

DAS **MOTORRAD**

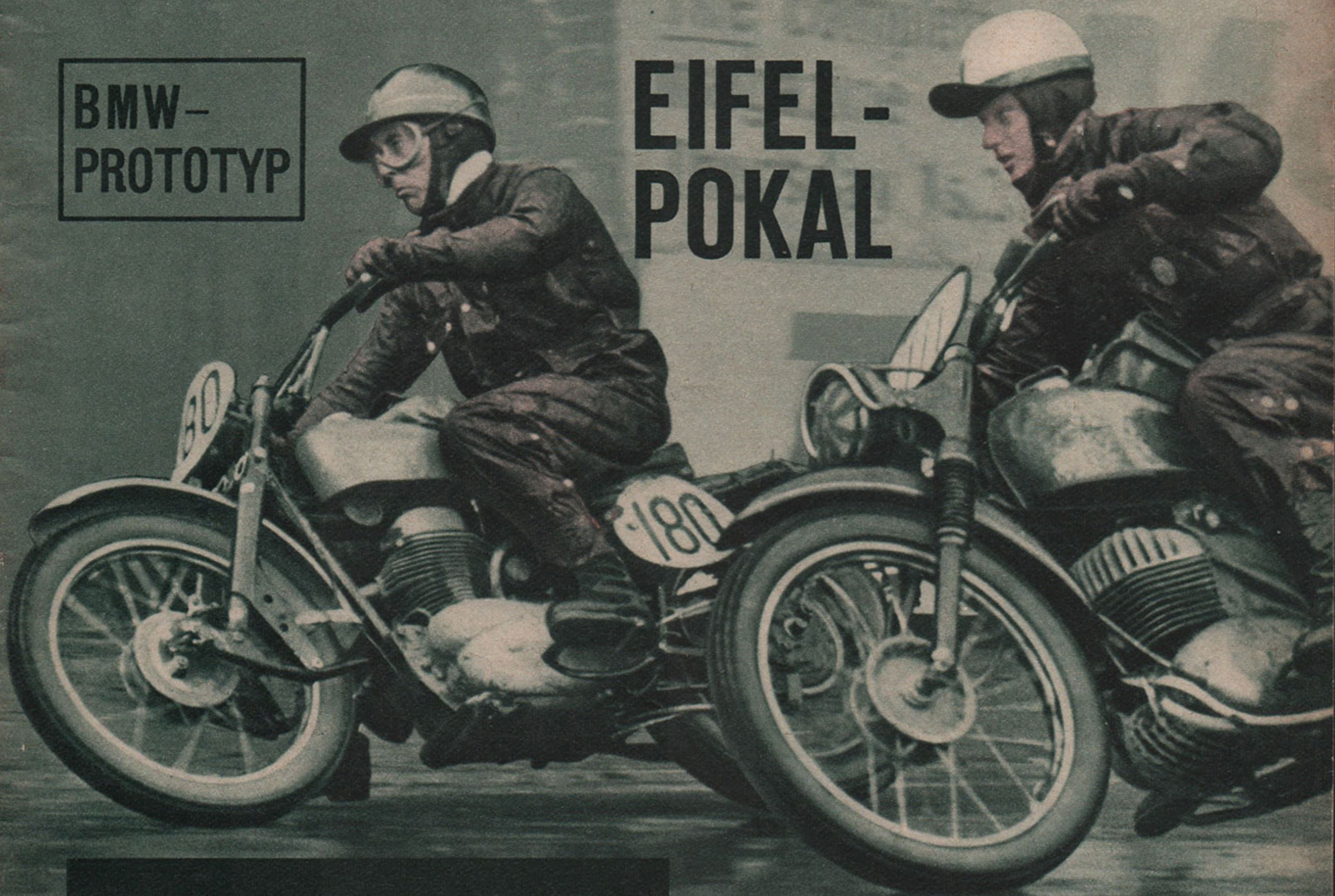
E 4973 D

SECHSTAGEFAHRT

185 km/h – SERIENMASCHINE: TRIUMPH

BMW-
PROTOTYP

EIFEL-
POKAL



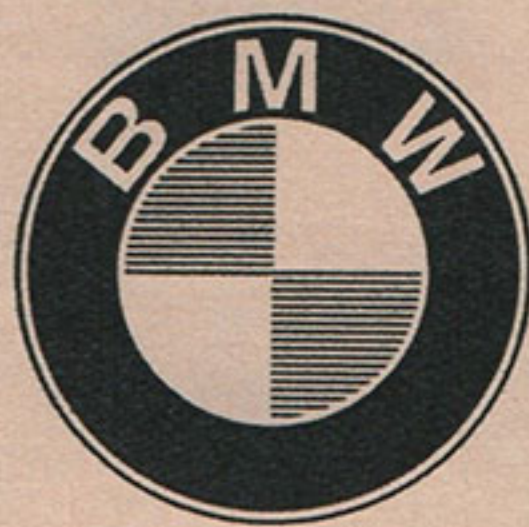
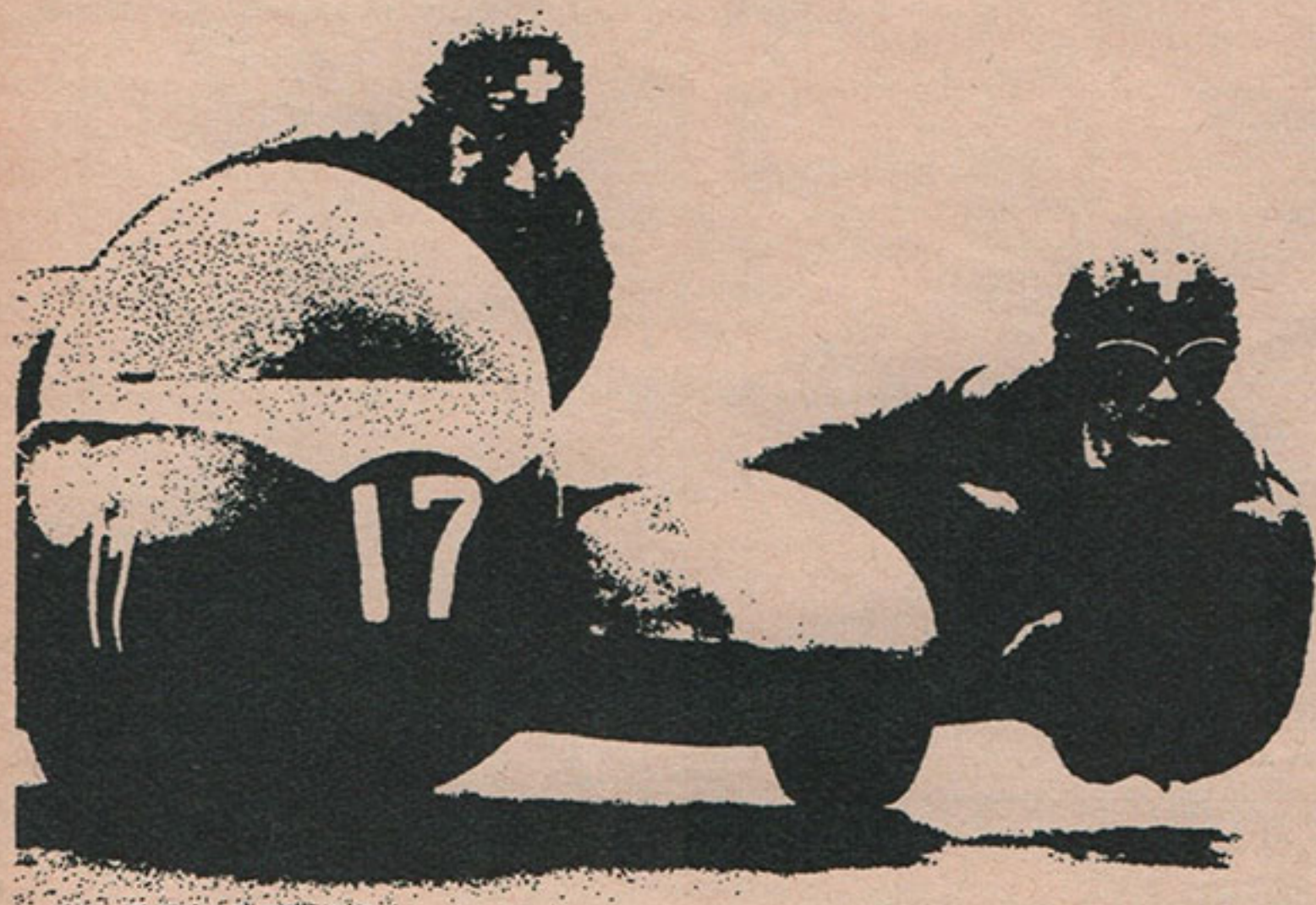
ENDLAUF DER
MOTO CROSS-MEISTERSCHAFT

22

DM 1.20 • 47. Jahrgang • 23. 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

1954 BMW WELTMEISTER
1955 BMW WELTMEISTER
1956 BMW WELTMEISTER
1957 BMW WELTMEISTER
1958 BMW WELTMEISTER
1959 BMW WELTMEISTER
1960 BMW WELTMEISTER
1961 BMW WELTMEISTER
1962 BMW WELTMEISTER
1963 BMW WELTMEISTER
1964 BMW WELTMEISTER
1965 BMW WELTMEISTER



Mit dem Sieg des schweizerisch/englischen Paares
Scheidegger/Robinson errang BMW
die Weltmeisterschaft der Gespannklasse
zum 12. mal in ununterbrochener Reihenfolge

BMW aus Freude am Fahren

INHALT

Mißglückte Sechstagesfahrt	661
Triumph-Thrupton T 120	672
Nürburgring: Eifelpokal	674
Int. Alpentrial: Gespannkunst im Geröll	677
Saubere Junioren-Maschinen von der Avus	678
BMW-Prototyp 730 ccm	679
Penz-Seitenwagen	679
Deutsche Moto Cross-Meisterschaft: Endlauf in Erlangen	680
Die Privatfabrik (6)	681
Kunststoffteile für das Motorrad	682
Wenn man eine Ölsardine hat	683
Straßensport: Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt	684
Konstrukteurs Pflichtenheft	687
Bergpreis Schwäbische Alb	687
Gewußt wo	688
Reden wir vom Sport	689
Florian Camathias †	690
Ganz unter uns	696

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Uhlig (MZ) im Vordergrund schnappt sich beim Schlußrennen der Sechstagesfahrt auf dem Außenkurs einen englischen Konkurrenten. Foto: Nicholls

MISSGLÜCKTE SECHSTAGE-FAHRT

Als unser Bericht über die Abnahme und den ersten Fahrttag der 40. Internationalen Sechstagesfahrt für das vorige Heft in Douglas geschrieben wurde, zeichnete es sich bereits ab, was 24 Stunden später alle wußten: ausgerechnet diese im traditionellen Land des Motorrades durchgeführte Jubiläumsveranstaltung würde als eine organisatorische Fehlleistung kaum in erfreulicher Erinnerung bleiben.

Aber nicht etwa nur für uns, die wir aus Westdeutschland mit dem zweitgrößten Aufgebot zur TT-Insel gekommen waren und Stück für Stück unsere Chancen verloren hatten; noch erheblich deprimierender waren Verlauf und Ausgang für die britischen Teilnehmer und die britische Motorrad-Industrie, und selbst die, die als Goldmedaillengewinner und als Sieger in den großen Mannschaftswertungen aus dieser Sechstagesfahrt hervorgingen, atmeten erleichtert auf, als sie mit heilen Knochen die Insel verlassen konnten, auf der sie sechs Tage lang mit einem Risiko und unter Bedingungen gefahren waren, die das Adjektiv „kriminell“ einmal wirklich nicht zu Unrecht erhielten.

Um es nochmals kurz zu wiederholen: Insgesamt waren die Nennungen von 300 Fahrern bestätigt worden. Dieses Aufgebot setzte sich aus 77 britischen Fahrern als dem größten Kontingent zusammen, aus 61 Teilnehmern aus der Bundesrepublik, je 21 aus Mitteldeutschland, der Tschechoslowakei und den USA, 19 aus Schweden, 18 aus der Sowjetunion, 17 aus Holland und 10 aus Polen, und schließlich waren noch je 7 Spanier und Belgier, fünf Irländer, sechs Österreicher, je 4 Franzosen und Finnen sowie je ein Schweizer und Italiener mit von der Partie.

Wie erst später bekannt wurde, hatte die italienische Industrie dem italienischen Motorradfahrer-Verband erklärt, sie wolle ihm gern die für eine Beteiligung nötigen Maschinen verkaufen — aber die Kosten könne sie nicht tragen. Was an einem besonders trüben Tag der Sechstageswoche Graf Lurani, den Präsidenten der Internationalen Jury, zu dem bitteren Scherz inspirierte, er werde eine Sondermedaille für seine Landsleute beantragen: für die Klugheit nämlich, dieser Sechstagesfahrt ferngeblieben zu sein!

Aus dieser endgültigen Teilnehmerzahl, die gegenüber unseren Angaben im letzten Heft etwas differiert und von der schließlich am ersten Tag 299 gestartet wurden (weil es der eine Amerikaner verschlafen hatte), rekrutierten sich dann auch die 8 Trophy-, 21 Vasen- sowie 34 Fabriks- und 25 Club-Teams.

Zum westdeutschen Trophy-Team gehörten Sengfelder (50 ccm Zündapp), Brinkmann (50 ccm Hercules), Dotterweich (75 ccm Victoria), Müller (100 ccm Hercules), Specht (125 ccm Zündapp) und Nachtmann mit der 600er BMW. Die westdeutsche Vasenmannschaft A bildeten Lehner (50 ccm Zündapp), Hessler (75 ccm Zündapp), Witthöft (100 ccm Hercules) und Gienger (100 ccm Zündapp), während sich unsere Vasenmannschaft B aus Schek (250 ccm Maico), Schmider (300 ccm NSU), Nödinger (350 ccm Maico) und Sensburg (600 ccm BMW) zusammensetzte.

Gefahren werden mußten — daß wir eine solche Festlegung als eine technische Unlogik ansehen, hatten wir bereits zum Ausdruck gebracht — anstelle der für solche Wettbewerbe und Beanspruchungen entwickelten Spezial-Geländereifen die sogenannten Trialreifen, die ein leichteres Profil aufweisen. Angeblicher Grund für diese unverständliche englische Bestimmung: grobstollige Geländereifen brächten zuviel Dreck auf die zwischen den Geländeabschnitten liegenden Straßenstücke. Was aber, wie auf der Isle of Man augenfällig demonstriert wurde, gar nicht zutrifft: der Dreck, der sich, nachdem einige hundert Maschinen an den betreffenden Stellen aus dem Gelände auf die Straße eingeschwenkt waren, dort über Hunderte von Metern hinzog und für den öffentlichen Verkehr eine beträchtliche Gefahr heraufbeschwor, war grandios. Kein Wunder auch, denn der grobstollige Reifen verliert den mitgeführten Dreck meist unmittelbar nach dem Aufgreifen wieder — das Trialreifenprofil hält ihn länger fest und läßt ihn dann eben erst auf der festen Straße wieder ab. Auf die Frage der Trialreifen wird zu einem anderen Zeitpunkt nochmals zurückzukommen sein. Eines war allerdings von Anfang an klar: alle Teilnehmer bzw. mindestens ihre Organisationen wußten seit genügend langer Zeit, daß diese Sechstagesfahrt mit Trialreifen gefahren werden würde. Warum ignorierten wir es bei unseren deutschen Gelände-Wettbewerben? Und immerhin wurden ja die Medaillen, wurden Trophy und Vase mit diesen Trialreifen gewonnen.

Alfred Lehner, strafpunktfrei gebliebener westdeutscher Vasen-Mann, mit seiner 50 ccm Zündapp in der Sonderprüfung des vierten Tages.





Es war auch bereits im ersten Bericht gesagt worden, daß (mit Ausnahme des sechsten Tages) täglich ein Rundkurs zweimal zu durchfahren war, das ergab ein Tagespensum von reichlich 300 km. Die Tagesstrecke des ersten Tages wurde am zweiten, die des dritten am vierten Tag in umgekehrter Richtung befahren, mit Rücksicht auf das Schlußrennen bekamen die Fahrer, wie üblich, am letzten Tag nur eine Schleife von etwa 100 km Länge vorgesetzt und mußten anschließend die letzte der insgesamt 11 Sonderprüfungen absolvieren, eben die Geschwindigkeitsprüfung auf abgesperrtem Rundkurs am Stadtrand von Douglas. Die anderen Sonderprüfungen waren auf die ersten fünf Tage verteilt, immer zwei pro Tag und immer schon gleich in der ersten Runde (damit man mehr Zeit zur Auswertung hatte). Es handelte sich sowohl um Berg- wie Moto Cross-Prüfungen als auch um Beschleunigungs- und Brems-Teste.

Von diesen Sonderprüfungen wird ja seit 1960 der Wertungscharakter der Sechstagesfahrt weitgehend bestimmt — und dementsprechend auch die technische Entwicklung der Geländemaschinen (was durchaus nicht unbedingt im Sinne wirklichen technischen Fortschritts ist, wie immer wieder betont werden muß). Ausgerechnet hier in England sollte aber schließlich die ganze Sonderprüfungswertung sinnlos werden — an den letzten Tagen war sie, durch den Gang der Ereignisse bedingt, kaum mehr von Interesse!

Die täglichen Kurse waren so gelegt, daß sich der Kampf im Gelände an den ersten beiden

Tagen im Nordteil, an den beiden mittleren im Mittelteil und an den letzten beiden schließlich mehr im Südteil der Insel abspielte. Zwar überschritten sich (worauf die englische Fachpresse ausdrücklich hinwies!) die Streckenführungen innerhalb einer solchen Tagesschleife nicht — aber so, wie sie notgedrungen angelegt waren, um das ganze Pensum auf dem beschränkten Raum der Insel unterzubringen, war es fast noch schlimmer. Auch hierbei zeigte sich nämlich, daß man sich unverständlicherweise beim Veranstalter hinsichtlich der möglichen Witterungsbedingungen völlig verkalkuliert hatte. Und was bei guter Sicht noch möglich gewesen wäre, das wurde bei dem nahezu ausschließlich in den höheren Lagen der TT-Insel herrschenden Nebel zur Unmöglichkeit — ja zur Ursache tödlicher Gefahren. Die Wahl der Isle of Man war aus den verschiedensten Gründen wenig glücklich. Auf ihre Welt-

Oben: So wie hier Sportsekretär Heinemann vom ADAC einen mitteldeutschen Fahrer auf eine fahrbare Spur auf der moorigen Hochfläche (die gerade mal nebelfrei war) einweist, so mühten sich die Betreuer nach Kräften, den Fahrern ihre oft schier unmenschliche Aufgabe zu erleichtern und ihnen ein Durchkommen überhaupt zu ermöglichen. Unten links: Max Klankermeier fungierte als Betreuer unserer Vase B, Alfred Steiner (mit dem Rücken zur Kamera) betreute die Vase A. Rechts unten: Natürlich war auch „Onkel Wiggerl“ wieder mit von der Partie — wie hätte es anders sein können! Selbst ein alter erfahrener und erfolgreicher Sechstages- und Trophy-Fahrer, stand er überall mit Rat und Tat zur Seite, wo es nötig war. Und das nicht nur mit seinen Metzeler-Reifen (Metzeler war als einzige deutsche Reifenfirma zur Insel gekommen), sondern, auch dabei assistiert von seinen bewährten fixen Helfern, mit „warmer Küche“ und echt Münchner Bier für die Fahrer.

abgeschiedenheit und die dadurch bedingte Abkapselung des großen Wettbewerbs gegenüber potentiellen Schlachtenbummlern wurde schon hingewiesen, ihre geringe Größe brachte die dargelegte Labyrinth-Anlage der Streckenführung — aber vor allem war man seitens des Veranstalters eben an die vorhandene Geländestruktur gebunden. In dieser Struktur fehlte jedoch das ganz, was nun mal im modernen Geländesport die Hauptbeanspruchung des Maschinenmaterials bringt, nämlich das „Klamotten-Gelände“. Und das Paradoxe dieser Fahrt war ja, daß es Ausfälle gab wie noch nie, daß aber wohl auch noch nie so viele durchaus fahrbereite Maschinen beiseite gestellt werden mußten, weil nicht sie, sondern ihre Fahrer durch das in ganz anderer Art schwere, ja teilweise nicht zu bewältigende Gelände zermürbt worden waren.

Das alles freilich wußte man am Abend des ersten Fahrtags noch nicht, und deshalb, und weil er mit so vielen Strafpunktfreien geendet hatte, war man schon geneigt anzunehmen, die ganze Sache werde wohl verhältnismäßig harmlos ablaufen.

★

Am zweiten Tag, an dem die gleiche Strecke (wie schon gesagt, nur in entgegengesetzter Richtung zu befahren) wieder bis hinauf zur Nordspitze der Insel, zur Zeit- und Tankkontrolle Point of Ayre, führte, waren — nachdem man am ersten Tag sozusagen „zum Angewöhnen“ die langsameren B-Zeiten angesetzt hatte — die knapperen A-Zeiten zu fahren. Und während am ersten Tag





Oben: Sie waren immer guter Dinge, die MZ-Fahrer (hier Trophy-Mann Wagner, der strafpunktfrei blieb). Mitte: „Menschen hinter Gittern“ – ! Noch ahnte der Müller-Lenz nicht, wie unglücklich es ihn, nachdem er bis dahin strafpunktfrei geblieben war, am dritten Tag erwischen sollte. Unten: Drei Fünfziger im Schlußrennen: Trinkner (Hercules) mit Brandl und Lehner (beide Zündapp). Rechts: Er hatte Sorgen, der Weiß Schorsch, der alle Zündapp-Fahrer und dazu unsere Trophymannschaft zu betreuen hatte; aber dennoch war er selten so guter Dinge wie diesmal bei der Sechstagesfahrt.



Auslauf, ähnlich wie die Bergprüfung des Vortags, auf dem langgezogenen Anstieg eines welligen Hochmoors finden, durch das sich die TT-Strecke kurz vor Bungalow zieht.

Aber dieses – zunächst ganz harmlos aussehende – Wiesenstück hätte wahrscheinlich die Fahrt beendet, wenn man es in gleicher Weise wie am Vortag in der Gegenrichtung hätte befahren lassen. Schon da waren nämlich die Fahrer, die auf dem abgesteckten Kurs ihre Vordermänner teilweise absacken sahen, seitlich ausgewichen – um dort in noch viel weniger befahrbares Gelände zu kommen und bis an den Tank einzubrechen. Die Helfer, soweit anwesend (und mit ihrem ganzen Aufgebot an Helfern waren hier natürlich die Mitteldeutschen und die Tschechen gut gerüstet zur Stelle, und auch ADAC-Heinemann tat mit den Seinen, was er konnte), bekamen alle Hände voll zu tun, aber hier hatten am ersten Tag die Fahrer eine Ahnung von dem bekommen, was ihnen eventuell noch blühen könnte. Davor aber grauste es wohl selbst dem nervenstarken Veranstalter, denn er hatte für den zweiten Tag durch Einlegen von Holzplanen an den schlimmsten Stellen über Nacht Stege geschaffen, und er hatte außerdem die Berg-Sonderprüfung um dieses Stück verkürzt.

die später neutralisierte Bergprüfung bei Glen Auldyn und der 4 Meilen lange Cross-Country-Test im Dünengelände beim Point of Ayre die beiden obligatorischen Sonderprüfungen gebildet hatten, hatte man für den zweiten Tag eine Beschleunigungs- und Bremsprüfung (bei Ellen Bane, in der Nähe des immer wieder auf kurze Stücke in die Strecke einbezogenen TT-Kurses) sowie eine erneute Bergprüfung hinauf zum höchsten Punkt der TT-Strecke eingebaut. Sie begann mit dem Sky Hill etwa eine Meile hinter Ramsey, und sie sollte eigentlich ihren ziemlich langen

Das Wetter war auch an diesem zweiten Tag noch gar nicht allzu übel – abgesehen nur vom Nebel, der in den höheren Lagen sich unangenehm bemerkbar zu machen begann – und abgesehen von einem Sturm, der da oben mit Stärke 7 eisig über das Hochmoor fegte. Das, dazu wieder die zahlreichen engen Hohlwege, die nasse und glattgefahrene, teilweise bis auf den Felsuntergrund durchgefahrene Grasnarbe, die glitschigen Steilauffahrten und außerdem starker Nebel auf den mit vollem Dampf zu durchfahrenden Zwischen-Straßenstücken (es galt ja, die





knappen A-Zeiten zu halten!) — das alles war schon eine außerordentliche Beanspruchung für die Fahrer. Es gab zahllose Stürze, es gab nicht wenige Verletzungen, auch bereits einige schwere, und es gab endlose Quälereien, um die Maschinen durch den Schlamm zu bringen oder wieder aus einem Schlammloch herauszuheben. Nicht alle hatten die Bärenkräfte der sowjetischen Fahrer, die bei ihren „Kraftakten“ Erstaunliches leisteten, wenn sie ihre abgesackten Böcke aus dem Modder wieder auf fahrbaren Untergrund hinaufwuchteten; nur 15 Ausfälle waren aber gar kein schlechtes Tagesergebnis bei den Strapazen dieses zweiten Tages.



Unsere westdeutschen Teilnehmer hatten sich ausgezeichnet gehalten. Der Zahl nach waren ihre Ausfälle sehr gering. Dafür allerdings in ihrer Bedeutung um so schwerwiegender: als erstes fiel der Trophy-Fahrer Brinkmann mit seiner 50er Hercules durch Motorschaden aus (einer seiner Betreuer hatte schon am Montagabend von einem sich anbahnenden Lagerschaden geunkelt), und damit wurden natürlich unsere Chancen auf einen Trophy-Gewinn nahezu ausgelöscht. Aber das war nicht die einzige Hiobsbotschaft: auch unsere Silbervasemannschaft B („die Zuverlässige“) wurde gesprengt, als Manfred Sensburg nach einem Sturz die Weiterfahrt aufgab. Er war körperlich einfach nicht mehr in der Lage, die von der Vorschrift der Trialreifen, wie vorauszusehen, besonders schwer betroffene BMW im Schlamm weiterzubringen. Mit seinem Ausfall waren natürlich auch die Aussichten auf einen Silbervasengewinn beträchtlich reduziert, denn für einen ausgefallenen Fahrer erhält die Mannschaft pro Tag 100 Strafpunkte, und schließlich war man ja erst im zweiten Tag. Glücklicherweise war wenigstens unser Silbervasen-Team A am Abend noch strafpunktfrei — wengleich es auch infolge geringerer Gutpunktzahl vom zweiten Platz, den es am Abend des ersten Tages in der Wertungsreihenfolge eingenommen hatte, auf den dritten zurückgerutscht war — aber das wollte am zweiten Tag eines sechstägigen Wettbewerbs gar nichts besagen. Den ersten Platz des Vortags hatte die mitteldeutsche Vasenmannschaft B an die tschechische A abgeben müssen, aber außer diesen drei Teams (Tschechoslowakei, Mitteldeutschland, Westdeutschland) waren noch weitere 7 Silbervasemannschaften strafpunktfrei.

Auch in der Trophy-Wertung gab es noch strafpunktfreie Mannschaften, nämlich die wie am ersten Tag bereits führende mitteldeutsche, die britische, die tschechische und die der Sowjetrussen. Erst an fünfter Stelle folgte, mit den ersten 100 Strafpunkten für den ausgefallenen Brinkmann belastet, unsere Nationalmannschaft. Am Abend wurde auf der Jurysitzung die Härte der Fahrt erstmals mit der schon ungewöhnlichen



Oben: Ende einer Sonderprüfung — in dichtem Nebel. Steht der Geländewagen nicht erstklassig??
Mitte: Der schwedische Trophyfahrer Sellman auf Husqvarna, den seine Mannschaft noch am fünften Tag verlor. Unten: So sah es auf der Gelände-Sonderprüfung am vierten Tag aus — nachdem es hier erhebliche Verstopfungen gegeben hatte, versuchte man, die Fahrspur etwas zu „befestigen“. Rechts: Schmider am fünften Tag bei Spanish Head am (im) Meer.

Zahl von Verletzten belegt. Aber zahlreiche Verletzte traten dabei gar nicht in Erscheinung, weil sie trotzdem weiterfuhren; unter ihnen befand sich auch Leo Zeller, der in einfach bewundernswerter Art trotz Beinprothese wieder mit seiner Maico bei dieser schweren Prüfung dabei war: bei einer Karambolage hatte er sich am Knie verletzt, war im Krankenhaus genäht worden — und hatte dennoch die Fahrt fortgesetzt!

Schon an diesem Tag wurde eine ganz schwere Unterlassungssünde des Veranstalters offenkundig: er hatte in keiner Weise für sanitäre Betreuung eventueller Unfallverletzter gesorgt. Es gab kein Sanitätszelt, keinen Sanka an irgendeiner Stelle der Strecke, auch nicht bei Start und Ziel, es gab keinen Arzt, ja man sah nicht einmal einen Sanitäter. Warum allerdings im Rahmen der deutschen Betreuungsorganisation kein Arzt mit eingeplant worden war, blieb unklar. Hatte Dr. Kerschensteiner abgelehnt — oder hatte man ihn gar nicht aufgefordert? Allzu hoch wäre der finanzielle Aufwand (nach dem, was man von seinem Einsatz in vergangenen Jahren weiß) gewiß nicht gewesen.

Unter den Ausgeschiedenen des zweiten Tages befanden sich u. a. auch der einzige gestartete Italiener, Farioli, auf einer österreichischen KTM, der schwedische Trophy-Mann Johansson, Zijdemans/Holland und Schwedens Meister Tibblin, der mit seiner 360er CZ gestürzt war, als er einem plötzlich aus einem Grundstück springenden Kind ausweichen mußte und dabei seine Maschine hoffnungslos beschädigte.

★

Sammy Miller, der bekannte Trial-Spitzenmann und hier Mitglied des britischen Trophy-Teams, hatte geschächtsweise schon an den ersten Tagen verlauten lassen, der dritte und vierte Tag würden grimmig werden. Und er sollte nur zu Recht behalten: insbesondere der dritte Tag, der Mitt-





woch der Sechstageswoche, brachte Anforderungen und Folgeerscheinungen, die die gesamte Veranstaltung hart an den Rand einer Katastrophe, unseren Jury-Vertreter aber (der in den Jury-Sitzungen die übereinstimmende Ansicht der meisten Jury-Mitglieder wohl mit am kräftigsten zu Gehör brachte) zu Überlegungen veranlaßte, ob es nicht vielleicht angebracht sei, einfach aus Sicherheitsgründen das gesamte restliche deutsche Aufgebot aus dem Wettbewerb zu nehmen!

Es regnete schon, als früh der erste Fahrer auf die Strecke geschickt wurde, die diesmal, wie schon gesagt, im mittleren Teil der Insel abgesteckt war. Und der immer stärker werdende Regen verdichtete sich in den Höhenlagen zu nahezu undurchdringlichem Nebel. Mehr noch als an den beiden ersten Tagen machten sich nun die Geländeschwierigkeiten bemerkbar, wirkte sich der Nebel aus und zeigten sich die Zeiten als zu knapp — nicht für die geringste Reparatur, ja kaum für eine persönliche Verrichtung blieb da etwas drin. Dazu kam, daß die Strecke in einem Maße knappe Parallelführungen enthielt, daß schon bei klarer Sicht ein Verfahren oft kaum zu verhindern gewesen wäre. Jetzt nun aber — in einem Nebel, der im Gelände oft nicht bis zum nächsten Markierungstäfelchen sehen ließ — mußten die Fahrer häufig sogar Kreise fahren, um überhaupt die Spur wiederzufinden. Wobei sie dann, wenn es gerade eine solche Parallelführung war, oft gar nicht wußten, ob sie nun auf dem richtigen Pfad oder schon in einem der nächsten Streckenbogen drin waren.

Hier versagten auch die zahlreichen Marschälle des Veranstalters — und hier bewährten sich vor allem die bis ins Kleinste durchorganisierten Betreuerteams der Mitteldeutschen und der Tschechen: sie wußten, weil sie schon in der Nacht bzw. am Vorabend die nächste Tagesschleife abgefahren hatten (und zwar mit Maschinen, die genau den im Wettbewerb eingesetzten entsprachen, mit denen man sich also ein genauestens



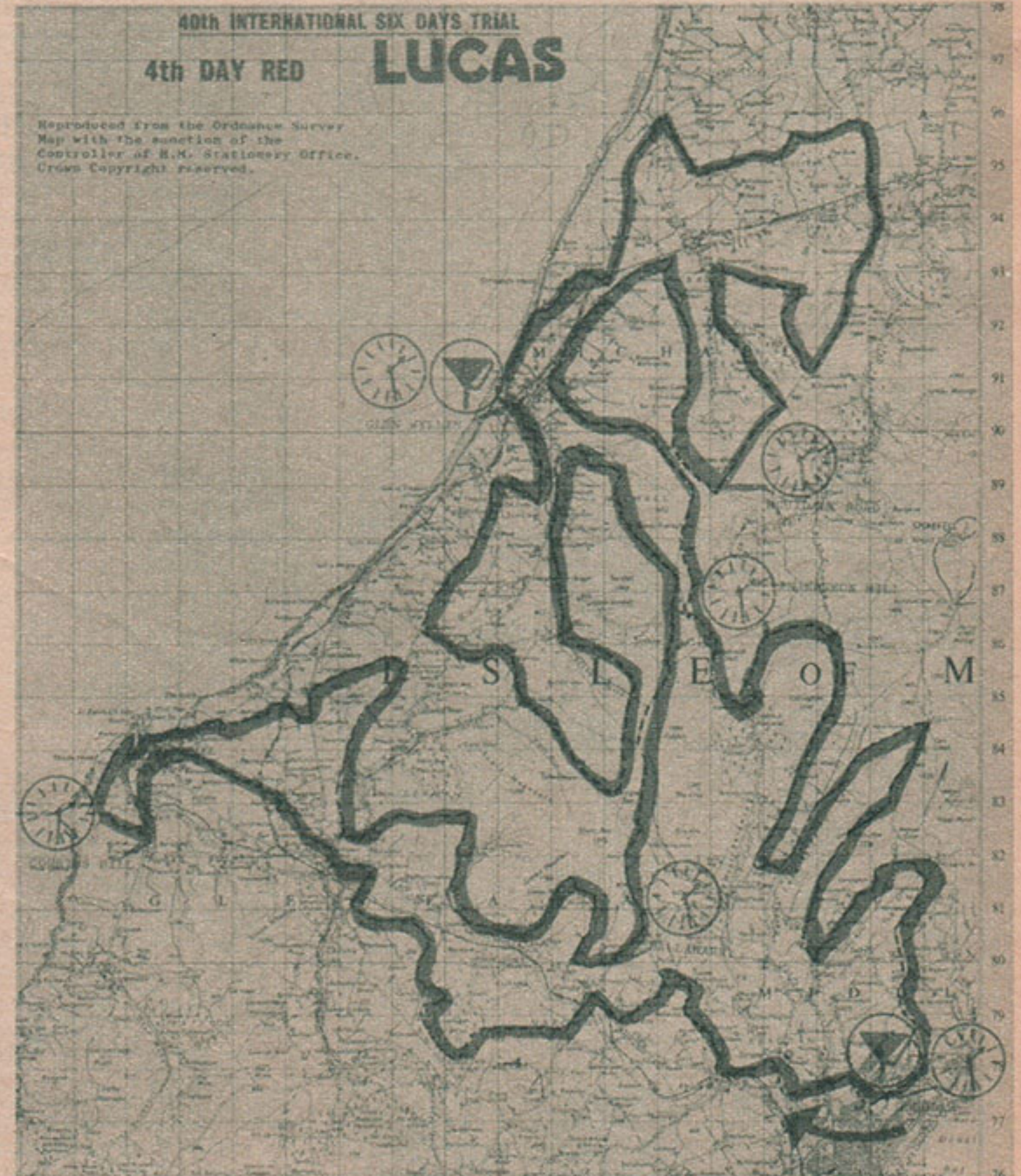
zutreffendes Bild dessen machen konnte, was die Fahrer am nächsten Tag wirklich erwarten würde). Zudem standen diese Betreuer in ihrem fahrerischen Können und ihrer Geländeerfahrung hinter ihren aktiven Kollegen nicht zurück. Sie kannten genauestens die kritischen Punkte — und dort standen sie dann, um die eigenen Fahrer einzuweisen. Daß sie sich primär nicht als Marschälle des Veranstalters fühlten und daß ihnen zunächst mal die eigenen Fahrer mehr am Herzen lagen als die der konkurrierenden Nationen — wer will ihnen das verübeln? Die Sechstagesfahrt ist ein Kampf auf internationaler Ebene, und wer Trophy oder Vase mit heimbringen will, muß auf Draht sein. Es mußte deshalb seltsam anmuten, als sich ein westdeutscher Betreuer bei seinem mitteldeutschen Kollegen darüber beschwerte, daß dessen Männer seine, also die westdeutschen Fahrer nicht nur nicht ein-, sondern sogar bewußt fehlgerichtet hätten. Freilich mußte er sich kurz darauf berichtigen, als ihm nämlich seine eigenen Fahrer vom genauen Gegenteil berichtet hatten. So wie unsere Männer dort, wo es nicht gerade um einen Eingriff in den Kampf um Trophy oder Vase ging, auch

Fahrer anderer Nationen da und dort auf die richtige Spur hinwiesen, so taten es natürlich auch die Betreuer der anderen.

Denn auch wir hatten sehr wohl eine Betreuungsorganisation aufgezogen, und für die westdeutsche Equipe hatte man zu diesem Behuf extra einen der Höring-Brüder als „Pfadfinder“ eingesetzt. Aber wenn er auch manches Wissenswerte von seinen „Erkundungsflügen“ heimbrachte und wenn sich auch ADAC-Heinemann mit gewohnter Initiative und mit vollstem persönlichem Einsatz bemühte — uns fehlte hinsichtlich der Betreuung natürlich jene zentralisierte Geschlossenheit, wie sie insbesondere die Mitteldeutschen und die Tschechen wieder dokumentierten.

Als „schwarzer Mittwoch“ wurde dieser dritte Tag von der englischen Tagespresse in fetten Überschriften bezeichnet — und das war er auch. Denn was sich in Schlamm und Nebel an Stürzen und körperlichen Quälereien, an kleinen und großen Sturzschäden der Maschinen und Männer summierte, war wohl einmalig in der Geschichte der Sechstagesfahrt. Zu den Ausfällen, die durch Stürze und Zeitüberschreitungen entstan-

Oben rechts: Wenn ein Konkurrent gerade an einer so breiten Stelle in einem der zahllosen schlammigen Hohlwege hängenblieb, ging es noch an — ansonsten gab es Verstopfungen und damit gefährliche Verspätungen. **Oben rechts:** Das sieht im Bild alles gar nicht so schlimm aus — in Wirklichkeit waren solche Streckenstücke zermürbend. **Unten links:** Schmider stürzte bei der Bremsprüfung des dritten Tages und richtete die Maschine arg zu. **Unten rechts:** Solch ein Labyrinth stellte die Streckenführung dar!





den, kamen noch die Unfälle, die sich ereigneten, weil die an sich schon zu knappen Zeiten durch Verfahren noch weiter vermindert wurden und dann auf den Straßen-Zwischenstücken ohne jedes Sicherheitskalkül gebolzt werden mußte.

So krachte beispielsweise Tschek mit der kleinen Victoria durch ein Gatter und zerlegte es (glücklicherweise war es, was nicht immer der Fall ist, aus morschen Holzlatten zusammengezimmert), während Schek mit der Maico eine Kollision mit einem Briten hatte und sich dabei die Oberlippe spaltete. Gut, daß wenigstens die Sowjets einen Arzt dabei hatten, der ihn zunächst provisorisch behandelte; später wurde er dann geklammert und verbunden, und zäh setzte er die Fahrt fort.

Den ganzen Tag über kam der Regen erbarungslos von oben, und trotz sorgsamer Abdichtung waren ihm begreiflicherweise auch nicht alle Zündanlagen gewachsen (obwohl es gerade bei Magnetzündanlagen auch dort Störungen und dadurch bedingte Ausfälle gab, wo die Abdichtung ganz offensichtlich in Ordnung war).

Einem solchen „Kupferwurm“ fiel an diesem dritten Tag auch Sengfelders 50er Zündapp zum Opfer, und damit war der zweite Mann aus unserem Trophy-Team herausgebrochen. Es sollte nicht der letzte sein: Nachtmann war schließlich auch an einem Punkt angekommen, an dem seine Kräfte überfordert waren — er brachte seine BMW, nachdem er dasselbe Exempel schon wiederholt durchexerziert hatte, einfach nicht mehr aus dem Schlamm heraus — und da der entstandene Zeitverlust inzwischen zu groß geworden war, gab er auf. Auf der Suche im Nebel nach einem hilfreichen Marschall stieß er auf einen reparierenden Fahrer, der sich als Mary Driver (250er Greeves) entpuppte, die ebenfalls am Ende ihrer Möglichkeiten war (auch die zweite der beiden weiblichen Teilnehmer, Olga Kevelos auf einer 75er Suzuki, schied an diesem Tag aus). Gemeinsam gelang es den beiden dann, die BMW auf festen Grund zu zerren, und mit der Mary auf dem Tank kam Nachtmann schließlich in der Kontrolle an!

An diesem Tag zeigte es sich, daß vielleicht zwar (wie die englische Fachpresse zum Teil nach der Fahrt behauptete) der gute Wille des Veranstalters vorhanden gewesen war, eine schwere, aber eben auch nicht mit einem Goldmedaillensegen endende Sechstagesfahrt aufzuziehen und daß Streckenführung und Marschallbestückung grundsätzlich in Ordnung waren. Aber unter dem unglückseligen Einfluß einer wohl nicht für diese Jahreszeit erwarteten Witterungverschlechterung änderte sich die Lage entscheidend. Und hier hätte sich zeigen müssen, ob die Veranstaltung wirklich gut durchgeplant, ob ihre Verantwortlichen auch Eventualitäten gegenüber gut gerüstet waren — so gut, wie ihnen das andere Sechstagesveranstalter schon vorexerzierten.

Leider war aber nicht nur die Wahl der Insel ein Mißgriff gewesen. Auch Geoff Duke als Fahrtleiter war zweifellos eine Wahl, die nicht glücklich war. Seine Verdienste um den Motorradsport, sein fahrerisches Können stehen außerhalb jeder Kritik, die viermal errungene Weltmeisterschaft macht ihn erhaben darüber. Aber Erfahrungen mit Straßenrennen können keine Geländeerfahrung, können schon gar keine Sechstagesfahrt ersetzen. Der zwar nicht belegte, aber durchaus wahrscheinliche Ausspruch Dukes nach dem vierten Tag, es dürfe diesmal nicht mehr als 5 Goldmedaillen geben (er machte in Douglas überall die Runde und wurde kopfschüttelnd quittiert), zeigt, wie wenig man in der Fahrtleitung vom eigentlichen Sinn einer Sechstagesfahrt erfuhrte. In der gesamten Fahrtleitung — denn offenbar hatte Duke ja

Links: Olga Kevelos am Parliament Square in Ramsey — sie fuhr eine 75er Suzuki, schied aber am dritten Tag ebenso aus wie Mary Driver, die andere weibliche Teilnehmerin. Rechts oben: Happel mit der 250er Maico — auch ein Opfer des dritten Tages. Rechts unten: Günter Dotterweich mit der 75er Victoria — zuverlässig und ruhig wie immer. Daß er sich am dritten Tag drei Strafpunkte (als einzige) eingehandelt hatte, weil er sich im Nebel verfuhr, wurmte ihn böß.



auch keine Berater und Hilfskräfte in seinem engeren Stab zur Verfügung, die mit ihrer speziellen Erfahrung das hätten ausgleichen können, was er als Repräsentationsperson an solcher nicht hatte.

Hätte der Veranstalter die Zügel in der Hand und wirkliche Erfahrung in der Durchführung eines so großangelegten, international so wichtigen Wettbewerbs gehabt, so hätte er die zweite Tagesschleife des dritten Tages streichen müssen. Das aber tat er nicht — er muß sich nun auch hier den Vorwurf gefallen lassen, daß das im Hinblick auf die fehlende Sicherheit der Fahrer verantwortungslos war. Wir wissen nicht, ob das in den Jurysitzungen mit dieser Deutlichkeit zum Ausdruck am — wie wir Otto Sensburg kennen, müssen wir es aber annehmen. Dann können wir an dieser Stelle nur nochmals wiederholen: es war sein großes Glück, daß diese Sechstagesfahrt nur Verwunderung und Ärger im Kreis der unmittelbar Beteiligten brachte und keinen Schaden für den Motorrad-





sport insgesamt, der unweigerlich eingetreten wäre, wenn es auch noch tödliche Unfälle gegeben hätte!

Wobei das beinahe Tragikomische am Verlauf des dritten Tages war, daß unter den insgesamt 132 Ausfällen (hundertzweiunddreißig — über 50% der am Morgen Gestarteten — wann hat es das bei einer Sechstagesfahrt gegeben?) auch das Gros der britischen Equipe, vor allem nahezu alle britischen Fahrer auf den größeren Hubräumen herunter bis zu den 350ern. Deutlicher konnte der Veranstalter seiner heimischen Industrie gar nicht dokumentieren, daß diese Maschinen für Geländeanforderungen, wie sie an diesem Tag geboten wurden, nicht mehr recht geeignet sind. Wobei freilich diesen Nachweis eben auch andere erhielten. Denn nicht nur, daß dieser schwarze Mittwoch das Ende des gesamten amerikanischen Aufgebots bedeutete (nicht einer überstand den Tag, die USA-Fahrer auf den 650er und 500er Zweizylindern englischer Herkunft ebenso wenig wie die, die auf 250er Jawa- oder Greeves-

Maschinen saßen); auch für sämtliche BMW-Maschinen war mit dem dritten Tag das Fest zu Ende. Oder, besser gesagt, eben für ihre Fahrer. Denn mit mehr oder weniger berechtigtem Stolz wies der Klankermaxe, der außer der Vase B ja auch noch die übrigen BMW-Fahrer betreute, darauf hin, daß sämtliche von ihm zum Einsatz gebrachten BMW-Maschinen absolut intakt wieder nach München zurückgebracht würden!

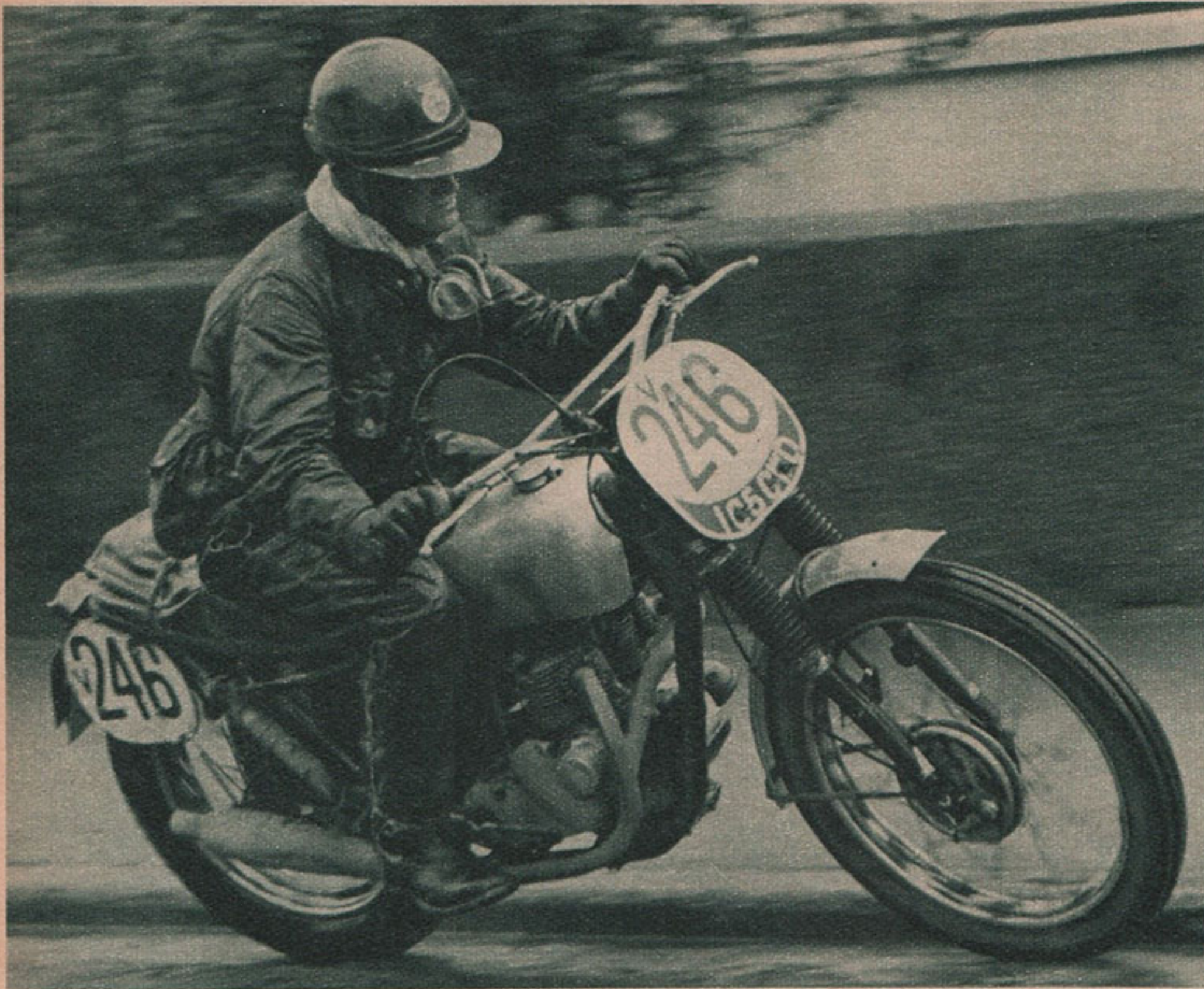
Wie groß die Zahl der Ausgeschiedenen wirklich war, wußten gar nicht alle, die trotz der Quälerei doch noch das Ziel der zweiten Tagesschleife erreicht hatten. Denn sie konnten, man hatte es wenigstens den westdeutschen Fahrern noch ausdrücklich in der Fahrerbesprechung am Samstag gesagt, damit rechnen, daß sie für die gesamte Tagesetappe 100 Minuten maximale Verspätung haben dürften, ehe sie aus der Wertung genommen würden, maximal 60 Minuten zwischen zwei Zeitkontrollen. Aber der Veranstalter legte das Sechstagesreglement anders aus (und der Jury gelang es wohl auch nicht, ihn davon abzubringen): 60 Minuten wurden als Maximal-Zeitüberschreitung gerechnet, und das war der Grund, daß sich dann in der Nacht bzw. am nächsten Morgen Fahrer als „excluded“ in der Wertungsliste fanden, die sich noch Chancen zur Weiterfahrt errechneten und dementsprechend auch in der zweiten Tagesschleife noch alles riskiert hatten — umsonst, wie sich nun herausstellte. Zu ihnen gehörten von unseren Männern u. a. Schek (Maico) und Tweesmann (BMW), gehörten Paritschke und Aukthun (Hercules), Witzel, Hapfel, Olm und Stüdemann (alle auf Maico) — teilweise von Schäden betroffen, die sie hätten beheben können, wenn die Zeit nicht ohnehin zu knapp gewesen wäre.

Sie und die anderen alle fuhren jedenfalls buchstäblich um ihr Leben. Wie schlecht für die Sicherheit der Fahrer gesorgt war, erhellt auch daraus, daß mehrere Teilnehmer übereinstimmend berichteten, sie hätten an den ersten beiden Tagen angenommen, der rote Insel-Express, der hinauf zum Snaefell, der über 2000 m hohen Maximalerhebung der Isle of Man, führt, verkehre nicht. (Es gab zwar Straßenkreuzungen mit seinen Geleisen, die durch Gatter gesichert waren — es gab aber auch ungesicherte.) Verständlicherweise konnten sie annehmen, daß dort, wo keine Schranken vorgesehen waren, mindestens ein Marschall stehen werde, wenn die Bahn in Betrieb sei. Sie wurden eines besseren belehrt: unmittelbar vor bzw. hinter ihnen tauchte plötzlich aus der Nebelwand auf der Kreuzung der „feurige Elias“ auf — von da ab dachten sie anders über die ungesicherten Gleisübergänge!

Zwei Sonderprüfungen waren in die erste Tagesschleife eingeschlossen gewesen: eine Bergprüfung über 2³/₄ Meilen schon bald nach dem Start und wiederum eine Beschleunigungs- und Bremsprüfung. Wie schon am Vortag hatten sich an der letzteren die MZ-Betreuer mit mehreren Kameras etabliert und bannten den Verlauf der Bremsprüfung bei jedem ihrer eigenen Leute und jedem sie interessierenden Konkurrenten auf den Film — um gegebenenfalls Fehler des kontrollierenden Funktionärs unabweisbar belegen zu können (die Blicke, die sie teilweise insbesondere von ihren tschechischen Freunden dafür einsteckten, waren freilich nicht von schlechten Eltern!). Alles in allem lief der Bremsentest besser ab als am Vortag, wo die Lichtschranke gleich mehrmals über den Haufen gefahren worden war und wo auch einige bekannte Fahrer sich mächtig verhalten, wo insbesondere zum allseitigen Erstaunen auch manche Engländer gezeigt hatten, daß ihnen diese Testart mindestens ungewohnt ist!

Oben: Sammy Miller, britischer Trophy-Mann auf 350er BSA, der am vierten Tag aufgeben mußte. Unten: Für die 20 Amerikaner, die diesmal bei der Sechstagesfahrt konkurrierten, war das Ganze eine Mordsgaudi — aber ihr fahrerisches Können reichte nicht aus, um durchzukommen: alle 20 fielen aus. Rechts: Am vorletzten Tag erwischte es den Zündapp-Fahrer Beppler, einen sehr guten, aussichtsreichen Mann: bei einem Frontalzusammenstoß mit einem entgegenkommenden Wagen im Nebel zog er sich Verletzungen zu, die seine Weiterfahrt verhinderten.





So niederschmetternd das Resultat dieses schwarzen Tages auch war — es gab weder ein Trophy noch ein Vasenteam mehr ohne Strafpunkte! —, eines war hocherfreulich: unsere Vasenmannschaft A (Lehner, Hessler und Gienger auf Zündapp und Witthöft auf Hercules) hatte zwar (durch Hessler) 3 Strafpunkte eingehandelt, aber damit führte sie nun mit einem Abstand von 35 Punkten zum Zweiten, der tschechischen Vase A, und mit 49 Punkten zum Dritten, der mitteldeutschen Vase A, die Wertung um die Silbervase an! Sollten wir vielleicht doch noch einen Ausgleich für das Pech haben, das wir mit unserer Trophy-Mannschaft hatten erleiden müssen? Zumal die gefährlicher erscheinende mitteldeutsche Vase B (auf Simson-Maschinen) durch den

Ausfall eines Fahrers (Schneidewind, 75 ccm) gehandicapt war. Das aber war der einzige Hoffnungsschimmer nach diesem trostlosen Tag für uns. Das Zerreißen so vieler Mannschaften (denn fast immer bedeutete ja der Ausfall eines Einzelfahrers auch gleichzeitig die Sprengung irgendeiner Mannschaft) ließ vielfach in unserem Lager übersehen, daß wir ja hinsichtlich des Anteils der noch Strafpunktfreien gar nicht so ungünstig dastanden.

★

Wer am Donnerstagfrüh über die Promenade und durch die anderen Straßen von Douglas fuhr, hätte meinen können, die Sechstagesfahrt sei bereits zu Ende: vor vielen Haustüren stan-

den Wettbewerbsmaschinen, teilweise schon auf Transportern und Anhängern verladen — ein Großteil der Ausgefallenen rüstete bereits zur Heimfahrt und wurde eventuell nur durch die begrenzte Kapazität des Insel-Steiners gezwungen, noch einen Tag länger zu bleiben. Auf diese Weise aber fielen die Motorräder, die bei der TT das Bild der kleinen Seebadestadt bestimmen, wenigstens auch anlässlich der Sechstagesfahrt etwas auf: ansonsten spielte sich nämlich der Wettbewerb so am Rande und so ohne Anteilnahme der Bevölkerung ab, daß man in Douglas wirklich nicht annehmen konnte, draußen im Gelände quälten sich schlammverkrustete Motorradfahrer bis zum Letzten ihrer Kraft.

Das deutsche Kontingent bestand an diesem Morgen des vierten Tages nur noch aus 29 Fahrern am Start. Wieder war der Kurs des vorhergehenden Tages in umgekehrter Richtung und wieder zweimal zu befahren. Allerdings hatte man wenigstens einige „Entschärfungen“ vorgenommen, und auch das Wetter war nicht mehr ganz so trostlos wie am Vortag. Und doch sollte es wieder ein ganz schwarzer Tag für die Fahrer der Bundesrepublik werden:

Hessler erlitt einen Bruch des Kettenrades am Hinterrad, womit die Hoffnung auf einen Gewinn der Silbervase, obwohl der Ausfall erst am vierten Tag eintrat und demnach nicht mehr als 300 Strafpunkte einbringen konnte, arg verringert wurde. Mindestens ebenso betroffen waren aber alle, die von einem Sturz hörten, den Lenz Müller erlebte: angeblich durch einen heruntergerutschten Blindgriff (!) hatte er die Gewalt über seine Maschine verloren. Der Betreuer der Trophy-Mannschaft, Georg Weiss, den man so schnell wie möglich herbeizitierte, lud ihn in seinen Pkw (was nur unter größten Schmerzen für den tapferen Lenz überhaupt möglich war) und fuhr ihn, so schnell es zu verantworten war, zum Hospital von Douglas. Krankenwagen? — der

Oben: Nur drei britische Fahrer kamen strafpunktfrei durch (bei 77 Teilnehmern — im eigenen Land!) und erhielten eine Goldmedaille: Lewis auf einer 350er AJS, Peplow auf einer 500er Triumph, und dieser hier, Sayer auf einer 350er Triumph-Twin. Unten links: Der Spanier Soler-Bulto auf der 125er Bultaco, Neffe des Firmenchefs, der auch diesmal wieder dabei war und zusammen mit fünf anderen Bultaco-Fahrern die spanische Trophy-Mannschaft bildete; er kam durch und nahm eine Bronze-medaille mit heim in seine sonnigere Heimat. Unten rechts: Das ist Peplow mit der 500er Triumph — zweifellos einer der besten Geländefahrer, die die Engländer haben.





Veranstalter hatte, wie schon gesagt, offenbar nicht damit gerechnet, daß bei einem solchen Wettbewerb auch einmal etwas passieren könne. Wie hervorragend auch sonst vorgesorgt war (und wie dringend notwendig die in erster Linie zum Bau eines neuen Hospitals gedachte Manx-Lotterie ist!) zeigte sich, als Weiss den Schwerverletzten (der Schorsch tippte auf Grund seiner Erfahrung mit so was sofort auf Becken- und Brustbeinbruch) abliefern wollte: zunächst bedeutete man ihm, daß vor dem Hospitaleingang das Parken verboten sei. Dann war keine Tragbahre zur Verfügung, so daß man den Lenz in einen Rollstuhl setzen und in das Gebäude fahren mußte!!

Mit wem man auch sprach — einhellig war die Anteilnahme an dem scheußlichen Pech Lorenz Müllers, der bis zu seinem Sturz strafpunktfrei geblieben war und der sich selbst so gefreut hatte, daß er die langwierigen Folgen seines früheren Beinbruchs nun endlich überwunden und seine alte Form in dieser Saison so ganz und gar wiedergefunden hatte. Viele gute und aufrichtige Wünsche sind in diesen Tagen bestimmt zu den Verletzten gegangen, die unter wenig erfreulichen Begleitumständen im Hospital von Douglas lagen; keine konnten herzlicher sein als die, die Lenz Müller und seiner Wiederherstellung galten.

In die Streckenführung des vierten Tages waren wieder zwei Sonderprüfungen eingebaut, ein „Cross Country-Test“ (Moto Cross) und eine Bergprüfung. Aber diese Sonderprüfungen hatten mehr und mehr ihren Reiz und ihre Bedeutung für die Wertung verloren. So sehr ansonsten alles auf die Gutpunkte starrt und so sehr — leider — die Sonderprüfung auch bei unseren Gelände-meisterschaftsläufen die Entscheidung beeinflusst — hier interessierte sich an den letzten Tagen niemand mehr so recht dafür. Es ging um die Strafpunkte, von denen man immer deutlicher wußte, daß sie über Sieg oder Niederlage bei den Mannschaftswertungen entscheiden würden. Und selbst da waren teilweise die Punktvorsprünge schon so groß, daß es gar nicht so sehr darauf ankam, ob die Mannschaft noch ein paar Punkte dazubekäme — es galt nur, die letzten beiden Tage noch durchzustehen, um die Position in der Wertungstabelle bis zum Schluß zu halten.

Um insgesamt sechs Fahrer verminderte sich an diesem Tag das deutsche Aufgebot. So mußten Rotermundt und Schmalz (beide Victoria), der eine wegen Zündungs-, der andere wegen Kupp-

Oben links: Ferdl Schmalz, an dessen 75er Victoria am vierten Tag die Kupplung ihren Geist aufgab und ihn zum Ausscheiden zwang. Oben rechts: Die Marschälle des Veranstalters waren überall — aber sie standen hilflos dabei, wenn es zu Verstopfungen kam. Ihre Aufgabe war ja auch nur die Überwachung der Teilnehmer. Unten: Gabler mit der 50er Hercules im Schlußbrennen — ein hervorragender Junge, der eine verdiente Goldmedaille mit heim nahm. Fotos: V. Rauch, 3 Nicholls



lungsschaden, aufgeben, Seuffert zerschlug sich bei einem Sturz das Motorgehäuse seiner Hercules. Trotzdem aber befand sich in dem verbliebenen westdeutschen Fahrerstamm noch eine im Verhältnis zu den übrigen Nationen große Zahl strafpunktfreier Teilnehmer, und in der Gesamtwertung lag an diesem Tag Volker Kramer mit der 125er Zündapp mit ganz geringem Vorsprung vor seinem Markengefährten Lehner in Führung! Dagegen holte sich von den bisher Strafpunktfreien der Hercules-Fahrer Augustin 5 Strafpunkte, als er einem anderen gestürzten Stallkameraden behilflich war. Es wurde allerdings damit gerechnet, daß im Hinblick darauf ihm die Jury am Abend diese Punkte wieder streichen würde. Dieter Kramer verlor seine Goldmedaillen-Aussichten, als er mit der Maschine in ein Wasserloch stürzte, in dem er praktisch verschwand und wahrscheinlich elend ertrunken wäre, wenn ihm nicht endlich (zuvor machten sie ausgiebig Fotoaufnahmen!) Schlachtenbummler zu Hilfe gekommen wären!!

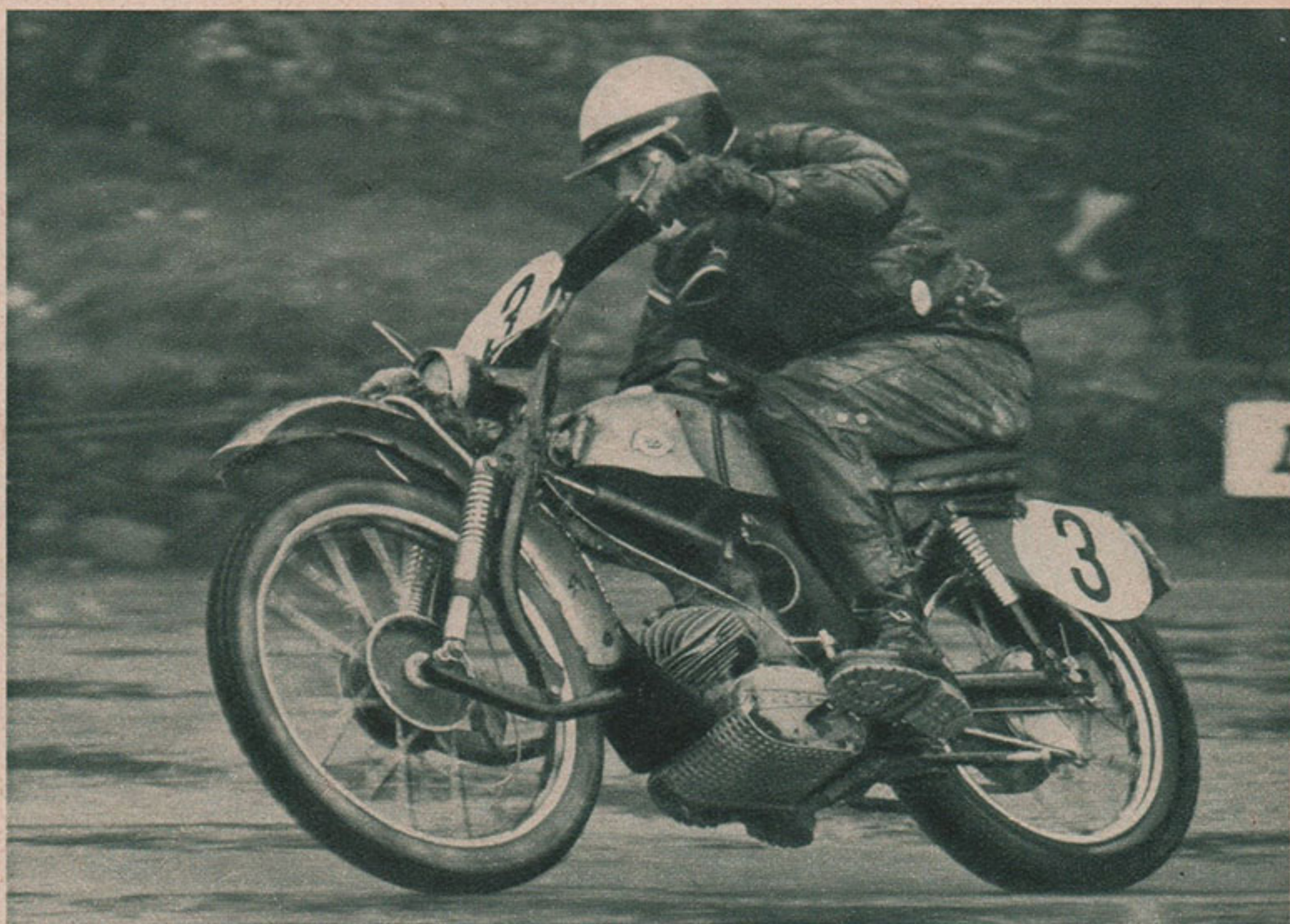
97 Teilnehmer, ein knappes Drittel der Zahl, die die Fahrt am Montag begonnen hatten, traten dann am Freitag zur vorletzten Etappe an, einem wieder zweimal zu durchzufahrenden Schlei-

fenkurs im südlichen Inselteil. Nur noch 22 von ihnen waren strafpunktfrei geblieben.

Leider erwischte es gerade von diesen einen westdeutschen Fahrer: Beppler auf Zündapp kollidierte mit einem Auto und mußte ebenfalls ins Krankenhaus eingeliefert werden, in das man früh gleich nach dem Start schon einen schwedischen Fahrer, der im Nebel unter gleichen Umständen schwer verunglückt war, gebracht hatte.

20 Fahrer waren bis zum Abend dieses Tages insgesamt ins Hospital gebracht worden, mehr oder weniger schwer verletzt. Was an Verletzten überhaupt keine Krankenhaushilfe in Anspruch genommen hatte, wurde nicht registriert — ihre Zahl war erheblich. Ein Fall ging allerdings nicht auf das Konto der Streckenverhältnisse: die Tschechen hatten eines Nachts ihren Fahrer Pudil ins Krankenhaus bringen und am Blinddarm operieren lassen müssen.

Alles in allem war dieser Tag leichter als die vorhergehenden: die Geländeabschnitte waren kürzer. Aber es gab dennoch zahlreiche Streckenstücke, die ungewöhnliche Anforderungen an die Fahrer stellten, so eine glitschige Steilabfahrt an der Südspitze der Insel. Der Hercules-Fahrer



Gabler vollbrachte das für unmöglich gehaltene Kunststück, in einer Etappe auch noch eine Reifenpanne zu beheben — und dennoch weiterhin strafpunktfrei zu bleiben!

Einige Passagen erwiesen sich als so unbefahrbar, daß Schiebehilfe in Anspruch genommen werden mußte, weshalb man diese Abschnitte später neutralisierte. Natürlich regnete es auch, und natürlich gab es weiter oben wieder kräftigen Nebel — aber es gab (bei der Qualität und der geringen Zahl der noch verbliebenen Teilnehmer nicht verwunderlich) an diesem Tag nur 12 Ausfälle. Mitteldeutschland führte weiter, sowohl in der Trophy- wie in der Vasen-Wertung. Unter den Ausgefallenen des Tages befand sich auch Volker Kramer, der sich im Gelände die Schaltung seiner Zündapp beschädigt hatte und der bei Reparaturversuchen dann auch noch von einem Konkurrenten im Nebel angefahren und leicht verletzt worden war. Damit war wieder eine Goldmedaillenhoffnung dahin, denn Volker Kramer war bis zu diesem Zeitpunkt strafpunktfrei gewesen.

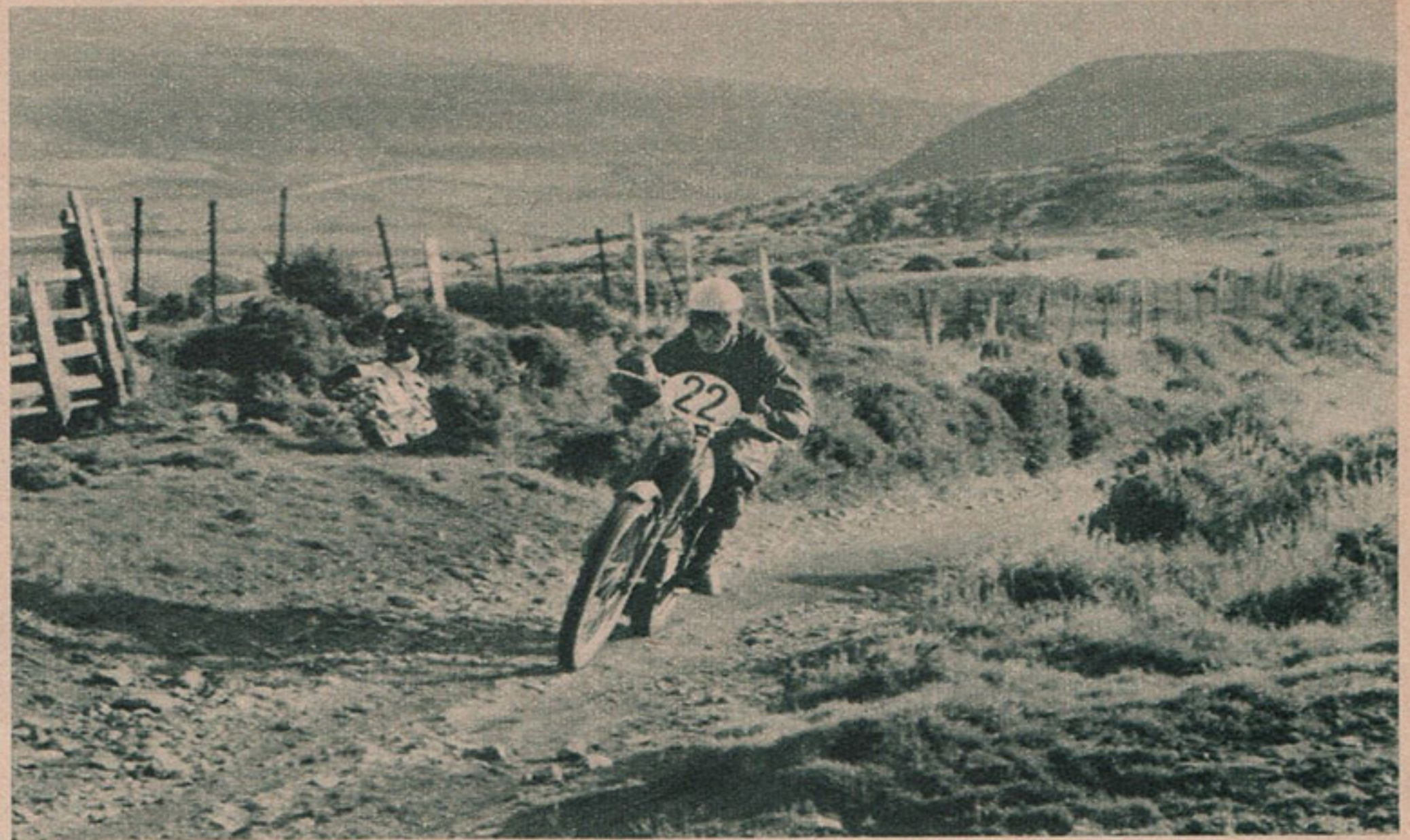
★

Der letzte Tag, für viele schon ohne rechtes Interesse, brachte wieder das Befahren der Vortagsschleife in umgekehrter Richtung, allerdings mit einigen Verkürzungen. 79 Fahrer stellten sich früh dem Starter, darunter 19 aus der Bundesrepublik. 18 Teilnehmer hatten noch immer keine Punkte, von ihnen neun (darunter der „begnadigte“ Augustin) aus Westdeutschland.

Auch die bei anhaltendem Regen gefahrenen letzten ca. 100 km konnten keine wesentlichen Veränderungen mehr bringen bzw. denen, die die vorhergehenden überschweren fünf Tage durchgestanden hatten, etwas Ernstliches anhaben: Durchhalten war für alle die Parole.

Den Abschluß des Tages und des gesamten Wettbewerbs brachte nach altem Brauch die letzte Sonderprüfung, das Schlußrennen auf einem abgesperrten Straßenkurs am Stadtrand von Douglas. Am Ausgang bestanden keine Zweifel: die Mitteldeutschen würden sich zum drittenmal die Trophy mit nach Zschopau nehmen und dazu wiederum die Silbervase — selbst ein Fahrer-ausfall in letzter Minute hätte daran nichts mehr ändern können: 330 Punkte betrug ihr Vorsprung vor der zweiten Mannschaft in der Trophy-Wertung, den Tschechen, 217 vor dem Zweiten in der Vasen-Wertung, unserer Mannschaft. Und so kam es dann auch: die Männer der beiden MZ-Teams gewannen die Welt-Trophy und die Silbervase — ein verdienter, großer Erfolg, an dem es nichts zu deuteln gab.

★



Der Wunschtraum, Trophy oder Silbervase könnten in diesem Jahr wieder einmal nach der Bundesrepublik geholt werden, hat sich nicht erfüllt. Das ist bedauerlich. Aber die Enttäuschung über die erneute Niederlage sollte den Blick für die Realitäten nicht trüben und noch viel weniger Veranlassung zu Resignation und zu Schlußfolgerungen und Kritiken geben, die fehl am Platze sind.

Zunächst einmal zeigt mindestens das Verhältnis bei den Goldmedaillengewinnern, daß wir sowohl hinsichtlich des Fahrer- wie des Maschinenmaterials international durchaus zur Spitzenklasse im Geländesport gehören und maschinenmäßig richtig liegen: Von den insgesamt errungenen 18 Goldmedaillen brachten unsere Fahrer 9 mit heim, das sind 50%, deren Wert man auch mit dem Hinweis auf unsere hohe Beteiligung nicht schmälern kann — schließlich brachten es die Engländer, im eigenen Land, auf nicht mehr als 3. Alle unsere Goldmedaillen wurden auf Maschinen der Hubraumgrößen 50, 75, 100 und 125 ccm errungen, was ebenfalls wichtige Rückschlüsse zuläßt — wenn es auch mancher nicht gern hören möchte.

Daß wir trotz dieses guten Abschneidens in der Einzelfahrerwertung bei den Mannschaftswertungen so wenig glücklich waren (wodurch freilich der Erfolg der Hercules-Fabrikmannschaft Augustin—Seitz—Trinkner, als einziger strafpunktfreier von 36 Fabrikmannschaften, um so schöner wird), erklärt sich aus Fehlbesetzungen einerseits, aus ganz simplem Wettbewerbspech andererseits.

Fehlbesetzung insoweit, als es unter den gegebenen Verhältnissen und mit den vorgeschriebenen Trialreifen einfach nicht möglich war, die großen BMWs durchzubringen. Gerade der Ausfall so vieler, für den Geländeeinsatz zweifellos besser geeigneter schwerer englischer Maschinen hat ja gezeigt, daß hier einfach die Grenzen des Möglichen überschritten wurden und daß die moderne leichte Maschine der schweren in solchem Gelände überlegen ist. Warum will man die Augen gegenüber einer zwangsläufigen techni-

schen Entwicklung verschließen? Bemerkenswert, was Mr. Taylor, der Chef der Abnahme, am Sonntag vor der Fahrt sagte, als die BMWs — in ihrer sauberen Aufmachung und in ihrer immer wieder bestechenden Linienführung entsprechend umlagert — vor dem Abnahmezelt standen: „Viel zu schade für eine Sechstagesfahrt!“

Simple Pech aber insoweit, als der Gewinn der Silbervase mindestens für uns unbedingt drin gewesen wäre: die drei verbliebenen Vasenmannschafts-Mitglieder, Lehner, Witthöft und Gieger, beendeten die Fahrt strafpunktfrei, während das siegreiche mitteldeutsche Vasenteam aus drei Silber- und einem Bronzemedailien-Gewinner bestand. Es war nichts anderes als ein verteufeltes Pech, das Hesslers Kettenrad in die Binsen gehen ließ — ein Pech, das aber jedem Mann der siegreichen Konkurrenz so oder ähnlich hätte passieren können. Freilich — es passierte nicht. Aber wenn es notwendig ist, darauf noch ausdrücklich hinzuweisen: schließlich verlor ja die ursprünglich aussichtsreicher erscheinende zweite mitteldeutsche Silbervasenmannschaft ihre Chancen auch durch den Ausfall zweier Fahrer infolge von Maschinenschäden am 3. bzw. 5. Tag.

Nicht anders ist es mit dem Scheitern unserer Trophy-Hoffnungen. Abgesehen vom Ausfall der BMW waren es Motor- bzw. Zündschäden, jedenfalls also Maschinendefekte, die Brinkmann und Sengfelder aus dem Wettbewerb warfen. Auch das kann nur als Pech bezeichnet werden, denn daß 50er auch eine so harte Sechstagesfahrt durchstehen können, bewiesen die drei 50 ccm-Maschinen von Trinkner, Gabler und Lehner, die strafpunktfrei durchkamen. Die Ursache von Müllers bedauerlichem Sturz ist noch nicht ganz geklärt, aber so oder so gehört dieser Ausfall eben zu den Widrigkeiten, denen in einem Wettbewerb jeder Konkurrent, jede Marke, jede Nation ausgesetzt sind. Specht kam als Trophy-Mann strafpunktfrei durch, Dotterweich als der Sechste unseres Nationalteams mit nur drei Strafpunkten, die er sich bereits am dritten Tag — an jenem so überaus schweren „schwarzen“ Mittwoch, als 132 andere ausscheiden mußten — holte, weil er sich im Nebel verfuhr.

Land	Gestartet	Ausgefallen	Angekommen	Gold	Silber	Bronze
Großbritannien	77	68	9	3	1	5
Westdeutschland	61	41	20	9	4	7
Mitteldeutschland	21	6	15	4	7	4
Tschechoslowakei	21	4	17	2	7	8
USA	20	20	0	—	—	—
Schweden	19	10	9	—	3	6
Sowjetunion	18	16	2	—	1	1
Holland	17	12	5	—	—	5
Polen	10	8	2	—	—	2
Spanien	7	5	2	—	—	2
Belgien	7	7	0	—	—	—
Irland	5	4	1	—	—	1
Osterreich	6	6	0	—	—	—
Frankreich	4	4	0	—	—	—
Finnland	4	4	0	—	—	—
Schweiz	1	1	0	—	—	—
Italien	1	1	0	—	—	—
Total	299	217	82	18	23	41

Oben: Solche Zwischenstücke und bei solchem Wetter — das war natürlich ein Kinderspiel — aber sie waren wunderselten (Pollmann auf Zündapp, der am dritten Tag mit schweren Sturzverletzungen am Knie ausscheiden mußte). Unten: Offensichtlich war Nödinger (Maico 350) baß erstaunt, daß hier plötzlich jemand stand!



Oben: Siegfried Gienger, mit der 100er Zündapp strafpunktfrei. — Mitte: Volker Kramer auf der 125er Zündapp, der nach einem Sturz angefahren wurde und, strafpunktfrei, noch am fünften Tag aufgeben mußte. — Unten: Schirmers 75er Zündapp wurde am dritten Tag bei einem Sturz so stark beschädigt, daß auch er aussteigen mußte.

So entwickelte sich der Trophy-Gewinn

	Strafpunkte	Gutpunkte
MONTAG		
1. Großbritannien	0	350,35
2. Westdeutschland	0	347,38
3. Mitteldeutschland	0	347,32
4. Tschechoslowakei	0	345,04
5. Sowjetunion	0	316,18
6. Schweden	29	342,46
7. Spanien	100	277,12
8. Polen	104	262,19
DIENSTAG		
1. Mitteldeutschland	0	1047,72
2. Großbritannien	0	1031,33
3. Tschechoslowakei	0	1025,52
4. Sowjetunion	0	948,93
5. Westdeutschland	100	950,73
6. Schweden	129	900,21
7. Spanien	200	793,10
8. Polen	260	776,26
MITTWOCH		
1. Mitteldeutschland	7	1733,59
2. Großbritannien	52	1715,64
3. Tschechoslowakei	58	1694,65
4. Schweden	263	1457,13
5. Westdeutschland	403	1508,23
6. Sowjetunion	423	1570,50
7. Polen	587	1247,88
8. Spanien	620	1230,78
DONNERSTAG		
1. Mitteldeutschland	11	2309,54
2. Tschechoslowakei	139	2223,62
3. Schweden	394	2013,54
4. Großbritannien	395	2380,13
5. Westdeutschland	803	1850,37
6. Sowjetunion	906	1825,92
7. Polen	1067	1538,72
8. Spanien	1120	1515,72
FREITAG		
1. Mitteldeutschland	14	3047,96
2. Tschechoslowakei	240	2750,17
3. Schweden	761	2455,78
4. Großbritannien	795	2618,57
5. Westdeutschland	1203	2078,90
6. Sowjetunion	1435	2012,08
7. Polen	1505	1709,49
8. Spanien	1542	1708,42
SAMSTAG		
1. Mitteldeutschland	14	3404,04
2. Tschechoslowakei	344	2977,83
3. Schweden	1061	2606,53
4. Großbritannien	1195	2734,74
5. Westdeutschland	1603	2195,71
6. Polen	1906	1821,26
7. Sowjetunion	1943	2062,10
8. Spanien	1968	1817,13

Endstand der Wertung um die Silbervase

	Strafpunkte	Gutpunkte
1. Mitteldeutschland A	86	2129,44
2. Westdeutschland A	303	2113,91
3. Tschechoslowakei A	374	2032,67
4. Schweden A	548	1932,24
5. Tschechoslowakei B	554	1738,93
6. Mitteldeutschland B	600	1827,96
7. Großbritannien B	712	1781,59
8. Westdeutschland B	974	1453,51

Es folgen weiter die Mannschaften Holland (A), Sowjetunion (A), Großbritannien (A), Holland (B), Sowjetunion (B), Polen, Finnland, Schweden (B), Belgien, USA (A), Österreich, Irland, USA (B).

Die Mitteldeutschen, die als Trophy- und Vasen-Gewinner aus diesem Wettbewerb hervorgingen, hatten solches Pech nicht. Was keinesfalls heißen soll, daß sie ihren großen Doppelerfolg nur durch Glück gewannen. Bei ihnen stimmte einfach alles zusammen: Maschinen, die ihrer ganzen Konzeption nach ausgezeichnet fürs Gelände geeignet sind, die außerdem den Vorteil unerhörter Robustheit und unbestreitbarer, ausgereifter Sicherheit haben; Fahrer, die in hervorragender Kondition antraten und die durchweg mit unverkennbarem Eifer und mit wirklicher sportlicher Begeisterung die Schwierigkeiten dieser sechs Tage angingen und meisterten; eine Betreuungsorganisation schließlich, die nur als vorbildlich bezeichnet werden konnte, weil sie aus zahlenmäßig ausreichenden, auf den richtigen Motorrädern sitzenden, als Fahrer wie als Mechaniker und als Betreuer versierten Männern bestand, und der man bei aller Intensität ihrer Betreuungsarbeit doch keine Reglementwidrigkeit hätte vorwerfen können. Um es nochmals zu sagen: Trophy und Vase wurden in fairem sportlichem Kampf verdient gewonnen.

Deshalb muß es als geradezu albern erscheinen, wenn in Berichten, die in einem Teil der deutschen Tagespresse nach dem Ende dieser Sechstagesfahrt erschienen (und die sämtlich aus der gleichen Quelle stammen), versucht wird, politische Töne anzubringen, mit denen nachgewiesen werden soll, daß wir insbesondere gegen die

mitteldeutsche Konkurrenz diese Sechstagesfahrt gar nicht gewinnen konnten. Was letztlich bedeuten würde, daß wir dann auch zukünftig gar nicht mehr erst zu einer Sechstagesfahrt zu gehen brauchten. Unser Grundsatz, Politik aus dem MOTORRAD fernzuhalten, hindert uns daran, über die dort vorgetragenen Argumentationen zu diskutieren.

Richtig ist, daß wir sehr wohl Chancen für den Gewinn der Silbervase hatten und daß wir diese, und dazu die Chance, die Trophy auch wieder einmal für uns zu gewinnen, auch in Zukunft haben werden, wenn wir unsere Nationalmannschaften richtig zusammenstellen. Es steht außer Zweifel, daß wir sowohl das Fahrer- als auch das Maschinenmaterial haben, das jeder Konkurrenz gewachsen ist. Es konnte nicht deutlicher bewiesen werden als gerade durch diese Sechstagesfahrt.

So endete die Sechstagesfahrt für uns:

Welt-Trophy: 5. Platz
Silbervase: 2. Platz
Fabrikmannschaften: Einziges strafpunktfreies Team unter 36 konkurrierenden Mannschaften: Hercules-Fabrikmannschaft

Einzelfahrerwertung:

Gold:

Gabler (Hercules 50 ccm)
Lehner (Zündapp 50 ccm)
Trinkner (Hercules 50 ccm)
Kämper (Zündapp 75 ccm)
Witthöft (Hercules 100 ccm)
Gienger (Zündapp 100 ccm)
Seitz (Hercules 100 ccm)
Augustin (Hercules 100 ccm)
Specht (Zündapp 125 ccm)

Silber:

Holy (10) (Zündapp 75 ccm)
Dotterweich (3) (Victoria 75 ccm)
D. Kramer (5) (Zündapp 100 ccm)
Schmider (3) (NSU 300 ccm)

Bronze:

Brandl (37) (Zündapp 50 ccm)
Braun (204) (KTM 50 ccm)
Schell (64) (Victoria 75 ccm)
Malle (97) (Hercules 175 ccm)
Schulte (170) (Hercules 175 ccm)
Behrens (85) (Hercules 175 ccm)
Nödinger (123) (Maico 350 ccm)

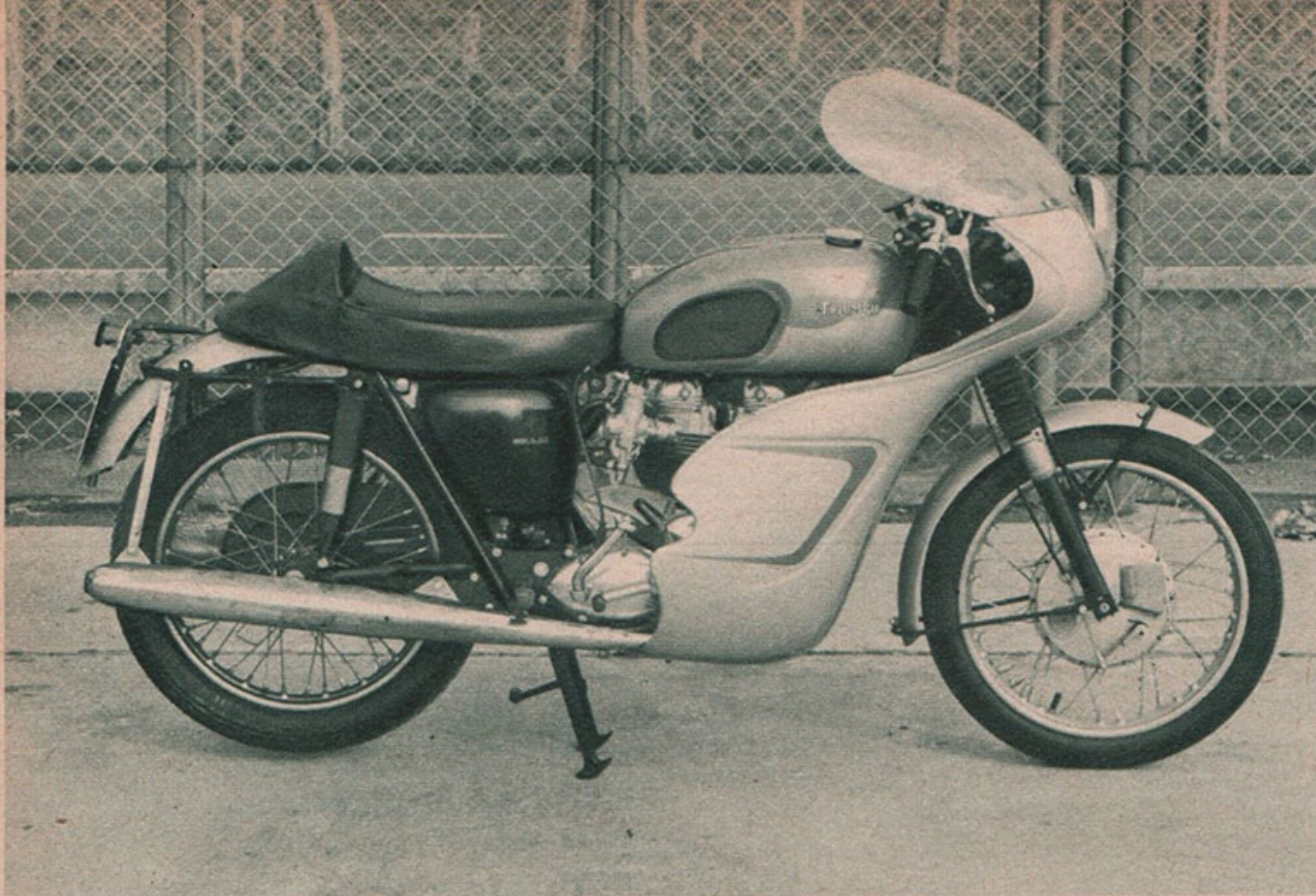
(In Klammern die Zahl der Strafpunkte — alle Goldmedaillengewinner mit Null)

Daß wir freilich dafür sorgen müssen, daß unsere Fahrer hinsichtlich der Kondition mit jeder Konkurrenz mithalten können — darüber dürfen wir uns keinen Illusionen hingeben. So wenig wie darüber, daß die Pflege des jungen Fahrernachwuchses gerade auch im Hinblick auf die internationale Konkurrenz überaus wichtig ist.

In direktem Zusammenhang mit dieser Nachwuchsfrage steht auch das Problem der Betreuung. Man hat der OMK und dem ADAC vorwerfen wollen, das, was von dieser Seite an Betreuung aufgezogen worden sei, sei ungenügend gewesen. Dieser Vorwurf trifft die beiden Organisationen bzw. ihre Repräsentanten zu Unrecht — sie taten, was in ihrer Möglichkeit stand. Nur fehlte ihnen eben jenes wirklich für das Interesse aller unserer Mannschaften sich einsetzende Hilfskorps auf geländegängigen Motorrädern sitzender, versierter Betreuer. Sogenannte Betreuer waren genug da, vor allem an den Kontrollen. Nur dort waren zu wenig, wo sie gebraucht worden wären: in den Schlammstücken und in den Nebelfeldern, wo die Betreuer der Konkurrenz ohne alle Jungfrauenzersägerei ihren Männern halfen, zu gewinnen, und wo unsere Jungs nur allzu häufig ganz auf sich allein gestellt waren. Aber das kann man nicht dem ADAC in seiner Gesamtheit und noch viel weniger der OMK vorwerfen. Da gilt es einfach, einen Nachwuchs heranzuziehen, der sich an jedem Platz, an den er gestellt wird, aus innerster Begeisterung für den Motorradsport einsetzt.

Ziehen wir also die Lehren aus dieser wenig glücklichen Sechstagesfahrt. Wenn wir es konsequent tun, werden wir eines Tages wieder die Gewinner sein.

S. R.



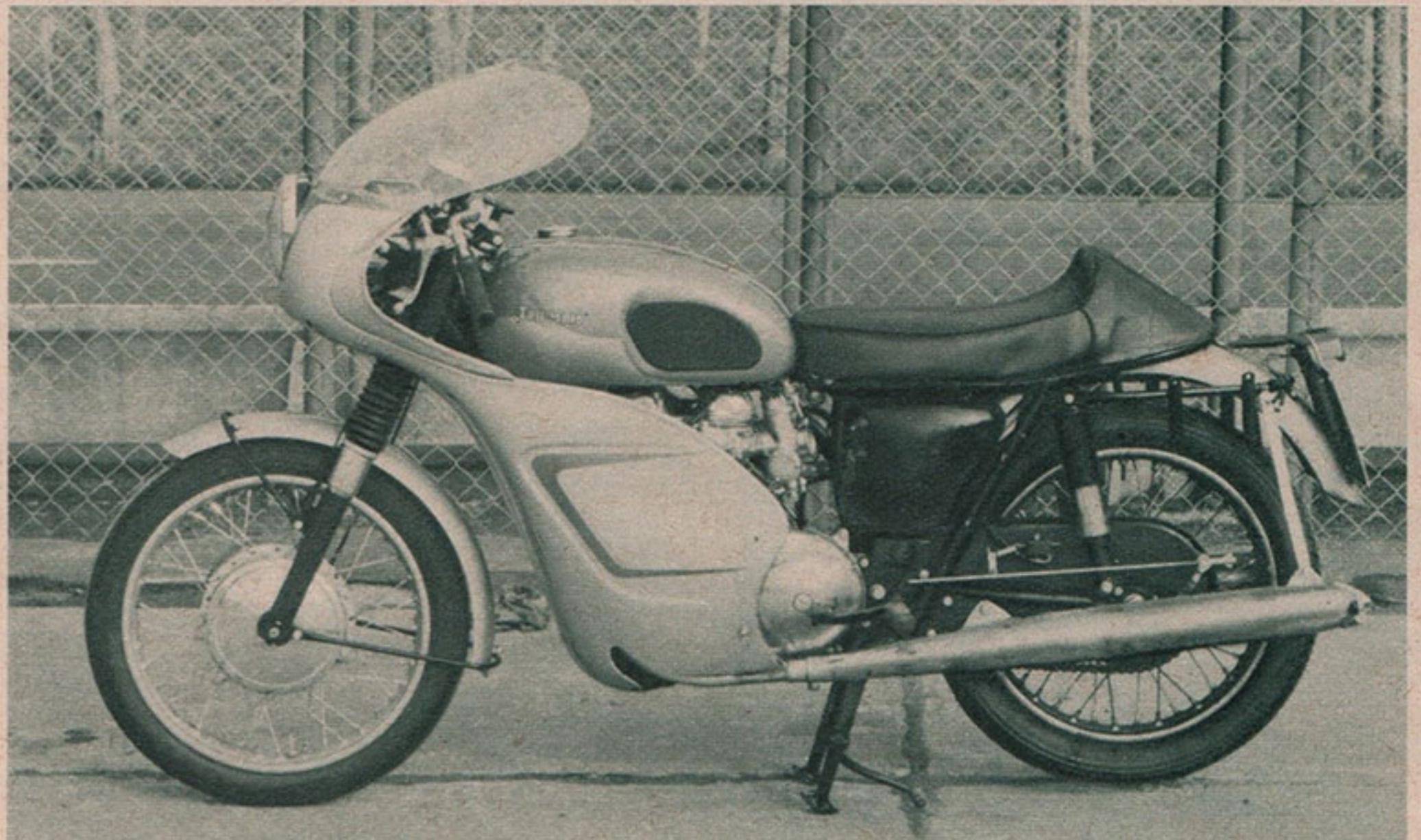
*Schnell
schneller
noch schneller*

Triumph-Thruxton T120

Die Serienmaschinen-Langstrecken-Rennen (wie die 500 Meilen von Thruxton in England, die 24 Stunden von Barcelona) hatten eigentlich den Sinn, der normalen Straßenmaschine und der Verbesserung ihrer Zuverlässigkeit in erster Linie zu dienen, vielleicht neben dieser Modellpflege auch etwas Neues zu erforschen, zu erproben und einzuführen. Weil man aber mit Erfolgen dieser Rennen auch Reklame machen kann, hat sich augenscheinlich dieser Gedanke wieder etwas verflüchtigt — die Industrie begann immer hart an der Grenze des Reglements „Thruxton-Specials“ in England zu entwickeln, um mit den Rennern werben zu können. Maschinen mit „verbesserten Serienteilen“. Heraus kam nun nicht etwa eine Welle der Zuverlässigkeitsbegeisterung, sondern ein Sturm mit neuen, hochinteressanten, sehr schnellen Straßenmaschinen, die in geringen Stückzahlen an besonders interessierte Fahrer abgegeben werden. Schnell, schneller — noch schneller —!

Aus Detlev Louis' großem Laden in Hamburg erschien nun so ein „Road-Burner“, zu deutsch Straßen-Brenner, auf dem Nürburgring: die Triumph-Thruxton T 120, die aus der normalen Triumph-Bonneville 650 ccm weiterentwickelte Straßen-Sportmaschine, wie sie eben in Thruxton eingesetzt wird. Von Hamburg aus fuhr sie mit roter Nummer Bernd Klems über die Straßen und Autobahnen zum Ring. „Zum Erstaunen manches schnellen Vierrad-Fahrers, die manches Mal einiges riskierten, um mich und dieses ‚kleine Moped‘ wieder einzuholen!“ sagte er lachend bei der Ankunft. „Wie oft sind Sie im vierten Gang gefahren?“ — „Nur auf der Autobahn!“

Vielleicht können Sie verstehen und vielleicht verzeiht man es mir gütigst, lieber Leser, daß solche Raketen mein Motorradfahrer-Herz stets aufs neue entfachen — hei ja, was sind dagegen denn schon 30 oder weniger PS! Es tut mir immer leid, daß nicht alle meine Freunde auch einmal

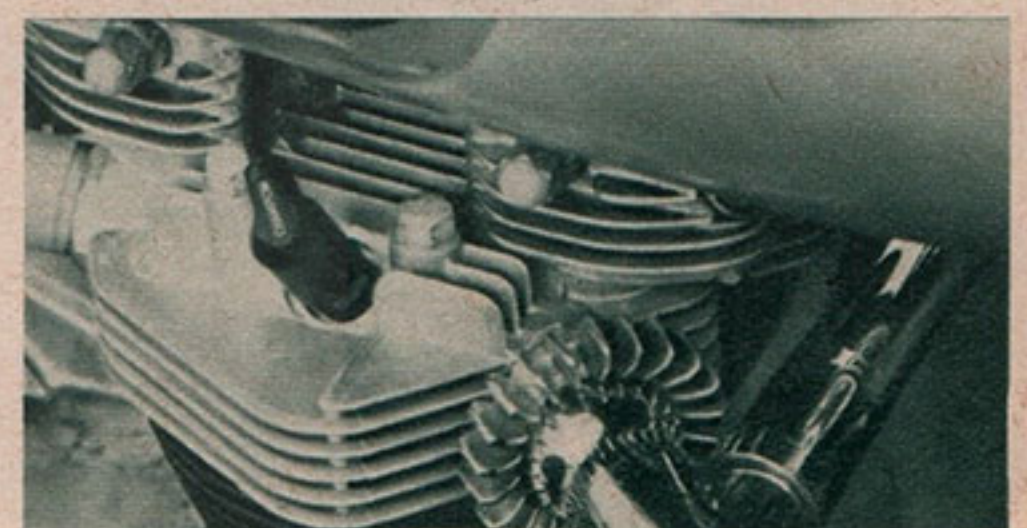
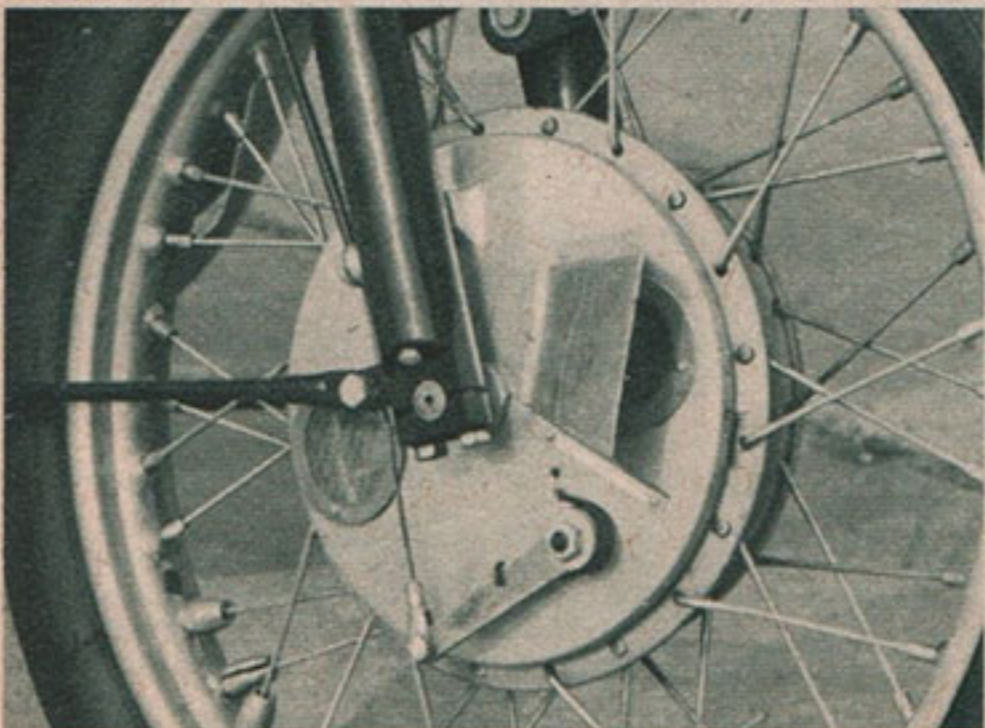


auf so einem Blitz reiten können, und so bleibt nur das geschriebene Wort und die paar Bilder, das Pfeifen des Windes illusorisch darzustellen. Wie man auf der Leistungskurve sehen kann, hat das Vögelchen 53,5 PS bei 7500 U/min. Das ist für eine englische 650 ccm-Maschine viel, viel Holz! Und das ist eine Beschleunigung, die von 0 bis 100 km/h in etwa 5—6 Sekunden dargestellt ist. Es bedeutet eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 185 km/h bei 7500 U/min im vierten Gang. Und diese 185 km/h sind auch wirklich vorhanden —! Was ist die lange Gerade von der Döttinger Höhe bis zur Antonius-Buche auf dem Nürburgring plötzlich für eine enge Rille! Und wie kurz mit einem Male die Entfernung wirkt —!

Ehrlich gesagt: es ist eine astreine Rennmaschine und nichts anderes. Nichts für die Urlaubsreise, nichts für Brötchenholen, nichts für kultivierten Sonntags-Nachmittag-Bummel — es ist das Temperamentvollste, das Raubigste, das Wildeste und doch fahrerisch so Elegante, was es auf zwei Rädern mit einem Motor dazwischen geben kann. Attribute an das Wochentag-Fluidum sind nur noch der Scheinwerfer, das Rück- und Stopplicht.

Bild links: Vorderradbremse mit Belüftung. Diese Belüftung soll in erster Linie den Bremsabrieb rauspusten, Kühlung kommt dann mit.
Rechts: Die beiden Auspuffrohre sind durch ein Querstück direkt vor den Zylinderköpfen verbunden. Die Köpfe sind sehr stark verrippt.

Nehmen wir mal die Leistungskurve und rechnen wir mal die Übersetzungen und Geschwindigkeiten in den Gängen (bei Berücksichtigung von etwas Reifenschlupf) aus, dann ergibt das bei Höchstdrehzahl 7500 U/min im ersten Gang 108,2 km/h, im zweiten Gang 141,5 km/h, im dritten Gang 168,2 km/h, im vierten Gang über 180 km/h. Gesamtübersetzung in den Gängen 8,2/6,3/5,3/4,84 — Getriebestufung wie bei einer Rennmaschine 1,695/1,30/1,09/1. Mit diesem Motorrad ist es eine Qual, in einer Kolonne herumzustochern. Schon weil bei der Verdichtung von 9 die nötigen hohen Kerzen (Wärmewert bis 310) verölen würden, wenn man nicht entsprechende „Warmlaufkerzen“ mit niedrigerem Wärmewert einschrauben will. Aber auch trotz der neuen teuren Kerzen S 14 L—15 „Sixdays“ von PAL (Tschechoslowakei), die einen Bereich von etwa 270 bis 320 überdecken, würde eine Bummelerei schrecklich sein, weil man dauernd mit



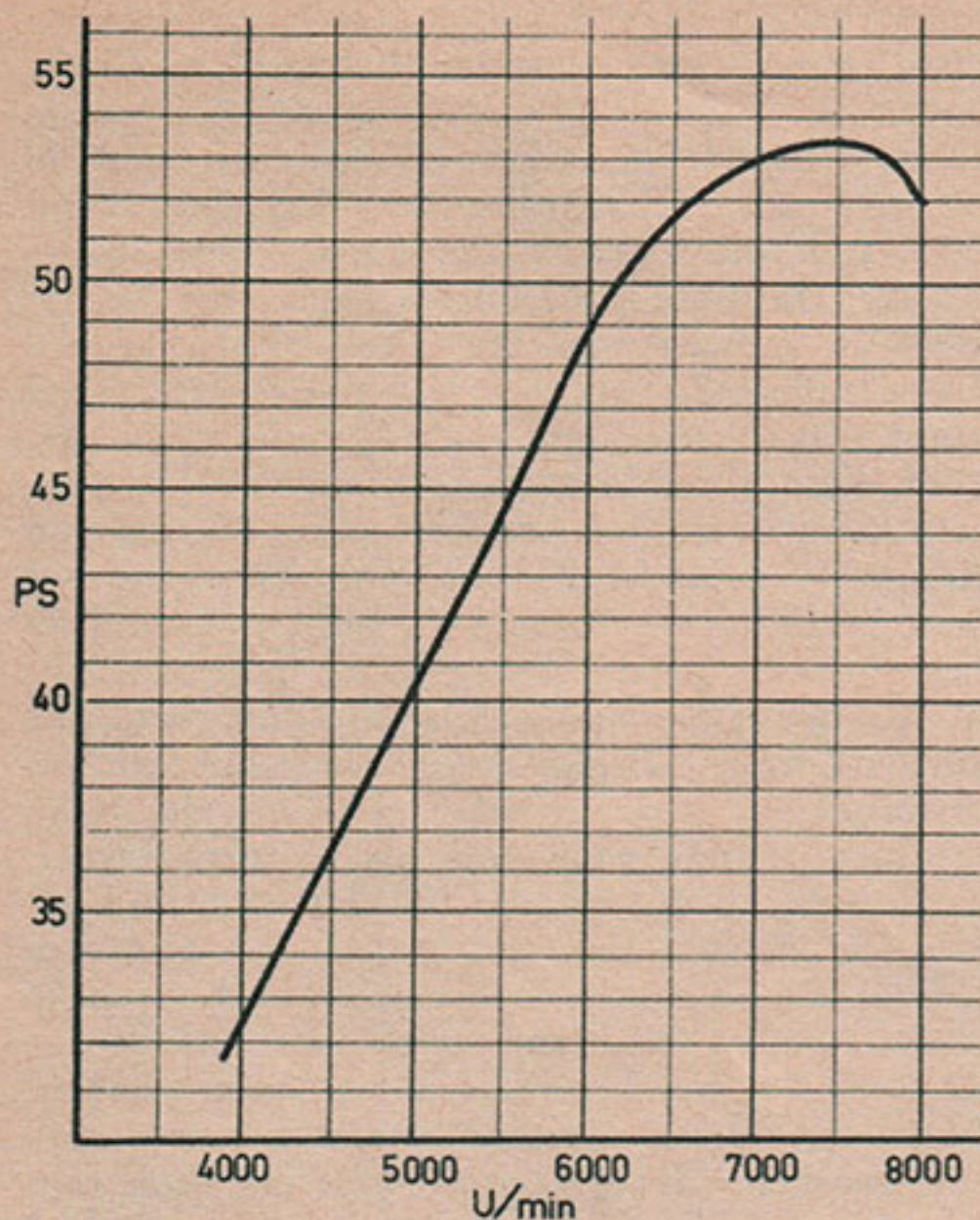


Bild links: Die Leistungskurve des Motors wird ab 4000 U/min interessant. Höchstes Drehmoment zwischen 4000 und 6000 U/min gleichbleibend!
Rechts: Die Verkleidung ist nicht gar zu wuchtig. Nur sehr langwierig zu demontieren, weswegen sie dranblieb.

der Kupplung zaubern müsste und der Motor niemals richtig rund geht. Dafür sind die beiden ersten Gänge zu knapp übersetzt. Aber zügiger Stadtverkehr geht tatsächlich noch.

Auf dem Nürburgring scheint dieses Motorrad wirklich zu Hause zu sein. Das ist das Feld zum freien Jagen. Da macht die Thruxton T 120 erst richtig Freude. Man könnte aber auch auf Langstrecken-Wettbewerben (z. B. Cannes—Genf—Cannes), Langstrecken-Rennen usw. erfolgreich sein. In der Hand von Anfängern, die gerade erst den Führerschein Klasse 1 gemacht haben, und die noch keine Motorradfahrten, schon gar nicht mit großen, schnellen Maschinen haben, oder bei Leuten, die nur gelegentlich Motorrad-Praxis üben, ist der Raubritter-Renner fehl am Platze. Was ja wohl jedem von uns einleuchten dürfte.

Neben dem Tachometer liegt der Drehzahlmesser, und da es nicht möglich war, einen Fahrtschreiber anzuschließen, mußte dies Instrument in etwa angeben, was an den einzelnen Streckenstellen los war. Hier das ausgemittelte Ergebnis von den gefahrenen Runden: (I, II, III oder IV Angabe des gefahrenen Ganges). Südkehre II/4500 U/min/85 km/h; Gegengerade III/7000/158; Nordkurve II/5500—6000/103—113; Hatzenbach-Kurven II/4000—4500/75—85; Schwedenkreuz IV/7000/171; Fuchsröhre IV/6250/153; Metzgesfeld III/6000/135; Wehrseifen-Ecke I. Gang; Kesselchen (Steigung zwischen 7 und 9%) III/6500/146; Karussell I/5500/79; Wippermann-Kurven II/5500—6000/103—113; Brünchen I/6500—7000/94—101; Pflanzgarten-Ausgang III/6000/134; Schwalbenschwanz-Ecke II/5000/94; lange Gerade IV/6800—7500/166—184 km/h. Die Rundenzeiten lagen nach dem Eingewöhnen und Demontage der Verkleidungs-Scheibe, die mir zu sehr vor dem Gesicht herumtanzte (ich kann mich an so was einfach nicht gewöhnen, ganz besonders nicht bei so schnellen Maschinen) zwischen 12:00 und einer Runde mit 11:40 (114,05 km/h — 117,31 km/h). Dabei waren aber zwei Baustellen in der Nähe der Fuchsröhre und beim Brünchen zu beachten.

Am Schwedenkreuz wurde über den Buckel weg bei der hohen Geschwindigkeit in Schräglage die Lenkung leicht unruhig. Vorn ist ein Reifen 3.00—19 Avon-Speedmaster montiert. Ich hatte den Eindruck, daß die Gabelenden unten ein wenig flatterten. Beim Anbremsen der Arembergkurve aus 170 km/h heraus, trommelte das Vorderrad ein wenig. Vielleicht hätte man einmal nach der Bremse (mit Belüftung) sehen sollen, ob die Beläge gleichmäßig tragen. Die Hinterradbremse ist, wie bei Triumph üblich, eine Gußtrommel, auf der der Zahnkranz sitzt. Die Kette wärmt also die Bremstrommel oder umgekehrt die Bremse die Kette an.

Diese althergebrachte Bremsen-Konstruktion war natürlich insgeheim unser besonderer Beobachtungspunkt. Es war aber nicht notwendig nachzustellen! Mit Seitenwagen wird ja wohl niemand diesen Renner fahren, denn dafür wäre eine solch alte Bauart bei der ganz anderen Lastverteilung und dem viel größeren Gewicht eines Gespannes ungenügend. Bei der Solomaschine liegt jedoch die meiste Last beim Bremsen auf der Vorderradbremse, weswegen ja auch die Rennmaschinen und sportlichen Motorräder vorn die bessere und wirkungsvollere Bremse haben. Für die dann auftretende Belastung reicht offenbar diese Gußtrommel der Thruxton hinten aus.

Der Kickstarter ist umklappbar und wegen der schnellen Sitzposition nach vorn angelehnt. Natürlich bekommt man den Motor damit in Gang, wir fanden das Anschieben aber einfacher und zuverlässiger. Der Fußschalthebel liegt nach hinten gerichtet genau fußgerecht zu den hochklappbaren Fußrasten, die Gänge lassen sich wunderbar genau und leicht schalten. Der Lenker ist nach unten etwa um 45° abgebogen, das ergibt dann die nach vorn geneigte Nürburg-Sitzhaltung hinter der Avon-Verkleidung. Die Verkleidung ist übrigens sehr sauber hergestellt, macht einen sehr stabilen Eindruck, dröhnt und flattert nicht. Sie gehört als Serienausrüstung zu der Maschine, Montage und Demontage ist allerdings nicht in fünf Minuten zu erledigen. Man hat sie an allen möglichen Punkten am Rahmen und an sehr stabilen Rohren befestigt, am Lenkerausschnitt sind für die Hände extra Schutzstücke herausgestellt. Der Scheinwerfer-Einsatz mit Spiegel und Glas hängt vorn in der Stirn. Trotz dieser Schale wirkt das Motorrad schmal und elegant. Allerdings ist es keine Touren-, sondern eine reine Rennverkleidung.

Der Sitz mit Rutschstütze ist für eine Person gedacht, er ist breit und sehr gut gepolstert, wenn man ihn hochklappt, kommt man an den Öltankverschluß, an die Batterie und an das Werkzeug. Es ist einer der wenigen Sitze, die für mich genau richtig liegen und zeigt, daß man bei der Entwicklung der Maschine von den Wünschen der Langstrecken-Reiter ausgegangen ist. Gute Sitzposition bedeutet nämlich Durchhalten in schweren Wettbewerben und besonders gute Handlichkeit des Renners.

Ganz besonderen Spaß machte aber die Kurvenfahre. Man kann auch einen Einrohrrahmen steif bekommen. Im Zusammenwirken mit guter



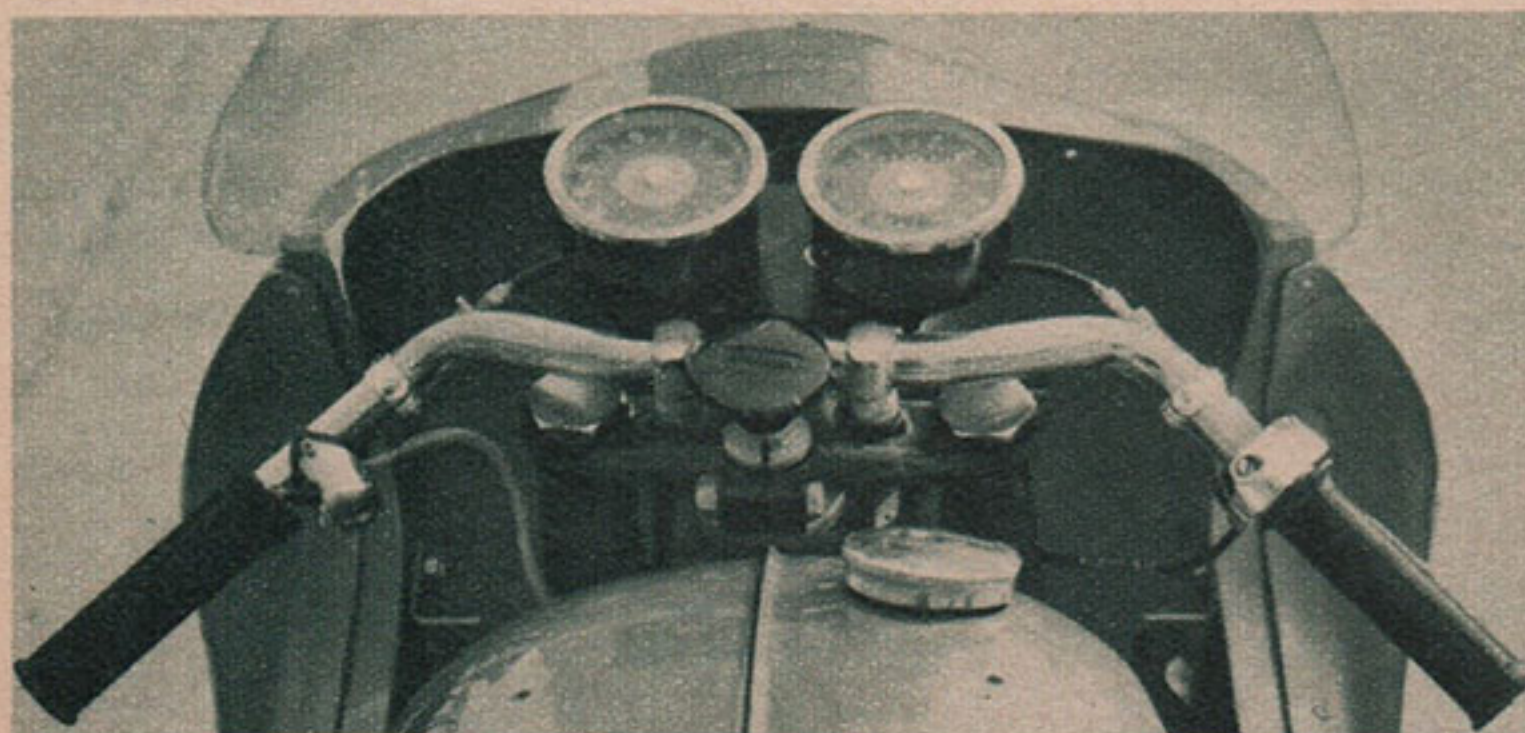
Telegabel, guter Schwingenlagerung, steifem Rahmenrückgrat usw. Der Fußtritt an dem Ständer zum Aufbocken war jedenfalls in Gefahr restlos weggeschliffen zu werden; die Schalldämpfer (was ist da eigentlich zum „Dämpfen“ drin?) und die Verkleidung um die Rohre herum schrappten auch wohl mal beim Durchfedern in besonders schnellen, langgezogenen Kurven auf dem Boden.

Der Motor vibriert natürlich, aber es ist nicht so, daß man wegen dicker Pfoten aufhören muß mit Fahren. Die beiden Bohrungen sind in einem Guß-Zylindergehäuse, der Zylinderkopf aus Leichtmetall. Besondere Nocken, zwei Vergaser 29 mm Ø, Amal-Monobloc. Die beiden Auspuffrohre haben unmittelbar vor den Zylindern eine Rohr-Querverbindung. Primärtrieb: Duplex-Kette 3/8, Getriebegehäuse am Kurbelgehäuse angeblockt. Ketten: Renold-Racing (hinten 5/8×3/8). Ansonsten ist zu notieren: Reifengröße vorn 3.00—19, hinten 3.50—19, vorn Avon-Speedmaster, hinten Avon-G. P. Mk II. Getrieberitzel 19 Zähne, hinterer Zahnkranz 46 Zähne. Vorzündung 40° bei voller Frühzündung.

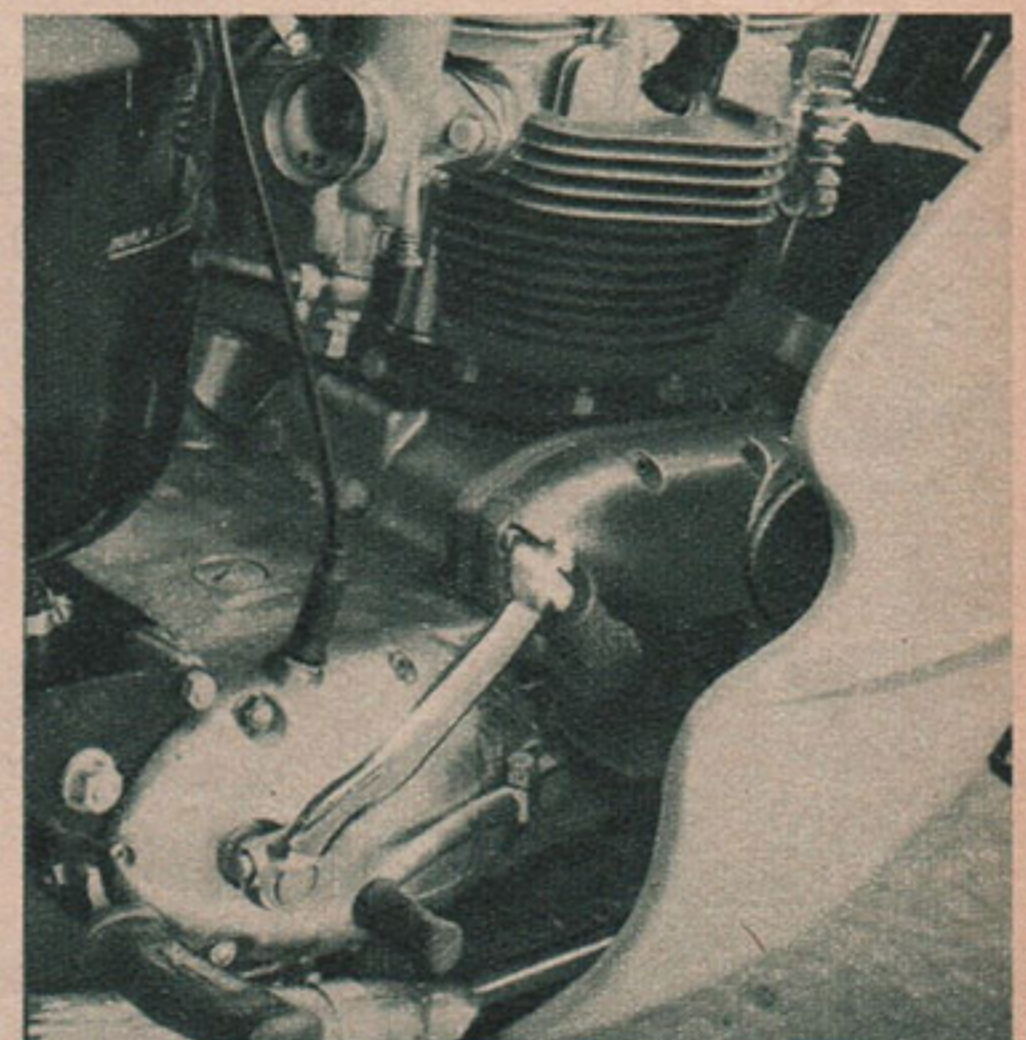
Irgendwann hat jemand einmal die Bezeichnung „Ladies“ für die englischen Motorräder aufgebracht — aber dies hier ist keine Lady mehr. Das ist ein gefährlich temperamentvolles Rennpferd für einen sehr ehrenwerten Lord, der sich auf den Umgang mit solchen Leckerbissen versteht. Leute, die darauf fahren, sind eine Kategorie für sich.

Klacks

Die beschriebene Maschine stammte vom Importeur Detlev Louis, 2000 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 44 74 91.



Links: Drehzahlmesser (links) und Tachometer (rechts) serienmäßig. Der Lenker ist für die schnelle Sitzhaltung speziell gebogen.
Rechts: Motor und angeblocktes Getriebe von rechts. Vergaser ohne Luftfilter, Kickstarter nach vorn geneigt und Fußhebel umlegbar. Schalthebel nach hinten zeigend, Fußrasten weiter nach hinten für die schnelle Sitzhaltung verlegt. Schmierung: Umlaufschmierung. (Fotos Klacks)



NÜRBURGRING:



EIFELPOKAL

Der Höhepunkt der Rennen um den Juniorenpokal der OMK bildet wohl in jedem Jahr das Eifelpokal-Rennen auf dem Nürburgring. Es ist nicht umsonst bei etwaiger Punktgleichheit zweier Bewerber um den Juniorenpokal mit seinem Ergebnis entscheidend (der bessere Platz beim Eifelpokalrennen auf dem Nürburgring gibt in der Endwertung den Ausschlag). So hat aber auch der Veranstalter, der ADAC-Gau Nordrhein mit Rennleiter Jupp Müller, jedes Jahr erneut eine besondere Verantwortung. Einmal, weil eben auf alle Fälle auf Biegen und Brechen gefahren wird, zum anderen auch, weil diese bergige und kurvenreiche Strecke zur schwersten Straßenprüfung gehört. Schließlich mangelt es den jungen Ausweiskfahrern zwar nicht an Idealismus, Mut und Draufgängertum, aber doch oftmals sehr an fahrerischer Erfahrung. Ich glaube, daß nicht jeder Mann jedes Jahr diese Bürde auf sich nimmt, so wie es die Leute des Eifelpokal-Rennens nun schon viele, viele Jahre tun.

Das Thema „Erst mal fahren lernen — dann Straßenrennen“ fand denn auch prompt neue Nahrung. Wie jedes Jahr. Man hatte für den Freitag, den 24. September, zwar Training angesetzt, zählte jedoch nur die gefahrenen Runden, ohne eine Zeitwertung vorzunehmen. Etwa 45 Minuten konnte trainiert werden. Damit man von 8.00 Uhr morgens bis 17.00 Uhr nachmittags auch mit allen Klassen zeitlich zurecht kam, starteten im Training die 125 und 250 ccm-Maschinen, die 350 und 500 ccm-Maschinen der Ausweiskfahrer zusammen. Die 50er Klasse der Aus-

weiskfahrer, die 250 ccm-Lizenzklasse, die 500 ccm-Seitenwagenklasse Lizenz und die Seitenwagenklasse Ausweis starteten jeweils für sich. Neben acht Motorradklassen, waren drei Wagenklassen ausgeschrieben worden.

Ich habe nicht erfahren können, welches die genauen Gründe für den Sturz von Manfred König aus Mainburg auf seiner BMW bei diesem Freitags-Training waren. Vor der Müllenbachkurve überholte er zwei ganz rechts fahrende Teilnehmer und fuhr, ohne eine einzige Bewegung oder Regung zu zeigen, ohne Gas wegzunehmen oder zu bremsen geradeaus in den Begrenzungszaun. An seinen erlittenen Verletzungen starb er.

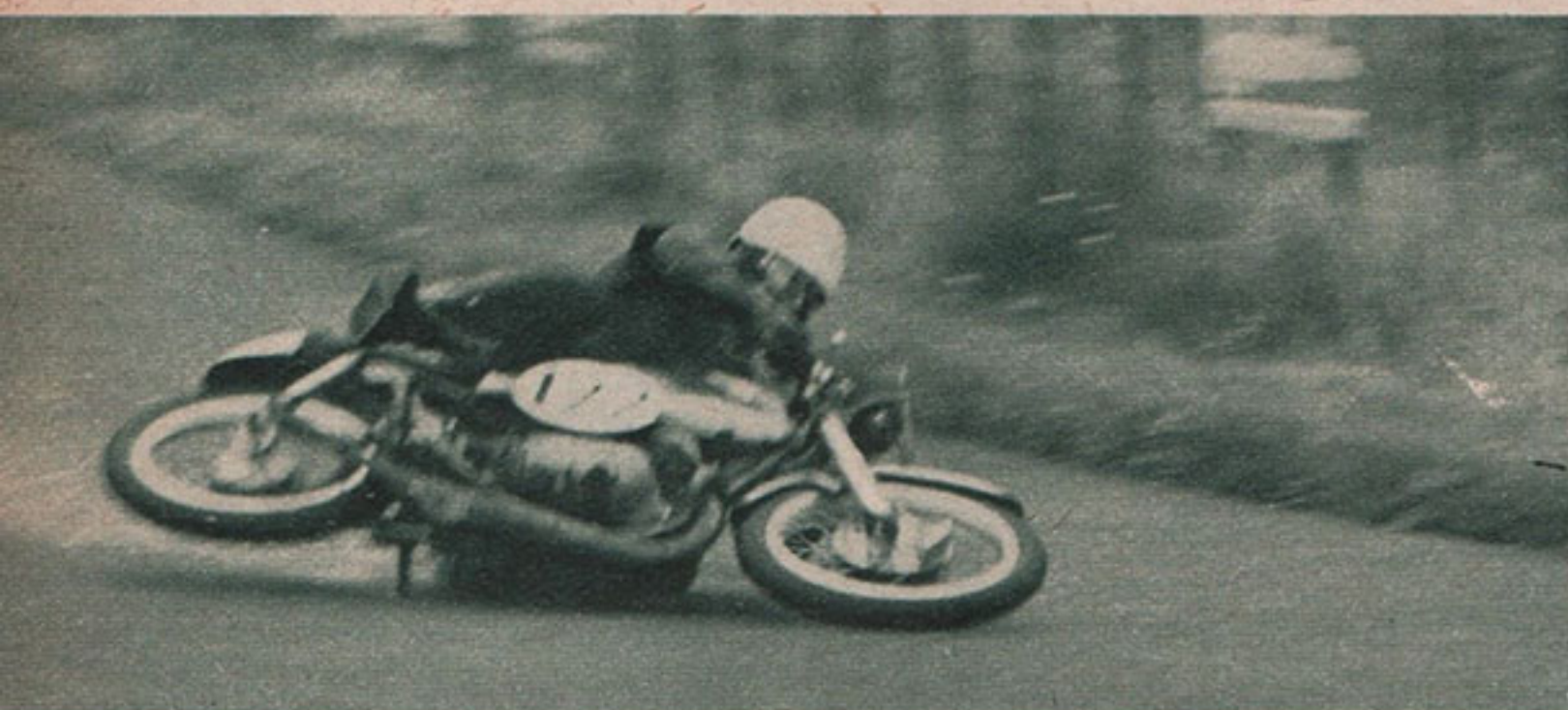
War König zu schnell? Nein. Zu ehrgeizig? Nein. Würde er durch irgend etwas irritiert? Herzschlag? Ohnmacht? — Das Wetter war sommerlich schön, und die Bahn war an der Stelle nicht naß oder feucht. König, der die Pokalwertung mit 31 Punkten haushoch anführte, der in Berlin auf der Avus am 27. Juni und wiederum am 29. August die 500 ccm-Klasse gewonnen hatte, der außerdem einen wirklich guten Fahrstil zeigte und ein feiner Kamerad war, kann uns darauf keine Antwort mehr geben. Sein Sturz war ein tragisches Unglück und überschattete diese letzten Sommertage. Die Tragik war um so größer, als der Veranstalter gerade bei diesem Training zur Erhöhung der Sicherheit für die Fahrer und zum ruhigen Kennenlernen der Strecke ein Zeiten unterließ. Es bleibt unfassbar. Es hat ja keinen Zweck, mit erhobenem Zeigefinger vor der Jugend herumzudozieren; der einzige Weg, allzu stürmischen Junioren-Straßen-

rennfahrern Vernunft, sportliches Denken, Reife, und schließlich Können beizubringen, liegt im guten Beispiel, im echten Vormachen und in einem kameradschaftlichen Rat. Vielleicht kann man auch die Entwicklung durch kluge Sportgesetze günstiger beeinflussen, aber bis es so weit ist, müssen wir die alten Hasen an die Front rufen! So wie es der Kläger Fritz, Karl Hoppe und viele andere seit Jahren versuchen. Und diese alten Lizenzfahrer müssen den Jungens keine Mätzchen, sondern echtes Wissen und Können vermitteln. Ein einzelner Lehrgang auf dem Nürburgring vermag da nicht sehr viel zu tun, nur die dauernde Betreuung hilft zunächst weiter. Was ist denn das für ein Ding, wenn die Jungens zum Beispiel bei eben einsetzendem Tröpfelregen gleich in Schwärmen aus der Bahn rausfliegen! Man weiß doch als Motorradfahrer, daß die Straßenoberfläche am glattesten und gefährlichsten ist, wenn es gerade erst mit dem Regen anfängt! Führt man auch noch in einem Rennen mit, dann sollte man doch gerade dann erst recht alle Sinne auf „Alarm“ haben! Wenn einer dabei unbedingt vor einer Kurve noch eben vorbei will — Mensch, laßt ihn doch fahren, den Kamikaze-Mann! Den kriegt man schon noch wieder, weil der meist ein paar Kurven weiter mit einer derartigen Fahrweise doch in der Hecke landet!

Ich hatte den Eindruck, daß es eine ganze Reihe von Fahrern gibt, die von der möglichen Glätte einer so rauh wirkenden Straße wie dem Nürburgring überhaupt keine Vorstellung haben. Wer viel Motorrad fährt, der weiß das — wer wenig fährt (im Alltag, draußen auf unseren normalen Straßen!), der weiß das nicht. Also nochmals: hört auf den Rat der alten Lizenzfahrer und Betreuer! Fahrt mehr Motorrad, und das nicht erst bei den Rennen!

Und wieder und wieder die Bitte an die Veranstalter: Denken Sie daran, daß der Gummiabrieb der Wagen sehr groß ist, daß diese Staubreste in den Kurven liegenbleiben und diese glattmachen, daß die Straße damit für Motorradfahrer schwierig wird. Das bleibt auch bei einem Belag so, wie er auf dem Nürburgring existiert. Deswegen schon habe ich etwas gegen die Kombination Wagen- und Motorradrennen. Weltberühmte Motorrad- und Autofahrer, wie z. B. John Surtees und andere, haben mir das immer wieder in Gesprächen bestätigt. Auf dem Nürburgring kommt dazu, daß auch wochentags außerhalb von Sportveranstaltungen andauernd Versuchswagen der Industrie, Sportwagen zum Trainieren usw. mit nicht gerade Bummelzugtempo und in nicht geringer Zahl, um den Ring gejagt werden, so daß dieser Gummiabrieb dauernd dort oben vorhanden ist. Ich weiß das von meinen Testfahrten mit Motorrädern, bei denen ich auf dem Nürburgring bei einsetzendem Regen sehr schnell den Hahn zumache.

Ob das alles ein junger Ausweiskfahrer weiß, ob er in der Lage ist, dies im entscheidenden Moment zu erkennen und darauf sicher zu reagieren? Hier möchte ich einen alten Bart abwickeln, aber es muß sein: Wer von den Fahrern behandelt seine Reifen eigentlich richtig mit dem Reifenhobel für Feinstprofilieren (Einschneiden der Rillen und Blöcke mit feinen Schnitten in Längsrichtung!)? Schon vergessen, dieses Hilfsmittel? Oder gar der Meinung „der Dreck nützt doch nichts“? Wer hat eigentlich einmal das Bremsen richtig geübt und gelernt, wobei eine solche Schulung auf angeregtem Untergrund wichtig ist? Wer kennt das Verhalten seiner Maschine ausreichend und genau auf jeder Art von Straßenoberfläche und bei jeder Witterung? — Das sind alles Dinge, die man bei einem Straßenrennen „automatisch“ wissen muß und braucht, um richtig zu reagieren. Aber dazu gehören — noch einmal gesagt — eben sehr viele Motorrad- und keine Auto- und Transporter-Kilometer. Die Erfahrung ist alles. Einer hatte davon schon ein wenig mitgekriegt, als er mit seiner BMW beim 500er Rennen uns buchstäblich vor die Füße in die Büsche flog. Der merkte nämlich, daß seine Maschine beim Anbremsen auf dem



▲ Bild oben: Start der 250 ccm-Klasse, nationale Lizenz. Im Hintergrund der neu erbaute Conti-Turm zwischen den Boxen. 15 = Rauber (Honda), 22 = Stoffel (Adler), 19 = Seel (Bultaco), 12 = Neger (Honda), 2 = Fluhrer (Bultaco).

◀ Da rutscht der Spitzenreiter der 250 ccm-Ausweiskfahrerklasse, Adolf Ohligschläger, eingangs der zweiten Runde an der Südkehre weg ...

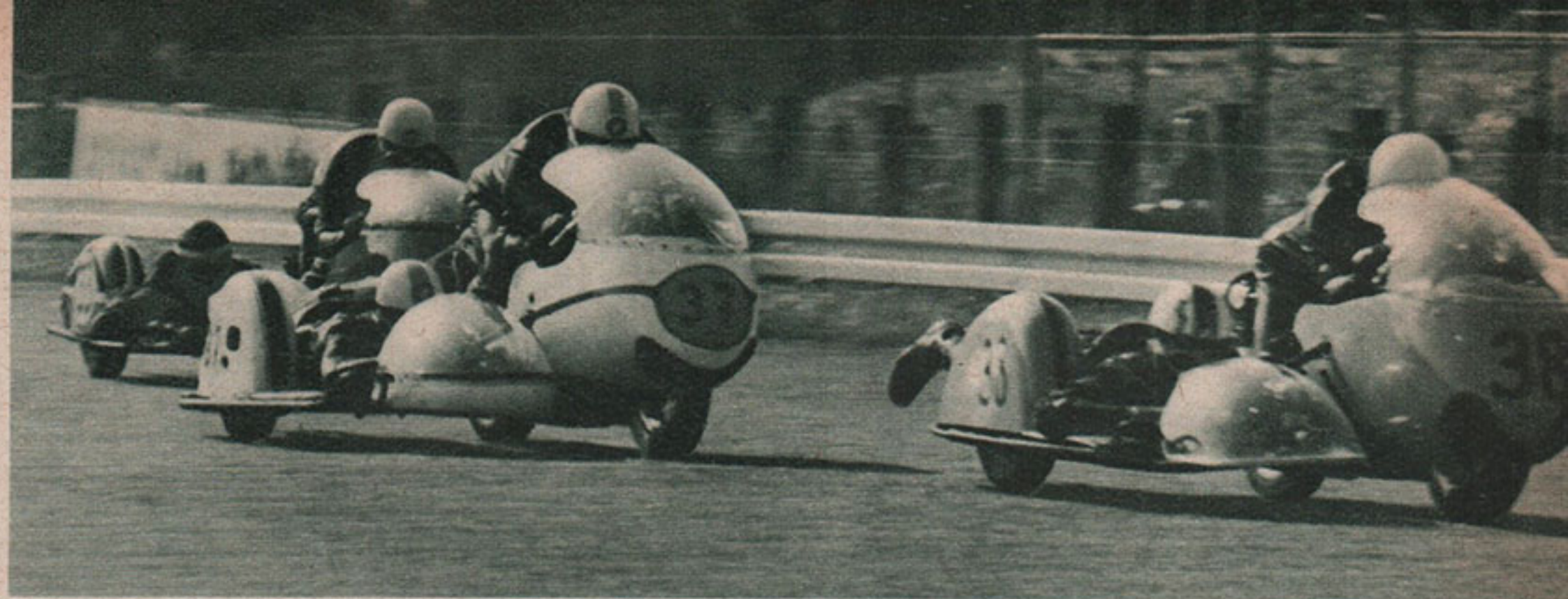


◀ ... nachdem er das Rennen fortsetzte, kam es dann unter den Verfolgern zu einem Massensturz an der gleichen Stelle. Vorn quer auf der Straße Scholtis' Adler.

regennassen Belag anders tat, als er erwartet hatte (die Bremswege werden auf Nässe eben um das Fünffache länger, und wenn einer die Räder zum Blockieren bringt, dann fliegt er auch schon). Da kalkulierte er wohl blitzschnell, daß ein Geradeausfahren über die Böschung in die Büsche und deren Polster die einzige Rettung und besser als eine wegkatapultierte Maschine war. (In der Südkehre ist glücklicherweise kein Zaun!) Leider kam er unter seine Maschine und brach sich den Unterschenkel. Aber das Motorrad hatte keinen Kratzer und er selbst kam gut davon. Das nächste Mal wird er bestimmt mehr über Bremswege und Fahrverhalten bei Nässe wissen. Einstweilen gute Besserung!

★

Am Sonnabend ging es bei wunderbarem Sonnenschein nachmittags mit der Klasse 250 ccm, nationale Lizenzfahrer, los. Die beste Trainingszeit hatte Walter Sommer auf seiner Honda gefahren (120,8 km/h). Die Reihenfolge hinter ihm lautete Nerger (119,7 km/h), Honda; dann Stein (119,2 km/h), Benelli; Morgenstern (118,8 km/h), NSU und Fluhrer (118,7 km/h), Bultaco. Sieben Runden waren für alle Motorradklassen beim diesjährigen Eifelpokal ausgeschrieben worden.



gepaßt haben, denn in einem blitzartigen Überholmanöver raste Helmut Morgenstern auf seiner Sportmax kurz vor der Linie an Nerger vorbei und wurde Überraschungs-Zweiter dieses spannenden Rennens.

Ergebnisse:

1. W. Sommer, Köln (Honda), 26:27,6 = 123,0 km/h; 2. H. Morgenstern, Speyer (NSU), 26:56,9 = 120,6 km/h; 3. A. Nerger, Köln (Honda), 26:57,5 = 120,5 km/h; 4. H. Rauber, Oberthal (Honda), 26:59,2 = 120,4 km/h; 5. K. Fluhrer, Mannheim (Bultaco), 27:14,7 = 119,5 km/h, und 9 weitere Fahrer. Ausgeschieden: 4. Schnellste Runde: Sommer, Köln (Honda), 3:43,0 = 125,0 km/h.

29:04,2 = 111,7 km/h; 4. Lünemann/Kallenberg, Berlin (BMW), 29:38,1 = 109,6 km/h, und drei weitere Gespanne. Ausgeschieden: 1. Schnellste Runde: Schauzu/Schneider, Siegen, 3:55,9 = 118,3 km/h.

★

Am Sonntagmorgen sah der Himmel trübe aus. Langsam kamen schwere Regenwolken und ein kühler Wind auf. Doch die 50 ccm-Klasse der Ausweisfahrer konnte noch bei trockener Strecke starten. Etwas Besonderes war das Erscheinen einer 9-Gang-Suzuki, die von Hans-Volker Wünschler, Schwalbach, unter Assistenz eines bel-

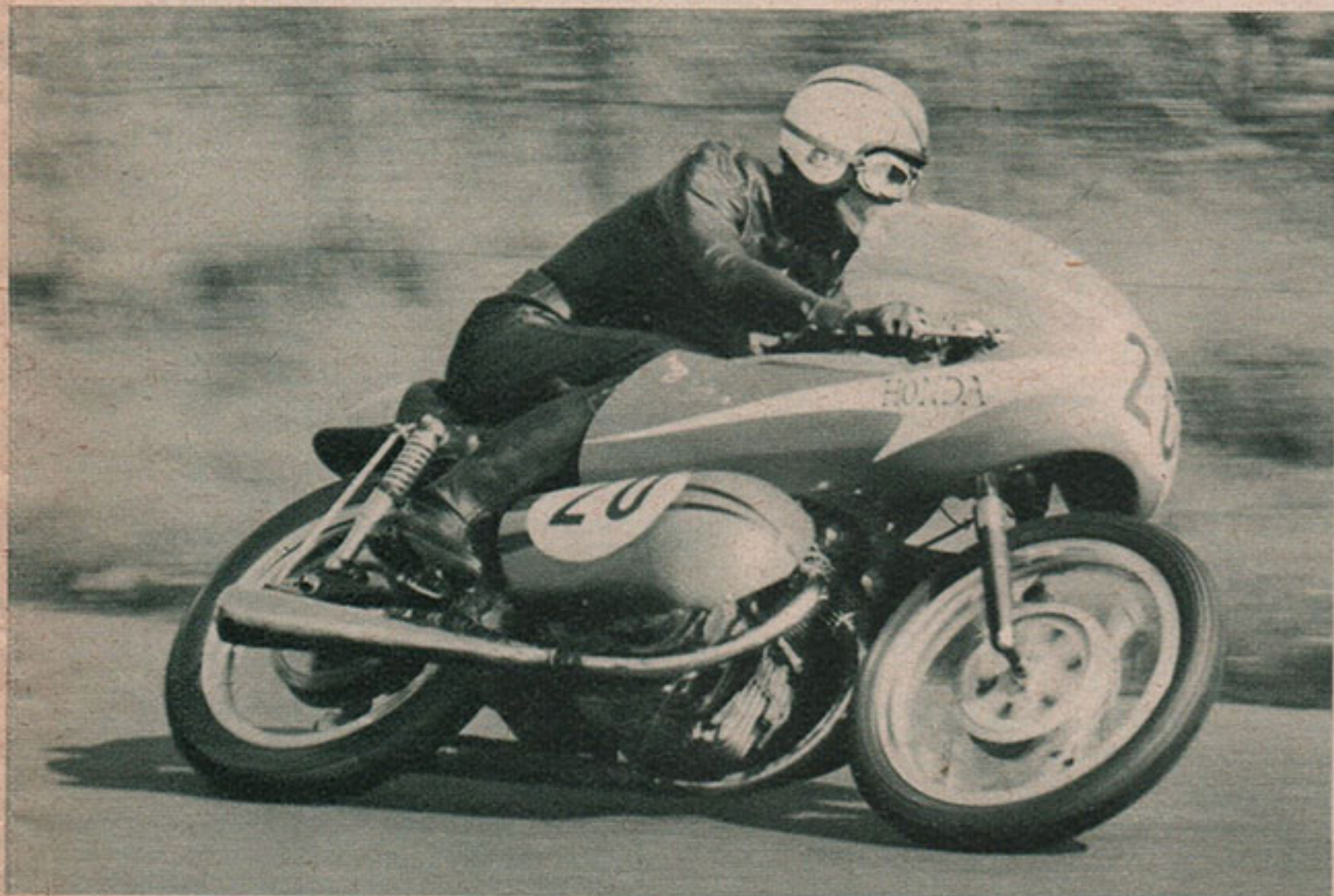


Bild oben: 38 = Selbmann/Vester, 37 = Schneider/Sauer, 33 = Meixner/Wissmann. So dicht lag das Verfolgerfeld bei den Lizenz-Seitenwagen rundenlang zusammen!

Walter Sommer mit seiner sehr gut hergerichteten Honda CB 72, mit der er die 250 ccm-Lizenzklasse nach taktisch klugem Rennen gewann.

Dieter Braun, Hermaringen, auf Yamaha, gewann die 250 ccm-Ausweisfahrerkategorie. Wie bei den Lizenzfahrern dominieren in dieser Kategorie heute auch bei weitem die japanischen Maschinen. (Fotos: Klacks)

Das sind auf der Südschleife 54,3 km Rennstrecke. Im Vergleich zu früheren Rennen ein kümmerlicher Rest.

18 Fahrer schoben beim Startzeichen ihre Maschinen an, die Nummer 19, Horst Seel aus Neuenrade, kam mit seiner Bultaco als erster aus der Startrunde zurück. Sommer lag an dritter Stelle hinter Horst Rauber (Honda). Die zweite Runde führte Horst Rauber vor Seel und Sommer an, aber im Augenblick der Einfahrt in die Linkskurve der Südkehre schoß plötzlich Walter Sommer vom dritten Platz aus — seine Chance erkennend — in einem geschickten Überholmanöver mit guten Bremsen nach vorn an die Spitze! Bei Start und Ziel hatte er 2,2 Sekunden Vorsprung vor Seel, Rauber und dem an vierter Stelle liegenden Armand Nerger. Maschinen-Reihenfolge: Honda, Bultaco, Honda, Honda.

Nach der vierten Runde, eingangs der fünften Runde, hatten Sommer und Horst Seel schon einen größeren Vorsprung vor dem übrigen Feld. Seel griff immer wieder an. In der sechsten Runde aber mußte er mit Motorschaden an seiner Bultaco an den Boxen aufgeben. In der letzten Runde fuhr Sommer dann ziemlich unangefochten einen neuen Rundenrekord für nationale Lizenzfahrer mit 3:43 = 125,0 km/h und beendete seine taktisch kluge und schnelle Fahrt als Sieger. Armand Nerger, der nach dem Ausfall Seels an zweiter Position lag, mußte bei den letzten Metern vor der Ziellinie nicht recht auf-

Gleich darauf gingen acht Gespanne der 500 ccm-Seitenwagenklasse, nationale Lizenz, an den Start. Siegfried Schauzu und Horst Schneider aus Siegen waren auf ihrer Muthig-Stoßstangen-BMW einwandfreie Favoriten. Trainingszeit: 118,0 km/h. Im Seitenwagen von Gert Selbmann sahen wir erstmals wieder Heiner Vester mitfahren. Schauzu/Schneider waren nach der ersten Runde bereits unschlagbar 14 Sekunden vor dem Feld. Das Rennen war bereits entschieden, falls nichts Unvorhergesehenes eintrat. Aber um den zweiten Platz kämpften Fritz Arnold/Franz Haubel (BMW), Heidelberg, mit Gert Selbmann/Heiner Vester (BMW). Das ging einige Runden lang, bis schließlich im Ziel Fritz Arnold einige Sekunden vor Gert Selbmann lag. Die übrigen Fahrer lieferten sich im Hintergrund ein hartes Gefecht um die Plätze. Im Ziel hatten Schauzu/Schneider 61 Sekunden Vorsprung vor dem Feld.

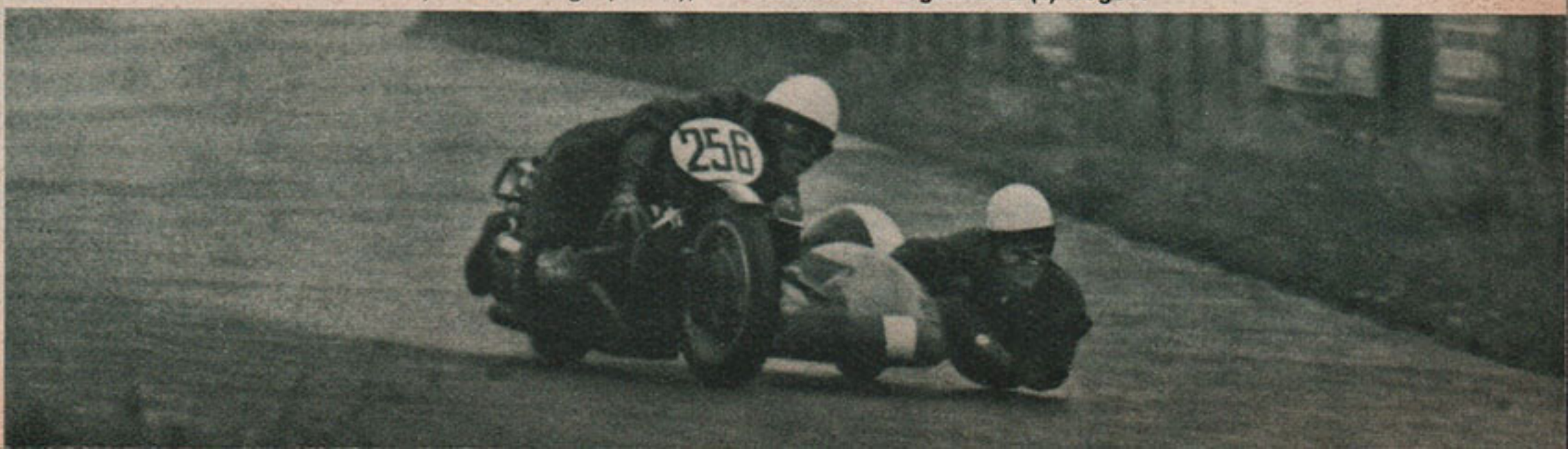
Ergebnisse:

1. Schauzu/Schneider, Siegen (BMW), 27:47,0 = 117,9 km/h; 2. Arnold/Haubel, Heidelberg (BMW), 28:48,2 = 112,9 km/h; 3. Selbmann/Vester, Godesberg (BMW),

gischen Motorradhändlers und eines japanischen Monteurs an den Start gebracht wurde. Wie kommen die Burschen nur immer wieder an solche Sachen? Im Rennen allerdings war es in der fünften Runde aus, der Fahrer schob die defekte Maschine ins Fahrerlager zurück. Walter Ivenz, der die Pokalwertung dieser Klasse anführt, war leider nicht am Start. Favorit des Rennens war der Rüsselsheimer Ernst Görner auf einer Kreidler nach seiner Trainingszeit. 22 Fahrer warteten auf das Startzeichen.

Aus der Startrunde kam Görner knapp vor Rolf Schmäzle (Kreidler) zurück, aber in der zweiten Runde mußte er die erste Position an den letzteren abgeben. Nach der vierten Runde war er kurzzeitig noch einmal wieder vorn, bis er dann in der fünften Runde mit einem Motorschaden aufgeben mußte. Das war der Sieg für Schmäzle. Hinter diesem gingen Winfried Reinhard, Ebersbach (Kreidler) und Peter Rüttjeroth, Göttingen (Eigenbau-Sachs!) über die Ziellinie.

Linnarz/Hohoff, die Sieger der Ausweis-Gespannklasse eingangs der Südkehre bei strömendem Regen. Diese Gespanne sind auch schon so niedrig, daß die Lenkerstummel in Felgenhöhe (!) liegen.





Ergebnisse:

1. R. Schmäzle, Lienzingen (Kreidler), 32:10,2 = 101,2 km/h; 2. W. Reinhard, Ludwigshafen (Kreidler), 33:08,5 = 98,2 km/h; 3. J. Schlichenmaier, Ebersbach (Kreidler), 34:10,3 = 95,2 km/h; 4. P. Rüttjeroth, Göttingen (Sachs), 36:44,3 = 88,6 km/h, und 13 weitere Fahrer.

Ausgefallen: 5.

Schnellste Runde: E. Görner, Rüsselsheim (Kreidler), 4:27,2 = 104,3 km/h.

Stand der Junioren-Pokal-Wertung: W. Ivencz (Kreidler), 32 Punkte; E. Görner (Kreidler), 23 P.; R. Schmäzle und W. Reinhard (beide Kreidler) je 21 Punkte.

Das riesige Programm des Veranstalters rollte wie am Schnürchen ab. Kaum standen die Sieger auf dem Podium, warteten schon die Fahrer der nächsten Klasse auf den Start. Es war kaum Zeit, vom Start- und Zielplatz zur Südkehre zu laufen, um dort rechtzeitig mit dem Fotoapparat für den nächsten Start in Stellung zu gehen. Der Himmel zog sich weiter zusammen, aber noch machte er keinen Ernst. Die 125er Klasse stand startbereit, und auf das Zeichen spurteten 28 Fahrer los. Leider startete der Führende der Pokalwertung, Manfred Noller, nicht. Aus der ersten Runde kam Fritz Muckle, Mannheim (Honda), als erster Fahrer zurück. Hinter ihm lagen mit großem Abstand zu ihm Ernst-August Alberti, Hannover (Honda), Klaus John, Schriesheim (Honda) — ja, das ist der Bruder von Lothar John, dann Gottlob Schweickardt, Erpfingen (Honda). Muckle fuhr unangefochten seinen Sieg mit großem Vorsprung nach Hause, aber um den zweiten Platz raufeten sich die genannten Verfolger erbittert. Dieses Duell ging Rad an Rad bis zur Ziellinie, es war 100 m davor noch nicht entschieden! Unter dem Jubel der Zuschauer schaffte Gottlob Schweickardt in einem letzten Überholmanöver dann den zweiten Platz.

Episode aus der 500er Ausweisfahrerklasse. Helmut Mayr, Augsburg, rettet sich mit seiner Norton auf der Grasnarbe vor einem Sturz — eine weitere Rettung war dann die Lücke an der Barriere. Die Strecke aber war so glatt, daß ihm die Maschine bei ruhiger Wendung einfach quer wegrutschte!

Ergebnisse:

1. F. Muckle, Mannheim (Honda), 28:32,1 = 114,1 km/h; 2. G. Schweickardt, Erpfingen (Honda), 29:22,6 = 110,8 km/h; 3. E. A. Alberti, Hannover (Honda), 29:23,3 = 110,7 km/h; 4. K. John, Schriesheim (Honda), 29:23,4 = 110,7 km/h, und 16 weitere Fahrer.

Ausgeschieden: 8.

Schnellste Runde: F. Muckle (Honda), 4:00,6 = 116,0 km/h.

Stand der Junioren-Pokal-Wertung: M. Noller, Michelbach (Honda), 36 P.; F. Muckle, Mannheim (Honda), 32 P.; R. Wintermeyer, Wuppertal, 17 P.; E. A. Alberti, Hannover (Honda), 16 Punkte.

Kaum war das Feld der 31 Fahrer der 250 ccm-Klasse gestartet, begann es, ganz sachte zu tröpfeln. Dies war der kritische Augenblick des diesjährigen Eifelpokalrennens! Nach der Startrunde führte der Mayener Adolf Ohligschläger mit seiner sehr schnellen Bultaco vor Dieter Braun, Hermaringen, auf der in diesem Sommer bisher so erfolgreichen Yamaha. Da — am Eingang zur Südkehre und zur zweiten Runde schmierte Ohligschlägers Bultaco blitzschnell weg! Ohligschläger verstand aber, die Maschine in einem Funkenregen vor sich hersausen zu lassen und elegant an der Böschung zu „landen“. Er hob das Motorrad auf, schob es an und setzte, nun an etwa fünfter Position liegend, zur Verfolgung an. Nun ging alles blitzschnell, man konnte nicht mehr genau feststellen, an welcher Position die Fahrer lagen — kaum war Ohligschläger weg, kam ein ganzer Pulk von Fahrern. Der erste flog weg (wahrscheinlich Scholtis mit der Adler) — vermutlich beim Anbremsen auf der eben angefeuchteten Bahn wie Ohligschläger ausgerutscht — der nächste flog fast über ihn hin, die folgenden versuchten auszuweichen und stürzten bei diesen Manövern, und schließlich war ein vierter noch in diesem Schwarm fliegender Fische. Es

Während des Rennens der Ausweis-Gespanne regnete es in Strömen. Die Maschinen zogen ganze Wasserfontänen hinter sich her. Windschattenfahren wäre nur mit Schnorchel möglich gewesen. Das war eine besondere Anstrengung für die Fahrer und setzte außerdem besonnenes Fahren voraus.

waren Frings (Honda), Eckstein (Honda), Scholtis (Adler-RS) und Stawicki (Honda). Glücklicherweise wurde keiner von ihnen ernstlich verletzt. An Scholtis schöner und schneller Adler war die Vorderbremse blockiert. Kurz darauf ging der Krankenwagen wegen anderer Stürze auf die Strecke, die langsam „einregnete“.

Es dauerte eine Weile, bis man sondieren konnte, was danach noch alles im Rennen war, und an welchen Positionen die Fahrer lagen. Dabei entging uns aber nicht die phantastische Verfolgungsfahrt von Ohligschläger, während Braun fast unangefochten die Yamaha zum Sieg fuhr. Die Reihenfolge nach der fünften Runde lautete Braun (Yamaha), Siegfried Fischer (Adler-RS), Hans-J. Dittberner (Honda), Adolf Ohligschläger (Bultaco), Meinolf Voßhenrich (Honda). Am Ende der sechsten Runde gelang es dann Ohligschläger, an Fischer vorbeizugehen — das war der zweite Platz, trotz Sturz —!

Ergebnisse:

1. D. Braun, Hermaringen (Yamaha), 27:57,2 = 116,4 km/h; 2. A. Ohligschläger, Mayen (Bultaco), 28:43,6 = 113,3 km/h; 3. S. Fischer, Hohenschäftl. (Adler RS), 28:50,8 = 112,8 km/h; 4. H. J. Dittberner, Mülheim (Honda), 29:10,5 = 115,5 km/h, und 17 weitere Fahrer.

Ausgeschieden: 10.

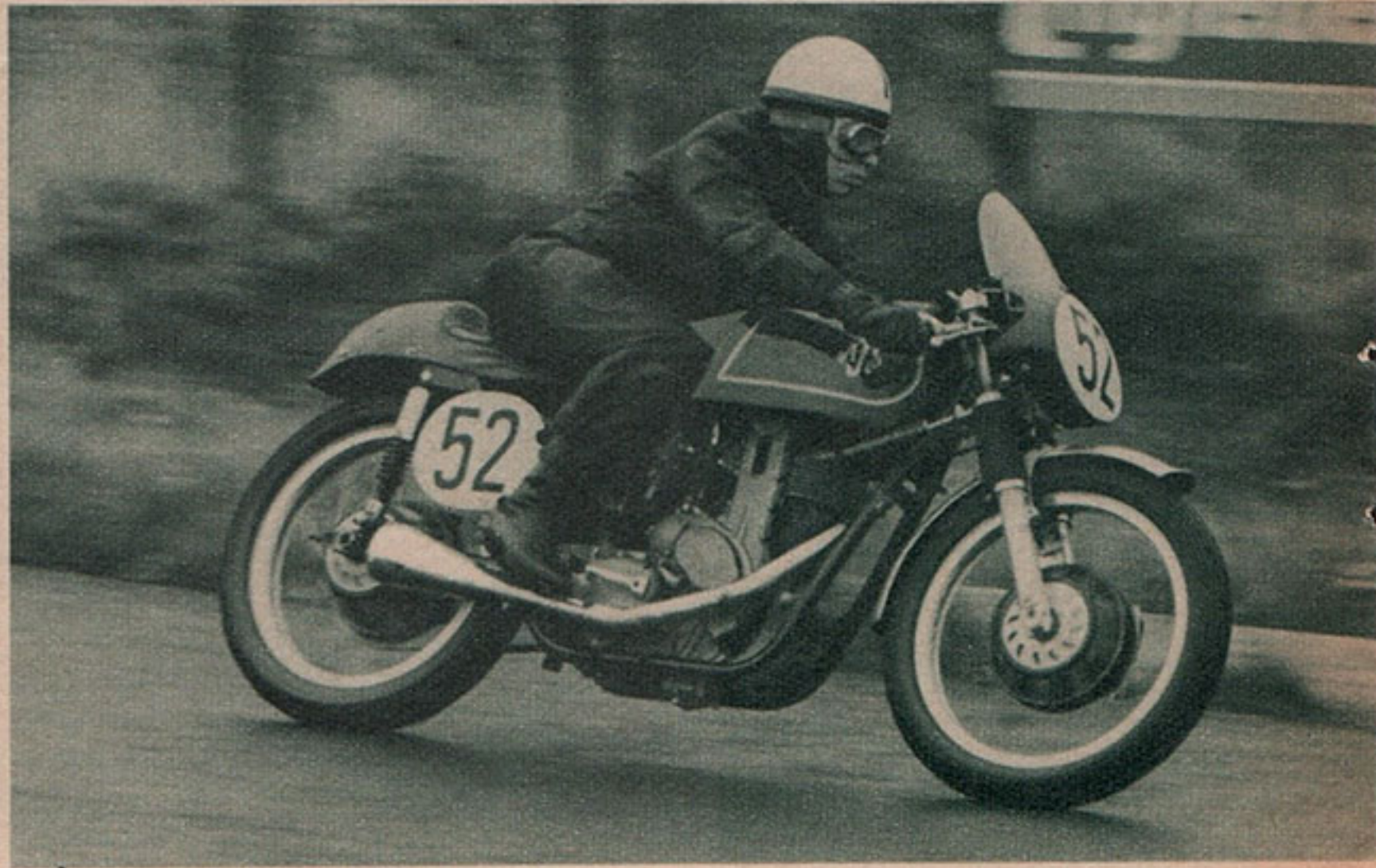
Schnellste Runde: Braun (Yamaha), 3:54,8 = 118,8 km/h.

Stand der Junioren-Pokal-Wertung: D. Braun, Hermaringen (Yamaha) 38 P.; A. Ohligschläger, Mayen (Bultaco), 33 P.; S. Fischer, Hohenschäftlarn (Adler RS), 19 P.; G. Domes, Homberg (Adler RS) 10 Punkte.

Beim Rennen der 350 ccm-Maschinen wurden die Erwartungen über den Haufen geworfen. Es regnete mit Abstand weiter, es nieselte — die Bahn war weiter sehr glatt. Eccarius bekam seine AJS schlecht in Gang. Nach der Startrunde der 26 Fahrer stürzte der Spitzenreiter Klaus John mit seiner Bultaco wieder bei uns in der Südkehre und gab auf, ebenfalls stürzte Fritz Muckle mit seiner Norton und schließlich landete noch Heinz Altenkirch mit seiner DKW RT 350 an der Böschung. Nun lag bis zur dritten Runde Rudolf Schmidt, Müsen (Norton) an der Spitze, aber dann stürzte auch er. Der nächste Fahnen-träger hieß Horst Backes, Blickweiler (AJS), ein stiller und zurückhaltender, aber nichtsdestotrotz energischer und ehrgeiziger Sportler. Knapp hinter ihm lagen Heukerott (Norton), Kochanski (AJS), Goerke (AJS), Schumacher (Honda), und wechselten mehrfach die Positionen. Die Strecke war nun völlig naß, der Durchschnitt sank wesentlich ab, Backes behauptete eisern die Spitze. In der sechsten Runde versuchte Kochanski an Backes heranzukommen, aber das gelang ihm trotz schnellster Runde des Rennens nicht mehr. Beachtenswert: der sechste Platz von Rolf Wintermeyer mit der alten Velocette!

(Schluß Seite 690)

Horst Backes, Blickweiler, gewann die Klasse 350 ccm Ausweisfahrer mit seiner AJS. Kein temperamentvoller Draufgänger, der den Hals riskiert, aber ein zielstrebig und ehrgeiziger Fahrer, der mit Überlegung fährt und genau weiß, was er will und was er kann.



INTERNATIONALES ALPEN-TRIAL GESPANN- KUNST IM GERÖLL



Bild oben: Robert Budd und Miss Price mit ihrem Triumph-Metisse-Gespänn in der Höhen-Sektion des Ibergeregg-Passes. An der Stufe steigt das Vorderrad auf.

Bild unten: Auf den Paßhöhen gab es in dem zerrissenen Gelände sehr gute Sektionen, die durch Geröll viele Tücken hatten. (Fotos: Klacks)

Außer bei gelegentlichen Trial-Wettbewerben mit örtlicher Bedeutung hat noch niemand gewagt, in der Bundesrepublik oder in anderen Ländern des Kontinents Gespanne zu einem internationalen Trial einzuladen. Nun gibt es eine ganze Reihe von Leuten, zu denen ich auch gehöre, die einfach nicht einsehen können, weswegen das Motorrad mit Seitenwagen aus dem Geländesport ausgeklammert werden soll. Nicht nur bei unseren Moto Cross-artigen „Zuverlässigkeits“-Fahrten, sondern vor allem auch beim Trial. Ja, Brüder — in England, da machen sie es uns doch wieder seit fast 50 Jahren vor, wie so was geht, und wie groß der Spaß an der Freud dabei ist! Wenn man das noch nie gesehen hat, kann man den Schnabel auch nicht auf tun. Da aber England weit ist, haben wir uns den Besuch eines solchen Trials bisher verkneifen müssen. Nun aber entdeckten wir, daß beim II. Internationalen Trial des Alpes in Oberiberg, etwa 50 km südlich von Zürich im Kanton Schwyz, vom Geländesportclub Zürich Gespanne ausgeschrieben waren. Es hatten drei der bekanntesten englischen Gespanne ihr Kommen zugesagt: Alan Jordan/Ken Mudd auf Matchless 500 ccm, Brian Whipp/G. H. Studer auf Ariel 500 ccm und Robert Budd/Miss J. Price, Triumph-Metisse 500 ccm. Das würde die Reise lohnen — also nichts wie hin!

Neben diesen drei Experten stand ein deutsches Gespann am Start: Harry Schiller/Manfred Schwarzer auf einer umgebauten DKW RT 350 ccm. Außerdem waren 59 Fahrer aus der Schweiz und England in der Starterliste. Darunter eine Dreier-Mannschaft der englischen Rheinarmee aus Bielefeld auf der seitengesteuerten Triumph-Militär-Twin.

Die Strecke war 37 km lang, mußte von den Solisten und von den Gespannen zweimal durchfahren werden, wobei insgesamt 20 Sektionen pro Runde für die Fahrer mit internationaler Lizenz, 15 für Fahrer mit nationaler Lizenz und 5 für Junioren zu bewältigen waren. Sie lagen auf den Höhen über dem Ibergeregg-Paß, an den Paßrändern und auf der Paßhöhe bis zu 2000 m hoch. Es waren oftmals sehr steinige Abschnitte, dazwischen nasse, schlüpfrige Almen, Sumpf, starke Wurzelsektionen im Gebirgswald an der Baumgrenze, sehr steile und steinige Auffahrten. Mit einem normalen Touregespänn à la R 60 mit TR 500 kann man da gar nichts bestellen — das ist ja mal klar. Aber wenn sich einer so etwas zurechtmacht, wie die englischen Trial-Gespanne (man sagt auch „Chair“ = Stuhl dazu), dann wird das schon eine feine Gaudi. Die Burschen fahren noch dort, wo andere Leute Seile und Pickel auspacken! Dazu mit einer scheinbaren Leichtigkeit und Eleganz, die unwillkürlich mitreißt. Das ist ebenso spannend wie

ein Duell Scheidegger/Robinson gegen Deubel/Hörner auf dem Nürburgring oder auf der TT! Zunächst haben die Maschinen großvolumige Viertaktmotoren — vielfach langhubige Einzylinder-Dampfhammer. Sehr breiter Trial-Lenker, Lenkereinschlag nach beiden Seiten mindestens 90°. Die Maschine ganz auf klassische Dampfhammer-Trialistik der Engländer getrimmt, sehr große Übersetzung. Die Spurbreite des Gespannes ist oftmals geringer als 80 cm! Also ganz schmales Boot. Aluminium-Blech, sehr leicht, zwei Fuß breit. Ein offener Sitz für den Passagier. Das Seitenrad zum Beifahrer hin ganz abgedeckt, überall Griffe, Riemen und Bügel zum Festhalten, Schieben, Rauslegen usw. Die Seitenwagenbefestigung ist ein geschicktes Gitternetz von Rohren, das Seitenwagenrad ist ungebremst und nur schwer zu demontieren. Sehr große Bodenfreiheit. So ein Trialgespann 500 ccm wiegt nur wenig über 200 kg!

Klaus Fischer als Fahrtleiter des Geländesportclub Zürich hatte mit Raffinesse die Strecke ausgesucht, und er begleitete auf einer Trial-Greeves die Gespannfahrer, um sehen zu können, wo es und welche Schwierigkeiten auftreten würden. So ist's recht: ein Fahrtleiter gehört möglichst auf die Maschine und nicht in einen Jeep! —

Zuerst gab es Schwierigkeiten hoch oben auf einer nassen Alm, aber man half sich gegenseitig und zog sich am Seil den Berg hoch oder ließ eine der „verstiegenen Gemen“ am Seil wieder aus der Wand raus. Hoch oben auf der Paßhöhe erwischten wir die vier Gespanne alle zusammen in der ersten Sektion. Diese sah relativ einfach aus, hatte aber etwas Geröllgrund, harte Erd- und Grasstufen, tiefe Rillen und eine harte Linksbiegung. An der Stufe war prompt das Vorderrad in der Luft, aber das Hinterrad der Maschine ackerte mit Hilfe der „Dampfhammer“, des langsam drehenden Viertakters, das ganze Gefährt samt Besatzung ruhig über den Buckel weg. Die Bewegung des Passagiers im Boot sind dabei von größter Bedeutung, fast mehr noch als die des Fahrers. Das Zusammenspiel der beiden Leute entscheidet hier ganz allein. Ich glaube, daß diese Sportart noch mehr Körpereinsatz fordert als das Trialfahren mit einer Solomaschine. Und zwar nicht Muskeln, sondern Köpfchen und Gelenkigkeit. Manchmal droht das Gespann nach rechts oder links an schrägen Hängen über das Vorderrad der Maschine oder den Bug des Seitenwagens abzurollen — nein, die Crew fängt den Schlitten elegant auf und benutzt im Gegenteil diese Rutscher als Manöver, um andere Schwierigkeiten zu umgehen! — Stundenlang könnte man so einem Gespann in den Sektionen zusehen. Das ist Virtuosität wie bei einem Pianisten —!

Wer versucht es in der Bundesrepublik einmal, englische Gespannfahrer zu einem Trial einzuladen?

Die Gesamtlage des Alpentrials in der Schweiz mit Solomaschinen und Gespannen ist in diesem wunderbaren Berggelände ein kleiner Anfang, für den sich unsere Trialfreunde und Sportbegeisterten wirklich interessieren sollten. Geeignete Maschinen gibt es noch immer — z. B. die 350er AJS („Puffing-Bill“), aber auch manche gute englische 500 ccm-Twin. Eine BMW eignet sich dazu nicht.

Die Gespannwertung holte sich mit 37 Punkten das Gespann Robert Budd mit Miss J. Price im Boot der Triumph-Metisse (wofür das tapfere und gewandte Mädchen prompt in einen Goldfischteich gesetzt wurde!). Das deutsche Gespann belegte mit 55 Punkten, trotz des Handicaps des ungünstigen Drehmomentes, des zu breiten Seitenwagens und des höheren Gewichtes den dritten Platz. Gesamtsieger des Trials wurde bei den „Internationalen“ der Schweizer Rudolf Wyss auf Bultaco 250 ccm. Die englische Armeemannschaft gab auf, da die Maschinen vielleicht für den Senne-Sand gut, aber nicht für Gamswege geeignet waren.

Die Züricher Trialfahrer haben da etwas angefangen, was man weiter ausspinnen muß. Es lohnt sich ganz bestimmt.

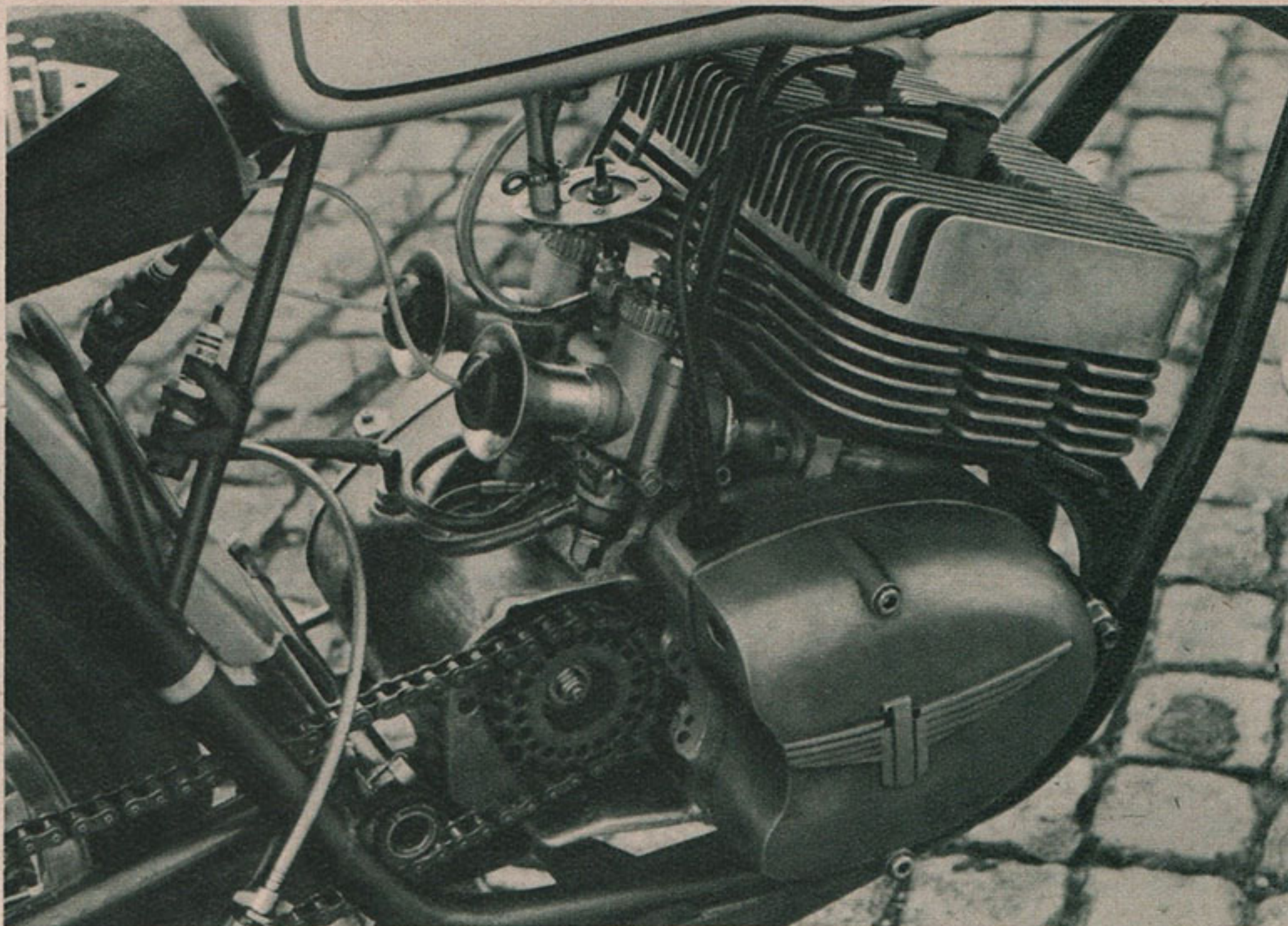
Klacks



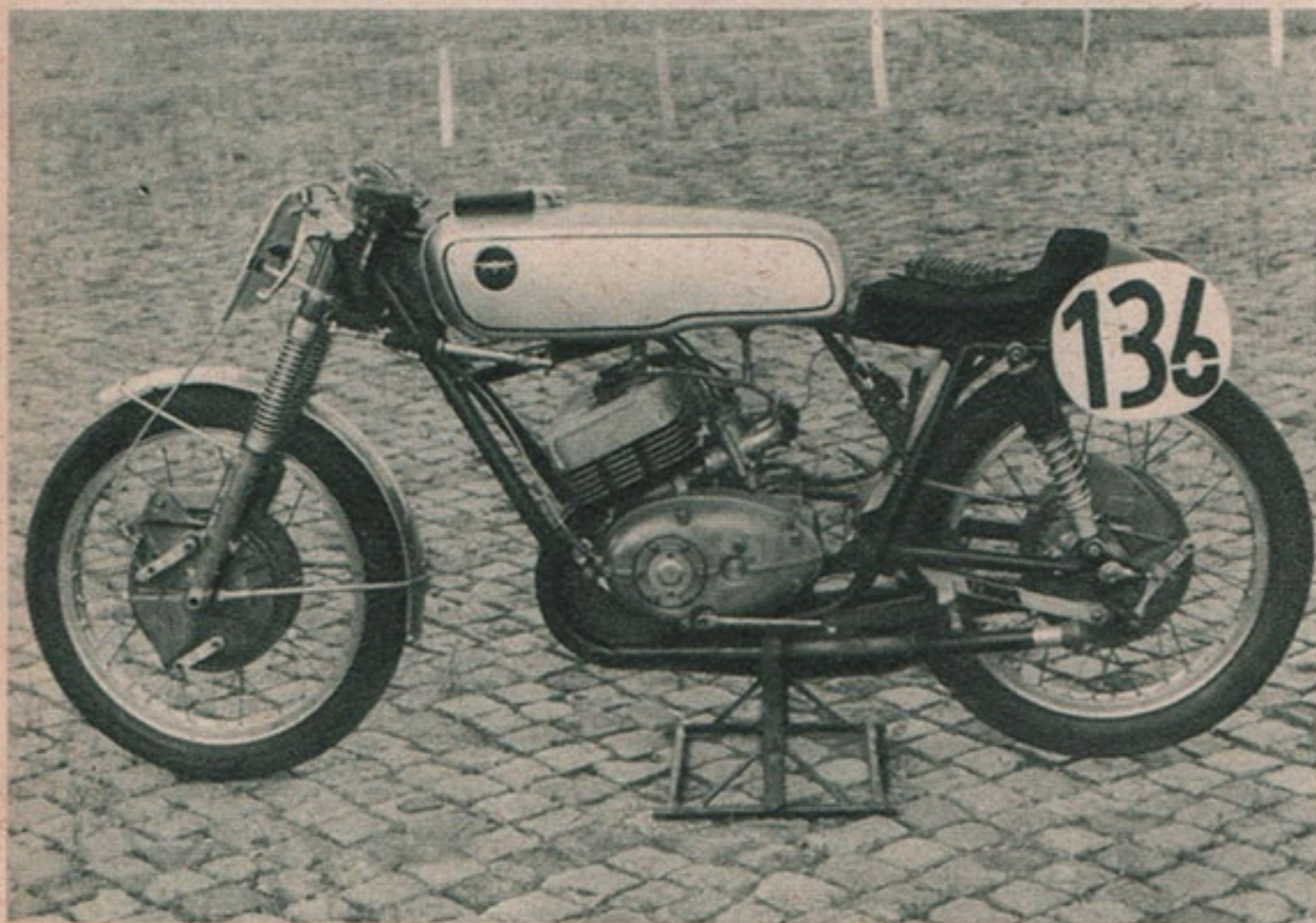
SAUBERE JUNIOREN-MASCHINEN

VON DER AVUS IN BERLIN

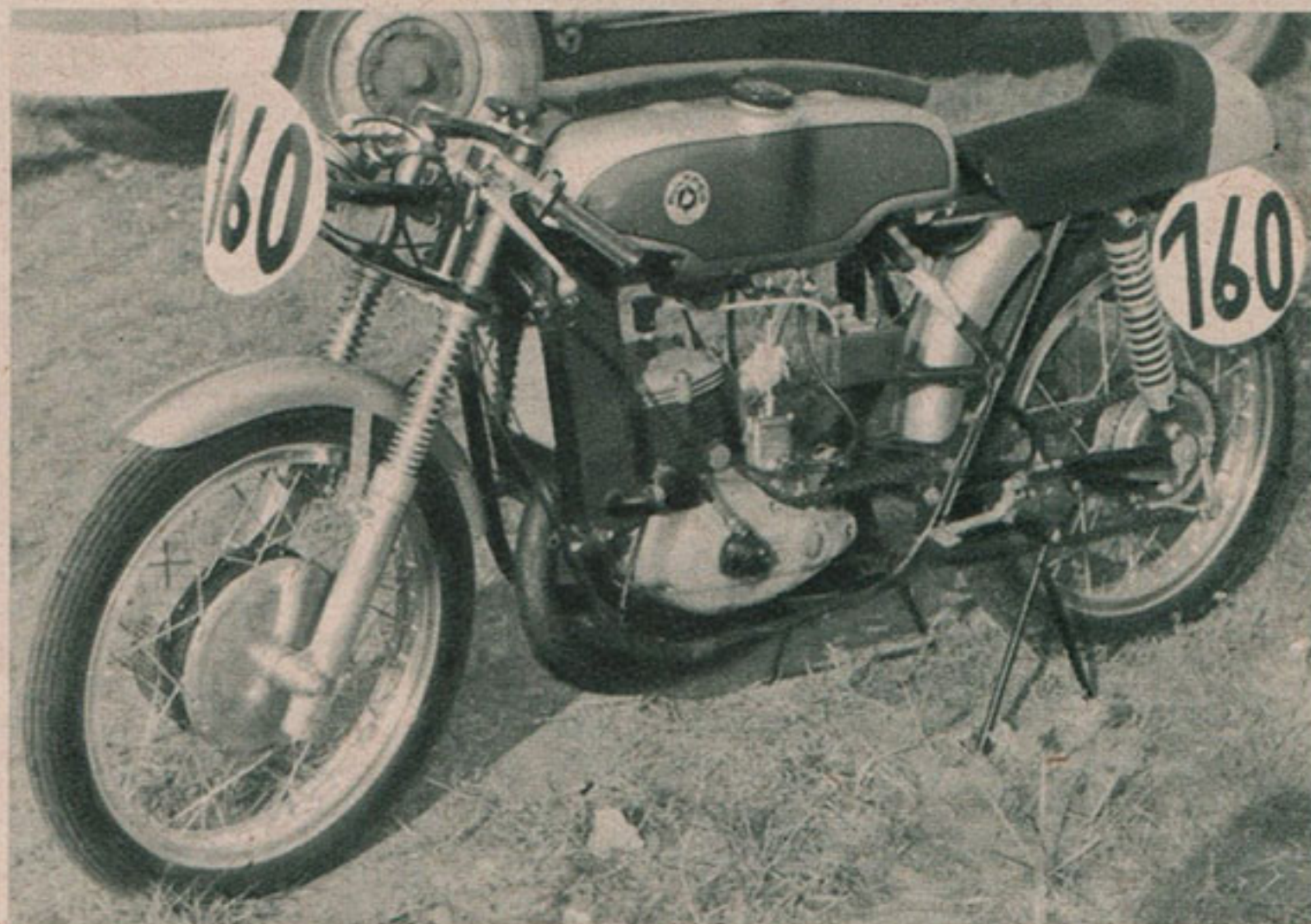
In den letzten Jahren sah man sehr oft geradezu ungläubliche Mühen bei den Rennen um den Juniorenpokal der OMK. Es war manchmal verwunderlich, was da an „Picasso“-Werken, sogenannten Ölsardinen, Schrotträdern und Schweißkunststücken durch die technische Abnahme der Rennen kam. Das hat sich nun zum Glück wesentlich gebessert, und immer öfter bekommt man wirkliche „Sahnestücke“ zu sehen, die nicht nur außerordentlich sauber gearbeitet wurden, sondern außerdem auch von ihren Fahrern zu Erfolgen gebracht werden. Die 250 ccm Adler-RS, luftgekühlt (!), von Reinhard Scholtis (Bild 1 und 2) ist so eine besonders sauber konstruierte, gearbeitete und laufende Maschine. Scholtis arbeitet für sich, und als Willy Klee, dessen Einsatz als Monteur für die Adler-Rennfahrer bewundernswürdig ist, ihn einmal fragte, wie man das machen könnte, daß eine luftgekühlte Adler derart gut geht, soll der Reinhard (ausgerechnet dem „Kleinen Willy“!) gesagt haben: „Da muß man mehr arbeiten!“ Zylinder, Rahmen, Ansaugtrichter, Gabel, Bremsen, Auspuffanlagen u. a. – alles das sieht wirklich nach Arbeit aus. Und nach „Köpfchen“! – Eine ebenso saubere Maschine ist die 125 ccm Bultaco von Werner Zähringer (Bild 3 und 5). Der wassergekühlte Motor läßt Erinnerungen an die DKW-Renn-



①



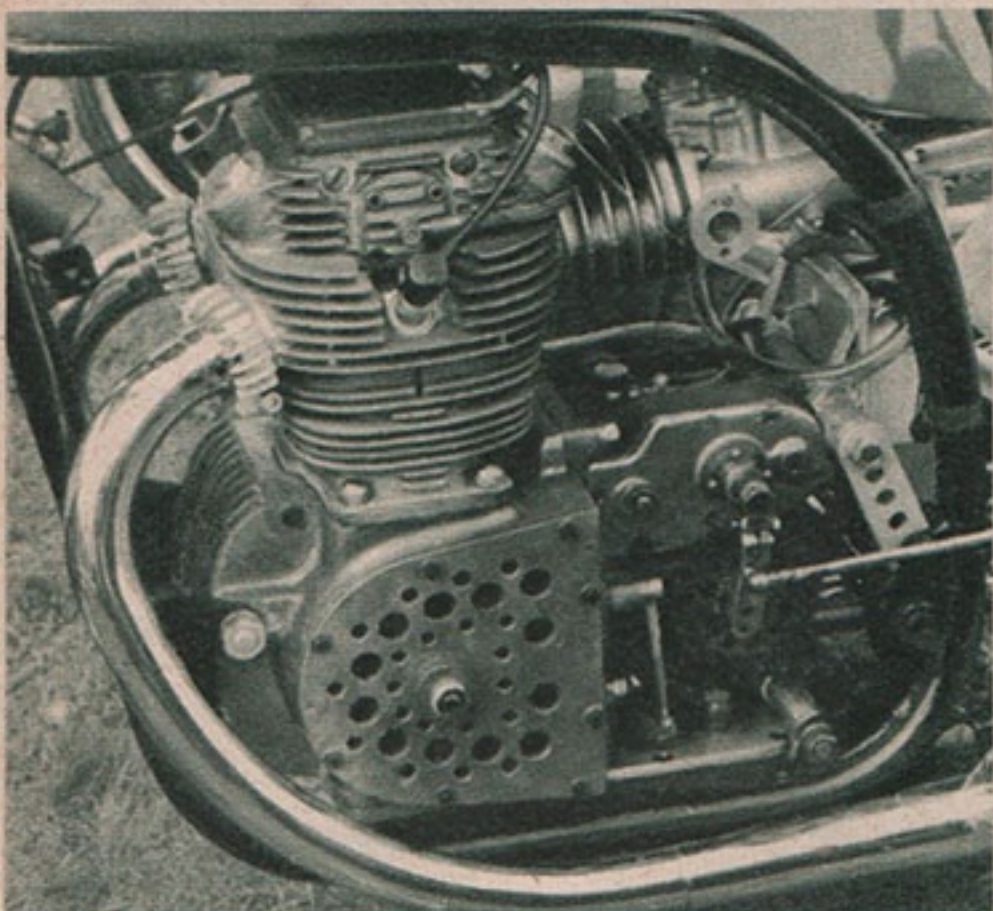
②



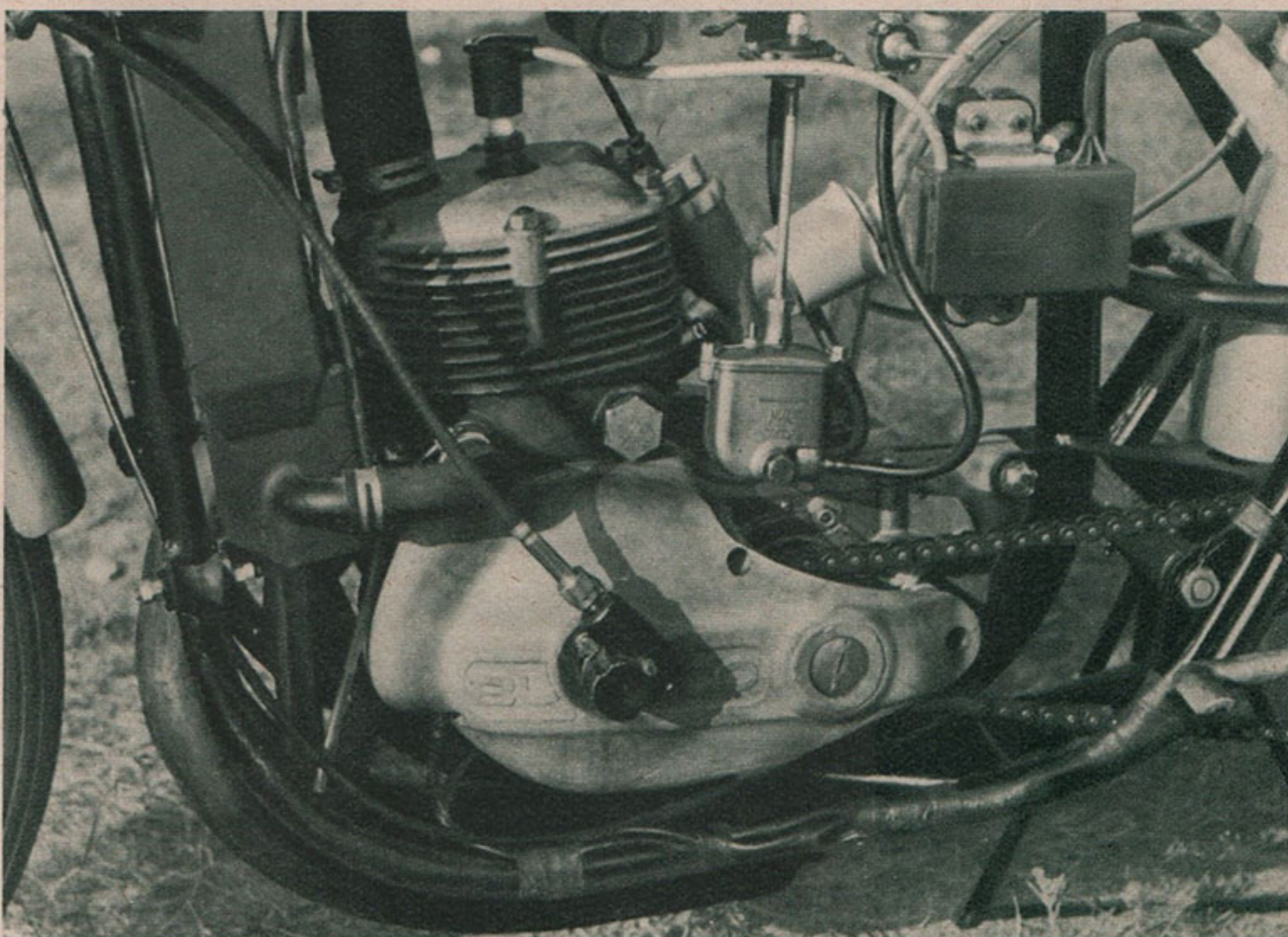
③

maschinen der dreißiger Jahre aufkommen. Bei Scholtis und bei Zähringer fällt die in einem Gummielement lang aufgehängte Schwimmerkammer auf (bei Scholtis für zwei Vergaser eine Schwimmerkammer), bei Zähringer (Bild 5) außerdem die elektronische Zündanlage. Der Adler-Motor (Bild 1) von Scholtis ist noch ziemlich „serien-nah“, die Zündspulen noch im Gehäuse. Scholtis scheint eine Patenlösung für die Anordnung, Lage und Abmessungen der Kanäle gefunden zu haben, denn äußerlich ist an diesem sehr, sehr schnellen Motor nicht so viel zu studieren wie bei Zähringers Bultaco. Friedel Münch aus Niederflorstadt baute einen Weber-Vergaser (Bild 4) an seinen Horex-Umbau. Was ist daran wohl noch von der Imperator übriggeblieben?

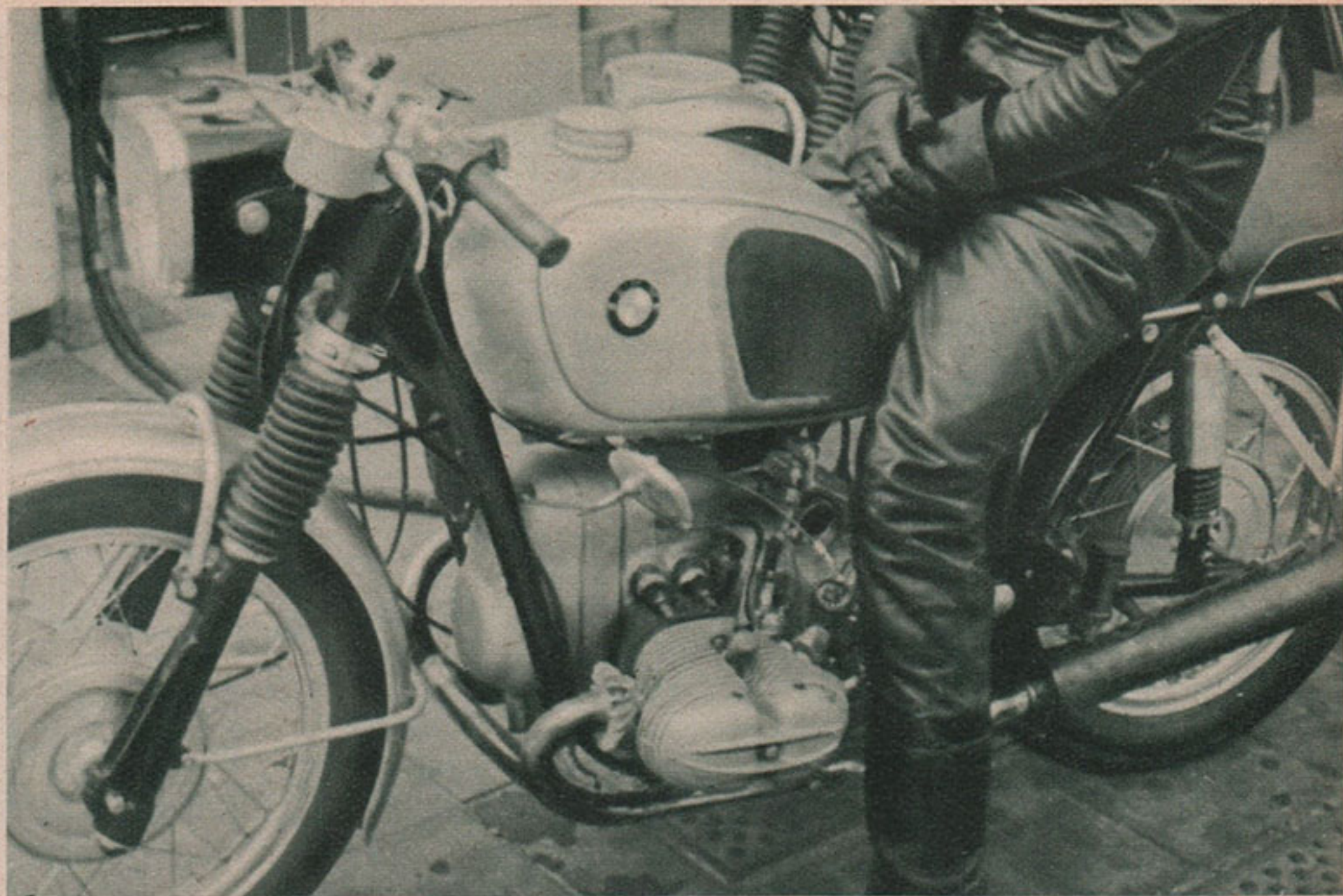
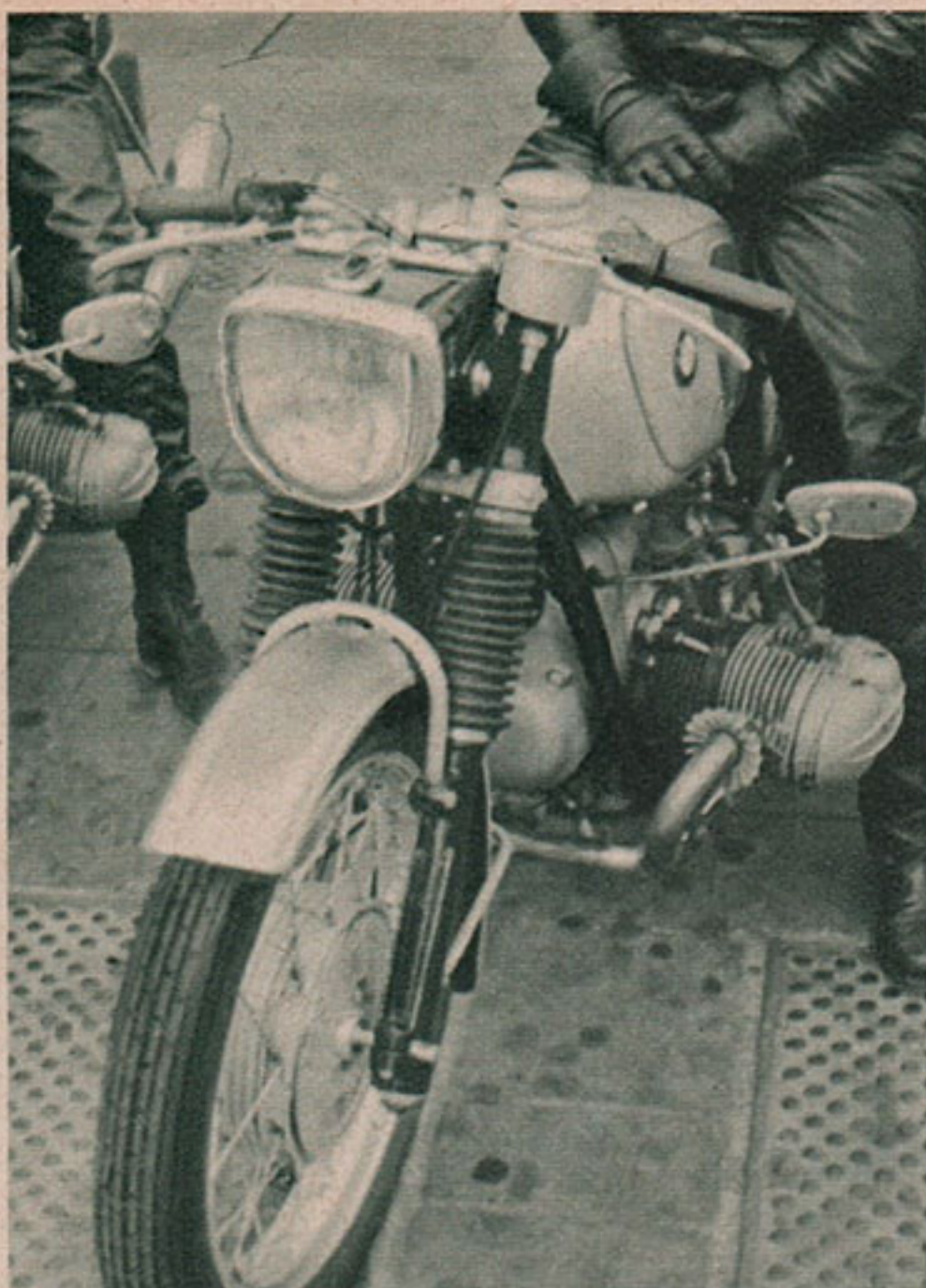
Klacks
Fotos: Bredow



④



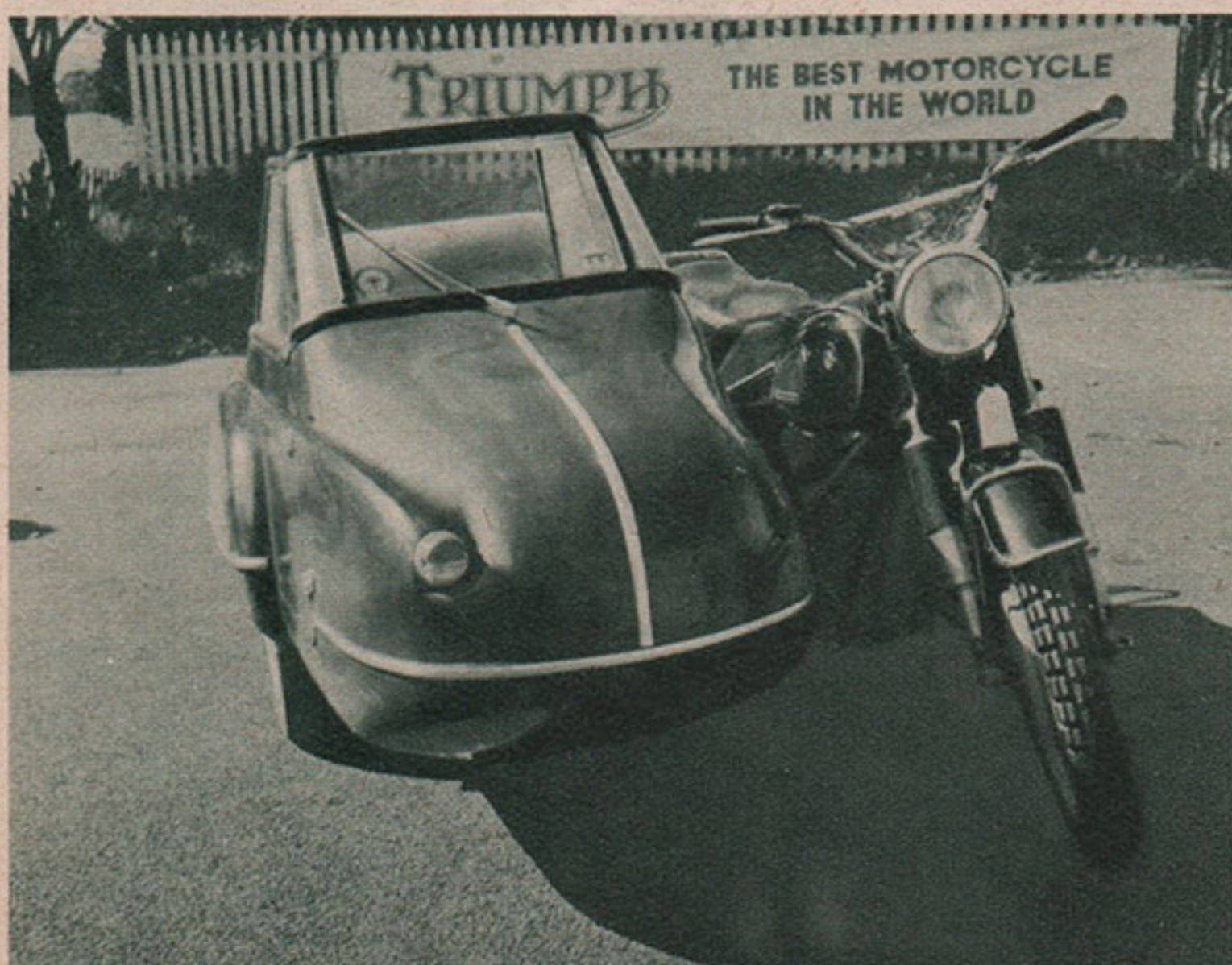
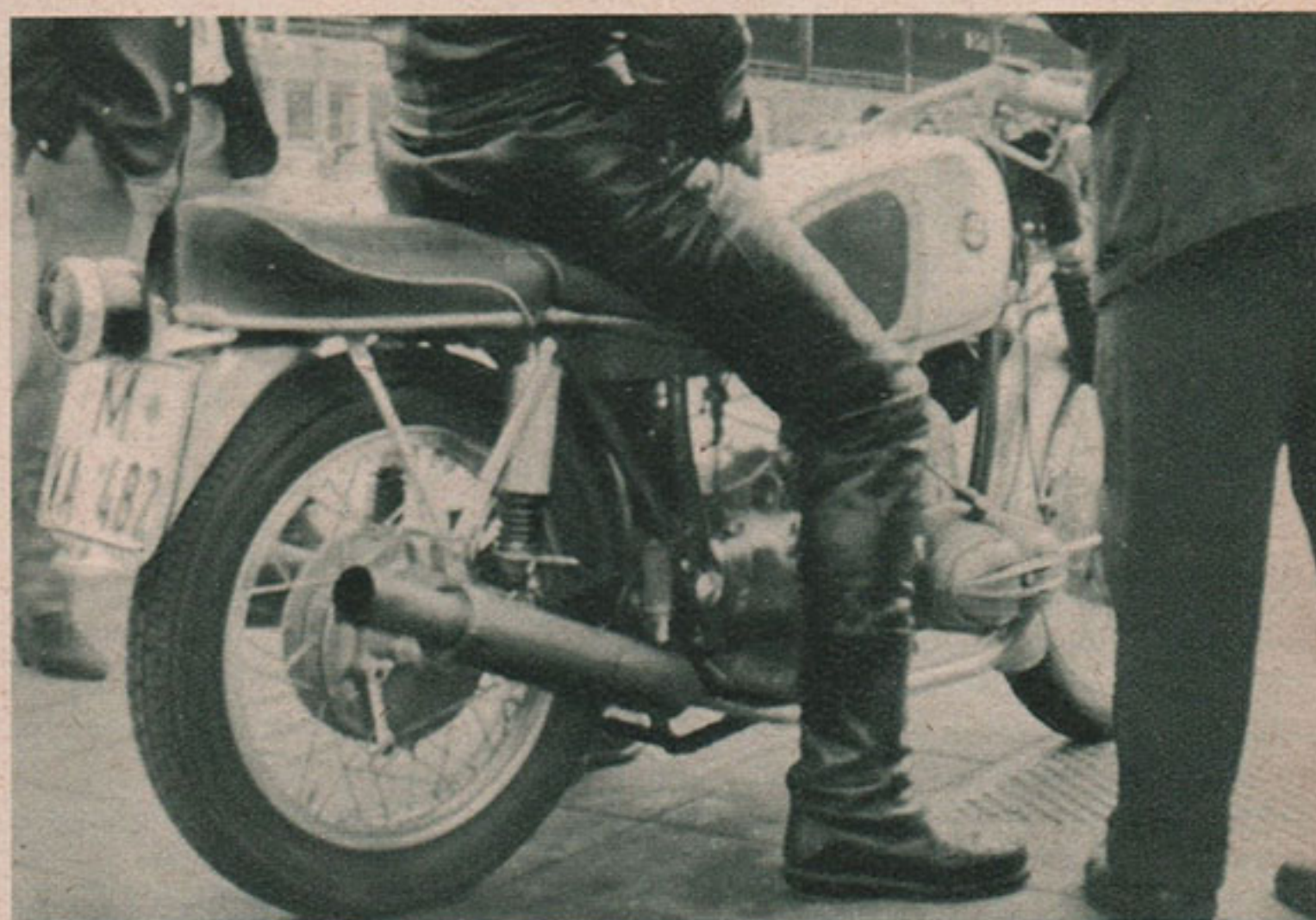
⑤



BMW-PROTOTYP 730 ccm

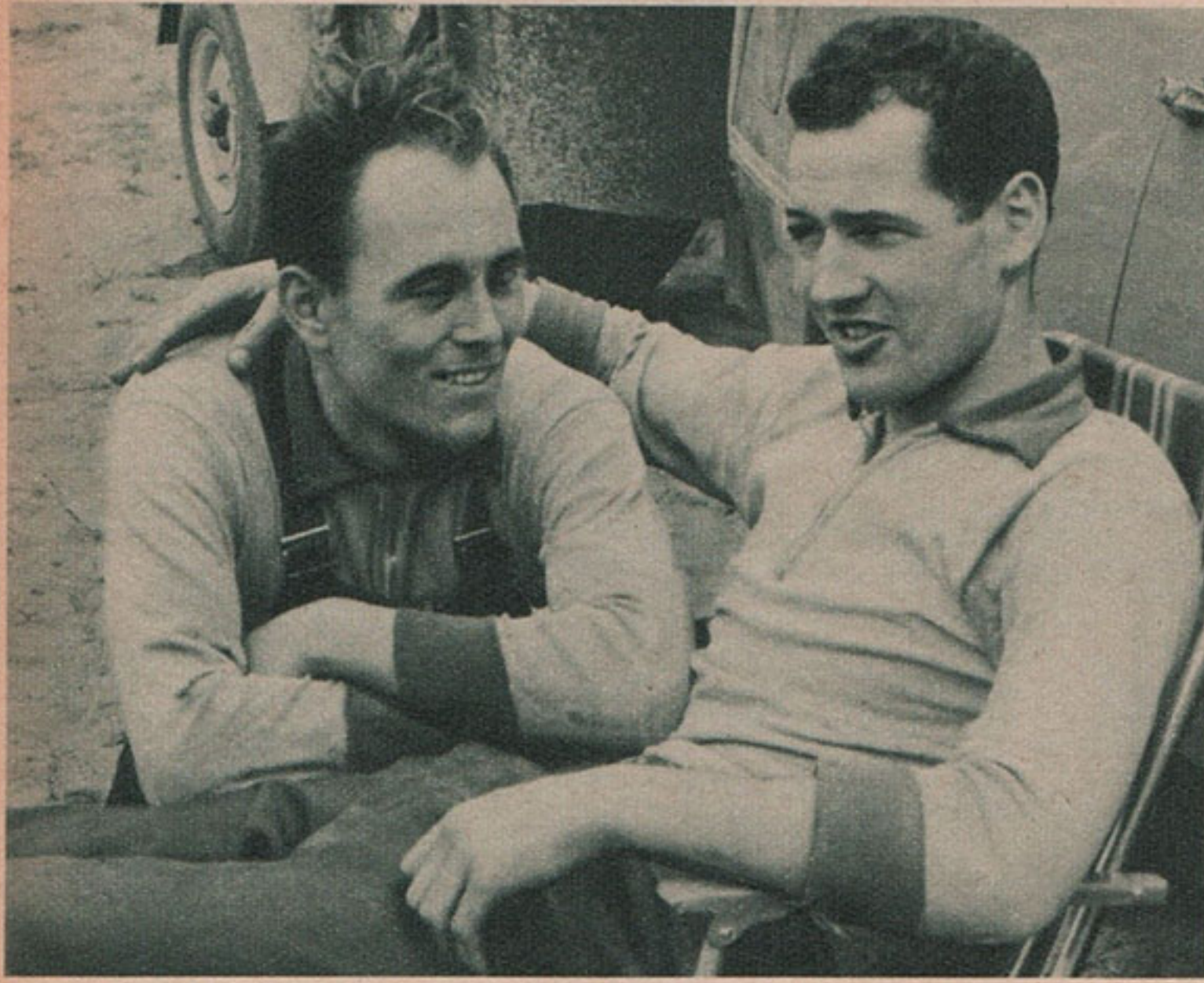
An Gerüchten ist ja immer irgend etwas dran. Daß man bei BMW seit geraumer Zeit an neuen Motorrad-Modellen baut, probiert, wieder neu baut, wieder neu probiert, das hat sich ja bei kleinem herumgesprochen. Aber nicht nur die Geländesportmaschinen werden von den Münchenern als Versuchsobjekte in den Welten-Raum gelassen.

Am Nürburgring tauchten vor kurzer Zeit diese von unserem Leser Berndt Bergk fotografierten Maschinen auf. Man meint zuerst, eine Amateur-Bastelei vor sich zu haben, aber das ist es keineswegs. Nur ein Provisorium ist das Ganze, wobei es in erster Linie darauf ankommt, nicht die schöne Linie zu probieren, sondern die Funktion der einzelnen Teile. Wir sehen neu entworfene Bremsen, die neue BMW-Telegabel, das Querrohr der beiden Auspuffrohre direkt in der Rohrbiegung, neu entworfene Federbeine und riesige Experimentier-Schalldämpfer, die man deswegen so hoch legte, weil sie wahrscheinlich in den Kurven am Boden streifen würden (sieht allerdings nicht besonders gut aus!). Es ist weiter eine sehr flache (und hoffentlich ausreichend weiche und breite!) Sitzbank zu erkennen, eine andere Tankform. Ungewohnt ist die Scheinwerferart. Darin ist ein Zweifach-Instrument vorgesehen — Tacho und Drehzahlmesser kombiniert. Trotzdem fuhren die Versuchsfahrer an allen Maschinen zur genauen Kontrolle mit einem besonderen Drehzahlmesser. Das Profil des Hinterradreifens ist neu, und weil der Kraus Wiggerl auch einige schnelle Runden probierte, so ist ja wohl auch ein neuer Metzeler-Reifen für die Maschinen zu erwarten. Wer ganz genau hinsieht, der merkt, daß man sich auch mit einer verbesserten Abdichtung der Stößelrohre beschäftigt. Auf dem Zylinderdeckel sollten ursprünglich die Blinklampen sitzen. Gefahren wurde eine Maschine mit Ceriani-Gabel und mit Dell'Orto-Vergasern. Serien-PS 50, mit Dell'Ortos 55. Nach Aussage der Fahrer. Klacks



PENZ-WAGEN

Der erste der lang erwarteten neuen Seitenwagen aus Deutschland ist nun als Prototyp auf der Straße gewesen. Und gleich in die Gebiete der Omnibus- und Frachtschiff-Seitenwagen, nach England. Na, da haben die Lords und Ladies nicht schlecht geschaut, als sie plötzlich so eine supermoderne Familien-Kutsche eleganter Bauart mit Scheibenwischer, guter Federung, viel Raum usw. zu sehen kriegten! Konstrukteur Penz hätte seinen Prototyp-Wagen gleich fünfzigmal verkaufen können auf der Isle of Man während der Sechstagesfahrt. Der Wagen wirkt neben der bestimmt nicht kleinen R 50 gewaltig in seinen äußeren Maßen. Darin hat nicht nur eine Teenager-Mutti Platz, da paßt der halbe Haushalt samt Kindervolk noch mit hinein. Wer also in Zukunft trotz Penz-Wagen das Motorradfahren „aus Familien-gründen“ aufgibt, der hat entweder selbst keine Lust mehr oder er kennt diesen Wagen nicht. Denn damit gibt es keine „Familiengründe“ mehr. Sogar eine Tür zum Einsteigen gibt es. Die Fenster kann man entfernen, falls man die frische Luft direkt genießen will, was ja zum Motorradfahren gehört. Wenn aber die edle Sozia wasserscheu ist, dann gibt es ein feines Verdeck dazu, alles bestens wie bei einem Cabriolet auf vier Rädern. Mit der Federung muß Penz noch weiter probieren — dann kann der Stapellauf stattfinden. Einen Namen hat das Schiff auch schon. „Clipper“ soll es heißen. Das MOTORRAD wird das gute Stück zu gegebener Zeit ausführlich testen. Klacks



Die beiden Deutschen Meister: Links Christof Specht, der die große Klasse gewann, rechts Adolf Weil, Meister in der Klasse bis 250 ccm.

DEUTSCHE MOTO CROSS- MEISTERSCHAFT:

ENDLAUF IN ERLANGEN

Es ist ein eigenartiges Fluidum, das von dem Moto Cross-Kurs „Rund um den Dornberg“ auf dem Panzerübungsgelände bei Tennenlohe ausgeht. Woran es liegt, kann ich nicht sagen! Sei es, daß die Organisation so hervorragend ist, daß schon am Morgen des Vortages ein ausgefeilter, z. T. sogar ganz neuer Kurs zum Training bereitstand, sei es die Rennstrecke an sich oder einfach die Tatsache, daß mir die Erlanger Strecke so ausgezeichnet gefällt.

Hermann Böhm hatte als erfahrener Routinier an alles gedacht, er hatte einen ausgezeichnet abgesicherten Kurs gewählt, der für die Zuschauer absolut narrensicher ist. Das gefährliche Sprungbrett, das im vergangenen Jahr Erwin Schmider zum Verhängnis wurde, ist nun beseitigt, ohne daß der Kurs darunter gelitten hätte und ohne daß den Zuschauern ein Reiz genommen worden wäre. Ich behaupte sogar, daß der Kurs durch die Verlegung des Starts und eines Teils der Strecke an Übersicht gewonnen und durch zwei enge Sandkurven eine Bereicherung erfahren hat.

Die Erlanger Strecke ist sehr schwer und verlangt den Fahrern alles ab. Auf den 1570 Metern einer Runde ist nicht eine einzige Stelle, die ohne volle Konzentration gefahren werden darf. Vom Start weg geht es nach ca. 80 m in zwei enge Kurven mit fußtiefem Sand und dann in eine mit Felsplatten übersäte Steilauffahrt, an die sich eine noch steilere Abfahrt anschließt. Am Fuße dieser Abfahrt ist eine enge Sandkurve und gleich danach führt die Strecke wieder über Felsbrocken hinauf. Auf der Höhe viele Kurven mit engem Radius und daran anschließend eine Abfahrt in lockerstem Sand über das ehemalige, nun glattgebügelte Sprungbrett hinweg zu einer letzten Kurve, die in die Zielgerade einmündet.

Es mag dahingestellt sein, was den Fahrer und seine Maschine mehr beansprucht, das Mahlen durch den tiefen Sand oder das Hinauf- und Herunterspringen über die Felsplatten. Auf jeden Fall geht es gewaltig über Mensch und Maschine her. Kaum eine Felge, die nicht angeschlagen war, und die Fahrer ausgepumpt bis zur Erschöpfung. Sogar Leute wie Christof Specht waren beim letzten Lauf völlig fertig.

War schon der Weltmeisterschaftslauf im vergangenen Jahre schnell, so stellte der nationale Meisterschaftslauf 1965 alles in den Schatten. Noch nie wurden auf dem Erlanger Kurs Zeiten gefahren, die unter 3 Minuten lagen, aber in diesem Jahre gelang es Erwin Schmider, der gerade von der Sechstagesfahrt zurückgekommen war, eine Rekordrunde mit 2:29,4 min zu drehen, wobei aber auch die Zeiten von Adolf Weil, Betzlbacher und Specht ebenfalls unter den 3 Minuten lagen.

Die beiden Läufe der Klasse bis 250 ccm waren eine sichere Beute des Solinger Maicofahrers Adolf Weil, der erneut seine große Klasse unter Beweis stellte. Zwar hatte er im ersten Lauf gewaltig mit Erwin Schmider zu kämpfen, bis es ihm gelang, in einem halsbrecherischen Zwischenspur in der Sandabfahrt an dem Wolfacher vorbeizugehen, der in Erinnerung an seinen letztjährigen Sturz an dieser Stelle, nicht den vollen Dampf stehen ließ. Aber auch Christof Specht konnte noch an Schmider vorbeigehen, ohne indes dem Spitzenreiter zu dicht auf die Pelle zu rücken. Ausgezeichnet hielt sich in diesem Feld auf dem vierten Platz Gerhard Stauch, der sich aber auf der CZ anscheinend noch nicht ganz so zu Hause fühlt wie der Wolfacher. Paul Zitzen konnte sich in beiden Läufen auf Platz fünf durchs Ziel bringen. Es war seltsam, daß die Plazierungen in beiden Rennen gleich waren, daß also nicht der Sieg an Sekunden hing.

Aufgeregt wie immer, ging es beim Start der Klasse über 350 bis 500 ccm zu. Warum eigentlich? Warum neigt gerade diese Klasse zu Fehlstarts? Vom Start schoß Wilfried Kremers auf seiner enorm schnellen CZ, die nach seinen eigenen Worten schneller läuft, als er sie fahren kann, an die Spitze und rundenlang konnte er diese Position halten, bis Specht im ersten und

Betzlbacher im zweiten Lauf die Führung übernehmen konnten. Dramatisch spitzte sich besonders der zweite Lauf zu, als Specht, auf dem zweiten Platz liegend, mehr und mehr zurückfiel und sein Abstand in der zehnten der 15 Runden hinter Betzlbacher 20 sec betrug. Aber dann kam Specht in Fahrt und nahm in jeder der restlichen Runden dem Spitzenreiter 3—4 sec ab, um mit einem Abstand von 8,4 sec hinter ihm die Ziellinie zu passieren. Das genügte ihm für den Gesamtsieg.



Adolf Weil am „Sprungbrett“ der Erlanger Meisterschaftsstrecke.

Die schnellste Runde des Tages fuhr aber, wie schon erwähnt, Erwin Schmider, dem im zweiten Lauf der Klasse bis 500 ccm ein Stein die Kette abgeworfen hatte und der mit großem Rückstand wieder ins Rennen gegangen war, um sich in diesem Lauf noch auf Platz fünf zu setzen. Eine einmalige Leistung, besonders wenn man berücksichtigt, daß hinter ihm die schwerste aller Sechstagesfahrten lag, und er zu einer Zeit, als seine Konkurrenten schon auf dem Erlanger Kurs trainierten, noch das Schlußrennen auf der Isle of Man fuhr. Sofort nach diesem Schlußrennen ging es mit dem Flugzeug nach Erlangen, wo er in der Nacht eintraf. Man fragt sich immer wieder, wo der schwächliche Wolfacher diese unerhörte Kondition hernimmt.

Die deutsche Moto Cross-Meisterschaft der Senioren 1965 ist entschieden. Deutsche Meister, vorbehaltlich der Anerkennung durch die OMK, wurden in der Klasse über 175—250 ccm Adolf Weil, Solingen, und in der Klasse über 350—500 ccm Christof Specht, Poltringen, beide auf Maico. Herzlichen Glückwunsch!
Dr. Baumann

Ergebnisse:

250 ccm: 1. Adolf Weil, Solingen (Maico), 2 Punkte; 2. Christof Specht, Poltringen (Maico), 4 P.; 3. Erwin Schmider, Wolfach (CZ), 6 P.; 4. Gerhard Stauch, Sielmingen (CZ), 8 P.; 5. Paul Zitzen, Düsseldorf (Montesa), 10 P.

500 ccm: 1. Christof Specht, Poltringen (Maico), 3 Punkte; 2. Fritz Betzlbacher, Pfäffingen (Montesa-WABEHA), 3 P.; 3. Gerhard Dreisilker, Münster (Metisse), 6 P.; 4. Erwin Schmider, Wolfach (Maico), 9 P.; 5. Georg Hauger, Pfäffingen (Montesa-WABEHA), 9 P.; 6. Wilfried Kremers, Wassenberg (CZ), 12 P.

250 ccm, Ausweisfahrer: 1. Hans Mayer, Geradstetten (Maico), 3 P.; 2. Siegfried Müller, Albershausen (Oepo), 5 P.; 3. Otto Remmele, Ferthofen (Maico), 9 P.; 4. Hans Miederer, Erlangen (Hercules), 13 P.; 5. Friedrich Lösch, Korb (ECOM), 15 P.; 6. Rudi Hauff, Schöllhütte (Maico), 15 P.

DIE PRIVATFABRIK ⑥

Das nächste große Stück für unsere Bastelbude ist ein genügend geräumiges Regal. Wir hatten über die Abmessungen bereits ganz zu Anfang gesprochen, wer es nicht mehr weiß, lese vor den Entwürfen erst mal dort nach. Empfohlen sei außer den Entwurfsskizzen auch, sich das Regal erst mal im kleinen zu bauen, dann gewöhnt man sich an die Form und meist fällt einem auch dabei irgendein Trick ein, über den man schon eine ganze Weile vergeblich beim Skizzieren gegrübelt hat.

Wie steht es nun beim Regal mit der Materialfrage? In Werkzeugläden sieht man öfter Regale, die aus Winkeleisen zusammengeschrubt sind und die durch ihre vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten wirklich bestechen. Man soll sich als normaler Sterblicher aber nicht in diese Bauweise verlieben, sie ist bei weitem zu teuer. Wenn man bedenkt, daß ein Regal von 2×2 Metern Größe und fünf Ablageflächen etwa 30 m Winkeleisen benötigt, daß diese 30 m dann knapp 100.— DM kosten, dann dürfte einem der Appetit darauf schon vergehen. Immerhin hat man damit ja nur das nackte Gerüst und noch keine Deckplatten für die einzelnen Stockwerke, die ja schließlich auch noch etwa fünf Quadratmeter Fläche darstellen.

Und fertig gekaufte Holzregale? Auch hier ist wieder sicher der Preis das stärkste Gegenargument, außerdem gibt es diese Regale zwar als sogenannte „Aufbauregale“, man kann also klein anfangen, muß aber selbst für die kleinste Einheit schon etwa 50.— DM hinlegen und kann sich dann nicht nach den räumlich am besten passenden Maßen richten. Da hört dann der Spaß auch auf. Bleibt also tatsächlich, wenn man sein Geld nicht allzusehr verschwenden will, nur der Selbstbau, und zwar aus Holz. Beste Bezugsquelle wieder direkt das Sägewerk, wobei man sich mit den Abmessungen der einzelnen Bretter und Balken eben nach den dort vorhandenen Größen

Dieses Regal ist wieder nur ein Modell, an dem man aber die nötigen Einzelheiten genügend studieren kann. Überhaupt empfiehlt sich der Bau eines solchen kleinen Modelles immer dann, wenn man zunächst nicht weiß, welche Form man für ein Teil wählen soll.

Die Grundzüge eines Regals sind einfach, rechts und links je eine „Leiter“, dazwischen die einzelnen Ablageflächen, die zweckmäßig nur aus je zwei Brettern und einer Hartfaserplatte bestehen. Nicht die schrägen Versteifungsleisten hinten und seitlich vergessen, sonst kann so ein schmales und hohes Bauwerk zu leicht wegkippen.

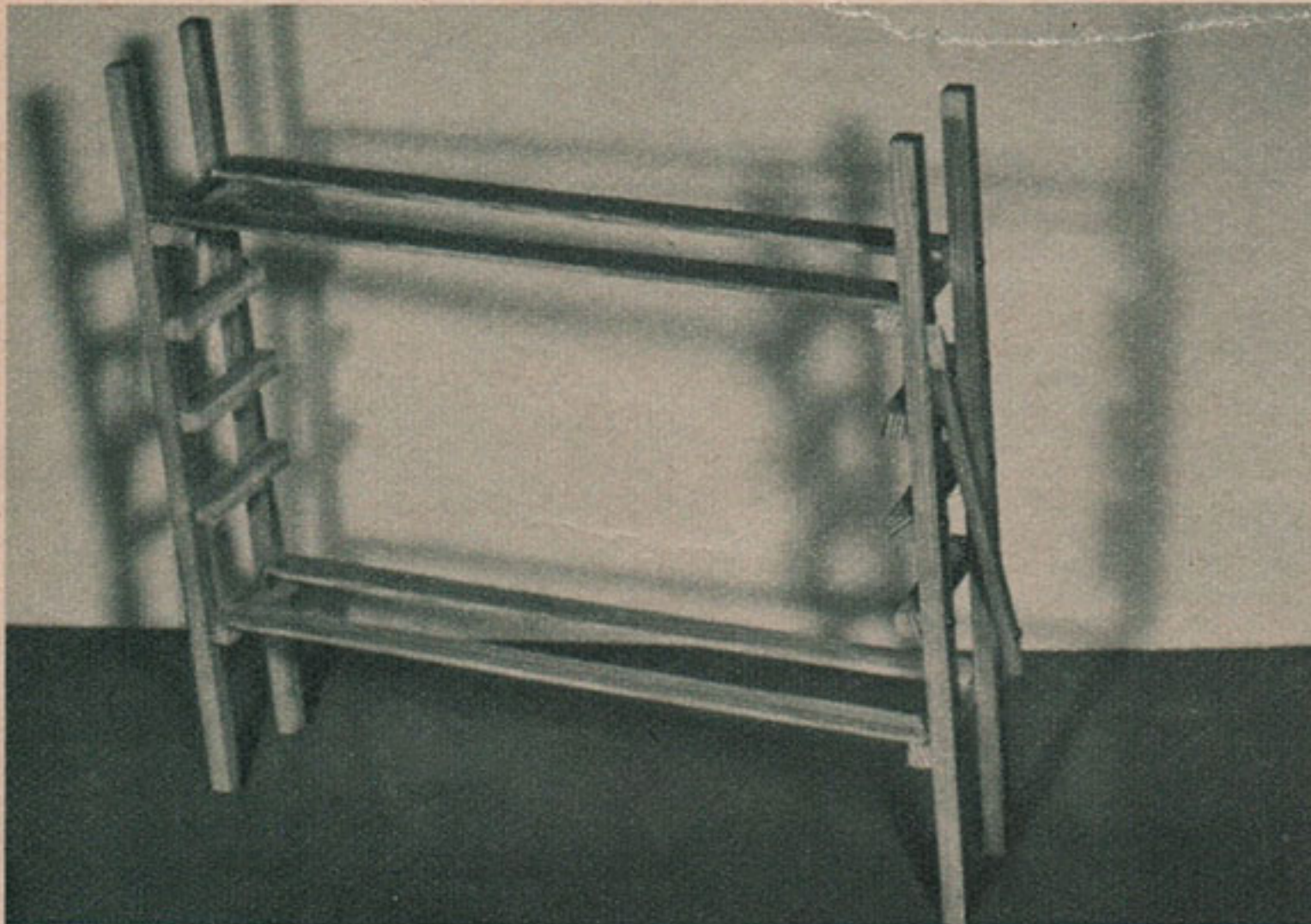


Bild unten links: Wenn das Regal aufgestellt ist, dann sollte es noch mit der Decke verbunden werden. Man erreicht dadurch bessere Standfestigkeit. Da in der Decke nicht gebohrt und gedübelt werden soll, wird man entweder durch Zwischenschlagen von Keilen diese Verbindung herstellen, oder aber auf die unten gezeigte Art: eine Schraube wird eingesteckt und mit der Mutter gegen die Decke gezogen. Vorsicht bei Garagen mit Hartfaserdecken, auch sonst sollte man noch ein dünnes Brettchen unter den Schraubenkopf legen, um Löcher in der Decke zu vermeiden.

Bild unten rechts: Der Pfeil weist auf die Zwischenwand, die bei zu schwerem „Oberdeck“ die Last auf beide Stockwerke verteilt. Übrigens ist bei der dritten Etage von oben zu sehen, daß die Ablagefläche noch eine Rückwand bekommen sollte, damit nichts hinten runterfallen kann.



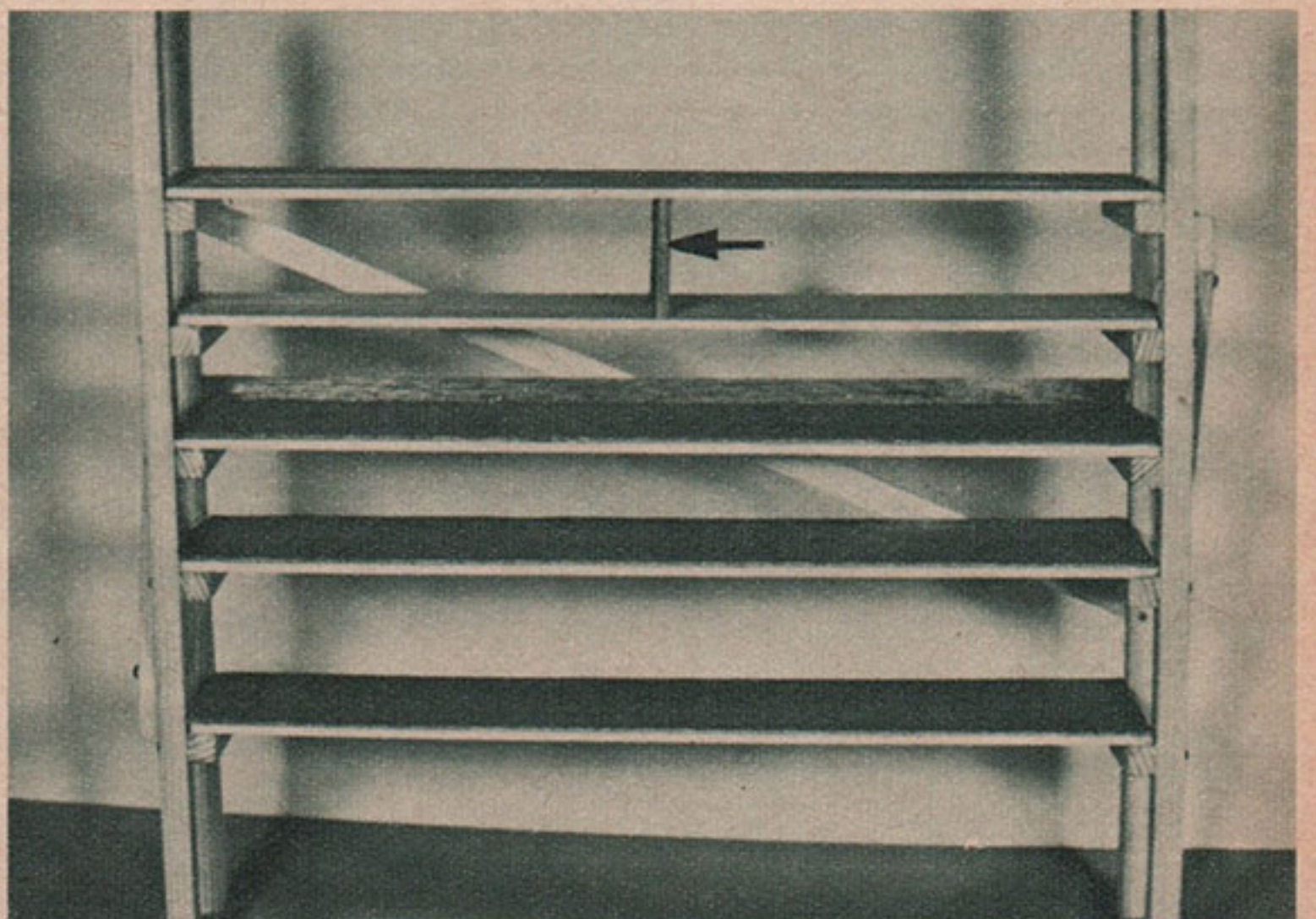
richtet. Das Modellregal, welches die Bilder zeigen, hat als Füße wieder Kiefernholz (billig, aber in der Stabilität ausreichend!) in den Maßen 6×6 cm. Leiternförmig wurden aus dem gleichen Material die Stockwerkstützen angeschraubt (man erinnere sich daran, daß sogenannte Schloßschrauben mit Halbrundkopf M 8×130 mit Scheibe, Federring und Mutter immer noch billiger als Holzschrauben sind, nötig sind etwa 20 Stück von dieser Sorte), dann kam aus 4×4 cm Vierkantholz an jede Leiter eine schräge Stütze, damit das Regal etwas Verwindungssteifigkeit bekommt.

Jetzt gibt es leichte Montageprobleme. Wie soll man die beiden Leitern aufstellen und mit den Zwischendecks beplanken, wenn man keine geschickte Hilfskraft hat? Entweder wird erst die eine Leiter mit einigen Längsbrettern versehen, dann aufgestellt und danach die andere befestigt, oder aber man stelle beide Leitern im richtigen Abstand zueinander auf und klemme sie erst mal an der Decke fest. Das geht mit Keilen, man kann es aber auch vornehm mit Schrauben machen, wie es das Bild unten links zeigt. An den beiden so feststehenden Leitern kann man dann weiterhin nach Bedarf arbeiten. Bevor man aber die Längsbretter aufschraubt, sollte die hintere Schrägstrebe angebracht werden, die seitliches Wegkippen des Regals verhindert.

Beim Verkeilen oder Gegenschrauben der Leiterstücke gegen die Decke ist in vielen Fällen etwas Vorsicht geboten, speziell dann, wenn man seine Werkstatt in der Garage einrichtet: viele Garagendecken bestehen nur aus zart verputzter Hartfaserplatte, die man natürlich nicht stark belasten darf, also mit Gefühl arbeiten.

Man kann nun die Regalflächen mit Brettern auslegen, besser (und auch billiger) ist aber Hartfaserplatte, solange man keine komplett zusammengebauten Motoren darauf stapeln will. Für den Kleinkram, der üblicherweise anfällt, reicht Hartfaser jederzeit. Als Längsbretter genügen auch 6×2 cm Kiefernleisten, sollte sich ein Stockwerk zu stark durchbiegen, dann kann man es immer mit einfachen Zwischenstücken unterstützen, siehe Bild unten rechts. Dann nehmen zwei Etagen die Last auf, das reicht meistens.

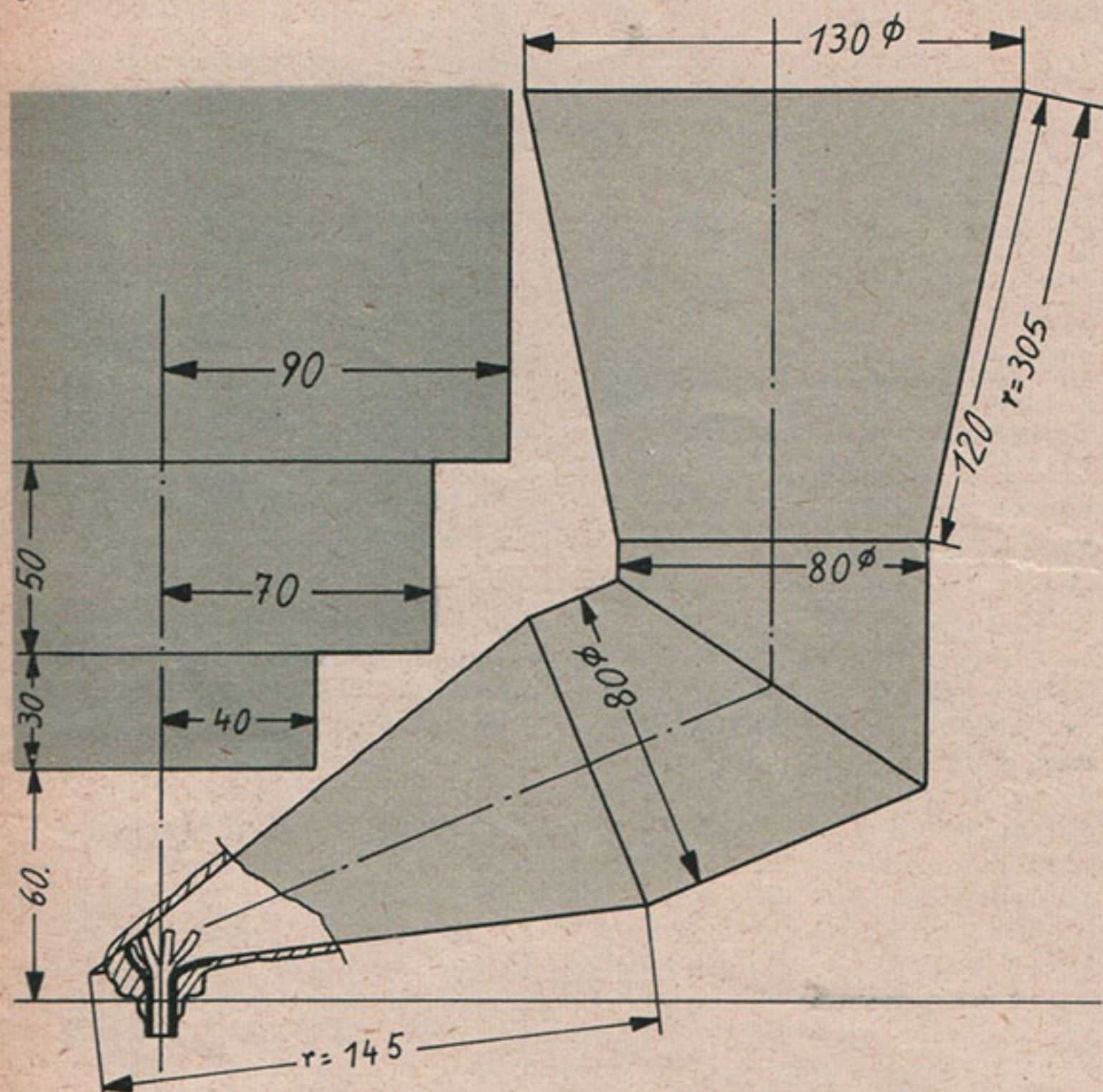
(Wird fortgesetzt)



KUNSTSTOFFTEILE FÜR DAS MOTORRAD

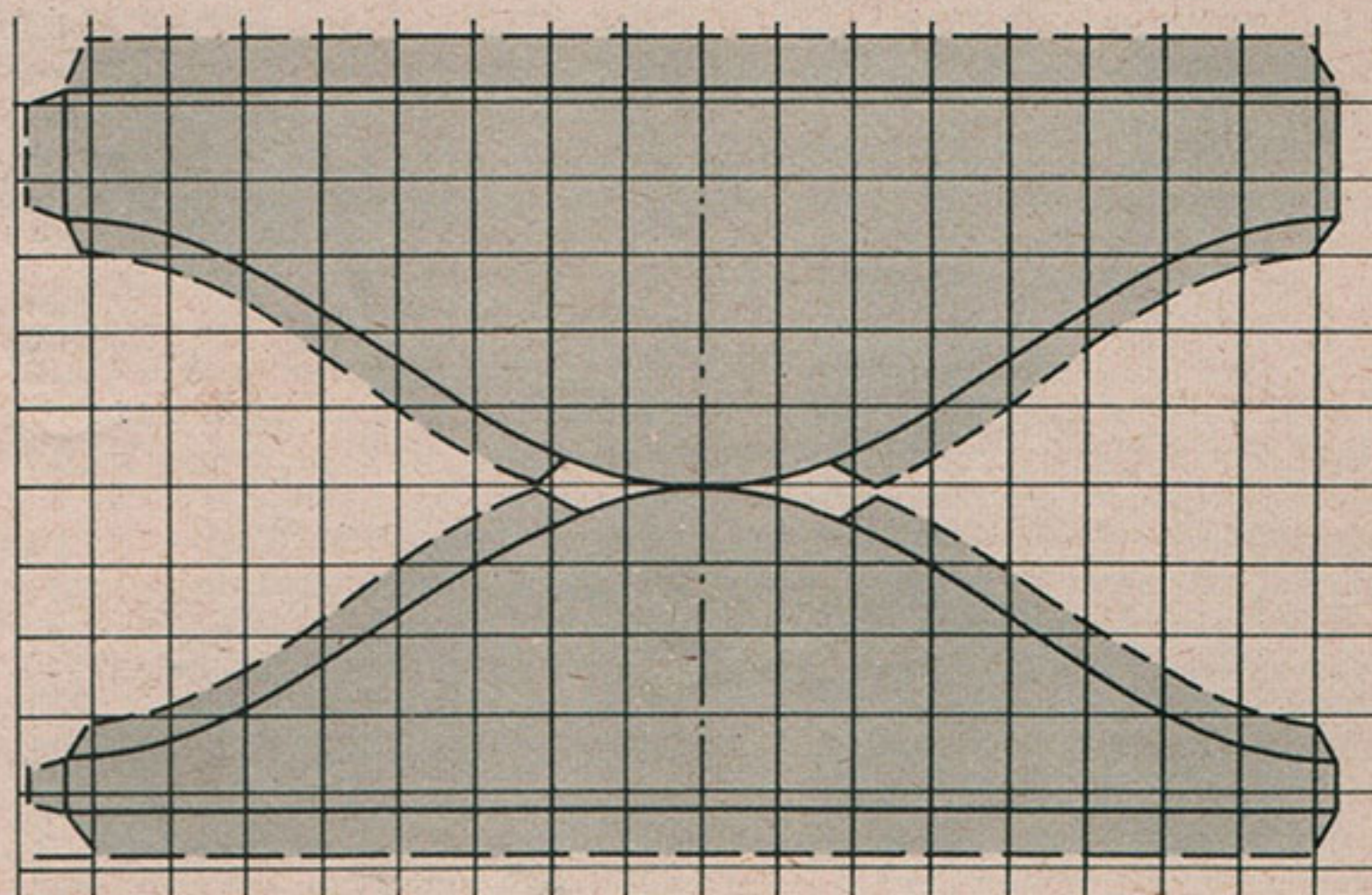
Der Spezialtrichter für die große BMW

An diesen Maschinen haben wir vier Öleinfüllstellen, die teilweise recht ungünstig liegen, schwer zugänglich sind, jedenfalls mit normal käuflichen Trichtern immer umständliche Manipulationen erfordern. Die Einfüllöffnung für den Ölinhalt im Schwingenarm ist mit etwa 8 mm freiem Durchmesser die engste, während das Motoröl durch eine 22 mm ϕ Bohrung gegeben wird. Die Zeichnung unten zeigt den Trichter einmal mit den ungefähren Maßen.



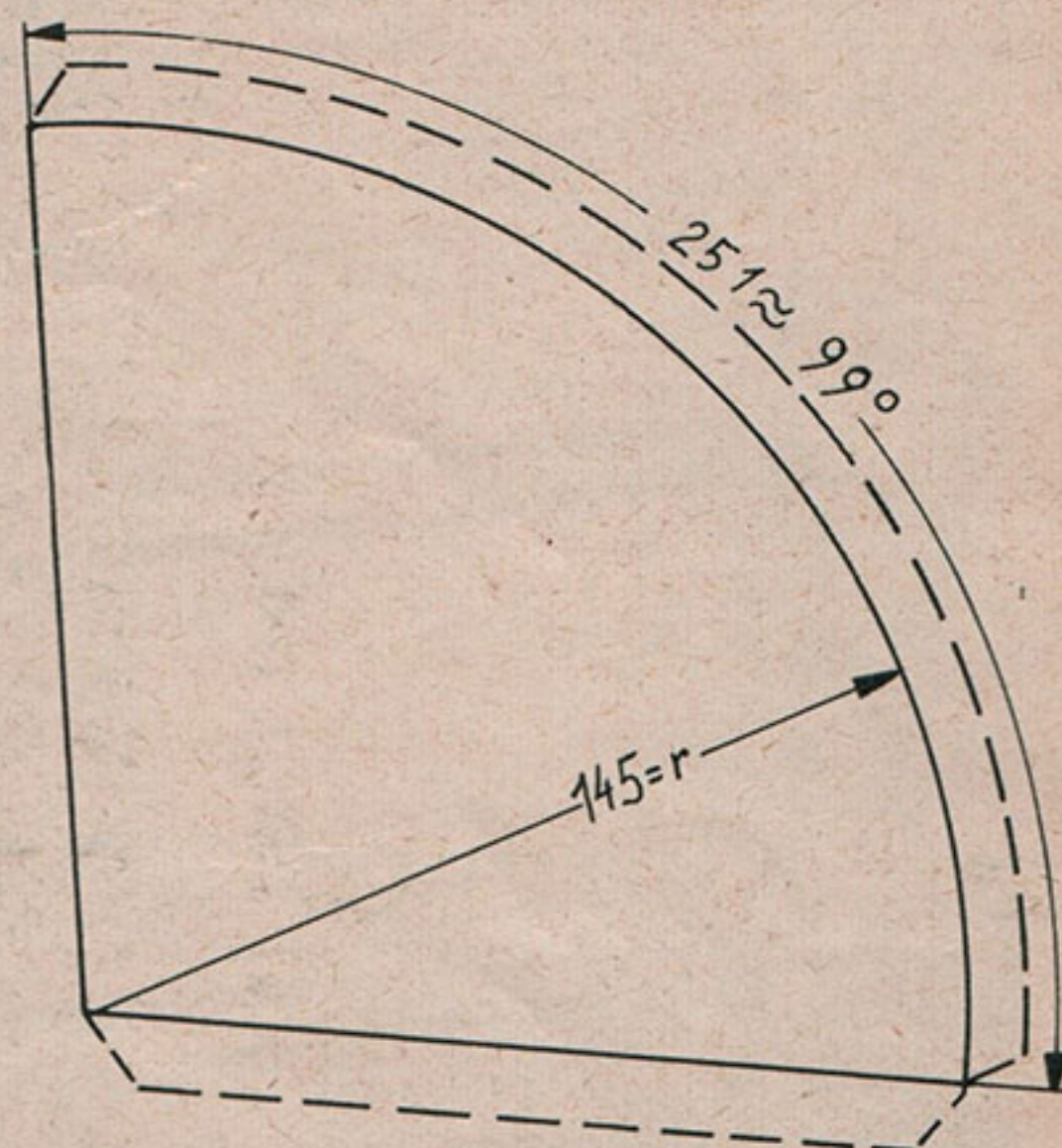
Der Trichter muß so krumm geformt sein, daß er an den getönten Ecken und Kanten vorbeikommt. Dadurch wird seine Form etwas schwierig, so daß hier als Verbindung zwischen den beiden konischen Teilen (senkrecht und liegend) zwei zylindrische gewählt wurden, um den Knick bequemer herstellbar zu machen. Unten die Trichterspitze muß abgestuft sein, etwa 5 mm lang mit 8 mm ϕ , dann 5 mm mit 11 mm ϕ und dann den Rest bis zum Übergang in den liegenden Konus mit 22 mm ϕ . Außerdem wurde hier angedeutet, wie ein eingesetztes Röhrchen durch teilweises Aufschlitzen die Kräfte besser durch seine „Fangarme“ übertragen kann. Für die abgestufte Spitze unten eignet sich übrigens sehr gut eine Plastikspachtel, nur darf man nicht vergessen, die Kanten zu runden, sonst könnten kleine Teilchen abplatzen.

Soweit die Überlegungen zur Formgebung. Wenn wir dieses Teil aus Gips, Holz oder sonstigem Material erst einmal modellieren müßten, würden mindestens vier verschiedene Teile hergestellt werden, die nachher zusammengeklebt werden müßten. Das ist sehr umständlich. Wer zwingt uns eigentlich, eine Form zu machen, die am Ende wieder aus dem fertigen Werkstück hervorgeholt werden muß? Man könnte doch ebensogut den Trichter erst mal aus Pappe herstellen, ihn innen und außen mit Polyesterharz überziehen, außen noch einige Lagen Glasgewebe herumwickeln, dann wäre alles schon fertig. Genau das wollen wir auch tun, man nennt diese Methode: „mit verlorener Form“ arbeiten. Die Form bleibt also im fertigen Werkstück drinnen, da sie allseitig vom Polyesterharz umschlossen ist, braucht auch kein Verderben der Form befürchtet zu werden. Die Methode hat natürlich den Nachteil, daß man für jedes einzelne Werkstück auch eine besondere Form herstellen muß, sollte man aber diesen Trichter auch aus Blech herstellen, müßte man schließlich genauso arbeiten, wobei noch fraglich ist, welche Methode schneller geht (der Blechtrichter müßte ja immerhin auch innen noch vom Zunder befreit werden, die Reinigung würde dabei eine Menge Zeit kosten!). Die Zeichnungen zeigen die Maße für den Zuschnitt der Pappform, kritisch ist vielleicht nur noch das untere Ende, der abgestufte Einfüllstutzen. Auch hier kann man aber zunächst die einfache kegelige Pappform wie bei den anderen Teilen benutzen, die dann später durch mehrfaches Überziehen mit Glasfasergewebelagen und Harz die endgültige Außenkontur bekommt. Man braucht dabei nicht allzuoft nachmessen, ob's schon dick genug geworden ist, was zuviel war, kann immer später abgefeilt, geraspelt, geschliffen werden. Im übrigen sollten wir natürlich bei diesem zweiten Probestück sämtliche Tricks, die wir bisher schon kennen, auch anwenden. Also mit thixotropen Harzen arbeiten, evtl. die letzte Deckschicht außen mit dunkel eingefärbtem Harz überziehen, innen aber mit hellem (auf dem sieht man nachher beim Benutzen des Trichters die Staub- und Sandkörnchen besser).



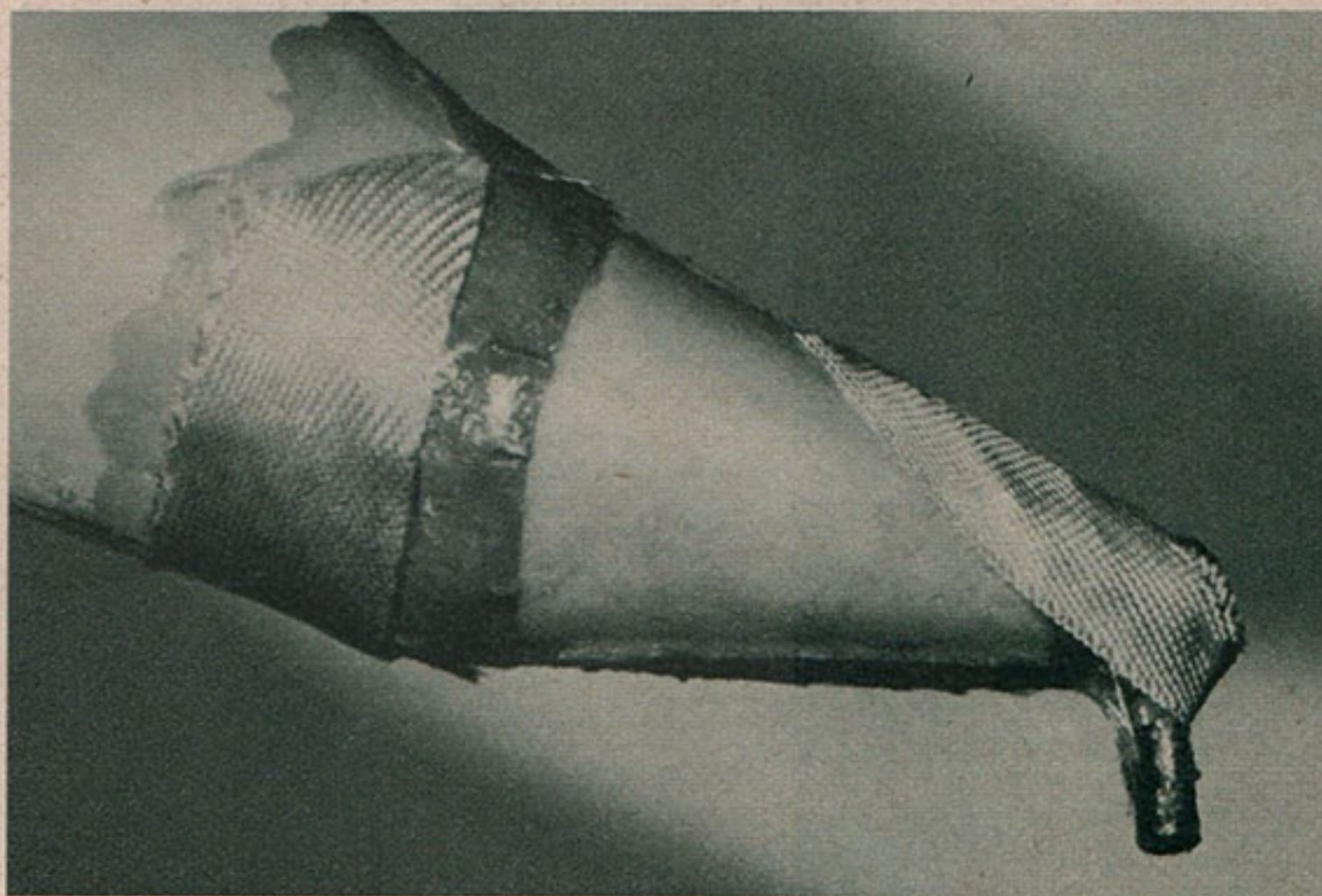
Die obere Zuschnittzeichnung stellt die beiden zylindrischen Verbindungsstücke dar, man kann sich nach diesen Maßen richten, wenn man annimmt, daß das drübergezeichnete Liniennetz in Wirklichkeit einen Liniennetz von 15 mm hat.

Nebenstehend der Zuschnitt eines Kegels, hier des kleineren, liegenden Trichterstückes. Die Länge „r“ entspricht immer der Strecke von der Kegelspitze bis zu seinem dicken Ende (sofern er gerade abgeschnitten ist, was hier ja so vorgesehen ist). Die Länge des nötigen Umfanges kann man sich aus dem Durchmesser des fertigen Kegels ausrechnen ($2 r \pi$) und dann am Umfang des großen Kreises abstechen. Auch diese Skizze ist maßstäblich verkleinert.



Und noch etwas ist zu beachten: wir machen mit diesem Trichter schon ein Teil, an welches besondere chemische Anforderungen gestellt werden müssen, es soll nämlich beständig gegenüber Mineralölen sein. Glücklicherweise besitzen so ziemlich alle Polyesterharze diese Eigenschaft, immerhin ist ja hierbei auch noch keine Dauerbeständigkeit nötig, wie etwa bei einem Kraftstofftank (bei dem außerdem noch das Benzol im Sprit erhebliche Sorgen bereiten kann!).

Bezüglich der Festigkeit ist nur der kleine Stutzen ganz unten (mit dem Außendurchmesser von nur 8 mm) kritisch. Man braucht dort aber die Sorge nicht zu übertreiben, denn in den Schwingenholm wird ja nur ganz wenig Öl eingefüllt, ebenso in das Kardangehäuse (wo dann auch schon der Durchmesser von 11 mm die Kräfte reichlich aufnimmt) und das Getriebe (wo ebenfalls der größere Durchmesser bereits zum Tragen kommt).





Die drei Fotos zeigen einen etwas anders gestalteten Trichter als die Zeichnung, er ist, da er aus durchweg kegeligen Stücken besteht, schwieriger auszuschneiden. Funktionell bestehen keine Unterschiede. Die einzelnen Arbeitsgänge: Bild vorige Seite unten: so wird die Spitze (Röhrchen) außen angeheftet und erst mal mehrfach mit Glasseide und Harz umwickelt. Bild links: Hier ist die erste Schicht Polyesterharz aufgestrichen, die man kurz angelieren läßt, die also nicht fest aushärten soll! Bild rechts: Auf die noch stark klebrige (und etwas weiche) Schicht kommt dann die Wicklung aus Glasgewebe, diesmal rechtsherum, das nächste Mal linksherum. Dazwischen jeweils natürlich wieder mit Harz tränken.

Ganz vorsichtige Leute können aber trotzdem (und vielleicht auch wegen der nötigen Maßhaltigkeit) das letzte Stückchen aus einem Stahlrohr von 8 mm Außendurchmesser herstellen, welches dann vom Polyesterharz umschlossen wird. Dabei sei aber wieder auf eine Schwierigkeit hingewiesen, deren Ursache im speziellen Verhalten des Harzes liegt: wenn ein schroffer Übergang der Form zwischen dem Stahlröhrchen und dem Polyesterharzteil auftritt, dann gibt es Bruch, das klappt nicht. Man muß für „weiche“ Kräfteüberleitung sorgen. Das ist auch wieder kein Problem, das Stahlröhrchen wird über Kreuz in Längsrichtung eingesägt und etwas aufgebogen, der kleine Papptrichter der Form kann dann innen hineingesteckt werden und das Polyesterharz verbindet beides.

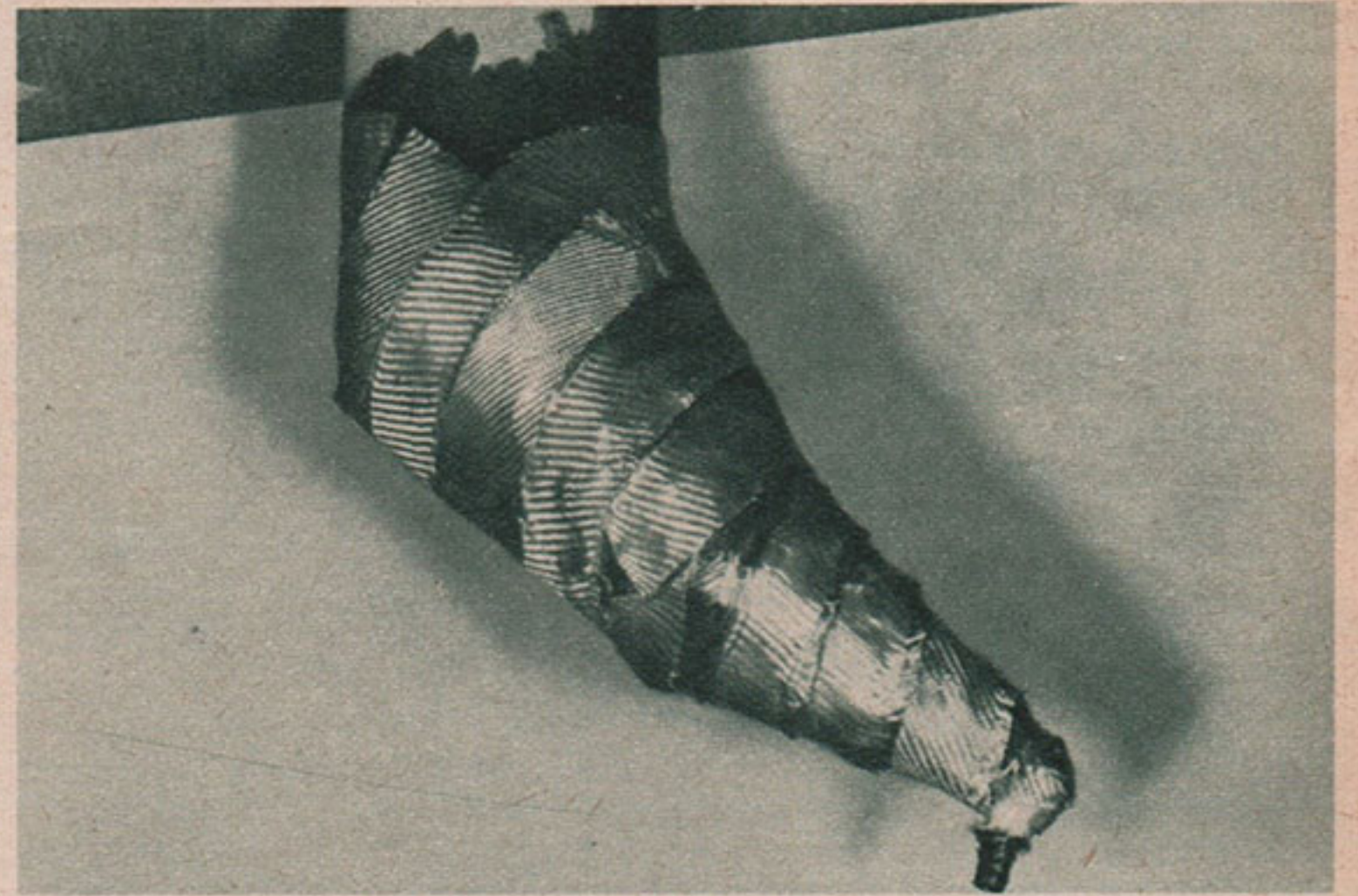
Der Trichter hat außer seiner universellen Verwendbarkeit folgende Vorteile: man kann etwa einen Liter Öl hintereinander hineingießen (ohne auf das Weglaufen des Öles zu warten), braucht ihn dabei nicht festzuhalten (durch die einzelnen Absätze unten kann er sich in jeder Einfüllöffnung verkanten), und er läßt sich durch seine innen und außen glatte Form sehr leicht sehr sauber halten. So, und nun versuchen Sie mal, diesen Trichter aus Stahlblech herzustellen, dazu brauchen Sie eine schöne Werkstatt mit Schweißgerät, evtl. noch Drehbank (für das Unterteil mit den verschiedenen Abstufungen) und sonst noch einige Erfahrungen. Den Polyesterharztrichter können Sie auf dem Schreibtisch mit Bleistift und Schere vorformen (Pappe) etwas Klebstoff ist nötig (Klebspapierband) und die Überzüge mit Polyesterharz und Glasgewebe halten sich mengenmäßig auch noch in den Grenzen, in denen eine Gesundheitsschädigung durch Dämpfe kaum

auftreten kann, zumindest wenn das Fenster offenbleibt. Und der Preis für den Polyestertrichter beläuft sich (wenn man mal davon absieht, daß Kunstharze fast immer nur kiloweise eingekauft werden können) auf weniger als zwei Mark.

Das Arbeiten mit verllorener Form ist also eine feine Sache, erspart es einem doch die sehr zeitraubende (und schmutzige) Arbeit des Gipsblockpolierens, man braucht auch keinen Trennlack und keine Angst, ob sich auch alles wieder entformen läßt. Ich glaube sicher, daß einige der Bastler, die bisher für Sitzbankunterteile noch mit Gipsformen gearbeitet haben, viel lieber Pappe genommen hätten, wenn sie diese Methode gekannt hätten. Und die Festigkeit hängt ja nicht von der Pappe ab, sondern von den Glasseidenlagen, die man darüberschichtet, hier gibt es also auch keine Gegenargumente.

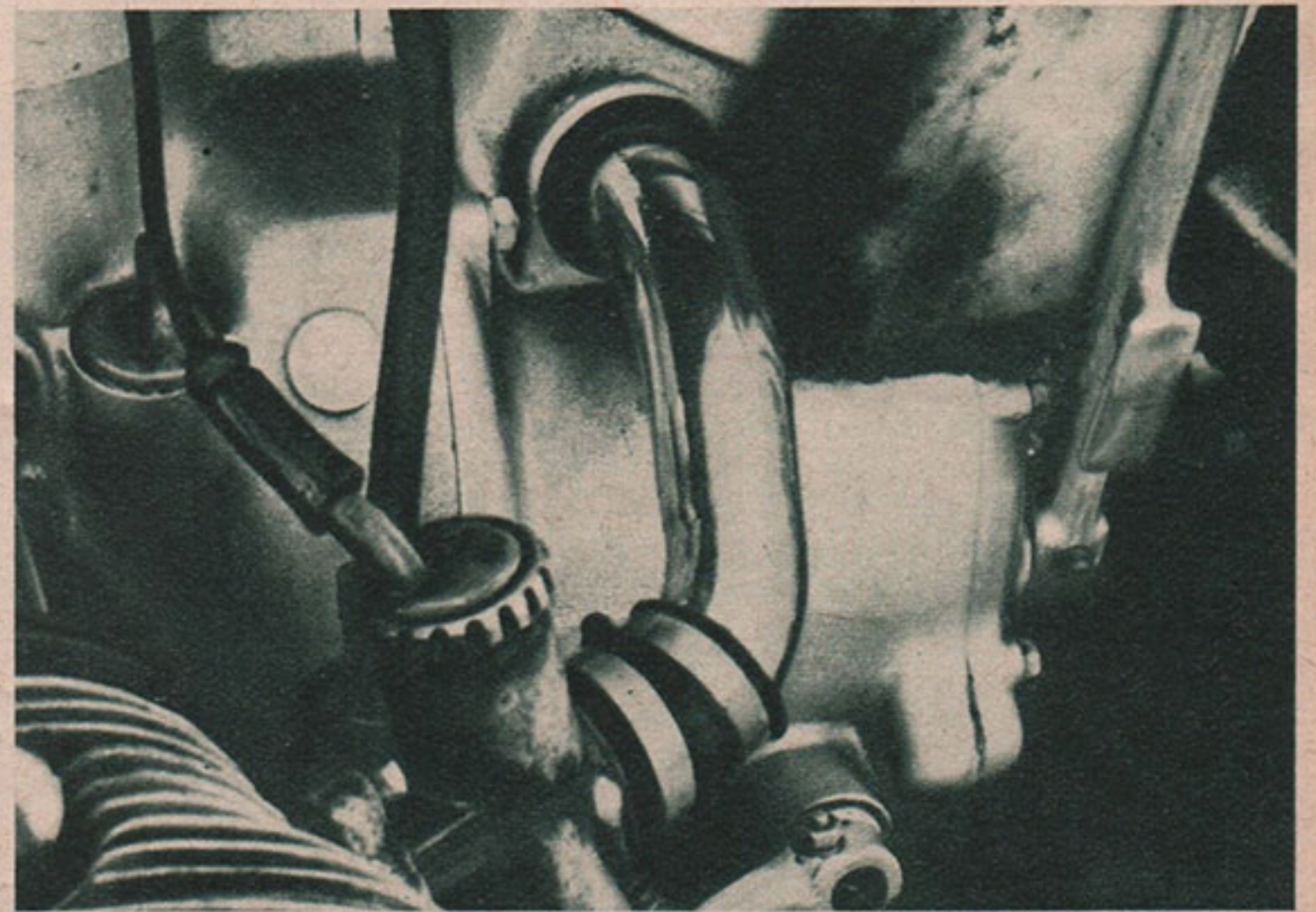
Trotzdem hat natürlich diese Arbeitsweise auch ihre Nachteile, die ihr nur ganz bestimmte Anwendungsmöglichkeiten offenlassen. Sobald ein Teil über größere Flächen tiefgezogen werden soll, also Beulen und feminine Rundungen erhalten soll, wird man sich mit Pappe sehr schwer tun (obwohl auch das möglich ist, nur eben sehr viel Geduld erfordert, unwahrscheinliche Schnipselien und teilweise auch besondere Begabung im Umdenken von räumlichen Formen auf flächige Zuschnitte). Einen Kotflügel mit einer verlorenen Pappeform herzustellen, das wäre solch ein Fall, der fast hoffnungslos ist. Oder ein Seitenwagenverdeck, eine Kabine und ähnliches würden sicher auf andere Weise bequemer fertig werden. Doch auch über diese anderen Methoden, die man noch für Kunststoffteile verwenden kann, werden wir uns noch ausführlich unterhalten.

(Wird fortgesetzt)



WENN MAN EINE ÖLSARDINE HAT

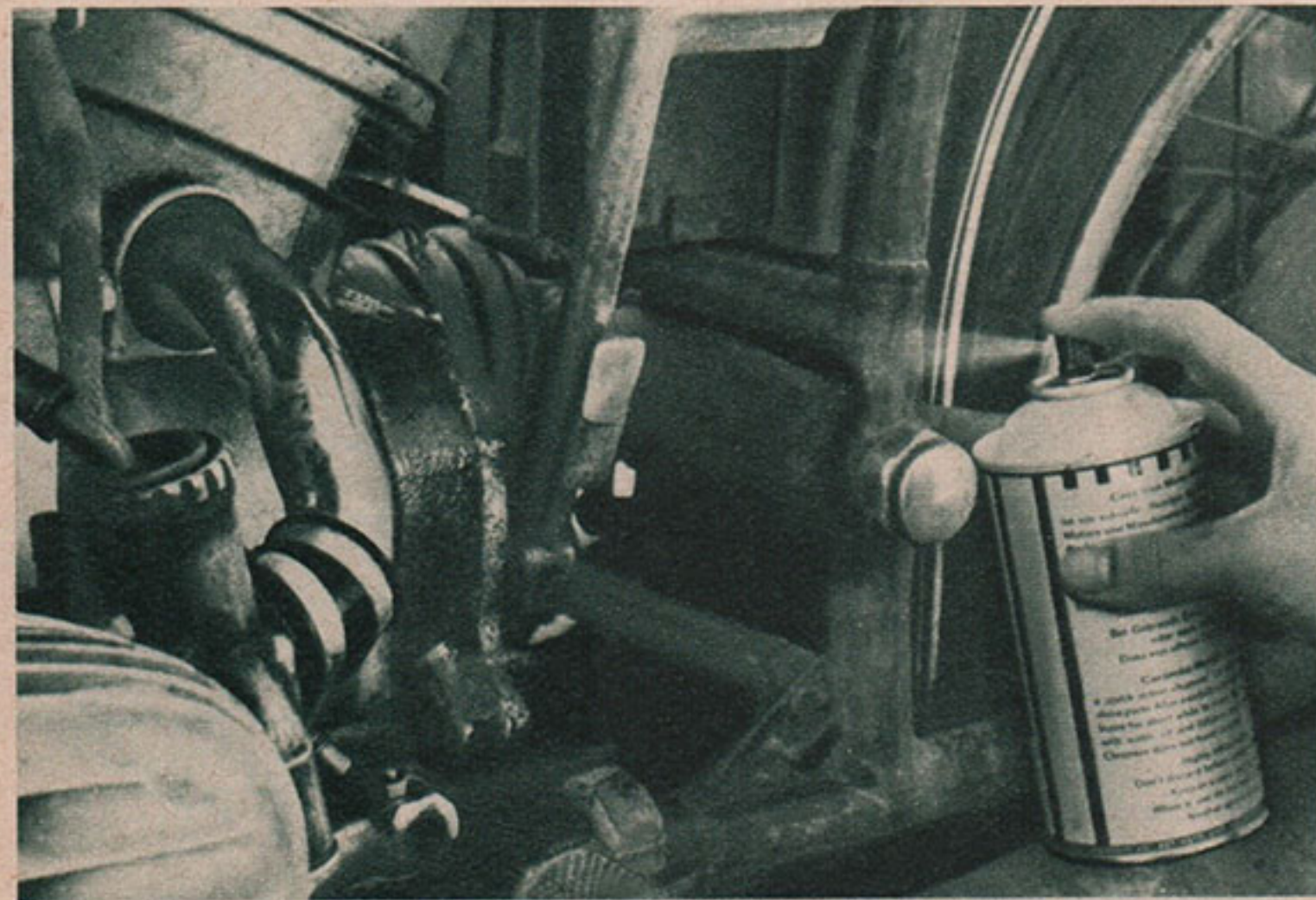
dann gilt man bei vielen Motorradfahrern nicht mehr als „feiner Mensch“. Jeder weiß dann nämlich, daß der Motor bei der letzten Reparatur nicht ordentlich zusammengebaut wurde (es soll allerdings auch Maschinen geben, die serienmäßig die schönsten Ölnebel an den Gehäusenähten produzieren, das sind dann die aus der Montagsproduktion). Klar, daß man nicht immer Zeit (und die nötige Geduld) hat, um diesem an sich harmlosen Übel gleich



abzuhelfen, meist schleppt man es bis zur nächstfälligen größeren Reparatur mit und nimmt lieber den einen Liter höheren Benzinverbrauch (auf 1000 km, zum Motorwaschen nämlich) in Kauf, wobei man sich allerdings immer wieder von neuem über das Geschmier ärgert.

Da bietet die Industrie schon seit längerer Zeit Hilfsmittel an, die durch „Chemie“ die Ölnebel am Motor wasserlöslich (oder zumindest abwaschbar) machen, wobei nun leider zunächst wieder mit dem Pinsel das Wundermittelchen aufgetragen werden muß, auch wieder Schmiererei. Das müßte noch viel bequemer gehen, und in der Tat, es geht auch. Die Firma Caramba (ja, dieselbe, die sich so über unsere eingerosteten Schrauben freut, weil sie dafür ein Lösemittel hat) brachte vor einiger Zeit einen „Motor-Reiniger“ in einer Sprühdose heraus, das Einpinseln fällt weg (siehe Bild), ein scharfer Wasserstrahl oder ein sehr nasser Schwamm beim Waschen besorgen den Rest, und zwar gründlich. Ja, die Chemie!

H.-J. M.



STRASSEN-SPORT

Im Laufe der Sportsaison finden in der Bundesrepublik und im Ausland mehrere Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten statt. Zum Beispiel die 1000 km-Fahrt, die Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt, Int. Solitude-Prüfungsfahrt, Cannes-Genf-Cannes und andere. Unsere Sportfahrer und unsere Leser wissen, daß wir diesen Wettbewerben, bei denen man ohne Spezial-Ausrüstung mit jeder normalen Straßenmaschine mitfahren kann, große Bedeutung beimessen. Es ist eine Gelegenheit, Sport in einem etwas leichter zu erreichenden Bereich treiben zu können, als dies bei Straßenrennen, Geländefahrten, Moto Cross usw. möglich ist. Wir haben es hier mit wirklichen Alltags-Serienmaschinen zu tun, was uns alle sehr interessiert, da es wahrhaftig gilt, die Zuverlässigkeit unserer Motorräder zu verbessern. Wir lassen nun Fahrer zu Wort kommen, die an diesen Wettbewerben teilgenommen haben, denn das ist die beste Berichterstattung in dieser Sportart.

Wir beginnen heute mit dem von Gustav Lux geschriebenen

Fahrtbericht von der 5. Sauerländischen ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt am 26./27. Juni 1965

Erst ein paar Worte zur Organisation. Der ADAC-Gau Westfalen West mit Sitz in Dortmund stellte wieder einmal eine Fahrt zusammen, die in jeder Beziehung als Vorbild für alle mir bekannten Langstreckenfahrten gelten kann. Angefangen beim Nenngeld in Höhe von nur DM 15.— für Einzelfahrer und Gespannbesatzungen; und das bei einem Aufwand, der größer als bei jeder anderen Langstreckenfahrt in der Bundesrepublik ist. Es waren 14 Zeitkontrollen und 6 Durchfahrtskontrollen, z. T. in der Nacht zum Sonntag, zu besetzen. Dazu kamen die Damen am Startort Dortmund, welche den Papierkrieg an der Abnahme mit Routine und Sachkenntnis bewältigten, der technische Abnehmer selbst — und nicht zu vergessen die Leute an der Bergprüfung und die Zeitnehmer bei der Gleichmäßigkeitsprüfung. Einen großen Brocken der festen Kosten dieser Veranstaltung stellt die Miete des Nürburgringes mit DM 125.— je Stunde dar, nicht eingerechnet Streckenposten und Sanitäter, deren Einsatz zusätzlich bezahlt wird.

Zwischen Abnahme und Start gibt es eine Menge zu tun. Der Streckenplan für die erste Etappe bis zum Nürburgring über ca. 200 km wird nämlich erst am Startort eine Stunde vor der Startzeit den einzelnen Fahrern ausgehändigt und muß in die vorgeschriebenen Generalkarten übertragen werden. An dieser Stelle sei vermerkt, daß der Streckenplan ausgezeichnet aufgebaut war, so daß man meist ohne Zuhilfenahme der Karte auskam. Um Irrtümer und spätere Proteste zu vermeiden, hing am Startort zum jeweiligen Fahrtabschnitt in Dortmund bzw. am Nürburgring ein vorgezeichneter Streckenplan zur Einsichtnahme aus.

Die Strecke bis zur ersten Zeitkontrolle ist nur 26 km lang und geht zum größten Teil über Bundesstraße. Bei so kurzen Etappen muß man erfahrungsgemäß höllisch aufpassen, denn die Zeiten sind nicht üppig und in diesem sehr dicht besiedelten Industriegebiet, wo oft eine Ortschaft in die andere übergeht, verfranzt man sich sehr schnell! Die erste Nervosität ist jedoch verschwunden, als wir nach 16 km die erste Durchfahrtskontrolle in der Nähe von Wetter/Ruhr anfahren. Kontrollkarte raus, Stempel drauf, und mit den besten Wünschen geht es weiter. Vor Gevelsberg muß nach der km-Angabe auf dem Streckenplan die erste ZK sein. Da sowohl zu frühes wie zu spätes Eintreffen mit einem Strafpunkt je Minute bei einer Karenz von ± 1 Minute belegt wird, fahren wir die letzten Kilometer verhalten.

Einer nach dem anderen der vor uns gestarteten Teilnehmer ist inzwischen in die ZK eingefahren. Uhrenvergleich, Zeitstempel, und ab geht die Post! Die 2. Etappe ist 49 km lang und führt durch das landschaftlich herrlich gelegene Ennepetal nach Radevormwald, von dort auf (mit dichtem Wochenendverkehr belegter!) Bundesstraße bis kurz hinter Hückeswagen. Da biegen wir schon wieder auf schöne Nebenwege ab und fahren durch das nördliche Bergische Land. Hinter Scheideweg kurzer Aufenthalt an der zweiten DK, danach durch Dabringhausen, vorbei am Altenberger Dom nach Odenthal, wo in Richtung Leverkusen die zweite ZK liegt.

Die dritte Etappe führt uns ausschließlich über Autobahn und Bundesstraße, 50 km sind zurückzulegen. Das Wetter hat sich von stürmisch und regnerisch beim Start, bis wir auf der BAB Köln passieren, zu strahlendem Sonnenschein gewandelt. Von der technisch so perfekten Rheinbrücke werfen wir schnell einen Blick auf die Silhouette von Köln mit dem alles überragenden Dom und fahren über das Autobahnkreuz Köln Süd bis zur Abfahrt Klettenberg. Auf der B 265 bleiben wir bis zur ZK 3 bei Lechenich. In Richtung Euskirchen passieren wir bei Sommersum die dritte DK. Ab Euskirchen geht es auf der B 51 bis Iversheim, dort erwartet uns nach dieser 28 km langen Etappe die vierte Zeitkontrolle.



Der Verfasser im Karussell

Die fünfte und letzte Etappe des ersten Fahrtabschnittes ist landschaftlich wieder besonders reizvoll. Sie führt uns durch den westlichen Teil des Ahrgebirges über Münstereifel, Schönau, Wershofen, danach letzter DK-Stempel, Fuchshofen auf herrlichen, vom Autoverkehr verschonten Straßen bis Müsch. Auf der B 258 geht es bis Müllenbach, an der Südschleife des Ringes gelegen. Hier sind die 48 km dieser Etappe abgespult, und es geht sofort an den Start zur Bergprüfung.

Dabei erfolgt die Wertung in der Form, daß bei 3 bis 5 gestarteten Teilnehmern pro Klasse das Mittel der zwei Schnellsten, bei 6 bis 10 Startern das Mittel der drei Schnellsten, bei 11 bis 15 Startern das Mittel der fünf Schnellsten, bei 16 und mehr Startern das Mittel der acht Schnellsten plus 10 Sekunden als Richtzeit gilt. Bei Überschreiten dieser Zeit wird für je eine Sekunde 0,1 Strafpunkt erteilt.

Der Veranstalter verhindert geschickt, daß Ring-Kenner ihre Erfahrung gegenüber anderen Fahrern ausnützen können. Er läßt nämlich seit drei Jahren die Bergprüfung entgegen dem Uhrzeigersinn auf immer neuen Streckenabschnitten des Ringes fahren. Da das ganze Jahr über Einbahnverkehr im Uhrzeigersinn vorgeschrieben ist, hat kein Teilnehmer die Möglichkeit zum Training.

Wenn an der diesjährigen Fahrt etwas auszusetzen war, dann war es die Kürze der Bergprüfungsstrecke, die doch in den meisten Klassen über den Klassensieg entscheidet. Bei knapp zwei Kilometer Länge spielen nach meiner Erfahrung noch viele Zufälle mit. Sei es ein Verschalten, eine Kurve, die nicht in Ideallinie erwischt wird usw. usw., schon sind wertvolle Zehntelsekunden verschenkt! Erst ab fünf Kilometer Streckenlänge macht die ausgleichende Gerechtigkeit für alle Fahrer eine richtige Beurteilung möglich. Bei uns klappte es gut, und wir freuten uns mit den schon Angekommenen über den bisher guten Verlauf und das herrliche Wetter, bei dem die Gleichmäßigkeitsprüfung auf der Nordschleife erst so richtig Spaß machen sollte.

In welcher Form die Wertung bei dieser Sonderprüfung erfolgt, sei kurz beschrieben. Für die einzelnen Klassen sind die einzuhaltenen Fahrzeiten für 8 Runden (entsprechend 182,4 km), die in 3 Wertungsabschnitte von 2 mal 2 Runden bzw. 4 Runden zu fahren sind, wie folgt festgelegt:

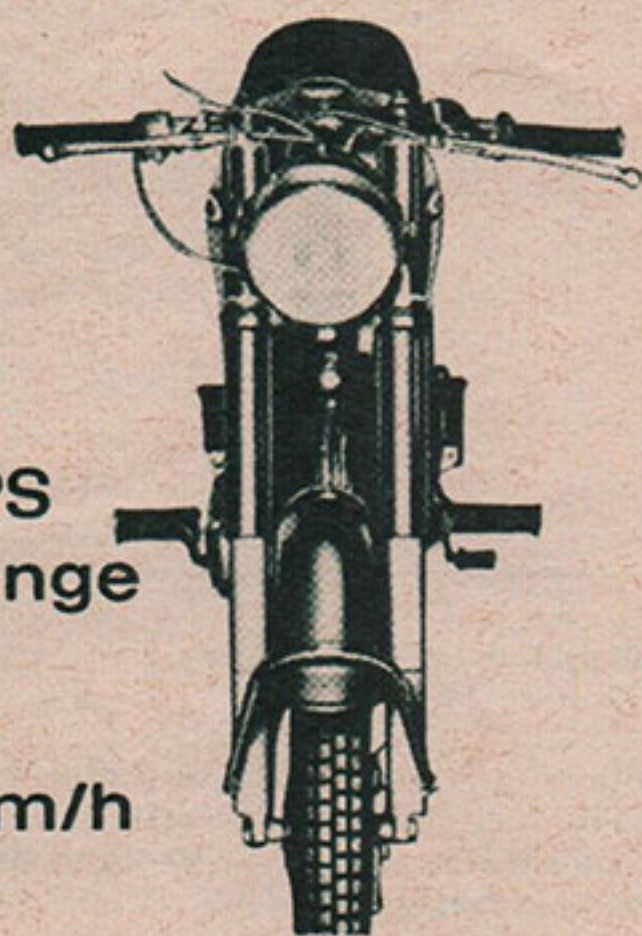
Klasse	Fahrzeit in Minuten		
	Runde 1 + 2 insges.	Runde 3 + 4 insges.	Runde 5, 6, 7 + 8 insges.
1. Roller bis 150 ccm	41	40	78
2. Roller über 150 ccm	39	38	74
3. Motorräder bis 50 ccm	46	45	88
4. Motorräder bis 100 ccm	44	43	84
5. Motorräder bis 125 ccm	43	42	82
6. Motorräder bis 175 ccm	39	38	74
7. Motorräder bis 250 ccm	37	36	70
8. Motorräder über 250 ccm	35	34	66
9. Gespanne bis 250 ccm	41	40	78
10. Gespanne über 250 ccm	38	37	72

Die Karenzzeit beträgt für jeden Wertungsabschnitt ± 20 Sekunden.

Jeder Abschnitt wird für sich gewertet. Die Durchfahrtszeit am Start- und Zielhaus ist jeweils neue Startzeit. Für Über- oder Unterschreitung der vorgeschriebenen Fahrzeit wird pro angefangene 10 Sekunden 1 Strafpunkt erteilt (maximal je Abschnitt 10 Strafpunkte).

Anhand der Ergebnisliste konnte man erkennen, daß die verlangten Durchschnittsgeschwindigkeiten für viele die oberste Grenze des Möglichen überschritten. Prozentual gesehen gab es hier die meisten Strafpunkte. In der kleinen Gespannklasse, worin der Veranstalter die Messerschmitt-Kabine eingestuft hatte, beendete keine einzige Kabine strafpunktfrei die Prüfung. Hier war offensichtlich zuviel verlangt worden, denn die Berliner, die diese Dinger (Verzeihung!) steuern, sind alte Hasen und fahrerisch bestimmt Klasse. Daß bei Nürburgring-Runden einiges verlangt wird, wissen wir aus Klacks' Testberichten. Auch diesmal mußten neben anderen so alte Hasen wie die bekannten Geländefahrer Max Zimmermann mit seiner 175er DKW und Scholber/Becker auf ihrem Max-Gespann mit Motorschaden aufgeben. Nach Beendigung der vorgeschriebenen Rundenzahl folgte eine ca. zweistündige Pause.

Bin i Radi bin i König auf VICTORIA 159 TS



5,3 PS
5 Gänge
über
80 km/h

Spritzig, sympathisch, reaktions-schnell. Das ist der Radi, wie wir ihn lieben. Ein Könnner!

Spritzig, sympathisch, reaktions-schnell. Das ist unsere „Neue“ — die VICTORIA 159 TS. Eine faszinierend schöne Maschine. Für junge und junggebliebene Leute. Mit einem Blick für das Moderne.

Alles paßt. Alles an ihr ist abgerundet, harmonisch, aus einem Guß. Suchen Sie eine quicklebendige Maschine mit dem Gesicht von morgen? Mit Breitwandzylinder aus Leichtmetall? Fordern Sie Spurtkraft, Anzugsvermögen, rasante Beschleunigung?

Werte, die Sie gebändigt im Gasgriff haben? Dann liegen Sie bei der VICTORIA 159 TS goldrichtig. Einfach mal draufsetzen. Testen. Sie geht weg wie ein Vollblut. Beschleunigt in jedem Gang voll von unten heraus. Das ist wichtig im Verkehr, wichtig für Ihre Sicherheit. Gewiß! Es gibt die ... und die, und die. Aber es gibt nur eine VICTORIA 159 TS. Die hält jedem Vergleich stand. Interessieren Sie sich für den Fortschritt bei den 50ern? Fordern Sie nähere Informationen und Radi-Foto mit Autogramm von der ZWEIRAD UNION - Nürnberg, Postfach 2960.



Die Deubel / Hörner-Story



Der packende Bericht von den großen Weltmeisterschaftsläufen auf den berühmten Rennstrecken, der spannungsgeladene Kampf um die Zehntelsekunden des nahenden Sieges. Das Buch, das die rechte Renn-Atmosphäre vermittelt und den Freund des Motorrad-Sports begeistert!



SIEG UND NIEDERLAGE

Das reichhaltige Bildmaterial dieses Bandes vermittelt als Ergänzung zu den temperamentvoll geschilderten Berichten den umfassenden optischen Eindruck. Streckenpläne der bedeutendsten Rennstrecken versetzen den Leser in die Lage, die Rennen auf diese Art zu rekonstruieren. Eine Aufstellung der Weltmeisterschaften und Deutschen Meisterschaften von 1954-1964 im Anhang sowie eine Aufstellung der Sportfolge Max Deubels und Emil Hörners vervollständigen dieses Buch und geben ihm gleichzeitig den Wert eines Nachschlagewerkes.

235 Seiten 117 Fotos auf Kunstdrucktafeln Ganzleinen DM 19,80
Jeder Band mit den handsignierten Fotos der Weltmeister!

Neu bei MOTORBUCH: Das Buch von der Sechstagesfahrt

Die Internationale Sechstagesfahrt der Motorrad-Geländefahrer ist ein sportlicher und technischer Wettbewerb ohne gleichen. Alljährlich im Herbst treffen sich die Motorradfahrer aus vielen Nationen zu diesem spannungsgeladenen, sechstägigen Leistungsvergleich im Gelände und auf der Straße. Der bekannte Journalist Robert Poensgen war als aktiver Fahrer und Beobachter überall dabei und schrieb für seine Freunde das packende Buch der „Six Days“:



„Geröll – Motoren – feine Kerle“. Es schildert in chronologischer Reihenfolge den Ablauf der 12 Sechstagesfahrten nach dem zweiten Weltkrieg, an denen deutsche Nationalmannschaften neben einem Heer tapferer Privatfahrer um Gold-, Silber- und Bronzemedailles und um die wertvollen Mannschaftspreise kämpften. Spannend wird erzählt, wie die deutschen Mannschaften dreimal in diesen 13 Jahren die „Trophy“ und einmal die „Silbervase“ holten.

Neben den packenden Darstellungen der vielen Einzel-Episoden in Wort und Bild sind in einem umfangreichen Tabellenteil Mannschaftsaufstellungen, Einzel-Erfolge, Starterzahlen und Ausfallquoten festgehalten – bis ins Jahr 1925 zurück. 240 Seiten, über 80 Abbildungen, Ganzleinen DM 9,80

Sie erhalten diese packenden Bücher mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

___ Expl. **Deubel/Hörner - Sieg und Niederlage** DM 19,80

___ Expl. **Robert Poensgen - Geröll, Motoren, feine Kerle** DM 9,80

Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____

MO 22/65

STRASSEN-SPORT (Schluß von Seite 684)

Gegen 21.00 Uhr wurden dann die ersten Fahrer zum zweiten Fahrtabschnitt gestartet. Vom Fahrerlager des Nürburgring geht es nach Adenau, die B 257 entlang auf die 28 km lange Etappe bis zur ZK 6 hinter Kreuzberg. Die zweite Etappe ist 38 km lang und führt durch das Ahrgebirge auf zum Teil kriminellen Wegen über Effelsberg bis Münstereifel. Von hier bis Euskirchen wird die gleiche Strecke des ersten Fahrtabschnittes in umgekehrter Richtung befahren. Vier km hinter Kuchenheim passieren wir ZK 7. Über Rheinbach, Meckenheim gelangen wir nach Bonn, wo um diese Zeit, es ist inzwischen bald Mitternacht, noch erstaunlich viel Betrieb ist. Anscheinend wird hier nachts einiges geboten, für uns ist jedoch keine Pause zu dieser Art von Nachtleben vorgesehen.

Hier sei einmal mehr auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die den Veranstalter von Langstreckenfahrten von seiten der Behörde gemacht werden, wenn es um die Genehmigung von Stadtdurchfahrten oder die Benutzung von Bundesstraßen geht. Erstaunlich, und die Meinung der Behörde widerlegend, ist das Interesse und die positive Einstellung der Bevölkerung und „normalen“ Verkehrsteilnehmer unserem Sport gegenüber. Auf der gesamten Fahrt habe ich keine unfreundlichen Gesichter gegen uns Fahrer gesehen, obwohl bei der „Sauerländischen“ mehr Städte und Hauptverkehrsstraßen befahren werden als bei jeder anderen mir bekannten Fahrt. Voraussetzung ist natürlich, daß man sich nicht wie ein wildgewordener Rennfahrer benimmt, sondern den Eindruck sicheren Fahrens erwecken kann.

Über die Rheinbrücke gelangen wir nach Beuel und auf der B 56 bis Mülldorf. Dort biegen wir rechts ab zur Autobahnauffahrt Siegburg, lassen uns nach 37 km an der ZK 8 die Zeit stempeln, und schon geht es über die Autobahn weiter nach Troisdorf, dann auf die B 484 bis kurz hinter Lohmar. Hier halten wir uns wieder rechts bis zur Kreuzung mit der B 56, worauf wir in Richtung Much fahrend, die 5. DK passieren. Engelskirchen, Lindlar, Bergisches Land sind die nächsten markanten Punkte. Diese Etappe (60 km) endet vor Wipperfürth an der 9. ZK. Auf der B 237 bis Kierspe und links ab Richtung Lüdenscheid auf die B 54 sind die 26 km bis zur 10. ZK schnell abgspult. Die 11. Etappe ist 32 km lang und führt uns über Halver nach Schwelm. Anschließend folgt ein erholendes Streckenstück von 42 km Länge, denn wir benutzen die Autobahn bis Schwerte. Heilfroh sind wir, als der Himmel allmählich grau wird und das Ende der doch ganz gewaltig in die Knochen gehenden Nachtetappen sich abzeichnet. Zehn km hinter Rheinen, wo die 12. ZK anzufahren war, passieren wir die sechste und letzte DK. Über Menden, Fröndenberg fahrend, erhalten wir vor der Auffahrt auf den Ruhrschnellweg nach 28 km vor Unna den vorletzten Zeitstempel. Die letzten 18 km bis Dortmund sind nur noch eine Spazierfahrt auf der fahrzeugleeren B 1. Vor dem Eintrachthaus dann großes Hallo zur Begrüßung und frierend verlassen wir unser Max-Gespann, welches uns ohne Panne über 705 km gebracht hatte. In der Gaststätte wird schon eifrig das Veranstalter-Frühstück und kannenweise Kaffee aufgetragen.

Als um 5.12 Uhr Fahrleiter Urvat die erste Ergebnisliste anbringt, können wir, die wir Auswertungszeiten von 4-8 Wochen von anderen Veranstaltern gewöhnt sind, das kaum fassen. Die letzte Liste hängt jedenfalls 6.08 Uhr zur Einsichtnahme aus und Punkt 7.00 Uhr eröffnet Gausportleiter Mirsberger die Siegerehrung! Zu Beginn werden die weiblichen Teilnehmerinnen (eine davon solo auf einer 125 ccm-Honda) gelobt und mit einem Präsent bedacht. Die Klassensieger und Mannschaftspreis-Gewinner erhalten ihre errungenen Plaketten und Ehrenpreise. Damit findet eine organisatorisch und sportlich vorbildliche Fahrt ihren würdigen Abschluß.

Ich kann nur hoffen, daß mein Bericht recht viele Nachwuchsfahrer anregt, im kommenden Jahr mitzumachen, um die zum Teil sehr schwach besetzten Klassen aufzufüllen. Gustav Lux

Ergebnis der Fahrt

Klasse	gestartet	in Wertung	ausgefallen bzw. a. d. Wertung	G	S	B	E	Klassensieger
1	12	11	1	8	3	—	—	Jürgen Strohbach, Hannover (Vespa)
2	8	8	—	6	—	2	—	Frank Nickel, Stuttgart (Heinkel)
3	3	3	—	2	1	—	—	* Günter Schürmann, Altena (Hercules 50)
4	4	3	1	2	—	1	—	*
5	2	1	1	—	1	—	—	*
6	4	1	3	—	1	—	—	* Erwin Haselbauer, Porz-Zünd. (DKW 175)
7	11	9	2	7	1	1	—	Peter Bergmann, Hamburg, (Adler)
8	14	12	2	7	1	2	2	Heinrich Kircher, Wetzlar (BMW)
9	8	7	1	1	3	2	1	G. Lux/D. Bollmann, Hattersheim (NSU)
10	9	7	2	4	1	2	—	E. Bartsch/R. Bartsch, Eppenheim/Ts. (BMW)
	75	62	13	37	12	10	3	

* Zur Ermittlung des Klassensiegers wurden die Klassen 3 und 4 sowie 5 und 6, jeweils wegen zu geringer Beteiligung, zusammengefaßt.

An dieser Fahrt nahmen folgende Damen aktiv auf Motorrädern teil: Katharina Schmuck, Bochum (Honda 125 ccm); Renate Bartsch als Beifahrerin bei ihrem Mann Eberhard Bartsch, Eppenheim (BMW R 69 S, Klassensieg!); Christa Schoder, Kamen, als Beifahrerin bei ihrem Mann (BMW 600 ccm, Gold). Das ist wohl wert, fett gedruckt zu werden, meine Herren! Klacks

KONSTRUKTEURS PFLICHTENHEFT

Es ist lange her, daß wir die letzte Frage gestellt haben, die Sommer-Sportsaison liegt aber nun bald hinter uns und wir können uns wieder etwas mit Konstruktionstheorien befassen. Heute soll nur eine kurze Auswertung der letzten Frage gegeben und eine neue Frage angeschnitten werden. Es ging darum, ob für Motorradmotoren (speziell als Lagerung für die Kurbelwelle gedacht) Gleitlager oder Wälzlager vorgezogen werden sollten. Bei Automotoren haben sich die Gleitlager allgemein durchgesetzt, nun galt es zu überlegen, ob eine ähnliche Entwicklung auch im Motorradbau angestrebt werden sollte.

Nach den eingegangenen Antworten liegt das Wälzlager (gleichgültig welcher Art, also Nadellager, Kugellager, Rollenlager, natürlich je nach Erfordernissen der Motorcharakteristik zu wählen!) eindeutig an der Spitze. Sicher lassen sich auch einige Argumente für das Gleitlager finden (es lebt bei sehr hohen Drehzahlen, laut der dynamischen Lagertheorie, immerhin „unendlich“ lange und ist auch zunächst billiger), aber die Vorteile des Wälzlagers überwiegen doch stark.

Dies sind die Vorteile des Wälzlagers: (unter anderem) geringer Widerstand bei niedrigen Drehzahlen, Schmierungsprobleme sind wesentlich einfacher zu lösen (sogenannte „lifetime“-Lager, die abgedichtet sind, haben Schmiermittel auf Lebenszeit, welches allerdings oft schon nach 50 Stunden fast völlig ausgelaufen ist, trotzdem erreicht das Lager noch unbeschadet 500 Stunden Lebensdauer!), und schließlich ist das Auswechseln des Wälzlagers einfacher als das Überschleifen der Kurbelwelle und das darauffolgende Anpassen einer neuen Gleitlagerschale. Die Möglichkeit, schlechte Arbeit zu leisten, ist geringer.

Unser Leser Erik Kühnelt-Leddihn hat außer diesen noch einige andere Argumente zusammengestellt, aber der Platz reicht vorerst noch nicht für eine gründliche Untersuchung aus. Was uns wundert ist übrigens die Tatsache, daß sich an dieser Diskussion viel mehr junge Diplom-Ingenieure und Maschinenbauschüler beteiligen als Werkstattspezialisten. Diese haben wohl zuviel Arbeit mit dem Reparieren und kommen nicht mehr zum Schreiben? Aber wie sollen denn bessere Konstruktionen geboren werden, wenn nicht alle mal versuchen zusammenzuarbeiten?

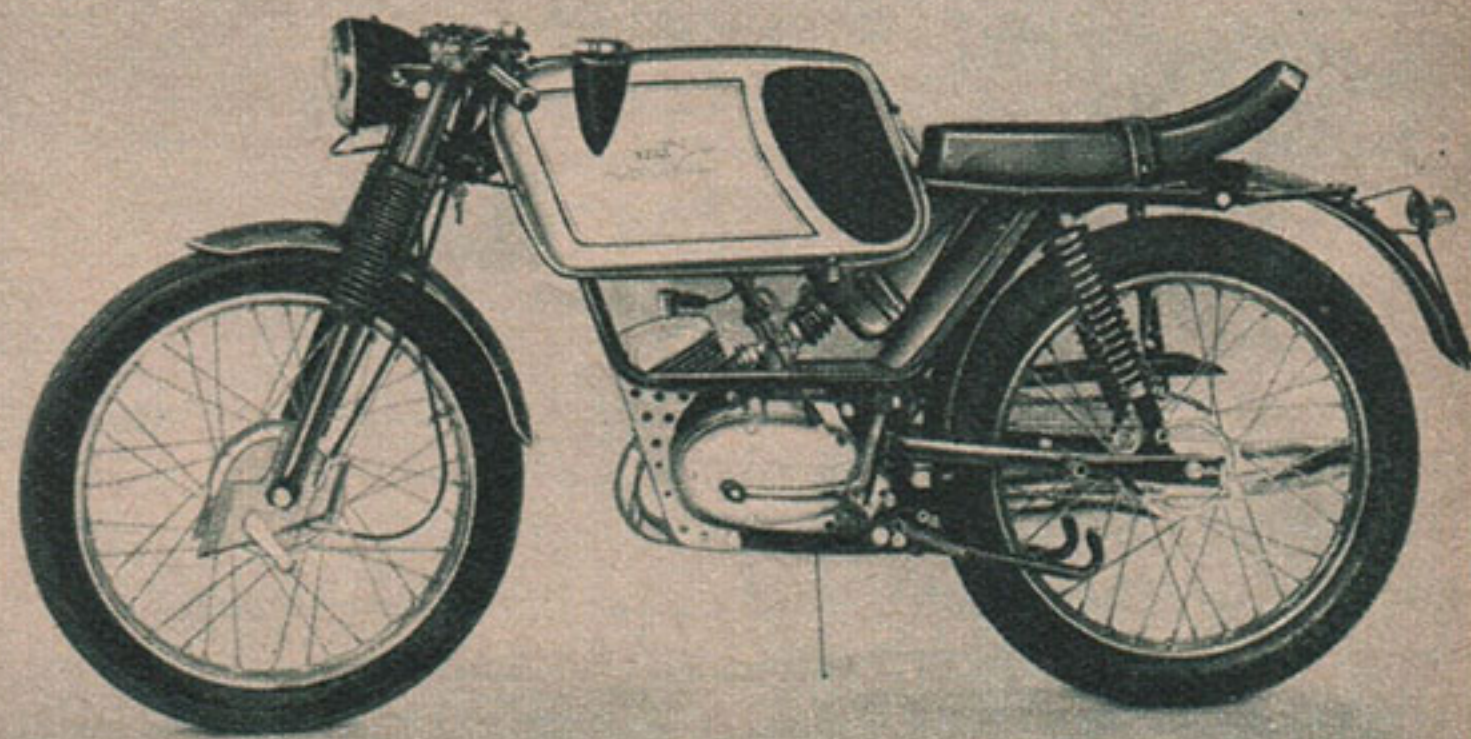
So ist zum Beispiel auch die nächste Frage gedacht: Trockenkupplung oder im Ölbad laufende Kupplung? Hier werden viele Argumente für beide Arten angebracht werden können, wir vermuten sogar, daß sich beide Methoden in der Endauswertung die Waage halten werden. Trotzdem möchten wir einmal von den Werkstattleuten speziell etwas über ihre Erfahrungen hören. Es genügt ja nicht, wenn man nur theoretisch ausrechnet oder nach eigenem Ermessen eine Kupplung so oder so auslegt, man muß sich vor der Konstruktion auch darüber klar sein, welche Nachteile später bei der Instandhaltung der Maschine und vor allem bei dauerndem Betrieb ohne große Pflege die bessere sein dürfte. Es hat sich im deutschen Motorradbau schon um die Jahre 1954/56 eine Entwicklung angebahnt, die danach strebte, die Kupplung nicht nur schlicht im Ölbad laufen zu lassen, sondern noch einen Schritt weiterging und alle Dichtungsstellen zwischen Motor und Getriebe ganz wegließ, beide also mit demselben Öl schmierte. Und die andere Seite: es laufen sehr viele Maschinen und Wagen mit Trockenkupplung, die einwandfrei funktionieren. Es kommt also sehr stark darauf an, wie man diese Trockenkupplung gegen Motorraum und Getrieberaum abdichtet. Alle diese Argumente sind zu überlegen, wenn man sich für eine Bauart entscheiden will.

H.-J. M.

BEIM „BERGPREIS SCHWÄBISCHE ALB“

starteten in den Motorrad-Klassen für Ausweissfahrer 40 Fahrer. Die Strecke führte zum Hohen Neuffen hinauf. Um den Motorradfahrern des ADAC-Gau Württemberg eine zusätzliche Fahrmöglichkeit zu verschaffen, hatte man diese geschlossene Veranstaltung ausgeschrieben. Leider fand am gleichen Tage das Eifelpokal-Rennen auf dem Nürburgring statt, so daß dies Rennen etwas in dem Schatten der Eifel lief. Sieger der einzelnen Klassen wurden bis 50 ccm: Gustav Reichert, Pulverdingen (Kreidler), mit 63,8 km/h Durchschnitt vor Dieter Leonhardt, Stuttgart (Kreidler). Bis 125 ccm: Gustav Reichert, Pulverdingen (Bultaco), 73,7 km/h, vor Dieter Trollhagen, Roterode (Ducati). Bis 250 ccm: Harald Saur, Reutlingen (Honda), 81,7 km/h, vor Karl Müller, Diefenbach (NSU). Bis 350 ccm: Werner Winhardt, Pforzheim (Norton), 82,7 km/h, vor Karl Müller, Diefenbach (DKW). Bis 500 ccm: Karl Bertsch, Reutlingen (BMW), 83,7 km/h, vor Rolf Waiblinger, Tübingen (Maico 360). Seitenwagen 500 ccm: Steiner/Schwind, München (BMW), 78,1 km/h, vor Brosi/Krauter, Großsachsenheim (BMW). Kein Motorradfahrer kam zu Sturz. Nachdem wir die Bergstrecke am Hohen Neuffen sehr gut kennen, möchten wir dem ADAC-Gau Württemberg doch sagen, daß man sicherlich dort auch ein „großes“ Motorrad-Rennen machen könnte. Schließlich fehlt es den nationalen Lizenzfahrern mehr als genug an Startmöglichkeiten! Klacks

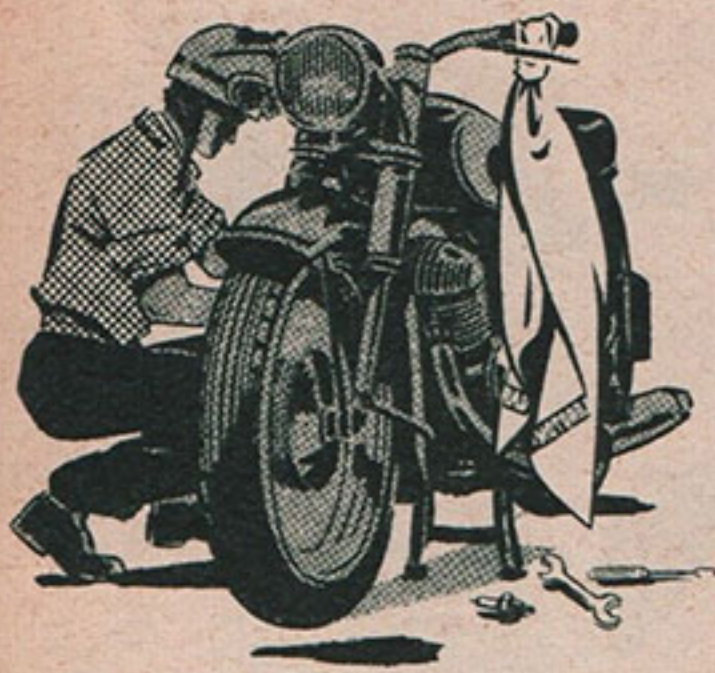
ITAL-Jet



Kleinkrad „Cobra“ mit Sachs 50 S-Motor, 5,2 PS, 5-Gang, Doppelrohrrahmen, Doppelbremsen vorne, Sportarmaturen, hochglanzverchromten Sportkotblechen

Bei folgenden Händlern zu beziehen:

- 5110 Alsdorf, H. Krieger, Rathausstr. 42
- 5320 Bad Godesberg-Mehlem, P. Brodziak, Mainzer Str. 153
- 5320 Bad Godesberg, A. Fiedler, Bonner Str. 21
- 6380 Bad Homburg, E. Diegmüller, Haingasse 14
- 5036 Berrenrath/Köln, A. Plog, Wendelinusstr. 60
- 5240 Betzdorf/Sieg, Karl Frevel, Hellerstr. 2
- 1000 Berlin-Halensee, K. Kannenberg, Joachim-Friedrich-Str. 34
- 4290 Bocholt, P. Rose, Ostwall 8-10
- 2800 Bremen, W. Seekamp, Kastanienstr. 71
- 7580 Bühl (Baden), H. Spraver, Poststr. 4
- 5220 Bittburg, W. Schmitt, Hauptstr. 36
- 3100 Celle, Auto-Meyer, Großer Plan 24
- 2190 Cuxhaven, H. Stauff, Grüner Weg 10
- 5285 Dümmlinghausen, W. Hefendehl
- 4000 Düsseldorf, H. Schlembach & Co., Zweirad-Gesellsch. mbH., Friedrich-Ebert-Str. 16
- 4600 Dortmund, W. Witthoff, Hansastr. 30
- 4600 Dortmund-Wambel, F. Hille, Gosestr. 31
- 4600 Dortmund, Sikora, Kaiserstr. 166
- 5160 Düren, K. Kohl, Oberstr. 5
- 2330 Eckernförde, B. Andersch, Gaetjestr. 19
- 4660 Gelsenkirchen/Buer, A. Meinhövel, Dorstener Str. 17a
- 4650 Gelsenkirchen, D. Oeler, Bochumer Str. 9
- 4471 Geeste, R. Wessels, Haus-Nr. 2
- 2303 Gettorf, B. Andersch, Herrenstr. 19
- 4390 Gladbeck, H. Kleine-Gung, Rentforter Str. 77
- 3170 Gifhorn, R. Hofmeister, Am Weinberg 1
- 3551 Göttingen, H. Stein, Wittgensteiner Str.
- 3181 Haltorf, E. Knigge
- 2000 Hamburg 13, P. Tuscher, Rentzelstr. 10
- 2110 Itzehoe, J. Koll, Am Markt 2
- 3000 Hannover, K. Stein, Vahrenwalder Str. 63
- 8460 Krondorf/Opf., F. Schisslbauer, Richterweg 3
- 7500 Karlsruhe, K. Witzemann, Waldhorner Str. 30
- 5400 Koblenz, W. Kratz, Altengraben
- 5000 Köln, Lindlau am Ring, Hohenstaufenring 61
- 5000 Köln, Schlembach am Friesenplatz, Antwerpener Str. 1
- 8910 Landsberg/Lech, K. H. Preiss, Vorderanger 273
- 6250 Limburg, F. Meuer, Diezer Str. 51
- 2173 Lemstedt, W. Drewes, Große Str. 7
- 6800 Mannheim-Lindenhof, K. Meier, Schwarzwaldstr. 67
- 7802 Merzhausen/Frbg., Fr. Sütterlin, Hexentalstr. 29
- 4200 Oberhausen, Olschewski & Co., Friedr.-Karl-Str. 49
- 5444 Polch/Mosel, A. Theisges, Am Markt 7
- 8911 Pürgen, W. Laforge, Haus Nr. 89
- 2308 Preetz/Holst., H. D. Koll, Markt 4
- 4350 Recklinghausen, M. Daum, Herner Str. 23
- 8400 Regensburg, Velo-Stadler, Schäffnerstr. 25
- 8200 Rosenheim, H. Wild, Innstr. 40
- 4134 Rheinberg/Moers, G. Führmann, Orsoyer Str. 21
- 5500 Trier, Henn OHG, Viehmarkt 17
- 5210 Troisdorf, E. Schramm, Kölner Str. 81
- 5558 Schweich, E. Utech
- 5600 Wuppertal-Elberfeld, P. Wölk, Friedrich-Ebert-Str. 476
- 6940 Weinheim/Bergstr., E. Honer, Hauptstr. 56
- 5600 Wuppertal-Barmen, R. Dickten, Schützenstr. 63
- 5102 Würselen/Aachen, P. Eck, Markt 34
- 4230 Wesel, T. Selders, Niederstr. 7
- 4640 Wattenscheid, H. Salewski, August-Bebel-Platz 1-5



Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

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

GUTSCHEIN

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

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab 1965 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 18499 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,- (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28,60). Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

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

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,30 (DM 5,90 + DM -,40 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG, GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort Motorschal. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. Mo 22/65



Max hat Zündaussetzer

An meiner Max tritt seit einigen Tagen ein Fehler auf, den ich bisher vergeblich zu kurieren versucht habe. Es handelt sich um Zündaussetzer, verbunden mit Knallen aus dem Auspuff, welche ebensogut nach 10 Metern wie auch erst nach 10 Kilometern Fahrtstrecke anfangen. Es gibt auch Tage, an denen alles wieder in Ordnung zu sein scheint, nur ist die Freude dann nie von langer Dauer. Folgende Überprüfungen habe ich schon durchgeführt bzw. Teile schon gewechselt: Neue Zündkerze, neuer Unterbrecher (komplett), neuer Kondensator (funken tut der Unterbrecher aber trotzdem noch!), außerdem sämtliche Kabel auf feste Anschlüsse kontrolliert, mit den verschiedensten Unterbrecherabständen herumprobiert, genutzt hat es alles nichts. Ich muß so langsam kapitulieren. Mechanische Fehler kommen gar nicht in Frage, in dieser Beziehung ist alles in bester Ordnung. U. L. in F.

Sicher handelt es sich bei Ihrer Max nur um einen Fehler in der Zündung, und es bleibt wohl nichts anderes übrig, als die gesamte Zündanlage nochmals in beiden Stromkreisen - im Primärstromkreislauf und im Sekundärstromkreislauf - zu überprüfen. Da Sie uns berichten, daß bereits mehrere Zündkerzen ausgewechselt wurden, die Unterbrecherkontakte erneuert sind und auch ein neuer Kondensator vorhanden ist und da Sie weiter schreiben, daß Sie sämtliche Kabel und Anschlüsse überprüft haben, bleibt letztlich als Fehlerquelle nur noch die Zündspule übrig. (Oder auch der Kerzenstecker!)

Zündspulen zeigen manchmal ohne äußere Kennzeichen das sonderbarste Verhalten. Defekte Zündspulen können beispielsweise bei trockenem Wetter gut funktionieren und bei feuchter Luft versagen. Sie können in kaltem Zustand einwandfreie Zündfunken liefern und warm völlig ausfallen. - Tauschen Sie also zunächst die Zündspule aus. Anm. der Red.: Es ist auch möglich, daß der Mann die ganze Zeit mit geschlossenem Luftschieber gefahren ist (die Max hat einen Zweischiebervergaser), weil ihm evtl. der Regulierzug für den zweiten Schieber gerissen ist. Auch in dieser Richtung mal weitersuchen!

Gaszugverteiler für Puch SGS ist nötig

Mich stört der Bowdenzugverteiler an meiner Puch 250 SGS. Kann ich mit zwei Zügen vom Drehgriff aus direkt zum Vergaser und der Ölpumpe gehen (die Hebel am Seilverteiler sind nämlich verschieden lang, ca. 2,5 mm). Kann ich außerdem das Ansaugergeräusch irgendwie wirksamer dämpfen, ohne daß sich ein Leistungsverlust bemerkbar macht? T. H. in O.

Es ist theoretisch möglich, mit einem Doppelseildrehgriff Vergaser und Ölpumpe getrennt zu betätigen, der Betätigungsweg der beiden Seile muß jedoch verschieden groß sein, diese würde eine komplizierte Bastelei am Drehgriff erfordern. Deshalb hat dieser Umbau wohl kaum einen Zweck.

Für Puch 250 SGS gibt es wirksame Saugergeräuschdämpfer, die von der Niederlassung Freilassing (Bayern) und natürlich den Puch-Vertretern (Liedl usw.) samt der nötigen anderen Hauptdüse bezogen werden können.

M 250 soll Telegabel bekommen

In meine Werkstatt wurde eine Adler M 250 zur Reparatur gegeben, bei der die Gabelscheiden (es handelt sich noch um die alte Ausführung mit den Wickelfedern) seitlich weggeknickt sind. Der Allgemeinzustand der Maschine ist noch so gut, daß der Kunde sie nicht weggeben will, er möchte nur eine andere Gabel eingebaut haben. Welche Gabel ist hier verwendbar, die Originalgabel ist neu nicht mehr zu bekommen, dem Kunden wäre eine Telegabel auch viel lieber. W. N. in G.

Zum Ersatz der alten M-Gabel eignet sich am besten die Gabel der DKW RT 175 - 250 S, bei der lediglich das Gewinde auf dem Schaftrohr um 15 mm nachgeschnitten und das Rohr um den gleichen Betrag gekürzt werden muß. Andere Gabeln, die sich auch eignen, sind: Puch 175 - 250 und Triumph 250 BDG.

Isetta-Motor paßt kaum in R 25/III

Ich fahre zur Zeit eine BMW R 25/III, in die ich evtl. einen Motor der 300 ccm Isetta einbauen möchte, da ich diesen Motor günstig bekommen könnte. Paßt dieser Motor überhaupt ohne größere Änderungen in den Motorradrahmen, kann man vielleicht sogar das Getriebe mit Rückwärtsgang verwenden, indem man es auf Fußschaltung umbaut? D. M. in A.

Der in der BMW Isetta eingebaute Motor wurde konstruktiv auf die Betriebsverhältnisse eines Kleinwagens (Mobil) ausgelegt. Eine Verwendung dieses Motors für den Motorradbetrieb würde aufwendige Abänderungen erfordern, die in keinem Verhältnis zu dem damit verbundenen Nutzen stehen.

Auch das Getriebe der Isetta ist gegenüber dem Motorradgetriebe in seinem konstruktiven Aufbau völlig anders.

Daten für Royal Enfield T 7

Ich habe mir vor kurzem eine Royal Enfield T 7 (700 ccm) zugelegt, leider aber kein Handbuch dazu bekommen. Jetzt weiß ich einige technische Daten nicht: Ölmenge für Motor und Getriebe sowie die dafür vorgesehenen Ölarten. Zündzeitpunkt und Ventilspiel sind mir auch unbekannt. Als letzte Frage: Welches Öl würden Sie mir empfehlen? K. C. in O.

Verwenden Sie für Ihre Royal Enfield keinerlei Mehrbereichsöl, sondern einfache HD-Öle wie z. B. Castrol, Mobilöl, Aral, Esso, Shell etc. SAE 40. Hiermit kommen Sie immer gut hin. Für den Sommerbetrieb wird zwar ein Öl mit 50 SAE vorgeschrieben; es ist aber nur von Castrol in Deutschland erhältlich (mag sein, daß ein paar andere Firmen auch noch 50er Öl führen) und bestimmt nicht erforderlich.

Füllmengen: Motor 2,5 Liter, Getriebe 1 Liter, Primärkasten 200 ccm. Verwenden Sie für Motor, Getriebe und Kettenkasten das gleiche Öl. Das Ventilspiel beträgt bei kaltem Motor Null, aber die Stößel sollten sich noch leicht drehen lassen. Vorzündung 10,5 mm vor OT bei Unterbrecherabstand 0,3 mm.

Rollenlagermontage bei der Max-Kurbelwelle

Meine Super-Max ist gerade auseinander, beim Zusammenbau ergab sich folgende Frage: Ist es gleichgültig, von welcher Seite der Innenring vom Rollenlager der Kurbelwelle eingeschoben wird? Außerdem, welches Gewinde hat die Steckachse der Super-Max? G. G. in K.

Es ist nicht gleichgültig, wie das Rollenlager montiert wird. Das Rollenlager, also der Außenring mit Rollen, wird in die jeweilige Gehäusehälfte eingesetzt. Danach wird erst der Innenring vom Rollenlager eingeführt, also muß der Bund vom Innenring gegen die Schwungseite zeigen. Dies ist notwendig, damit beim Demontieren des Motors der Innenring zusammen mit dem Kurbeltrieb aus der Gehäusehälfte genommen werden kann. Die Steckachsen vorn und hinten sind mit einem Gewinde M 12 x 1,5 versehen.



REDEN WIR VOM SPORT

Bei dem Motorsport-Vergleichsmeeting Italien - UdSSR

das erstmals am 26. September auf dem Junior-Kurs von Monza in zwei 25 Runden-Rennen über jeweils 59,625 km ausgetragen wurde, gewannen die Gastgeber alle Konkurrenzen. Im Formel 3-Rennen siegten die Wainer-Fahrer Malance und Manfredini, während die Russen Surgutchev, Ptuchkin und Lapin auf den Melkus-Wartburg-Monopostos mit 1-2 Runden Rückstand den 6.-8. Platz belegten. Den Tourenwagen-Slalom gewann der Italiener Pinto auf Alfa-Giulietta, während Bubnov auf Moskvitsch als bester Russe nur Vierter wurde. In den Motorrad-Vergleichsrennen - über dieselben Distanzen - war der Italiener Tarquinio Provini auf der 250 ccm-Vierzylinder-Benelli absolut Schnellster, denn er fuhr im 2. Lauf mit 1:02,5 = 137,4 km/h Rundenbestzeit und einen Schnitt von 134,6 km/h, wobei er mit seinem Markenkollegen R. Venturi jeweils die russischen ZKB-Fahrer Pilaev und Youdin 3-4 Runden distanzierte. Die 350er Klasse gewann Silvio Grassetti auf Bianchi vor Pasolini auf Aermacchi und den schon 2-4mal überrundeten Vostok-Fahrern Kijsa und Sevastianov. Ebenso wurde beide Male Mandolini auf Guzzi Doppelsieger der Halbliterklasse vor den russischen ZKB-Fahrern Randla und Ivanov. Der „Ländervergleichskampf“ endete also mit 127:97 Punkten für Italien, da die Russen im Speedway mit 36:3 und im Moto Cross mit 32:7 Punkten vor Italien siegten.

Trial für Gespanne

Der Sportverein Solidarität Ismaning e. V. (DMV) veranstaltet am 31. 10. 1965 einen Trial-Lauf für Motorräder mit und ohne Seitenwagen.
Klasseneinteilung: Klasse I bis 100 ccm; Klasse II bis 200 ccm; Klasse III über 200 ccm; Klasse IV Gespanne ohne Hubraumbegrenzung.
 Start für Beiwagenmaschinen: 10.30 Uhr. Startgeld: DM 10.-. Start für Solo-Maschinen: etwa 12.30 Uhr. Startgeld: DM 5.-.
 Nennungen sind spätestens bis 24. Okt. 1965 zu richten an Gerhard Maring, 8045 Ismaning, Benno-Hartl-Straße 2.
 Die Veranstaltung findet bei jeder Witterung statt.

Termin-Hinweise

Das 11. Elefanten-Treffen wird am 8./9. Januar 1966 auf dem Nürburgring stattfinden. Quartiere nur durch das Verkehrsamt Adenau, 5488 Adenau (Eifel).

Die XII. Stolberger Winterfahrt soll am 30. Januar 1966 stattfinden. Der Start erfolgt ab 10.00 Uhr morgens von der Stadthalle Mitte aus. Veranstalter: MSC Stolberg e. V., Stolberg.

17. 10. Grenzland-Trial (geschlossene Veranstaltung), MSC Kiefersfelde, 8205 Kiefersfelde, Feldweg 14.

24. 10. Stahlberg-Geländefahrt 1965 (Zuverlässigkeitsfahrt, kein Trial), Motorsport-Vereinigung Hammelbach i. Odenw., 6949 Hammelbach (Odenw.), Hauptstraße 26.

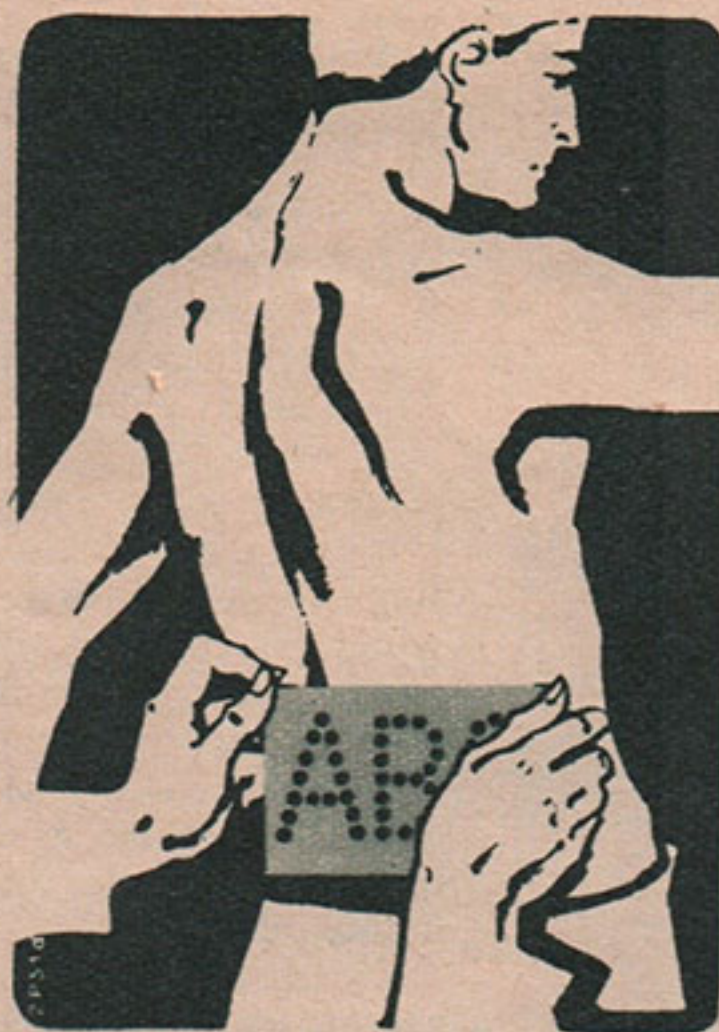
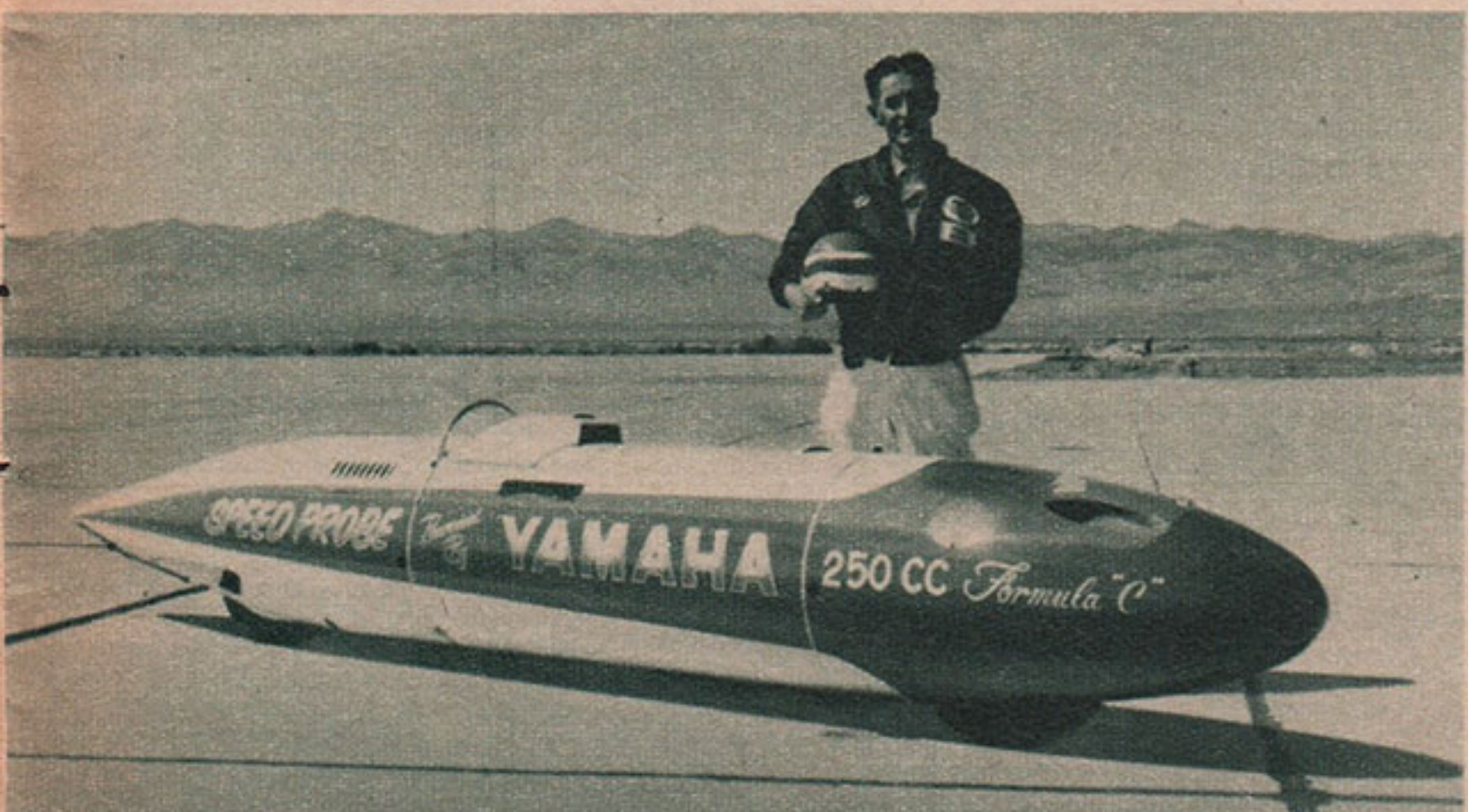
16./17. 10. Int. Zielfahrt Kiel. BVdM Landesverband Ostsee, 2393 Sörup-Mühlenholz.

24. 10. Endlauf um den Juniorenpokal der OMK für Straßenrennfahrer im neubauten Motodrom von Hockenheim. Es starten alle Klassen. Training ab 22. 10. Rennbeginn etwa 10.00 Uhr.

31. 10. „Winter-Trial“ in Duisburg-Nord. Ausschreibungen durch Harald Bechlinberg, 41 Duisburg-Hamborn, Beecker Straße 147. Veranstalter: MSC „Glückauf“ Neumühl, Duisburg-Hamborn.

Einen neuen Motorrad-Weltrekord für die 250 ccm-Klasse

erzielte am 26. September auf dem Bonneville-Salzsee in Utah der 46jährige Amerikaner Bill Martin: auf einer Zweizylinder-Zweitakt-Yamaha schraubte er die seit 1956 von dem Deutschen H. P. Müller am gleichen Ort auf einer 125 ccm-NSU aufgestellte Weltbestleistung über den Kilometer mit fliegendem Start von 242 auf 278 km/h.



Reisen ohne Reißen...

Zugluft bringt Rheuma, Gliederreißen, Hexenschuß. Dann möglichst früh ABC-Pflaster auflegen! ABC-Pflaster enthält Extrakte aus Arnica, Belladonna und Capsicum, die ihre natürlichen Heilkräfte tief in die Haut hinein entfalten. Der Erfolg: Anhaltend wohlige Wärmegefühl, bessere Durchblutung und damit Abbau der Stoffe, die den Schmerz verursachen. Meist sind die Beschwerden dann rasch fort.

DM 1,50 in Apotheken



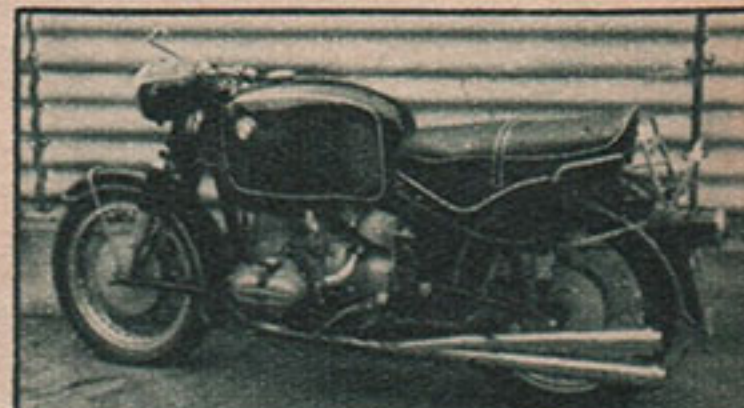
ABC pflaster

Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. 049 2082 UETERSEN BEI HAMBURG



Ernst Hoske liefert:

Sporttanks, Schalldämpfer, Sportlenker, Schutzbleche, Drehzahlmesseranlagen, sonstigen Sport-Zubehör, neue BMW Motorräder nach Wunsch ausgerüstet. Verkürzte Lieferzeit.

Bitte neuen Prospekt anfordern
 3251 Gr.-Hilligsfeld bei Hameln
 Telefon 051 51 / 3615

Auflage dieses Heftes über 45700.

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



HARRO liefert:

**Rennkombi
 Lederhosen und Jacken
 Nierenschutzgürtel
 Tankrucksäcke ELEFANTENBOY
 Handschuhe, Helme, Brillen
 Rennstiefel, Pelzstiefel
 Reparaturabteilung**

Bildprospekte und Maßenleitung von:

HARRO Gerberei und Lederbekleidungsfabrik

Ernst Harr

Tourenkombi DGM 7271 Rohrdorf bei Nagold, Telefon Nagold 360

Vertretung u. SCHWEIZ: Hostettler & Co., 6210 Sursee LU.
 Auslieferung: ENGLAND: Godfrey's, 142 Anlaby Road, Hull.

Denfeld

Sitzbänke

Sportsitze
Sättel
Fussrasten
Kofferträger
Packtaschen

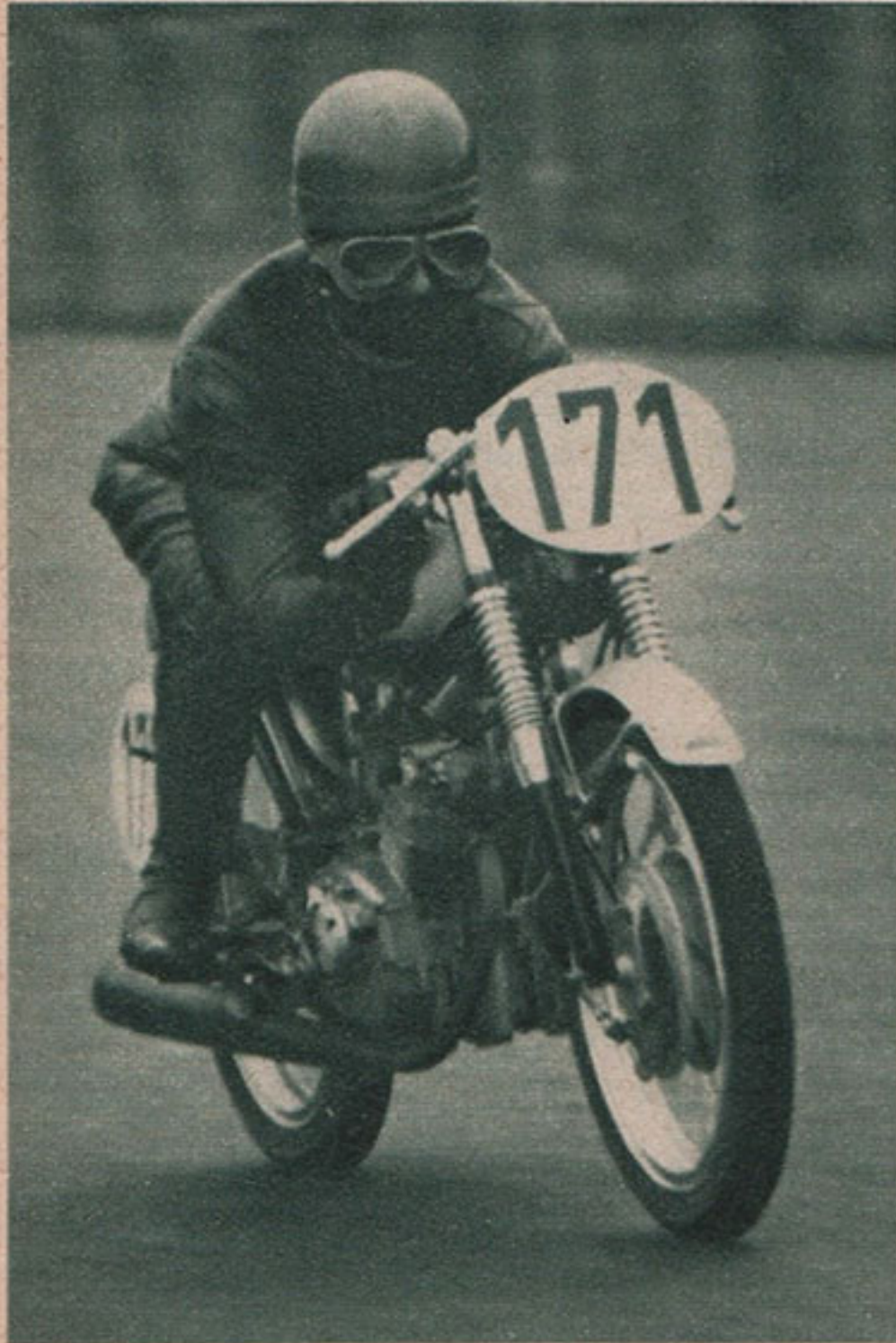
DBP o. u. BGM

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik · Bad Homburg

EIFELPOKAL (Schluß von Seite 672)

Ergebnisse:

1. H. Backes, Blickweiler (AJS), 31:12,2 = 104,3 km/h;
 2. U. Kochanski, Essen (AJS), 31:13,1 = 104,2 km/h;
 3. J. Goerke, Ruhpolding (AJS), 31:20,3 = 103,9 km/h;
 4. H. Schumacher, Bochum (Honda), 31:23,8 = 103,7 km/h, und 11 weitere Fahrer.
- Ausgeschieden: 10.
Schnellste Runde: Kochanski, Essen (AJS), 4:20,9 = 106,9 km/h.



Fritz Muckle, Mannheim (Honda), gewann die 125 ccm-Klasse ganz überlegen. Seine Maschine ist eine der Production-Racers, die in dieser Klasse verbreitet sind, die aber von Honda heute schon nicht mehr gebaut werden.

Stand der Junioren-Pokal-Wertung: H. Backes, Blickweiler (AJS), 40 P.; J. Goerke, Ruhpolding (AJS), 20 P.; R. Ruppach, Trebgast (Honda), 14 P.; F. Muckle, Mannheim (Norton), 13 P.; G. Heukerott, Frankfurt (Norton), 12 Punkte.

28 Fahrer gingen in der 500 ccm-Klasse auf die kurze Junioren-Reise. An die Spitze setzte sich Karl Hoppes Schützling Fritjof Eccarius, Gehrden (Matchless). Während des Rennens flaute der Regen etwas ab, die Strecke zeigte trockene Flecken, aber lange hielt der Lichtblick nicht an. Auch hier gab es wieder Stürze, und der Krankenwagen war erneut auf der Strecke. Eccarius fuhr deswegen vorsichtiger, verlor jedoch dabei seinen ersten Platz und landete an vierter Position hinter Engelhardt (Norton), Görden (BMW) und Melcher (Norton). Im Bemühen, langsam wieder die alte Position zu gewinnen, stürzte er aber leider in der Müllenbach-Kurve in der letzten Runde, wieder an dritter Stelle liegend, und mußte aufgeben.

Inzwischen war Görden (BMW) an die Spitze gekommen, jedoch gelang es Erhard Melcher, Stuttgart (Norton), ihn im Endspurt abzufangen und das Rennen zu gewinnen. Fast unbemerkt aber sicher hatte Backes (Norton) den dritten Platz geschafft, nachdem Engelhardt zurückgefallen war. Bemerkenswert: Woide, Berlin, mit einer Goldstar-BSA auf Platz 5!

Ergebnisse:

1. E. Melcher, Stuttgart (Norton), 29:56,4 = 108,6 km/h;
2. H. D. Görden, Bonn (BMW), 29:58,8 = 108,5 km/h;
3. H. Backes, Blickweiler (Norton), 30:30,4 = 106,7 km/h;
4. R. Engelhardt, Oberursel (Norton), 30:47,0 = 105,7 km/h, und 13 weitere Fahrer.

Ausgeschieden: 11.

Schnellste Runde (in der Schlußrunde): Melcher (Norton) 4:10,5 = 111,4 km/h.

Junioren-Pokal-Wertung: M. König, Mainburg (BMW), 31 Punkte; F. Eccarius, Gehrden (Matchless), und R. Engelhardt, Oberursel (Norton), je 16 P.; G. Heukerott, Frankfurt (Norton), 15 P.; H. Mayr, Augsburg (Norton), 14 Punkte.

Den Abschluß der Motorradrennen (es folgten noch drei Wagenklassen) bildete die Klasse 500 ccm, Seitenwagen. Immerhin standen 24 Bewerber um den Sieg bei strömendem Regen an der Startlinie. Es gab wieder eine Überraschung, die dem Trainingsergebnis widersprach. Vor-

sprung und Sieg sicherten für sich: Franz-D. Linnarz/Hans-R. Hohoff, Lüdenscheid (BMW). Die beiden an der Spitze liegenden Pokalbewerber Stuttgart/Oblunda (BMW) und Engelhardt/See (BMW) kamen nicht zum Zuge oder fielen aus. Auch bei den Gespannfahrern ist eben eine nasse Bahn und Schlagregen nicht jedermanns Sache (siehe Eifelrennen im April 1965!).

Zuerst führten Linnarz/Hohoff vor Wegener/Gödderz (BMW) und Attenberger/Schillinger (BMW), dann wechselten die Positionen. Als aber Attenberger mit Motorschaden aufgeben mußte, war Linnarz endgültig vorn, denn inzwischen waren Wegener/Gödderz auf den zweiten Platz zurückgefallen, den sie später noch an Gerhard Müller/Willi Buchecker (BMW) verloren. Dieses Rennen brachte viel Spannung durch die dauernden Positionswechsel und -kämpfe mit sich.

Ergebnisse:

1. Linnarz/Hohoff, Lüdenscheid (BMW), 30:53,9 = 105,4 km/h;
2. Müller/Buchecker, Kirchdorf (BMW), 31:43,3 = 102,6 km/h;
3. Wegener/Gödderz, Mechernich (BMW), 31:46,0 = 102,5 km/h;
4. Zeh/Maczkus, Oberhausen (BMW), 32:21,6 = 100,5 km/h;
5. Schwings/Erika Gutzmann (I), Solingen (BMW), 32:22,2 = 100,4 km/h, und 10 weitere Gespanne.

Ausgeschieden: 7.

Schnellste Runde: Attenberger/Schillinger, Ebersberg (BMW), 4:18,2 = 108,0 km/h.

Junioren-Pokal-Wertung: Stuttgart/Oblunda, Wattenscheid (BMW), 21 P.; Engelhardt/See, Oberursel (BMW), 19 P.; Attenberger/Schillinger, Ebersberg (BMW), 16 P.; Wegener/Gödderz, Mechernich (BMW), 15 P.; Möller/Kleber, Düsseldorf (BMW), und Linnarz/Hohoff, Lüdenscheid (BMW), je 10 Punkte.

Die Rennen um den Juniorenpokal der OMK sind in diesem Jahre noch nicht vorbei. Am 3. 10. war das Flugplatzrennen in Achum bei Wunstorf (Niedersachsen), am 10. 10. der „Rhön-Bergpreis“ (Berichte in Heft 23/65) und am 24. 10. ist der Endlauf im neubauten Motodrom von Hockenheim. Das wird das erste Motorrad-Rennen auf der neuen Strecke sein, und wir erwarten eine kleine Motorrad-Völkerwanderung dorthin. In manchen Klassen scheint das Endergebnis klarzuliegen, aber (siehe Wertungsangaben im Bericht) in der 125 ccm-, 250 ccm-Klasse und bei den Seitenwagen ist das letzte Wort bis Hockenheim noch nicht gesprochen worden.

Klacks

FLORIAN CAMATHIAS †



Die schwarz-weiß karierte Zielflagge ist für immer für den Flori gesenkt worden — seine großen Rennen sind vorbei. Am 9. Oktober stürzte er in Brands Hatch in England so unglücklich, daß er im Krankenhaus seinen Verletzungen erlag. Sein Beifahrer Ducret liegt mit schweren Brust- und Rückenverletzungen im Hospital.

Sollen wir alle seine Erfolge aufzählen? Es wäre eine endlos lange Liste, die ein Buch füllen würde. Viel, viel wichtiger ist es, vom Motorradfahrer und Menschen Florian Camathias zu reden, der nur für den Motorradrennsport und für das Motorradfahren gelebt hat und für nichts sonst. Außerhalb dieser Dinge gab es nichts Wichtiges in seinem Leben. Am 23. März 1924 ist er geboren. Seit 1947 fuhr er Rennen. Seit 1956 in Imola machte er von sich reden, 1957 tauchte er erstmalig in der obersten Rangliste der Gespannfahrer auf, von da an war der Flori unter den Weltmeisterschafts-Anwärtern. Das Ziel — die Weltmeisterschaft — hat er leider nie erreicht, das ist seine Tragik, aber durch sein enormes und zum Teil ungezügelter Temperament, seinen Einsatz, seine Fahrweise, durch seine Angriffslust während der Rennen sorgte er dafür, daß niemand zu Weltmeister-Ehren ohne Kampf und Härte kommen konnte. Wo

Camathias mit seinen Beifahrern am Start war, da war immer etwas Besonderes los! Ist das Feld der 500 ccm-Seitenwagenmaschinen nun ärmer geworden? —

Im Jahre 1926 verunglückte schon der Vater von Florian Camathias als Rennfahrer auf einer Vierzylinder-Henderson tödlich — der Junge wuchs unter der besonderen Obhut seiner Mutter auf. Aber das Rennfahrerblut hatte er nun einmal in den Adern, und das kam doch zum Durchbruch.

Damit aber auch der Ehrgeiz und ein eiserner Wille. Jeder von uns kennt die Geschichte, die so typisch für ihn ist, als ihm auf der Anreise zur TT 1963 der Transportwagen zusammenbrach und er und sein damaliger Beifahrer Alfred Herzig die Rennmaschine ausluden, alles Wichtige aufpackten und mit dem Gespann nun durch England bis Liverpool fuhren, um noch gerade zum Training zurechtzukommen. Es gibt noch mehr solcher Anekdoten. Das Leben von Florian Camathias war reich an bunten Abenteuern, und das ganz große Abenteuer der Motorradrennen ließ ihn bis zu seinem Ende nicht los. Dieses Jahr wollte er zum letzten Male fahren, es wurde sein letztes Jahr, und ein Stern ist erloschen.

Klacks

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 Adler-Rahmen MB 250, neu lackiert, mit 5 Motoren zum Ausschichten und vielen diversen Teilen, gegen Gebot. Brendel, 6733 Haßloch (Pfalz), Schubertstraße 6-8, Tel. 514. 47 104

Verkaufe meine Adler MB 250 mit 2. Motor, TÜV bis 8. 67, für DM 400.—, und MB 200 (2 Z.) für DM 100.— wegen Neukauf einer BMW. Hermann Gerlach, 5204 Hangelar, Kapellenstr. 10. 47 149

Verk. von MB 200 Motor (Schaltfeder def.), DM 70.—, kompl. Vorderrad 80% bereift, DM 40.—, kompl. Hinterrad, DM 30.—, restliche Teile gegen Gebot. Gerhard Buckreus, 8593 Tirschenreuth, Lindenweg 7. 47 143



Verkaufe Schwingen-Adler mit Horex-Tele, Cross-Köpfe, 22 PS, 19er-Räder, Alu-Schutzbleche, mit Ersatzzylinder u. Kurbelwelle, TÜV 67, DM 480.—. Siegi Fischer, 8021 Hohenschäftlarn, Mauberger Straße 1. 47 139

Verk. MB 250, gut erh., mit 2 guten Ers.-Motoren, -teilen und LS 200 passend. V. Sohnus 69 Heidelberg, Schloß-Wolfsbrunnweg 1. 47 182

Verkaufe gepflegte Adler, TÜV 67, Teleskopgabel, hochgezog. Frankfurter Töpfe, 19er Räder, Farbe grün/silber. 4-Gang defekt, im 3. Spitze 110 km/h. Angebote an H. Kamper, 4571 Nortrup, Krs. Berenbrück. 47 166

AERMACCHI

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

AJS

AJS Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 47 083

ARDIE

Gesucht: Getrieberäder, neu u. gebraucht, für Ardie 2 Zyl. B 350. Motorradteile. Nettessheim, 239 Flensburg, Husumer Straße 75, Telefon 2 20 44. 47 100

ARIEL

Verkaufe Ariel 500 ccm 1 Zyl., Jahrg. 49; vorgeführt, Typ Trial mit Straßenübersetzung, Totalrevision vor 5000 km, dem Meistbietenden. Max Baltensperger, 8134 Adliswil, Sihlastr. 7, Schweiz, Telefon 051 — 91 76 57. 47 154

Anzeigenschluß
für Heft 23
ist am
21. Oktober
1965

BSA

BSA Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 47 085

B A S Motoreninstandsetzung

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

Suche BSA — A — 65 — R Rocket mit Preis. Erich Müller, 3392 Clausthal-Zellerfeld II, Zellweg 42 b. 47 054

BSA Gold-Star, Bauj. 1964, MC-Ausführung, techn. sehr guter Zustand, sehr schnell u. zuverlässig, mit Ceriani-Gabel u. -Federbeinen, für DM 2150.—, sowie Cerianigabel (fabrikneu) für Maico für DM 420.— umständehalber zu verkaufen. K.-H. Krause, 33 Braunschweig, Lenaustraße 14. 47 126

Suche BSA Twin 650 ccm, Schwingrahmen, Vollnaben, Angebote an A. Grohs, 509 Leverkusen V, Saarbrücker Str. 22. 47 175

Verk. A 65 Rocket, Bauj. 64, Bestzustand, für DM 2000.—. Zuschr. unter M 4729 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 177

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, 1,50PS sowie „Gran-Sport“, 50ccm, 5-Gang, 6 PS, sofort lieferbar. Generalvertretung: **Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal) am Nürburgring, Telefon 26 44.**

DKW

Suche: Für RT 175 S oder 250 S Rahmen mit Brief, schnellen GS oder Grasbahn-Motor sowie alle GS-Teile. H. Dornauf, 35 Kassel, Ziegenhainer Str. 26, bei van der Grinten. 47 102

Liebhaber verkauft wegen Anschaffung einer schweren Maschine gepflegte und sportliche DKW 350, 2 Vergaser, 4 Übersetzg., viele Ersatzteile. Klaus Hulan, Hertzstr. 26, Linz, Österreich. 47 150

Suche DKW 250 S u. SW-Anschluß oder Horex Regina 250 ab Bj. 54, mögl. TÜV. P. Thiel, 7 Stgt.-Bad Cannstatt, Lübecker Straße 2 A. 47 056

Verkaufe Motorrad DKW RT 175, in gut. Zustand, Motor neu überholt, Bauj. 54. PHILIPP MAST, 7261 Zwierenberg, Krs. Calw, Nr. 29. 47 165

DUCATI

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

Gelegenheit für Bastler: Defekte Ducati Mach I (Elektrik u. Vorderrad), 4000 km, für nur DM 500.— umständehalber abzugeben. Zuschriften unter M 4723 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 050

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe Hercules GS 50 (Bj. 65), sehr gut gepflegt, preisgünstig. Wolf-Dieter Stumpf, 242 Eutin, Plöner Str. 92. 47 067

Einmaliges Angebot! Umständehalber eine noch nicht eingefahrene Hercules K 103 GS, Bauj. 65, für DM 1150.— in bar zu verkaufen. Zuschr. unter M 4730 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 184

Verkaufe od. tausche Kreidler GS 50 ccm, Führersch. Kl. 5, 4,2 PS, gegen Honda od. Hercules 50 ccm Sport. Joachim Reich, 6921 Weiler/Sinsh., Schloßgasse 10. 47 025

Hercules K 103 GS, Bauj. 63, TÜV 67, für DM 850.— bar abzugeben. Zu besichtigen bei K. Winck, 465 Gelsenkirchen, Gewerkenstr. 13, oder am 31. Oktober in Ennepetal. 47 160

Verkaufe gute DKW-Geländemaschine 250 ccm. Wintergerst, 8961 Weizenried 76. 47 157

Verkaufe Zündapp GS 100, neuer Motor, Rahmen u. Girling-Stoßdämpfer mit 21er-Rad. W. Damm, 3501 Sandershausen, Ludwig-Raabe-Straße 6. 47 171

GILERA

Verk. meine schnelle 175 Gilera, Motor überh., noch nicht gefahren. Bester Zustand, Verhandl.-Basis DM 800.—. Wolfgang Frank, 8301 Altdorf/Landshut, Hauptstraße 17 1/2. 47 032

GIULIETTA

Verkaufe Giulietta-Rahmen DM 70.—, Gebläse-Motor, ohne Zyl.-Deckel u. Lüfterrad DM 50.—, 2 neue ölged. Telesk. à DM 10.—, guterhaltene Sitzbank DM 12.—, Vergaser DM 7.—, Schutzbl. hinten DM 7.—. H. Werner, 6551 Hargesheim, Hohl 19. 47 132

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 47 098

Verk. Harley-41, Liebhaberst., 1200 ccm, Verhandlungsbasis DM 3000.—. Angeb. unter M 4719 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 046

HERCULES

Hercules 175 ccm, Bauj. 1963, 23 000 km gelaufen, DM 600.—. Kurt Timmermann, 5 Köln-Marienburg, Bonner Str. 473. 47 117

HEINKEL

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

HONDA

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7 47 093



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 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

Suche C- oder CB 92-Motor, auch defekt. Wolfram Nikolai, 532 Bad Godesberg, Karl-Finkelnburg-Straße 20. 47 066

Verk. erstkl. Honda CB 72 SS, rot, Bauj. 1964, 4000 km, mit Gläser-Sportverkleidung, aus Gesundheitsgründen. Bernh. Strohmeier, Aitern, Belchenstr. 7, 7869 Post Schönan. 47 076

Verkaufe wegen Krankh. meine Honda CB 72 E, Kilometerstand 7000, Bestzust., 6 Monate gel., gegen Höchstgebot. Zuschr. an Dieter Rostock, 5601 Gruitzen, Feldstraße 13. 47 077

Verkaufe Honda Super Cub, 50 ccm, Bauj. 60, Maschine überholt, DM 250.— bar. Suche 250 ccm Puch SG. Zahle bar bis DM 400.—. Heinz Schmidt, 6401 Rothenmann, Hattenhofer Str. 54. 47 115

Honda-Motorräder in Berlin

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

Verkaufe HONDA C 114, Bj. 1964, TÜV April 66, 1200 km, einwandfreier Zust., Zubehör, DM 600.—. Jörg Munderich, 6461 Rothenbergen, Frankfurter Str. 82. 47 031

Verkaufe Honda C 110 3-Gang-Motor, neu, für DM 380.— od. an Meistbietenden. W. Kroll, 7141 Heutingsheim, Schillerstraße 6. 47 123



HONDA

Honda-Umbeer

75 Karlsruhe, Adlerstr. 16

Tel. (0721) 65181

ist bekannt für zuverlässige und prompte Lieferung von sämtlichen Honda-Ersatzteilen und Zubehör.

Zubehörkatalog frei

Täglich Post- und Expresversand

HOREX

Suche gegen bar Imperator 400 oder 450 ccm mit oder ohne SW, auch leicht defekte Maschine. Goedecke, 61 Darmstadt, Auf der Hardt 65. 47 144

Horex Regina 350 ccm mit Sportkopf, Sitzbank, verst. u. vers., DM 150.—. Lennig, 6 Frankfurt a. M., Idsteiner Str. 60. 47 107

Suche für Horex Imperator guterhaltene Vorder- u. Hinterradnabe, 1 Telegabel u. 2 Original-Schalldämpfer. Karl-Heinz Gebhard, 33 Braunschweig, Marienstr. 24. 47 057

Verkaufe von Resident 2 V.-Gabeln kpl., 2 Laufräder, 1 Motor, zerlegt, zus. DM 120.—, oder einzeln. Suche SW-Anschlüsse f. Imperator. Junkers, 3437 Sooden-Allenstein, St. Anton 5. 47 028

Verk. Horex Imperator 450 ccm, Spitze über 160, Motor neu überholt, neu gläserverkleidet. W. Paar, 62 Wiesbaden, Moritzstraße 70. 47 169

INDIAN

Indian 1200 ccm, Bauj. 39, 30 PS, nur 1 1/2 Jahre zugelassen, 6200 km, für DM 1200.— zu verkaufen. Heinz Kilb, 5481 Altenahr, Brückenstraße 45. 47 119

JAP

Gelegenheitskauf! Sandbahnmaschine Jap 500 ccm, Ia Zust., mit Zubehör, für DM 2700.—. G. Rüchel, 8 München 42, Landsberger Straße 261. 47 071

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



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-62 und R25/3, 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, Barzahlung, Abhol.
Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Tel. 366428



Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
47 084

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. 47 099

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 4722 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 049

Suche 600 ccm BMW-Gespann um DM
1000.—. **Oswald Schäfer**, 53 Bonn, Bahn-
hofstraße 1. 47 065



Kennen Sie den ?

Genauso
gut wie das

Spezial-Zweirad- Versicherungsbüro?

Bevor Sie eine
Versicherung
abschließen, fordern
Sie mein Angebot

HANS EHLERT
Generalagentur der LHU

7073 Lorch/Württemberg

Gmünder Straße 27, Tel. (071 72) 579
Postfach 83

Das ist Harold Daniell, der 1938, 1947
und 1949 die Senior-TT (500 ccm) auf
Norton gewann. Er begann 1930 auf
der des TT-Riders Club.

Verk. **R 69 S**, Bj. 61, neuer Motor (Bj.
1965, neuester Stand), DM 2400.—. **Röck**,
7 Stgt.-Münster, Austr. 164, Tel. 54 39 21.
47 109

Verkaufe **BMW 67/2** mit 34-Liter-Hoske-
Tank, Meier-Bank, großes Rücklicht und
kurzem Lenker. Preis in bar DM 950.—.
Otto Hoseit, 2801 Sagehorn, Dorfstr. 4 b.
47 113

Suche gute **R 60**, Raum Oberbayern, geg.
VW- u. Veba-Aktien oder bar. **Paucker**
jun., 8 München-Lochhausen, Lindacher
Straße 1, Tel. München 87 58 18. 47 142

Verkaufe folgende Neuteile für **BMW**
R 69 S: 1 Satz Hebel Magura H 48, 1 Satz
Ventile mit Federn, 1 VDO-Drehzahlmes-
ser mit W-Trieb, 1 Satz Radlager für
Räder und Schwingarme, 1 Satz Motor-
dichtungen, 2 gr. Rücklichter, 3 Luft-
filtereinsätze, 1 Satz Ventile kompl. für
R 50, 1 Satz Ventile für **KS 601** mit Fe-
dern, 2 Vergaser, neu, mit versch. Düsen
u. Nadeln. Preis für alle Teile DM 225.—.
Peter Meizig, 6728 Gernersheim, Ber-
liner Straße 25. 47 108

Eilt! Verkaufe **BMW R 69 S**, Bauj. 64,
8500 km gel., Gläser-Verkleidung, neu-
wertig, Preis DM 3800.—. **M. Kuhn**, 3101
Eldingen, Krs. Celle. 47 105

Verkaufe **BMW R 60/58-Motor**, 35 000 km,
ca. DM 600.— oder Höchstgebot. **Walter**
Häbel, 799 Friedrichshafen, Metzstr. 6.
47 074

Verkaufe von **BMW R 50** kompl. Vorder-
schwinge mit Federb. u. neuen Stoßd. für
DM 100.—. **A. Jegodtka**, 2831 Blockwinkel
Nr. 54 üB. Bassum. 47 134

Verkaufe **R 50**, Bauj. 60, 18 000 km, mit
Gepäckst., Sturzbr., Blinker, Sitzb., gara-
gegepflegt, versichert, versteuert, TÜV
1966, DM 2000.—, wegen Pensionsalters.
Zuschr. unter M 4724 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 47 051

KREIDLER

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

Rennsätze, 7 PS, für Kreidler, 169,— DM u.
Zündapp, 175,— DM. Kreidler Kurbelwel-
len-Umbau mit Renn-Messerpleuel mit Na-
dellagerung für Kolbenbolzen, 75,— DM.
Spezial längsverrippte Rennzylinder, 10 PS
für Kreidler, bei: **Alfons Mohr**, 5441 Hau-
sen bei Mayen (Nettetal), Tel. Mayen 2644.

Achtung Kreidler-Fahrer!
Friseuranleitung und Anleitung zum Bau
einer Rennverkleidung, 7 DIN A 4-Seiten,
zus. DM 10.—. Bei **G. Brecht**, 68 Mann-
heim K, 3. 5. 47 075

5-Gang Kreidler, 7000 km, DM 9000.—.
4-Gang-Motor DM 250.—, kompl. 5,2 PS-
Anlage mit Kurbelwelle. Beide Motoren
haben besser abgestuftes Getriebe und
erreichen eine Spitze von 100 km. **Hein-
rich Frank**, 68 Mannheim, Stamitzstr. 14.
47 110

Verkaufe einen **50 ccm Kreidler-Zylinder**,
ca. 10 PS, mit Kolben, Vergaser, Ansaug-
stutzen, Dichtungen, Düsen, Maße für den
Auspuff u. außerdem ein neu gelagertes
Kreidler-Gehäuse. Dieser Zylinder ist noch
kein einziges Rennen gelaufen, weil ich
ihn für diese Saison nicht fertig bekam.
Ich verk. den Motor billiger, als ich ihn
gekauft habe. Keine Preisangabe. **Hugo**
Seubert, 8752 Hösbach, Hauptstraße (Aral-
Tankstelle). 47 129



Kreidler S, 4,2 PS, Bj. 64,
8000 km, DM 690.—, verk.
Henschke, 2 Hamburg 19,
Hellkamp 4, b. Helling.
47 183

Verk. Sport-Kreidler mit Zubeh. **Zimmer-**
mann, 69 Heidelberg, Lessingstr. 28. 47 027

Verkaufe **R 69 S**, Motor Bauj. 62, 29 000
km gelaufen, für ca. DM 700.—. **E. Kruse**,
4 Düsseldorf, Oststr. 37. 47 127

R 26, 29 000 km gelaufen, TÜV bis 67,
für DM 200.— überholt, mit neuer Kur-
belwelle, sehr gepflegt, Preis DM 500.—.
Hermann Oetjen, 28 Bremen-Borgfeld,
Am Lehesterdeich 39. 47 122

Verkaufe **BMW R 69**, neuer S-Motor 5000
km, 32-Liter-Hoske-Tank, Amerika-Bank,
200er-Scheinwerfer mit eingeb. Tacho u.
Drehzahlm., neue Auspuff, neu bereift,
hydr. Lenkungsdämpfer. Verhandlungs-
basis DM 3000.—. 1 Steib 250 S, Oldruck-
bremse, Steibverd, DM 300.—. 1 Metz-
zeler S Rille 5, neu, DM 45.—. **Paul Gil-**
brecht, 6757 Waldfishbach, Bühlsteige 16.
47 069

Verkaufe **R 51/3** in Einzelteilen, 31-Liter-
Hoske-Tank und einen Motor jüngeren
Bauj. **Harald Lange**, 3091 Halmühlen 3 a,
üb. Verden/Aller. 47 064

Liebhaber sucht von Liebhaber **R 69 S**,
auf technisch neuestem Stand, gegen Bar-
zahlung bis DM 3000.—. Extras nicht un-
bedingt. Angebote mit Preis, Bauj. und
km-Stand an **Willi Martin**, Aarauer
Straße 84, Ch — 4600 OLTEN (Schweiz).
47 058

Verk. sportl. **R 50**, 62/63, viel Zubehör,
Ia Zust., DM 2300.— mit Verkleidung.
P. Tröger, 8 München 42, Camerloher-
straße 74, Telefon 56 46 01. 47 053

Verkaufe **BMW R 60 TR-Gespann** mit
Richterkabine, 12 000 km gel., Bauj. 64.
Zu erfragen bei **G. Szensny**, 466 G.-Buer-
schaffrath, Plaggenweg 3. 47 131

Neuwertiger **R 50/2-Motor** (ehem. Werks-
motor) DM 800.— (Nordrhein). Zuschriften
unter M 4720 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 047

BMW R 60 Solo, weiß, in sehr gutem Zu-
stand, zu verkaufen, Bauj. 62. Zuschrif-
ten unter M 4718 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 045

MAICO

Verkaufe gute **Maico 200 ccm**, neu
bereift, neue Batterie, Polyester-Kotflü-
gel, Motor überh. f. DM 340.—. **J. Johann**,
6124 Beerfelden i. Odw., Krähbergerw. 16.
47 120

Talfun 400, fahrber., HUK vers., zu ver-
kaufen. **G. Machalet**, 3344 Bönsum, Haupt-
straße 124. 47 114

Maico 250 ccm mit Ersatzmotor u. Ersatz-
rädern zu verk. **Siegfried Müller**, 7065
Winterbach, Engelberger Str. 4. 47 040

MATCHLESS

Motorräder Ersatzteile Zubehör
MATCHLESS Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
47 087

G 9, 2 Zyl., 500 ccm, Schwinge, neu be-
reift, TÜV 7. 67, zugel., DM 800.—. **U.**
Klett, 708 Aalen, Nietzschestr. 5. 47 111

MONTESA

Sämtliche Sportteile von **Hercules 5-Gang**,
1 Kreidler 5,2, 2400 km, neuwertig,
1 Renn-Ital mit Sachs, 1 **Montesa 175** mit
Ceriani-Teile zu verkaufen. Zuschr. unter
M 4671 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart,
Postfach 1042. 46 439

MOTO CROSS

Hedlund, Bauj. 1955, einwandfreier Zust.,
sowie **Oepo V/2 (1-Zyl.)** verk. **Eugen**
Siegle, 7062 Rudersberg/Oberndorf, Ru-
dersberger Straße 39. 47 042

Verkaufe gegen Höchstgebot:
Erfolgreiche **MAICO-Moto Cross**- u. **Gras-**
bahnmaschine, Leichtbaurahmen, Breit-
wandmot., 24 PS, Ceriani-Gabel u. -Dämp-
fer, Barum-bereift, rennfertig. **Maurice**
Salembier, 206 Bad Oldesloe, Tel. 0 54 31
— 22 19. 47 033

Verkaufe: **BMW R 60**, Bauj. 62, 32 000
km, äußerst gepflegt, mit Hoske-Tank u.
-Tüten für DM 1600.—. **D. Kigle**, 89 Augs-
burg, Hans-Adlhoch-Str. 13, Tel. 36 87 87.
47 034

Verkaufe **BMW R 27**, Bauj. 61, sehr ge-
pflegt, für ca. DM 750.—, sowie **Mar-**
quardt-Mantel (1,80 m), zwei **Römerhelme**
(59) und **Tankrucksack** für zus. DM 150.—
(auch einzeln). Anzuseh. jederzeit nach
Vereinb. **Hartmut Banholzer**, 75 Karls-
ruhe, Friedenstraße 2. 47 037

BMW R 50, 67 000 km, mit Blinkanlage,
zum Barpreis von DM 1100.— zu verk.
Wilfried Wagener, 56 Wuppertal-Elber-
feld, Alemannenstr. 33. 47 180



Verkaufe schnelles **BMW-
Gras- u. Sandbahngespann**,
Gaumeister 64, sehr viele
Erfolge. Angeb. an **Jür-**
gen Niebuhr, 2 Hamburg
73, Weddingerweg 49.
47 178

Verkaufe **BMW R 51/3** mit Alublech, Tü-
ten, Olthermometer, Sporthebeln, Meier-
Tank, überh. Motor, neue Lichtmaschine,
Sturzbügel, Sitzbank, DM 950.—. Ein-
maliger Zustand! **Matchless G 3 LS**, Bau-
jahr 1954, hinten Schwinge, guter Zust.,
DM 400.—. Beide Maschinen TÜV abge-
nommen. **J. Luther jr.**, 3417 Lippoldsberg/
Weser. 47 164

BMW R 27, sehr gepflegt, zu verkaufen.
Klaus Kasten, 7129 Hausen/Zaber (bei
Heilbronn), Rittergasse 8. 47 163

BMW

R 25/3 — **R 25/2** bei **Malkmes**, 6464 Alten-
haßlau, Geluh. Str. 90. 47 173

Liebhabermaschine **R 51/3**, Bauj. 54, sehr
schnell, großer Hoske-Tank, Sitzbank,
Sportarmaturen, Heizgriffe, neue Sturz-
bügel, neuer Gepäckständer, viele Extras,
generalüberholt, wegen Autokauf abzu-
geben. **Jürgen Steinmeyer**, 674 Landau,
Martin-Luther-Straße 21. 47 172

Verkaufe **DKW 125 ccm Moto Cross** Ori-
ginal-Werksm. **Willy Strecker**, 716 Gail-
dorf, Seestr. 27. 47 030

250 ccm **Greeves Cross-Masch.** mit neuem
Ers.-Motor zu verk., DM 1500.—. **Theis**,
5 Köln-Ostheim, Rösrather Straße 46.
47 162

Verk. meine **Maico MC 360 ccm**, Kurz-
huber, **WABEHA-Fahrgestell**, **Ceriani-**
Gabel, in sehr gutem Zustand, geg. bar.
Erwin Schmider, 762 Wolfach. 47 146

Verkaufe neuwertig, kompl. **Maico MC A-**
Getriebe für DM 100.—. Zuschr. unter
M 4726 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 47 147



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.)

RENNMASCHINEN



Wegen Aufgabe des Rennsports verkaufe ich meine schnelle Wasser-Adler, 3. Platz im Juniorenp. 65, 3-Kanalmotor, mit kompl. 2. Motor, viele Übersetzungen u. Spezialwerkzeug, DM 3500.—, Siegi Fischer, 8021 Hohenschäftlarn, Maubergerstr. 1. 47 140

Zu verkaufen:

MV Agusta-Rennmaschine 125 ccm, Doppelnockenmotor 5-Gang, in rennfertigem Zustand, mit Zubehör. MV Agusta-Rennmaschine 125 ccm, Einnockenmotor 4-Gg., in gutem Zustand. H. Burkhalter, Motos, 2540 Grenchen (Schweiz). 47 145

Verkaufe 50 ccm-Rennmaschine, Doppelrohrrahm., vorn Ceriani u. große Bremse von 125 ccm-Rennmasch., Drehschieber, voll wassergekühlt, 8-Gang (kein Vorgelege), Verhandlungsbasis DM 2500.— oder Tausch gegen CB 72, Mach I oder Ala Verde S 250. Ferner 1 Doppelrohrrahm. von 125 DKW Werksrennmasch. DM 200.—, 1 Norton-Getriebe DM 60.—, 1 4-Gang-Rennsatz, passend dazu, DM 80.—, V. Brachvogel, 1 Berlin 41, Grazer Damm 135. 47 118

BULTACO

TSS 125, Modena 6-Gang, mit Verkleidung zu verk., fabrikneu, DM 4400.—, Zuschriften unter M 4725 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 073

Motobi 250 ccm, in rennfertigem Zustand, zu verkaufen. H. Hafner, 8906 Gersthofen, Donauwörther Straße 16. 47 063

Verkaufe eine der schnellsten 350 ccm Norton Manx in Deutschland. Baujahr 62/63. Heiner Müller, 68 Mannheim, Casterfeldstr. 184. 47 059

Honda CB 72, sehr schnell, neuwertig, 250 ccm, 1 FK 1000 Bus sofort zu verkaufen. Teilzahlung möglich. Kurt Timmermann, 5 Köln-Marienburg, Bonner Str. 473. 47 116

Verkaufe Norton Manx 350, Bauj. 1963, Bestzustand, mit Verkleidung, Ersatzteilen und Zubehör gegen Höchstgebot. Angebote unter M 4728 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 153

SEITENWAGEN

SW mit Br. u. Anchl. für neuw. RT 250/2 u. Sonderh. „Die gr. DKWs“ ges. R. Baumann, 32 Hildesheim, Bromberger Str. 5. 47 070

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

Anzeigen-schluß
für Heft Nr. 23
ist am
21. Okt. 1965

ENGL. TRIUMPH

Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
47 088

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 Korkerhelm, für 2900.— sfr. Wenn sofort billiger! Krankheitshalber. Max Keller jun., 4056 Basel (Schweiz), Flughafenstr. 44. 47 081

VETERANEN

Giulietta 500 ccm-Rahmen ohne Gabel, sonst mit Rädern und zerlegtem Motor. Veteran 1 Triumph 500 ccm, untengest., ohne Verg., Bj. 1920. Veteran 1 Schüttorf 350 ccm, Bj. 1931, fahrbereit, mit Brief. Veteran 1 DKW 300 ccm, Bauj. 1930, verkauft gegen Gebot: Siegfried Klittich, 7541 Gompelscheuer, Freudenstädter Straße 38. 47 060

Harley-Davidson mit Seitenwag., Bauj. 1937 (Liebhaberstück), in gutem Zustand, verkauft Susi Hast, 5221 Bierenbachtal, Post Waldbröl. 47 148

YAMAHA

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

Yamaha-Werksvertretung
Bruno Lippke

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

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

Ersatzteile-Lager:

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

Motorräder Mop. Ersatzl. Spez. 601-T
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
47 089

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 47 079

Gelegenheitskauf:
Zweiradmechaniker verkauft Zündapp SL, Bauj. 65, 5-Gang, wie neu, für DM 800.—, und einen Honda 4-Gang-Motor 50 ccm, kpl., zerlegt, DM 100.—, Hermann Lang, 812 Weilheim, Am Hahenbüel Nr. 6. 47 060

KS 601-Gespann, Lack, Auspuff und Lichtmaschine neu. Motor überholt. Spur 100 cm, Ersatzmotor, Spezialwerkzeug, und 12 Jahrgänge „das MOTORRAD“ gebunden. Pfab, 85 Nürnberg, Rothenburger Straße 259. 47 106

Suche Hinterrad für Zündapp Elastic 250. Uwe Pitz, 2875 Ganderkesee, Neddenhüsen. 47 130

Für KS 601/601 S sämtl. Teile abzugeb. J. Franck, 2 Hamburg 13, Grindelberg 56. 47 125

KS 601 Sport-Gespann, völlig neu aufgebaut, DM 750.—. Bild auf Anfrage. Viele Ersatzteile billig. Anfrage lohnt sich! Walter Schmid, 7151 Allmersbach/Tal, Silberstraße 10. 47 068

Notverkauf!
KS 601, neue Bank, gute Ber., engl. Rückl., defekt. Kardan, Aluf., schnell, überholt. Motor DM 400.—, auch einzeln, schnelle Ilo Twin (auch Gel. zurechtgeb.), Horex-Tele, Aluf., Ber. 90%, Bestzust., auch für Trial-Geschicklichkeitsf., nur DM 150.—, Horex Imp. Sitzbänke, pass. f. a. Motor., Bestzust., à DM 35.—, v. Rad Prototyp-nabe, poliert, DM 50.—, Paul Bräutigam, 45 Osnabrück, Wesereschstr. 9. 47 039

Verkaufe KS 601 / S 350, neu bereift, gr. Lenker, Suchscheinwerfer, 1 Barbour-Rennkombi 180 cm, 1 Paar Stiefel 42, zusammen DM 750.—. Klaus Schmidt, 4018 Langenfeld, Rietherbach 32. 47 168

Von KS 600 und 601 1 Schwingenrahmen, 2 Getriebe, Kardanwelle, Hinterradantrieb u. -Federung. Alles zus. DM 75.—. Fritz Sehr, 6505 Nierstein, Gr. Fischerberg 11. 47 161

ERSATZTEILE

Katalog anfordern
ZUBEHÖR Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
47 090

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.

BEKLEIDUNG

Belstaff-Trialmaster-Trojan und andere, 100% wasserdicht

Honda-Umbeer,
75 Karlsruhe,

Adlerstraße 16, Telefon (0721) 651 81

TAUSCH

Tausche Gespann R 51/3, Bauj. 54, mit Steib S 500, gegen Adler Sprinter. Evtl. Verkauf (DM 950.—). Exner, 5 Köln-Holweide, Wilh.-Marks-Str. 24. 47 035

Ia sportl. Super-Max, wie neu, TÜV 67, und gute Teile für zweite Max mit Brief gegen Maico, Jawa od. CZ (GS) ab 17 PS. Johann Diers, 29 Oldenburg, Gristeder Straße 6 (Flugh.). 47 137

STELLENGESUCH

Suche Stelle in Motorrad- oder Rollerwerkstatt. Bin 25 J., ungelern, kein Wehrdienst mehr. Angebote unter M 4727 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 151

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.

ALU-SCHUTZBLECHE

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



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.)

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
jetzt für alle deutschen - und die meisten ausländischen Motorräder. Neuer Preis: 96.— DM. W. Kröber, 5406 Winnigen, Wilhelmstr. 27, Telefon (026 06) 4 88.

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.

Morini Fr. 17,50, Benelli 4-Zyl. Fr. 22,—, Gilera, 4-Zyl. Fr. 22,—, Prospekte verlangen.

Max Hug, 8030 Zürich,
Rainfußweg 3.

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. 47 096

RENNVERGASER

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

RENNSTIEFEL

Superleicht, DM 75.—. 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. 47 095

VERSCHIEDENE

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

47 094

SUCHE: BMW R 75, Zündapp KS 750 u. Zündapp K 800. Auch Einzelteile. G. Moeijes, Keern 97, Hoorn NH, Niederlande. 47 156

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

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

Gutes Amateurfoto genügt.

VERSCHIEDENE

Motorräder, Roller, Mopeds Spaett

München, Landwehrstraße 66. Telefon 531690

Verkaufe: R 25/2 mit Tele R 25/3, nicht zugel. — Von R 25/2 u. R 25/3 Rahmen mit Hinterachsgetr., Getriebe u. Einzelteile. NSU Konsul 500 ccm, 16 000 km gel., nicht zugelassen, alles billig! Uwe Koch, 3051 Bergkirchen, Nr. 41. 47 147

Rickmann-Métisse, Triumph, Bauj. 1965, neuwertig, wegen Sportunfall für ca. DM 4500.— zu verkaufen. Außerdem viele Ersatzteile. Walter Rebach, 2392 Glücksburg-Ostsee, Seestr. 4, Tel. 0 46 31 — 416. 47 153

Verk. gegen Gebot BSA B 31 Schwinge, Bestzustand, schmale Kotfl., Alu-Felgen, Motor leicht frisiert, TÜV-frei. Ardi 500 ccm SV Originalzustand, 78 000 km, Bauj. 1933, Masch. 100% in Ordnung, TÜV-frei. Seitenwagen: TR 500 mit Richterkabine. S 350 mit neuer Scheibe. Motoren: BSA A 7 mit Getriebe DM 50.—, Resident 250 ccm DM 50.—, Max, einwandfrei, DM 50.—, Max DM 35.—, Rudge 500 ccm DM 35.—, Ilo (2 x 125), neue Kolben, DM 50.—, SVS ohne Kolben mit neuwert. Kurbelw. DM 50.—, Peel-Verkl. f. 69 S, beschäd., mit eingeb. Scheinw. DM 50.—. Kurt Wischniewski, 468 Wanne-Eickel, Dorstener Str. 99. 47 167

Verk. oder tausche BMW R 60, Bauj. 57, mit Hoske-Tank, 33 Ltr., vielen Neuteilen, versteuert u. versichert, TÜV bis Jan. 67, gegen Gebot oder fahrbereite Honda, Matchless oder AJS. Bodo Stellmann, 4493 Völlnerfehn 127. 47 179

VERSCHIEDENES

Rennreifen AVON 2 St. 3.00—19, 1 St. 2.50—19 H, 1 St. 2.50—19 V, 1 St. 3.00—19 V, CONTI 5 St. 2.00—19 V. Motor DKW NZ 500 ccm, Ledermantel, preisw. zu verkaufen. Walter Wieser, 4 Düsseldorf-Wersten, Hermannstadtstraße 3, Tel. 79 25 75. 47 072

R 60-Fahrer (21) sucht Motorradfreund mit gleichw. Masch., Raum Köln, zwecks Wochenend- und Urlaubsfahrt. Zuschr. unter M 4721 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 048

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. 47 078

Suche gute amerik. Sitzbank BMW. Verkauft Horex Regina mit Steib S 250 für DM 100.—. Klemm, 35 Kassel-Ha., Wald-ecker Straße 19. 47 061



Kabriolett-Aufbauten

für Beiwagen nach gewünschten Maßen auch auf Teilzahlung liefert
Bernhard Richter
Berlin N 65, Puttbusser Straße 33
Telefon 463266

Verkaufe DICO-Tanktasche, 15 000 km, DM 15.—, Topper-Helm, Gr. 56, 7000 km, DM 25.—, MMM, Gr. 46, 7000 km, DM 50.—, Giseniahose, Gr. 46, nur 250 km, DM 35.—, 10 kpl. Jahrg. „das MOTORRAD“, 1954—1963, und 5 Jahrg. „Motor Rundschau“, 1954—1958, zus. DM 60.—. P. Götze, 843 Neumarkt-Hasenheide, Meisenweg 41 c. 47 158

Verkaufe Ceriani-Tele (Moto Cross), 2 Dellorto 28 φ und 2 flache Schwimmkammern, 1 Volln., BMW-Rad 16" mit Bereifg. u. Ankerplatte. Erb, 85 Nürnberg, Kilianstr. 58 II. 47 176

Achtung Gelegenheiten! Verkauft neuen Kreidler-Sportsatz, 6,5 PS, DM 95.— u. Rennpleuel, kompl., DM 30.—, Zündapp Super Combinette, Triumph Knirps, UT 250 ccm, 2 Zyl., in Teilen, 1 Mot. Ilo 2 x 125, 10 000 km gel., DM 50.—. H. L. Jakob, 623 Frankfurt-Sossenheim, Siegener Straße 33. 47 181

Verk. preisgünst. Harro-D.-Tourenkombi, Körpergr. 1,69 (44). A. Rausch, 6222 Geisenheim, Rüdeshheimer Str. 21. 47 170

Florett Zubehör?

Fordern Sie bitte unsere Zubehörliste kostenlos an. Außerdem Direktversand aller Kreidler-Ersatzteile. Ersatzteilkataloge in neuer Ausgabe, Stück 3,50 DM.



Zu verkaufen: Generalüberholter Motor DM 120.—. Viele Teile für Max und DKW 175 S sowie 18er u. 19er-Reifen, neu u. leicht gebr., DM 15.— u. DM 10.— Stk. Liste anfordern! H. Dornauf, 35 Kassel, Ziegenhainerstr. 26, bei van der Grinten. 47 103

Rennphotos

in allen Größen. Neu: phantastische Farbenbilder. Verzeichnis verlangen.

Max Hug, 8030 Zürich, Rainfußweg 3



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

— die meistgekauftete Motorrad-Verkleidung der Welt —

387 Vienenburg/Goslar/Harz, Ruf 05324/264

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 47 092



Winterurlaub in der Motorradfahrer-Pension **Gästehaus am See, SEEON.**

Jetzt das ganze Jahr durchgehend geöffnet. Ski-Lift, Eisstockschießen und schöne Wanderungen in verschneiten Wäldern. Durchreisende Motorradfreunde finden angenehmes Nachtquartier. Jeden Samstag Stammtisch. Rechtzeitige Zimmerbestellung für die Wintersaison erbeten. Bolf Petrowsky, 8221 Seeon (Oberbayern), Gästehaus am See, Telefon 0 86 68/93 15. 47 038

TRANSISTOR-ZÜNDANLAGEN

Kontaktlos gesteuerte Transistor/Thyristor-Zündanlagen für thermisch hochbelastete Rennmotoren, DM 240.—. W. Kröber, 5406 Winningen, Wilhelmstraße 27, Telefon (0 26 06) 4 88

Anzeigenschluß

für Heft Nr. 23/65 ist am 21. 10. 1965



Große Neuheit für FLORETT:

schwenkbare Kickstarterkurbel, komplett mit Keil und Gummi, massive Ausführung, gesetzlich geschützt. Einfachste Montage. Jetzt auch in Deutschland bei Ihrem Händler erhältlich!

Bezugsquellennachweis durch den Hersteller:
Edw. Oswald, Mopedhaus, CH 8625 Gossau ZH (Schweiz)

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, 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

TRIALMASTER-Anzug

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

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 61 2858



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

PLEXIGLAS SCHEIBEN RENNCOMBI

orig. itl. Renncombi ca. 1 kg auch nach Maß **DM 255.—**
Scheiben für Renn- und Sportverkleidungen **DM 40.—**
liefert per Nachnahme
Peter Eser, 89 Augsburg, Augsburgener Straße 31 Telefon 36 89 68

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

Engl. Stadium, FIM und OMK, zugelassen für höchste Ansprüche
Honda-Umbeer,
75 Karlsruhe
Adlerstraße 6, Telefon (0721) 651 81

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

Renn- und Straßensturzhelme, alle Ausführungen, Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 47 091



RÖMER Helme und Zubehör

Neu: Beschlag- u. wirbel-freies Klappvisier

Hans Römer · 791 Neu-Ulm Postfach 189



... ganz winter uns

Lehrmittel für Straßen-Ausweisfahrer

Für einen Ausweisfahrer, der bei Straßenrennen um den Juniorenpokal der OMK konkurrieren möchte, der aber zum Trainieren und zum Lernen eine zweite Maschine benötigt, weil er Klacks' Mahnungen aus dem MOTORRAD beherzigt und Erfahrungen sammeln möchte, stellt ein selbstloser Sportkamerad eine NSU-Sportmax zur Verfügung. Er stürzte selbst auf der Avus und weiß, was not tut. Interessenten wenden sich an Josef Bürgens, 5143 Krafeld ü. Wassenberg (Bez. Aachen), Telefon 0 24 32 / 24 65. Voraussetzung: ordentliche, handwerkliche Kenntnisse und handwerkliches Können für die notwendige Schlosserei.

Der Optimist: Jochen Luck „Toor!“

Jochen Luck, der seit Jahren mit Humor, Sachkenntnis und Schlagfertigkeit unsere Straßenrennen als Streckensprecher kommentiert, ist ein großer Optimist. Während er beim Eifelpokal-Rennen auf Wunsch des Veranstalters als „Kundendienst“ für die Zuschauer Zwischenreportagen vom gerade gleichzeitig stattfindenden Fußball-Länderspiel Schweden—Bundesrepublik durchgeben mußte, meinte er, daß man wohl einmal demnächst bei einem Fußballspiel vom Ansager die Ergebnisse eines etwa gleichzeitig laufenden Großen Preises von Deutschland für Motorräder hören würde.

Auuu! Jochen, du bist ein Optimist, wie er im Buche steht! — Übrigens sah und hörte ich Leute, die diese Durchsagen während der Rennen auf dem Nürburgring keineswegs als „Kundendienst“ auffaßten! Ganz, ganz böse Buben rannten mit Seitenschneider und Schere herum, um die Lautsprecherkabel zu suchen! Scheinbar waren unter den Funktionären des Rennens mehr Fußball-Fans, als es solche unter den Zuschauern an der Strecke gab. Klacks

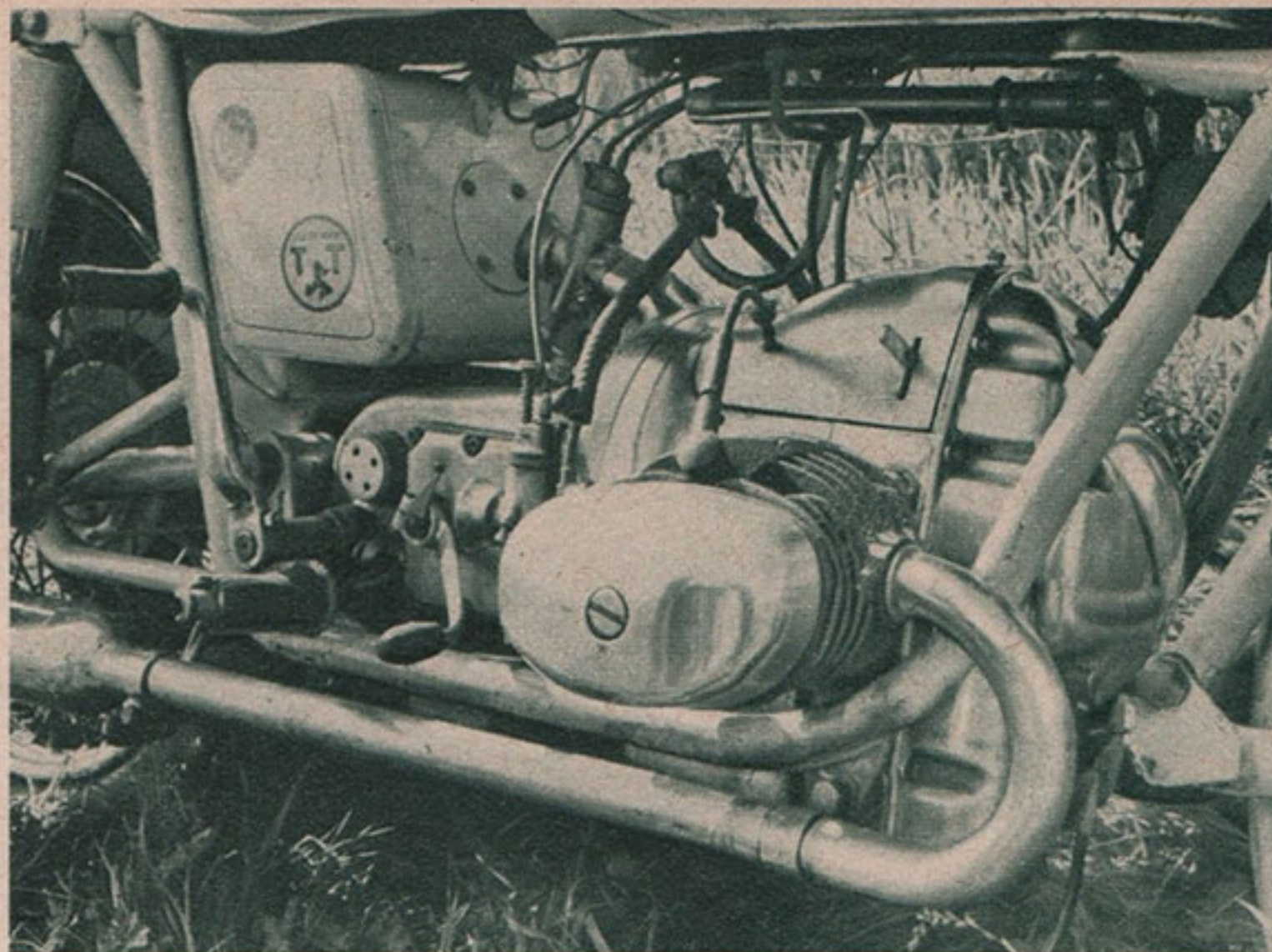
Und das auf der Automobil-Ausstellung!

Sehe ich doch auf dem Vorführgelände der Frankfurter IAA 1965 eine kleine Menschenansammlung, die offensichtlich immer mehr Zulauf erhält. In der Annahme, daß es sich wohl um eine besondere Attraktion dieser Automobilausstellung handeln müsse, die da so faszinierend auf die Besucher wirkte, drängte ich mich durch die Neugierigen. Und was war der Kern der Versammlung? Mitten drin stand ein Polizist mit seiner Funk-BMW — und mußte Rede und Antwort stehen. Leuten, die doch eigentlich gekommen waren, Automobile zu bestaunen — — — Schab



Als es wieder losging!

Was macht Ulrich Pohl heute eigentlich? Wo ist Ulrich Pohl geblieben, Kapitän der deutschen Nationalmannschaften auf den Sechstagesfahrten nach dem Kriege, 1952, 1953, 1954? Damals wurde Deutschland erstmals wieder zur Sechstagesfahrt zugelassen, und mit diesem Start begann der Auftakt zu den für uns siegreichen Sixdays 1955, 1957 und 1961. Ulrich Pohl arbeitet heute als Konstrukteur bei BMW in München. Leider nicht mehr für Motorräder, aber für schnelle Autos. Unser Foto zeigt ihn beim diesjährigen Norisring-Rennen bei der Betreuung eines BMW-Wagens. Klacks



Drei Vergaser am Boxer-Motor?

Motorrad-Leser entdeckten diese Boxer-Douglas am Rande des Fahrerlagers bei der diesjährigen Sechstagesfahrt. Sie stutzten: sollte Michael Heises Geschichte von der „Dreivergaser-Union“ doch Wahrheit gewesen sein? An jedem Zylinder ein Vergaser — und ein dritter noch oben am Gehäuse? Aber das Rätsel war schnell gelöst — man brauchte nämlich seinen Blick von etwas weiter oben auf den Motorblock zu richten — dann sah man neben den Zylinderfußflanschen Flanschlöcher im Gehäuse, von denen ursprünglich Krümmer zu den Zylinderköpfen geführt hatten, als der Motor noch mit nur einem Vergaser arbeitete. Später baute sich der Besitzer die Köpfe des Zweivergaser-Motors auf, und der Einfachheit halber beließ er den dritten, wenn nun auch außer Funktion, an seinem alten Platz. Fu

Ein Patentrezept

In der „Schweizerischen Ärztezeitung“ hat Herr Dr. med. Rudolf Welti aus Amriswil den Vorschlag gemacht, man möge doch Moto Cross-Rennen und ähnliche Veranstaltungen verbieten, weil das eine „Entlastung der Spitäler ohne zusätzliche Kosten“ ergeben würde. Der „gewöhnliche Motorverkehr“ zahle ja allein schon einen übergroßen Blutzoll. Ein wirklich patentierter Vorschlag, will uns scheinen. Hat sich der neuerungssüchtige Doktor eigentlich mal das Verhältnis zwischen der Zahl jährlicher Straßenverkehrsunfälle und denen, die sich beim Moto Cross ereignen, ausgerechnet? Er würde wohl im Jahresschnitt kein einziges Bett freibekommen. Aber er wartet auch noch mit einem anderen Argument für die völlige Ausrottung allen Motorradsports auf und bezieht sich dabei auf den Herztod eines deutschen Rennfahrers, der kurz nach Ende einer Veranstaltung eingetreten sei. „Welcher potentiellen Gefahr“, so doziert er, waren die 5000 Zuschauer ausgesetzt, wenn der Tod eine Viertelstunde früher eingetreten wäre!“ Daß u. a. kürzlich in Fürth am hellichten Mittag eine Hubschraubertür auf einer belebten Straße niederging, von dieser und einigen anderen „potentiellen Gefahren“ unserer Zeit spricht der kluge Schwyzer Onkel Doktor allerdings nicht. Fu

Der Nett-Wirt von Wunstorf

Auf der Fahrt zum Junioren-Rennen auf dem Flugplatz Achum bei Wunstorf in Hannover kamen wir erst abends um neun Uhr in Wunstorf an. Ein Zeltplatz in Flugplatznähe war nicht mehr zu finden. Man empfahl uns eine Gastwirtschaft, und Vatern zog los, um dort Quartier zu machen. Erst mal für zwei Personen. Um halb elf kamen noch vier Leutchen mit ihren Motorrädern, und am Samstag waren es neun Personen. Da sagte der Wirt, daß er uns in diesem Falle nur den Saal zur Verfügung stellen könne, und wenn wir Luftmatratzen hätten, dann ginge das doch gut. Nun war Vater neun Sorgen los, aber die zehnte kam sogleich: „Wo lassen wir unsere Maschinen?“ „Kein Problem“, sagte der Wirt, „wir schieben das Tor zum Saal auf, und da stellen Sie rein, was Sie haben.“ So kam es, daß Männlein, Weiblein und Maschinen einträchtig nebeneinander im Saale nächtigten, wie beim „echten“ Nett-Wirt in Drees am Ring. Und alles kostenlos —! Katrin

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 Fietsch und Ernst Troeltsch †. — Redaktion: Obering. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Levarkus, 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 Albrück, Albrück (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14-tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—, Ausland DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonto: Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 12. — Gelegenheitsanzeigen (kompakt): 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

Suche Verkleidung BMW R 27. Bartl Schald, 817 Bad Tölz, Postamt. 47 041

für alle Typen aus Kunststoff, ferner Tanks, Renn- und Sportsitzbänke aus Kunststoff und Alu

Honda-Umbeer,
75 Karlsruhe

Adlerstraße 16, Telefon (0721) 65181



HEINRICH-Verkleidungen

die idealen Verkleidungen für die schweren BMW's.

Motorradverkleidungen u. Sporttanks für BMW-Motorräder direkt vom Hersteller:

Karl Heinrich, 7034 Maichingen
Krautgartenstr. 4, Tel. 82728 Böblingen

»Motorrad und Motorroller«

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



für Touren-
u. Rennsport
50-1200 ccm

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

Wer hilft mir? Habe das täglich Naßwerden satt. Wer verkauft mir möglichst günstig eine Gläser-Tourenverkleidung, etwa passend für 175er bis 250er Mühle? D. Werner, 75 Karlsruhe, Frauenalber Straße 50. 47 043

Anzeigenschluß
für Heft 23
ist am 21.10.1965



-NACHRICHTEN NR. 39

Nicht mehr über Halsweh klagen,
lieber mal den Dico fragen.
Wir haben jedenfalls
was Spezielles für den Hals.

Es ist nun mal, wer selber fährt,
weiß, was sich beim Kunden dann bewährt,
denn fragt einmal den langen Klaus,
der sucht dann schon das Richt'ge aus.

Der berühmte Dico-Schal in bekannter Ausführung.
100 % reiner Wolle und schaumstoffgefülltem Schulterteil. **DM 18.80**

Walter Dillenberg, Inhaber Klaus Becker
Sportartikel und Kraftfahrzeugzubehör
7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 —Tel. 071 50/81 91

Der Kupferwurm

Elektrotechnik, Zündung und Lichttechnik an Kraftfahrzeugen, von Carl Hertweck. — Sich selber helfen, wenn einem sonst niemand mehr hilft, das ist der Zweck, für den dieses Handbuch der Motorrad-Elektrik geschrieben wurde. Es ist also alles andere als eine brave Sammlung uralt-abgedroschener Schulweisheiten und Industriedrucksachen, im Gegenteil, da wird so manches alte Ammenmärchen glatt ausradirt. Das Buch ist infolgedessen auch nicht für „Fachleute“ bestimmt, erst recht nicht für solche, die es werden wollen. Wohl aber für Leute, die entdeckt haben, wie wenig auch für gutes Geld einem Motorradfahrer heutzutage in Fachwerkstätten noch geholfen werden kann. Eine in ihrer Vollkommenheit einmalige Anleitung, Arbeiten an Motorrädern selbstständig durchzuführen. 383 S., 735 Fotos, Plastikeinband, DM 29.50.
Motorbuch — 7 Stuttgart 1 — Postfach 1370

UNTERRICHT UND AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

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

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



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.)

Der „Ring“ und seine Geschichte

Zehntausende begeisterte Motorsportanhänger besuchen Monat für Monat der Welt schönste und schwierigste Rennstrecke. Für sie hat der bekannte ehemalige Rennfahrer Richard von Frankenberg dieses Buch geschrieben: die packende Schilderung der großen rennsportlichen Ereignisse auf dem Nürburgring, gleichzeitig eine ausführliche Geschichte dieser begeisternden Rennstrecke. Ob Caracciola, Rosemeyer, von Brauchitsch, Ascari, Nuvolari oder Fangio, Stirling Moss, Jim Clark: sie alle haben sich hier unvergeßliche Rennen geliefert. Dem Buch beigegeben ist eine ausführliche Fahranleitung, wie man den Ring mit seinen über 150 Kurven richtig fährt. Tabellen der Rundenzeiten, Geschwindigkeitsangaben für verschiedene Streckenabschnitte und viele für den Nürburgring-Enthusiasten interessante und wichtige Daten vervollständigen dieses neue Buch von Richard von Frankenberg — mit einem Vorwort von Stirling Moss.

Ein faszinierender Bericht über die berühmte Auto- und Motorrad-Rennstrecke

Richard von Frankenberg — Der Nürburgring. 230 Seiten, ca. 60 Abbildungen auf Kunstdruck-Tafeln, Streckenpläne, Ganzleinen **DM 19.80**

Sie erhalten diesen Band mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt einsenden) direkt von

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

Expl. Frankenberg — Der Nürburgring **DM 19.80**

Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____ **Mo 22/65**

RICHARD von FRANKENBERG

DER NURBURG RING





Klettermaxe

(Aber der mit 2,6 PS und 50 ccm)

Warum ?

Weil das FLORETT-MOKICK auf Steigungen perfekt ist. So erklettert es mit einer Person z. B. Steigungen von 30%, mit zwei Personen solche von 20%. Ohne besondere Anstrengungen für Fahrer und Motor.

Ein FLORETT-MOKICK ist eben mehr als ein motorisiertes Fahrrad. Echte Leistungen stecken dahinter, nämlich: 2,6 PS und 40 km/h. Und wer hat den Nutzen davon ? Sie.

Denn das FLORETT-MOKICK wird überall gebraucht und eingesetzt: Für den täglichen Weg zur Arbeit und zur Schule. Oder auch als Nutzfahrzeug in steilen Weinbergen und auf dem Feld, weil es besonders schnell und wendig ist.

Ein vollwertiges Fahrzeug also, das Sie auch am Wochenende und in der Freizeit genießen müssen.

Übrigens, das FLORETT-MOKICK kann jeder ab 16 Jahre fahren (Führerschein V — nur Fragebogen ausfüllen). Sie müssen keine besonderen technischen Kenntnisse haben. Selbst das Schalten ist kinderleicht, weil's das 3-Gang-Getriebe wahlweise mit Hand- oder Fußschaltung gibt.

Und wie's mit den Unterhaltskosten steht? Das FLORETT-MOKICK ist fast zu bescheiden, wenn Sie an die großen Leistungen denken. Aber mehr als 2 Liter Kraftstoff auf 100 km braucht es nun mal nicht. Außerdem ist es steuer- und zulassungsfrei.

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

Gutschein M 11
Kreidler Fahrzeugbau,
7014 Kornwestheim



KREIDLER FAHRZEUGBAU 7014 KORNWESTHEIM