

DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

Int. Sechstagesfahrt Isle of Man

1. Bericht

**Großer Preis
in Monza**

**Die Deutschen
Geländemeister**

**Junioren: Erst
fahren lernen**

**Österreich-
Eindrücke**

**Die Grundschule
Kunststoffteile
Privatfabrik**



21

DM 1.20 • 47. Jahrgang • 9. Oktober 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

... auch Radi sagt:
es ist Zeit für einen Wechsel in den
Sattel einer VICTORIA 159 TS



Was hält Sie ab, sich eine rassige VICTORIA 159 TS in die Boxe zu stellen? Wie Radi — „bestes Torwart von Welt“. Auch er versteht was von schnellen Pferden. Reagiert, schaltet schnell. Liebt die Geschwindigkeit. Er meint: „eine prächtige Maschine. Ein Vollblut. Spricht auf den leichtesten ‚Sporendruck‘ an“. Sie haben einen Schuß Benzin im Blut, denn Sie lesen diese Zeilen. Sie verstehen bestimmt etwas von

Drehmoment, Anzug, Beschleunigung. Suchen Sie diese bestimmenden Faktoren bei einer schnellen 50er von morgen? Die VICTORIA 159 TS hat sie! Sie ist schnell ... über 80 Sachen schnell. Sie ist top-fit ... nimmt sofort und voll Gas an. Sie beschleunigt rasant ... wenn Sie die Gänge richtig gegeneinander ausspielen. Und! Sie ist faszinierend schön. Sympathisch zu fahren. Mit Telegabel (bessere Spurhaltung). Mit Breit-

wandzylinder aus Leichtmetall (wie bei Rennmaschinen). Mit Langschwingen (noch besserer Fahrkomfort). Meinen Sie nicht auch, daß es Zeit für einen Fahrzeugwechsel ist? Testen Sie die „Neue“ mal bei unserer Vertretung — unverbindlich natürlich. Sie vergessen, daß Sie nur 50 ccm unter dem Sattel haben. Informationen und Radi-Foto mit Autogramm sendet gern die ZWEIRAD UNION - Nürnberg, Postfach 2960.

INHALT

Der große Kampf im Gelände: XXXX. Internationale Sechstages- fahrt	633
Duke & Co. in Silverstone	637
Österreich-Impressionen	638
Großer Preis der Nationen in Monza	640
Erst mal fahren lernen	644
Die Privatfabrik	645
Die deutschen Geländemeister 1965	646
Kunststoffteile für das Motorrad	648
Grundschule der Motorradtechnik	650
Troll-Rallye, Norwegen	652
Kampf um den Goldhelm	652
Weltmeisterschaft der Speedway- Mannschaften	653
Speedway-Weltmeister 1965	653
Moto Cross Dom-Esch	655
Ganz unter uns	660

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

So strahlte Geoff Duke, nicht als Verantwortlicher der diesjährigen Sechstagesfahrt oder nach einer Probefahrt auf der CB 450, sondern nach einem schnellen Regenritt auf der alten Schwungscheiben-Norton-Manx in Silverstone. (Foto: Mick Woollett)

Rücktitel

Ein Foto aus dem MOTORRAD-Archiv von 1936? — Nein, eine Aufnahme von Österreichs Straßen vom August 1965. Anton Loidl aus Linz ist 61 Jahre alt, seine AJS, Modell 18, stammt von 1954 und sieht aus wie aus dem Laden. Wir trafen ihn an einem Regentag, denn nichts hält so einen alten Hasen vom Fahren ab. (Foto: Klacks)

DER GROSSE KAMPF IM GELÄNDE: XXXX. INTERNATIONALE SECHSTAGEFAHRT AUF DER ISLE OF MAN

Abnahme und 1. Tag

Welche Gründe den britischen Verband, die A.C.U., letztlich veranlaßten, die traditionelle TT-Insel als Schauplatz der ihr von der FIM zur Austragung überlassenen Jubiläums-Sechstagesfahrt zu wählen, hat man nicht publiziert. Ob es anderswo, etwa in Wales oder in Yorkshire (beides stand anfangs zur Diskussion) behördlicherseits Schwierigkeiten machte — oder ob es vielleicht gar die Notwendigkeit war, die der FIM gegebene Zusage bezüglich der Teilnahme der mitteleuropäischen Fahrer zu realisieren (was auf der in manchen Verwaltungsdingen von der großen Insel unabhängigen kleinen sicher eher möglich war) — kurzum, die Gründe für diese Entscheidung sind nicht bekannt. Ob sie sehr glücklich war, bleibt offen. Nicht, weil es etwa auf der Isle of Man jene geländemäßigen Schwierigkeiten nicht gäbe, die dem Gewicht der Sechstagesfahrt entsprechen: in diesem Punkt blieben zwar Wünsche offen, die Insel verfügt zwar, wie die Teilnehmer feststellen konnten, nicht nur über die berühmteste Straßenrennstrecke der Welt, sondern auch über schweres und vielfach variables Gelände. Aber schließlich soll jede Art von Motorradsport — und das erscheint heute wichtiger denn je — ja schließlich auch für eben diesen Sport werben. Das aber setzt voraus, daß außer 300 Aktiven und einigen hundert Funktionären an einem solchen Wettbewerb auch ein Vielfaches dieser Zahl an interessiertem Publikum teilnimmt. So wie das bei uns in Garmisch, in Mitteldeutschland oder auch in der Tschechoslowakei selbstverständlich ist. Vielleicht hatte mancher gedacht, es würden sich auch zu einer Sechstagesfahrt jene Zuschauergruppen allein schon aus England auf der kleinen Insel in der irischen See treffen, die alljährlich zur TT als ihrem Motorrad-Mekka pilgern. Aber es war vorauszusehen, daß das ein Trugschluß sein würde: die TT-Fans interessieren sich — von Ausnahmen abgesehen — nicht für den Geländesport, ganz abgesehen davon, daß diese Art des Motorradsports in England ohnehin weit weniger allgemeines Echo findet als der Rennsport jeder Art mit Motorrädern.

Auf erwähnenswerte Zuschauerzahlen vom Kontinent konnte man aber schon gar nicht rechnen. Denn schließlich ging es für Interessierte vom Festland nicht nur darum, daß sie zwei volle Wochen an Zeit hätten freimachen müssen — es ging auch um die nicht unerheblichen Kosten, die durch den langen Anmarschweg und die zweimalige Seefahrt pro Strecke aufliefen. So war es nur ein kleines Häuflein Unentwegter aus Deutschland, die an den Geländeabschnitten als Zuschauer zu finden waren (aber nicht viel weniger als Einheimische oder Engländer überhaupt!) — und bei den meisten von ihnen war es letztlich wohl auch irgend eine Funktion gewesen, die sie zum Sechstagesgroß gehören ließ.

Unter diesem Gesichtspunkt also fand die 40. Sechstagesfahrt sozusagen „unter Ausschluss der Öffentlichkeit“ statt, und das muß klipp und klar als ein schwerwiegender Grundsatzfehler bezeichnet werden. Heute mehr denn je, es wurde schon gesagt, muß jede Gelegenheit benutzt werden, motorsportliches Geschehen werblich für den Motorradgedanken zu nutzen. Eine so große (und insgesamt so kostspielige) Veranstaltung ist zu schade, wenn sie keinem größeren Zweck dienstbar gemacht wird als nur dem persönlichen Spaß der Aktiven, dem Ehrgeiz zahlreicher Funktionäre und dem Propagandadrang der Industrie.

★

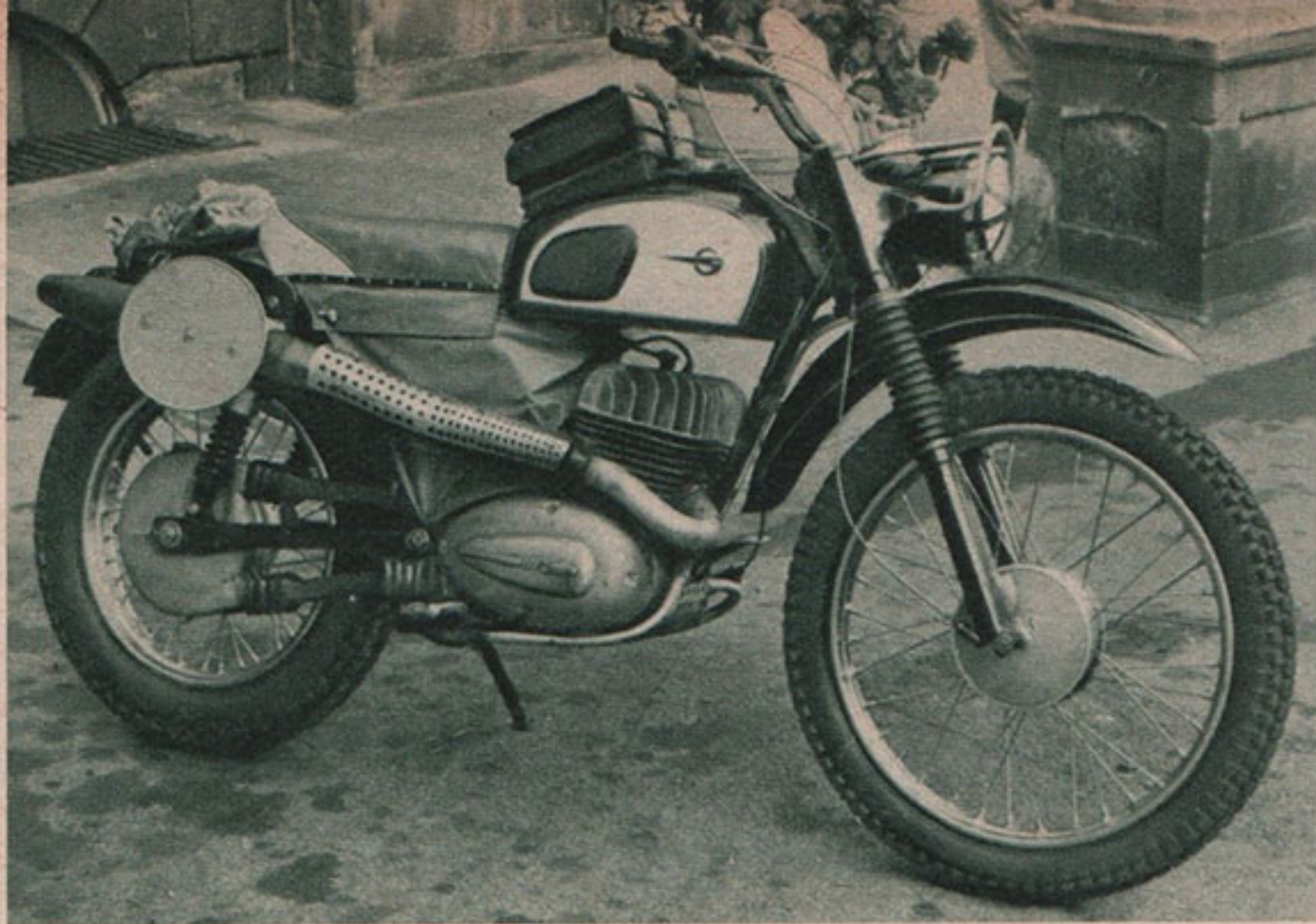
Der Zustrom von Nennungen war — charakteristisch für die immer erneut bestätigte Lebenskraft des Motorradsports — wieder so stark gewesen, daß eine nachträgliche Auslese stattfinden mußte, nachdem die Verbände der teilnehmenden Nationen (17 insgesamt einschließlich der getrennten beiden deutschen Staatsteile) ihrerseits schon nur eine Auslese gemeldet hatten. Schließlich setzte sich dann die limitierte Gesamtzahl von 300 Teilnehmern wie folgt zusammen: Großbritannien 74, Westdeutschland 60, Mitteldeutschland und Tschechoslowakei je 21, Schweden 19, Holland und Sowjetunion je 18, Polen 10, Spanien und Österreich je 7, Irland 5, Frankreich und Finnland je 4, Schweiz und Italien je 2 Fahrer u.a.m.

★

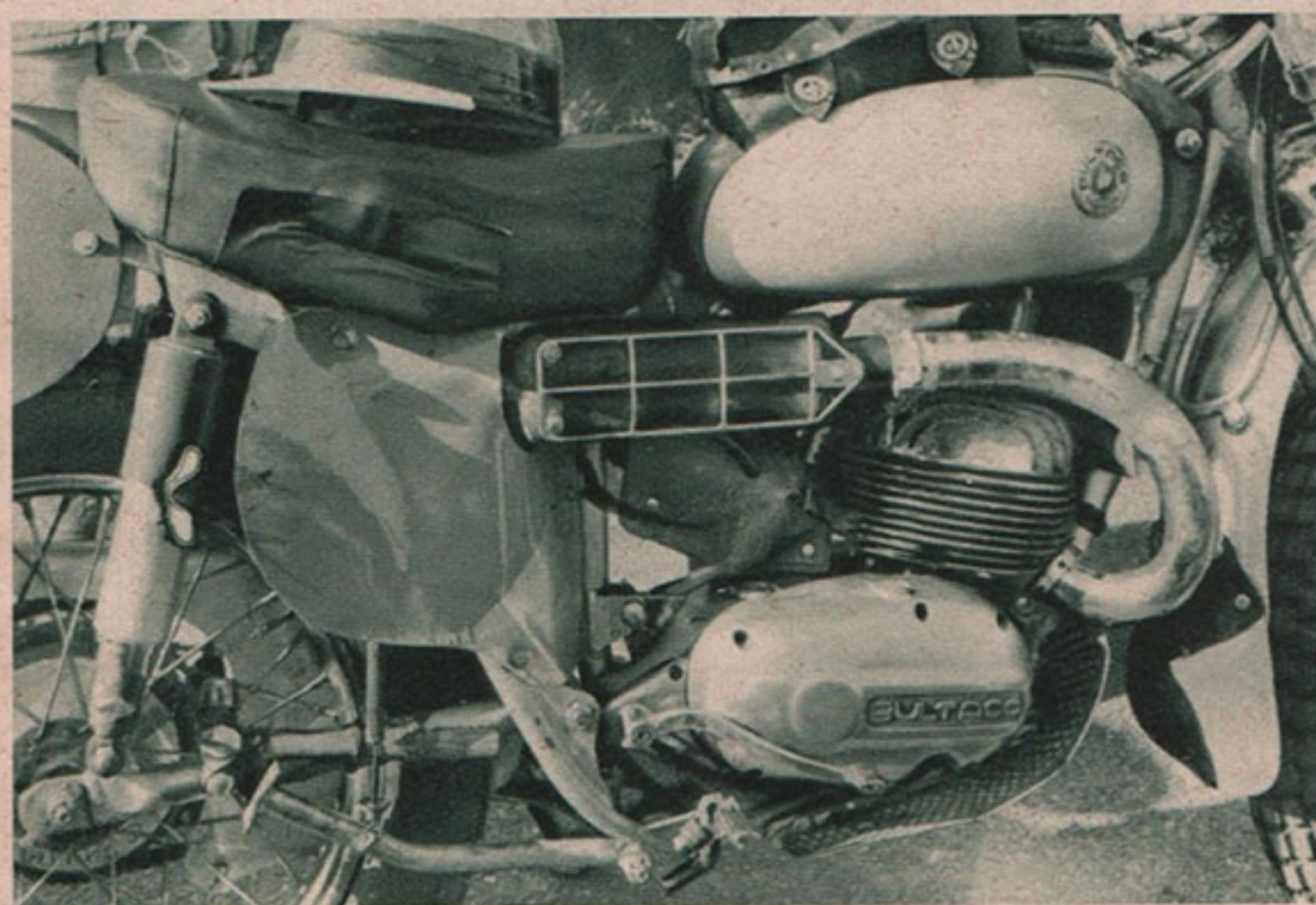
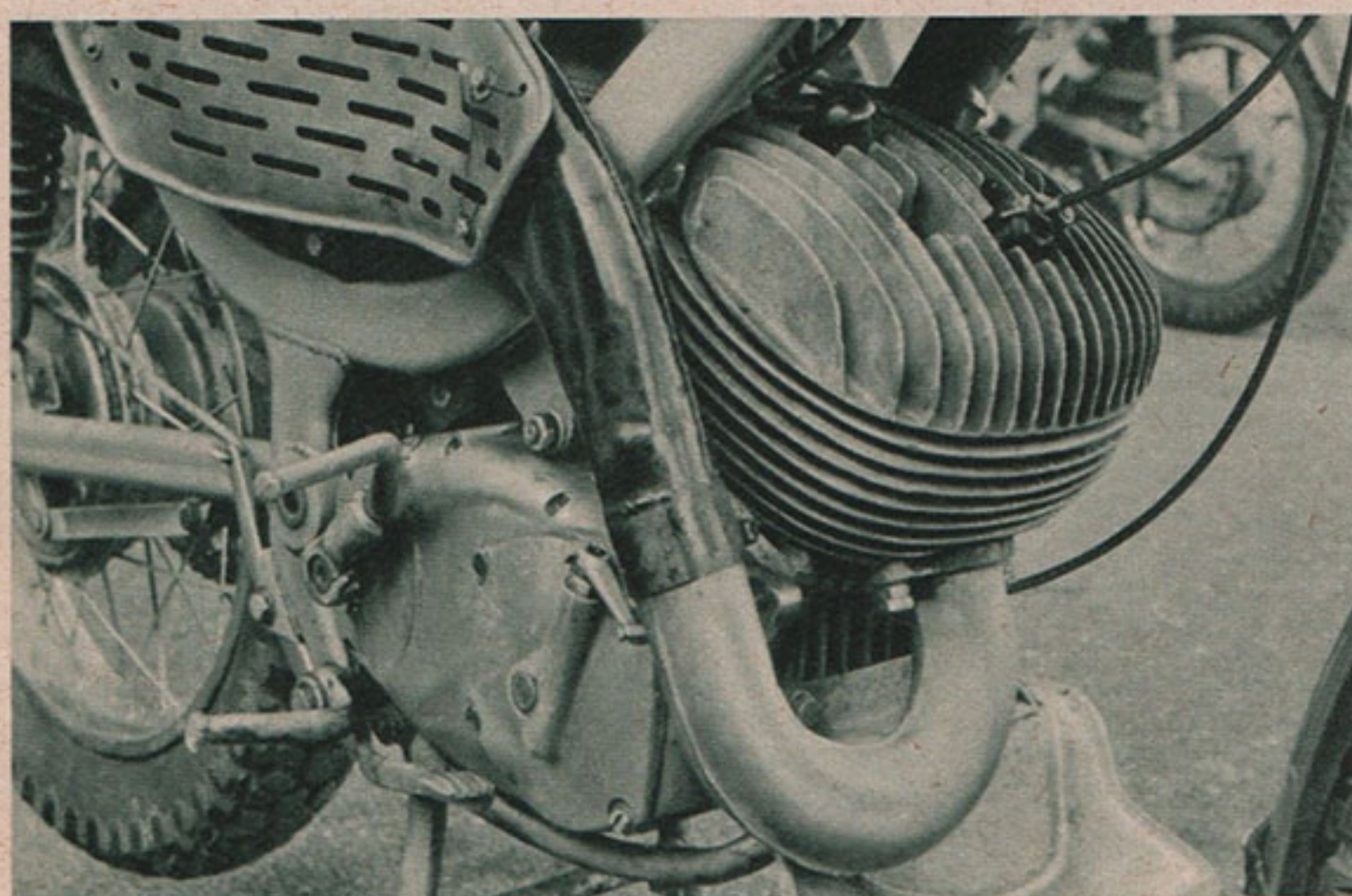
Standquartier für die gesamte Veranstaltung war Douglas. Zweifellos in jeder Hinsicht gut für diese Aufgabe geeignet — nicht nur bezüglich der Streckenführung, sondern vor allem auch wegen der Quartierfrage. Denn die Isle of Man, und vor allem Douglas, ist nun mal ein beliebtes englisches Urlaubsziel, und dementsprechend sind, noch dazu nach Ausklingen der Seebade-Saison, Quartiere in allen Preislagen und für mannigfaltige Ansprüche ausreichend vorhanden — im Gegensatz zu Llandrindod auch überall für Motorradfahrer (in Wales gab es Hotels, die, obwohl nahezu leerstehend, aktive Fahrer strikte als Gäste ablehnten!). Es erscheint naheliegend, daß die ausländischen Teilnehmer, die Aktiven und der Troß der zugehörigen Funktionäre, bei solcher Gelegenheit tunlichst auf geschlossene Unterbringung Wert legen — wiederum im Gegensatz zu Wales wäre das in Douglas in jedem Fall möglich gewesen. Die westdeutsche Equipe freilich war, wenn auch nicht so unglücklich wie in Llandrindod, wieder auf verschiedene Häuser verteilt. Aber vielleicht wollten auch gar nicht alle unter einem Dach wohnen — — —

★

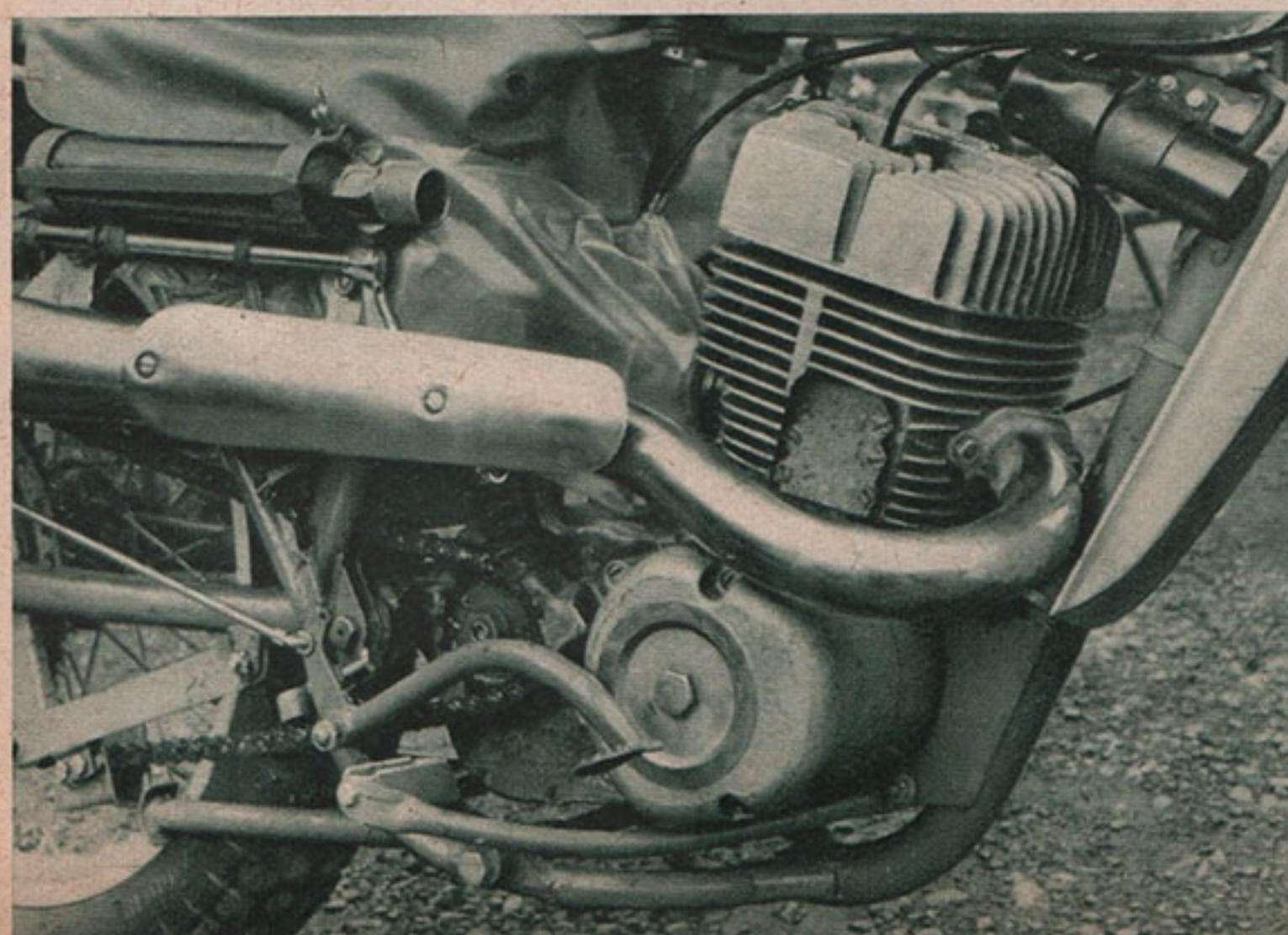
Die Streckenführung war so angelegt, daß zunächst mal an den ersten fünf Tagen eine Tagesschleife je zweimal zu durchfahren war. Nach auch sonst geübtem Brauch wurde die Schleife des ersten Tags am zweiten und die des dritten Tags am vierten Tag jeweils in umgekehrter Richtung befahren. Mit Rücksicht auf die Geschwindigkeitssonderprüfung des sechsten Tages (Schlußrennen) wurde an diesem die verkürzte Schleife des fünften Tags in umgekehrter Richtung und nur einmal gefahren.



Oben: Eine der Maschinen, die zum drittenmal hintereinander die Trophy und die Silbervase gewinnen sollten: die MZ-Zweitakter aus Zschopau, die (abgesehen von einem Exemplar mit 124 ccm) mit 174, 247, 251 und 300 ccm antraten. Unten: Auch die Jawa/CZ (mit dem sogenannten Bananen-Rahmen) starteten in den Hubraumgrößen 175, 250 und 350 ccm — äußerlich nur schwer voneinander zu unterscheiden.



Oben: Bultaco-Maschinen bildeten mit 125, 175 und 250 ccm die Ausrüstung des spanischen Trophy-Teams. Unten: die Fortschritte, die die sowjetischen Motorradbauer gemacht haben, wurden durch die Leistungen der Fahrer dokumentiert; aber an Spitzenleistung fehlt es diesen 350er und 500er ISCH noch ebenso wie an etwas eleganter Linienführung.



Nun ist freilich die TT-Insel nicht sonderlich groß — etwa 40 km in Nord/Süd- und ca. 20 km in Ost/West-Richtung mißt sie. Da man sich für die ersten beiden Tage sozusagen den nördlichen Inselteil (immer von Douglas ausgehend und dort wieder endend), für die nächsten beiden den mittleren Teil und schließlich für die letzten beiden Tage den südlichen Inselteil ausgesucht hatte, boten die Streckenkarten, die die Teilnehmer erhielten, für die Schleifen natürlich geradezu das Bild eines Labyrinths, und die Bedenken waren verständlich, die mancher zunächst dahingehend hatte, Ortskundigen seien hier alle Möglichkeiten zu schwer zu verhindernden „Abschneidern“ eröffnet. Aber am ersten Fahrtag stellte sich heraus, daß die Geländestruktur einerseits und die scharfe Überwachung der Strecke (durch die offiziellen Marschälle des Veranstalters sowohl wie durch die inoffiziellen der gegnerischen Teilnehmer) andererseits Zaubereien kaum wahrscheinlich machten. Falls nicht der Nebel alles ändern würde.

★

Als Fahrleiter der Sechstagesfahrt fungierte Geoff Duke, und nicht nur er in seiner Person entsprach der TT-Tradition: Abnahmezelt und Parc Fermé befanden sich auf dem Areal hinter dem „Grandstand“, dem Start- und Zielplatz der Tourist Trophy an der Glencrutchery Road, über die die TT-Strecke, von Governors Bridge kommend, den Bray Hill hinunter nach Douglas hinein zu Quarter Bridge führt. Typisch übrigens für die zweit-rangige Bedeutung, die man in England selbst der Sechstagesfahrt beimißt: zwar fanden sich in der Nähe dieses Start- und Zielplatzes die großen Spannbänder der bekannten englischen Motorrad-Fachzeitschriften — diese selbst aber waren im Kreis der zur Insel gekommenen Berichterstat-ter nur spärlich vertreten, kein Vergleich mit dem Aufgebot, mit dem sie anlässlich der TT dort antreten.

★

Interessant war natürlich das Maschinenmaterial, was an den beiden Ab-nahmetagen den Abnehmern vorgeführt und von diesen mit Akribie (und entsprechendem Zeitaufwand) gekennzeichnet, d. h. mit Farbklebsen und Drahtplomben in seinen funktionswichtigen Teilen gegen Austausch gesichert wurde (falls es, was unwahrscheinlich ist, nicht tatsächlich streng geheim-gehalten wurde: es war die erste Sechstagesfahrt, die wir erlebten, bei der nicht durch „Unbefugte“ Markierungsfarbe „sichergestellt“ wurde!). Man hatte zwar vorher davon gemunkelt, daß die Engländer sich durch ein ganz neuartiges Verfahren (ähnlich dem, das die Tschechen vor zwei Jahren ein-geführt hatten) gegen Farb- und Plombenmißbrauch schützen würden — aber auch in diesem Punkt wichen die Gastgeber nicht von ihren alten Bräuchen ab (und vertrauten wohl auf ihre Marschälle und den Charakter der Streckenführung, die Austauschaktionen mit „Nachplombieren“ minde-stens überaus erschwerten).

Die westdeutsche Trophymannschaft war diesmal nahezu ausschließlich auf Leichtgewichte ausgerichtet — je eine 50er von Hercules und Zündapp, eine 75er der Zweirad-Union, eine 100er von Hercules und eine 125er von Zündapp, dazu dann noch die 600er BMW. Auch die eine der beiden Vasen-mannschaften von uns bestand aus Leichtgewichten — je einer 50er, 75er und 100er Zündapp sowie einer 100er Hercules (das war die sogenannte „schnelle“ Vase). Die zweite Vase, als „die zuverlässige“ deklariert, war mit je einer 250er und 350er Maico, „der“ 300er NSU sowie einer 600er BMW ausgestattet worden. Entscheidungen, um die wir alle die nicht beneideten, die sie hatten treffen und damit auf die mannigfaltigsten Gesichtspunkte und Interessen hatten Rücksicht nehmen müssen!

Die Mitteldeutschen hatten es bei ihren Überlegungen zweifellos leichter gehabt: da bestand die Trophyequipe aus je zwei 175er, 250er und 300er MZ, die Vasenmannschaften fuhren einmal drei 175er und eine 300er MZ, die andere eine 50er und drei 75er Simson. Die Trophymannschaft der Tschechen war mit je zwei 125er, 175er und 350er Jawa/CZ ausgerüstet, während die Vasenmannschaften der Tschechen ebenfalls 125er, 175er, 250er und 350er Jawa/CZ-Maschinen erhalten hatten.

Bemerkenswert die Zusammensetzung der britischen Trophy-Mannschaft: erstmals in der Geschichte der Sechstagesfahrt hatte man zwei Zweitakter, 250er Greeves, mit aufgenommen je eine 350er und 440er BSA sowie eine 500er und eine 650er Triumph vervollständigten das englische Trophy-Aufgebot. Auch in den beiden Vasenteams war je eine 250er Greeves ent-halten, dazu 350er AJS, BSA und Triumph-Viertakter bzw. je eine 500er AJS in beiden Mannschaften.

Insgesamt bewarben sich acht Nationen um die Trophy, während 21 Vasen-mannschaften antraten. Außer den bereits aufgeführten hatten die Sowjet-union (mit je zwei 250er, 350er und 500er Isch-Einzylinder-Zweitakttern), Schweden (je zwei 175er, 250er und 300er Husqvarna), Polen (zwei 125er WSK- sowie zwei 175er, eine 200er und eine 250er SHL-Zweitakter — alles Einzylinder) — und Spanien (Bultaco mit 125, 175 und 250 ccm) Trophy-Teams gemeldet. Um die Silbervase konkurrierten West- und Mit-teldeutschland, die Tschechoslowakei, England, die Sowjetunion, Holland, Schweden und USA mit je zwei, Polen, Irland und Finnland, Österreich und Belgien mit je einer Mannschaft. Im österreichischen Team befanden sich außer zwei 250ern auch zwei der neuen 50er Puch.

Im übrigen gehörten fast alle Teilnehmer ohnehin zu irgend einer Mann-schaft (was ja auch dem ureigensten Charakter der Sechstagesfahrt als Mann-schaftswettbewerb entspricht), denn außer den Trophy- und Vasenteams (wobei die Trophymannschaften aus je sechs, die Vasenmannschaften aus je vier Fahrern bestehen müssen) gab es insgesamt (je aus drei Fahrern be-stehend) 34 Fabrik- und 25 Clubmannschaften.

Eine Nation freilich fehlte diesmal nahezu gänzlich: von italienischer Seite beteiligten sich lediglich zwei Privatfahrer — und außerdem stellte Italien mit Graf Lurani den Jury-Vorsitzenden. Aber weder Guzzi noch Gilera war mit Mannschaften vertreten — überaus bedauerlich, daß die italienische



Typisches Geländestück dieser Sechstagesfahrt: die Streckenführung der Berg-Sonderprüfung des ersten Tages, auf der es dann bei den schweren Maschinen Verstopfungen gab, die zur Neutralisation führten (vorn der Tscheche Vick auf 125er CZ, dahinter Stiegler auf der 175er MZ).

Mit diesem moorigen, aufgeweichten und zerfahrenen Wiesenhang endete die Berg-Sonderprüfung des ersten Tages, die freilich nur einen kleinen Vorgeschmack dessen brachte, was die Fahrer in den nächsten Tagen erwartete (rechts Manfred Sensburg auf der 600er BMW, der am zweiten Tag ausfiel).

Industrie zu diesem ablehnenden Entschluß gekommen war, und man kann im Interesse des internationalen Geländesports und im Hinblick auf das Können der Italiener auch auf diesem Sektor des Motorradsports nur hoffen, daß sich das wieder ändert.

★

Westdeutscher Juryvertreter war wieder Otto Sensburg. Am Vorabend der Fahrt holte er sich alle seine Schäfchen, Fahrer und Betreuer, zu einer gemeinsamen Einsatzbesprechung zusammen und legte ihnen allen in seiner unnachahmlichen Art nochmals einiges von dem ans Herz, was er offen auszusprechen für notwendig hielt. Nationalvertreter in der internationalen Jury zu sein (jede Nation entsendet einen solchen Vertreter in dieses oberste Schiedsrichter-Gremium, die entweder um die Trophy oder die Silbervase konkurriert), ist alles andere als eine einfache Aufgabe — verständlich, wenn Otto Sensburg seine Männer eindringlich auf ein paar Voraussetzungen hinwies, die von ihnen erfüllt werden können und — müssen, wenn er, letztlich ja wiederum nur in ihrem Interesse, sich gegenüber den anderen Nationen in den abendlichen Sitzungen durchsetzen will. Als Betreuer für die westdeutsche Trophymannschaft hatte man Georg Weiß eingesetzt, während die beiden Vasenmannschaften von Max Klankermeier bzw. Alfred Steiner betreut werden sollten. Darüberhinaus hat natürlich auch jede Fabrik- und Clubmannschaft ihre Betreuer — allein daraus kann man sich leicht ausrechnen, welch großer Stab zusätzlich zu den aktiven Fahrern bei einer Sechstagesfahrt fungiert — von den Funktionären des Veranstalters ganz abgesehen.

Im übrigen hatten natürlich auch die Mannschaften der anderen Nationen solche Betreuungsorganisationen zur Seite — manche mehr, manche weniger perfekt. Unter besonders günstigen Voraussetzungen arbeiteten dabei die Betreuungsteams der Tschechen und der Mitteldeutschen, deren Organisation beinahe lückenlos ist und die in geschickter Weise alle reglementgemäßen Möglichkeiten zur Unterstützung ihrer Fahrer ausnutzten.

★

Nachdem an den Tagen vor der Fahrt keine sehr erfreuliche Witterung auf der Insel geherrscht hatte, ließ sich der erste Fahrttag im Ganzen gut an. Zwar zogen noch dichte Nebelschwaden über die hochgelegenen Streckenstücke, aber das Wetter beruhigte sich am Vormittag mehr und mehr, und vor allem regnete es nicht. Was auf der ersten Sonderprüfung ausschlaggebend dafür war, daß es dort zunächst ohne Stockungen voranging.

Erwin Schmider, deutscher Vasen-Mann auf NSU, in der Wasserdurchfahrt des ersten Tages, hinter ihm der Schwede Sellmann auf Husqvarna.



Elf Sonderprüfungen nämlich waren (einschließlich des Schlußrennens) auf die sechs Tage verteilt im Programm, sämtlich bereits in die Vormittagschleife gelegt (um frühzeitig mit der Auswertung fertig werden zu können). Drei verschiedene Arten dieser Sonderprüfungen waren vorgesehen: Beschleunigungs- und Bremsprüfungen (über deren offensichtliche Überbewertung auch in Douglas wieder allenthalben diskutiert wurde, Bergprüfungen im Gelände und Moto Cross-Prüfungen nach Art der Geschwindigkeitssonderprüfungen unserer Meisterschaftsläufe. Aus ihnen resultierten die Gutpunkte (nach dem bekannten, auch bei unseren Meisterschaftsläufen praktizierten Sechstages-Wertungsmodus), von denen man bei dem hohen fahrerischen Können zahlreicher Fahrer sich vor allem einen erbitterten Kampf um die Silbervasen-Plazierungen versprechen mußte.

6.31 Uhr ging das erste Fahrerpaar, Roth auf der 50er der Zweirad-Union und einer der beiden teilnehmenden Italiener, Farioli, auf einer 50 ccm KTM aus Österreich (die zweite wurde von Charly Braun, die dritte von Sommerauer gefahren) auf die Reise, und ihnen folgten die anderen 298 Mann dieses großen Wettbewerbs. Für Roth freilich sollte er bereits nach wenigen Kilometern zu Ende und er damit der erste Ausfall des Wettbewerbs sein: kurz vor dem Start zur Bergprüfung kollidierte er mit der Maschine eines entgegenkommenden Schlachtenbummlers, der ihm die Schaltwelle so verbog, daß es keine Rettung mehr gab. Müde schleppte er sich noch die lange Steigung der Geländebestrecke hinauf — dann war für ihn der Spaß zu Ende.

So glatt im übrigen der Großteil des Feldes diese Bergstrecke passierte — und auch die zur Sonderprüfung gehörende Strecke über einen langen, reichlich steil weitersteigenden, mit Wellen und schlammigen Stücken durchsetzten Wiesenhang hinauf zur TT-Strecke bei Bungalow — als dann die großen Maschinen kamen, waren die Spuren, obwohl es weiterhin nicht regnete, teilweise böseartig zerfahren, so daß es zu Rutschern und auf dem ersten schmalen Steigungsstück dadurch kurzzeitig zu Verstopfungen bzw. Behinderungen kam, die in einigen Fällen fremde Hilfe erforderlich machten. Unter denen, die Strafpunkte kassiert hatten, befanden sich auch Nachtmann vom deutschen Trophy- und Sensburg von unserem Vasen-Team B, und es gab deshalb an der an der Nordspitze der Insel am Point of Ayre liegenden Tankkontrolle einige Aufregung. Zumal bekannt wurde, daß auch noch an einer vorhergehenden Kontrollstelle eine Uhrendifferenz aufgetreten war, die den beiden (und zahlreichen anderen) zusätzliche

Hier geht Günter Dotterweich, Mitglied des deutschen Trophy-Teams auf 75er Victoria, die Bergstrecke der Sonderprüfung des ersten Tages an.





Sheppard auf einer 250er Greeves – der Trialreifen geht im moorigen Untergrund durch.



Wastl Nachtmann mit der 600er BMW in der Wasserdurchfahrt, die für ihn und die BMW noch ein kleiner Fisch war.

Punkte eingebracht haben sollte. Aber die direkt und die indirekt Betroffenen waren dennoch guten Mutes: die Sache mit den Uhren mußte sich ja aufklären lassen — und nachdem in der Bergprüfung fremde Hilfe erforderlich gewesen war (und nachdem bei dieser Gelegenheit u. a. auch das britische und das sowjetische Trophy-Team Strafpunkte erhalten hatten), glaubte man fest, daß in der abendlichen Jurysitzung diese Punkte wieder ausradiert werden würden.

Unmittelbar anschließend an die erwähnte Tankkontrolle zog sich dann die zweite Sonderprüfung des ersten Tages durch das Dünengelände der Insel-Nordspitze — Nachtmann fuhr hier Bestzeit, und alles in allem war weder diese Sonderprüfung noch der ganze übrige Tag schwierig. Außerdem waren, zum „Angewöhnen“ sozusagen, B-Zeiten gefahren worden, so daß mancher schon meinte, das würden wohl einigermaßen gemütliche Six Days werden — was denn sollten die Engländer außer den am ersten Tag präsentierten Geländeschwierigkeiten noch anderes zu bieten haben. Aber selbst diese Optimisten mußten zugeben, daß es wohl anders aussehen werde, wenn es Schlechtwetter geben würde. Denn die moorigen Wiesenhänge waren schon an diesem ersten Tag in manchen Partien höllisch glatt erschienen — und wenn man daran zurückdachte, erinnerte man sich allenthalben daran, daß ja diese Sechstagesfahrt nicht mit grobstolligen Geländereifen gefahren wurde, sondern, lt. Reglement, mit normalen Trialreifen!

Diese Festlegung ist, um es offen zu sagen, unverständlich. Schließlich sind unsere heutigen Geländereifen das Resultat einer langjährigen, systematischen Entwicklung. Niemandem wird es ernstlich einfallen, mit einer normalen Straßenmaschine ins Gelände zu gehen — die geländegängige Maschine ist für diesen Spezialzweck gebaut und ausgerüstet. Zur Geländegängigkeit gehört aber, nach dem derzeitigen Stand der Technik, auch ein

spezieller Geländereifen. Seine Verwendung zu verbieten erscheint ebenso paradox, als wollte man für moderne Hochleistungsmotoren, die Zündkerzen bestimmter Wärmewerte erfordern, einen Maximal-Wärmewert vorschreiben! Man wird bei der FIM nicht umhin können, sich mit dieser Reifenfrage nochmals auseinanderzusetzen — es ist einfach nicht anzunehmen, daß man auf die Dauer bei der jetzigen wirklichkeitsfremden Festlegung bleiben kann. Für diesmal allerdings war nichts dagegen zu machen — man fuhr Trialreifen und wies bei der Abnahme auch abgeänderte Profile zurück, bei denen die Fahrer durch Herausschneiden jedes zweiten Blocks versucht hatten, die Griffigkeit zu erhöhen!

Wie vorausgesehen entschied die Jury dann am Spätabend, daß (entsprechend dem Reglement, das eine Neutralisation von unpassierbaren Streckenstücken vorschreibt, die fremde Hilfe erforderlich machen) die Bergprüfung aus der Wertung genommen wurde. Zum Leidwesen der Mitteldeutschen und Tschechen, deren Trophymannschaften ursprünglich als einzige strafpunktfrei geblieben waren. Nach der neuen Ausrechnung aber gab es nun, in der Reihenfolge der erreichten Gutpunkte, fünf Nationalmannschaften, die in der Trophywertung strafpunktfrei den ersten Tag überstanden hatten: Großbritannien, Westdeutschland, Mitteldeutschland, die Tschechoslowakei und Sowjetunion. Bei den Vasenmannschaften blieben nicht weniger als 13 ohne Strafpunkte, wobei die beiden tschechischen Teams vor Mittel- und Westdeutschland in Führung (nach Gutpunkten) lagen.

Und auch ansonsten herrschte eitel Freude und Wonne, denn es hatte nur wenige Ausfälle, dafür aber um so mehr Strafpunktfreie gegeben. Offensichtlich eben doch eine leichte Sechstagesfahrt.

Es sollte ganz anders kommen.

(Großer Hauptbericht im nächsten Heft)

Pohlan auf der 75er Simson in der Bergprüfung

Kämper auf der 75 ccm Zündapp, Mitglied des Werksteams A

Witthöft, mit der 100er Hercules deutscher Vasen-Mann A





DUKE & CO IN SILVERSTONE

Am Start vorn Bill Lomas, 250 ccm Moto Guzzi; Geoff Duke, 500 ccm Norton; Jock West, 350 ccm AJS; Bill Beavers, 500 ccm Norton u. a.

Es war ein Tag mit den „Old Boys“, den berühmten englischen Ex-Rennfahrern, die schon vor Jahren das Lederzeug an den Nagel hängten. Und jetzt waren sie wieder hier, im Regen auf der Rennstrecke von Silverstone. Nicht als Zuschauer oder als Ehrengäste, sondern, wie in ihren großen Tagen, im Lederdresch auf den Maschinen, die sie vor 10, 20 und noch mehr Jahren hier und anderswo fuhren.

Silverstone ohne Regen ist fast undenkbar; schade nur, daß sie ihre Runden drehen mußten, als gerade der Regengott alle Schleusen geöffnet hatte. Im Vorteil waren natürlich die jüngeren Fahrer und die, die wie Geoff Duke, Bill Lomas, Maurice Cann, Cecil Sandford, Bill Beavers und Bill Kitchen noch vor wenigen Jahren bei großen internationalen Veranstaltungen im Sattel von Rennmaschinen saßen. Auch Eric Oliver war dabei, Ex-Weltmeister in der Seitenwagenkategorie, mit seinem bärtigen Mitfahrer Denis Jenkinson — „Jenks“ genannt —, mit dem er einige so schnelle Runden auf der 650 ccm BSA-Rennmaschine von Chris Vincent drehte, daß man glaubte, die beiden hätten Max Deubel, Fritz Scheidegger und Florian Camathias im Rücken!

Ex-Weltmeister Geoff Duke fuhr noch seine eigene Norton, und er fuhr sie wie in seinen besten Tagen — um dann schnell zum Parkplatz zu gehen, wohin ihn seine Pflichten als Rennleiter des Fabrikteams von Royal-Enfield riefen. Vor genau zehn Jahren, 1955, gewann er sein letztes Rennen auf der Isle of Man, die Senior-TT, auf einer Gilera-Vierzylinder. Und hier in Silverstone war es, wo er bald darauf in einem sensationellen Rennen von John Surtees auf Norton erstmalig ganz knapp besiegt wurde. Ganz groß ein anderer Ex-Weltmeister: Freddy Frith auf der 350 ccm Velocette, mit welcher er die Weltmeisterschaft nach dem Krieg errang! Es war wunderbar, diesen hervorragenden Star von gestern, einen der elegantesten Rennfahrer, die es je gab, fast unverändert wie an dem Tag zu sehen, an dem er sich, auf dem Gipfel seiner Rennfahreraufbahn, 1951 zurückzog. Bevor er für Velocette fuhr, war er mit Harold Daniell — dem derzeitigen Präsidenten des englischen Motorrad-Rennfahrerklubs — im von Joe Craig geleiteten Rennteam von Norton. Und auch Harold ließ es sich nicht nehmen, hier eine 500er Norton zu fahren — aus Liebe zum Sport und ohne Rücksicht auf seine im Moment nicht sehr gute Gesundheit. Vivat, la Rennsport!

Pech hatte Jock West, der auf einer 500er Kompressor-BMW hinter Georg Meier den zweiten Platz bei der 1939er Senior-TT auf der Insel Man belegte. Nach dem Krieg war er jahrelang Rennfahrer und Direktor bei AJS und ist jetzt wieder bei BMW in England. Er war enttäuscht, daß ihm keine Rennmaschine für Silverstone zur Verfügung stand (*der Optimist! D. Red.*). Die zweizylindrige 500 ccm „Stachelschwein“- (Porcupine-) Rennmaschine von AJS, die er von 1948 bis 1950 außer dem Einzylindermodell — der 350 ccm 7 R — fuhr, existiert nur noch in einem einzigen, fahrbaren Exemplar. Und so sah man ihn hier nicht auf der BMW und auch nicht auf der großen AJS-Twin, sondern auf der 350er, die er in hohem Tempo über die nasse Rennstrecke rundenlang jagte und sich dabei amüsierte, als ob er gerade Europas größtes Rennen gewonnen hätte.

Das „Stachelschwein“ ist aber auch hier: es wird vom temperamentvollen Bill Doran, einst Star des AJS-Fabrikteams, gefahren. Es ist die letzte Ausführung der „Porcupine“ aus dem Jahre 1954; kein echtes Stachelschwein mehr, aber von Tom Arter etwas modernisiert, geht diese Maschine noch sehr schnell und startet bald darauf im Rennen der 500 ccm-Klasse mit niemand anderem als Mike Duff im Sattel! Ein Kupplungsdefekt wirft ihn allerdings aus dem Rennen. Auch Doran, von seiner kleinen Tochter bewundert, fährt nicht wie ein Ex-Rennfahrer, sondern wie in den Tagen, als er gegen Männer wie Walter Zeller, Omobono Tenni, Geoff Duke, Enrico Lorenzetti oder Georges Cordey zu kämpfen hatte. Und auch er bedauert, trotz des Regens, daß nach einigen Runden der Spaß zu Ende ist.

Zwei Moto Guzzi, technische Kombinationen von 250er Albatros- und Gambalunghino-Modellen, sind auch hier. Sie werden vom immer lustigen

Bill Lomas — jahrelang Fabrikfahrer bei AJS, MV Agusta und Moto Guzzi — gefahren. Er ist erst in der Mitte der dreißiger Jahre, und es tut einem direkt das Herz weh, wenn man bedenkt, daß er zweifellos noch heute einer der größten Fahrer der Welt ist und fähig wäre, den internationalen Rennsport zu beleben — wenn Mrs. Lomas nicht anders darüber dächte! Und wo Bill Lomas ist, da findet man auch Cecil Sandford, der die zweite Moto Guzzi fährt. Auch er war Fabrikfahrer bei AJS, bei Velocette, bei MV Agusta und bei Moto Guzzi, außerdem der letzte Fahrer, der eine der von Erich Wolf konstruierten und von Helmut Görg weiterentwickelten 350er Dreizylinder-DKW-Rennweitakter 1956 in England bei der Junior-TT fuhr. Zusammen mit Lomas dreht er einige sehr schnelle Runden und ist schneller als andere Fahrer im folgenden Rennen der 250 ccm-Klasse auf viel moderneren Maschinen.

Ein anderer ehemaliger Moto Guzzi-Star, Maurice Cann, ist auch hier. Vor zehn Jahren fuhr er noch solch eine 250 ccm-Maschine als aktiver Rennfahrer in Silverstone, und in der 350 ccm-Klasse sah man ihn auch auf Norton. Und auf einer 350er Manx dreht er heute mit alter Frische und altem Schwung seine Runden. Dabei wird er von Bill Beavers verfolgt — armer Bill, er hat noch immer seine schnelle Manx-Norton und hofft, daß die FIM ihm eines Tages trotz seiner 58 Jahre doch noch die Möglichkeit gibt, bei internationalen Rennen mitzufahren.

Bob Foster, Sieger der 1936er Lightweight-TT auf New Imperial und der 1947er Junior-TT auf Velocette, geht als Letzter auf die Reise. Seine 500 ccm Norton muß erst repariert werden, und als die anderen Fahrer schon ihre letzten Runden drehten, geht auch er endlich in hohem Tempo hinter der Meute nach; ohne Zweifel — fahren kann auch dieser Ex-Champion noch! Auch er war früher in den Rennställen von Moto Guzzi, New Imperial, Velocette und AJS. Schade, daß der große Jimmy Simpson, der schon 1927 am Nürburgring auf einer 350 ccm AJS brillierte, obwohl anwesend, nicht fahren konnte. Er wurde durch Bill Kitchen ersetzt, der zu den wenigen Speedway-Stars gehört, die sich auch bei Straßenrennen auszeichneten. Hier in Silverstone hatte er dazu auch noch seine alte und große Liebe . . . die schnurrende 500 ccm Zweizylinder-Zweitakt-Scott!

Auch die Presse war bei den „Old Boys“ aktiv vertreten, denn Phil Heath, der auch bei zahlreichen deutschen Rennen nach dem Krieg bis Ende der fünfziger Jahre auf AJS, Vincent und Norton fuhr und jetzt für die Presse arbeitet, ließ es sich nicht nehmen, hier eine 500er Norton zu fahren.

Wie alt sind jetzt diese Ex-Rennfahrer? Duke ist 41, Doran 49, Foster ist 53, Maurice Cann auch 53, Phil Heath 49, Harold Daniell 54, Freddy Frith 56, Jock West 55, Cecil Sandford 36 — nur das „Baby“ unter ihnen, Bill Lomas, ist erst 35. Eric Oliver hat auch schon 53 Jahre hinter sich, und auch der 1907 geborene H. G. Tyrell-Smith war mit von der Partie. Einst Mitglied des berühmten Rudge-Fabrikteams mit dem verstorbenen Graham Walker und Ernie Nott. Sieger auf Rudge im Großen Preis von Deutschland in der 500er Klasse auf dem Nürburgring 1929, und in der 250 Klasse 1937 in Hohenstein-Ernstthal auf Excelsior, startete er hier auf einer der einst so schnellen 500 ccm Rudge-Ulster-Werksmaschinen aus dem Jahre 1928.

Ex-Rennfahrer überall — auf dem Rennfahrerparkplatz, am Start, auf den Tribünen und — im Restaurant. Alle aufzuzählen würde heißen, eine ganze Nummer vom MOTORRAD mit Beschlag zu legen. Das Ganze war sehr nett, und alle teilnehmenden Rennfahrer amüsierten sich genau so wie die Tausende von Zuschauern, die wieder einmal die Helden von gestern zu Gesicht bekamen.

Zur Nachahmung in Deutschland am Nürburgring empfohlen . . . mit Wilhelm Herz, Georg Meier, Walter Zeller, H. P. Müller, Gerd in der Elst, Sepp Giggenbach, Walfried Winkler, Arthur Geiss, Kurt Mansfeld, Hermann Gablenz, Richard Schindel, Adolf Brudes u. a. (*noch ein Optimist! D. Red.*)
Erwin Tragatsch



ÖSTERREICH- IMPRESSIONEN

Als wir nach Braunau über den Inn fuhren, die Zollbrücke passiert hatten und auf dem großen Platz in der Stadt landeten, trafen wir zuerst eine parkende Horex Resident mit 19 Zoll-Rad vorn und Haifisch-Kotflügel, und um die Ecke kam einer mit einer BMW R 67 solo. Seit 350 km Nebenstraßchen durchs wochentägliche Wirtschaftswunder-Land hatten wir fast nur Mopeds, 50er, landwirtschaftliche VWs und Straßensterne gesehen. Es gibt also noch Motorräder, konstatierten wir sehr glücklich. Wir vergaßen darum natürlich, nach dem Geburtshaus des größten Schriftstellers aller Zeiten zu fragen, denn eine Puch SGS, auf der ein Ganghofer-Vetter im Loden saß, wies uns den Weg hinaus nach Linz.

Ja, es ist ein Unterschied da — während man Zunftgenossen auf zwei oder drei Rädern mit standesgemäßer PS-Fabrik im Rahmen bei uns über die Woche nur wenig, vielleicht am Sonntag mehr, auf den Straßen trifft — es sei denn gerade Ferienzeit (aber da kann es sein, daß man mehr englische, dänische und holländische Kennzeichen an Motorrädern als deutsche Nummern sieht), begegnen einem die Motorradfahrer (Mopeds und 50er zählen wir in diesem Falle nicht) in Österreich zu jeder Tages- und Nachtzeit. Besonders auf dem Lande, in den Bergen und Wäldern.

Österreich ist ein Motorradland geblieben, womit bewiesen ist, daß es nicht darauf ankommt, ob ein Land eine Riesen-Motorradindustrie hat oder nicht. Ob ein Land „Motorradland“ ist, das bestimmen die Fahrer auf den Straßen ganz allein. Siehe unsere Heimat, die Bundesrepublik Deutschland, mit ihrer ehemaligen und übriggebliebenen Motorrad-Industrie. Gemessen an Österreich sind wir kein Motorrad-Land mehr. Bei weitem nicht mehr. Wir rangieren ganz unten, und es beginnen die Ritter der Landstraße bei uns die englische und japanische Sprache zu lernen, obwohl auch hier noch Fabriken sind, die nicht gerade geringe Stückzahlen an Motorrädern herstellen.

In Österreich gibt es eine Motorradfabrik: Puch. Man nehme es mir nicht übel, daß ich KTM nicht erwähnt habe, aber im Herbst 1964, zur Zeit der Ausstellung in Köln, kam von dort kein Laut mehr zu uns. Man hat den Eindruck, daß es außer den Puchs auf den österreichischen Straßen keine anderen Maschinen gibt. Die „Puch-Männer“ waren überall: entweder einen Loden an, sonst den österreichischen Gummi-Fahrmantel, ähnlich dem deutschen Marquardt-Mantel (der nun auch an fehlender und zu teurer Produktionsmöglichkeit gestorben ist), über der ledernen Kniebundhose, die Leinenkappe auf dem Kopf — so eine, wie sie Rosemeyer trug —, Brille auf. Es ist beinahe eine Art Einheits-Uniform wie bei uns die Barbour- und Belstaff-Anzüge, Harr-Kombis und Gisenia-Hosen. Manchmal eine lange Blattsäge aus dem Rucksack wippend, manchmal eine Zenzi hintendrauf. Aber Krachhüte und Verkleidungen? — Nö,

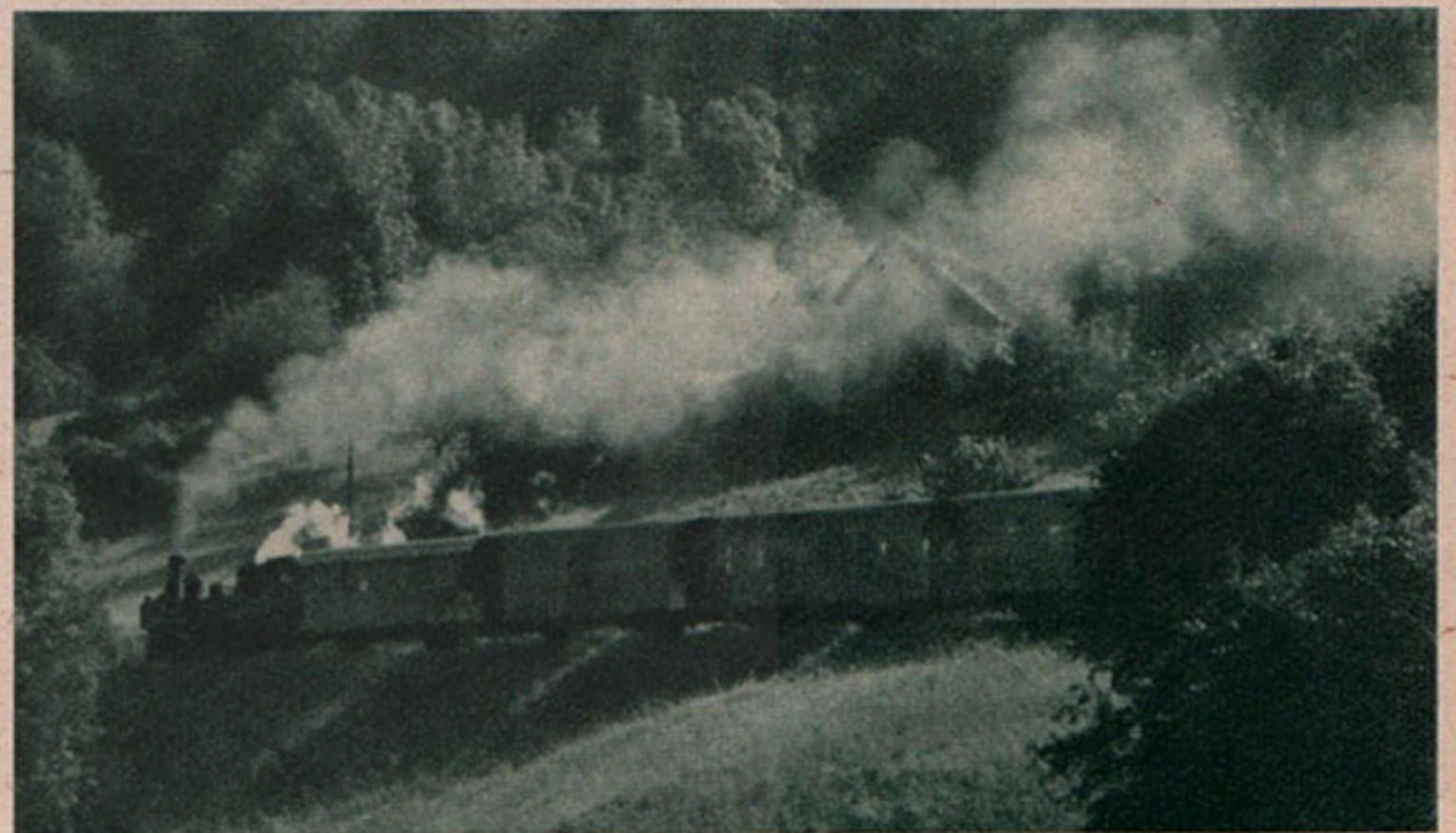
man sah sie selten oder nie. Man hat wohl eine Aversion gegen Rennfahrer-Erscheinungen, und außerdem paßt so was gar nicht in den Kreis der Puch-Männer und auf die kurvenreichen Gebirgsstraßen und -wege.

Aber täuscht euch nicht, Freunde! In Österreich ist etwas übriggeblieben von der großen Horex Regina-Zeit, als der Importeur Königer noch dafür sorgte, daß der feine Klang nicht ausstarb. Wir haben viele Reginas und Residents gesehen, und das nicht nur in den Bergen. Eine Imperator trafen wir nicht, vielleicht wurden die gerade repariert. Dafür begegneten uns aber eine Menge englische Triumphs, die ganz dicken, und ältere BMWs. Sahen wir eine moderne Schwingen-BMW, machten wir ein rotes Kreuz ins Notizbuch. Das ergab innerhalb von 10 Tagen drei Kreuze. Aber R 51, R 67, R 68 gab es öfters zu sehen, und sogar eine R 71 konnten wir besuchen. Die große Zündapp KS 601, der Grüne Elefant, läuft auch noch dort herum, gesehen haben wir später außerhalb Österreichs eine, die aus Linz stammte. Moderne englische Ladies waren Raritäten. Eine Norton kreuzte nicht unsere Wege, BSA auch nicht, AJS — das ist eine besondere Geschichte:

Auf dem Wege nach Linz hatten wir plötzlich ein Gespann vor uns. Es nieselte leicht und der Mann fuhr nicht schnell. Seitenwagen links, Marke Felber. Das ist das Dings mit der serienmäßigen Richter-Kabine, dem gewaltigen Chrombügel über dem Kanudeck, dem weit daneben rollenden Rad, den langen Blattfedern und dem großen Raum. Auf der Maschine saß einer aufrecht. Nein, war es ein Bild aus dem MOTORRAD von 1936?! Oder eine Halluzination?! Der Ton war auch „alt“, Dampfhammer-Einzyylinder, ein großer Topf. Wir überholten, und ich gab Gas, weil ich so weit vorausfahren wollte, daß ich die Kamera rauspuhlen und den Eisenharten im Vorbeifahren schießen konnte.

Es war eine AJS 500 ccm, Modell 18 Einzylinder, Baujahr 1953 oder 1954. Noch die beiden kleinen Positionslämpchen rechts und links neben dem Scheinwerfer, der Tachometer frei über der Lampe, aber schon die Vollnabe im Vorderrad. Opa Loidl, 61 Jahre alt, hatte eine im Wind genarbte, aber blitzsaubere Lederweste, Mode 1936, eine große Sportmütze und Knickerbocker an. Wir winkten und er hielt, worauf es eine Steh-Party am Straßenrand gab. Die Maschine herrlich gepflegt, keine Ölsardine. Das war einer der alten Schule, und so berichtete er auch. In Österreich scheinen die Maschinen und ihre Fahrer alt zu werden, und unter der hektischen Zeitentwicklung lebt immer noch eine alte Motorrad-Garde, die frei ist von verkrampten Vorstellungen. Und die jungen Burschen, die heute eine 650 SS, eine Bonneville oder eine R 69 S zum Spaß an der Freud' bewegen, die scheinen davon einen gehörigen Teil für sich übernommen zu haben. Ich kenne von dieser Sorte eine ganze Reihe.

Auf den kurvenreichen Bergstraßen und -wegen können Maschinen auch alt werden, denn wo kann man dort 40 PS beispielsweise einmal richtig ausfahren? So, daß länger als 10 Minuten Vollgas stehenbleibt? In Österreich — außer auf der Autobahn und ganz wenigen Abschnitten großer Bundesstraßen — nirgendwo. Und deswegen ist ein dicker Brummer beinahe ein Motorrad fürs Leben, wenn er nicht von ganz mieser Qualität ist. Thermisch ungesunde Konstruktionen leben hier trotz steiler Bergauffahrten länger als in jedem anderen Land Europas, und Maschinen, die viel PS bei schon geringen Drehzahlen haben und von unten heraus abziehen, die sind dort gefragt. Es wäre ein Land für den „Büffel“. Vielleicht auch für die neue Honda CB 450, wenn man das sportliche Flitzen vereint mit „Kraft auch aus dem Keller“ liebt. Das alles ist eine Preisfrage mehr als bei uns, denn Österreich ist kein solch Wirtschaftswunder-Land, und vom Maßhalten zu reden, das wäre höchstens bei manchen weltbekannten Touristen-Schwerpunkten in der Saison hinsichtlich der Preise für Souvenirs, Essen, Trinken und Schlafen angebracht. Importierte Maschinen sind teuer, und das wird wohl einer der Hauptgründe sein, daß man manchen schnellen Hirsch nicht erblickt, den bei uns auf Grund seiner Häufigkeit unter Motorradfahrern niemand mehr ansieht. Hondas sah ich nicht eine, ob das aber am Preis, an der Laufcharakteristik, an meiner Blindheit oder am Importeur liegt — das weiß ich nicht. Aber die 300 ccm NSU-Max oder die 300 ccm Maico sind Fahrzeuge, die einem eher begegnen. Und in Wien trafen wir in einer kleinen Gasse abseits eine lila-bunt gefärbte „Künstler“-Harley, deren Schalldämpfer offen war und die wahrscheinlich von den schönen Zeiten träumte, als sie noch als respektiertes Polizei-Reittier Wiens über allen Dingen schwebte. 1960 wurde sie „ausgemustert“ und verramscht, nun fristet sie unter einem weniger peniblen Motorrad-Herrn ein Dasein in alten Gassen.



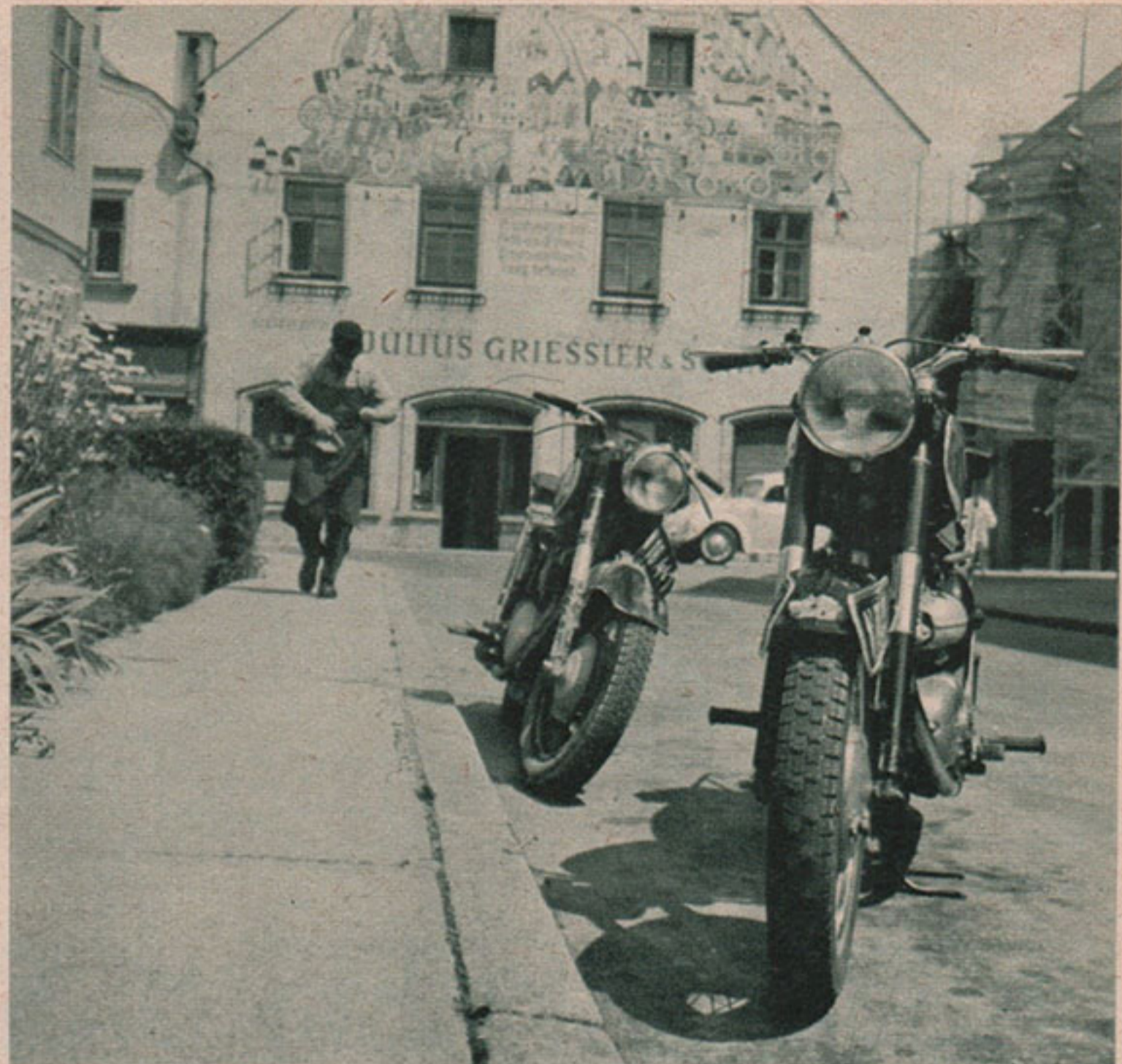
Aber Straßen haben die Burschen dort in ihrer Bergheimat! Da legst di nieder! Dort die Serpentina hinauf- und hinunterzufegen, durch die nie endende Folge von Kurven in den Tälern das Fahren zu genießen oder auf den einsamen Pfaden und Geröllwegen die Berge zu erforschen, das ist schlechthin einmalig und bildet überhaupt die Grundlage der österreichischen Motorradwelt. Man fährt dort nicht Motorrad, um schnell von Wien nach Graz über die Autobahn oder Bundesstraße 54 zu sausen, um zu sehen, was der Schlitten hergibt und wie lange er das tut — man fährt, falls man die Maschine nicht aus Berufs- oder Geldgründen hat, wegen der Bergstraßen Motorrad. Der Motorradmann ist fast immer auch ein Bergfreund, und er würde die Maschine bestimmt nicht haben, wenn auf die Berge nur Seilbahnen hinaufgingen. Was ist man aber auch für ein armer Mann mit einem schwerfälligen Wagen in Österreichs Bergen! Österreich ist ein Land der Motorrad-Straßen. Der Reiz wäre vorüber, würden nur Autobahnen und Tunnels die Gebirge durchziehen und bezwingen. Fahrt einmal mit einem Gespann die Straße von Lavamünd nach Eibiswald an der jugoslawischen Grenze entlang! Aber bevor sie ganz fertig ist für den großen Autostrom — solange sie noch so ist, daß man nach zwei Kilometern aussieht wie mit Staubzucker überzogen. Oder von Friesach in Kärnten am Gurktal über Grades, Weißberg nach Kleinglödnitz, oder die Turrach (wenn sie auch immer weiter ausgebaut wird und oben im Sommer ein Touristenverkehr wie in Düsseldorf auf der Kö ist), oder den Sölker Paß und wie die Paßstraßen sonst noch heißen — da kann man die Freuden des Motorradfahrens genießen!

Die Gastfreundschaft der Leute in Kärnten, in der Steiermark, im Burgenland und überall — besonders in den kleinen Orten und nicht gerade an den Haupttrouten der Touristen — ist großartig. Da ist ein Motorradfahrer noch ein Sportsmann, und man begegnet keinem leutseligen Getue, keiner Abweisung. Motorradfahrer unter sich sind hilfsbereit, aber es rennt nicht jeder gleich hinter dem anderen her, um einen Zunftgenossen zu begrüßen. Dafür sind Motorradfahrer in Österreich nicht selten genug, und es gibt noch immer eine gesunde Distanz untereinander. Im Sommer gibt es eine Menge sportlicher Wettbewerbe, wenn man die Terminkalender des ÖAMTC (Österreichischer Automobil- und Motorrad-Touring-Club) und des ARBO (Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs) ansieht, dann fallen einem besonders wieder die vielen kleinen Bergrennen auf. Außerdem ist man ganz groß in Sternfahrten und ähnlichen touristischen Wettkämpfen. Die Clubs tragen dem Motorradsport wirklich Rechnung.

In der Steiermark zwischen Semmering und Welz kam uns auf einem Serpentinestück eine große Abteilung des österreichischen Bundesheeres entgegen. Vorweg ein Haflinger-Geländewagen, dann ein Funkwagen und dann folgte eine Puch nach der anderen. Das waren wohl an die 40 Maschinen. Den Schluß bildete wieder ein Haflinger. Klarer Fall, denn wie wollen die den bösen Feind wohl in den Bergstraßen fangen, wenn sie nicht Motorrad fahren würden? Und der Herr Pfarrer, der Herr Doktor, der Herr Förster, die Sägewerksleute und Holzarbeiter — sie alle sind sehr oft Puch-Männer, denn in den Bergen liegen die Höfe, Häuser und Hütten nicht an Straßen, die ein Opel befahren kann. Da kommt man einfach nur mit dem Motorrad hin. Das darf aber nicht ein 200-Kilo-Eisenhaufen sein, das muß wendig und leicht, aber flink und stark sein. Eben eine Puch, das Motorrad, das in den Bergen für den Bergverkehr entstand.

Ob man bei dieser Baurichtung bleibt? Sein oder Nichtsein ist da auch die Frage. Denn das „Bergmotorrad“ wird für eine Riesenproduktions-Anlage zu wenig gefragt, um es lohnend fabrizieren zu können. Österreichs Puch-Männer allein können die Fabrik in Graz mit ihrem Neu- und Nachholbedarf nicht unter Dampf halten, und ringsum in der Welt sucht das junge (und junge „alte“) Volk die schnelle spritzige Sportmaschine. Das ist das Geschäft zur Zeit rund um den Erdball, darauf basieren Hondas Verkaufszahlen, Suzukis und Yamahas Existenz. Europa muß umdenken, und so macht die Entwicklung auch vor den Türen von Puch nicht halt. Man entwickelt etwas Neues, denn beim Motorrad will man bleiben. Man redet etwas von Motoren 125, 175, 250 und 350 ccm mit obliegenden Nockenwellen — also auch das Zweitakt-System könnte in Graz sterben. Was davon wird — ich weiß es nicht, denn man erzählte mir nichts davon. Aber die Entscheidung, was zu tun ist, wohin nun die Entwicklung gehen soll, die wird den Leuten des Motorradbaues von Österreich in Graz bei Puch schwerer fallen als allen anderen Fabriken Europas zusammen! Denn ein „Bergmotorrad“ brauchen noch immer die Leute von Austria trotz der Zeitentwicklung, trotz der geänderten Wunschrichtungen unter den Motorradfreunden auf der Welt. Denn die Berge kann man nicht verschieben. Und der Haflinger-Geländewagen ist teuer.

Wir brauchten einen Seilzug, ein paar Dichtungen, Schrauben und Kleinzeug, um das Getriebe einer einsamen R 71 hoch in den Bergen wieder in Gang zu bringen (von dieser „Einsamsten BMW Europas“ muß ich demnächst erzählen). So kamen wir in eine dörfliche Werkstatt und Motorrad-Handlung. Für Puch war alles da, bis zur TF, und wenn wir nach Teilen für die 1933er S 4 gefragt hätten, dann wäre das wahrscheinlich auch dagewesen. Auch für Fahrräder war viel vorhanden, Dichtungspapier schnitten wir von der großen Rolle im Lager herunter. Dichtungsmasse? Ein Griff unter den Ladentisch, aber bei speziellen Schrauben war dann Feierabend. Vielleicht in Graz? Das war zu weit und hätte auch noch das Benzin gekostet (ja, so rechnet man in Österreich). Also nebenan zur Autowerkstatt. Der lieh aber bereitwillig den Abzieher her, um den Mitnehmerflansch abzuziehen zu können. Kostete nichts. Und freundliche Worte hatte er auch. Ansonsten hörten wir dieselben Werkstatt- und Ersatzteil-



sorgen wie bei uns daheim. Allerdings liegt der Grund scheinbar etwas anders. Es ist nicht nur die größer gewordene Zahl der Autos, es ist auch wohl das immer schwieriger werdende Problem mit Teilen für ältere Motorradmodelle, denn mir scheint, daß — wie schon eingangs gesagt — die Motorräder in Österreich alt werden. Oder sagen wir besser, daß sie sehr viele Jahre gefahren werden. Da laufen eine Menge Maschinen, für die es eben längst keine Teile mehr gibt und keine sachkundigen Handwerker mehr. Wer eine alte Maschine hat oder wer ein importiertes Motorrad besitzt, der ist wie bei uns ein „Pionier der Kraftfahrt“ — er ist auf sich selbst angewiesen und muß alles selbst machen. Es gibt auf dem Lande noch eine Menge sehr guter Allround-Schlossermeister, d o r t h i n kann man auch mit solchen Motorrädern hinkommen und wird oft freundlich und ordentlich bedient, da kann man sogar mit englischem Zollgewinde Hilfe finden, aber in den Städten sieht es nicht anders aus als bei uns. Aber um das alles genau feststellen zu können, müßte man einmal ein Jahr lang mit einer Norton 650 SS, mit einer BMW R 69 S, mit einer Honda und mit einer Puch zusammen in Österreich leben und fahren.

Von Klagenfurt bis Salzburg zählten wir auf der Rückreise an einem Wochentag über 250 km 37 uns entgegenkommende Motorräder — von Salzburg bis Stuttgart auf Nebenwegen über 420 km strichen wir 22 entgegenkommende Motorräder ab. In Österreich trafen wir also alle 6,76 km ein Motorrad, in der Bundesrepublik Deutschland alle 19,2 km eines. Ist zwar keine weltbewegende und wissenschaftliche „Zählung“, aber ein schöner und aufschlußreicher Abschied von den Bergen, den Puch-Männern und den wunderschönen Straßen. Klacks

Bild linke Seite, oben: Man muß in Österreich die Straßen abseits der großen Routen fahren. Da ist eine Maschine mit gutem Fahrwerk, mit „unten was drin“ und geringem Gewicht in ihrem Element. Das Motorrad ist nicht allein ein Sportinstrument, sondern noch immer ein wichtiges Verkehrsmittel in Österreich.

Bild linke Seite, unten: Die österreichische Gemütlichkeit wird auch durch die kleinen Schmalspurbahnen dokumentiert, die durch die Täler und über die Berge schnaufen. Hier in der Waldheimat Peter Roseggers.

Bild oben rechts: Die Puch scheint das Motorrad Österreichs zu sein. Überall trifft man Puchfahrer und ihre Maschinen.

Bild nebenstehend: Österreichs Bergstraßen sind für einen Motorradfahrer faszinierend. Solche Hinweise aber muß man unbedingt beachten, und bei Nebel oder Dunkelheit, bei Regen und Sturm wird das Fahren dort zum echten Abenteuer. (Fotos: Klacks)





12. LAUF ZUR STRASSENWELTMEISTERSCHAFT.

GROSSER PREIS DER NATIONEN IN MONZA

Als letzter europäischer Lauf zur diesjährigen Straßen-Weltmeisterschaft fand am 5. September der Große Preis von Italien in Monza statt; zum ersten Male seit 1957 wieder mit einem Rennen für Gespanne. Eine gerade für Monza sicher recht begrüßenswerte Wiedereinführung, wengleich es auch sehr verwunderlich ist, warum scheinbar gerade dies das bestgehütete Geheimnis der diesjährigen Saison war: der Lauf in Monza galt nämlich als letzter Weltmeisterschaftslauf für die Gespanne! Wieder mal eine höchst mysteriöse FIM-Angelegenheit.

Entgegen allen Erwartungen waren die Honda nicht nach Monza gekommen — und es fehlte sogar Jim Redman, der nun damit (nachdem auch hier wieder Agostini den 350er Lauf gewann) seinen schon beinahe sicher scheinenden Titel in dieser Klasse doch noch verlieren kann, falls er nämlich beim Endlauf in Suzuka nur Dritter werden sollte. MV Agusta wird jedenfalls diese Chance wahrnehmen und in Japan mit Hailwood und Agostini an den Start gehen.

Hugh Anderson, der nach einem sehr unglücklichen Sturz Ernst Degners (bei dem sich dieser einen komplizierten Doppelbruch des rechten Oberschenkels zuzog) die Führung im Rennen der 125er Klasse übernahm, siegte mit über einer Runde Vorsprung vor dem Zweiten, seinem Teamkameraden Frank Perris, und wurde damit erneut Weltmeister dieser Klasse.

Yamaha hatte erstmals eine der neuen Vierzylinder-250er mit nach Monza gebracht, um sie vor dem Endlauf in Japan einmal unter Rennbedingungen zu testen. Phil Read fuhr diese Maschine mit dem Vierzylinder-V-Motor,

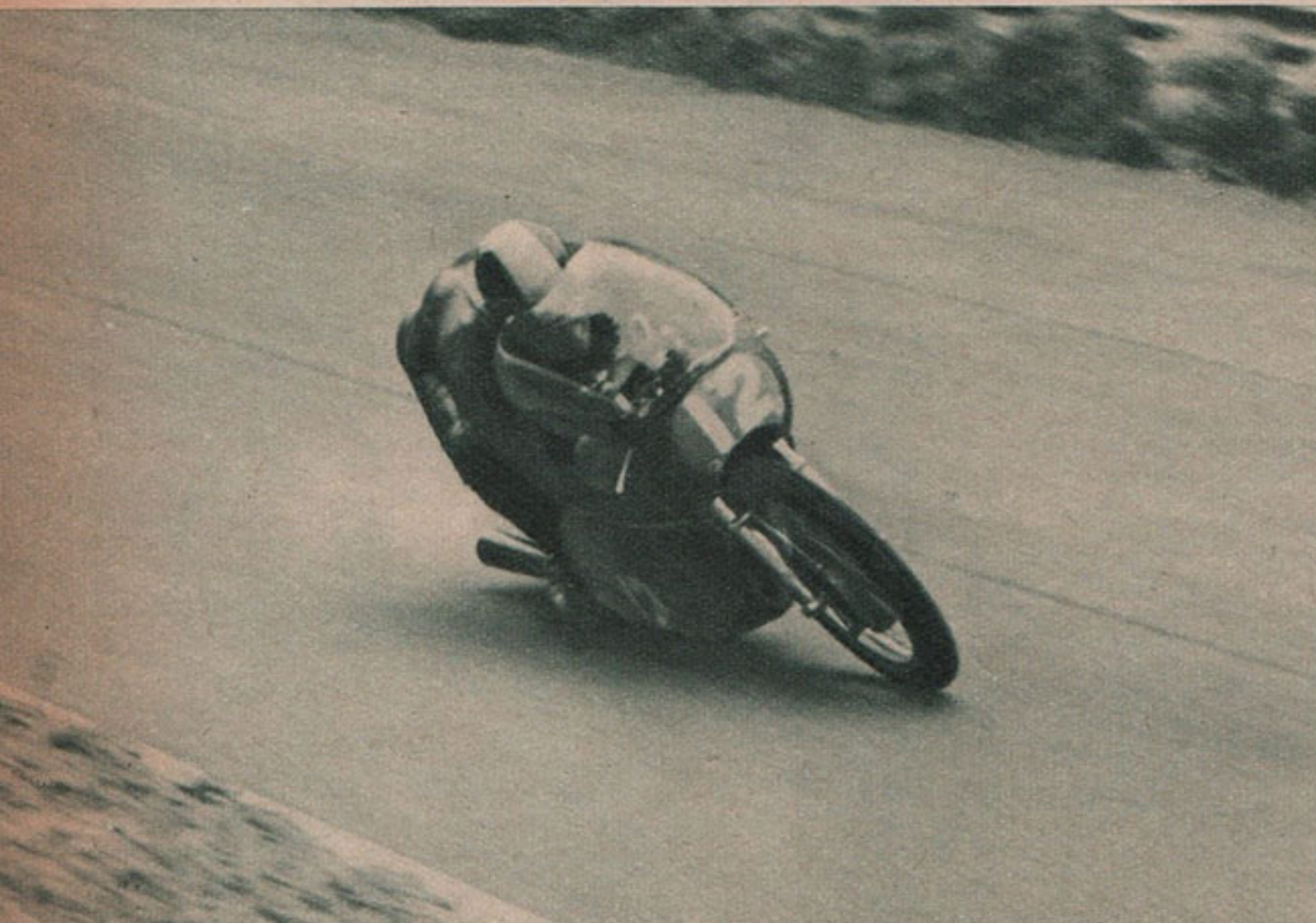
Start der Klasse bis 250 ccm: 25 Read (Yamaha), 26 Duff (Yamaha), 9 Stastny (Jawa), 22 Beer (Honda), 12 Provini (Benelli), 6 Rosner (MZ), 3 Woodman (MZ), 15 Venturi (Benelli).

der vier Vergaser besitzt und vollwassergekühlt ist. Wie wir in Monza hörten, existiert neben der vollwassergekühlten Ausführung und der, bei der alle vier Zylinder luftgekühlt sind, doch auch eine, bei der die zwei liegenden Zylinder luftgekühlt und die hinteren beiden (stehenden) wassergekühlt sind. Phil Read, der mit dieser Maschine als letzter vom Start wegkam, stellte die Leistungsüberlegenheit dieser neuen Vierzylinder bereits deutlich unter Beweis, indem er trotz des Regens innerhalb von zwei Runden vom letzten auf den 14. Platz vorrückte, nach fünf Runden an sechster und nach sieben Runden bereits an dritter Position lag! — Einen großartigen Erfolg konnten die Italiener verbuchen, die mit Tarquinio Provini auf der Vierzylinder-Benelli (mit neuem Achtgang-Getriebe) den Sieger der Klasse bis 250 ccm stellten und außerdem im 350er Lauf mit Agostini, Grassetti und Provini die ersten drei Plätze belegten. Selbstverständlich gingen auch die beiden Ersten in der Klasse bis 500 ccm an eine italienische Marke: an MV Agusta unter Hailwood und Agostini.

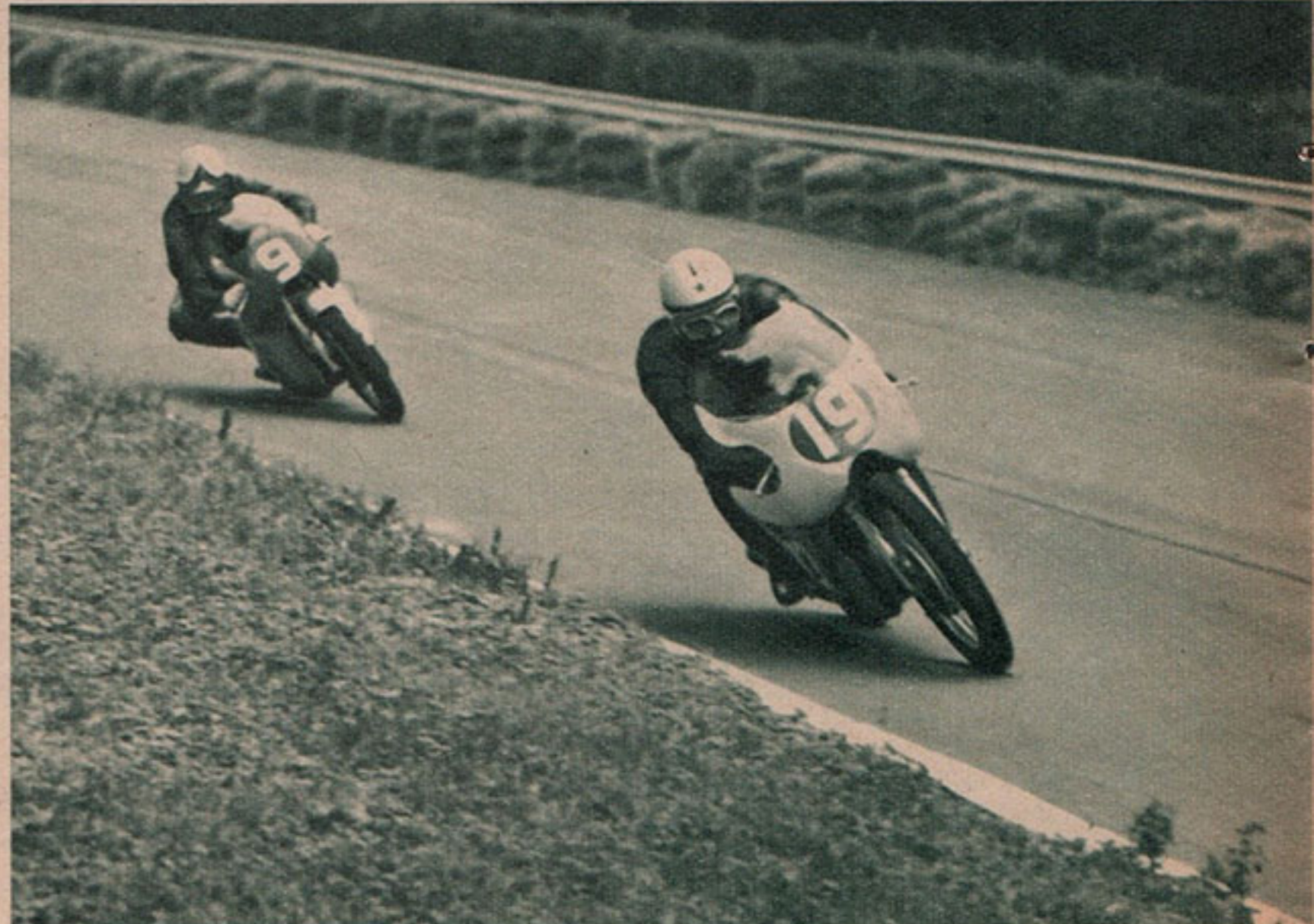
350 ccm

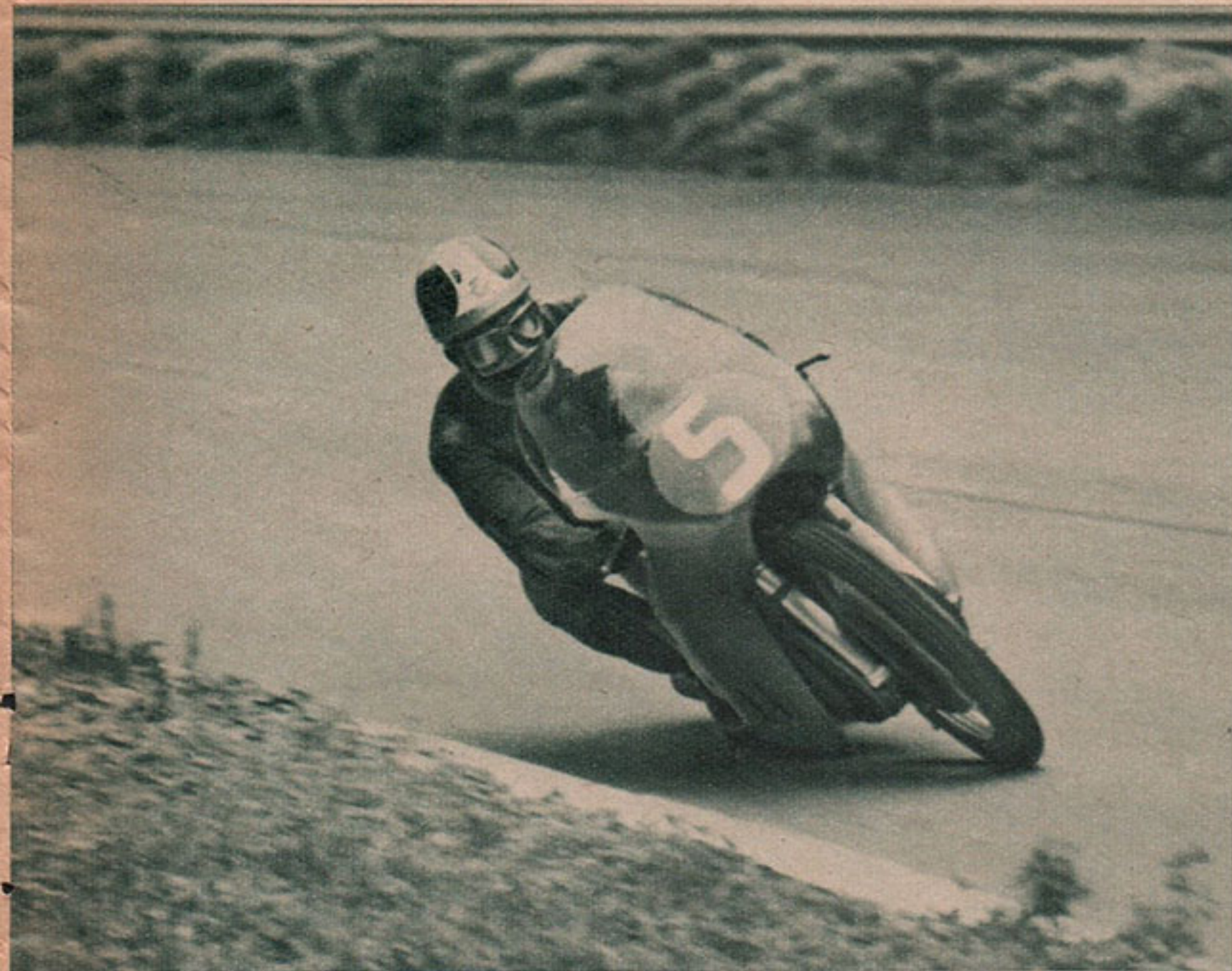
Zum ersten Male seit vielen Jahren erleben wir einen Großen Preis von Italien ohne das typische hochsommerliche „Monza-Wetter“. Ja, es ist sogar ganz unangenehm kalt, als unter tiefhängenden schweren Regenwolken die Fahrer der Klasse bis 350 ccm zum ersten Rennen des Tages Aufstellung am Start nehmen. Agostini übernimmt auf der MV Agusta, gefolgt von seinem Team-Gefährten Hailwood und von Woodman (MZ) sofort die Führung. In der gleichen Reihenfolge gehen die ersten drei in die zweite Runde. Ihnen folgen Grassetti (Bianchi), Sevastianow und Kiisa (beide auf Vostok), Milani (Aermacchi), Stastny (Jawa) und Pasolini (Aermacchi).

Tarquinio Provini (Benelli 350 ccm).

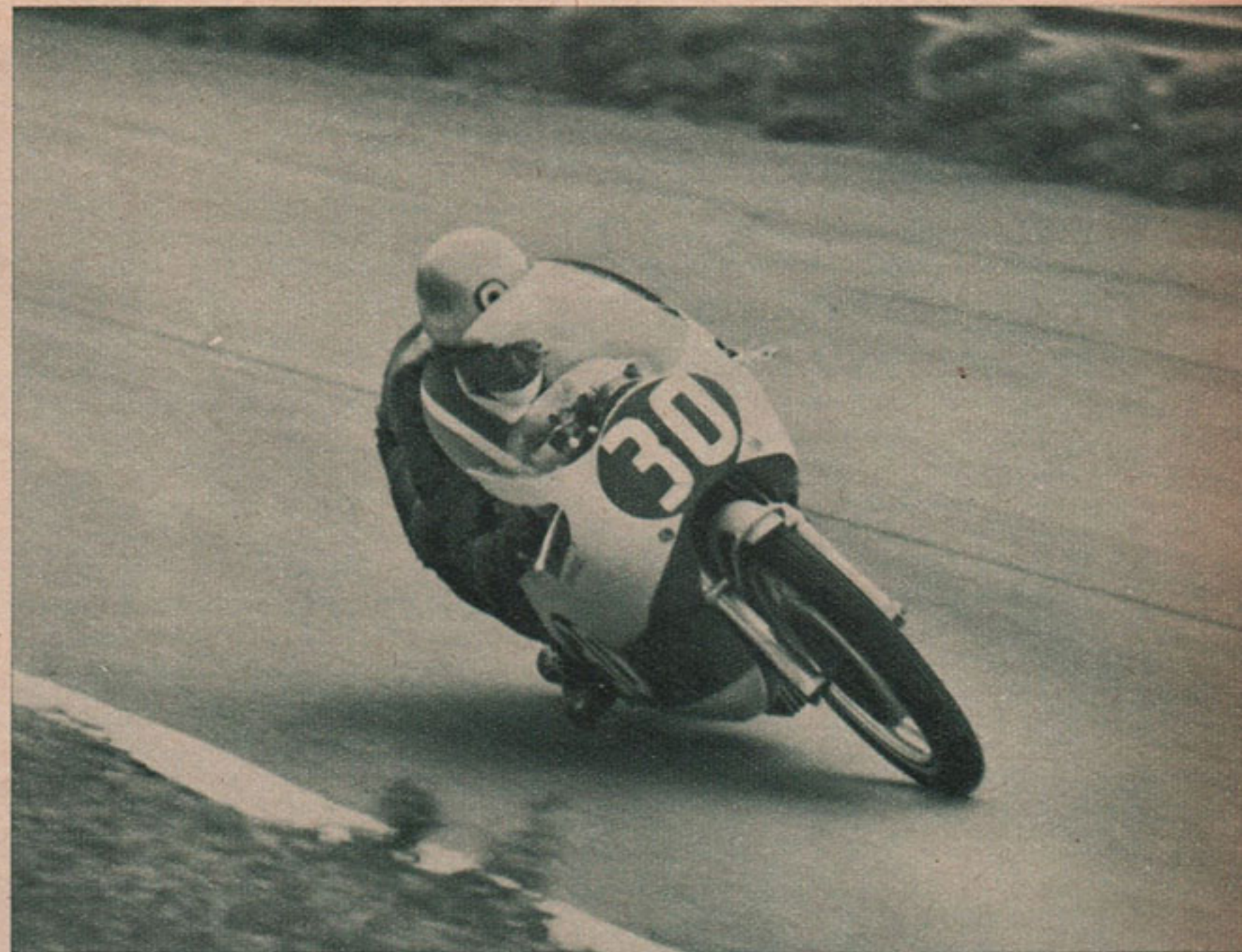


Nicolay Sevastianow (Vostok) vor Frantisek Stastny (Jawa 350).





Giacomo Agostini (MV Agusta 350 ccm).



Silvio Grassetti (Bianchi 350 ccm).

Provini auf einer neuen 348 (!) ccm Vierzylinder-Benelli geht an die Boxen, nimmt aber nach einem Kerzenwechsel das Rennen wieder auf.

Agostini, dicht gefolgt von Hailwood, beginnt 12 Sekunden vor Derek Woodman die vierte Runde. Tarquinio Provini geht abermals an die Boxen, um nach wiederholtem Kerzenwechsel erneut zu starten. Bruce Beale hat sich auf seiner Zweizylinder-Honda hinter Grassetti auf den fünften Platz vorgeschoben. Kurzzeitig übernimmt Mike Hailwood die Führung vor Agostini, während Stastny nun den an sechster Stelle liegenden Sevastianow angreift. Woodman auf der 251 ccm MZ ist zurückgefallen und liegt über 30 Sekunden hinter den beiden Spitzenreitern. In der 11. Runde ist Hailwood etwa 10 Meter hinter Agostini, aber Grassetti auf seiner Bianchi hat an Boden gewonnen und liegt nur noch etwa drei Sekunden hinter Woodman auf Platz vier! Doch auch Provini, der unter den Anfeuerungsrufen seiner Fans im berühmten „Provini-Stil“ wieder einmal „ums Leben“ fährt, rückt von Runde zu Runde weiter nach vorn. In der 17. Runde liegt Hailwood wieder vor Agostini. Und Provini hat sich vor Grassetti (der an Woodman vorbeigezogen ist) geschoben, ist aber eine Runde zurück.

Eine Runde später liegt Agostini vor Hailwood wieder in Führung, Grassetti vor Bruce Beale an dritter Position. Woodman ist auf Platz fünf zurückgefallen. Sevastianow und Stastny folgen an sechster bzw. siebter Stelle. Woodman geht kurzzeitig an die Boxen. Stastny gelingt es, sich in der 21. Runde vor Sevastianow zu setzen.

Als die beiden führenden MV-Fahrer in die 23. Runde gehen, liegen nur noch der Dritte und Vierte in diesem Rennen, Grassetti und Beale, mit ihnen in der gleichen Runde. Frantisek Stastny, der auf der Jawa Position fünf hält, ist bereits überrundet — und Sevastianow fehlt. Dafür folgt Provini jetzt auf dem sechsten Platz. Und dann, als Agostini die 25. Runde be-

ginnt, fehlt Mike Hailwood. Wie wir später hören, war er als Erster in die Parabolica-Kurve gegangen, als es zu regnen begann. Er mußte zu Boden und aufgeben — sonst blieb sein Sturz glücklicherweise ohne Folgen. Weniger glücklich stürzt etwas später Bruce Beale an der gleichen Stelle und trägt Schulter- und Gesichtsverletzungen davon.

Somit liegt Grassetti auf der Zweizylinder-Bianchi nun an zweiter Position. Provini aber gelingt es, sich noch vor Stastny zu schieben und den dritten Platz zu übernehmen. Und mit Giacomo Agostini als Sieger gehen die ersten vier in dieser Reihenfolge nach 27 Runden dann auch durchs Ziel.

Ergebnis:

Klasse bis 350 ccm (27 Runden = 155,250 km): 1. G. Agostini (MV Agusta) 51:12,5 = 181,903; 2. S. Grassetti (Bianchi) 53:01,1; 3. T. Provini (Benelli) 51:47,3 (1 Runde zurück); 4. F. Stastny (Jawa) eine Runde zurück; 5. D. Woodman (MZ) eine Runde zurück; 6. Pasolini (Aermacchi) eine Runde zurück. — Schnellste Runde: M. Hailwood (MV Agusta) 1:49,3/10 = 189,387 km/h.

125 ccm

Anschließend an die Mittagspause wird das Rennen der Klasse bis 125 ccm, über 18 Runden führend, gestartet. Heinz Rosner (MZ), Ernst Degner (Suzuki) und Dieter Krumpholz (MZ) haben den besten Start. Aber auch Hans-Georg Anscheidt (auf seiner „Kreidler-MZ“) schießt aus der zweiten Reihe heraus sofort mit an die Spitze. Der Regen hat sich verstärkt, als Degner mit etwa 100 Meter Vorsprung vor Anderson auf der zweiten Suzuki in Führung liegend in die zweite Runde geht. Rosner, Woodman, Krumpholz (alle MZ) folgen vor Perris (Suzuki), Anscheidt (MZ), Enderlein (MZ), Ginger Molloy (Bultaco) und Rex Avery (EMC). Der Motor von Frank Perris geht, wie wir später erfahren, in dieser ersten Runde teilweise nur auf einem Zylinder.

Hans-Georg Anscheidt (Kreidler-MZ 125 ccm).



Hugh Anderson (Suzuki 125 ccm).



Und hier kommt die bedauerliche Meldung vom Streckenfunk: Ernst Degner bei der Lesmo-Kurve gestürzt! Da ist auch schon wieder Anderson — nun allein in Führung liegend.

51 Sekunden vor dem Zweiten Perris geht Anderson in die vierte Runde. Anscheidt liegt auf einem beachtlichen dritten Platz, noch vor den Werks-MZ! Klaus Enderlein folgte vor Molloy, Avery und Woodman als Viertes. Doch dann wird Anscheidt von Enderlein hart bedrängt, und bis zur siebten Runde gelingt es dem MZ-Werksfahrer, Anscheidt auf den vierten Platz zu verweisen. Anderson vergrößert von Runde zu Runde seinen Vorsprung zu seinem Teamgefährten Frank Perris, und als er in die 10. Runde geht, hat er bis auf Perris alle Fahrer bereits einmal überrundet. Woodman ist es gelungen, sich vom fünften Platz vorbei an Anscheidt und Enderlein auf Platz drei zu setzen. Und dann, als Anderson die 14. Runde beginnt, überrundet er auch noch seinen Teamkameraden Perris.

Enderlein kann sich noch einmal vor Woodman setzen, doch eine Runde später liegt er wieder an vierter Stelle. Hugh Anderson aber gewinnt mit über einer Runde Vorsprung diesen Lauf und wird erneut Weltmeister der Klasse bis 125 ccm. Frank Perris auf der zweiten Suzuki wird Zweiter vor Derek Woodman und Klaus Enderlein. Hans-Georg Anscheidt aber konnte sich einen fünften Platz erkämpfen.



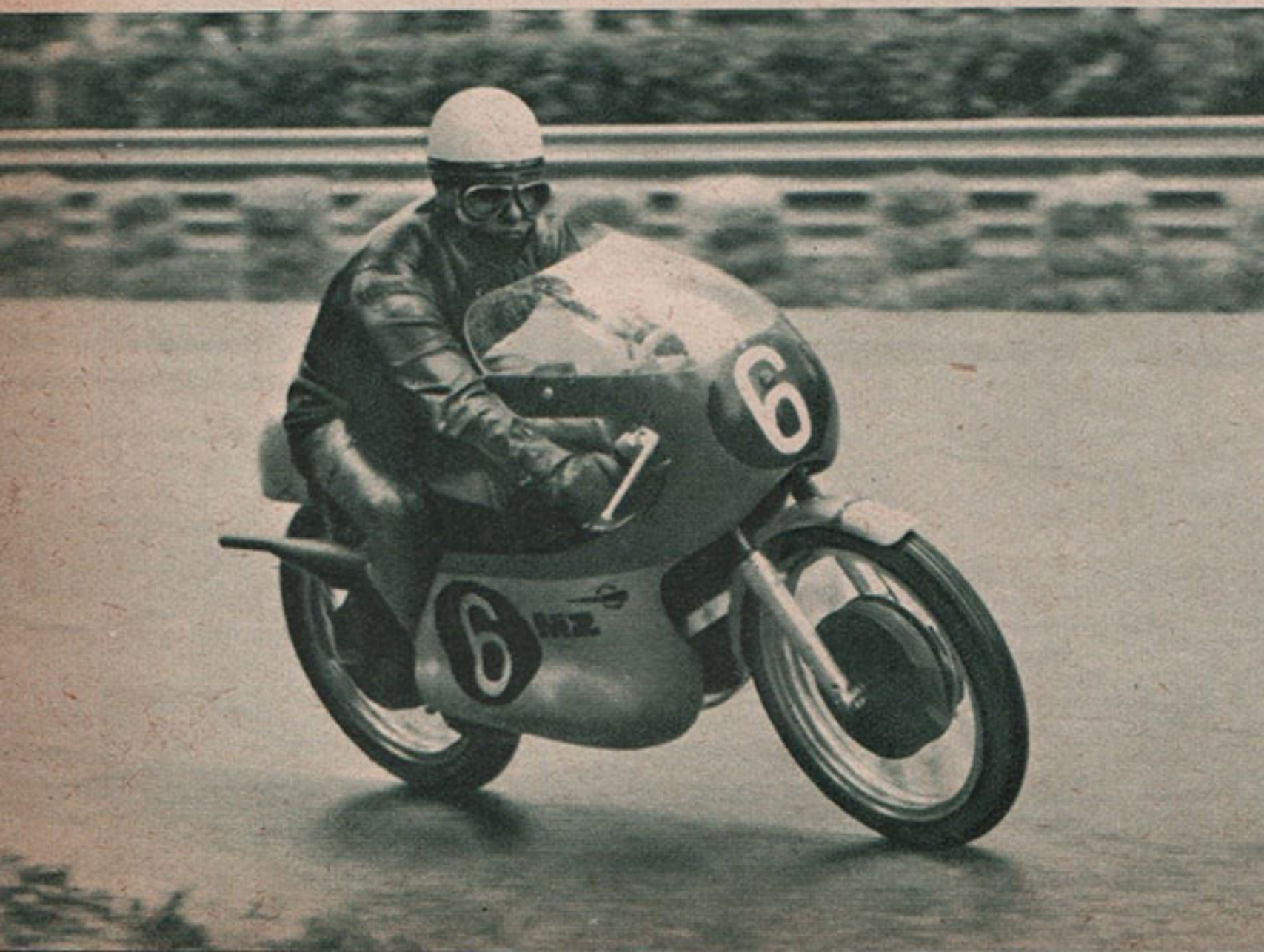
Weltmeister Fritz Scheidegger mit Beifahrer Robinson.

Ergebnis:

Klasse bis 125 ccm (18 Runden = 103,500 km): 1. H. Anderson (Suzuki) 40:54,9 = 151,778 km/h; 2. F. Perris (Suzuki) eine Runde zurück; 3. D. Woodman (MZ) eine Runde zurück; 4. K. Enderlein (MZ) eine Runde zurück; 5. H.-G. Anscheidt (MZ) eine Runde zurück; 6. G. Molloy (Bultaco) zwei Runden zurück. — Schnellste Runde: H. Anderson (Suzuki) mit 158,135 km/h.

Seitenwagen

Daran anschließend folgt der Seitenwagen-Lauf. Ohne Deubel/Hörner, die nicht nach Monza gekommen sind. Den besten Start hat Fritz Scheidegger auf der BMW. Und so lautet der Durchgang in der zweiten Runde: Scheidegger, Camathias, Auerbacher, Luthringhauser, Kölle, Thompson und Butscher, alle auf BMW. Nachdem ursprünglich eine Mondial und eine Gilera



Heinz Rosner (MZ 250 ccm).



Ernst Degner (Suzuki 125) in der Startrunde in Führung vor Anderson (Suzuki) in der Curva Parabolica.

am Start sein sollten, sind nun durch deren Fernbleiben die BMW doch wieder unter sich.

Bis zur 4. Runde ändert sich an der Reihenfolge der ersten Sechs nichts. Aber Butscher verliert seinen siebten Platz an Dal Toe', er liegt damit an achter Stelle vor dem Schweizer Tschan, Wolf liegt an zehnter Position.

An dieser Reihenfolge ändert sich bis zur achten Runde nichts. Doch dann geht Camathias an die Boxen und scheidet aus. Damit lautet die Reihenfolge in der 10. Runde: Scheidegger, Auerbacher, Luthringhauser, Kölle, Dal Toe', Thompson, Butscher. Weltmeister Scheidegger aber vergrößert seinen Vorsprung von Runde zu Runde, und bis zur 12. Runde ist es ihm gelungen, bis auf fünf Fahrer das gesamte Feld zu überrunden. In der 16. Runde zieht er trotz des starken Regens auch an dem auf dem vierten Platz liegenden Kölle vorbei. Eine Runde später überrundet er auch noch Luthringhauser, der kurz darauf seinen vierten Platz an Kölle verliert. Fritz Scheidegger aber geht mit über einer Minute nach 20 Runden als Sieger durchs Ziel und stellt damit erneut unter Beweis, daß er den Weltmeistertitel in diesem Jahr zu Recht erhielt. Georg Auerbacher wird vor Otto Kölle Zweiter.

Ergebnis:

Seitenwagen (20 Runden = 115 km): 1. Scheidegger (BMW) 46:24,9 = 148,658 km/h; 2. G. Auerbacher (BMW) 47:34,8; 3. O. Kölle (BMW) eine Runde zurück; 4. Dal Toe' (BMW) eine Runde zurück; 5. Thompson (BMW) eine Runde zurück; 6. Butscher (BMW) eine Runde zurück. — Schnellste Runde: F. Scheidegger (BMW) mit 151,648 km/h.

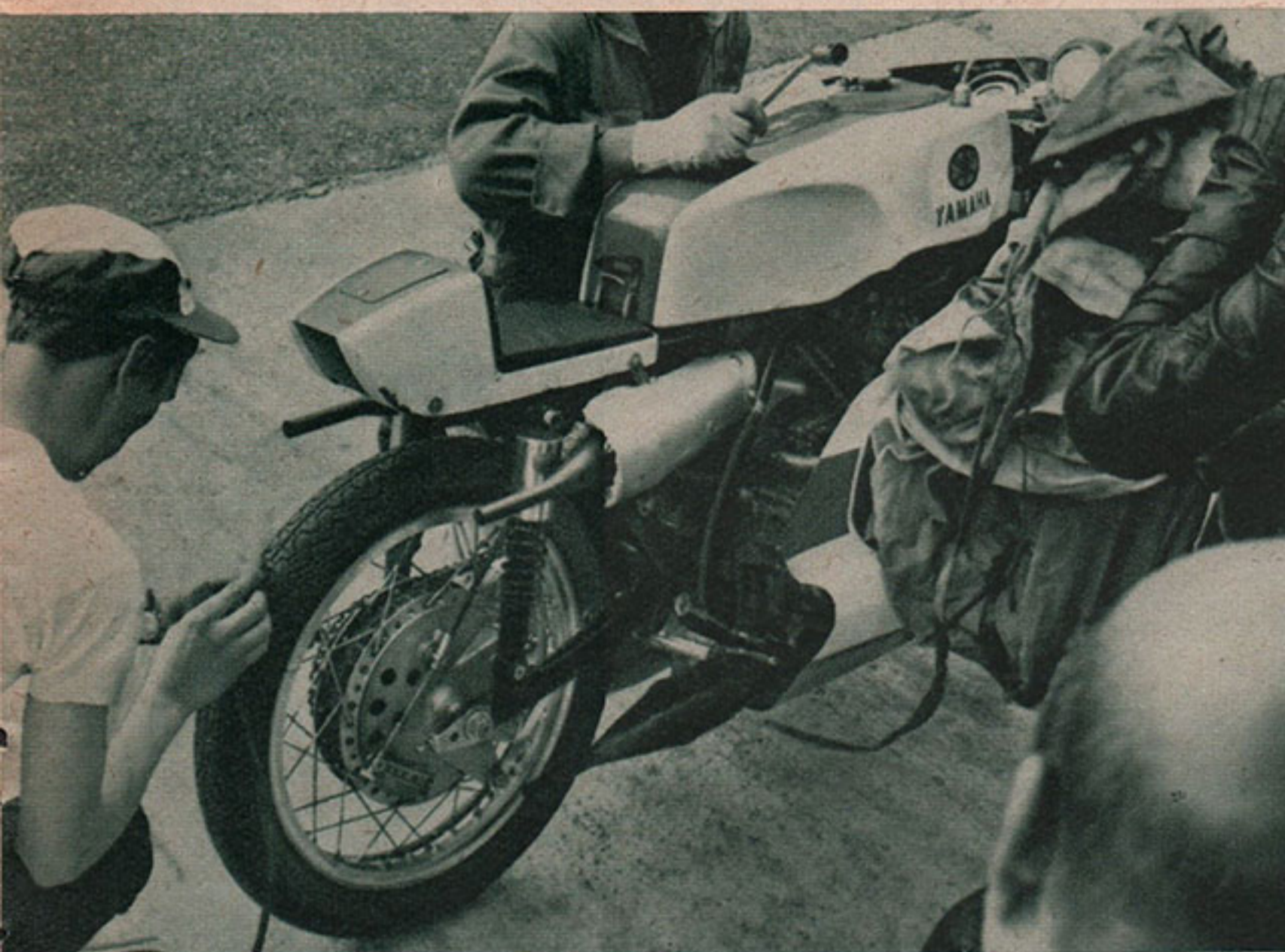
250 ccm

Bei sehr starkem Regen erfolgt der Start der Klasse bis 250 ccm. Woodman (MZ) hat den besten Start. Phil Read dagegen auf der neuen Vierzylinder-Yamaha stoppt noch einmal, nachdem er schon aufgesessen — und der Motor schon gelaufen war, um die Maschine erneut durch Anschieben in Gang zu bringen. Und das gelingt ihm erst, als das Feld bereits längst den Blicken entschwunden ist.

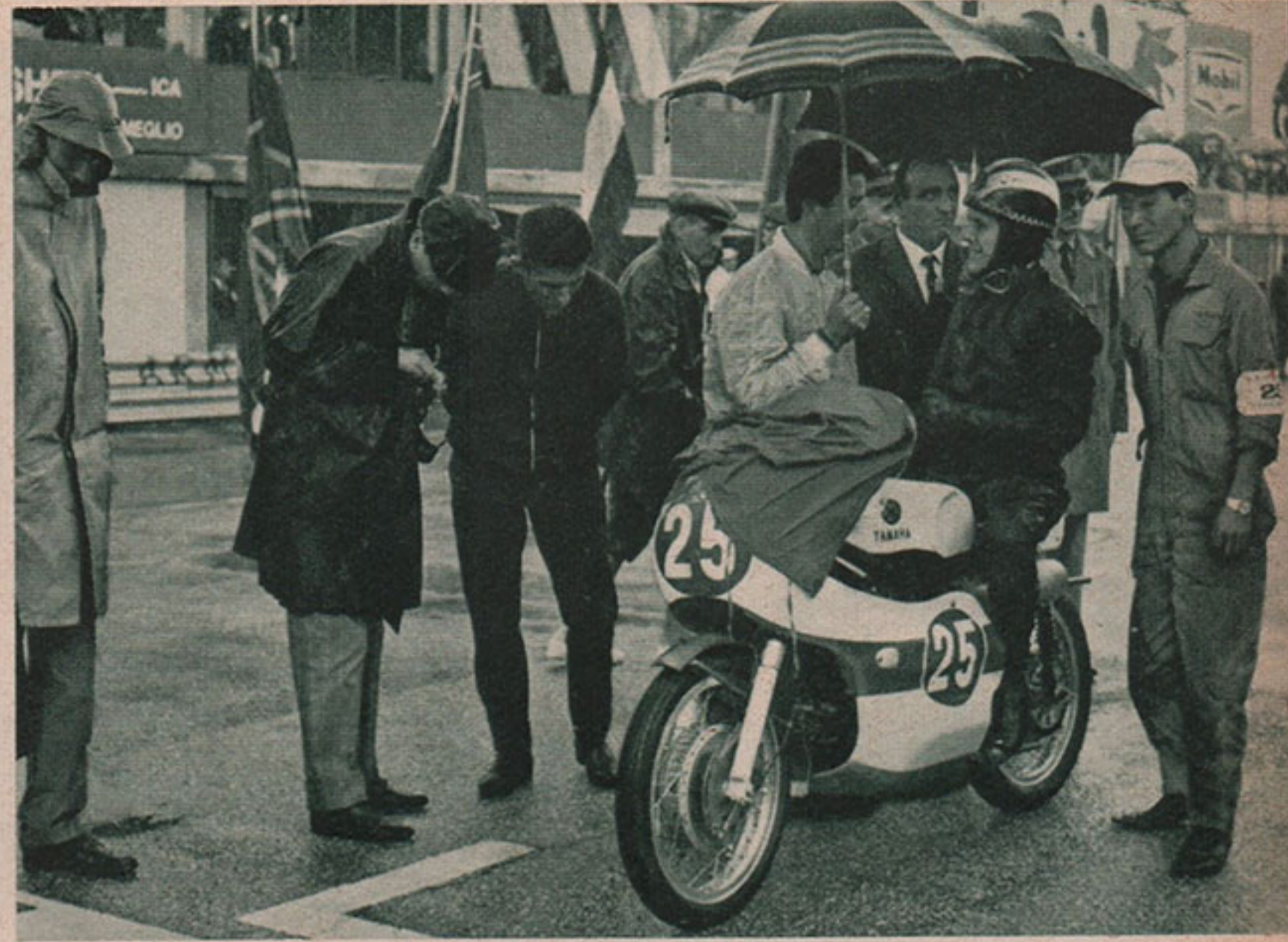
Provini aber zieht auf der Vierzylinder-Benelli (jetzt, wie schon berichtet, mit dem neuen Achtgang-Getriebe) vor Derek Woodman (MZ), Mike Duff (Yamaha) und Günther Beer (Honda)!, Pasolini (Aermacchi) und Stastny

Provini geht als Sieger des Rennens der Viertelliterklasse durchs Ziel.





Die neue Vierzylinder-Yamaha während des Trainings.



Read auf der Vierzylinder-Yamaha am Start (im Gespräch mit Grassetti).

(Jawa) in Führung liegend in die zweite Runde. Phil Read folgt als Letzter des Feldes. Dritte Runde: Provini, Duff, Beer (!). Woodman, der an die Boxen gegangen war, startet wieder. Phil Read liegt bereits an neunter Position. Eine Runde später geht Woodman erneut an die Boxen.

Provini liegt mit 26 Sekunden vor Mike Duff, dessen Yamaha Zündaussetzer hat, weiterhin an führender Position. Rosner (MZ) hat sich auf den dritten Platz geschoben. Ginger Molloy folgt auf seiner Bultaco an vierter Stelle vor Günther Beer, der auf den fünften Platz zurückgefallen ist.

Als Provini in die sechste Runde gegangen ist, folgt Phil Read jetzt schon, nach 33 Sekunden, an sechster Position! Und am Ende der siebten Runde liegt er bereits an dritter Stelle! Rosner, Molloy, Pasolini, Stastny folgen.

Der Regen hat jetzt etwas nachgelassen, und während Provini seine 10. Runde begonnen hat, folgt ihm an zweiter Stelle nicht mehr Mike Duff, der auf den dritten Platz verdrängt wurde, sondern Phil Read auf der neuen Vierzylinder-Yamaha! Rosner, Molloy, Pasolini, Stastny, Venturi (auf einer zweiten Vierzylinder-Benelli), Marsowszky und Beer folgen auf den Plätzen.

In der 12. Runde, Provini und Read sind längst durch, fehlt Mike Duff. Er kommt verspätet und geht an die Boxen, um nach wenigen Minuten wieder zu starten. Heinz Rosner liegt nun an dritter Position, vor Marsowszky auf Bultaco und Pasolini (Aermacchi). Remo Venturi folgt an sechster Stelle vor Stastny (Jawa) und Beer (Honda). Am Ende dieser Runde geht Mike Duff erneut an die Boxen und scheidet aus.

Nur fünf Fahrer befinden sich noch mit Provini in der gleichen Runde, als erneut wolkenbruchartiger Regen einsetzt. Phil Read geht, noch immer hinter Provini an zweiter Stelle liegend, an die Boxen. Nun liegt Heinz Rosner an zweiter Position! Ginger Molloy ist Dritter und Venturi Vierter! Phil Read startet wieder.

Als Provini in die 18. Runde geht, ist sein Vorsprung derart angewachsen, daß ihm in dem über 22 Runden führenden Rennen nun keiner mehr gefährlich werden kann. Nur Heinz Rosner befindet sich mit ihm noch in der gleichen Runde, alle übrigen Fahrer sind bereits ein- oder mehrmal überrundet.

Venturi mit der zweiten Benelli liegt jetzt vor Molloy auf dem dritten Platz. Beer folgt als Fünfter vor Stastny. Phil Read ist durch seinen Boxenaufenthalt auf den siebten Platz zurückgefallen. Und in der vorletzten Runde lautet die Reihenfolge: Provini, Rosner, Venturi, Molloy, Stastny, Beer, Read (Stastny ist es also noch gelungen, an Beer vorbeizugehen). Und das bleibt auch die Reihenfolge der ersten Sieben im Ziel. Tarquinio Provini, der ein verwegenes Rennen fuhr, gewann es unter dem Jubel seiner vielen italienischen Anhänger verdient.

Ergebnis:
Klasse bis 250 ccm (22 Runden = 126,500 km): 1. T. Provini (Benelli) 49:53,6 = 152,124 km/h; 2. H. Rosner (MZ) eine Runde zurück; 3. R. Venturi (Benelli) eine Runde zurück; 4. G. Molloy (Bultaco) eine Runde zurück; 5. F. Stastny (Jawa) eine Runde zurück; 6. G. Beer (Honda) eine Runde zurück. — Schnellste Runde: T. Provini (Benelli) mit 160,340 km/h.

500 ccm

Und dann folgt das letzte Rennen des Tages: der Lauf der Klasse bis 500 ccm. Mike Hailwood auf der Vierzylinder MV-Agusta hat den besten Start. Hailwood (MV), Agostini (MV), Stevens (Matchless), Lenz (Norton), Thalhammer (Norton) — so kommen sie aus der ersten Runde. In der zweiten Runde übernimmt Agostini die Führung vor Hailwood. Doch bereits in der 5. Runde liegt Hailwood wieder in Front. Stevens liegt noch immer an dritter Position, aber auf Platz vier hat sich Stastny auf seiner 352er Jawa vor Lenz geschoben. An sechster Stelle dann Mandolini (Moto Guzzi) vor Marsowszky (Matchless), Findlay (Matchless) und Thalhammer (Norton).

Diese Vier wechseln ständig ihre Positionen. An 10. Stelle liegt Jenkins auf einer Norton vor Jan Burne, ebenfalls auf Norton. Paddy Driver konnte leider nicht starten, da er beim letzten Rennen in England seine Maschine zerlegt hatte und sie so schnell nicht wieder fit bekam.

Hailwood und Agostini haben, weit in Führung liegend, bereits mehrere Fahrer überrundet. Lenz ist vom fünften auf den achten Platz zurückgefallen. In der 21. Runde liegt noch einmal Agostini vor Hailwood in Führung. Stevens ist immer noch an dritter Position vor Stastny, und dann folgen in unveränderter Reihenfolge, aber schon überrundet: Mandolini, Marsowszky, Lenz, Findlay und Thalhammer.

Doch dann übernimmt wieder Mike Hailwood die Spitzenposition und nun zeigt er (nachdem das Rennen wegen des schlechten Wetters von 35 auf 25 Runden verkürzt worden ist) noch einmal, wer verdientermaßen der Weltmeister dieser Klasse ist. Und obwohl er seinen Motor schon vor dem Ziel abstellt und als Sieger langsam ins Ziel rollt, ist es ihm gelungen, seinem Teamgefährten Agostini auf den letzten beiden Runden über 11 Sekunden (!) abzunehmen! Und das bei glitschnasser Bahn! Frantisek Stastny aber gelingt es noch, sich vor Fred Stevens zu setzen und hinter den beiden MV Agustas als Dritter das Rennen zu beenden.

Ergebnis:
Klasse bis 500 ccm (25 Runden = 142,912 km): 1. M. Hailwood (MV) 54:58,3 = 155,984 km/h; 2. G. Agostini (MV) 55:9,7; 3. F. Stastny (Jawa) 55:51,7; 4. F. Stevens (Matchless) 57:01,2; 5. G. Mandolini (Moto Guzzi) eine Runde zurück; 6. G. Marsowszky (Matchless) eine Runde zurück. — Schnellste Runde: M. Hailwood (MV Agusta) mit 165,824 km/h.

V. Rauch

Agostini (MV Agusta) vor Hailwood (MV Agusta) im Rennen der 500er.





ERST MAL FAHREN LERNEN!

Solche Bilder pflegen ansonsten nur Sensations- oder Groschenblätter zu drucken, diesmal drucken wir es im MOTORRAD. Und wir finden, daß es sogar angebracht ist, dieses Foto zu zeigen. So sieht es nämlich aus, wenn man auf die Nase fliegt — und das sollten sich doch einige unserer jungen Stürmer einmal betrachten, wenn sie der Meinung sind, daß sie als Inhaber von Fahrerausweisen der OMK auf Straßenrennen schon fahren können und niemals fliegen werden.

Das Foto bedeutet nicht, daß die hier Beteiligten unverantwortlich gefahren seien (Nr. 23 fliegt in der Avus-Nordkurve über die am Boden liegende Maschine, um die er nicht mehr ausweichen konnte), aber ein Sturz leichtsinniger oder besonderer „Fahrkünstler“ sieht nicht anders aus! Wir haben immer wieder in den letzten Monaten kritisiert, daß man bei Ausweissfahrer-Straßenrennen immer öfter Leute sieht, die ihre Maschine nicht beherrschen und meist nicht einmal die Grundregeln vernünftigen Fahrens kennen! Ein besonders tragischer und darum so trauriger Fall ist erst kürzlich passiert, als ein junger Fahrer tödlich verunglückte, der erst 14 Tage vor dem Rennen den Führerschein der Klasse 1 erhalten hatte. Die Fotos aus zwei Trainingsrunden, in denen er vor einer scharfen Kurve jedesmal an derselben Stelle auf die gleiche Art von der Bahn abkam, zeigen deutlich, daß er vom Gebrauch der Vorderbremse nichts zu wissen schien. In derselben Kurve verunglückte er dann genauso während des Rennens und verstarb im Krankenhaus. Wahrscheinlich fuhr die Maschine mit ihm und nicht er mit der Maschine. Vom Avusrennen in Berlin existiert ein Film aus der Südkurve, auf dem jeder sehen kann, wie wenige unserer zukünftigen großen Fahrer jetzt noch als Ausweissmänner ihre Motorräder gut fahren. Beim Rosenstein-Bergrennen machte ich die gleiche Beobachtung, und auf dem Nürburgring beim Eifelpokalrennen kann man ähnliche Dinge in jeder Menge und Art sehen, obwohl der Veranstalter am Nürburgring, der ADAC-Gau Nordrhein, so vernünftig ist, nur Fahrer zuzulassen, die eine bestimmte Punktzahl in der Wertung um den Juniorenpokal der OMK schon erreicht haben und damit dokumentieren, daß sie nicht erst seit vier Wochen Motorrad fahren.

Wenn man sieht, wie da oft die jungen Kerle um die Ecken kommen, dann können einem die Haare zu Berge steigen! Das ist auch nur möglich, weil die Jungen überhaupt keine Vorstellung von einem richtigen Fahrstil (außer aus Rennbildern) und von den Dingen haben, die passieren können, wenn man nicht richtig fährt. Außerdem glauben die meisten, daß das, was ein Weltmeister tut, auch für sie richtig ist und ahnen herausgehaltene Beine, Überlegen nach innen u. a. spektakuläre Dinge einfach nach, ohne zu wissen, ob das für sie und ihre Maschine, für die jeweilige Kurve und das Tempo richtig ist oder nicht. Hinzu kommt, daß sehr viele glauben, mit dem Erhalt des Fahrerausweises nun ein Zeugnis zu haben, das sie über alle anderen weit hinaushebt. Nun sind sie „Rennfahrer“ — na, und wer Rennen fährt, dem wird man doch wohl nicht nachsagen, daß er nicht fahren kann! Wenn ich es gewagt habe, einmal jemanden zu kritisieren, sind mir gerade aus dem Kreise dieser jungen Fanatiker die bösesten Entgegnungen gemacht worden. Und das ist typisch! („Der sollte mal selber fahren“, ist das wenigste.)

Wie kommt das? — Weil man — auch als Veranstalter — zunächst keine Möglichkeit hat, die Angaben, die jemand auf dem Formular zum Erhalt des Fahrerausweises der OMK bei seinem Club oder Verbands-Gau macht, nachzuprüfen. Es wird nur verlangt, daß jemand den Führerschein 1 besitzt. Ob er die Fahrpraxis und Erfahrung hat, Straßenrennen fahren zu können, kann niemand feststellen. Das sieht man erst, wenn's kracht. Außerdem haben die meisten der Rennsportbegeisterten neben ihrer Rennmaschine kein Motorrad, mit dem sie auf der Straße fahren können (dafür haben viele viel eher einen Transportwagen mit Anhänger und Schrift drauf „Auch Rennfahrer Büberle fährt Bosch-Kerzen“). Es fehlt

ihnen tatsächlich an Fahrpraxis. Von den wenigen Trainingsmöglichkeiten, die sie mit ihrer Rennmaschine haben, können sie das Fahren nicht lernen. Vor allem nicht so viel, daß sie in einem Wettbewerb starten können. Hinzu kommt, daß sie sich — aus fehlender Anleitung und Praxis heraus — Dinge angewöhnen, die sie auf Rennbildern sehen, die für sie aber überhaupt nicht in Frage kommen. Zum Beispiel ist die Regel, daß man die Knie unbedingt am Tank läßt, komme was wolle, unbedingt in Vergessenheit geraten. Dafür wird auf dem Schlitten herumgeturnt und Schau gefahren.

Natürlich kostet eine Rennmaschine und dazu ein Alltagsmotorrad Geld, aber erfordert es nicht die Sicherheit der Sportkameraden (wenn man schon nicht an die eigene Sicherheit denken will!), daß man seine Maschine beherrscht in einem Rennen? Kann einem die Sicherheit der Kameraden so wenig wert sein, daß man auf Möglichkeiten, den Fahrstil zu verbessern und das sichere Fahren zu lernen, glatt verzichtet? — Rudi Wolfmüller, Sportkommissar in Norddeutschland, hat einmal vor vielen Jahren gesagt, daß Motorsport viel Geld kostet und daß derjenige, der dies Geld nicht hat und trotzdem mit gefährlichem Behelf diesen Sport ausübt, sich selbst, seinen Angehörigen und seinen Kameraden gegenüber unverantwortlich handelt. Man kann im Leben nicht alles haben. Natürlich stieß er mit dieser Äußerung in ein Wespennest, aber hat der Mann unrecht?

Um das Fahren zu lernen, braucht man kein Geld mehr als sonst. Siehe Toni Gruber, Weiler im Allgäu, u. a. Wir sind heute endlich so weit, daß sich auch die Clubs und Veranstalter Gedanken machen, wie man hier Abhilfe schafft. Es dürfte auch an der Zeit sein, daß man sich bei der OMK darum kümmert. Sogar aus den Kreisen der Fahrer selbst steigt die Forderung auf, diese Dinge schnellstens und gründlich zu ändern, damit nicht jeder, der eben erst mit dem Führerschein 1 bedacht wurde, in die Lage kommt, als Anfänger ausgerechnet bei einem schnellen Straßenrennen sich und seine Kameraden zu gefährden. So schreibt zum Beispiel Ralf Schick aus Berlin unter anderem: „... Abhilfe wäre nach meiner Meinung möglich durch eine Änderung der Motorsport-Gesetze, Kapitel VI, Artikel 100. Dieser Artikel müßte folgenden Zusatz erhalten: „Jede Person, die an Straßenrennen für Inhaber von OMK-Fahrerausweisen teilnehmen möchte, muß zuvor durch Erfolge im Zuverlässigkeitssport und Leistungssport die Lizenz der OMK für Zuverlässigkeitssport erworben haben.“ Ich halte es für unverantwortlich, daß Personen ohne jede Erfahrung Rennmaschinen besteigen und als Gefährdung anderer die Rennstrecken unsicher machen... usw.“

Ob man nun die „Gelände“-Lizenz oder einen anderen Nachweis erbringt, der zuverlässig anzeigt, ob einer sich auf einem Motorrad bewegen kann oder nicht, soll dahingestellt sein. Aber der Nachwuchs für den Straßenrennsport muß gezwungen werden, mehr Fahrpraxis zu bekommen. Auf welche Art muß diskutiert werden. Und zwar sofort.

Natürlich soll niemand gezwungen werden, Geländesport zu betreiben, wenn er das nicht mag. Aber er muß zu mehr Motorradfahren gezwungen werden. Es gibt ja immerhin auch noch Straßensport-Leistungsprüfungen. Auch muß eingebaut werden, daß Ausweissfahrer, die schon mehrere Jahre fahren und noch nicht in einen Unfall verwickelt waren, nicht ungerecht behandelt werden, so daß sie mit dem Sport aufhören müssen, wenn sie nicht Gelände fahren wollen. Hier liegt ein Vorschlag vor, Stürze zu registrieren und im Ausweis einzutragen. Ist einer dreimal zu Boden gegangen, so daß er das Rennen aufgeben mußte, so sollte ihm der Ausweis entzogen werden. Wie aber, wenn das einen trifft, der wegen anderer unverschuldet Bodenberührung hatte und ausfiel? — So geht es auch nicht ganz.

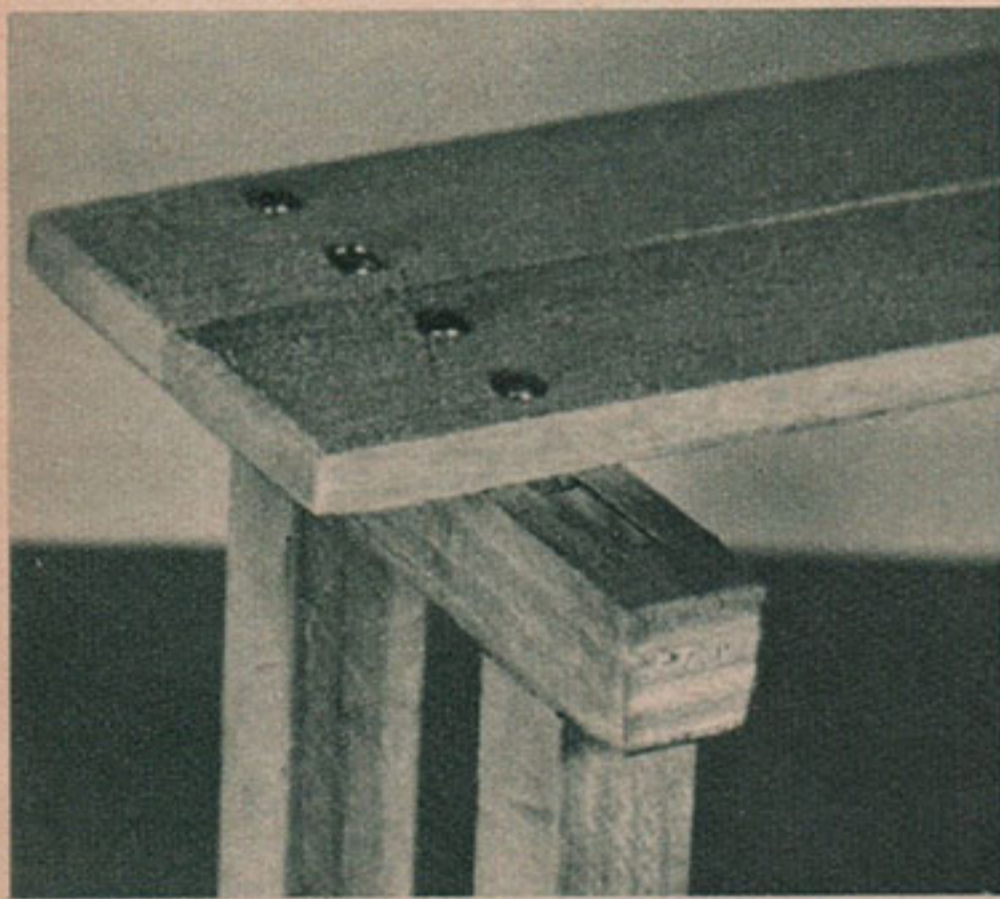
Eines steht aber fest — hier helfen nur ganz radikale und rigorose Maßnahmen, denn Vernunft nehmen gerade die Brüder nicht an, die wegen

DIE PRIVATFABRIK ⁵

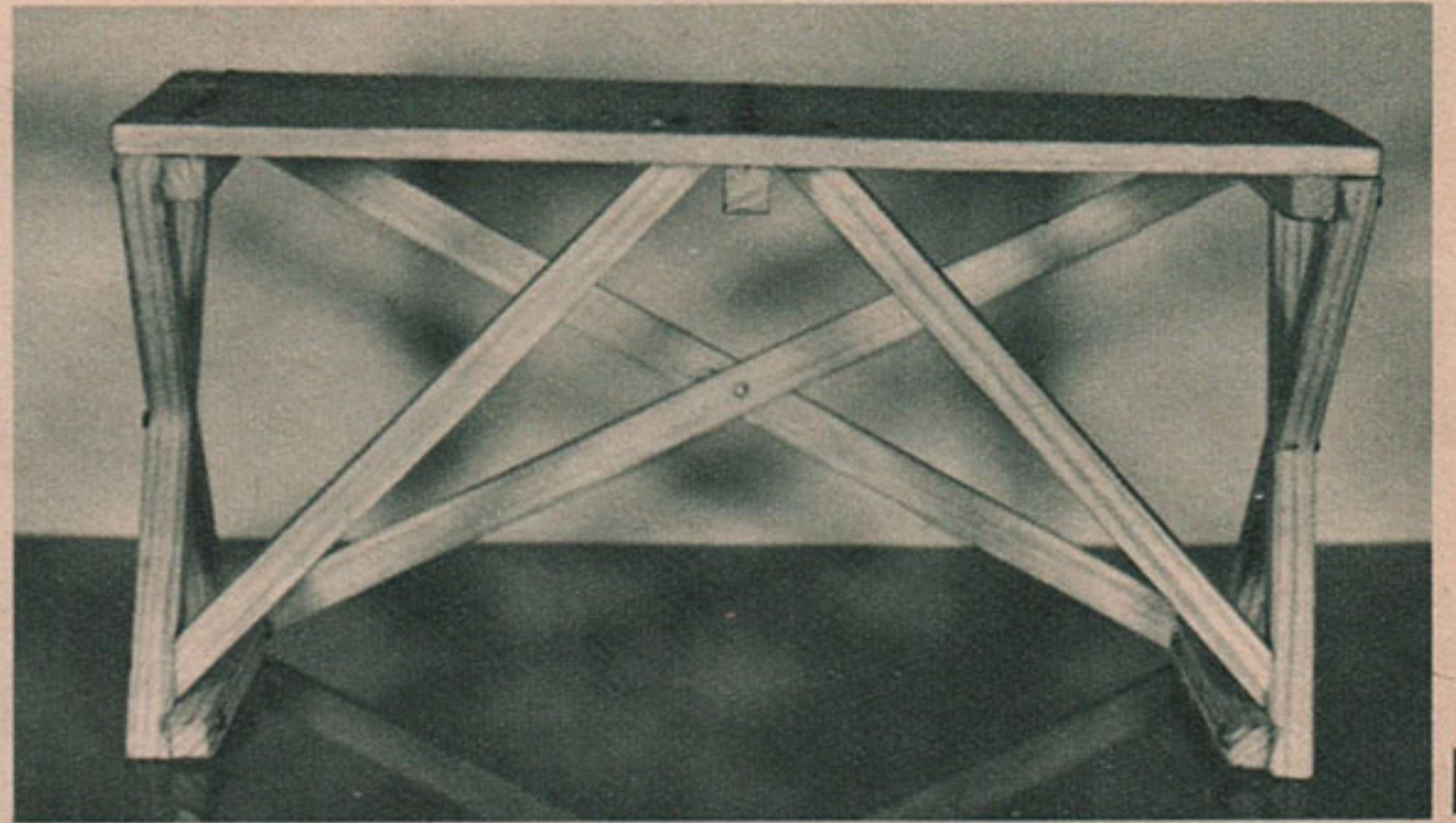
Außer der Werkbankkonstruktion, die im letzten Heft beschrieben wurde, gibt es natürlich noch viele andere Möglichkeiten. Davon sollen heute einige gezeigt werden, allerdings nicht in Originalgröße, sondern aus Zeitersparnis (und auch wegen der Kosten) im Maßstab 1:10 gebaut. Die beiden Fotos rechts zeigen eine unübliche Art von Werkbank, die sehr stabil ist, sich selbst im Modell, welches man ja zu Vergleichen mit anderen Bauarten heranziehen kann, fast überhaupt nicht verdrehen und verwinden läßt. Trotzdem ist diese Bauart nicht glücklich. Ihre Fehler liegen nicht so sehr in mangelhafter Funktion begründet, auch handwerklich erfordert sie keine großen Fähigkeiten, aber sie ist nicht ausbaufähig. Man kann kaum Schubladen unterbringen, ganz zu schwei-

gen von einem zusätzlichen Ablagebord unter der Arbeitsfläche. Trotzdem können wir aber aus diesem Modell schon wieder lernen: Die Steifheit der Konstruktion beruht nicht nur auf den sich kreuzenden Streben an der Rückwand und den kreuzweise geführten Füßen, auch die Vorderseite benötigt die Versteifungsbalken (sie müssen sich ja nicht unbedingt kreuzen).

Die nächste Bauart, wohl die von professionellen Schreibern bevorzugte, beruht darauf, daß man die Füße und Verstreben nicht einfach stumpf aufeinanderschraubt, sondern durch Ausstemmen von Vierkantlöchern und Einsetzen der entsprechenden Gegenstücke (meist wird das auch noch miteinander verleimt) noch intensiver miteinander verbindet. So etwas kann man aber schon



Diese Bilder zeigen zwei Bauarten, die aus verschiedenen Gründen nicht in Frage kommen. Die Werkbank rechts ist zwar sehr steif, läßt sich kaum verwinden, hat aber den Nachteil, daß man hier nirgends eine Ablagefläche unter der Tischplatte, oder gar Schubladen unterbringen kann. Der Holzverbrauch ist auch nicht umwerfend geringer gegenüber der im letzten Heft beschriebenen Ausführung. Das Bild links zeigt einen Ausschnitt aus einer Werkbankkonstruktion, die ich nur dem versierten Holzbastler empfehlen kann, sie erfordert Hartholz, etwa 10 x 10 cm dick, Leim und viel Gefühl für Holzarbeiten.



ihrer „Fahrpraxis“ Urheber dieser Diskussionen sind. Spinner und blutige Laien muß man unbedingt vom Straßenrennsport fernhalten. Was die OMK bei der Erteilung der Internationalen Lizenz verlangt, „geistige und sittliche Reife“, das gehört heute auch ein klein wenig zur Auswahl der Ausweis-Straßenrennfahrer! Keine Angst — die Starterfelder sterben damit nicht aus! — Aber sie werden besser und sicherer.

Noch einen Punkt sollten wir besprechen: Wer läßt eigentlich so junge Führerschein-Inhaber auf die Rennstrecke? Irgend jemand muß doch da sein, der weiß, daß sein Schützling noch nicht viel Motorrad gefahren ist? Mein Sohn kriegte ernstliche Schwierigkeiten mit seinem alten Herrn, käme er mir mit Straßenrenn-Absichten, ohne vorher die Geländelizenz zu haben! Dabei fährt der Bengel jetzt schon mit allen Maschinen herum, die er erwischen kann. Deswegen kann er aber noch nicht! Und Straßenrennen schon gar nicht, selbst wenn er jeden Tag um die Appelbäume kurvt und das große Gespann bewegt wie sein Alter. Zum Straßenrennen gehört verflucht mehr als das! Laßt die augenblicklichen Weltmeister ihren Sport angefangen haben, wie sie wollen. Bei uns sollten die Stufen dort beginnen, wo man das Fahren wirklich lernt.

Wer aus Liebe zum Motorrad Wettbewerbe und Rennen mitfahren will (und nicht aus Angeber-, Schau- oder nackten Ehrgeizgründen), der kann die Liebe zum Motorrad ja dadurch beweisen, daß er vor Einsteigen in den Straßenrennsport erst einmal die Lehre des Geländes mitmacht. Das dürfte gerade einem begeisterten Motorradfreund nichts ausmachen. Mit fünf Goldmedaillen kann er die Gelände-Lizenz herausfahren. Und eine Zweitmaschine für die Straße neben der Rennmaschine, dazu in jeder nur möglichen freien Stunde draußen mit dem Motorrad fahren — ist das wirklich zu viel verlangt? Ich kenne eine ganze Menge junger Motorradfahrer, die gern an Straßenrennen teilnehmen möchten, die das aber nicht tun, weil sie es sich nicht leisten können. Denn sie möchten eine normale Maschine zum Fahren auf der Straße behalten. Immer noch gilt das Wort: Was du tun willst, tue ganz — oder laß es sein, Halbheiten sind Krankheiten.

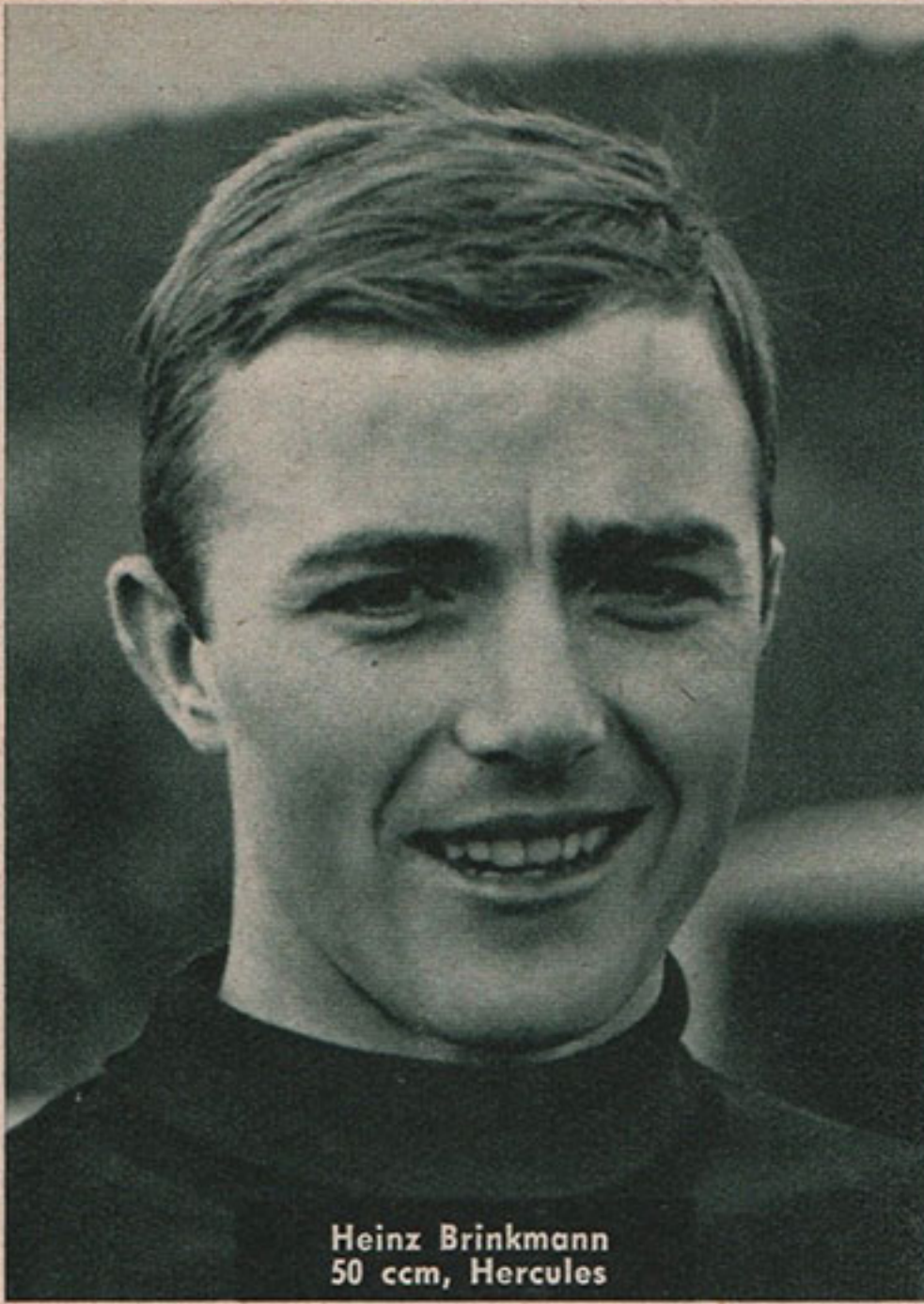
Unseren Veranstaltern aber gelten die letzten Sätze. Man sollte daran denken, daß nur der Fahrer auch sicher fahren kann, der ausreichend Zeit für ein ungestörtes Training auf der Strecke hat. Die 20-Minuten-Übungen sind nicht ausreichend und reichen nicht einmal aus, um die Maschine richtig einzustellen. Jede Klasse sollte am Tage vor dem Rennen mindestens eine Stunde lang fahren können. Und wenn der Zeitplan dadurch zu umfangreich wird — ja, ist es denn wirklich unbedingt nötig, Motorrad- mit Wagenrennen zu koppeln? Ist es notwendig, so schrecklich viele Fahrzeugtypen und Klassen fahren zu lassen? Es ist einfach nicht wahr, daß Motorradrennen kein Publikum an die Strecken ziehen.

Im Gegenteil. Natürlich, wenn man Motorradrennen sonnabends starten läßt, an welchem Tage die große Masse der Zuschauer erst noch für den Sonntag im Anmarsch ist, dann mag das so aussehen, als würden Motorräder nicht mehr „ziehen“. Das ist Unsinn! Nein, die Misch-Masch-Rennen sind auch aus Sicherheitsgründen und wegen Zeitmangels nicht das Wahre! Wenn man noch weiter denkt und überlegt, dann kommt man letztlich wieder im Kreis zu dem alten Punkt zurück: das alles liegt am immer mehr fehlenden Kontakt, an immer mehr fehlendem Interesse zum Motorrad-Alltag. Seitens der Fahrer, seitens der Veranstalter. Es ist — in diesem Sinne gesehen — nicht gut, daß das Motorrad „nur“ noch ein Sonntags-Spaß ist und immer weiter zum Show-Objekt abzusinken droht, wenn wir diese Entwicklung nicht rechtzeitig erkennen. Ein Sportsmann, der sonntags mit einem Motorrad auf Bahnen, im Gelände und auf Straßenstrecken Sport treibt, der gehört auch im Alltag auf eine Maschine. Denn ob Sonntags-Sporthobby oder nicht, zum sicheren Fahren gehört das Können — und das, wie gesagt, das lernt man nicht im Transportwagen und auf höchstens 500 km, die man in einer Saison auf Rennstrecken fahren kann. (Fortsetzung im Eifelpokal-Bericht!) Klacks

Wieviele Bilder von Ausweis-Fahrkünstlern wollen Sie sehen? Wie z. B. dieses von einem der letzten Eifelpokal-Rennen am Nürburgring. Da haben zwei noch nie etwas gehört, wie man sich eine richtige Linie in den Kurven sucht. (Dies ist der Kurvenausgang!) Beinchen raus — und dann noch weit außen überholen — bumms, ist der äußere im Zaun! Würden sie mehr Motorrad fahren, dann könnten sie die Maschinen mehr herunterwinkeln, würden kein Beinchen-biege-dich-Spiel anfangen und wüßten, wie man eine solche Kurve fährt. So wie der, der hinter ihnen kommt. (Fotos: Klacks 1, Kotauschek 1)



DIE DEUTSCHEN GELÄNDE- MEISTER 1965



Heinz Brinkmann
50 ccm, Hercules



Lorenz Specht
175 ccm, Zündapp



Klaus Kämper
75 ccm, Zündapp

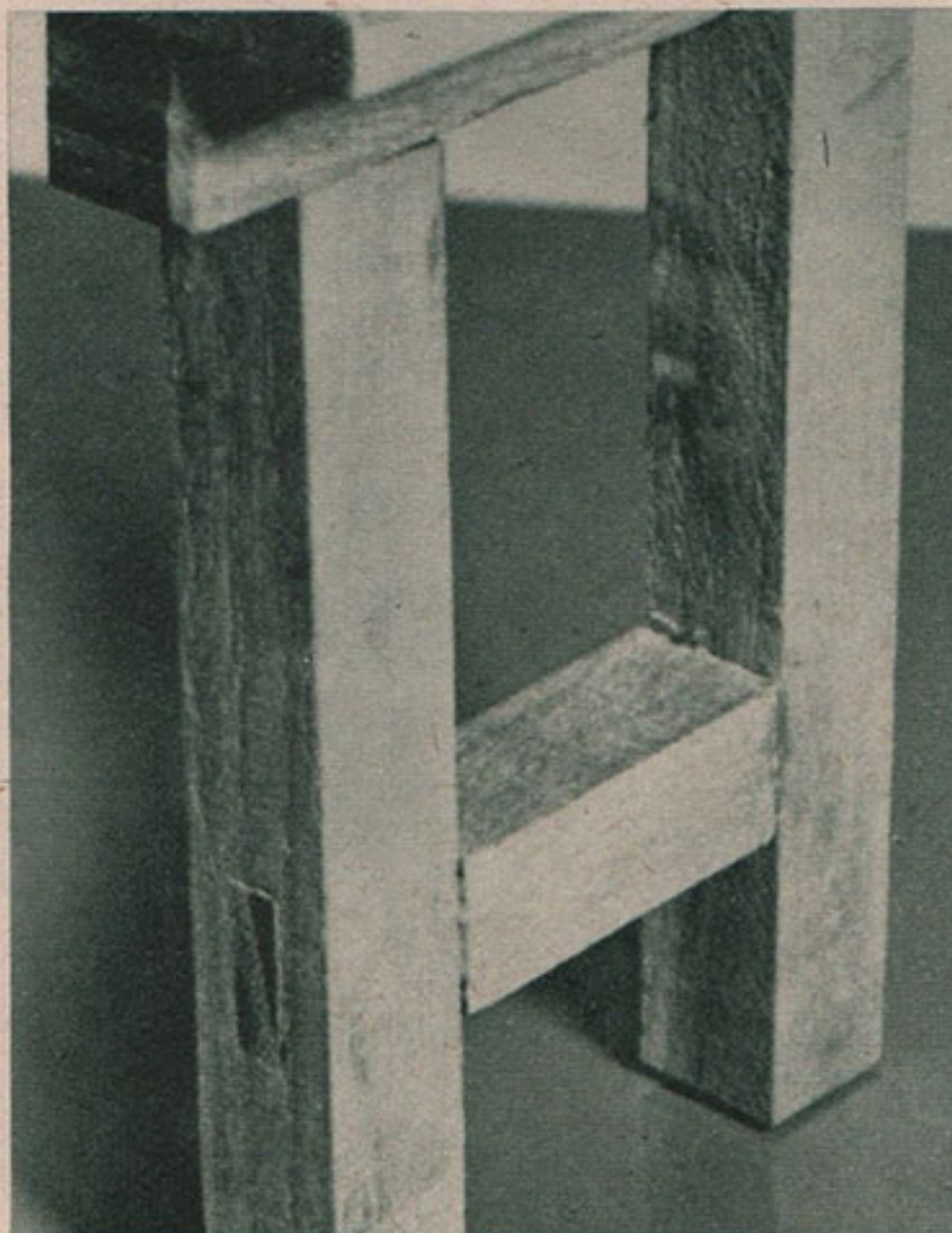


Siegfried Gienger
100 ccm, Zündapp



Richard Hessler
125 ccm, Zündapp

nicht mehr mit billigen Hölzern machen, dazu gehört Esche oder ein ähnliches Hartholz, als normale Bastler kommen wir damit schon zu weit in Gebiete der reinen Holzbearbeitung und der Holz-Materialkunde. Nur der Vollständigkeit halber seien also diese beiden Bilder hier gezeigt. Am besten bleibt der normale Bastler also doch beim ersten Modell, wobei vielleicht einige kleine Änderungen noch vorzuschlagen wären, die handwerklich keine weiteren Schwierigkeiten, aber doch erheblichen Nutzen mit sich bringen. Die Rückseite der Werkbank kann bleiben, ebenso die beiden Seitenteile lassen kaum noch Verbesserungen sinnvoll erscheinen. Aber vorn, da muß etwas geschehen. Nicht wegen der Festigkeit (das wurde ja schon gesagt), sondern wegen der Ablagefläche. Wir schrauben also die beiden vorderen Schrägstreben zwischen den Füßen und der Tischplatte ab. Ein Balken (bei mir in den Maßen 6×6 cm und in der Länge der Werkbank) wird etwa in 30 cm Höhe über dem Boden zwischen die beiden vorderen Füße geschraubt. Dazu genügt eine mittige Schraube, gegen Verdrehen wird der Balken durch die zwei Schrägstreben (die jetzt andersherum stehen als vorher!) gehalten. Damit ist auch die Vorderseite wieder verdrehsteif, außerdem kann nun der Raum unter der



Tischplatte genutzt werden. Etwa für die Ablage, die einfach auf den Längsbalken aufgenagelt wird (hier reicht übrigens in den meisten Fällen schon eine Hartfaserplatte von etwa 5 mm Dicke, sofern man eben keine allzuschweren Teile auf diese Ablage stapelt). Im Modell wurde diese Ablagefläche nicht ganz bis hinten durchgezogen, sie steht auch frei in der Luft (angeklebt), das ist aber nicht so gemeint, selbstverständlich müssen diese Bretter an der Rückwand nochmal ge-





Herbert Schek
250 ccm, Maico



Fritz Nödinger
500 ccm, Maico



Josef Kelle
SW bis 350 ccm, NSU



Erwin Schmider
350 ccm, NSU



Sebastian Nachtmann
über 500 ccm, BMW



Günter Steenbock
SW über 350 ccm, BMW

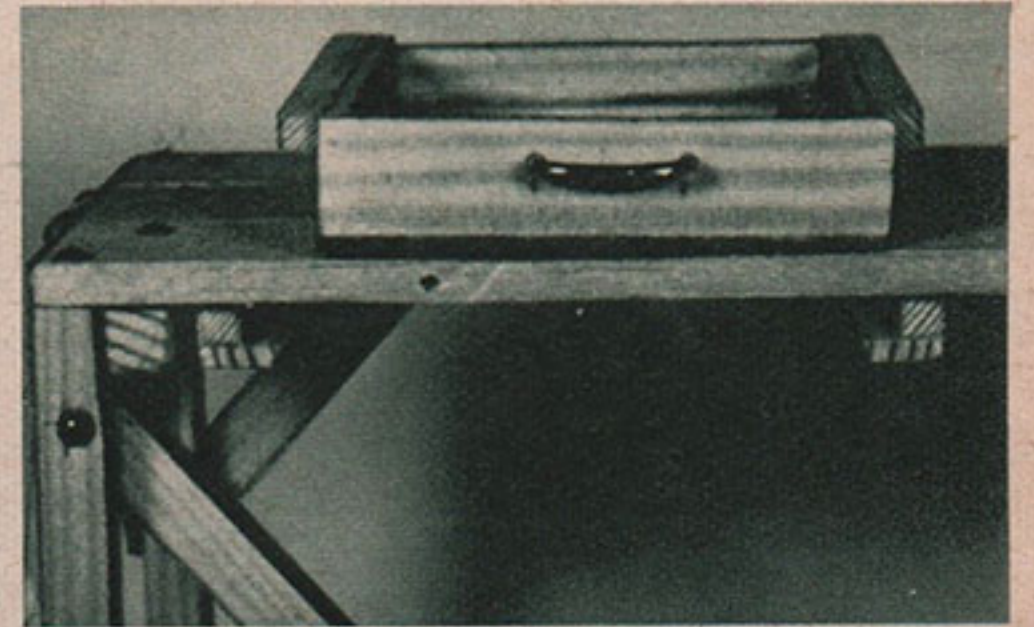
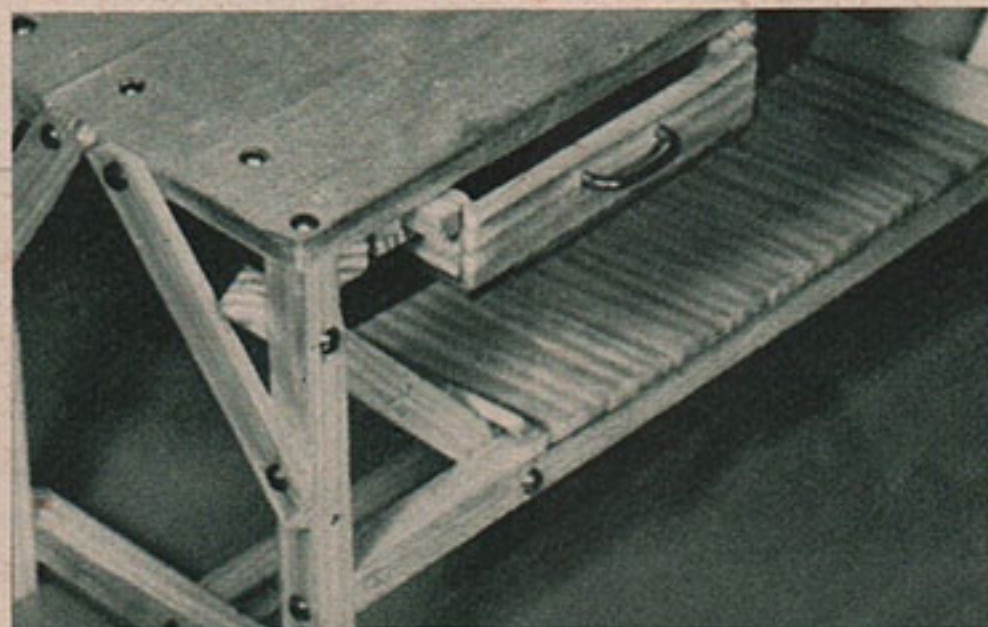
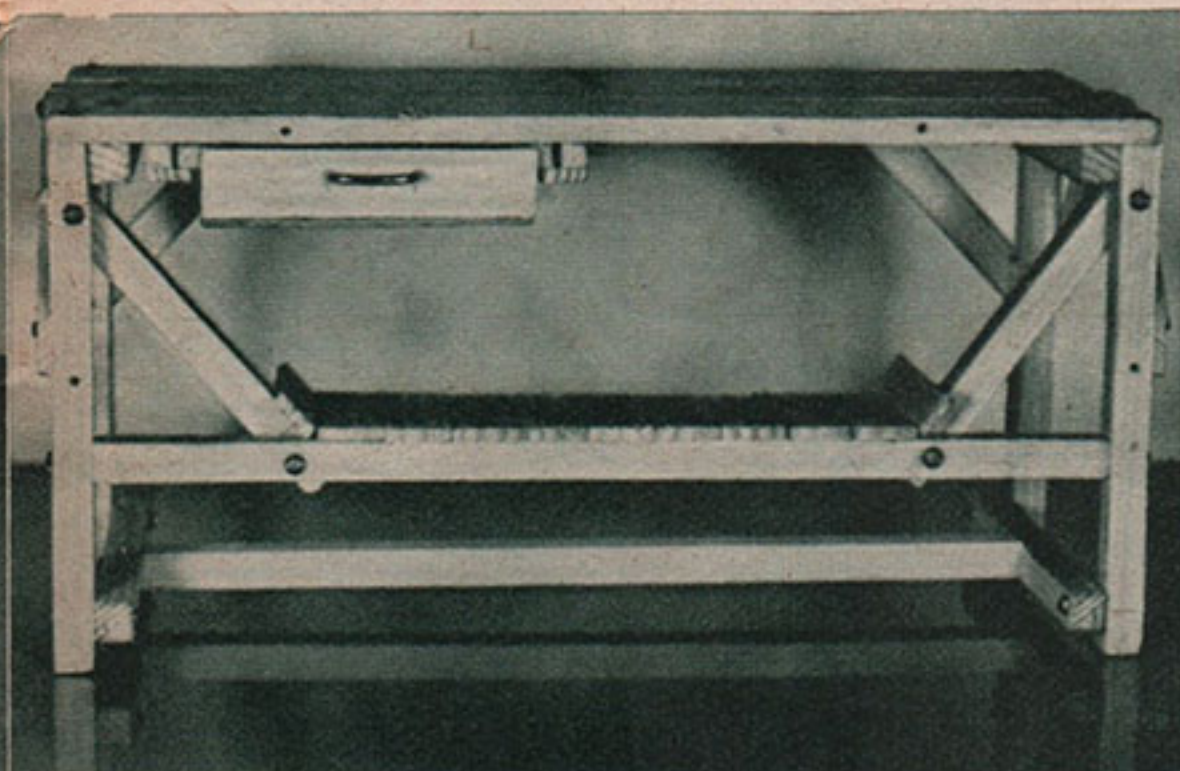
halten werden (dazu reicht eine hochkant stehende Latte von etwa 2 cm Dicke und 6 cm Breite, die einfach an die beiden hinteren Füße in der richtigen Höhe angeschraubt wird). Unter der Tischplatte ist jetzt aber auch noch Platz für Schubladen. Breiter als etwa 50 cm sollten sie nicht sein, sonst werden sie (mit Inhalt) zu schwer. Als Material kommt wieder, je nach bastlerischer Fähigkeit, entweder billiges Holz oder Esche usw. in Frage. Kiefer würde einfach

verleimt und an den Ecken mit einem 4×4 cm-Verstärkungsstück zusammengenagelt, der Boden angeschraubt (auch hier reicht meist Hartfaserplatte vollkommen aus!). Esche könnte man kunstvoll mit Zinken und Nuten versehen, das bringt aber nicht jeder hin, ist auch für die Werkbank nicht nötig. Die Aufhängung der Schublade sollte man sich auch nicht zu schwer machen. Ein Vierkantholz 4×4 cm wird von unten an die Tischplatte geschraubt (gegen Na-

geln habe ich was), darauf kommt eine Latte 2×6 cm, einseitig überstehend, das ganze zweimal und schon ist die Schubladenführung fertig. Nur die Lade selbst muß noch die dazu passenden seitlich überstehenden Ränder bekommen, alles in den Abmessungen aufeinander abgestimmt werden und dann klappt's. Zur Vorsicht kann man alle Brettchen zusätzlich zum Schrauben auch noch verleimen, als nötig hat sich das aber bei mir nicht erwiesen. *(Wird fortgesetzt)*

Das Bild ganz links bringt noch einen Ausschnitt aus der „Präzisions“-Werkbank, die Füße werden mit Querstreben ganz massiv verbunden. Zuviel Arbeit. Lieber

baue man die im letzten Heft gezeigte Bank so um, daß man auch hier Schublade usw. unterbringen kann, das geht alles nur mit Sägen und Zusammenschrauben.



KUNSTSTOFFTEILE FÜR DAS MOTORRAD

Haben Sie beim letzten Male das Kästchen gut aus der Form gebracht? Wenn nicht, dann nur jetzt keine Hemmungen haben, klappt es nicht einigermaßen freiwillig (drunterschieben eines alten dünnen Messers ohne Spitze hilft oft weiter), so sollte man die Form ruhig zerstören und die gewonnene Erkenntnis (sicher findet man ja seine eigenen Fehler bei der Zerstörung: entweder war zu wenig Trennmittel drauf oder die Oberfläche war noch nicht glatt genug oder man hatte nicht auf Hinterschneidungen geachtet) beim nächsten Werkstück, bei der nächsten Form auswerten. Sofern man übrigens die Gipsform mit einem Messer auseinanderbröckelt, sollte man aufpassen, daß man nicht bei einem heftigen Ruck durch die Kunstharzschicht hindurch in seine eigene Hand fährt. Und noch etwas ist zu beachten. Ich hatte für meine eigenen Vorarbeiten ein Harz gekauft, ohne zu wissen, um welche Type es sich handelt, einfach um mal mit dem Probieren anfangen zu können. Dieses Material erwies sich als recht gut geeignet für steife Formteile, die keinen besonderen Anspruch auf Elastizität erhoben, also gerade auch für dieses Reglerkästchen. Aber es war recht spröde, wenn man es mit Gewalt zerstören wollte, dann splitterte es weg wie Glas, auch bei eingelegetem Glasgewebe konnte man durch Biegen von Hand regelrechte Sprünge hervorrufen. Für einen Kunststoffkotflügel käme dieses Material also nicht in Frage, der würde innerhalb kurzer Zeit ausreißen und abfallen. Deshalb also nochmal eine Warnung, was hier bisher beschrieben wurde, soll nur den Umgang mit dem Material zur Gewohnheit machen, man sollte mit diesem Wissen noch nicht an wichtige Teile herangehen oder gar schon größere Mengen irgendeines beliebigen Harzes einkaufen, um damit dann Großteile zu basteln. Für die entsprechenden umfangreicheren Motorradteile geben wir später noch recht genaue Arbeitsanweisungen und Materialhinweise.

Doch nun mal zurück zu unserem Reglerkästchen. Was haben wir alles bei den bisherigen Arbeiten gemerkt? Zunächst wissen wir, wie schnell die Härtung erfolgt, weiter hat bestimmt der eine oder andere die einzelnen Komponenten zu wenig gemischt, so daß er in der Oberfläche seines



Zu den Fehlern, die ein Anfänger fast immer macht, gehört das schlechte Mischen der einzelnen Chemikalien. Was dabei herauskommt, sieht so aus (Bild links, Pfeil): In der sonst gleichmäßigen Kunstharzschicht ist eine offene Stelle, an der das Harz nicht aushärtet, also nicht nur etwas klebrig, sondern schmierig weich bleibt. Hinterher läßt sich das zwar ohne weiteres ausbügeln, erfordert aber zusätzliche Mühe. Besonders ärgerlich ist, wenn der Fehler bei der letzten Deckschicht (die eingefärbt ist) passiert. Das Bild unten zeigt den Reglerkasten vor dem Auftrag der Deckschichten, die Glasgewebe sind überlappt geklebt worden, daher die Unregelmäßigkeiten der Oberfläche. Ist kein Kunstfehler!

Teiles noch Schlieren ungehärteten klebrigen Materials findet. Apropos „klebrig“. Haben Sie auch gemerkt, daß die Oberfläche überall ein wenig klebt? Gerade soviel, daß Fingerabdrücke bleiben? Das ist eine ganz normale Erscheinung, weil sich der Luftsauerstoff beim Härtungsvorgang auf das Polyesterharz auswirkt und das völlige Austrocknen der obersten dünnen Schicht verhindert. Diese Klebrigkeit kann man auf viele verschiedene Arten wegbringen. Am besten wartet man einfach ein paar Tage, während das Werkstück möglichst warm gelagert wird (etwa in die Sonne stellen). Soll es mal schnell gehen, kann aufgeheizt werden (Backofen nimmt keine Gerüche an, über eine alte Heizplatte hängen geht auch, Heizsonne mit offenen Glühspiralen ist weniger zu empfehlen, hierbei besteht zu sehr Gefahr einer Entzündung) oder aber man reibt diese Klebschicht mit Azeton ab. Allerdings sind alle diese Kunstgriffe nicht nötig; wenn wir später etwas weiter mit der Materialkunde sind, dann werden wir auch ein Harz kennenlernen, welches von sich aus klebfrei aushärtet und als Oberflächenbelag benutzt wird. In diese Harze ist ein bestimmter Anteil an Paraffin eingemischt, welcher beim Aushärten eine hauchdünne Schicht auf der Oberfläche bildet und der Luft (dem Sauerstoff darin) den Zutritt verwehrt.

Wir haben aber sicher noch mehr gemerkt. Innen, wo das Werkstück an der Form angelegen hat, ist die Oberfläche nicht klebrig (klar, es kam ja auch kein Sauerstoff ran). Wenn wir also beim nächsten Male wieder ein einfaches Teil machen wollen, dann können wir ja die Oberfläche außen auch bedecken, etwa mit einer der im letzten Heft erwähnten Folien.

Außerdem bringt das den Vorteil mit sich, daß man sich auf diese Weise das nachträgliche Schleifen und Polieren der Oberfläche erspart, durch die Folie ist sie ja spiegelblank geworden.

Wie war das eigentlich noch beim Auftragen der ersten Harzschicht? Sie sollte nicht so dünn wie Lack werden und keine Schlieren und Tropfen bilden. Hat das alles geklappt? Ich glaube nicht, denn an senkrechten Flächen wird das Harz sicher schneller nach unten abgeflossen sein, während sich oben auf der Kopffläche des Kästchens eine recht dicke Schicht gehalten hat, die wesentlich glatter geworden ist als die Seitenflächen, an denen wohl auch Glasfaserteile hervorgetreten sind. Bei unserem kleinen Teilchen ist das belanglos; sobald man sich aber an mehr heranwagt, wird etwas dagegen unternommen werden müssen. Das Harz sollte thixotrop gemacht werden. Wieder ein neues Fremdwort, welches genauer erklärt werden muß, weil es eine ganz interessante Eigenschaft eines Stoffes bezeichnet.

Was ist das: „thixotrop“?

Wir alle kennen Knete, Knetgummi, Plastilin oder wie immer man diesen Stoff in den verschiedenen Mundarten bezeichnet. Als Kinder haben wir damit Figuren geformt. Das ist ein plastischer Stoff, er läßt sich durch Druck verformen und behält die neue Form auch bei, wenn der Druck nachläßt. Plastisch, das ist der eine Zustand bestimmter Materialien. Der andere Zustand wird wohl am besten am Beispiel einer Stahlfeder veranschaulicht. Man kann einen Druck auf sie ausüben, sie wird dadurch verformt, sobald der Druck aber nachläßt, geht sie wieder in ihre ursprüngliche Form zurück, sie federt elastisch zurück.

Ein thixotroper Körper macht beides. Kann man sich nicht vorstellen? Ich erinnere mich deutlich an unsere dummen Gesichter, als unser Physiklehrer eines Tages einen Klumpen in der Hand eine Weile knetete, zu einer Stange ausrollte, wieder zusammenballte und dann plötzlich auf die Erde warf. Wir alle erwarteten, daß dieser Ball nun plattgedrückt (wie Knete eben) auf der Erde liegenbliebe, tatsächlich sprang er aber hoch wie ein Gummiball. Wir waren so ungläubig, daß wir schon vermuteten, er habe zwei verschiedene Materialien, mit denen er uns eben geblufft hatte. Die Erklärung: thixotrope Körper reagieren auf langsam wirkende Verformungskräfte plastisch, sobald man aber dem Material eine zu schnelle Formänderung aufzwingen will, bleibt es elastisch und federt zurück. Man kann es auch noch anders sagen: die einzelnen Moleküle sind träge, bewegen sich nicht gern, so kommt derselbe Effekt zustande.

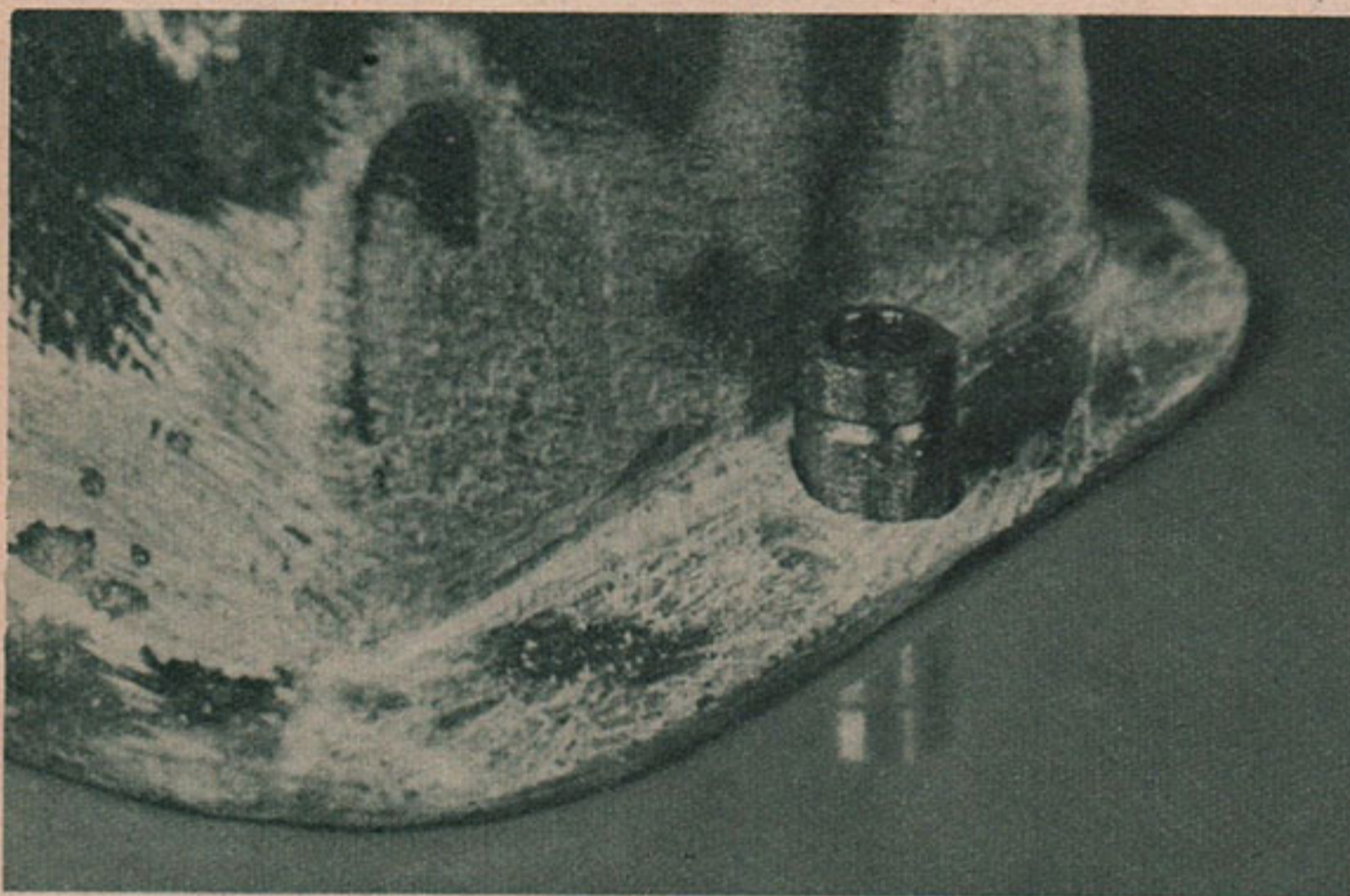
Was das alles mit dem Ablaufen an senkrechten Flächen zu tun haben soll? Genau wie die sogenannte tropffreie Farbe (als erste wurde da wohl „Glemadur“ bekannt) wird ein thixotropes Polyesterharz nicht von allein abtropfen, also auch nicht an senkrechten Flächen hinunterrinnen. Für den Bastler wäre das ein Vorteil, den er sich nicht entgehen lassen sollte. Man ist im übrigen nicht darauf angewiesen, nun deshalb ein bestimmtes Polyesterharz zu kaufen, welches diese Eigenschaft von Hause aus mitbringt, sondern man kann sich durch einen Zusatz jedes Harz thixotrop einstellen. Der Zusatz heißt Aerosil und ist ein weißes Pulver, sehr leicht (eine Tüte, in die fünf Pfund Mehl hineingehen, faßt nur 250 Gramm, also ein halbes Pfund Aerosil) und sieht aus wie feingemahlener weißer Kunststoffschaum. Es wird dem Polyesterharz vor dem Ansetzen beige mischt, wenn Härter und Beschleuniger noch nicht drin sind. Die Zugabe des Aerosil geschieht am besten in ganz kleinen Raten, da das leichte Pulver auf diese Weise besser unterzurühren ist. Man läßt dann das Gemisch eine Weile (etwa über Nacht) im geschlossenen Gefäß stehen, damit es sich gleichmäßig verteilen und etwas aufquellen kann. Das Mi-



schungsverhältnis Harz zu Aerosil beträgt etwa 100:3, auf 100 Gramm Harz also 3 Gramm Aerosil (das ist wegen des geringen Gewichtes eine ganze Menge Pulver). Preis für 250 Gramm Aerosil etwa 4.80 bis 5.— DM, und mit 250 Gramm kommt man schon ganz schön weit.

Den kleinen Reglerkasten überstreichen wir also noch mal mit einer Schicht thixotrop gemachtem Harz und erhalten so eine reine Harzoberfläche, aus der keine Glasseidennarben mehr hervorschauen.

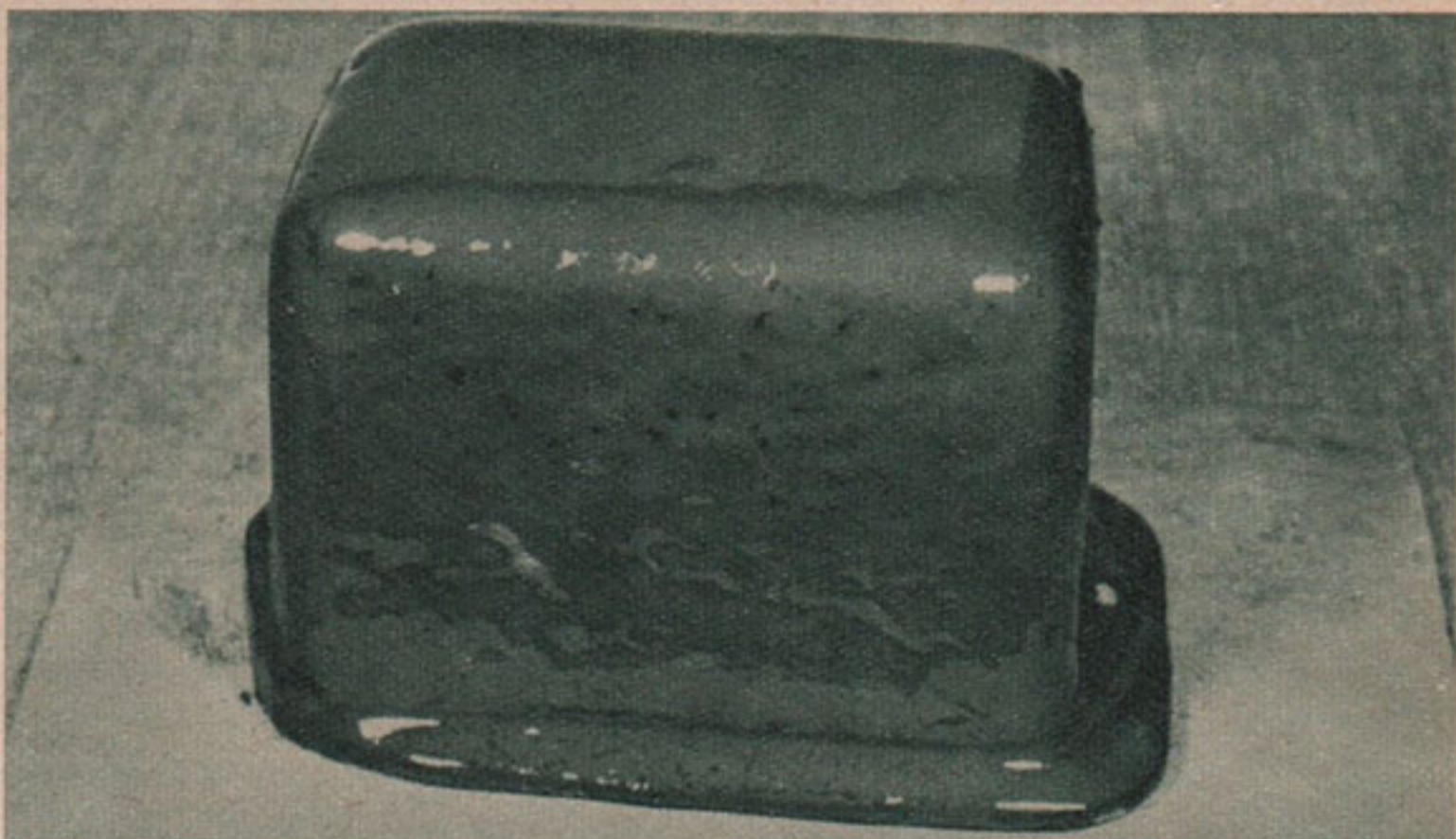
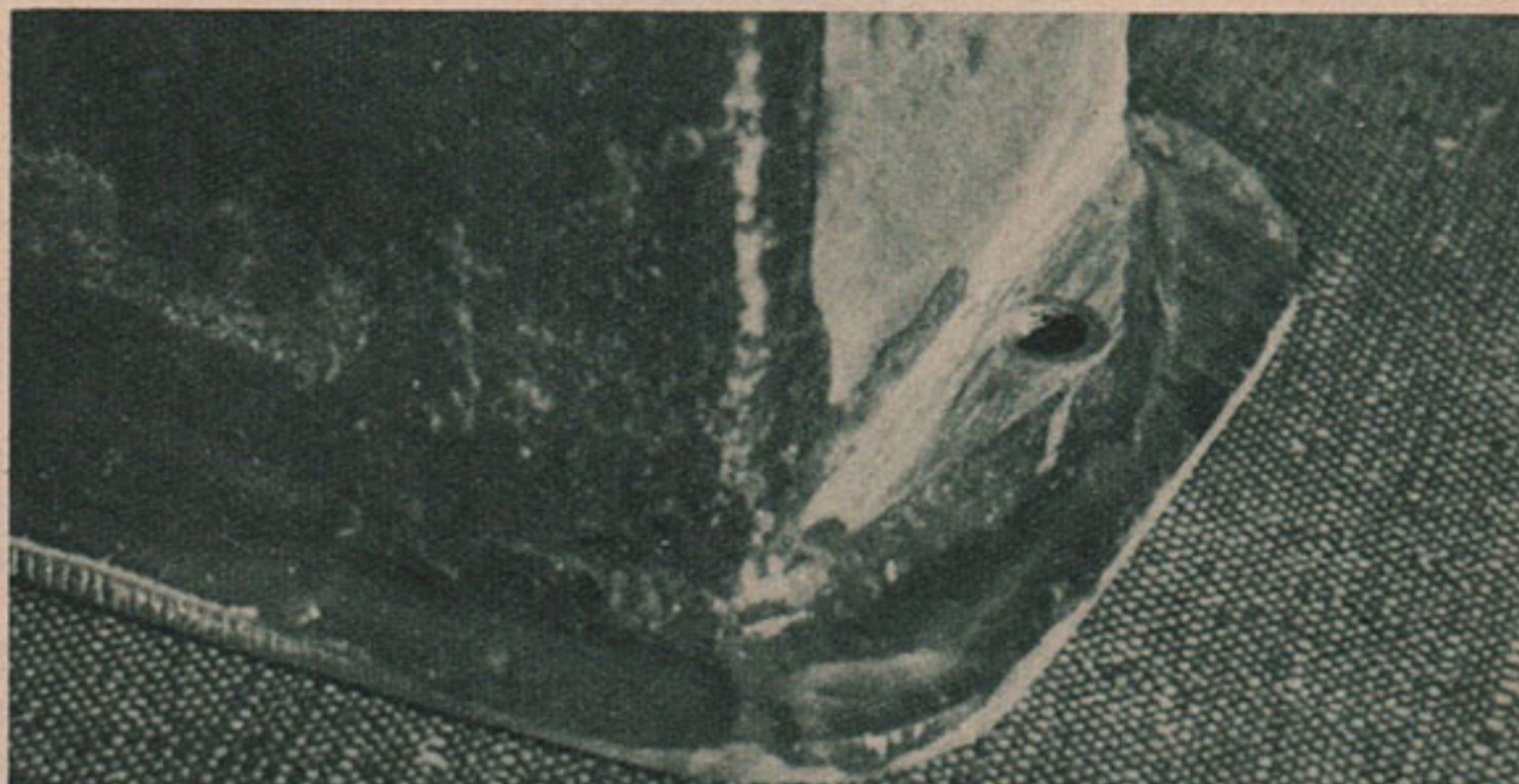
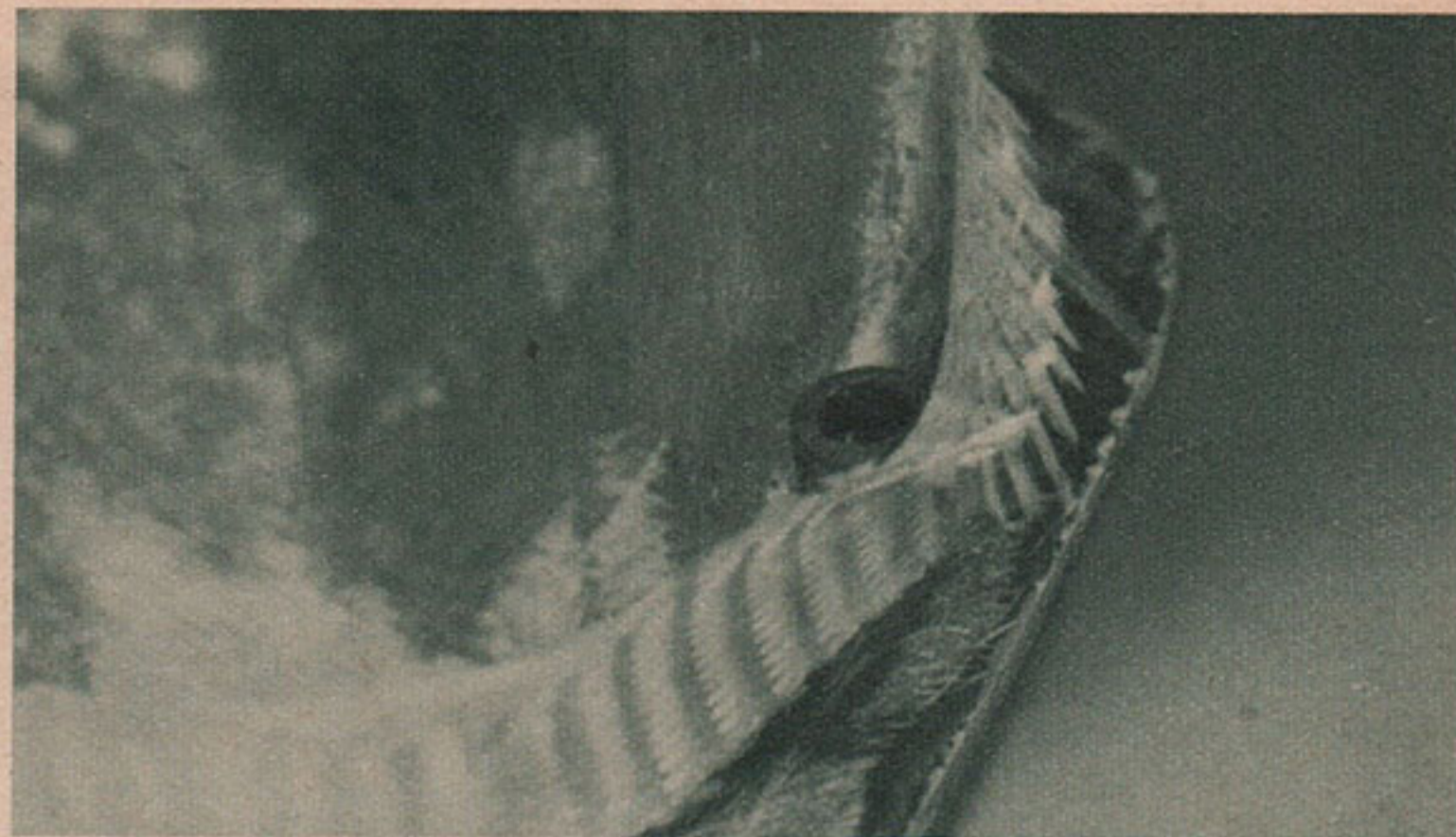
Betrachten wir uns unser Kästchen jetzt, dann finden wir sicher den besonderen Reiz der regelmäßigen Glaseinlage nur an den Stellen, wo wir keine Glasseidengewebe übereinandergelegt haben, wo keine Falten sind. Diese Flächen wirken unruhig und sehen so aus, als seien sie handwerklich nicht einwandfrei gelungen (wie ja auch eine dicke Schweißnaht trotz ihrer guten Festigkeit aus Gründen des Aussehens oftmals über-schliffen wird). Wir können das natürlich in Kauf nehmen, handeln wir uns doch dabei den Vorteil ein, daß das Kästchen halb durchsichtig ist. Nur nutzt diese Durchsichtigkeit nicht viel, schöner sieht eine glatte einfarbige Fläche aus, ohne Muster. Also lackieren wir. Oder nehmen als letzte Schicht ein farbiges Harz. Manche Firmen liefern Harze schon fertig eingefärbt, meist wird man aber die nötigen Farbstoffe in Pastenform gesondert angeboten bekommen. Genau wie das Aerosil wird auch die Farbpaste dem Harz vor dem Härter und Beschleuniger zugegeben, wobei es hier ganz besonders darauf ankommt, daß die Paste auch schön gleichmäßig und schlierenfrei untergerührt wird. Je nachdem, wie stark die Farbe decken soll, kann man mit der Pastenzugabe variieren. Bis zu 15% Farbe kann man zusetzen, mehr bringt keinen Nutzen, geringere Mengen ergeben entsprechend leichte Durchsichtigkeit, wie man es am schönsten findet, muß jeder selbst ausprobieren.



Das Kunstharz selbst sollte möglichst keine Druckkräfte von der Befestigungsschraube bekommen, dazu ist das Distanzröhrchen da. Und noch etwas ist auf diesem Bild deutlich zu erkennen: Die Oberfläche wurde mit einer groben Feile (oder Raspel) aufgeraut. Das ist nötig, wenn die letzte Harzschicht bereits völlig getrocknet ist und die nächste Schicht nicht abblättern soll. Nur wenn man naß in naß arbeitet (also die neue Schicht auf die noch stark klebrige alte aufträgt), ist die Haftung zwischen beiden Lagen Kunstharz ohne weiteres einwandfrei.

Bevor aber die endgültig letzte Harzschicht aufgetragen wird, müssen wir uns noch etwas um die zweckmäßige Gestaltung unseres Kästchens kümmern. Wir wollten es als Abdeckhaube auf eine Blechgrundplatte aufschrauben, brauchen dazu also zwei Bohrungen im überstehenden Rand. Ganz einfach, nicht wahr? Sobald wir aber die erste Schraube mal festziehen, werden wir das Harz knistern hören, es kommen Sprünge hinein, so geht es also sichtlich nicht. Es lohnt auch bei den einfachsten Teilen, etwas nachzudenken, dadurch kommt man für die später folgenden Großteile in Übung, außerdem gehört dieses spezielle Gestalten der Kunststoffteile zu den wichtigsten Dingen, die wir neu lernen müssen, sofern wir es bisher nur mit Metallen zu tun hatten. Kunststoffe sind in ihren Reaktionen eben wirklich grundlegend anders. Bei jedem der im folgenden beschriebenen Teile wird ein kurzes Kapitel der Gestaltung gewidmet werden müssen, so vielfältig sind da die Möglichkeiten (und auch die Fehlerquellen!).

Einfach geht es also nicht. Unter Druckbelastung splittert das Material. Wir müssen infolgedessen die Druckbelastung vom Kunstharz fernhalten und einem anderen Stoff übertragen, etwa einem Metallröhrchen. Wir sägen uns also ein Stück Eisenrohr (ca. 4 mm Innendurchmesser und 10 mm Länge) zurecht, rauhen seine Außenwand kräftig auf (rostfrei muß es schon sein!) und feilen noch eine umlaufende Rille in diese Außenwand. Nach dem Bohren eines entsprechenden Loches in den Rand des Kästchens wird das Metallröhrchen hineingesteckt, so daß es mit der Grundfläche des Randes unten völlig bündig ist. Übrigens habe ich oben absichtlich „Eisenröhrchen“ geschrieben, man sollte entweder Eisen, Stahl oder Duraluminium wählen, also kein Kupfer oder Messing, da diese Metalle mit Polyesterharzen eine Reaktion eingehen, wobei die Harze nicht mehr völlig aushärten können. Jetzt könnte man schon wieder einen Fehler machen, der sich jedoch bei unserem einfachen Teilchen noch nicht auswirken würde. Wir benutzen aber dieses Reglerkästchen zum Lernen (der Aufwand, den wir bisher damit getrieben haben, läßt sich wirtschaftlich gar nicht vertreten, Reglerhauben gibt es schließlich bei Bosch aus Metall wesentlich billiger!), deshalb wollen



Diese Bilder zeigen den weiteren Werdegang: Ein schmaler Streifen Glasgewebe (besser Rovings) wird um das Röhrchen und den Kasten gelegt und mit Kunstharz ausgegossen; im nächsten Bild ist das geschehen und im letzten Bild ist der Kasten fast fertig, er hat schon den Farbauftrag erhalten. Allerdings wurde hier zu eilig gearbeitet. Besser wäre gewesen, wenn vor der Schicht eingefärbten Harzes die Oberfläche schon völlig eben geschliffen oder gespachtelt (Kunststoffspachtel!) worden wäre, diese Arbeit ist hier noch nötig und erfordert wahrscheinlich (da die Farbschicht ja nicht allzu dick ist) wegen der starken Unebenheiten noch einen zweiten Farbschichtauftrag. Das Schleifen ist eine mühselige Arbeit, wenn man mit Naßschleifpapier ganz grobe Beulen herausbekommen will. Dazu nimmt man lieber die grobe Feile (die aber noch scharf sein muß!), das geht schneller und rauht gleichzeitig die Harzschicht ordentlich auf. Vorsicht, nicht durch das ganze Material hindurchfeilen, in kritischen Fällen lieber spachteln!

wir auch möglichst alles daran richtig machen, um so mit unseren Kenntnissen später auch die Großteile materialgerecht zu gestalten.

Der mögliche Fehler in diesem Stadium wäre, wenn man das Röhrchen nun nur mit Kunstharz umgießen würde. Jede seitliche Belastung (kann ja beim Anschrauben vorkommen!) brächte wieder das typische Knistern und Splintern mit sich. Man legt zweckmäßig noch eine Schicht Glasseide darum, und zwar nicht nur um das Röhrchen, sondern um die ganze Haube. Diese Lage braucht natürlich nur ca. 10 mm breit zu sein, ein schmales Band, noch besser wäre, wenn man hier sogenannte „Rovings“ nehmen würde. Das sind flache Stränge von etwa 5 mm Breite, die aus vielen einzelnen Glasfasern zusammengefaßt wurden. Mit diesen Bändern umwickelt und dann mit Harz getränkt, müßte das Distanzröhrchen seinen Aufgaben völlig gerecht werden. Die dabei entstehenden Zwischenräume zwischen Band und Kastenwand lassen sich mit Harz ausfüllen, entweder ohne Zusätze oder mit Abfällen von Glasseide vermengt.

Die Einzelheiten dürften auf den Fotos genügend zu erkennen sein, um die ganze Angelegenheit nicht zu langweilig zu machen, wollen wir uns bald dem nächsten Teil zuwenden, an dem wieder neue Methoden zu erklären sind. Ich denke da an einen Einfülltrichter, mit dem man zum Ölwechsel an die verschiedensten engen Stellen und in die unterschiedlich großen Einfüllbohrungen, speziell der BMW-Zweizylindermaschinen herankommt.

(Wird fortgesetzt)

GRUNDSCHULE DER MOTORRADTECHNIK

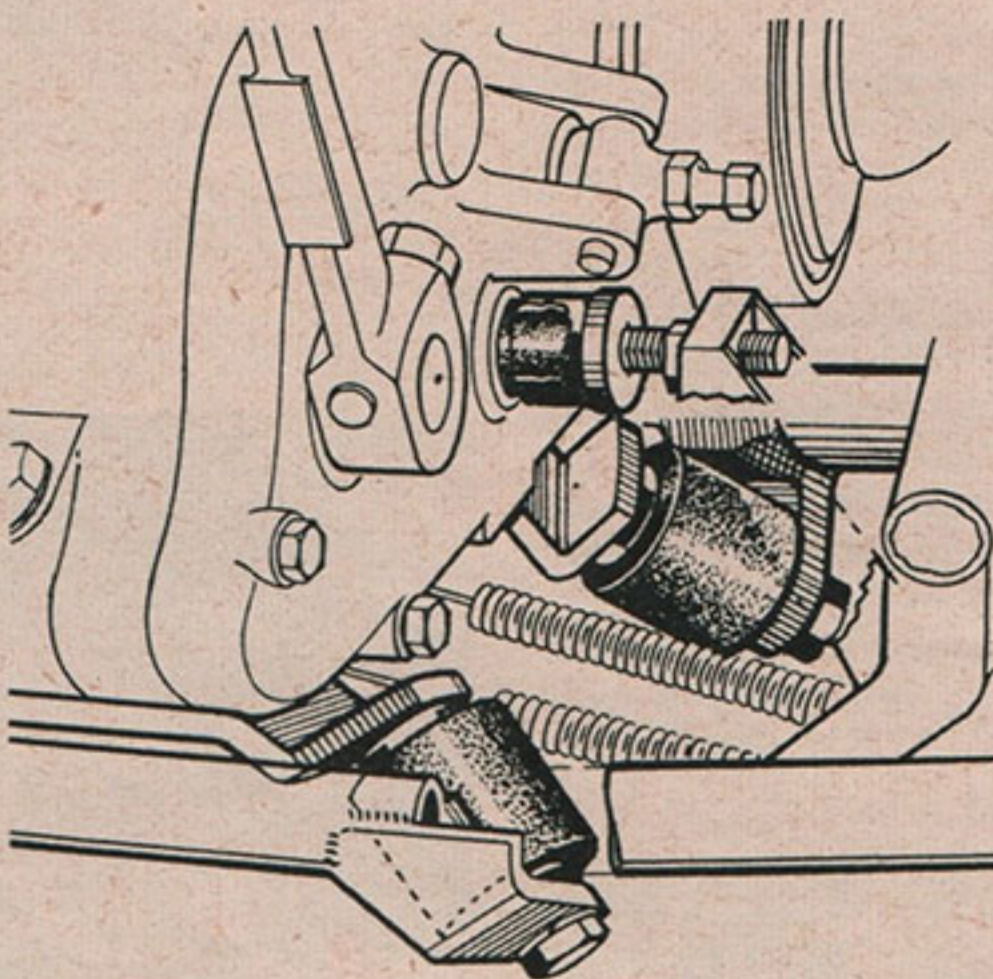
20

Die Motoraufhängung

Aus der Anfangszeit des Motorradbaus hat sich hinsichtlich der Befestigung des Motors im Fahrgestell noch weitgehend die Methode erhalten, das Motorgehäuse (das heute nahezu ausnahmslos gleichzeitig auch Getriebegehäuse ist) mit Hilfe von Aufhängeaugen (die am Gehäuse ebenso vorgesehen sind wie am Rahmen) und meist von Aufhängeplatten so durch Schrauben festzulegen, daß eine gegenseitige Bewegung verhindert wird.

Um das Entstehen bzw. die Weiterleitung von Vibrationen im ganzen Fahrzeug einzudämmen, fand man es später für vorteilhaft, den Triebwerksblock auch oben am Zylinder nochmals gegen den Fahrgestellrahmen mit einer Stütze abzufangen. Diese Art von „Dreipunktaufhängung“ (eine bloße Gehäusebefestigung stellt letztlich immer nur eine Zweipunktaufhängung dar) erweist sich insbesondere dann als unumgänglich, wenn der Konstrukteur den Triebwerksblock als mittragendes Fahrgestell-Bauteil benutzt, wenn also der (einfache oder doppelte) Rohrunterzug unterhalb des Motorblocks wegfällt.

Ebenfalls zur Vibrationsdämmung (allerdings wohl manchmal auch zum Ausgleich von Passungengenauigkeiten zwischen den Aufnahmebohrungen an Fahrgestellrahmen und Gehäuse) findet man in den Aufhängebohrungen von Mo-



Hier ist der Motor/Getriebeblock nicht starr und auch nicht lediglich unter Zwischenschaltung von wenig elastischen Silentblocks (Gummibüchsen unter Vorspannung) im Doppelrohrrahmen befestigt, sondern er stützt sich auf stark elastischen Gummipuffern ab. Er kann damit weitgehend ausschlagen, wodurch Vibrationen vom Fahrgestell und Fahrer ferngehalten werden. Diese Bauart ist heute noch im Motorradbau selten, wird sich aber wohl in der Zukunft mehr und mehr finden.

torradmotoren häufig Silentblocks, also Gummi-Zwischenrollen, die eine wenn auch geringfügige gegenseitige Verschiebung der Befestigungspunkte zulassen, ohne daß schädliche Spannungen auftreten.

Der nächste Schritt nach diesen (in ihrer vibrationsdämpfenden Wirkung begrenzten) Silentblock-Zwischenschaltungen ist der Übergang zur weitgehend flexiblen Aufhängung des Triebwerksblocks im Rahmen, wie sie schon seit Jahren bei Automotoren üblich geworden ist. Auch im Motorradbau hat man bereits diesbezügliche Versuche unternommen und sogar schon in den Serienbau eingeführt, wie das im Bild gezeigte Beispiel beweist, der „Schwebemotor“ der 250er BMW. Aber es ist anzunehmen, daß in diesem Fall der Motorradbau (der so oft seinerseits dem Automotorenbau um Nasenlängen in der Entwicklung voraus war) von den Erfahrungen der Automobilbauer profitieren wird: es laufen an verschiedenen Stellen neue Motorradmodelle im Versuch, bei denen der Motor/Getriebeblock noch viel freier ausschlagen kann, als das beim BMW-Beispiel der Fall ist. Der Erfolg einer solchen flexiblen Motoraufhängung ist dann allerdings auch eklatant: es gibt keinen Drehzahlbereich des Motors mehr, bei dem der Fahrer in den Lenkergriffen oder an sonstigen Kontaktpunkten mit der Maschine auch nur die leisesten Triebwerksvibrationen spürt.

2. DIE KRAFTÜBERTRAGUNG

Aus Gründen, die gleich anschließend behandelt werden, kann die Kurbelwelle des Motors nicht mit der gleichen Drehzahl laufen wie das angetriebene Fahrzeugrad. Deshalb muß zwischen Motor und Laufrad eine Übersetzung (ins Langsame) vorgesehen werden — gleichgültig, wo der Motor im Motorrad eingebaut ist. Es liegt auch in der Funktion des Verbrennungsmotors begründet, daß in der Kraftübertragung eine lösbare Kupplung vorgesehen werden muß — und außerdem braucht das Motorrad, wie jedes andere von einem Verbrennungsmotor angetriebene Kraftfahrzeug (Primitivfahrzeuge mit Hilfsmotor ausgenommen, bei denen gegebenenfalls die Muskelkraft des Fahrers zur Unterstützung der Motorleistung herangezogen werden muß), mehrere Übersetzungsstufen, d. h. ein Wechselgetriebe.

Warum braucht man ein Getriebe?

Im Gegensatz zu Dampfmaschine und Elektromotor läuft der Verbrennungsmotor, wenn ihm der Energieträger zugeführt wird, nicht von selbst an. Es ist vielmehr notwendig, ihn (mittels Kickstarter oder elektrischem Anlaßmotor) anzuwerfen und erst dann über die Kraftübertragung mit dem Antriebsrad (oder den Antriebsrädern) des Fahrzeugs zu verbinden.

Deshalb (und weil man die kraftschlüssige Verbindung auch beim Übersetzungswechsel während des Betriebs trennen und ruckfrei wiederherstellen können muß) braucht man eine Kupplung.

Der Verbrennungsmotor gibt eine brauchbare Leistung erst oberhalb einer Mindestdrehzahl ab. Diese ist auf jeden Fall so hoch, daß die Drehzahl der Kurbelwelle und des angetriebe-

nen Fahrzeugrades nicht gleich sind, daß vielmehr die Motordrehzahl ein Mehrfaches davon betragen muß.

Deshalb braucht man zwischen Motor und angetriebenem Rad eine Übersetzung ins Langsame (Untersetzung sagt man manchmal dazu, aber das ist nicht korrekt).

Wie bereits früher erläutert, nimmt die Leistung des Verbrennungsmotors mit zunehmender Drehzahl zu; die Motorleistung ist, wie man sagt, „drehzahlabhängig“. Irgendwo hat jedoch dieser Anstieg, je nach der Motorkonstruktion, ein Ende — steigt die Drehzahl über diesen Punkt hinaus noch weiter, so fällt die Leistung wieder ab.

Der Drehzahlbereich zwischen der erwähnten Mindestdrehzahl (von der ab überhaupt erst eine brauchbare, wenn auch noch geringe, Leistung zur Verfügung steht) und der Höchstleistungsdrehzahl (über die hinaus also wieder Leistungsabfall eintritt) ist der Betriebsbereich des Motors. Er kann sehr breit sein — sagen wir zwischen 1500 und 5000 U/min liegen —, er kann auch extrem schmal sein — bei modernen Zweitaktrennmotoren beträgt er teilweise nicht mehr als 500—1000 Umdrehungen. Der Betriebsbereich kann in niedrigen Drehzahlen (etwa bei 1000 U/min) beginnen und bei 3500 U/min schon begrenzt sein — er kann auch erheblich weiter „oben“ liegen — das Extrem stellen wieder die Rennmotoren dar, die bis 10 000, 12 000, 15 000 — ja sogar bis etwa 20 000 U/min drehen!

Die bei jeder Drehzahl im Betriebsbereich abgegebene Leistung ist von der Füllung des Zylinders abhängig: es ist leicht einzusehen, daß sie bei Viertelgas jeweils erheblich geringer sein wird als bei Halb- oder gar bei Vollgas, also ganz

geöffneter Vergaserdrossel. Da, wie oben gesagt, die Leistung aber insgesamt drehzahlabhängig ist, gehört auch zu jeder Betriebsdrehzahl eine mögliche Höchstleistung, die demnach, als Beispiel, bei 2000 U/min niedriger sein wird als bei 4000 U/min.

Solange nun bei den vorliegenden Fahrwiderständen (Rollwiderstand, Luftwiderstand, Steigung) die der gefahrenen Geschwindigkeit entsprechende Leistung „mit dem Gasdrehgriff“ aus dem Motor herauszuholen ist, ist die Übersetzung zwischen Kurbelwelle und Hinterrad richtig. Nehmen aber, vielleicht weil die Straßensteigung steiler wird, die Fahrwiderstände zu, dann wird eine höhere Leistung erforderlich, um die momentane Geschwindigkeit beibehalten zu können. Oder — die Geschwindigkeit fällt ab und damit der Leistungsbedarf des Motorrads.

Leider fällt ja aber, wie wir sahen, mit sinkender Drehzahl auch die Leistung des Motors. Es kann sein, daß, um wieder ein Beispiel zu nehmen, bei einer um 10 km/h geringeren Geschwindigkeit (und entsprechend niedrigerer Motordrehzahl) die dann vorhandene Leistung zur Überwindung der geringeren Fahrwiderstände ausreicht. Dann würde also die Maschine, mit der gleichen Übersetzung, die Steigung eben mit einer um 10 km/h geringeren Geschwindigkeit bewältigen.

Meist wird es aber so sein, daß der Leistungsabfall des Motors schneller geht als dem Geschwindigkeitsabfall entspricht. Das heißt, daß die Maschine immer langsamer würde, bis schließlich, trotz Vollgasgeben, der Motor mangels Leistung „abgewürgt“ würde. Was tun?

Für diesen Fall brauchen wir eben das Getriebe, d. h. die Möglichkeit, das Übersetzungsverhält-

nis zwischen Kurbelwelle und Hinterrad ändern zu können. Denn wird nun in dem geschilderten Fall (Leistung am Berg wird zu gering) ein anderes Übersetzungsverhältnis zwischengeschaltet, so wird zwar die Fahrgeschwindigkeit auch absinken, aber der Motor wird in einem höheren, einem leistungstärkeren Drehzahlbereich arbeiten.

Und weil es möglich ist, daß die Fahrwiderstände noch höher werden, enthält ein modernes Motorradgetriebe nicht nur zwei solcher Übersetzungsstufen, sondern deren mindestens drei, heute meist schon vier und manchmal fünf — bei Rennmaschinen auch sechs und mehr. Das hängt mit der oben erwähnten Breite des „Drehzahlbandes“ zusammen, in dem der Motor seine brauchbare Leistung abgibt (je schmaler es ist, siehe wieder die Rennmotoren, desto mehr Übersetzungsstufen — Gänge im Getriebe — braucht man).

Zur jeweiligen Anpassung der Übersetzung zwischen Kurbelwelle und angetriebenem Rad an den Leistungsbereich des Motors also braucht man das Getriebe.

Wie rechnet man ein Übersetzungsverhältnis aus?

Bei Riemen- oder Reibscheiben errechnet sich das Übersetzungsverhältnis von treibendem zu getriebenem Rad aus dem Verhältnis der wirklichen Durchmesser der Scheiben, bei Zahn- und Kettenrädern aus dem Verhältnis der Zähnezahlen.

Ist also beispielsweise der Durchmesser der treibenden Riemenscheibe 50 mm, der der angetriebenen 100 mm, so beträgt das Übersetzungsverhältnis 50:100 oder, gekürzt, 1:2. Es handelt sich um eine Übersetzung ins Langsame, die angetriebene Scheibe (1:2 kann man auch 1/2 schreiben) läuft mit der halben Drehzahl der treibenden Scheibe.

Treibt ein Kettenrad mit 14 Zähnen ein anderes mit 42 Zähnen, so beträgt die Übersetzung (wiederum ins Langsame) 14:42, das entspricht (gekürzt) dem Verhältnis 1:3. Das angetriebene Kettenrad läuft mit einem Drittel der Drehzahl des treibenden Rades.

(Natürlich kann man, was aber bei der Kraftübertragung von Motorrädern kaum, und dann nur in einer Zwischenstufe, vorkommt, auch ins Schnelle übersetzen: wenn z. B. das treibende Rad 42 und das angetriebene 40 Zähne hat — dann läuft das angetriebene Rad um ca. 5% schneller als das treibende.)

Weil eben von „Zwischenstufen“ in der Kraftübertragung bei Motorrädern gesprochen wurde: die Gesamtübersetzungen zwischen Kurbelwelle und Hinterrad teilt man, um keine zu kleinen bzw. zu großen Raddurchmesser zu bekommen, was mancherlei Nachteile haben würde, in zwei Übersetzungsstufen auf. Bei Maschinen mit Kettenantrieb liegt die erste meist zwischen Kurbelwelle und Getriebe — das ist die **Primärübersetzung** —, die zweite zwischen Getriebe und Hinterrad — das ist die **Sekundärübersetzung** (bei Kardanmaschinen läßt man das Getriebe mit Kurbelwellendrehzahl laufen bzw. legt die Primärübersetzung ins Getriebe, die Sekundärübersetzung befindet sich im Hinterradantrieb). Die **Gesamtübersetzung** aus Primär- und Sekundärübersetzung errechnet sich dann durch Multiplikation der beiden Übersetzungsverhältnisse.

Beispielsweise:

Primärübersetzung Motor/Getriebe = 1:2,5,
Sekundärübersetzung Getriebe/Hinterrad 1:3,

gibt: $\frac{1}{2,5} \cdot \frac{1}{3} = \frac{1}{7,5}$ = Gesamtübersetzung
Motor/Hinterrad also 1:7,5.

Im Getriebe befinden sich dann, das ist ja sein Zweck, weitere Übersetzungen. Beispielsweise im dritten Gang 1:1,5. Da muß dann, um die Gesamtübersetzung im dritten Gang zu erhalten, das aus der Multiplikation Primär- und Sekundärübersetzung erhaltene Produkt (in unserem Beispiel 7,5) noch mit 1,5 multipliziert werden: Gesamtübersetzung im dritten Gang also $7,5 \times 1,5 = 11,25$. Der zweite Gang ist noch niedriger übersetzt, beispielsweise 1:2 — Gesamtübersetzung errechnet sich aus dem Exempel $7,5 \times 2 = 15$ (Übersetzung des zweiten Gangs zwischen Motor und Hinterrad). Natürlich ergeben sich in der Praxis meist nicht so glatte Rechnungen, weil ja die Zähnezahlen der Räder in der Kraftübertragung nicht so schön glatt ineinander aufgehen wie in unseren Beispielen.

Anordnung der Kraftübertragung

Es gibt mannigfaltige Möglichkeiten, in einem Motorrad einen Motor unterzubringen: oberhalb des Vorderrads beispielweise (um dann mit Reibrolle, Riemen oder Kette das Vorderrad anzutreiben), innerhalb eines Rades (wobei dann der Radantrieb unter Zwischenschaltung mehr oder weniger komplizierter Zahnradgetriebe erfolgt), neben dem Hinterrad (wobei wiederum durch mehrere Zahnradsätze die geschilderten „Zwischenstufen“ des Radantriebs gebildet werden) — und schließlich kann man den Motor, was man heute nahezu ausschließlich macht, im Fahrzeugrahmen, etwa in Fahrzeugmitte zwischen den beiden Laufrädern anordnen. Dann erhält man zwar eine verhältnismäßig lange Übertragung zum Hinterrad — aber die Einbauverhältnisse sind für die meisten Anwendungsfälle auch auf diese Weise am günstigsten.

Die beiden nachstehenden Prinzipskizzen zeigen zwei typische Anordnungsbeispiele bei in Fahrzeugmitte eingebautem Motor.

Da ist zunächst einmal die häufigste: ein Zwei- (oder auch Ein-)zylindermotor mit quer zur Fahrtrichtung liegender Kurbelwelle, auf der das kleine Kettenrad des Primärantriebs befestigt ist. Eine Kette leitet die Kraft des Motors zum Getriebe, und zwar, da das Kettenrad am Getriebe größer ist als das auf der Kurbelwelle,

findet eine Übersetzung ins Langsame statt. Anstelle der Kette kann man für den Primärtrieb, da es sich um die Überbrückung einer kurzen Entfernung handelt, auch zwei Zahnräder verwenden.

Im Primärtrieb befindet sich auch die Kupplung — in unserer Prinzipskizze sitzt sie auf der Getriebewelle, sie kann aber ebensogut auch auf der Motorkurbelwelle angeordnet sein — beides hat Vor- und Nachteile.

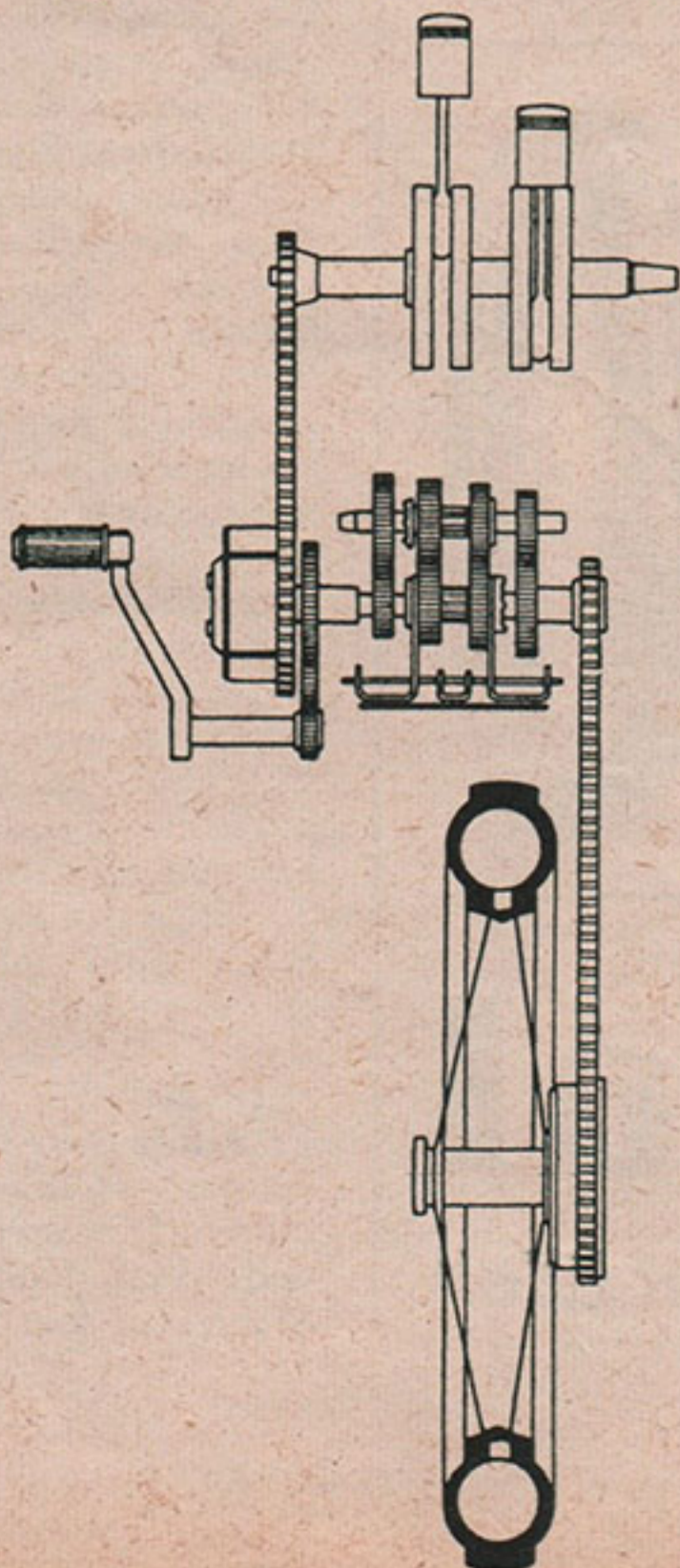
Im „direkten“ (hier dem vierten) Gang geht der Kraftfluß ohne eine Übersetzungs-Zwischenstufe durch das Getriebe durch, d. h. im direkten Gang dreht sich die Getriebe-Eingangswelle (links) genauso schnell wie die Ausgangswelle (rechts). Auf der letzteren sitzt wieder ein kleines Kettenrad. Von ihm führt eine — diesmal längere — Kette zum größeren Kettenrad auf der Hinterradnabe, das ist der Sekundärtrieb. Im Getriebe befinden sich außer dem direkten Gang auch noch drei weitere, die verschiedene Übersetzungsstufen (Gänge) darstellen.

Ein solches Wechselgetriebe braucht aber auch nicht unbedingt mit einem direkten Gang zu arbeiten, sondern alle Gänge können Übersetzungsstufen darstellen. Das zeigt die nächste Prinzipskizze, die die Kraftübertragung einer Kardanmaschine darstellt.

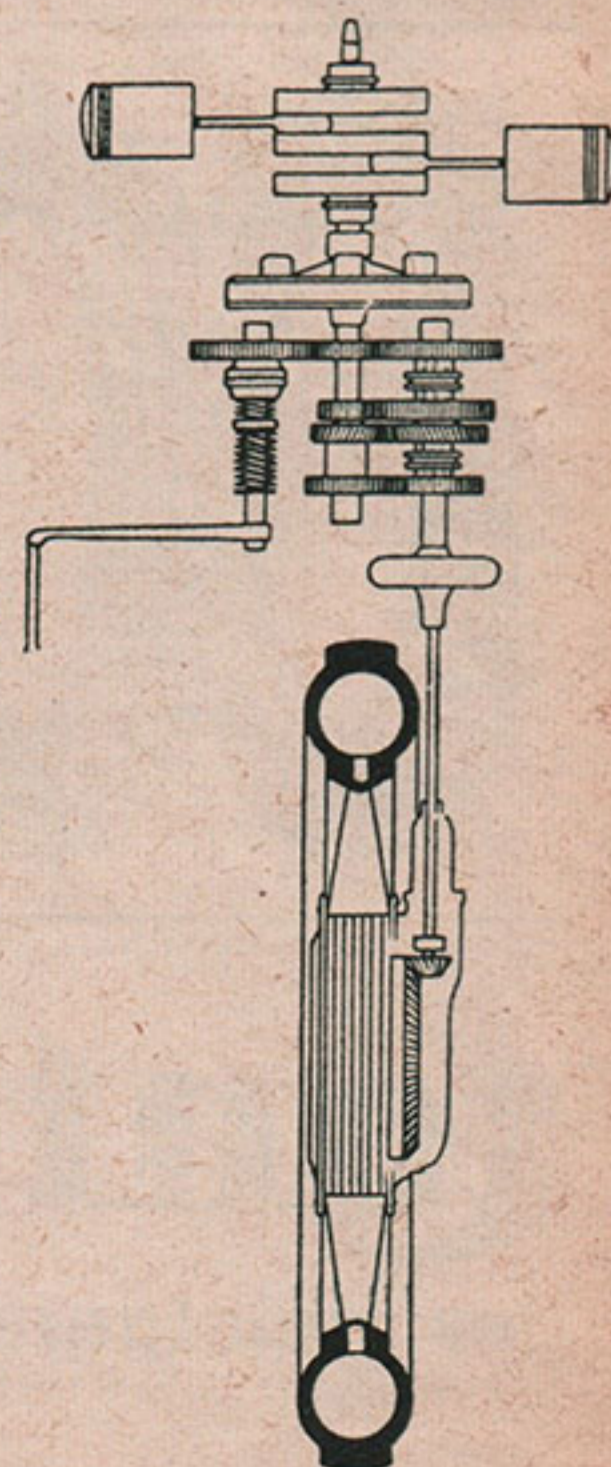
Da liegt die Kurbelwelle längs zur Fahrtrichtung, an ihrem hinteren Ende sitzt die Kupplung, von der aus die Kraft direkt in die Getriebeeingangswelle geleitet wird. Rechts neben der Eingangswelle sitzt die Ausgangswelle, zwischen beiden Wellen stellen Zahnradpaare Übersetzungsstufen dar — jeder „Gang“ läuft also hier über ein Zahnradpaar, das die Funktion der Primär- und der Getriebe-Übersetzung gemeinsam übernimmt.

Von der Abtriebswelle führt eine lange Welle (zwischengeschaltete Gelenke — Kardan- oder Gummigelenke — verhüten, daß bei den Federbewegungen des Hinterrads Wellendurchbiegungen eintreten müssen) zum Achsantrieb an der Nabe des Rades. In diesem Achsantrieb sorgt ein Kegelrad- oder ein Schneckengetriebe einmal für die rechtwinklige Umlenkung des Kraftflusses, zum andern für die notwendige Sekundärübersetzung.

Über einen zusätzlichen Zahnradsatz arbeitet in beiden Fällen der Kickstarter auf den Wellenteil des Getriebes, der stets mit dem Motor verbunden ist, damit man mit seiner Hilfe den Motor anwerfen kann. (Wird fortgesetzt)



Links: Prinzipskizze der Kraftübertragung zwischen Motor (mit querliegender Kurbelwelle) und Hinterrad bei einer Maschine mit Kettenantrieb.



Rechts: Prinzipskizze der Kraftübertragung eines Motorrades (Kurbelwelle in Fahrzeuginnenrichtung) mit Wellenantrieb (Kardantrieb) zum Hinterrad.



Motorrad

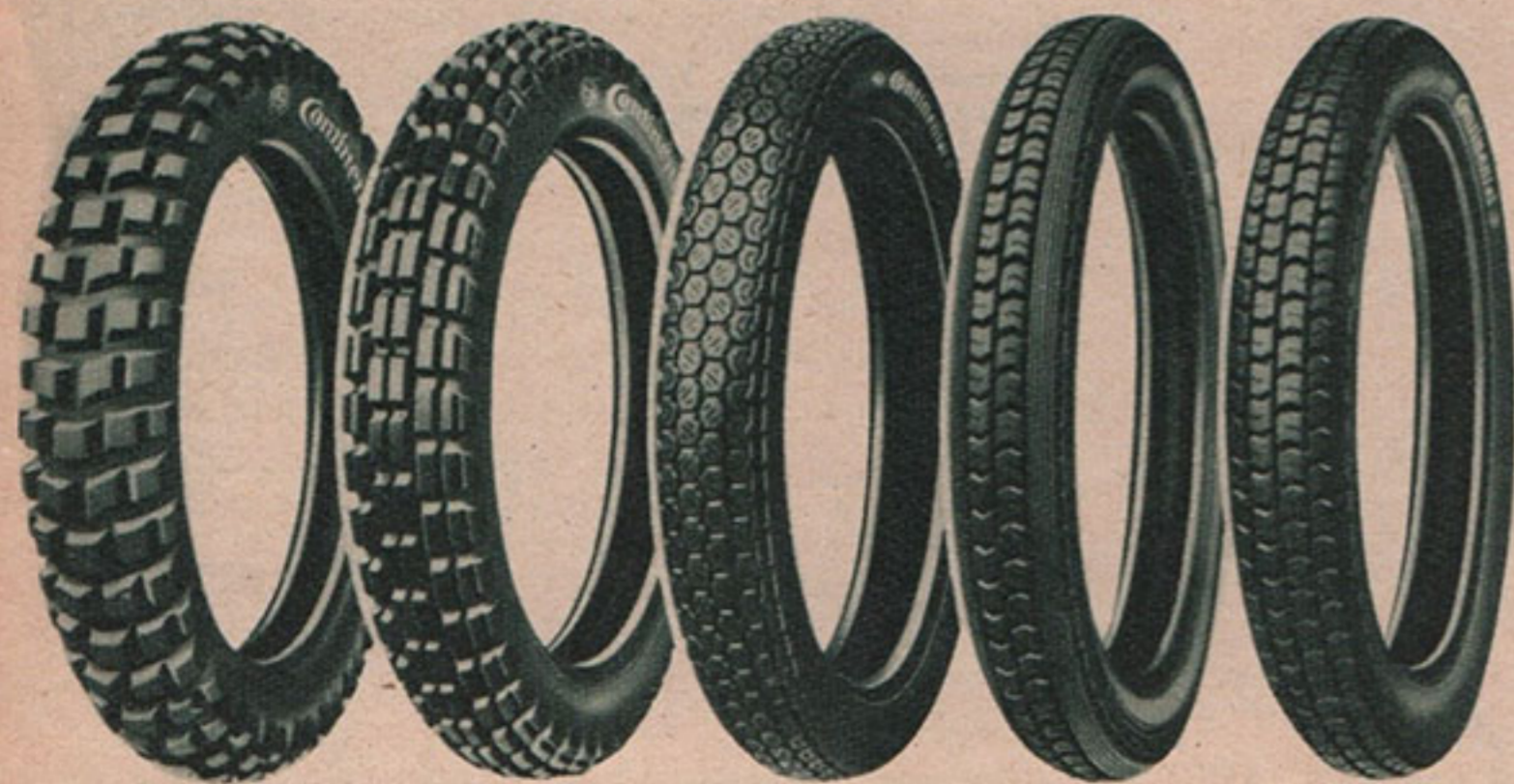
Bei keinem Fahrzeug ist der Fahrer so eng mit der Maschine verwachsen wie beim Motorrad — und die Verbindung von der Maschine zur Fahrbahn bilden die

Reifen

Sie sollen die Motorkraft auf den Boden übertragen und das Fahrzeug sicher führen.

Für die unterschiedlichen Fahrbahnbeschaffenheiten liefert die Continental deshalb auch unterschiedliche Profile und Ausführungen (siehe Abb.).

Wählen Sie aus dem reichhaltigen Programm der Continental die für Ihre Zwecke geeigneten Reifen! Ihr Fachhändler wird Sie gern beraten.



Continental

der meistgefahrenste deutsche Reifen



Troll-Rallye, Norwegen

Seit dem Anfang der Motorrad-Geschichte kam es jetzt zum ersten Male in Norwegen zu einer Zusammenkunft von Motorradfahrern in der zweiten Augushälfte während der „Troll-Rallye 1965“ (siehe MOTORRAD 16/1965, Seite 502). Der norwegische M.C.E. Klubb hatte diesen Probestart gestartet, und er ist nicht explodiert. Es kamen 115 Motorräder aus acht Nationen nach Grindaheim am Vangsmjøsa See im mittleren Norwegen. Ein Fahrerpaar aus Bielefeld hatte gleich 14 Tage Urlaub vorgehängt, und das Ehepaar Dufils aus Frankreich machte mit seiner Norton SS die längste Anfahrt von insgesamt 2600 km. Die ersten fünf Fahrer lagen alle über 2000 km Anfahrtstrecke. Es waren überhaupt manche gute Fahrleistungen zu verzeichnen, so kam ein Fahrer aus Essen auf einer R 60, der die 1600 km in einem Rutsch abgespult hatte. Die Familie Maas aus Weilheim war über Finnland und das Nordkap als „kleinen“ Umweg angereist, ein Engländer auf einer 1000er Vincent erwischte gerade noch rechtzeitig ein Schiff, und die ältesten Motorradfahrer waren Herr und Frau Pero (58 bzw. 56 Jahre) aus Paris auf einer Norton-Atlas. Das war so die Mischung der Nordland-Pilger; kein Wunder, daß sie sich alle besonders wohlfühlten. Ein besonderes Programm gab es nicht (warum auch?), man brannte am See ein riesiges Feuer zwischen den Zelten an, erzählte und sang Lieder von Fahrern zu dem Banjo eines bärtigen Frankfurters. Dann schaute man sich am anderen Tage norwegische Volkstänze und Norwegens älteste Kirche an. Sprachliche Schwierigkeiten? Das waren keine Probleme und erhöhte den Reiz.

Nun haben unsere norwegischen Freunde eine große Sorge (warum soll es ihnen besser als den Initiatoren des Elefantentreffens und der Drachen-Rallye gehen?): sie fürchten die Masse! Deswegen geben sie jetzt schon den Termin für 1966 bekannt. Es soll der 27. und 28. August an der gleichen Stelle in Grindaheim sein. Wer diesen Termin bis dahin behält, der möge kommen, falls er eine Übernachtungsmöglichkeit sucht, soll er an den M.C.E. Klubb, Maarten Mager, Cort Adellersgt. 27, Oslo (Norwegen) schreiben. Wenn man also die Rallye 1966 in keinem Terminkalender findet, so hat das schon seinen Grund. Und der ist verständlich.

Maarten Mager

Kampf um den Goldhelm

Die höchste und wertvollste Trophäe, die der ADAC im Motorrad-Sandbahnsport zu vergeben hat, ist der „Goldhelm von Deutschland“. Im Jahre 1953 wurde der „ADAC-Goldhelm“ geschaffen und seitdem jedes Jahr ausgefahren. Unter den bisherigen Gewinnern halten Wack Hofmeister (Kempten) und Altmeister Josef Seidl aus München den Rekord; sie haben diesen vergoldeten Sturzhelm je viermal erringen können.

Um diesen Preis bewarben sich auf der 750 Meter-Bahn im Hammerbach-Stadion in Landshut vor etwa 10 000 Zuschauern die besten deutschen Sandbahnfahrer, angeführt von Manfred Poschenrieder aus Kempten, sowie einige gute ausländische Fahrer wie Thomsson und Andersson aus Schweden. Im zweiten Vorlauf um den Goldhelm kam es zu einigen Stürzen, die aber wie meistens auf der Sandbahn glimpflich ausgingen. Der schwedische Fahrer Andersson kollidierte mit dem deutschen Fahrer Jüngling. Der Schwede kam unter seine Maschine, verklemmte sich den Arm in der Kette und konnte sich nicht befreien. Das Rennen wurde abgebrochen und wiederholt. Andersson hatte sich eine Fleischwunde zugezogen, die im Krankenhaus behandelt wurde. Manfred Poschenrieder erreichte im dritten Vorlauf mit 97,5 km/h den höchsten Schnitt. Im Training hatte Fred Aberl mit 100,4 km/h die schnellste Runde gefahren. Den Bahnrekord (über sechs Runden) hält seit 1958 Josef Seidl-München mit 99,2 km/h.

Zwischen den Rennen der Lizenzfahrer wurden mehrere Läufe der Ausweis-klassen (Solo und mit Seitenwagen) durchgeführt. Hier zeigte sich, daß im deutschen Sandbahnsport wieder einige hoffnungsvolle Talente vorhanden sind.

Mit Spannung wurde der Entscheidungslauf um den Goldhelm erwartet. Er wurde zum Höhepunkt des Tages. Die Fahrer zeigten ihr ganzes Können und versetzten die Zuschauer in Begeisterung. Sechs Runden waren zu fahren. Der Schwede Thomsson führte drei Runden lang vor Poschenrieder und Aberl. Doch in der vierten Runde zog Poschenrieder in souveräner Manier an dem Schweden vorbei und gab die Spitze bis ins Ziel nicht mehr

ab. Er fuhr in diesem Rennen einen Schnitt von 97,2 km/h. Den zweiten Platz belegte Thomsson-Schweden vor dem Münchener Aberl. Den Abschluß der Veranstaltung bildete das Rennen um den Ehrenpreis der Stadt Landshut. An diesem Lauf nahmen dieselben Fahrer teil, die um den Goldhelm gekämpft hatten. Es gab denselben Einlauf. Poschenrieder übernahm sofort die Spitze und gewann mit 97,3 km/h klar vor Thomsson und Aberl.

Ergebnisse:

Lizenzklasse, 1. Vorlauf „Goldhelm des ADAC“ Solo 500 ccm: 1. Fred Aberl, München (95,6 km/h); 2. Franz Selmaier, Neuötting; 3. Manfred Poschenrieder, Kempten.
Lizenzklasse, 2. Vorlauf: 1. Heinrich Sprenger, Bad Wiessee (92,1 km/h); 2. Sebastian Wiesent, Gröbenzell; 3. Josef Unterholzner, Oberflossing.
Lizenzklasse, 3. Vorlauf: 1. Manfred Poschenrieder, Kempten (97,5 km/h); 2. Willhard Thomsson, Schweden; 3. Dieter Dauderer, München.
Lizenzklasse, 4. Vorlauf: 1. Fred Aberl, München (94,2 km/h); 2. Heinrich Sprenger, Bad Wiessee; 3. Rudolf Kastl, München.
Lizenzklasse, Hoffnungslauf: 1. Rudolf Kastl, München; 2. Horst Kroiss, Pilsting.
Lizenzklasse, Endlauf „Goldhelm des ADAC“ Solo 500 ccm: 1. Manfred Poschenrieder, Kempten (97,2 km/h); 2. Willhard Thomsson, Schweden; 3. Fred Aberl, München.
Ausweisklasse, Endlauf Solo 500 ccm: 1. Rainer Wittmer, Dellfeld (89,2 km/h); 2. Gerhard Lipp, Rosenheim; 3. Johann Griebel, Binabiburg.
Ausweisklasse, Endlauf Seitenwagen: 1. Karl Venus/ Adolf Hintner, Töging (79,4 km/h); 2. Mathias Hollmann/Rudolf Werner, Hausham.
Lizenzklasse, „Ehrenpreis der Stadt Landshut“: 1. Manfred Poschenrieder, Kempten (97,3 km/h); 2. Willhard Thomsson, Schweden; 3. Fred Aberl, München.

Schwaiger

Weltmeisterschaft der Speedway-Mannschaften

Für das Finale in Kempten hatten sich die Nationalmannschaften von Schweden, England, Polen und Rußland qualifiziert. Einer der Vorläufe hatte in Olding bei München stattgefunden, wo die polnische Mannschaft siegte. Bei diesem Lauf konnte die Mannschaft der Bundesrepublik hinter der CSSR nur den dritten Platz belegen und schied damit aus.

Als Favorit für den Titel galten die Schweden, die im Vorjahr die Mannschafts-Weltmeisterschaft erringen konnten, doch vielfach räumte man auch den Polen gute Chancen ein. Während die Schweden, Russen und Polen eifrig trainierten, trafen die Engländer erst gegen Mittag in Kempten ein. Sie hatten am Vortag in England noch ein Ligarennen bestritten und waren am frühen Sonntagmorgen mit dem Flugzeug abgereist.

Am Nachmittag waren es 15 000 Zuschauer, die das weite Oval des Kemptener Illerstadions umsäumten. Insgesamt 16 Rennläufe kamen zum Austrag, wobei „Jeder gegen Jeden“ zu fahren hatte. Als Starter fungierte Ex-Europameister Wack Hofmeister.

Weltmeister Barry Briggs (England) kam mit der Bahn nicht zurecht. Gleich beim ersten Lauf stürzte er. Briggs setzte zwar das Rennen fort, konnte aber nur mehr Letzter werden. Auch die Schweden waren gehandicapt, mußte doch Exweltmeister Ove Fundin bereits im zweiten Lauf mit Maschinenschaden ausscheiden.

Nachdem die Hälfte der 16 Läufe gefahren war, führte die polnische Mannschaft bereits mit 18 Punkten vor Schweden (15), England (10) und Rußland (5).

Es hatte weitere zwei Stürze gegeben, in welche die russischen Fahrer Plechanow und Tschekranow verwickelt waren. Das Amt für öffentliche Ordnung hatte Strohballen entlang der Bahn legen lassen. Die Sportkommissare und Fahrer kritisierten diese Maßnahme mit der Begründung, daß sich ein Fahrer, der aus der Bahn getragen wird, auf dem Rasen wieder fängt, jedoch durch die Strohballen auf alle Fälle einen Sturz erleidet. (So geht es, wenn unkundige Leute „Sicherheits-Auflagen“ machen! Red. MOTORRAD.)

Die Fahrer der polnischen Mannschaft in der Besetzung mit Wyglenda, Podlecki, Woryna und Pogorzelski konnten ihren Vorsprung weiter ausbauen und waren am Schluß mit 38 Punkten neuer Speedway-Mannschafts-Weltmeister.

Die schwedische Mannschaft, die im Vorjahr den Titel errang, belegte mit 33 Punkten den zweiten Platz. Die Engländer konnten mit 18 Punkten erneut Dritte werden. Die russische Mannschaft, die im Vorjahr noch Vizeweltmeister geworden war, kam abgeschlagen mit nur 7 Punkten auf den vierten Platz. Beste Einzelfahrer waren die Polen Wyglenda und Pogorzelski sowie der Schwede Knutsson mit je 11 Punkten.

Die deutschen Fahrer, die sich nicht für den Endlauf qualifizieren konnten, absolvierten drei Sonderläufe. Den ersten Lauf gewann überraschend Heinrich Sprenger aus Bad Wiessee vor dem Lokalmatador Manfred Poschenrieder. Im zweiten Lauf gab es die umgekehrte Reihenfolge. Diesmal konnte Poschenrieder seinen Rivalen Sprenger auf den zweiten Platz verweisen. Im entscheidenden dritten Lauf siegte Poschenrieder mit knappem Vorsprung vor Sprenger.

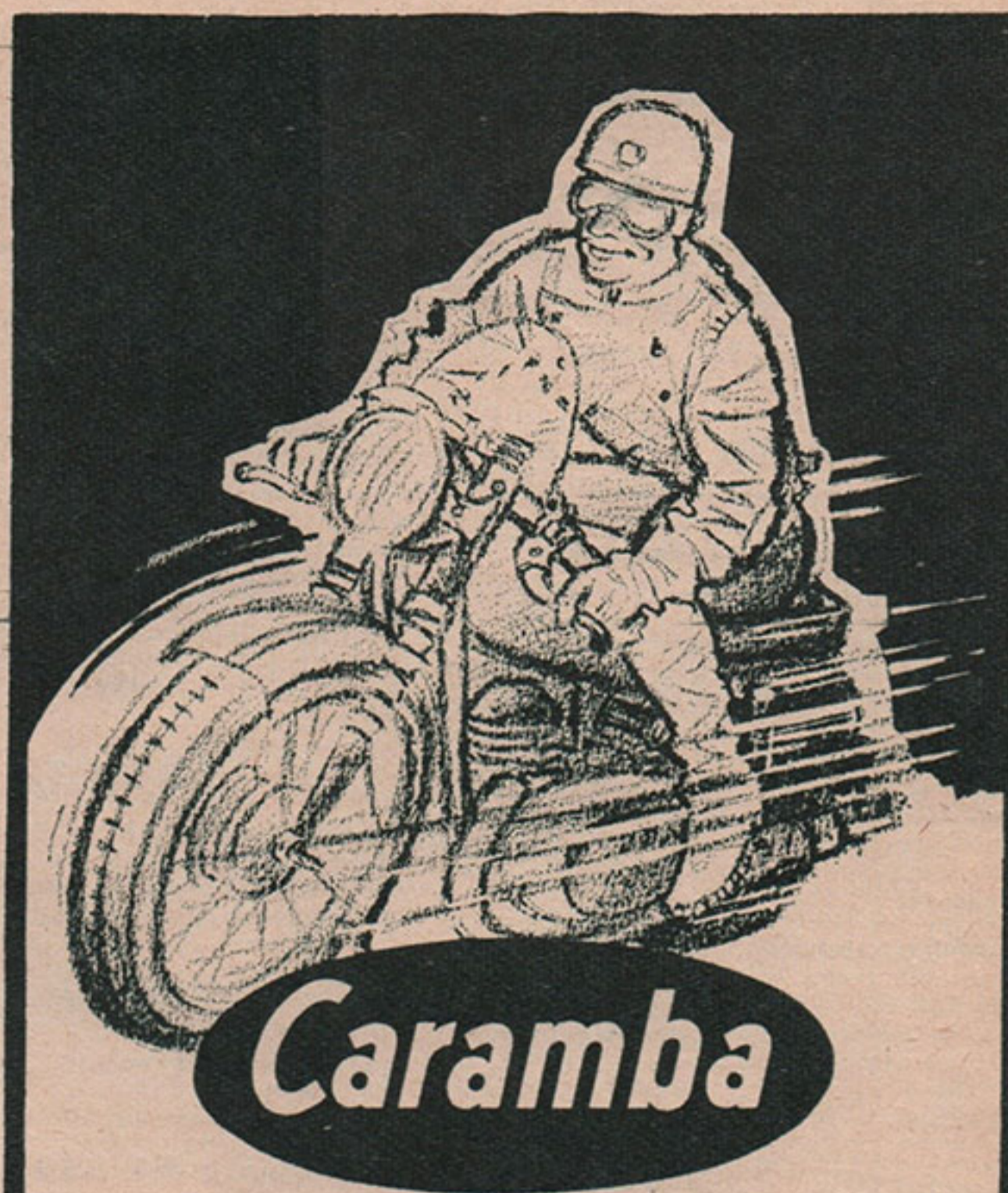
Somit wurde Manfred Poschenrieder aus Kempten mit 8 Punkten Gesamtsieger der Sonderläufe vor Heinrich Sprenger (Bad Wiessee) mit 7 und Fred Aberl (München) mit 2 Punkten.

Schwaiger

Den Titel eines Speedway-Weltmeisters 1965

sicherte sich bei dem am 19. September wieder im Londoner Wembley-Stadion von Fahrern aus sechs Nationen bestrittenen Endlauf, dem trotz regnerischen Wetters 70 000 Zuschauer (!) beiwohnten, der 27-jährige Schwede Björn Knutsson, der in den fünf Entscheidungsrennen nur eine Niederlage durch seinen Landsmann Bengt Jansson hinnehmen mußte und mit 14 von 15 möglichen Punkten die höchste Wertungsziffer erreichte. Den 2. Platz belegte nach einem ex aequo-Stand von 13 Punkten durch einen Ausscheidungskampf der sowjetische Meister Igor Plechanow vor dem dreifachen schwedischen Weltmeister Ove Fundin, wogegen der neuseeländische Titelverteidiger Barry Briggs sich den 4. Platz mit dem gleichfalls auf 10 Punkte gekommenen Schweden Bengt Jansson teilen mußte.

Alebü



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



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



Kleinspritzkännchen Sprühdosen

Erhältlich in guten Fachgeschäften

**CARAMBA AUTO-UND
 INDUSTRIECHEMIE · DUISBURG**

MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die **Chiffre-Nummer** an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

ADLER

Verkaufe meine schnelle 250er LOHMAHA (Adler). Schnellste Privatfahrmaschine der 250er Klasse. Je Zylinder 5 Überströmkanäle. Spitze 200 km/h. Siegfried Lohmann, 28 Bremen, Osterholzer Heerstraße 187. 46 879

Achtung Adlerfreunde!

Verkaufe Adler MBS Favorit 250 u. eine MB 250 mit 2 Vergasern, 24 PS Kayser-Motor, hochgezogene Auspuffe und viel Chrom. Beide Maschinen in bestem Zustand. Franz Sturz, 8901 Affing 75 über Augsburg. 46 892



Verk. MBS 250 Sprinter 2 Verg., 24 PS, 140 km/h, Pleuel-Nadellag., MC-Köpfe, 2 Mot., 4 Räder, 8 Reifen, Spezialwerkz., Bestzustand. Dazu Seitenwag. B. Falde, 7032 Sindelfingen, Rotbühlstraße 2. 46 939

ADLER MB 250 mit Bwg. LS 200, TUV 6. 67, Spez.-Werkzeuge u. viele Ersatzteile, DM 450.—. P. Mannhorst, 7023 Echterdingen, Untuchtstraße 8. 46 932

Verk. M 200, Trukenmüller, 732 Göppingen, Zeppelinstraße 10. 46 953

Verkaufe Adler MB 250, zugelassen, für DM 250.—. Peter Reinhardt, 7 Stuttgart-Rohr, Hagelsbrunnen 2 a, Tel. 78 73 85. 47 022

AERMACCHI

VERWORNER liefert AERMACCHI

Ala Verde 250 ccm, 21 PS Orig. ital. mit Kfz-Brief und Kundendienst. Werksvertretung: **Karl Witzemann, Mechaniker-Meister**, 75 Karlsruhe, Waldhornstr. 30, Tel. 6 58 35, mit dem seit 30 Jahren bek. Kundendienst.

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

Achtung für die Schweiz:

Import u. Kundendienst f. Aermacchi-Motorräder, großes Ersatzteillager. **Y. Liengme, Motos-Aermacchi Linsebühlstr. 48-50 9000 St. Gallen** Tel.-Nr. (071) 22 19 41 ab 18.00 Uhr

AJS

AJS Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 46 836

Verkaufe AJS 500 ccm 2 Zylinder, Kunststofftank. A. Fertig jr., 68 Mannheim-Käfertal, Wasserwerkstraße 27. 46 908

ARDIE

Gesucht: Getrieberäder, neu u. gebraucht, für Ardie 2 Zyl. B 350. Motorradteile Nettesheim, 239 Flensburg, Husumer Str. 75, Telefon 2 20 44. 46 816

BSA

BSA Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 46 838

Verkaufe von zerlegter BSA A 7 fast alle Teile, viele neuwertig, und dazu passend für BSA Horex-Telegabel u. Räder, Bernd Rappel, 4033 Hösel bei Düsseldorf, Preußenstraße 28, Tel. Ratingen 6 12 59. 46 916

BSA Motoreninstandsetzung

Motorräder, Ersatzteile. Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3

Notverkauf: 46 PS S-Rocket, erst 23 000 km, alle Extras, wegen leichten Lager-schadens nur DM 1100.—. Gschöbmann, 87 Würzburg, Weingartenstr. 33. 46 996

Verk. A 65, Bauj. 64, 13 000 km, Alu-Schutzblech, 700 mm Scheinwerfer, Drehzahlmesser, für DM 2200.—. L. Schmidt, 852 Erlangen, Theaterplatz 21. 47 017

BULTACO

Moto Cross, 250 ccm, m. Metisse-Fahrwerk sofort ab Lager lieferbar. 250 ccm 6-Gang-Rennmaschine, 36 PS, und Rennmaschine 125 ccm, 6-Gang, 27 PS (wassergekühlt) sowie Trial-, Gelände- u. Sportmaschinen, kurzfristig lieferbar. Generalvertretung u. Ersatzteillager: **Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen** (Nettetal) am Nürburgring, Telefon Mayen 2644.

DERBI

DERBI-Rennmaschine, 50 ccm, 5-Gang, 10,5 PS sowie „Gran-Sport“, 50 ccm, 5-Gang, 6 PS, sofort lieferbar. Generalvertretung: **Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen** (Nettetal) am Nürburgring, Telefon 26 44.

DKW

Verk. alle Teile von RT 250/2, RT 200/2, RT 250/H. H. Dahlhaus, 56 Wuppertal-Barmen, Allensteiner Straße 51. 46 942

Verkaufe RT 350 S

Bauj. 55, 42 000 km, TUV 67, Bestzustand, wegen BSA-Kauf. R. Berger, 708 Aalen, Schumannstraße 43. 47 021

DUCATI

alle Typen von 125—350 ccm. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.

VERWORNER liefert DUCATI

Gelegenheit für Bastler: Defekte Ducati Mach I (Elektrik u. Vorderrad), 4000 km, für nur DM 500.— umständehalber abzugeben. Zuschr. unter M 4710 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 46 984

Verkaufe 175er Ducati, 16 000 km, DM 600.—. Klaus Grein, 6368 Bad Vilbel, Pommernweg 18. 46 950

Tausche astreinen Ducati Mach 1-Motor, 28 PS (2000 km), gegen einwandfr. Maico 250 SS oder MZ ES/1 250-Motor. H. Serafin, 4714 Selm (Westf.), Seilandstr. 25. 47 005

GELÄNDEMASCHINEN



50 ccm — 4,5 PS Geländesport/Trial-Maschine, TESTI-VELOMOTOR, für DM 1180.— verzollt ab Hamburg. Detlev LOUIS, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 46 912

Verkaufe guterhaltene Geländesportmaschine Zündapp GS 75, Bauj. 1964. Zuschriften unter M 4713 an das MOTORRAD, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 987

Verk. Zündapp KS 601 Geländegespann mit Sportm., div. Extras und 2. Maschine, oder tausche gegen Maico-Hercules GS. Heide, 351 Münden, Parkstr. 3. 46 853



Verkaufe sehr schnelle Gelände-Hercules K 50, Baujahr 1965, mit neuem 5-Gg.-Breitwandmotor. Manfred Konrad, 7 Stuttgart-Hofen, Wagrainstr. 7. 46 947

BMW R 26, auf Gelände umgebaut, mit Horex-Gabel, in einmaligem Zustand, zu verkaufen, Preisidee DM 800.—. TUV 1967. Telefon München 53 59 87, privat 75 32 31. 46 991

Verkaufe wegen Aufgabe des Motorsports: 1 Maico-Motor, Breitwand GS 250, für DM 600.—. 1 kompl. Maico-Fahrgestell, Doppelschleife, Bauj. 64, mit Brief, DM 900.—. 1 Maico GS 250 mit Ceriani-Gabel DM 1950.—. 1 Ceriani-Gabel, fabrikneu, DM 450.—. Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstraße 12. 46 992

Verkaufe wegen Aufgabe des Geländesports sehr schnelle Radtke-MZ, 250 ccm, 100 kg, 26 PS, fast neu, noch nicht zugelassen, DM 400.— unter Neupreis. Günther Voltz, 607 Langen, Flachbachstraße 47, Tel. 0 61 03 — 24 81. 47 020

GIULIETTA



Giulietta, 50 ccm SS, Bj. 1964, 5000 km, verkauft R. Thierer, 7053 Rommelshausen, Schumannstraße 10. 46 739

GREEVES

VERWORNER liefert GREEVES

HARLEY-DAVIDSON

Importeur für das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck bietet große Auswahl in nur erstklassigen Maschinen 2. Hand. 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19. 46 815

HEINKEL

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

Heinkel Tourist, Bj. 62, 31 000 km, Windschutzscheibe, Sturzbügel, Reserverad 100% bereift, bestgepl., zum Preise von DM 400.— bar. Zu erfragen bei Kaminski, 415 Krefeld, Breiten Dyk 1, Gartentor 5. 46 880

HERCULES

VERWORNER liefert HERCULES

K 50 S, Bauj. Ende 64, Kurbelw. neu gel., neu abgedichtet etc. S. Lang, 66 Saarbrücken 1, Lillenthalstr. 29. 46 964

100 ccm-Motorrad gesucht. Möglichst Hercules. Johannes Tornau, 46 Dortmund-Brechten, Bergelchenort 26. 46 918

Suche in Umgebung Ulm—Günzburg guterhalt. Hercules, K 50, Super oder Sport, Bauj. 63/64/65. Preis kann ausgemacht werden. Theodor Schümpfle, 8871 Audenried, Ortstr. Nr. 3, Tel. 0 82 23 — 564. 46 994

HONDA



HONDA

Motorräder und Groß-Ersatzteillager

Anerkannt schneller Ersatzteilversand. Motorüberholungen in eig. Werkstatt. Nur HONDA-Fachleute bedienen Sie in der Bezirksvertretung und Motorradzentrale.

Franz Beckmann

6 Frankfurt/M-Rödelheim, Radilostr. 16
Telefon 78 21 73

HONDA

- CB 125 2.185,— DM (ab Hamburg)
- CB 250 2.675,— DM (ab Hamburg)

nur 450,— DM

- Anzahlung. Restbetrag auf Finanzierung bis zu 24 Monaten.
- Andere Typen und Fabrikate sind zu den gleichen Bedingungen lieferbar!
- Für Honda CB 450 werden ab sofort Vorverträge abgeschlossen.
- Fordern Sie Kaufantrags-Formular und Prospekt an.



293 VAREL, Osterstraße 1



HONDA

Bei ERSATZTEILFRAGEN — HONDA-SCHUH fragen

Motorüberholung in eig. Werkstatt. Anerkannt schneller Ersatzteilversand. **Gerhard Schuh, Honda-Verkaufsbüro**, 6691 Namborn/b. St. Wendel
Telefon 0 68 54-762.

Honda Motorräder

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

HONDA-MOTORRÄDER Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder

RÜDIGER LIENERT
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

Honda-Motorräder in Berlin

Bezirksvertretung Kurt Kannenberg, Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee), Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel.: 8 87 64 33



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7 46 846

Honda C 72, leicht defekt, Bj. 60, 18 000 km, DM 260.—. H. Brunckhorst, 2 Hamburg 73, Wittigstiege 25. 46 864

Verk. Honda C 72, Bauj. 1963, blau, km-Stand 16 000, Bestzustand. Batterie u. Bereifung neu, DM 650.—. Pol.-Wachtstr. Christian Sawanna, 477 Soest, Friedrichstraße 22. 46 852

Eilt: Honda CB 72, 7000 km, sehr gepflegt, für DM 1500.— zu verkaufen. Ruf AL-FELDILEINE 30 13. 46 833

Honda-Supersport 305 ccm, 6700 km unfallfrei gefahren, Bauj. 64, in sehr gutem Zustand, für DM 1500.— zu verkaufen. Ernst Uttich, 4811 Hillegossen, Am Balderbrink 343. 46 823

Verkaufe wegen Krankh. meine Honda CB 72 E, km-Stand 7000, Bestzustand, 6 Monate gelaufen, gegen Höchstgebot. Zuschriften an Dieter Rostock, 5601 Gruiten, Feldstraße 13. 46 872

Verkaufe Honda 50 CS 110, Bauj. 1964, Farbe rot, hochgez. Auspuff, vers. bis 15. 1. 66, 6000 km gel., Bestzustand, mit Sturzbügel u. Gepäckträger, für DM 850.— od. gegen Gebot. Zuschr. unter M 4705 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 979

Verkaufe „Honda CB 72 SS“, 4500 km gelaufen, wegen „Bonneville-Kauf“ gegen Gebot. Werner Schappert, 5678 Wermelskirchen, Sellscheid 32. 46 957

Honda C 92, techn. einwandfr. Zustand, DM 500.—. Kindler, 638 Bad Homburg, Moselstr. 37, Tel. 54 49. 46 948

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

Keine Klischeekosten, keine zusätzlichen Insertionskosten!

Ihre Anzeige wird wirkungsvoller. Gutes Amateurfoto genügt.

4. LAUF ZUM JUNIORENPOKAL MOTO CROSS IN DOM-ESCH

An sich ist eine Sandgrube zum Ausbeuten von Sand da! Aber wenn die Besitzer motorsportfreundlich eingestellt sind, kann man daraus eine feine Moto Cross-Strecke machen, und je mehr Sand dort herausgebuddelt wird, desto schöner wird der Kurs. Schon im vergangenen Jahre hat mir die Anlage ausgezeichnet gefallen, aber jetzt, nachdem weitere 100 000 Kubikmeter Sand abgefahren worden sind, präsentiert sich eine Strecke, die es in sich hat, so daß man darauf gespannt sein kann, wie sie im nächsten Jahr aussehen wird. Leider meinte es das Wetter mit den Veranstaltern auch in diesem Jahr nicht allzugut, und man mußte sogar die eine Steilab- und -Auffahrt herausnehmen; trotzdem blieben noch genug Schwierigkeiten in dem 1200 m langen Kurs.

Schon im Training schälten sich die Favoriten ziemlich klar heraus, und so war es auch kein Wunder, daß das Rennen bis 250 ccm eine Auseinandersetzung zwischen Günther Eckenbach, Hildrizhausen, auf Montesa-WaBeHa und Wilhelm Diehl, Feldkahl, Husqvarna, wurde. Es war ein prächtiges Bild, wie die beiden so verschiedenartigen Fahrer sich einen absolut lizenzenreifen Kampf lieferten, aus dem der wesentlich unbekümmerter fahrende Eckenbach als Sieger hervorging.

Im ersten Lauf der Klasse bis 500 ccm konnte Helmut Schöffler, Weil der Stadt, Maico, vor Willi Heumos, Eberfing, auf einer Horex, den ersten Platz belegen. Aber im zweiten Lauf brach ihm schon in der ersten Runde das Schwimmergehäuse, wodurch er erst mit zwei Runden Rückstand das Rennen wieder aufnehmen konnte. Trotzdem lief er noch an 10. Stelle ein. Willi Heumos wurde Gesamtsieger vor dem gut nach vorn gekommenen Stolberger Helmut Kaufmann, Maico.

Nachdem nunmehr 4 Läufe in der Juniorenmeisterschaft 1965 gefahren worden sind, haben sich langsam die Positionen gefestigt. Manche Bewerber haben sich zurückgezogen und ziehen es vor, bei den Landesmeisterschaften zu starten, aber die Favoriten kämpfen noch verbissen um die Meisterehren. Es könnte bei Eckenbach und Schöffler nur noch der Zufall einen Strich durch die Rechnung machen, aber die Frage nach dem Vizemeister ist noch völlig offen.

In den Läufen der Lizenzklasse bis 250 ccm siegte Erwin Schmider, Wolfach (CZ) vor Paul Zitzen, Düsseldorf (Maico), wobei Adolf Weil, der im ersten Lauf wegen ausgespichtem Vorderrad ausscheiden mußte, im zweiten Lauf mit 59 Sek. Rückstand auf Platz 2 einlief. Ich bin beim Endlauf der Senioren in Erlangen auf die Auseinandersetzung zwischen Schmider—Weil—Betzlbacher gespannt!

Die Organisation klappte sehr gut, merkte man doch, daß aktive Fahrer wie Hans Balg und der Moto Cross-Referent Kremers Hand in Hand arbeiteten. Die Auflagen der OMK waren alle erfüllt.

Ergebnisse. Ausweisfahrer Klasse 175-250 ccm: 1. Eckenbach, Hildrizhausen (Montesa-WaBeHa) 2 Punkte; 2. Diehl, Feldkahl (Husqvarna), 4 P.; 3. Kaufmann, Stolberg (Maico), 8 P.; 4. Weber, Palmersheim (Maico), 8 P.; 5. Harms, Hamburg (Maico), 13 P.; 6. Blumhoff, Kräwinklerbrücke (Maico), 14 P.

Stand nach dem 4. Lauf: Eckenbach 30; Diehl 18; Theiss und Steffen 16; Kaufmann 13; Feuchter und Strobel 12; Weber 11.

Klasse 350-500 ccm: 1. Heumos, Eberfing (Horex); 2. Kaufmann, Stolberg (Maico); 3. Schmid, Laubus-Eschb. (Maico); 4. Simon, Waldbröl (Lito); 5. Schöffler, Weil der Stadt (Maico); 6. Woznitza, Bottrop (Maico).

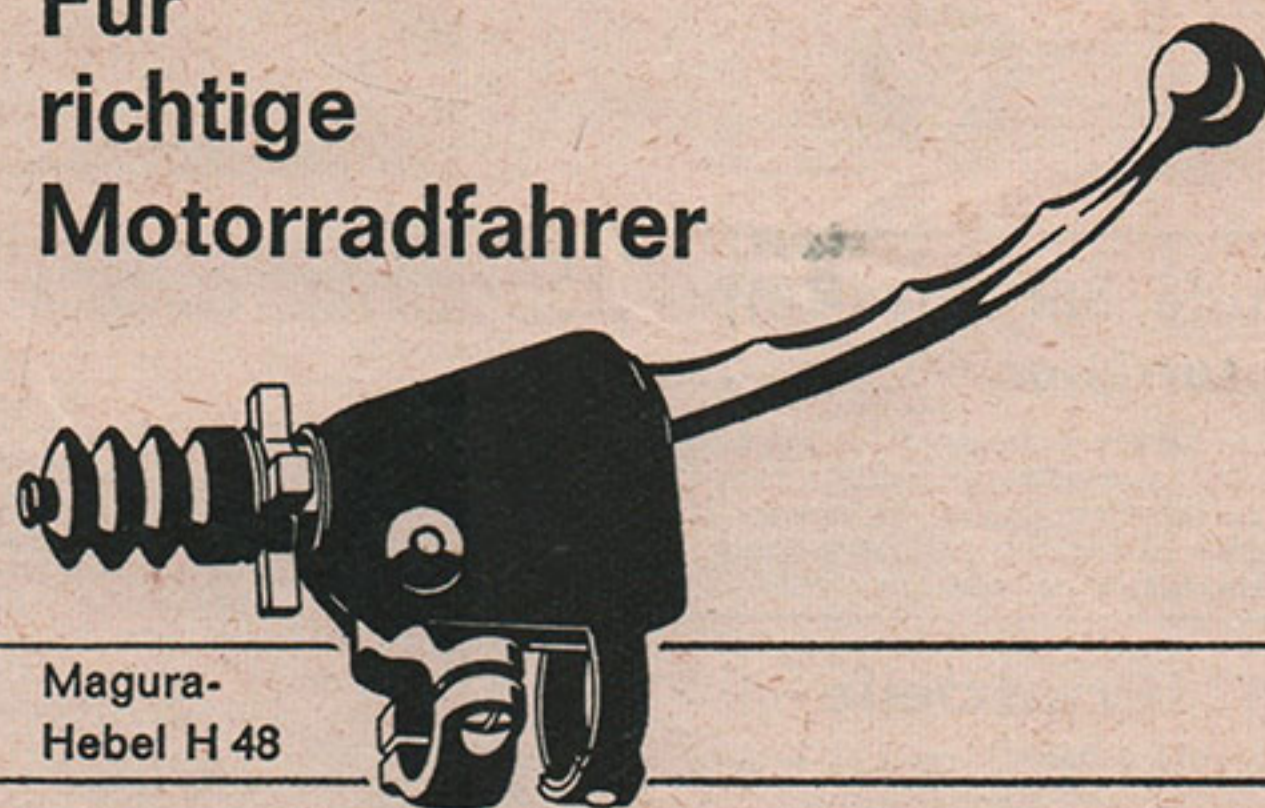
Stand nach dem 4. Lauf: Schöffler 32; Heumos 25; Kaufmann 22; Kimmig und Simon 18.

Lizenzfahrer Klasse bis 250 ccm: 1. Schmider, Wolfach (CZ), 2 P.; 2. Zitzen, Düsseldorf (Montesa), 6 P.; 3. Näger, Zell-Weierbach (Maico), 6 P.; 4. Wagner, Feldberg (Maico), 11 P.; 5. Hafner, Augsburg (Maico), 12 P.; 6. Gallob, Düsseldorf (Maico), 14 P.; 7. Zellmann, Hamborn (CZ), 15 P.; 8. Spickermann, Oberhausen (Maico) 19 P.

Helmut Schöffler (Maico) nutzt den Steilhang sehr gut aus. Auch sein Fahrstil wirkt ruhig und gekonnt. Nicht umsonst führt er in der Pokalwertung!



Für richtige Motorradfahrer



Magura-
Hebel H 48

Motorradfahrer müssen mit allem rechnen. Beim Bremsen und Schalten kommt es auf Bruchteile von Sekunden an. Zuverlässige, griffsichere Bedienungshebel sind oft entscheidend. Selbst regennasse Handschuhe finden beim neuen Magura-Hebel H 48 an den Fingerrillen einen sicheren Halt. Kappe und Faltenbalg schützen den Hebel und Seilzug vor Schmutz und Spritzwasser. Das Drehkreuz läßt sich mit zwei Fingern verstellen und rastet bei jeder halben Umdrehung ein und der Zug läßt sich sekunden-schnell auswechseln. Beim H 48 ist wirklich an alles gedacht - er ist ein Hebel für richtige Motorradfahrer. Fragen Sie Ihren Fachhändler nach dem MAGURA-Hebel H 48.



immer einen Schritt voraus

GUSTAV MAGENWIRTH KG · 7417 URACH (WÜRTT.)

Ein Tip, der sich bezahlt macht!

Unterbrechen Sie nie den Versicherungsschutz, auch nicht, wenn Sie Ihr Fahrzeug im Winter stilllegen sollten.

Sie verlieren sonst den Schadenfreiheitsrabatt!

Und überhaupt:

Gute Motorradfahrer

fahren gut bei der Gothaer Feuer,

denn wir geben schon nach 3 schadenfreien und ununterbrochenen Kalenderjahren

50% Schadenfreiheitsrabatt!

Bei uns kostet die Haftpflichtversicherung mit der

1 Million DM-Pauschaldeckung

jährlich nach	0	1	2	3 und mehr
ununterbrochenen und schadenfreien Kalenderjahren				
für Krafträder und Roller				
über	bis	DM	DM	DM
50	100	34.—	30.60	23.80
100	175	94.—	84.60	65.80
175	250	110.—	99.—	77.—
250	475	275.—	247.50	192.50
475 ccm Hubraum		396.—	356.40	277.20

zuzüglich 5% Versicherungssteuer und Zuschlag bei Ratenzahlung.

Bei anderen Gesellschaften erworbene schadenfreie Zeit rechnen wir an.

Wenden Sie sich bitte an unseren nächsten Mitarbeiter oder lassen Sie sich von uns direkt ein Angebot machen. Eine Postkarte genügt an

Gothaer Feuer

Versicherungsbank auf Gegenseitigkeit

Abteilung
Motorradversicherung

5 Köln 5, Postfach 108





BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager
A. Fischer,
8 München 13, Hess-Straße 4.
Telefon 2207 09

SEIT 30 JAHREN

überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motor-
rädern von 250 ccm bis 600 ccm, Heinkel-
und Vespa-Roller auf Teilzahlung ohne
Aufschlag.

PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05
Ankauf · Verkauf · Tausch

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

VERWORNER liefert BMW!



Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louls, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
46 837

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-
räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung.
Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen,
Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland),
Telefon 0 17 29 — 120. 46 817

R 60 mit Seitenwagen „Spezial“, beides
Bj. 63, 18 000 km, Originalzustand, beste
Verfassung, sofort oder später zu ver-
kaufen. E. Bukies, 582 Gevelsberg, Feve-
rstraße 56. 46 818

Tausche R 50- und R 60-Motor, beide in
einwandfreiem Zustand, gegen R 69 S-
Motor. Suche R 50/69 Sportgetriebe zu
kaufen. Lünemann, 1 Berlin 48, Hildburg-
hauser Straße 34, Tel. 7 73 43 31. 46 989

Suche für R 50 Getriebe, möglichst S. H.
J. Fiehn, 234 Kappeln, Königsberger
Straße 78. 46 871

Verkaufe R 26, Bauj. 1960, TÜV abgen.
bis 1967, 3500 km gel., Bosch-Fanfaren,
H 48-Hebel, 200er-Scheinwerfer, vorn Alu-
Kotfl., Verhandlungsbasis DM 500.— und
Ersatzteile, R 26-Getriebe, zerlegt, R 26-
Motor, zerlegt. Ilse Müller, 2 Hamburg 74,
Hasenbankweg 26. 46 819



Billiger im Nachttarif!
Kleinanzeigen per Telefon.

Viele Anzeigen sind eilig! Ein Brief
käme zu spät. Benutzen Sie den
Nachttarif ab 18.00 Uhr. Unser auto-
matischer Anrufbeantworter nimmt
Ihren Anzeigentext genau entgegen.
Sprechen Sie bitte sehr deutlich und
nennen Sie am Anfang gleich Ihren
Namen und Ihre Anschrift. Tag und
Nacht, auch sonnabends und sonntags.

Ruf: (0711) 224141 (Sammelnr.)

Suche für BMW R 69 großen Tank. Ver-
kaufe SW Steib LS 200 mit BMW-An-
schlüssen. Heinz Neff, 7501 Eggenstein,
Gartenstraße 11. 46 820

BMW R 69 S, 14 000 km, versteuert und
versichert, TÜV Juli 1967, Motor u. Rah-
men neueste Ausführung, VDO-Drehzahl-
messer, 24-Liter-Sporttank, Magura-Sport-
armaturen, Leichtmetall-S-Felgen, Behör-
densturzbugel, Seitenstütze, Sattel und
Sitzkissen, zahlreiche Umrüstteile u. Zu-
behör als Zugabe. Festpreis DM 2800.—
nur in bar. Tel. 0 61 92 — 54 04 od. Zuschr.
unter M 4707 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 981

BMW 26, auf Gelände umgebaut, mit
Horexgabel, in einmaligem Zustand, zu
verkaufen, Preis DM 800.—. TÜV
1967. Telefon München 53 59 87, privat
75 32 31. 46 990

Von Privat gegen bar ges. BMW r. R 25
für R 50. 2 Hamburg, Telefon 51 56 18.
46 821

Verkaufe: BMW R 25/3 DM 250.—, Steib
SW LS 200 DM 50.—, Motor 51/2 DM
150.—, alles in Bestzustand. Hans Schäff-
ler, 6523 Pfeddersheim, Gabelsberger
Straße 42. 46 868

Verkaufe:
R 69 S, Bauj. 63, mit neuem Motor, Bauj.
1965, 6000 km gelaufen, für DM 2500.—.
Verkaufe R 50-Motor für DM 400.— und
1 BMW-Laufrad für DM 120.—. Verkauft
1 Steib-Seitenwagen 500 S DM 120.—.
Laszlo, 5 Köln, Merovingerstr. 54. 46 859

BMW R 50 S, Bauj. 61, km-Stand 32 000,
mit Hoske-Tank u. vielen Extras, verkauft
zum Festpreis DM 1750.— Hans Zimmer-
mann, 7927 Sontheim/Brenz, Hauptstr. 18,
Telefon 0 73 25 — 269. 46 858

Verk. R 25/3, Bauj. 55, überh., TÜV 9. 67,
Teile und 1 Reifen für DM 350.—. J.
Rahmlow, 2356 Innien. 46 856

BMW R 51/3, vor 5000 km generalüberh.,
Meier-Bank, Sitzbank, TÜV April 66,
HUK-Vers., Barpreis DM 450.—, wegen
Kauf einer R 69 S. Bernd Siegfried, 8058
Erding (Obb.), Landshuter Str. 70/112.
46 835

 **Verkaufe BMW R 50,**
25 000 km, Pr. DM 2200.—
in bar. Klaus Embach, 68
Mannheim I. 6. 11. 46 822

 **Verkaufe gepfl. BMW-**
Gespann R 60, Bj. 1961,
mit Meier-Tank, 27 Ltr.,
neu bereift, Drehzahl-
messer, Pojesta-Verklei-
dung mit Doppelscheinwerfer, Seitenwag.
Steib S 500 Lux, DM 2400.—. Egon Schons,
55 Trier, Sichelstraße 34. 46 830

Verk. gepflegte R 25/3, Bauj. 1953, Gara-
genfahrzeug, für nur DM 650.— gegen
bar. Ewald Beyermann, 439 Gladbeck,
Rentforter Straße 126. 46 870

BMW R 12, 750 ccm, zu verk. Ia Zustand.
Rolf Rüttchen, 514 Erkelenz, Roermonder
Straße 16 a. 46 869

BMW R 60 krankheitsh. für DM 1000.—
zu verkaufen. Zuschr. unter M 4708 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach
1042. 46 982

Suche Rahmen für BMW R 26 mit Brief.
Zuschriften unter M 4703 an „das MO-
TORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 46 977

Suche BMW R 50, R 60 oder R 69 S. Zahle
bis DM 1600.— (bar). Klaus Gerber, 75
Karlsruhe, Waldstr. 50, bei Stetter. 46 969

Verkaufe umständehalber BMW R 60,
Bauj. 1960, mit Sportlenker, 32-Liter-Tank,
Sturzbügel, M.-Bank, sehr gepfl. Zustand,
Preis DM 1900.—. Herbert Schalk, 3545
Usseln, Ringstr. 48. 46 968

Verk. R 51/3, Bauj. 54, TÜV Mai 67, 30-
Ltr.-Tank, Motor überh., km-Stand 70 000,
Liebhaberstück, Preis DM 1200.— bar, da-
zu Steib 500 S, v. Ersatzteile. 1 Kreidler-
Geländesp. für DM 100.—. Hans-Joachim
Bell, 49 Laar b. Herford, Im Bruch 60.
46 962

Suche R 25/3-Gabel mit Nabe-für R 27.
Verkaufe: Vorder- und Hinterradschutz-
blech, Sitzbank, Luftfilter, Batteriekasten,
Rücklicht, Fußrasten, 18 x 3,25-Decke,
Lenker, Hebel, Lampe, Tacho, Tank, Vor-
derradschwinge mit Dämpfer. Alles von
R 27, Bj. 1964, 22 000 km. Suche Alu-Tank
für R 27. K. Kaltenbach, 678 Pirmasens,
Lemberger Straße 225. 46 961

R 27, neuwert., zu verkaufen, DM 1400.—.
Kasten, 7129 Hausen. 46 959

Verkaufe alle BMW-Spez.-Werkz. f. 2 Zyl.
Eberhard Sprenger, 563 Remscheid-Len-
nep, Albert-Schweitzer-Straße 23. 46 951

Verk. BMW R 26, überholt, zugel., Bauj.
1958, DM 700.—. D. Schulz, 6536 Langen-
lonsheim, Lauerweg 3. 46 940

Verkaufe von BMW R 51/3 Telegabel,
Fahrgestell mit Brief. Preis DM 120.—.
Leo Jung, 423 Wesel, Kreuzstr. 7. 46 937

Liebhaberstück BMW R 51/3. Vor 1100 km
vollkommen neu überholter Motor. Alu-
Schutzbleche, Fanfare, Lichtupe, Hoske-
Tüten, viele Teile verchromt, viele Extras.
Farbe weiß, umständeh. für DM 1000.—
oder Gebot zu verkaufen. Erik Bördner,
6293 Löhnberg/Lahn, Obertorstr. 4. 46 936

Suche R 27 bis ca. 15 000 km. Plate, 7024
Bernhausen, Haldenstraße 55. 46 933

BMW R 60

Gespann mit und ohne SW, Drehzahl-
messer, großen Sporttank, engl. Sitzbank,
Heinrich-Verkleidung, TÜV 67, zu ver-
kaufen. Horst Zierle, 7411 Betzingen,
Weidenstr. 20. 46 926

Verkaufe BMW 500 ccm, Bj. 1956, R 50,
verchromt, neuwertig. Eilt! Hilde Nähr-
lein, 8836 Ellingen, Krs. Weißenburg/Bay.,
Pleinfelder Straße 9. 46 925

Suche 5- oder 6-Gang-Getriebe f. R 50.
Angeb. mit Preis an M. Rombach, 7701
Mühlhausen. 46 919

R 26-Unfallmaschine sucht P. Ruoss, 7987
Weingarten, Goethestr. 7. 46 915

BMW R 27, neuwertig, ca. 800 km gel.,
zu verkaufen, DM 1500.—. Finanzierung
möglich, auch ohne Anzahlung. Leopold
Schilling, 6831 Brühl/Rohrhof, Brühler
Straße 35, Tel. 0 62 02 — 29 63. 46 914

Verkaufe Gespann R 67/2, BMW-Spezial,
Motor R 60, ca. 8000 km. Heinrich-Voll-
verkl. Gerhard Hofmann, 7 Stuttgart-
Giebel, Mittenfeldstr. 94. 46 913

 **Verkaufe BMW R 51/3,**
erst 35 000 km, nur Lst.
gelaufen, gegen Gebot.
Manfred Thum, 7272
Altensteig (Württ.), Burg-
straße 42. 46 911

Achtung Ausweissfahrer!
Wegen Umstellung verk. schnelle BMW
R 50 S Sand-, Grasbahn-Seitenwagen-Ma-
schine, Bj. 63, ohne Seitenwagen, sowie
BMW R 66-Motor, neu überholt, zusam-
men DM 1600.—. Willi Schwarz, 8216 Reit
im Winkel, Birnbacherstr. 34. 46 909

Suche 500er oder 600er Schwingen-BMW
bis DM 1000.—. Rüdiger Leufke, 47 Hamm,
Langenwanneweg 43. 46 907

Verkaufe BMW R 25/3, Bauj. 1953, mit
LS 200, DM 350.—. Werner Bachmann,
5122 Kohlscheid, Kircheichtstr. 40. 46 902

R 68, Bauj. 54, tadelloser Zustand, gute
Leistung, 35 PS, mit Vollnaben, 33-Liter-
Tank, Tourenz., Oltherm., neue Reifen,
weg. Anschaffg. einer „S“ für DM 1200.—
oder Gebot zu verk. R. Corall, 285 Bre-
merhaven S, Egerländer Str. 10. 46 899

Gespann (R 50 mit R 67-Motor) mit TR
500, ölgebremst. Ferner 1 Doppelsitzer-
Aufbau mit Richterkabine („Großraum-
transporter“), 1 Hch.-Knieverkleidung,
alles nach Gebot, zu verkaufen. G. W.
Frank, 607 Langen/Hess., Darmstädter
Straße 5 (B 3). 46 897

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

Keine Klischeekosten, keine
zusätzlichen Insertionskosten.
Ihre Anzeige wird wirkungs-
voller.

Gutes Amateurfoto genügt.

ACHTUNG: BMW R 75-Fahrer!
Wer kann helfen, ich suche folgende Teile
dringend:

1 Filteranlage vollst., 1 Filtergehäuse auf
Tank, 1 Auspuffanlage vollst., 1 Seiten-
wagenpolster, 2 Res.-Kanister für SW,
1 Packtaschenhalter an Gepäckträger,
1 Packtasche, dazu passend 1 Staubdecke
für SW. Angebote an Dierk Schulte, 599
Altena (Westf.), Bahnhofstr. 19. 46 884

Verk. wegen Todesfall: R 50, Bauj. 64,
Sommer 64 u. 65 gel., wie neu, 10 000 km,
neu ber., kl. Geländelenker, H 48-Hebel,
Sportg., Sturzbügel, 24-Ltr.-Hoske-Tank,
Meier-Bank, DM 2300.— bar; Harro-Leder-
Kombi Gr. 1,60 m, 2 Römerhelme Gr. 57 1/2
u. 55, 1 neue Fospaica, 1 Winterbrille, zus.
DM 250.—. Ulrich Valeske, 6685 Schiff-
weiler/Saar, Leopoldsthal 3. 46 893

BMW R 50, Bauj. 58, sehr gepflegt, Lieb-
haberstück, zu verkaufen. Neuer Hoske-
Tank und -Tüten, ebenso Steib 350, neu
gespritzt, silbergrau, teleskopgefedert,
neu bereift, zu verkaufen. Angebote an
J. Hupfer, 545 Neuwied, Tulpengarten 2.
46 014

Verkaufe R 51/3, gut erhalten und gepfl.
H. Reichardt, 6075 Offenthal, Taunus-
straße 26. 46 015

Verk. R 60. Verk. li. Zyl.-Kopf für R 60.
E. Trukenmüller, 732 Göppingen, Zeppe-
linstraße 10, Telefon 7 83 71. 47 009

BMW R 50 S, Bauj. 63, 19 000 km gelaufen,
günstig zu verkaufen. G. Rieckhof,
233 Eckernförde, Gänsemarkt 4. 47 006

Suche für BMW R 68
einen gut erhaltenen Motor. Angebote an:
Freddy Müller, Zurzacher Str. 41, 5232
Lauffohr, Schweiz. 47 003

 **Verkaufe BMW R 69 S,**
Bauj. 63, TÜV bis 67, wie
Bild, für DM 2800.— bar.
Jürgen Wenzel,
33 Braunschweig,
Werder 6. 47 001

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 63, z. Z.
30 500 km gel., Tourenzähler im Schein-
werfer, Lichtupe, Blinklicht, Preßluft-
Fanfaren, Gepäckträger, 24-Liter-Tank,
US-Bank, garantiert unfallfrei. Dieter Kor-
meyer, 48 Bielefeld, Siechenmarschstr. 39.
47 002

Anzeigen- schluß

für Heft Nr. 23

ist am

21. Okt. 1965

HONDA

Verk. CB 72 SS, Ia Zustand, vers. u. verst., TÜV 67, ENS-Verkl., Rennhöcker, Lenkerstummel, Orig.-Sitzbank, Werkstatthandbuch, einige Ersatzteile, für DM 1900.—. Manfred Mertens, 703 Böblingen, Wildermuth-Kaserne 1/251. 46 938

C 72, 1800 km, noch Garantie, 250 ccm, DM 1500.—, verk. Schneider, 4 Düsseldorf, Goltsteinstr. 18. 46 935

1 Zyl. CB 72, 1. Schliff, 1 Dellorto SSI 28 zu verkaufen oder gegen Zyl.-Kopf CB 77 zu tauschen, Gerd Schumacher, 1 Berlin 20, Spandauer Straße 71. 46 934

Honda CB 72 SS, garant. nur 6000 km, in fast neuem Zust., ohne Unfall, für DM 1900.— abzugeben. Karlheinz Meub, 6 Frankfurt a. M.-Ginnheim, Ginnheimer Stadtweg 94, Tel. 52 27 73 ab 20.00 Uhr. 46 928

Verkaufe Honda-Benly 125, Bauj. 1961, ca. 18 000 km, Kolben und Zylinder def., Kurbelwelle, Kupplung und Lager vor 3000 km neu, Primärtrieb, Ketten u. Ritzel vor 1000 km neu, Fahrgestell guter Zustand, für DM 300.— bar an Selbststahler. K.-H. Führmann, 235 Neumünster, Unterjörn 18. 46 923

Verkaufe wegen Bundeswehr CB 72 mit Barbour u. Lederkombi u. Tankrucksack, Bauj. 65, 3800 km, Verhandlungsbasis DM 2250.—. Jörg Hoffmann, 54 Koblenz, Bw.-Dienststelle, Postfach 6444. 46 920

Suche Supersport 250 ccm, mögl. mit Motorschaden. H. Ebert, 6831 Brühl, Ketscherstraße 4. 46 903

Verkaufe CB 72, Bauj. 65, 4500 km, 18-Liter-Tank (sowie Originaltank), garagegepflegtes Fahrzeug, Ia Zust., weg. Einberufung zum Militär für DM 1950.— in bar. Horst Müller, 6 Frankfurt a. M., Hausenerweg 110. 46 888

Suche Honda CB 92 o. ä. Zahle bis etwa DM 900.— bar. Otto Probst, 623 Frankfurt a. M., Wachtelweg 17. 46 886

Verkaufe erstkl. Honda CB 72 SS, rot, Bauj. 64, 4000 km, mit Gläser-Sportverkleidung, aus Gesundheitsgründen. Bernhard Strohmeier, Aitern, Belchenstraße 7, 7869 Post Schönau. 46 878

Suche CB 72 nur im Bestzustand. Zahle bar. Toni Bräu, 8111 Altlach/Walchensee. 46 877

HOREX

HOREX REG. 400 ccm mit Steib-Seitenw. LS 200, kompl. od. einzeln zu verk. Motor rep.-bedürftig. Egon Nietzsche, 62 Wiesb.-Schierstein, Moselstraße 22. 46 891

Verk. Imperator 400, mit Münch-Motor, zugel., einwandfr. Zust., TÜV April 67, 1 Ers.-Motor u. Ers.-Teile. Harald Becker, 6453 Seligenstadt, Ellenseestr. 45. 46 901

Verkaufe Horex Imperator 450 ccm. Motor bei Firma Petith für DM 850.— vor 1000 km überholt. Drehzahlmesser, R 3-Nocke, 2 27,5 mm-Vergaser, Sportkolben, englische Sitzbank, Aermacchi-Tank. Vorn ital. Rennbremse, Alu-Kotflügel, Lenkerstummel, Garantiert 40 PS, Spitze 170 km/h. Neu lackiert. Die Maschine ist in bestem Zustand. Preis DM 1600.—, Teilzahlung möglich, evtl. Tausch gegen gute CB 77. Wolfgang Hartrampf, 7 Stuttgart O, Schwabenbergstr. 71, b. Kircher. 46 955

Verk. Regina 400. Motor im Juni 65 bei Petith gehabt. Zylinder, Kolben, Kopf, KW neu, DM 500.— laut Rechnung. Ferner Alu-Blech vorn, Stummel, sehr viel Chrom, Speichen u. Auspuffanl. 9 Monate alt, zum Preis von DM 700.—, evtl. mit guterh. „ENS“-Verkl. Karl Stegerwald, 8702 Greußenheim 158. 46 956

Verkaufe Horex Regina 400. Motor im Werk überholt vor 1100 km, auch Einzelteile. Konrad Beutinger, 7961 Tannhausen über Aulendorf. 46 890

Verkaufe Horex Regina 250 mit Seitenwagen Steib 200 SL, Oldruckbr., für DM 200.—, auch einzeln, TÜV 67, außerdem 2 Räder mit 80% Bereifung 19 x 2,75 à DM 10.—. A. Ulrich, 463 Bochum, Trakehrer Straße 16. 46 997

Resident-Motor 350, Bauj. 58, lt. Rechn. für DM 516.— überh., absolut neuwertig, für DM 380.— zu verkaufen. G. Schnerr, 75 Karlsruhe, Körnerstr. 56. 46 963



Verk. Imperator 450 (Münch), sportl. hergerichtet, TÜV 67, geg. Höchstgebot. P. Hortenstein, 6083 Walldorf, Rheinstraße 38, Telefon 0 61 05 — 53 08. 46 998

Verkaufe Horex Resident 350, mit Seitenwagen Royal u. div. Ersatzteilen, sportlich hergerichtet, Motor generalüberholt. Franz Raff, 7773 Musdorf, Zum Stichling 10. 47 023

HUSQVARNA



Motorrad der Weltmeister
Rolf Tibblin — Torsten Hallmann

„MC-250-Hallmann“ Mod. 1965, 92 kg, bei 6000 Um./über 25 PS. Auch 175 und 252 ccm lieferbar — auch in MC-Geländeausführung. Angebot anfordern, begrenzte Lieferung.

Wilh. Henning, Kraftfahrzeuge,
2358 Kaltenkirchen bei Hamburg
Importeur — Vertragshändler

ITAL



Ital-Jet
Typ
Cobra,

die schnelle
italienische Sportmaschine

mit dem Doppelrohrrahmen, mit Sachs 50 S-Motor, 5,2 PS, 5-Gang. Bald in vielen Städten der Bundesrepublik. Fragen Sie Ihren Händler nach Prospekten, oder verlangen Sie Bezugsquellenachweis beim Alleinimporteur für die Bundesrepublik

Nestler

53 Bonn, Stiftsplatz 1—3

KREIDLER

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

Rennsätze, 7 PS, für Kreidler, 169,— DM u. Zündapp, 175,— DM. Kreidler Kurbelwellen-Umbau mit Renn-Messerpleuel mit Nadelagerung für Kolbenbolzen, 75,— DM. Spezial längsverrippte Rennzylinder, 10 PS für Kreidler, bei: Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen (Netetal), Tel. Mayen 2644.

Verkaufe Florett Super, 5,2 PS, Bauj. 64, mit Büffeltank, Preis DM 700.—. Ludwig Schmidt, 706 Schorndorf, Gerberstr. 9. 46 873

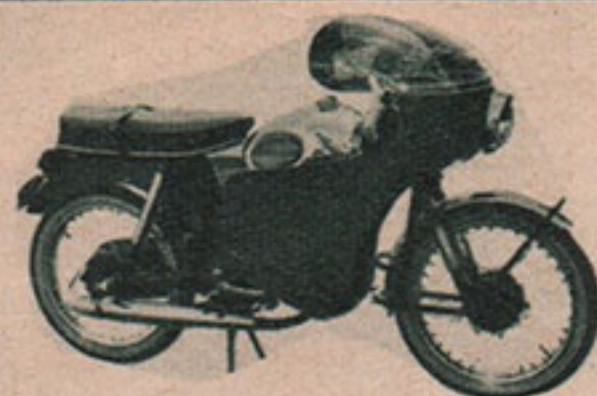
Verk. Kreidler 4-Gg., 75 ccm, Führersch. Kl. IV, 110 km/h! Ganz verchromt, mit Sportverkleidung, nicht unter DM 850.—. R. Heger, 3261 Krankenhagen 183. 46 967

Achtung Kreidler-Fahrer!
Frisieranleitung und Anleitung zum Bau einer Rennverkleidung, 7 DIN A 4-Seiten, zus. DM 10.—. Bei G. Brecht, 68 Mannheim K, 3. 5. 46 971



Verkaufe Kreidler Florett Super, 5,2 PS, Bauj. 65, ganz verchromt, mit vielen Extras (Sportlenker), erst 800 km gelaufen, neuwertig, DM 1300.—. Dieter Möllmann, 4281 Marbeck Nr. 69/1, Krs. Borken. 46 876

Honda Motorräder Motor-Rauscher 8832 Weißenburg



Kreidler

MB Rennverkleidungen

für 50 ccm-Motorräder zu günstigen Preisen. Komplett 180.— DM. Ohne Halterung 140.— DM.

Motorsportartikel — Motortuning

M. Balcerek

3014 Misburg/Han · Lohweg 44

Fordern Sie die neuen Prospekte

Achtung Kreidler-, Zündapp- und Sachs-Fahrer!

Die beste 50 ccm-Frisieranleitung (über 8 PS, ca. 120 km/h, 20 Seiten DIN A4 mit 30 Tuschezeichnungen für Bearbeitung) 45.— DM, Bauprinzipzeichnungen für Doppeldrehschiebereinlaß (nach Werkskreidler) 20.— DM, Maßskizzen zum Bau eines 50 ccm-Rennauspuffs mit Text für Abstimmung 15.— DM, Tabelle mit Zusammensetzung eines wirks. Rennmischungs 10.— DM, Anleitung für genaue Einstellung von Rennvergäsern 10.— DM, Fallstromrennvergäser ab 65.— DM, Kurbelwellenänderung f. Rennen mit Rennpleuel und Spez. Käfignadel-lager ab 54.— DM, mit Messerpleuel und nadelgel. Kolbenbolzen 110.— DM, Zylinderfrisieren auf Rennleistung ab 50.— DM, Verdichtungserhöhung mit Auslitern 15.— DM. Verlangen Sie ausf. Angebote!

SCHLOSSER KG., 7887 GRENZACH

Kreidler, neuw., 5,2 PS, 7000 km, für DM 750.— zu verkaufen. Harry Stock, 6501 Budenheim/Mainz, Wilhelmstr. 13. 46 905

Verkaufe Kreidler Florett S, 18 000 km, 4,2 PS, mit Beinblechen u. Lampenverkleidung, guter Zustand, DM 420.—. Norbert Degenhardt, 3431 Ziegenhagen, Dorfstraße 3. 46 861



KREIDLER FS 64, mit MB-Verkleidung, 5,2 PS u. 4,5 PS, Spitze 90 km/h, 20er Bing-Vergaser, TÜV 66, wie neu. Mit Sturzhelm, ca. 7000 km gef., Preis DM 600.— bis DM 700.—. Zuschriften unter M 4717 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 013

Verkaufe Kreidler Super, 75 ccm, TÜV und Vers. bis 66, in gutem Zustand, für DM 600.—. Stefan Halbländer, 68 Mannheim-Waldhof, Alte Frankfurter Str. 18. 46 930

MAICO

VERWORNER liefert MAICO!

Verk. Maico 175 SS, 61, TÜV 67, 16 000 km, auf Wunsch mit Gläser-Monza-Verkleidung, für DM 600.—. A. Breuer, 5162 Birkesdorf, Jülicher Straße 6. 46 966

Verk. für Maico: Ia Horex-Gabel mit Rad DM 45.—, kompl. 250 ccm-Motor o. Kurbelw. mit Kolb. u. Zyl. DM 75.—. V. Stapelfeldt, 206 Bad Oldesloe (Holst.), Hamburger Straße 200. 46 924

Taufun 400 ccm, defekt, verkauft preisgünstig U. Schlegel, 7012 Fellbach, Eberhardstraße 75. 46 863

Maico-Motor 175 ccm SS, neuer Zyl., DM 400.—. Erwin Mardorf, 3508 Melsungen, Zur Schlade 21. 46 995

ANZEIGEN-SCHLUSS

für Heft Nr. 23/65
am 21. 10. 1965

MATCHLESS

Matchless Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
46 839

MOTOBI

Motobi Imperiale, 125 ccm, 12 000 km, geg. Gebot zu verk., u. zerlegte Imperiale, DM 300.—. Kindler, 638 Bad Homburg, Moselstr. 37, Tel. 54 49. 46 851

MOTO CROSS

Velocette 500 ccm, Bj. 65, 3 Rennen gelaufen, wegen Aufgabe des Rennsports für DM 2200.— zu verkaufen. Günter Oden, 2052 Hamburg-Neuengamme, Hinterdeich 420. 46 854

Verkaufe wegen Aufgabe des Rennsports 2 schnelle Maico Moto Cross 250 u. 360 ccm, Bauj. 1964 u. 1965, Doppelrohr-rahmen u. Ceriani sowie Anhänger. Koppe, 505 Porz-Grengel, Birkenweg 50. 46 824

Verkaufe Moto Cross-Maico 250 ccm, fahrbereit, DM 400.—. Aral-Tankstelle, 8949 Pfaffenhausen. 46 941

BULTACO Moto Cross 200 ccm, 27 PS, Bauj. 64, DM 1350.—, zu verkaufen. Dieter Braun, 7921 Hermaringen, Tel. 0 73 22 — 183. 46 906

Verkaufe meine Orig. WABEHA-Montesa, Bauj. 1965, 175 ccm, schnellste Maschine in dieser Klasse. Gebe auch Motor und Fahrgestell kompl. einzeln ab. Heiner Trost, 708 Aalen (Württ.), Kappelstr. 27. 46 900

Achtung Moto Cross-Fahrer!

Verkaufe meine Métisse/Eso, Bj. 65, sowie 1 MC Eso, sehr leicht, mit vielen Ersatzteilen. Günter Fischer, 7419 Neuhausen/Erms, Hölderlinstr. 13. 46 898

Verkaufe MC Maico 250. K. Laforge, 8911 Pürgen 89 (Landsberg). 46 895

Verkaufe 350er Maico MC, Bauj. 1965, mit Ersatz-Vorder- u. Hinterrad, sowie einen Spezialanhänger. Heinz Kimmig, 7611 Nordrach, Kol., Haus Nr. 352. 47 011

Original Maico-Werks-MC, 247 ccm, Bj. Juni 1965, 4 Rennen gel., bar DM 1850.—. Zuschriften unter M 4716 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 47 010

MOTO GUZZI

Verkaufe Moto Guzzi-Falkone Sport, 500 ccm, in einwandfreiem Zustand, verst. u. vers., nächster TÜV 1967, f. DM 900.—. Hermann Berard, 78 Freiburg, Bahnweg 3. 46 866

Verk. Moto Guzzi „Lodola“ 235 ccm, neuwertig, 1500 km, vers. u. verst., Bauj. 60, DM 1200.—. H. Stürzel, 75 Karlsruhe, Ersinger Straße 5 c. 47 012

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

MZ ES 125 8,5 PS DM 950,—
MZ ES 150 10 PS DM 1000,—

Günstige Rabatte. — Alle Maschinen ab Lager. — PAUL LANGE & CO.
7 Stuttgart 1, Postfach 661

NORTON

Norton Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
46 840

Norton 650 SS, Bauj. 62, guter Zustand, gegen Gebot zu verkaufen. Zuschr. unter M 4712 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 986

Norton 600 ccm, Bauj. 62, 15 000 km, neuwertig. Maschine ist in einwandfreiem Zustand, für DM 1800.— zu verkaufen. Zuschriften unter M 4701 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 46 975

NSU

Verkaufe NSU-Max, kompl. o. i. Teilen (Telegabel). Adolf Schmidt, 6384 Schmitzen/Ts., Feldbergstr. 11. 46 832

Angebot für Kenner:

Sportl. Max, umgeb. auf H.-Tele, u. hint. Rohrausl. v. u. h. Schm. Alu-Kotfl., Renn-H. u. SP. 1. V. Magura etc., la gepfl., sofort fahrber., TÜV 8. 67.

DM 600.—

Orig. engl. Rennhelm (Neupr. DM 110.—) Gr. 57/58

DM 55.—

Engl. Renn-Handschr. DM 30.—, Ein-teil. Kombi Gr. 1,70—1,80 DM 45.—, Zuschriften unter M 4702 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 976

Super-Max DM 400.— verk. J. Kirschner, 8 München-O'menzing, Reginbaldstr. 30/I. 46 960

Suche Motorblock mit Kettentrieb (Kettentritzel) für 123 ccm Krad NSU-ZDB zum Ausschichten, Bauj. 1951. Preisangebote erbittet Walter Bröll, 7343 Kuchen-Fils, Gartenstr. 12. 46 931

PANTHER

Suche engl. Panther 120 S, 650 ccm, Baujahr 1964, mit od. ohne Seitenw. Zuschr. unter M 4706 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 980

PUCH

Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen

sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renngetriebebesätze.

Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager

Puch-Generalvertretung L. L i e d l, Regensburg-Graßlfing, Tel. 0 94 05 — 274. 46 825

Verkaufe kompl. SGS Super-Motor, evtl. auch gesamte Maschine. G. Heckelmann, 62 Wiesbaden, Wörthstr. 24. 46 855

RENNMASCHINEN

Verkaufe Norton Manx 350 ccm, Bj. 63, u. NSU-Sportmax. Albert Handermann, 672 Speyer, Mehlgasse 19. 46 944

Zu verkaufen: Norton Manx 1963 wegen Aufgabe des Rennsports. Nur 6 int. Rennen und 4 Bergrennen in der Schweiz gel. Steht seit 1 1/4 Jahren ungebraucht in meiner Garage. Mit Orig. engl. Peel-Verkl. Die Maschine ist in einwandfreiem Zustand. Preis DM 4500.— nur gegen bar. Hanspeter Millet, 2500 Biel (Schweiz), Zionsweg 32. 46 917

Rennmaschine NSU-Max

mit 2 Motoren und Ersatzteilen und eine NSU-Max, beide in gutem Zustand, preiswert zu verkaufen. W. Leuchters, 405 Mönchengladbach, Pescherstr. 123. 46 857

Honda Production-racer, Mod. 65, mit 5-u. 6-Gang-Getriebe, 1 Kurbelwelle und viele Ersatzteile, sowie ein geschlossener Transportanhänger, an Meistbietenden zu verkaufen. Zuschr. an Manfred Magnus, Keutschachstr. 53, Salzburg, Österreich. 46 974

Gelegenheit

Verkaufe wegen Aufgabe des Rennsports ehemalige deutsche Meisterschafts-Strassenrennmaschine Ducati Grand Prix 125 ccm, Doppelnocken, im Bestzustand mit vielen Ersatzteilen. Preis DM 2500.—. Angebote an Wolfgang Trollhagen, 6431 Rotterterode, Krs. Bad Hersfeld. 46 826

Schnell-Horex, 500 ccm, verkauft günstig: A. Hefe, 5 Köln-Brück, Diesterwegstraße 61. 46 972

**Anzeigenschluß
für Heft 23
ist am 21.10.1965**

SEITENWAGEN

Suche für Steib-Seitenwagen SL 200 Scheibe kompl. mit Halterung. H. Wörndl, 3111 Wrestdt, Bahnhofstr. 48. 46 867

Steib 501 S von BMW R 60 für DM 200.— zu verkaufen. A. Schütt, 2 Hamb.-Harburg, Große Straße 93. 46 958

Verkaufe TR 500, KS-Sport-Laufrad, hydr. gebremst, Spritzdecke und Plexischeibe. Preis DM 360.—. Armin Westiner, 66 Saarbrücken 3, An der Trift 8. 46 921

Suche guterhaltenes Boot S 250 u. kompl. S 250. H. Schwarz, 624 Königstein, Hardtberg. 46 910

STEIB TR, gebremst, für R 69 passend, dringend gesucht. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg. 46 885

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

Seitenwagen gesucht: TR 500 oder 500 S oder „Special“. Walter Soch, 3014 Misburg, Bahnhofstr. 87. 46 865

Verk. SW BMW Spez. DM 350.— u. DM 750.— und ein Geländeboot (TR). Eberhard Sprenger, 563 Remscheid-Lennep, Albert-Schweitzer-Str. 23. 46 952

Verkaufe Steib S 501, sehr gut erhalten, mit Anschlüssen, Steib S 350, fahrbereit, und TR 500, zerlegt. M. Becker, 5439 Emmerichenhain/Oberwesterwald. 47 008

Suche SW-Anschlüsse für Zündapp Elastic. Reimer Claußen, 2351 Husberg ü. Neumünster. 47 016

Seitenwagenanschlüsse für BMW R 27 gesucht. Zuschriften unter M 4715 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 999

SUZUKI

**SUZUKI,
endlich in Deutschland**

SUZUKI Sport 50, ölgedämpfte Telegabel, robuster Zweitakt-Sportmotor und viele hervorragende Eigenschaften.

Ein Fabrikat der allerersten Weltspitzenklasse und Weltmeister.

**SUZUKI-Importeur Franz Beckmann
Frankfurt(Main)-Rödelheim, Radlostr. 16**

TORNAX

Wer sucht guterh. TORNAX 250 S? Verk. für DM 150.—, sowie Lederjacke. Werner Ulmer, 28 Bremen 2, Drillstr. 30. 47 004

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 46 841

Zu verkaufen: Triumph Bonneville, Bj. 63, 15 000 km. Hans Rott, 8 München 9, Demblerstr. 12 II. 46 827

Verkaufe Triumph Bonneville, Bauj. 1964, 11 000 km gelaufen, in bestem Zustand Preis DM 2000.—. Harald Wortmann, 304 Soltau, Marienburger Damm 15. 46 896

Verkaufe 1 Triumph Bonneville, Bauj. 63, werksüberholt, gut gepflegt, für DM 2200.— und 1 Triumph Thunderbird, Baujahr 1962, 18 000 km gel., in bestem Zustand, für DM 1500.—. Beide Fahrzeuge TÜV 67. Interessenten an: Büngener, 3 Hannover, Kleine Pfahlstr. 22. 46 881

VELOCETTE

VERWORNER liefert VELOCETTE!



Le Vogue, Bauj. 64, 200 ccm, 6000 km. Kunststoffkarosserie, Doppelscheinwerfer, Blinkanlage, wassergekühlter 2 Zyl.-Mot., einwandfr. Zustand, erst 6 Monate gefahren, Neupreis 3600.— sfr. Abzugeben mit Windschutzscheibe, Seitenkoffern, englischem Korkehelm, für 2900.— sfr. Wenn sofort billiger! Krankheitshalber. Max Keller jun., 4056 Basel (Schweiz), Flughafenstr. 44. 46 834

VETERANEN

Giuletta 500 ccm-Rahmen ohne Gabel, sonst mit Rädern und zerlegtem Motor. Veteran 1 Triumph 500 ccm, untengest., ohne Verg., Bj. 1920. Veteran 1 Schüttoff 350 ccm, Bj. 1931, fahrbereit, mit Brief. Veteran 1 DKW 300 ccm, Bauj. 1930, verkauft gegen Gebot: Siegfried Klittich, 7541 Gompelscheuer, Freudenstädter Straße 38. 46 860

Verk. geg. Gebot eine NSU TS 500, 1930, eine Zündapp K 800, 1934, eine Harley-Davidson 750 ccm m. BW, 1934, ein BMW-Gespann 750 R 75, Wehrmachtsmaschine, zugel. Alle Masch. fahrfertig. Karl Roller, 7102 Weinsberg, Gasthof zur Eisenbahn, Telefon 353. 46 970

VICTORIA

Verkaufe defekte Victoria Bergm. V 35 mit Bwg., TÜV Okt. 66, 1 zerlegt. V 35, zusamm. für DM 200.—. Eike Hofmann, 6208 Bad Schwalbach, Emserstr. A-Siedlung. 46 922

YAMAHA

Sämtliche Yamaha-Modelle von 50-300 ccm ab Lager lieferbar. Auch Teilzahlung möglich

Yamaha-Werkvertretung
Bruno Lippke

896 Kempten/Allgäu
Füssener Str. 56 - Tel. 76 78

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

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

VERWORNER liefert ZÜNDAPP!

Motorräder Mop. Ersatz. Spez. 601-T Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 46 842

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 46 828

Verk. von Zündapp KS 601: 1 Hinterrad-Antrieb, schrägverzahnt, 7/43, DM 50.—, 1 Kardanwelle DM 30.—. Suche 1 Auspuff-Krümmen lks. Bernd Ueberländer, 1 Berlin 48, Kaiserallee 56. 46 862

Verkaufe Zündapp KS 601, Gespann, Baujahr 1952, mit Zweitmotor und vielen Ersatzteilen gegen Gebot. Angeb. unter M 4704 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 978

Verkaufe KS 100, Rohrrahmen, sportlich, Spitze 125 km/h, Motor neu. K. Laforge, 8911 Pürgen 89 (Landsberg). 46 894

KS 601 SP — TR 500, viele Extras, Hoske-Tank, Richter-Kabine, Knickregler, NC-Batterie usw. zu verk. Näheres durch A. Rutter, 46 Dtm.-Kley, Echeloh 36. 46 875

Verkaufe Zündapp KS 100, Liebhaber-maschine, mit od. ohne Rennverkleidung. H.-T. Werner, 8804 Dinkelsbühl, Lange Gasse 50. 47 019

ALUFELGEN

Borrani 18 x 2, 18 x 2 1/4, 18 x 2 1/2, 18 x 3, alle 36 Loch. Rennfelgen Alu für Bereifung 2,00 x 18 (50 ccm). Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.

ERSATZTEILE

ZUBEHÖR Katalog anfordern
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
46 843

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

Motorradverwertung Nettessheim
Flensburg, Husumer Str. 75, Tel. 2 20 44.

Motorrad-VERWORNER liefert Mopeds, Motorräder, sämtliches Zubehör und Ersatzteile, auch gebraucht, nach allen Orten!
Motorrad-Verworner, Berlin 21, Ufnaustraße 14 und 1 Berlin 65, Liebenwalder Straße 12, Telefon 0311/45 22 94

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

Emil Weigert

Ersatzteillager

85 NÜRNBERG
Ludwigstraße 50

STELLENGESUCHE

Suche Lehrstelle als Kfz.-Schlosser in der Motorradbranche, möglichst zeitlich befristet, mit ausreichender Unterstützung. Bin 21 Jahre, habe Mittlere Reife, abgeschlossene kaufmännische Ausbildung (Schiffsmakler). Ich habe großes Interesse am Motorrad. Bitte um Angebote an Jens Fürstenberg, 2 Hamburg-Bergstedt, Wohldorfer Damm 139. 36 949

TAUSCH

Weiße SP-Verkl. für R 50 gegen Richter-Kabine für TR 500 zu vertauschen. Ferner 1 Hinterr.-Antrieb R 25/3 und KS 601, 1 TR-Rahmen mit 19er-Rad u. neuer Gisenia-Hose gegen Gebot. H. Puck, 46 Dortmund-Barop, Am Sumpf 7. 46 945

STURZHELME



RÖMER STURZHELME
die meistgetragenen -
die 1 000 000fach bewährten.
Neuer Katalog 1965/66
Neues Zubehör: Klappvisier,
Helmschirme, Mehrzweckkoffer
Hans Römer, 791 Neu Ulm
Postfach 189

Engl. Sturzhelme

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

AGV-Rennsturzhelm, in Jet-Form, für Rennen zugelassen, DM 49.—. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.

Renn- und Straßensturzhelme, alle Ausführungen. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 46 849



*Billiger im Nachttarif!
Kleinanzeigen per Telefon.*

Viele Anzeigen sind eilig! Ein Brief käme zu spät. Benutzen Sie den Nachttarif ab 18.00 Uhr. Unser automatischer Anrufbeantworter nimmt Ihren Anzeigentext genau entgegen. Sprechen Sie bitte sehr deutlich und nennen Sie am Anfang gleich Ihren Namen und Ihre Anschrift. Tag und Nacht, auch sonnabends und sonntags.
Ruf: (0711) 224141 (Sammelnr.)

ALU-SCHUTZBLECHE

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

BATTERIEN

Nickel-Cadmium-Batterien GLZ 162 mm hoch, 85 mm breit, 95 mm lang, Kapazität 6 V, 8 Ah, fast wartungsfrei, nahezu unbegrenzte Lebensdauer, kann nicht überladen werden. Preis DM 38,50, **Carl Meinel & Co., Stuttgart N, Rosensteinstr. 35-37**

DREHZAHLMESSER

Elektrische Drehzahlmesser für Maschinen bis 100 ccm, DM 108,-, Sonderausführungen für Rennmaschinen. **W. Kröber, 5406 Winnigen, Wilhelmstraße 27.**

ITAL. MONTEURKOMBI

Konfektionsgrößen 48, 50, 52, 54, 56, 58. Farbe blau, DM 42,-. **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

MODELLBAU

Benelli- und Morini-Modelle. Gilera 4-Zylinder in Vorbereitung. **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

RENNFEDERBEINE

hydraulisch, für 50 ccm. Längen 280 und 290 mm. **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

RENNGABELN

für 50 ccm-Rennmaschinen, für 125-500 ccm-Rennmaschinen. **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

RENNKOMBI

Leder, superleicht, 1250 g, DM 295,-, zusätzlich Regenkombi im gleichen Schnitt DM 125,-. **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

RENNSITZBÄNKE

liefert **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 46 848

RENNSTIEFEL

superleicht, DM 75,-. **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

RENNVERGASER

Dellorto-Renn- und Sportvergaser. **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

RENNBRILLEN

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

Fospaic GS 11, L 45, TT 1 in Leder. **Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19.**

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 46 847



RENNFOTOS und FAHRERPORTRAITS der Saison 1965

13x18 cm - 18x24 cm und bei Sonderwünschen bis 40x50 cm

Anfragen an:

H. PICKARTZ

519 Stolberg, Büsbacher Berg 8

VERSCHIEDENE

Motorräder, Roller, Mopeds Spaett München, Landwehrstraße 66. Telefon 531690



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

46 845

Gelegenheitskauf für Kenner
Moto Guzzi 500 Sport, selten schöner Zustand, Spitze 170 km/h, mit Ersatzmotor, sfr. 650,-. **Douglas Boxer**, silberblau, hochgez. Auspuff, Bestzustand, sfr. 200,-. **ESO Moto Cross**, 250 ccm, neuwertig, sehr schnell, sfr. 2000,-. **Blockmotor Parilla**, Königswelle, 250 ccm, alle Anbauteile, dazu Ersatzgetriebe. Ausl.-Ventil defekt, sonst neuwertig, sfr. 100,-. **Transportanhänger**, VW 1956 und Opel Caravan mit Anhängervorr. **Kurt Steuble, 9320 Arbon (Schweiz), Weingartenstr. 3, Telefon 071 — 46 40 48.** 46 889

Verk. 600 BMW mit Hoske-Tank, vers. u. verst., TÜV 67, Motor, Rahmen und Räder dopp., DM 1100,-. **DKW RT 250 S**, Bauj. 56, wie neu, DM 300,-. **RT 175 DM 50,-**. **Haferkorn, 33 Braunschweig, Große Straße 42.** 46 831

AJS, Mod. 20/52, zugel., TÜV 6. 67, DM 700,-, hierzu Motorblock o. Zyl. DM 250,-. **NSU-S-Fox**, trialtaugl., neue KW u. Zyl.-Kopf, div. Ersatz., DM 280,-. **NSU-Maxi**, zugel., TÜV 9. 67, DM 300,-. **NSU-Max-Gespann (Steib 250 S)**, Horex-Tele (siehe Heft 17/65), div. Ersatzteile, neu lackiert, DM 600,-. **Heinkel Tourist**, Bj. 55, DM 250,-. **Ludwig Kiener, 744 Nürtingen, Karlstraße 39.** 47 000

VERSCHIEDENES

„Trialmaster“-Anzug, wind- und wasserdicht, DM 156,-. **Kreidler-, Heinkel-, Honda-Ersatzteile** vorrätig. **Walter Hauschildt, 22 Elmshorn, Bauerweg 37, Telefon 24 72.**

ABZIEHBILDER RALLYESTREIFEN

Sofort kostenloser Katalog von **Günter Seifert Abt. Mo 5000 Köln, Hansaring 111**

RADSPANNEREI - Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder - mit Reparatur für Auto - Motorrad - Moped - Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch **BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68, Gitschiner Straße 64, Ruf 612858**



mehr Sicherheit und mehr Leistung



Laßt ruhig kommen den Herbst — schon bald unsere Knie werden nicht mehr kalt!

Unser Schnabel wird nicht mehr kühl das ist endlich ein Gefühl

und ... für uns ist's heiter,

wir fahren immer weiter,

niemals mehr Eskimo - verummt - verspannt, sondern trocken - sauber - warm - elegant.

Das sagt einer der euch gut leitet

fahrt karossiert



fahrt **Gläser-Spezial-Schutzverkleidet**

387 Vienenburg/Goslar/Harz, Ruf 053 24/264

Eso-Renngespann

für Sand- u. Grasb., lenkbar, Bj. 1965.

BSA Golden Flash

600 ccm, kompl. oder Teile. **ROLF KOLB, 68 Mannheim-Neckarau, Steubenstr. 108, Tel. 85 24 66.** 46 904



Wo Windgesichter ... sich treffen, da ist auch die **Trial!** Diese unverwundliche **Motorrad-Ledersportmütze** ist in 5 verschiedenen Farben lieferbar. **Prospekt gratis!** **Karin Weltengel, 698 Wertheim, Odenwaldstraße 6**

Die berühmten Rennmotorräder — 1907—1962 — 75 große Rennmaschinen in Wort und Bild beschrieben. Ein einzigartiges Nachschlagewerk. 160 S., 146 Abb., glanzkasch. DM 16.80. **Motorbuch — 7 Stuttgart 1 — Postfach 1370**

Mehr als nur ein Spachtel

(siehe Heft 12)

„AKEMI“ Füll- und Spachtelkitt Nr. 4 (Metallkitt) 1/4 kg-Würfelpackung DM 3,90 frei Haus. Bestellungen an:

„AKEMI“ NÜRNBERG, Postschließfach 132 auf PSch-Konto Nürnberg 72715 einzahlen Absender deutlich in Blockschrift!

TRIALMASTER-Anzug

Jacke und Hose 100% wasserdicht. Bitte Prospekt anfordern! **Import: Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3.**

Harr-Touren-Kombi, 182 cm gr., schlank, Stiefelhose, neuwertig (3mal getr.), Neupreis DM 265,-, für DM 240,- zu verkaufen. **K. Müller, 7131 Diefenbach (Württemberg).** 46 883

1 Harr-Rennkombi, Gr. 172, schlank, in gepflegt. Zustand, DM 170,-. Orig. ital. Rennstiefel Gr. 42 DM 40,-. **Karlheinz Meub, 6 Frankfurt a. M.-Ginnheim, Ginnheimer Stadtweg 94, Tel. 52 27 73 ab 20.00 Uhr.** 46 929

Suche **MMM**, Größe 90, für Größe 1,78, schlank. **Krause, 4005 Buderich, Grünstraße 48.** 46 882

Rennkombi od. Lederhose u. Jacke, Gr. 180, schlank, Stiefel Gr. 44 gesucht. Angebote; auch von Einzelstücken, mit Beschreibung, od. Foto (zurück), unter M 4711 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 985

Girling-Stoßdämpfer, per Paar DM 78,-, verkauft: **Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstraße 12.** 46 993

Verk. preisgünst. Harro-D.-Tourenkombi, Körpergr. 1,72 (46—48). **Hildeg. Finke, 463 Bochum-Langendreer, Oberstr. 43 b.** 47 018



Ölgemälde 40 x 60 cm geg. Höchstgebot zu verkaufen. **Horst Serafin, 4714 Selm-Westf., Seilandstraße 25.** 46 887

Junger Mann, 24 Jahre alt, sucht die Bekanntschaft eines netten Mädchens, das seine Liebe zum Motorrad teilt. Ich fahre eine 500er BMW, für die kein Weg zu weit ist. Bin Westfale und liebe sportliches Fahren. Bitte schreiben Sie mir unter M 4709 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 46 983

Reisepartner gesucht. Deutscher R 60-Fahrer, 30 Jahre, plant Reise 1967/68 Kanada, Alaska, USA, 1968/69 Mittelamerika, 1969/70 Südamerika. Zweite Maschine u. Sprachkenntnisse Spanisch oder Portugiesisch erwünscht. Details von **U. Barthel, 197 Highbury Quadrant, London N 5.** 46 943

VERKLEIDUNGEN

Verk. Heinrich-Verkl. für große BMW. **Trukenmüller, 732 Göppingen, Zeppelinstraße 10.** 46 954

Ital. Rennverkleidungen DM 145,-. **H. Hafner, 8906 Gersthofen, Donauwörther Straße 16.** 46 927

Verk. Gläser-Verkleidung „Typ Nürburg“, neuwertig. **M. Becker, 5439 Emmerichhain/Oberww.** 47 007

Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



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

Beilagenhinweis

Die Gesamtauflage dieser Ausgabe enthält einen Prospekt der Firma **Hamburger Fern-Lehrinstitut, 2 Hamburg-Rahlstedt**, während einer Teilaufgabe ein Prospekt der Firma **O. W. Redecke, Versandhandel, 7301 Berkheim**, beigelegt wurde.

Auflage dieses Heftes über 45 700.

Eine Anzeige in dieser Größe kostet nur **DM 60,50.**

bei 3 Anzeigen 5%
bei 6 Anzeigen 10%
bei 13 Anzeigen 15%
und bei 26 Anzeigen 20% Rabatt



... ganz winter uns

Manfred Schiek †

1957, 1959 und 1960 war er Deutscher Geländemeister der 250 ccm-Klasse, auf den Sechstagesfahrten 1956, 1957, 1959 und 1960 holte er sich eine Goldmedaille, die Österreichischen Alpenfahrten 1960 und 1961 beendete er mit Gold, dazu die Tatra-Fahrt 1960 und die Langstreckenfahrt Brüssel—Prag—Brüssel. Die schwerste Rallye für Wagen in Argentinien beendete er einmal zusammen mit Walter Schock auf einem Mercedes als Gesamtsieger. Das sind nur einige der Glanzpunkte aus der Laufbahn, die Manfred Schiek als Motorrad- und Wagensportler hatte. Nun, im Alter von knapp 30 Jahren, verunglückte er auf der Tour d'Europe in der Tschechoslowakei mit seinem Wagen tödlich. Wir haben seine Unbekümmertheit, sein befreiendes, spitzbübisches Lachen, seine Fröhlichkeit und Lustigkeit noch immer vor Augen, und wenn es gar zu arg im Gelände wurde, wenn es Pfeifenstiele regnete, wenn die Zeiten mehr als knapp waren, dann war er in seinem Element. So einen Kerl vergißt man nicht, und es ist tragisch, daß das Schicksal immer die Besten zuerst schlägt. Es ist eine bittere Lücke in unseren Kreis gerissen worden, aber wir werden das Lachen Manfred Schieks immer vor uns sehen, auch wenn er nicht mehr da ist.

Klacks

Bruno Lipke †

Ganz plötzlich ging der in Süddeutschland weithin als Motorradsportler, als guter Kamerad und Motorradhändler bekannte Bruno Lipke von uns. Am Ende einer Geländefahrt erlitt er einen Herzschlag, 39 Jahre alt. Ich höre noch immer die Geschichten seiner Hilfsbereitschaft, wenn z. B. einer mal spät abends mit einer defekten Mühle an seiner Werkstatt klingelte, u. a. Der Bruno war das, was sich ein Motorradfahrer unter einem Motorrad-Werkstattmann vorstellt. Kein Wunder, daß er mit dem Import der Yamaha 250 Supersport Erfolg hatte. Die Nachricht von seinem Tode war niederschmetternd für seine Familie, seinen Freundeskreis und für uns alle.

Klacks

Gerüchte

Man hat uns erzählt —, wir haben gehört —, es soll wahr sein —, wir können nicht widerstehen, es unseren Lesern zu berichten —, wir müssen aber ausdrücklich sagen, daß es unter Umständen nicht wahr ist —, daß . . .

der 730 ccm BMW Prototyp kürzlich auf dem Nürburgring eine Runde unter 12 Minuten absolviert haben soll. Mit Ceriani-Telegabel, Oldani-Vorderradbremse und Girling-Federbeinen hinten. Die neuen BMW-Modelle sollen aber mit BMW-Gabel, BMW-Bremsen, BMW-(Boge-) Federbeinen und elektrischem Anlasser ausgerüstet werden.

. . . die Versuchsfahrer bei Kreidler neuerdings eine (oder mehrere?) Maschinen mit Telegabel fahren.

. . . die Dreizylinder-Triumph fertig sein soll. 750 ccm, 58 PS, ohv. Drei Zylinder in Reihe in einem Leichtmetallblock (Kühlung?). Quer im Rahmen. Neue Amal-Vergaser, Primärtrieb durch Zahnräder, Doppelrohr-Rahmen (!), neue Vorderradbremse (die hintere immer noch als Dosen-deckel?), elektrischer Anlasser. Produktionsbeginn: März 1966.

Bei Triumph soll auch eine 250 ccm-Einzyylinder-Maschine ohv entstehen. Höchstdrehzahl 9500 U/min. Man hofft, damit den Japanern Konkurrenz machen zu können (wie bitte?).

Der Penz'sche Monstre-Seitenwagen hat als Prototyp die Werkstatt von Schmelzer zur Erprobung auf der Straße verlassen — seine erste Langstreckenfahrt absolvierte der Konstrukteur mit ihm anlässlich der Sechstagesfahrt zur Isle of Man.

Klacks

Unfall in der Avus-Nordkurve (Heft 20/1965, Seite 610)

Nach meinem Rennen hatte ich die Absicht, mir die 500 ccm-Maschinen in der Nordkurve anzusehen. Ich saß genau vor der Avus-Raststätte, als die Spitze des Feldes die erste Runde beendete. Andronik lag ungefähr an 5. Stelle, hinter ihm lagen noch fünf bis sechs Fahrer. Die hinter Andronik Liegenden wurden von einem Fahrer überholt, der bestimmt in der ersten Startreihe stand, denn so schnell war er. Er fuhr etwas über dem gelben Strich, aber sauber. Als dieser Fahrer kurz hinter Andronik lag, der ca. 1—2 Meter über dem weißen Strich fuhr, kam dieser Fahrer von oben heruntergeschossen und berührte Andronik in Hinterachshöhe. Androniks Maschine wurde hinten herumerissen, und er fiel sofort von der Maschine. Der andere Fahrer zog sofort bei der Berührung die Maschine wieder hoch und hat, wenn nicht anders ausgefallen, das Rennen beendet.

Mein Bruder und zwei Freunde haben den Unfall genauso gesehen und haben den Platz sofort verlassen als die Masse ankam.

Andronik ist hundertprozentig unschuldig. Ich wünsche ihm gute Besserung, und daß er nächstes Jahr wieder mit dabei ist.

Jürgen Oltersdorf

(Anmerkung der Redaktion: Die Fahrleitung hatte mit Recht das Überfahren des gelben Striches untersagt!)

Motorradfahrer doch unerwünscht?

Nachdem ich im Heft 19 das Loblied auf die Münchner Verkehrsausstellung gelesen hatte, stand es für mich fest, daß ich sie mir auch noch schnell ansehen müsse, ehe sie ihre Pforten schließe. Also machte ich mich mit meinem Gespann auf den Weg nach München — und ich muß sagen, daß sich die Reise gelohnt hat: die Ausstellung insgesamt war wirklich sehenswert.

Was mir allerdings beinahe den Spaß schon im vornhinein verdorben hätte, war eine heftige Diskussion mit dem Wächter eines IVA-Spezialparkplatzes, der mein Gespann mit dem Hinweis, „Mopeds dürften da nicht drauf, da gibt es unten bei der Theresienwiese einen Fahrrad-Sonderparkplatz“ nicht auf das von ihm behütete Gelände lassen wollte. Es bedurfte eines langen Palavers, bis ich endlich — selbstverständlich für den gleichen Preis, für den ein Straßenkreuzer den vierfachen Raum beansprucht — mein Gespann dort doch noch abstellen durfte!

R. R.

Karl May ist abgemeldet

„... CB 450 ist Trumpf, und zu Ihrem Artikel, daß wir die Jugend brauchen, habe ich auch noch etwas zu sagen. Als ich die Geschichte von der Windsbraut aus dem Schwarzen Walde im MOTORRAD gelesen hatte (mein Vater holt es regelmäßig), habe ich das meinen Freunden Udo und Heinz vorgelesen. Seitdem ist Karl May bei uns nicht mehr der erste Lesestoff. Udo ist 14 Jahre alt, Heinz ist 15 und ich bin auch 15 Jahre.“

Otto Haslach in H.-F.

*

Ich bin 16 Jahre alt und lese nun seit Mitte 1964 das MOTORRAD. Bis dahin hatte ich für Motorräder nichts übrig, oder besser gesagt, ich „kannte“ sie nicht. Wir haben vor der Haustür ein Auto stehen, und ich kann ganz gut damit fahren. Jeden Tag muß ich mit der Bahn zur Schule fahren, denn hier bei uns gibt es kein Gymnasium. Eines Tages saß ich im Zug neben einem Herrn, der so interessiert in dem Anzeigenteil las. Und wie das so ist, guckte ich da auch hinein. Und dann stand da: „Verk. 650 BSA Golden Flash“, und mir wurde gewahr, daß ich von Motorrädern nichts wußte. Ich kaufte mir dann ein Heft und war begeistert. Diese Rennmaschinen, das ist doch was für ganze Männer! dachte ich. So habe ich meine Liebe zum Motorrad entdeckt. Ich fahre kein Moped und will auch keines haben. Mit 18 Jahren werde ich den Führerschein 1 machen und dann erst einmal die Triumph Tiger Cub S meines Bruders übernehmen. Später werde ich mir dann bestimmt eine große R 50 oder eine R 69 S oder Interceptor oder Atlas 750 kaufen. Aber die Geschichte geht ja noch weiter. Beim nächsten Mal vor der Schule zeigte ich meinen Kameraden die Zeitung. Zuerst hieß es auch nur: „Ach, du Schande, Motorrad!“ oder „Mordinstrument“ und „Angeber“, aber das sollte sich schnell ändern. Neugierde geht nun mal über Abneigung, und wir sahen die Zeitung dann zusammen an. Ja, und seit dem Tage haben die Religions- und Erdkundestunden alle 14 Tage montags ihren Wert verloren. Sie heißen bei uns nur „Motorradstunden“, dann geht mein Heft durch die Klasse und jeder liest die Tests, Rennen und Anzeigen. Und das Motorrad ist bei uns als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt. Auf diesem Wege möchte ich Ihnen auch noch für den tollen Artikel von der Vincent danken. Ich glaube, da ist manchem Motorradhasen das Herz übergegangen. Ich wollte mit diesem Schreiben nur sagen: Wenn ihr die Jugend für das Motorrad interessieren wollt, dann müßt ihr sie nur draufstupsen.

Ihr Freund Bernhard Onken

Beim Nett-Wirt

in Drees am Nürburgring gibt es ab 1. Oktober eine neue Telefonnummer: Adenau 76 36.

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 Levrakus, 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. Sonntag. 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. 12. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1,80. 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 / Auto-Kritik — die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren, Reiseheft, Auto-Modelle, „der MOTOR-TEST“.

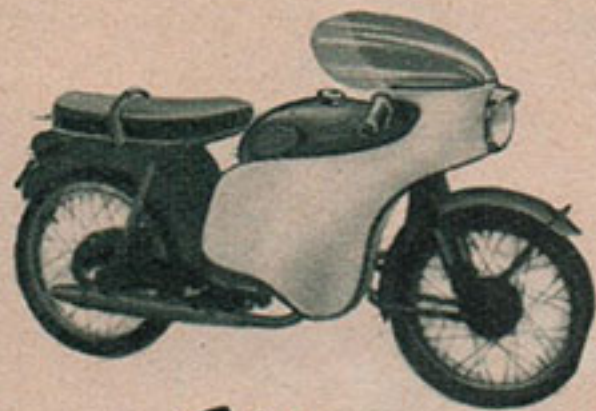


VERKLEIDUNGEN



für Touren-
u. Rennsport
50-1200 ccm

Fritz Alexander,
3071 Mardorf (Steinhuder Meer)
Telefon 0 50 36-2 36



**Gläser-
Rennsport-
Verkleidung**

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

In der ersten Startreihe:



Tickle-Verkleidungen

Ich liefere ferner: STAR-Verkleidungen,
Plexinasen für Rennseitenwagen, Renn-
tanks und -Sitzbänke, Panduit-Kabel-
binder, Polierpaste für Plexiglas.

FRED RULFF 5483 Bad Neuenahr
Wendelstraße 8, Postfach 751, Tel. 5179

VERSCHIEDENES

only for speed

ALU-Kotflügel ganz billig: 100 mm Vorderr. 13.50
125 mm Hinterr. 18.-
Polyester + Gasseide zu günstigen Preisen

WORO, Spezialist für Norton
5757 Wickede/R • Gartenstraße 40

**ACHTUNG: SCHWEIZ
MOTOSPORT - Textil-
BRUNNER**

BARBOUR MOto - Bekleidungen.
FOSPAIC-Rennbrillen 14 Typen.
STIEFEL: Über 20 Typen Goldtop und
Avusrrenstiefel. Handschuhe über
20 Typen. Lederbekleidungen, Helme,
Nierengürtel, Tanksäcke etc.
(Keine Lieferung ins Ausland)

L. BRUNNER, Motosport-Textil
4000 Basel, Schützenmattstraße 63
Laden: Austr. 66 (Vorerst nur Samstag
offen) Tel. Privat (061) 24 14 68,
Laden: 24 35 69.

**DER METALLISCHE KITT
PLASTEEL**

knetbar - wird hart wie Stahl
80% Metall (1200 kg/cm²)
druckfest zum: Füllen, Ver-
binden, Kleben

Handpack. DM 4.90, 550 g DM 25.40,
Kilo DM 37.70 + Nn.

Im **FACHHANDEL** oder **PLASTEEL-
VERTRIEB**, 6 FRANKFURT/Main,
Dornbusch 12

**Setzen Sie ein Bild
in Ihre Anzeige!**

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

Bilgeri-Stiefel

- der Stiefel für den sport-
lichen Fahrer. Leichter
Einschlupf - ein Zug am
Umlaufriemen - Schnalle
zu- und der Stiefel sitzt
wie angegossen und ...
schneidig und elegant
sieht er aus! Waterproof-
leder - wasserabstoßend -
Unterschuh ganz mit
Kalbleder gefüttert - wei-
cher Schaft-Profilboden -
in reiner Handarbeit -
jedes Paar ein
Meisterstück -
nur DM 126,-
Gratiskatalog anfordern.



M. DORSCH jr.
WÜRZBURG am Fischmarkt 14

-NACHRICHTEN NR. 38



Der nächste Winter kommt bestimmt,
das weiß bei uns ein jedes Kind.
Drum ist der Trojan-Anzug da
wie für den Papa die Mama.

Belstaff-Trojan-Anzug.

erstklassiger ledergenanbarter schmiegsamer
PVC-Stoff. Mit gerauhter Innenseite.
Jacke mit abnehmbarem gestepptem
Kapok-Futter.
Sämtliche Nähte wasserdicht verschweißt.
Garantiert wasserdicht, keine Pflege
erforderlich. (Verbesserter Black-Prince)

Nur DM 117,85 mit Futter.

(Lieferung frei Haus)

(Standardgrößen kurzfristig lieferbar)



Nicht verzagen, Dico fragen

Walter Dillenberg, Inhaber Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeugzubehör

7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 - Tel. 071 50/81 91



**Billiger im Nachttarif!
Kleinanzeigen per Telefon.**

Viele Anzeigen sind eilig! Ein Brief
käme zu spät. Benutzen Sie den
Nachttarif ab 18.00 Uhr. Unser auto-
matischer Anrufbeantworter nimmt
Ihren Anzeigentext genau entgegen.
Sprechen Sie bitte sehr deutlich und
nennen Sie am Anfang gleich Ihren
Namen und Ihre Anschrift. Tag und
Nacht, auch sonnabends und sonn-
tags.

Ruf: (0711) 2241 41 (Sammelnr.)

Eine in ihrer Vollkommenheit einmalige Anleitung, Arbeiten an Motorrädern selbst durchzuführen:

Carl Hertweck

**Besser machen -
Arbeiten
an Motorrädern
Teil I und II**



Teil I

Werkzeuge, Werkzeuggebrauch:
Schlüssel / Zangen / Greifer u. a.
Ventiltrieb bei Viertaktern: Ven-
tilausbau / Schleifen und Fräsen/
Einstellen u. a. - Kurbelwellen:
Pleuellager / Hauptlager / Dich-
tungen u. a. - Kolben, Vollgas-
festigkeit, Einfahren: Die ersten
100 Kilometer / Einlaufinspektion
u. a. - Räder u. Bremsen: Spei-
chen, Felgen, Naben / Arbeiten an
Bremsen u. a. - Kupplung: Die
rutschende Kupplung / Die nicht
auslösende Kupplung u. a.

Teil II

Umgang mit Vergasern: Trop-
fenvergaser / Ansaugfilter / Voll-
gasvergaser / TT-Vergaser / Die
Nadeldüse / Starthilfen u. a. -
Einstellgrundsätze: Vollgasein-
stellung / Nadeleinrichtung / Leer-
laufEinstellung u. a. - Vom
Schnellermachen: Der größere
Vergaser / Ventile beim Viertak-
ter / Stärkere Ventilfedern / Die
Ansaugpumpe / Kompressions-
erhöhung / Die Rohrsägerei u. a.
Kleinigkeiten: Weichlöten, aber
richtig / Die modernen Kleber u. a.

Das umfassende Standardwerk für Motorradpflege, Reparatur und Instandhaltung

Teil I

unveränderte 2. Neuauflage, 1965
176 Seiten, ca. 270 Fotos,
robuster Plastikeinband,
Kunstdruckpapier, DM 16.80

Teil II

Erstauflage 1965, 192 Seiten,
zahlreiche Fotos,
Ausstattung wie Teil I
DM 16.80

**BESTELLSCHEIN AN MOTORBUCH, 7 STUTTGART 1
POSTFACH 1370**

Bitte senden Sie mir sofort:

- _____ Expl. C. Hertweck - Besser machen ... Teil I **DM 16.80**
- _____ Expl. C. Hertweck - Besser machen ... Teil II **DM 16.80**
- Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme

Meine genaue Adresse:

Die Bände sind in jeder guten Buchhandlung erhältlich oder mit nebenstehendem
Bestellschein - im Umschlag oder auf eine Postkarte geklebt - direkt durch

MOTORBUCH • 7 STUTTGART 1 • POSTFACH 1370
Deutschlands Spezialversandhaus für Motor-Literatur

DAS MOTORRAD

