

DAS MOTORRAD

E 4973 D

Großer Preis der Tschechoslowakei

Reformbedürftiger Geländesport

Neue Suzuki 250 ccm

Speedway-WM

Tolle Vincent

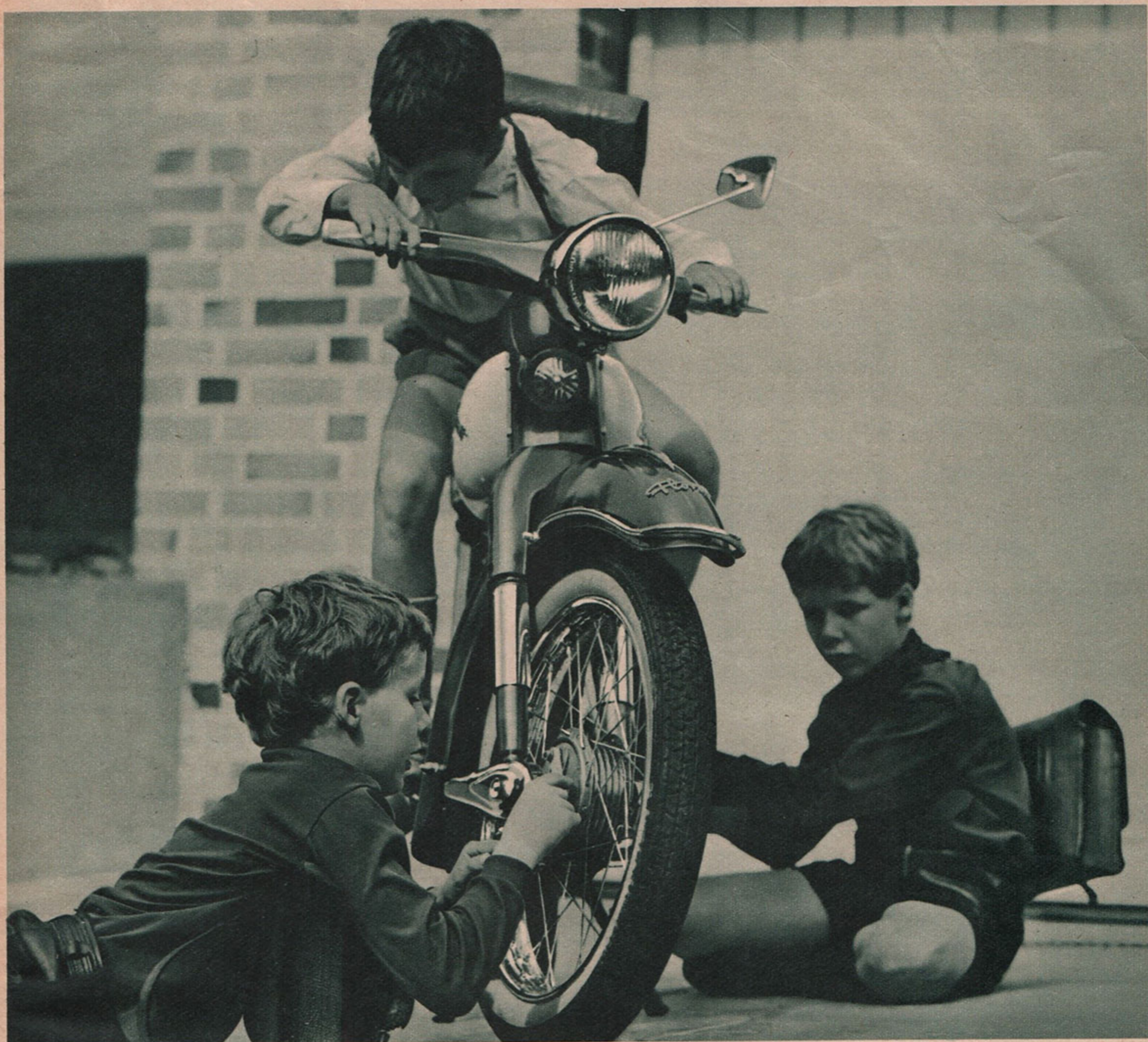


Schlosserei am Straßenrand

18

DM 1.20 • 47. Jahrgang • 28. August 1965

Österreich S. 8.80 / Niederlande Hfl. 1.50 / Schweden Skr. 2.35 inkl. oms.
Dänemark dKr. 3.50 / Schweiz Fr. 1.40 / US \$ -.50 Printed in Germany



Techniker unter sich

Diese Dreikäsehochs machen gerade Bekanntheit mit der Technik.

Genauer gesagt: mit der Kreidler-FLORETT.

Ein lohnenderes Studienobjekt hätten sie kaum finden können. Denn bei der Kreidler-FLORETT ist alles übersichtlich und leicht zugänglich angeordnet.

Da ist zum Beispiel der 50-ccm-Motor.

Seine 5,2 PS schaffen über 80 km/h. Er ist so eingebaut, daß ihn diese Bengels nach der Montageanleitung leicht ein- und ausbauen würden – wenn sie schon lesen könnten.

Und da ist die Vorderrad-Langschwinge.

Sie hat Doppelrohr-Stoßdämpfer mit besonderem Ölausgleichsraum (Zweikammer-System). Wie es sonst nur im Geländesport üblich ist. Sie spricht sofort weich an und „taucht“ selbst bei scharfem und hartem Bremsen nicht.

Diese Jungens können das Schönste an der Kreidler-FLORETT leider noch nicht feststellen. Erst wenn sie 16 Jahre alt sind und den Führerschein 4 oder 5 haben. Dann werden sie merken, wieviel Freude es macht, sich den frischen Fahrtwind um die Nase wehen zu lassen.

Denn: FLORETT fahren ist einfach chic!

Wenn Sie mehr über die Kreidler Florett Modelle wissen möchten, kleben Sie bitte diesen Gutschein auf eine mit Ihrem Absender versehene Postkarte. Senden Sie ihn bitte an uns:

Gutschein M 8

Kreidler Fahrzeugbau, 7014 Kornwestheim



KREIDLER FAHRZEUGBAU 7014 KORNWESTHEIM

INHALT

Reformbedürftiger Geländesport . . .	541
Großer Preis der Tschechoslowakei	542
Windsbraut aus dem schwarzen Walde . . .	547
Schlosserei am Straßenrand (3) . . .	550
Freiburger Bergpreis	552
Neue Suzuki 250 Sechsgang	554
Grundschule der Motorradtechnik (17)	556
Speedway Mannschafts-Weltmeisterschaft: 3. Vorlauf in Olching	558
Gewußt wo	560
Reden wir vom Sport	561
„So 'ne Mutti möcht' ich auch", 15 Jahre WIMA	562
Ganz unter uns	568

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1,20

Titelbild:

Sieben Weltmeisterschaftsläufe der Halbliterklasse waren bis zum Großen Preis der Tschechoslowakei einschließlich ausgefahren worden — alle sieben gewann Mike Hailwood. Er wurde damit auf der MV Agusta zum vierten Male hintereinander Weltmeister der großen Soloklasse — in diesem Jahr gegen Agostini als wirklich ernstem Rivalen.

Foto V. Rauch

Reformbedürftiger Geländesport

Mit dem letzten Lauf in Rodheim-Bieber am 8. August (über den wir im nächsten Heft im einzelnen berichten) kam die Deutsche Geländemeisterschaft 1965 zum Abschluß. Diese letzte Veranstaltung war — vom DMV — hervorragend organisiert — und doch endete auch sie wieder mit einem Mißklang. Wohl, damit noch ein letztes Mal in diesem Jahr daran erinnert würde, wie viele Mißlichkeiten es auch heuer wieder ausgerechnet in dieser speziellen Art des Motorradsports bei uns gab. Tatsächlich gibt es in keiner anderen Disziplin unseres Sports während und unmittelbar nach der Veranstaltung soviel unerfreulichen Stunk, müssen wir im Anschluß an unsere Berichte eine so umfangreiche, meist ebenso unerfreuliche Korrespondenz führen wie eben im Geländesport.

Fragt man nach dem Warum, so ist die Antwort nicht schwer: Grundsätzlich ist einiges faul und falsch in dieser Sportart für Motorradfahrer, die weitaus die schönste, interessanteste und für die Serienentwicklung nützlichste sein könnte. Wie sagte doch neulich einer: „Wie schön ist das doch beim Motorrad-Rennen: da ist der, der als erster ankommt, der Sieger, der Nächste ist der Zweite — und so fort. Und wer nicht ankommt, hat halt Pech gehabt und mußte ausscheiden. Werden dann die Strohbälle fortgeräumt, ist das Rennen gelaufen — und kaum je gibt es eine Diskussion darüber, ob der Erste auch wirklich zu Recht der Sieger war. Im Geländesport dagegen ist's anders. Da beginnen die Mogeleyen, wenn nicht vorher, dann spätestens bei der Abnahme, dann wird, wenn notwendig, während des ganzen Wettbewerbs gemanagt und geschoben — aber der eigentliche Kampf und Streit kommt erst in der Zeit zwischen Zieldurchfahrt und Siegerehrung, um sich u. U. noch tage- und wochenlang fortzusetzen.“ Eine harte Kritik — aber leider trifft sie gar nicht so selten den Nagel auf den Kopf.

Die Leidtragenden sind alle die, die in ehrlicher sportlicher Begeisterung ihre und ihrer Maschinen Leistungen in einem solchen Wettbewerb messen wollen, die sich bemühen, in allen Punkten reglementgetreu zu bleiben und die so nur zu oft erst zu wiederholten Malen ihre Chancen und schließlich die Lust am ganzen Geländesport verlieren.

Im Rennsport hat sich das Maschinenmaterial mehr und mehr vom Serienstand entfernt. Aber im Geländesport bahnt sich Ähnliches an. Auch hier kann man in vielen Fällen beim besten Willen nicht mehr davon reden, daß — wie es ja eigentlich der Sinn des Geländesports wäre — modifizierte Straßenmaschinen zum Einsatz gebracht werden. Nicht zuletzt im Hinblick auf das Gewicht der Geländesonderprüfung, also des oft entscheidenden abschließenden Moto Cross-Rennens, bekamen die Geländemaschinen, die mit wirklichen Erfolgsaussichten in die Meisterschafts-Wettbewerbe geschickt wurden, mehr und mehr Rennmaschinen-Charakter: nervöse, extrem hochgezüchtete Motoren mit schmalen Leistungsband und zwangsläufig immer zahlreicher werdenden Gangstufen im Getriebe, dazu immer weitergetriebene Erleichterungen an den Fahrwerken.

Sind nun aber bei einer Rennmaschine Hochzüchtung und Leichtbau zu weit getrieben, so daß es Defekte gibt — dann ist das ein Pech, welches mit Ausfall bezahlt wird. Kein Wunder, daß sich jeder, der eine solche Maschine fürs Rennen herrichtet, davor hütet, die Grenze zwischen Maximalleistung und Überbeanspruchung zu überschreiten. Denn wenn's passiert ist, ist's passiert — Tausende sehen zu, wie die defekte Maschine liegenbleibt.

Im Geländesport ist's anders. Da sind die Fahrer nicht unausgesetzt unter Beobachtung. Und damit sie, falls was entzweigt, nicht auf den Gedanken kommen, das defekte Teil mit Hilfe guter Freunde an sorgsam vorbereitetem Platz auszuwechseln, plombiert man die wichtigsten Teile von Motor und Fahrwerk. Mit Farbklebsen, Drahtschlaufen.

Nur weiß heute jeder Zehnjährige an der Strecke, daß diese ganze Plombiererei für die Katz ist. Daß es nur eine Frage einer gut eingespielten Organisation ist, schadhafte Teile trotz aller Kennzeichnungen auszuwechseln — so auszuwechseln, daß bei der Schlußkontrolle doch tatsächlich alle Kennzeichen vorhanden, alle Plomben unverletzt sind! Und nicht nur Teile kann man auf solche Art auswechseln — nicht erst einmal waren es ganze Maschinen, die vorübergehend oder endgültig aus dem Wettbewerb verschwanden und durch andere — einwandfrei plombierte — ersetzt wurden.

Was dagegen zu tun ist? Kaum etwas von außen her, mit perfekteren Kennzeichnungen oder mit drakonischen Strafandrohungen. Hier muß ein grundsätzlicher Wandel von innen heraus geschaffen werden, wenn nicht über kurz oder lang der Geländesport derzeitiger Prägung seinen sportlichen Anreiz und Wert — und darüber hinaus seinen Wert als glaubwürdiger Werbeträger verloren haben soll.

Wir werden keine Besserung des jetzigen Zustands, vielmehr eine immer weitere Verschlechterung bekommen, Protestiererei und Streiterei werden nicht geringer werden, das oft geradezu vergiftete Klima wird sich nicht klären, wenn es nicht gelingt, den ganzen Geländesport von innen heraus sauberer zu machen. Solange es nicht auch für den letzten Fahrer und den letzten Betreuer eine Selbstverständlichkeit ist, sich hinsichtlich der Teileauswechslung an das Reglement zu halten, wird es im Geländesport weiter abwärtsgehen. Die Industrie mit ihrem ins Gelände getragenen Konkurrenzkampf sei schuld daran, daß es soweit gekommen sei, und an ihr und ihrem Konkurrenzstreben würde jedwede „Selbstverpflichtung“ scheitern? Es wäre gewiß zu einfach, „die Industrie“ hier zum ausschließlichen Sündenbock zu machen. Schließlich beteiligt sie sich am Sport ja, weil sie mit den Erfolgen die Qualität ihrer Wettbewerbsmaschinen wie die ihrer Serienerzeugnisse gleichermaßen belegen will. Ob ihre Erfolgspropaganda aber ankommt, hängt wesentlich davon ab, ob die Angesprochenen zu den Werbeaussagen Vertrauen haben. Wer also könnte auf die Dauer ein größeres Interesse an einem saubereren Sport haben als die Industrie?

Die Frage Industriesport—Privatfahnersport ist gewiß ein Problem — es wird wohl auch nie zu aller Zufriedenheit gelöst werden können. Aber was die innere Sauberkeit des Geländesports angeht, da müßte man annehmen, daß die Industrie jedem vernünftigen Vorschlag beistimmt, der geeignet ist, dunkle Machenschaften zu verbannen.

Wir brauchen seriennahe Wettbewerbsmaschinen (die halten — nicht ohne Sinn sprach man ehemals vom Zuverlässigkeitssport!), wir brauchen einen Wertungsmodus, der auf die Möglichkeiten dieser Maschinen zugeschnitten ist — und vor allem brauchen wir gegenseitiges Vertrauen und Anständigkeit und Reglementtreue auch dort, wo es keine Kontrollmöglichkeit gibt.

Das sei eine Utopie, meinen Sie? Hoffentlich nicht, denn sonst wäre es nur eine Frage der Zeit, wann der Geländesport tot ist.

S. R.



9. LAUF ZUR STRASSEN-WELTMEISTERSCHAFT:

GROSSER PREIS DER TSCHECHOSLOWAKEI

Am 25. Juli fand bei Brünn (dem heutigen Brno) in der Tschechoslowakei auf dem neu ausgebauten, auf 13,940 km verkürzten ehemaligen Masaryk-Ring der neunte Lauf zur diesjährigen Straßen-Weltmeisterschaft statt. Der „kleine TT-Kurs“, wie ihn die Engländer anerkennend nannten, bot mit seinen schnellen Geraden, den Steigungen, schnellen Schlingelkurven und Spitzkehren (mit insgesamt 22 Rechts- und 18 Linkskurven) all das, was man von einer Grand Prix-Strecke erwarten kann.

Bedauerlich war allerdings, daß die Arbeit der Presse durch das Fehlen einer Pressetribüne und eine Anweisung der Rennleitung, die es den Fotografen untersagte, den Boxenvorplatz während des Trainings zu betreten, sehr erschwert wurde. Man versprach aber, daß im kommenden Jahr den Fotografen die Arbeit nicht noch einmal wie in diesem Jahr erschwert werden wird. Ansonsten jedoch gab man sich sehr viel Mühe, und so klappte die Gesamtorganisation des ersten Weltmeisterschaftslaufes in Brünn dann auch recht gut. Jury-Mitglieder aus Westdeutschland waren Otto Sensburg und Wiggerl Kraus, die beide schon bei der Vorbereitung dieses Großen Preises und bei der weltmeisterschaftsmäßigen Qualifizierung der Strecke freundschaftliche Hilfe geleistet hatten.

Über 250 000 Zuschauer (darunter viele aus Österreich) waren erschienen, um bei hochsommerlichem Wetter die Kämpfe in den ausgeschriebenen vier Soloklassen (125, 250, 350 und 500 ccm) an Ort und Stelle mitzuerleben.

125 ccm

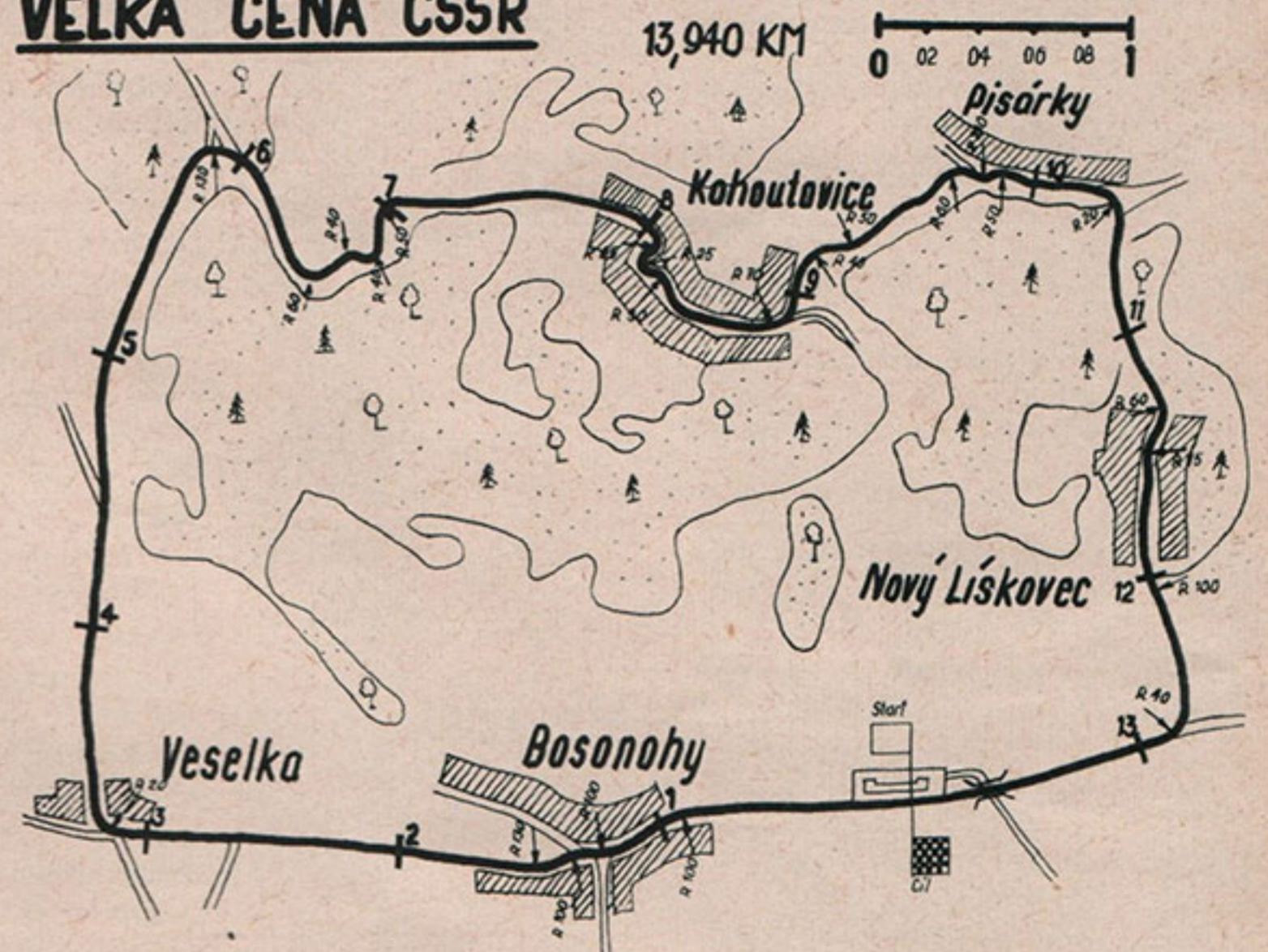
Als erstes gehen die 30 Fahrer der Klasse bis 125 ccm an den Start. Und es ist Klaus Ender-

Oben: Start der Klasse bis 125 ccm zum ersten Lauf; 17 = Enderlein (MZ), 15 = Krumpholz (MZ), 6 = Bocek (CZ), 13 = Magnus (MZ), 10 = Ginger Molloy (Bultaco), 36 = Zipek (CZ), 21 = Rosner (MZ), 24 = Leitert (MZ), 3 = Perris (Suzuki), 2 = Anderson (Suzuki).

Rechts: Die Streckenführung des neuen Weltmeisterschaftskurses, der landschaftlich wunderschön gelegen und als Rennstrecke hervorragend ausgebaut – mehrere Ortschaften berührt.

Unten: Die führende Vierergruppe in der ersten Runde beim Passieren von Bosonohy, kurz nach Start und Ziel.

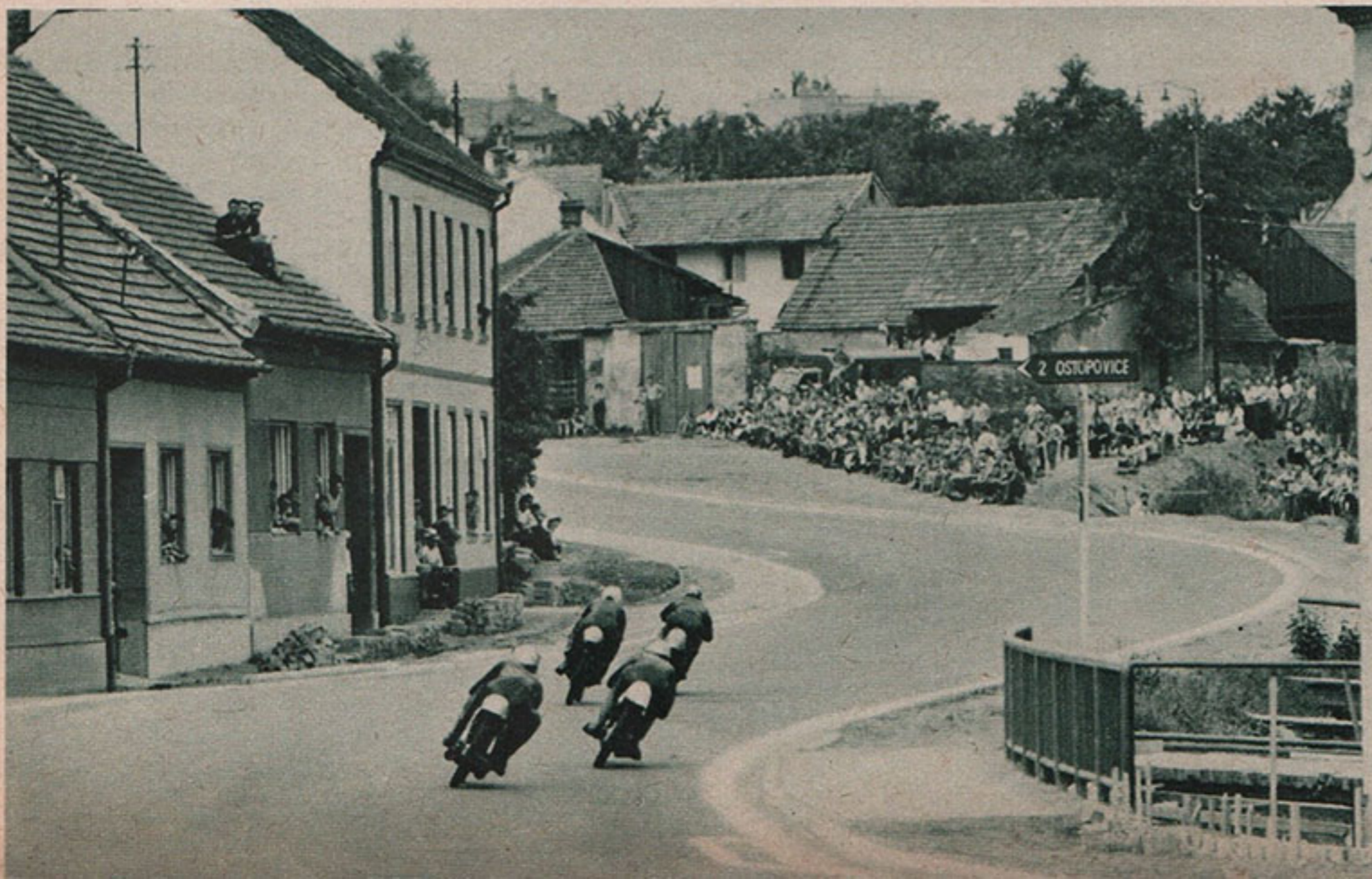
VELKÁ CENA ČSSR



lein, der sich auf seiner MZ wenige Meter nach dem Start vor seinem Markengefährten Dieter Krumpholz, gefolgt von Derek Woodman (ebenfalls auf MZ) an die Spitze des Feldes setzen kann. Erst an fünfter Position folgt auf der Suzuki Hugh Anderson (der, wenn auch immer noch stark humpelnd, trotz seiner Sturzverletzung wieder mit dabei ist). Aber bereits bei Beginn der zweiten Runde hat sich das Bild geändert. Anderson schießt mit etwa zwei Meter Abstand vor Frank Perris an Start und Ziel vorbei. Erst

sieben Sekunden nach diesen beiden Spitzenreitern folgt Heinz Rosner auf der Einzylinder-MZ. Derek Woodman (MZ) liegt an vierter Stelle. Dieter Krumpholz, Joachim Leitert und Klaus Enderlein (alle auf MZ) sind um 20 Sekunden gegenüber den beiden führenden Suzukis zurückgefallen. Acht Runden insgesamt sind zu fahren, und Hugh Anderson zieht mit zwei Sekunden vor Frank Perris in die dritte Runde. Derek Woodman, der auf MZ jetzt den dritten Platz übernommen hat, folgt 22 Sekunden danach. Heinz Rosner ist auf die vierte Position zurückgefallen. 49 Sekunden hinter Anderson kommt Leitert (MZ), gefolgt von Peter Weiß (MZ), Frantisek Bocek (CZ) und Bohumil Stasa (CZ) durch. Klaus Enderlein muß an die Boxen, startet aber nach kurzem Aufenthalt wieder.

Eine Runde später liegen die beiden Suzuki-Spitzenreiter, die noch immer dicht beisammen sind, bereits 44 Sekunden vor dem Dritten, Woodman auf der MZ. Da geht Heinz Rosner an die Boxen, während Klaus Enderlein leider ausgeschieden ist. Mit einer Minute und 17 Sekunden Rückstand zum führenden Anderson liegt Leitert jetzt an vierter Position. Weiß, mit Bocek und Stasa dahinter, ist Fünfter. Bis zur fünften Runde gelingt es Heinz Rosner, sich nach seinem Boxenstopp wieder vor Weiß und Bocek auf den fünften Platz zu schieben. Rentsch auf MZ hat sich hinter Bocek vor Stasa setzen können. Giuseppe Visenzi folgt auf seiner Production-Honda an 10. Position.

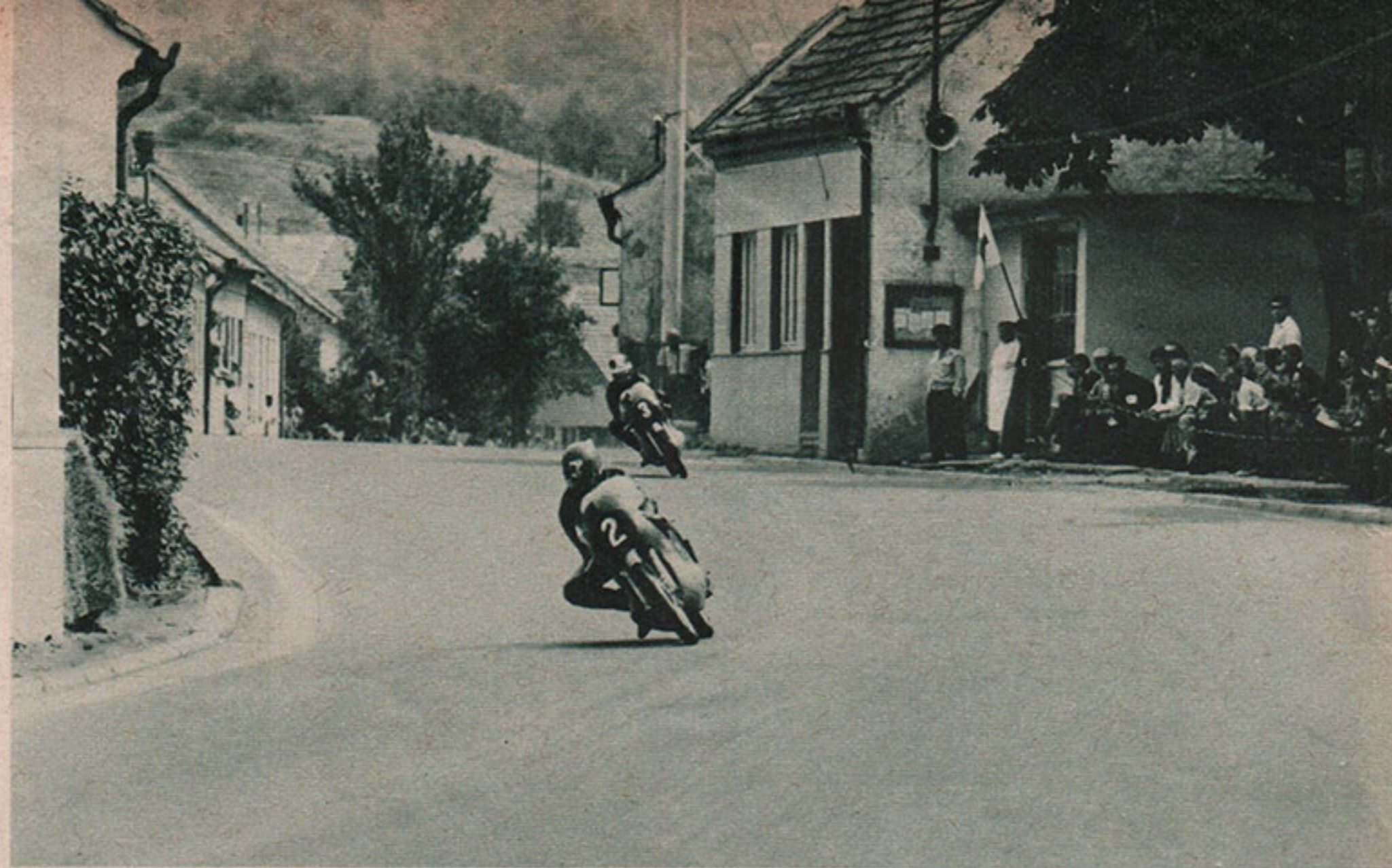


Hugh Anderson setzt sich bis zu Beginn der sechsten Runde 12 Sekunden von Frank Perris ab. 1 Minute und 26 Sekunden hinter ihm folgt Derek Woodman an dritter und mit 2 Minuten und 15 Sekunden Rückstand Heinz Rosner, der sich wieder vor seinen Teamkameraden Leitert schieben konnte, an vierter Stelle.

Anderson vergrößert seinen Abstand zu seinem Verfolger Perris immer mehr, und als er in die achte, die letzte Runde geht, liegt er mit 24 Sekunden vor ihm in Führung. Derek Woodman ist auf 2 Minuten und 6 Sekunden zurückgefallen, und der Vierte in diesem Rennen, Heinz Rosner, liegt gar 2 Minuten und 22 Sekunden dahinter. Leitert folgt mit 2 Minuten 35 Sekunden Rückstand als Fünfter, während Weiß mit 3 Minuten 44 Sekunden Sechster ist.

Doch dann kommt die Sensation: nicht Hugh Anderson geht als Sieger durchs Ziel, sondern — Frank Perris auf Suzuki. Anderson ist wenige Kilometer vor dem Ziel gestürzt! Zwar ist ihm dabei zum Glück nichts weiter passiert (abgesehen davon, daß er natürlich prompt auf seinen verletzten Fuß fiel), seinen Sieg aber hat er damit verschenkt. Wenn ihm auch angeblich ein Kolben blockierte — war das Davonfahren wirklich nötig?

Derek Woodman auf MZ wird damit vor seinem Markengefährten Heinz Rosner Zweiter. Frank Perris aber gewinnt innerhalb von acht

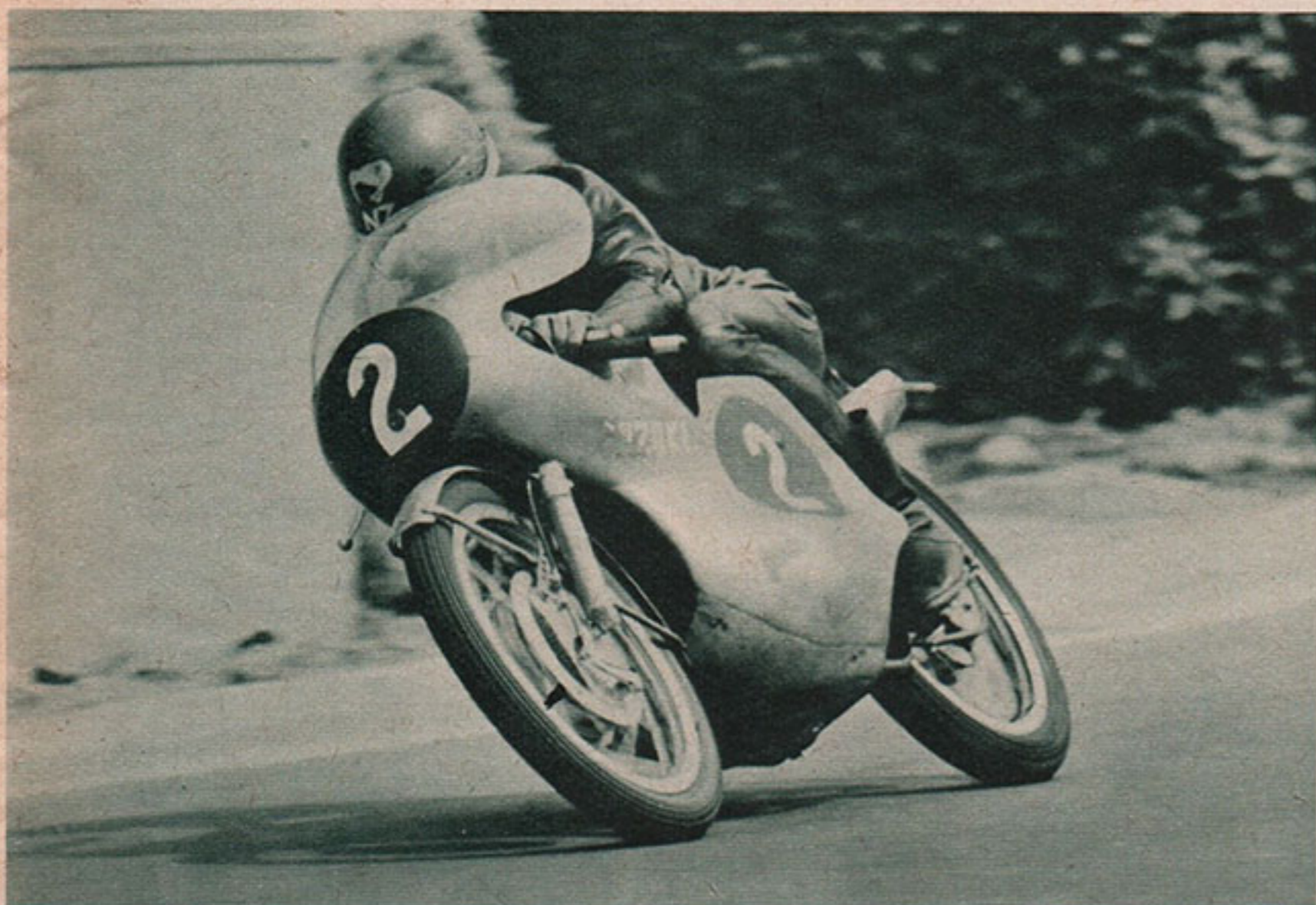


gnügen. Das war aber für beide auf diesem völlig neuen Kurs ein beträchtliches Handicap. Hinzu kam, daß es dann im Training vor allem mit den Fahrwerken der 350er plötzlich Schwierigkeiten gab, so daß beide nicht groß zum Trainieren gekommen waren.

11 Runden mit einer Gesamtlänge von 153,4 km sind zu fahren, und Jim Redman auf der Vier-

beträgt der Abstand Redman zu Agostini zwei Sekunden, während Mike Hailwood erst 10 Sekunden hinter Redman folgt. Sevastianow liegt noch immer sicher an vierter Stelle vor Derek Woodman. Silvio Grassetti, der hier auf einer privaten Bianchi an den Start ging, scheidet aus. Auch Bruce Beale ist schon aus dem Rennen.

Jim Redman (Honda), Giacomo Agostini (MV),



Tagen einen zweiten Weltmeisterschaftslauf in diesem Jahr und besitzt nun 36 Punkte in der Weltmeisterschaftswertung. Hugh Anderson liegt in der Tabellenwertung mit 38 Punkten nur noch knapp vor ihm in Führung. Frank Perris hat also bei ein bißchen Glück eine reelle Chance für den Titel in diesem Jahr.

Ergebnis:

125 ccm (8 Runden = 111,5 km): 1. F. Perris (Suzuki) 47:56,9 = 139,5 km/h; 2. D. Woodman (MZ), 49:44,6 = 134,5 km/h; 3. H. Rosner (MZ) 50:20,4 = 122,9 km/h; 4. J. Leitert (MZ); 5. Rentsch (MZ); 6. Bocek (CZ). — Schnellste Runde: H. Anderson (Suzuki) mit 5:50,0 = 143,3 km/h.

350 ccm

34 Fahrer stehen am Start zum nächsten Rennen, dem der Klasse bis 350 ccm. Die MV-Leute (die im unmittelbaren Anschluß an den Lauf auf dem Sachsenring zurück nach Italien gefahren waren, um ihre Dreizylinder-Maschinen daheim wieder fit zu machen, vor allem aber wohl, um der Ausfallursache beider Maschinen in Hohenstein-Ernstthal auf den Grund zu gehen) hatten es nicht rechtzeitig geschafft und waren erst am Freitagabend nach Brünn gekommen. So mußten also Hailwood und Agostini (die, wie alle anderen Fahrer, unmittelbar von Hohenstein-Ernstthal aus nach Brünn gereist waren) sich mit nur einem einzigen Trainingstag, dem Samstag, be-

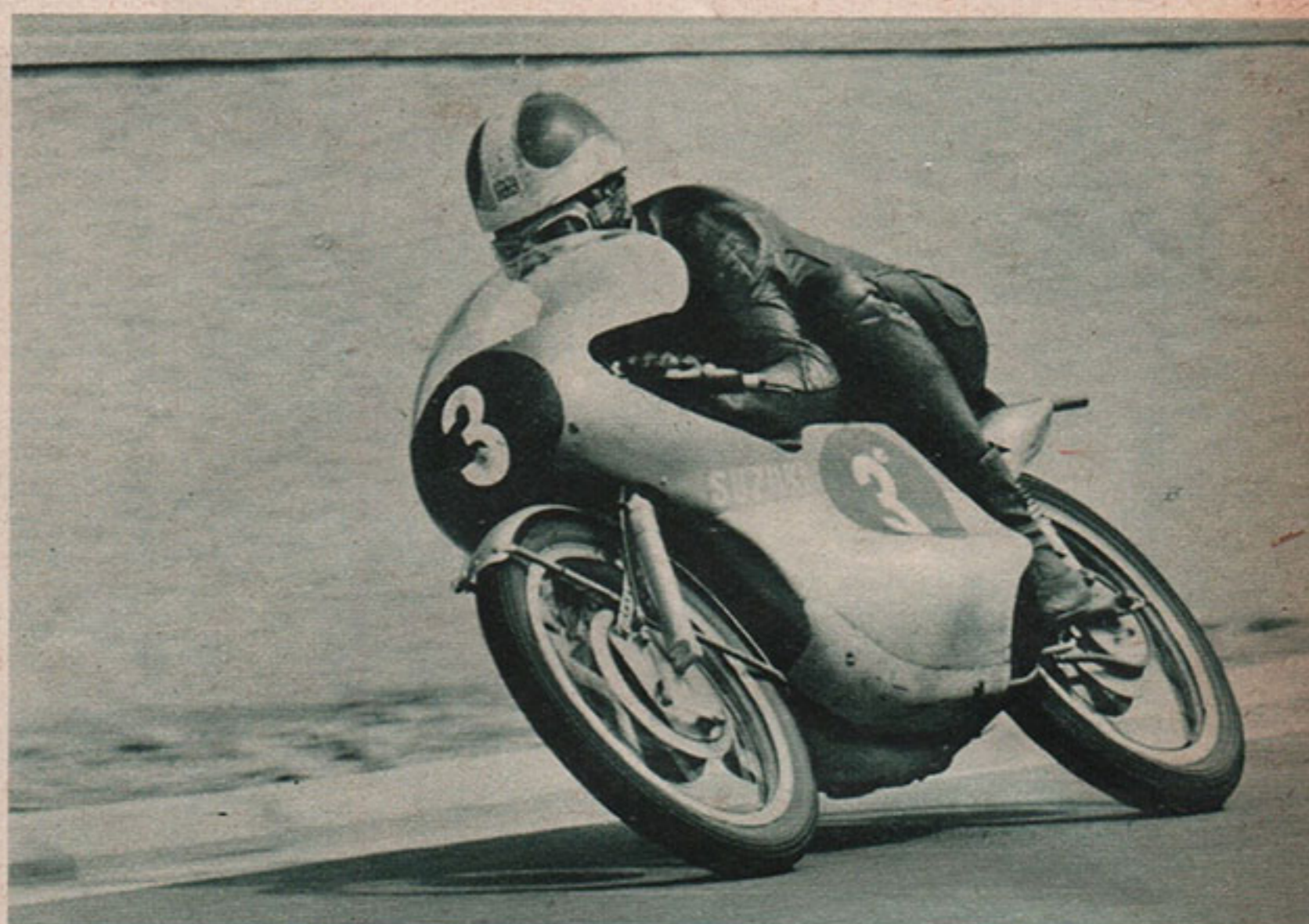
zylinder-Honda kann sich nach Senken der Startflagge sofort vor Agostini und Hailwood auf den beiden Dreizylinder-MV setzen.

Mit gut 30 Metern vor Agostini, der wiederum etwa den gleichen Abstand zum Dritten, seinem Teamkameraden Hailwood, hat, geht Redman in die zweite Runde. Der sowjetische Fahrer Sevastianow liegt auf der Vierzylinder-Vostok vor Woodman (MZ), Milani (Aermacchi) und Havel (Jawa) an vierter Position. In der dritten Runde

Oben: Anderson vor Perris in der zweiten Runde, in Führung liegend — ebenfalls in Bosonohy.

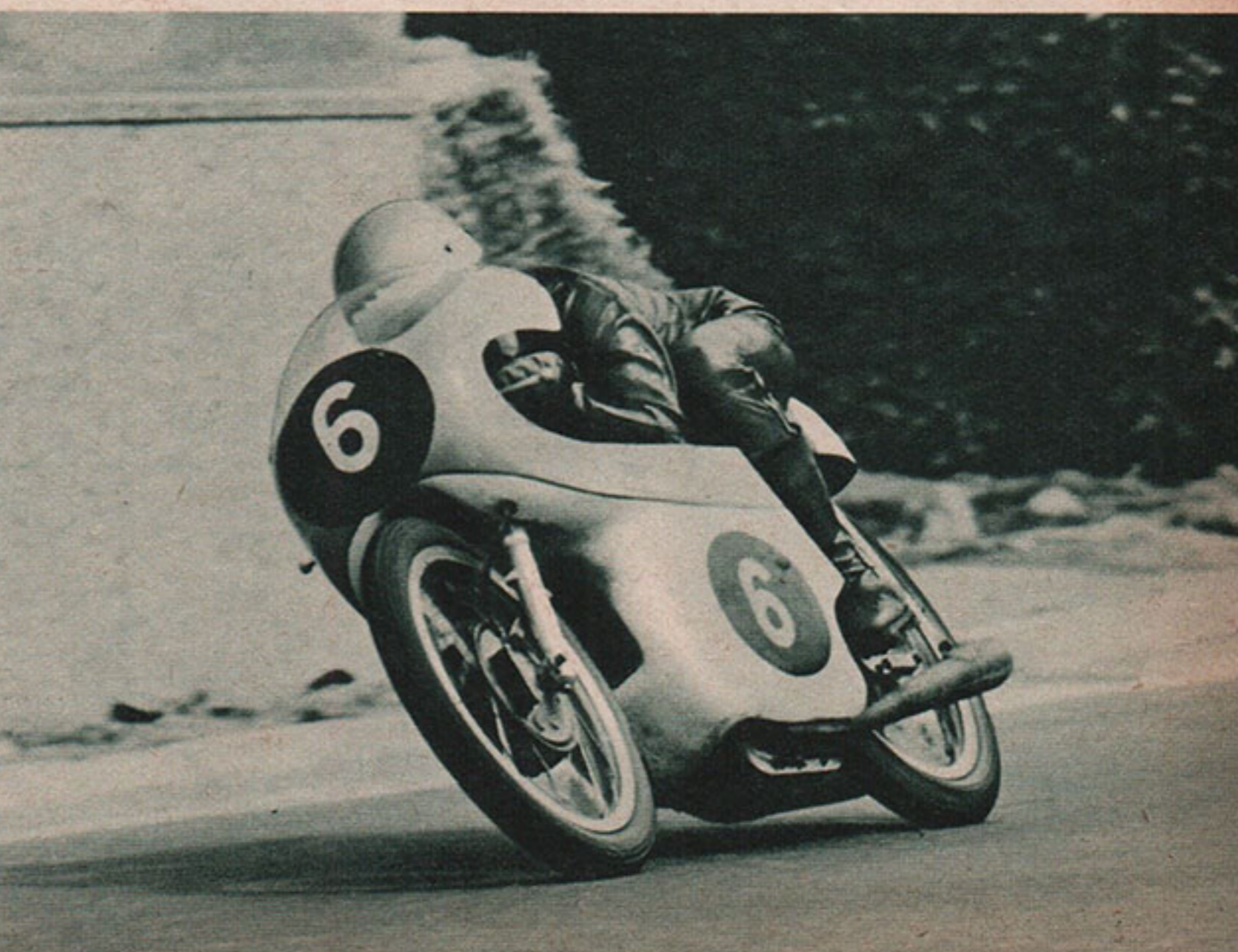
Mike Hailwood (MV) — das sind die ersten Drei auch zu Beginn der vierten Runde. Erst nach einer längeren Pause folgt Sevastianow vor Woodman und Havel. Nach ihnen dann Pasolini und Milani auf ihren Aermacchis vor Paddy Driver auf der AJS und Kiisa auf der zweiten Vostok. Jack Findlay (AJS), Dan Shorey (Norton) und Fred Stevens (AJS) folgen auf den Plätzen.

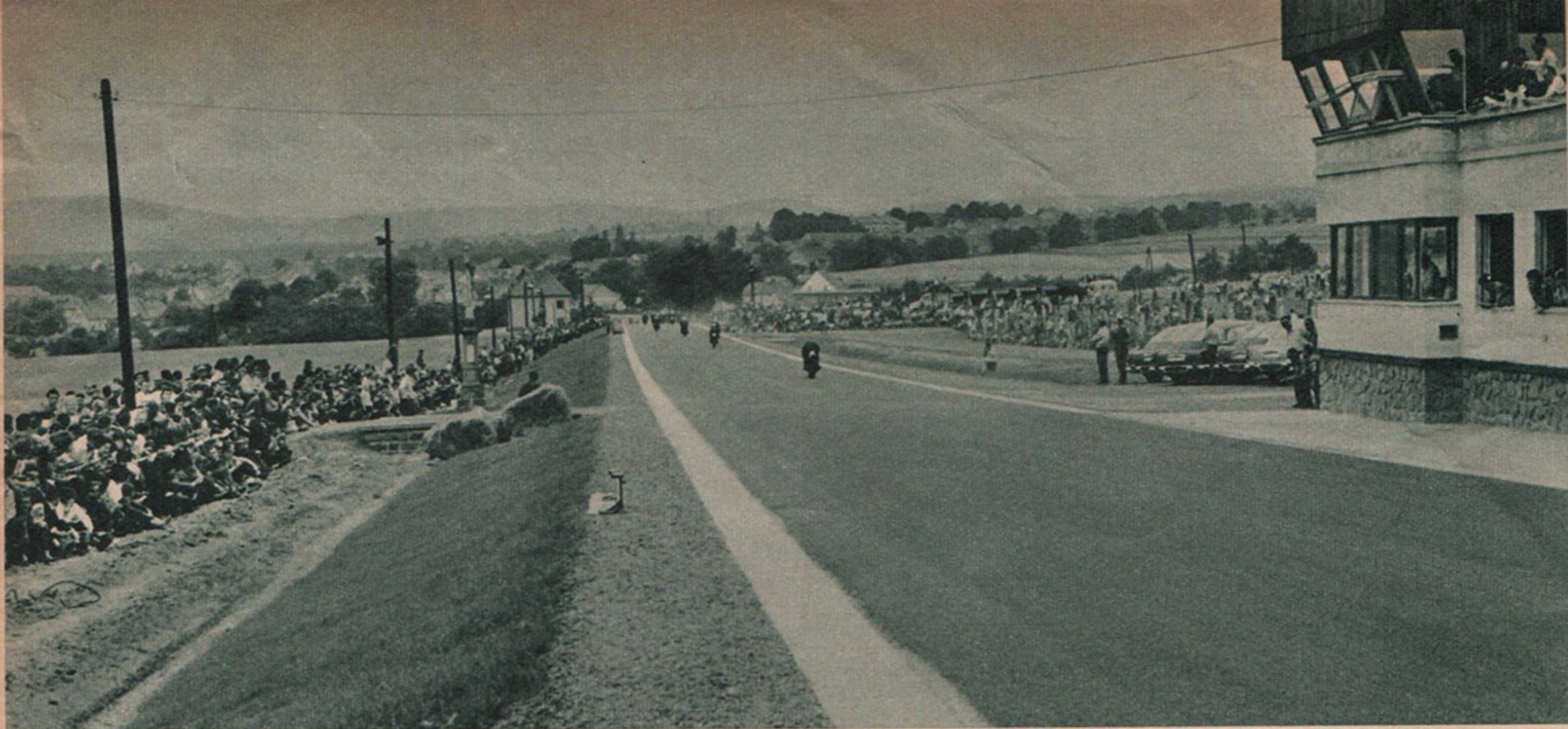
Frantisek Stastny geht mit seiner Jawa an die Boxen, nimmt jedoch das Rennen sofort wieder



Mitte: Links Anderson (Suzuki), rechts sein Markengefährte Perris.

Unten: Frantisek Bocek auf der 125er CZ.

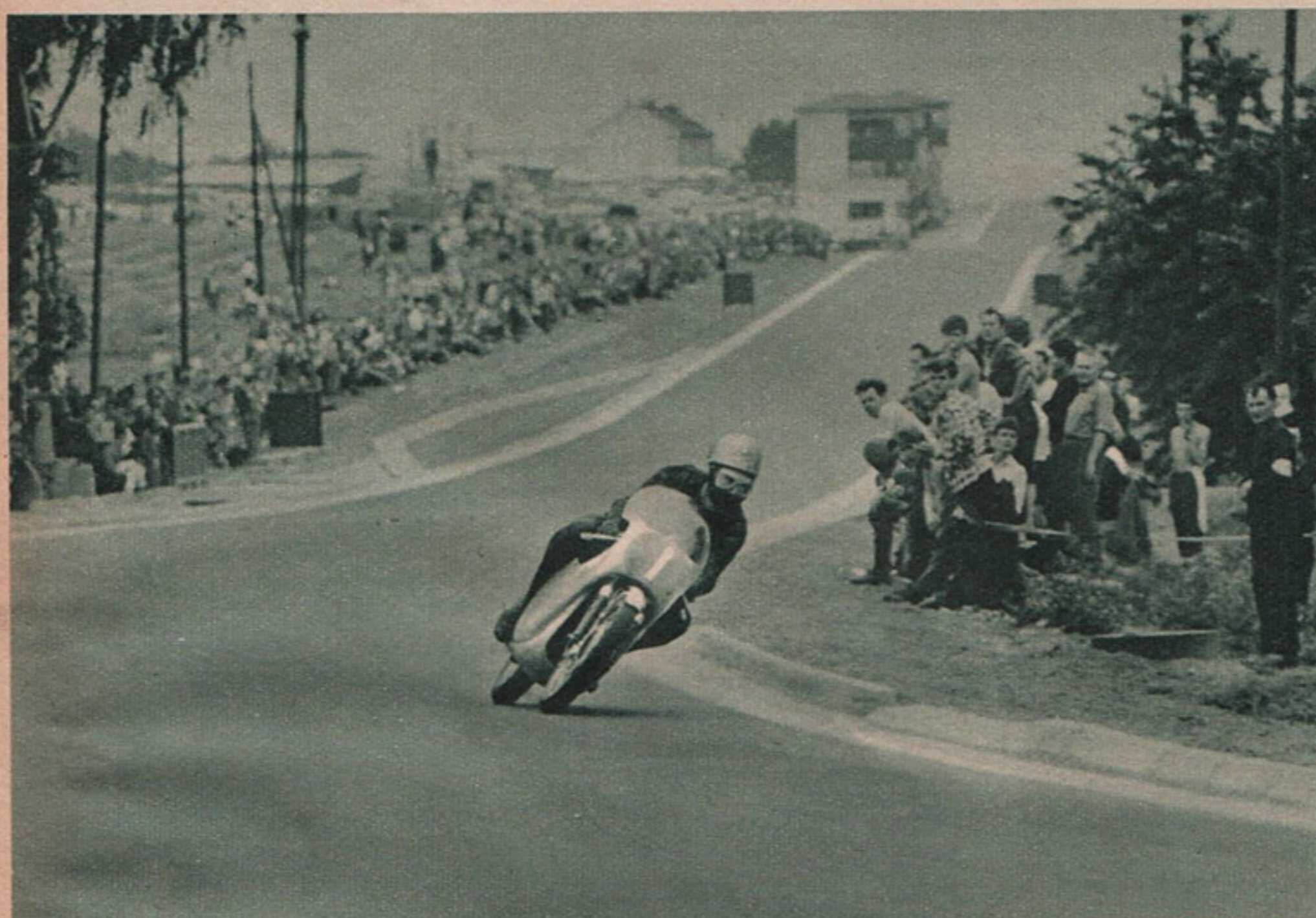




auf. Da meldet der Streckenfunk, daß Agostini gestürzt ist! Schade — er besaß eine gute Chance in diesem Rennen. Zum Glück ist ihm, wie wir später erfahren, nichts passiert. Thalhammer auf der Jawa geht ebenfalls an die Boxen, aber auch er startet wieder.

Oben: Soeben ist die Klasse bis 350 ccm gestartet worden — die letzten Fahrer verschwinden auf der abfallenden Geraden nach Start und Ziel den Blicken.

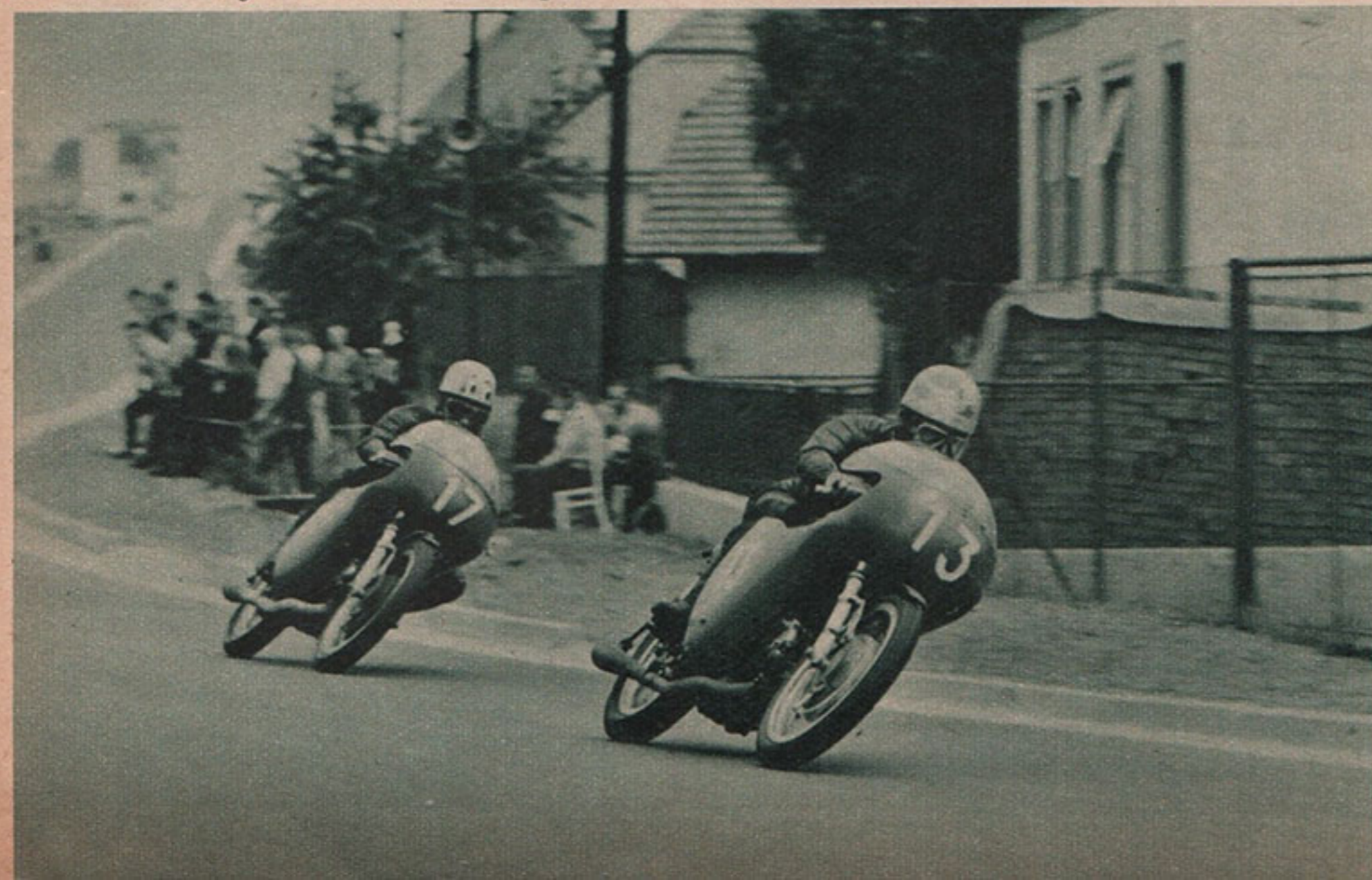
Unten: Jim Redman mit der Honda am Ortseingang von Bosonohy, im Hintergrund sieht man die Gerade, die vom Zielrichterhaus herunterkommt.



Mit 24 Sekunden vor Hailwood zieht Redman an Start und Ziel vorbei in die fünfte Runde. Woodman, der sich vor Sevastianow auf den dritten Platz gesetzt hat, liegt 1 Minute und 32 Sekunden hinter Jim Redman. Etwas später fol-

Rechts: Nicolaj Sevastianow auf der Vierzylinder-Vostok 350 ccm.

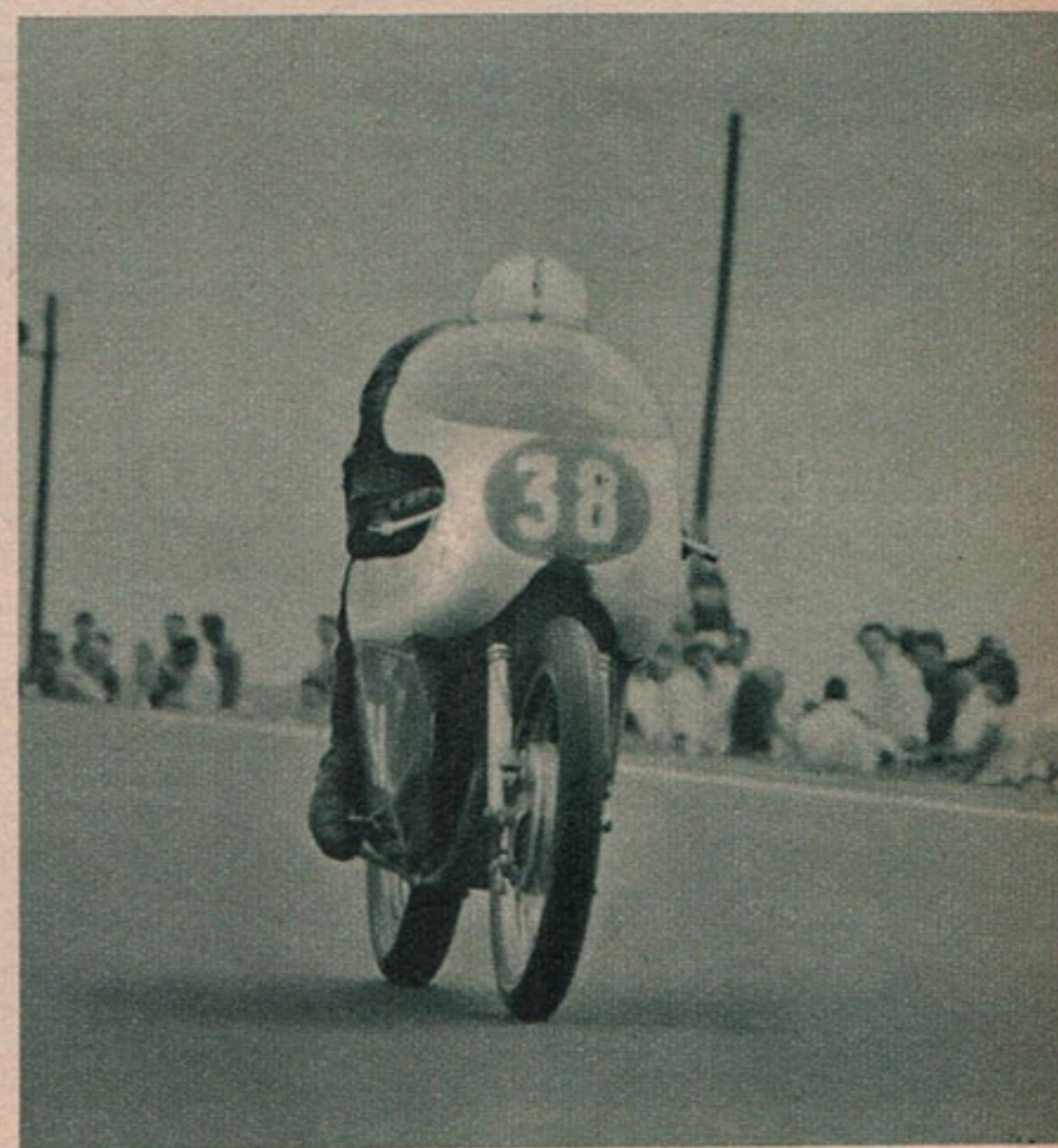
Unten: Die beiden Aermacchi-Fahrer Milani (13) und Pasolini im Rennen der 350er in Bosonohy.



gen dann als Dreiergruppe Pasolini, Milani und Driver vor Findlay und Shorey.

Bis zu Beginn der sechsten Runde vergrößert Redman seinen Vorsprung auf 30 Sekunden. Ernst Weiß auf Norton scheidet aus. Und außer ihm leider auch Mike Hailwood auf der Dreizylinder-MV! Damit liegt Redman auf seiner Honda 2 Minuten und 11 Sekunden vor dem Zweiten, Woodman auf der 251er MZ. Sevastianow liegt nun an dritter Position, und Milani ist es gelungen, sich vor Pasolini und Paddy Driver zu setzen. Doch dann scheidet auch Paddy aus.

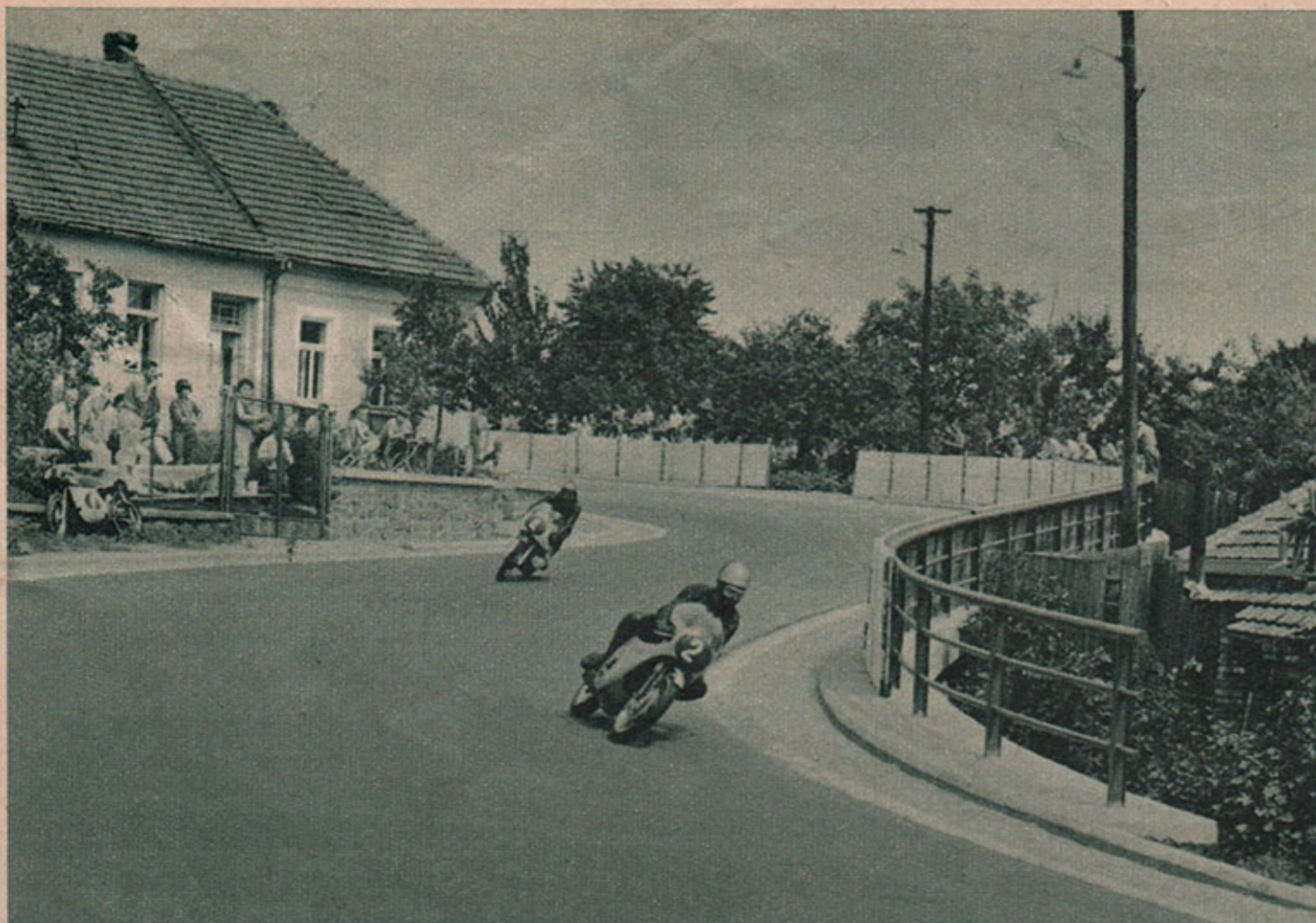
Mit einem Vorsprung von 3 Minuten und 6 Sekunden geht Redman vor Woodman in die letzte Runde. 14 Sekunden nach Woodman folgt Sevastianow auf dem dritten Platz. Milani und Pasolini, die sich auf ihren Aermacchis auch hier wieder einen schönen Zweikampf liefern, folgen mit 4 Minuten und 30 Sekunden Rückstand. Und in dieser Reihenfolge gehen die ersten Fünf auch durchs Ziel. Jim Redman aber hat damit vier



erste Plätze bei den 350ern, und da nur die besten fünf Ergebnisse der neun Läufe gewertet werden, braucht er nur noch einen Sieg, um mit der Höchstpunktzahl von 40 erneut Weltmeister der Klasse bis 350 ccm zu werden.

Ergebnis:

350 ccm (11 Runden = 153,4 km): 1. J. Redman (Honda) 1.00:25,3 = 152,3 km/h; 2. D. Woodman (MZ) 1.03:37,5 = 144,7 km/h; 3. Sevastianow (Vostok) 1.03:54,3 = 144,0 km/h; 4. Milani (Aermacchi); 5. Pasolini (Aermacchi); eine Runde zurück: 6. Shorey (Norton). — Schnellste Runde: J. Redman (Honda) mit 5:23,0 = 155,4 km/h.



250 ccm

Redman hat auf der Sechszylinder-Honda den besten Start der 25 Fahrer des Feldes der Klasse bis 250 ccm. Mike Duff (Yamaha), Heinz Rosner (MZ) und Alberto Pagani (Aermacchi) folgen als Nächste. Und so lautet die Reihenfolge bei Beginn der zweiten Runde: Redman (Honda), Duff (Yamaha) und Phil Read (Yamaha). Heinz Rosner (MZ) folgt, allerdings mit einigem Abstand an vierter Position vor Derek Woodman (MZ) und Stastny (Jawa). An siebter Stelle liegt unser Günther Beer auf seiner Production-Honda vor Pagani (Aermacchi) und Visenzi (Honda).

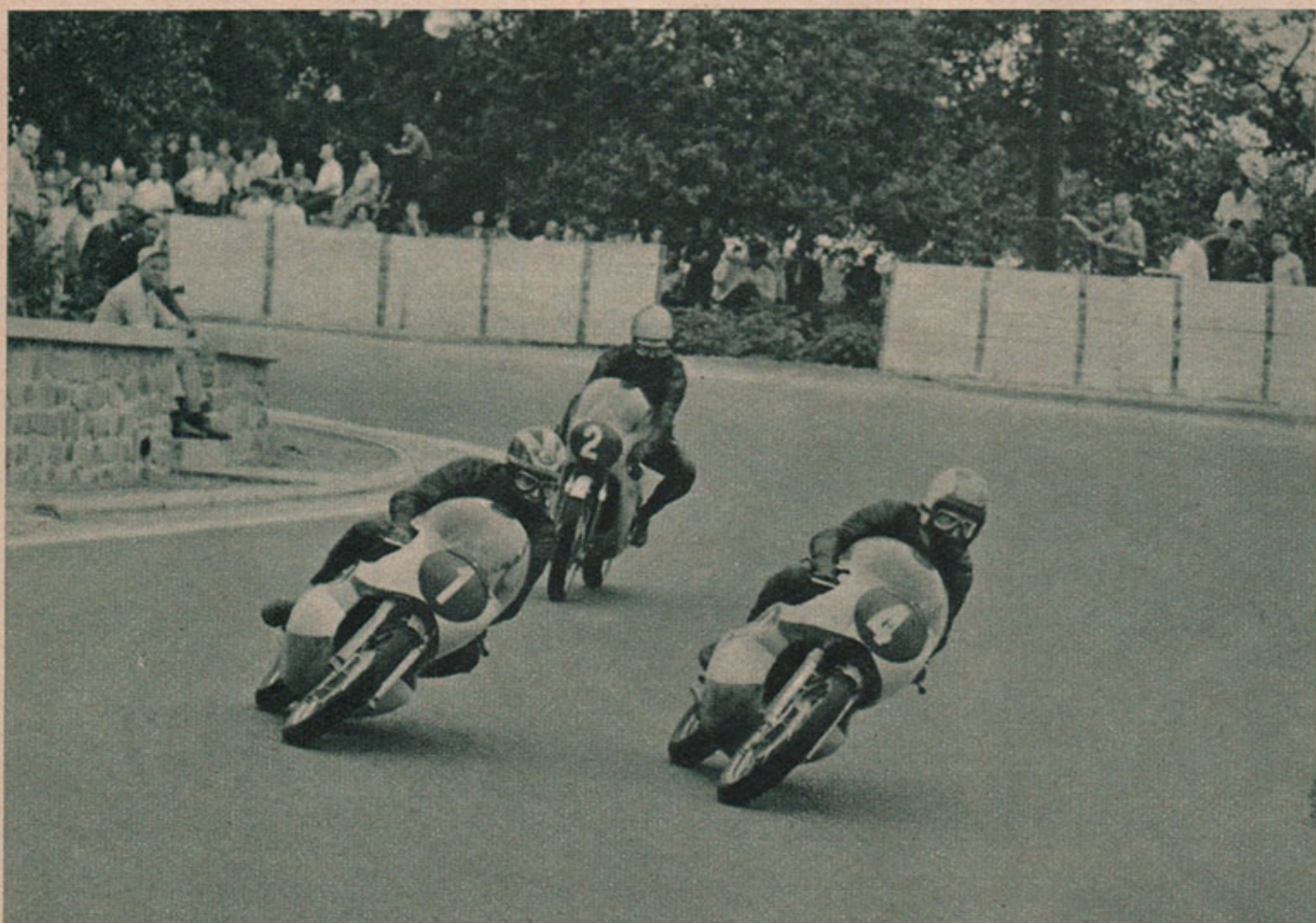
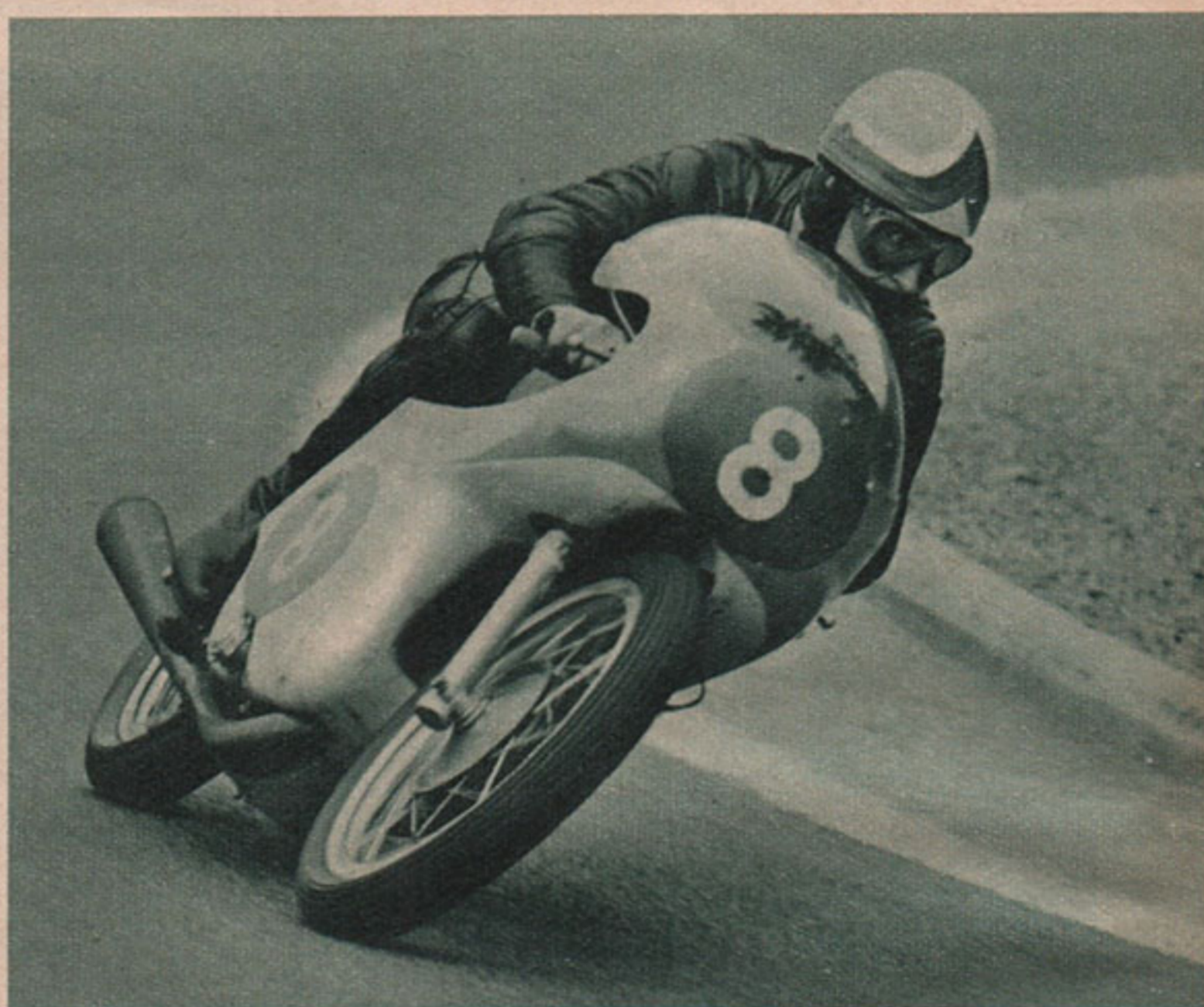
Mike Duff, mit zwei Metern vor Jim Redman und Phil Read in Führung liegend, geht als Erster in die vierte Runde. Derek Woodman hat Heinz Rosner vom vierten Platz auf den fünften verdrängt. Stastny und Beer liegen dagegen unverändert auf Platz sechs und sieben.

Nebeneinander schießen Mike Duff (Yamaha) und Jim Redman (Honda), der Phil Read auf der Yamaha an seinem Hinterrad kleben hat, nun in die fünfte der neun zu fahrenden Runden. Doch bereits eine Runde später hat Phil Read die Führung vor Mike Duff übernommen, Redman

Oben: Jim Redman mit der Sechszylinder-Honda vor Mike Duff auf der Yamaha im Rennen der 250er in Kohoutovice.

Rechts: Frantisek Stastny auf der 350er Zweizylinder-Jawa.

Unten: Die beiden Yamaha-Männer, Read (1) und Duff (4) „mauern“ Jim Redman ab.



dagegen hat etwas an Boden verloren und ist um wenige Meter zurückgefallen. 1 Minute und 55 Sekunden hinter dem Spitzenreiter folgt Woodman auf der MZ an vierter Position. Read gelingt es, sich bis zu Beginn der achten Runde 12 Sekunden vor Jim Redman, der 10 Sekunden hinter Mike Duff auf dem dritten Platz liegt, zu setzen. Derek Woodman ist noch weiter abgefallen und liegt 2 Minuten und 52 Sekunden zurück, an vierter Stelle. Doch dann setzt sich Mike Duff mit einer Rekordrunde von 5.24.1 (gleich einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 154,0 km/h) noch einmal vor seinen Teamgefährten Phil Read. Jim Redman liegt noch immer an dritter Position. Der Deutsche R. Thomas liegt auf der Aermacchi auf dem 12. Platz.

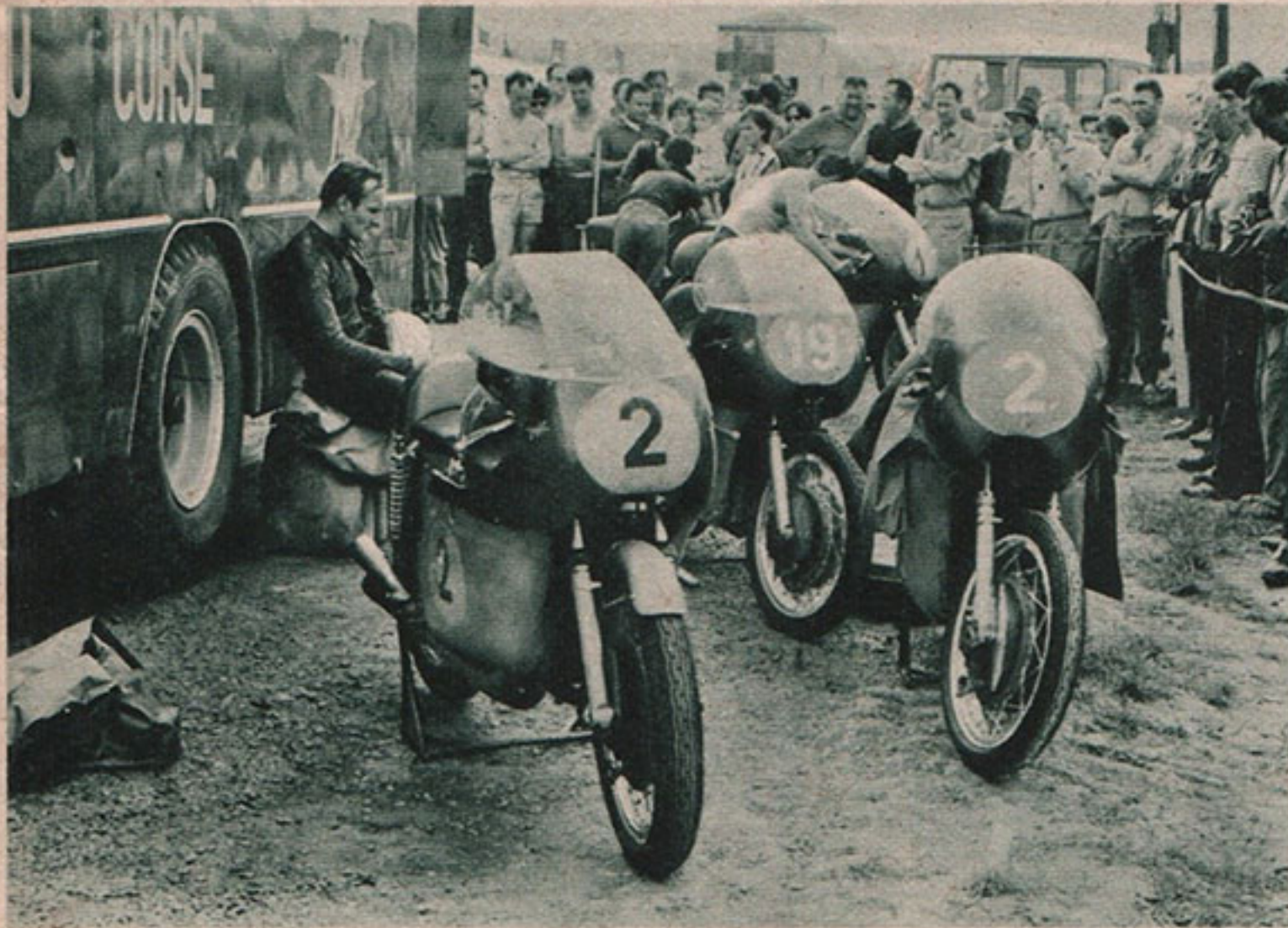
Nach neun Runden aber geht Phil Read, mit Mike Duff im Windschatten, 30 Sekunden vor Jim Redman als Sieger durchs Ziel. Es ist sein sechster Sieg in dieser Saison! Und falls es ihm gelingen sollte, auch den Lauf beim Ulster Grand Prix zu gewinnen, kann ihm der Titel (von 13 gefahrenen Rennen werden die Ergebnisse der sieben besten Läufe gewertet) nicht mehr genommen werden. Doch auch Jim Redman ist sich dessen bewußt, und er hatte nach dem Rennen ein längeres Telefongespräch mit Japan: voraussichtlich wird nun ein Monteur mit einem neuen, schnelleren Sechszylinder-Motor, zumindest aber

mit einem neuen Zylinderkopf, zum Rennen nach Belfast geflogen kommen, damit Redman seine Chance, doch noch Weltmeister der Viertelliterklasse zu werden, in Belfast nutzen kann.

Interessant übrigens, was Phil Read uns berichtete: anschließend an das Rennen auf dem Sachsenring hatte er mit seinen Monteuren darüber gesprochen, daß er für den acht Tage später stattfindenden Lauf in Brünn einen Motor brauche, der höher drehe, ansonsten würde es ihm unmöglich sein, Jim Redman mit der Sechszylinder-Honda dort zu schlagen. Und die Monteure brachten das Kunststück fertig — die Yamaha-Motoren von Phil Read und Mike Duff drehten in Brünn um ein Beträchtliches höher! Allerdings warnten sie davor, den Motor nun noch über seine obere Drehzahlgrenze hinaus zu drehen, das würde er dann nicht mehr aushalten. Doch Phil Read erzählte mir, daß er den Motor fast das ganze Rennen hindurch über die Höchstdrehzahlgrenze gefahren habe — und er hielt! Eine fabelhafte Leistung der Yamaha-Ingenieure, dieser luftgekühlte Zweizylinder!

Ergebnis:

250 ccm (9 Runden = 125,5 km): 1. Ph. Read (Yamaha) 49:05,0 = 153,4 km/h; 2. M. Duff (Yamaha) 49:08,3 = 153,0 km/h; 3. J. Redman (Honda) 49:42,6 = 151,5 km/h; 4. D. Woodman (MZ); 5. H. Rosner (MZ); 6. F. Stastny (CZ). — Schnellste Runde: M. Duff (Yamaha) mit 5:24,1 = 154,0 km/h.



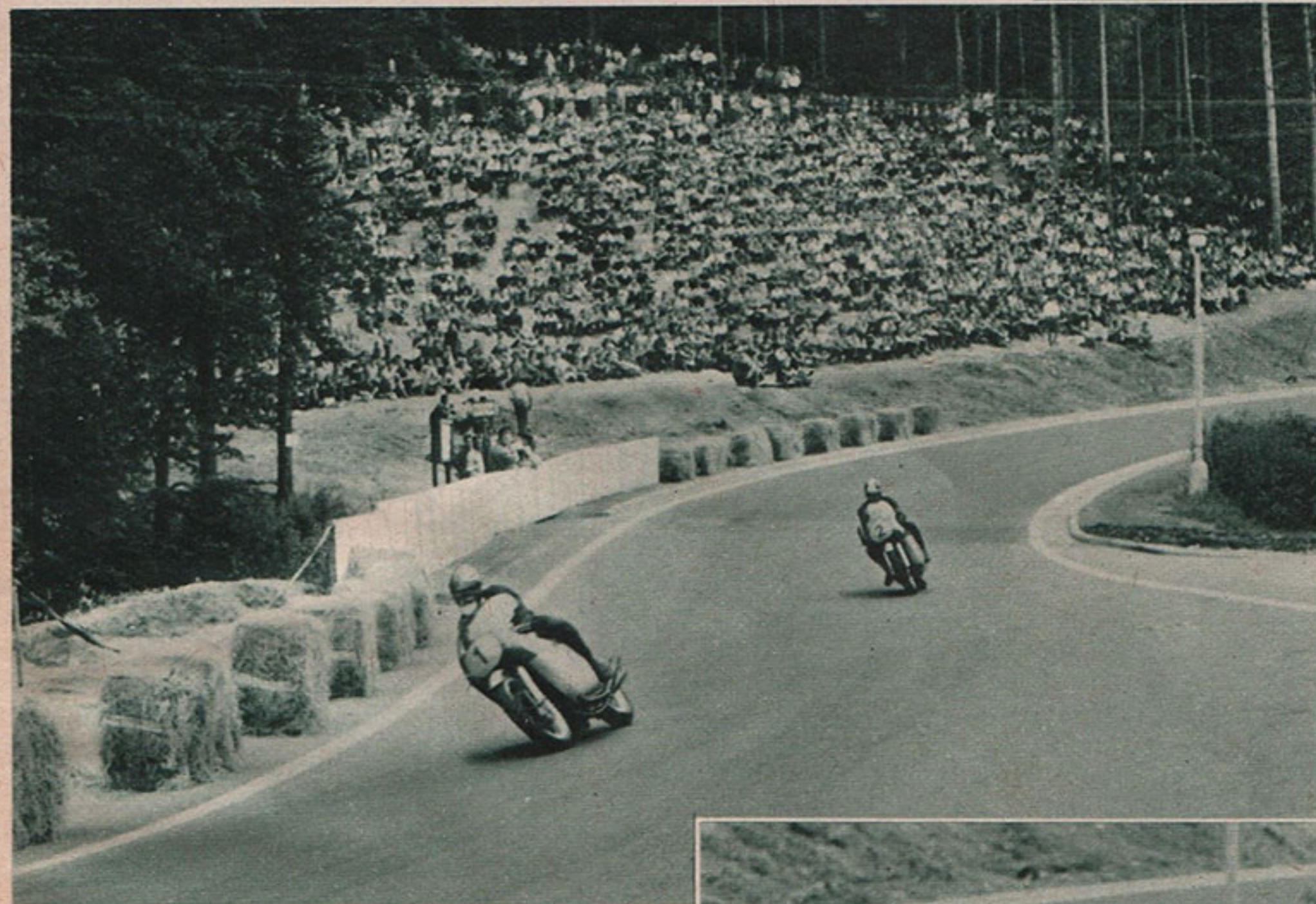
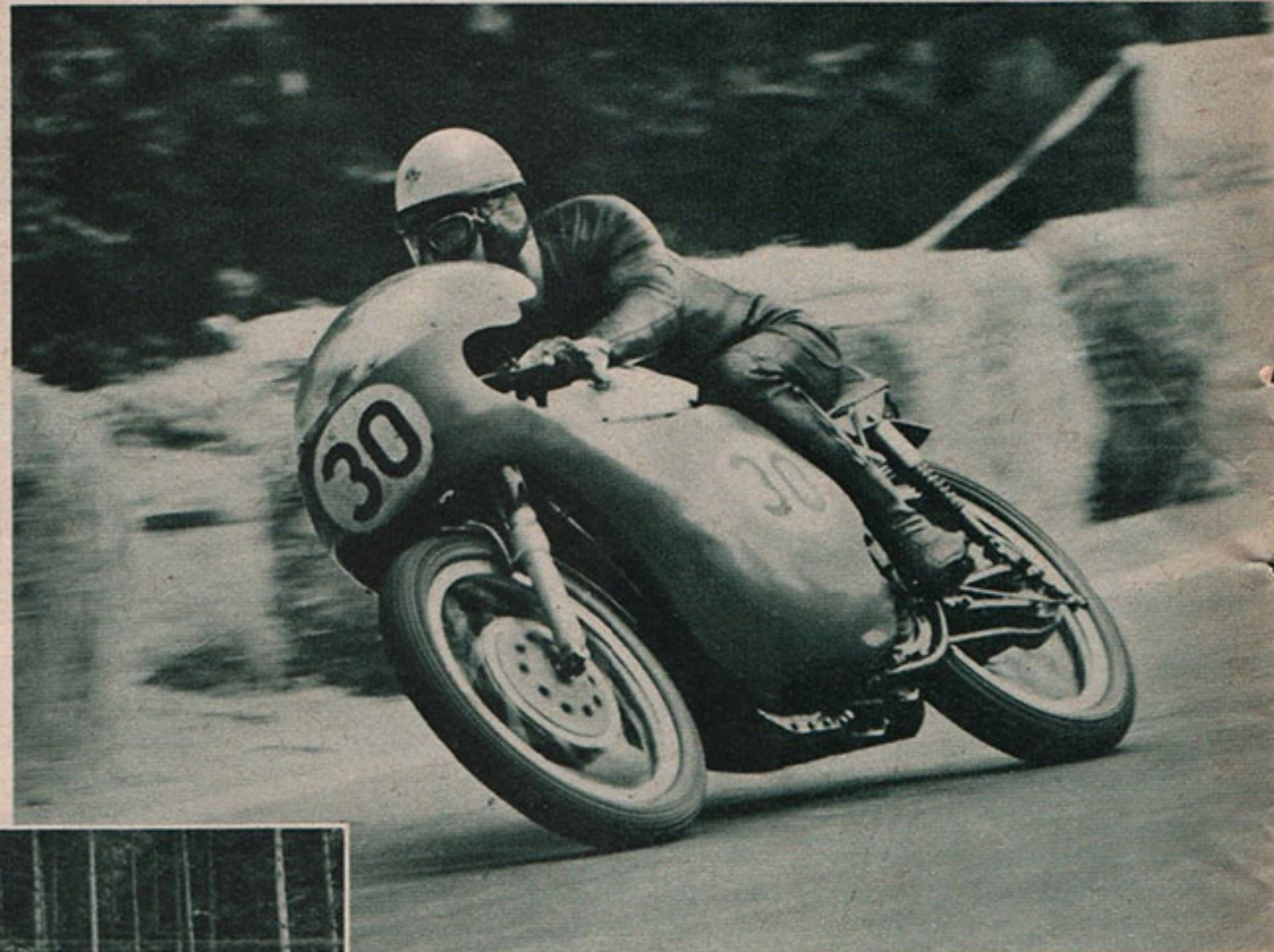
Links: Mike Hailwood hat es satt! Wenigstens mußte man das annehmen, wenn man ihn - im Training zwischen 350 und 500 ccm - so sitzen sah.

Bis zur 10. Runde vergrößert Mike Hailwood seine Führung vor Agostini auf 46 Sekunden! Jack Ahearn ist es inzwischen gelungen, sich vor Paddy Driver zu setzen, während Fred Stevens noch immer an fünfter Stelle liegt. Dan Shorey hat sich auf den sechsten Platz vorgearbeitet, Frantisek Stastny konnte auf der Jawa seinen siebten Platz behalten.

500 ccm

Als die Startflagge fällt übernimmt Giacomo Agostini auf der MV Agusta sofort die Spitze des 25 Mann starken Feldes. Aber am Ende der ersten Runde liegt bereits Mike Hailwood auf der zweiten Vierzylinder-MV mit 1,5 Sekunden

Rechts: Thalhammer auf der Halbliter-Norton.



Oben: Mike Hailwood (MV Agusta 500) vor seinem Markenkongurrenten Giacomo Agostini vor einer der Naturtribünen.

Rechts: Agostini mit der MV Agusta in einer der vielen Schlangelkurven zwischen Kohoutovice und Pisarky. Fotos V. Rauch

vor Agostini. Paddy Driver folgt auf seiner Matchless an dritter und Jack Ahearn auf der Norton an vierter Stelle. Und so ist die Reihenfolge in der dritten Runde: Hailwood, Agostini, Paddy Driver, Ahearn, Stevens (Matchless), Havel (Jawa), Thalhammer (Norton), Shorey (Norton), Findlay (Matchless) und Stastny (Jawa). (Die beiden Jawa von Havel und Stastny sind auf 352 ccm aufgebohrte Zweizylinder-350er.)

10 Sekunden vor Agostini zieht Hailwood dann in die sechste Runde. Über eine Minute zurück folgt Paddy Driver auf dem dritten Platz vor Ahearn, Stevens und Thalhammer. Frantisek Stastny hat sich auf den siebten Platz vor Dan Shorey geschoben, während Eddie Lenz auf der Norton vor Jan Burne, ebenfalls auf Norton, sich auf den neunten Platz vorgearbeitet hat. Jack Findlay ist dagegen auf die 11. Position verdrängt worden. Gustav Havel, der bisher an sechster Stelle lag, scheidet aus.

Und mit einer Minute vor Agostini geht Hailwood in seine letzte Runde. Jack Ahearn liegt an dritter Position vor Paddy Driver, Fred Stevens, Stastny Shorey und Thalhammer.

1 Minute und 7 Sekunden vor Giacomo Agostini zieht Mike Hailwood auf der MV-Agusta als Sieger durchs Ziel. Jack Ahearn wird vor Paddy Driver, Fred Stevens und Frantisek Stastny Dritter in diesem Rennen. Mit seiner schnellsten Runde von 5.23.0 ist es Mike Hailwood jedoch nicht gelungen, die schnellste Zeit des Tages zu erreichen. Die vielmehr fuhr Jim Redman im Rennen der Klasse bis 350 ccm mit 5.23.0, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 155,4 km/h entspricht.

V. Rauch

Ergebnis:

500 ccm (13 Runden = 181,2 km): 1. M. Hailwood (MV Agusta) 1.11:23,2 = 152,9 km/h; 2. G. Agostini (MV Agusta) 1.12:28,3 = 150,0 km/h; 3. J. Ahearn (Norton) 1.13:37,7 = 148,0 km/h; 4. P. Driver (Matchless); 5. F. Stevens (Matchless); 6. F. Stastny (Jawa). - Schnellste Runde: M. Hailwood (MV Agusta) mit 5:23,5 = 155,0 km/h.



WINDSBRAUT AUS DEM SCHWARZEN WALDE



DIE GESCHICHTE EINER TOLLEN VINCENT

Wenn sich heute die Leute im Schwarzwald das Märchen von dem „Wilden Heer“ erzählen, das in besonderen Zeiten durch die Schwarzwald-Täler brauste — dann werden sich unsere Ur-Enkel in stürmischen Nächten die Geschichte der „Schwarzen Windsbraut aus dem Schwarzen Walde“ zuraunen, die es heute dort gibt, und der man auf den Bergstraßen begegnen kann. Sie saust wie ein Schatten blitzschnell in den Serpentin vorüber, und ich hatte das seltene Glück, sie zu treffen. Kein Wunder, daß den braven Holländern, die zu dieser Zeit dort an fast jeder Waldecke picknickten, mit dicken Autos träge riesige Wohnanhänger durch die Täler und auf die Berge schleppten, oder daß den Sonntags-Kolonnen-Bummelern auf der Schwarzwald-Hochstraße ein Schauer über den Rücken rieseln mag, wenn diese Erscheinung vorüberbraust wie ein Blitz. Befindet sich aber unter den Wanderern im Schwarzwald ein richtiger Kerl, der noch ein junges Herz, Mut und Unternehmungsgeist besitzt, dann ist so eine Begegnung mit dieser wilden Windsbraut für ihn eine große Gefahr, denn sie wird sein Herz mit sich nehmen und ihn nie wieder loslassen —!

Da lebt in einem Schwarzwaldtal zur Rheinebene hin heute ein Mann, den seine Freunde „Feilkloben“ nennen. Er ist 36 Jahre alt, beinahe zwei Meter groß, hat eine mächtige Statur und

Bärenkräfte. Man meint, daß er ein Schmied oder ein Schlossermeister ist. Er wohnt in einem Hause, das wohl schon länger als 300 Jahre dort steht, und arbeitet emsig von früh bis spät. In seinem Leben hatte er schon acht Motorräder besessen. Eine Imperia mit 500 ccm Motosacoche-Motor, zwei NSU 500 ccm OSL, eine NSU-Konsul 350 ccm, eine 350 ccm Einzylinder-Ariel, eine Triumph-Tiger 100, eine Triumph-Tiger 100 c, eine Triumph-Tiger 110. Eines Tages aber begegnete er einer 1000 ccm Vincent Black-Shadow („Schwarzer Schatten“) — und obwohl das Ding vergammelt war, verguckte er sich sofort in die Maschine und erwarb sie samt zweitem Motor und diversen Teilen für 1400 harte Taler im Originalzustand.

Seit seiner Jugend hatte er von den schwarzen Vincents, den 1000 ccm Rapid (48 PS), Black-Shadow (55—60 PS) oder Black-Lightning (72 PS) geträumt, denn das waren Pferde, die einen Mann mit ihrem abenteuerlichen Nimbus schon begeistern können. Da hingen Geschichten dran von 100 Meilen Reisen, Eroberungen der weiten Straßen, sagenhaften Geschwindigkeiten und tollen Fahrten. Im Prospekt für die Black-Lightning stand in der Rubrik Beschleunigung „— wurde noch nie gemessen“. Die Black-Shadow beschleunigt in 5 Sekunden von 0 auf 90 km/h, in 10 Sekunden auf 128 km/h, in 15 Sekunden auf

145 km/h, in 20 Sekunden auf 160 km/h, in 35 Sekunden auf 180 km/h! Der erste Gang reicht bei vollem Ausdrehen des Motors bis 104 km/h, der zweite bis 136 km/h, der dritte bis 175 km/h. Der vierte Gang aber zieht etwa ab 30 km/h ruckfrei hoch. Motorleistung der Black-Shadow 55—60 PS bei 5700 U/min. Im Prospekt steht aber noch, daß dieses Motorrad nur für „erfahrene Fahrer“ konstruiert wurde, da seine Höchstgeschwindigkeit jenseits von 200 km/h liegt.

Naja, ich brauche diese kleine Gedächtnis-Auffrischung für unsere alten Leser nicht weiter auszuspinnen, denn die Vincent-Geschichten sind ja zu sehr bekannt. In unserem Motorradfahrer-Lied von dem alten Grafen von Kotzensteyn haben Klaus Steinmetz und ich dessen sagenhafte Ritte auf einer Vincent stattfinden lassen. Lassen wir diesem Motorrad den Anflug von Romantik, denn er gehört bestimmt dazu.

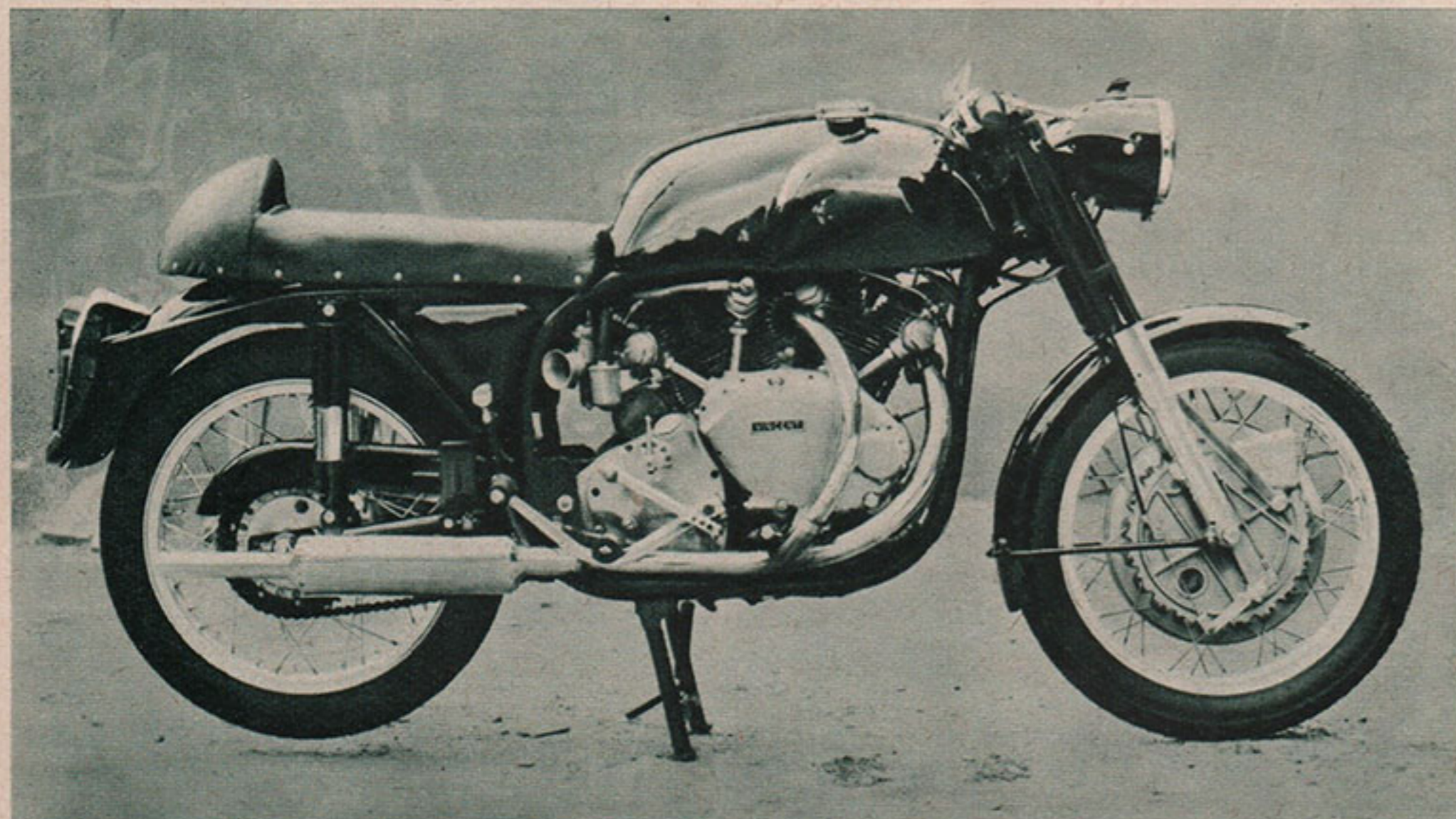
Mit dem Originalfahrwerk konnte sich der neue Herr des Schwarzen Schattens aber nicht anfreunden. Besonders auf den Pflastersteinen der B 3 war es sehr ungemütlich. Das war der Anlaß, daß er sich nach einem besseren Fahrwerk umsah. Im Winter 1962/1963 konnte er den „Federbett“-Rahmen einer Norton Dominator bekommen. Später die Gabel und das Vorderrad mit Bremse der Norton „Manx“-Rennmaschine, also etwas ganz Besonderes.

Als er sich die Ärmel aufgekrempt und toi-toi-toi in die Hände gespuckt hatte, um sein Werk zu beginnen, stellte er fest, daß die gewaltige PS-Fabrik so ohne weiteres nicht in den Norton-Rahmen paßte. Denn wenn die Hinterradkette ungestört zum Hinterrad geführt werden sollte, hätte der Motor wegen der im Wege befindlichen hinteren Rohrschleife seitlich versetzt eingebaut werden müssen. Das wäre nicht nur vom Ansehen her unschön, sondern auch fahrtechnisch unmöglich gewesen, weil der Renner dann immer Schlagseite gehabt hätte.

Was tun? sprach Feilkloben. Ganz einfach — ich mache selbst einen Rahmen!

Ganz „einfach“! Daß ich nicht lache. Denn nun mußte er erst einmal den Norton-Rahmen in seinen äußeren Umrissen auf eine Hartfaserplatte mit dem Zimmermannsstift umreißen und danach zwei genau gleiche Schablonen aus Eisen machen,

So sieht die Vincent nun im endgültigen Zustand aus: das einzige, was blieb, ist der Motor. Fahrwerk: Eigenbau nach Norton-Vorbild, Norton-Vordergabel (von der „Manx“), Münch-Rennbremse, Eigenbautank, Hinterradbremse Horex Imperator. Und trotz dieser vielen verschiedenen Marken ist die Maschine ein organisches Ganzes geworden!



um die beiden nötigen Rahmenhälften genau gleich biegen und herrichen zu können. Man kann das Rohr ja nicht freihändig biegen, weil man es so niemals genau seitengleich mit der anderen Hälfte hinkriegt. — Gedacht, gesagt, getan — die Rahmenhälften entstanden und wurden so zusammengefügt, daß der Motor hineinpaßte. Dabei sind natürlich die Norton-Maße wesentlich verändert worden. Die Knotenbleche für die Halterung des Motors wurden so angepaßt, daß das Aggregat den Schwerpunkt nicht allzu hoch verlegt.

Viele Zeichnungen wurden nicht gemacht, denn der Meister hat eine erstaunliche handwerkliche Fertigkeit und ein großes Können. An der Maschine paßt alles wunderbar, und sie sieht so aus, als stamme sie aus der Serienfertigung einer großen Fabrik! Die Rahmenhälften wurden aus je einem Rohr gebogen und die Enden zum Steuerkopf geführt. Der Steuerkopf wurde zusammen mit dem Rohr zur Aufnahme der Hinterradschwinge gedreht, es kamen Timken-Schrägrollenlager hinein. Die Querstützen, hintere Halterung für Kotflügel, Sitzbank, Girling-Federbeine, die Steuerkopfabstützung wurden anschließend eingeschweißt.

Danach begann die Arbeit am Tank. Zuerst wurde eine Form gemacht und aus Alublech die Teile für einen großen Tank gebogen. In der Schweiz fand sich ein besonderer Tankspezialist, der die Hälften zusammenschweißte und in den Rahmen paßte. Aber der Tank riß immer wieder in den



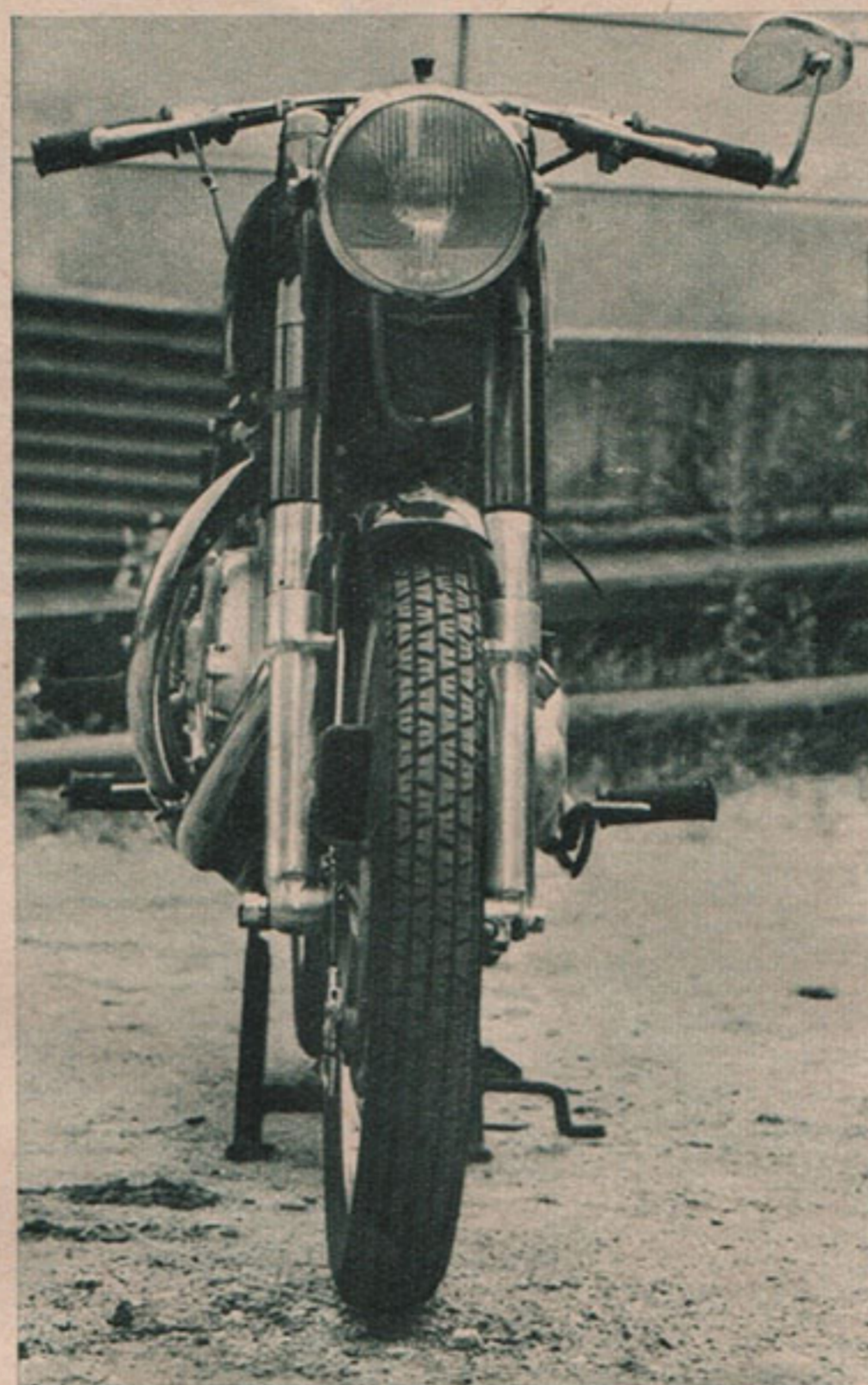
Schweißnähten am Bodenrand, weil er mit dem Boden auf den Rahmenrohren auflag und die überstehenden Seitenteile immer wieder losvibrierten. Ja, man muß eben doch alles selbst machen, soll etwas auch 100%ig so sein, wie man es möchte. Also kam eine neue Holzform her und darüber wurden nun neue Tankhälften aus Stahlblech gebogen. Etwa 6 m Schweißnähte halten den Tank zusammen, der seitdem absolut dicht ist. Kontrolle: Schlauchventil eingeschraubt, Luft reingepumpt und unter Wasser gedrückt — keine Luftbläschen. Anschließend bekam er als Krönung einen zünftigen Schnellverschluß verpaßt. Der Öltank, der Werkzeugkasten und die Sitzbank entstanden auch inzwischen in Eigenfabrikation und gelangen prächtig.

Zuerst nahm unser Schlossermeister ein Hinterrad der Horex-Regina in die Hinterradschwinge, aber bei diesem armen gequälten Stück brachen die Speichen nach heftigem Beschleunigen gleich reihenweise aus, und die Bremse war für solche Geschwindigkeiten nicht das Wahre. Daraufhin entsann er sich, daß es ein stabileres Hinterrad bei der Horex-Imperator gegeben hat und flugs wurde ein solches besorgt und mit 4,5 mm-Speichen versehen. Die Bremse war gut, die Speichen hielten — aber nun brachen die Mitnehmerbolzen ab. So geht es einem geplagten Manne, aber unserer wurde nicht müde und baute stärkere Mitnehmer ein, so daß auch diese Sache jetzt stimmt.

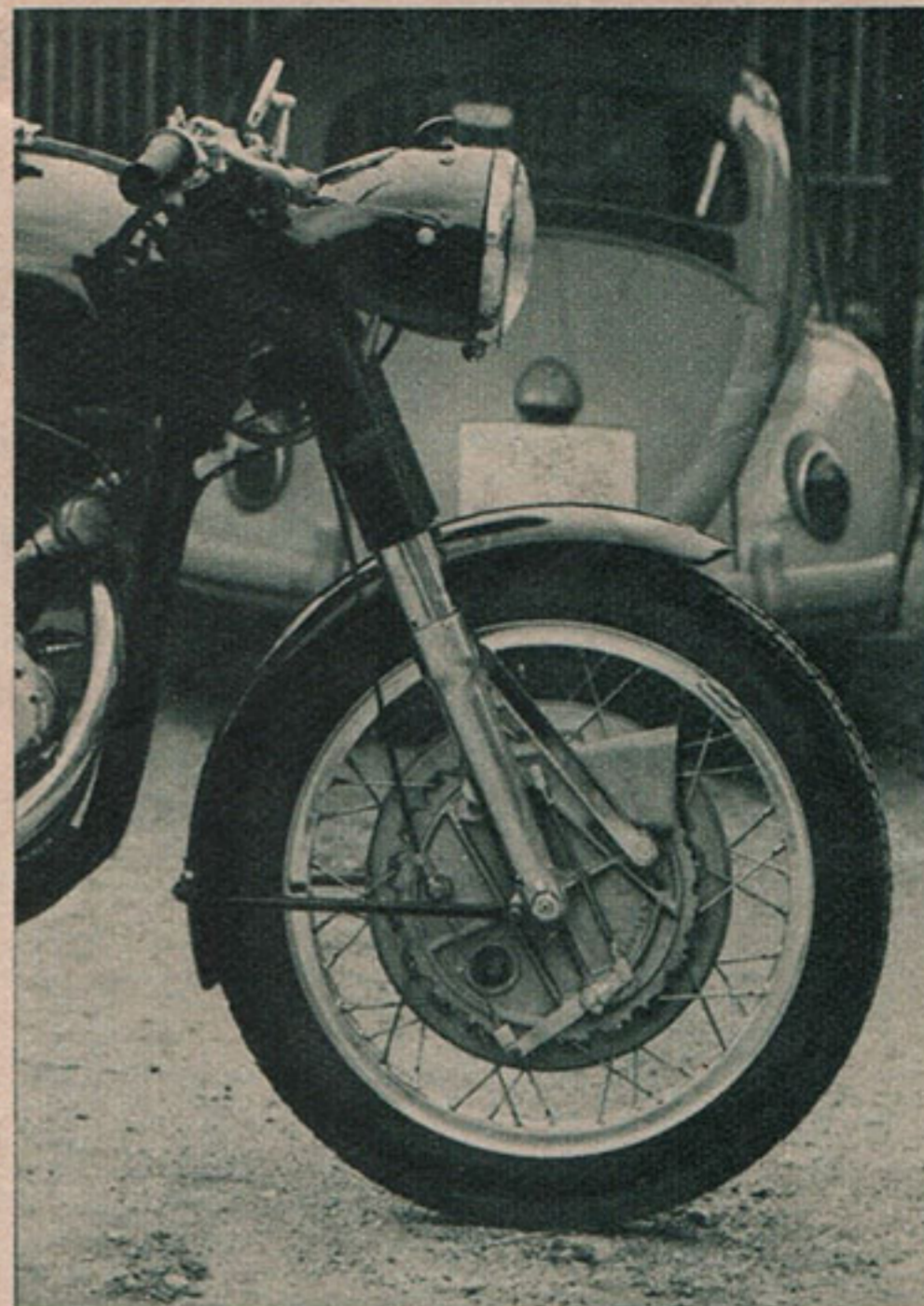
Die Gabel der Norton-Manx-Rennmaschine bewährte sich glänzend, aber die Bremse war doch schon reichlich verschlissen, besonders die Aufnahme für die Radlager. Daher schenkte der Meister sich zu Weihnachten im Winter 1964/65

eine der teuren und märchenhaften Münch-Bremsen. Nachdem er die Beläge richtig eingepaßt hatte, erwies sich diese Bremse als das Nonplus-ultra! Aber das Einpassen verursachte doch wieder allerhand Umtrieb. Es mußte eine Aufnahmevorrichtung für die Drehbank gemacht werden, in der die Ankerplatte mit den leicht angespreizten Bremsbelägen zum Abschleifen genau befestigt werden konnte. Nach dem Einschleifen trug nicht nur die ablaufende Backe.

Bei den Fahrversuchen stellte sich heraus, daß die Gabel ab 140 km/h zu flattern begann. Das war ein wenig schöner Zug der schwarzen Windsbraut, und der mutige Reiter runzelte arg die Stirn. Da fand er in der Nähe in einem Motorradladen eine kleine amerikanische Auswuchtmaschine, mit der man Motorräder dynamisch auswuchten



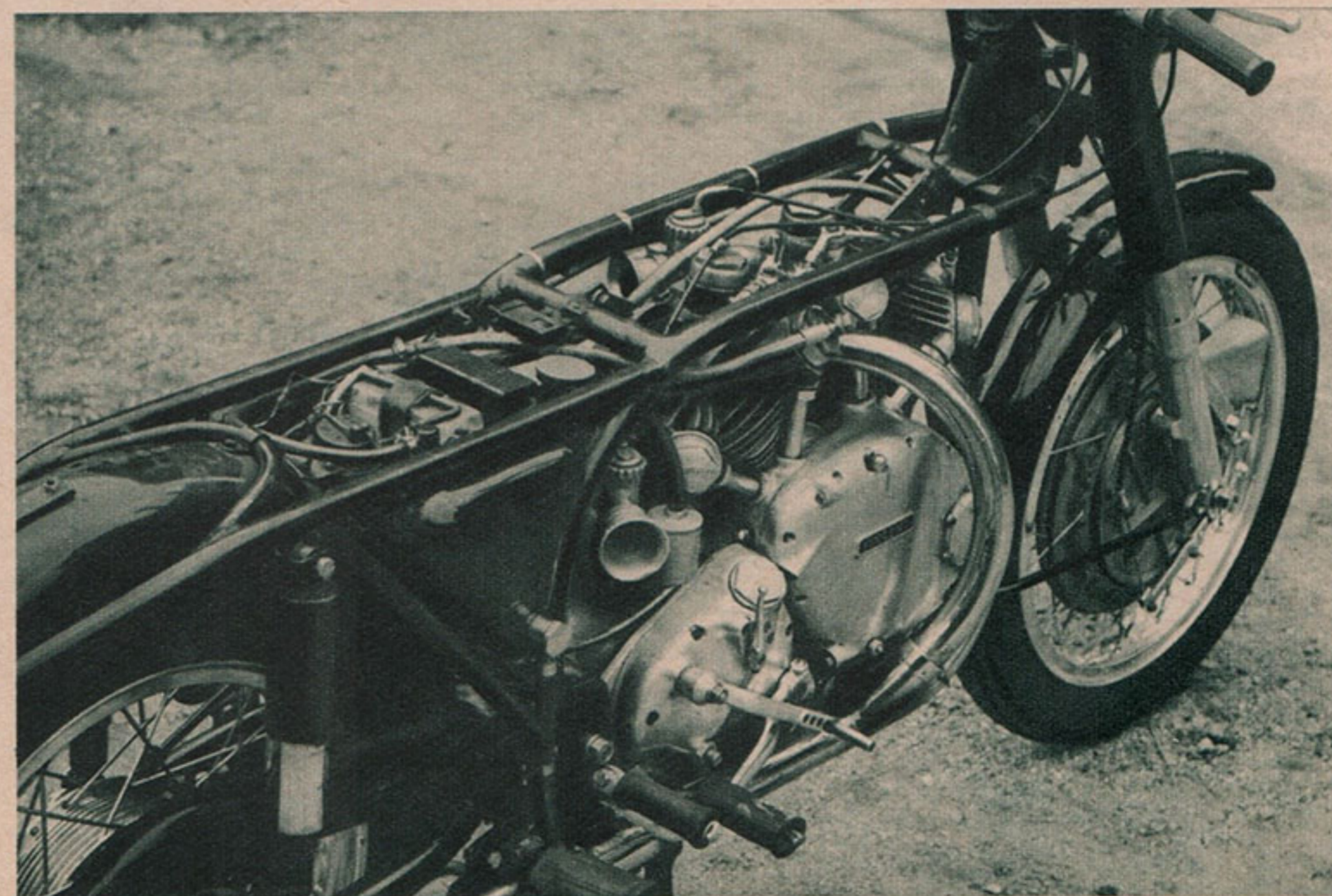
Oben und Mitte: Die Vorderpartie mit der Manx-Gabel und der Münch-Bremse, man beachte das Auswuchtgewicht an der Vorderfelge oben: dynamisch gewuchtet! Links: Der Tacho muß bis 200 km/h gehen, gibt es bei VDO auf Sonderwunsch. Unten: Ganz so einfach war der Einbau des Vincent-Motors nun doch nicht, man sieht, wie eng es zwischen den Rahmenrohren zugeht.

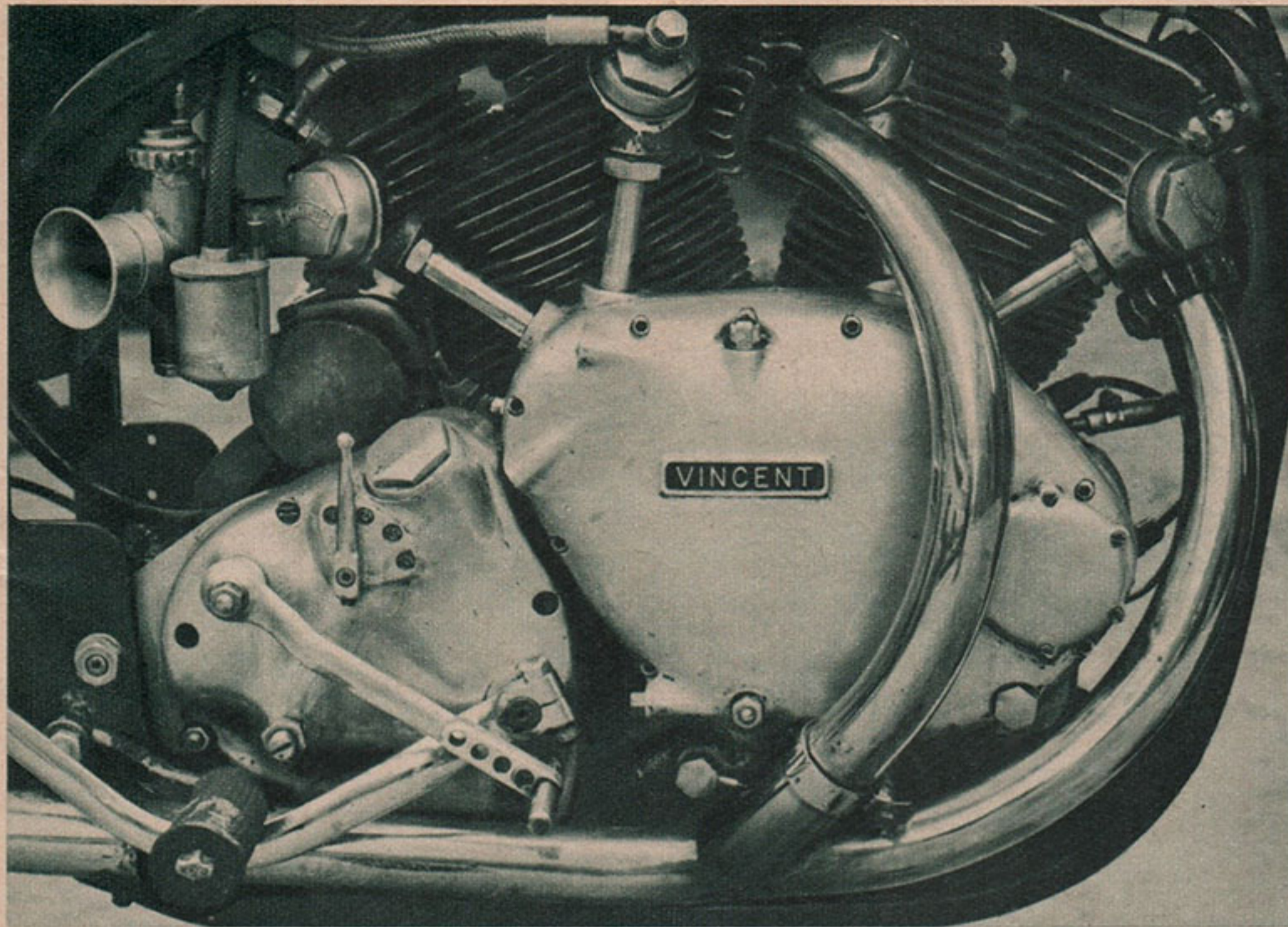


konnte. Er drehte sich ein Aufnahmestück für seine Windsbraut-Räder, das auf die Maschine paßte und machte sich an die Arbeit. Siehe da — es sind erstaunliche Unwuchten in einem Motorrad-Rad! Als sie beseitigt waren, rührte sich da vorn nichts mehr in krimineller Weise, und man konnte das Feuerroß ohne Angst reiten.

Damit waren die Sorgen um das Fahrwerk fürs erste behoben, als nächstes werde ich davon erzählen, daß der schrottreife Motor auch allerhand zu tun gab. Zwei Jahre intensiver Arbeit stecken immerhin in dem Motorrad drin.

Da war hauptsächlich das Problem, die Wärme richtig aus den Zylindern herauszuholen. Bei einem V-Motor ist ja der hintere Zylinder immer ein Stiefkind des Kühlluftstromes, und wenn es Motorräder gibt, bei denen die Geschichte gut geht, dann doch nur deswegen, weil der Fahrer vorsichts- oder unsicherheitshalber lieber ein wenig unter der im Prospekt angegebenen Leistungsspitze fährt. Das kam aber für unseren Mann nicht in Frage. Er besorgte sich aus England die nötigen Toleranzmaße und ließ die Leichtmetall-Zylinder ohne Laufbuchsen sauber ausdrehen. Dahinein paßte er ganz sauber neue Laufbuchsen ein, die wesentlich besser als die alten rundherum tragen. Auch bei schlimmer Jagerei kann man jetzt die warmen Zylinder noch





Solche Dinge sind wichtig bei einem 100-Meilen-Renner, mit dem man ja nicht zum Zigarettenholen fährt.

Es gibt zwei Probleme bei dieser Windsbraut. Das eine ist die Beherrschung der Maschine und ihrer möglichen Geschwindigkeit, das andere ist die Frage der notwendigen Reparaturen und Ersatzteile. Wer diese Maschine und ihren Fahrer sieht, weiß, daß Nummer eins kein Problem ist. Sie ist mit 204 kg Gewicht nicht zu schwer, sie ist elegant und „klassisch“, schmal und handlich gebaut, ja, der Motor hat jetzt erst das richtige Fahrwerk. Sie liegt so ruhig, reagiert auf das Gas und die Bremsen so feinfühlig, exakt und willig, daß man sicherer als ein Fußgänger ist. Obwohl sie mit dem gewaltigen Mann im Sattel gestoppte 186,5 km/h geht. Nein, dieses Paar ist nicht gefährlich — es ist imponierend.

Die zweite Frage ist auch kein Problem, denn Ersatzteile kann man preiswert und schnell direkt aus England für Motor, Getriebe und Gabel beziehen. Und für alles andere ist die eigene Schlosserei-Werkstatt da, in der es für den Notfall ja auch einen Transportwagen gibt.

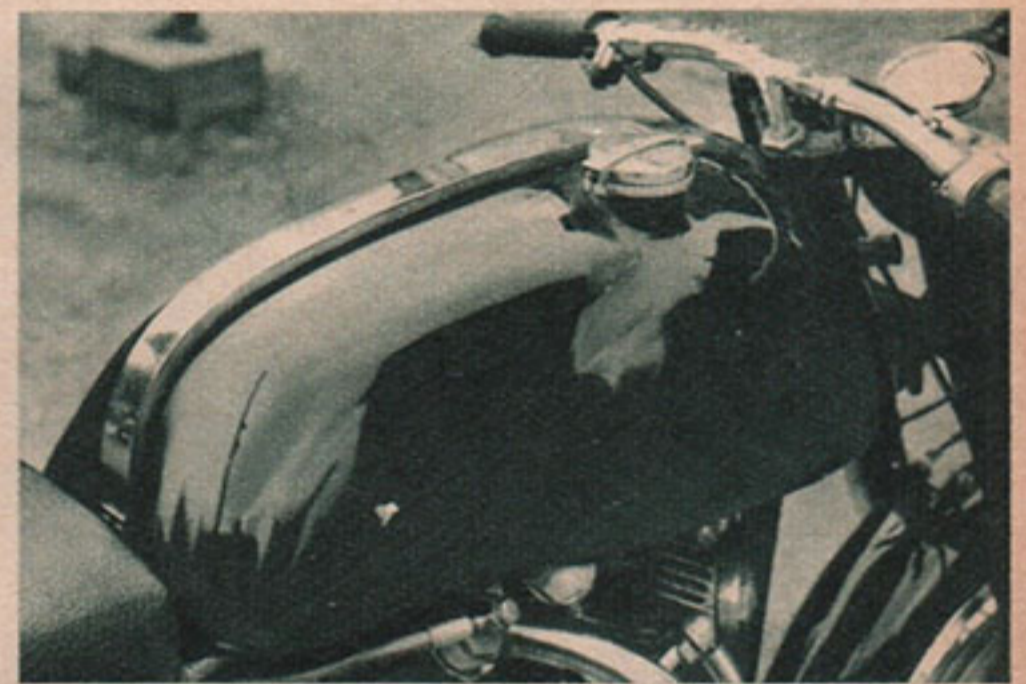
Nun ist aber das wahre Märchen von der Windsbraut aus dem Schwarzen Walde noch nicht zu Ende. Denn ich bin ihr nicht nur begegnet, habe nicht nur eine kurze Fahrt an erschauernden

anfassen. Damit hatte er schon das Hauptproblem des Motors gelöst. Daß er natürlich die Kurbelwelle neu lagerte, und noch weiter „kleine Arbeiten, wie eine verbesserte Entlüftung und anderes, ausführte, ist klar. Die Lucas-Lichtmaschine verschwand sehr bald zugunsten einer Boschanlage, der Magura-Lenker wurde passend angebaut, der Scheinwerfer ist von Hella. Auch der Schalldämpfer entstand im Eigenbau und ist wirklich wunderbar sauber und formschön ausgeführt. Er gibt dem herrlichen Vincent-Ton eine feine dezente Note. Die Fußrasten für die Sozia liegen am Rahmen fest, die Batterie steht im Rahmen unter der Sitzbank, die durch einen Schnappverschluss gehalten wird. Der Tank wird von einem mit Schaumgummi ausgepolsterten, verchromten Spannband gehalten, dessen beide Haltebolzen an den Enden man einfach mit dem Schraubenzieher vom Rahmen lösen kann. So gibt es noch mehr sehr feine und praktische Anordnungen, für die sich mancher große Motorrad-Konstrukteur interessieren sollte, der sich mit Hundertmeilen-Rennern beschäftigt.

Das Antreten eines Black-Shadow-Motors ist eine besondere Kunst. Am Hockenheimring, beim ersten Clubtraining in diesem Jahr, ließ der Windsbraut-Fahrer einmal eine Reihe starker Männer probieren. Ich glaube fünf Burschen versuchten ihr Glück, ohne daß sich etwas tat. Aber der Herr und Meister kannte die Lady — ein gewaltiger Tritt, und der Motor blubberte los. Dabei ist es nicht einmal so sehr die Kraft, die

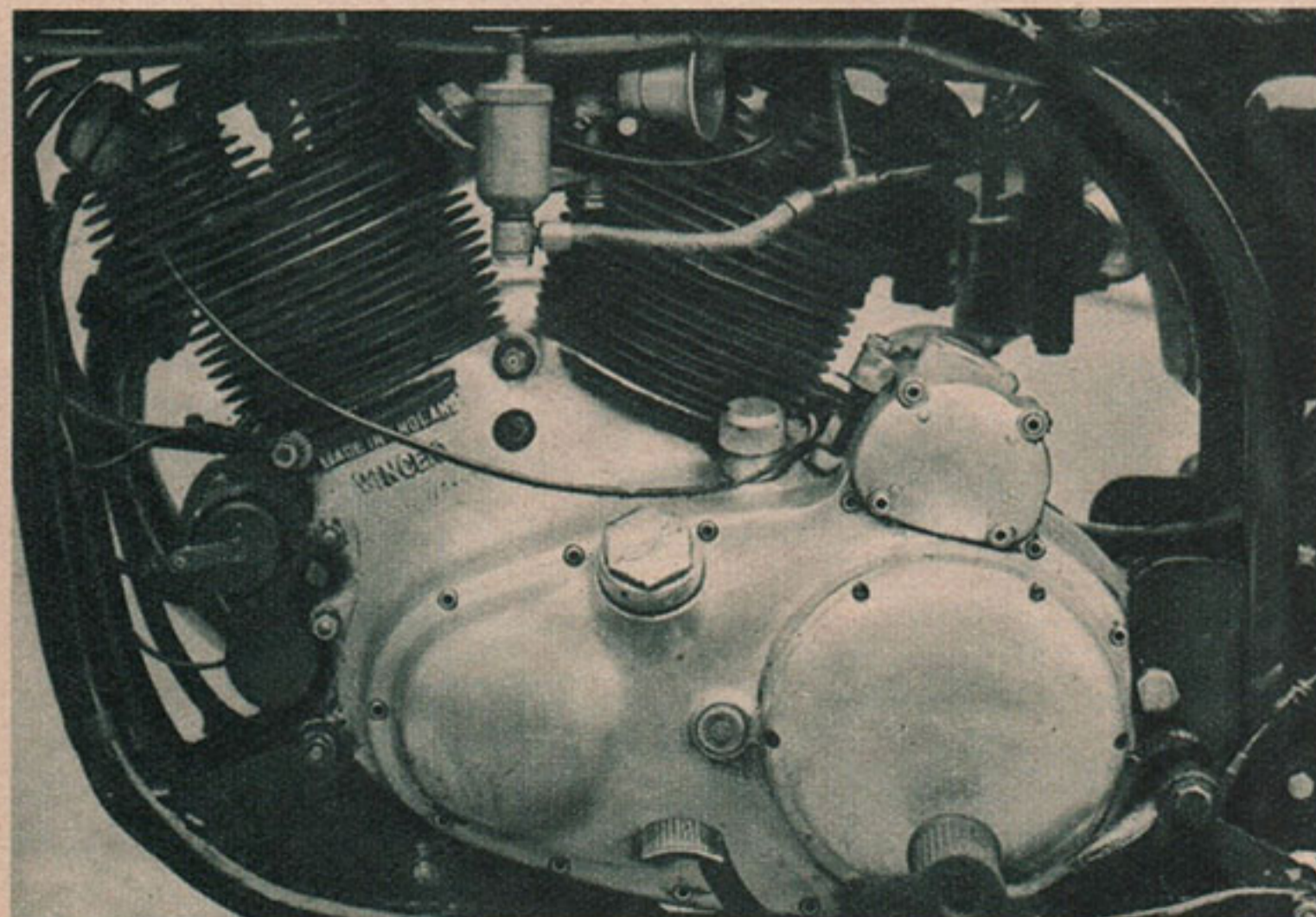
die PS aufweckt — es ist die besondere Dosierung des Schwunges, der dem Motor so viel Mumm gibt, daß die Füllung richtig zum Zündzeitpunkt in den Zylindern ist. Ich habe beobachtet, wie er das machte. Erst im letzten Drittel des Starterweges kommt er aus dem „Fühlen“ mit dem Fuß zu einem kurzen, harten Schwung.

Der Knebel des Fußschalthebels ist in fünf verschiedene Bohrungen einsetzbar, so daß man ihn jederzeit auf die passende Fußstellung und Fußlänge trimmen kann. Ich erzähle es deswegen, weil ich für einige Kilometer mit der kostbaren Windsbraut allein gelassen wurde und diese eine kleine Bergstraße hinauf bewegen durfte. Dabei fiel sofort auf, daß es keine „Industrie“-Maschine mit 08/15-Sitzposition, sondern ein Motorradfahrer-Motorrad war, dessen Erbauer wohl wußte, wie man auf einem solch wilden Roß sitzen muß. Junge, war der Brocken handlich! In den engen Kehren wollte sie erst gar nicht so leicht in Schräglage, das kommt wohl von dem etwas kopflastigen Trumm von Motor. Wenn man das aber weiß, dann wird man mit dieser Steifheit klarkommen. Wollte ich die Sütze am Sitzbankende erreichen, so mußte ich mich ganz lang machen — es ist also tatsächlich genug und bequem Platz für zwei große Personen da. Auch etwas, was gar nicht Allgemeingut europäischer — besonders großer — Maschinen ist. Die Bank ist nicht hoch, dafür aber breit. Und Fläche fängt! Jeden Stoß, jedes Gabelzittern — darauf hockt man wie auf einem Dunlopillo-Bett.



Touristen-Straßenkreuzern entlang gemacht, ich darf sie nächstens einmal etwas länger bewegen. Das aber ist das schlimmste, was passieren konnte, denn jetzt wird die Fabel wahr werden, daß ich den verflixten Vincent-Zauber (mein Weib sagt „Vogel“ dazu — aber die hat ja auch nur eine BMW, kann also gar nicht anders denken) wieder einmal nicht mehr los werde. Junge, und es kann einer sagen, was er will — wenn man so einem Renner begegnet, dann ist man einfach weg —!

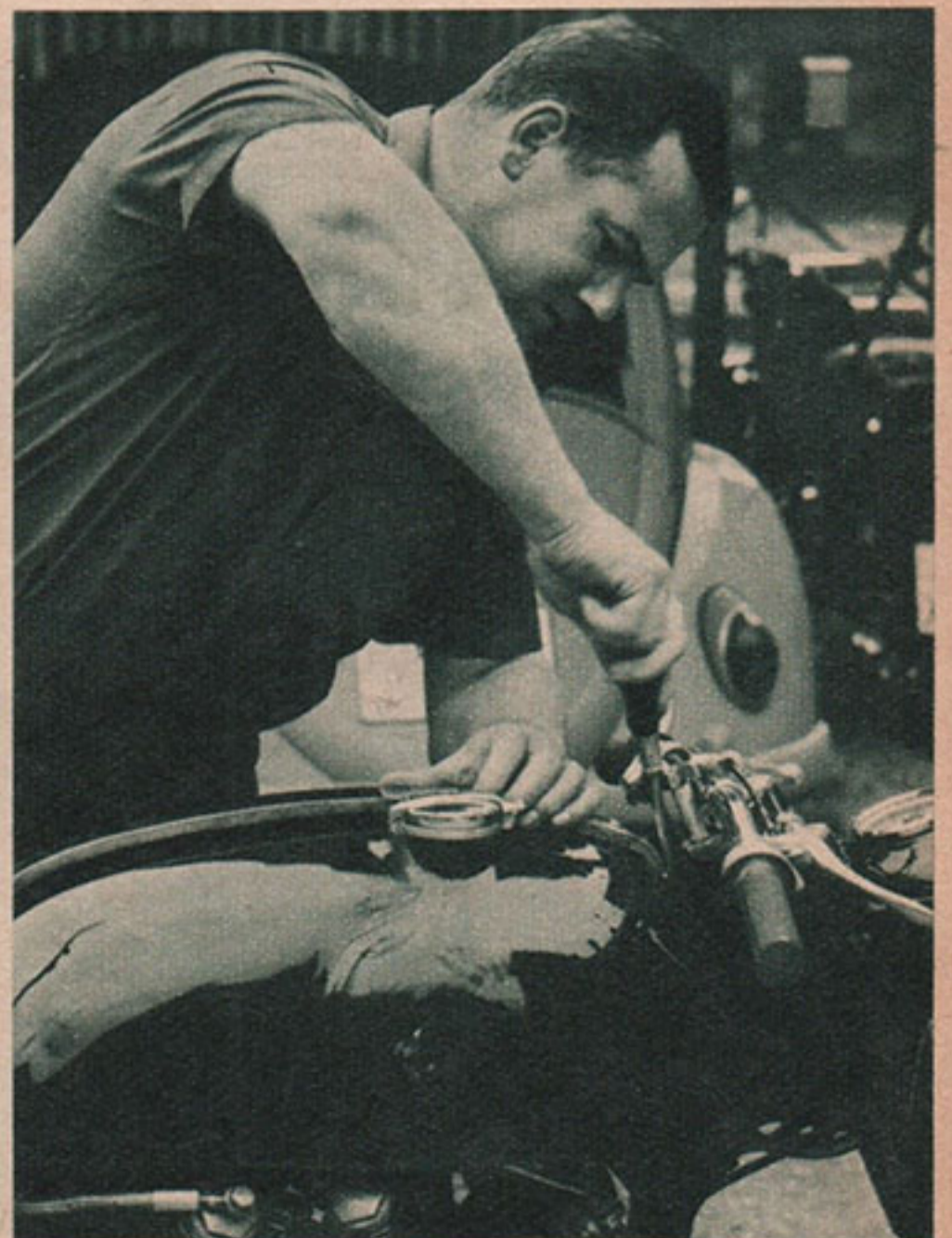
Klacks



Oben: Ist das nicht ein wunderbarer Motor? Die Bohrungen im Schalthebel sollen übrigens nicht etwa Gewicht sparen, sondern dienen der Einstellbarkeit, alle Hebel müssen genau zum Fahrer passen!

Die Bilder rechts zeigen den Eigenbautank. Er wird einfach auf den Rahmen aufgelegt und dann mit einem verchromten Spannband festgehalten. Vorn und hinten ist zur Demontage nur je eine Schraube zu lösen.

Außerlich sieht der Motor ja noch normal aus, die viele Arbeit, die da drinsteckt, ist nicht zu erkennen. Verbesserte Entlüftung, Bosch-Lichtmaschine (anstelle der serienmäßigen Lucas-Anlage) sind nur zwei der vielen Änderungen.



SCHLOSSEREI AM STRASSENRAND ³

FLICKZEUG IN AKTION

Bringen wir's endlich hinter uns, das Reifen flicken und Reifen montieren. All die hier beschriebenen Handgriffe sind schon Tausende von Malen richtig (aber auch eben sehr oft falsch oder umständlich) gemacht worden, alte Hasen gähnen bereits, aber den jungen Motorradfahrern muß es ja irgendwer mal sagen. In Betriebsanleitungen steht längst nicht alles drin, was man wissen muß, um ein Nagelloch im Reifen wirklich dauerhaft dicht zu bekommen, zum Beispiel steht noch nicht drin, daß das kleine Röhrchen beim Flickzeug (siehe Pfeil in Bild 1) sogenanntes Talkumpulver enthält und wozu das gut sein soll. Seit mich mal ein langjähriger Motorradfahrer gefragt hat, was er eigentlich mit diesem Zeugs (das in seinem Flickzeug bereits durch Feuchtigkeit zu einer grauen Schmiere geworden war) anfangen solle, seitdem habe ich doch das deutliche Gefühl, all diese Schreiberei sei doch nicht ganz unberechtigt. Auf dem Gebiete des Reifenflickzeuges hat es in den letzten Jahren nichts durchgreifend Neues gegeben, man arbeitet immer noch mit vorbehandelten Flickern (deren „nasse“ Schicht durch eine Folie abgedeckt ist) und einer Gummilösung (oder einer ähnlichen Flüssigkeit), genauso, wie man die Umgebung des zu reparierenden Loches immer noch vorher schön reinigen und aufräumen muß.

Flickzeug gibt es in kleinen, in den Werkzeugkasten passenden Dosen und Schächtelchen (Bild 1 und 2) mit bereits zugeschnittenen Flickern und dem kleinen Tübchen Gummilösung sowie dem Stück Sandpapier oder dem Reibeisen. Letztere pflegen nach geraumer Betriebszeit der Maschine

(eine Panne ist ja sehr selten geworden) in sehr schlechtem Zustand zu sein, das Reibeisen verrostet, das Sandpapier aufgeweicht. Woraus die Empfehlung abgeleitet wird, alles sorgfältig vor Feuchtigkeit zu schützen. Dann kann auch das Talkumpulver nicht zu Brei zusammenbacken. Die zweite Art von Flickzeug besteht aus der sogenannten Reparaturplatte (Bild 4 und 5) und der Tube Gummilösung, die man eben einzeln kaufen kann. Eine Reparaturplatte hat vor den zugeschnittenen Flickern den Vorteil, daß man sich damit auch bei größeren Schlitten behelfen kann. (Etwa Risse im Marquardt-Mantel flicken u. ä.) Nur bekommt man die Reparaturplatte höchst selten in kleinen Mengen, meist wird sie nur kiloweise (siehe Bild 5) dem Großverbraucher angeboten (wobei zu fragen wäre, wer denn heute noch Großverbraucher in Flickzeug ist, da das Flickern sowieso schon als Notlösung gilt, und man von einer Werkstatt doch in den meisten Fällen einen neuen Schlauch angeboten bekommt). Ich habe in verschiedenen Läden nach Reparaturplatten gefragt und nur die im Bild 4 gezeigte als „serienmäßige“ kleine Menge bekommen.

Wie geht das Schlauchflicken nun vor sich? Zuerst muß das Loch gefunden werden (Achtung, wenn ein Nagel der Übeltäter war, dann sind auch auf der Innenseite des Schlauches Löcher), dann wird rundherum schön mit Spucke (nicht mit Benzin, der Gummi ist ja benzinlöslich!) und einem halbwegs sauberen Lappen der Staub und Schmutz weggerieben. Wissen Sie jetzt noch, wo eigentlich das Loch war? Also aufpassen beim Säubern. Dann wird die Umgebung des Loches aufgeraut

(aber nicht so kräftig, daß man neue Löcher durch den Schlauch raspelt) und mit Gummilösung (auf jeden Fall aber mit der zu dem Flickzeug gehörenden Lösung) bestrichen. Dabei kann man schon Fehler machen, einmal indem man zu sparsam mit der Lösung umgeht oder indem man sie nicht gleichmäßig genug verreibt. Man verteilt sie nicht nur auf der Stelle, wo nachher der Flicker hinkommen soll, sondern noch etwa einen Zentimeter darüber hinaus. Außerdem muß darauf geachtet werden, daß die Lösung nicht in dicken Schlieren aufgeschmiert wird, sondern halbwegs in gleicher Schichtdicke. Sonst verdunstet das Lösungsmittel in den Schlieren nicht richtig, und der Flicker kann nicht dicht werden. Und verdunsten muß das Lösungsmittel zum größten Teil, es soll ja nur den Gummi benetzen und als fast trockener Klebefilm übrigbleiben. Was nach dem Aufdrücken unterm Flicker noch feucht ist, kann nicht mehr nachtrocknen. Wohin sollte das Lösungsmittel denn auch entweichen? Das alles bedeutet also, daß der nächste Arbeitsgang, das Trocknenlassen, etwas Geduld erfordert, man soll da nicht zu voreilig sein. Man kann eine Zigarette rauchen oder Nebenarbeiten erledigen (Felge und Reifen innen sauberwischen, Bremsstrommel ausstauben usw.), etwa nach zehn Minuten dürfte (je nach Luftfeuchtigkeit und Temperatur) die Flickstelle klebfertig sein.

Dann erst zieht man die Folie vom Flicker ab (bei Verwendung einer Reparaturplatte hat man hoffentlich vorher schon das entsprechend große Stück mit schön gerundeten Ecken herausgeschnitten, jetzt kann man nämlich nichts mehr ab-



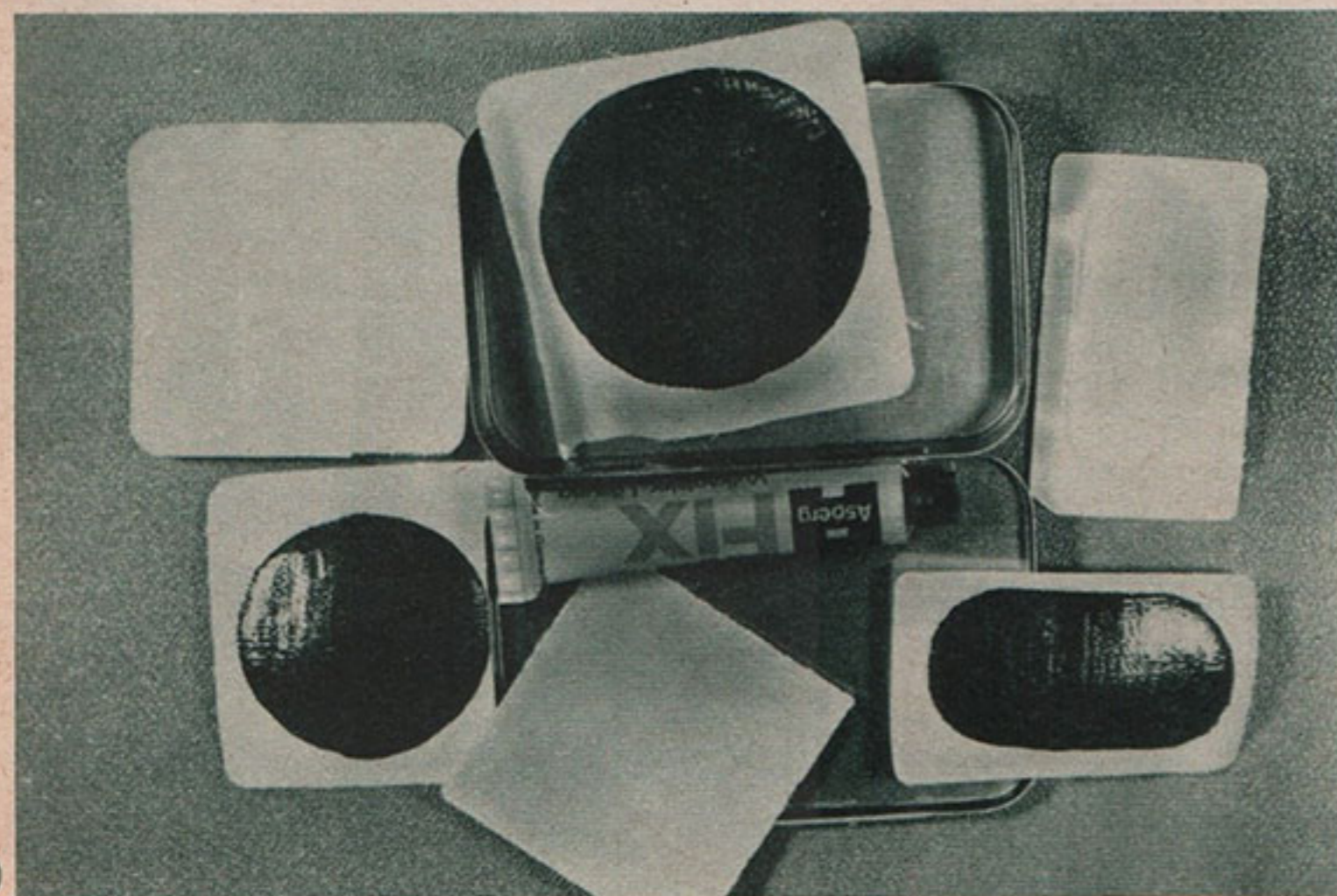
①



③



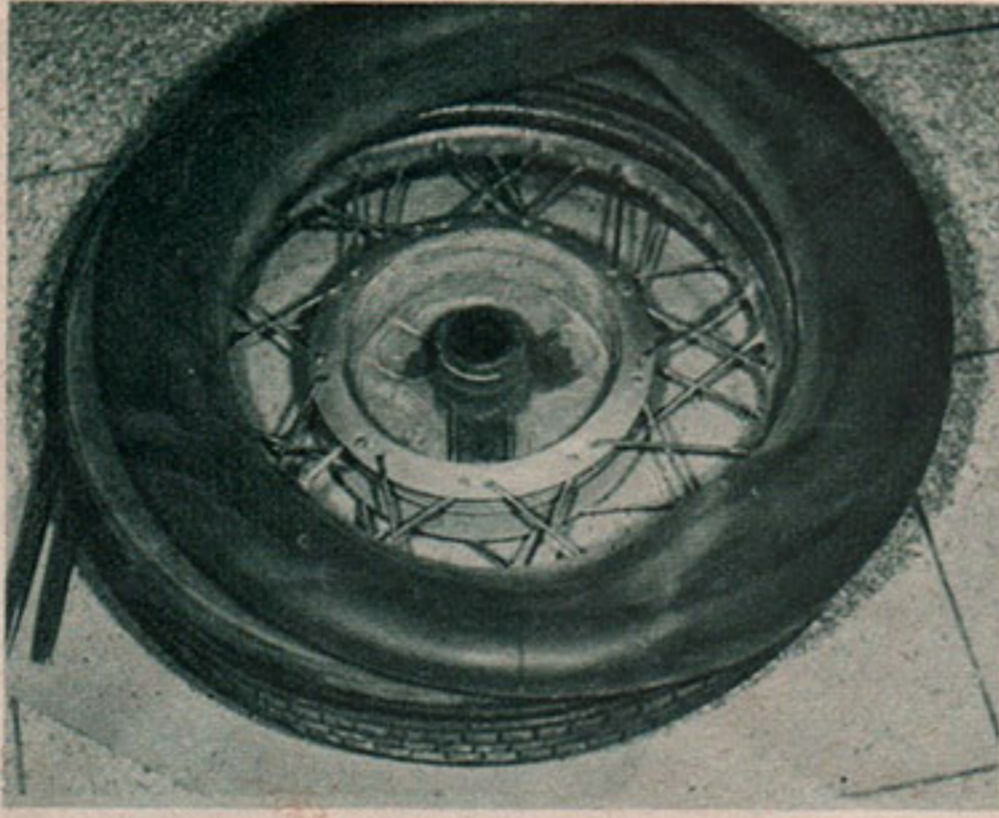
④



②



⑤



messen!) und drückt den Flicker mit der „Butterseite“ auf den Schlauch. Das muß sorgfältig geschehen, denn erstens kann man einen einmal aufgedrückten Flicker nur unter Zerstörung der Klebeschicht wieder abziehen, und zweitens besteht die Gefahr, daß man Luftblasen mit unter den Flicker bekommt. Also wird man den Schlauch über irgendeinen Gegenstand glattziehen (Sattelnase, Sitzbankvorderteil, Kotflügel), dann den Flicker mit einer Kante ansetzen und auf die Klebefläche aufrollen. So vermeidet man Luftblasen am ehesten.

Wenn der Flicker nun fest sitzt, darf man trotzdem noch nicht gleich den Reifen montieren, man muß vorher durch kräftiges Andrücken für innige Verbindung sorgen. Mit dem Gummihammer kann man ihn anklopfen, zumindest soll er heftig

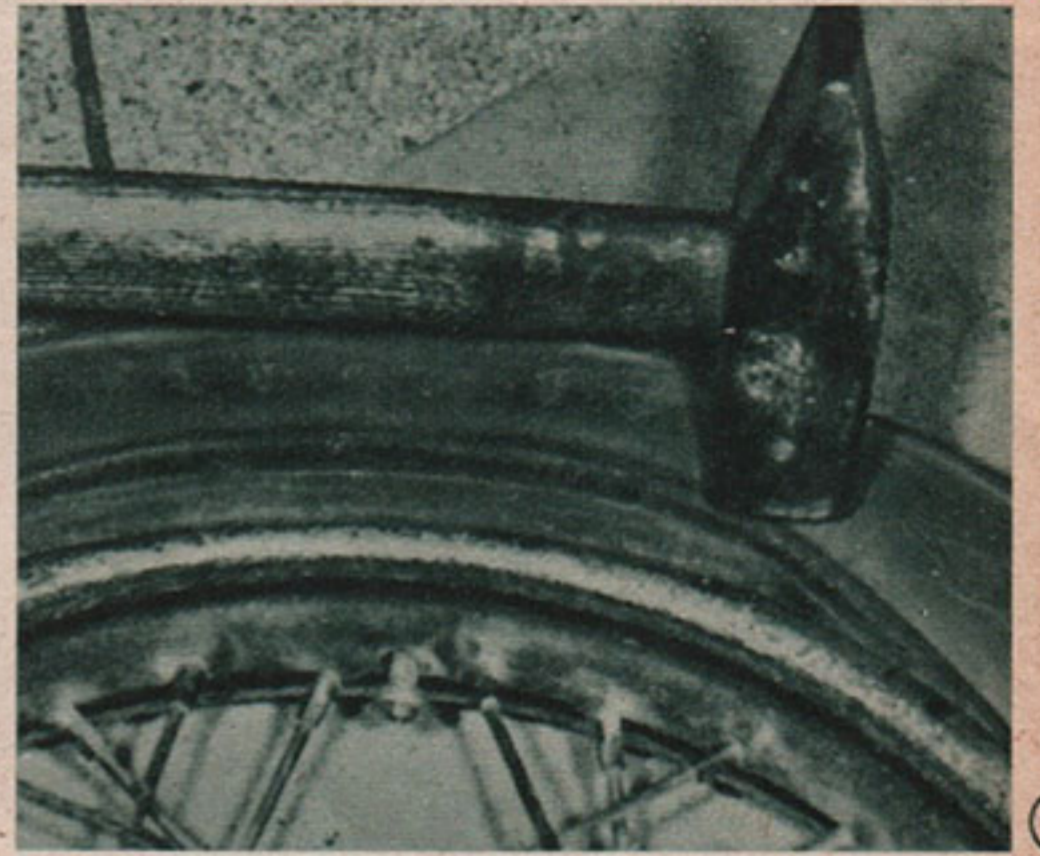
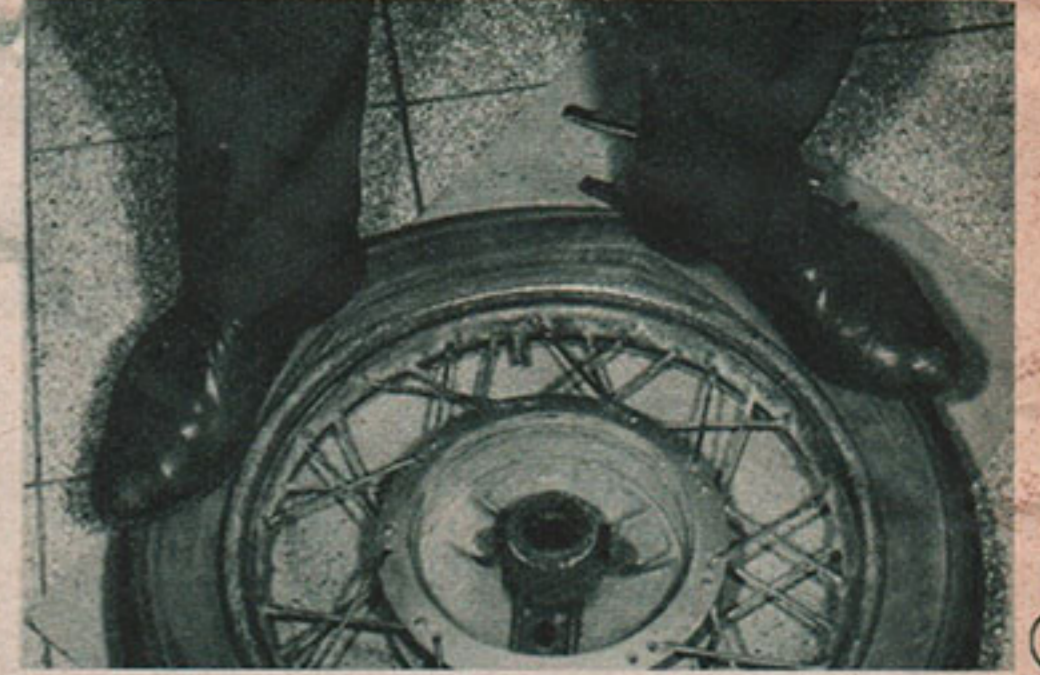


Bild 6: Nicht vergessen, den Schlauch mit Talkum einzureiben, dann kann er sich im Reifen besser und glatter legen, Faltenbildung wird verhindert. Auch der Decke nützt Talkum, das Montieren geht leichter.

Bild 8: Das Ventil sollte man gleich zu Anfang gerade richten, nachher, wenn erst der Reifen drauf ist, wird es schwierig.

Bild 9: Wenn man eine Sicherheitsfelge montiert, dann kommt es darauf an, daß das Ventil der Decke nicht den Platz innerhalb des Tiefbettes wegnimmt, man drückt es deshalb vor dem Aufziehen der Decke wieder tief hinein (aber die Mutter drauflassen!).

Bild 10: Die Montierhebel braucht man nicht, harte Absätze an den Schuhen sind nützlicher, weil sie die Decke schonen und weil man mit ihnen nicht den frisch geflickten Schlauch einquetschen oder gar aufschlitzen kann.

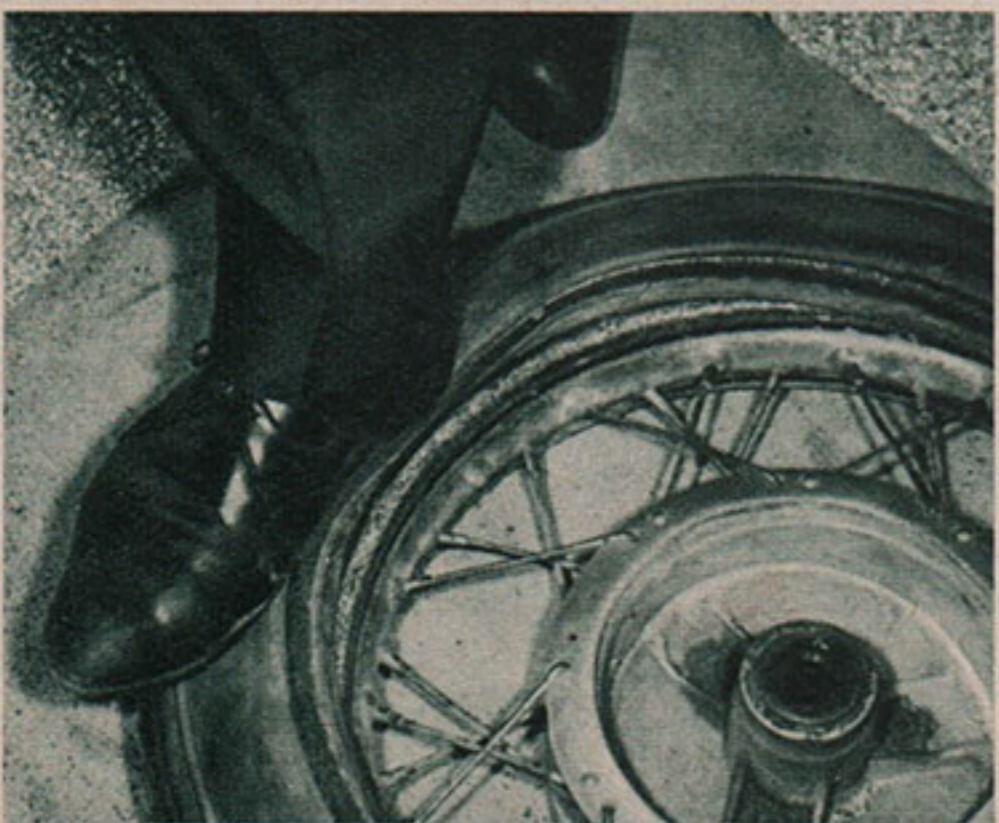
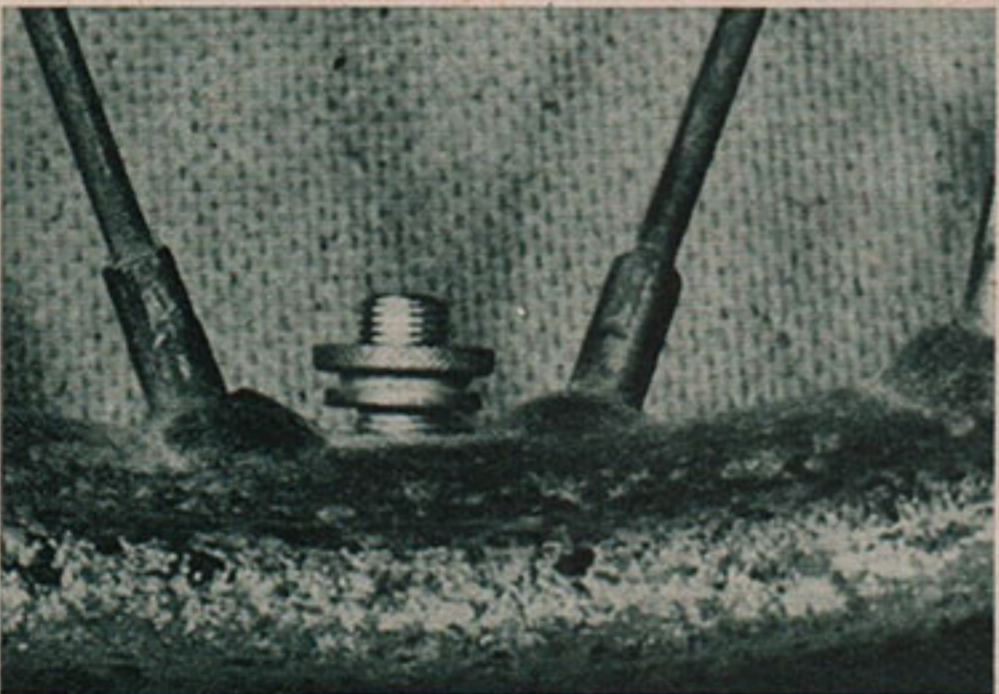
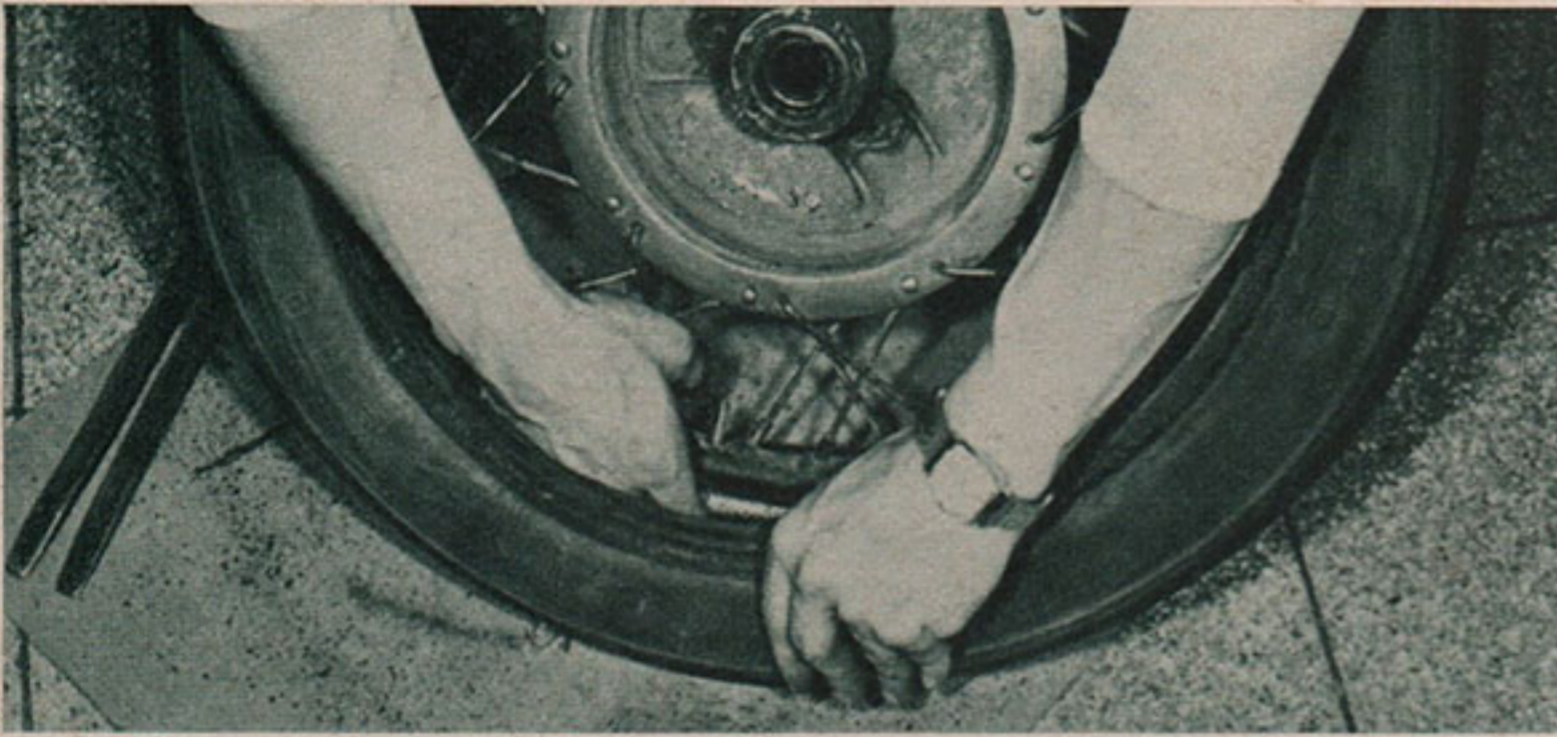
Bild 11: Das ist keine Sicherheitsfelge, der Mann hört beim Ventil mit dem Aufziehen der Decke auf. Die letzten dreißig Zentimeter sind die schwierigsten, auch hier kommt man aber mit den Hacken zurecht, schlimmstenfalls muß der große Hammer aus dem Bordwerkzeug herhalten. Aber nicht die Felge damit einbeulen, nur auf die Decke wird geschlagen, so wie es Bild 12 zeigt.

wird verringert. Viel mehr Luft nutzt nichts, bringt nur Montageschwierigkeiten. Der Ventilkörper wird danach (nur bei der Montage auf einer Sicherheitsfelge!) wieder in die Felge eingeschoben (Bild 9) und beim Ventil (Sicherheitsfelge) oder gegenüber dem Ventil (Normalfelge) beginnt man, den Reifen über die Felgen Schulter zu drücken. Falls man eine neue Decke aufzieht, dann muß man noch darauf achten, daß man die Stelle mit dem geringsten Gewicht (durch roten Farbpunkt auf der Decke gezeichnet) auch beim Ventil liegen hat, sonst ergibt sich eine Unwucht im Rad. Die alte Decke hat man sich vor dem Demontieren hoffentlich gezeichnet. Die Montierhebel brauchen wir für die Reifenmontage nicht mehr. Alles läßt sich mit den harten Absätzen der Schuhe hindrücken (Bild 10), selbst der letzte Rest (man geht wieder vom Anfangspunkt gleichmäßig nach beiden Seiten vor) erfordert nur etwas höheren Kraftaufwand. Warum von den Montierhebeln abgeraten wird? Weil sie zuviel Kraft haben und evtl. den frisch geflickten Schlauch irgendwo einzwängen und zerquetschen könnten. Sollte man tatsächlich mit den Hacken nicht weiterkommen, dann sind immer einige wenige Hammerschläge (aber nur auf die Decke und nicht auf die Felge!) bessere Hilfsmittel (Bild 11 und 12). Es muß aber ein größerer Hammer sein, etwa 1000 g, weniger ist sinnlos.

Fertig ist man aber noch nicht, wenn die Decke endlich vollständig über die Felge gezogen ist. Zu oft kommt es vor, daß der Schlauch trotz aller Vorsicht doch nicht an seinem richtigen Platz liegt, sondern zwischen dem Reifenwulst und dem Felgenhorn herauschaut. Entweder pumpt man deshalb noch ein paar Stoß Luft auf und staucht das Rad rundherum kräftig auf den Boden, oder aber man drückt mit der Hand die Decke ringsum zusammen, um den Schlauch nach innen schnappen zu lassen. Aufpassen, der Reifen hat zwei Seiten, man muß also links und rechts kontrollieren.

Damit sind aber nun alle Fehlerquellen ausgeschaltet, und wenn man bei der nachfolgenden Pumperei auch schön darauf achtet, daß die Decke sich auf ihrem ganzen Umfang gleichmäßig ans Felgenhorn anlegt, kann nichts mehr schiefgehen. Man braucht sich dabei nur um die kleine Längsrippe zu kümmern, die überall gleich weit vom Felgenhorn entfernt sein muß. Gelegentliche Nachhilfe mit dem schweren Hammer tut hier Wunder. Am Ende muß das Rad wieder schön rund laufen, ohne Höhen- oder Seitenschlag, dann war die ganze Mühe (und die Schreiberei) doch nicht vergeblich.

H.-J. M.



massiert werden. Länger als ein bis zwei Minuten braucht man sich aber nicht abzumühen, das meiste kann dem Luftdruck im aufgepumpten Reifen überlassen werden, der ist nämlich viel wirkungsvoller weil gleichmäßiger.

Die Photos auf dieser Seite zeigen nun noch mal die einzelnen Arbeitsgänge beim Aufziehen des Reifens. Zuerst wird der Schlauch schön mit Talkumpuder eingerieben, wenn man genug davon hat, dann kippt man einfach etwas in die Decke und verteilt es darin gleichmäßig. Nicht zuviel nehmen oder zumindest überschüssiges Talkum wieder ausschütteln, denn sonst gibt es Ribbelchen, die den Schlauch nach einiger Zeit (das dauert allerdings ziemlich lange) beschädigen können. Der Schlauch wird gleichmäßig auf den Reifen gelegt (Bild 6), so geht das Hineinzwängen in die Decke leichter. Während eine Hand die Decke hochhebt, kann die andere das Ventil in seinen Sitz in der Felge stecken. Vom Ventil ausgehend schreitet man möglichst gleichmäßig nach beiden Seiten fort, denn man will ja erreichen, daß der Schlauch spannungsfrei eingelegt wird, so daß das Ventil nicht nach einer Seite schiefegezogen wird. Darauf achte man besonders, ausgleichen geht noch, bevor man beginnt, die Decke über die Felge zu drücken (Bild 7 und 8).

Nächster Handgriff: Ventileinsatz einschrauben und etwa vier bis sechs Stöße Luft in den Schlauch pumpen. So liegt er innerhalb des Reifens zum Montieren glatt, und die Gefahr der Faltenbildung

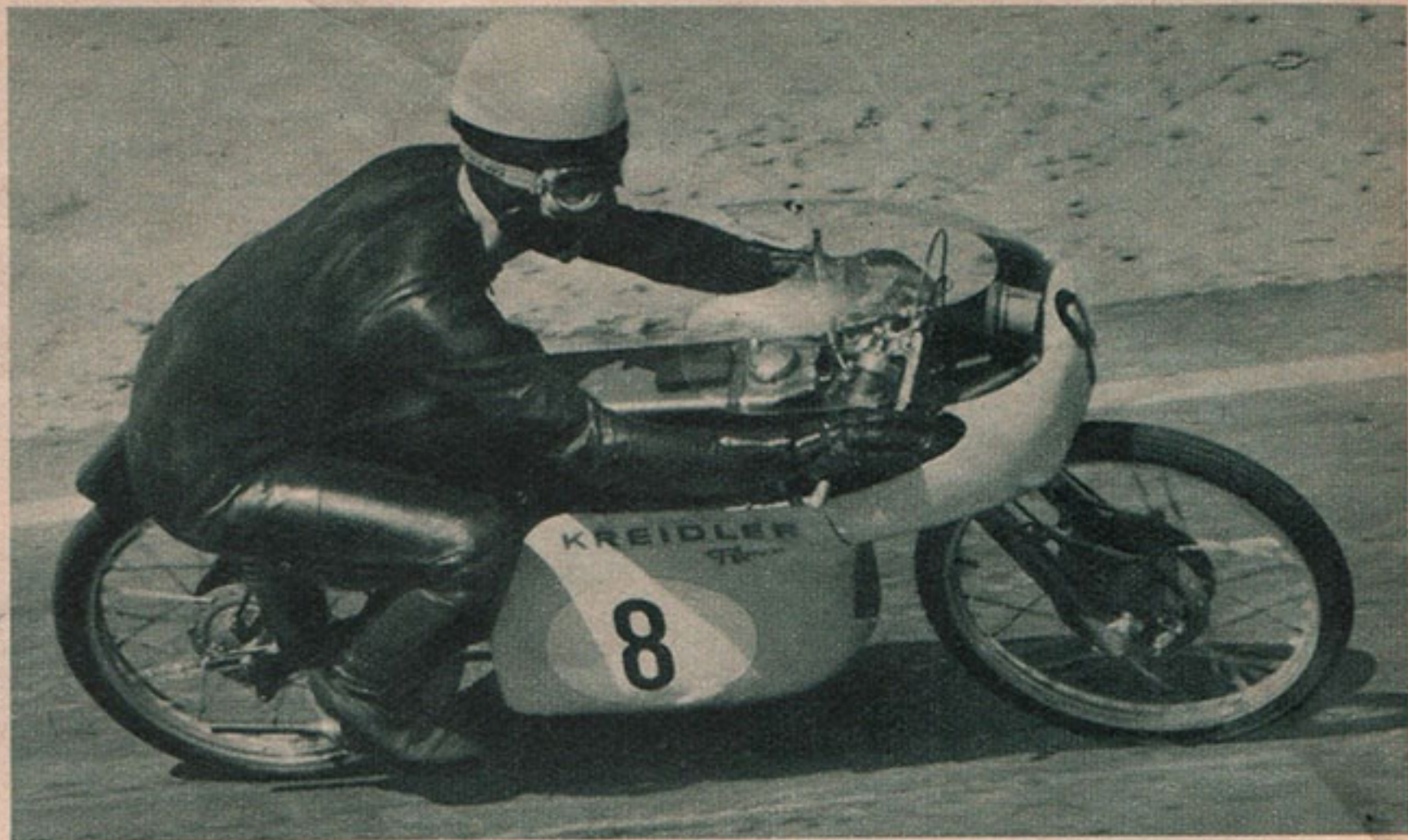
FREIBURGER BERGPREIS

40 Jahre Freiburger Bergrennen auf der Schauinslandstrecke, das ist schon eine stolze Zahl, die der Strecke und dem veranstaltenden Verband ein hervorragendes Zeugnis ausstellt. Dieses Jubiläum birgt aber auch eine Verpflichtung, der nachzukommen man sich schleunigst bemühen muß, um nicht den Anschluß zu verpassen und um auch das 50jährige Jubiläum noch zu erreichen. Die Organisation ist eingespielt, hier gibt es sicher keine Schwierigkeiten, aber die Strecke... Gegen die geringe Breite ist nichts einzuwenden, doch ist der Belag schon in einem Zustand, der zumindest als besorgniserregend gelten kann. Die Zuschauerkolonnen, die sich am Sonntagmorgen den Berg hinauf auf ihre Plätze begaben, konnten gleich einen richtigen Eindruck von den Wellen und den Neigungen der Bahn bekommen, auf der ja immerhin nachher weltmeisterliche Rennzeiten gefahren werden mußten. Wie auch der Hockenheimring modernisiert wurde, führt wohl kein Weg am Neubau der Schauinslandstrecke vorbei. Angefangen wurde er zwar schon kurz vor dem Ziel für einige hundert Meter mit einem neuen Belag, aber man muß sich, möglicherweise sogar unter Verzicht auf Rennen in einem Jahr, schnellstens den Rest der Strecke vornehmen. Wenn man bedenkt, daß die Rennfahrzeuge, gleich ob es nun die Motorräder oder die Rennwagen sind, schon konstruktiv auf beste Straßenlage ausgerichtet sind (um die Leistung auf den Boden zu bekommen), wenn man dann die wilden Schlingerbewegungen erlebt hat, die manchmal beinahe schon gefährlich aussahen, dann wird man dem zustimmen müssen.

Und noch etwas hat sicher die Motorradfahrer unter den ca. 65 000 Zuschauern enttäuscht. Es gab nur einen Lauf pro Fahrer, insgesamt bei ca. 115 Fahrern, die in 30-Sekunden-Abständen gestartet wurden, nur wenig über eine Stunde (mit diversen Pausen natürlich) Motorradrennen zu sehen. Der Effekt ist ähnlich wie beim Fußball, wenn dort vor einem Meisterschaftsspiel einer großen Mannschaft die Jugend- oder B-Mannschaften kämpfen. Man nimmt das Gebotene zwar mit, gewissermaßen als Zugabe, doch man wartet eigentlich schon ungeduldig auf das Hauptereignis. Daran können im Falle des Freiburger Bergrennens auch so berühmte Namen wie Deubel/Hörner, H.-G. Anscheidt usw. nichts ändern. Nicht mal bei der Durchfahrt des nun wirklich in der Freiburger Gegend bekannten Altmeisters Fritz Kläger in der 350er Klasse auf seiner Horex gab es Applaus oder auch nur winkende Hände. Schade!

Dabei wäre die Sache doch viel spannender zu machen gewesen, man hätte ohne Schwierigkeiten

Kopfbild: Hans-Georg Anscheidt wurde in Freiburg mit einem Schnitt von 81,8 km/h Sieger und errang damit den Titel Deutscher Meister.



zwei Läufe fahren lassen können (wie es ja bei den Wagen möglich war) und wäre in derselben Zeit fertig geworden, indem nämlich, wie bei der TT in England, jeweils zwei Fahrer gemeinsam gestartet worden wären. Die Streckenbreite läßt das für Motorräder durchaus zu, höchstens die Gespanne müßten weiterhin einzeln fahren, da wären zeitlich aber immer zwei Läufe drin! Bezüglich der Organisation muß aber ein Kompliment ausgesprochen werden, es wurde alles un-



auffällig und mit sichtlicher Routine erledigt, die Polizei war zwar sehr zahlreich vertreten, blieb aber ruhig und freundlich, man konnte sich mit den Beamten sogar normal unterhalten, selbst mit den höheren Dienstgraden. Diese Leute auf der Solitude, dann gäbe es hier weniger Ärger.

Der Freiburger Bergpreis war für die 50er, 125er und 500er Klasse der Endlauf zur Deutschen Meisterschaft, barg aber eine Menge Spannung, denn nur in einer Klasse stand der Meister schon vorher fest. Ernst Degner hatte durch seine zwei bisherigen Siege bereits 12 Punkte gesammelt, seine Verfolger hatten den Anschluß verpaßt und konnten ihm höchstens bis auf zwei Punkte auf den Pelz rücken.

In der 50 ccm Klasse lag der Kampf zwar ähnlich, hier war Anscheidt vorn, hätte aber durch Ausfall oder zu langsame Zeit (etwa nur für Platz

fünf ausreichend) von Kunz überholt werden können. Degner, für den bei Anscheidts Ausfall auch noch Meisterschaftschancen bestanden hätten, konnte in Freiburg nicht dabei sein, so hieß es also für Anscheidt, die Daumen zu drücken, daß seine Werkskreidler durchhalten würde.

Alle anderen Klassen waren völlig offen, weil die Fahrer teilweise zu dritt mit gleichen Punktzahlen auf den Plätzen lauerten.

Der Start des ersten Fahrers erfolgte um 11.30 Uhr, mit Verspätung von ca. 1/2 Stunde, weil die Strecke zu lange mit anfahrenenden Zuschauerkolonnen blockiert war. Mit einem derartigen Rekordbesuch hatte wohl niemand gerechnet. Nachdem die Doppelstarter (Eser, Kunz und Hoppe) ihren ersten Durchgang hinter sich gebracht hatten, gingen nun alle 30 Sek. die Fahrer in der Reihenfolge ihrer Trainingszeiten auf die Strecke. Anscheidt, der die schnellste Zeit der 50er Klasse im Training mit 8:16,2 Min. erreicht hatte, konnte sich im Rennen noch verbessern, er kam hier auf 8:12,51 Minuten, was einen Schnitt von 81,8 km/h bedeutete. Damit war er schon Deutscher Meister, Kunz-Mühlacker, ebenfalls auf Kreidler, war als Trainingszweiter (mit 8:50,8 Min.) im Rennen nicht in der Lage, Anscheidt den Sieg streitig zu machen. Aber er konnte ebenfalls seine Zeit verringern, mit 8:33,1 Min. wurde er Zweiter und belegte dadurch auch in der Meisterschaft den zweiten Platz, noch vor Degner.

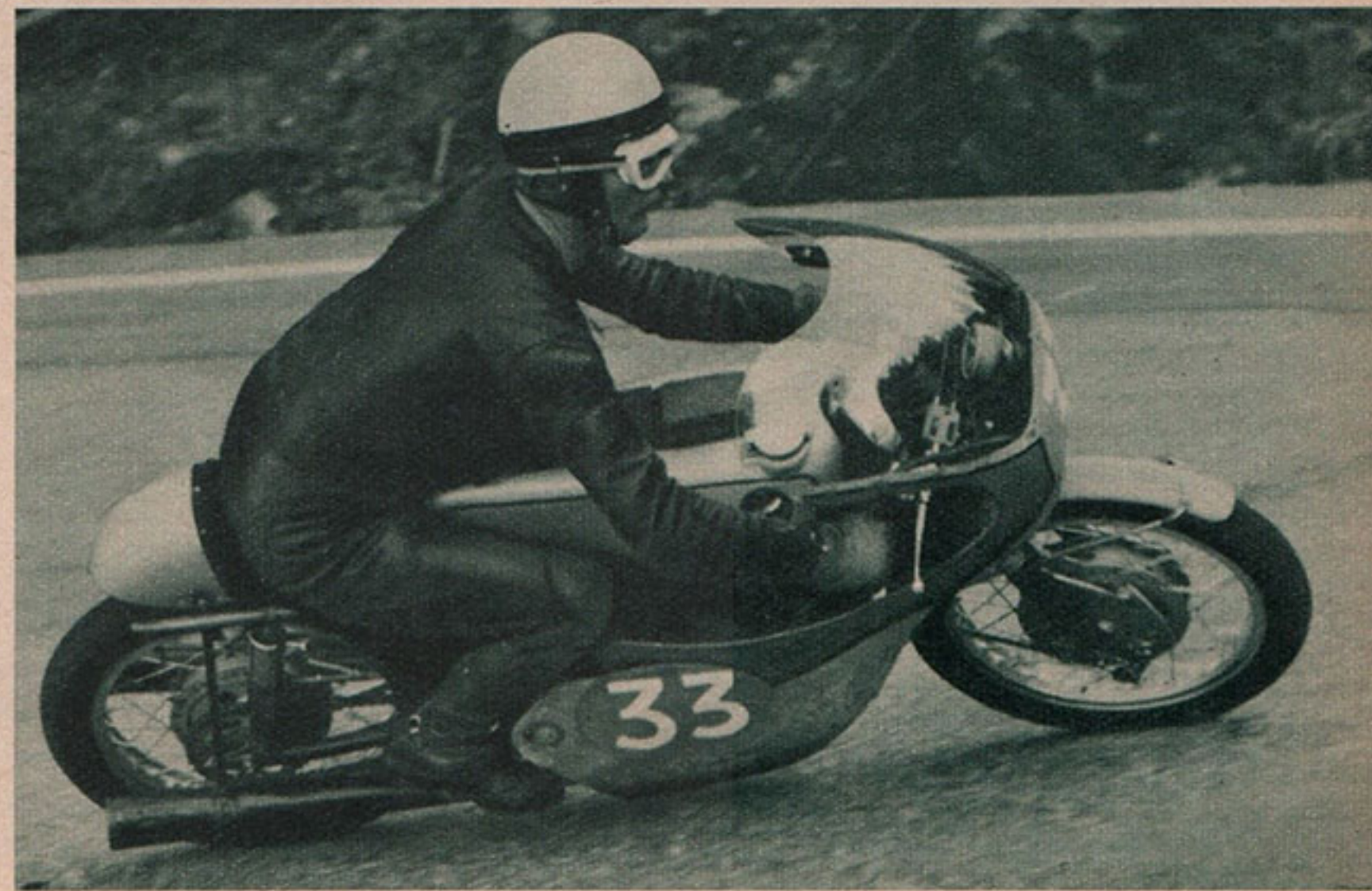
Der Trainingsdritte, Oswald Dittrich, mußte sich aber von Dieter Gedlich um 12 Sek. auf den vierten Platz verdrängen lassen, er schaffte die 8:50,8 Min. des Trainings nicht mehr, so daß Gedlich mit 9:02,78 Min. auf den dritten Platz gelangen konnte. Dittrichs Zeit im Rennen lautete 9:14,38 Min., das entspricht aber immer noch einem Schnitt von 72,7 km/h.

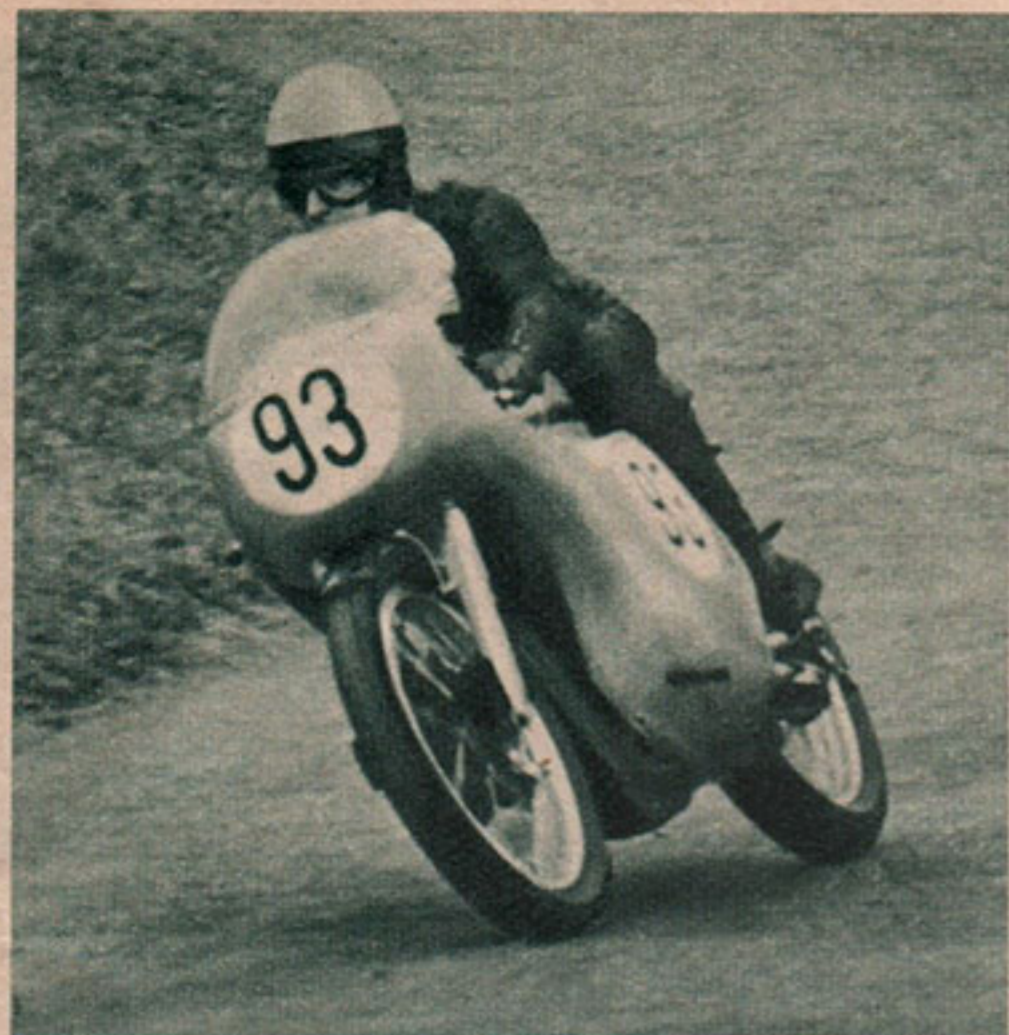
In der 125 ccm-Klasse war Horst Ebert, Brühl, auf Honda der Schnellste im Training gewesen, vor Horst Seel, Neuenrade (Bultaco), Manfred Magnus, Österreich (Honda), Richard Thomas, München (Honda) und Erwin Noller, Stuttgart, ebenfalls auf Honda. An dieser Reihenfolge änderte sich beim Rennen etliches, denn der Österreicher Magnus konnte sich um einen Platz vorschieben und Zweiter werden. Außerdem fuhr der Schweizer Fegbli auf seiner Honda eine so gute Zeit, daß er den dritten Platz schaffte. Richard Thomas wurde Vier-

Mitte: Volker Kramer hatte im Training die viertbeste Zeit gefahren, er ging vor Roca (Nr. 3) an den Start. Aber die Einstellung stimmte hörbar nicht, so daß Roca die 30 Sekunden aufholen konnte. Viel nützte ihm das allerdings nicht, denn er fiel noch auf dem Stück zwischen Holzschlägermatte und Ziel aus.

Links: Horst Ebert, Brühl (Honda), fuhr im Rennen mit 7:55,35 Min. die schnellste Zeit der 125er Klasse.

Rechts: Günter Beer, Frankfurt (Honda), ist in der Meisterschaft nicht mehr einzuholen. Sein Sieg in Freiburg brachte ihm den Meistertitel.



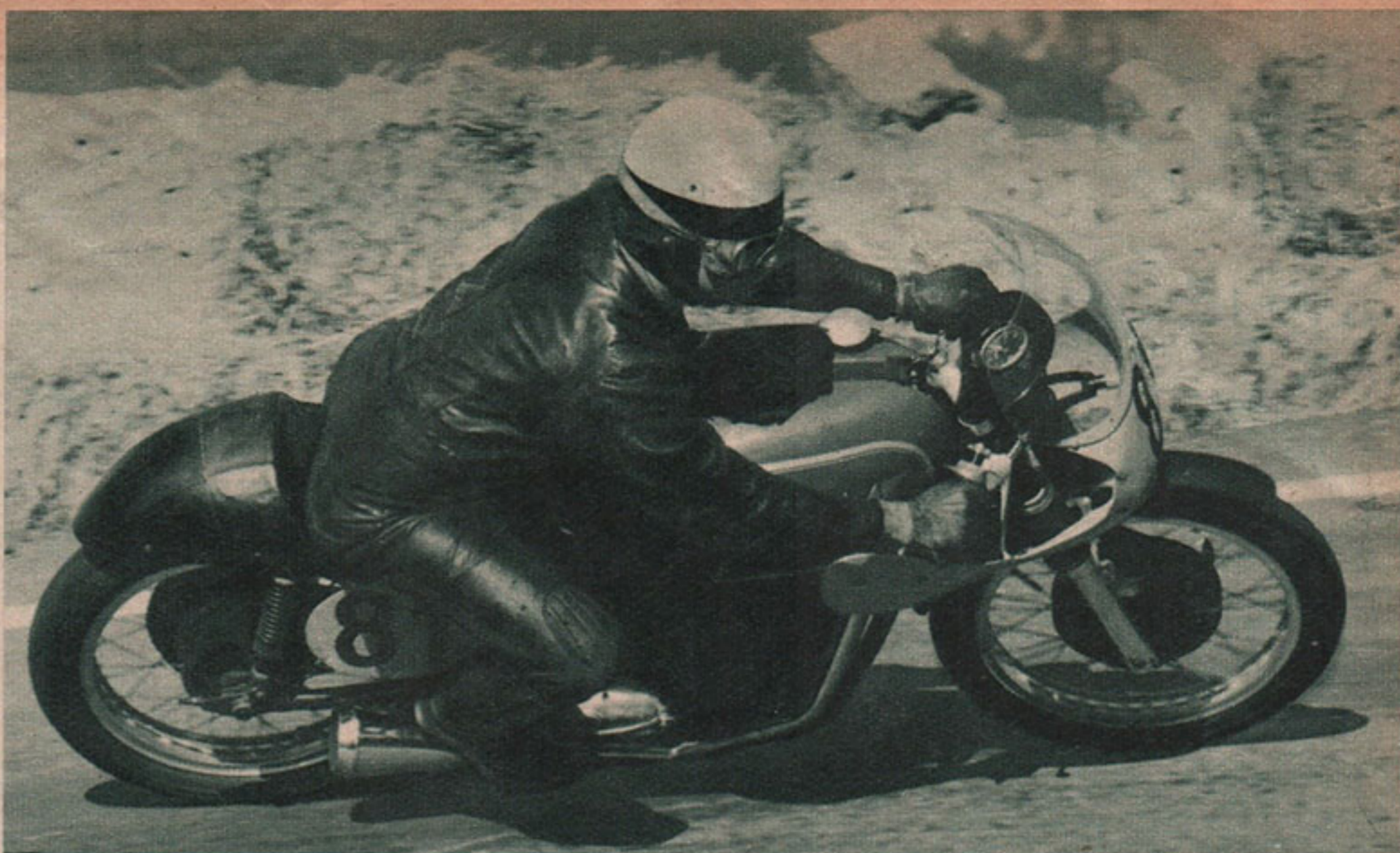
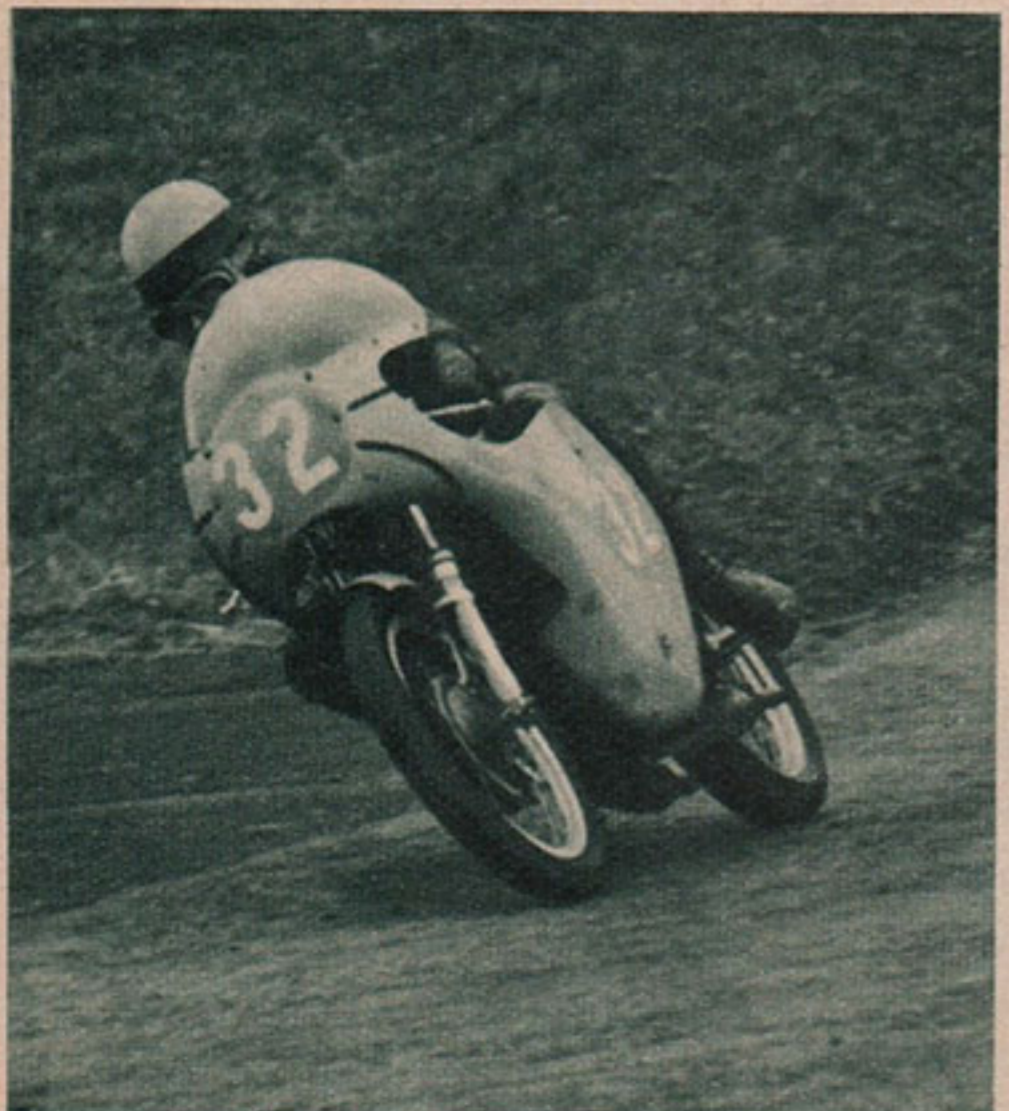


ter, Horst Seel nur Sechster hinter dem Schweizer Ivar Sauter, während Noller noch Rudolf Kunz den siebten Platz überlassen mußte. Die Zeit für den Sieger Ebert lautete 7:55,31 Min., auch er hatte sich gegenüber dem Training (8:09,1 Min.) verbessern können. (Durchschnittsgeschwindigkeit des Siegers war 84,8 km/h).

Sieger der 250 ccm-Klasse wurde der Trainings-schnellste Günter Beer auf Honda, der mit 7:35,14 Min. und 88,6 km/h Schnitt auch die schnellste Zeit



im Rennen fuhr. Den zweiten Platz hatte man eigentlich Siegfried Lohmann zugetraut, der im Training immerhin 8,5 Sek. schneller als der Dritte, Atterer, sein konnte. Doch Wilhelm Atterer auf seiner NSU legte sich im Rennen mächtig ins Zeug und schaffte mit 7:45,68 Min. die zweitschnellste Zeit vor Lohmann, der mit 7:49,86 Min. um 5,4 Sek. hinter seiner Trainingszeit zurückblieb. Bei diesen Geschwindigkeiten, die um die 85 km/h lagen, wurde schon sehr deutlich, wie stark sich die Bodenwellen auswirkten. Atterers Fahrt sah verwegener aus, er kam an der Holzschlägermatte recht weit nach außen und hatte beide Hände voll zu tun, die Maschine wieder auf den richtigen Kurs zu zwingen. Das liegt natürlich zum großen Teil am Fahrwerk, die Honda und die Adler gingen mit ihren Telegabeln wesentlich ruhiger über diese Schwierigkeiten hinweg, doch sah man auch dort



eine Unruhe in der Lenkung, die bei anderen Rennstrecken längst nicht so stark zu beobachten ist. Je größer die Maschinen, je schneller die Zeiten, desto deutlicher wurde dieser Effekt. Und das geht einwandfrei auf Konto der Strecke. Den vierten Platz belegte Scharenberg (Bultaco) vor dem im Training schneller gewesen Lothar Luhr (Adler) und vor Herbert Ochsenreiter, von dem man eigentlich mit der Yamaha etwas mehr erwartet hätte. Die Deutsche Meisterschaft in der 250er-Klasse holte sich also Günter Beer, daran kann auch der letzte Lauf beim Ratisbona-Bergrennen nichts mehr ändern. Dort wird aber der Kampf zwischen Atterer und Lohmann unvermindert weitergehen, sie liegen nur einen Punkt auseinander, Lohmann in Führung.

Die 350 ccm-Klasse wurde (entsprechend den Trainingsergebnissen) eine Beute von Manfred Zeller, Augsburg (AJS). Er konnte Karl Hoppe, Diekholzen (AJS) mit knapp 8 Sek. auf den zweiten Platz verweisen, Rudi Thalhammer, Österreich, der die zweitbeste Trainingszeit gefahren hatte, konnte nicht starten, so daß als Dritter der Freiburger Bernard (AJS) vor dem Altmeister Fritz Kläger (Horex) gestoppt wurde. Klaus Fries (dritter im Training) und Armand Nerger (Trainingsvierter) konnten sich nicht halten, beide blieben weit unter ihren Vortageszeiten und landeten auf dem 7. Platz (Nerger) und dem 12. Platz (Fries).

Die Meisterschaft in dieser Klasse ist nach dem Freiburger Lauf wieder völlig offen, Karl Hoppe liegt mit ganz dünnem 2-Punkte-Vorsprung an der Spitze, Heiner Butz und Manfred Zeller folgen mit je 6 Punkten vor Conrad Scharf und Hermann Bernard mit 4 Punkten. Die Avus wird also gerade in dieser Klasse sehr spannende Kämpfe bringen.

In der Klasse bis 500 ccm steht mit Karl Hoppe, Diekholzen (Matchless), nach seinem Sieg in Freiburg (mit 7:25,70 Min.) der Deutsche Meister fest, weitere Rennen werden nicht mehr ausgetragen. H. J. Melcher, der bisher diese Klasse in der Mei-

sterschaftswertung mit 8 Punkten anführte, konnte in Freiburg keine weiteren Punkte erreichen, er kam mit 8:07,8 Min. nur auf Platz 9. Dafür schob sich Klaus Enders mit 7:41,20 Min. auf den zweiten Platz im Rennen und den vierten in der Meisterschaft. Für Butenuth, Dortmund (BMW) genügte der vierte Platz in Freiburg (7:44,86 Min.) mit 2 Punkten zum Vizemeister (gemeinsam mit Melcher), insgesamt erhielt er 8 Punkte aus drei Rennen. Heiner Butz scheint seine Bianchi jetzt in Ordnung zu haben, in Freiburg kam er (im Training und im Rennen) auf Platz 3 ein, was ihm zwar noch drei Punkte eintrug, jedoch nur zum 5. Platz in der Meisterschaft reichte. Pech hatte der Schweizer Gyula Marsowszky, dessen Matchless nicht ordentlich lief und der dadurch seinen zweiten Platz vom Training nicht mehr halten konnte.

Das Rennen der Gespanne sah 17 Maschinen am Start, die Meisterschaftswertung war durch den nur einen Punkt betragenden Vorsprung von Deubel/Hörner auch noch offen. Deubel/Hörner waren Trainingsschnellste (7:37,1 Min.), dann kamen Auerbacher/Dein (7:51,7 Min.) und Kölle/Marquardt, Deubel/Hörners schärfste Konkurrenten, mit 8:07,8 Min. Im Rennen konnten Deubel/Hörner sich noch weiter verbessern, sie stellten mit 7:33,91 Min. = 88,8 km/h einen neuen Streckenrekord der Gespanne auf. Auch Auerbacher/Dein gelang eine schnellere Zeit als im Training; mit 7:46,69 Min. belegten sie den zweiten Platz vor Kölle/Marquardt (7:55,37 Min.), Schauzu/Schneider (7:59,67 Min.) und Butscher/Erika Neumann, die 8:16,60 Min. benötigten.

Noch immer ist bei den Gespannen keine endgültige Platzierung in der Meisterschaftswertung vorzusagen, Deubel/Hörner führen mit 16 Punkten vor Kölle/Marquardt mit 12 und Butscher/Erika Neumann, Schauzu/Schneider und Auerbacher/Dein mit je 8 Punkten. Das letzte Rennen dieser Klasse, das Ratisbona-Bergrennen, verspricht also um alle Plätze heftige Kämpfe.

H.-J. M.

Oben rechts: Karl Hoppe-Diekholzen (Matchless) ist Deutscher Meister der 500 ccm-Klasse, sein Freiburger Sieg brachte ihm die nötigen sechs Punkte.

Oben links: Klaus Enders-Wetzlar (Norton) schaffte hinter Hoppe den zweiten Platz am Schauinsland.

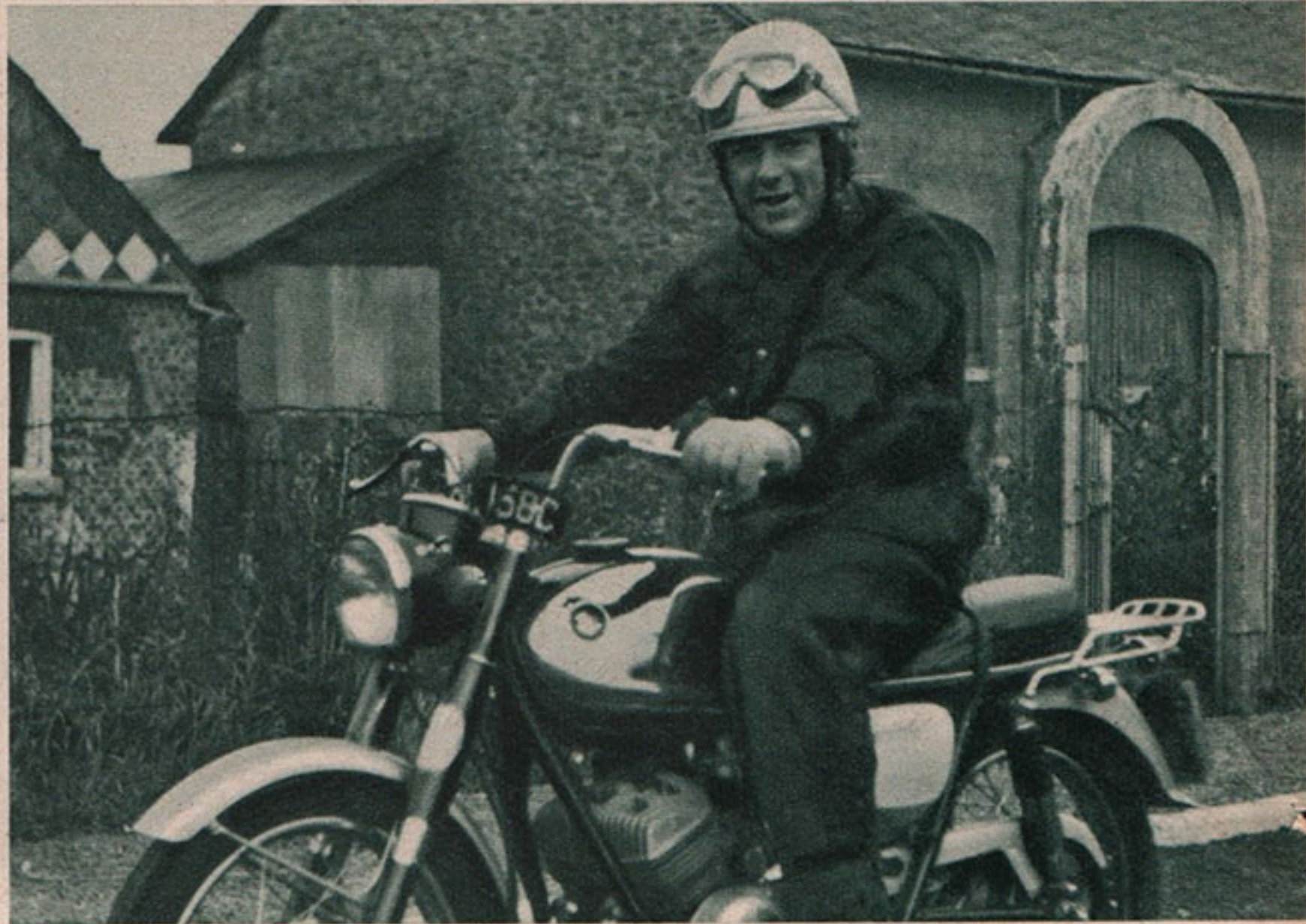
Darunter fährt Heiner Butz-Aspiseim seine Bianchi auf den dritten Platz, es scheint, als seien jetzt die Schwierigkeiten überwunden, die er mit der technisch ungewohnten Maschine anfänglich noch hatte.

Links: Lothar Luhr war mit seiner Adler im Training auf den vierten Platz gekommen, schaffte aber im Rennen (er war da nur 1 Sek. langsamer!) nur den 5. Platz.

Das rechte Bild zeigt die Vorjahresweltmeister der Gespannklasse, Deubel/Hörner, auf ihrer BMW in einer der vielen Kurven am Schauinsland.
Fotos: Wörner (4), Mai (5)



NEUE SUZUKI 250 SECHSGANG



Bereits im Heft 15/65 berichtete DAS MOTORRAD in der Spalte „Reden wir vom Sport“, daß in England, bei der britischen Suzuki-Niederlassung in Birmingham, Mustermaschinen eines neuen Suzuki-Typs eingetroffen seien. Sportmaschinen, die früher oder später im Lieferprogramm für Europa erscheinen sollen, die aber zunächst dazu bestimmt sind, bei der diesjährigen Sechstagesfahrt auf der Isle of Man unter englischen Fahrern eingesetzt zu werden.

Ich hatte Gelegenheit, eine dieser Maschinen inzwischen selbst zu fahren und mir einen ersten Eindruck zu verschaffen — von einer Neukonstruktion der Japaner, von der die ersten Berichte in der englischen Fachpresse wissen wollten, daß der luftgekühlte Zweizylindermotor mit Leichtmetallzylindern (und eingezogenen Gußlaufbuchsen), getrennter Pumpenschmierung und Sechsganggetriebe ausgerüstet und gut für 100 mph, das sind immerhin 160 km/h, sei!

Die besagte Gelegenheit ergab sich dadurch, daß man die vier Maschinen in Birmingham zugelassen hatte und daß sich mit ihnen der Chef der Niederlassung, Alan Kimber, sowie seine beiden Verkaufsmanager, Fred Miles und John Harris, auf einen Kontinental-Trip begeben hatten. Und da man sich als Ziel Spa, den Austragungsort des Großen Preises von Belgien, gewählt hatte, gab man die vierte Maschine Peter Howdle von MOTOR CYCLE NEWS, der ohnehin als Be-

richterstatter nach Francorchamps mußte. Dort also trafen wir zusammen, und ich bekam eine der Maschinen für ein Stündchen, um sie mal etwas zu beschnuppern.

Unsere englischen Freunde meinten, daß diese neue Suzuki ein schöner Beweis dafür sei, wie die Serie doch letztlich von den Erfahrungen mit den Rennentwicklungen profitiere. Denn dieser Zweizylindermotor sei doch rundherum ein Nachkomme jenes 250er Rennmotors, den Hugh Anderson 1961 bei seinem erstmaligen Einsatz in Europa auf den zehnten Platz bei der TT bringen können. Eigentlich unterscheidet der heutige Motor sich von diesem Vorgänger doch nur dadurch, daß er keine Drehschiebersteuerung habe und — daß er nicht mehr, wie jener, zum Festgehen neige! Aber ich bin der Meinung, daß diese Gegenüberstellung und die daraus gezogenen Konsequenzen nur zum Teil zutreffen. Viel augenfälliger ist ein Vergleich mit dem deutschen Vorläufer, der Adler: mehr noch, als man das bei der 250er Yamaha empfindet (die dieser neuen Suzuki sehr ähnlich ist), kann man sich des Gedankens nicht erwehren: „Das könnte nun die Adler unserer Tage sein, wenn es dort damals weitergegangen wäre!“

★

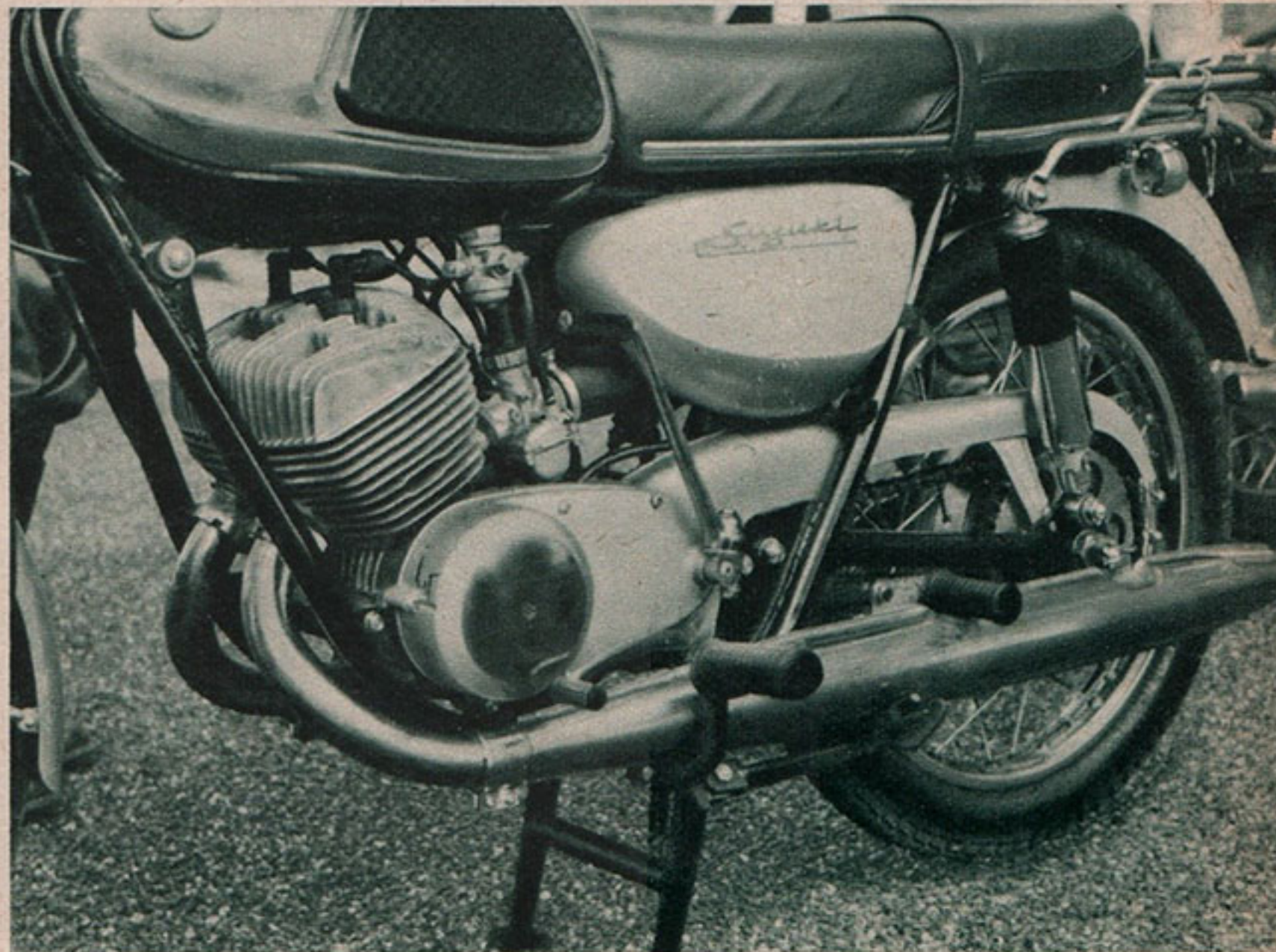
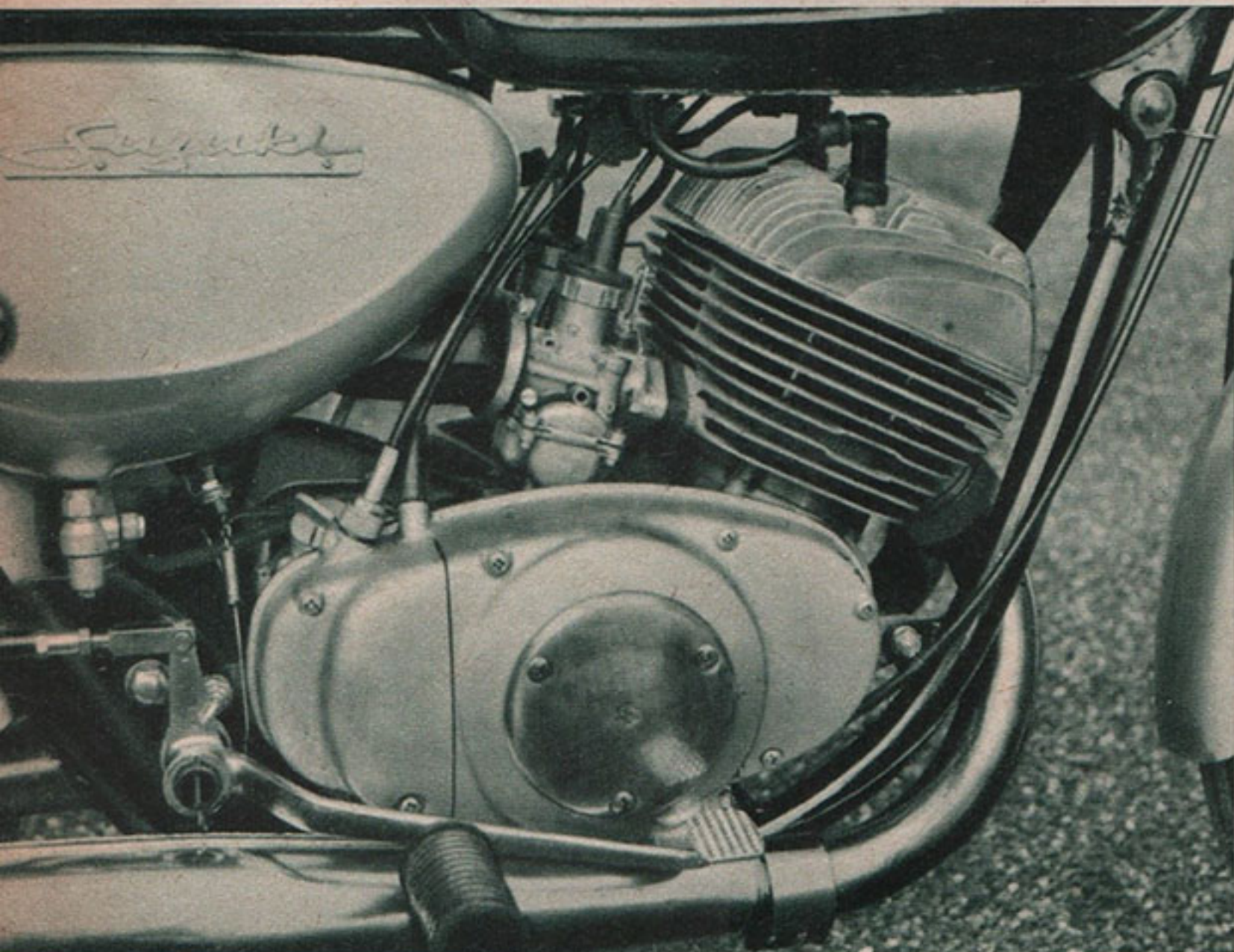
Die vier aus Birmingham hatten sich mit uneingefahrenen Motoren auf den Weg gemacht — Peter Howdle erzählte mir, daß Alan Kimber

ihm lediglich gesagt habe „Dreh' sie nicht über 6500 und vergiß nicht, bei jedem Halt den Kraftstoffhahn zuzudrehen, sonst säuft er ab!“ 6500 U/min sind immerhin schon 140 km/h, aber diese Spitze war nur selten gefahren worden. Mit 6000 (ca. 120 km/h) waren sie aber schon die M 1, die britische Autobahn, gen Süden geschnurrt, und es hatte keinerlei Schwierigkeiten gegeben. Der Verbrauch lag über die Gesamtstrecke von ca. 1200 km bei 40—45 Meilen für die Gallone, das entspricht nach unseren Maßen 6,5—7 Liter auf 100 km. Der Unterschied zwischen den Verbräuchen der vier Maschinen ergab sich nicht zuletzt auch dadurch, daß Fred Miles versuchsweise in die Vergaser seiner Maschine größere Düsen eingesetzt hatte — was aber außer Scherereien mit den Kerzen und einem erhöhten Verbrauch gar nichts brachte.

Auch die Engländer besaßen über die neuen Maschinen keinerlei technische Angaben, auch keine über die Leistung. Zweifellos handelt es sich um Prototypen, von denen insgesamt sechs Stück gefertigt worden sein sollen — vier von ihnen gingen gleich nach England, wo sie auf Geländeausführung umgerüstet werden sollen. Die eine davon will man dann im Gelände von Wales „schruppen“, die anderen drei kommen, wie schon gesagt, bei der diesjährigen Sechstagesfahrt unter John Harris, Peter Fletcher und Eddi Crooks an den Start.

Links: Die beiden Zentralschwimmervergaser sind mit starken Isolierzwischenlagen an den Leichtmetallzylindern angeflanscht. Dahinter, zwischen Öltank und Werkzeugbehälter, der Ansaugeräuschkämpfer. Im Öltank sieht man das Schauloch zur Standkontrolle. Die Ölpumpe sitzt unter dem gesondert abnehmbaren Deckelstück,

hinter dem runden Deckel liegt die Kupplung. Was da nach oben herausgeführt ist, ist der Drehzahlmesserantrieb und der Regulierzug für die Ölpumpendosierung. Rechts: Außer dem Mittelständer weist der Rahmen auch eine stabile, geschickt untergebrachte Abstellstütze auf.

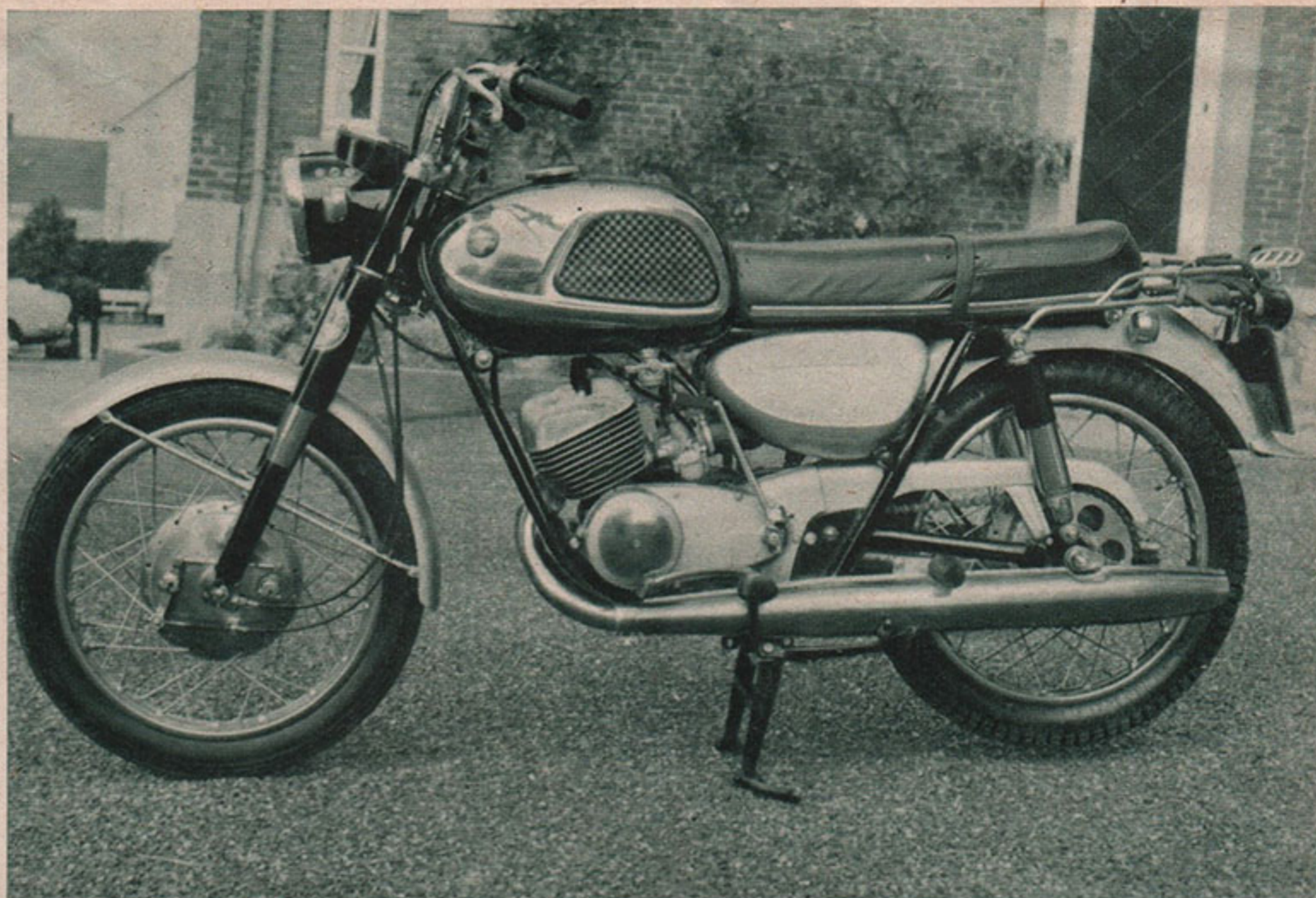


So wie die Maschine äußerlich wirkt, so geschlossen und harmonisch in der Linienführung, so ist sie auch in ihrem ganzen Fahrverhalten: ein kultiviertes, sportliches Fahrzeug, das jeden Zweitaktfreund begeistern muß.

Daß man gleich die ersten Maschinen für diese Zwecke freimachte und nach Europa schickte, hat seinen guten Grund: der neue Zweizylinder ist in erster Linie für den amerikanischen Markt bestimmt, wo der Suzuki-Importanteil ständig im Steigen begriffen ist und wo sich eine deutliche Tendenz abzeichnet, vom bisher bevorzugten 90 ccm-Hubraum auf 160 und 250 ccm hochzugehen. Zweifellos möchte man aber, ehe man die Serie anlaufen läßt, echte europäische Geländeerfahrungen mit dem Modell sammeln. Das stimmt auch mit dem zusammen, was über einen Liefereinsatz in Europa zu erfahren war: nicht vor Ende 1966, meinten die Männer aus Birmingham!

Auf die Bestimmung für den amerikanischen Markt deuteten auch zwei Details der Mustermaschinen hin: einmal der (wenn auch „gemäßigte“) Cowboy-Lenker, und zum anderen die Pumpenschmierung. Denn wenn auch moderne Rennweitakter allem Anschein nach mit einfacher Mischungsschmierung nicht mehr auskommen — ob es wirklich notwendig ist, für einen Seriensportmotor die Komplizierung einer getrennten Pumpen-Frischölschmierung in Kauf zu nehmen, sei dahingestellt. Aber in Amerika wird das verlangt — Kraftstoff/Olmischung hat den Ruch des Primitiven, und nachdem die kleinen japanischen Einzylinder-Zweitakter nach und nach alle zur Getrenntschmierung übergegangen sind, kann man einen größeren Zweitaktmotor natürlich erst recht nicht ohne Pumpenschmierung auf dem amerikanischen Markt anbieten. Auch europäische Motorrad- und Rollerhersteller beschäftigen sich deshalb mit der Umrüstung ihrer Zweitakter auf Pumpenschmierung. Wobei man es dann überall so machen sollte, wie es hier von Suzuki vorexerziert wird: wenn man schon eine (und noch dazu belastungsunabhängig mit dem Drehgriff regulierbare) Pumpe hat, dann sollte man das Öl auch nicht einfach in den Ansaugstutzen einsprühen (wobei man ja, auf Umwegen sozusagen, doch wieder zur Mischungsschmierung kommt), sondern man sollte direkt zu den Haupt- und von dort zu den Pleuellagern gehen. So macht man's heute bei getrenntgeschmierten Rennweitaktern, und so ist es auch bei diesem Suzuki-Zweizylinder gemacht. Die Ölpumpe ist auf der rechten Seite unter dem Kupplungsgehäusedeckel untergebracht, direkt darüber liegt der mit Schauglas versehene Öltank mit reichlich 1 Liter Fassungsvermögen.

Die kurze Fahrt mit dieser 250er war ein Erlebnis. Natürlich ist, wie bei einem solchen Hochlei-

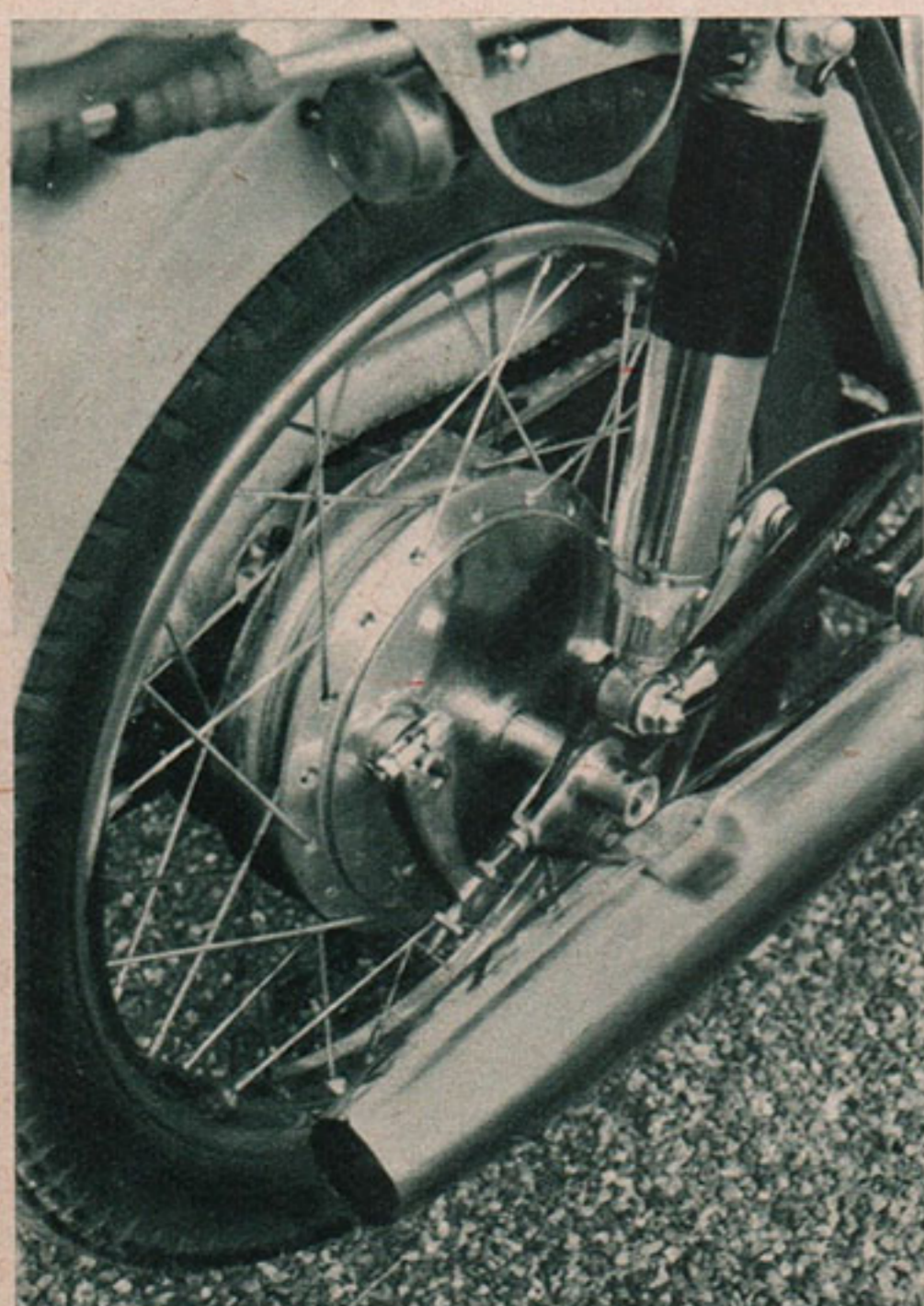


stungsmotor nicht anders zu erwarten, unterhalb von 4000 U/min (die Maschine wird mit kombiniertem Tacho/Drehzahlmesser geliefert) nicht viel drin. Aber der Motor sprang kalt und warm (das letztere, sofern man die Vorschrift, den Hahn zu schließen, beachtet hatte!) einwandfrei an, die leichtgängige Kupplungsbetätigung fiel sofort auf — und dann kam das, was eben wirklich ein Erlebnis war: zwar mußte man sich zuerst ein wenig an die Schaltung gewöhnen (die etwas leichtgängiger sein könnte) — aber wenn zwischen den Gängen eines Getriebes, wie hier bei diesem Sechsganggetriebe, nur etwa 250 Motordrehungen als Differenz liegen, dann kann man sich vorstellen, wie die Gänge aneinander anschließen und welchen Spaß es macht, diesen Motor nicht lediglich mit dem Drehgriff, sondern auch mit dem Schalthebel zu fahren. Zumal, und das war das Beeindruckendste, dieser Motor tatsächlich wie eine Turbine läuft. Ganz abgesehen davon, daß er beim Fahren nichts als ein geradezu turbinenmäßiges Geräusch von sich gibt (nur im Stand hört man bei kaltem Motor die Kolben) — ich kenne keinen vergleichbaren Motor, der über den ganzen weiten Drehzahlbereich so ohne spürbare Vibrationen läuft und der im wahrsten Sinne des Wortes so am Drehgriff hängt wie dieser! Als ich von meiner kurzen Runde zurück-

kam, konnte ich die Begeisterung der Engländer über dieses Motorrad, seinen Motor und sein Getriebe, verstehen.

Aber auch über das Fahrwerk. Denn viel wird man an der Abstimmung von Federbeinen und Teleskopgabel wohl bis zum Serienanlauf für die Straßenmaschine nicht mehr ändern müssen — das ganze Fahrwerk paßt zu diesem famosen Triebwerk. Auch die Bremsen, die in ihrer Wirksamkeit der Motorleistung voll gewachsen sind und die in ihrer Charakteristik so ganz der übrigen Konstruktion entsprechen, vor der man den Hut ziehen muß.

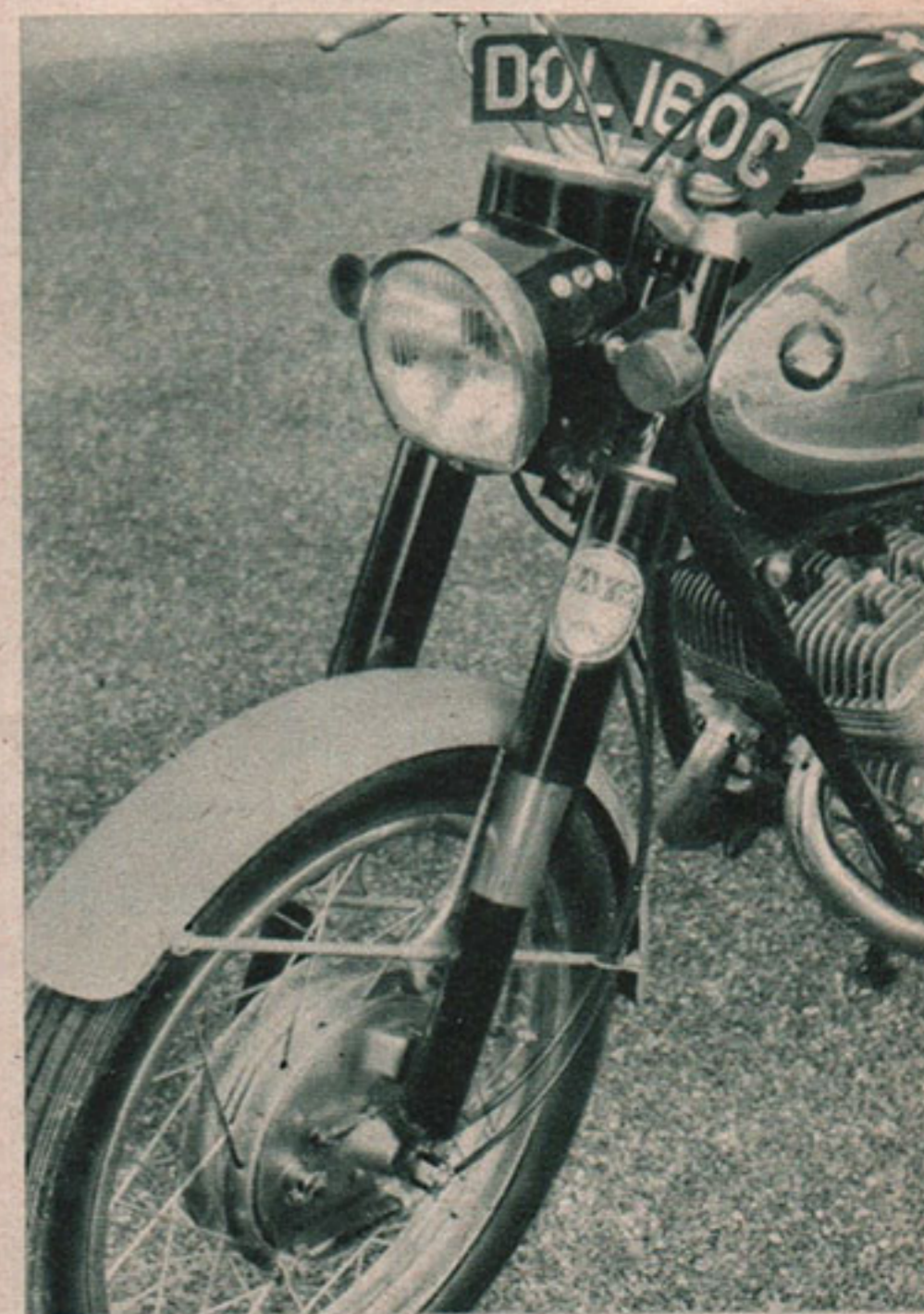
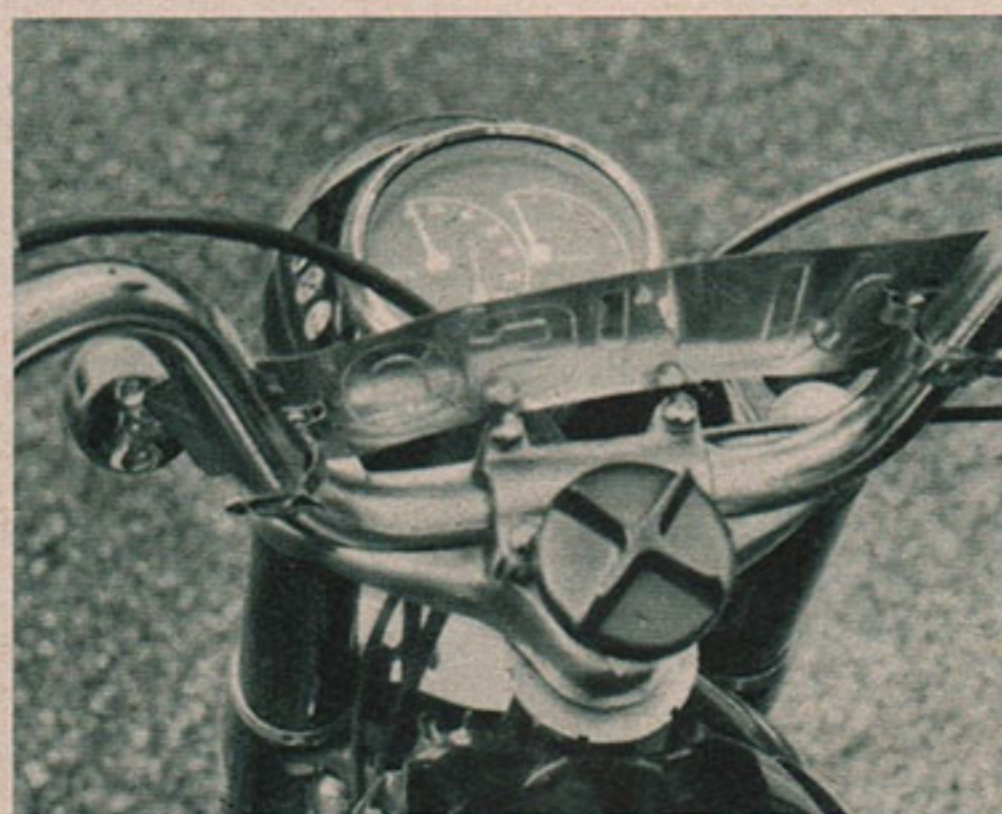
Wie schon gesagt: in den USA, wo man in diesem Jahr 750 000 (!) Motorräder verkauft und im nächsten auf eine runde Million kommen will, zeigt sich eine deutliche Tendenz zum sportlichen Viertellitermotor. Deshalb auch diese Suzuki-Neuentwicklung. Das Interesse für diese Hubraumgröße ist in Deutschland derzeit noch sehr begrenzt (nicht zuletzt deshalb, weil ja auch nicht das geringste getan wird, es zu wecken!) Aber ob man sich nicht auch bei uns vorsorglich Gedanken darüber machen sollte, daß der Tag kommen könnte, an dem Motorräder dieser Art stärker verlangt und damit wieder ein Geschäft werden?
V. R.



Links: Ausgezeichnet arbeitende Federbeine, formmäßig gelungene und absolut zufriedenstellende Bremsen — dazu viele kleine Gewußt wie (z. B. die Kettenspanner) — alles in allem ein Beweis für den hohen Entwicklungsstand der japanischen Motorradindustrie.

Rechts: Auch die Teleskopgabel gehört zu den lobenswerten Bauaggregaten der neuen Suzuki und ist natürlich ganz wesentlich mitverantwortlich an der guten Straßenlage der Maschine. Tankinhalt übrigens nur 2 1/2 Gallonen (knapp 12 Ltr.) — etwas wenig für das, was durch die Vergaser läuft.

Unten: Auf dem Tacho aufgesetzt (formmäßig nicht besonders gelungen!) ist das kombinierte Tacho/Drehzahlmesser-Instrument. Fotos V. Rauch



GRUNDSCHULE DER MOTORRADTECHNIK

17

Etwas Motorphysik

Um ein Motorrad fahren und um die Funktion seiner Aggregate verstehen zu können, braucht man kein Techniker zu sein und braucht von der Theorie nicht viel zu wissen. Aber man will ja schließlich in fachlichen Gesprächen ein bißchen mitreden können (auch wenn man erst seit kurzer Zeit zur „Zunft“ gehört) — und da ist es schon gut, wenn man sich über einige theoretische Begriffe und Zusammenhänge im klaren ist, auf die man immer wieder stößt. Zuerst schon dann, wenn man die Seite der Betriebsanleitung seiner Maschine studiert, auf der die „Technischen Daten“ verzeichnet sind.

Hubraum und Verdichtungsverhältnis

In der technischen Tabelle jedes Verbrennungsmotors finden sich die Werte für **Hub** und **Bohrung**: der Hub ist die Länge des Wegs, den der Kolben jeweils zwischen seinen **Totpunkten** zurücklegt (oberer und unterer Totpunkt bezeichnen die Stellungen, in denen der Kolben, weil er seine Bewegungsrichtung umkehrt, für den Bruchteil einer Sekunde zum Stillstand kommt); die Bohrung ist der Durchmesser der Kolbenlaufbahn im Zylinder.

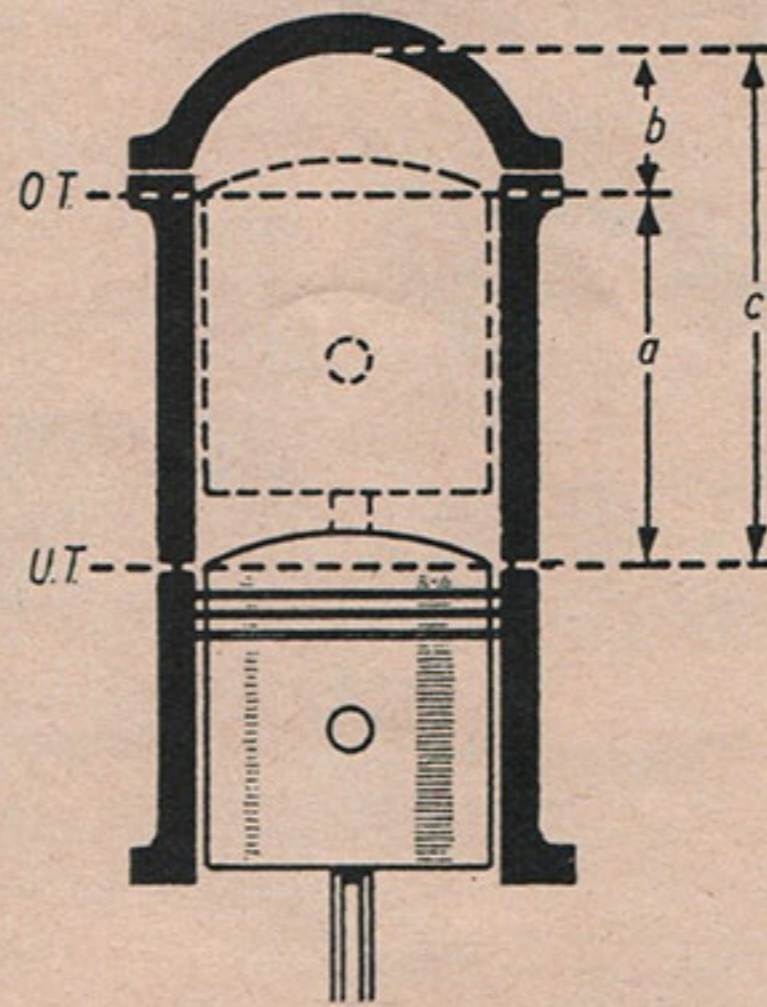
Aus Hub und Bohrung errechnet sich der **Hubraum** (nicht, wie fälschlicherweise oft gesagt wird, der Zylinderinhalt) des Motors. Und zwar als Produkt aus Grundfläche und Höhe des vom Kolben bestrichenen Raums: Grundfläche ist die Kreisfläche, die sich nach der Formel $r^2 \cdot \pi$ aus dem halben Durchmesser (der Bohrung) ergibt, π ist die bekannte Zahl 3,14 zur Berechnung des Kreisumfangs. Die Höhe des bestrichenen zylindrischen Raums ist der Kolbenhub. Rechnen wir mal ein Beispiel:

Bohrung und Hub sollen je 68 mm betragen. Der halbe Bohrungsdurchmesser (r), der nach obiger Formel ins Quadrat erhoben werden muß, beträgt 34 mm, also

$$34 \cdot 34 = 1156, \text{ das mit der Zahl } \pi = 3,14 \text{ multipliziert ergibt } 36298.$$

Das nun wieder multiplizieren wir mit der Höhe des zylindrischen Raums, d. h. mit dem Wert des Kolbenhubs, der 68 mm beträgt: $36298 \cdot 68 = 246,83$ — und diese Zahl gibt uns den Hubraum dieses Zylinders in ccm an. (Klar, daß man bei einem **Mehrzylindermotor** den auf diese Weise gefundenen Hubraum eines Zylinders noch mit der **Zylinderzahl** multiplizieren muß — ein Zweizylindermotor mit 68 mm Bohrung und 68 mm Hub besäße also 493,7 ccm Gesamthubraum — die letzten Dezimalen werden immer abgerundet, sofern man nicht überhaupt auf ganze Kubikzentimeter abrundet, im letzteren Fall also auf 494 ccm).

Im Zylinderkopf befindet sich der **Verdichtungsraum**. Hubraum und Verdichtungsraum zusammen bilden den **Zylinderinhalt** (hier trifft diese oben als falsch erklärte Bezeichnung nun wirklich zu!). Beim Verdichtungshub wird der gesamte Zylinderinhalt (s. untenstehende Skizze) auf das Volumen des Verdichtungsraums zusammengedrückt. Wenn also, wie wir eben annahmen, der Hubraum 247 ccm beträgt und der Inhalt des Verdichtungsraums (den man mittels eingegossener Flüssigkeit bei Kolbenstellung im OT auslitern oder auch der technischen Tabelle des



Zwischen unterem Totpunkt (UT) und oberem Totpunkt (OT) legt der Kolben den Weg seines Hubs a zurück, der bestrichene Raum ist der Hubraum. Steht der Kolben im OT, so verbleibt über ihm der Verdichtungsraum b . Die Summe von a und b ergibt den Zylinderinhalt c . $c:b$ stellt das Verdichtungsverhältnis dar.

Motors entnehmen kann) beispielsweise 48 ccm, so ergäbe sich das Verdichtungsverhältnis aus folgender Rechnung:

$$247 + 48 = 295; 295 : 48 = 6,15$$

Verdichtungsverhältnis also 6,15 : 1. Würde der Verdichtungsraum auf 45 ccm verkleinert, so ergäbe das

$$247 + 45 = 292; 292 : 45 = 6,49,$$

durch die Verringerung des Verdichtungsraumes wäre also das Verdichtungsverhältnis auf 6,49 : 1 erhöht worden.

Hub und Bohrung eines Motors stehen im sogenannten **Hub/Bohrungsverhältnis** zueinander: ein Motor mit 68 mm Hub und 68 mm Bohrung hat ein Hub/Bohrungsverhältnis von 1.

Motoren mit einem Hub/Bohrungsverhältnis, das größer ist als 1, bei denen also der Hub größer ist als die Bohrung, bezeichnet man als **Lang-**, Motoren mit einem Hub/Bohrungsverhältnis von 1 und darunter bezeichnet man im allgemeinen als **Kurz-** oder gar **Ultrakurzhuber**. Der Konstrukteur muß entscheiden, welches Verhältnis sein Motor erhalten soll — Lang- wie Kurzhuber haben Vor- und Nachteile, die je nach der Zweckbestimmung des betreffenden Motortyps gegeneinander abgewogen werden müssen.

Mittlere Kolbengeschwindigkeit

Der im Zylinder auf und ab gehende Kolben hat nicht in allen Stellungen die gleiche Geschwindigkeit: an den Totpunkten kehrt er seine Bewegungsrichtung um und hat dort die Geschwindigkeit Null, um dann bis zu einem Höchstwert beschleunigt, von da ab aber wieder verzögert zu werden, bis er am anderen Hubende (Totpunkt) wieder die Geschwindigkeit Null hat. Man rechnet deshalb in der Praxis mit einer sogenannten „mittleren Kolbengeschwindigkeit“, dem **Mittel aus allen Einzelgeschwindigkeiten zwischen den Totpunkten**. Diese mittlere Geschwindigkeit errechnet sich aus dem während einer Kurbelumdrehung zurückgelegten Weg (= zweimal Kolbenhub) und der Umdrehungszahl pro Minute. Will man, wie in der Technik üb-

lich, den Wert in m/s (Meter pro Sekunde) haben, so muß man das Resultat noch durch 60 dividieren (weil die Minute bekanntlich 60 Sekunden hat).

Bei unserem mit 68 mm Hub angenommenen Motor ergibt sich für eine Drehzahl von 5000 U/min:

$$2 \cdot 68 = 136; 136 \cdot 5000 = 680\,000, \\ \text{dividiert durch } 60 = 11\,333$$

und zwar sind das (da der Hub ja in Millimetern in die Rechnung eingesetzt wurde) 11,333, abgerundet 11,3 m/s Kolbengeschwindigkeit. Manchmal steht der Wert für die mittlere Kolbengeschwindigkeit auch in der Technischen Tabelle der Betriebsanleitung — aus obiger Rechnung wird klar, warum dann aber unbedingt dabei stehen muß, bei welcher Drehzahl der Wert gilt.

Mit Rücksicht auf den Verschleiß vor allem strebt man möglichst niedrige Kolbengeschwindigkeiten an. Es ist leicht einzusehen, daß nach dem Vorhergesagten die Kolbengeschwindigkeit um so niedriger ist, je kürzer der vom Kolben zurückzulegende Weg im Zylinder, je geringer also der Hub ist. Hier äußert sich also ein Vorteil des kurzhubigen Motors, den man um so mehr ausnutzen muß, je höher man (im Interesse möglichst hoher Leistung) die Drehzahl des Motors steigern will. Da möchte man ja dann nicht durch die Drehzahl (mit der die mittlere Kolbengeschwindigkeit steigt, s. obige Rechnung) auf zu hohe mittlere Kolbengeschwindigkeiten kommen.

Drücke im Zylinder

Im Zylinder eines Verbrennungsmotors treten verschiedenartige Drücke auf, die teils überhaupt erst die Voraussetzung für die Leistungsabgabe sind, teils aber auch die Nutzleistung vermindern.

Wenn der Kolben des Viertakters bei geöffnetem Einlaßventil abwärts-, der des Zweitakters bei geöffneter Einlaßöffnung aufwärtsgeht, so saugt er, nach dem üblichen Sprachgebrauch, Frischgas an. Tatsächlich erzeugt er aber einen **Unterdruck**, und der atmosphärische Druck, der außerhalb des Motors herrscht, drückt das Frischgas in den Motor. Wollte man die Füllung mit Frischgas nur dem sich im Zylinder bewegenden Kolben überlassen, so würde bereits beim „Ansaugen“ ein Druckverlust und damit eine Füllungsver schlechterung eintreten; durch bestimmte konstruktive Maßnahmen erreicht man jedoch bei modernen Hochleistungsmotoren, daß diese Verluste ausgeglichen, ja daß das Frischgas in bestimmten Drehzahlbereichen schon mit einem gewissen **Überdruck** in den Motor hineingebracht wird.

Geht der Kolben des Zweitakters nach Überschreiten des OT wieder nach unten, so verdichtet er im Kurbelraum das angesaugte Frischgas, sobald die Steueröffnung verschlossen ist — er erzeugt den „**Vorverdichtungsdruck**“, der benutzt wird, um nach Öffnen der Überström- (oder Spül-)Kanäle die Frischgasladung in den Raum oberhalb des Kolbens zu bringen. Je höher der Vorverdichtungsdruck, desto höher anschließend der „**Spüldruck**“.

Beim Zwei- wie beim Viertakter wird das im Raum oberhalb des Kolbens befindliche Frisch-

gas nunmehr durch den hochgehenden Kolben verdichtet, bis der obere Totpunkt erreicht ist: es entsteht der **Verdichtungsdruck**, dessen Höhe u. a. auch vom Verdichtungsverhältnis (Größe des Verdichtungsraums) abhängig ist. Beim Verdichten erwärmt sich das verdichtete Gas — um so stärker, je höher verdichtet wird (deshalb ist die Erwärmung im Vorverdichtungsraum des Zweitakters, wo nur der verhältnismäßig schwache Vorverdichtungsdruck entsteht, auch gering). Beim Ottomotor ist der Höhe des Verdichtungsdrucks eben wegen der eintretenden Erwärmung eine Grenze gesetzt, weil sonst durch zu große Erwärmung eine Selbstentzündung des Frischgases eintreten würde.

Kurz vor Erreichen des oberen Totpunkts wird durch den Funken an den Zündkerzenelektroden die verdichtete Gasladung entzündet. (Das Durchbrennen durch die ganze Ladung erfordert eine wenn auch kurze Zeit; weil aber die Durchbrennung beendet sein muß, wenn sich der Kolben genau im OT befindet, muß man die Zündung schon vor OT erfolgen lassen, man muß dem Motor also „Vorzündung“ geben. Je schneller der Motor läuft, desto größer ist, wie wir sahen, die Kolbengeschwindigkeit, desto mehr Vorzündung braucht also der Motor, deshalb findet man bei vielen Motoren eine automatische Zündzeitpunktverstellung.)

Beim Verbrennen der Frischgasladung entsteht der **Verbrennungsdruck**, der den Kolben abwärts treibt. Er ist u. a. um so höher, je höher vorher der Verdichtungsdruck war. Deshalb wird, wenn die Leistung eines Motors gesteigert werden soll, meist u. a. auch das Verdichtungsverhältnis erhöht.

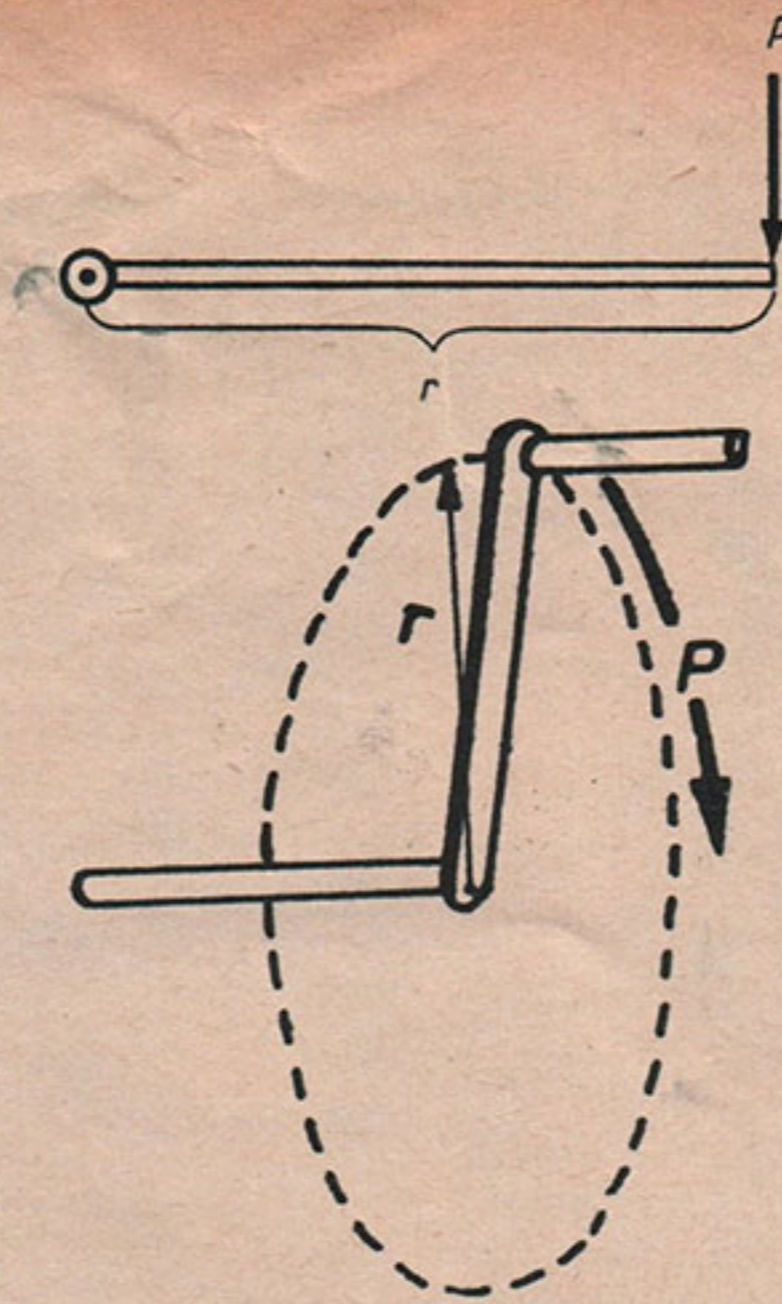
Die Altgase, die durch die freigegebene Auslaßöffnung (Auslaßventil oder Auslaßschlitz) entweichen, stehen unter dem **Auslaßdruck**, der von einem Anfangswert bis zum niedrigeren Auspuff-Enddruck abfällt. Obwohl man bei modernen Motoren den Auspuffdruck zur Verbesserung des Füllungsgrades des Motors und damit zur Leistungserhöhung einsetzt, bedeutet der Auspuffdruck letztlich doch Verlust und eine der Ursachen dafür, daß die dem Kraftstoff innewohnende Energie nur zu einem sehr schlechten Prozentsatz (ca. 25%!) in Nutzleistung umgesetzt wird.

Drehmoment und Leistung

Wenn man die Leistung eines Motors beurteilen will, spielt der Begriff des Drehmoments eine Rolle.

Das Moment stellt in der Technik etwas anderes dar als der Moment, mit dem man in der Umgangssprache einen Augenblick, also eine (wenn auch unbestimmte) Zeiteinheit bezeichnet. Im Gegensatz dazu ist das Moment eine berechenbare Größe und zwar spricht man von einem Moment dann, wenn eine Kraft (in kg gemessen) an einem Hebelarm (in cm oder m gemessen) angreift. Da kennt man Kippmomente, Biegemomente — und im Zusammenhang mit der Leistung das Drehmoment, bei dem zu der an einem Hebelarm angreifenden Kraft noch eine Drehbewegung hinzukommt.

Einfachstes Beispiel für die Entstehung eines Drehmoments ist die Handkurbel: da greift an einem Hebelarm (Kurbelradius) r die Kraft P (Druck der Handkraft) an — am Drehpunkt wirkt das Moment $P \cdot r$. Woraus hervorgeht, daß das Drehmoment (und die bei einer Kurbelumdrehung geleistete Arbeit) um so größer sind, je größer die Kraft ist, die ausgeübt wird — und je länger der Hebelarm, an dem sie wirkt.



Wenn die Kraft P am Hebelarm r angreift, erzeugt sie ein Drehmoment, d. h. sie versucht den Hebel um seinen Drehpunkt zu drehen; Drehmoment ist $P \cdot r$ — bei der Kurbel nicht anders als beim einseitigen Hebelarm.

Auch im Kurbeltrieb unserer Motoren ist ein Drehmoment wirksam. Es resultiert aus der Kraft, die auf den Kolben drückt, und der Länge des Kurbelarms, an dem sie angreift. Woraus sich (wir ersparen uns tiefergehende theoretische Erklärungen hierzu) die ganz simple Konsequenz ergibt, daß das Drehmoment eines Motors um so größer ist, je größer auch hier der Druck ist, der auf dem Kolben lastet. Dessen Größe aber ist abhängig einmal von der Kolbenfläche, also von der Zylinderbohrung: je größer die Bohrung, desto größer die Kolbenfläche, desto höher der auf die Pleuelstange ausgeübte Druck. Außerdem aber ist der Kolbendruck abhängig vom Verbrennungsdruck, also insbesondere von der Höhe der Verdichtung. Und schließlich ist das Drehmoment abhängig von der Länge des wirksamen Hebelarms — im Motor also des Kurbelarms, d. h. von der Hublänge: je größer der Hub, desto höher das Drehmoment.

Zusammengefaßt: Das Drehmoment eines Motors ist um so höher, je größer sein Hubraum — und je höher der im Zylinder herrschende Verbrennungsdruck ist.

Das Drehmoment (gemessen in mkg = Meterkilogramm) ist nicht bei allen Drehzahlen gleich.

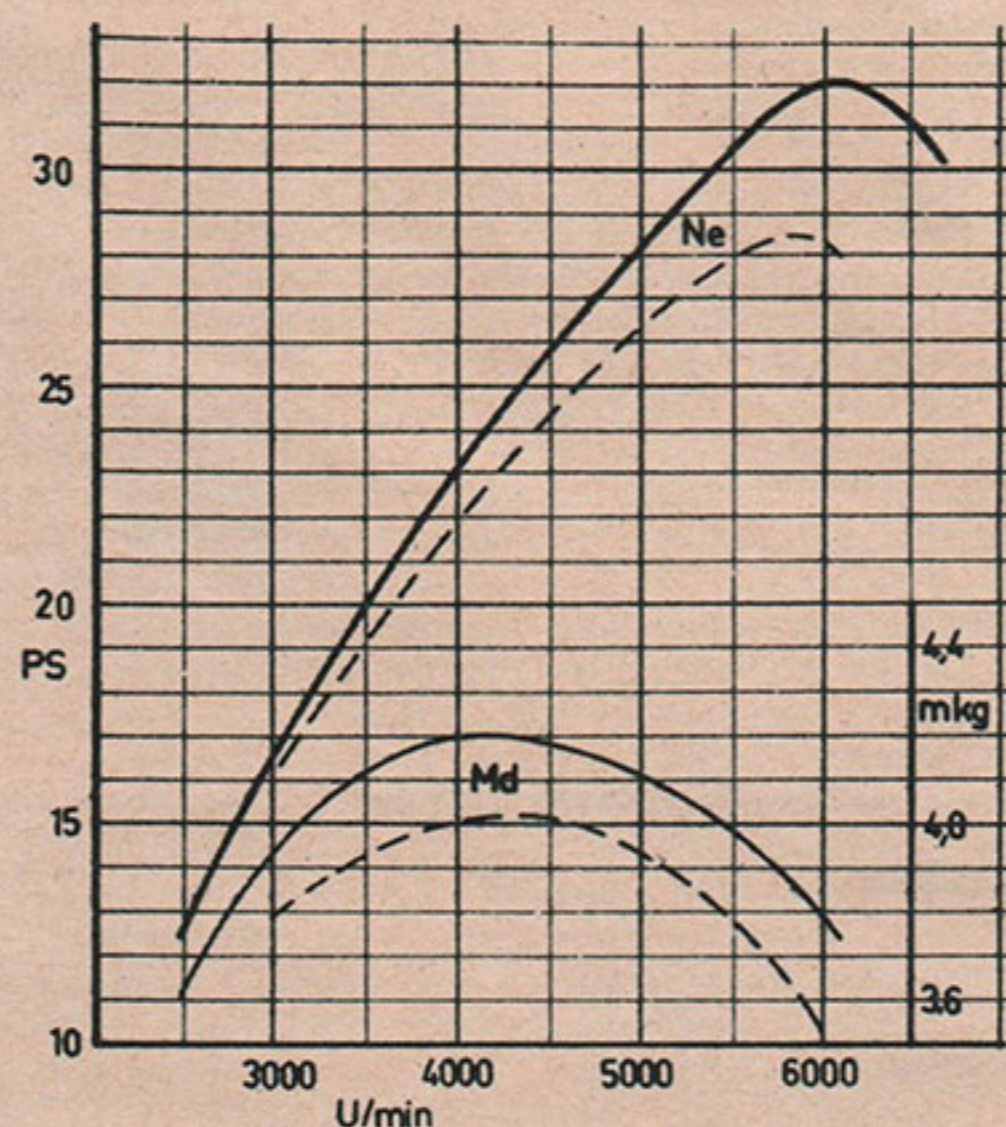


Diagramm des Motors der BMW R 60: unten die Drehmoment-, oben die Leistungslinien, von denen die gestrichelten zum ursprünglichen, die durchgezogenen zum späteren leistungsgesteigerten Modell gehören.

Es ist insbesondere von der bei den verschiedenen Drehzahlen unterschiedlichen Zylinderfüllung abhängig, und deshalb hat jeder Motor eine sogenannte „Drehmoment-Linie“ oder „Drehmoment-Kurve“, wie sie im untenstehenden Diagramm für den Motor der BMW R 60 (einmal in der älteren Motorausführung, zum anderen in der späteren, leistungsgesteigerten) eingezeichnet ist.

Das Drehmoment steigt zunächst mit steigender Drehzahl (weil mit zunehmender Drehzahl bei unseren modernen Motoren die Füllung besser wird), steigt bis zu einem Höchstwert, um von da ab mit weitersteigender Drehzahl wieder abzufallen. Der Grund dafür ist die bei diesen höheren Drehzahlen sich bemerkbar machende Füllungsverschlechterung, die ebenso wie im Anstieg der Drehmomentkurve auch hier im Abstieg den Verbrennungsdruck niedriger sein läßt als dort, wo das Drehmoment seinen Höchstwert erreicht.

Wie aber kommt man nun vom Drehmoment zur Leistung des Motors?

Eine Last, ein Gewicht über eine Wegstrecke zu befördern, also etwa eine Last von 1 kg einen Weg von 75 Metern weit zu tragen, bedeutet Arbeit. Auch das Drehen einer Kurbel von bestimmter Länge mit bestimmter Kraft bedeutet eine solche Arbeit — der zurückgelegte Weg ergibt sich aus der Länge der Kurbel, aus der man nach der Kreisberechnungsformel den Umfang des bei einer Umdrehung zurückgelegten Wegs berechnen kann ($2 \cdot r \cdot \pi$).

Deshalb also ist auch das Drehmoment allein noch keine Leistung, sondern lediglich eine Arbeit. Wieviel nämlich der Mann, der die Last von 1 kg 75 Meter weit schleppt, tatsächlich „leistet“, das ergibt sich erst, wenn man weiß, in welcher Zeit er den Transport ausführt: Leistung ist das Produkt aus Arbeit und Zeit.

Und so ist es auch beim Motor: die Leistung ergibt sich aus dem Drehmoment erst im Zusammenhang mit der Drehzahl. Je häufiger der besagte Lastenträger in einer Stunde den Weg von 75 Metern mit seiner 1 kg-Last zurücklegt, desto mehr hat er geleistet; je höher die Drehzahl eines Motors pro Minute, desto höher ist seine Leistung in PS.

So ergeben sich dann also im Diagramm (s. oben) die „Leistungslinien“ oder „Leistungskurven“ für die ältere und die neuere Ausführung des R 60-Motors — höheres Drehmoment bei gleicher Drehzahl bedeutet mehr Leistung bei dieser Drehzahl.

Man erhält die Leistungswerte bei den einzelnen Drehzahlen allerdings nicht einfach dadurch, daß man Drehmoment (in mkg) mit der zugehörigen Drehzahl (U/min) multipliziert. Die Leistung errechnet sich aus dem Drehmoment vielmehr auf Grund der nachstehenden Formel:

$$\text{Leistung in PS} = \frac{\text{Drehmoment in mkg} \cdot \text{Drehzahl}}{716,2}$$

wobei die zu berücksichtigende (festliegende) Zahl 716,2 sich aus Rechnungen ergibt, die wir im Vorhergehenden großzügigerweise unterschlagen haben.

Kontrollieren wir daraufhin mal den Zusammenhang von Drehmoment und Leistung im vorstehenden BMW R 60-Diagramm: Drehmoment bei 5500 U/min ist dort knapp 4 mkg, also $4 \cdot 5500 = 22000$. $\frac{22000}{716,2} = 30,7$. Was ja auch tatsächlich ungefähr die Leistungskurve im Diagramm behauptet!

(Wird fortgesetzt)

SPEEDWAY MANNSCHAFTS-WELTMEISTERSCHAFT:

3. VORLAUF IN OLCHING

Olching bei München war am Sonntag, dem 1. August 1965, Schauplatz des dritten Vorlaufes zur Speedway-Mannschafts-Weltmeisterschaft. Nachdem sich in den bisherigen Vorläufen Schweden und England bereits für den Endlauf qualifizierten, bewarben sich diesmal die Nationalmannschaften von Polen, CSSR, Österreich und Deutschland um den Einzug ins Finale.

Jede Mannschaft besteht aus vier Fahrern sowie einem Ersatzfahrer. Zu fahren hat „Jeder gegen Jeden“. Es werden 16 Läufe zu je 4 Runden gefahren. Bei den einzelnen Läufen startet pro Nation jeweils ein Fahrer. Der Sieger eines Laufes erhält 3 Punkte, der Zweite 2 Punkte, der Dritte 1 Punkt. Die Mannschaft, welche während der Veranstaltung die meisten Punkte erzielt, wird zur Siegermannschaft erklärt und ist Teilnehmer am Endlauf, der heuer ebenfalls in Deutschland ausgetragen wird. Die zweitplatzierte Mannschaft ist teilnahmeberechtigt an einem Hoffnungslauf, der in der Sowjetunion stattfindet.

Es regnete in Strömen, als sich zu Beginn die Fahrer dem Publikum vorstellten.

Die polnische Mannschaft trat an mit Waloszek, May, Podlecki, Mucha und Ersatzfahrer Rose.

Für die Tschechoslowakei starteten Tomicek, Mares, Volf, Kasper und Ersatzfahrer Ledecy.

Die Österreicher kamen mit Schwingenschlögler, Rinznner, Kühr und Walla.

Für Deutschland fuhren Poschenrieder, Lantenhammer, Sprenger, Jüngling und Ersatzfahrer Aberl.

Den 1. Lauf gewann der Tscheche Mares klar vor dem Polen May. Jüngling-Deutschland belegte den dritten Platz vor dem Österreicher Rinznner. Der zweite Lauf wurde von dem polnischen Spitzenfahrer Waloszek gewonnen. Volf-CSSR wurde hier Zweiter. Heinrich Sprenger errang mit dem dritten Platz noch einen Punkt für die deutsche Mannschaft. Schwingenschlögler-Österreich wurde Vierter.

Große Begeisterung unter den Zuschauern herrschte im dritten Lauf. Poschenrieder-Deutschland setzte sich nach hartem Kampf gegen den Polen Podlecki an die Spitze und holte sich den Sieg. Tomicek-CSSR durchfuhr als Dritter das Ziel.

Mucha-Polen unterstrich mit einem Sieg im 4. Lauf die Anwartschaft seiner Mannschaft auf den Gesamtsieg. Kasper-CSSR belegte den zweiten Platz vor dem Österreicher Kühr. Lantenhammer-Deutschland fiel mit Maschinenschaden aus.

Einen weiteren polnischen Sieg gab es im 5. Lauf. Podlecki siegte vor dem Tschechen Mares. Der Österreicher Schwingenschlögler wurde Dritter. Der Deutsche Lantenhammer hatte erneut Maschinenschaden.

6. Lauf: Mucha-Polen übernahm sofort die Spitze. Poschenrieder-Deutschland versuchte immer wieder an den Polen heranzukommen, doch es gelang ihm nicht, so daß Mucha siegte und Poschenrieder Zweiter wurde. Den dritten Platz holte sich Volf-CSSR.

Im 7. Lauf lag Sprenger-Deutschland drei Runden lang an der Spitze, wurde jedoch kurz vor dem Ziel von Tomicek-CSSR überholt, so daß er nur Zweiter wurde. Dritter wurde May-Polen.

Waloszek-Polen holte sich in souveräner Manier den Sieg im 8. Lauf. Jüngling-Deutschland errang mit seinem zweiten Platz zwei weitere Punkte für Deutschland. Kasper-CSSR belegte den dritten Platz.

Mit einem Sieg im Lauf Nr. 9 untermauerte der Pole Mucha die Führung seiner Mannschaft. Sprenger-Deutschland wurde Zweiter. Dritter war Mares-CSSR; er wurde jedoch wegen Verlassens der Bahn nicht gewertet.



Poschenrieder-Deutschland (links) und Mucha-Polen kämpfen im 6. Lauf um die Spitze, doch Mucha ist am Schluß der Schnellere, wenn auch hier Poschenrieder noch gleichauf mit ihm liegt.

Der 10. Lauf wurde erneut von der polnischen Mannschaft gewonnen. Podlecki siegte hier vor dem tschechischen Fahrer Volf. Kühr-Österreich kam als Dritter ein. Jüngling-Deutschland war durch Sturz ausgeschieden.

Im 11. Lauf lag Waloszek-Polen lange an der Spitze, hatte jedoch kurz vor dem Ziel Maschinenschaden. Somit siegte Tomicek-CSSR vor dem deutschen Ersatzfahrer Aberl. Waloszek-Polen schob seine Maschine als Dritter durchs Ziel und errang damit noch einen Punkt für seine Mannschaft.

12. Lauf: Kasper-CSSR gewann vor dem Polen May. Schwingenschlögler-Österreich wurde Dritter. Poschenrieder-Deutschland hatte wieder einmal Pech und fiel mit Maschinenschaden aus.

May-Polen holte sich mit seinem 1. Platz im 13. Lauf drei weitere Punkte. Volf-CSSR war Zweiter. Der deutsche Ersatzfahrer Aberl holte sich mit seinem dritten Platz noch einen Punkt.

Manfred Poschenrieder-Deutschland, der heuer schon Weltmeister Barry Briggs besiegen konnte, war wieder der große Pechvogel. Er stürzte schon beim Start des 14. Laufes und schied aus. Es gab durch Waloszek einen polnischen Sieg. Den zweiten Platz belegte Mares-CSSR.

15. Lauf: Nachdem Mucha-Polen lange geführt hatte, wurde seine Maschine in der letzten Runde „sauer“, so daß er nur den dritten Platz belegen konnte. Sieger wurde Tomicek-CSSR vor Aberl-Deutschland, der sich als Ersatzfahrer wacker hielt.

Den 16. und letzten Lauf gewann Podlecki-Polen vor dem Tschechen Kasper. Den dritten Platz holte sich Sprenger-Deutschland vor dem Österreicher Rinznner.

Mit nicht weniger als 10 Siegen in den 16 Läufen stellten die polnischen Fahrer unter Beweis, daß sie im Speedway zur Welt-Spitzenklasse zählen. Die tschechischen Fahrer zeigten ebenfalls sehr gute Leistungen und blieben nur 7 Punkte hinter den Polen. Die deutsche Mannschaft hatte durch die Ausfälle und Stürze viel Pech und konnte in der Gesamtwertung nur den dritten Platz belegen. Weit abgeschlagen landeten die Österreicher an vierter Stelle.

Gesamtwertung: 1. Polen 39 Punkte; 2. CSSR 32 Punkte; 3. Deutschland 19 Punkte; 4. Österreich 4 Punkte.

Durch diesen Sieg qualifizierte sich Polen neben England und Schweden als Teilnehmer des Endlaufes zur Speedway-Mannschafts-Weltmeisterschaft, der am 5. September in K e m p t e n im Allgäu stattfindet. Die CSSR ist durch ihren zweiten Platz berechtigt, an einem weiteren Vorlauf teilzunehmen, der in Ufa (Sowjetunion) ausgetragen wird, und kann sich bei einem Sieg ebenfalls für den Endlauf qualifizieren. E. Schwaiger

Mit einer einfachen Postkarte

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

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

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

Volkswohl

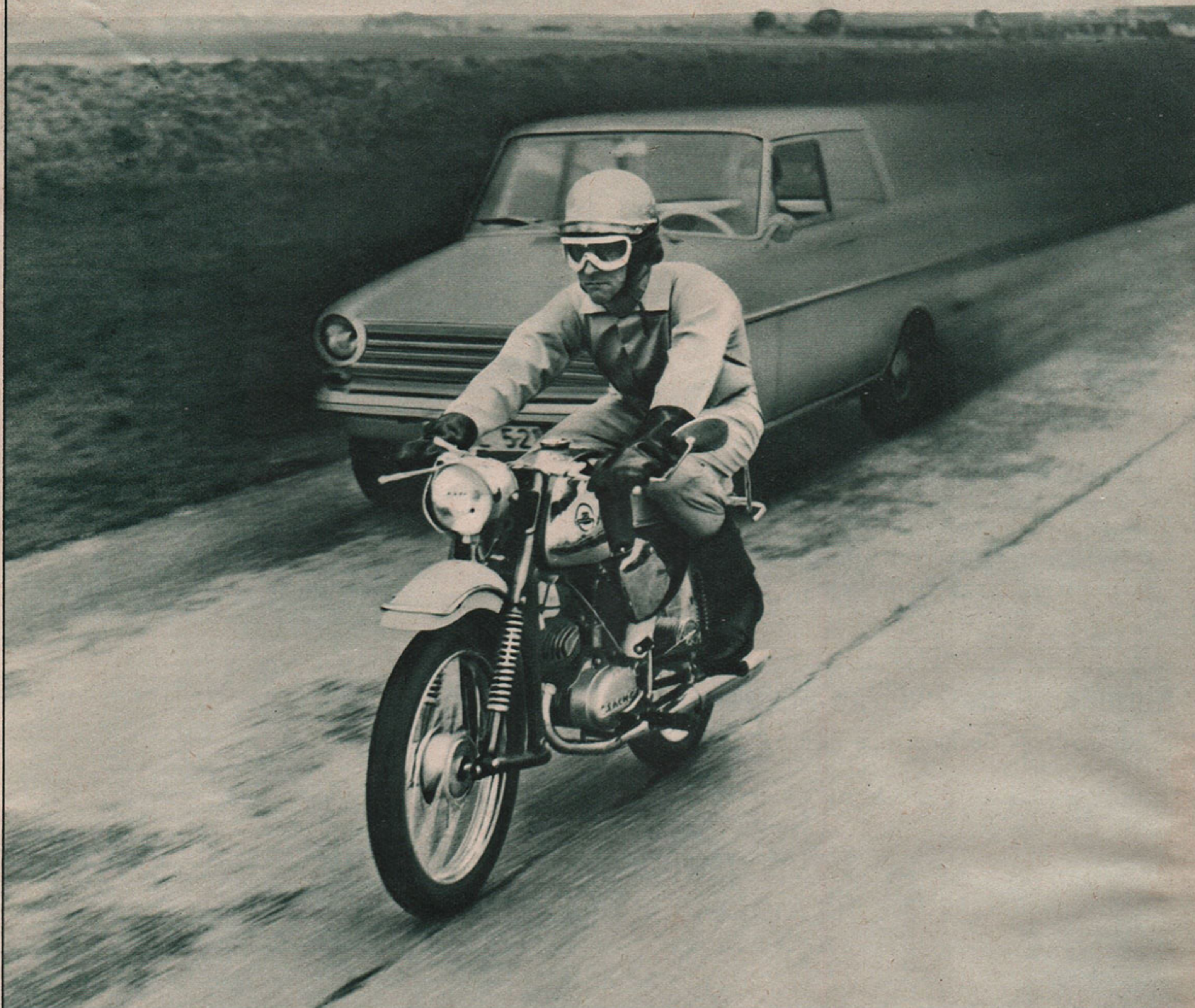
KRANKENVERSICHERUNG V.a.G.

DORTMUND

Ruhrallee 92, Telefon 2 20 71

Spitze über 80 mit 50 ccm (und das serienmäßig)

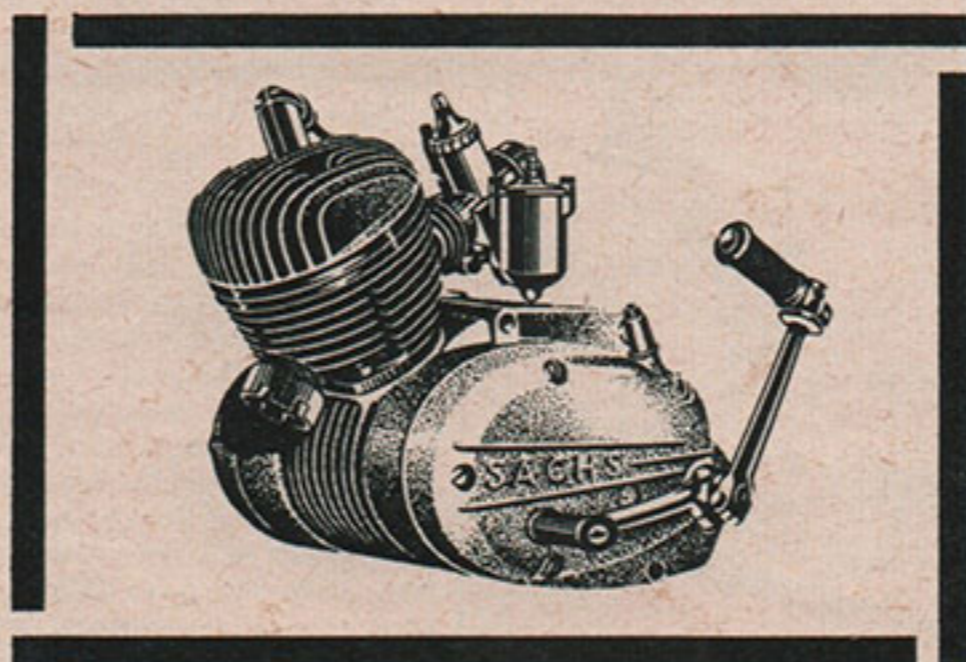
Mo 3.257 a



Er schafft es wirklich – der SACHS 50 S. Jeder 50 S. Seine Freunde? Sportliche Fahrer, die einen kraftvollen Motor erleben wollen. Einen Hochleistungsmotor, der aus vielen Prüfungen und Geländeläufen als klarer Sieger hervorgegangen ist. Seine Leistung: 5,2 DIN-PS. Eine enorm hohe

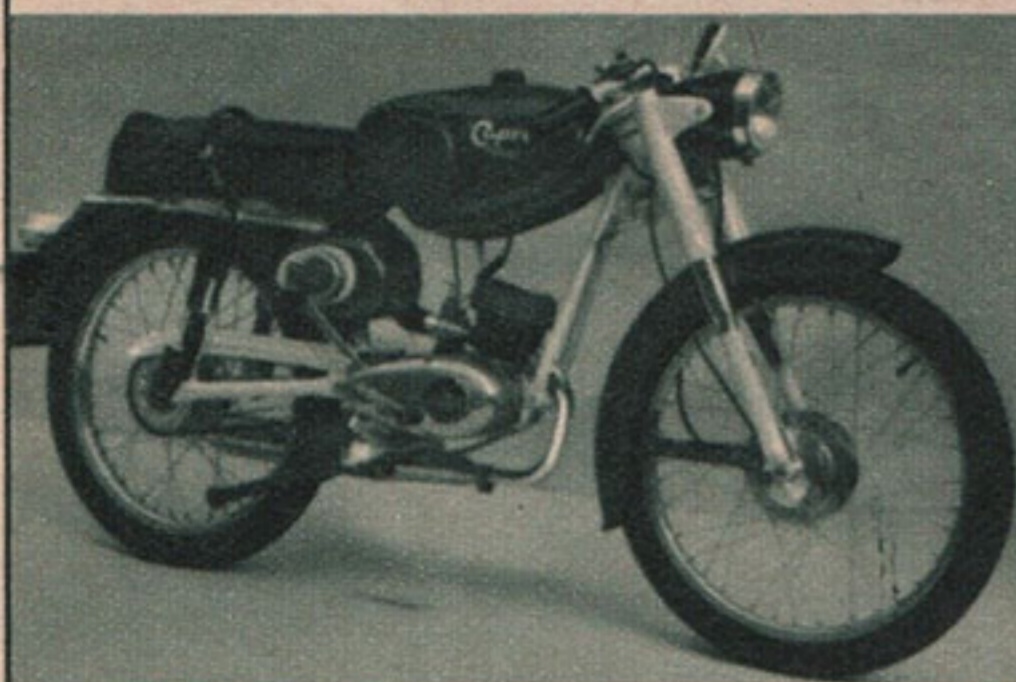
Beschleunigung, die jeden überrascht – seinen Fahrer und alle anderen. Seine weiteren Vorteile: ein geschmeidiges 5-Gang-Getriebe, Steigfähigkeit bis 38%, sprichwörtliche Zuverlässigkeit – und seine Herkunft: das Haus FICHTEL & SACHS. Es ist bekannt für sein Prinzip, nur

robuste Gebrauchsmotoren zu fertigen. Der Rekordmotor SACHS 50 S macht da keine Ausnahme. Er ist der beste Sportmotor, den FICHTEL & SACHS bisher gebaut hat. Er will auch Ihnen zeigen, was in ihm steckt! Wann haben Sie Zeit?



FICHTEL & SACHS AG
Schweinfurt

„CAPRI-REKORD“



50 ccm – Klasse 4
84 km/h – 5,2 PS mit
Original GARELLI
Weltmeister-Motor-
Dell'Orto Sportver-
gaser MA 18 S.
Verwindungssteifer
Doppel-Stahlrohr-
rahmen, vollhydrau-
lische Teleskopfeder
vorn und hinten,
Vollbremsnaben
mit Steckachsen,
120 mm, eingebauter
Tachometer, Super-

Komfort-Doppelsitzbank mit Skyüberzug, Werkzeugkasten und Lenkerschloß, Scheinwerfer 120 mm.



„Die superschnelle Maschine
für sportliche Fahrer!“

50 Jahre Erfahrung – 230 Weltrekorde

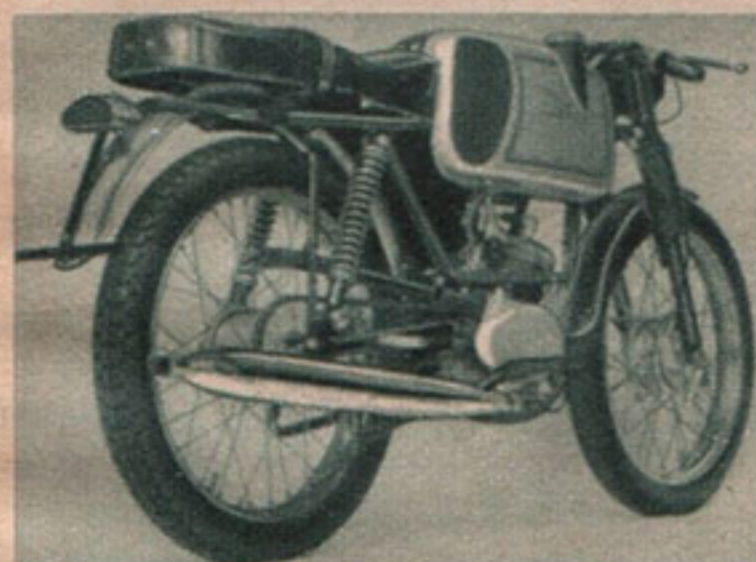
Jetzt auch in Deutschland neben unseren be-
kannten CAPRI-GARELLI Rollem Kl. 4 und Kl. 5 –
CAPRI Junior Sportmokick Kl. 5 – Maß 25 Garellino



Verkaufs-GmbH. – Köln-
Dellbrück

Hauptstraße 102 · Telefon 6842 02

Einladung zur Zweirad-Musterschau in Essen, Gruga-Gelände, vom 10. bis 12. Sept. 1965



Wir zeigen in Halle 10
das gesamte
ITAL-JET-Programm
ITAL-Kleinrad
ITAL-125

Nestler, 53 Bonn, Stiftsplatz 1-3

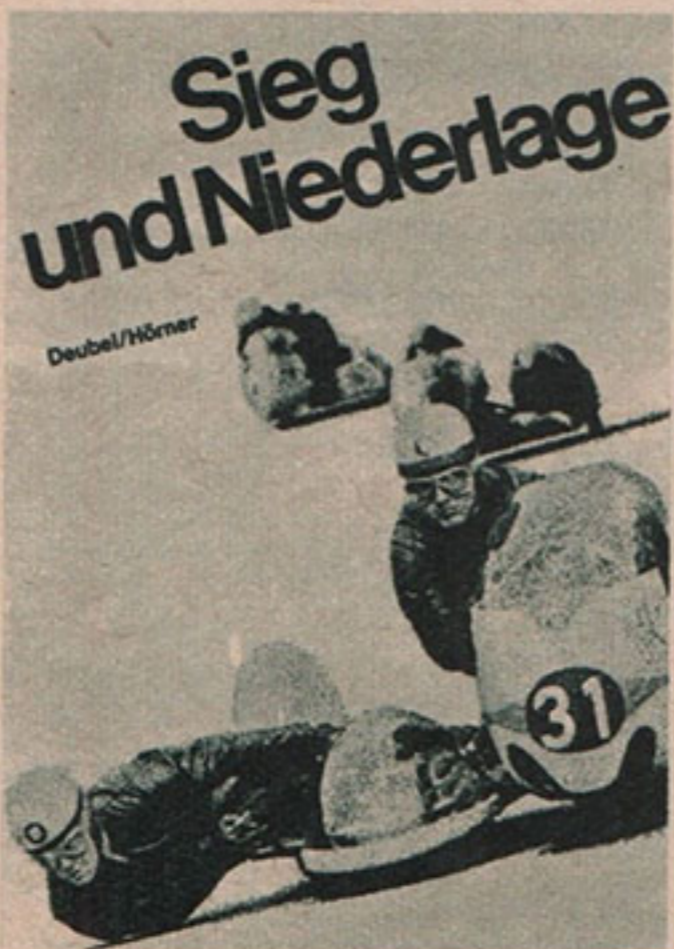
Für das ITAL-JET-Programm noch Händler gesucht.

Die Deubel/Hörner-Story

Die großen Rennen der Weltmeisterschafts-
fahrer auf den berühmten Rennstrecken - ein
packender Bericht in Wort und Bild - von Max
Deubel mitreißend geschildert - ein faszinie-
rendes Buch, wie es sich der Freund des Mo-
torrad-Sports wünscht. Jeder Band mit den
handsignierten Fotos der Weltmeister!
235 Seiten, 117 Fot. auf Kunstdrucktafeln, Ganzl., DM 19.80

MOTORBUCH STUTTGART

An Motorbuch 7 Stuttgart 1, Postf. 1370
Bitte senden Sie mir sofort
— Expl. Deubel/Hörner - Sieg und
Niederlage
 Ich zahle nach Erhalt
 Bitte per Nachnahme
Name _____
Ort (Plz) _____
Straße _____



Wem die Original-BMW-Werkzeuge zu teuer sind,

und wer außerdem eine werkstattmäßige Ausrüstung (oder einen Freund mit einer kleinen Werkstatt) hat, der kann sich auch etwas billiger helfen. Unser Leser Ludwig Lieber in 6741 Steinweiler/Pfalz, Hauptstraße 60, hat uns nämlich ein wirklich gutes Angebot gemacht. Er hat für seine eigene BMW einen Satz Werkzeuge angefertigt und davon Zeichnungen hergestellt. Diese Zeichnungen sind bei ihm jetzt als Lichtpausen zu haben. Wir haben einen Satz dieser Zeichnungen erbeten und können sagen, daß sie nicht nur in der Ausführung sauber und verständlich sind, sondern daß sich Leser Lieber auch die Mühe gemacht hat, einen verbindenden Text zur Anwendung der selbst angefertigten Spezialwerkzeuge zu schreiben, mit dem man gut zurechtkommt. Der von ihm entwickelte Werkzeugsatz umfaßt eigentlich nur zwei Hauptteile, die durch Kombination mit verschiedenen Klauen und Pratzen die völlige Montage und Demontage des Motors ermöglichen. Interessenten wenden sich bitte direkt an Herrn Lieber.

Ersatzteile für Gouverneur sind rar

Vor ein paar Wochen bekam ich eine Hoffmann Gouverneur MP 300 geschenkt, die drei Jahre gut eingemottet gelagert worden war. Sie hat 16 000 km gelaufen, ist aber noch in sehr gutem Zustand, äußerlich wie auch innerlich (das konnte ich bei einer Kontroll-
demontage feststellen). Nur die Auspufftöpfe sind durchs viele Kurvenfahren stark ein-
gebeult, ich werde sie kaum noch verwenden können. Wo bekomme ich noch Original-
Schalldämpfer her, welche anderen Fabrikate könnte ich im Zweifelsfalle anbauen?
Wo gibt es für meine Maschine überhaupt Ersatzteile?
Zur Instandhaltung hätte ich außerdem die technischen Daten wie Ventilspiel, Steuer-
zeiten, Ölmenge usw.

Zündzeitpunkt: Einstellung bei geschlossenem Fliehkraftregler 0,5 mm v. o. T.
Ventilspiel: Einlaßventil 0,15 mm, Auslaßventil 0,15 mm bei kaltem Motor
Ventileinstellung (gemessen bei 0,15 mm Ventilspiel):
Einlaß öffnet 25° v. o. T. Auslaß öffnet 55° v. u. T.
Einlaß schließt 55° n. u. T. Auslaß schließt 25° n. o. T.
Getriebeöl: Inhalt 1 Liter Mobil-Öl C 80 – Motorenöl 1 Liter SAE 30
Es können alle Öle, wie z. B. Castrol XL, verwendet werden.
Als Auspufftöpfe fanden seinerzeit Töpfe der Firma SIGA Verwendung. Da diese nicht
mehr liefert, bitte bei der Firma BOYSEN in 7272 Altensteig/Schwarzwald, Postfach 25,
anfragen.
Die Ersatzteilbeschaffung ist äußerst schwierig. Bitte bei der Firma A. Wildenauer,
4 Düsseldorf, Talstraße 38, anfragen.

Stärkere Lichtenanlage für Florett

Mein Kreidler Florett, Baujahr 1961, hat eine 17 Watt-Lichtenanlage, nun möchte ich diese
aber auf 29 Watt umbauen. Welche Teile muß ich auswechseln? M. K. in S.
Bei einem Umbau der 17 Watt Zünd-Lichtenanlage auf 29 Watt muß der komplette Zünder
ausgetauscht werden. Die 29 Watt-Anlage hat nicht nur eine andere Zünd- und Licht-
spule, sondern auch das Polrad ist höher und stärker im Magnetfeld, womit die höhere
Zünd- und Lichtleistung erreicht wird.

Ist Rennfahren lukrativ?

Wieviel bekommt ein Ausweissfahrer bei Straßenrennen als Startgeld in den verschie-
denen Rennklassen solo und mit Seitenwagen, und wieviel bekommt ein Lizenzfahrer
in den einzelnen Klassen an Startgeld? M. R. in K.
Der Straßenrennsport ist, da muß ich Sie leider enttäuschen, keine lukrative Sportart.
So bekommt ein Ausweissfahrer keine Unkostenvergütung, kein Startgeld, sondern er
bekommt, wenn er erfolgreich war, Preise. Und die liegen nicht hoch.
Die Zahlung einer Unkostenvergütung für Fahrer mit nationaler Lizenz bei internati-
onalen oder nationalen Rennen, sowie bei Meisterschaftsläufen erfolgt entsprechend
einem OMK-Beschluß ab 1. 1. 1963 nach folgenden Bestimmungen:
Grundgebühr = Kilometergeld bis 300 km DM 100.-
über 300 km DM 150.-

Die Berechnung erfolgt nach Luftkilometern.
Wegen nicht erfüllter Trainingszeit von der Teilnahme am Rennen ausgeschlossene
Fahrer haben keinen Anspruch auf Unkostenvergütung. Das gleiche gilt für etwa
gemäßregelte Fahrer.
Die Zahlung von Geldpreisen an Lizenzfahrer ist unterschiedlich. Die Teilnehmer in
den Klassen der Pokalwettbewerbe aller Motorsportarten haben keinen Anspruch auf
Unkostenvergütung.

Ventilspieleinstellung an der Geländemax

Ich habe Schwierigkeiten beim Einstellen des Ventilspiels meiner Geländemax. Zur Zeit
beträgt es unter 0,05 mm am Einlaß und über 0,2 mm am Auslaß. Ventileinstellschra-
ben auf den Kipphebeln wie bei der Serienmax sind nicht vorhanden, wie soll da
überhaupt eingestellt werden? G. M. in H.
Das Ventilspiel bei der Gelände-Max soll sowohl am Auslaßventil als auch am Einlaß-
ventil 0,1 bis 0,15 mm betragen. Die Spezial-Kipphebel sind mit Kugelstücken aus-
gestattet, die man wechseln kann. Bitte, wenden Sie sich also an die NSU-Motoren-
werke AG, Abteilung VK. Einige Exemplare sind dort noch auf Lager, so daß man Ihnen
die gewünschten Größen liefern kann. Die Kugeleinsätze kosten pro Stück ca. DM
-60. Sollte nichts Passendes dabei sein, so kann man Einsätze mit größerer Stärke
an der Schleifscheibe auf das richtige Maß reduzieren.

R 50 S soll zahm werden

Meine R 50 S, Baujahr 1962, bringt mir neben viel Freude am Fahren auch etliche
Gründe zum Schlossern. Neben einem Zylinderabrieb habe ich auch schon andere
Schäden hinter mir, und da die Zylinder gerade wieder reif zum Ausschleifen sind,
möchte ich den Motor dabei etwas zahmer machen. Kann ich mit dem Ausschleifen
Kolben der normalen R 50 einbauen? Haben diese unterhalb des Kolbenbolzens noch
einen Ölbleistreifring? Passen die Kolbenbolzen, und wie hoch ist nachher die Ver-
dichtung? Welche Leistung kann ich nach dem Umbau erwarten? Müßte ich die Hinter-
achsübersetzung ändern, und wie müßte die Einstellung des Motors nach diesem Umbau
lauten (Vergaser- und Kerzen-Daten)? D. S. in H.

Es ist ohne weiteres möglich, daß Sie nach dem Ausschleifen der Zylinder, Kolben vom
Baumuster R 50/2 verwenden. Das Verdichtungsverhältnis verringert sich damit von
9,2:1 auf 6,8:1. Der Kolben vom Baumuster R 50/2 besitzt unterhalb des Kolbenbolzens
keinen Ölbleistreifring. Achten Sie bitte beim Einbau dieses Kolbens auf das richtige
Kolbeneinbauspiel. Es soll zwischen 0,05–0,06 mm liegen. Für Behörden und Seiten-
wagenbetrieb werden werksseitig 0,06–0,07 mm vorgeschrieben. Die Kolbenbolzen sind
maßlich gleich. Da der Motor der R 50 S eine Sportnockenwelle besitzt und die Ver-
gaser einen größeren Durchgang aufweisen, dürfte die Leistung durch den Einbau von
niedrigeren Kolben bei ca. 28 PS liegen. Um die bestmögliche Leistung zu erzielen,
empfehlen wir Ihnen unbedingt, die Vergaser auf die veränderte Leistungscharakteristik
neu abzustimmen. Genaue Werte können aber nicht angegeben werden. Als Kraftstoff
können Sie ohne weiteres Normalbenzin verwenden. Die Zündkerze soll einen Wärme-
wert von 240 aufweisen. Einen nachträglichen Einbau einer anderen Übersetzung im
Hinterradantrieb halten wir für nicht unbedingt erforderlich.



REDEN WIR VOM SPORT

Als Herbstpokalrennen

ausgeschrieben wird das diesjährige Hockenheimrennen, welches ja bereits anfangs des Jahres stattfinden sollte und wegen der Bauarbeiten am neuerstellten Motodrom wieder hinausgeschoben werden mußte. Jetzt scheint aber endlich alles soweit in Ordnung und benutzbar zu sein, so daß man sich auf den 24. 10. für das Rennen festlegen konnte. Nach den Angaben des früheren Terminkalenders (siehe auch Heft 8/65) kommen sämtliche Motorradklassen beim Kampf um den Juniorenpokal in Hockenheim zum Austrag, das wird ein toller Renntag!

Clubtraining auf dem Hockenheimring

Das nächste Clubtraining findet, wie uns die Hockenheimring GmbH mitteilt, am 12. September dieses Jahres statt. Wie immer wird dieses Training nicht nur für die Fahrer interessant sein, sondern auch die Zuschauer werden auf ihre Kosten kommen, können doch hier die Aktiven ihre Neuheiten ausprobieren. So mancher, der sich die Rennerei so leicht vorstellt, sollte mal beim Clubtraining hinter die Kulissen schauen, und dann weiterdenken!

Trial um den Bayernpokal

Am 26. Sept. findet in Amberg (Opf.) das Bayernpokaltrial für Solomaschinen und Gespanne statt. Veranstalter ist der MSC Amberg im RKB Solidarität e. V., bei dem man auch Ausschreibungen anfordern kann. Genaue Anschrift: Horst Förster, MSC Amberg, 845 Amberg (Opf.), Lenbachweg 1. Beginn des Trials der Solomaschinen ist um 9 Uhr, die Gespanne starten um 11.30 Uhr. Teilnehmen kann jeder, der einen gültigen Führerschein besitzt.

Hamburg-Farmsen abgesagt

Das für den 5. September 1965 angesetzte 42. internationale Sandbahnrennen in Hamburg-Farmsen ist aus terminlichen Gründen abgesagt worden. Der Hamburger Motorsportclub will sein nächstes Rennen in Farmsen im Frühjahr 1966 durchführen.

Deutscher Sieg im Moto-Ball Europa-Pokal

Eine Sportart mit Motorrädern, die in Deutschland noch nicht gerade sehr verbreitet ist, feierte in diesem Jahr einen schönen Triumph: die deutsche Nationalmannschaft im Motoball konnte am 18. 7. im Endspiel um den Europa-Pokal in Malsch die holländische Mannschaft mit 1:0 schlagen!

Stand der Straßenweltmeisterschaft 1965

nach dem Lauf in Ulster

50 ccm: 8 Läufe, gewertet 5 (Daytona, Nürburgring, Barcelona, Rouen, TT, Assen, Francorchamps, Suzuka).

1. H. Anderson (Suzuki)	6	4	8	1	6	6	6	= 37 Punkte
2. R. Bryans (Honda)	0	8	6	8	0	8	2	= 32 Punkte
3. L. Taveri (Honda)	0	6	3	6	8	4	4	= 31 Punkte
4. E. Degner (Suzuki)	8	0	0	4	4	2	8	= 26 Punkte
5. M. Itoh (Suzuki)	0	3	0	3	0	3	3	= 12 Punkte
6. Ichino (Suzuki)	4	0	0	0	0	0	0	= 4 Punkte

125 ccm: 12 Läufe, 7 gewertet (Daytona, Nürburgring, Barcelona, Rouen, TT, Assen, Sachsenring, Brünn, Ulster, Imatra, Monza, Suzuka).

1. H. Anderson (Suzuki)	8	8	8	8	2	4	0	0	0	= 38 Punkte
2. F. Perris (Suzuki)	4	6	6	4	0	0	8	8	0	= 36 Punkte
3. D. Woodman (MZ)	0	2	4	3	3	0	4	6	4	= 26 Punkte
4. E. Degner (Suzuki)	6	3	0	6	0	0	0	0	8	= 23 Punkte
5. M. Duff (Yamaha)	0	0	0	0	4	8	0	0	0	= 12 Punkte
7. Ph. Read (Yamaha)	0	0	0	0	8	0	0	0	0	= 8 Punkte
L. Taveri (Honda)	0	0	0	0	6	2	0	0	0	= 8 Punkte

250 ccm: 13 Läufe, 7 gewertet (Daytona, Nürburgring, Barcelona, Rouen, TT, Assen, Francorchamps, Sachsenring, Brünn, Ulster, Imatra, Monza, Suzuka).

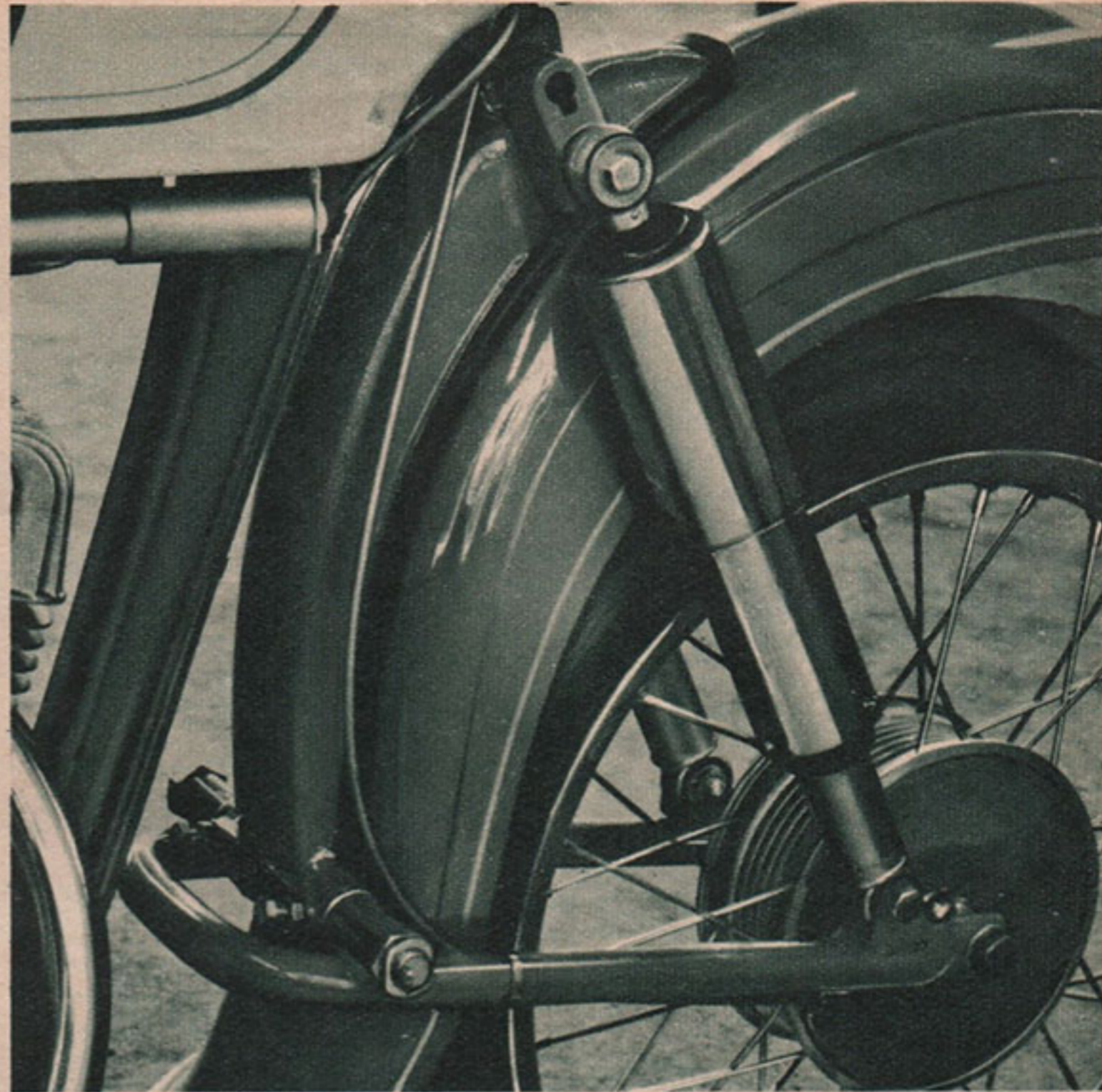
1. Ph. Read (Yamaha)	8	8	8	8	0	8	6	6	8	8	= 68 Punkte
2. M. Duff (Yamaha)	6	6	4	0	6	4	4	0	6	6	= 42 Punkte
3. J. Redman (Honda)	0	0	0	0	8	6	8	8	4	0	= 34 Punkte
4. D. Woodman (MZ)	0	0	3	0	0	1	0	4	3	4	= 15 Punkte
5. B. Beale (Honda)	0	0	0	6	0	2	1	2	0	0	= 11 Punkte
6. R. Torras (Bultaco)	0	4	6	0	0	0	0	0	0	0	= 10 Punkte

350 ccm: 9 Läufe, 5 gewertet (Nürburgring, TT, Assen, Sachsenring, Brünn, Ulster, Imatra, Monza, Suzuka).

1. J. Redman (Honda)	0	8	8	8	8	0	= 32 Punkte
2. G. Agostini (MV)	8	4	4	0	0	0	= 16 Punkte
3. D. Woodman (MZ)	0	0	0	6	6	0	= 12 Punkte
M. Hailwood (MV)	6	0	6	0	0	0	= 12 Punkte
G. Havel (Jawa)	4	0	0	4	0	4	= 12 Punkte
6. Stastny (Jawa)	0	0	0	3	0	8	= 11 Punkte

500 ccm: 10 Läufe, 6 gewertet (Nürburgring, TT, Assen, Francorchamps, Sachsenring, Brünn, Ulster, Imatra, Monza).

1. M. Hailwood (MV)	8	8	8	8	8	8	0	= 56 Punkte
2. G. Agostini (MV)	0	6	0	6	6	6	0	= 30 Punkte
3. P. Driver (Matchless)	0	0	0	4	3	4	3	= 20 Punkte
4. J. Ahearn (Norton)	0	0	0	2	0	3	4	= 9 Punkte
5. R. Creith (Norton)	0	0	0	0	0	0	0	= 8 Punkte
F. Stevens (Matchless)	0	0	0	0	2	2	2	= 8 Punkte



DAS SPRICHT FÜR

MZ

DAS MOTORRAD schrieb in seinem Testbericht über die MZ ES 150 u. a.:

»Einen Punkt noch zum Schluß: Die Langschwinge vorn. Kaum an anderer Stelle ist sie so gründlich studiert und durchentwickelt, aber auch so zähe gegen alle sachlichen und unsachlichen Gegenargumente verteidigt worden, wie von der Zschopauer Entwicklungsabteilung. — Als Resümee: Diese Vorderradlangschwinge war nicht geeignet, eine Unterlegenheit gegenüber der Telegabel festzustellen. Viel eher aber muß angenommen werden, daß sie im normalen Betrieb nicht unerheblich an den weit überdurchschnittlichen Fahreigenschaften der ES 150 beteiligt ist!

Zum Abschluß noch einmal unser Urteil: Wer irgendwo in der Welt Motorräder in der Größenordnung zwischen 100 u. 200 ccm verkaufen will, wird mit der Konkurrenz der ES 150 aus Zschopau rechnen und sich mühen müssen, etwas Gleichwertiges anzubieten!«



Zu beziehen über die Firmen:

Alfred Strauch GmbH
6660 Saarbrücken
Mainzer Straße 52/54

Helmut Radke
8502 Zirndorf/Bayern
Fürther Straße 43

Wolfram Rüdiger Lienert
Hamburg-Harburg
Hastedtplatz 17

Exporteur:



TRANSPORTMASCHINEN EXPORT-IMPORT
DEUTSCHER INNER-UND AUSSENHANDEL · 108 BERLIN

„So 'ne Mutti möcht' ich auch!“

15 Jahre WIMA

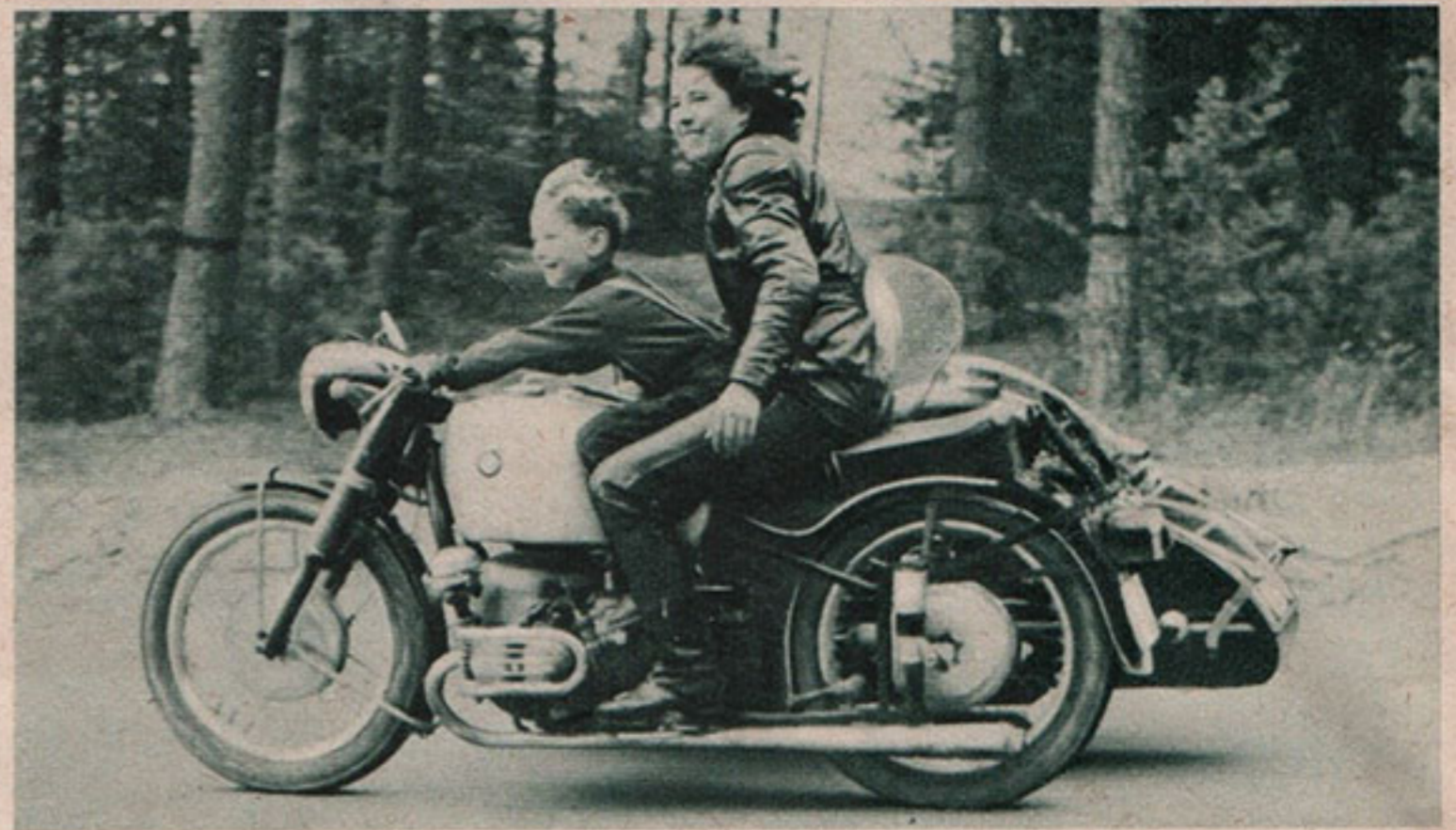
15 Jahre ist es nun schon wieder her, daß Luise Scherbyn aus Amerika die WIMA (Womens International Motorcycle Association) gründete. 1958 verwirklichte Jopy Deijs van Dinter aus Holland diesen Gedanken auch in Europa und Deutschland. Das ist nun wirklich keine Versammlung „verrückter Mannweiber“, sondern hier haben sich alle jene Frauen und Mädchen gefunden, die selbst ein Motorrad fahren und sehr viel Spaß an diesem Sport haben. In diesem Jahr versammelte Ellen Pfeiffer, die inzwischen von Jopy die Leitung der kontinentalen Gruppe übernommen hat (ich glaube es sind 36 Motorradfahrerinnen), ihre Schäflein in Oberreifenberg im Taunus um sich. Leider hatte ich nicht die Zeit, um die ganze Woche, nämlich vom 25. 7. bis zum 31. 7., im Naturfreundehaus im Taunus dabei zu sein, aber für den 29. 7. war eine Besichtigungsfahrt zum neuen Motodrom in Hockenheim geplant, und das war die Gelegenheit für mich, um wenigstens kurze Zeit an ihrem Spaß teilnehmen zu können.

Es war eine fröhliche kleine Gruppe, die über die neue Autobahnüberführung zum Eingang des Motodrom heruntergestochen kamen, voran Ellen mit ihrer 75 ccm Zündapp (ihre 88er Norton war leider kaputt). Wie sie mir dann erzählte, hatte sie eigentlich die doppelte Anzahl Anmeldungen gehabt, aber in den letzten Wochen wäre sie gar nicht mehr gerne an den Briefkasten gegangen, da mit jeder Post Absagen gekommen wären. Eines der Mädchen brauchte ihr Urlaubsgeld, um die neue Wohnung einzurichten, eine andere bekam um diese Zeit keinen Urlaub in ihrem Betrieb, eine dritte erwartete einen kleinen Motorradfahrer, und so sei es am laufenden Band gewesen. Ellen wollte schon das Treffen absagen, aber jetzt freute sie sich doch, daß sie sich die viele Mühe und Arbeit gemacht hatte, denn die neun Unentwegten hatten bis jetzt sehr viel Spaß miteinander. Und allen gefiel es natürlich prima.

Ellen hatte auch wirklich ein sehr schönes Programm zusammengestellt. Die Anfahrt zum Treffen war als Sternfahrt ausgeschrieben. Es mußten Orte, die mit den Buchstaben des Wortes „Taunus“ anfangen, angefahren werden. Wer die meisten Kilometer gefahren hatte und alle Orte gefunden hatte, war Sieger. Die Dänin Kirsten Peschel aus Kopenhagen fuhr mit ihrer Triumph-Bonneville mit 750 gewerteten Kilometern die weiteste Strecke, hatte dazu noch alle Orte angefahren und wurde somit Siegerin. Leider lernte ich Kirsten aus Dänemark an diesem Donnerstag nicht kennen, denn sie verpaßte ihrer Bonneville im Taunus gerade eine neue Kupplung. Ihr war auf der Orientierungsfahrt, die die Mädchen am Vortage ausgefahren hatten, die Kupplung verbrannt, und sie hatte sich telefonisch aus Kopenhagen per Luftpost Ersatz bestellt. Morgens war nun das Paket auf dem Rhein-Main-Flughafen angekommen, und sie war jetzt dabei, ihre Maschine für die am Sonnabend stattfindende Bildersuchfahrt wieder fit zu machen. Jawohl, meine Herren —!

Christel Berg aus Lünen in Westfalen war mit ihrem BMW-Gespann mit Mann und kleinem Sohn im Seitenwagen bei der Sternfahrt Zweite geworden.

Ganz zünftig veranstaltete man auch eine Geländefahrt in Laubeschbach auf dem dortigen Moto Cross-Gelände. So wie Ellen mir erzählte, be-



haupteten alle Mädchen von sich, auf keinen Fall im Gelände fahren zu können, und sie schauten sich den Kurs, den sie sich selber absteckten, ziemlich bedenklich an. Man vereinbarte eine Trial- und eine Zeitwertung, und dann ging es los. Manche der Mädchen nahmen lieber erst einmal Ellens 75er Zündapp. Es ist ja auch nicht so einfach, mit einer großen Solo-BMW um die Bäume herumzukurven. Anne Greenwoog aus Yorkshire in England machte mit ihrer roten Honda CB 72 mit nur 5 Strafpunkten den ersten Platz in diesem kleinen Wettbewerb, dann kam die dänische Kirsten mit auch 5 Strafpunkten, aber einer etwas schlechteren Zeit auf den zweiten Platz, und Reni Hartwich aus Aachen, die mit ihrer BMW R 68 gekommen war, erzählte mir ganz stolz, daß sie (zum erstenmal auf Zündapp 75 ccm) mit 8 Strafpunkten Dritte geworden sei.

Bei der am nächsten Tag ausgefahrenen Orientierungsfahrt durch den Taunus gab es gleich, wenn ich so sagen darf, zwei erste Plätze, denn Christel aus Lünen und Anne aus England kamen auf die gleiche Punktzahl und konnten die drei Stunden, die zur Orientierung gegeben waren, fast genau einhalten. Es gab nämlich für jede Minute unter oder über die angesetzte Zeit einen Strafpunkt. Marianne Grützmann kam als nächste mit ihrer Solo-BMW wieder ins Ziel. Sie erzählte mir, daß ihr größter Spaß sei, an möglichst vielen Motorrad-Treffen teilzunehmen. Sehr oft fährt Christel Berg dann mit ihr, denn auch sie hat großen Spaß daran.

Zwei Damen fehlen jetzt noch in meiner Aufzählung, einmal ist da die Christa Späthe aus Pforzheim, die eine BMW R 60 solo fährt und sich scheinbar auf lange Strecken spezialisiert hat, denn sie erzählte mir, daß sie sehr viele Sternfahrten mitfährt. In diesem Jahre ist sie schon in Gmunden in Österreich gewesen, dann hat sie den Damenpreis gewonnen, den der Obertürkheimer Club in jedem Jahr zu seiner Sternfahrt ausschreibt, und in Urexweiler im Saarland war die Christa sogar Gesamtsieger bei der Sternfahrt! Jetzt freut sie sich schon auf das Motorrad-Touristen-Treffen, das in Kürze in Viersen im Rheinland stattfindet.

Ja, und die letzte im Reigen der motorradfahrenden Damen, die in diesem Jahr zum WIMA-Treffen kamen, ist Sigrid Romca aus Hamburg. Nachdem sie ein Jahr nicht Motorrad gefahren war, freute sie sich auf die Fahrt in den Taunus. Leider machte ihre Triumph-Bonneville (scheinbar haben Bonnevilles nichts für die WIMA übrig! Siehe Kirsten!) ihr einen Strich durch die Rechnung, denn schon in der Lüneburger Heide löste sich der Schlauch zum Öltank, es gab einen saftigen Kolbenklemmer, und der Traum von einer schnellen Reise gen Süden war aus. Sigrid stieg über auf eine Zündapp 75 ccm und kam auch so nach Oberreifenberg.

So, ihr Mannsvolk und ihr ernsthaften Wettfahrer, jetzt könnt ihr gerne schmunzeln über die Mädchen und Familienmütter, die euer Hobby auch zu dem ihrigen gemacht haben. Mögen es auch nicht sehr viele sein, aber mir haben sie ganz prima gefallen. Am Rande der Piste stand ein kleiner Dreikäsehoch und sah staunend, wie Christels sieben Jahre alter Sohn das BMW-Gespann lenkte, die Mutti hinter sich im Sattel. Sagte der kleine Zuschauer: „Mensch, so 'ne Mutti möcht' ich auch!“
Inge Rogge

Bild oben: Als ein kleiner Schlachtenbummler sah, wie Christel Berg ihren siebenjährigen Sohn fahren ließ, sagte er: „Mensch, so 'ne Mutti möcht' ich auch —!“



Bild unten: Von links nach rechts — Anne aus Yorkshire (England), Reni aus Aachen, Christel aus Lünen, Sigrid aus Hamburg, Christa aus Pforzheim, Ellen (der Kapitän der Mannschaft) aus Frankfurt und Marianne.





... ganz winter uns

Max Rogg †

Im Alter von erst 34 Jahren verstarb in Mindelheim der „Vater“ des Moto Cross Mindelheim, Bundesbahnassistent Max Rogg. Wer ihn kannte und seine Tätigkeit für den Sport (früher war er aktiver Fußballer und einer der besten Ringer Bayerns, später fungierte er als Club-Sportleiter und als Rennleiter), der weiß, was ihm die erfolgreiche Mindelheimer Equipe und was ihm der Motorradsport insgesamt zu danken hat. Für viele, viele, die seine Freunde waren, wird er unvergessen bleiben.

Neuer „Public-Relations-Officer“

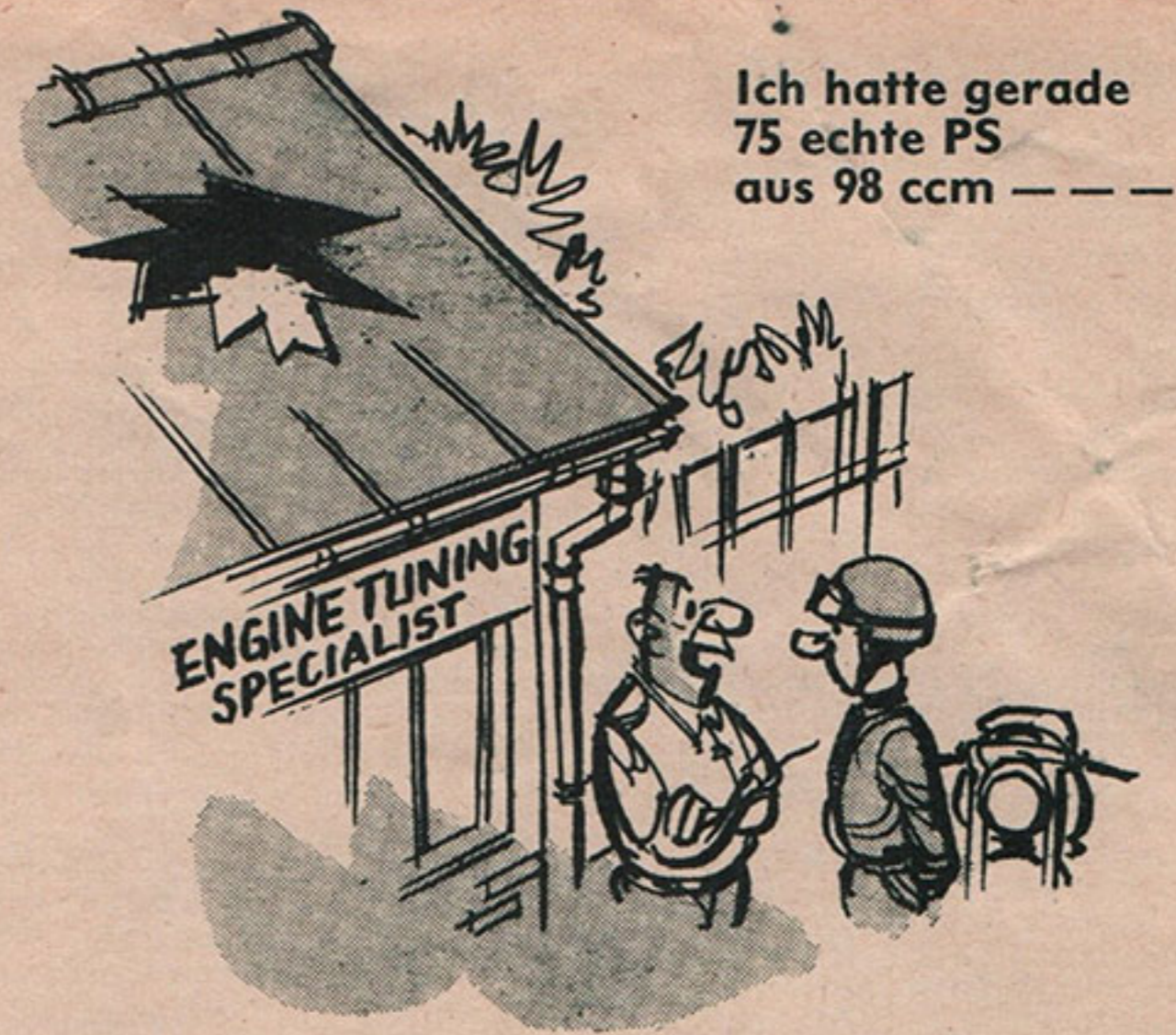
Die englische Sidecar-Federation teilt ihren deutschen Freunden mit, daß Tiny Tanner sein Amt an Colin Bembridge abgegeben hat. Ab Mitte August wohnt Mr. Bembridge, dessen Haus dann allen deutschen Motorradfahrern offensteht, in 383 Shenley Road, Borehamwood/Herts. Außerdem erreicht uns die Nachricht, daß die Sidecar-Federation vom 18. bis 30. August eine Rallye in Doncaster veranstaltet, zu der auch die deutschen Gespannfahrer herzlich eingeladen sind. Wegen Unterkunft oder sonstiger Fragen kann man sich an Colin Bembridge wenden. *H. Ba.*

Kavalier der Straße — — —

wenn auch „leicht außerhalb der Legalität“, müßte man wohl in der Heimat unseres derzeitigen Bundesinnenministers sagen, wo dieses Erlebnis registriert wurde und wo kein Mensch daran Anstoß nahm, daß sich ein hilfsbereiter Motorradfahrer vor einen kleinen Heuwagen spannte. Es war auf der Kreisstraße zwischen Nabburg und Holzhammer. Da gibt es keinen Fernverkehr, weil die neuangelegte Straße über den 676 m hohen Buchberg führt. Ein Motorradfahrer aus dem Landkreis Amberg bummelte in diesen August-Tagen via Nabburg. Auf halber Strecke entdeckte er an einer sich lang hinziehenden Steigung dieses Fuhrwerk. Hinten schoben zwei Frauen, und vorn hing ein alter Mann an der Deichsel. Alle 30 Meter hielt man an, um zu verschnaufen. Unser Motorradfahrer sah die Bauersleute schweißtriefend am Wagen, bot seine Hilfe an — und im Ersten zog er den Wagen bis zum Anwesen des Landwirts. *S. M. A.*



(Daß es ein Motorradfahrer mit Herz war, erkennt man allein schon an dem Ingolstädter Traditionszeichen auf dem Vorderradschutzblech seiner BMW! *D. Red.*)



„Altmeister“ Sprung auf dem Altenteil

Ende Juli hat sich ein Mann, nachdem er 65 wurde, von seiner Berufsaufgabe getrennt, den viele unserer älteren Leser noch wenigstens dem Namen nach kennen — als einen der ersten DKW-Rennfahrer zunächst und als einen der erfahrensten Versuchspraktiker des Zschopauer Werkes später: Hans Sprung, den einst einer mehr im Scherz als den „Altmeister“ bezeichnete und der diesen Namen dann als Ehrentitel behielt. An dem, was nach dem Krieg in Zschopau an Serienmaschinen entstanden ist, hat er maßgeblichen Anteil gehabt — alle seine Freunde wünschen ihm, daß er noch lange Jahre aus genügendem Abstand beobachten (und nach seiner Art kritisieren!) kann, was die jungen Spunde da mit den Motorrädern tun, die er mit zu dem gemacht hat, was sie heute sind. *S. R.*

Internationale Zielfahrt nach Raisdorf bei Kiel

Die bereits in unserem Heft 16/65 auf der Sportseite angekündigte Zielfahrt nach Raisdorf, die als „3. Internationale Zielfahrt mit Motorradfahrertreffen“ ausgeschrieben wurde, entpuppte sich, nachdem wir nun die Ausschreibung erhalten haben, als eine richtige große Veranstaltung. Nicht nur die Tatsache, daß die Vorbereitungen gut durchdacht sind (eine so klare Ausschreibung in Heftform findet man selten oder nie bei derartigen Fahrten), sondern auch der Umfang der Fahrt, die praktisch für jeden Motorradfahrer (wenn er nicht reiner Wettfahrer ist) etwas bietet, lassen uns die nochmalige Erwähnung an dieser Stelle gerechtfertigt erscheinen. Es würde zu weit führen, hier alle interessanten Punkte der Ausschreibung aufzuzählen, man lasse sich also die Ausschreibung lieber selbst zuschicken. Briefe schreibe man an *Herrn G. Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67.*

Einen neuen Straßenatlas

gibt es seit kurzer Zeit von Bertelsmann („Autoatlas Bertelsmann — Deutschland/Europa“ zum Preis von DM 19.50). Er gehört zum Besten, was es auf diesem Gebiet derzeit gibt — nicht nur wegen des ganz ausgezeichneten, übersichtlichen Kartenmaterials mit genauen Kilometerangaben, sondern auch wegen seines Inhalts, der u. a. Stadtpläne, kurze Ortscharakteristiken, Übersicht über Campingplätze in Mitteleuropa und vieles Nützliche mehr enthält. Wer noch für diese Reisesaison (oder für die gemeinsamen Planungen im Kreis der Freunde und Familie in späteren Monaten) einen wirklich brauchbaren Straßenatlas braucht, sollte ihn sich in seiner Buchhandlung einmal zeigen lassen (natürlich gibt es ihn auch bei *M o t o r b u c h*, 7 Stuttgart, Postfach 1370!).

Wieder mal: Technischer Übersetzer gesucht — — —

Vor einiger Zeit brachten wir mal ein Beispiel einer „hervorragenden“ Betriebsanleitungsübersetzung in die deutsche Sprache. Worauf wir prompt mehrere Zuschriften von Berufsübersetzern bekamen; teils voll Zorn über diese Verunglimpfung eines ehrenwerten Berufsstandes, teils zustimmend mit weiteren Kostproben. Dieser Tage mokierte sich der Londoner Daily Telegraph über die englisch-sprachige Betriebsanleitung, die ein bekannter deutscher Moped-Fabrikant seinen englischen Käufern in die Hand drückt und in der sich folgende Rechenkunststückchen befinden:

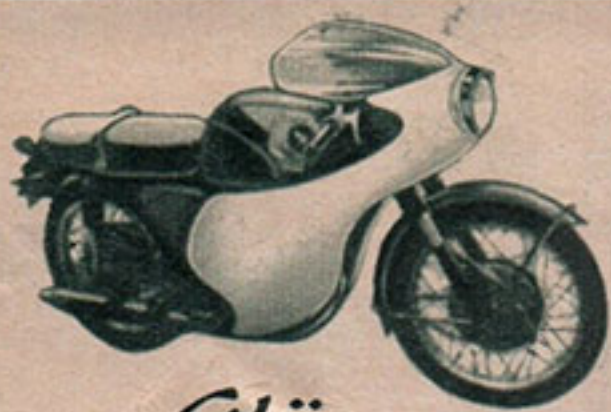
„Unser Moped fährt mit 25:1-Gemisch. Das heißt, auf 25 Pints Benzin in ein halber Pint Öl einzufüllen. Oder mit anderen Worten: je 2 Pints Gemisch müssen ein Achtel Pint Öl enthalten.“

Was soll der Arme denn nun fahren? 25:1 oder 50:1 oder 15:1 — die Betriebsanleitung läßt ihm die freie Auswahl. *Fu*

Verlag MOTORPRESSE-VERLAG GMBH., 7000 Stuttgart W, Seidenstr. 50, Postfach 1042, Telefon 22 41 41. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 07/22036. Herausgeber Paul Pietsch und Ernst Troeltsch †. — Redaktion: Obering. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Levrkus, Hans-Joachim Mai. — Verantwortlich für Österreich Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellvertreter: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbuck, Albbuck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14-tägig 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 Verlags 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. 11. — Gelegenheitsanzeigen (kompref): Preis DM 1.65, Stellengesuche nur DM —85 für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10%, drei mit 15% und sechs 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“.



VERKLEIDUNGEN



Gläser-Spezial-Schutz-Verkleidung

für 50 ccm-Motorräder
komplett 168.- DM
ohne Halterung 129.- DM
3387 Vienenburg-Goslar/Harz



Die sechs Trainings-schnellsten stehen in der 1. Startreihe. Sie fahren alle mit Tickle-Verkleidungen. Das ist

kein Zufall. Tickle-Verkleidungen sind immer an der Spitze.

FRED RULFF, Bad Neuenahr,
Wendelstraße 8, Postfach 751



für Touren-
u. Rennsport
50-1200 ccm

Fritz Alexander,
3071 Mardorf (Steinhuder Meer)
Telefon 05036-236

AVON-Verkleidung

(englisch), neu, für BMW R 50, R 60 etc.,
verkauft für DM 320.- Ondrak, 8 Mün-
chen 23, Ungererstr. 137. 46 491



HEINRICH-Verkleidungen

die idealen Verkleidungen
für die schweren BMW's.

Motorradverkleidungen u. Sporttanks für
BMW-Motorräder direkt vom Hersteller:
Karl Heinrich, 7034 Maichingen
Krautgartenstr. 4, Tel. 82728 Böblingen

»Motorrad und Motorroller«

Ist einer mit seiner Maschine so verbunden, daß er als Bastler gern an seinen Motor herangeht, um diese oder jene Reparatur selbst auszuführen, so findet er in diesem Werk einfach alles, was er überhaupt aus einem Buch herauslesen kann. Das Hand- und Reparaturbuch für jeden Motorrad- und Motorrollerfahrer über Konstruktion, Bau, Betrieb, Pflege, Reparatur, Fahrtechnik und Wettbewerbe von W. Thelz, 864 Seiten, 643 Abb., 6 teils farbige Tafeln, DM 46.- (auch geg. Ratenzahlung, 4 Monatsraten à DM 12.-). Motorbuch, 7 Stuttgart, 1, Postfach 1370.

Die berühmten Rennmotorräder

— 1907—1962 — 75 große Rennmaschinen in Wort und Bild beschrieben. Ein einzigartiges Nachschlagewerk. 160 S., 146 Abb., glanzsch. DM 16.80.

Motorbuch — 7 Stuttgart 1 — Postfach 1370

Der Kupferwurm

Elektrotechnik, Zündung und Lichttechnik an Kraftfahrzeugen, von Carl Hertweck. — Sich selber helfen, wenn einem sonst niemand mehr hilft, das ist der Zweck, für den dieses Handbuch der Motorrad-Elektrik geschrieben wurde. Es ist also alles andere als eine brave Sammlung uralt-abgedroschener Schulweisheiten und Industriedrucksachen, im Gegenteil, da wird so manches alte Ammenmärchen glatt ausradiert. Das Buch ist infolgedessen auch nicht für „Fachleute“ bestimmt, erst recht nicht für solche, die es werden wollen. Wohl aber für Leute, die entdeckt haben, wie wenig auch für gutes Geld einem Motorradfahrer heutzutage in Fachwerkstätten noch geholfen werden kann. Eine in ihrer Vollkommenheit einmalige Anleitung, Arbeiten an Motorrädern selbstständig durchzuführen. 383 S., 735 Fotos, Plastikeinband, DM 29.50.

Motorbuch — 7 Stuttgart 1 — Postfach 1370



NACHRICHTEN NR. 35

Ein Urlaub hat die Eigenschaft, daß der Kolleg' die Arbeit gar nicht schafft. Doch werden wir uns jetzt bemühen, und alles wieder richtig zieh'n.

Darum bieten wir heute an:

Kompl. MAGURA-Programm

Mit allen Lenkern und Hebeln,
von ital. Form bis Western
und selbstverständlich auch die H 48.
Alles zu Original-Preisen der Magura-Liste.

Und nicht verzagen, Dico fragen.

Walter Dillenberg,

Inhaber Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeugzubehör

7141 Schwieberdingen

Stuttgarter Straße 41 — Telefon 071 50/81 91

Statt DM 65.— jetzt nur DM 39.50

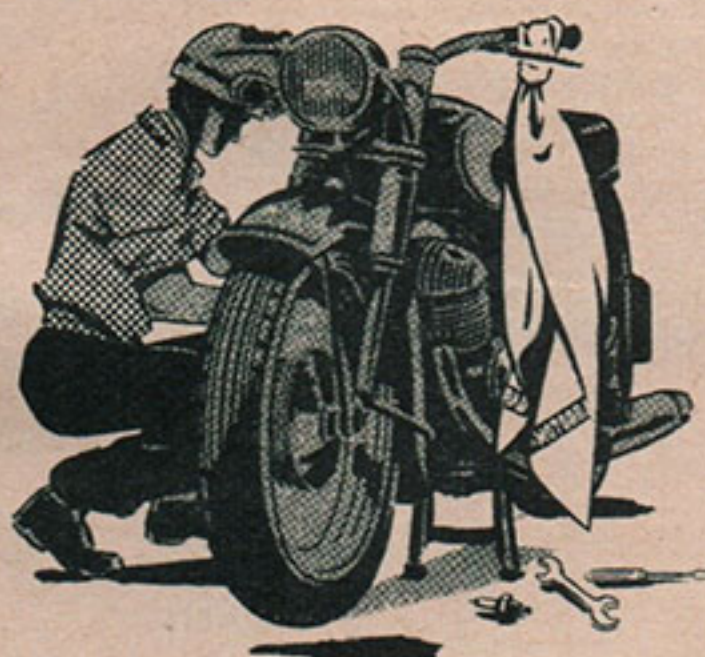
ein günstiges Sonderangebot: H. Trzebniowski — „Motorräder, Motorroller, Mopeds und ihre Instandhaltung“ — ein Buch für den Kraftfahrer und Motorsportler mit brauchbaren Winken für richtiges Fahren, für die Pflege der Maschinen sowie für die Vermeidung und Behebung von Störungen und Pannen. 978 S., 1618 Abb., 6 Tafeln, 15 Tabellen, DM 39.50.

Motorbuch - 7 Stuttgart 1 - Postfach 1370.

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

Keine Klischeekosten, keine zusätzlichen Insertionskosten. Ihre Anzeige wird wirkungsvoller.

Gutes Amateurfoto genügt.



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, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift „DAS MOTORRAD“ ab _____ 1965 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 184 99 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. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28,60). 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 Motorschal. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. Mo 18/65

Großer Preis von Deutschland NÜRBURGRING 1965

Die
Schallplatte
vom
Rennen -
ab sofort
lieferbar!

Das war eine Hagelschlacht! Schlechtes, kaltes und regnerisches Wetter herrschte an diesem 24. und 25. April 1965 auf der berühmten Rennstrecke in der Eifel. Das Ereignis des Jahres! Doch es kam alles ganz anders, als man es erwartet hatte: Ein wolkenbruchartiger Regen vermischt mit Hagelschauern ging während der Dauer des Seitenwagen-Rennens vom Himmel herunter! Nur ganz selten hat es einen Wettkampf gegeben, bei dem alle Voraussagen derartig umgestoßen worden sind. - Es wurde die große Stunde des Schweizer Fahrers Fritz Scheidegger und seines englischen Beifahrers John Robinson, die diese Strapaze auf ihrer BMW durchhielten. Hinter ihnen kamen zwei ebenfalls harte Männer zu einem großartigen Erfolg und zweiten Platz: Siegfried Schauzu und dessen Beifahrer Horst Schneider auf einer Stoßstangen-BMW. Weltmeister Max Deubel und Beifahrer Emil Hörner blieben mit Motorschaden liegen, die meisten der übrigen Fahrer wie Camathias, Seeley, Harris, Vincent, Auerbacher, Kölle, Luthringhauser u. a. mußten dieses Rennen aufgeben, weil das Wasser die Zündung außer Betrieb setzte oder in die Vergaser geriet.

Diese Platte müssen Sie haben!
Sie holen sich damit den Nürburgring ins Wohnzimmer und erleben alle dramatischen Situationen noch einmal nach. Und wenn Sie selbst nicht beim Rennen dabei waren, dann sollte erst recht diese Platte Ihnen gehören!



Einer aber gab auch nicht auf: »Klacks«! Unermüdlich blieb Ernst Leverkus bei den Ereignissen, berichtet uns von der einmaligen Atmosphäre, schildert die sich überschlagenden Situationen, deren Spannung und Dramatik sich in dieser Reportage prickelnd niederschlagen. Daß der Bericht unter diesen Umständen überhaupt auf das Band bzw. auf die Platte kam, haben wir seinem Sohn Volker und Horst Bredow zu verdanken, die sich mit ebensoviel Enthusiasmus wie Eifer um die technische Seite und die Höhepunkte bemühten. Alles in allem also eine Meisterleistung in Regie und Akustik - ein dramatischer Bericht von einem Rennen, an dem »alles drank« war - ein Rennbericht, wie ihn sich der Motorradfreund wünscht u. wie er ihn liebt - ein Rennen, das er jetzt im eigenen Wohnzimmer erleben kann!

25-cm-Langspielplatte, 33 1/3 UpM, 30 Minuten Spieldauer, DM 13.50
Reportage: Ernst Leverkus (»Klacks«) Ton: Volker Leverkus

Aus den Vorjahren sind zur Zeit noch folgende Motorsport-Schallplatten lieferbar:

Großer Preis von Deutschland — SOLITUDE 1964	DM 13.50
25-cm-Langspielplatte, 30 Minuten Spieldauer, 33 1/3 UpM	
Großer Preis von Deutschland — HOCKENHEIM 1963	DM 13.50
25-cm-Langspielplatte, 30 Minuten Spieldauer, 33 1/3 UpM	
Großer Preis von Deutschland — SOLITUDE 1962	DM 13.50
25-cm-Langspielplatte, 30 Minuten Spieldauer, 33 1/3 UpM	
Großer Preis von Deutschland — HOCKENHEIM 1961	DM 13.50
25-cm-Langspielplatte, 30 Minuten Spieldauer, 33 1/3 UpM	
Großer Preis von Deutschland — SOLITUDE 1960	DM 13.50
25-cm-Langspielplatte, 30 Minuten Spieldauer, 33 1/3 UpM	
Großer Preis von Deutschland — HOCKENHEIM 1959	DM 13.50
25-cm-Langspielplatte, 30 Minuten Spieldauer, 33 1/3 UpM	

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort — ab DM 28.— portofrei —

Expl. Großer Preis von Deutschland, Nürburgring 1965
und
Expl. _____

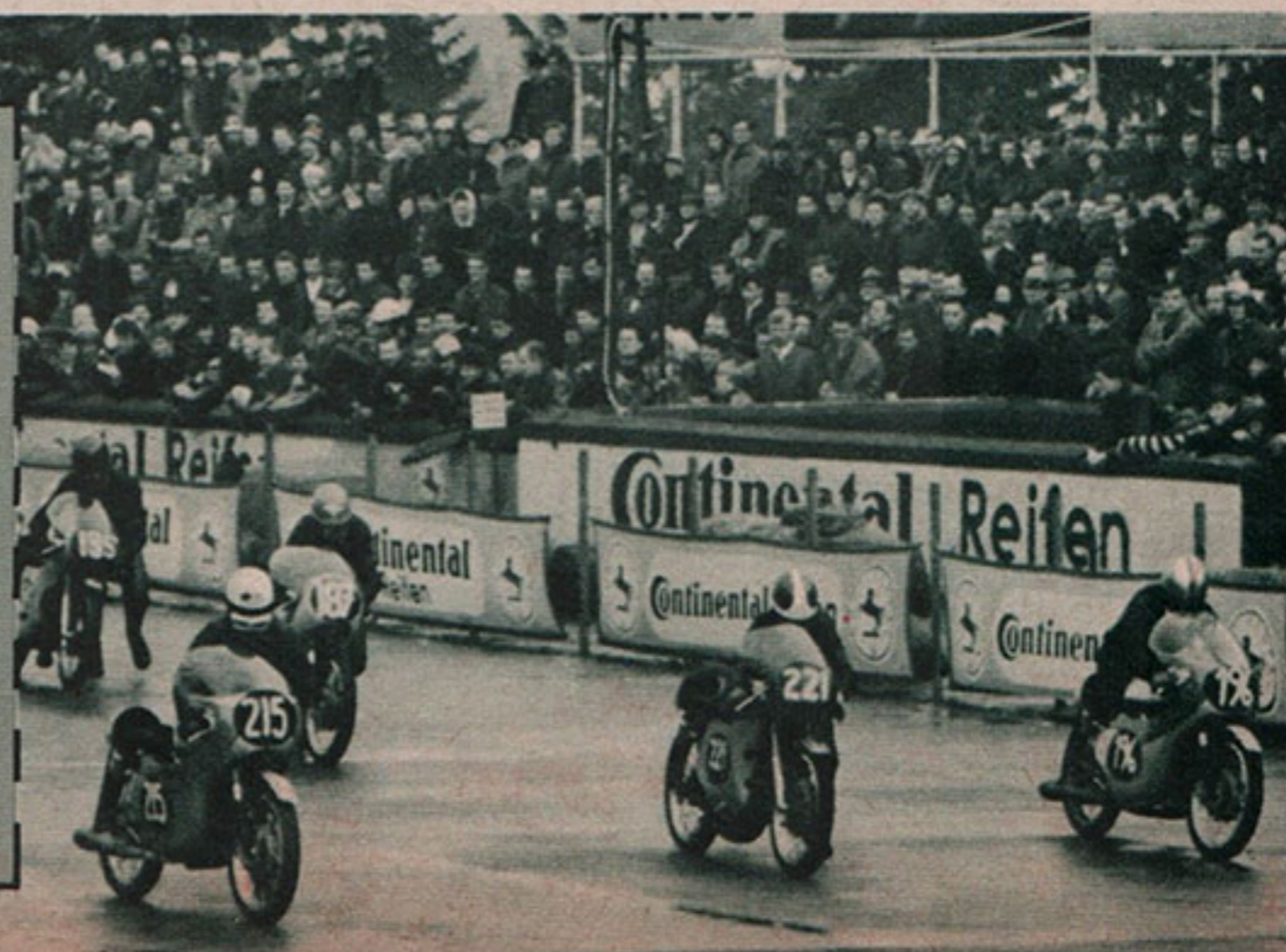
Ich zahle nach Erhalt

Bitte per Nachnahme

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____



MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370