
Als pünktlich 12.30 Uhr bei sonnigem Wetter die Fünziger gestartet werden, ist es ein ganzer Pulk von Fahrern, der den Berg hochgeht, um dann im Wald den Blicken zu entschwinden. Bei Malmedy schießen, dicht beisammen liegend, Bryans, Morishita und Ansheidt vorbei. Aber bei Stavelot bereits hat sich das Bild geändert: Morishita führt,

ganz dicht hinter ihm folgen Anderson, Bryans und Ansheidt. Und beim Streckenposten nach 11 km wird diese aus fünf Fahrern bestehende Spitzengruppe von H.-G. Ansheidt auf der Kreidler angeführt. Hugh Anderson hängt mit der Suzuki dicht hinter ihm, Mitsuo Itoh auf der Suzuki, Isao Morishita, ebenfalls auf Suzuki, und Ralph Bryans mit der einzigen Zweizylinder-Honda liegen unmittelbar dahinter.

Aus der Haarnadelkurve bei Source schießt Anderson, dicht gefolgt von Bryans, Morishita, Ansheidt, Itoh und van Dongen, als erster heraus. Hugh Anderson hat in dieser ersten, der Start-Runde, bereits neuen Rekord gefahren.

In der dritten Runde liegt dann Bryans bei Malmedy in Führung vor Morishita, Itoh und Anderson. Doch die Reihenfolge der Spitzengruppe verschiebt sich immer wieder. Als die ersten Fünf in die vierte Runde gehen, ist es wieder Ralph Bryans, der diese Gruppe anführt. Morishita liegt an zweiter Stelle, aber nur ganz knapp dahinter folgen Ansheidt, dann Anderson und Itoh. Bryans hat in dieser Runde den Rekord von Anderson bereits wieder unterboten.

Dann, in der letzten der fünf zu fahrenden Runden, wechseln die Spitzenpositionen laufend. Bryans liegt wieder an erster Stelle. Anderson ist

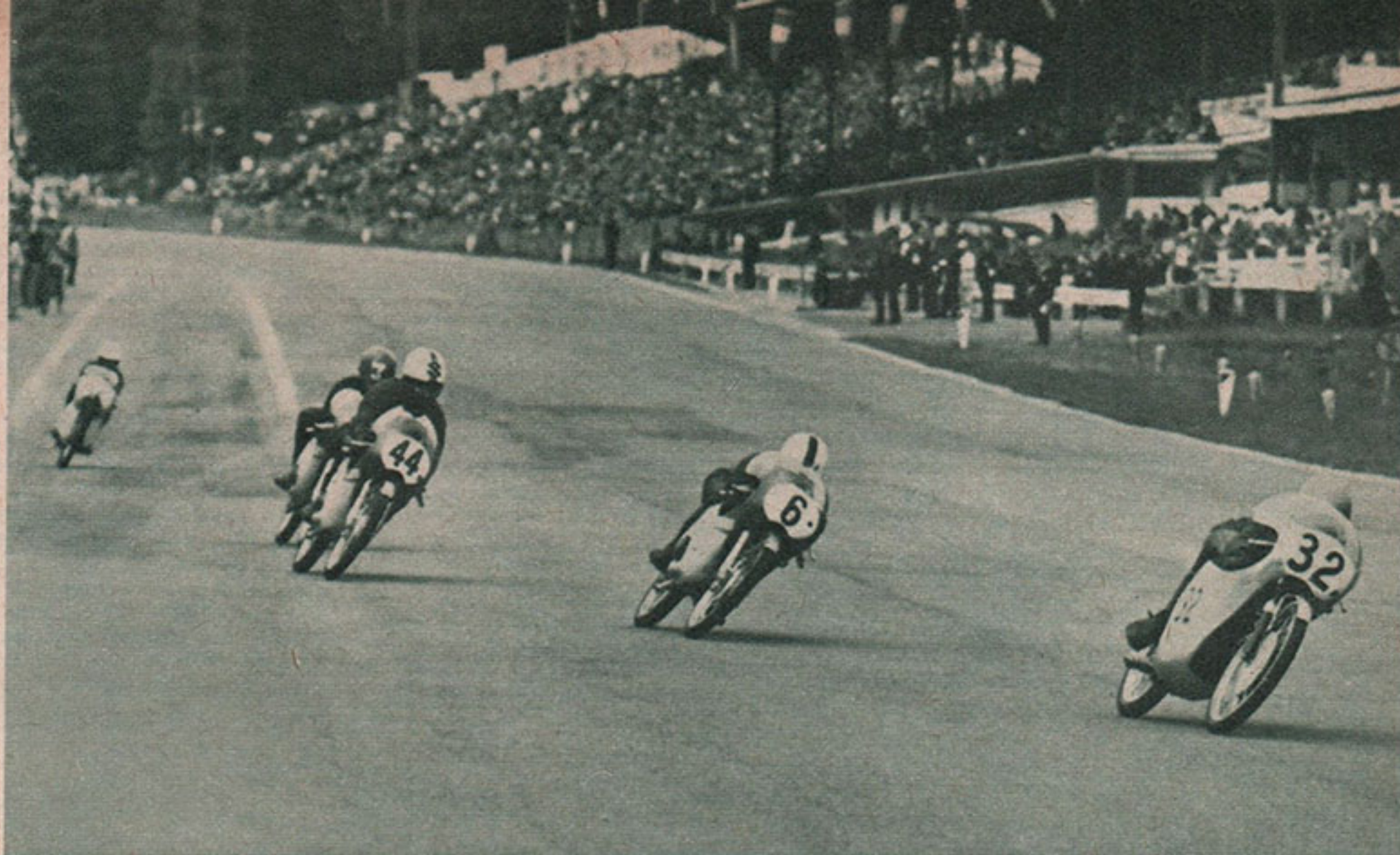




an Anscheidt vorbeigezogen und liegt nun an zweiter Position. Kurz darauf meldet der Streckenfunk: Anscheidt auf dem vierten Platz! Inzwischen rollt Koshino an die Boxe. Und van Dongens Motor scheint auch nicht mehr ganz einwandfrei zu laufen. Da tauchen die ersten Drei auf. Sie kommen aus der Haarnadelkurve heruntergeschossen, Bryans auf der Honda ganz knapp in Führung vor Anscheidt auf der Kreidler, und wiederum ganz dicht hinter ihm Anderson mit der Suzuki. Und mit einer Radlänge gewinnt Bryans vor Anscheidt, der seinerseits eine Radlänge vor Anderson das Ziel passiert! Einige Sekunden später erscheint Itoh, und noch etwas weiter abgefallen hinter Bogaerd, der allerdings bereits überrundet ist, geht Morishita als Fünfter durchs Ziel. Bryans fuhr in dieser letzten Runde mit 5;41,1 (!!) neuen Rekord; drei Sekunden besser als Anscheidt im Training. Ein Rennen der Fünziger, wie es mit derartiger Spannung wohl bisher noch keines gegeben hat!

**Ergebnis:**

1. R. Bryans (Honda) 146,7 km/h; 2. H.-G. Anscheidt (Kreidler); 3. H. Anderson (Suzuki); 4. M. Itoh (Suzuki); 5. I. Morishita (Suzuki); 6. R. Kunz (Kreidler); 7. C. van Dongen (Kreidler). Schnellste Runde: R. Bryans (Honda) 147,95 km/h.



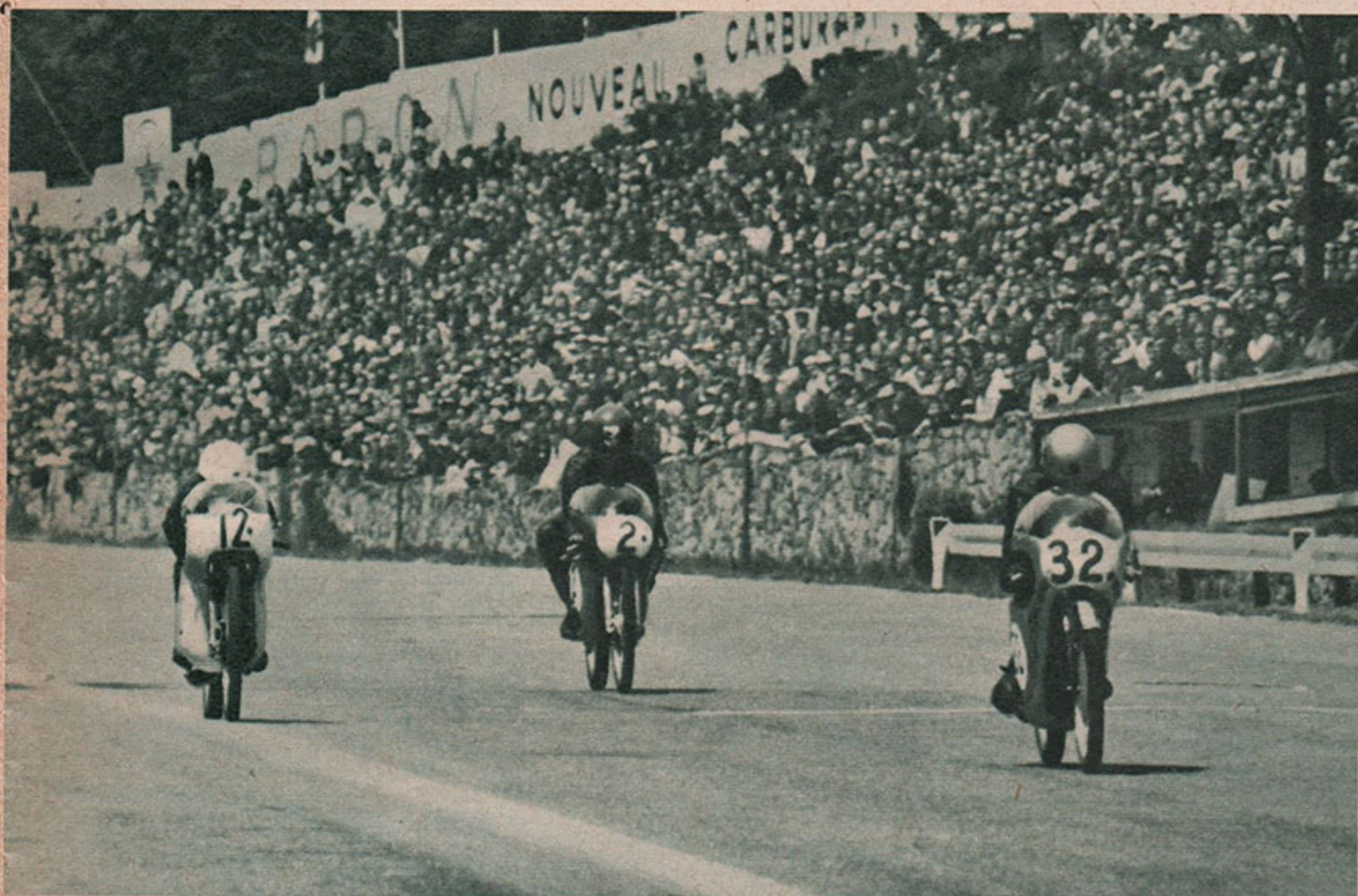
Redman, Read, Robb setzen sich sofort an die Spitze, als das Startzeichen gegeben ist. Von Malmady wird gemeldet, daß Phil Read vor Jim Redman, Alan Shepherd und Mike Duff in Führung liegt. Aber bei Stavelot geht als erster Mike Duff durch, gefolgt von Shepherd, Redman, Bruce Beale/Honda und Tommy Robb.

Phil Read ist mit Kolbenschaden raus. (Es passierte genau das, was Jim Redman in einem Gespräch am Vorabend mit uns so arg bedenklich geäußert hatte, als er sagte, daß es eben bei „diesen Zweitakttern“ so gefährlich sei, im Windschatten zu fahren, weil man ja nie genau wisse, wann diese Dinger festgingen und man deshalb also immer nur links oder rechts, niemals aber direkt dahinterbleiben könne, damit man noch eine Chance habe, gegebenenfalls dran vorbeizukommen! Nach dem Rennen erzählte er dann, daß es genauso gegangen war, wie er befürchtet hatte: bei Read ging, als er nur knapp vor Redman lag, der Motor fest, Read stellte sich quer — er stürzte aber nicht! —, und für Jim langte es gerade noch, um über die Wiese auszuweichen!)

Mike Duff, einige Meter dahinter Jim Redman, dichtgefolgt von Alan Shepherd und Tommy Robb — so passieren sie nach der ersten Runde Start und Ziel. Den Genannten folgen Beale, Kasuya (beide auf Honda), Provini/Benelli, Pagani/Paton, Milani/Aermacchi, Beer/Honda. Bert Schneider muß mit der Suzuki an die Boxe und scheidet aus. Mike Duff kann bis zur vierten Runde seinen Vorsprung vor Redman bis auf 11 Sekunden ausdehnen — es ist unglaublich, wie die Zweizylinder-Yamaha läuft! Aber auch Alan Shepherd ist gegen Jim Redman etwas weiter abgefallen; Perris, Robb, Kasuya und Provini folgen als Nächste.

Als Mike Duff in die sechste Runde geht, beträgt sein Vorsprung vor Redman bereits 20 Sekunden, und 10 Sekunden hinter Redman folgt Shepherd an dritter Position. Etwa eine Minute dahinter (!) kommen dann erst Robb, Kasuya und Provini.

In der achten Runde liegt Duff, der die Yamaha ganz meisterlich fährt, dann 28 Sekunden vor Jim Redman, dessen Honda dem Tempo der Yamaha



**Mike Duff schlägt mit dem Yamaha-Zweitakter die Viertelliter-Honda**

Dann steht die Klasse bis 250 ccm am Start. In der ersten Reihe Read/Yamaha, Schneider/Suzuki, Duff/Yamaha, Shepherd/MZ, Redman/Honda, Perris/Suzuki. In der zweiten Reihe Robb/Yamaha, Provini/Benelli, Beer/Honda, Kasuya/Honda und Ahearn/Suzuki.

**Linke Seite:**

Das obere Bild zeigt den Start der 250er, bei dem sich Jim Redman (8) an die Spitze setzte — unmittelbar gefolgt von Robb/Yamaha (12), Shepherd/MZ (10), Phil Read/Yamaha (4) und Mike Duff (26), dem dritten Yamaha-Mann. Im unteren Bild der

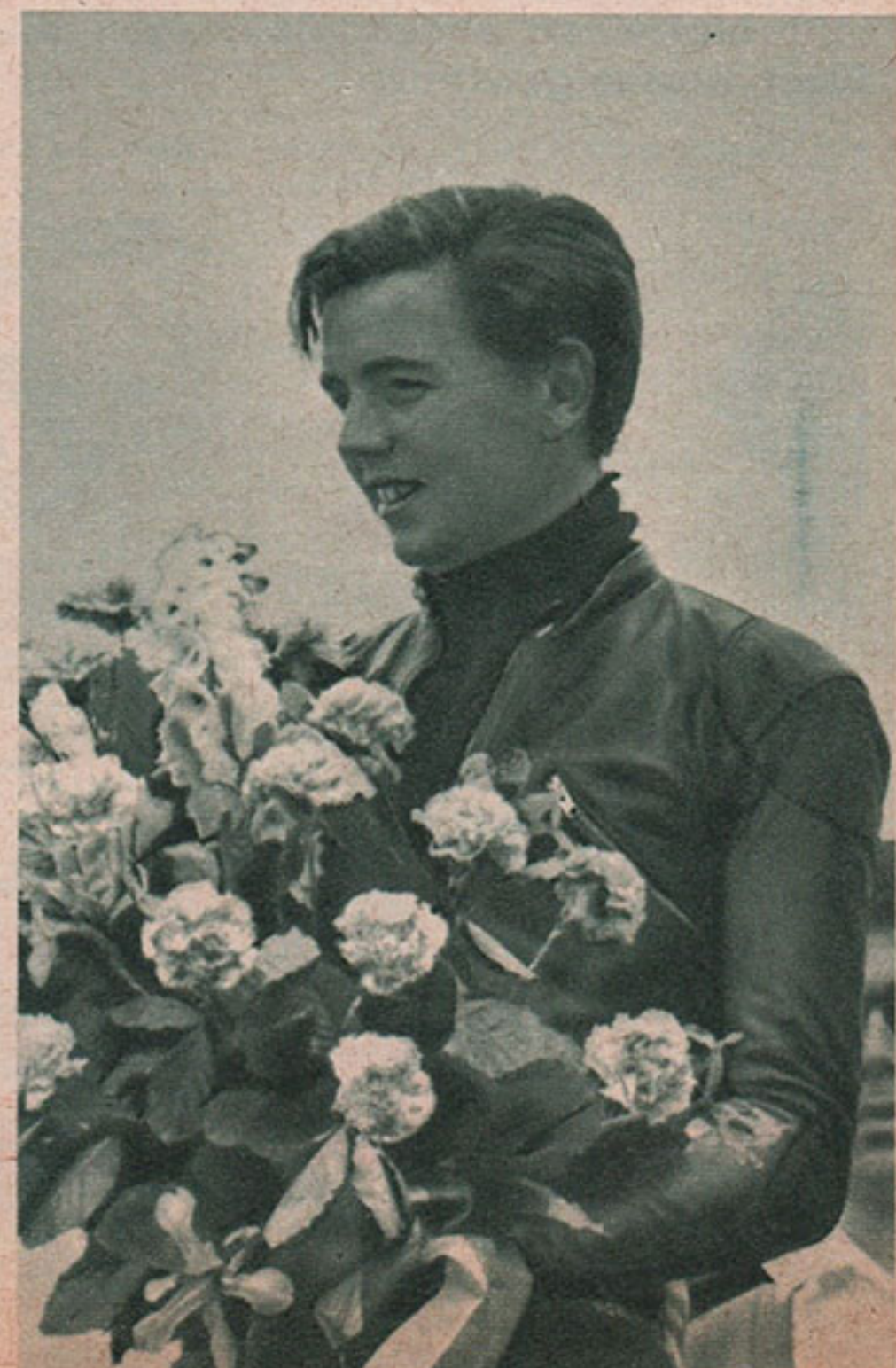
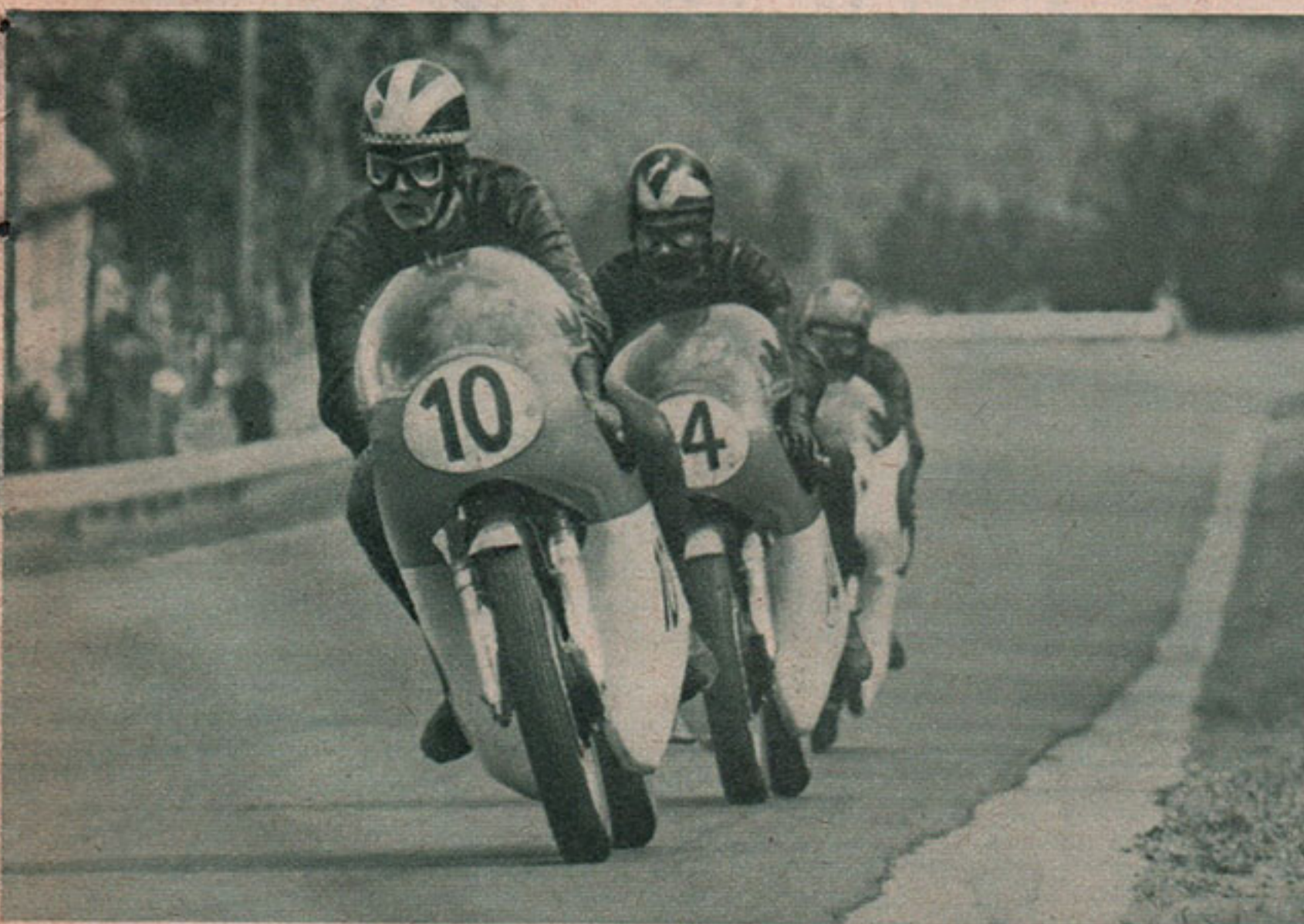
**Rechte Seite:**

Start der Fünziger, Bryans (32) hat die Spitze genommen, hinter ihm Anscheidt (12), die nächsten beiden sind Anderson (2) und Morishita auf den Suzukis.

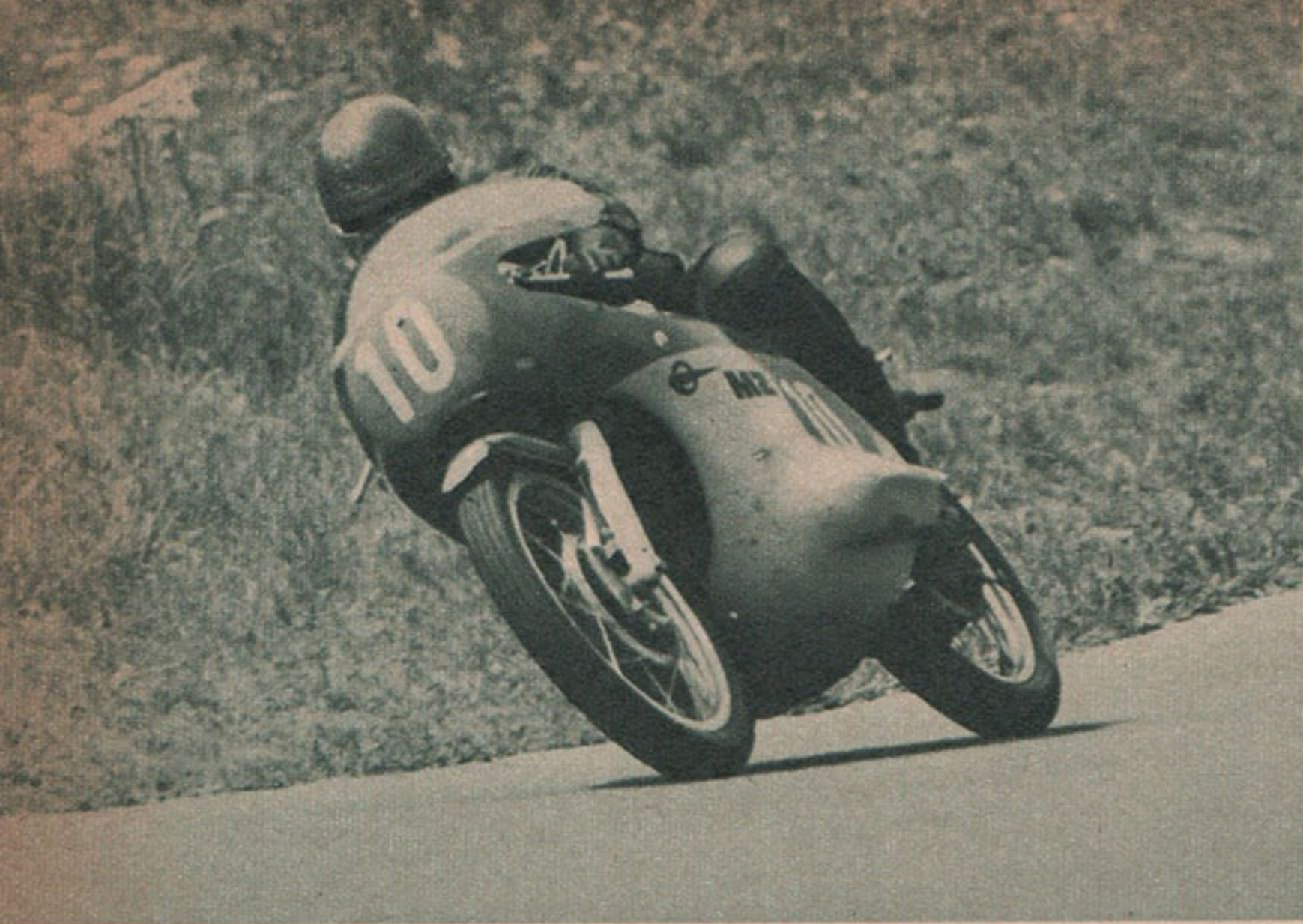
**Mitte:**

Die knappe Entscheidung im Ziel bei den Fünzigern — das Bild zeigt, wie knapp der Vorsprung von Bryans (32) vor Anscheidt (12) und dem Dritten, Anderson/Suzuki (2), war.

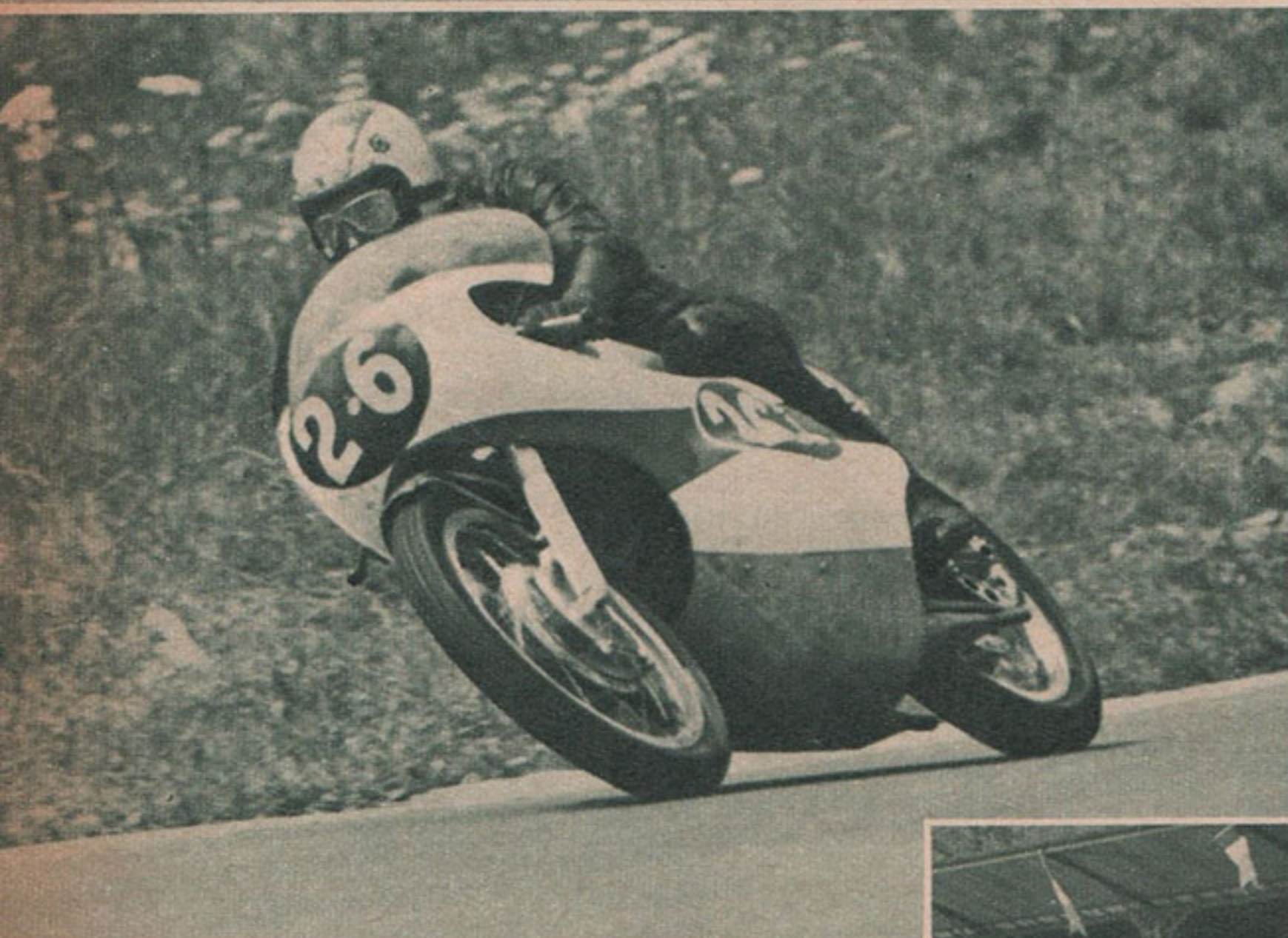
Das linke Bild zeigt eine Situation aus dem Lauf der Halbliterklasse bzw. dem Kampf um den zweiten Platz; Nr. 10 ist Phil Read, der im Ziel dann Zweiter wurde, hinter ihm liegt Paddy Driver und, halb verdeckt, Mike Duff. Im rechten Bild freut sich Ralph Bryans, daß es seiner Zweizylinder-Honda wiederum zu einem Sieg in der 50 ccm-Klasse gereicht hat.







Links: Shepherd mit der wassergekühlten 250er Drehschieber-Zweizylinder von MZ, die sich diesmal zwar nicht der Yamaha von Mike Duff, wohl aber der Vierzylinder-Honda, die Weltmeister Jim Redman fuhr, als nahezu ebenbürtig zeigte. Darunter Mike Duff, der Sieger der Viertelliter-Klasse, mit der mordsschnellen luftgekühlten Zweitakt-Yamaha, die ja in ihrer Grundkonzeption auch ganz deutlich auf die Konstruktion von MZ zurückgeht. Bei beiden Fahrern übrigens der „vorsichtige Zweifaktfinger“ am Kupplungshebel in den Bildern erkennbar!



Rechts: Jim Redman, dessen Honda sich der schnelleren Yamaha beugen mußte – und wie man in diesem Bild sieht, war der Dritte, Shepherd auf MZ, nicht sehr weit dahinter. Mitte: Start der Halbliterklasse; 8 = Hailwood, 12 = Caldarella (Gilera), 32 = Findlay (Matchless), 10 = Phil Read (Matchless) und 2 = Mike Duff, der in diesem Rennen eine AJS fuhr.



Bild unten links: Mike Hailwood, der überlegen auf der MV Agusta auch diesmal den Lauf der 500er gewann, zumal sein einziger wirklich gefährlicher Konkurrent, der Argentinier Caldarella, mit Getriebebeschaden aufgeben mußte.

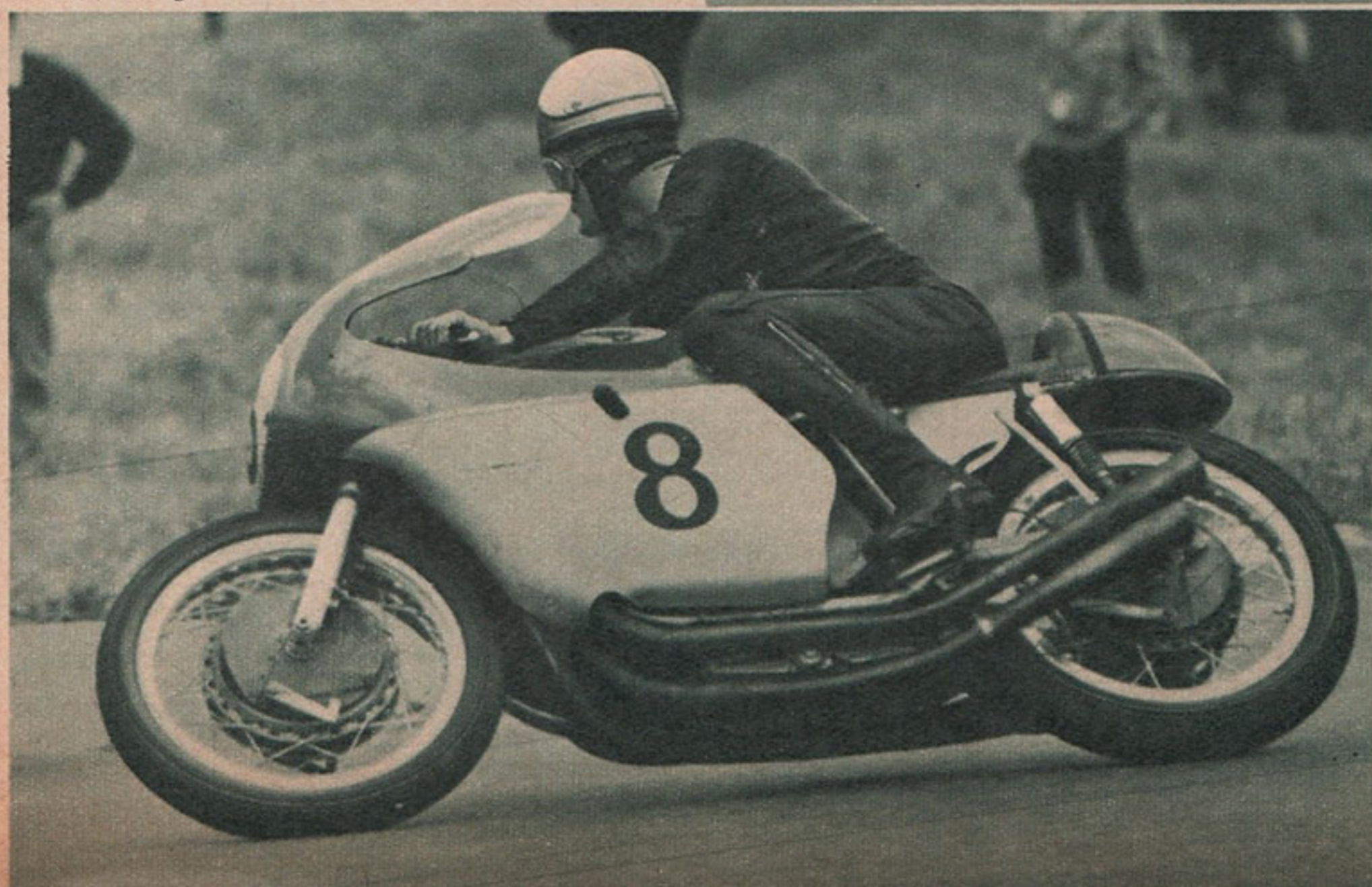
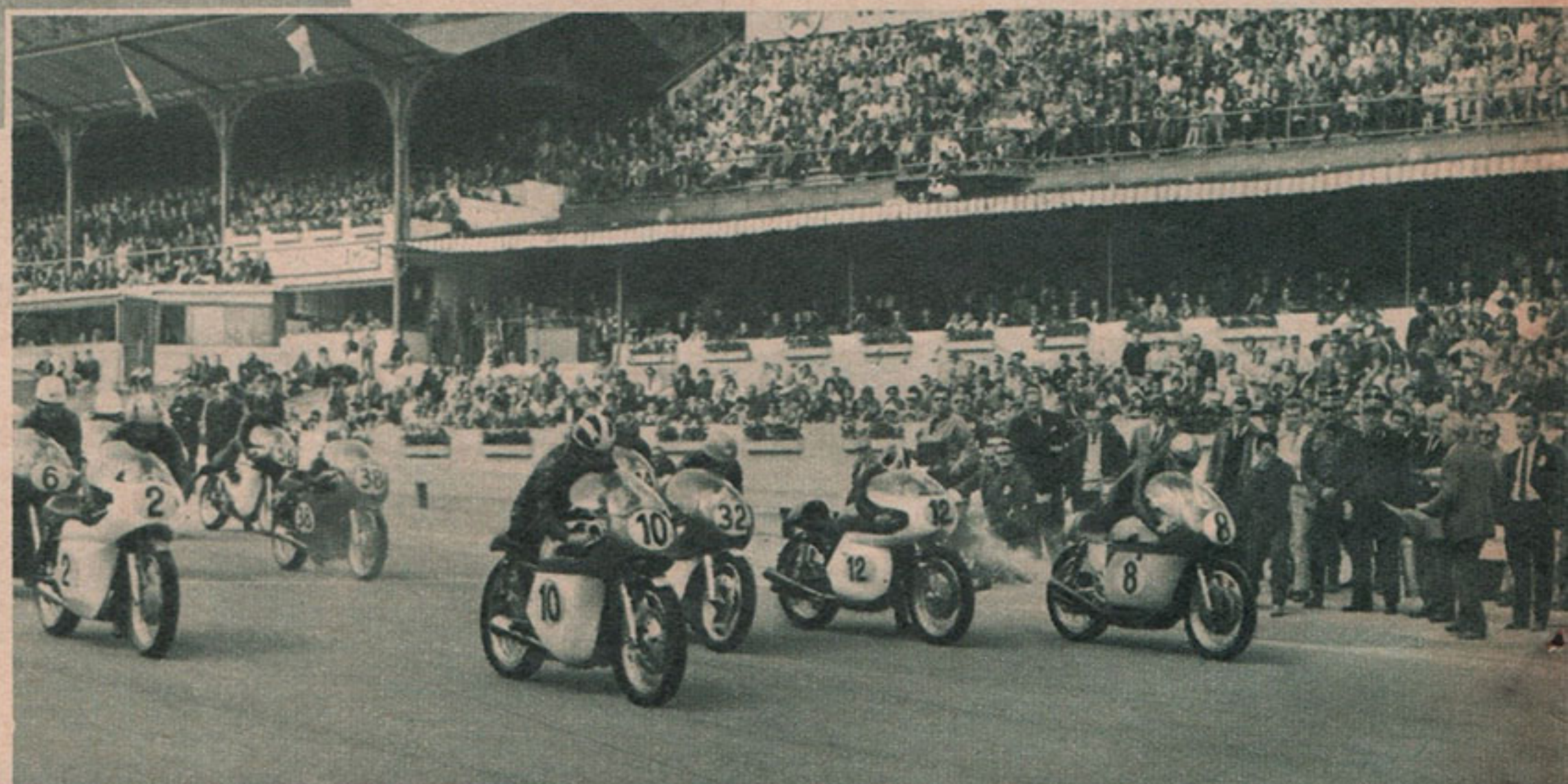
nicht mehr gewachsen ist. 12 Sekunden hinter Redman Shepherd, dem, über eine Minute zurückliegend, Robb folgt. Hinter ihm liegen Kasuya und Provini, die hart um den fünften Platz kämpfen. Nach neun Runden siegt überlegen mit über einer halben Minute Vorsprung Mike Duff auf Yamaha vor Jim Redman/Honda; Alan Shepherd wird auf der MZ verdient Dritter.

#### Ergebnis:

1. M. Duff (Yamaha) 189,5 km/h; 2. J. Redman (Honda); 3. A. Shepherd (MZ); 4. T. Robb (Yamaha); 5. T. Provini (Benelli); 6. I. Kasuya (Honda); 7. B. Beale (Honda); 8. A. Pagani (Paton); 9. G. Milani (Aermacchi). Schnellste Runde: M. Duff (Yamaha) 192,5 km/h.

#### Getriebebeschaden an Caldarellas Gilera läßt Hailwood erneut überlegen die 500er Klasse gewinnen

Als die Klasse bis 500 ccm gestartet wird, ist es wieder, wie gewohnt, Mike Hailwood auf der MV



Agusta, der, gefolgt von Benedicto Caldarella auf der Gilera, die Führung des Feldes übernimmt. Und er ist es auch, der mit drei Sekunden vor Caldarella dann als erster in die zweite Runde geht. Etwas weiter zurück folgen Phil Read auf der Matchless, dann Paddy Driver/Matchless, Duff/AJS und Ahearn/Norton.

In der vierten Runde fehlt Caldarella. Damit liegt nun Phil Read an zweiter Position vor Paddy Driver und Mike Duff. Kurz darauf kommt die Meldung, daß Caldarella bei Hallowel gehalten hat.

Hailwood liegt einsam in Führung, als er die fünfte Runde fährt. Hinter ihm aber kämpfen Read, Driver und Duff um die Plätze. Etwas weiter zu-

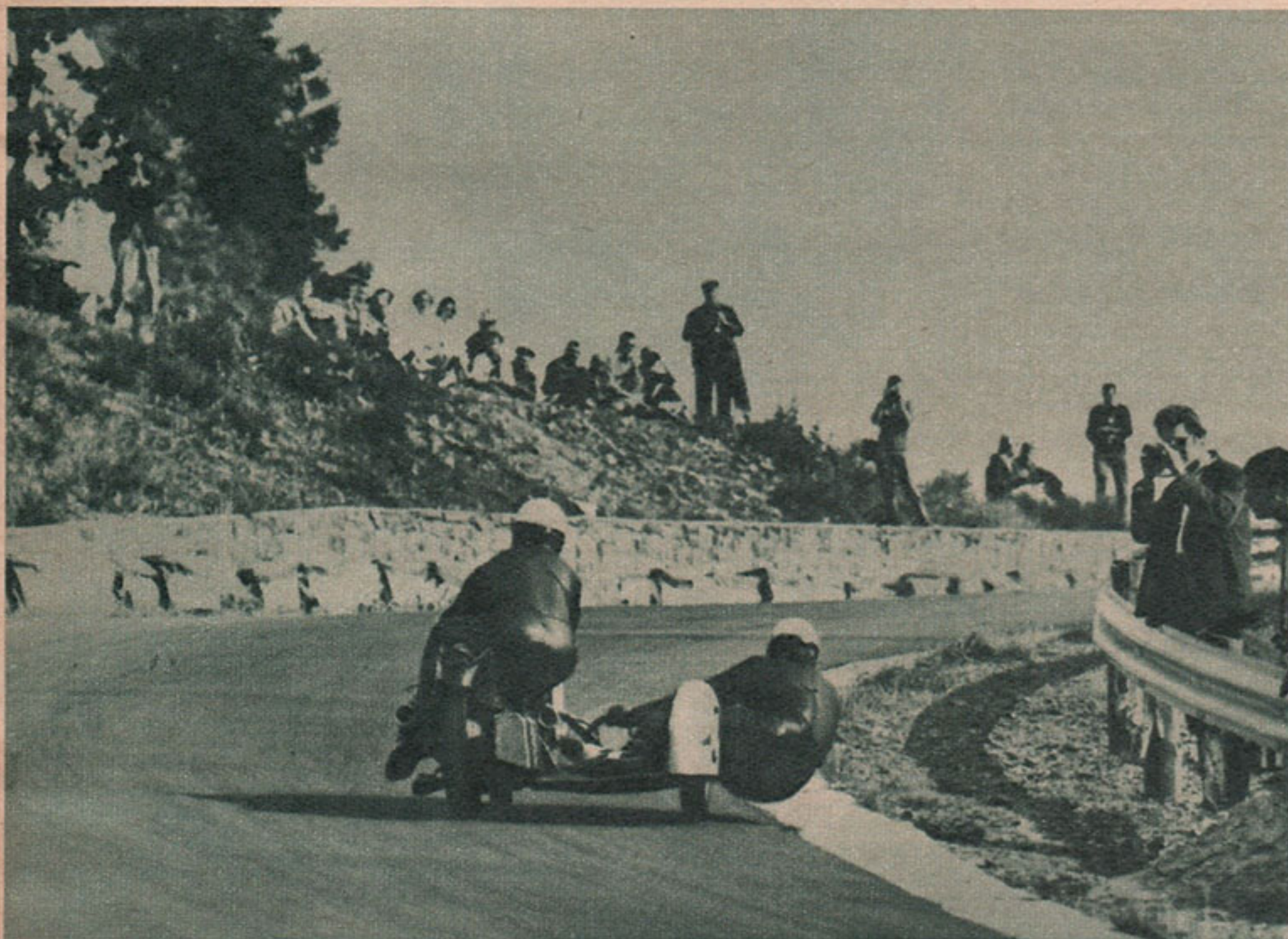




rück folgen Ahearn/Norton, Findlay, Marsovsky, Stevens und Heiner Butz, alle auf Matchless. Caldarella wird nunmehr endgültig als mit Getriebeschaden ausgefallen gemeldet.

Mit 1 Minute und 50 Sekunden vor dem Zweiten, Paddy Driver, geht Hailwood in die siebte Runde. Phil Read ist etwas zurückgefallen und liegt an dritter Stelle. Scheimann rollt an die Boxe und scheidet aus.

**Oben:** Start zum Rennen der Gespanne, das gegen manche Befürchtungen einen überlegenen Sieg unseres Weltmeisterpaares Deubel/Hörner bringen sollte; hier haben sie schon die Spitze genommen, hinter ihnen (Nr. 28) Snajder, 22 = Butscher, 40 = Hahn, 20 = Harris und Nr. 4 Auerbacher, der den dritten Platz hinter dem schweizerischen Paar Scheidegger/Robinson belegen konnte. — **Mitte:** Deubel/Hörner, weit in Führung liegend, in einer der Rechtskurven, in denen ihnen gegenüber natürlich die Gespanne mit Linksseitenwagen an sich im Vorteil waren — sie schlugen sie dennoch alle.

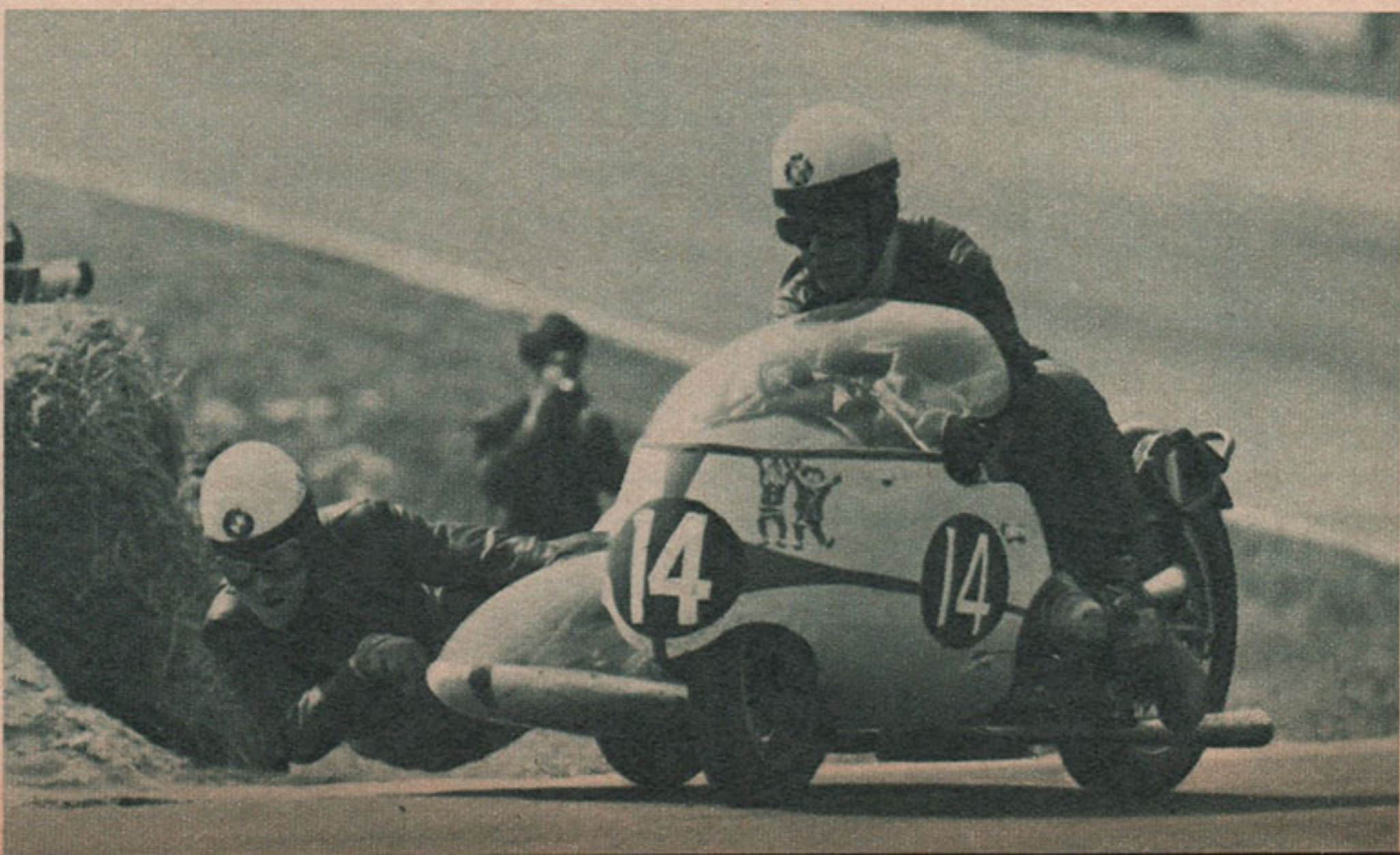


In der achten Runde fehlt Mike Duff. Und als Hailwood in die zehnte der 15 zu fahrenden Runden geht, beginnt er bereits, das übrige Feld zu überholen. Phil Read hat sich wieder auf den zweiten Platz geschoben, und an dritter Stelle vor Paddy Driver liegt jetzt Jack Ahearn. Hinter Hailwood kämpfen diese Drei verbissen um den zweiten Platz, und eine Runde später liegt Ahearn tatsächlich auf Platz zwei. In der zwölften Runde muß Marsovsky an die Boxe.

Als Mike Hailwood, noch immer einsam in Führung liegend, in seine vorletzte Runde geht, hat er bis auf Ahearn, Read und Driver alle Fahrer bereits überrundet.

Jack Ahearn liegt nach wie vor an zweiter Stelle, aber Phil Read hängt wie eine Klette an seinem Hinterrad, etwas weiter zurück Paddy Driver. Und da passiert doch Mike Hailwood bereits wieder Start und Ziel, um die letzte Runde zu fahren. Als er wenige Minuten später als Sieger abgewinkt wird, liegt er nur wenige Meter hinter Ahearn, Read und Driver, die nun noch eine Runde fahren müssen. Beinahe sieht es so aus, als sei Hailwood in seiner letzten Runde etwas langsamer gewesen — um wenigstens diese Drei nicht noch überrunden zu müssen!

**Bild unten:** Ein begeistert aufgenommenener Sieg von Max Deubel und seinem Beifahrer Hörner — der um so beachtlicher ist, wenn man weiß, wie völlig auf sich selbst gestellt der Weltmeister derzeit hinsichtlich seines Maschinenmaterials ist. **Leica-Fotos: Ben**



Phil Read aber hat es wieder einmal geschafft: er wird Zweiter. Und auch Paddy Driver hat an Ahearn noch vorbeiziehen können, so daß er auf dem dritten Platz landet; Ahearn wird folglich Vierter.

**Ergebnis:**  
1. M. Hailwood (MV Agusta) 196,65 km/h; 2. P. Read (Matchless); 3. P. Driver (Matchless); 4. J. Ahearn (Norton); 1 Runde zurück: 5. Findlay (Matchless); 6. Woodman (Matchless); 7. Stevens (Matchless); 8. Cottle (Norton); 9. Shorey (Norton). Schnellste Runde: M. Hailwood (MV Agusta) 198 km/h.

### Ganz großer Tag und Sieg für Deubel/Hörner in der Gespannklasse

Im anschließenden letzten Rennen des Tages, dem der Gespanne, erwischt Max Deubel den besten Start, und mit einigen Metern Vorsprung vor der übrigen Meute entschwindet sein Gespann den Blicken im Wald. Deubel/BMW, Scheidegger/BMW, Camathias/Gilera, Butscher/BMW, Auerbacher/BMW — so lautet die Reihenfolge bei Stavelot.

Nachdem Deubel/Hörner, gefolgt von Scheidegger, die dritte Runde begonnen haben, kommt Camathias schiebend an die Boxe. Auerbacher, Harris, Butscher, Seeley, Kölle — ihre BMW-Motoren können alle mit dem Tempo des Gespanns von Deubel nicht mithalten, und Deubel dokumentiert in geradezu einmaliger Weise, wie er fahren kann und was noch immer in der Münchner Zweizylinder-Konstruktion steckt, die ausschließlich durch private Initiative auf diesem Leistungsstand gehalten wird.

Irgendwo muß etwas passiert sein, denn den Fahrern wird die weiße Flagge mit dem roten Kreuz gezeigt, die besagt, daß sich der Sanitätswagen auf der Strecke befindet. Leider waren es Luthringhauser und Ludwig Hahn, wie wir erst später erfahren, die sehr schwer kollidierten, wobei der Beifahrer von Luthringhauser so schwer verletzt wurde, daß er ins Krankenhaus eingeliefert werden mußte. Auch Hahn wurde, wenn auch leichter, verletzt.

Mit 10 Sekunden vor Scheidegger beginnt Deubel die vierte Runde. Auerbacher, Harris, Kölle, Butscher — so lautet die Reihenfolge der Nächsten, Colin Seeley fehlt. Wie wir später hörten, war er mit Butscher kollidiert, der ihm dabei das Schlauchventil aus dem Seitenwagenrad riß!

Max Deubel kann seinen Vorsprung immer weiter vergrößern, während sich in der Reihenfolge der Nächsten nichts ändert. In der fünften Runde startet Camathias, der bis dahin an seinen Vergasern herumoperierte, unter dem Beifall der Zuschauer wieder. Dafür rollt nun Chris Vincent langsam an die Boxe.

Max Deubel aber, der ein großartiges Rennen fuhr und der (mit seinem schnellen Kurzhub-Motor, der ihm bei der TT bereits während des Trainings kaputtgegangen war) die in großer Zahl anwesenden BMW-Freunde besonders aus Deutschland begeisterte wie kaum noch zuvor, siegt nach acht Runden verdient und überlegen mit 23 Sekunden vor Fritz Scheidegger. Eine Minute dahinter folgt Georg Auerbacher als Dritter dieses Weltmeisterschaftslaufes. **Ben**

**Ergebnis:**  
1. Deubel/Hörner (BMW) 170,3 km/h; 2. Scheidegger/Robinson (BMW); 3. Auerbacher/Heim (BMW); 4. Harris/Campbell (BMW); 5. Kölle/Marquardt (BMW); 6. Butscher/Kalauch (BMW); 7. Pollard/Brookes (BMW); 8. Snajder/Rogan (BMW). Schnellste Runde: Camathias/Herzig (Gilera) 172 km/h.



# KÜMMERN WIR UNS MAL UM REIFEN

(Fortsetzung aus Heft 15/64)

Sie werden es ja wohl schon gemerkt haben, lieber Leser, daß wir an der Mittelnut eines Reifens einen Narren gefressen haben. Schon am Schluß unserer letzten Fortsetzung sind wir darauf noch einmal zurückgekommen, inzwischen erhielten wir aber darüber derartig interessantes Bildmaterial, daß wir tatsächlich noch einmal davon anfangen müssen. Das Bild 1 auf dieser Seite oben zeigt den Phoenix-Reifen, Profil K 4. Er ist ein Mittelding zwischen einem Straßen- und einem Geländereifen und erfüllt meines Erachtens dieselben Forderungen wie der Metzeler Block C. Darüber sprachen wir ja im letzten Heft; also großer Zwischenraum zwischen den Blöcken, so daß auch leichte Schmiere herausgeschleudert werden kann. Damit ist dieser Reifen auch für Feldwege und lose befestigte Straßen geeignet. Spaßeshalber nennen alte Fahrenslente eine solche Decke „Balkan-Wurst“. Und das ist wirklich eine ehrenvolle Bezeichnung, wenn man weiß, was man mit einer solchen Decke in unwegsamem Gelände und von Motorrädern noch wenig „erforschten“ Gebieten tatsächlich anstellen kann. Interessant, daß wir auch hier eine durchgehende Mittelnut zwischen den Blöcken haben, so daß sich der Reifen natürlich auch für den Gebrauch auf dem Vorderrad eignet. Leider gibt es diese Decke nach der Phoenix-Aufstellung nur in folgenden Größen: 3.25-16 / 3.00-18 / 3.25-18 / 3.50-18 / 3.25-19. Einen 4.00-18-Reifen gibt es im Phoenix-Programm leider nicht.

Daneben finden wir (im Bild 2) einen Vorderradreifen, der serienmäßig auf die Jawa-Motorräder montiert wird. Es ist eine Decke der tschechoslowakischen Reifenfabrik Barum. Die Typenbezeichnung kennen wir leider nicht, wir glauben, daß es für das Vorderrad von Alltagsmotorrädern bei Barum gar kein anderes Profil gibt. Es macht aber einen sehr guten Eindruck (wir fuhren ihn mehrfach auch auf dem Nürburgring), interessant ist, daß die Mittelnut hier gezackt ist. Im übrigen hat man sich bei der Profilgestaltung wohl an die Avon-Rennreifen angelehnt. Der Reifen hat eine sehr gute Spurtreue und verhält sich auch bei großer Schräglage sauber. Über die Abnutzung können wir wenig sagen, da wir damit keine ausreichend langen Erfahrungen haben.

Wir haben in den vielen Jahren unserer Fahrerei festgestellt, daß es eigentlich egal ist, ob eine Mittelnut gerade oder gezackt geführt ist. Den einzigen Unterschied merkten wir zwischen beiden Formen beim Gespannbetrieb, worüber wir aber ja schon im letzten Heft gesprochen haben.

Auf dieser Seite finden Sie nun unten links drei Reifenbilder, bei denen keine Mittelnut in der Decke vorgesehen ist. Bild 3 zeigt ein altes Profil, das heute nicht mehr hergestellt wird. Die Mittelnut ist vollkommen weggelassen, dafür haben wir einen schmalen Mittelsteg, der aber nicht unterbrochen ist. Im Gegenteil: die kleinen Blöcke sind noch untereinander verbunden. Solche Reifen sind bei Nässe, bei Schmiere und glattem Untergrund nach unseren Erfahrungen gefährlich! Denn erst die äußeren Reihen der Blöcke beginnen mit ihren Kanten zu führen, und das ist einfach zu wenig. Besonders wenn es sich bei höheren Geschwindigkeiten um eine weitaus größere Führungskraft handeln muß. Aber auf diese Dinge sind ja die meisten Reifenfabriken schon selbst gekommen — vor allem natürlich in den Ländern, in denen es noch Blaubasalt und noch heute Straßen mit fast glasartig glatter Oberfläche gibt. Solche Profile sollte man — vor allem für das Vorderrad — von vornherein ablehnen.



①



②

An dieser Stelle müssen wir noch einmal den Phoenix-Reifen mit dem Profil K 3 vorstellen, Bild 4. Schon eingangs des Berichtes erzählten wir, daß dieser Reifen auf einer AJS 31 CSR 20 000 Kilometer lief, und daß der Fahrer nach seinen Angaben damit beste Erfahrungen gemacht hat. Als die Profiltiefe unter 1 mm war, hat er die Decke gegen eine neue ausgetauscht. Er berichtete uns immer wieder, daß die Führung auch bei nassen Straßen sehr gut sei, was wir ihm zunächst nicht glauben wollten, weil ja ein Mittelsteg vorhanden ist. Wir haben dann aber mit Rillenreifen auf Vorderrädern von sehr schnellen Maschinen ähnliche Erfahrungen gemacht, nachdem wir uns noch einmal mit Mittelsteg-Reifen beschäftigten. Dabei kam zutage, daß ein Reifen mit einem unterbrochenen Mittelsteg fast die gleichen Führungseigenschaften hat wie ein Reifen mit Mittelnut! Bei dem K 3-Reifen von Phoenix handelt es sich sogar um eine recht eng unterbrochene Mittel-Blocklinie. Außerdem ist diese Linie wellig und nicht gerade. Es drücken sich also schon die Blockkanten des Mittelsteges bei Nässe ausreichend und ausgleichend auf evtl. Rutschpartien durch. Und das wird auch der Grund sein, weswegen unser Testfahrer mit diesem Reifen auf einer wirklich sehr schnellen und auch schweren Solomaschine so gute Erfahrungen gemacht hat. Es weist aber auch darauf hin, daß die Karkasse besonders gut sein muß, denn selbst bei Geschwindigkeiten über 160 km/h verformte sich die Decke nicht nachteilig bemerkbar. Man sollte Phoenix empfehlen, für Sportmaschinen dieses Profil weiter zu entwickeln, und zum Schluß dieser Geschichte möchten wir eigentlich sagen, daß dies der

Wir müssen für den ersten Abschnitt des Reifenartikels in Heft 14 auf Seite 383 eine Berichtigung und schließlich auch noch einen Nachtrag bringen. Der auf Seite 383 ganz links als Metzeler „Block C“ bezeichnete Reifen ist in Wirklichkeit der „Sport-Block C 4, Rille 5“-Reifen von Metzeler. Er ist ein ausgesprochener Vorderradreifen und wurde für Motorräder entwickelt, die schneller als 150 km/h sind. Leider wird der Reifen nur für die Größe 3.50-18 hergestellt, im Hinblick auf den Bedarf bei BMW. Dieser Reifen hat auch wie der „Block C-S“-Reifen von Metzeler (gibt es auch nur in 18 Zoll) eine andere Karkasse und neigt nicht zu Verformungen bei hohen Geschwindigkeiten. Beide Reifen erfüllen die Voraussetzungen aus Punkt 4, die wir in Heft 14 auf Seite 383 fordern. Leider hatte sich mit der Bezeichnung „Metzeler Block C“ ein Fehler eingeschlichen.

Außerdem müssen wir nachtragen, daß das Bild auf Seite 383 rechts unten den neuen Reifen von Avon zeigt, mit der Bezeichnung MK II. Dies ist ebenfalls ein Reifen, der den Punkt 4 unserer Forderungen erfüllt. Er ist für das Hinterrad von Maschinen gedacht, und es gibt ihn in allen gängigen Größen! Einschließlich 4.00-18! Nachdem die Firma Avon in England die Herstellung von reinrassigen Rennreifen aufgegeben hat, hat sie dafür die Produktion dieser Sportmaschinenreifen begonnen. Leider wurde die Bildunterschrift vergessen. Wir kommen aber im Laufe unseres Artikels noch einmal auf diesen Reifen zurück.



③

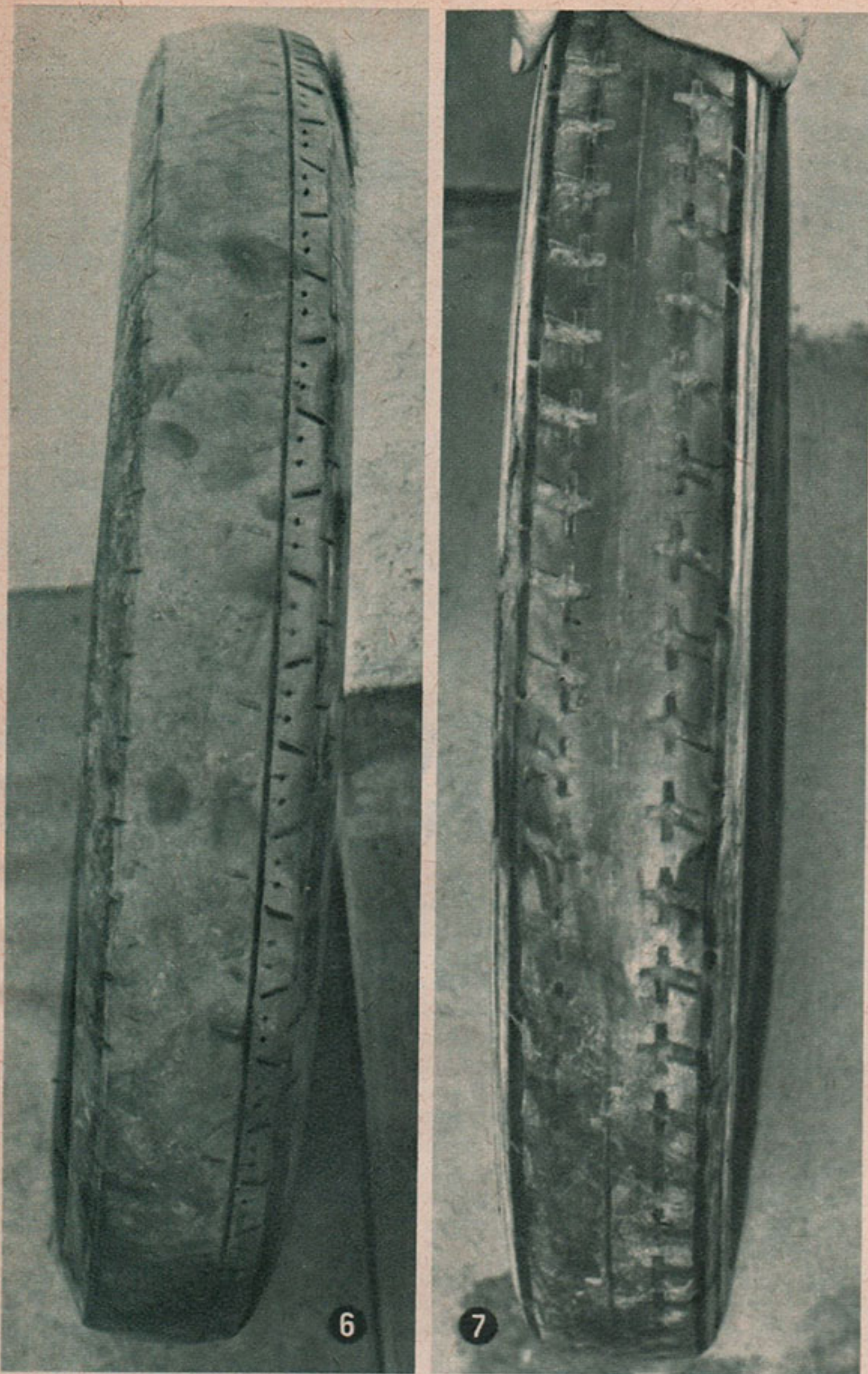


④



⑤

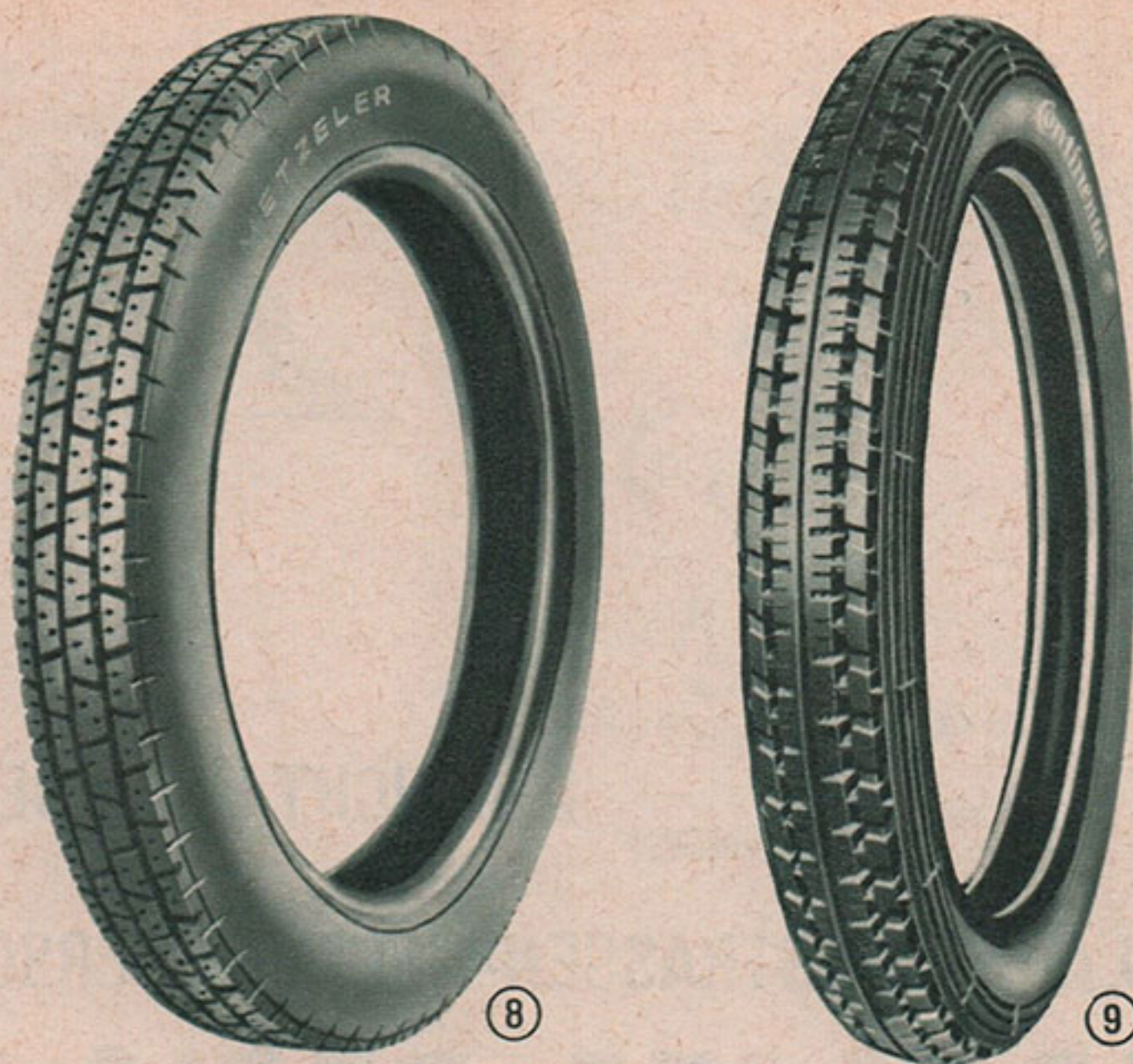




einzigste Mittelsteg-Reifen ist, den wir im Laufe der vielen Jahre heute voll anerkennen müssen. (Womit sich das alte Wort im Hinblick auf die Mittelnut bestätigt: Ausnahmen bestätigen die Regel!)

Etwas anderes ist nun der in Bild 5 dargestellte Reifen. Es ist der Hinterradreifen von Barum auf einer von uns gefahrenen Jawa-Testmaschine. Man findet derartig breite — eigentlich dem Motorrad-„Mittelalter“ entsprungene — Mittelstege nicht selten heute noch auf den Hinterrädern von Maschinen! Sogar bei Rennmaschinen! Auch die japanische Honda 250 SS wird serienmäßig noch mit einem ähnlichen Profil auf dem Hinterrad ausgeliefert (da haben die Japaner noch nichts gemerkt!). Zu solchen Decken können wir nur sagen, daß wir damit auf Nässe die schlechtesten Erfahrungen gemacht haben! Ich habe stets einen solchen Reifen auf Testmaschinen sofort gegen irgendein anderes Profil mit Mittelnut ausgetauscht. Diese großen Mittelblöcke liegen einfach zu breit auf. Sie haben zwar verschiedene Kanten, die zur Stabilisierung der Führung bei Nässe durchdrücken — aber die Wirkung steht in gar keinem Vergleich zu einem Nutprofil. Dabei ist es eine Kleinigkeit, diese breiten Mittelstege mit einer Nut zu versehen. Es hat sogar bis in die letzten Jahre bei uns solche Reifen noch gegeben, ein Profil von Conti ist uns noch in Erinnerung, das aber jetzt verschwunden ist. Schließlich schlafen sie in Hannover ja auch nicht. Der heutige Hinterradreifen 4.00-18 von Conti mit dem Profil TT scheint zum Beispiel ein mit einer Mittelnut versehener früherer Mittelstegreifen zu sein! In seiner heutigen Form mit seinem alten Dasein natürlich überhaupt nicht zu vergleichen.

Wir Motorradfahrer suchen nicht nur die möglichst schnelle Fahrt, wir suchen vor allem auch Sicherheit. Und die Sicherheit beruht nicht darauf, daß man sich rechtzeitig an seine beiden Bremsen erinnert — sie beruht auch darauf, daß man seinen Untersatz mit den sichersten und besten Reifen versieht. In dieser Richtung haben wir in den letzten Jahren Untersuchungen angestellt, unsere Erfahrungen Stück für Stück zusammengetragen und jetzt einmal aufgeschrieben. Erfreulicherweise sind trotz aller Schwierigkeiten die Reifenfabriken immer noch unseren Vorstellungen nachgekommen. Besonders die Fabriken im eigenen Lande. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Feststellung, daß die für uns weniger geeigneten Profile



meist aus Ländern kommen, in denen das Motorrad noch nicht so alt ist, in denen andere Verkehrs- und Straßenverhältnisse herrschen, denen man im übrigen aber auch einen etwas übersteigerten Konservatismus nachsagt. Mit den Motorradreifen ist es doch wieder ganz anders als mit Wagenreifen. Der Haken dabei ist, daß Motorradreifen fast das Doppelte an Versuchen und an Forschungen nötig hätten, als man sie für Wagenreifen, Lastwagenreifen, Traktorenreifen und so weiter in der Industrie heute treibt und treiben muß. Deswegen wollen wir ruhig einmal hier den Dank an jene Firmen aussprechen, die im Hinblick auf Motorradreifen trotz allem „am Mann“ geblieben sind.

### Nächstes Thema: Seitenwagen

Von BMW hört man in dieser Hinsicht nichts mehr. Vielleicht ist ihnen der „Büffel“-Schreck so sehr in die Glieder geschossen, jedenfalls wissen wir nur, daß Schwierigkeiten darin bestehen, vom Hause BMW zum Beispiel ein komplettes neues Gespann mit einem TR 500-Seitenwagen zu bekommen. Steib baut ja nicht mehr, und im Hause BMW hat man das vielleicht immer noch nicht gemerkt. (Anfang des Jahres hörten wir Derartiges mehrfach aus unserem Leserkreis. Man wollte Bestellungen auf Seitenwagen bei BMW-Händlern nicht gern oder überhaupt nicht annehmen.) Nun ja, es gibt noch die R 60 im Hause BMW, der gute Ibscher fährt noch vom Werk aus eifrig mit einem R 69 S-Gespann im Gelände herum, aber das scheint eigentlich gar nicht darauf hinzuweisen, daß man sich der Weiterentwicklung oder der Weitererhaltung des Gespannes besonders widmet. Dafür läuft man zuerst einem neuen Gedanken nach: dem hochgezüchteten, gewichtsmäßig leichten Sonntagsmotorrad, das ausschließlich für Solobetrieb gedacht ist. Und in dieser Richtung scheint sich ja auch die neue Entwicklung bei BMW zu bewegen — die Geländemaschinen von Nachtmann und Sensburg zeigen ja recht deutlich die Tendenz und bislang auch ihre Folgen im Versuch an. (Hat doch neulich eine englische Fachzeitschrift behauptet, die Nachtmannsche Geländemaschine habe bei 7000 U/min glatte 56 PS! Nein, so was —! Und das aus 600 ccm! Das wären ja 93 PS/Liter Hubraumleistung! Wie lange soll so etwas wohl im Alltagsbetrieb in Serienherstellung bei der alten Konzeption dieses Boxermotors halten?!) Aber auch die zum Teil wirklich wunderbaren Pläne einzelner Kleinhersteller scheinen inzwischen in die Sommerferien gegangen zu sein — wir haben lange nichts davon gehört. Es wird also wohl so kommen, daß man schließlich eines Tages englische Sport-Seitenwagen kaufen muß, wenn man weiter Gespann fahren will.

Obwohl sich diese Entwicklung tatsächlich für die Zukunft mehr und mehr abzeichnet, glauben uns das natürlich viele nicht. Aber trotzdem: die Zahl der Gespannfahrer hat bei weitem nicht abgenommen in den letzten Jahren — im Gegenteil, es sind sogar mehr geworden!

In erster Linie sind für Gespannfahrer die Reifengrößen 4.00-18 und 4.00-19 bei uns interessant. Da sind einmal die Gespann-Hinterräder der BMW-Typen, dann die der paar alten KS 601 von Zündapp, die noch sehr viel gefahren wird — und schließlich auch die englischen Maschinen. Es gibt in Deutschland eigentlich nur zwei ganz spezielle Hinterradreifen für Gespanne, und zwar den Metzeler Block K und den Conti TT. Davon ist der Metzeler Block K eigentlich noch etwas geeigneter, weil er eine flache Auflagefläche hat, was doch die erste Voraussetzung zum spurtreuen Gespannfahren ist. Man schaue sich in dieser Hinsicht einmal die Reifen der Rennspanne an. Der Metzeler Block K-Reifen entstammt ja auch dem Rennbetrieb. Für kleinere Gespanne (mit 250- oder 350 ccm-Maschinen) gibt es bei Phoenix einen Reifen in der Größe 3.50-19 und mit dem Profil K 5.

Der Metzeler Block K und der Conti TT sind wohl — neben einigen englischen Reifen — die am meisten auf großen Gespannen gefahrenen Decken. (Fortsetzung auf Seite 443)





1. BERICHT ÜBER DEN

7. LAUF ZUR STRASSEN-WELTMEISTERSCHAFT 1964

# GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

„Nach einer zeitweiligen Stagnation fanden die Solitude-Rennen neuen Auftrieb durch die Kombination von Motorrad- und Automobilrennen, und es war interessant festzustellen, daß Automobilrennen allein auf der Solitude nicht immer den erwünschten Zuspruch fanden, auch wenn im täglichen Verkehrsgeschehen das Automobil eindeutig dominiert.“

Wir lasen diese Worte, die sich im Begrüßungstext zum diesjährigen Solitude-Rennprogramm fanden und im Namen des Herrn Oberbürgermeister Dr. Klett formuliert worden waren, mit einiger Befriedigung. Denn schließlich gehörten wir in den zurückliegenden Jahren zu denen, die — beim ADAC Gau Württemberg durchaus nicht gern gehört — unablässig darauf hinwiesen, daß der Begriff der Solitude aufs engste mit Motorrädern und Motorradrennen verknüpft sei, und daß man uns erst noch von der Richtigkeit jener Behauptung überzeugen müsse, daß sich eine Rennveranstaltung auf diesem Spezial-Rundkurs vor den Toren Stuttgarts nur dann wirtschaftlich trage, wenn sie als Rückgrat Automobilrennen aufweise — die Motorradläufe könne man dann mit hinzunehmen und so die Motorräder von dem profitieren lassen, was die Wagenrennen einbrächten.

Die bürgermeisterliche Feststellung klingt anders — und wer objektiv und mit offenen Augen und Ohren seine Beobachtungen beim diesjährigen Großen Preis machte, der wußte sehr bald, wem das Interesse der bereits am Samstag mit 65 000 und insgesamt schließlich mit etwa 300 000 bezifferten Zuschauer galt. Auch schon zu einem Zeitpunkt, als das mißglückte Rennen der Formel-Wagen noch nicht gelaufen war und viele

also noch nicht in den Genuß der eindrucksvollen Demonstration gekommen waren. Die einer mit den Worten zusammenfaßte: „Was machen die denn, wenn es mal während eines Rennens anfängt zu regnen; dann muß wohl der Zirkus im Zelt stattfinden?“

Nun, die Motorradfahrer bewiesen jedenfalls am Sonntag, daß sie bei Regen zwar auch nicht die Zeiten fahren können wie bei trockener Strecke — aber der Film läuft wenigstens ohne Unterbrechung. Im übrigen waren sie durch die Kombination mit den Wagenrennen zweifellos wieder die Benachteiligten.

Nicht nur, daß die Bahn durch Reifenabrieb und Öl (zusätzlich zum Festigkeitsverlust der Oberfläche durch die ungewöhnliche Hitze) stellenweise so glitschig war, daß die Maschinen auch bei reduziertem Kurventempo breitseits wegzugehen begannen (Anscheidt erzählte, wie er sich über das geringe Tempo des vor ihm fahrenden Phil Read im Training gewundert habe — bis ihm klar wurde, weil er nämlich selbst wegging, warum der so behutsam tat!). Auch trotz der Trennung der Motorradläufe (und vielleicht gerade dadurch, weil ja zusätzlich ein halber Trainingstag wegfällt) waren die für die einzelnen Klassen angesetzten Trainingszeiten zweifellos viel zu knapp. Selbst wenn der Fahrer nicht irgendwo unterwegs liegenblieb (dann war das Training für ihn sowieso beendet, bis er reinkam) — auch zum regulären Abstimmen des Motors sind die angesetzten Zeiten zu kurz.

Und es muß mit aller Deutlichkeit gesagt werden: es gehört eine FIM-Bestimmung her, die die Kombination von Weltmeisterschaftsläufen mit Automobilkonkurrenzen strikte untersagt! Daß sich im übrigen ein Großer Preis von

Deutschland gerade auf der Solitude für den Veranstalter nicht auszahlen soll, wenn lediglich ein Weltmeisterschaftslauf für Motorräder in allen sechs Klassen an einem Tag ausgetragen wird — das, um es nochmals zu sagen, das kann man nur immer wieder bezweifeln. Vielleicht macht man 1966 mal das Experiment — — —

Die Organisation des Solitude-Rennens war, das muß betont werden, in allen wichtigen Einzelheiten tadellos. Daß kleine Versager vorkommen (die wir registrierten, rührten ausnahmslos daher, daß die Betreffenden hinsichtlich des Motorradrennsports wohl nicht mehr so ganz up to date waren) wird sich nie vermeiden lassen. Ob man allerdings in Zukunft den Tribünenbesuchern (die ja schließlich einen ganz schönen Batzen Geld hinlegen müssen) den freien Himmel als Dach wird anbieten können, erscheint zweifelhaft.

## Das Rennen der 250er

Programmgemäß wurde das erste Rennen, der Weltmeisterschaftslauf der Klasse bis 250 ccm über 11 Runden = ca. 125 km, am Samstag, 14 Uhr, gestartet — 30 Fahrer schoben ihre Maschinen an, als Rennleiter Illg die Startflagge senkte. Jim Redman mit der Honda übernahm die Führung des Feldes, dicht gefolgt von Phil Read (Yamaha) und Agostini, der auf der Morini bereits im Freitagstraining Viertschnellster seiner Klasse gewesen war. Hinter diesen lagen Mike Duff mit der zweiten Yamaha und Tarquinio Provini auf der Vierzylinder-Benelli, mit der er im Training fast so schnell wie Agostini gewesen war. Während Jim Redman die Startrunde bereits mit einem Schnitt von 150,6 km/h hinter sich brachte, überlebten weder Bert Schneider (der die einzige Vierzylinder-Suzuki an den Start gebracht hatte, welche das Training überstand) noch Alan Shepherd diese erste Runde.

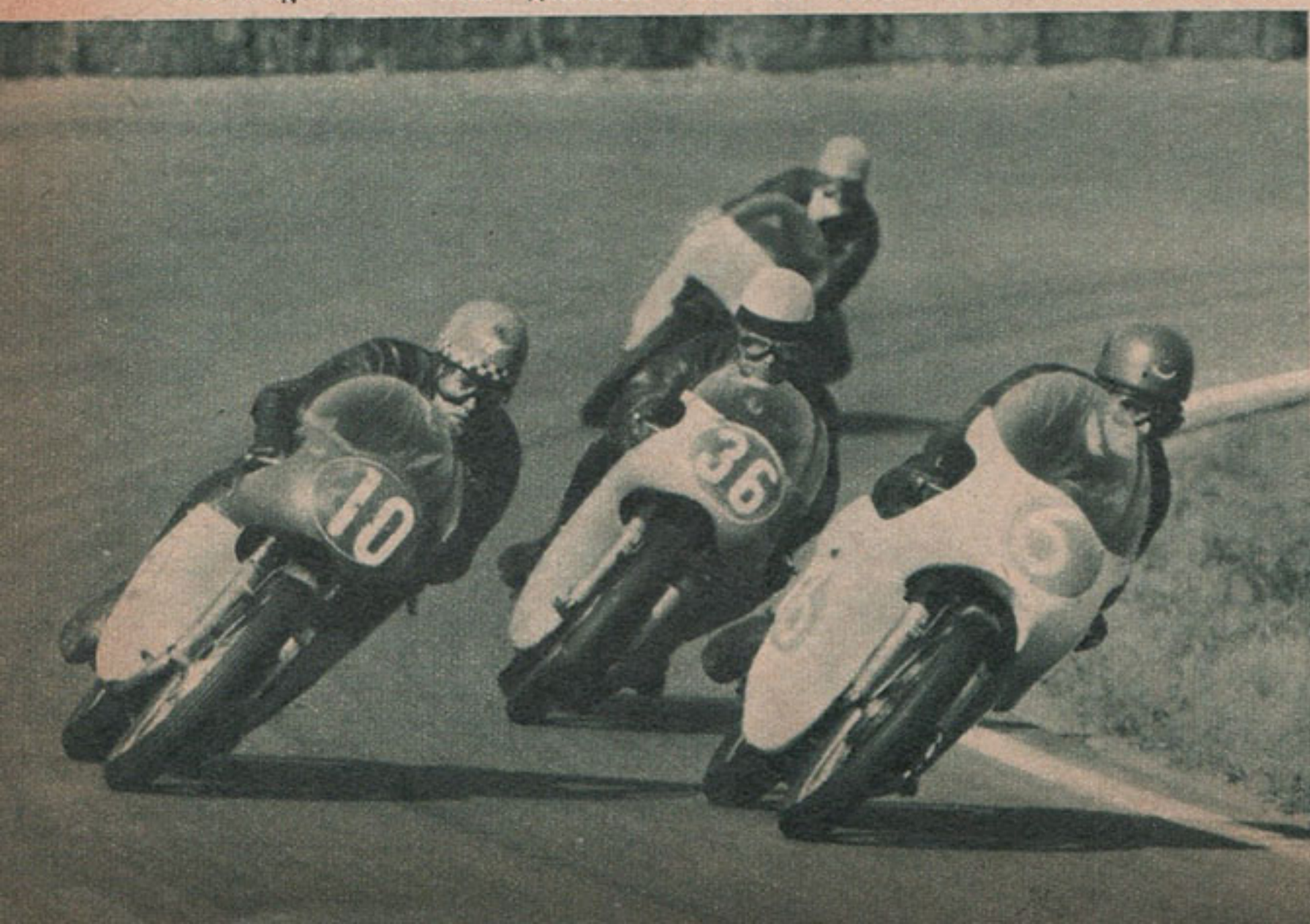
Auch in den nächsten Runden lag Redman stets in mehr oder weniger knappem Abstand vor Phil Read und steigerte dabei, den von Hocking 1960 auf der MV Agusta aufgestellten Rundenrekord (152,34 km/h) ausblasend, seinen Schnitt auf 154,2 km/h.

Dem sich ständig steigenden Tempo der beiden Führenden war Agostinis schnelle Morini denn doch nicht gewachsen — sein Abstand hinter der Yamaha von Read vergrößerte sich laufend, aber auch Provini gelang es nicht, seinerseits dichter an Agostini heranzukommen oder ihn sogar zu überholen.

Daß Read auf Redman drückte, sah man aus den auch weiterhin steigenden Rundenrunden durchschnitten: zunächst ging das Tempo von Redman auf 157,47 km/h hinauf, dann fuhr Read eine Runde später, einen geringfügigen Rückstand aufholend, 157,43

Kopfbild: Die 250er Klasse unmittelbar nach dem Start in der Glemseck-Kurve; vorn (Nr. 17) Agostini mit der Einzylinder-Morini, dahinter Molloy (3), Phil Read (15), Shepherd (24), Redman (9) und Beer (32).

Unten: Eine Szene aus dem Rennen der 350er; Nr. 10 ist Findlay auf der AJS, Nr. 36 Hoppe und Nr. 6 Stevens — alle beide auch auf AJS.





km/h. Unsere englischen Freunde, mit denen wir zusammensaßen, lächelten: ihnen hatte Phil Read am Vorabend gesagt, er werde sich, da er zum erstenmal auf der Solitude sei, zunächst hinter Redman hängen und erst ganz zuletzt vorstoßen. Darauf warteten sie. Und wie sich später zeigte, nicht umsonst.

Aber auch die zweite Yamaha, die Mike Duff fuhr, lief wie der Teufel — selbst die mörderische Hitze des Tages machte dem luftgekühlten Zweitakter nicht das geringste aus. Mit einer erneuten Rekordrunde setzte sich Duff in der neunten Runde vor Provini und Agostini, sein Schnitt betrug dabei 157,83 km/h!

In der Schlußrunde, der elften, kam dann die Entscheidung — genau so, wie sie von Phil Reads Freunden erwartet worden war: mit einem zu diesem Zeitpunkt neuen absoluten Rundenrekord von 159,9 km/h setzte sich der Yamaha-Mann vor seinen Konkurrenten auf der Viertakt-Honda und passierte mit reichlich 3 Sekunden vor ihm die Ziellinie. Aber auch Phil Reads Gesamtdurchschnitt von 156,11 km/h stellte einen neuen 250er Klassenrekord auf der Solitude dar.

#### Der Lauf der 350er Klasse

Welch gewaltige Anstrengung dieser Führungskampf gewesen war, sah man dann bei Redman im anschließenden Rennen der 350er Klasse.

Zunächst mal gab es einige Änderungen: Hailwood startete auf der genannten MV Agusta nicht, die Bianchis (die Venturi und Pagani fahren sollten) waren überhaupt nicht gekommen, so daß Pagani seine Aermacchi fuhr, und Provini 350er Benelli („zum erstenmal wird er auf der Solitude eine brandneue 350er Vierzylinder an den Start bringen“ hatte man in der Pressevor-schau gelesen) war deshalb nicht zu sehen, weil es sie — gar nicht gibt. Zwar nennt Provini häufig auch in der 350er Klasse und trainiert auch dafür — aber stets mit der 250er, mit der er natürlich bei Gefahr der Disqualifikation in der 350er Klasse gar nicht starten kann. Aber da er mit diesem Modus u. U. einem anderen Mann einen Qualifikationsplatz wegnimmt, sollte man zukünftig bei der Abnahme auf diese Eigenwilligkeit achten.

Die Überraschung dieser Klasse war zunächst die Tatsache, daß Bruce Beale mit der Zweizylinder-Honda vor Jim Redman, der die Werks-Vierzylinder fuhr, in Führung ging und diese auch mit zweimaligem Wechsel bis zur vierten Runde behielt. Die Zweizylindermaschine ging offensichtlich ausgezeichnet — daß sie dem Vierzylinder so überlegen sei, wußte man aber bisher noch nicht. Die Erklärung lag aber wohl zum Teil auch darin, daß sich Redman noch ein paar Runden wenigstens schonen wollte, ehe er nach der Anstrengung des Kampfes in der 250er Klasse wieder voll hineinging. In der fünften Runde also war es dann soweit — er ging an die Spitze, um sie bis ins Ziel nicht wieder abzugeben. Beale freilich fiel von da ab ungewöhnlich stark zurück — und man hörte es bald: sein Motor war nicht mehr einwandfrei. Zuletzt hatte man den Eindruck, daß das Rennen, das er als Zweiter und immer noch mit erheblichem Vorsprung vor dem Dritten, Mike Duff auf der AJS, beendete, nicht mehr sehr lange hätte dauern dürfen — dann hätte ihn wohl der Motor im Stich gelassen.

Was sich in der Gruppe hinter ihm abspielte und wie dort Mike Duff, Gilberto Milani und Paddy Driver (der erstere auf einer Aermacchi, Paddy auf seiner AJS) um die Plätze kämpften, war allein den Rennbesuchern an diesem Samstag-nachmittag wert.

In der Hälfte der Renndistanz (14 Runden insgesamt) fiel leider auch Havel mit seiner Jawa aus, nachdem sein Stallgefährte Stastny sich bei einem Sturz im Training erneut den soeben nach vielen Monaten geheilten Unterschenkel gebrochen hatte und dem Start fernbleiben mußte. Redman aber fuhr zu Halbzeit des Rennens eine neue Rekordrunde — fuhr einen Schnitt von 160,61 km/h und damit neuen absoluten Rundenrekord der Solitude für Solomaschinen, den auch Hailwood am nächsten Tag nicht erreichen konnte.

S. R.

**Nebstehend: Geoff Duke, der Exweltmeister, gehörte, wie so oft, auch diesmal zu den gern gesehenen Gästen beim Solitude-Rennen.**

**Unten: Jim Redman mußte sich zwar im Rennen der 250er von Phil Read auf der Yamaha geschlagen geben — aber im Lauf der 350er brillierte er als weit überlegener Sieger — unbeschadet dessen, daß die Honda seines Stallgefährten Beale zum Schluß so müde war, daß sie wohl kaum mehr lange mitgemacht hätte.**

3 Fotos Ben,  
1 Foto Baumann



#### Das Ergebnis in den einzelnen Klassen:

##### Bis 250 ccm:

1. P. Read (Yamaha) mit 156,11 km/h; 2. J. Redman (Honda) mit 155,95 km/h; 3. M. Duff (Yamaha) mit 154,50 km/h; 4. G. Agostini (Morini) mit 154,20 km/h; 5. T. Provini (Benelli) mit 153,30 km/h; 6. L. Taveri (Honda); 7. G. Beer (Honda). — Schnellste Runde: Phil Read (Yamaha) mit 159,9 km/h (neuer Rundenrekord).

##### Bis 350 ccm:

1. J. Redman (Honda) mit 152,73 km/h; 2. Br. Beale (Honda) mit 150,34 km/h; 3. M. Duff (AJS) mit 144,7 km/h; 4. G. Milani (Aermacchi) mit 144,7 km/h; 5. P. Driver (AJS) mit 144,5 km/h; 6. V. Cottle (AJS); 7. D. Woodman (AJS); 8. K. Hoppe (AJS); 9. H. Butz (Norton); 10. Fr. Stevens (AJS). — Schnellste Runde: J. Redman (Honda) mit 160,61 km/h (gleichzeitig neuer absoluter Rundenrekord für Solomotorräder auf der Solitude!).

##### Bis 125 ccm:

1. J. Redman (Honda) mit 134,86 km/h; 2. L. Taveri (Honda) mit 132,33 km/h; 3. W. Scheimann (Honda) mit 122,6 km/h; 4. B. Schneider (Suzuki) mit 122,5 km/h; 5. R. Thomas (Honda) mit 119,4 km/h; 6. P. Eser (Honda); 7. R. Wyler (Honda). — Schnellste Runde: H. Anderson (Suzuki) mit 148,05 km/h (neuer Rundenrekord).

##### Bis 50 ccm:

1. R. Bryans (Honda) mit 120,66 km/h; 2. I. Morishita (Suzuki) mit 116,55 km/h; 3. M. Itoh (Suzuki) mit 115,59 km/h; 4. H.-G. Anscheidt (Kreidler) mit 113,2 km/h; 5. P. Eser (Honda); 6. A. Bairle (Kreidler); 7. V. Kramer (Eigenbau); 8. H. Denzler (Kreidler); 9. G. Thurow (Kreidler); 10. C. van Dongen (Kreidler). — Schnellste Runde: R. Bryans (Honda) mit 122,39 km/h (neuer Rundenrekord).

##### Bis 500 ccm:

1. M. Hailwood (MV Agusta) mit 157,23 km/h; 2. J. Ahearn (Norton) mit 152,11 km/h; 3. P. Read (Norton) mit 152,08 km/h; 4. G. Marsovsky (Matchless) mit 148,6 km/h; 5. M. Low (Norton); 6. F. Stevens (Matchless); 7. K. Enders (Norton); 8. D. Ch. Fry (Norton); 9. L. Young (Matchless). — Schnellste Runde: M. Hailwood (MV Agusta) mit 160,36 km/h (neuer Rundenrekord).

#### Seitenwagen:

1. Scheidegger/Robinson (BMW) mit 140,95 km/h; 2. Deubel/Hörner (BMW) mit 140,51 km/h; 3. Auerbacher/Heim mit 138,5 km/h; 4. Butscher/Kalauch (BMW) mit 135,2 km/h; 5. Wolf/Zielaff (BMW) mit 131,0 km/h; 6. Selbmann/Müller (BMW); 7. Schauzu/Schneider (BMW); 8. Lünemann/Hagemann (BMW); 9. Tickle/Tickle (Norton). — Schnellste Runde: Deubel/Hörner (BMW) mit 142,31 km/h.

#### Weltmeisterschaftsstand nach der Solitude:

##### Klasse 50 ccm:

Anderson (Suzuki) 34 Punkte; Anscheidt (Kreidler) 32; Bryans (Honda) 30, Morishita (Suzuki) 29, Itoh (Suzuki) 21.

##### Klasse 125 ccm:

Taveri (Honda) 30 Punkte; Redman (Honda) 28, Schneider (Suzuki) 19, Anderson (Suzuki) 12, Bryans (Honda) 8, Read (Yamaha) 6.

##### Klasse 250 ccm:

Redman (Honda) 34 Punkte; Read (Yamaha) 26, Shepherd (MZ) 18, Provini (Benelli) 15, Duff (Yamaha) 14, Robb (Yamaha) 7, Taveri (Honda) 7.

##### Klasse 350 ccm:

Redman (Honda) 24 Punkte, Duff (AJS) 10, Read (AJS), Hailwood (MV) und Beale (Honda) je 6, Venturi (Bianchi) 4.

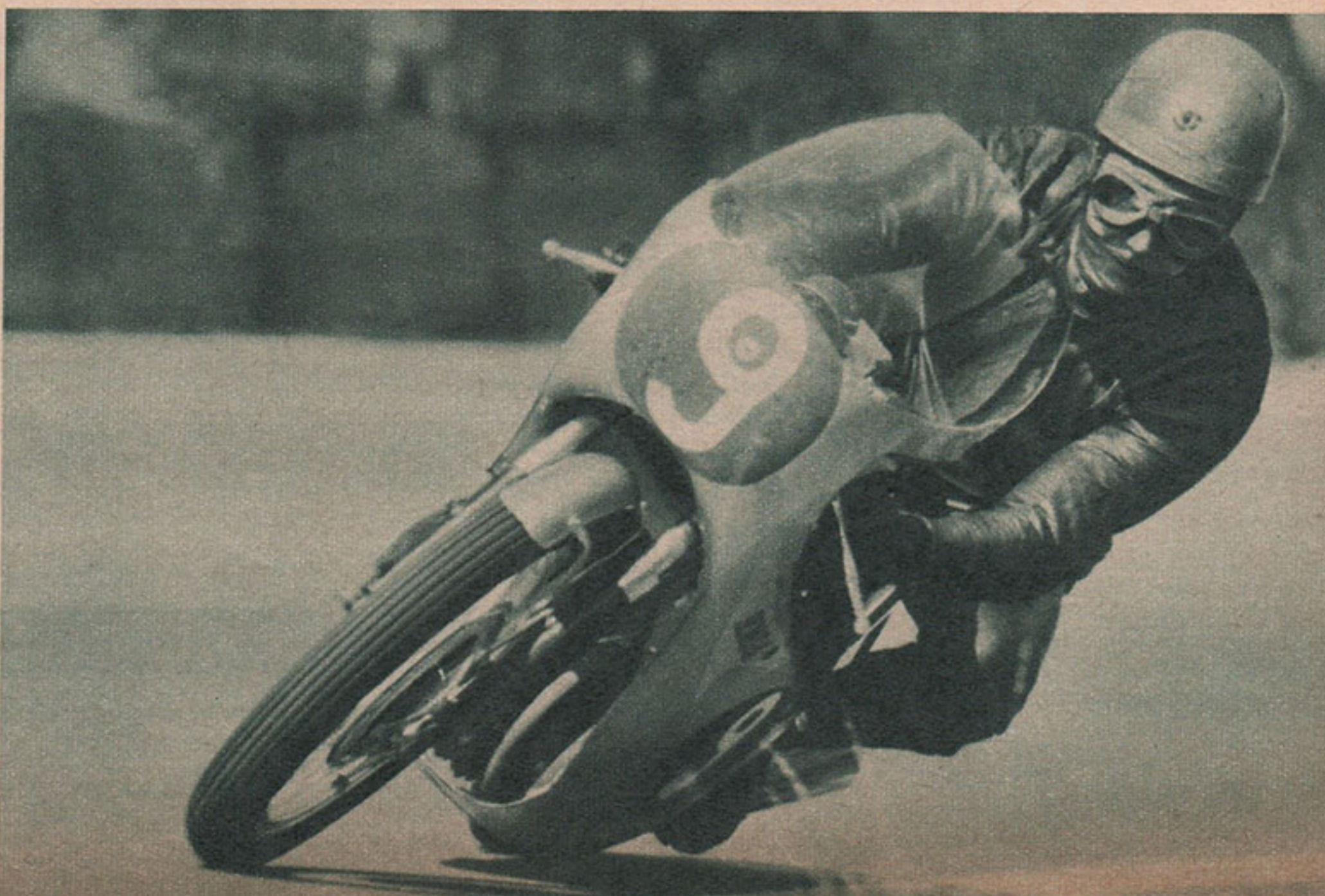
##### Klasse 500 ccm:

Hailwood (MV) 40 Punkte, Read (Matchless) 17, Driver (Matchless) 10, Venturi (Bianchi) 6, Minter (Norton) 6, Ahearn (Norton) 6.

##### Klasse Seitenwagen:

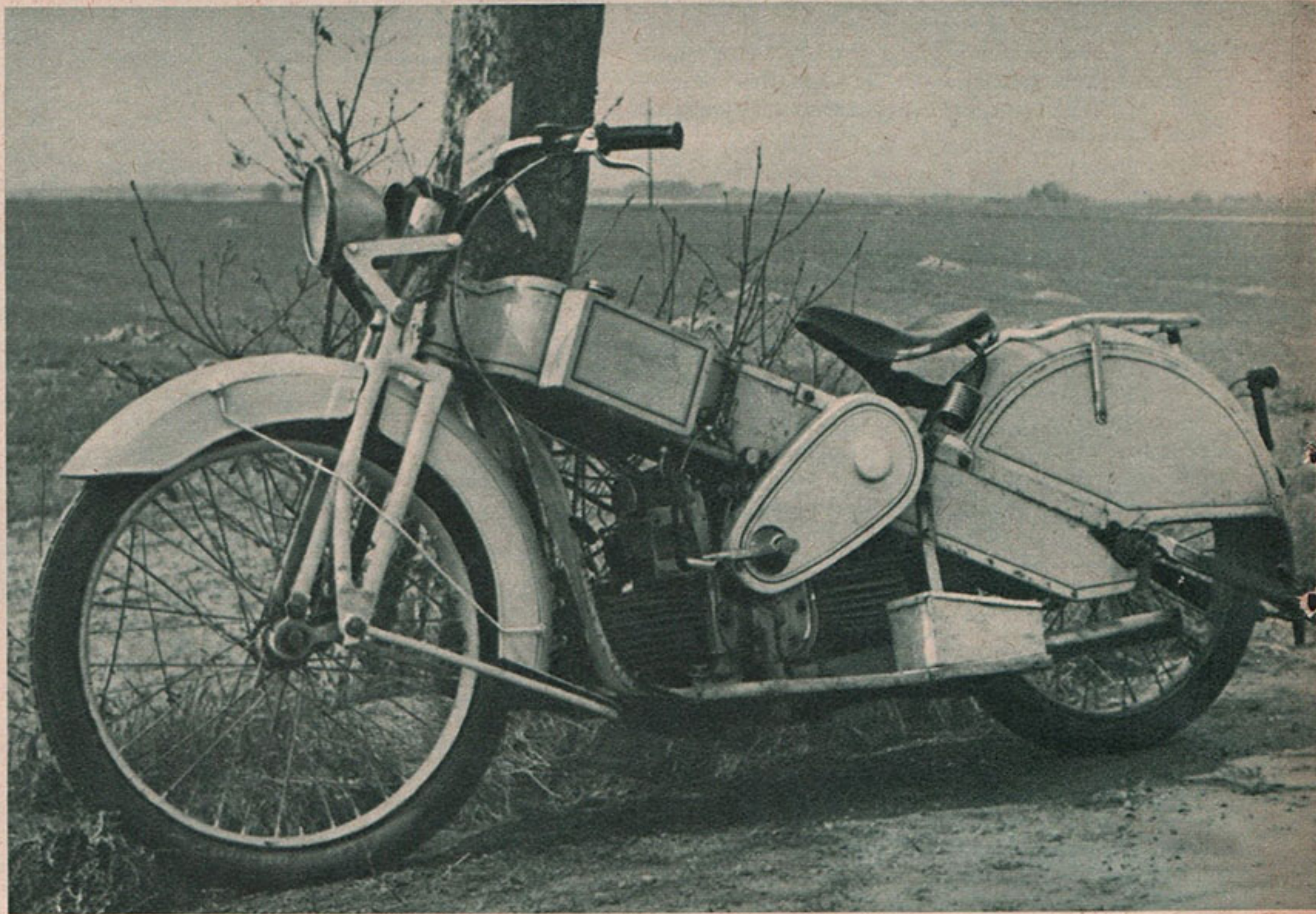
Deubel/Hörner (BMW) 34 Punkte, Scheidegger/Robinson (BMW) 26, Auerbacher/Heim (BMW) 21, Seeley/Rawlings 17, Kölle/Marquart (BMW) 10, Vincent (BMW) 8, Camathias/Herzig 8.

Der Hauptbericht über das Solitude-Rennen, also der Bericht über die am Sonntag gefahrenen Rennen der Klassen 125, 50 und 500 ccm Solo sowie der Gespanne erscheint im nächsten Heft. Wir bringen dann außerdem eine gesonderte Würdigung der Leistungen unserer deutschen Fahrer sowie den Stand der Deutschen Straßen-Meisterschaft 1964.





# TEURE MARS- MENSCHEN



Was kostet ein Flug zum Mars? Millionen! Und Millionen, ja sogar Billionen, mußte man schon vor 40 Jahren für ein deutsches Motorrad zahlen, dessen unorthodoxer Tank im geschweißten Kastenrahmen ebenfalls mit dem Namen „Mars“ geschmückt war. Allerdings waren diese damaligen hohen Geldbeträge fast wertlose Reichsmarkscheine der Inflationszeit, die auch dem ganzen Wirtschaftsleben — inklusive den Mars-Werken AG in Nürnberg-Doos — ihr Gepräge gab.

Die Mars — es handelte sich damals am Anfang der zwanziger Jahre um das Modell MA-20 mit dem Original 952 ccm-Maybach-Zweizylinder (seitengesteuerten Boxermotor) — gehörte zu ihrer Zeit zu den „Rassepferden“ der deutschen Motorradindustrie. Genauso wie etwa die sagenhafte Megola, die Wanderer, die BMW und die Bekamo. Sie war kein Hochleistungsmotorrad, doch war ihre Gesamtkonstruktion, im Gegensatz zu zahlreichen anderen deutschen Erzeugnissen, ausgereift und robust, und der in Friedrichshafen von den großen Maybach-Werken entwickelte und gebaute liegende Zweizylindermotor war äußerst zuverlässig.

Dann kam, um 1924 herum, das Ende zahlreicher deutscher Firmen — teils weil sie schlechte Ware herstellten und auch kapitalmäßig keine Existenzmöglichkeit hatten, zum Großteil jedoch auch deshalb, weil — wie oben erwähnt — eine deutsche Reichsmark immer weniger Wert hatte und man zuletzt sogar für DAS MOTORRAD einige Millionen wöchentlich zahlen mußte. Heute erinnert sich noch kaum jemand all dieser kleinen deutschen Motorrad-Produzenten wie z. B. Alba, SCK, Vis-Simplex, Astra, Mawi, Abako, Norwed, Lupus, Zegemo, Ge-Ma-Hi oder Teco und vieler anderer, die damals für immer die Tore schlossen.

Bei Mars in der Sigmundstraße in Nürnberg-Doos sah es nicht viel besser aus. Man verkaufte z. B. am Dienstag ein Motorrad für 2 Millionen Mark. Am nächsten Tag — Mittwoch — verlangte Maybach jedoch schon 5 Millionen nur für einen Motor, und während ein Mars-Arbeiter in der einen Woche 50 000 RM verdiente, mußte dieser Lohn in der folgenden Woche auf 1 000 000 RM erhöht werden, damit er sich dafür — wenn er Glück hatte — etwas zum Essen kaufen konnte. Unter solchen Umständen war natürlich die Lage der ganzen Industrie sehr schwierig, und wer nicht alle Tricks kannte und diesen begegnen konnte, blieb eben auf der Strecke.

Die Männer, die die Mars konstruierten und bauten, waren vor allem erfahrene Techniker, die in dieser kommerziell schweren Periode einfach nicht mitkonnten, und als Maybach die Lieferung der Motoren teils wegen der unrentablen Erzeugung und der Verhältnisse, teils auch wegen der Konzentration auf die eigene Luxus-Automobilerzeugung einstellte, da wäre damit eigentlich auch das Ende der Mars abzusehen gewesen.

Im Gegensatz zu anderen Marken besaß die Mars jedoch zwei ausschlaggebende Vorteile: einen guten Ruf auf Grund ihrer Konstruktion und Qualität, und im Werk Männer, die bereit waren, auch unter schwersten Bedingungen den Kampf um die Produktion und das Weiterbestehen der angesehenen Marke Mars aufzunehmen.

So kam es, daß Ende 1926 der bisherige erste Meister der Firma, Johann Müller, zusammen mit seinem Bruder Karl die Fabrik mit allen Konstruktionszeichnungen, Produktionseinrichtungen, Speziallehren und Lagerbeständen usw. kaufte und sofort die Fabrikation wieder aufnahm. Sowohl bei Mars als auch bei Maybach gab es noch genügend Motoren resp. Teile, die schnell zusammengesetzt bzw. soweit nötig, im eigenen Werk in Nürnberg-

Doos erzeugt werden konnten, und so entstand eine verbesserte Ausführung der MA-20, die MA-25.

Die neue Maschine hatte denselben aus Preßstahl hergestellten Kastenrahmen wie ihre Vorgängerin und wie diese auch den im Kastenrahmen eingeschlossenen Benzintank, das Getriebe und die Antriebsketten. Die Bauart des Rahmens gestattete eine Dreipunktaufhängung des Motors; die in ihrem Hauptteil aus Stahlrohren hergestellte Vordergabel besaß in ihrem oberen Teil eine Hülse, die die Zug- und Druckfedern umschloß.

Der Motor der Mars hatte nicht, wie oft angegeben, 996 ccm, sondern mit einer Bohrung von 80 mm und einem Hub von 95 mm nur 952 ccm Hubvolumen. Und es war typisch für diese Motorenkonstruktion, daß sie nicht mehr als 10,5 PS entwickelte — eine Leistung, die man den 4,5 PS einer modernen 50 ccm Serien-Zweitaktmaschine des Jahres 1964 gegenüberstellen muß. Die Stärke des großen Maybachmotors der Mars lag in unteren Drehzahlbereichen, und infolge der glücklichen Auswuchtung des Boxermotors gehörte diese Konstruktion zu den geschmeidigsten und, in bezug auf den Lauf des Motors, weichsten (und auch leisesten!) der damaligen Epoche. Als Spitzengeschwindigkeit wurde 85 km/h angegeben, und daß diese ehrlich erreicht wurden und die gute Leistung des Motors über einen weiten Bereich vorhanden war, wird dadurch bestätigt, daß sich die Mars besonders bei Berg- und Bahnrennen ganz ausgezeichnet bewährte. Sie wurde nicht nur von „Opa“ Geuder, sondern auch von zahlreichen anderen Fahrern, wie z. B. Karl Hauschild (Dresden), Freih. von Palm (vorher auf Garelli) u. a. erfolgreich gefahren.

Bemerkenswert ist, daß die liegenden Zylinder durch das an der Ventilseite angeordnete Schwungrad, welches mit Löchern und fächerartigen Radialnuten versehen war, gut und gleichmäßig gekühlt wurden, doch muß natürlich bemerkt werden, daß die Kühlung hier infolge der geringen PS-Zahl kein solches Problem darstellte wie bei anderen Motoren. Als Vergaser für die Mars wurden deutsche Pallas oder englische Amac verwendet (später vereinigte sich Amac mit Brown & Barlow und Binks und daraus entstand Amal), und für die Zündung sorgte Bosch mit Magnet und Kerzen. Auch ein Bosch-Öler befand sich am Maybach-Motor, der zusammen mit einer Zusatz-Handpumpe für die Schmierung da war.

Das in der Mitte des Kastenrahmens unmittelbar vor dem Sattel eingebaute Wechselgetriebe hatte einen Leerlauf und zwei Gänge. Der Kupplungshebel befand sich rechts neben dem Sattel, und das Kuppeln selbst wurde durch zwei Spreizringe besorgt. Zwei unabhängig von einander wirkende Bremsen sorgten für die erforderliche Sicherheit; während die Fußbremse als Innenbackenbremse direkt auf das Hinterrad wirkte, arbeitete die Handbremse auf die beiden Kupplungstrommeln des Getriebes.

Die Räder aller großen Mars-Modelle waren untereinander — auch mit dem Beiwagenrad — austauschbar und besaßen 28×3" Hochdruck- oder (auf Wunsch) 27×3,5" Ballon-Reifen.

Kauft man heute ein Motorrad, so bekommt man oft nur 2—3 Doppelpmaulschlüssel als Werkzeug mit. Beim Erwerb einer Mars war ein 26teiliges Werkzeug im Preis eingeschlossen, ein geschickter Fahrer konnte damit die ganze Maschine zerlegen und wieder zusammenbauen. Und so schwer auch die Maschine mit ihrem robusten Fahrwerk aussah — sie wog doch nur rund 140 kg!



### Mit einer einfachen Postkarte

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

Beiträge für europäische Länder		
Versicherungs- summe	1. Woche	Jede weitere Woche
1500,— DM	3,25 DM	1.50 DM
3000,— DM	5,50 DM	3,— DM
4500,— DM	7,75 DM	4,50 DM
6000,— DM	10,— DM	6,— DM

Versicherungshöchsteralter 65 Jahre

# Volkswohl

KRANKENVERSICHERUNG V.a.G.  
DORTMUND  
Ruhrallee 92, Telefon 2 2071

Neben der MA-25 entwarf man 1926 bei Mars ein neues Modell, um dem kritisch gewordenen Problem der Motorenbeschaffung auszuweichen, denn Maybach baute wie erwähnt, für die Nürnberg-Dooser Fabrik keine neuen Motoren mehr. Und so kam bald das Modell MA-27 in Touren- und Sportausführung auf den Markt. Äußerlich unterschied es sich nicht viel von den Vorgängern, und es wurde auch nach wie vor in weißer oder grüner Farbe geliefert. Der Motor war jedoch ganz ein Erzeugnis von Mars und obwohl er dieselbe Form und dasselbe Hubvolumen wie die Maybach-Konstruktion hatte, unterschied er sich vor allem durch die direkte Ventilsteuerung, d. h. er besaß keine Schleppebel mehr.

Zusammen mit anderen kleinen Veränderungen brachte man nunmehr die Leistung auf 16 bis 18 PS und die Geschwindigkeit auf 110 bis 120 km/h. Diese Mars wurde mit Zwei-, Drei- und Vierganggetrieben geliefert, und während beim Zwei- und Vierganggetriebe die Spreizringschaltung mit einer Motorenkette und zwei Hinterradketten (bzw. zwei Motorenketten und zwei Hinterradketten) beibehalten wurde, war das Dreiganggetriebe eine Müllersche Neukonstruktion, ein Zahnradgetriebe. Es wurde nur mit Klauen geschaltet, die Zahnräder befanden sich im ständigen Eingriff. Hier brauchte man natürlich nur je eine Primär- und Sekundärkette, die in der Dimension  $5/8 \times 3/8$  von Renold stammten.

Obwohl die Mars damals in Kleinserie hergestellt wurde und von 1926 bis 1929/30 guten Absatz fand, verlor der Hersteller doch nie den Kontakt mit den Kunden, und man konnte 1930 oder 1932 noch jedes Teil für die 10 Jahre alte MA-20 wie für jedes andere Modell bekommen.

Eine MA-29 gab es 1929, als die damalige Wirtschaftskrise den Bau von kleineren und auch billigeren Motorrädern verlangte. Dazu kam, daß trotz der erhöhten Leistung die guten alten MA-20-, MA-25- und MA-27-Zweizylinder es mit den damals modernen V-Zweizylindern von JAP, MAG usw. nicht mehr richtig aufnehmen konnten und deshalb um 1929—1930 der Umsatz zurückging. Und obwohl man die genannten Modelle noch bis 1932 weiterbaute, entstand doch 1929 eine Mars, die mit diesen älteren Konstruktionen derselben Fabrik überhaupt nichts gemeinsam hatte und deshalb auch nicht mehr mit „Mars“, sondern mit „MA-29“ am Tank gekennzeichnet war.

Diese neue kleine Mars — pardon: MA-29 — sah genauso aus wie jedes andere „normale“ Motorrad, und obwohl sie in Ausführung und Qualität zu den Besten gehörte, konnte sie sich nie so richtig durchsetzen — nie so, wie z. B. die ähnlichen Konstruktionen von Imperia oder Standard, wo man viel mehr Geld für Reklame in Form von Zeitungsinseraten und einer sehr aktiven Rennbeteiligung aufwandte als bei Mars.

Mit der Standard und der Imperia — und anderen deutschen Firmen, wie OD, TAS, Triumph, Avis-Celer etc. — hatte die MA-29 den Einbaumotor von MAG (Motosacoche) gemeinsam. Mit diesen Triebwerken wurde die „neue“ Mars als 500 ccm-Einzyylinder mit gegengesteuerten und obengesteuerten Ventilen und auch in einer 600 ccm-Version mit gegengesteuerten Ventilen sowie (auf Bestellung) auch als 350er gebaut.

Und dann kam 1932 das, wie sich später zeigte, vorläufige Ende der Motorradfertigung in der Sigmundstraße in Nürnberg-Doos, wo man erst später wieder Fahrräder mit Sachsmotoren und nach dem zweiten Weltkrieg wieder ein richtiges Kleinmotorrad mit Sachs-Zweitaktmotor

baute, das von einem früheren Konstrukteur der Phänomen-Werke in Zittau (dem Herrn Albert, der heute bei Fichtel & Sachs tätig ist. D. Red.) konstruiert worden war. Diese „Mars-Stella“ war eine ganz ausgezeichnete Maschine, doch als Ende der fünfziger Jahre die Krise Nummer „X“ über die deutsche Motorradindustrie hereinbrach, verschwanden auch sie und der einst angesehene Name von Mars-Nürnberg von der Bildfläche.

Erwin Tragatsch

## KÜMMERN WIR UNS MAL UM REIFEN

(Fortsetzung von Seite 439)

Wir haben einmal einen kleinen Vergleichstest gemacht, in dem wir mit zwei BMW-Gespansen je 5000 Kilometer gefahren sind, und zwar die gleiche Strecke, das heißt also auch immer die gleichen Straßen — darunter war eine Fahrt zur TT hin und zurück, wobei wir auch auf die grobe, rauhe englische Straßenoberfläche trafen. Bild 6 zeigt den Metzeler Block K nach 5000 Kilometern auf dem Hinterrad eines BMW-Gespanses und Bild 7 den Conti TT nach der gleichen Laufstrecke auf einem gleichen Gespann. Danach möchten wir sagen, daß der Conti-Reifen die etwas härtere Gummimischung hat und damit auch eine etwas längere Lebensdauer. Hinsichtlich des Profils jedoch gefällt uns der Metzeler Block K etwas besser, das macht sich vor allem auf nassen, spiegelglatten Straßen bemerkbar. Bild 8 und Bild 9 zeigen den Metzeler Block K-Reifen (Bild 8) und den Conti TT-Reifen (Bild 9) im neuen Zustand.

Interessant ist im übrigen, daß der Metzeler Reifen ziemlich einseitig abgelaufen ist, wie es ja bei Gespansen immer vorkommt, während sich der Conti-Reifen nicht so einseitig abnutzte. Der Conti-Reifen macht eher den Eindruck, als habe man seine Rundung oben auf der Wölbung flachgefahren, und er käme erst nach den 5000 Kilometern zum Tragen des Randprofils. Wir sehen also recht deutlich, daß die Haftfläche auf der Straße beim Metzeler größer und beim Conti-Reifen kleiner ist. Damit haben wir die Erklärung für die besseren Eigenschaften in der Spurtreue beim Metzeler-Reifen, aber auch die Erklärung für die langsamere Abnutzung des Conti-Reifens.

Nun ist ja bei einem Gespann vorkommende Straßenglätte bei weitem nicht so kritisch wie bei einer Solomaschine. Im Gegenteil: das Gespann bleibt im Winter bei Schnee und Glatteis sowieso das sicherste Fahrzeug, das es überhaupt geben kann. Weshalb ich persönlich doch dem Metzeler-Reifen den Vorzug gab, das waren seine hervorragenden „Bagger“-Eigenschaften auf losem Untergrund, auf schlechten Straßen und „Balkan“-Wegen. Er verhält sich hier ebenso wie der Metzeler Block C-Reifen. Da wir aber mit unseren Gespansen nicht nur auf der Straße herumfahren, sondern vielfach auch im Gelände, so haben wir uns bis jetzt immer an diesen Metzeler-Reifen gehalten. Schließlich bot er ja auch auf glatten Straßen die Möglichkeit, noch immer enorm frech um die Ecken stechen zu können, wo andere Fahrzeuge längst das Gas weggenommen hatten. Wer jedoch in erster Linie auf Lebensdauer sieht, der ist natürlich mit dem Conti-Reifen ebenso gut — wenn nicht sogar besser — bedient. (Wird fortgesetzt)

Mittwoch, den 16.  
bis Sonntag,  
den 20. September

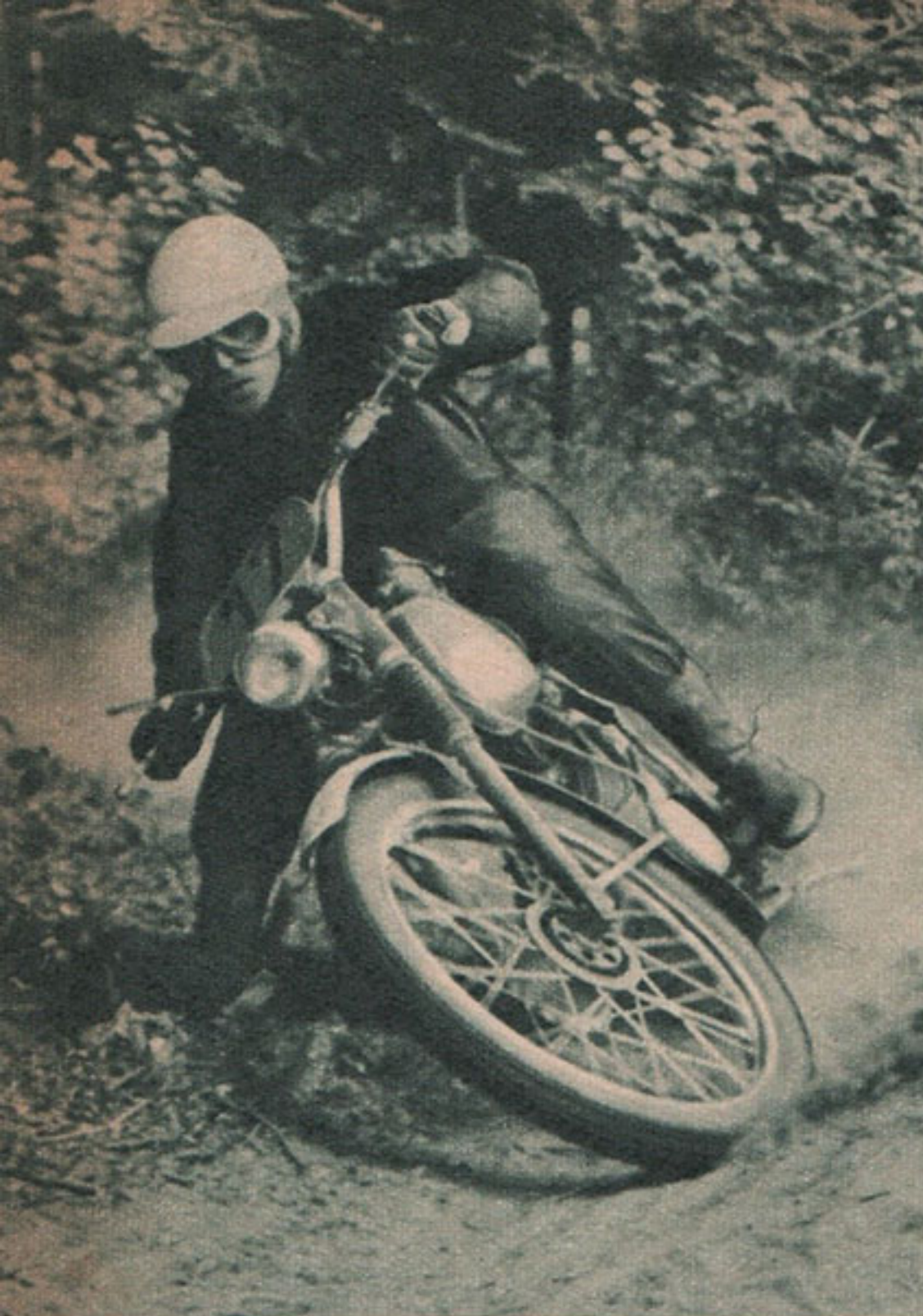
Internationale  
Fahrrad + Motorrad  
Ausstellung

Die Ausstellung ist  
an allen Tagen von  
9-19 Uhr geöffnet



# IFMA 1964 in Köln





Eine staubige Angelegenheit:

## 6. SCHWERE BADISCHE GELÄNDEFABRT

In 5 Klassen der Geländemeisterschaft sind nun die Spitzenreiter nicht mehr zu schlagen

In ungueter Erinnerung hatten wir den Startplatz der letzten „Schweren Badischen“, wo alle Teilnehmer und Beteiligten in einer Sandgrube unter glühender Sonne schmoren mußten. Deshalb atmeten wir schon auf, als wir beim Eintreffen der Ausschreibung feststellen konnten, daß der Startort diesmal nicht Mauer, sondern Meckesheim hieß. Dort konnte es ja nur besser werden, und wir waren wirklich angenehm überrascht über die ausgedehnte Wiesenfläche, welche die Gemeinde Meckesheim, an ihrer Spitze der anscheinend für den Motorsport sehr aufgeschlossene Herr Bürgermeister Soiné, dem veranstaltenden Motorsportclub Mauer zur Verfügung gestellt hat. Hier hatte jedermann Platz, sich auszubreiten. Viele Fahrer hatten wieder ihre Zelte oder Wohnwagen mitgebracht, die Industrie konnte bequem ihre Renndienstwagen abstellen, der Abnahmeplatz und der Parc fermé waren ebenso großzügig angelegt, und sogar ein Festzelt hatte der Veranstalter noch aufgestellt, in dem es abends bei Musik und Tanz hoch herging. Die Leute vom MC Mauer scheinen zu wissen, wie man eine Veranstaltung auch finanziell zu einem Erfolg macht, denn sie koppelten den Geländelauf gleich mit einem Sommernachtsfest, verbunden mit einem recht netten Hochfeuerwerk, und ließen sowohl hier als auch am Sonntag an der Strecke die Kasse durch Eintrittsgelder klingeln. Schade nur, daß es immer wieder Fahrer gibt, die sich am Abend vor der Fahrt von der „Gaudi“ nicht rechtzeitig trennen können und den Weg ins Bett nicht finden.

Schon am Samstag bekam man den Eindruck, daß man sich in Mauer viel Mühe mit der Veranstaltung gegeben hatte und daß hier Leute am Hebel sitzen, die wissen, was sie wollen und worauf es ankommt. Sämtliche Zufahrtsstraßen nach Meckesheim waren ausreichend beschildert, und zahlreiche große Plakate kündigten die Veranstaltung rechtzeitig an. Nicht zuletzt aus diesem Grunde konnte man sich auch über den Zustrom von Publikum nicht beklagen. Gab es doch ein einwandfreies Programm, in dem sogar alle Teilnehmer, wichtige Daten und Zeiten enthalten waren. Außerdem hatte man noch die Zufahrtswege zu den interessanten Stellen mit verschiedenfarbigen Pfeilen ausgeschildert, und wer sich dann immer noch nicht zurecht fand, konnte sich am Startplatz an einem eigens dafür errichteten Informationsstand befragen.

Eine Sorge drängte sich sowohl Fahrtleiter Müller als auch den Fahrern auf: „Hoffentlich wird es nicht regnen“, denn so hart diese Strecke bei Schönwetter ist, genauso schmierig und teilweise fast unbefahrbar wird sie bei schlechtem Wetter. Aber die „Mauerer“ standen wohl mit St. Petrus im Bunde und hatten so die Wolken verbannt. Als wir am Sonntag den Kurs ausgiebig beschnupperten, konnten wir die Meinung vieler Teilnehmer über die Strecke der „Schweren Badischen“ verstehen. Dieser Kurs hat tausend Ecken, so daß „der Kilometer nicht läuft“, und führt meist über Feldwege mit unzähligen Querrinnen und Furchen, die oft mit hohem Gras überwuchert und dadurch schwer zu erkennen sind. Deshalb erfreut sich diese Strecke nicht gerade großer Beliebtheit bei den „Geländerittern“.

In der ersten Runde wurde von allen Teilnehmern B-Zeit gefahren, und so konnte sich jeder erst einmal ein wenig an die Tücken der Strecke gewöh-

**Bild oben:** Was hier schon fast wie ein Sturz aussieht, ist der Kurvenstil von Alfred Lehner auf der Sonderprüfung mit der Zündapp 50 ccm. Zeit: 6.25.

**Mitte:** Der Hercules-Mann Hans Trinkner macht in der 50er Klasse langsam von sich reden. Ruhig und doch schnell zieht er seine Bahn – das Bild entstand an derselben Stelle der Sonderprüfung – und die Zeit war auch dieselbe: 6.25 (!).

**Unten:** Günter Sengfelder demonstriert hier auf seiner 50 ccm Zündapp reinsten Moto Cross-Stil. Es gibt ja sowieso schon Leute, die meinen, man solle doch lieber gleich Moto Cross anstelle der Geländemeisterschaftsläufe fahren.

nen. Jede einzelne Maschine zog eine lange Staubfahne nach sich und erschwerte so den nachfolgenden Fahrern die Sicht. Selbst wir, die wir doch nur am Straßenrand standen oder gingen, sahen nach der Veranstaltung aus wie Arbeiter einer Zementfabrik.

Die zweite Runde brachte dann für die Solofahrer die etwas schärferen A-Zeiten. Bei den Gespannen wurde die B-Zeit beibehalten, da schon diese von keinem Gespann geschafft worden war. Leider war es sogar noch erforderlich, in diesen Klassen nachträgliche Zeitzugaben zu gewähren, um überhaupt eine „Goldene“ zu retten. Da es in der Geländemeisterschaft langsam „um die Wurst“ geht, waren wir natürlich sehr gespannt auf die Sonderprüfung.

Die Reiter der kleinen Bienen bis 50 ccm kämpften wieder wie die Löwen um die Sekunden. Hier fuhr im ersten Durchgang Brandl (Zündapp) und Brinkmann (Hercules-Sachs) die gleiche Zeit mit 6.16, gefolgt von Lehner (Zündapp) mit 6.31 und Rotermundt (ZU) mit 6.32 min. Die viertschnellste Zeit fuhr Sengfelder (Zündapp) mit 6.39 vor Trinkner (Hercules-Sachs) mit 6.48 min. Dieses Bild sollte sich jedoch nach dem zweiten Durchgang ändern.

Nachdem Brandl leider durch eine Kollision mit einem Ausweiser auf der Strecke ausgeschieden war, sah die Reihenfolge wie nachstehend aus: Die schnellste Zeit fuhr Brinkmann mit 6.12, gefolgt von Lehner und Trinkner mit der gleichen Zeit von 6.25, dann Rotermundt 6.26 und schließlich Sengfelder mit 6.38 min. Erstaunlich der plötzliche Vorstoß des Fahrers Trinkner, und in Verbindung damit ebenso erstaunlich die plötzliche Leistungssteigerung des 50er-Sachs-Motors. Aber leider kommt dieser Leistungszuwachs erst zum Ende der Meisterschaft, so daß Brinkmann kaum mehr eine Titelchance haben dürfte. Macht man bei Sachs über den Winter vielleicht doch zu wenig an diesen Motoren?

In der Klasse bis 75 ccm baute der Favorit Zörnig auf ZU weiter seine Stellung aus und fuhr mit 5.52 bzw. 5.55 beide Male die schnellste Zeit seiner Klasse. Damit hat er sich bereits den Meistertitel (verdient) gesichert. Der nächste im ersten Durchgang war Franke (Zündapp) mit 6.09, gefolgt von Holy (Zündapp) mit 6.16 min. Zweiter wurde dann jedoch Holy, da er seine Zeit im zweiten Durchgang noch auf 6.07 verbessern konnte, während Franke 6.08 fuhr.

Die Meisterschaft in der Klasse bis 100 ccm steht noch offen, doch wird diese im Hause Zündapp bleiben. In dieser Klasse blieb die Reihenfolge in beiden Durchgängen gleich:

Gienger (Zündapp) 5.49 bzw. 5.48, Kramer D. (Zündapp) 5.57 / 5.49, Seitz (Hercules-Sachs) 6.07 / 6.15 und Augustin beide Male 6.16 min. Hier hat es wohl den seit langem seltsamsten Ausfall gegeben: der ZU-Fahrer Ott mußte wegen der Mitnehmer am Hinterrad bauen und verlor dabei die Hinterachsmutter, die er nicht mehr finden konnte, wodurch er zum Ausscheiden gezwungen wurde! Schade drum, denn er fuhr in der ersten gewerteten Sonderprüfung eine Zeit von 6.03 min.

Durch seinen erneuten Klassensieg in der Klasse bis 125 ccm steht auch Kämper (Zündapp) bereits als Deutscher Meister fest. Er erreichte in beiden Durchgängen Bestzeit seiner Klasse mit 5.54 bzw. 5.52, gefolgt von Dotterweich (ZU) mit 6.00 / 5.55 und Gehring (Zündapp) mit 6.23 und 6.15 min.

In der Klasse bis 175 ccm sorgte der neue Hercules-Stern Witthöft für die längst erwartete Überraschung. Bereits im ersten Durchgang setzte er sich mit einer Zeit von 5.46 vor die altbewährten Klassefahrer Specht (Zündapp) 5.56 und Witzel (Hercules-Sachs) 5.57 min. Mit Spannung wurde der zweite Wertungsdurchgang erwartet. Specht konnte auf 5.47 verbessern, was aber immer noch zu wenig war, während Witthöft, durch ein Gespann behindert, „nur“ 5.49 erreichen konnte. Da





Witzel 5.53 fuhr, blieb also die Reihenfolge unverändert. Specht führt zwar immer noch in der Meisterschaft, jedoch darf ihm beim Endlauf am 9. August in Schweinfurt nichts mehr passieren. Der Maico-Fahrer Schek setzte in der 250er Klasse all sein Können ein und kam mit 5.31 bzw. 5.26 in den beiden Durchgängen an die Spitze seiner Klasse. Da Nödinger (Maico) sich überraschenderweise mit 5.47/5.41 noch vor Heßler (Zündapp) 5.49/5.44 setzte, führt Schek jetzt mit einem Punkt Vorsprung in der Meisterschaft dieser Klasse. Auch hier dürfen wir für Schweinfurt noch einen spannenden Kampf erwarten.

Bei den 350ern errang Schmider (NSU) mit 5.32/5.23, wie konnte es anders sein, wieder einmal mehr den Klassensieg und im zweiten Durchgang sogar die Tagesbestzeit. Auch er steht nach dem fünften Lauf bereits wieder als Deutscher Meister fest. Gefolgt wurde er von Servay (Puch) mit 6.51/6.43 und Aukthun (Maico) mit 6.50/7.00 min. Schade, daß Tweesmann, der in dieser Klasse auf einer aufgebohrten Zündapp startete, durch Getriebeschaden ausgefallen ist. Wir wären gespannt auf seine Zeit gewesen.

In der großen Klasse fielen leider Sensburg (BMW) durch Kardanschaden und Schröder (BMW) durch Sturz aus. Nachtmann (BMW) fuhr hier seinen Klassensieg mit 5.54 bzw. 6.03 heraus. Sofern ihm in Schweinfurt nichts passiert, kann auch er nicht mehr eingeholt werden. Zweiter wurde hier Neidig auf seinem Eigenbau mit 5.59 bzw. 6.03 min. Bei den Gespannen siegten wieder die Favoriten, und zwar in der kleinen Gespannklasse bis 350 ccm Kelle/Vetter (NSU) mit 7.40/7.54 und über 350 ccm Ibscher/Rettschlag (BMW) mit 7.31 bzw. 8.18 min. Beide sind nach diesem Lauf ebenfalls praktisch Deutsche Meister.

Das waren also die Entscheidungen, die auf der Sonderprüfung gefallen sind. Was uns an der Sonderprüfung nicht gefallen wollte, war das wohl als etwas zu gefährlich zu bezeichnende Sonderprüfungsende, denn hier stachen die Fahrer zwischen den sehr eng stehenden Bäumen hindurch, und wehe, wenn hier bei einem schnellen Mann die Maschine einmal einen Schnalzer gemacht hätte! Leider klappte auch trotz der ausgeklügelten morgendlichen Startfolge der Start zur Sonderprüfung nicht. Es gab wieder beträchtliche Wartezeiten und für die Betroffenen unnötige Zeitrechnung, so daß mancher am Ende nicht gleich sagen konnte, ob er nun Gold geschafft hatte oder nur Silber.

Die Sonderprüfungsstrecke wurde zweimal von der Ausweisfahrer-Umleitung gekreuzt, jedoch waren hier Ordner eingesetzt, die beim Herannahen eines Lizenzfahrers die Ausweisfahrer anhielten. Aber trotzdem sahen wir hier eine Begebenheit, die uns veranlaßt, auch alle Ausweisfahrer zu ermahnen, doch ihre Ausführungsbestimmungen zu lesen und zu beachten: ein Lizenzfahrer war in Sicht, und

Bilder oben: Links startet Fritz Witzel auf der 175er Hercules zur Sonderprüfung – gleichzeitig mit dem Gespann Ibscher/Rettschlag (2). Hinter ihnen die auf ihren Start wartenden Konkurrenten. Rechts Fritz Happel, der mit seinem dritten Platz, den er derzeit in der Meisterschaftswertung seiner Klasse einnimmt, bewiesen hat, wie gut er mit der neuen Maico umzugehen weiß.

Bilder unten: Der da im linken Bild „wie a Hausherr“ auf seiner 350er Puch thront, ist Karl Servay. Er hat als alter Hase die Ruhe weg und fährt deutlich aus „Spaß an der Freud“ bei den Gelände-Veranstaltungen. Bild rechts Rolf Witthöft auf der Hercules, der kommende Spitzenmann in der 175er Klasse.

der Ordner hielt einem ebenfalls herannahenden Ausweisfahrer die rote Fahne vor. Dieser jedoch glaubte wohl, der Funktionär begrüße ihn, winkte dem Offiziellen freundlich zu und überquerte, ohne zu halten oder überhaupt nur zu schauen, die Sonderprüfungsstrecke. Zum Glück war die Situation noch nicht brenzlich, aber man sollte es nicht glauben, daß es so etwas wirklich gibt. Den Bundeswehrmännern müßte mal einer sagen, daß während des Tankens der Motor abzustellen ist. Kam doch ein Bundeswehrfahrer ohne Aus-

pufftopf in die Tankkontrolle und ließ beim Tanken fröhlich seine Maschine weiterlaufen. So nebenbei wurde ein wenig Benzin verschüttet – und, bums, stand die ganze Maschine in Flammen und verbrannte. Wieder ein Ausfall – und ein höchst unnötiger dazu.

Von den 198 am Morgen gestarteten Teilnehmern kamen nachmittags noch 138 ins Ziel, von denen sich 85 für Gold, 31 für Silber und 16 für Bronze qualifiziert hatten. Den Abschluß der Veranstaltung bildete die ebenfalls im und um das Festzelt, mit einer Karenzzeit von nur 20 Minuten, also praktisch pünktlich abgehaltene Siegerehrung. Auch hier wieder erstaunlich das rege Interesse und die Anteilnahme der dortigen Bevölkerung, die anschließend gleich ihr Sommernachtsfest fortsetzte.

Alles in allem haben wir von Mauer einen guten Eindruck mit nach Hause genommen, und es war wohl in diesem Jahr die bisher organisatorisch beste Veranstaltung. So wie wir die „Mauerer“ kennen, werden sie bis zum nächsten Jahr auch noch die letzten kleinen Unebenheiten ausbügeln.

ASN

### Stand der Geländemeisterschaft nach dem 5. Lauf

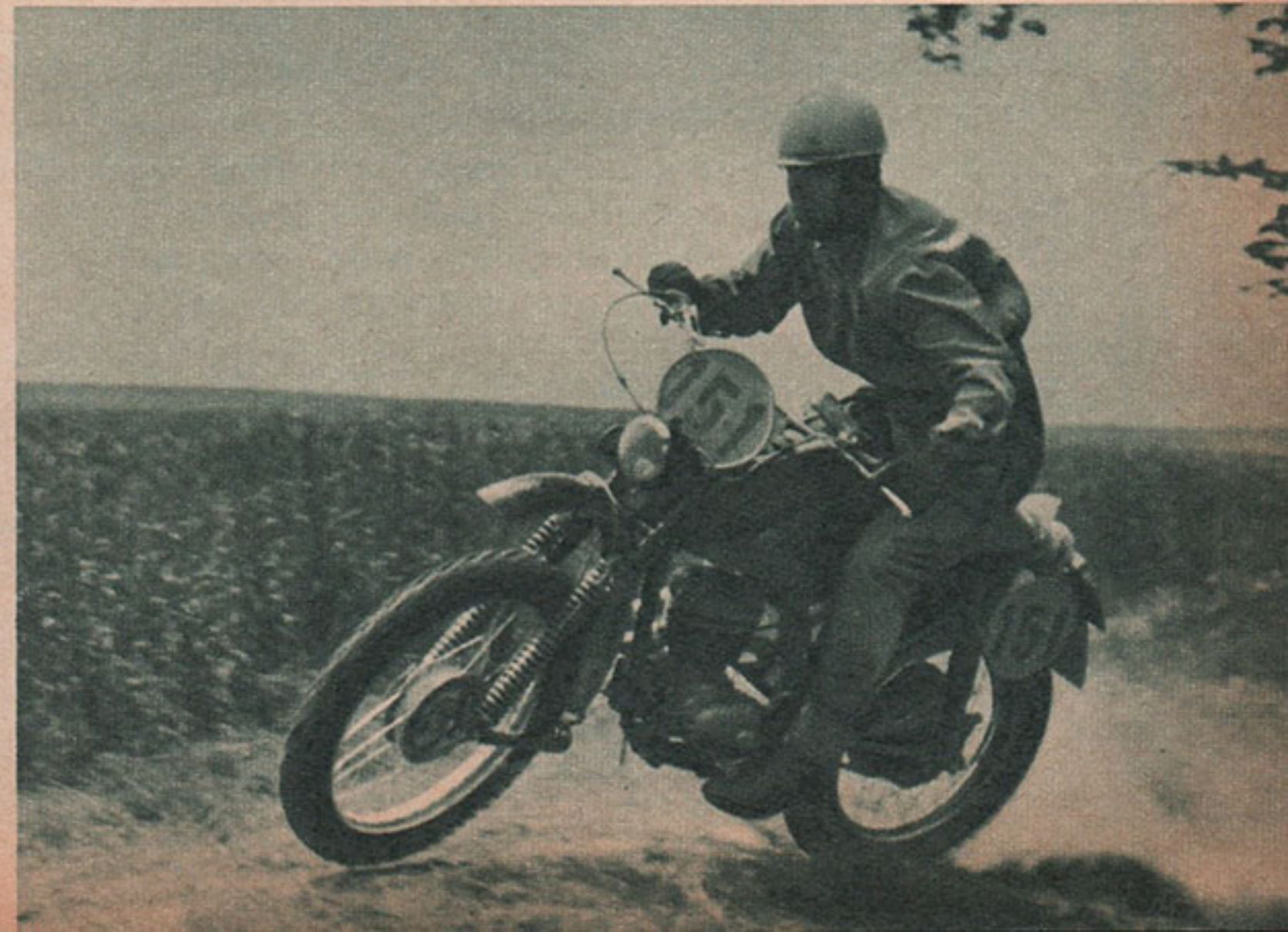
unter Berücksichtigung der Streichung des schlechtesten Laufes jedes Teilnehmers

<b>Klasse bis 50 ccm</b>		<b>Klasse bis 125 ccm</b>		<b>Klasse bis 350 ccm</b>	
A. Lehner (Zündapp)	1478	K. Kömper (Zündapp)	1480	E. Schmider (NSU)	1480
H. Brinkmann (Hercules)	1474	G. Dotterweich (ZU)	1477	D. Linder (Puch)	1375
A. Brandl (Zündapp)	1474	W. Gehring (Zündapp)	1472	M. Kretschmar (MZ)	1255
G. Sengfelder (Zündapp)	1468	F. Schmalz (ZU)	1469		
H. Rotermundt (ZU)	1468			<b>Klasse über 350 ccm</b>	
<b>Klasse bis 75 ccm</b>		<b>Klasse bis 175 ccm</b>		S. Nachtmann (BMW)	1480
D. Zörnig (ZU)	1480	L. Specht (Zündapp)	1479	M. Sensburg (BMW)	1375
L. Holy (Zündapp)	1477	R. Witthöft (Hercules)	1476	R. Höring (BMW)	1100
G. Franke (Zündapp)	1473	F. Witzel (Hercules)	1471		
W. Schell (ZU)	1466	L. Zeller (Hercules)	1465	<b>Gespanne bis 350 ccm</b>	
M. Zimmermann (ZU)	1462	W. Behrens (Hercules)	1464	Kelle/Vetter (NSU)	1479
<b>Klasse bis 100 ccm</b>		<b>Klasse bis 250 ccm</b>		Habiger/Habiger (NSU)	1378
S. Gienger (Zündapp)	1479	H. Schek (Maico)	1479	<b>Gespanne über 350 ccm</b>	
D. Kramer (Zündapp)	1478	R. Hessler (Zündapp)	1478	Ibscher/Rettschlag (BMW)	1480
A. Seitz (Hercules)	1471	F. Happel (Maico)	1467	Krieb/Wenz (BMW)	1107
K. Augustin (Hercules)	1468	M. Stüdemann (Maico)	1457		
H. Ott (ZU)	1466	U. Kolisch (Maico)	1455		

### Stand des Wettbewerbes „Bester Gelände-Ausweisfahrer“

unter Berücksichtigung der Streichung des schlechtesten Laufes jedes Teilnehmers

<b>Klasse bis 50 ccm</b>		<b>Klasse bis 125 ccm</b>		<b>Klasse bis 350 ccm</b>	
H. Appelbaum (Hercules)	1478	M. Weiß (DKW)	1479	K. Müller (Maico)	1279
R. Herberts (Hercules)	1473	G. Löwer (Hercules)	1108		
H. P. Lohmann (Rabeneick)	1468			<b>Klasse über 350 ccm</b>	
<b>Klasse bis 75 ccm</b>		<b>Klasse bis 175 ccm</b>		K. Bittighofer (BSA)	370
L. Terne (Zündapp)	1009	D. Weiß (DKW)	1368	G. Richter (BMW)	370
G. Lücken (Zündapp)	539	L. Spengler (Hercules)	1367		
		H. Schmölz (Hercules)	1262	<b>Gespanne über 350 ccm</b>	
<b>Klasse bis 100 ccm</b>		<b>Klasse bis 250 ccm</b>		Müller/Bernatz (Zündapp)	1475
U. Augstein (Hercules)	901	P. Loosen (Eigenbau)	1101	Kotzion/Merk (BMW)	740
B. Holz (Hercules)	808	H. Bockolt (Maico)	1094		
		R. Gabriel (Maico)	733		





## STIEFKIND DER KONSTRUKTEURE:

# DIE HINTERRADKETTE

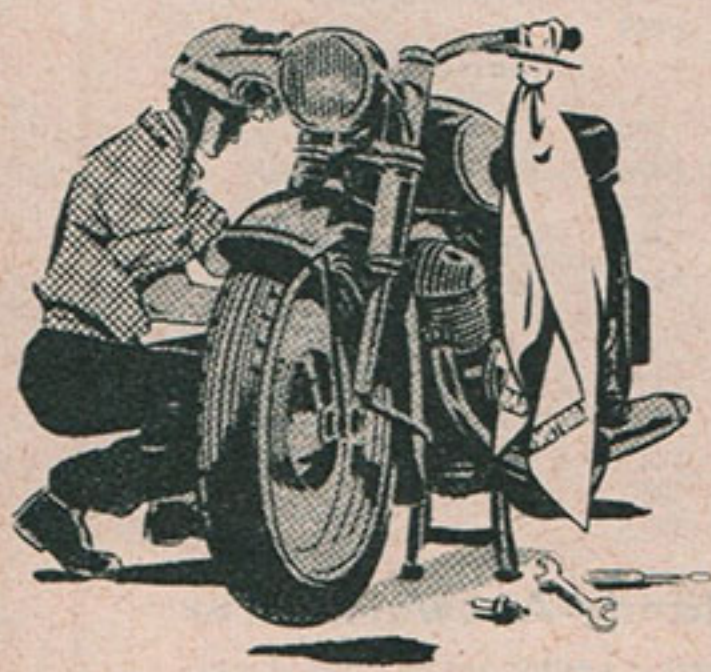
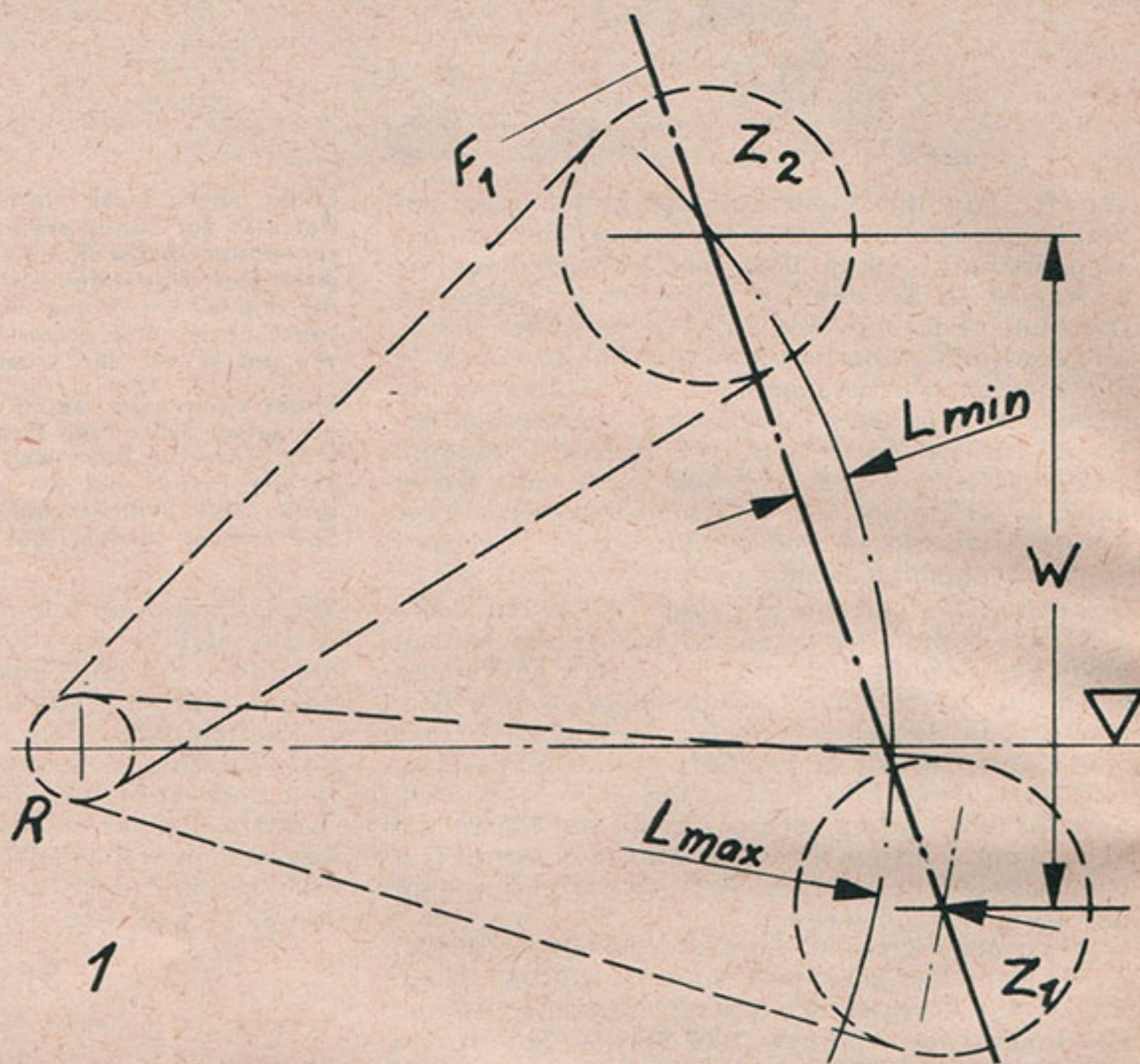
(Schluß aus Heft 15/1964)

Über ein Thema im Zusammenhang mit der Hinterradkette haben wir bisher noch gar nicht so ausführlich gesprochen: über die Kettenspannung. Wie wichtig es ist, immer auf die richtige Spannung zu achten wird dann klar, wenn man sich vor Augen führt, daß der Verschleiß der Kette durch die Bewegungen der einzelnen Glieder gegeneinander hervorgerufen wird. Eine lose Kette peitscht nun sehr stark im unteren Kettentrumm, hier entstehen viele unnötige Bewegungen in den Gliedern, die alle frühzeitiges Versagen fördern. Das ist aber noch nicht alles: eine zu lose Kette wird viel eher auf das Kettenrad aufreiten, also nicht gleich richtig in die innere Rundung des Zahnrades eingreifen, sondern zunächst auf der Zahnschnecke aufsetzen und dann an der Zahnflanke entlang ins Bett hineinrutschen. Auch noch andere schädliche Effekte werden durch mangelhafte Kettenspannung gefördert, es treten z. B. Schwingungen in Zugrichtung auf, all das ließe sich bei regelmäßiger Überwachung der Kettenspannung vermeiden.

Zum Einstellen der richtigen Kettenspannung der Hinterradkette sollte man vorher genau die Betriebsanleitung der speziellen Maschine gelesen haben. Es kommt nämlich darauf an, daß man das richtige Maß für den Kettendurchgang in der richtigen Stellung der Hinterradfederung erreicht. Also entweder bei belasteter oder leer stehender Maschine, oder gar bei frei nach unten hängendem Hinterrad, also leicht ausgezogenen Federn. Diese Bedingungen können bei jeder Maschine verschieden sein. Wieso eigentlich? Das hängt unter anderem davon ab, wie weit der Schwingendrehpunkt von der Ritzelmitte entfernt ist, auch wie diese beiden Punkte in senkrechter Richtung zueinander stehen ist wichtig. Bei der sogenannten Geradweg-Hinterradfederung ist es z. B. möglich, daß das Hinterrad

so geführt wird, daß die größte nötige Kettenlänge bereits weit in den Bereich des positiven Federweges fällt. (Positiver Federweg ist in diesem Falle der Weg, den das Rad über die Nulllage hinaus einfedert, negativer Weg ist dann das Ausfedern, wenn das Hinterrad entlastet ist.) In diesem Falle müßte also die Kettenspannung so eingestellt werden, daß die Kette lang genug ist, um an dieser Stelle noch nicht völlig stramm zu sein.

In der Skizze 1 ist mal etwas verzerrt (weil so klein) aufgezeichnet, wie eine Geradweg-Hinterradfederung sein könnte. R ist das Ritzel am Getriebe, Z 1 und Z 2 das Kettenrad jeweils in den äußersten Stellungen (also voll eingefedert und voll ausgefedert) und F 1 ist die Führung der Hinterachse. Auf dieser dicken strichpunktieren Linie bewegt sich also die Mitte des Hinterradzahnkranzes. Der dünn strichpunktierter Kreisbogen



## 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 sport-

lichen und technischen Belange unseres Motorradfahrens genauso aufgeschlossen ist wie Sie, wird er sich schnell entschließen, Abonnent unserer interessanten Zeitschrift zu werden.

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

## GUTSCHEIN

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

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

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

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

Name, Vorname

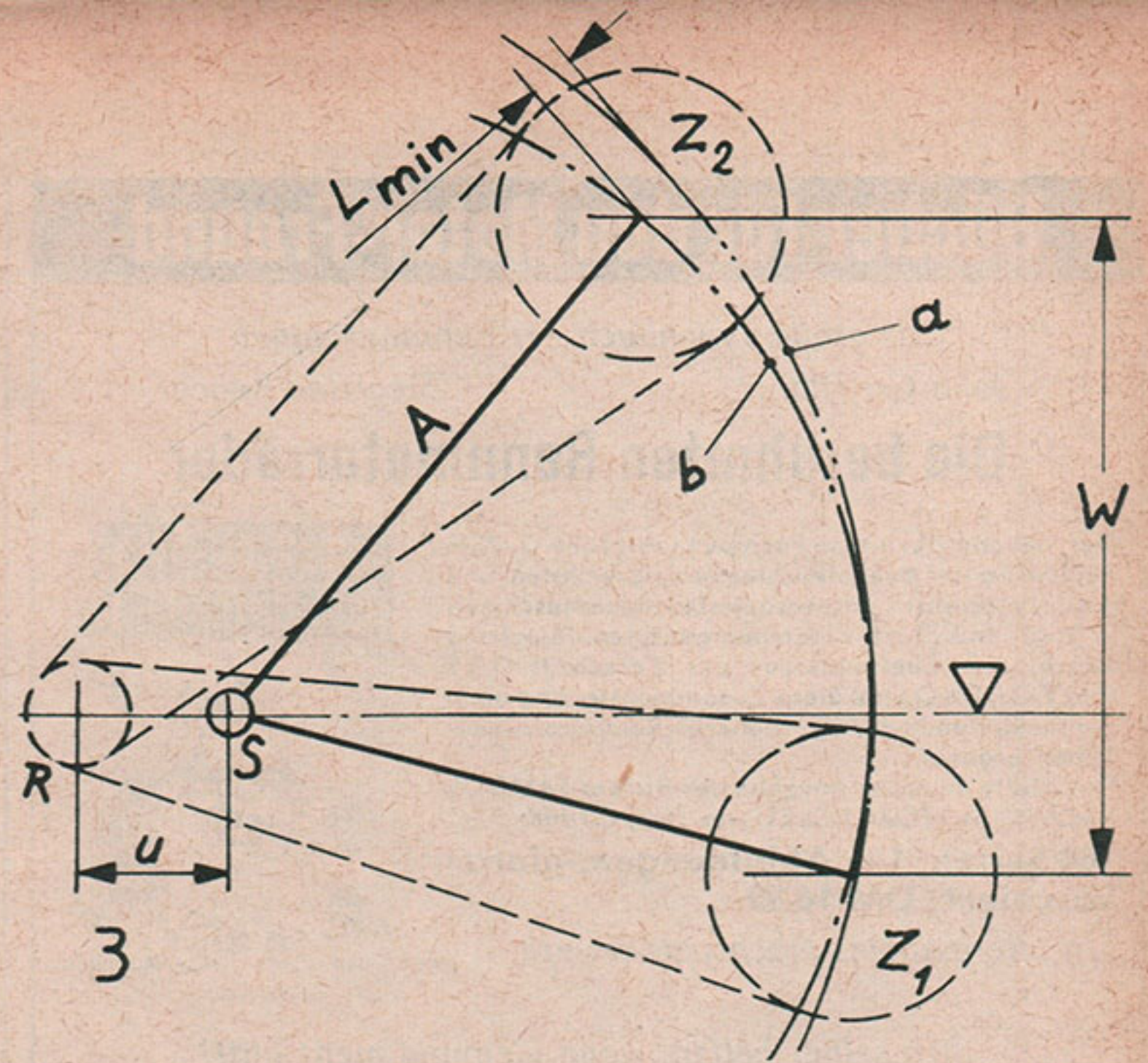
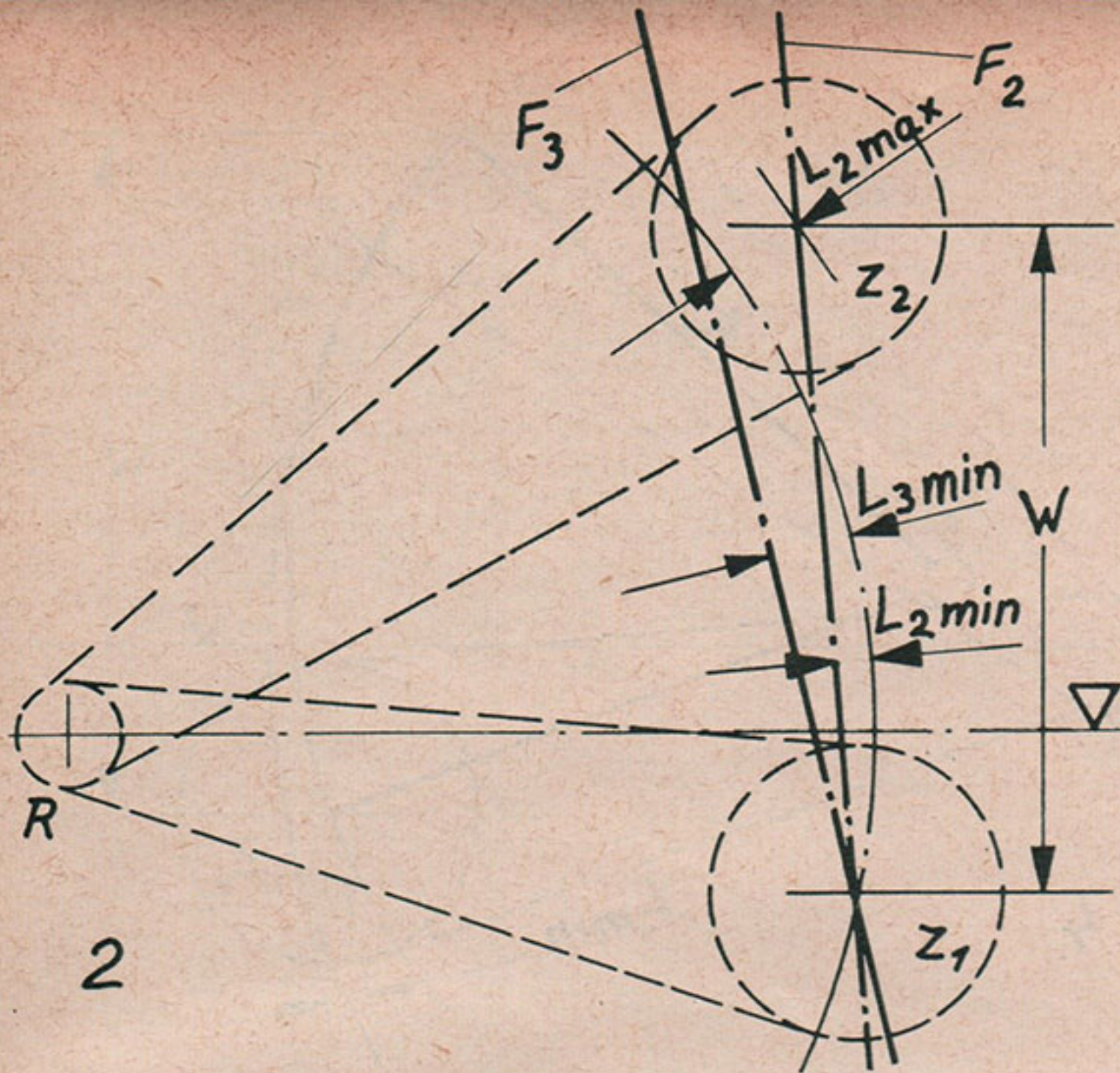
Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

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

Mo 16





zeigt alle die Punkte, in denen die Kette die gleiche Länge hätte.  $W$  ist der Federweg, der in allen Skizzen übrigens gleich gehalten ist. Die Nulllage wird durch das Dreieck angedeutet. In frei hängendem Zustand, am unteren Anschlag der Federung, erreicht die nötige Kettenlänge den größten Wert, die Kette müßte in dieser Stellung also wesentlich länger sein, als etwa in der voll eingefederten. Nach dieser Skizze muß man also die Kette dann einstellen, wenn die Maschine auf dem Ständer steht, das Hinterrad sich frei drehen kann.

In Bild 2 sind mit denselben Maßen und denselben Bezeichnungen noch zwei weitere Fälle verdeutlicht.  $F_2$  ist diesmal die Linie, die die Führung des Hinterrades zeigt. Dabei findet man gleich neben dem Buchstaben  $F_2$  auch die Bezeichnung  $L_2 \max$ . Da ist also bei dieser Neigung der Radführung der weiteste Abstand der Hinterachse von der Ritzelmitte. Man müßte hier die Kette bei belasteter Maschine spannen. Allgemein üblich ist etwa die Stellung der Hinterachsführung, die die Linie  $F_3$  angibt. Hier ist die Kette in beiden Endlagen am straffsten gespannt, während sie im Bereich der üblichen Federwege die loseste Stellung hat. In den Skizzen ist

dies sehr übertrieben, wenn man tatsächlich mal eine Situation der Hinterradfederung aufzeichnet, im richtigen großen Maßstab, dann findet man wesentlich kleinere Unterschiede der einzelnen nötigen Kettenlängen, als es hier den Anschein hat.

Skizze drei geht in der Entwicklung der Motorradfederung noch etwas weiter, hier ist nämlich mal gezeigt, wie es aussieht, wenn das Hinterrad durch eine Schwinge abgefedert ist. Der angenommene Abstand  $U$  zwischen Ritzelmitte und Schwingendrehpunkt ist natürlich nicht maßstäblich, er wurde auch nur aus Demonstrationsgründen so groß gewählt. Der Federweg ist wieder gleich wie bei den vorigen Skizzen. Diesmal sind zwei strichpunktierte Kreisbögen da, ein großer, mit  $a$  bezeichnet, der kleine mit  $b$ .  $A$  ist der Kreis um die Ritzelmitte, er gibt wieder die Punkte an, auf denen sich das Hinterrad bewegen müßte, wenn die Kette stets gleich lang sein sollte.  $B$  gibt den tatsächlichen Weg der Hinterachse an: Kreisbogen um  $S$ , den Schwingendrehpunkt.

Deutlich ist hier schon zu sehen, daß der Unterschied der Kettenlängen in den einzelnen Stellungen des Rades längst nicht mehr so groß ist wie bei



## 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



# Bücher für den Motor-Freund

Das große Typenbuch der Rennmaschinen  
John Griffith Siegfried Rauch

## Die berühmten Rennmotorräder

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

Erweiterte deutsche Ausgabe des Buches FAMOUS RACING MOTORCYCLES von John Griffith

160 Seiten, 146 Abbildungen, glanzkaschiert, DM 16.80

Ein interessantes Nachschlagewerk



### Sich selber helfen, wenn niemand mehr hilft!

Das ist der Zweck für den dieses vortreffliche Handbuch der Motorrad-Elektrik geschrieben wurde. Es ist also alles andere als eine brave Sammlung uralt-abgedroschener Schulweisheiten und Industriedrucksachen – im Gegenteil, es wird so manches als Ammenmärchen glatt ausradiert. In erster Linie ist es für Leute geschrieben, die sich wohl oder übel selber helfen müssen, wenn sie ihren Hobel nicht vorzeitig verschrotten wollen.

## Carl Hertweck Der Kupferwurm

Elektrotechnik, Zündung und Lichttechnik an Kraftfahrzeugen

Im „Kupferwurm“ steht alles, was in anderen Elektrik-Fachbüchern nicht steht, nicht stehen kann, da keines mehr auf Motorräder eingeht. Das ganze Buch enthält Bilder, davon sind ganze 34 sogenannte Werkbilder. Alles andere ist erfahrene und erschlossenes Material aus der eigenen Werkstattpraxis des Verfassers. Natürlich werden die elektrischen Anlagen nicht nur von Motorrädern und Rollern behandelt, sondern auch die von Wagen und Mobilien. Der „Kupferwurm“ will Ihnen in allen Fällen ein treuer Helfer sein.

383 Seiten, ca. 375 Fotos, schweres Kunstdruckpapier, flexibler Plastikeinband, DM 29.50

Ein Ratgeber, auf den Sie sich verlassen können.

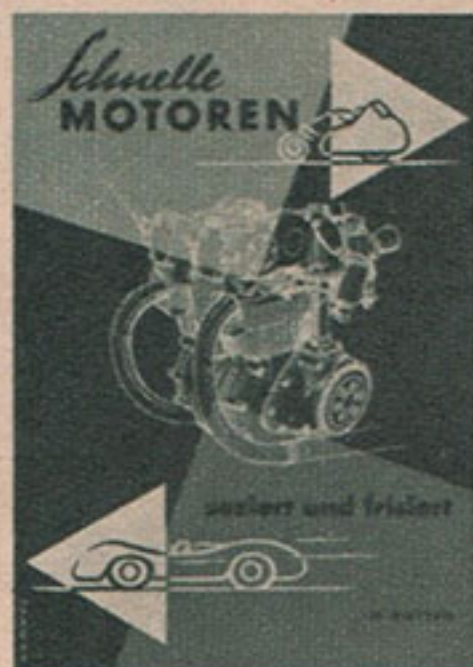
Tausend Tips für sportbegeisterte Fahrer  
Helmut Hütten

## Schnelle Motoren seziert und frisiert

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

4. völlig neu bearbeitete Auflage. 578 Seiten, 5 Ausschlagtafeln, 392 Abb., Ganzleinen, DM 22.-

Genau das, was Sie brauchen!



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

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

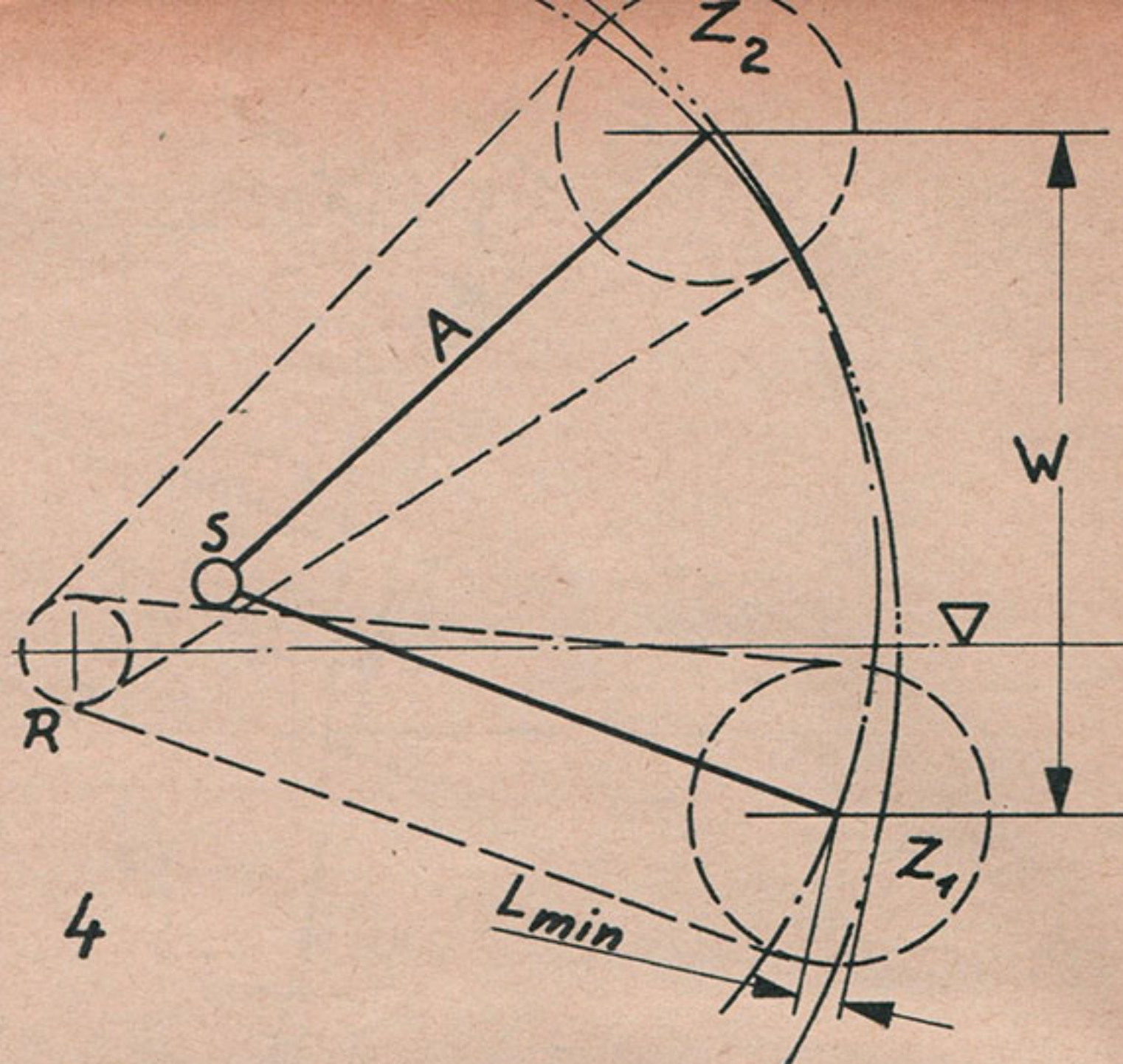
An MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1370

Bitte liefern Sie mir sofort (ab DM 28.- portofrei):

Ich zahle nach Erhalt  
Meine genaue Adresse:

Bitte per Nachnahme liefern

Mo 16

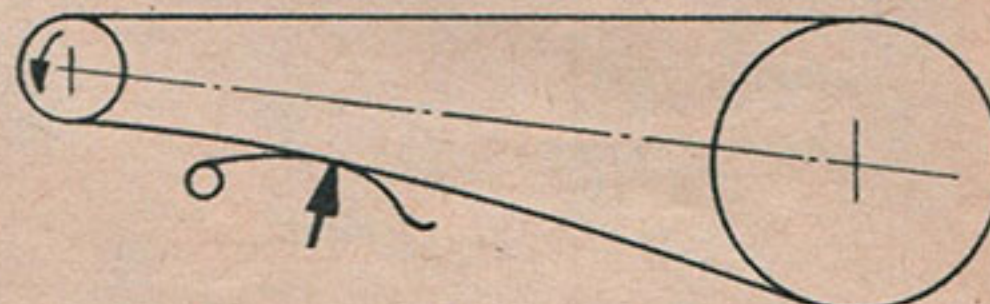


der Geradweg-Federung. Es fällt weiter auf, daß in Gegend der Nulllage fast gar keine Abweichung vorhanden ist, daß erst in den äußersten Endlagen der Unterschied zwischen den beiden Kreisbögen größer wird. Bei dieser Auslegung der Hinterschwinge müßte also die Kette gespannt werden wenn die Maschine normal auf beiden Rädern steht, also die Federung in Mittellage ist. Beim Einfedern würde die Kette lockerer, ebenso beim weiten Ausfedern.

Wie sehr die Ritzellage eine Rolle spielt, auch in bezug auf die Höhe gegenüber dem Schwingenlager, das geht aus der vierten Skizze hervor. Hier ist die Stellung der kürzesten Entfernung zwischen Kettenrad und Ritzel nicht ganz oben wie in drei, sondern diesmal ganz unten, die Kette müßte also gespannt werden, wenn die Maschine voll belastet ist.

Damit dürfte dies Kapitel nun auch weit genug durchdacht sein. Die letzten Bilder zeigen dann noch, wie man sich helfen könnte, wenn man die Kette möglichst selten nachspannen wollte. Entweder man läßt eine Blattfeder gegen das lockere Trumm drücken, oder aber man spannt die Kette durch eine Rolle. Die erste Lösung kann aber nur dann angewendet werden, wenn die Kette im Ölbad läuft, bei Sand und Wasser ergäbe sich sonst kurzfristig Bruch. Im letzten Bild ist die Rolle, die zum Spannen der Kette verwendet werden könnte, noch mal halb durchgeschnitten gezeigt.

Der Pfeil gibt die Druckrichtung an. Dieses Spannblech kann nur verwendet werden, wenn die Kette im Ölbad läuft. Man findet solche Bleche oft bei Primärketten und Steuerketten.

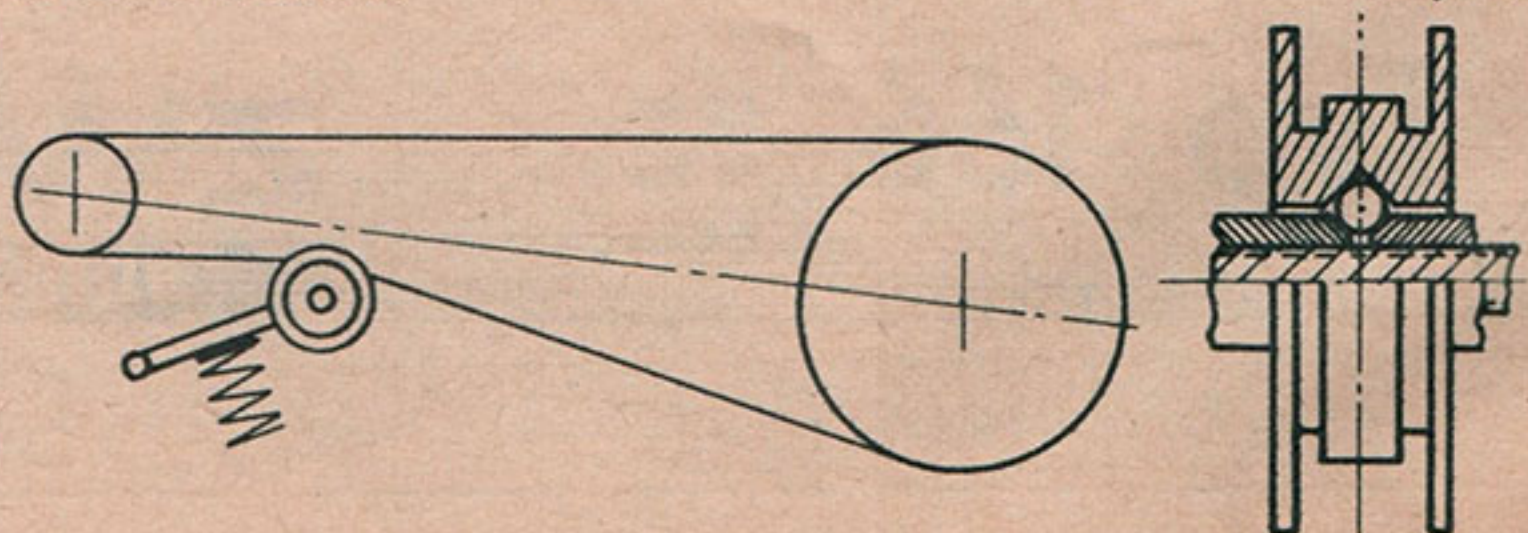


Hier wurde absichtlich eine Rolle vorgeschlagen und kein Zahnrad, denn ein Zahnradchen müßte mindestens mit drei Zähnen in die Kette eingreifen, was in dieser Gegend kaum möglich ist.

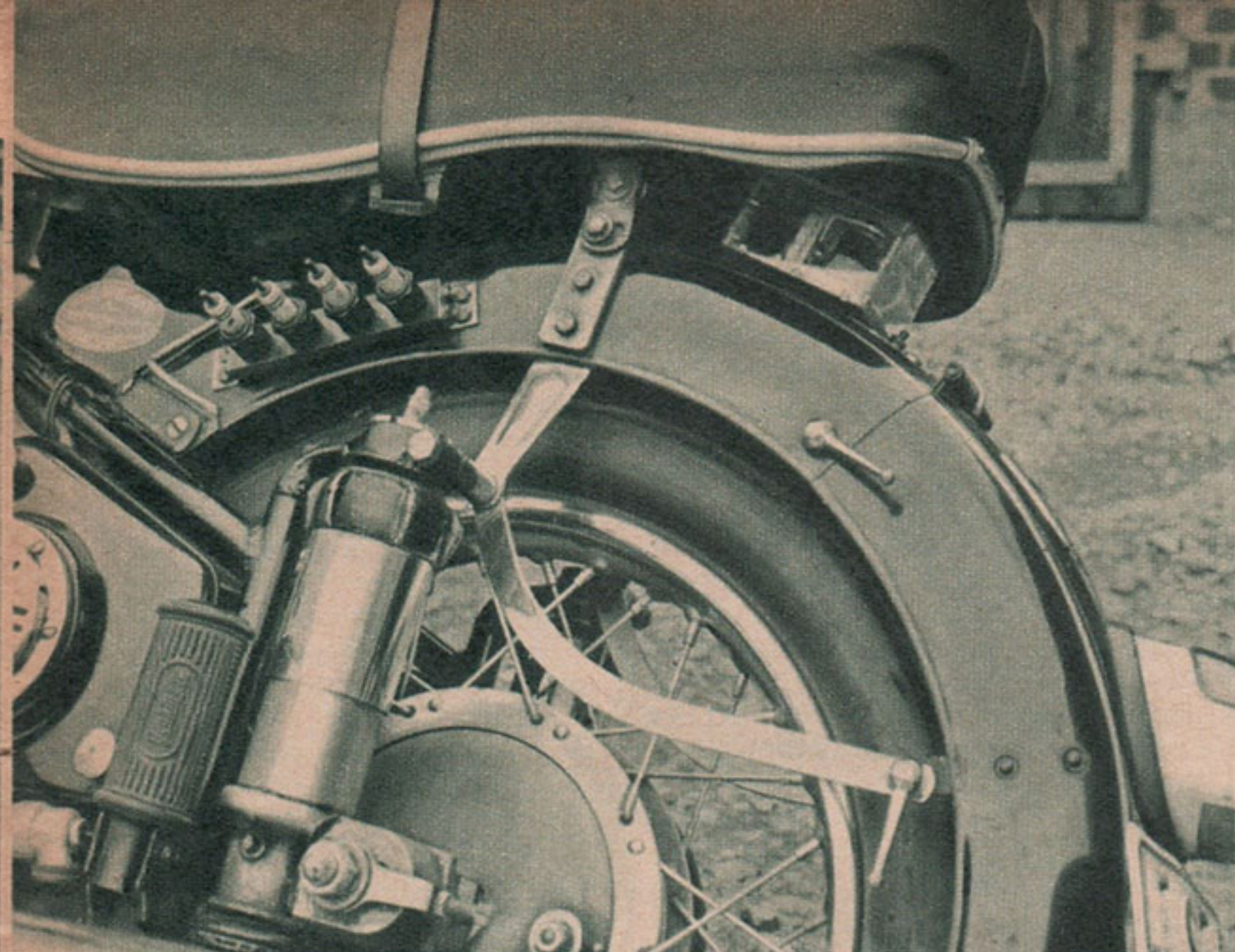
Die Rolle zur Kettenspannung hat es schon früher gegeben, allerdings auf anderem Gebiete, nämlich bei Gangschaltungen von Fahrrädern. Hier wurde die Kette (die ja wegen der verschiedenen Übersetzungen sehr unterschiedliche Längen haben mußte) durch einen Ausleger mit solcher Rolle gespannt, gleichzeitig übernahm die Rolle auch die seitliche Führung der Kette. Man könnte die Rolle für Motorradbelange noch modifizieren indem man den Rand wegließe, müßte dann aber das Gelenk unten links recht stabil machen, sonst würde die Rolle seitlich abspringen. Im übrigen muß auch bei einer solchen Anordnung dafür gesorgt werden, daß die Kette ordentlich geschmiert ist, sonst bringt dies alles keinen Gewinn.

So, damit wären wir zum Ende dieses Bandwurmes gekommen. So viel mußte geschrieben werden, und das bloß über die Kettenprobleme. Es ist noch nichts über die weiteren konstruktiven Schwierigkeiten gesagt worden, die bei der Gestaltung eines vernünftigen Hinterbaues auftauchen. Schwingarm, Schwingenlager, Ritzeldrehpunkt sind nämlich längst nicht nur von der Kette abhängig, ja, vielmehr ist die Kette im normalen Konstruktionsbetrieb nur eine Nebenaufgabe, weil es damit ja auch klappt, wenn man nicht so gründlich nachdenkt. Nur eben muß das dann der Kunde ausbaden, indem er sich dauernd übers Kettenreinigen, -schmieren und -spannen ärgern muß. Sie ist eben doch leider immer noch ein Stiefkind der Konstrukteure, die Hinterradkette.

H.-J. M.







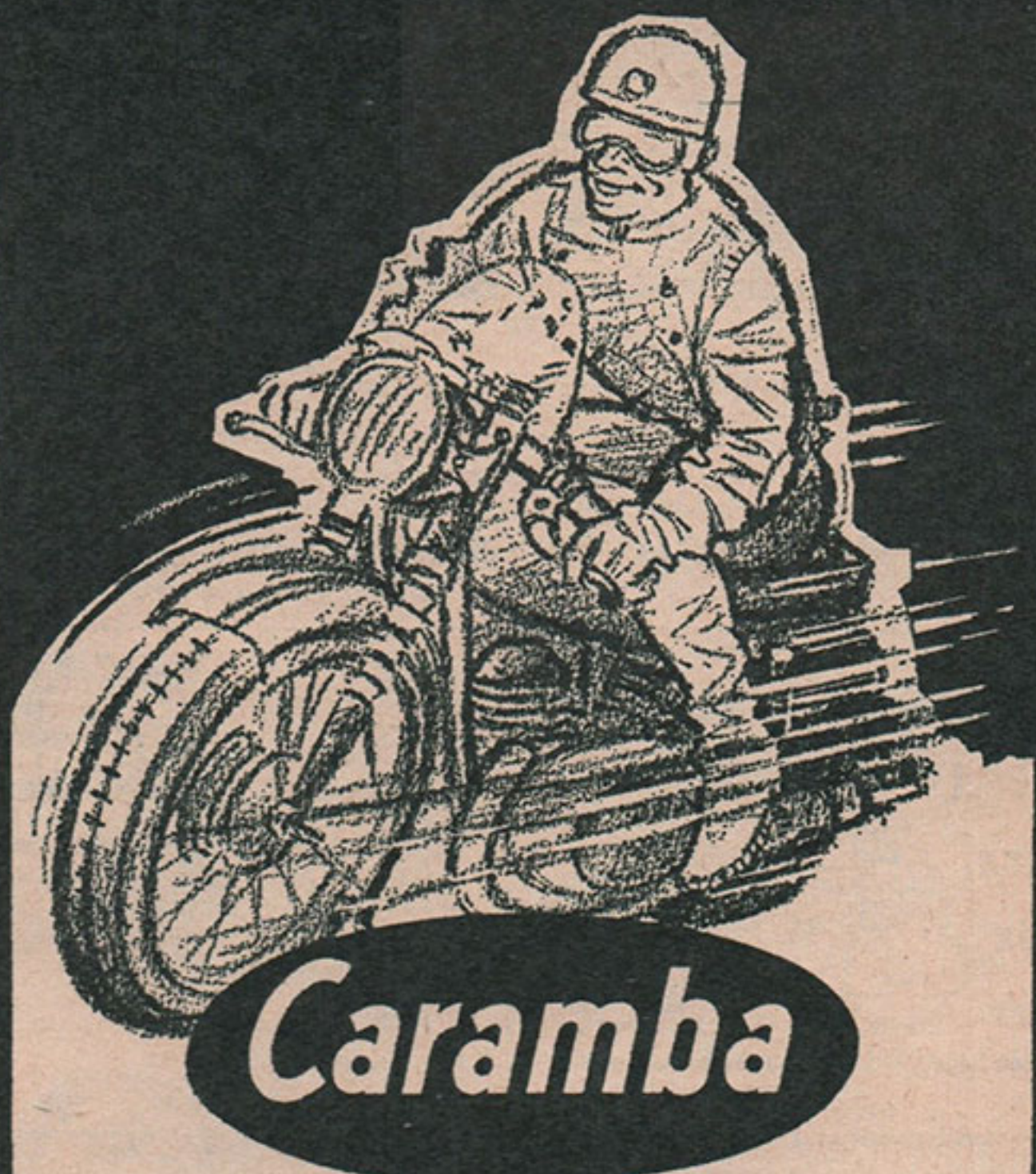
## ZUR NACHAHMUNG DRINGEND EMPFOHLEN!

Die Mitnahme einer Reservekerze mutet heute manchmal recht unnötig an, da ja jede Tankstelle Kerzen verkauft. Trotzdem nimmt man gern eine Kerze in Reserve mit, man weiß ja nicht, ob bei einer Panne auch eine Tankstelle in der Nähe ist. Aber gleich vier Kerzen, ist das nicht etwas übertrieben?

Keineswegs, das ist für manche modernen Maschinen geradezu bitter nötig. Hochleistungsmotoren wie die Adler und neuerdings auch die Honda können nun mal nicht im Stadtverkehr und auf der Autobahn mit derselben Kerze gefahren werden. Viele Schäden an solchen Motoren könnten vermieden werden, wenn man auch konsequent immer auf die richtige Einstellung und die richtige Kerze achtet. Nun ist es aber so, daß man nicht vor jeder Autobahneinfahrt erst lange im Werkzeugkasten rumsuchen oder aus irgendeinem Behältnis die Kerzen herauswühlen will. Man läßt sich meist zu sehr von seinem eigenen Schludrian treiben, meint dann, sooo schlimm kann es ja nicht werden, außerdem merke ich ja sofort, wenn was nicht ganz stimmt. Schön, das ist auch eine Einstellung, aber eine falsche. Wenn man nämlich schon merken kann, daß der Motor nicht mehr richtig läuft, wenn man schon eine Änderung im Ton der Maschine hört, rauhen Lauf spürt, dann ist sicher nicht mehr alles in Ordnung. Und dann mal ganz ehrlich: Wer hört denn mit Sturzhelm auf dem Kopf immer noch genau, was unter ihm vorgeht? Wie ist das denn bei Autobahnfahrten? Mit der Zeit nimmt die Aufmerksamkeit ab, man denkt da im stillen: Siehste, klappt ja alles, auch ohne Kerzenwechsel. Und dann ist es innerhalb der nächsten 20 km schon passiert. Also erleichtere man sich lieber die Umstellungsarbeiten, geniere man sich nicht, seine Kerzen und den dazugehörigen Schlüssel irgendwo ganz leicht griffbereit anzuhängen. Das ist dann erstens eine Gedächtnisstütze, und zweitens wird sich so etwas bei Urlaubsfahrten bewähren, wo doch der meiste Platz an der Maschine mit Urlaubsgepäck behängt ist, wo erfahrungsgemäß (man rechnet ja nicht mit einer Panne) das Werkzeug und die Ersatzkerze immer tief unten unter allem anderen verstaut sind.

Und noch etwas ist an diesem Foto sehr interessant: Unter der Sitzbank ist ein kleiner Plexiglas-Kasten, in dem der Regler montiert ist. Was die Industrie sich nur in seltensten Fällen getraut hat, das mußte wieder ein Bastler vormachen. In einer Lichtmaschine ist so wenig Platz, daß der Hersteller teilweise jeden Quadratmillimeter ausnutzte (das ist zeichnerisch eine feine Sache, man ist als Zeichner stolz darauf, doch alles untergebracht zu haben!), um Regler und Zündspulen auch noch hineinzquetschen. Daß die Lebensbedingungen für den Regler in der Hitze der Lichtmaschine, so dicht am Motor, gar nicht so großartig sind, daß man möglichst sogar die Zündspulen auch aus der Hitze wegnehmen sollte, das wurde sicher nicht als so nötig angesehen. Schließlich sind da auch noch die Vibrationen, die der Reglerfunktion sicher nicht guttun, wegen derer mancher Regler auf Gummi gelagert wurde, die man aber sofort los würde, wenn man ihn woanders, an einer nicht so stark schwingenden Stelle, unterbrächte. Zwar hätte diese geschützte Stelle bei jedem Maschinentyp besonders gesucht werden müssen, doch würde sich die kleine Arbeit sicher bezahlt machen. Serienmäßig würde der Regler vielleicht nie in solch ein Kästchen, an diese sichtbare Stelle gesetzt werden, aber es gibt genug Möglichkeiten, mit einem weggebauten Regler die feindlichen Lebensbedingungen in der Lichtmaschine zu umgehen. Zu dieser schönen Bastelei ist aber noch ein klein wenig zu meckern: Die Kerzen sind ja hoffentlich in einen Napf geschraubt, so daß die Elektroden sauber bleiben. Was macht aber die Sozia, die genau da sitzt, wo die Kerzenanschlüsse herausschauen. Wie schön können die die Beinchen zerkratzen! Diese Sorge wäre man sofort los, wenn man die Kerzen senkrecht einschrauben würde, mit den Elektroden nach oben und dem Isolatorkörper nach unten. Dieser Bastler hier fährt aber wahrscheinlich immer ohne Sozia ...

H.-J. M.



*gepflegte*  
**Motorräder**  
**Motorroller**  
**Kleinwagen**  
**sind**  
**immer**  
*Top-Fit*

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



Kleinspritzkännchen Sprühdosen

Erhältlich in guten Fachgeschäften

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





# JUNIORENLAUF AUF DEM NORISRING

Der 5. Juli sah auch in diesem Jahr wieder Motorradrennen auf dem Norisring (zwei Läufe für Junioren, einen für Lizenzfahrer) — und dazu eine Vielzahl von Wagen-Läufen. Eine Kombination also wiederum, ohne die angeblich heute in der Bundesrepublik keine derartige Veranstaltung wirtschaftlich tragbar ist. Was mancherseits stark bezweifelt wird.

Wie stark — obwohl naturgemäß zugkräftige Namen auf dem Programm fehlten — auch in der einstigen „Hochburg des Motorrads“ noch immer das Interesse für Motorradrennen ist, zeigten die Zuschauermengen, die bereits in den zeitigen Vormittagsstunden, die man diesen Läufen vorbehalten hatte, die Strecke säumten und Adolfs repräsentative Steintribüne bevölkerten. Und die gekommen waren, brauchten das auch wirklich nicht zu bereuen: ihnen wurde sowohl in den beiden Juniorenläufen (250er Solo und Gespanne) wie auch in der Halbliter-Lizenzklasse ein ausgezeichneter Sport geboten, und wahrscheinlich waren die Kämpfe, die sie hier — in mehreren Gruppen untereinander — zu sehen bekamen, um vieles interessanter als die Darbietungen der GT- und Rennwagenfahrer.

Die Organisation klappte — nicht verwunderlich, denn nicht nur Rennleiter Gernot Leistner ist ja ein ganz alter Fuchs, sondern die Mehrzahl seines Stabes von Nürnbergern nicht minder —, auch mit der Pressebetreuung konnte man zufrieden sein, zumal Toni Schächtl sich alle Mühe gegeben hatte, dem immer mehr um sich greifenden Mißbrauch von Presse- und Fotoplaketten Einhalt zu gebieten.

Die Zahl derer, die — rechtzeitig oder verspätet — ihre Nennung abgegeben hatten, war wiederum erstaunlich hoch — an die 70 Fahrer für die Viertelliter-Juniorenklasse, nahezu 30 Gespanne (und was teilweise für sauber zurechtgemachte Um- und Eigenbauten!), und nur die 500er Lizenzklasse war mit 22 Nennungen etwas dürftig. Das hatte aber auch einen Vorteil: alle, die zum Training angetreten waren, konnten auch am Sonntag wirklich starten — während man bei den Junioren nur 25 Fahrer auf Grund ihrer Trainingszeiten herausqualifiziert hatte und auch bei den Gespannen nur 18 zuließ.

Wie immer, wenn man gleichzeitig auch einer ganzen Anzahl von Wagenklassen Trainingsmöglichkeiten geben muß, waren natürlich die Trainingszeiten für die Motorradfahrer viel zu kurz, und das ist nicht nur im Hinblick auf das Abstimmen der Motoren entsprechend den Strecken- und Witterungsbedingungen ein Nachteil, sondern vor allem auch wegen der Qualifikationszeiten. Man braucht die Stoppungen gar nicht anzuzweifeln — aber wenn z. B. Meub, der Avussieger vom Sonntag vorher, gerade noch als 24. in die Liste der zum Start Zugelassenen aufgenommen wurde — dann sieht man schon daraus, was das für Zufallsentscheidungen bringen kann, wenn es bei den Trainings- und Qualifikationsrunden so knapp hergeht.

Tatsächlich setzte sich nämlich Karlheinz Meub mit der Adler (Sohn eines im Rennsport ebenfalls nicht unbekanntes Vaters!) schon in der dritten der zu fahrenden 13 Runden (ca. 51 km) an die Spitze und gab sie dann auch bis ins Ziel nicht wieder ab. Auf dem zweiten Platz lag ab der dritten Runde ebenfalls bis ins Ziel Walter Sommer-Köln mit seiner Honda (mit der er in der zweiten Runde geführt hatte, ehe Meub nach vorn kam) und um die nächsten Plätze gab es erbitterte Kämpfe zwischen Hans Scharenberg auf Bultaco, Ruppach auf NSU, Martinek auf Honda und Wiederhold auf einer Adler. Die schnellste Runde mit 122,1 km/h fuhr Martinek (Honda), 10 der Gestarteten fielen im Verlauf des Rennens aus. Im Ziel lautete dann die Reihenfolge:

1. Karlheinz Meub (Adler); 2. Walter Sommer (Honda); 3. Hans Scharenberg (Bultaco); 4. H.-J. Martinek (Honda); 5. Reinhard Ruppach (NSU).

Der ebenfalls über 13 Runden gehende Lauf der Gespanne war nicht weniger interessant und sportlich hochwertig. Den besten Start erwischten die Avussieger Istel/Fleck, die auch auf dem Norisring als Favoriten galten. Aber in der Spitzkehre am „Schlauch“ schossen sie hinaus, blieben zwar glücklicherweise unverletzt, gaben aber das Rennen auf. Das hatte zur Folge, daß nun das Heidelberger BMW-Paar Arnold/Oehmig als erstes aus der Startrunde zurückkam — und der Einfachheit halber die Spitze auch gar nicht wieder abgab. Zunächst freilich wurden die beiden noch durch das Wattenscheider Gespann, Stuttfeld/Obluta, stark bedrängt — aber die fielen im Verlauf des Rennens mehr und mehr zurück (bis auf 11 sec Abstand vom Ersten), während sich Dahlenburg/Hammermeister bis ins Ziel noch auf den dritten Platz vorarbeiten konnten. Die Sieger fuhren einen Durchschnitt von 114,5 und eine schnellste Runde mit 116,83 km/h. 9 Gespanne fielen aus.

1. Arnold/Oehmig (BMW); 2. Stuttfeld/Obluta (BMW); 3. Dahlenburg/Hammermeister (BMW); 4. Schneider/Kraus (BMW).

Als Sieger der 500er Solo-Lizenzklasse erlebten die Zuschauer den Vorjahressieger der Ausweisklasse, Rolf Fenker, der in dem über 20 Runden führenden Lauf auf seiner Norton ein ausgezeichnetes Rennen fuhr, das er ab der 12. Runde anführte. Er und der Solinger Melcher sowie der Bremer Bockelmann, beide auch auf Norton, fuhren taktisch klug und waren dem übrigen Feld deutlich überlegen. Sie jagten sich gegenseitig während des ganzen Rennens — die ersten acht Runden lag Bockelmann vorn, dann wurde er von Melcher abgelöst, der die Spitze aber dann endgültig an Fenker abgeben mußte. Im Ziel lag freilich Melcher nur wenige Meter hinter dem Sieger; 5 der insgesamt gestarteten 18 Fahrer hatten im Verlauf des Rennens die Segel streichen müssen. S. R.



## HEINRICH-Verkleidungen und Kraftstofftanks

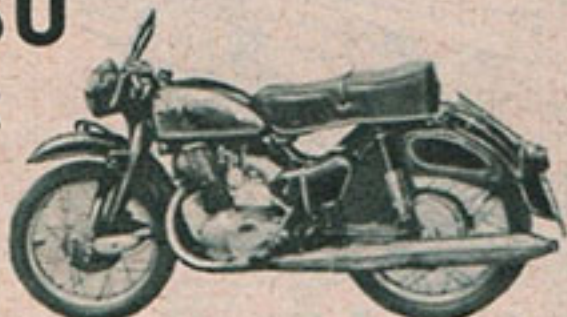
zweckmäßig und zeitlos formschön — die beste Ergänzung für Ihre BMW.

Zu beziehen vom Hersteller:

**KARL HEINRICH, 7034 Maichingen b. Stuttgart**  
Krautgartenstraße 4, Telefon Böblingen 82728

## Federbein-Anbausätze

**NSU  
Max  
Lux  
Fox**



(auch Super) zum Selbsteinbau-tausendfach bewährt

Schraubbefestigung, kein Schweißen. Verstellbare Federbeine weiter verbessert für Vorder- und Hinterradschwinge.

Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.

**G. GEHRING**

MÜNCHEN - Obermenzing  
Adelsbergstraße 1 Telefon: 57 36 33

Neue **Römer-Helme** in Jet-Form

Von der OMK und ONS anerkannt

**HANS RÖMER · 791 NEU-ULM / DO.**  
Helme und Ausrüstungen Telefon (0731) 78452-54 Postfach 189

## Kunststoffboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige, ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. 49M 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

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

**Emil Weigert** Bei Bestellung Modell erforderlich  
85 NÜRNBERG Ludwigstraße 50



**NEU!**

Elektronic Drehzahlmesser für

**HONDA**

Volle Ausnutzung der Motorleistung. Längere Lebensdauer des Motors.

Original-Ersatzteile und Zubehör aus dem

**HONDA-Verkaufsbüro - Südwest**

Gerhard Schuh · 6691 Namborn-Saar

## Das Buch vom Motorrad-Sport



### Achtung - Startplatz räumen!

von Ernst Rosemann

Auf Motorrädern zu Sieg und Weltrekord! Im Mittelpunkt des Geschehens steht der Kampf des deutschen Fahrers Werner Haas um die Weltmeisterschaft, steht auch der Kampf um Höchstgeschwindigkeiten, um Weltrekorde! Wie die Mannschaften von Kampfplatz zu Kampfplatz jagen, so führt Ernst Rosemann den Leser durch die Geschichte des Motorradsports, durch die Werkstätten, Laboratorien und Büros, durch die Nächte der Arbeit und die Tage der Versuche und der großen Rennen.

200 Seiten, 54 Abbildungen, Ganzleinen, DM 8.50  
MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1, Postf. 1370



## MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise  
günstige Rabatte

# Norton

# A.J.S

# Velocette

# MATCHLESS

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

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

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

## ADLER

Eilt! Suche gepflegte Schwingen-Adler,  
auch mit 2-Vergaser-Motor. Berndt Bergk,  
7 Stuttgart, Herdweg 71. 40 634



**Adler-Sprinter**  
sehr schnell, 2 Vergaser,  
18er-Räder, Motor über-  
holt, Zustand erstklassig,  
Preis DM 850.—. Georg  
Pauli, 649 Schlüchtern, Grimmstraße 3,  
Telefon 805. 40 679

**Zu verkaufen:**  
1 MB-Fahrgestell mit Brief, 1 M-Fahr-  
gestell ohne Brief, 1 M-Rahmen ohne Brief  
mit Tank und Gabel, 2 Motoren, MB-  
Tank und Sitzbank und sonstige Teile.  
Gustav Sahr, 7234 Aichhalden b. Schram-  
berg, Verkadestraße 508. 40 684

**Verk. 2 kompl. Räder 3,25—16, 90% be-**  
reift, 1 Chromlampe mit Tacho 140 km/h,  
1 schw. Lampe mit Tacho 120 km/h, 1 Mo-  
tor M 200, da 4-Gang defekt, mit Ersatz-  
getriebe. 1 Tank, 1 Sportlenker, 1 Ra-  
hmen M 200, M 250. Günter Sassenberg,  
4961 Stemmen ü. Stadth. 7. 40 689

**250 Adler-Gespann, Kolben, Zylinder u.**  
Getriebe neu, 2000 km gelaufen, Seiten-  
wagen-Rad mit Bremstrommel, auch ein-  
zeln, Preis DM 450.— bis DM 500.—.  
Georg Winter, 6552 Bad Münster a. St.,  
Mozartstraße 1. 40 706



**Verkaufe ADLER MB 250,**  
bester Zustand, 21 000 km,  
TUV 5. 66, Drehzahlmes-  
ser, vieles neu, und „Ex-  
tras“, Preis ca. DM 850.—.  
Siegfried NICKE, 6748  
Bergzabern, Weinstraße 21. 40 758

**Suche Sprinter-Motor, auch def., Sprinter-**  
Rahm., Gabel u. Nab., RS-Köpfe, Scheibe  
u. Sitz von LS 200. W. Erdmann, 2901  
Kirchhalten. 40 687

**Wegen Imperator-Kauf verkaufe ich meine**  
**250er ADLER, 2 x 27,5er-Vergaser, Renn-**  
verkleidung, 25 Ltr.-Tank, vorn Tele,  
hinten Schwinge, Alubleche, neu lackiert,  
95 kg Gewicht, gegen Gebot. Außerdem  
alle Teile von ADLER M und MB 250. H.  
Goller, 4811 Heepen/Bielefeld, Musfeld-  
straße 461. 40 771

Suche gutenhaltenen 250 Adler-M- oder  
MB-Motor. Hubert Helinski, 56 Wupper-  
tal-Hahnerberg, Im Hagén 18. 40 768

## AERMACCHI

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

**AERMACCHI 250 ccm Ala d'Oro S**  
5-Gang, mit Verkleidung und vielen Er-  
satzteilen. Sehr guter Zustand. Barone,  
93 Cour Richard Vitton, Lyon (Frank-  
reich). 40 763

## AJS

**A.J.S** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
40 593

**Verkaufe AJS 31, 650 ccm, Bauj. 59, erst-**  
klassig, Preisidee DM 1500.—. Strohn,  
2 Hamburg 26, Bürgerweide 77 a, Tele-  
fon 25 13 58. 40 701

**Verkaufe AJS CSR 31, Modell 64, mit**  
Roadholder-Gabel, Preis DM 3000.—. Zu-  
schriften unter M 4321 an „das MOTOR-  
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 653

**AJS 650 ccm, 1. Zulassung Okt. 63, preis-**  
günstig. Michaelis, 28 Bremen, Ansbacher  
Straße 66. 40 800

**Verkaufe AJS 31 DL, Bauj. 61, 11 000 km,**  
Drehzahlmesser, Magnets, nichtbrechende  
Kurbelwelle, 2. Auspuffanlage, Luftfilter,  
jederzeit für ca. DM 1900.—. H. Oeltse,  
3167 Burgdorf/Hann., Utzer Str. 68. 40 804

## BSA

**BSA** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
40 595

**Suche BSA-Goldstar-Motor, 500 ccm, und**  
Auspuffkrümmer. Hans Schmieder, 8941  
Memmingerberg, Galgenbergweg 6. 40 674

**Solide BSA A 7 53 (500 ccm, 29 PS),**  
Motor u. Zündanl. vor 6000 km überh.,  
mit Tourenverkleidg., abzugeben. Jörg  
Rose, 403 Ratingen, Bracht 63, Tel. 29 60.  
40 783

## 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

**Verkaufe meine 5-Gang-Bultaco 125 TSS**  
gegen Höchstgebot. K.-H. Sondergeld,  
565 Solingen, Gaußweg 22. 40 700

## DERBY



**Sensation der 50 ccm-Klasse!**

**Die neue DERBI 49 ccm Gran Sport, 5-Gang,**  
6 PS, 95 km/h, 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

**Verworner liefert BMW**

DKW, Express, Hercules, Maico,  
Riesenersatzteillager. Versand nach  
allen Orten. Berlin 65, Müllerstr. 40,  
und Bln.-Moabit, Ufnaustr. 14, Sa-  
rabeneick, Victoria und Zündapp.  
Ruf 46 28 47. 40 613

**Suche Rahmen für Moped „DKW Hummel**  
Super“, Fabr. ZU., evtl. ganzes Moped,  
Bauj. 59. Uwe Thielen, 2253 Tönning,  
Katinger Landstr. 18 a. 40 786

**Verkaufe sehr preisgünstig DKW-Klein-**  
kraftrad, 3-Gang, Bauj. 1963, für DM  
380.—. Manfred Winter, 7031 Magstadt,  
Schubartstraße 16. 40 736

**DKW 175 VS, 1957, 28 000 km, gut er-**  
halten, DM 300.—. Estler, 5 Köln-Mül-  
heim, Frankfurter Straße 55, Telefon Köln  
61 14 09. 40 699

## DUCATI

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

## DÜRKOPP

**Ersatzteillager**  
Frey & Co., 7 Stuttgart, Danneckerstr. 22,  
Telefon 24 05 20. 40 795

## GELÄNDEMASCHINEN

**Verkaufe 2 Maico 250 GS, Bauj. 1962,**  
bestens gepflegt, 5 Rennen gel., einsatz-  
bereit; Bauj. 1956, gepflegt, zus. DM  
1000.—, einzeln DM 700.— u. DM 300.—.  
F. Schneider, 1 Berlin 51, Hablinger  
Weg 16. 40 762

**Suche 175 ccm Geländesport Original,**  
Maico evtl. auch Hercules, neueres Bauj.,  
guter Zustand. Angebote an Werner  
Schütze, 6701 Altrip/Rhein. 40 735

**Suche Geländemaschine bis 350 ccm,**  
erbitte Preisangebote. Horst Ziehn, 6831  
Oberhausen, Waghäuserstr. 67. 40 734

**Verkaufe mein gutes Kreidler Florett,**  
Bauj. 1962, 4,2 PS-Geländemaschine, TÜV-  
abgenommen bis Mai 1965. DKW-Vorder-  
gabel, Vorderradersatz Sonderanfertg.,  
2 neue Mäntel, gut gepflegt, DM 600.—.  
Ersatzteile in Mengen dabei. Herbert  
Vogel, 7831 Kiedrichsbergen a. K., Haus 73.  
40 697

**Verkaufe Zündapp GS 50, generalüberh.,**  
mit vielen Ersatzteilen u. kompl. Gelände-  
ausstattung (Barbour-Anzug Gr. 3 u. ä.).  
Karl Ringwald, 7611 Welschensteinach,  
Hauptstr. 54, Tel. Haslach 474. 40 646

**Suche dringend 50 ccm Geländesport,**  
Hercules oder andere (Barzahlung). Eilt!  
Raimund Schnell, 7941 Waldhausen bei  
Riedlingen. 40 787

**Hercules K 101 Geländesport zu ver-**  
kaufen. W. Biella, 41 Duisburg, Falk-  
straße 152. 40 810

## GILERA



Eilt!  
Zu verkaufen: Liebhaber-  
stück Gilera Saturno,  
500 ccm, 1-Zyl., OHV,  
dazu 2 kompl. Fahrwerke  
u. 4 Motoren, zerlegt  
(Fahrzeug vor 3000 km  
revidiert), für sfr 1500.—.  
Kurt Schwammberger, Zürich 8045, Ad-  
lühinger-Str. 89, Schweiz. 40 640

**Gilera 175 ccm, Bauj. 63, fabrikneu, für**  
DM 1300.— abzugeben. Zuschriften unter  
M 4318 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-  
gart, Postfach 1042. 40 639

## HARLEY-DAVIDSON



**Importeur für das Bundesgebiet: Fa.**  
Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19,  
liefert die neuesten Modelle u. Ersatz-  
teile. 40 608

## HEINKEL

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

**Verkaufe: Sportzylinderkopf, neu, DM**  
85.—, 1 Motor, generalüberh., DM 190.—,  
1 Preßluftfl. DM 15.—, 1 Jet-Helm Gr.  
58—59 DM 35.—. Liefere: Alle Abzieh-  
werkzeuge für Heinkel. D. Mazak, 588  
Lüdenscheid, Gersbeuler Str. 3. 40 746

**Neuer Heinkel-Roller (Tourist), 175 ccm,**  
erste Zulassung Okt. 1963, erst 370 km  
gelaufen, 2farbig, Ersatzrad, Windschutz-  
scheibe, Blinker, Lichtupe, Anlasser, zu  
verkaufen, Teilzahlg. möglich, Verhand-  
lungsbasis etwa DM 1700.—. Fr. Centa  
Eisenmann, 8441 Rain, Enggasse 2. 40 751

## HERCULES

**Bestellen Sie schon jetzt Ihre Gelände-**  
maschine für 1965 bei Motorrad-Ver-  
worner. 40 626

**Hercules K 50, 5-Gang, liefert Rolf Ro-**  
hardt, MOTORRÄDER, 243 Neustadt/H.,  
Reiferstr. 2 a. 40 618

**Verkaufe Hercules K 103/4, Bauj. 62,**  
14 500 km, für DM 600.—. Willi Gehrling,  
8722 Stettbach, Hauptstr. 13. 40 630

## HONDA



# Honda- Motorräder

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

**Ersatzteile + Reparaturen**  
HONDA - Motorüberholungen  
Bezirksvertretung · Motorradzentrale  
**Franz Beckmann**  
6 Frankfurt a. M.-Rödelheim, Radlostr. 16

**HONDA** Alle Modelle sofort  
lieferbar. Ersatzteil-  
lager. Reparaturen.  
NESTLER · BONN, STIFTSPLATZ 1-3

## Honda Motorräder in Berlin

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

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

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

## Sämtl. Honda-Motorräder

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

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

## Honda Motorräder

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

**Verkaufe HONDA C 92, Bauj. 61, 8500**  
km, sofort fahrbereit, DM 600.—. C. Dirks,  
3004 Isernhagen N.B. Süd, Birkenweg 13,  
Telefon Hannover 64 34 20. 40 707

**Honda CB 92 SS, 1700 km gelaufen, in**  
bestem Zustand, billig zu verkaufen. E.  
Seiler, 5606 Tönisheide/Rhld., Reuter-  
straße 15. 40 722

**1 Honda CB 92, im Kundenauftrag,**  
10 000 km, Drehzahlmesser, neue Be-  
reifung, DM 950.—. 1 Honda CB 92,  
Motor neu überholt, DM 750.—. Für  
Honda C 110 Sportverkleidung ab DM  
160.—.  
**Erich Knigge, Honda-Stützpunkt,**  
3181 Hattori. 40 749

**Honda 250 SB, Bauj. 1962, 5000 km**  
gelaufen, günstig zu verkaufen. Kohlen-  
u. Brikett-Vertrieb Schröder & Co., 2 Ham-  
burg-Wandsbek, Gustav-Adolf-Str. 109,  
Telefon 68 36 45 werktags 8—16 Uhr.  
40 760





# Die BMW-Seite



## Ersatzteile

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

## Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-62 und R25/3, R26, R27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturfähige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cirkil, 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 4316 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 620

## Kaufe sämtl. Typen BMW Tageshöchstpreise, Barzahlg., 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 Motor-  
rädern von 250 ccm bis 600 ccm, auf Teil-  
zahlung ohne Aufschlag.

**PABST HAMBURG 22**  
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05

## BMW SCHWEIZ STEIB

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



BMW-Rollkragen-  
pullover, reine Wolle  
(siehe „Motorrad“  
Heft 8 und 10), ab  
sofort wieder liefer-  
bar; Nachnahme  
DM 47,50.  
Lederjeans nach den  
Maßen einzusenden-  
der Blue Jeans;  
DM 140.—, mit extra  
breitem Lederkoppel:  
DM 149.—, LEVIS  
BLUE JEANS DM 24,50.  
Echte Texas-Gowboy-  
Stiefel, schwarz,  
kantig, hochhackig, USA-Import, DM 89.—. Dank für  
die vielen Zuschriften aus dem In- und Ausland!  
Antworten sind wegen Englandreise - TT - Isle of  
Man - noch nicht 100% erfolgt, werden schnell-  
stens erledigt.

In Kürze mehr „VOM MOTORRADFAHRER -  
FÜR MOTORRADFAHRER“

**GEORG WERLIN, BERLIN 44**  
Bürcknerstr. 18



Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
40 594

Original-Ersatzteile für BMW-Motorräder,  
auch für ältere Modelle. E. Kathrein,  
6239 Lorschbach (Taun.). 40 611

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-  
räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung.  
Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen,  
Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland),  
Telefon 0 17 29 — 120. 40 612

BMW R 25/III, 30 000 km, sehr guter Zu-  
stand, Motor generalüberholt, geg. Ge-  
bot zu verkaufen. Willy Messemer, 6745  
Offenbach ü. Landau (Pfalz), Gasolin-  
Tankstelle. 40 621

Suche R 26. Mager, 725 Leonberg, Golf-  
platz. 40 663

Verkaufe BMW R 51/III, vers. u. verst.,  
mit 28-Ltr.-Tank, Alublech, gr. Rücklicht,  
Vollnaben, guter Zustand, DM 900.—. U.  
Gauer, 506 Bensberg-Moitzfeld, Am Müh-  
lenweg 2. 40 753

BMW R 69 S, Bauj. Aug. 62, mit Schwin-  
gungsdämpfer, nur 11 000 km, gar. unfall-  
und fehlerfrei, für nur DM 2780.— bar zu  
verk. Zuschriften unter M 4316 an „das  
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.  
40 609

Suche  
gut erhalt. R 60-Gespann TR 500, Raum  
Frankfurt — Mainz. Angeb. mit Preis  
erb. an Gerland Janausch, 62 Wiesbaden-  
Erbenheim, Seitenstraße 6. 40 766

Verkaufe umständehalber guterhaltene  
R 67/II zu angemessenem Preis. Die Ma-  
schine ist mit und ohne Seitenwagen zu  
haben. Siegfried Nickel, 7543 Calmbach  
(Schwarzwald), Friedhofweg 4. 40 765

Eilt! Suche guterh. R 69, Bj. 59—61. Zahle  
bis DM 2800.—. D. Geiger, 85 Nürnberg,  
Stephanstraße 28. 40 764

Suche gegen bar BMW R 50 oder R 69.  
Preisangebote unter M 4329 an „das MO-  
TORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 40 671

R 50 S, Bauj. 61, 30-Ltr.-Hoske-Tank, mit  
Tüten, Drehzahlm., Telegabel, Honasitz,  
Holland-Verkleidung, DM 2200.—. Heinz  
Weckentrop, 46 Dortmund-Huckarde,  
Huckarder Bruch 8. 40 759

R 60, 5 Monate gelaufen, ca. 15 000 km,  
Neupreis DM 3600.—, für DM 2900.— zu  
verkaufen. Funke, 2 Hamburg, Carl-Cohn-  
Straße 59. 40 757

R 50 zu verkaufen, 39 000 km, Hoske-  
Tüten, Drehzahlmesser. Günter Sommer,  
3371 Münchhof, Postfach 4. 40 754

Langstrecken- R 26, Bauj. 59, 59 000 km,  
1. Hand, unfallfrei, erstklassig äußerlich  
und technisch gepflegt, dazu ein neuer  
Ersatzreifen, nur bar DM 850.—. Ralph  
von Grabla, c/o Auto Union, Filiale  
8 München 2, Albrechtstraße 16. 40 744

BMW-Motoren — Fahrwerk- u. Antriebs-  
teile von R 51/III, R 68, R 50, R 69 S und  
R 75 sowie einen Seitenwagen BMW Spe-  
zial, für Telemo-Modell passend, preiswert  
abzugeben. Müller, 5 Köln-Kalk, Volper-  
tusstraße 14. 40 741

Alle Teile von R 26 billig abzugeben.  
Albert Greb, 6321 Stordorf (Hessen),  
Kirchgasse 6. 40 740

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 62, 22 000  
km, mit Hoske-Tank. Preis DM 2500.—  
bar. Heinz Denzl, 8 München 8, Grafinger  
Straße 50. 40 725

Verk. R 60, Bauj. 62, Gespänn mit Steib-  
Seitenw. S 501, in sehr gutem Zustand.  
Sportverkl. mit Doppelscheinwerfer, Stahl-  
felg., Zweiklang-Kompressorhorn, Meier-  
Tank, Sportkotfl. vorn, Tourenzähler und  
kompl. Soloausrüstung. Nur gegen bar  
meistbietend. TÜV abgen. bis 6. 66. Zu-  
schriften unter M 4324 an „das MOTOR-  
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 713

Verkaufe von BMW 51/III Hoske-Tank  
33 Ltr., Getriebe und Hoske-Tüten. Ge-  
samtpreis DM 300.—. Peter Hinzmann,  
5952 Attendorn, Engelbertstr. 33. 40 712

Verkaufe schnelles, rennfertiges Gras-  
bahngespänn BMW, 500 ccm (2 Rennen  
gefahren), Verhandlungsbasis DM 1500.—.  
Kurt Breitsprecher, 483 Gütersloh i. W.,  
Gneisenaustraße 20. 40 708

Verkaufe einmalig gepfl. BMW R 50,  
Bauj. 56, 65 000 km, Langstreckenfahr-  
zeug mit Gläserverkleidg., 32-Ltr.-Hoske-  
Tank und -Tüten, Sturzb., Meier-Bank,  
Gepäcktr. u. viel Chrom, Festpreis DM  
1600.— oder Tausch gegen neuw. R 27.  
Wilhelm Cramer, 588 Lüdenscheid, Wer-  
dohler Straße 209 a. 40 705

Verkaufe BMW R 69, neu aufgebaut,  
14 000 km, Hoske-Tank, 3-Ltr.-Olwanne,  
Drehzahlmesser, Gläserverkleidung, Fest-  
preis DM 2000.—. Friedhelm Müller,  
2 Hamburg 19, Heussweg 102, b. Haeger.  
40 704

BMW R 51/III, 1954, Vollnabe, guter Zu-  
stand, teilweise überholt, gegen bar zu  
verkaufen. P. Brodesser, 5306 Merten,  
Hauptstraße 46. 40 702

Verkaufe R 69, Bauj. 55, ca. 70 000 km  
gel., Hoske-Tank (35 Ltr.), Hoske-Tüten,  
Motor und Fahrzeug in einwandfreiem  
Zustand, für DM 1600.—. Klaus Seel,  
56 Wuppertal-Barmen, Ringelstr. 19 (per-  
sönliche Besichtigung ist erwünscht).  
40 688

BMW 51/III, Bauj. 1953, R 50-Tank, Voll-  
naben und vielen Extras für DM 650.—  
in bar zu verkaufen. Manfred Becker,  
5439 Emmerichenhain, Krs. Oberwester-  
wald. 40 685

Suche neuwert. R 60-Gespänn, ca. DM  
3000.—. Verkauft gepflegte R 27, 63,  
12 000 km, DM 1850.— bar. Evtl. Tausch  
mit Aufpreis. W. Drews, 8361 Bark. Von  
Mo. bis Fr. Tel. Hamburg 47 18 66. 40 682

Suche für R 25/II: kompletten Kardan m.  
Soloübersetzung, gr. Tank. D. Molitoris,  
863 Coburg, Seifarthof 21. 40 681

BMW-Gespänn R 51/III mit Vollnaben,  
55 000 km gelaufen, auch getrennt. Ernst  
Kille, 7947 Mengen (Württ.). 40 680

Verkaufe R 69, Bauj. 1960, für DM 1400.—.  
Zuschriften unter M 4323 an „das MO-  
TORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 40 672

Verkaufe wegen Todesfall bestgepflegte  
BMW R 26, Bauj. 1963, 10 800 km gelaufen.  
Frieda Mühlenbruch, 2818 Syke bei  
Bremen, Wiesenstraße 14. 40 670

Verkaufe R 67/II, weiß, Bauj. 53, fahr-  
bereit, für ca. DM 600.—. Helmut Rossen,  
2321 Kalübbe, Kreis Plön, Tel. Asche-  
berg 425. 40 671

Verkaufe von BMW R 69 S: 1 Kurbel-  
welle DM 120.—, 2 Zylinder mit Kolben  
je DM 45.—, 2 neue Vergaser je DM  
25.—, 1 Federbein DM 30.—, 2 Römer-  
helme, Gr. 58, mit 2 Avus-Rennbrillen  
für DM 45.—. Ferner eine Harro-Touren-  
kombi, ein Jahr alt, Gr. 184 cm, Über-  
größe, neu DM 273.—, für DM 220.—.  
Reparaturanleitung für R 26 und R 51/III  
bis R 67/II je DM 8.—. Ersatzteilliste  
R 50 bis R 69 S DM 4.—. 1 Buch Motor-  
rad-Roller für DM 35.— oder alles geg.  
Gebot an Karl Bertmer, 4435 Horstmar,  
Borghorster Weg 5. 40 669



Verkaufe wegen Schul-  
besuch BMW R 51/III,  
28-Ltr.-Hoske-Tank,  
Meier-Bank, RS-Lenker,  
lange Sporthebel, Sturz-  
bügel, Metzeler C vorn 90%, hinten neu,  
Alu-Schutzblech, Koffertr., Motor vor  
7000 km generalüberholt, Kurbelwelle  
(Tonnenlager), Kolben usw. neu DM  
850.— bar. Lüder Ink, 285 Bremerhaven-S,  
Am Skaqerrak 32. 40 666

Suche sehr schnelle 500/600 BMW ab  
Bauj. 54, RS bevorzugt. Zahle DM 1500.—  
in bar. E. Terheggen, 4154 St. Tönis,  
Mühlenstraße 151. 40 664



Zu verkaufen:  
BMW R 67/2 mit Be-  
hördenboot, Reifen und  
Ersatzteile. Verhand-  
lungsbasis DM 1000.—.  
Zuschr. unter M 4322 an  
„das MOTORRAD“, 7 Stutt-  
gart, Postfach 1042. 40 659

Einmaliges Angebot:  
Verk. BMW R 69 S 600, Baujahr 1962,  
30 000 km, 32-Ltr.-Hoske-Tank (weiß),  
Sportgaslenker, Hoske-Tüten und 1 Paar  
BMW-Tüten neu. 2 Paar Sturzbügel und  
1 Rennkombi, original, und 1 engl. Sturz-  
helm mit Rennbrille. Hans Schwarz, 5996  
Altroggenrahmede, Drescheiderhagen 6.  
40 658

Eilt! Suche sportl. R 51/III oder R 50 ab  
Bauj. 55, auch leicht reparaturbed., oder  
alle Einzelt. Zahle bis DM 850.—. An-  
gebote mit Beschreibung an Peter Stöck-  
mann, 499 Lübbecke / Westf., Hermann-  
straße 11. 40 657



BMW 500, weiß 200 km  
Tacho, Oltherm., Meier-  
Bank, vers. u. verst. bis  
Sept., TÜV 66, Motor  
neuwertig, für DM 650.—.  
Rolf Kollmannsperger,  
SG.-Ohligs, Rennpatt. 7.  
40 656

BMW R 50 S, 1850 km, Bauj. 62, DM  
2450.—; BMW R 50, 2000 km, Bauj. 62,  
DM 2500.—, verkauft W. J. Havenith,  
4151 Osterath, Neuer Weg 3, Tel. 85 60.  
40 644

Verk. R 51/III, Bj. 53, Motor überholt,  
Kardan und Getriebe neu, Meier-Bank,  
Sturzbügel, DM 700.—. H. J. Wicht,  
6 Frankfurt S 10, Liegnitzer Straße 21.  
40 638

Verkaufe BMW R 27, Bauj. 61, für DM  
950.—. 1 x Elefantentoy DM 40.—. 1 x  
Giseniahose, Schuhgröße 43—33, DM 20.—.  
Helmut Bobisch, 42 Oberhausen (Rheinl.),  
Grenzstraße 13. 40 637



Verkaufe BMW R 69 S,  
Bauj. 63 (Erstzulassung  
März 64), 31-Ltr.-Hoske-  
Tank, Drehzahlmesser,  
Gläser-Sportverkleidung,  
alle Kleinteile (Schrauben  
usw.) verchr., km-Stand  
10 000, Neuwert: S 36 000.—, umständehalber  
für S 26 000.— abzugeben! Keine  
Unfallmaschine! Franz Pauritsch, 8225  
Traunreut (Obb.), Kantstr. 26 II B. 40 636

Suche dringend R 68-Motorgehäuse mit  
Lagerdeckel u. Ölpumpe. Tausche Solo-  
gegen SW-Antrieb. Dieter Bail, 576 Ne-  
heim-Hüsten, Möhnener 2. 40 806

Verkaufe BMW R 26, Motor nachweisb.  
überholt, noch nicht gelaufen, TÜV bis  
Nov. 1965. Barpreis DM 450.—. Anzu-  
sehen nach Vereinbarung. Helmut Knopf,  
6141 Laudenu/Odw., Heidelberger Str. 9.  
40 805

Verkaufe R 66, kompl. od. in Einzell.  
wie folgt. Die Preise sind nur eine Idee.  
1 Motor mit Getr. DM 250.— (Zyl. u.  
Vent. neu geschl.), 1 Motor DM 120.—  
(Nockenw. defekt), 1 gr. Hoske-Tank DM  
110.—, 2 Bing-Verg. 29 mm Ø à DM  
20.—, 1 Fahrwerk mit Antr., hint. u. vorne  
Tele, paßt f. a. BMW außer Schwinge,  
DM 230.— (mit Brief), 2 Laufräder, neu  
bereift 350—19 (Metzeler Block C), à DM  
75.—, sowie sämtl. Kleinteile, z. B. Magu-  
ralenker, lange Hebel, Sportgas usw.,  
billig abzugeben. Harri Zimdahl, 753  
Pforzheim, Yorckstr. 16. 40 808



Achtung Elefantentreiber!  
Verkaufe R 75, Liebhaber-  
stück mit Hirafo, 2. Motor,  
Steib 501 S, div. Ersatz-  
teile, 3 Getriebe, R 67  
pass., 23 000 km, TÜV  
1966, DM 1500.— bar.  
B. Quilitzsch, 1 Berlin 49, Wiesbadener  
Straße 40. 40 802

Verkaufe guterhaltene BMW R 60, Solo  
mit Meier-Bank, Gepäckträger, Kugel-  
hebel, neu bereift, für DM 1700.—, ab  
18 Uhr. R. Molitor, 237 Rendsburg, Dan-  
zinger Str. 85. 40 801

BMW R 26, Bauj. 1960, in neuwertigem  
Zustand, 33 000 km gelaufen, Zylinder  
geschliffen (neuer Kolben) für ca. DM  
950.— (übernehme evtl. Lieferung). Ver-  
kauf eilt wegen Anschaffung einer grö-  
ßeren Maschine. Bernd Rateitschak, 1 Ber-  
lin 45, Lorenzstr. 62, Tel. 77 27 42. 40 778

Verkaufe rennfertiges BMW RS-Gespänn  
oder Motor einzeln. Albert Schnecken-  
pointer, 8226 Altenmarkt/Alz, Baum-  
burg 29. 40 769

Achtung Liebhaberstück: Verkauft BMW  
R 67/II, Bauj. 54, km-Stand 57 000, Motor  
wurde vor 6000 km generalüberh., Kur-  
belwelle, Nockenw., Stöbel neu, Schorsch-  
Meier-Tank, Sturzbügel, Sportl., lange  
Hebel, Sportgas, viel Chrom, Seitenstän-  
der, Laufräder, neu, Vollnaben, für DM  
1200.— bar oder über Finanzierung. Ver-  
kaufe außerdem sämtl. Teile von BMW  
R 67/II einzeln, Laufräder, neu bereift,  
1 kompl. Satz Montagevorrichtungen, Eigen-  
bau, mit Reparaturanleitung u. Ersatz-  
teilkatalog, nach Gebot. Peter Schmid,  
8871 Berbesheim 6, Kr. Günzburg. 40 784



## HONDA

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, Meilen ZH/Schweiz. 40 614

**Biete erstklassig gepf. Honda 250 SS**, mit sämtl. Zubehör, von der Rennsitzbank bis zu den zurückversetzten Fußrasten! Maschine nur Solo gefahren u. ist topfit!  
**Suche: 2-Zylinder-BMW von der R 50 bis zu den S-Modellen zu tauschen!** Rolf Zauin, 5472 Plaidt, Ebertstr. 40. 40 794

**Honda CB 72**, 7700 km, Erstzul. Mai 63, neuwertig, verkauft Bernd Herrmann, 56 Wuppertal-Vohwinkel, Marschallstr. 14, Telefon 78 22 27, nach 19 Uhr. 40 780



**Verkaufe Honda CB 92**, mit Tickle-Verkl. (Foto), 11 000 km, Drehzahlm., Ölthermom., Blinker, sehr gepflegt, evtl. Tausch CB 72-77. Walter Rammelsberger, 8 München 61, Tannhäuserpl. 11. 40 260

## HOREX



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

### HOREX / SCHWEIZ

Sämtliche Ersatzteile am Lager.  
 Neue Rahmen, Benzintanks, Motoren billig.  
**F. Krähenbühl, 8026 Zürich**  
 Ankerstraße 119

**Verkaufe Horex Imperator**, 400 ccm, 2. Verg., 40 000 km, bester Zust., für DM 400.—, u. 1 Lederkombi u. Jet-Helm für DM 125.—, auch einzeln zu verkaufen. Hans Pflug, 414 Rheinhausen, Friedenstraße 24. 40 668

**Verkaufe Regina 400 ccm**, Ia Zustand, viele Ersatzteile, DM 500.—, TÜV 1966. Michael Wolf, 32 Hildesheim, Freiherr-v.-Stein-Str. 5. 40 694

**Suche dringend 1 Rahmen für Horex Imperator** mit T.-Gabel u. Brief, 1 Hinterrad u. 1 Vorderrad ohne Reifen. Teile müssen gut erhalten sein. Zuschriften mit Preisangebot an Herbert Müller, 6341 Rittershausen, Im Gillenbach 5 (Dillkr.). 40 695

**Suche dringend Horex Regina 400 ccm-Motor**. W. Sepp, 85 Nürnberg, Wieseler Straße 8. 40 714

**1 Horex-Geländegesp.**, Schmalspur, Reg., 4 Ltr., 2 Mot., Rahmen, Räder, Reifen, Spez.-Werkz., Anleitung. Gün. Schmid, 823 Bad Reichenhall, Nonnerstr. 23 1/231. 40 723



**Achtung Gelegenheit!**  
**Verkaufe Imperator Spez.** mit folg. Extras (siehe Bild), 37 Ltr. - Alutank, Norton - Manx - Rennback, Alubleche h. u. v., 2 Vergaser, Motor-entlüftung, Hoske-Tüten, Lucas-Rückleuchte u. Kugelgriffe, zum Preis von DM 1850.—. Bestens geeignet als Ausweis-Rennmaschine. Peter Dessoy jun., 8 München 9, Weinbauernstraße 4/0. 40 726

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. 40 615

## 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. 40 619

**Verkaufe Horex Regina 350 ccm**, gut erhalten, neue Bereifung, für DM 150.—. Manfred Kiefer, 652 Worms-Horchheim, Wilh.-Röpcke-Str. 33. 40 807

## 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**

## INNOCENTI-LAMBRETTA

Ersatzteillager Frey & Co., 7 Stuttgart, Danneckerstr. 22, Tel. 24 05 20. 40 797

## KREIDLER

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

**Frankfurter Topf-Hochleistungsschall-dämpfer für Kreidler Florett 4,2 PS DM 34.— per Stück**. Zahlungserleichterung durch unser zinsfreies Ratensystem. Fordern Sie unverbindlich unsere Bildprospekte an. **SCHALLDÄMPFER DIREKTVERSANDHAUS** 8228 Freilassing Obb. Postfach 376

### 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.

**Achtung Kreidler-Fahrer!** Verkaufe Tuninganleitung für Kreidler Florett bis zu 7,5 PS zum Preise von DM 25.—. Rainer Kohler, 7142 Marbach a. N., Wildermuthstraße 25. 40 677

**Kreidler Florett 4,2 PS**, Bauj. 62, 12 500 km, bei 8900 km Motor u. Getriebe neu, mit Stollenreifen u. einiges Zubehör, umständehalber abzugeben. Verhandlungsbasis DM 750.—. Alois Mittermeier, 8261 Post Ampfing, Neufahrn 88, Bundesstr. 12. 40 742

**Suche Kreidler 4-Gang-Motor** mit oder ohne Zylinder, kann defekt sein. Dieter Kleinhenz, 7501 Eggenstein/Khe., Schillerstraße 47. 40 737

**Verkaufe fast ganz verchromte Liebhaber-Kreidler Florett „S“**, wegen Einzug zur Bundeswehr 50% unter Neupreis, 6000 km gelaufen, 1. Zulass. 15. Jan. 1964. Wolfgang Weyers, 4073 Jüchen, Steinstr. 7. 40 729

**Suche gut laufenden Kreidler 4-Gang-Motor**, 4,2 PS, mit Auspuff. Peter Ruffing, 6652 Bexbad, Bahnhofstr. 31. 40 676

**Verkaufe Kreidler 3,6 PS-Motor DM 70.—**, 1 Paar Federbeine DM 30.— u. a. Teile. Werner Nickel, 404 Neuß, Jostenallee 45. 40 798



**Kreidler mit Rennverkleidung**. Verhandlungsbasis DM 700.—. R. Hamacher, 5155 Oberaueßen. 40 782

## LAVERDA

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

## MAICO

Ersatzteillager Frey & Co., 7 Stuttgart, Danneckerstr. 22, Telefon 24 05 20. 40 796

**Suche von Maico: Blizzard-Motor (M 250 SI, Auspuff rechts)** oder nur Gehäuse (unbeschädigt!). Eilt sehr! Gernot Wagenknecht, 844 Straubing, Nikolastr. 10. 40 774

## MATCHLESS

**MATCHLESS** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
 Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
 40 596

**Verkaufe Matchless G 9**, 500 ccm, Bauj. 1954, Verhandlungsbasis DM 600.—. Hans Scheev, 75 Karlsruhe, Karlstr. 128 a. 40 789

## Anzeigenschluß

für Heft Nr. 18  
 ist am 13. Aug. 1964



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

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

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

## DAS MOTORRAD

### — Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

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

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

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

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

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

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

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

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

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

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

Straße: \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

MO 16/64



## 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

**ENS - Kunststoffverkleidungen für Touren- und Rennsport** - mit unverändert guter Verarbeitung und günstigen Preisen - sof. ab deutsche Vertretg. lieferbar.



Diese Spezial-Rennsportverkleidung zu dem Sonderpreis von DM 195.— (Farbe: weiß, rot, schwarz) für fast alle Maschinen geeignet.

**ENS J. Glierings, Haarlem/Holland** Vertretung für Süddeutschland: Adam Röth, Hammerbach (Odenwald) Vertretung für Norddeutschland: Fritz Alexander, Mardorf (Steinhuder Meer)

## MOTO CROSS

**ESO Moto Cross**, 500 ccm, Bauj. 1962, Maschine generalüberh., seither noch nicht eingefahren, mit viel Ersatzteilen, preisgünstig zu verkaufen. Dieter Braun, 7921 Hermaringen, Telefon 0 73 22/183. 40 739

Suche 125 ccm **DKW-Moto Cross-Motor**. Verkauft Maico 150 ccm MC mit neuem Zyl. DM 250.—; 2-Zyl.-Ilo-Motor 250 ccm DM 50.—. Manfred Konrad, 6685 Schiffweiler, Hohlstr. 11. 40 693

Verkaufe sauber hergerichtete **Maico Moto Cross**, 250 ccm, mit vielen Ersatzteilen (u. a. 277 ccm-Zylinder). Anton Flach, 7611 Welschensteinach, Talstr. 49, Telefon 474 (Haslach). 40 647

Verkaufe **Jawa 360 ccm**, Moto Cross, Bauj. 1964, 3 Rennen gelaufen, für DM 1300.—. Günter Oden, 2052 Hamb.-Kirchwerder 5, Hinterdeich 420. 40 799

Verkaufe meine neuwertige **MC Maico 250** samt Werkzeug usw., um 9000 öS., drei MC gelaufen. Hans Gasberger, Lichtenorth 371, NO., Austria. 40 772

## 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, Fußrasten, Rückspiegel

**PAULLANGE & CO**  
7 STUTTGART 1, POSTFACH 661

Verkaufe ital. **MZ RS 125 ccm**, im besten Zustand. Preis nach Vereinbarg., evtl. Teilzahlung. Angeb. an W. Hartrampf, 7 Stuttgart, Schwabenbergstr. 71. 40 718



Billiger im Nachttarif!

Kleinanzeigen per Telefon.

Viele Anzeigen sind eilig! Ein Brief käme zu spät. Benutzen Sie dann den billigen Telefon-Nachttarif ab 21 Uhr. Unser automatischer Anrufbeantworter nimmt Ihren Anzeigentext genau entgegen. Bitte, richten Sie Ihre Sprechzeit auf 30 Sekunden ein!

Ruf: (07 11) 22 41 41 (Sammelnr.)

## NORTON

**Norton** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
40 597

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 Str. 67, Schweiz. 40 607

Verkaufe **88 Dominator de Luxe**, Bauj. 1953, Liebhahermaschine, für nur DM 800.—. Klaus Schwormstadt, 83 Landschut, Niedermayerstr. 32 a/II. 40 649

**Norton 650 SS**, 18 000 km, generalüberh., Motor sowie Fahrgestell überarbeitet (viel gewußt wo), Original-Derek-Minter-Verkleidung, ca. 210 km Spitze, verkauft: Hermann Schätzle, 705 Waiblingen, Friedrich-Schofer-Str. 1, Telefon 52 50. 40 651

Verkaufe **Norton Navigator**, Bauj. 61, Bestzustand, meistbietend zu verkaufen. K. Schüttler, 565 Solingen-Ohligs, Hackhauser Str. 67. 40 710

Verkaufe **Norton ES 2**, 500 ccm, Bauj. 61, 15 000 km, wie neu, DM 1600.—. R. Voss, 28 Bremen, Kohlhöckerstr. 29. 40 711

Verk. gepfl. **650 SS**, Bauj. 62, 35 000 km, für DM 2000.— bar. Scheffler, 23 Kiel, Holtenauer Str. 295, Tel. 51 11/21 93. 40 715

Verkaufe **Norton Manx 350 ccm**, Bauj. 60, Verhandlungsbasis DM 3800.—. Angebote an: Bernh. Rosendahl, 42 Oberhausen-Osterfeld, Flör-Röttgers-Bank 7. 40 755

## NSU

Verkaufe wegen Studiums **NSU Max OSB 251**, blau, neu bereift, mit Horex-Teile, bester Zustand, TÜV bis 6. 66, gegen Gebot. Joachim Zimmermann, 6 Frankfurt/M., Wiesenstr. 31. 40 631

Verkaufe sportl. **NSU Max**, Bestzustand, für DM 800.—. Peter Straubinger, 85 Nürnberg, Friedrichstr. 53. 40 623

Achtung Ausweisfahrer! Verkaufe wegen Geschäftsneugründung meine **NSU Sportmax**, mit Reservemotor, an schnell entschlossenen Käufer billig gegen Gebot. Klaus Groh, 415 Krefeld, Uerdinger Straße 314. 40 721

Suche **Maxi-Motor**. Mager, 725 Leonberg, Golf. 40 662

Verkaufe **Supermax**, SW-Übersetzung u. kompl. SW-Anschlüsse, guter Zustand, abgem., DM 360.— sowie 1 kompl. Satz Vollnabenräder DM 40.— u. Spez.-Motor, KW gut, DM 45.—. Suche **DKW 250 S**. P. Thiel, 7 Stgt.-Bad Cannstatt, Lübecker Straße 2 a. 40 716



Verkaufe **NSU Supermax**, in einwandfr. Zustand, TÜV bis 66, gegen Gebot. Weitere Ersatzteile von Supermax: 1 Supermax-Motor mit Pleuelschaden, 2 Vollnabenräder, 1 gr. u. 1 kl. Tank, 1 Schalldämpfer, 1 Vorderradgabel, 1 Tacho, 1 Barbour-Anzug 1,90 m, 1 Paar Stiefel Gr. 47. Helmut Pühler, 6504 Oppenheim, Auf der Morgenweide 38. 40 686

Verkaufe schnelle **Supermax**, TÜV 1966, 21 PS, gepfl., Drehzahlm., Extras. Vielau, 33 Braunschweig, Maschstr. 22. 40 654

Verkaufe **NSU Max**, vers. u. verst., TÜV 1966, mit Sportmaxkolben, Horex-Gabel mit Alublech, Hoske-Tüte, 27er Sportvergaser, 2 def. Motoren, 2 Max-Gabeln, 2 Rädern, 1 Rahmen mit Brief, zus. DM 380.—. Von **MV Agusta 175** Rahmen DM 40.—, H.-Rad mit Ritzel DM 30.—, Motor DM 50.—. H. W. Molitor, 506 Bensberg, Oberlückerrath 33 A. 40 752

Verkaufe **Supermax**, neue Spez.-Kurbelwelle u. Sportkolben, Bügel, TÜV 1966, ca. DM 600.—. Max-Motor, einbaufertig, ca. DM 70.—. H. Sänger, 4901 Hückler Nr. 46. 40 678

Suche passend für **NSU-Max** guterhalt. Vollnabenräder 19 oder 18 Zoll, Sporttank, 30er Dellorto mit Stutzen u. Zubehör, evtl. billige Vollnaben-Max zum Ausschachten. Leichtes kompl. Rohrrahmen-Fahrgestell mit Schwinge, Richter-Kabine für **LS 200** Steib. R. Kaufmann, 8 München 13, Hohenzollernstr. 76. 40 655

Verkaufe sportl. **NSU Max**, Bauj. 60, 27 000 km, blau, in sehr gutem Zustand, für DM 800.—. Walter Anselm, Altenheim, Krs. Kahl, Post 7601, Kirchstr. Nr. 8. 40 652

**Max-Motor** in einwandfreiem Zustand gesucht. Günter Holst, 2 Hamb. 22, Wandsbeker Stieg 29 c, Tel. unter 39 67 94. 40 775

Verkaufe **NSU Fox**, 4-Takt, DM 150.—, Telegabel DM 20.—, Hinterrad für Super-Fox DM 25.—, neue engl. Stoßdämpfer DM 60.— (neu DM 120.—). Mulsow, 2057 Geesthacht, Dösselbusch 32. 40 803

Suche: Sportl. **NSU Supermax**, ab Bauj. 1958, gut erhalten. Herbert Heckel, 8 München 5, Baaderstr. 45/III. 40 773

Verkaufe **NSU Supermax-Gespann**, Bauj. 1957, TÜV 12. 65, viele Gewußt wo, mit Steib LS 200, Spur 98 cm, Boot hydr. ged. Federb. Viele Ersatzl., Lichtmasch., getr. Ausp., div. Kleinigk., für DM 400.— bar. Besicht. jederzeit. Karl-Heinz Sutter, 4272 Kirchhellen, Hohe Heide 14. 40 770

**NSU Supermax**, kardinalrot, mit silbergrauer Gläser-Verkleid., 40 000 km gelaufen, vor 10 000 km generalüberholt, sehr guter Zustand, Dell'Orto-Vergaser, Gehring-Stoßdämpfer (vorn stufenlos verstellbar), für DM 800.— oder Gebot. Wegen Kauf größerer Maschine (übernehme evtl. Lieferung). Bernd Rateitschak, 1 Berlin 45, Lorenstr. 62, Tel. 77 27 42. 40 777

## PUCH

Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renngetriebebesätze.

Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager  
Puch-Generalvertretung L. Liedl,  
Regensburg-Graßling, Telef. 0 94 05 / 274. 40 606

**Steyr-Puch** von Kfz-Lehrl. für DM 130.— monatl. gesucht. Behrenroth, 219 Cuxhaven, Brahmstr. 78. 40 733

**Puch 250 SGS**, Bauj. 58, TÜV frei bis 1966, Motor u. Fahrgestell general- u. sportlichüberholt, in einwandfreiem Zustand, mit viel Chrom, zu verkaufen. Alu-Kotflügel, v. u. h. neu bereift, Zylinder höher verdichtet, ausgeschliffen u. neue Kolben, neue Kupplung, Burgess-Dämpfer, Schwingachse, neu gelagert, Dantes-Zusatzdämpfer, Sturzbugel, freilaufende Kette, Vergaser geändert. Alles zusammen mit Ersatzmotor u. größere Übersetzung vorn, nicht unter DM 500.— oder zu tauschen gesucht gegen einwandfreie, schnelle engl. 500- oder 600-Maschine mit Schwinge möglichst. Fred Freimark, 56 Wuppertal-Barmen, Sonnabendstr. 42 b. 40 731

125 ccm **MG Puch** um DM 180.— zu verkaufen oder tausche gegen **GS-Maschine**. Walter Ohnhäuser, 7126 Sersheim, Am Speichert. 40 660

## Anzeigenschluß

Heft 18 13.8.64

## RENNMASCHINEN

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. 40 624

**Rennfertige Rennmaschine 250 ccm Aermacchi**, in tadellosem Zustand, gegen Höchstpreis zu verkaufen. Besichtigungen können jeden Sonntag von 9-12 Uhr vorm. vorgenommen werden oder nach vorheriger telef. Absprache. Zuschriften erbeten an Peter Voss, 7254 Münchingen b. Stgt., Karlstr. 1, Tel. E. Schwarz 234. 40 748

Verkaufe **MV Agusta 125 ccm** von Willi Scheidthauer, mit Rennkombi Gr. 170. Borns Gerhard, 6619 Primstal, Tholegerstraße 61. 40 661

Kaufe **Honda PRODUKTIONS-RACER** mit Zubehör u. Ersatzteilen. Zuschriften unter M 4320 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 643

Verkaufe meine beiden **Werksrennmaschinen 125 ccm**, 5-Gang Lube, u. 250 ccm, 2-Zylinder, 5-Gang Lube. Martin Sicheneder, 8 München 67, Sundergastr. 152. 40 791

## ROYAL ENFIELD

Einwandfreie **Interceptor** gegen bar gesucht. Manfr. Scheffler, 23 Kiel-Wik, Holtenauer Str. 295. 40 632

## SEITENWAGEN

1 **LS 200** ölgebr. u. Max- oder Lux-Anschl. Günther Schmid, 823 Bad Reichenhall, Nonnerstr. 23 1/231. 40 724

**Steib S 350**, hydr. Bremse u. Bootsämpfung, Schwinge mit Federbein, Fanfaren, BMW-Rücklicht, völlig neu installiert, Verhandlungsbasis DM 200.—. Günter Holst, 2 Hamburg 22, Wandsb. Stieg 29 c, Telefon unter 39 67 94. 40 776

## TRIUMPH

### Triumph-Ersatzteillager

BDG 125, BDG 250  
Boss, Cornel, Contessa

Rudolf Baitinger, 7 Stuttgart 1,

Hauptstätter Str. 45, Anruf 24 57 12  
40 617

Verkaufe **Triumph Cornet**, Bauj. 53, zum Ausschachten mit Brief. Zuschriften unter M 4325 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 719

## 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  
40 598

**Triumph Trophy 650 ccm**, Ersatzteile, Avon-Verkleidung, preisgünstig. H. Wolf, 505 Wahn b. Köln, Frankfurter Str. 136. 40 750

Suche **Motor TR 5** oder **T 100**, 500 ccm. Hans Schmieder, 8941 Memmingerberg, Galgenbergweg 6. 40 675

## VERKLEIDUNGEN

Fordern Sie unseren **kostenlosen Katalog** mit der großen Auswahl an: C.M.I., Old Farm, Lamberhurst, Kent/Engl.



für **Kreidler - Zündapp** (Telegabel) komplett mit Befestigungsteilen  
DM 194.—

**Riska**

Bonn, Stiftsplatz

Ich biete an: das gesamte **Motobi-Programm**, Spezialkunststoffverkleidungen, Sportkoffel aus Kunststoff, 24-Liter-Sporttanks, Sportausrüstungen, Umbauten, Spezialanfertigungen für Ihre Maschine und nach wie vor sehr billige Gebrauchtteile, Motoren, kompl. Maschinen.  
**Fritz Alexander, Mardorf** (Steinhuder Meer) - 3057 Neustadt a. Rbge. Postf. Nr. 11!



## VESPA

Vespa 150/4, Bauj. 1959, ca. 12 000 km gelaufen, in neu überholtem Zustand, an Liebhaber wegen Badeunfall unseres Sohnes zum Festpreis von DM 600.— zu verkaufen. August Westrich, 4434 Ochtrup i. Westf., Laurenzstr. 71. 40 635

## VETERANEN

15 Stück Motorräder Jahrg. 1920 bis 1931 und Autos, am meisten Ford A, 1930, sind zu verkaufen. Ernst Hansen, Tapdrup pr. Viborg, Danmark. 40 785

## VICTORIA

### Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart, Hauptstätter Straße 45 Fernruf 245712. Stützpunkt der Zweirad Union AG. 40 616

V 35-Motor, guterhalten gesucht. Eilangebot mit Zustandsangabe u. Preis an H. Schneider, 7115 Kupferzell, Kirchgasse 11. 40 743



Verkaufe sportl. Avanti 3-Gang, Fußschaltung, ca. 75 km/h, 13 000 km, ganz neu überh. Motor, Führerschein 5. Ia Zustand. Verhandlungsbasis DM 380.—. Herbert Klein, 695 Offenbach a. M., Mittelseestr. 27. 40 792

## VINCENT

Black Shadow, Bauj. 55, Bestzustand, Verkleidung, DM 3600.—. Motorrad-Verworner. 40 625

## VERSCHIEDENE

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

BMW R 27, Bauj. 61, 18 000 km, Lederkombi, Stiefel, 2 Helme, zus. DM 1500.—. Maxi 175 ccm zum Ausschlichten DM 300.—. Neuer Motor. Franz Fass, 672 Speyer, Eibenweg 3. 40 627

Kreidler Florett „S“ oder Hercules K 50, in gutem Zustand, zu kaufen gesucht. Biete DM 400.— bis 500.—. Walter Weiß, 7951 Dettingen. 40 732

Verkaufe alle Teile v. 400 ccm Imperator u. von BSA 500 ccm A 7. H. Hellwig, 466 Gelsenkirchen-Horst, Johannastraße 15. 40 696

Suche schnelle, schwere Maschine in gutem Zustand. Angeb. an Mugler, 8772 Markt-Heidenfeld, Luitpoldstr. 2 a, Telefon 558. 40 720

Verkaufe wegen Aufgabe des Rennsports AJS 7 R u. NSU Sportmax, Preisidee je DM 1400.—, sowie meine Trainings-Norton 99 und DKW 175 SS gegen Gebot. Dieter Finke, 788 Säkingen, Uhlandstraße 23. 40 703

Verkaufe Triumph 110, 649 ccm, 40 PS, mit fabrikneuer Maschine, Verhandlungsbasis DM 1200.—. Maschine bzw. Motorrad bestens gepflegt. Verkaufte BMW R 51/III, generalüberholt, 6000 km, gegen Höchstgebot. Hans Hentrup, 4102 Homberg, Moerser Straße 294. 40 645

Suche Motorrad bis 175 ccm (Hercules K 102, Honda, Motobi o. ä.). Zuschriften an Eberhard Gläser, 7301 Aichschieß, Rechbergweg 35. 40 790

Verkaufe Adler MB 250, TÜV 1966; 1 Rahmen 250 mit Tank u. Motor für DM 500.—. 1 Norton-Motor 500 ccm, 32 PS, mit Magnetzündung u. Vergaser, DM 200.—. Franz Schmandt, 52 Siegburg, Wellenstr. 28. 40 779

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

## ZÜNDAPP

**ZÜNDAPP**  
Fahrzeugverkauf u. Reparatur:  
Zündapp-Spezial-Vertrieb  
Schad, Frankfurt a. M., Rheinstr. 9, Tel. 725261

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



Motorräder Mop. Ersatzl. Spez. 601-T  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
40 599

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 40 605

KS 601 mit gebr. TR 500 (Res.-Rad), sehr gepflegt, mit vielen Ersatzteilen günstig zu verk. H. Zaleike, 605 Offenbach-Bürgel, Bürgerplatz 3. 40 745

Suche für KS 601 einwandfreien Motor, Hoske-Tank, Sturzbügel, Soloübersetzung 8:39 Z, Lederhose 182 cm, Bw. 84 cm, Tankrucksack. S. Losert, 8961 Wilpoldsried, Kemptener Straße 3. 46 738

Gegen Gebot verkaufe: Zündapp 175 S Motor, Bauj. 60, 1 Satz Räder, 95% bereift, Unfall-Rahmen u. Gabel mit Brief. Scheel, 7841 Niederweiler. 40 717

## 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

**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

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

**Motorradverwertung Nettessheim**  
Flensburg, Husumer Straße 75 — Tel. 20 44

## 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, straße 7. 40 604

## 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

Sechsganggetriebesatz für Serienmotorräder wie Norton Dominator 88, 650 SS DM 830.—, Umbaudauer ca 1 Tag. Sechsganggetriebesatz für Rennmaschinen wie Norton Manx 30/40, AJS 7 R, Matchless G 50, DM 1240.—, Umbaudauer ca 2 Tage. Siehe Motorrad Nr. 5/62 und 18/63.

## SPORTTANKS

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

## STURZHELME

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

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

AGV normal und Jet  
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Renn- und Straßensturzhelme, alle Ausführungen. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 40 602

## Die Ideal-Linie!

— im Stil der neuen Zeit —



## Gläser-Sportverkleidungen

3387 Vienenburg-Goslar/Harz

Perfektion in Wirkung und Ansicht

— überragende Fahreigenschaften — zeitlos schöne Form —

superleicht und elegant

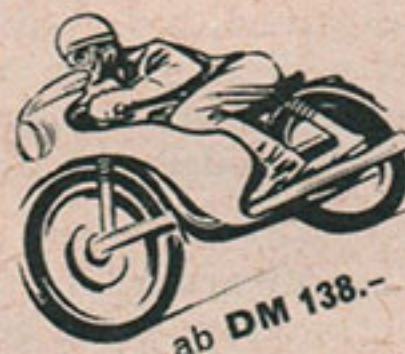
— weltbekannt —

IHR FAHRT DAMIT:



in allen Größen

schöner schneller  
sicherer billiger



ab DM 138.—

Für jeden Maschinentyp passend.

## MONTEURANZÜGE

ital. blau, Motor-Rauscher

## 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. 40 603

alle Fospaic-Typen  
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

## RENNDOPPELBREMSEN

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





... ganz winter uns

### „With the song their hearts“

Zur IFMA 1964 in Köln (vom 16. bis 20. 9.) wird es erstmals in der Geschichte der deutschen Motorrad-Ausstellungen einen großen Stand für die meisten der großen englischen Maschinen geben, der von der britischen Motorrad-Industrie direkt beschickt wird. Es stellt hier also nicht irgendein Importeur aus, sondern die Motorradfabriken kommen *direkt* zu uns herüber, vertreten durch ihren Verband in Coventry.

Schon die ganze Art und Weise, wie diese Aktion von drüben vorbereitet wird, läßt uns aufhorchen: Man richtet zum Beispiel auf diesem Stand eine Sprechcke für deutsche Motorradfahrer ein, die sich über ihre englischen Maschinen informieren wollen, oder aber die spezielle technische Fragen über englische Motorräder im besonderen haben. Das ganze Standpersonal setzt sich aus besonders kundigen Leuten, die selbst Motorrad fahren, zusammen. Man hat sogar lange hier bei uns in der Bundesrepublik nach einem Dolmetscher gesucht, der auch selbst Motorradfahrer ist und sich in englischen Maschinen auskennt. Man fand ihn in der Person des auch uns nicht ganz unbekannt Harry Wolters, der ausgezeichnet Englisch spricht und durch seinen Aufenthalt in England auch mit entsprechenden Fach- und Jargon-Ausdrücken vertraut ist. Außerdem hat er selbst handwerkliche und fahrerische Kenntnisse von englischen Maschinen. Die Direktoren der Fabriken, die auf diesem Stand ausstellen, werden mit Motorrädern nach Köln fahren — also mit den Fahrzeugen, die sie selbst herstellen. Darunter ist auch der uns von seinen vielen Rekordjagden gut bekannte Verkaufsdirektor von Velocette, Bertie Goodman.

Ausgeheckt hat das Ganze auch wieder ein Motorradfahrer: David Cooper vom englischen Motorrad-Industrieverband. Er schrieb mir, daß er wüßte, was die Motorradfahrer in der Bundesrepublik von der englischen Motorrad-Industrie heutzutage erwarten. Da er nun schon mehrfach mit seinem BSA-Gespann beim Elefanten-Treffen, auf Reisen in Deutschland und auch in England mit deutschen Motorradfahrern zusammen war, und da er einer ist, der Augen und Ohren offen hält, so dürfte auch die Kölner Ausstellung wieder zu einem 1:0 für England werden.

*Klacks*

### Angst vor der eigenen Courage, oder — — — ?

In unserem Heft 4/1964 waren die Termine für die diesjährige Sportsaison angegeben. Wir haben diese Termine natürlich der entsprechenden OMK-Mitteilung entnommen, die dafür ja maßgeblich ist. Von uns aus hatten wir aber einzelne Veranstaltungen besonders herausgestellt, die wir entweder für besonders interessant hielten, oder die Meisterschaftsläufe waren.

Zu den Interessanten gehörte auch die Veteranenralley in Sindelfingen. Der dortige Club hatte sich schon im vorigen Jahre stark gemacht: Wir werden eine Rallye aufziehen, mit der auch endlich „das MOTORRAD“ zufrieden ist. Nun ja. Wir hatten dann im Laufe der letzten Wochen schon festgelegt, wer von uns diese Rallye besuchen sollte und freuten uns im übrigen auf eine weitere Veranstaltung für Veteranen in Deutschland.

Man soll sich nicht freuen. In der Woche vor der Rallye bekamen wir Anrufe von einigen Lesern, ob denn die Rallye auch nun wirklich zum vorgesehenen Termin stattfinden werde, man habe bisher auf Anforderung noch keine Ausschreibung bekommen. Wir klemmten uns ans Telefon. Wir schickten ein Telegramm mit der Bitte um die Ausschreibung. Als dann die Ausschreibung kam, fanden wir darin nirgends das Wort „Motorrad“, sondern immer nur „Automobilralley“.

Ein Telefongespräch mit dem Fahrtleiter in Sindelfingen brachte folgendes Ergebnis: „Ja wisset se, mir hent so viele Autonennungen kriegt, da hent mir dui Motorrädle oifach geschtriche. Mir hent dees aber der OMK scho mitteilt.“ Schade, damit waren wieder viele Hoffnungen ins Wasser gefallen. Der Fahrtleiter, der die Motorradralley veranstalten wollte, war bei der diesjährigen Vorstandswahl anscheinend nicht wiedergewählt worden, der neue Fahrtleiter machte auf neuen Wegen weiter. Mittlerweile erreichten uns Briefe von Lesern, die schon Geld zur Vorbereitung für

die Fahrt ausgegeben hatten. Sie wollen sich die Unkosten ersetzen lassen. Die Frage ist nur: von wem?

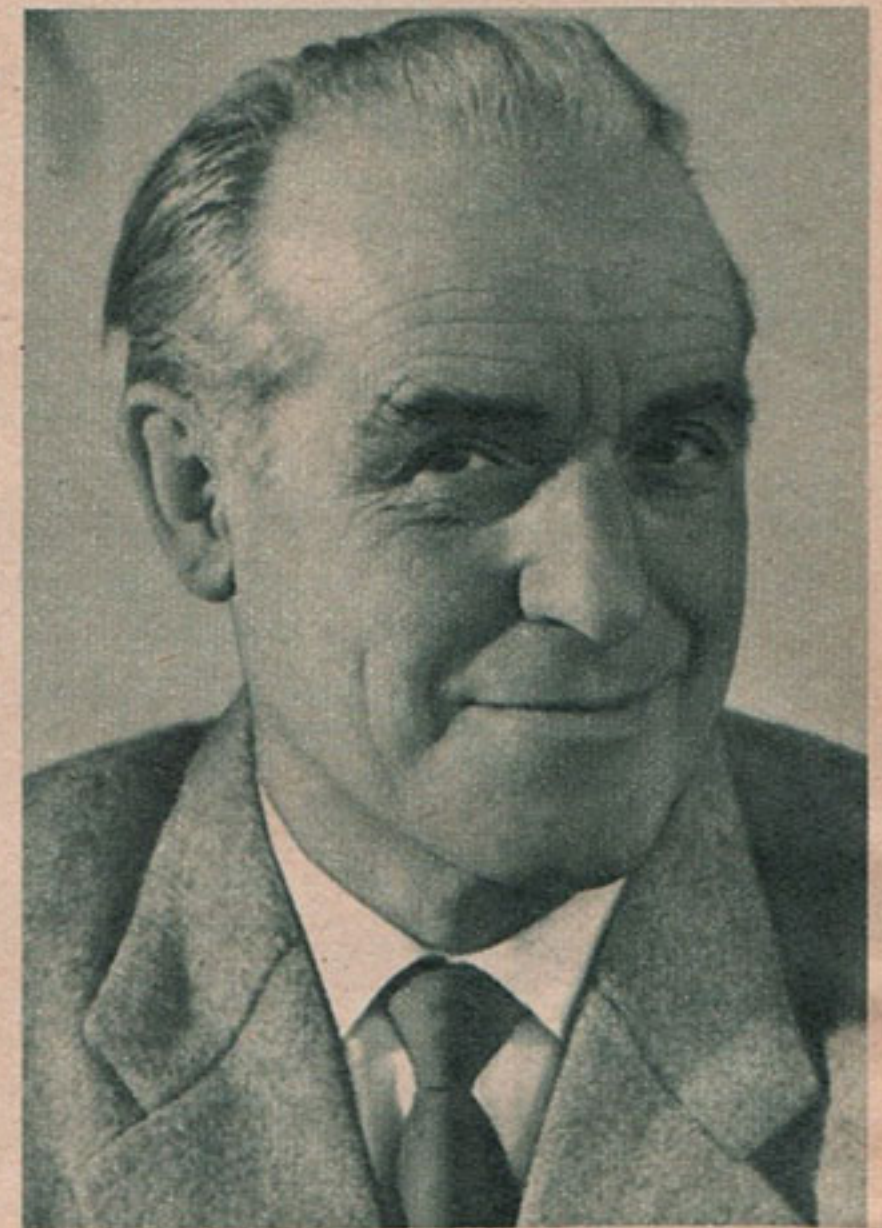
Jetzt bekamen wir auch die neueste OMK-Mitteilung: Die Prüfungsfahrt Solitude, auch eine der interessanten Veranstaltungen, die wir besonders hervorgehoben hatten, fällt aus. Man könnte heulen, das war eine der wenigen Fahrten, die für die Jugend, die Anfänger in unserem Sport, so sehr nützlich waren. Eine der wenigen reinen Straßenveranstaltungen, zu der man noch keine Spezialmaschine brauchte. Wo soll denn nur der Nachwuchs der Straßenfahrer lernen? Wo soll er sich auf richtige Rennen vorbereiten?

*Mi.*

### Franz Ischinger 60 Jahre

Am 5. August wird wieder einer aus der alten Garde des Motorrades 60 Jahre alt: Franz Ischinger, derzeit Vorstandsmitglied und Technischer Direktor der Nürnberger Zweirad-Union AG.

Franz Ischingers Berufsweg begann dort, wo es nach Benzin roch und wo Motoren auf dem Prüfstand liefen: bei Martin Stoll in München, der damals mit dem Boxer-Motor für Victoria beschäftigt war und auf dessen Spuren er dann auch nach abgeschlossenem Studium als Versuchsingenieur zu den Deutschen Werken nach Spandau (D-Rad) kam. Auf dem Spandauer Springbock bzw.



auf dem, was später daraus wurde, holte er sich seine ersten sportlichen Lorbeeren — und von da ab erschien es ihm immer richtig, seine schöpferische und leitende Tätigkeit in der Motorradindustrie durch eigene Fahrpraxis zu untermauern. Auch in jener Zeit, als er noch in Zschopau die DKW-Geländesportabteilung unter sich hatte und mit der von ihm entworfenen Ladeumpen-Geländemaschine (die es als 250er Ein- und 350er bzw. 500er Zweizylinder gab) an schweren und schwersten Geländewettbewerben, zusammen mit Kirchberg und Keitel, teilnahm — selbstverständlich auch an der Sechstagesfahrt. 1938 ging er in die Rennwagenabteilung der Auto Union nach Zwickau, nach dem Krieg arbeitete er im Turbotriebwerkbau außerhalb der Grenzen seiner Heimat — um in dem Augenblick, als man in Ingolstadt mit der RT 125 die Motorradproduktion wieder aufnahm, die Fertigungsleitung zu übernehmen. Er hat den Wiederaufbau des DKW-Motorrades miterlebt und erarbeitet — und auch die Abgabe dieses Fertigungszweiges der Auto Union nach Nürnberg. Wenn dort heute bei der Zweirad-Union in manchem noch die DKW-Tradition durchschimmert — dann vornehmlich, weil man sich Franz Ischinger seinerzeit als Technischen Direktor gleich mit nach Nürnberg nahm.

Der Franzl Ischinger ist Münchner reinsten Wassers — und er ist auch heute der gleiche feine Kerl wie in jenen Jahren, als er sich noch ausschließlich um Motorräder kümmern konnte. Bezeichnend für ihn: als wir vor einiger Zeit zufällig auf seinen Sechzigsten zu sprechen kamen, da meinte er nur, wir sollten uns nicht einbilden, ihn da etwa im Kreis sektschlürfender Gratulanten in seinem Direktionszimmer zu finden; an diesem Tag werde ihn überhaupt niemand finden — denn da sei er irgendwo hoch droben — dort, wo er im Sommer wie im Winter am liebsten ist — in seinen Bergen.

Wir wünschen ihm, daß er noch oft, oft dort sein kann! Und wir wünschen, er könnte eines Tages wieder irgendwo mit dabei sein, wo richtige Motorräder gebaut werden.

*S. R.*

### Flughafenrennen Neubiberg verlegt!

Das ADAC-Flughafenrennen in München-Neubiberg findet nicht, wie ursprünglich vorgesehen, am 26. Juli statt, sondern wurde auf den 16. August verlegt. Außer für verschiedene Wagenklassen ist das Rennen in diesem Jahr nur für Solo-Motorräder der Klassen 125 bis 500 ccm ausgeschrieben. Eine Runde ist 4 km lang, alle Rennen gehen über 13 Runden = 52 km.

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: Oberg. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus, Redaktionsassistent Hans-Joachim Mai. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbbruck, Albbbruck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung 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: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompakt): 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“





## TAUSCH



Tausche Honda CB 72 mit Rennsitzbank u. Lenkerstummel, 5000 km gelaufen, gegen R 69 S BMW oder Honda CB 77, nur in best. Zustand und nicht über 10 000 km gelaufen, mit Wertausgleich ca. DM 500.— bis DM 600.—  
Angebote an Eberhard Heinzl, 287 Delmenhorst, Vogelsangstr. 44. 40 667

Tausche KS 600 mit Sp.-Kurbelwelle, Sp.-Nockenwelle, gegen BMW 51/III zum Ausschlichten, Zylinderköpfe u. Auspuffanlage müssen in Ordnung sein. Heinrich Loos, 56 Wuppertal, Rathenastr. 25. 40 810

Tausche VW gegen KS 601-Gespann. Näheres: Wolfgang Suchfort, 519 Stolberg, Rhenaniastr. 5. 40 788

## ZUBEHÖR

ZUBEHÖR Katalog anfordern  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
40 600



## Schalldämpfer Felgen

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

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

Felgen: 21", 19", 18", 16" für fast alle Motorräder, besonders preiswert. 16" Chromfelgen 2.15 B für BMW-Gespanne. Verchromung aller Motorradteile. Rückgaberecht bei Nichtgefallen garantiert. 40 747

## VERSCHIEDENES

Wegen Betriebsurlaub ist mein Geschäft vom 10. bis 31. August 1964

## geschlossen

und wünsche meiner verehrten Kundschaft einen erholsamen Urlaub.

K. Witzemann, Karlsruhe

## Spezial-Zweirad-Versicherungsbüro

Jahresbeiträge für Krafträder:

bis 50 ccm	64,— DM
bis 100 ccm	24,— DM
bis 175 ccm	54,— DM
bis 250 ccm	70,— DM
bis 475 ccm	161,— DM
über 475 ccm	214,— DM

Deckungssummen:

500 000 DM  
für Personenschäden  
100 000 DM  
für Sachschäden

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

Alle Sach- u. Lebensversicherungen durch Ihren Spezialisten:

**HANS EHLERT**

Generalagentur der LHU

7073 Lorch / Württemberg

Adalbert-Stifter-Str. 6, Tel. (07172) 6032 und 579 · Arbeitsgebiet Baden-Württemberg, Rhein-Pfalz, Rhein-Hessen, Saarland und Hessen bis zur Mainlinie.

Vom 14. 8. bis 1. 9. 1964 ist mein Geschäft wegen

## Betriebsurlaub

geschlossen.

FRITZ BENZINGER, NIENBURG

## Das spannende Buch von der Sechstagesfahrt

Robert Poensgen:

„GEROLL, MOTOREN, FEINE KERLE“ erscheint Anfang September im Selbstverlag des Verfassers. Über 200 Seiten Text und umfassende Tabellen, 100 prächtige Fotos! — Alle Sechstagesfahrten nach dem Krieg ausführlich geschildert. Ergebnisse bis zurück ins Jahr 1925. Preis DM 9.80 + Spesen. Auflage begrenzt, daher sofort vorbestellen! Im Buchhandel nicht erhältlich! Bei Vorauszahlung bis 15. 8. ermäßigter Preis nur DM 8.— inkl. Versand.

Schreiben Sie gleich an: Robert Poensgen, 8937 Bad Wörishofen, Postfach 375. Vorauszahlungen auf Konto 2251 Volksbank Bad Wörishofen oder Postscheckkonto München 936 01.

## Eine Fundgrube

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

Suche Renn- oder Tourenkombi (möglichst Harr), Größe ca. 180 cm. Erbitten Zuschr. unter M 4323 A an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 691

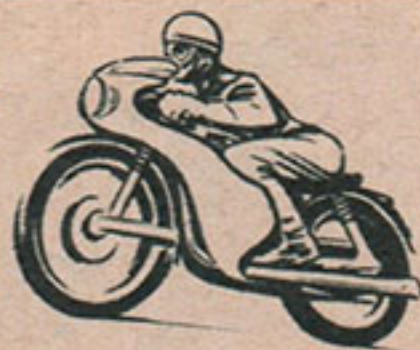
Indian-Fahrer und Besitzer bitte melden (Adresse) zwecks Gedanken- und Ersatzteil-Austausch. Auch Firmen, die noch Ersatzteile haben. H. Rieke, 5 Köln 1, Zülpicher-Wall 1. 40 709

1 Lederhose, schwarz, eng nach Maß, innen Seide, 1 Lederjacke, schwarz, ohne Kragen, 1 Jethelm Kangol mit Acres-Brille, 1 Paar Stiefel, Gr. 41, kurz, zu verkaufen. Größe von 1,70—1,75 m passend, schlank, auch für Dame. Zusammen DM 250.—. Fred Freimark, 56 Wuppertal-Barmen, Sonnabendstraße 42 b. 40 731

Suche Barbouranzug ohne Lederkombi (Gr. 165—170) und Tankrucksack. Walter Voß, 89 Augsburg, Haunstetter Str. 153 a. 40 633

... immer mehr entscheiden:

## Gläser-sportverkleiden!



Wasserwirbelbremse, Bauart Junkers, generalüberholt, z. Leistungsmessung von Motoren im Bereich von 2—120 PS für DM 1600.— zu verk. Kurt Meier, 68 Mannheim, Schwarzwaldstr. 67. 40 665

Barbour-Anzug, im intern. Motorsport erprobt. Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 40 601

Billig u. schnell! Neuwickeln von Elektromotoren aller Größen und Typen. Manfred Konrad, 6685 Schiffweiler, Hohlstraße 11. 40 692

Verkaufe:

1 kompl. Horex Regina-Motor, 350 ccm, 18 PS, Leichtmetallkopf, DM 60.—  
1 DKW-Motor RT 250, 3-Gang, ohne Lichtmaschine, DM 20.—  
1 DKW-Motor RT 200, 3-Gang, ohne Lichtmaschine, DM 20.—  
1 kompl. guten 200 ccm Rollermotor Ilo M 200 V, DM 40.—  
1 kompl. gute Kardanwelle von BMW R 25/III, DM 30.—  
1 Telegabel von DKW RT 250, DM 10.—  
Zu erreichen: jeden Sonntag bis Mittag. Werner Stielow, 3163 Sehnde/Burgdorf, An der Zentrale 1. 40 650

Kompl. Lederausrüstung oder Kombi gesucht, Größe 1,90 schlank. Eilt. Zuschr. unter M 4327 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 40 728

Welcher junge Motorradsportler mit schwerer Maschine sucht Sozium für Urlaubsfahrt ab 10. August und Wochenendfahrten. Kostenbeteiligung. Raum München. Zuschriften unter M 4326 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 727

An jüngeren Kfz.-Meister zu verpachten

neuerbaute Tankstelle mit Wasch- und Kundendiensthalle an Bundesstraße im mittleren Schwarzwald.  
B M W - Vertretung.  
Anfragen erbeten unter M 4319 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 641

Techniker, 26 J., mit Imperator-Gesp., sucht möbl. Zimmer bei Motorradfreund in Butzbach ab sofort. G. Lehoczy, 61 Darmstadt, Martinstr. 41, b. Zalan. 40 628

Suche Motorradfahrer mit schwerer Maschine als Sozium-Mitfahrer für Freizeit und Wochenend. Lederzeug vorhanden. Unkostenbeteiligung geht klar. Mögl. Raum Düsseldorf-Köln-Bonn. Zuschriften unter M 4317 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 629

## DICO-NACHRICHTEN NR. 7

Sehr geehrter Dico-Kunde!

Damit Sie über unsere Reklame nicht anfangen zu weinen, diesmal ein Rätsel:

Es verkauft ein Mann für DM 20.— eine Eule,  
dafür kauft er sich:  
für DM 19.50 Vogelfutter  
" " 0.20 2 Zigaretten á 0.10 mit Mundstück ohne Filter  
" " 0.30 einen Fahrschein der Linie 3  
nach zwei Stationen schmeißt ihn der Schaffner raus: Warum?

Anfragen an unseren Rätselspezialisten: E. A. Kahl,  
6056 Heusenstamm  
Lessingstraße 46

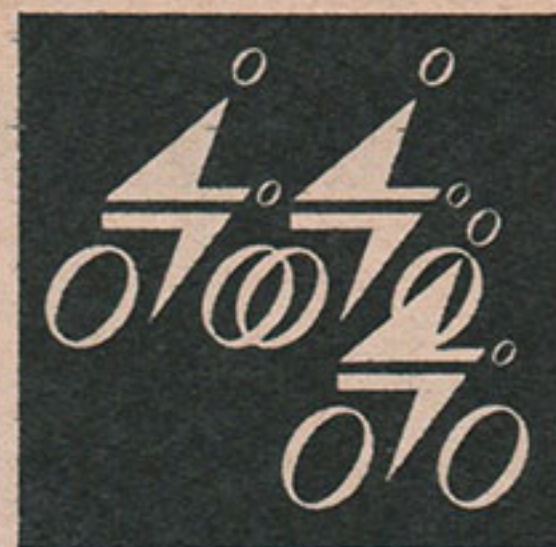
Freundliche Grüße  
Ihre Firma



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

Betriebsferien vom 27. Juli - 8. August

## IFMA KÖLN



16.-20.9.64

Motorsportler, 27 Jahre, 170 gr., mit 500er BMW, sucht gleichgesinntes Mädchen zw. gemeinsamen Wochenendfahrten kennenzulernen, Raum Würzburg. Zuschr. unter M 4328 an „das MOTORRAD“ 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 756

Suche Motorradfahrer mit schwerer Maschine als Soziumsfahrer für gemeinsame Fahrten. Unkostenbeteiligung selbstverständlich. Raum Hamburg oder nördl. Nieders. Zuschriften an L. Lührs, 2 Hamburg, Hauptbahnhof, postlagernd. 40 690

1. ADAC Trial Schiffweiler am 23. August 1964 des MSC Schiffweiler, Saar, für Serien- u. Spezial-Motorräder u. Roller aller Klassen. Kein Ausweis erforderlich. Ausschreibung von: Manfred Konrad, 6685 Schiffweiler-Saar, Hohlstr. 11. 40 767

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

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

Motorradfreund sucht ein begeistertes Mädchen bis 20 Jahre, das an Motorradfahren interessiert ist, für eine Woche Zelten am Bodensee. Aus dem Raum Süddeutschland. Zuschriften unter M 4306 A an das „MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 524

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

Lederstiefelhose günstig zu kaufen gesucht, Gr. 177 cm, Bund ca. 85 cm. Angebote unter M 4296 an „das MOTORRAD“, 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, Postfach 1042. 40 512

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

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

## UNTERRICHT und AUSBILDUNG

### Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

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

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



A vintage motorcycle is shown from a front-three-quarter perspective. The speedometer is prominent at the top left, with a needle pointing to approximately 20. The motorcycle features a large, rounded fuel tank with a leather strap across it. The engine is visible below the tank, and the front wheel with a wire-spoke rim is on the right. The background is a blurred indoor setting.

**DAS MOTORRAD**