

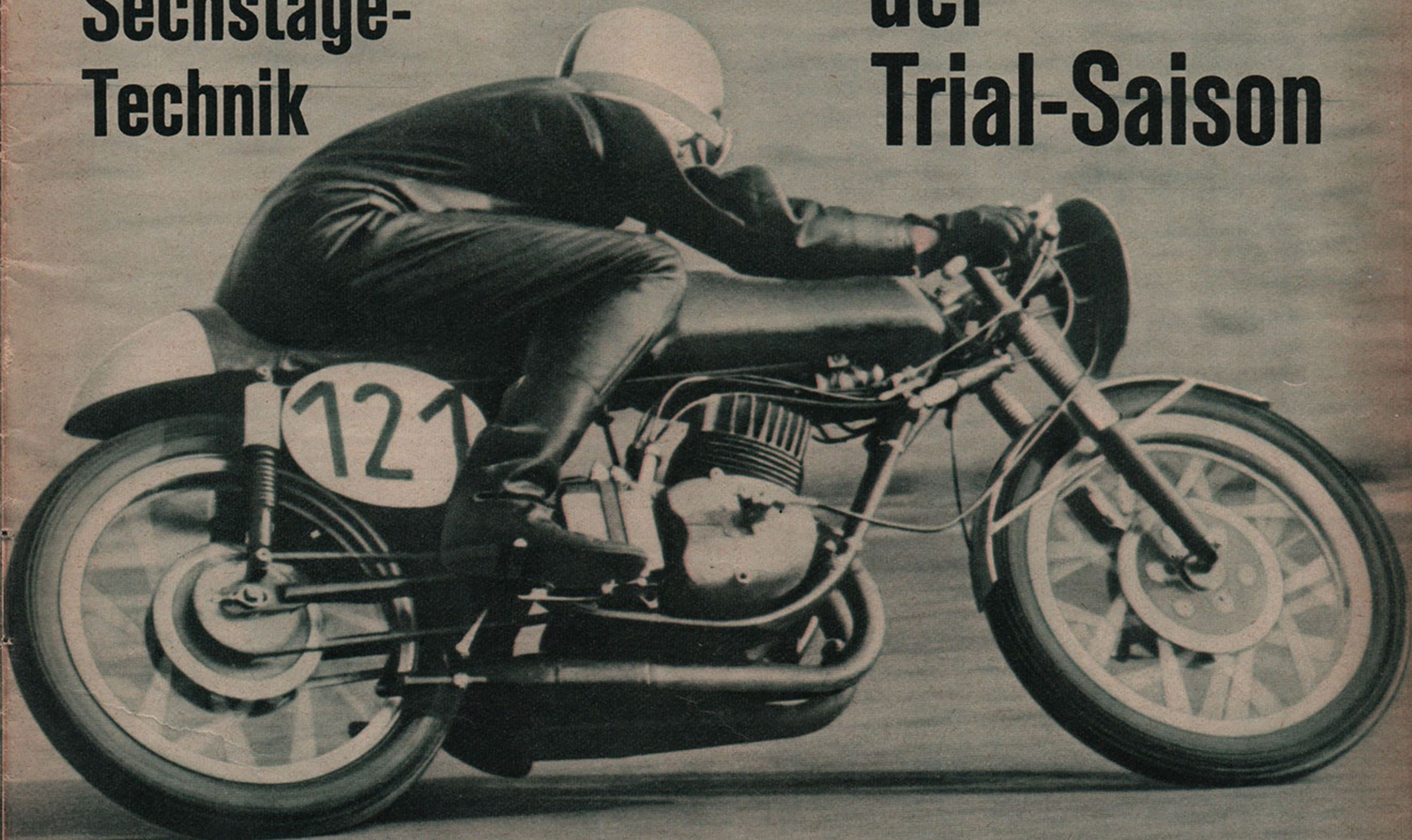
DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

Die große Chance für BMW?

Sechstage- Technik

Beginn der Trial-Saison



Junioren: Wunstorf/Rhön

23

DM 1.20 • 47. Jahrgang • 6. November 1965

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

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



VICTORIA 159 TS

5,3 PS / 5 Gänge / über 80 km/h

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

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

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

INHALT

Garantie und Kulanz	697
Junioren auf dem Flugplatz Wunstorf	698
Die große Chance	700
Trialauftakt in Holzkirchen und Garmisch	702
Technik von der Sechstagesfahrt	704
V. Internationales Westfalen. Lippe-Trial	708
Rhön-Bergpreis 1965	709
Die Deutschen Straßenmeister 1965	711
Grundschule der Motorradtechnik (21)	712
Straßensport: Int. Prüfungsfahrt Solitude	714
Gelände-Mannschafts-Meisterschaft	715
Kunststoffteile für das Motorrad	716
Reden wir vom Sport	719
Ganz unter uns	724

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild: Immer wieder tauchen schnelle Adler-Maschinen auf. Jochen Keller fuhr in der 350er Klasse in Wunstorf diese luftgekühlte Adler auf den dritten Platz, noch mit 6 sec Vorsprung vor Anders (AJS). Foto: Briel

Rücktitel: Der Herbst bringt für viele noch einmal ein paar besinnliche Stunden; noch ist das Motorradfahren nicht so von Abenteuerluft umweht wie später zur Zeit des Elefantentreffens. Foto: Mai

GARANTIE UND KULANZ

Nicht aus purer Menschenfreundlichkeit, sondern weil sie gesetzlich dazu verpflichtet sind, leisten Hersteller von Gebrauchsgütern auf ihre Erzeugnisse eine Garantie. Bei Motorrädern beträgt die Garantiezeit überwiegend sechs Monate, wobei meist — nicht immer — eine zusätzliche Kilometerbegrenzung festgelegt wird, beispielsweise 6000 km. Der Kunde kann sich nicht, wie manchmal irrtümlich angenommen wird, die für ihn günstigere Garantiefrist — nach Zeit oder Kilometern — aussuchen, sondern wenn die angegebene km-Leistung schon vor dem Ablauf der zeitlichen Garantiefrist erreicht wird, erlischt die Garantiepflicht entsprechend eher. Sie erlischt andererseits beim Erreichen der Zeitgrenze auch dann, wenn die Kilometerleistung noch nicht erreicht — ja wenn im Extremfall mit der Maschine überhaupt kein Kilometer gefahren wurde.

Bei der Abwicklung von Garantieansprüchen gibt es (nicht nur in unserer Branche, Automobilbesitzer haben häufig den gleichen Kummer) immer wieder Ärger. Teilweise ist der Motorradkunde daran selbst schuld (weil er nämlich die von Juristen aufgesetzten „Garantiebedingungen“ seines Lieferanten nicht gelesen oder nicht verstanden bzw. bei der Anmeldung seiner Garantieansprüche Fehler gemacht hat), teilweise liegt das Ärgernis aber auch beim Hersteller oder seinem Händler, die sich schlicht und einfach der Garantiepflicht entziehen wollen.

Selbstverständlich muß man dem grundsätzlich zur Garantieleistung Verpflichteten (und das ist nicht der Händler, sondern in jedem Fall das Herstellerwerk!) das Recht zubilligen, daß er sich gegen unberechtigte Ansprüche schützt. Wenn er also in einem Reklamationsfall während der Garantiezeit die Einreichung korrekter Unterlagen fordert, aus denen er sich ein Bild machen kann, dann muß man dafür Verständnis haben (wobei, wie die Praxis zeigt, sein Mißtrauen durchaus nicht immer unbegründet ist und sich auch beileibe nicht immer allein nur gegen den Kunden richtet — es gibt auch unter den Händlern Schlitzohren, die einen solchen Reklamationsfall für sich lukrativ zu gestalten versuchen!).

Aber der Kunde, der ja nach einem an sich schon ärgerlichen Schadensfall möglichst schnell wieder fahren will, bringt natürlich kein Verständnis dafür auf, wenn die Erledigung seines Falles in ausgesprochen bürokratischer Weise verschleppt wird. Wenn es also erst mal schon ein paar Tage dauert, bis in der Händlerwerkstatt die fraglichen Teile überhaupt demontiert werden, wenn es dann wieder ein paar Tage dauert, bis sie ans Werk gehen, wenn dann eine Woche oder mehr verstreicht, bis dort der Garantieanspruch als berechtigt anerkannt wird, die benötigten Ersatzteile (die der Händler nicht am Lager hatte) zum Versand kommen, und wenn dann schließlich mehrere Wochen vergangen sind, bis er glücklich wieder zum Fahren kommt (wobei die ganze verstrichene Zeit ihm ja sozusagen auch noch von seiner Garantiefrist gestohlen wird).

Es kann auch günstiger ablaufen: wenn nämlich die Kundendienstorganisation eines Werkes in Ordnung ist (und dazu gehört u. a., daß sie ein gut funktionierendes Händler- und Werkstattnetz nicht nur in einer schönen Broschüre präsentiert, sondern in der Praxis wirklich zur Verfügung hat!). Dann wird die Händlerwerkstatt (der ja der betreffende Garantiefall fast nie neu sein wird) von sich aus handeln, wird die schadhaften Teile auswechseln und ihren Kunden möglichst noch am gleichen Tag, spätestens am nächsten, wieder flottmachen. Freilich wird sie von ihm, wenn es sich nicht um einen Fall aus einer gerade laufenden Reklamationsserie handelt, die schon die Spatzen von den Dächern pfeifen, die vorläufige Bezahlung verlangen — wenn sie den Kunden gut kennt, wird sie ihm die Zahlung dieser Proformarechnung bis zum Eingang des Werksentscheids stunden —, aber sie wird eben dafür sorgen, daß der begreifliche Ärger ihres Kunden über den eingetretenen Schaden gering bleibt.

Leider geht es aber auch anders. Wenn nämlich statt der erwarteten Zug-um-Zug-Erledigung durch das Werk von dort zunächst jener stattbekannte Brief kommt, daß man höchst erstaunt über das Vorbringen sei, daß so etwas bei diesem weltberühmten Fabrikat noch nie vorgekommen sei und daß man nur eine Erklärung für den Schaden habe: daß der Kunde seine Maschine völlig falsch behandelt hätte. Freilich wolle man großzügig sein: obwohl kein Anspruch aus der Garantie bestehe, wolle man „auf dem Kulanzweg“ einen Teil des Schadens übernehmen, d. h. man wolle die benötigten Teile kostenlos zur Verfügung stellen — die anfallenden Montagekosten müsse der Kunde selbst tragen. Dann braucht nur noch die lakonische Mitteilung zu folgen, daß von den benötigten fünf Einzelteilen derzeit unglücklicherweise gerade zwei am Lager nicht greifbar seien — und dann läuft wieder einer jener Garantiefälle ab, wie sie zu Hunderten und Tausenden mit dazu beigetragen haben, daß sich gerade bei uns in Westdeutschland so viele vom Motorrad abwandten. Es ist nicht allein der Wunsch nach der wetterschützenden Blechhülle, nach dem bequemeren Sitz für die Frau, nach dem Geltungswert des Vierradfahrzeugs gewesen: es war, um es mit einem Wort zu sagen, der mangelhafte Kundendienst, den deutsche Herstellerwerke und Importeure ausländischer Motorräder in schöner Einheitlichkeit vielfach boten — und den leider, leider manche von ihnen noch heute bieten —, der dazu beitrug, daß so viele ihr Motorrad in die Ecke stellten.

Ein Motorrad ist nur so gut, wie der Kundendienst ist, der vom Herstellerwerk selbst und von dessen Händlerorganisation geboten wird. Zum Kundendienst gehören Garantieabwicklung und Ersatzteilversorgung, gehört freilich auch eine echte Kulanz, mit der Grenzfälle großzügig ausgeglichen werden können.

Der Kundendienst eines Werkes kann aber nur so gut sein, wie es das ganze Erzeugnis ist. Wenn hinter der Kundendienst- und Ersatzteilabteilung nicht ein Werk steht, in dem Qualität mehr als nur ein Schlagwort ist, kann sich der Kundendienstleiter bis zum Herzinfarkt bemühen — er wird den Ruf seiner Marke auf die Dauer nicht retten können. Umgekehrt werden ja die Aufwendungen für Garantie und Kulanz in einem Motorradwerk um so geringer sein, je sauberer das ist, was geliefert wird. Kein Wunder deshalb, wenn der für den Kundendienst insgesamt aufgewandte Umsatzprozentsatz dort am geringsten ist, wo der Umsatz an Neumaschinen ständig steigt.

Wenn aber eine Kundendienstabteilung statt prompter, großzügiger Garantierledigung alberne Briefe schreiben muß, ist der Wurm drin. Früher oder später wird es dann wieder eine Motorradmarke weniger geben.

S. R.

DIE JUNIOREN AUF DEM FLUGPLATZ WUNSTORF

Auf dem Militärflugplatz Wunstorf bei Hannover fand am 3. Oktober der 6. Lauf um den Juniorenpokal für Ausweisfahrer statt. Außer der Klasse bis 125 ccm waren alle Klassen der Ausweisfahrer vertreten, hinzu kamen die Fahrer mit nationaler Lizenz der Klasse bis 350 ccm und die Gespanne. Die Rennstrecke auf dem Fliegerhorst war gegenüber dem Vorjahr geändert worden, sie war nun 5,1 km lang und mußte zehnmal durchfahren werden. Die Breite der Start- und Landebahn, die mit in die Rennstrecke einbezogen worden war, betrug ca. 80 m und fand nicht den ungeteilten Beifall der Fahrer. Sie klagten vor allem zu Beginn des Trainings darüber, daß es furchtbar schwer sei, sich auf dem großen Platz zu orientieren und die Ideallinie zu finden. Besonders als es beim Samstagtraining regnete, kamen sie sich vor wie auf hoher See. Jeder fuhr, ohne viel sehen zu können, links und rechts nichts, hinter der Fontäne des Vordermannes her, im Vertrauen, daß dieser schon den rechten Weg wußte. Begeistert wirkte die Aussicht, am Sonntag bei gleichem Wetter an den Start gehen zu müssen, nicht. Aber so eine breite Rennstrecke hat auch ihre Vorteile, mancher Schlenker und Schnitzer, der auf jeder anderen Bahn zum Sturz geführt hätte, konnte hier aufgefangen werden. Selbst bei einem Rutscher war genügend Platz zum Austrudeln da, so daß die wenigen Stürze praktisch harmlos verliefen. So kam z. B. Rolf Fenker mit seiner Norton auf einer Trennfuge zu Fall und rutschte nebst Maschine einige zig Meter durchs Gelände. Es sah gefährlich und dramatisch aus, verlief aber aus eben erwähnten Gründen harmlos. Unangenehm waren die gelben Markierungsstriche, die dem Hinterrad Schlupf verliehen und zu manchem Schlenker führten. Aber bald hatten alle den Bogen raus, es war ja genügend Platz da, um diesen Unannehmlichkeiten aus dem Wege zu gehen.

Das Wunstorfer Flugplatzrennen ist eine gemischte Veranstaltung, die Motorradläufe wurden zwischen die Wagenläufe eingeschoben, man ließ die Klassen abwechselnd an den Start gehen und versprach sich davon sicher eine farbige Großveranstaltung. Uns war aber dabei nicht ganz wohl in unserer Haut, wenn wir an den Gummiabrieb und den Dreck dachten, den die Wagen auf die Bahn bringen würden. Wir hofften nur, daß genügend Streckenposten und Besenkommandos bereitstehen würden.

Am frühen Sonntagmorgen kündigte sich ein herblich schöner Tag an, der mit strahlendem Wetter eine blendende Rennatmosphäre schaffen sollte. Rennleiter Tietsch hatte eine gute Organisation auf die Beine gestellt, beim Vorziehen zum Start gab es keine Verzögerungen, und es klappte alles wie am Schnürchen. Bei ihm lag diese Großveranstaltung in guten Händen; es wäre zu schön, wenn alle seine Mitarbeiter vom gleichen Format gewesen wären. Es gab da einen Herrn, einen energiegeladenen Hüter der Ordnung, Herrn Scholz (stellv. Rennleiter und Wagenreferent), der uns trotz gültiger Pressearmbinden von der Strecke weisen wollte, weil wir unsere Presse-Ausweise nicht bei uns hatten. Daß einem da mal der Kragen platzt, ist doch wohl verständlich.

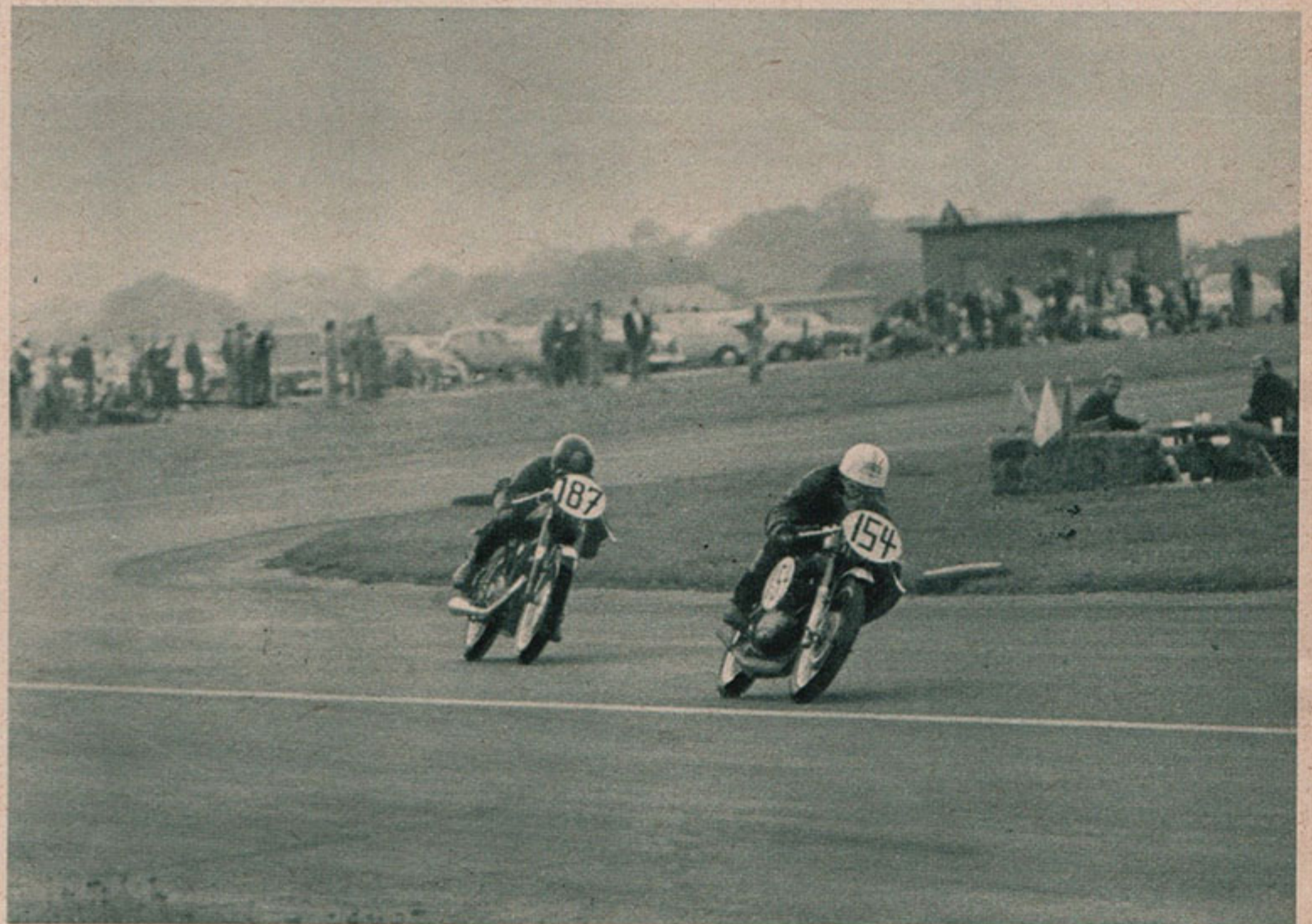
Nach der Ausschreibung durften bei den Motorradklassen 15 Maschinen an den Start gehen. Nun hatte es sich aber ergeben, daß bei den Lizenzgespannen nur 8 Maschinen übriggeblieben waren, während bei den Ausweisfahrern 21 Gespanne intakt blieben. Außerdem konnte sich die Zeit des letzten Ausweisgespannes mit der Zeit des letzten Lizenzgespannes messen. Welcher Gedanke lag nun näher, daß die Ausweisgespanne gerne alle starten wollten? Die beiden Klassen sollten mit 1 Minute Abstand starten, also zwei Klassen in einem Lauf. 2mal 15 Maschinen ergibt 30, 8 Lizenzler und 21 Ausweisfahrer ergeben 29, sicher eine etwas gewundene Logik, aber vertretbar. Also zogen wir los zur Rennleitung zu Herrn Tietsch. Mit Unterstützung von Harry Spletstößer, dem

Rennleiter des Avus-Rennens, gelang es uns, Herrn Tietsch zu überzeugen, und zur Freude der Ausweisfahrer entschied er deren kompletten Start.

Wie bei vielen Rennen, so hätte man sich auch hier unseren Lizenzfahrern gegenüber etwas großzügiger zeigen können. Sie kommen doch nun wirklich nicht aus Neugier, sondern um den Ausweisfahrern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Es ist beschämend, wenn man erleben muß, daß ein Mann wie Walter Scheimann (fein, daß er wieder dabei ist!) wie ein Schuljunge behandelt und aus dem Fahrerlager gewiesen wird. Oder wie Karl Hoppe, der seinem Schützling die Position von einer völlig ungefährlichen Stelle aus

auseinander und ließ an Spannung vermissen. Die Zeiten zeigen das deutlich. Der Trainingsschnellste Faßbender auf der ehemals Thurowschen Kreidler siegte in 32:15,1 min = 94,8 km/h. Zweiter wurde Görner (Kreidler) in 33:15,4 min vor Meier (Ital) in 35:23,0 min und Goldembeck (Eigenbau) in 35:45,0 min. Fünfter wurde Korf auf Kreidler, der nach 9 Runden, also einmal übrerrundet, abgewunken wurde. Die schnellste Runde buchte der Sieger Faßbender mit 96,8 km/h für sich.

Als nächstes zogen die 350 ccm-Maschinen der Ausweisklasse vor zum Start. Trainingsschnellste waren Sjöberg, Ruppach und Main. In die Fahrerlagerkurve kam als Erster Ralf Main auf Norton



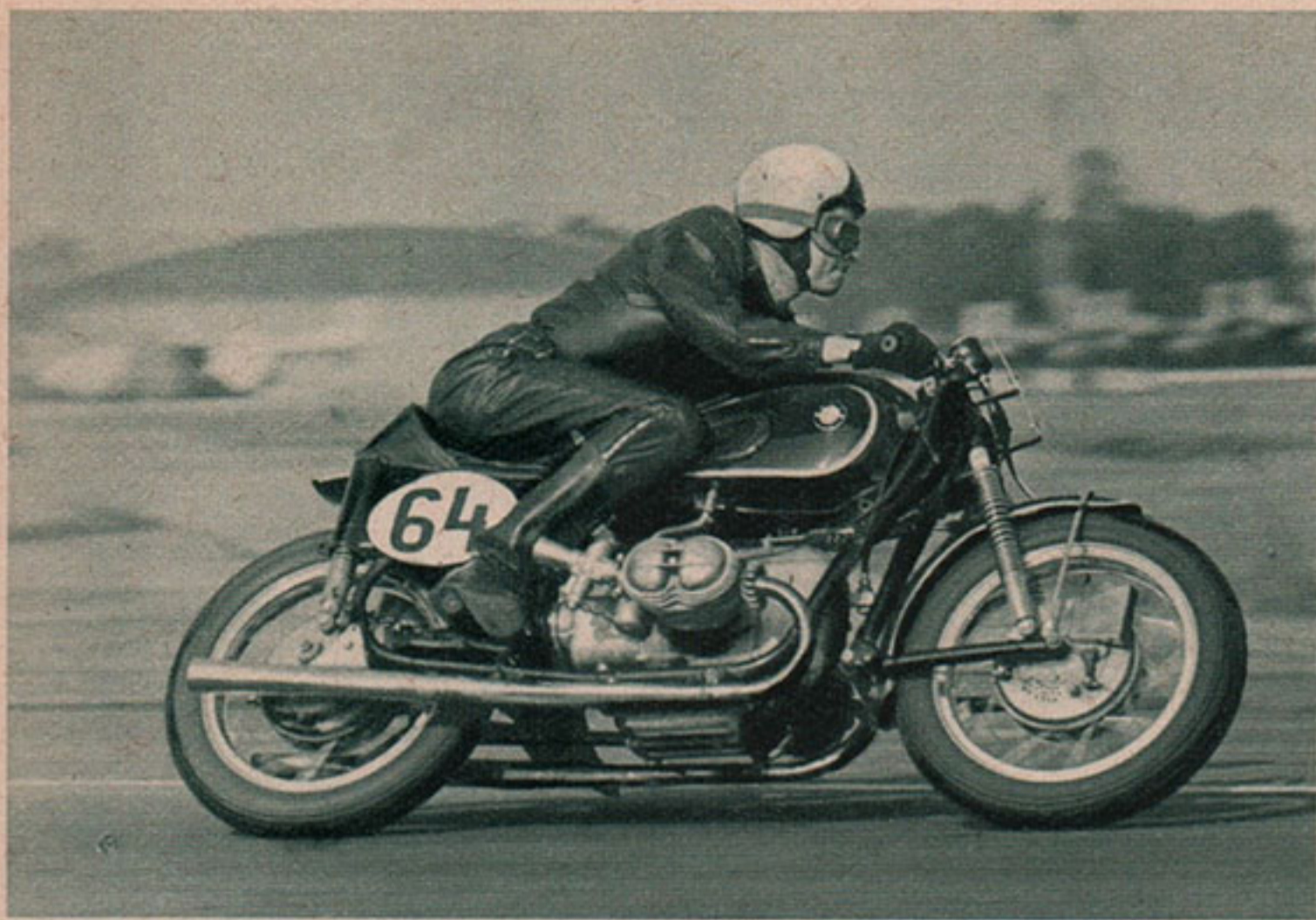
In der Linkskurve beim Fahrerlager kam Dittberner immer wieder an Ohligschläger heran, aber auf den langen Geraden zeigte die Rennmaschine mit dem Fünfganggetriebe, daß sie schneller ist als eine getunte Straßen-

maschine mit vier Gängen. Dittberners Honda hat 10 000 km auf der Straße hinter sich und 23 Rennen, und das mit einer Kurbelwelle! 154 = Ohligschläger, 187 = Dittberner.

anzeigen wollte — wer anders sollte wohl wissen, wo es gefährlich ist — weggejagt und noch runtergeputzt wird. Als man den Herrn dann darauf aufmerksam machte, daß dies der Deutsche Doppelmeister dieses Jahres sei, antwortete er, das wäre vollkommen egal, der Mann hätte zu verschwinden. Dieser Funktionär war Petermax Müller, in den Nachkriegsjahren einer unserer bekanntesten Wagenrennfahrer. Wir hatten ihn ganz anders in Erinnerung, schade! Es sind dies meines Erachtens unhaltbare Zustände, und die OMK sollte sich etwas einfallen lassen, was hierin Änderung schafft.

Die Fahrer der Klasse bis 50 ccm mußten schon sehr früh aus den Federn, der Start war auf 7.30 Uhr festgesetzt. Die kleinste Klasse hat auf den schnellsten Strecken, wo die vielen Pferdestärken besonders schwer wiegen, für die Zuschauer nicht viel Farbe. Die Leistungsunterschiede, gerade bei den Ausweisfahrern, sind zu groß. Da fahren die glücklichen Besitzer ehemaliger Werkmaschinen den privaten Bastlern auf und davon, weil eben Privatinitiative gegen Firmenperfektion nicht ankommt. Hier müßten noch mehr spanische Derbis her oder schnelle Hondas, vielleicht „verirrt“ sich auch mal eine jugoslawische Tomos nach Deutschland. Schon kurz nach dem Start zog sich das Feld

gefolgt von Eccarius (AJS), Ruppach (Honda), Koranda (AJS), Muckle (Norton) und Backes (AJS). In der zweiten Runde tat es in der AJS von Backes einen furchtbaren Krach und die Kurbelwelle war gebrochen. Aus der Traum vom fünften Sieg in dieser Saison! In den folgenden Runden versuchte Main seinen Vorsprung auszubauen, was ihm für kurze Zeit auch gelang. Aber Ruppach auf seiner schnellen Honda schob sich an Eccarius vorbei und schloß langsam zum Führenden auf. Inzwischen hatte auch Keller auf Adler Anschluß an die Spitzengruppe gefunden, die nun in der Reihenfolge Main, Ruppach, Eccarius, Koranda, Fischer in die zweite Hälfte des Rennens ging. Kochanski (AJS) kam mit wackelnder Maschine vorbei, die Wackelei wurde immer schlimmer, so daß er aufgeben mußte. Ursache: Getriebeaufhängung gerissen! Der so sicher aussehende Vorsprung von Main wurde nun immer kleiner, und Ruppach konnte ihn passieren. In 26:19,8 min, das ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 116,2 km/h, wurde er Sieger dieser Klasse. Auf der Verfolgungsfahrt hatte er auch die schnellste Runde mit 119,0 km/h für sich buchen können. Zweiter wurde Main vor Keller. In Eccarius' AJS hatte es in den letzten Runden auch gescheppert, mit der Kupplung konnte er den Motor abfangen und



Mit seinem normalen Vierganggetriebe war Görgen den reinrassigen Rennmaschinen von Engelhardt und Eccarius unterlegen. Seine Fahrweise und der gut laufende Motor brachten ihm trotzdem den dritten Platz ein.

mußte ausscheiden. Auf den vierten Platz kam Anders (AJS) und Fünfter wurde der aus dem Mittelfeld aufschließende Goerke auf AJS.

Am Ausgang des Fahrerlagers hatten sich schon die 500 ccm-Maschinen der Lizenzfahrer versammelt, und kaum hatten die zwischenzeitlich gefahrenen kleinen Tourenwagen die Strecke verlassen, zogen sie zum Start vor. Die besten Trainingszeiten wurden von Springenberg und Schöppner, beide Horex, erzielt. Springenberg, der ein Experte im Anchieben ist und dessen Horex immer auf Antrieb anspringt, geht vor Fenker als Erster auf die Reise, doch nach der ersten Runde heißt die Reihenfolge Ewig, Fenker, Morgenstern, Meinhardt, Klein, alle auf Norton. In der zweiten Runde hat sich die Reihe wieder verschoben, es führt weiterhin Ewig, dann kommt Morgenstern vor Fenker, Gäckle auf Matchless und Meinhardt. Ewig setzt sich in den folgenden Runden vom Feld ab und kann das Rennen in 24:57,08 min = 122,8 km/h als Sieger beenden. Hinter ihm hat es wieder eine Verschiebung gegeben, Fenker hat den Zweikampf mit Morgenstern gewonnen und wird trotz rutschender Kuppelung Zweiter dieses Laufes. Im Ziel sieht die weitere Reihenfolge so aus: Gäckle, Morgenstern, Thiemig, Meinhardt. Martinek ging mit der hubraumschwächeren Honda an den Start und wird Achter.

Wenn wir vor dem Rennen gehofft hatten, daß die Streckenposten mit genügend Besen ausgerüstet wären, so sahen wir uns bei diesem Lauf enttäuscht. Die vorher gefahrenen Tourenwagen hatten in den Kurven, wo sie von der Strecke abgekommen waren, vor allem beim Posten 4, derartig viel Gras und Dreck auf die Strecke gebracht, daß die Motorradfahrer mehr als einmal dadurch behindert waren. Der Streckenposten forderte zwar auf Anraten einen Besen an, doch der kam erst, nachdem die 500 ccm-Klasse ihr Rennen beendet hatte, und so wurde die Strecke gefegt, bevor die nächste Wagenklasse startete, und die kostbaren Pneu der Vierrädigen konnten sich nichts Arges antun. Wenn Siegfried Lohmann bei dem Lauf der 250 ccm-Klasse nicht selbst tatkräftig den Besen geschwungen und die Funktionäre zum gleichen Tun aufgemuntert hätte, wären die 250er in dieser Kurve auch Dirttrack gefahren.

Als die Wagen die Strecke verlassen haben, gehen die Ausweisklasse an den Start. Das Feld ist gemischt: Norton, BMW, Matchless, Oepo, Horex, Maico und BSA sind vertreten. Trainingschnellster war Göbel auf Matchless vor Woide (BSA Gold Star) und Görgen (Muthig-BMW). Die Preisfrage war, würden die Stoßstangenmaschinen von Görgen und Woide die langen Schritte der Norton und Matchless mithalten können? Gleich an der ersten Strohschikane gab es einen Sturz, Döhmann auf BMW kracht in das Hinterrad von Brauns Maico. Aus der Startrunde kommt Ralf Engelhardt auf Norton vor Woide, Jansen (Domi-Racer), Domes (Norton) und Görgen zurück. In der zweiten Runde wieder Engelhardt vor Woide, aber dann eine Platzverschiebung. Dritter ist Görgen vor Mayr (Norton) und Eccarius (Matchless). In der dritten Runde dann hat Engelhardt einen großen Vorsprung, den er bis zum Ziel ausbaut.

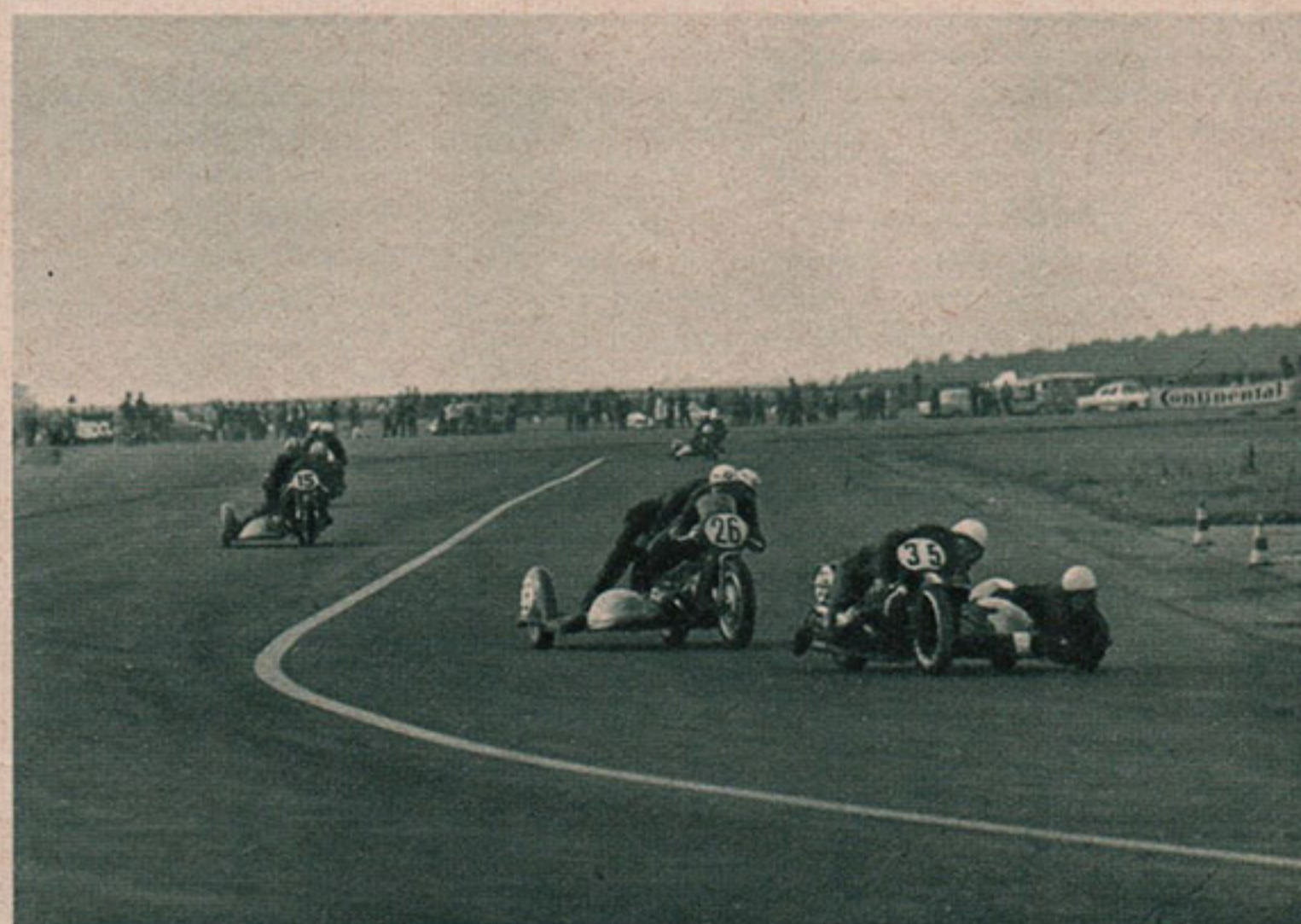
In der vierten Runde kann Eccarius nicht nur seinen 2. Platz behaupten, sondern der Vorsprung von Engelhardt wird zusehends kleiner. Fritjof

Eccarius fährt eine schnelle Runde nach der anderen und schließt bis auf 8,5 sec zu Engelhardt auf. Die schnellste Runde kommt auf sein Konto und ist mit 126,5 km/h 0,2 km/h schneller als die der Lizenzfahrer. In der siebten Runde fällt Woide auf Platz 2 mit der Gold Star aus, und zum Schluß sieht das Ergebnis so aus: Engelhardt, Eccarius, Görgen, Mayr, Hampe und Glück.

Als nächster Motorradlauf kommen die Gespanne auf die Strecke. Da beide, Lizenz- und Ausweisklasse, kurz hintereinander starten, wird es nicht nur Kämpfe untereinander geben, sondern die Ausweisklasse werden ihren ganzen Ehrgeiz darauf setzen, die Lizenzfahrer zu jagen. Schauzu/Schneider kommen an der Spitze des Feldes zur Fahrerlagerkurve, und in ganz souveräner Art gewinnen sie unangefochten mit über 40 Sekunden Vorsprung dieses Rennen. Sie brauchen 25:28,9 min, das sind 120,0 km/h, und fahren die schnellste Runde mit 122,8 km/h. Wenn man diese beiden fahren sieht, erkennt man, daß hier wieder große Talente auf dem Vormarsch sind. Außerdem ist es unwahrscheinlich, wie ihre Muthig-BMW geht. Die Reihenfolge nach der ersten Runde heißt Arnold/Haubel, Meixner/Wiesmann, Selbmann/Vester, Lünemann/Kallenberg. In Runde 6 fällt Meixner aus, dadurch kommen Selbmann/Vester

kurve nicht passieren, worauf Engelhardt mit seiner Bootverkleidung dem RS-Gespann einen Stüber gab, daß dieses sehr erschrocken gleich einen Satz zur Seite machte. Engelhardt fuhr die schnellste Runde mit 122,1 km/h.

Schon die Nennungen für die 250 ccm-Klasse zeigten erneut, daß hier hinsichtlich der Vielzahl des Maschinenmaterials am meisten Abwechslung ist. Siegfried Fischer auf Adler führte vor Ohligschläger (Bultaco) und Domes (Adler) das Feld der 250er an, ihnen folgten Voßhenrich und Dittberner auf Honda. Nach der zweiten Runde blieb die Spitze unverändert, nur Dittberner hatte sich auf Platz 4 geschoben. In der nun folgenden Runde konnte sich Ohligschläger an die Spitze setzen und Fischer blieb in der zweiten Schikane hängen. Er konnte wohl seine Fahrt fortsetzen, aber nicht mehr in den Kampf um die Spitze eingreifen. Ohligschläger, der nun das Feld anführte, wurde von Domes, dem wiederum Dittberner im Nacken saß, verfolgt. In Runde 5 ging Dittberner an Domes vorbei und nun entspann sich der Zweikampf des Tages. Runde 6 sieht zeitweilig Dittberner vorn, aber deutlich ist zu erkennen, daß die schnelle Rennmaschine von Ohligschläger, vor allem vielleicht durch das 5-Gang-Getriebe, mehr kann. Die Honda Dittberners tut sich schwerer, das Loch zwischen 1. und 2. Gang ist der Beschleunigung abträglich. Wenn sie aber mal auf Touren kommt, ist sie fast schneller als die Bultaco. Und die Honda dreht lupenrein und sauber. Aus den Ecken heraus kommt Ohligschläger besser, ganz klein gemacht fegen sie die langen Geraden herunter, im letzten Drittel kommt die Honda auf und im Anbremsen geht Dittberner vorbei, um beim Wiederaufmachen dann Ohligschläger wieder ziehen lassen zu müssen. So geht es rundenlang, immer wieder wechselt die Führung, die Zuschauer gehen begeistert mit. Dann aber hat Ohligschläger irgendwo einen Vorsprung herausfahren können, Dittberner kann wohl noch aufschließen, aber nicht mehr vorbeigehen. Der Sieger heißt also Ohligschläger mit 25:35,3 min = 119,6 km/h vor Dittberner mit 2,9 Sekunden Abstand. Die schnellste Runde fuhr der Sieger mit 123 km/h. Damit waren die Fahrer der 250 ccm-Klasse schneller als die der 350 ccm-Klasse. Ungefährdet, so schien es, lag Kudenholdt auf Adler auf Platz 3, dahinter kämpften Schmitz und Voßhenrich um die Placierung. Aber fast unbemerkt, wie auf leisen Sohlen, schloß eine Yamaha zur Spitze auf. Dieter Braun, der durch seinen vorherigen Sturz in der 500 ccm Klasse kaum vom Start gekommen war, war, als sein Apparat einmal rollte, nicht mehr



Die Gespanne hatten einen Festtag. Auf dieser breiten Strecke konnten sie gefahrlos alle Stilarten ausprobieren. Gewonnen haben dann aber doch die, die sich an die Ideallinie hielten. Fotos: Briel

auf Platz 3, und obwohl sie Arnold/Haubel mehrmals anzugreifen versuchen, kommen sie nicht an ihnen vorbei. Diese Reihenfolge ändert sich bis ins Ziel nicht.

Bei der Ausweisklasse geht es turbulenter zu. In der ersten Runde liegen Harald Engelhardt/See vor Müller/Buchecker, Stuttgart/Obluda, Attenberger/Schillinger und Zeh/Maczkus. Bis zur vierten Runde ändert sich an dieser Folge nichts, dann aber kommen hinter Engelhardt/See Attenberger/Schillinger und Zeh/Maczkus. Die Siegerzeit für Engelhardt/See betrug 25:53,0 min = 118,2 km/h. Die Ausweisklasse legten solch ein Tempo vor, daß sie nicht nur Anschluß an die Lizenzklasse fanden, sondern diese Fahrer bis auf Platz 4 einholten! Das Lizenzgespann Lünemann/Kallenberg BMW RS ließ (sicher ungewollt) das Siegergespann der Ausweisklasse Engelhardt/See in einer Links-

zu halten. In der 4. Runde auf dem 9. Platz, in der 6. Runde auf Platz 5 ging er in der vorletzten Runde an den Hondas von Voßhenrich und Schmitz vorbei und kaperte sich kurz vorm Ziel auch noch die Kudenholdtsche Adler. Diesen 3. Platz hatte Dieter Braun wirklich verdient. Seine Gesamtzeit lag bei 25:43,6 min, interessant wären seine einzelnen Rundenzeiten gewesen, aber die waren nicht zu bekommen.

Der Lauf der 250 ccm-Klasse war ein würdiger Abschluß eines großen Renntages, 60 000 Zuschauer bewiesen die Beliebtheit des Motorrad-sportes. Nur schade, daß die Streckenreportage von Jochen Luck nur am Start- und Zielplatz zu hören war, an anderen Stellen gab es keine Lautsprecher. Die Mehrzahl der Zuschauer hätte dann auch mehr von der Spannung und Dramatik des Renn-geschehens vermittelt bekommen. H. Briel

BMW to decide

SPIES in Germany tell me that BMW are rather downhearted about the performance of their big twins in the ISDT this year.

They realise that their wide, horizontally-opposed, twin-cylinder engines make it almost impossible for them to build a really competitive machine and they may stop supporting this type of event and concentrate on long-distance production machine races. A decision will probably be made before the New Year.

DIE GROSSE CHANGE



In deutscher Übersetzung heißt dieser Ausschnitt aus der englischen Fachzeitschrift „Motor Cycling“ etwa: „BMW muß sich entschließen. Beobachter in Deutschland erzählen mir, daß das Haus BMW über die Leistung der großen Twins während der diesjährigen Sechstagesfahrt sehr niedergeschlagen sei. Sie erkennen, daß die breit ausladenden, horizontal liegenden beiden Zylinder der Maschinen es beinahe unmöglich machen, ein richtiges, konkurrenzfähiges Geländemotorrad zu bauen, und sie möchten die Teilnahme an dieser Sportart beenden und sich auf Langstreckenrennen für Serienmaschinen konzentrieren. Eine Entscheidung wird wahrscheinlich vor dem Jahreswechsel fallen.“

Ob Zeitungsente oder nicht, ob ausgesponnenes Gerücht oder nicht — in dieser Meldung (die natürlich von BMW dementiert werden wird) liegt aber doch ein wahrer Gedanke und gibt den Ausschlag zu folgenden Überlegungen, an denen ich nun schon seit Monaten herumkaue. Schon bei der Tatrafahrt 1964 gab es Schwierigkeiten auf der Strecke, die BMWs blieben mit den Zylindern hängen, und während der Geländemeisterschaft trat immer mehr zutage, daß leichtere und handlichere Maschinen nicht nur schneller waren, sondern auch die Fahrer weniger schlauchten. Die Geländefahrten sind heute anders als früher. Man kann die Männer nur bewundern, die diese unerhörten Brocken heute noch immer so durchs Gelände zirkeln, daß dabei Erfolge herauskommen. Nicht ohne Grund sorgte man im deutschen Geländesport dafür, daß die frühere Klasse „über 350 ccm“ in eine neue Klasse „bis 500 ccm“ (!) und eine neue Klasse „über 500 ccm“ (!) nach dem internationalen Reglement geteilt wurde, in welcher letzterer z. B. die leichtere und handlichere 360 ccm Maico heute der 600 ccm BMW nicht mehr gefährlich werden kann. Leider hat es ein deutscher Importeur noch nie fertig gebracht und durchhalten können, den

Die BMW RS war einmal eine Serien-Rennmaschine. Leider hat man daraus und aus dem Königswellen-Motor keine Seriensportmaschine mehr gemacht, obwohl man

BMW's ernsthafte englische Konkurrenz vorzusetzen — BMW siegte 1965 auch in der Geländemeisterschaft konkurrenzlos, obwohl zum Beispiel der Privatfahrer Karl Neidig aus Norden nicht das erste Mal zeigte, wie hart die Konkurrenz einer leichten, handlichen, schmalen und starken 500er oder 650er für die BMW sein könnte.

Wenn BMW heute noch mit der Erringung der Weltmeisterschaft in der Gespannklasse wirbt, dann muß man doch auch fragen, gegen welche Marken-Konkurrenten diese Weltmeisterschaft gewonnen wurde. Da es in der Seitenwagenklasse zu 99% nur BMW-Maschinen gibt, so ist dieser Erfolg doch auch nicht hoch zu werten, weil es keine Marken-Konkurrenten mehr gibt. Es kommt hinzu, daß keine Werksmaschine mehr am Start ist und daß die teilnehmenden Maschinen nur den Buchstaben nach noch BMW-Motorräder sind. Es gibt kein Gespann mehr, an dessen Motor der Fahrer nicht ganz wesentliche Änderungen und Verbesserungen selbst ausführte, es gibt kein Gespann mehr, dessen Rahmen und Fahrwerk aus dem Werk in München stammt. Wer sich noch an frühere Rennen in Monza erinnert, der weiß auch, daß die Brüder Milani auf dem Vierzylinder-Gilera-Gespann weitaus schneller als sogar die damals noch laufenden BMW-Werksgespanne waren. Es ist schade, daß man seitens Gilera diese Klasse nicht belebte und damit den Wert des Weltmeistertitels für die Fabriken erhöhte.

Im Straßen-Rennsport für Solomaschinen war mit dem Querläufer nach dem Auftreten der Vierzylinder-Gilera und der MV Agusta nichts mehr zu holen — heute ist das vollkommen aussichtslos.

Die BMW ist in ihrer Anlage aber ein herrliches Straßenmotorrad. Trotz aller Anerkennung der unerhörten fahrerischen Leistung der Männer, die damit im Gelände fahren: es gibt nicht nur mir jedesmal einen Stich, wenn man

ja mit diesem Motor lange genug gefahren ist, um das Wissen zu einer Serien-Entwicklung zu haben. Damit wäre allerhand bei Langstrecken-Rennen zu machen!

diesen Brocken im Schlamm, im Geröll oder auf den Moto Cross ähnlichen Sonderprüfungen der heutigen Geländewettbewerbe sieht. Gehört dieses Roß wirklich dorthin? —

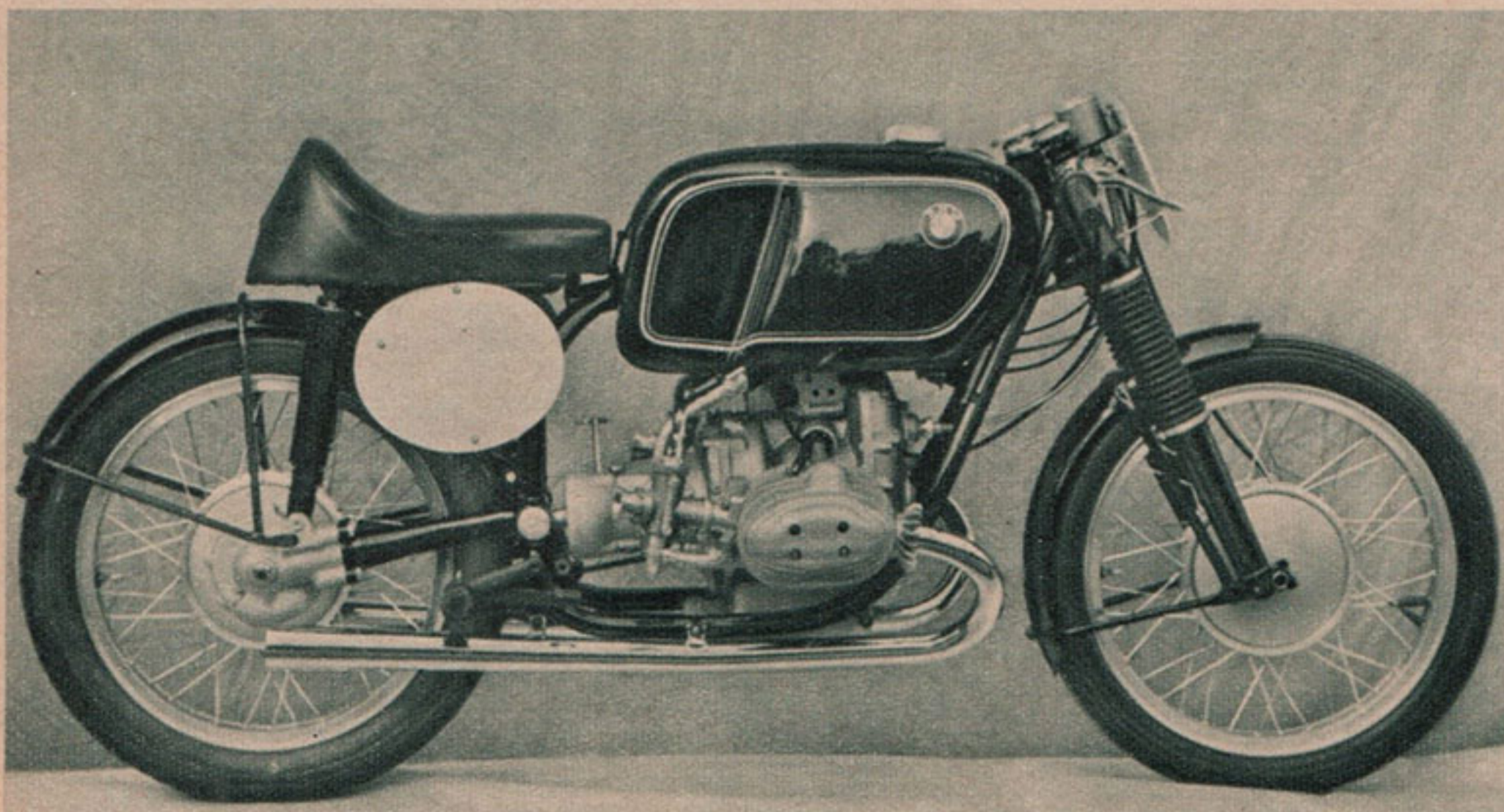
Kann man Federungen, Fahrwerke, Motoren, Getriebe, Antriebe, elektrische Anlagen usw. eigentlich nur im Geländesport von heute erproben? Wie lange treibt man bei BMW Sport im Gelände zur Weiterentwicklung, zur Modellpflege usw.? Wobei ich die letztere Frage stellen möchte im Hinblick darauf, daß die S-Typen seinerzeit trotz dieser Sportbeteiligung im Gelände allerhand Krankheiten aufwiesen, die erst so richtig knallhart und grell während der 24-Stunden-Fahrt auf der Avus 1962, also bei einem schnellen Straßenwettbewerb, zum Vorschein kamen. Auch 1963 hatte die Werksmaschine auf dem Internationalen 24-Stunden-Rennen auf der Avus gleich zu Beginn Mucken und schied aus. Ein Zeichen, daß hinsichtlich harter Wettbewerbs-Straßen-Beanspruchung noch wenig Erfahrungen vorliegen und dort ein Loch klafft! Sieger des 24-Stunden-Rennens 1963 wurde dann das Fahrerpaar Hellhammer/Herrmann auf einer privaten, normalen R 69 S, was den mißglückten Einsatz der Werksmaschine zunächst ausglich.

Die Geländestrecken werden immer schwieriger, immer zerklüfteter, immer schneller. Dort wird man Maschinen für Langstrecken-Moto Cross züchten. Erfolge sind nur leichten, handlichen, besonders spritzigen Motorrädern beschieden, und die bajuwarischen Twins haben sofort schwer zu kämpfen, wenn sie in einer Klasse auf eine so leichte, wendige und handliche Konkurrenz treffen.

Die Entwicklung einer Straßen-Rennmaschine auf das Leistungsniveau von 1965/1966 zur erfolgversprechenden Teilnahme an den Weltmeisterschaftsläufen ist unmöglich geworden — schon hinsichtlich des finanziellen Aufwandes. Außerdem wurde in dieser Richtung keinerlei Forschungsarbeit getrieben, man ist dort im Rückstand. Was man aus einer solchen Rennmaschine für den Serienbau herausziehen kann, ist erst in Jahren fruchtbringend. Weil BMW hier ganz neu anfangen müßte, sind solche Früchte auch erst in zehn Jahren ernsthaft zu erwarten, würde es zum Bau einer modernen Rennmaschine kommen. Wobei völlig offen ist, ob man heute noch mit einem Boxermotor und Kardantrieb bei den Anforderungen der Rennen und der Art der Konkurrenten richtig liegt!

Wieviel aus den Rennmaschinen der vergangenen Jahre herausgezogen wurde, zeigen die ohc-Königswellen-RS-Motoren: Haben wir jemals einen ohc-Motor von BMW für den Alltagsport in Serie gehen sehen, außer in geringer Zahl beim Bau der BMW-RS für Straßenrennsport? Hat man also diese Bauart nur zur Erringung von werbeträchtigen Rennsiegen entwickelt? Also.

In England und in anderen Ländern — z. B. in Spanien — gibt es seit vielen Jahren Langstreckenrennen für Serienmaschinen. Die 500 Meilen von Thruxton, die Rennen in Silverstone, die 24 Stunden von Barcelona und andere. In Thruxton ist BMW bisher nicht glücklich geworden, aber ich bin überzeugt, daß man Erfolge hätte, wenn man sich so intensiv um diesen Sport



kümmern würde, wie man das zuletzt im Gelände tat, und wie dies seitens der englischen Industrie z. B. geschieht, von der es nun sogar spezielle „Thruyton“-Versionen als Seriensportmaschinen im Motorradladen zu kaufen gibt. Hier müßte man mit der serienmäßigen Stoßstangenmaschine antreten.

Was mit Stoßstangenmotoren noch immer zu machen ist, das können wir sehr gut bei den Rennen um den Juniorenpokal der OMK, aber auch bei den Lizenzfahrern sehen — z. B. bei dem von dem Mechaniker Muthig für das Gespann paar Schauzu/Schneider hergerichteten Maschine. Man wird mir entgegenhalten, daß es a) zu wenig Veranstalter für Langstreckenrennen gibt und daß man b) seitens der FIM in dieser Richtung müde sei. Ich möchte daran erinnern, daß die Industrie bis heute stets von der FIM das bestimmte Wort einer Fabrik wie BMW, unter deren Dach sich als Direktor zudem der Vorsitzende der technischen FIM-Kommission, H. W. Bönsch, befindet, bestimmt nicht in den Wind geschlagen wird.

Wir brauchen Langstreckenrennen auf der Straße. In Thruyton vielleicht oder auf dem TT-Kurs, auf dem Nürburgring und im neu errichteten Motodrom von Hockenheim (zwei dafür phantastisch geeignete Anlagen!!), auf der Montlhéry-Bahn oder in Barcelona, in Monza oder in Imola.

Die weiteren Gedanken gehen nun aus dem lokalen Kreis von BMW hinaus, denn das, was für das Haus BMW eine besondere Chance und gut wäre, das gilt erst recht für alle Hersteller von modernen Motorrädern. Was ist denn von den „Zuverlässigkeitsfahrten“ übriggeblieben? Langstrecken-Moto Cross. Für Spezialmaschinen, die mit den Motorrädern nur noch wenig gemeinsam haben, die wir im Laden für den Betrieb auf normalen Straßen kaufen. Und was haben diese unsere normalen Motorräder von diesem „Zuverlässigkeits-Sport“ in den letzten Jahren profitiert?

Nichts. Denn die Zylinder rissen weiter ab, die Kurbelwellen brachen weiter, die Getriebe gingen weiter kaputt, die E-Werke waren weiter mit Kupferwürmern bedacht und wurden nicht weiterentwickelt, die Schäden blieben die gleichen, im Gegenteil — ich behaupte, daß meine alte Horex T 6 von 1938 mit dem 19 PS-Columbusmotor, 600 cm, seitengesteuert, zuverlässiger als moderne Maschinen war. Ja, PS hat man durch diesen Sport gezüchtet, die „Zuverlässigkeit“ aber ist zu kurz gekommen, um derentwillen diese Wettbewerbe aufkamen. Heute ist unter den Motorradfahrern das Thema „Zuverlässigkeit“ mehr denn je aktuell und zu einer Lebensfrage der ganzen Motorradfahrerei geworden, ein Hauptproblem für die Motorradfahrer, die im Motorrad nicht nur ein Show-Objekt für den Sonntag sehen.

Es ist klar, daß der Begriff „Serienmäßigkeit“ bei diesen Rennen und den von der Industrie eingesetzten Maschinen immer umstritten bleiben wird, letztlich aber sind es doch mindestens „seriennahe“ Motorräder. Wir haben in den letzten Jahren hinsichtlich der Kontrollmöglichkeit der Serienmäßigkeit bei solchen Wettbewerben immer resignieren müssen, weil es der Hintertürchen zu viele sind, durch die ein cleverer Techniker schlüpfen kann. Aber jetzt ist der Augenblick da, auf der Grundlage von Serienmaschinen mit Langstreckenrennen der miesen Zuverlässigkeit mancher Motorräder ernsthaft zu Leibe zu gehen. Ein Sieg oder Mannschaftserfolg bei diesen Rennen ist in den Augen jedes Fachmannes mehr wert und werbewürdig, als alle noch so spektakulären Rennsiege, die mit Fahrzeugen errungen werden, die der kleine Moritz doch nicht im Laden kaufen kann. Gibt es etwa eine Sechszylinder-Honda für unseren Bedarf zu kaufen? Eine Vierzylinder-MV? Eine Vierzylinder-Yamaha oder Suzuki? — Sicher, in den Fabrikmaschinen von Thruyton beispielsweise werden bestimmt ganz besonders gut ausgewuchtete und hergestellte Kurbelwellen gefahren, wie man sie wahrscheinlich nicht im

Laden kriegt, und die nicht brechen — aber der Motor ist im Aufbau und in allen Details millimetergenau der gleiche wie im Laden, und das ist entscheidend für das Sammeln von Erkenntnissen und die Wahrheit, die dann in der Werbung liegt.

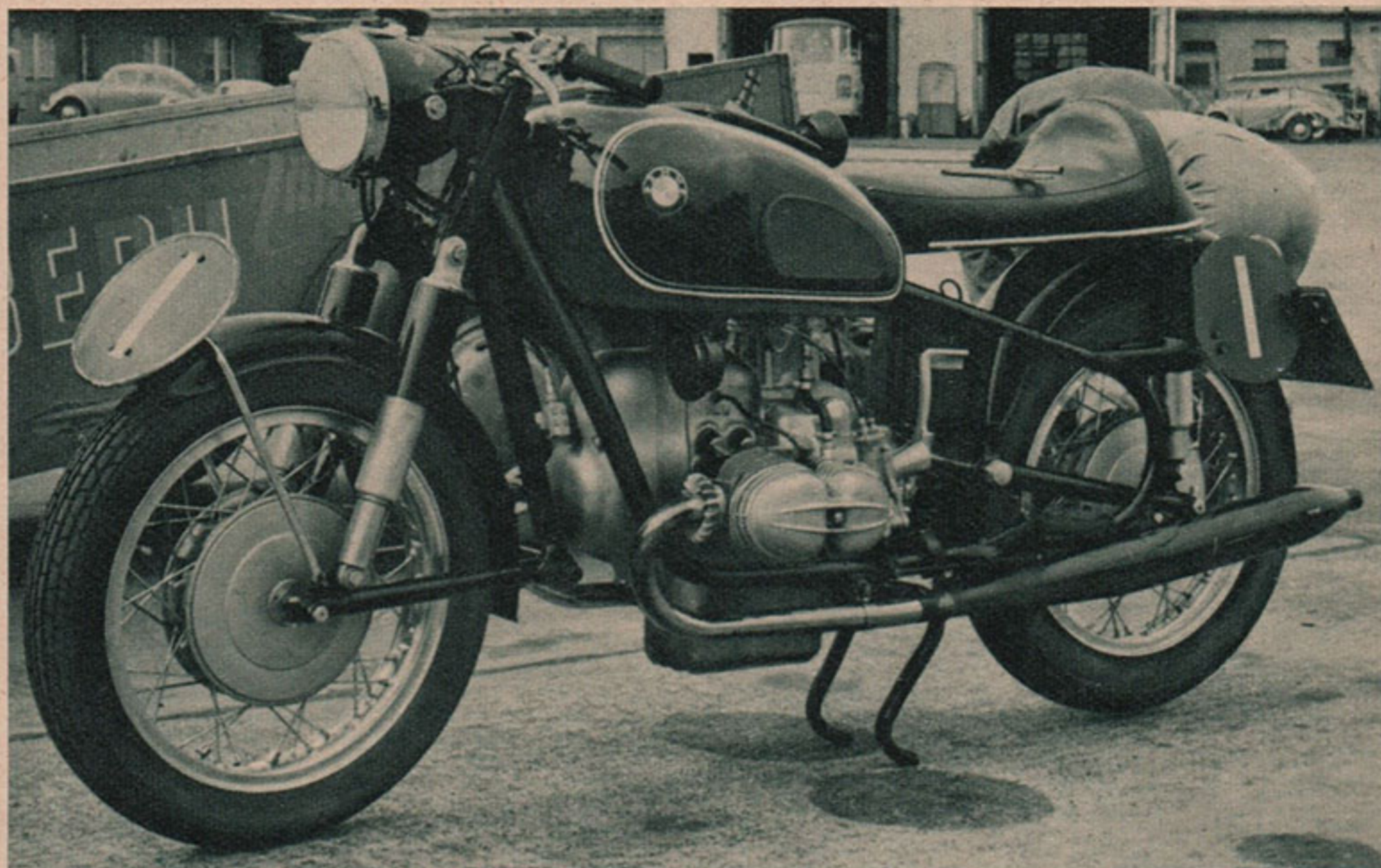
08/15-Werbung interessiert uns hier nicht, uns interessieren Erkenntnisse, die aus dem Rennsport unmittelbar zur Verbesserung der draußen laufenden Serienmaschine zur Weiterentwicklung der Modelle gewonnen und wirklich angewandt werden können. Denn das ist bessere Werbung. Werbung durch *echte* Qualität! Alles andere ist unwichtig. Es gibt Marken, deren Sporterfolge beispiellos, deren Serienqualitäten im Gegensatz dazu aber auch „beispiellos“ sind —!

Zu Beginn des Motorradportes um 1900 herum bis zum ersten Weltkrieg, aber auch noch ein paar Jahre danach, waren die Maschinen auf der Straße und im Gelände zuerst Serienmaschinen, später „seriennahe“ Fahrzeuge. Noch in den 30er Jahren fuhr BMW auf den damaligen Wertungsfahrten im Gelände (die aber meist nur über festen Untergrund und Wege gingen, Aus-

z. B. bei einem Langstreckenrennen, beide Male mit dem gleichen Schaden aus, dann ist das ein klarer Beweis von schlechter Qualität, siegt eine Maschine aber oder ist sie stets erfolgreich platziert ohne Ausfall, so hat man einen unmittelbaren Beweis von guter Qualität.

Außerdem wird ja dabei eine Nacht lang gefahren. Und wenn man dann die erzielten Positionen nicht aufgeben will, braucht man schon viel Licht! Ja, und erst, wenn es stockduster ist und regnet —! Hei, wie würden die Kameraden plötzlich nach helleren Scheinwerfern, neuen Lichtmaschinen, neuen Reglern schreien!

Nicht auszudenken. Denn auch der Kunde draußen würde ja sofort sagen: „Kommt, Freunde — das Licht will ich auch an meine Maschine, den Regler möchte ich auch, sonst kauf ich bei der Konkurrenz, wo es das schon gibt —!“ Schaut man sich die Funzeln der augenblicklichen Geländemaschinen an, dann kriegt man das große Lachen oder Weinen — je nach Temperatur — wenn man weiter an die Entwicklung unserer E-Anlagen denkt! Hier war der Sport in den letzten Jahren wertlos.



Aber auch mit der R 69 S kann man etwas gewinnen. Erst recht mit der ganz normalen Serienmaschine. Dies hier ist die R 69 S, wie sie das Werk 1963 für die Avus, für Thruyton und für den „Coup d' Endurance der FIM

1963“ herrichtete. Man kümmerte sich nur nicht intensiv genug um diese Sportart, oder hatten die Engländer die wendigeren Maschinen und besseren Fahrer? — Egal, es ist schade, daß man aufgab.

nahmen bildeten wohl mal Sandstücke) mit Serienmaschinen und war sehr erfolgreich. 1927 fuhr man auf dem Nürburgring bei Straßenrennen noch mehr als 500 km. Heute sind die Rennmaschinen weit, weit entfernt vom Serienprogramm einer Firma, und die Rennen werden immer kürzer. Der Geländesport züchtet ebenfalls Maschinen, die mit dem Serienprogramm nur noch wenige Details gemeinsam haben, die Geländefahrten werden immer spezialisierter. Diese Entwicklung geht einwandfrei an den Notwendigkeiten vorbei, die man heute beim Bau von Motorrädern unbedingt beachten muß.

Stellt sich heraus, daß eine Maschine schon durch bessere Handlichkeit und Kurvenlage ihren Konkurrenten überlegen ist, dann sind die anderen Marken *sofort* gezwungen, ihre Fahrwerke zu verbessern. Zeigt sich — was ja gerade bei langen Wettbewerben besonders wichtig ist —, daß die verwendete Sitzbank zu hart und schmal ist und die Sitzposition nicht stimmt, muß man *sofort* etwas tun. Ist die Leistung des Motors ungünstig, muß man *sofort* an eine Verbesserung gehen. Findet man heraus, daß dieses oder jenes Teil die Strapazen eines solchen Rennens nicht durchhält, muß *sofort* daran gearbeitet werden. Bis zum nächsten Rennen oder bis zur nächsten Saison spätestens muß das ausgemerzt sein, damit man dem Kunden draußen, der ja die gleiche Maschine fährt (!), zeigen kann, daß die Qualität angehoben wird. Fällt eine Maschine,

Jetzt wird ein böser Bube sagen: „Ja, siehste — und weil man das alles bei diesen von Ihnen so gelobten Langstreckenrennen sehen kann, was mies ist, deswegen scheut die Industrie eine Teilnahme und ist nicht daran interessiert. Im Gegenteil, sie wird alles tun, damit es nicht zu solchen Wettbewerben kommt, und wenn sie doch daran teilnehmen muß, dann wird man tausend Kniffe haben, um den Wertungsmodus günstig gestalten und beeinflussen zu können.“ Mal Spaß beiseite: es ist zwar nicht anzunehmen, daß man dies alles bei denen, die es angehen sollte, als eine große Chance erkennt und diskutiert, aus dem Sport nun endlich wirklich etwas mehr Lohnendes zu machen (für den Techniker im Hause, vor allem für den Kunden draußen und nicht zuletzt für den gewiegten Reklameonkel nebenan), aber ich könnte mir denken, daß — wie oben im MOTOR CYCLING zu lesen — auch schon andere Leute darüber nachdachten und die Richtigkeit doch erkannt haben.

Es ist eine große, eine neue Chance gerade für BMW, für welches Haus die Entwicklung auf dem Gebiet der großen Straßenrennen und des Geländesportes immer ungünstiger zu werden scheint.

Schlußwort? Lesen Sie mal die Geschichte des Internationalen 24-Stunden-Rennens auf der Avus 1963 in Heft 11 des Jahrganges 1963 vom MOTORRAD nach! Klackes

AUFTAKT ZUR TRIAL-SAISON HOLZKIRCHEN UND GARMISCH

1. und 2. Lauf zur
Trial-Meisterschaft 65/66

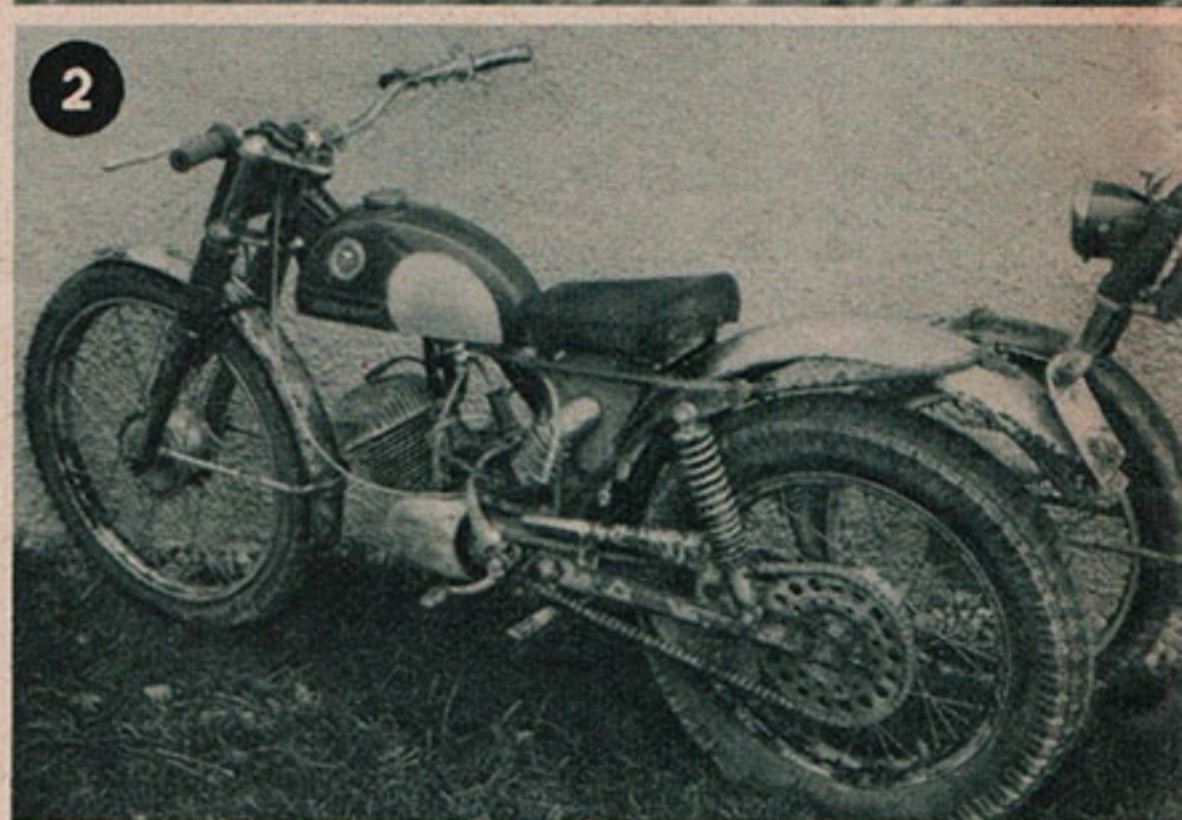
Mit dem Internationalen Westfalen-Lippe-Trial begann der Spaß des Trialfahrens für Herbst, Winter und Frühjahr 1965/1966. Da es aber keine Europa- oder Weltmeisterschaft in dieser Sportart gibt und zwei Wochen später mit dem Holzkirchner Trial und dem Trial in Garmisch-Partenkirchen am 9. bzw. 10. die Deutsche Trial-Meisterschaft eröffnet wurde, gelten nur diese beiden Veranstaltungen praktisch als „Saison-Auftakt“. Es soll Leute geben, die sich deswegen in die Haare gerieten (man sieht, daß die Menschen sonst keine Sorgen mehr haben!). Die deutsche Gemeinde der Trialfahrer und Trialfreunde sollte sich besser um andere Dinge den Kopf zerbrechen, ob es nun die Zuschauer, die Aktiven, die Trialsport-Gemeinschaft, das Zündapp-Werk, die Veranstalter oder die OMK ist. Man sollte sich einmal darum kümmern, was man tun kann, um diesem Sport bei uns mehr Geltung zu verschaffen. Denn trotz allen Einsatzes und trotz 60 Startern pro Trial in Holzkirchen und Garmisch, das Ganze blüht doch noch ziemlich im Verborgenen. Die Trialfahrer scheinen sich ein wenig einzuigeln, das einzige Werk, das sich beteiligt, hat zwar hervorragende Könner unter den Fahrern, aber es ist keine gleichwertige Konkurrenz vorhanden. Der Gewinn der Trialmeisterschaft steht doch schon jetzt für diese Saison für das Haus Zündapp fest. Es ist ein leichter Titel, den man mangels Gegner schon jetzt auf die Plakate drucken kann, die Fahrernamen setzt man später ein. Es ist nur gut, daß es nicht sehr viele fachkundige Trial-Zuschauer und Presse-Kollegen (bei der Tagespresse) gibt, sonst würde niemand mehr dem Gewinn dieser „Marken-Meisterschaft im Alleingang“ größere Bedeutung beimessen. Da müßte also Marken-Konkurrenz her! Damit die Sache Würze kriegt und der Titel für die Reklame aufgewertet wird.

Anders unter den Fahrern selbst. Gustav Franke ist klar der deutsche „Sammy Miller“, er ist heute absolut in die Klasse der europäischen Stars einzuordnen, obwohl er als lustiger und bescheidener Mann alles andere als ein „Star“ ist. Er ist „schottland-reif“, zusammen mit Günter Sengfelder, Andreas Brandl, Siegfried Gieger, Lorenz Specht u. a. Und unter diesen Fahrern wird in den Klassen auch diesmal wieder ein sehr scharfer Kampf um die Meistertitel stattfinden. Fragen Sie aber einmal unter dem deutschen Sportpublikum, wer Gustav Franke, wer Günter Sengfelder ist! Vielleicht wissen das unsere MOTORRAD-Leser. Fragen Sie einmal selbst unter den aktiven Motorradsportlern, wie die Hauptregeln des Trialfahrens oder wie die besseren Könner heißen —!

Was ist los? — Ich glaube, daß in den letzten Jahren der Trialsport auf eine falsche Spur geraten ist oder geleitet wurde. Er ist nämlich schon wieder viel zu sehr spezialisiert. Er wird außerdem für den normalen Privatfahrer und dessen bescheidene Mittel immer noch erschwert, weil die Meisterschaftsläufe zu weit in allen Landesteilen verteilt sind, und außerdem gibt es das Handicap der StVZO. Da heißt es zum Beispiel in der Ausschreibung unter Artikel 3: „Jedes Motorrad, das den Bestimmungen... der StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungsordnung) entspricht, kann gemeldet werden.“ Also andere Maschinen sind nicht zugelassen. Wenn man aber ein Motorrad zum Trialfahren nach StVZO herrichtet — mit normaler Lampe, großem Kuchenblech, den Phonwerten gerecht werdender Auspuffanlage usw. — kann man gleich zu Hause bleiben, weil man damit nichts gewinnt. Jeder Teamchef einer konkurrierenden Werksmannschaft könnte heute jederzeit mit Erfolg gegen die Zündapp-Fahrer protestieren, denn keine ihrer Maschinen entspricht der StVZO, und alle müßte man aus der Wertung nehmen! Ich habe überhaupt keine Trial-Maschine in Holzkirchen und Garmisch gesehen, die einer StVZO-Überprüfung standgehalten hätte! —

Man sollte erreichen, daß diese StVZO-Vorschrift wegfallen kann. Denn wer fährt heute noch mit seiner Trialmaschine über die Straße zum Wettbewerb, wenn er nicht gerade am Ort wohnt? Ich habe hier das Schreiben einer Versicherungs-Gesellschaft vorliegen, die bereit ist, auch nicht zugelassene Trialmaschinen für die Dauer eines Wettbewerbs zu versichern. Wenn schon leider die Trialfahrerei ohne Spezialmaschine nicht mehr möglich ist, dann sollte man die Teilnahme nicht durch StVZO-Vorschriften erschweren.

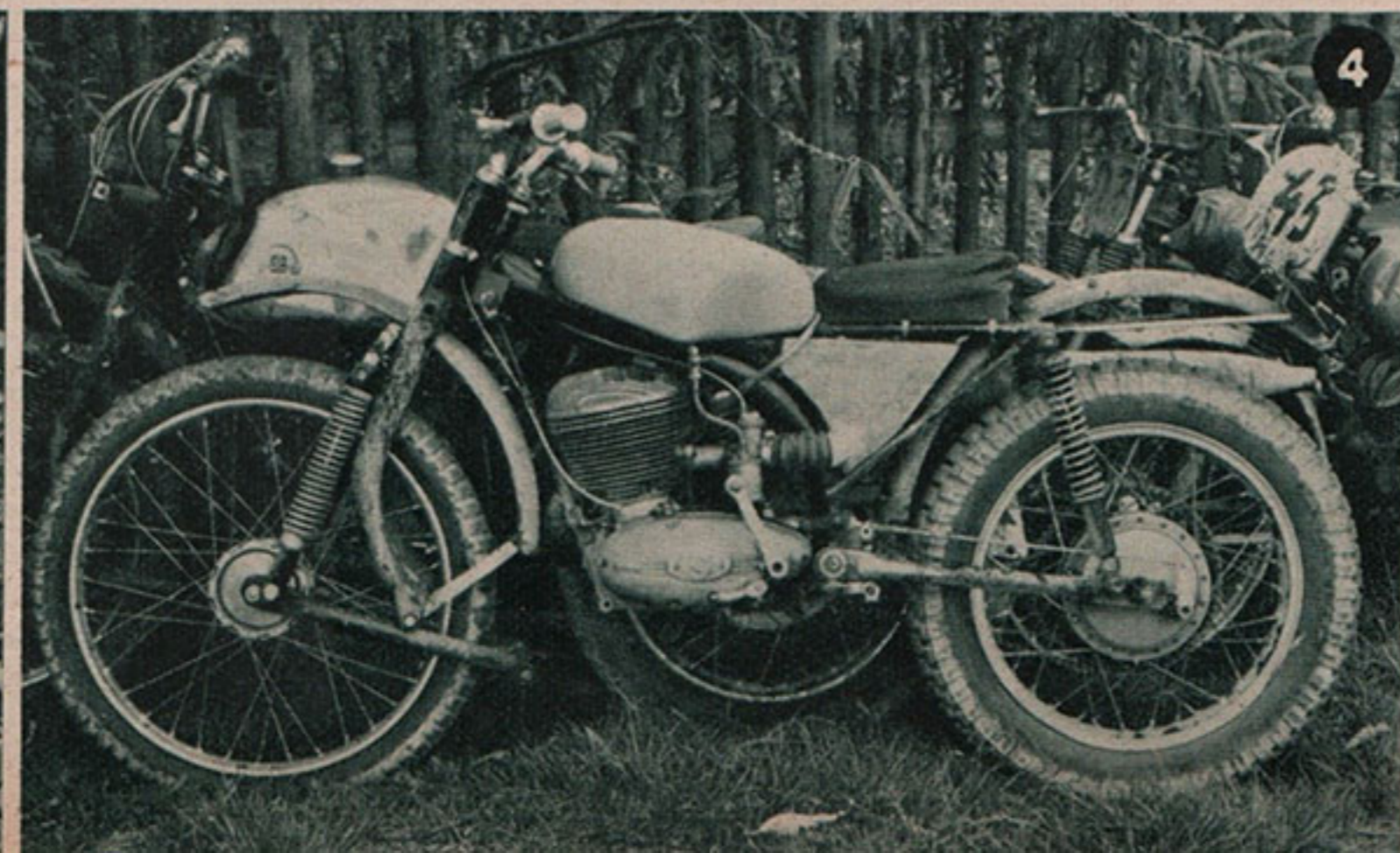
Die Deutsche Meisterschaft beschränkt sich heute auf das Gebiet in der Lüneburger Heide, Frankenwald und Heidelberg, Raum München und Garmisch. Fertig. Man behauptet, außer diesen dort verantwortlichen Clubs würde es keine vernünftigen Trials und Trial-Veranstalter in der Bundesrepublik mehr geben. Erstens glaube ich das nicht, und zweitens wäre das ein Unfähigkeitszeugnis für alle Verbände und Clubs, die sich und ihre Arbeit dem Motorsport verschrieben haben. Ich gehe davon aus, daß es veranstaltende Clubs genügend geben kann (wenn man sich darum kümmert wie die Trialsport-Gemeinschaft!) — dann könnte man nach einem einfachen Punktsystem erst regionale Meisterschaften ausfahren, die keine so langen Anreisewege erfordern, und man würde schließlich die



Meisterschaftsanwärter ab einer bestimmten Punktzahl zu einem Hauptendlauf zusammenfassen. Dieser Endlauf könnte dann ruhig in Garmisch, in Lüneburg oder bei Heidelberg sein. Vielleicht sogar international über zwei Tage. Das alles stand schon vor Jahren im MOTORRAD.

Im Laufe der Saison werden wir über diese Dinge bestimmt noch öfter reden, aber bei dem Besuch des Holzkirchner und Garmischer Trials sprang es einem wieder direkt ins Gesicht. Vielleicht darf ich einmal sagen, daß mich das Trialfahren und diese gleichen, bis heute ungelösten oder fehlgeleiteten Probleme schon seit 1955 und früher bewegen, ältere MOTORRAD-Leser werden sich vielleicht erinnern. Wir hatten einmal geglaubt, daß man mit dem Trialfahren einen wirklichen Motorrad-Breitensport in Deutschland einrichten könnte. So, wie das in England seit 50 Jahren funktioniert. In England sogar als spezialisierte Sportart. Für Solomaschinen und Gespanne (!).

Einen sehr sauberen Streckenplan bekamen wir in Holzkirchen in die Hand gedrückt, die schönsten Sektionen lagen bei Hartpenning (Holz-



1) Günter Sengfelder in der „Knochen-Rutsche“ von Holzkirchen. In dieser steilen Waldsektion gab es in der Abfahrt einen „Mahl“-Baum (angezeichnet), der in Schulterhöhe etwas „abgewetzt“ war....

2, 3 und 4) Entsprechen diese Maschinen der Straßenverkehrszulassungsordnung? Was soll daher dieser Passus in den Trialschreibungen? Und außerdem: o v a l e Nummernschilder waren verlangt. Um das letztere wollen wir nicht streiten, es ist sowieso keine Fabrikkonkurrenz zum Protestieren da, aber die Sache mit zugelassenen Maschinen und der StVZO sollte man doch ernsthaft überlegen. Man kann nämlich mit einer der StVZO entsprechenden Maschine beim heutigen Stand des Trials keinen Blumentopf gewinnen, ergo ist man gezwungen, diesen Artikel der Ausschreibung oder die StVZO zu verletzen. Ist das in Ordnung?



5

5) Die Seesektion in Holzkirchen. Die Baumwurzeln waren heimtückisch, und wie scharf es am Ufer entlangging, zeigt Werner Linz (Hamburg, Zündapp).

6) In Garmisch gab es am Hang eine Sektion mit vielen Schleifen. Ganz kritisch war es in der letzten Kehre (Stiel, Zündapp).

7) Gustav Franke, Gesamtsieger in Holzkirchen und Garmisch, in der „Sammy-Miller“-Sektion unterhalb der Kramer-Spitze.

8) Siegfried Gienger in der Loisach bei Garmisch. Im fließenden Wasser kann man den Untergrund nicht auskalkulieren, hier hilft nur blitzschnelles Reagieren und Glück.

(Fotos Klacks)

kirchen liegt etwa 30 km südlich von München an der Autobahn München—Salzburg) am Hackensee. Die Strecke war 15 km lang, mußte fünfmal durchfahren werden und hatte pro Runde sechs Sektionen.

15 Lizenzfahrer, aber auch 44 Ausweissfahrer, hatten ihre Nennung abgegeben. 35 Zündapp-Maschinen, 10 Hercules und der Rest die Marken Greeves, KTM, Maico, NSU, Puch und Rixe, meist in einem Exemplar vorhanden. In Garmisch war die Beteiligung am nächsten Tag ähnlich. Es gab in Holzkirchen viele heimtückische Wurzeln, etwas Schmiere, Steilauffahrten und steile Abfahrten zwischen engstehenden Bäumen (!), eine „See-Sektion“, die einem der wackeren Streiter auch prompt zu einem Bad verhalf. Mit nur 17 Strafpunkten wurde Gustav Franke Gesamtsieger und Sieger der Wertungsgruppe III (über 200 ccm). Die Wertungsgruppe I (bis 100 ccm) gewann Franz Brandl mit 43 Punkten vor Alfred Lehner mit 45 Punkten und Fritz Kopetzki mit 45 Punkten, alle Zündapp. Die Wertungsgruppe II (bis 200 ccm) wurde mit 26 Punkten eine sichere Sache von Günter Sengfelder vor Lorenz Specht (46 Punkte), beide auf Zündapp. Die Klassensieger der Ausweissfahrer hießen Martin Lechner (Zündapp, 43 Punkte) in Gruppe I; Erich Baier (Zündapp, 63 Punkte) in Gruppe II und Helmut Mayr (Hercules, 58 Punkte) in Gruppe III. Eine Steilauffahrt, die nicht zu den Sektionen gehörte und am Rande des Sees lag, war m. E. schwieriger als die schwerste Sektion. Es war gut, daß man dort keine Wertung machte — da hätte es keinen Fahrer mit 0 Punkten gegeben.

Es gibt in Holzkirchen kein Gebirge, keine Felsen, kein Geröll — so wirkte das Trialgelände in Garmisch dagegen natürlich interessanter. Ob es schwieriger war, müssen die Fahrer selbst sagen — die Meinungen gehen auseinander. Je-

doch haben alle in Garmisch eine höhere Strafpunktzahl. Eines steht jedoch fest: die „Sammy-Miller-Sektion“ in Garmisch ist in ihrer Heimtücke wohl kaum zu überbieten. Sie liegt am oberen Rand des Geländes an einem lose bewaldeten, sehr felsigen und steilen Berghang der 2000 m hohen Kramer Spitze. Es ist ein Bachbett, zerrissen und ausgewaschen, voller Steinbrocken und runder Kiesel. Hier ist der Engländer Sammy Miller bei einem Lehrgang 1963 zwanzigmal ohne Bodenberührung durchgefahren. Daher der Name. Diesmal schaffte es nicht einmal Gustav Franke in jeder Runde! — In Holzkirchen hatte Sengfelder nach der zweiten Runde erst 10 Punkte, während Franke 11mal den Fuß auf den Boden setzte. In der dritten Runde aber gab es für Sengfelder 8 und für Franke nur 2 „dabs“ — womit die Entscheidung über den Gesamtsieg gefallen war. In Garmisch war die Reihenfolge nach unseren Notizen nach der ersten Runde Franke (Zündapp 250 ccm) 8, Lechner (Zündapp 74 ccm) 11, Atzinger (Zündapp 250 ccm) 11, Gerhard Muncker (Zündapp 175 ccm) 14 Punkte. In der dritten Runde schaffte es Franke mit nur 3 Punkten, und das war der Schritt zum zweiten Gesamtsieg dieser beiden Tage. Mit 26 Punkten blieb er der erfolgreichste Fahrer vor dem Lizenzfahrer Johann Atzinger (Zündapp 250 ccm) und dem Ausweissfahrer (!) Martin Lechner (Zündapp 75 ccm), beide mit 46 Punkten. Erst danach kamen knapp die Klassensieger der Gruppe I, Andreas Brandl mit 48 Punkten (Zündapp 98 ccm), der Gruppe II Günter Sengfelder mit 48 Punkten (Zündapp 176 ccm). Klassensieger bei den Ausweissfahrern waren Martin Lechner (Zündapp), Gruppe I, 46 Punkte (!); M. Dresselhaus (Rixe), Gruppe II, 72 Punkte und Helmut Mayr (Hercules), Gruppe III, 76 Punkte. Damit führen A. Brandl, G. Sengfelder und G. Franke die Meisterschaftswertung an.

Die Leistung von Martin Lechner aus Westerham in Garmisch zeigt das Niveau unserer Trial-Ausweissfahrer. Es zeigt aber auch, daß es Maschinen gibt, mit denen ein Ausweissfahrer ein solches Ergebnis erzielen kann. Diese Maschinen sind aber auch erst gekommen, nachdem sich Zündapp so ernsthaft am Trialsport beteiligte (was wiederum für Fabrikbeteiligung spricht!). Wenn jedoch ein Werk einen Maschinentyp entwickelt, dann doch bestimmt nicht nur, um mit Spezialmaschinen und Spezial-Fahrern für Reklame-Möglichkeiten Blumentöpfe einzukaufen. Dann will man doch auch sicher später einmal diese Trialmaschinen „an Private“ abgeben — sonst lohnt der Einsatz doch nicht. Diese Privatkundschaft kann aber nicht zahlreich genug sein, um den wirtschaftlichen Erfolg zu sichern. Also muß man Trialfahrer züchten, man muß Bedarf wecken. Schon aus diesem Grunde muß man einen Weg finden, daß der Trialsport bei uns mehr Bedeutung gewinnt. Nachwuchs auch in der Lizenzklasse muß her. Hier arbeitet die Deutsche Trialsport-Gemeinschaft ja emsig, aber wir müssen Wege finden, daß man auch bei der Sportbehörde nicht von einer Einstellung der Meisterschaft, sondern von einer Ausweitung



6

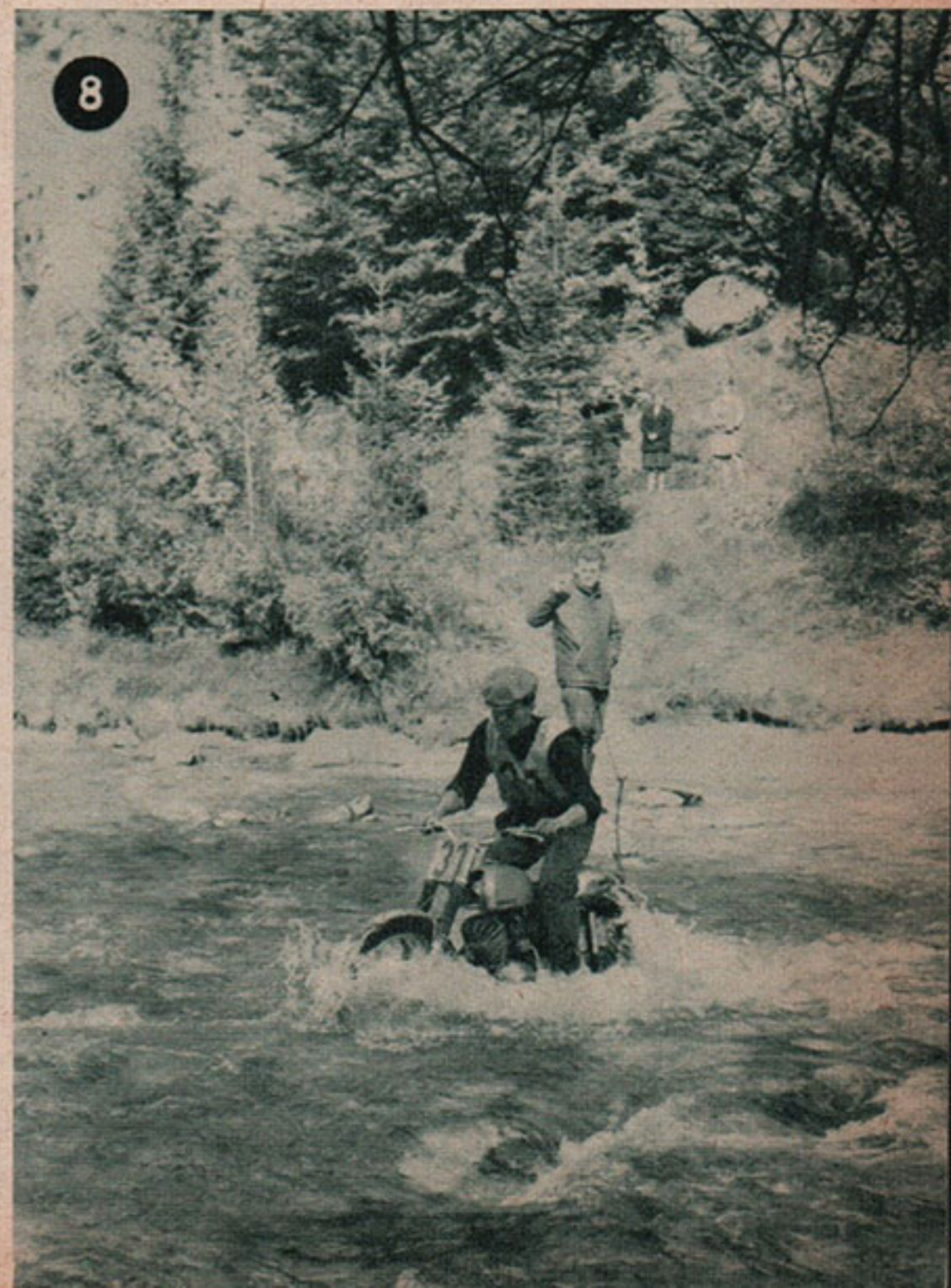
spricht. In den verantwortlichen Institutionen, die die Geschicke des Motorradsportes leiten, müssen mehr Männer für das Trial, einen echten Motorradsport, gewonnen werden. Und Zündapp sollte mal mit seiner Crew im nächsten Jahr im Mai nach Schottland fahren! Oder traut man sich immer noch nicht?

Es ist wichtig, bei Beginn der Trialmeisterschaft alle die Dinge auf dem zur Verfügung stehenden Raum aufzuzählen. Welcher Fahrer wann und wo einen „dab“ mehr oder weniger tat, was mit den Maschinen los ist usw., erscheint in diesen ersten beiden Meisterschaftsläufen bei den vorliegenden Fragen nicht ganz so wichtig. Die nächsten Meisterschaftsläufe finden am 6. und 7. November in Lüneburg und bei Uelzen in der Lüneburger Heide statt. Dort ist der Sitz der Deutschen Trialsport-Gemeinschaft, man wird also Vorbildliches hinsichtlich Streckenauswahl, Sektionen und Organisation zu erwarten haben. Bestimmt aber wird man wieder über Trial viel, viel reden. Vielleicht kriegt man eines Tages die Kurve und die Gedanken für eine Patentlösung der Trial-Probleme in Deutschland. Also 1. entweder mehr Fabrikbeteiligungen oder — welcher Vorschlag auch schon diskutiert wurde — völlige Ausschaltung von Werksbeteiligung, 2. regionale Läufe und einen zentralen Endlauf, 3. Ausklammerung der StVZO-Bedingung für Trialmaschinen.

Klacks

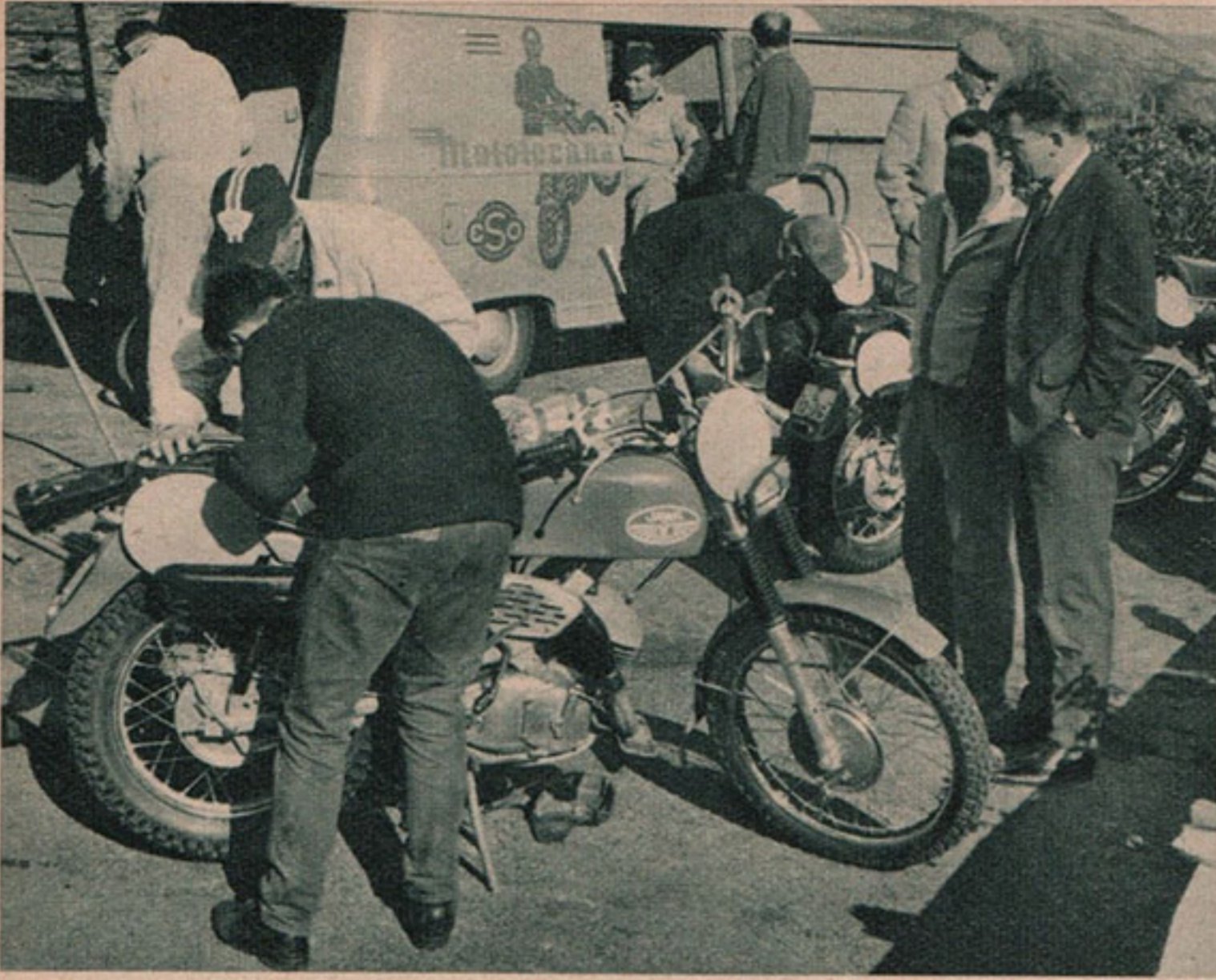


7

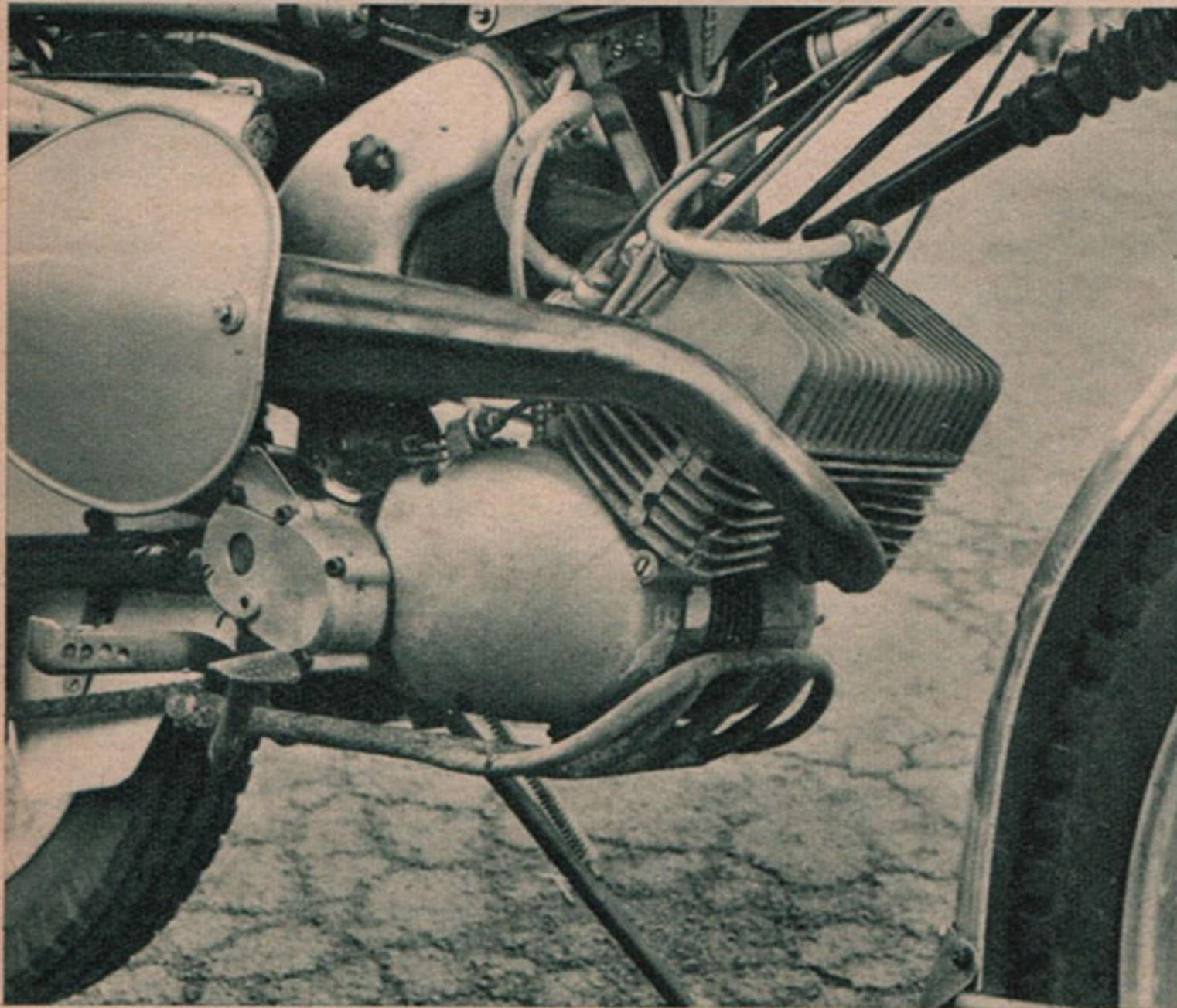
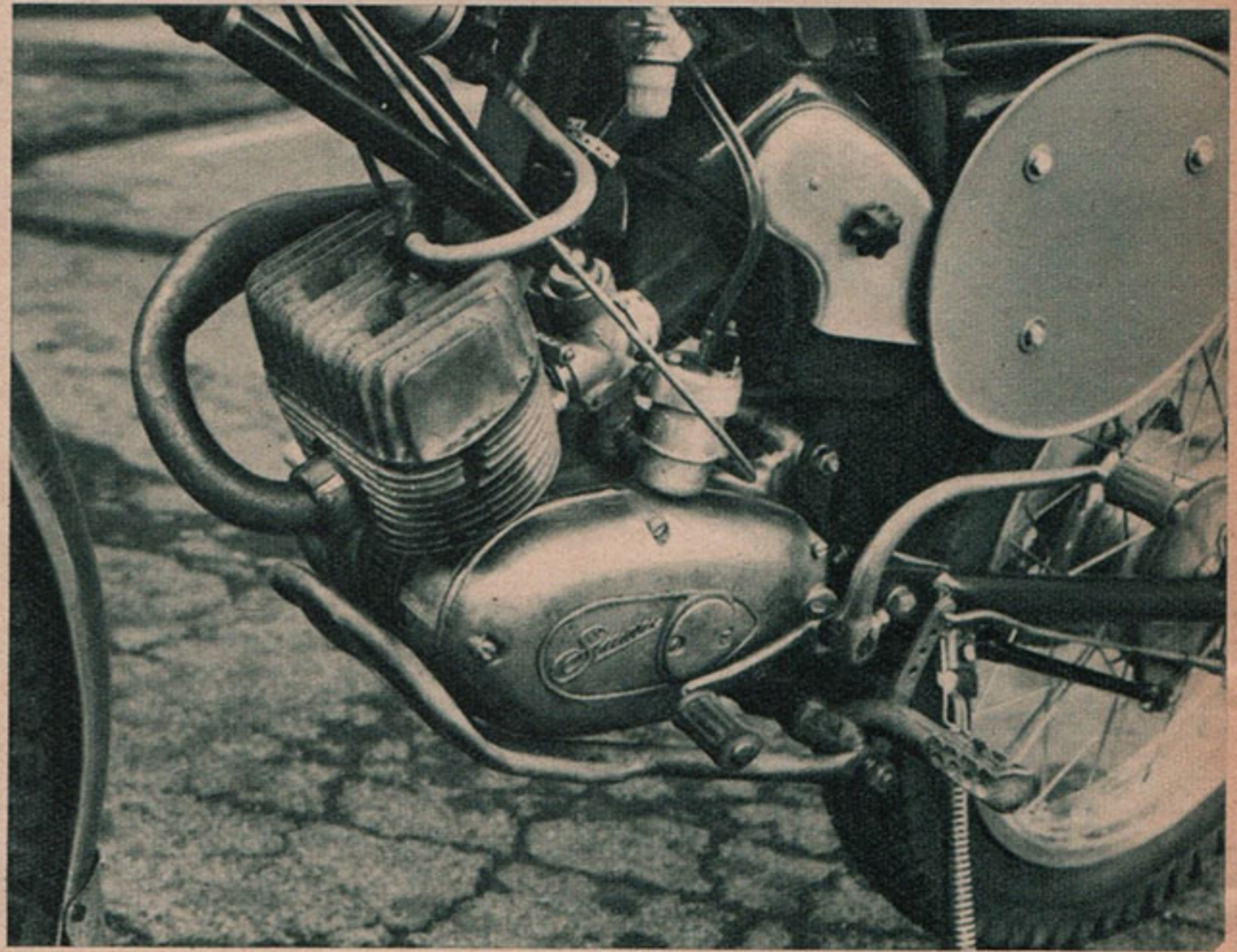


8

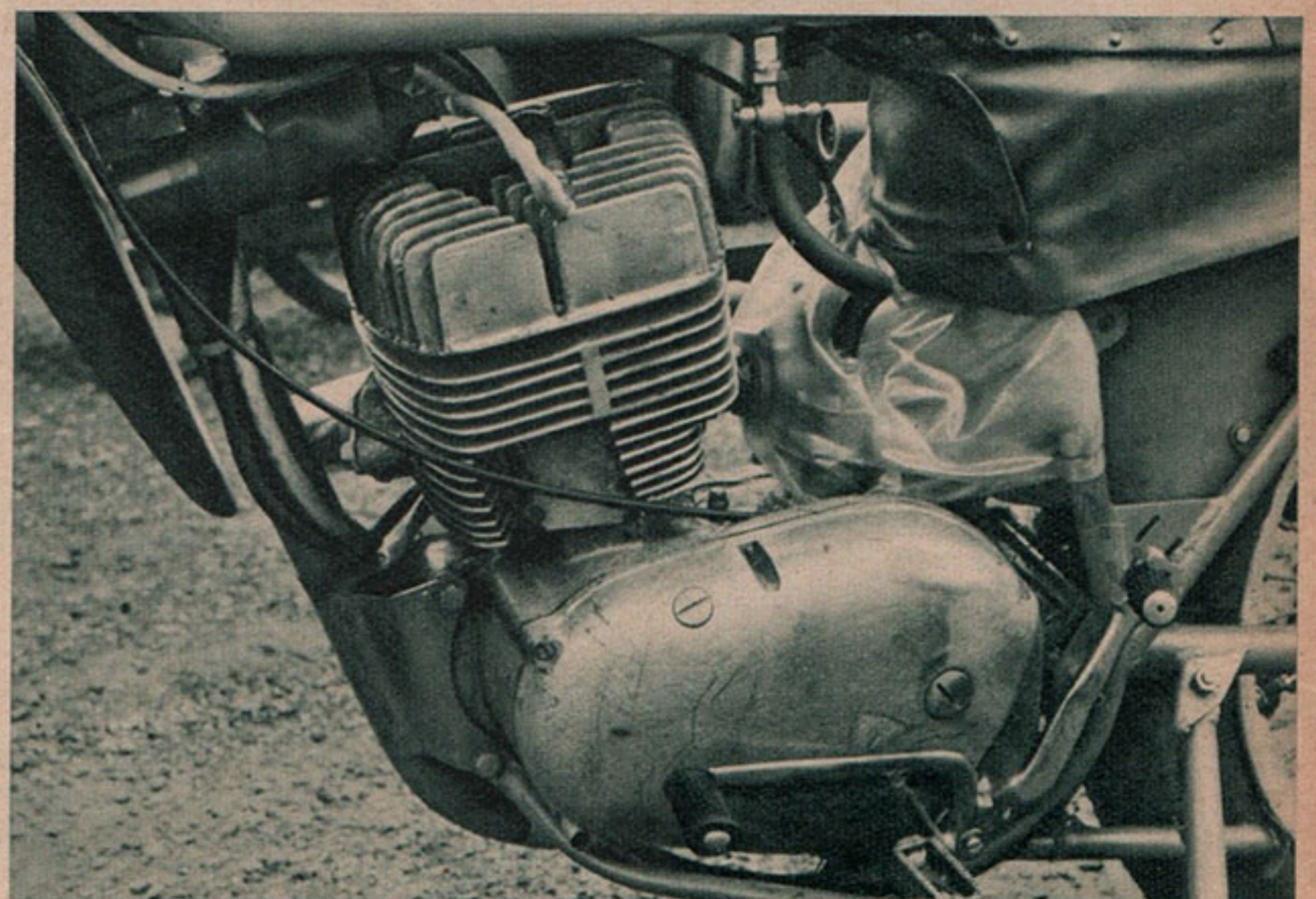
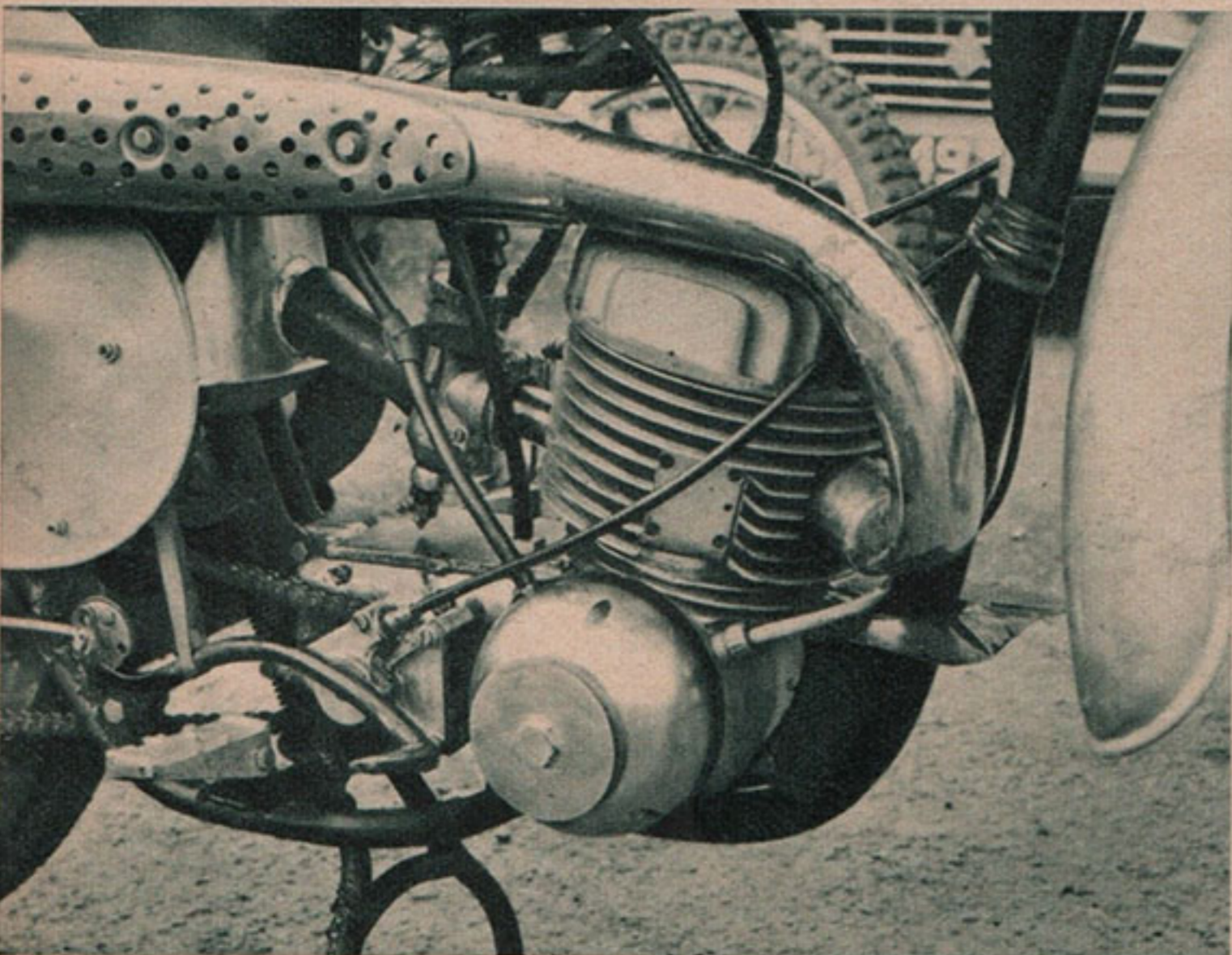
TECHNIK VON DER



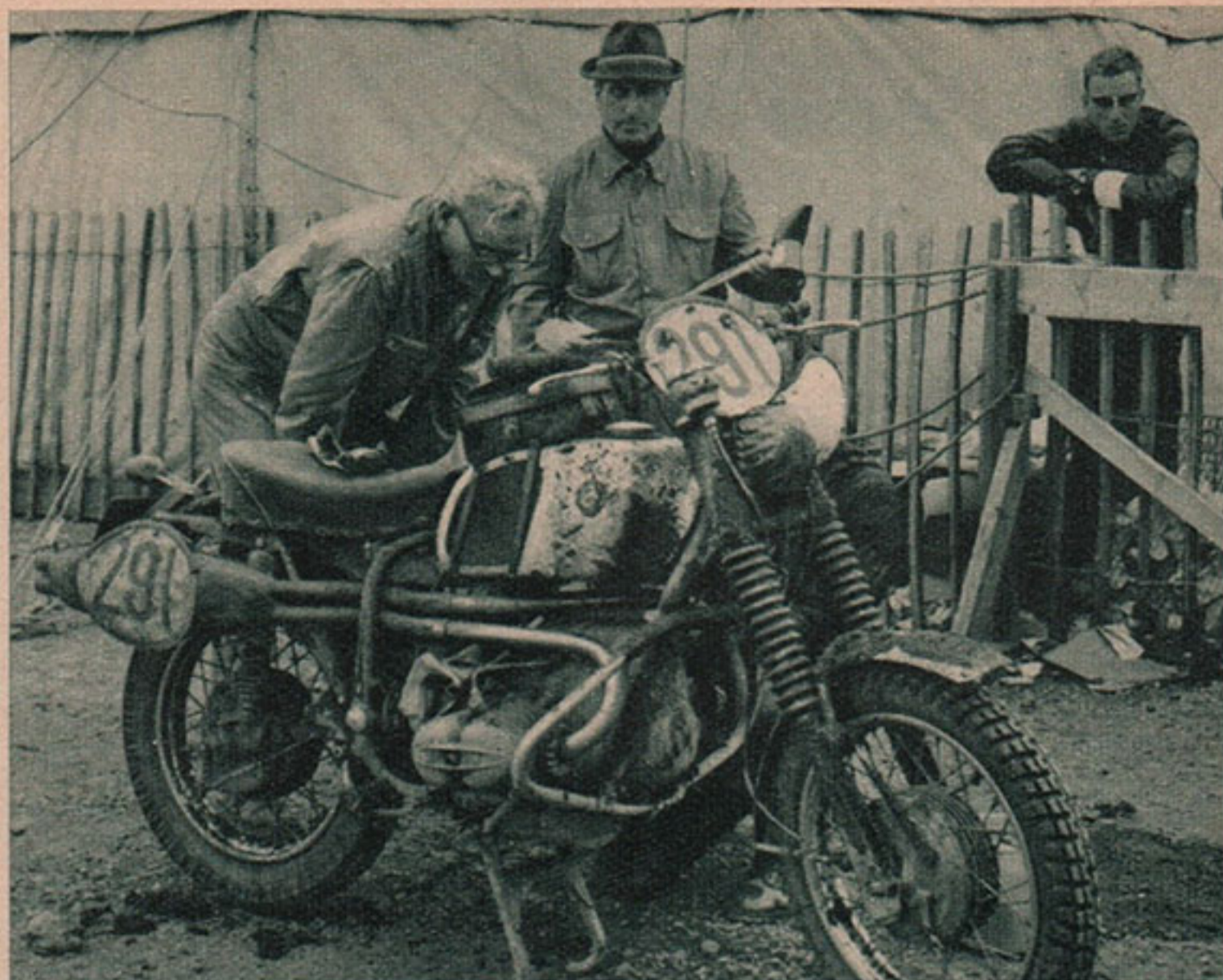
Oben: Der verhältnismäßig magere Erfolg, den die tschechoslowakischen Fahrer diesmal von der Sechstagesfahrt mit heimnahmen, entsprach keineswegs den sorgfältigen Vorbereitungen und dem technischen Stand ihres Maschinenmaterials – das im Moto Cross entwickelte Fahrwerk ist ebenso hervorragend wie die neuen Motoren. Mitte: Der 50 ccm-Wettbewerbsmotor von Simson-Suhl ist eine Sonderversion des serienmäßig gefertigten, der auf eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt ist (man kennt drüben Kleinkrafträder und Führerschein 4, wie wir sie haben, nicht); zusätzlich angebaut das Vorgelege, „Spezial“ auch der Leichtmetallzylinder. Unten: Ein bißchen dürrig sahen diese sowjetischen K-Triebwerke mit dem winzigen angeblockten Getriebe aus, und ihre Leistung entspricht auch noch nicht westlichem Geländesport-Standard. Aber der Fortschritt ist unverkennbar.



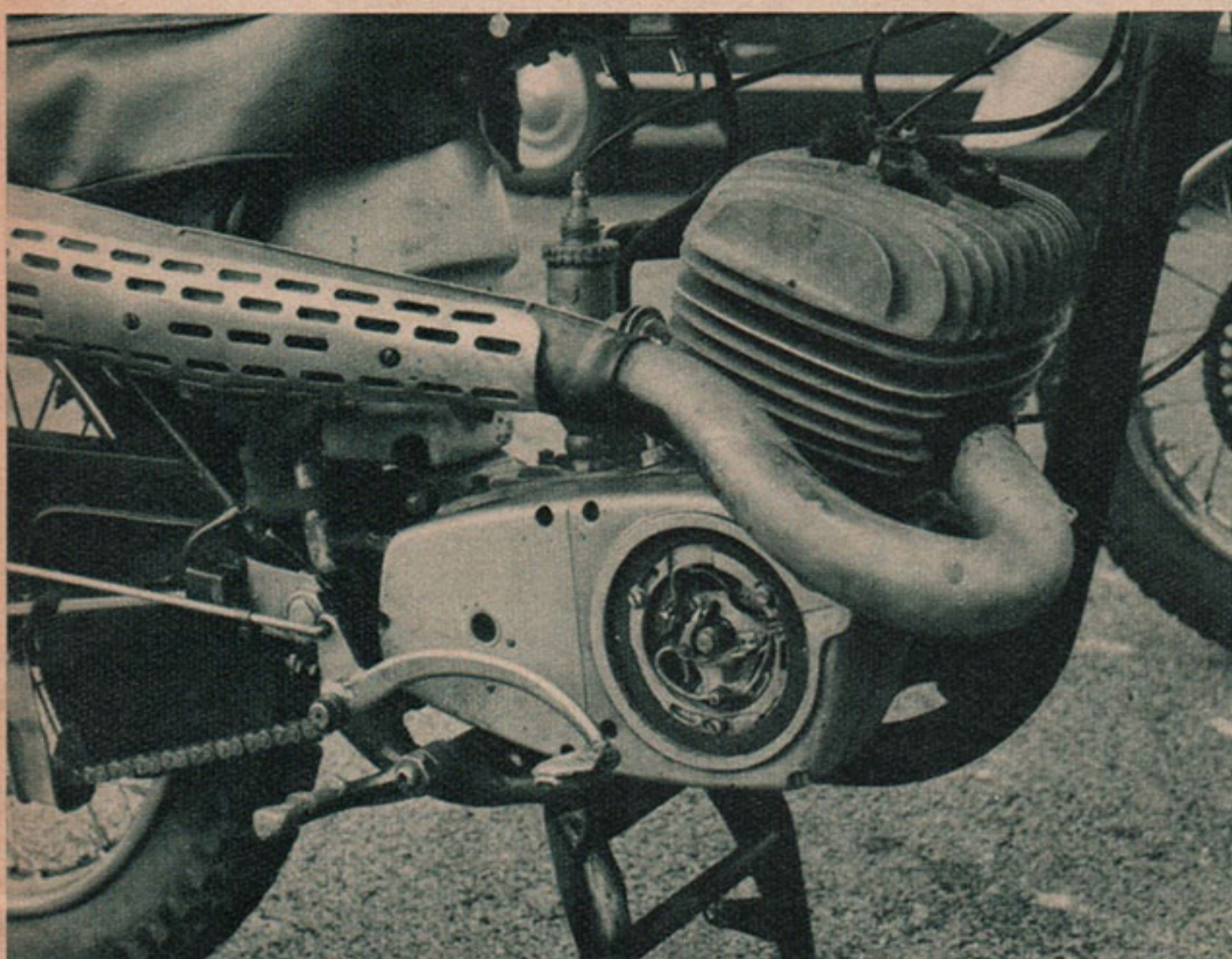
Oben: Der 75er Simson-Suhl, im Äußeren dem kleineren 50er sehr ähnlich, ist ein ganz schnelles Geschoß, das für unsere Maschinen dieser Größenordnung bei internationalen Wettbewerben eine sehr ernstzunehmende Konkurrenz darstellt. Die Entwicklung dieser Zweitakter erfolgt im übrigen gänzlich unabhängig von der Zschopauer MZ-Motoren. Unten: Auch die größeren Einzylindermaschinen (350 und 500er ISCH) der Sowjetrussen (die ihre Abstammung von der guten alten DKW-NZ nach wie vor nicht verleugnen können) sind noch weit von einer flüssigen, gefälligen Linienführung entfernt – wenigstens die großen Überströmkanaldeckel hätte man ja wohl schon mit Kühlrippen versehen können, und die raffinierte Versteifung des Schalthebels ist eine ulkige Bauerei. Aber ansonsten sind die Zeiten vorbei, wo die Fahrer mit dem großen Hammer und mit viel Isolierband und Draht die Maschinen über die Runden zu bringen trachteten!
18 Fotos V. Rauch, 4 Mick Woollett



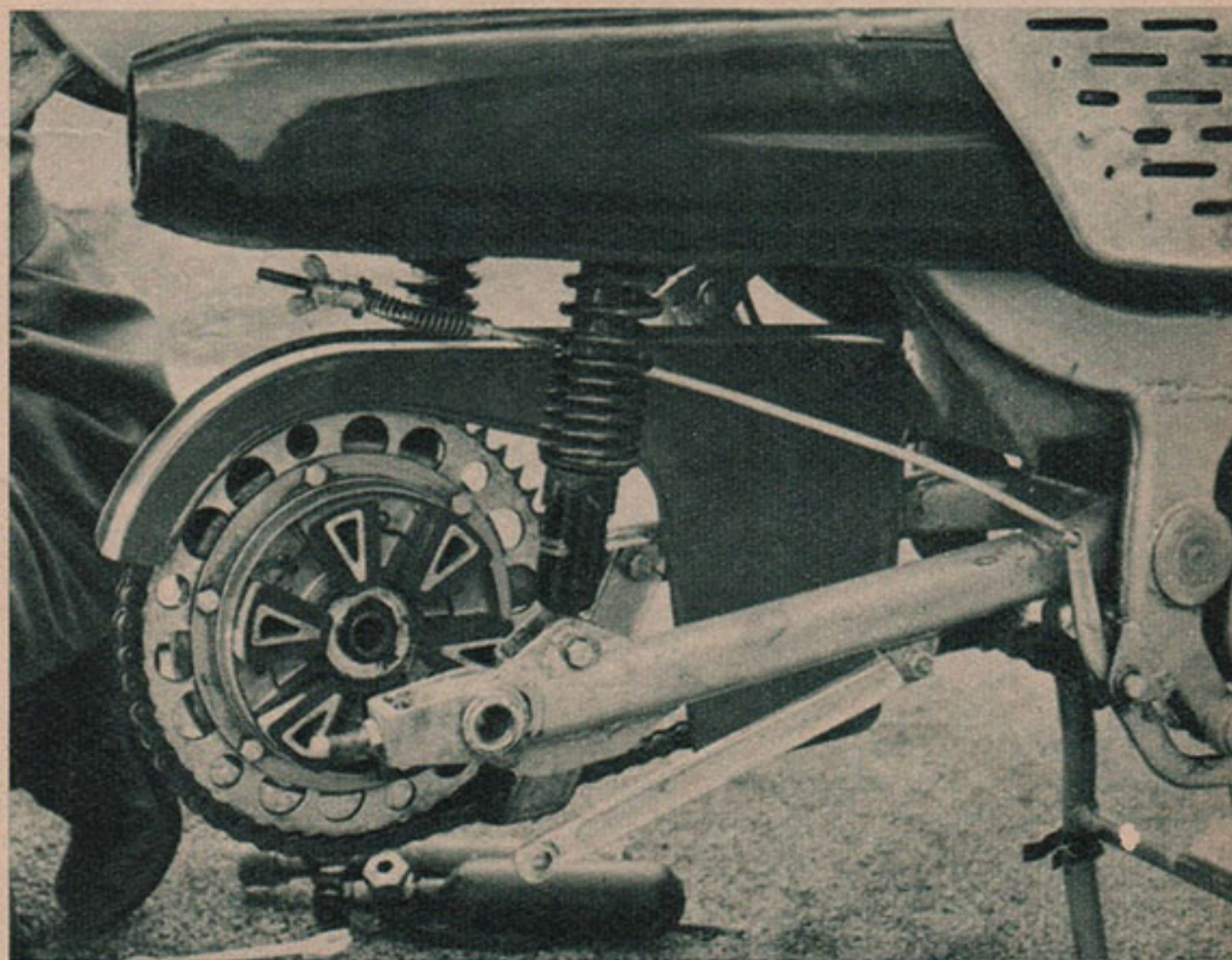
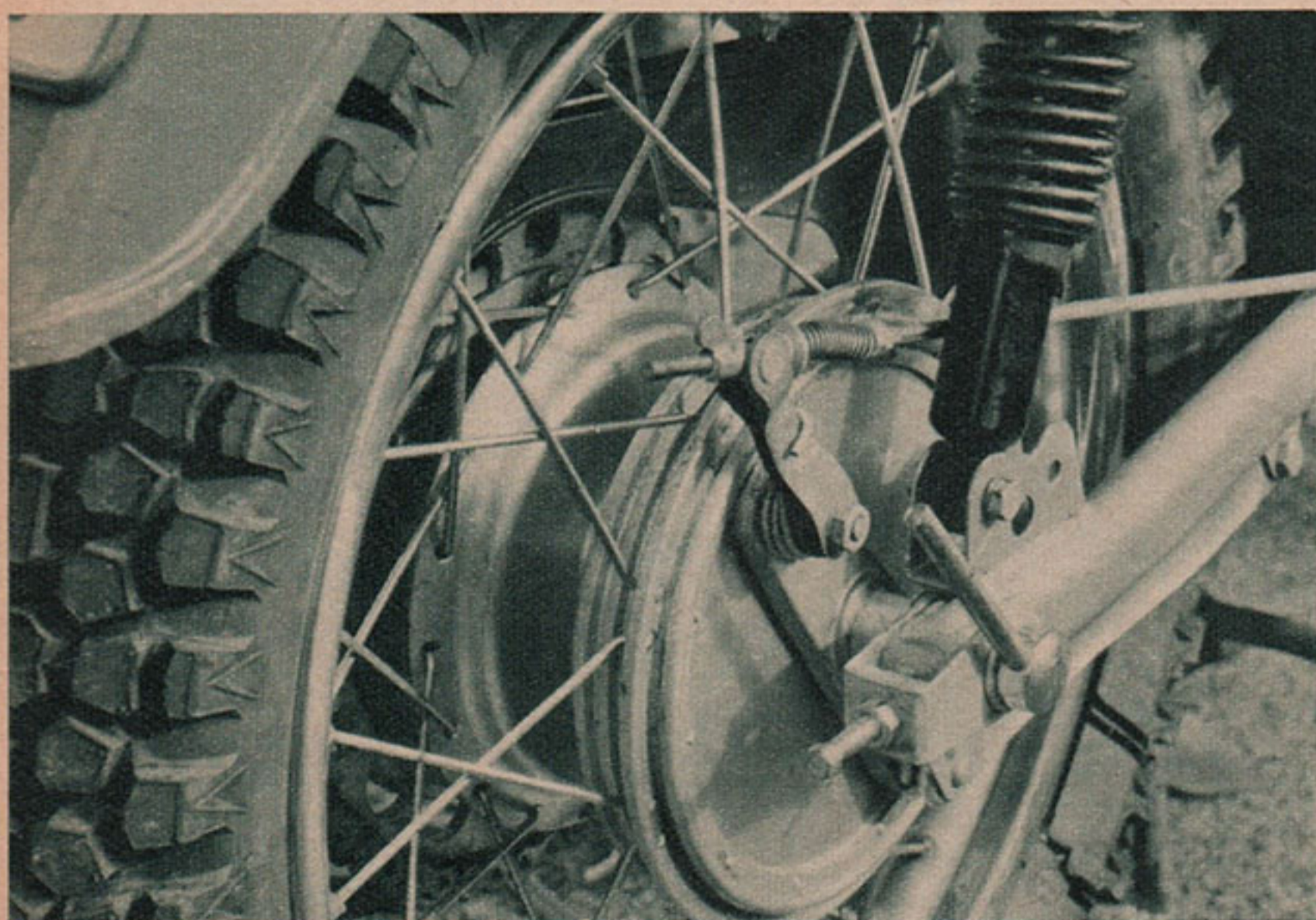
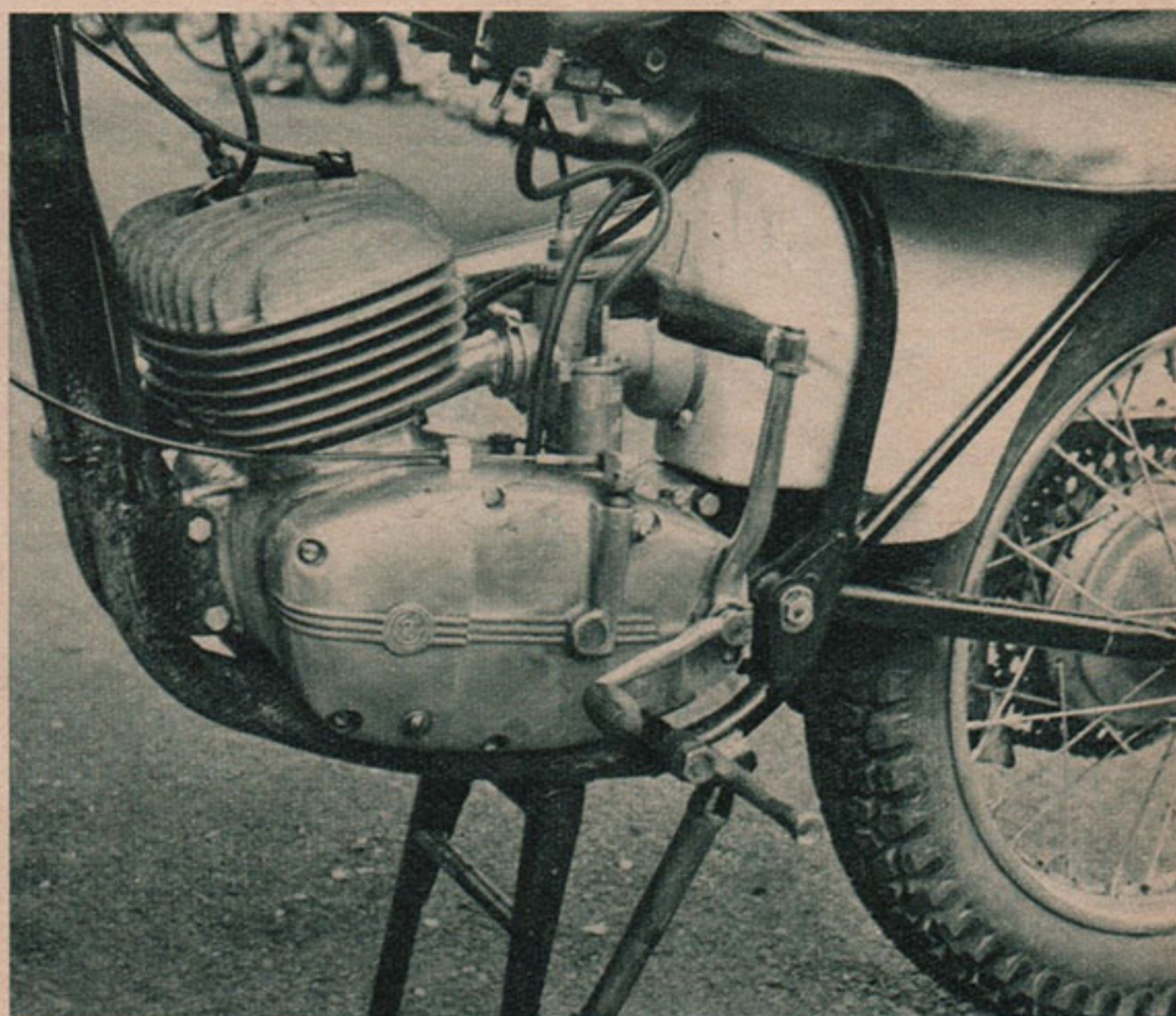
SECHSTAGE-FAHRT

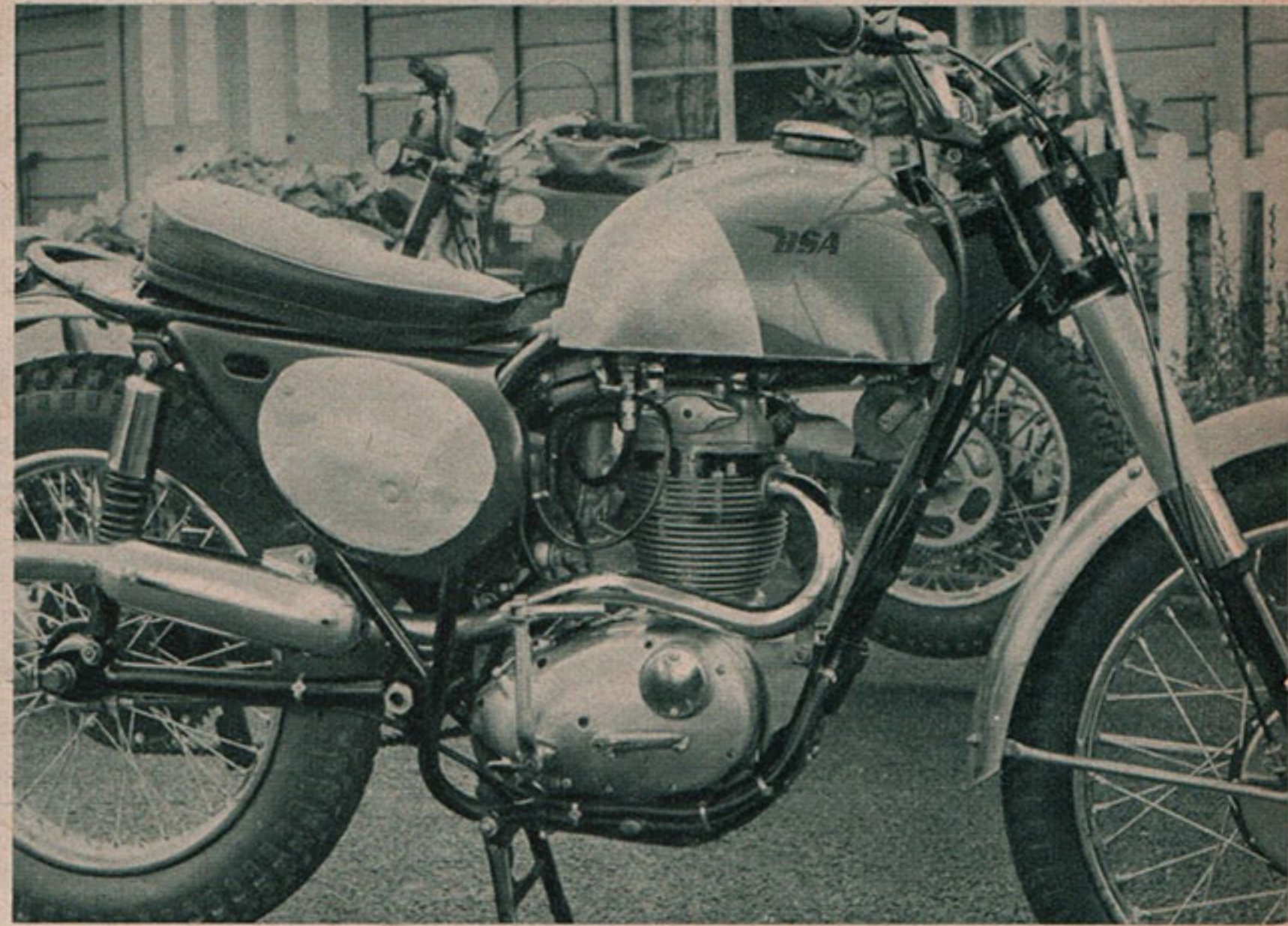
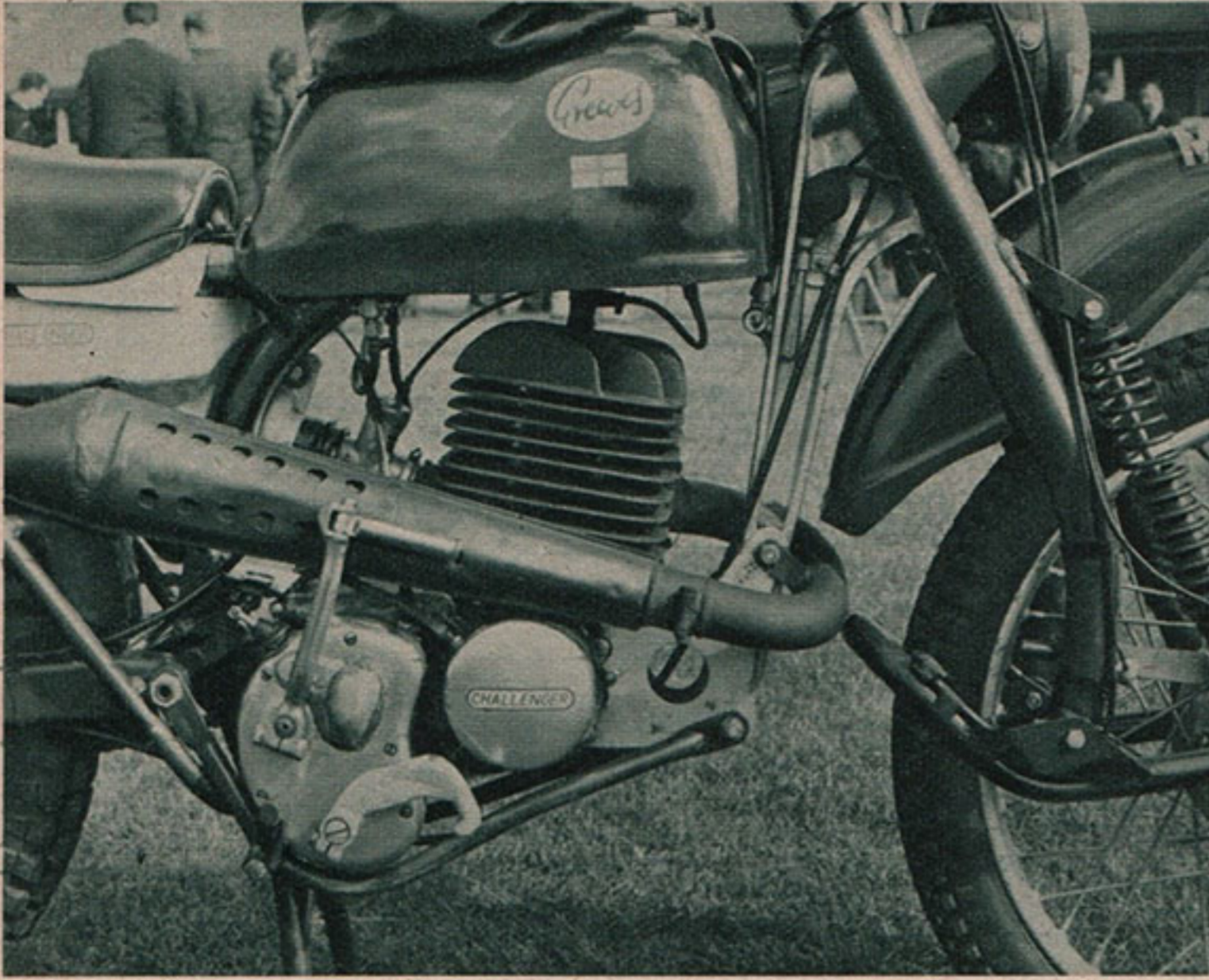


Oben: Die BMW-Maschinen waren mit ungewöhnlicher Sorgfalt bis ins kleinste Detail auf die Anforderungen dieser sechs Tage vorbereitet worden – und hinsichtlich Motorleistung, Bodenfreiheit, Federwegen und vielen wichtigen anderen Details stellten sie sicherlich das Optimum dessen dar, was aus dieser Konzeption für den Geländeeinsatz zu machen ist. Nur war eben keiner der Fahrer, der sie unter diesen Bedingungen durchbringen konnte. Mitte: Während die neuen Jawa-Modelle den eigentümlichen Doppelrohr-Schleifenrahmen haben, der seine unbedingte Steifigkeit trotz geringen Gewichts im Moto Cross unter Beweis stellte, werden für die CZ-Modelle mehr oder weniger konventionelle Rohrrahmen verwendet. Das hier ist der 125er – den 175er erkennt man, wenn mans weiß, daran, daß der Zylinder eine Rippe mehr hat! Unten: Der Hinterradmitnehmer ist bei den neuen Jawas auf Grund intensiver Erprobungen besonders sorgfältig und robust durchgebildet.



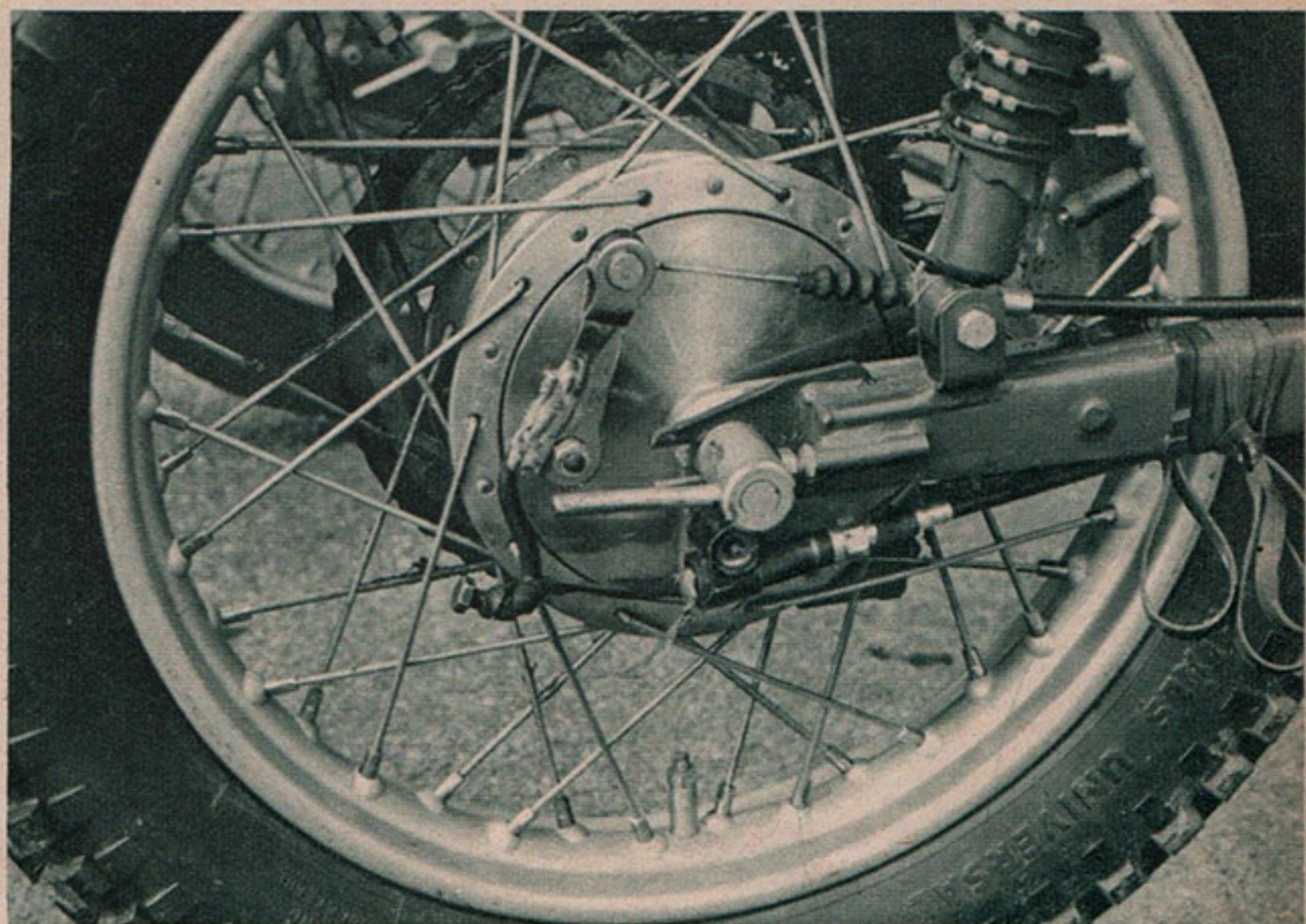
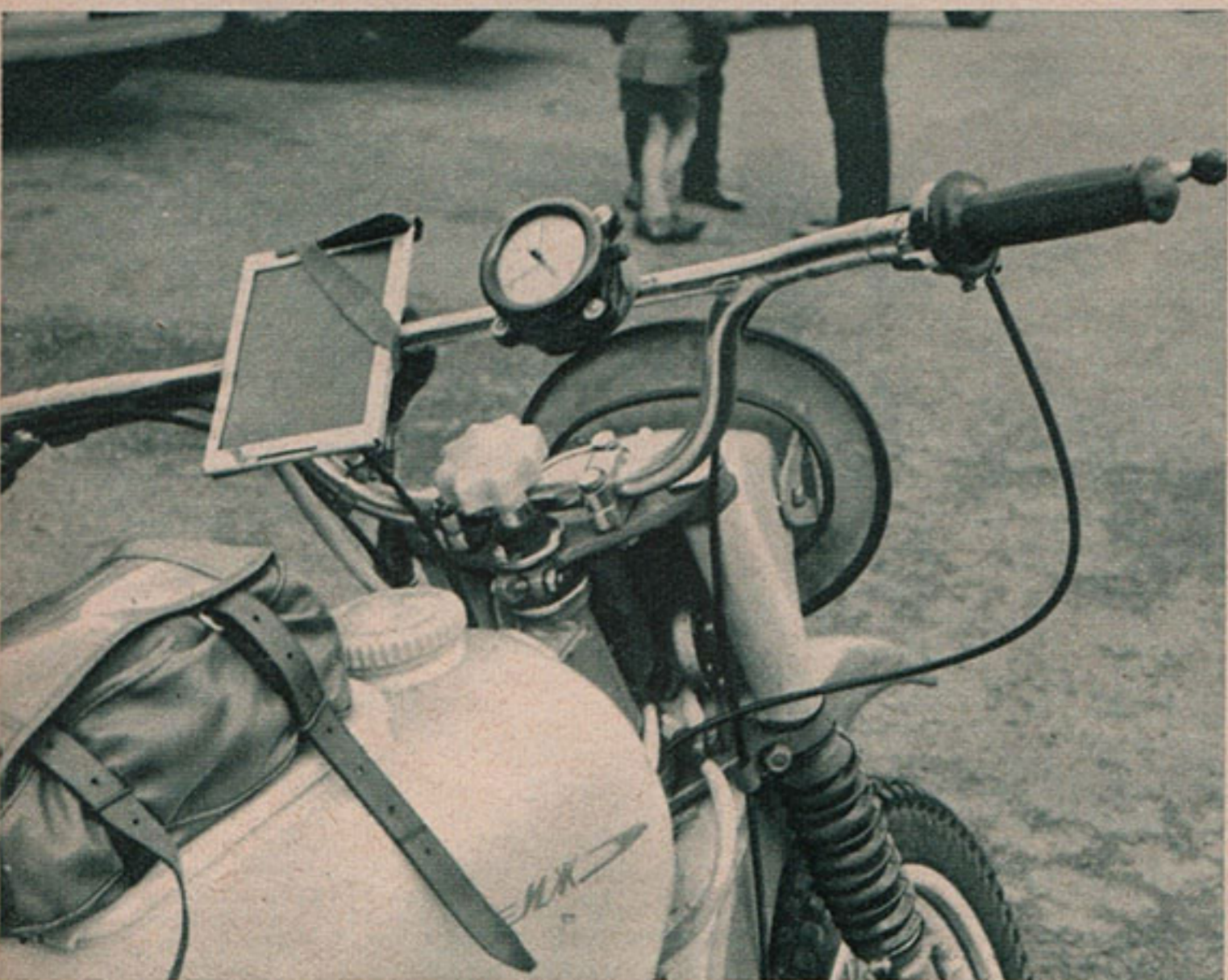
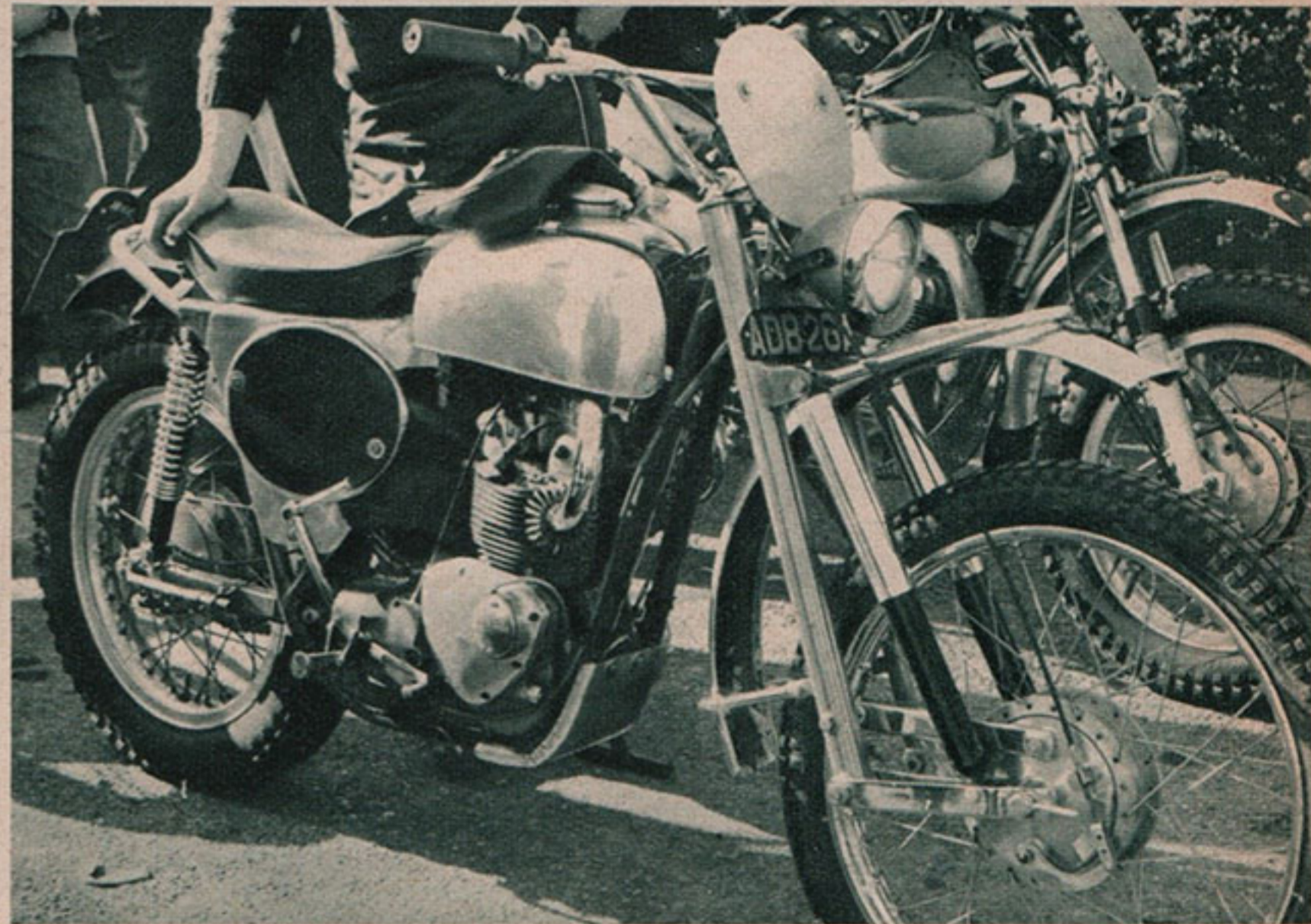
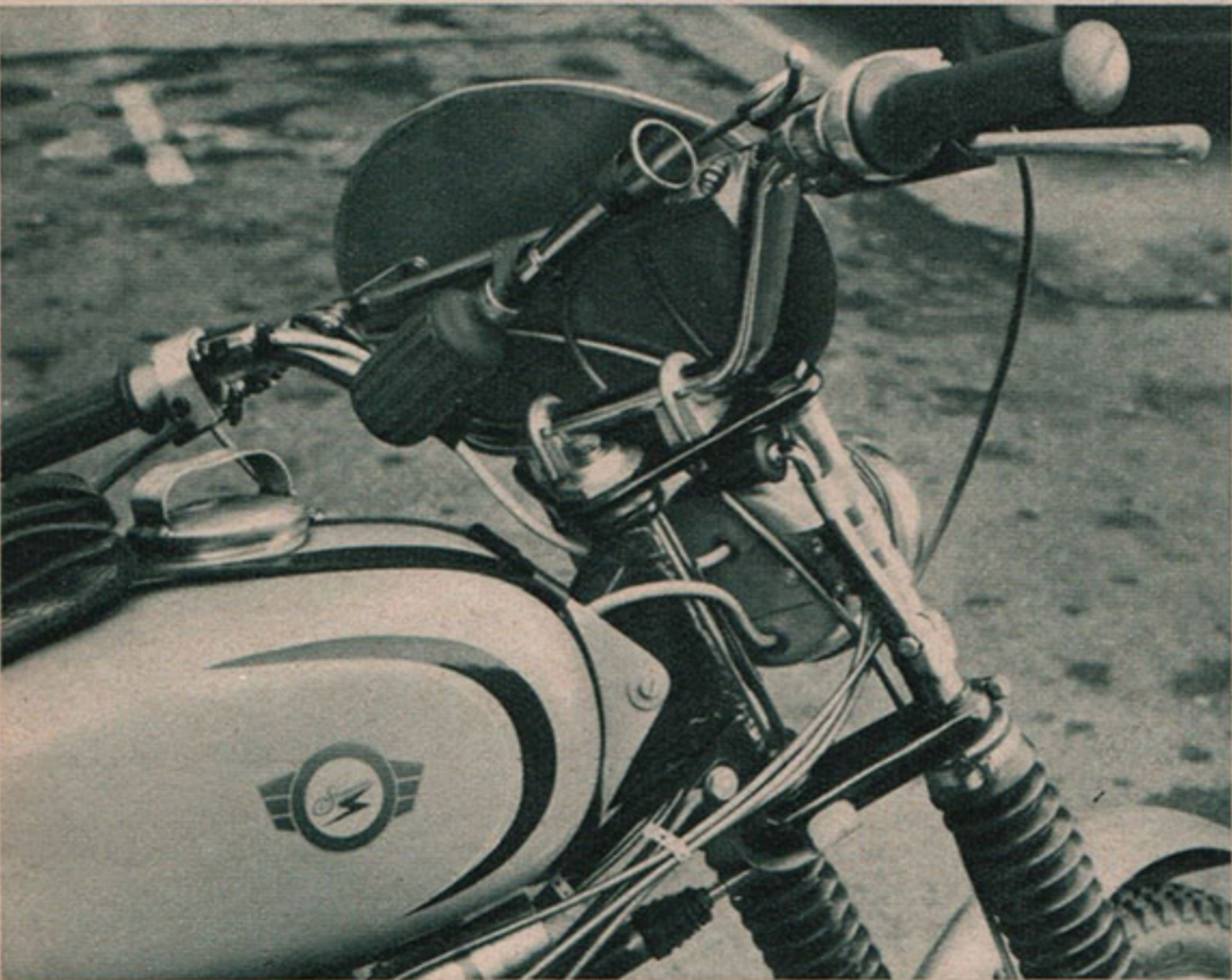
Oben: Die Tschechen hatten im Anfang mit ihren neuentwickelten CZ- und Jawa-Motoren eine Menge Schwierigkeiten – u. a. auch mit dem Eindringen von Wasser in die Elektrik. Aber Punkt für Punkt nahmen sie sich die Schwachstellen vor und merzten sie aus – schon in Passau machte den Motoren das reichliche Wasser nichts mehr aus und bei der Sechstagefahrt auch nicht. Hier sieht man, wie sorgfältig die Deckelabdichtung ausgebildet ist. Unten: Im Gegensatz zur gesamten Konkurrenz im internationalen Geländesport haben die Tschechen für ihre neuen Jawa-Fahrwerke keine Zentralbremsnaben verwendet, sondern Naben mit seitlich liegender, schwach verrippter Leichtmetallgußtrommel mit großem Durchmesser, vorn wie hinten. Auf gute Schmutzabdeckung legten sie außerdem Wert und, wie man sieht, auch auf robuste Kettenspanner. Die Federbeine allerdings beziehen sie auch von Girling!

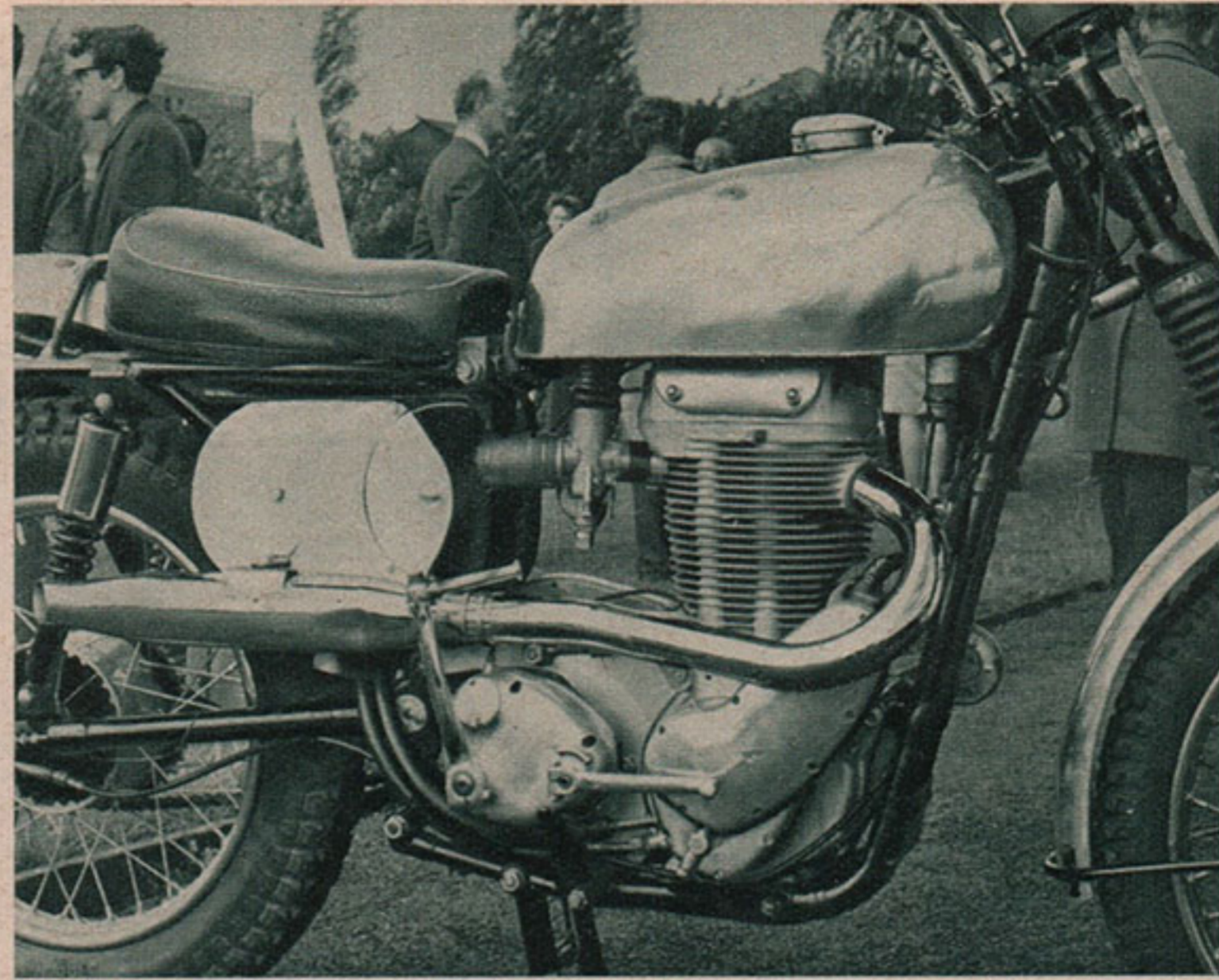
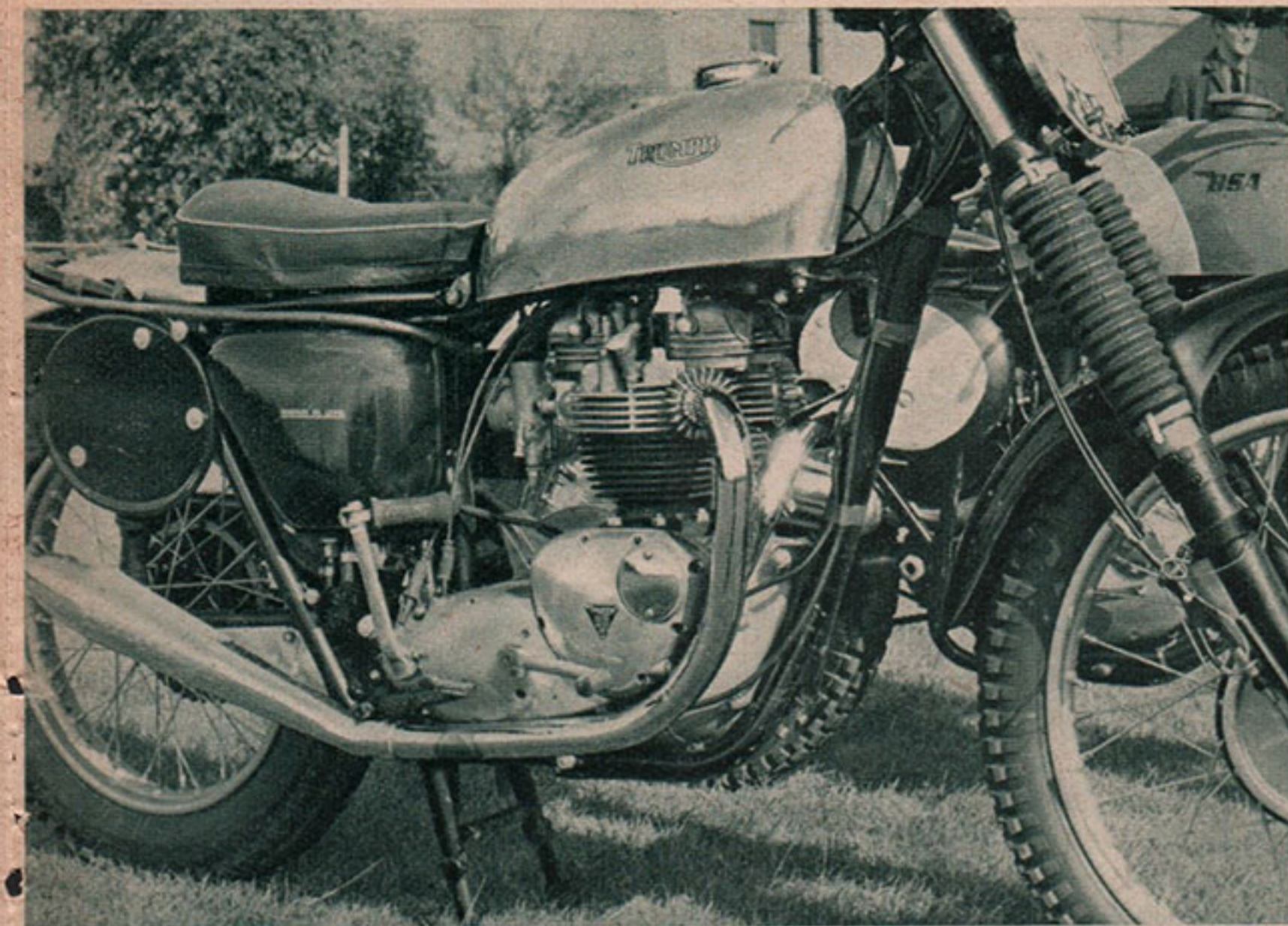




Oben: Hier eine der beiden 250er Greeves-Maschinen, die – erstmals in der Geschichte der Sechstagesfahrt ein englischer Zweitakter in der Nationalmannschaft! – im britischen Trophy-Team starteten. Gegenüber den bekannten Modellen wurde hier eine neue Gabel verwendet – und außerdem war der Motor mit einem Vergaser ausgerüstet, der nicht von Amal stammt, sondern aus der Greeves-Fabrik. Mitte: Die mitteldeutschen Maschinen waren mit ungewöhnlicher Sorgfalt und Sachkenntnis vorbereitet. Selbstverständlich führten sie Ersatzstücke für gefährdete Teile (wie hier den Schalthebel an der Gabel der Simson) mit – aber auch der Griff auf dem Tankverschluss zeigt „Gewußt wo“. Unten: Die sowjetischen Maschinen traten mit Lenkeruhren an – unverkennbar aus Luftwaffenbeständen zurechtgebastelt. Daß man bei uns die Frage der Lenkeruhren noch immer nicht gelöst hat – – –.

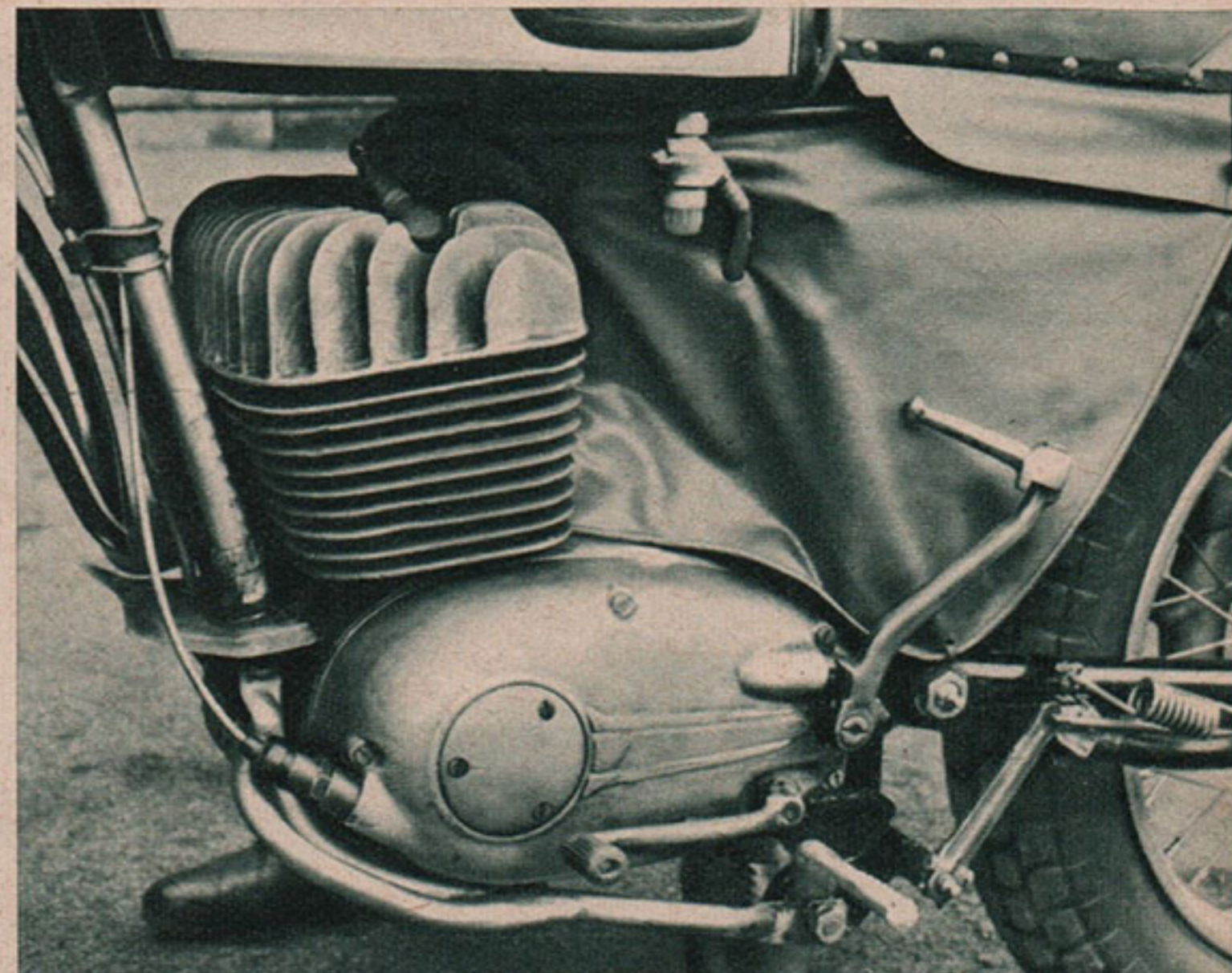
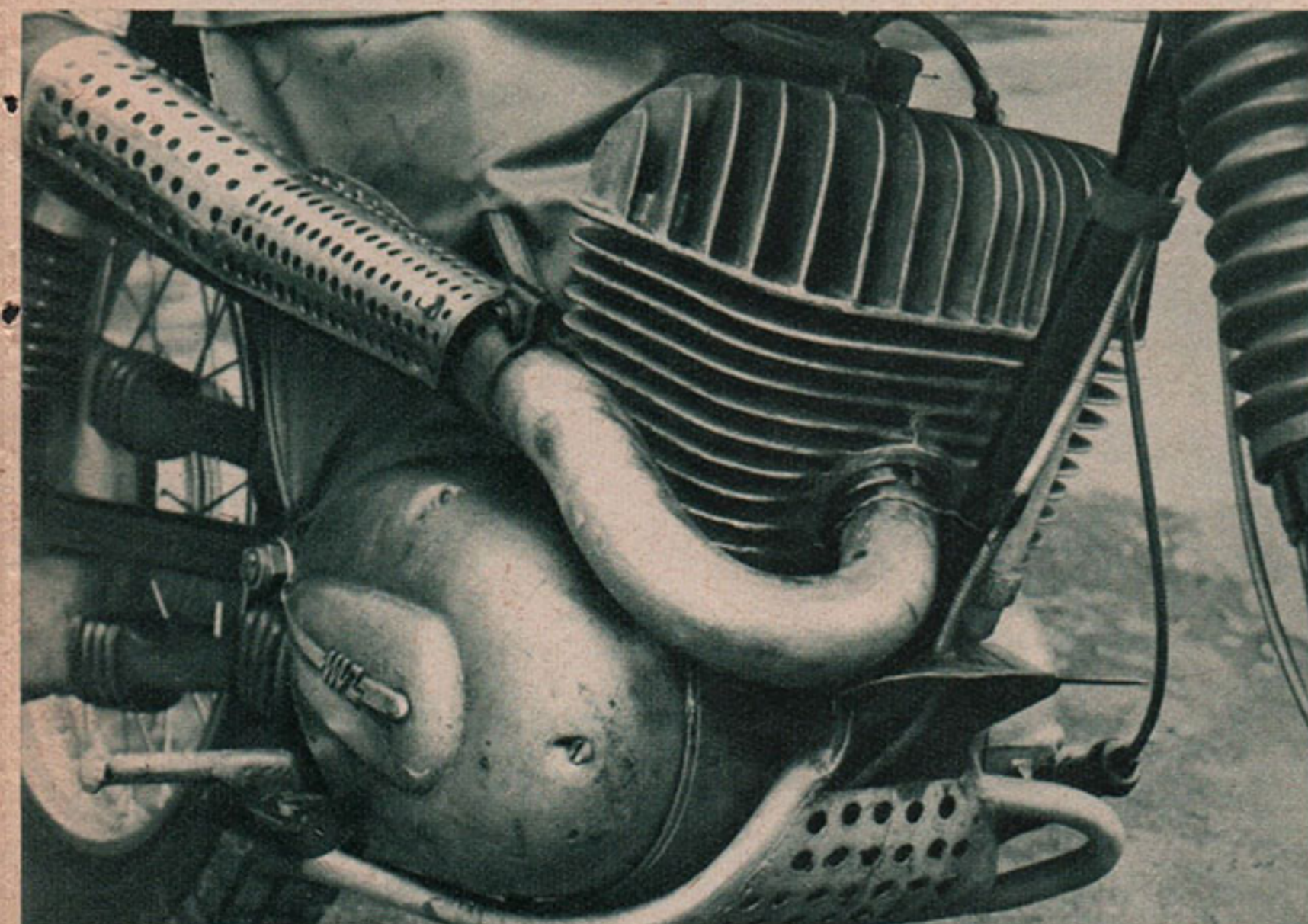
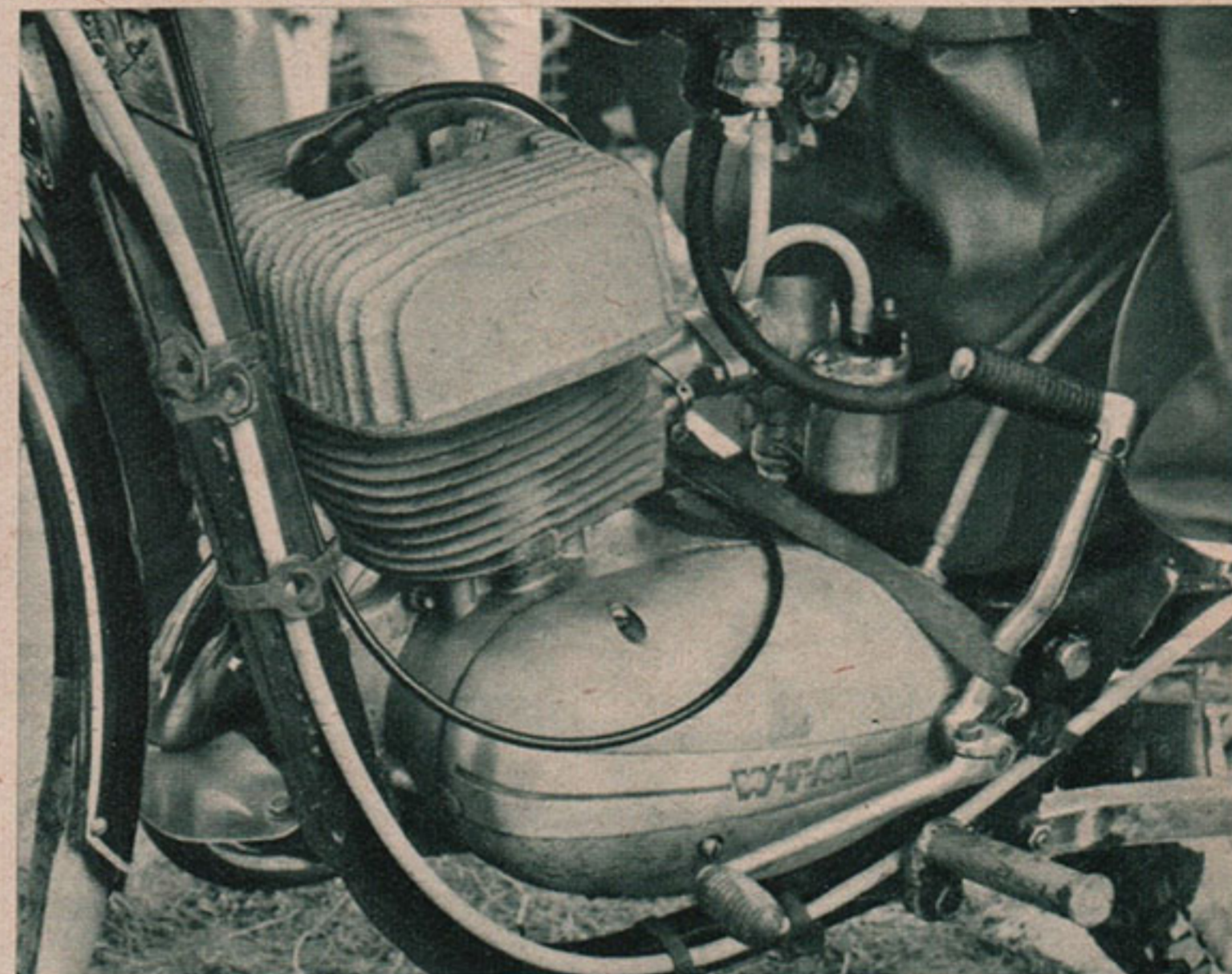
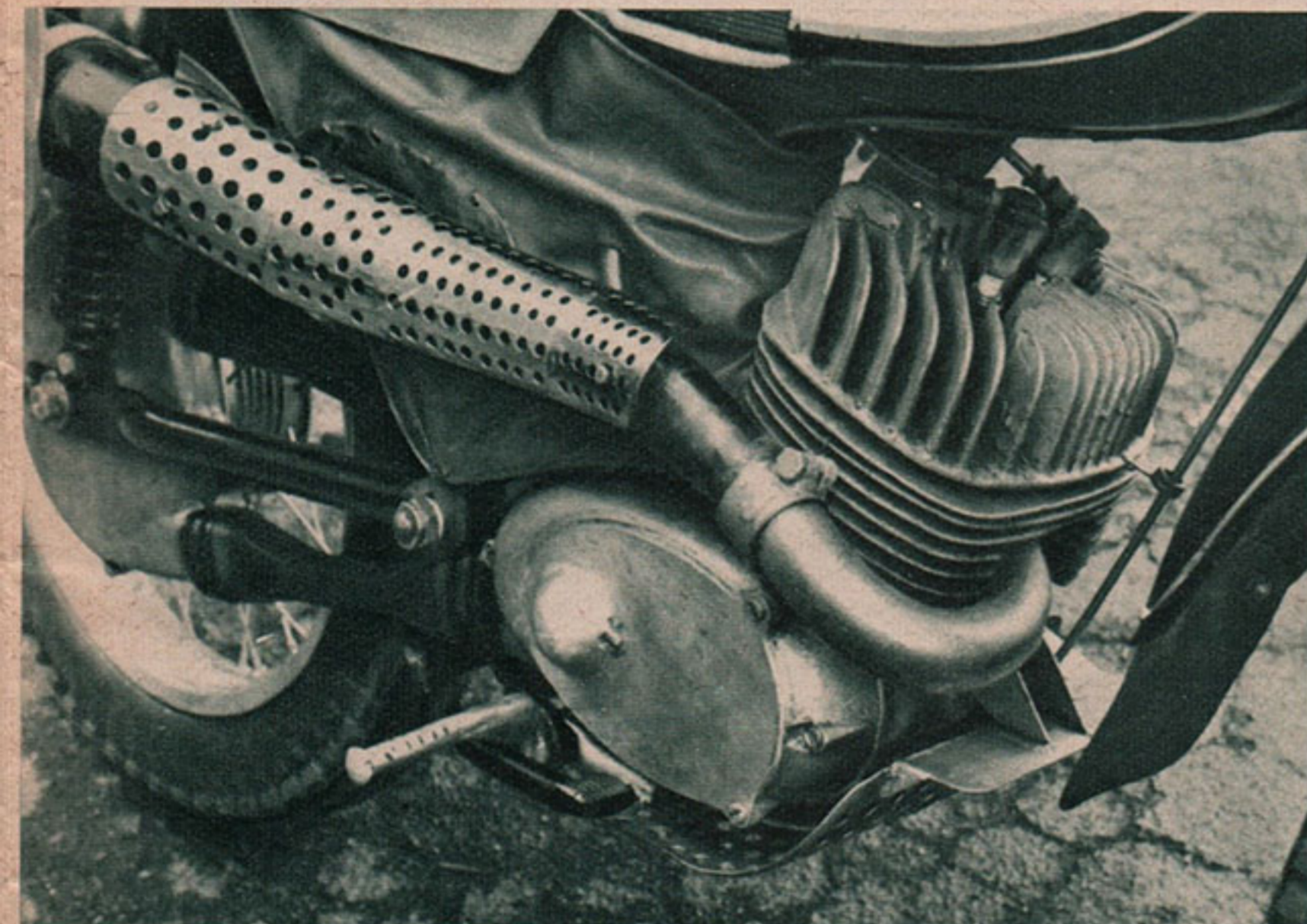
Oben: Das war Sammy Millers 350er BSA, mit der er – freilich ohne ans Ziel zu kommen – im britischen Trophy-Team startete. Das große Sterben zog sich bei den Engländern hinunter bis zu den 350ern! – Mitte: Eine sehr sauber aufgemachte Edelbastelei eines englischen Privatfahrers: 500er Triumph-Motor in einem Doppelrohr-Rahmen mit offensichtlich selbstgebaute Kurzschwüנגengabel mit langen Federbeinen. – Unten: Obwohl man annehmen müßte, bei einer Sechstagesfahrt sähe man nur fahrerische Elite und nur bis in die letzte Kleinigkeit fachmännisch vorbereitetes Maschinenmaterial, mußte man sich auch diesmal in England wieder eines Besseren belehren lassen. Durchaus nicht alle Fahrer gehörten zur Spitzenklasse des Geländesports – und Beispiele „gekonnter“ Bastelei wie diese hingepappte Schraube als Bremshebel-rücksteller sah man auch nicht selten, wenn man nur darauf achtete.





Oben: Ken Heanes fuhr im britischen Trophy-Team diese 650er Triumph-Twin, die im Gegensatz zur Serienausführung mit einer leicht modifizierten Ceriani-Gabel ausgerüstet war. Heanes brachte sie durch – wenn auch nicht strafpunktfrei. – Mitte: Die Zschopauer, die erst jüngst in der Serie ihr 125er Modell (das auch als 150er geliefert und als solches besonders nach Dänemark exportiert wird) erheblich verbessert hatten, brachten zur Isle of Man einen Prototyp mit, dessen Motor/Getriebe-Block unser Bild zeigt: ein Bullenmotor, der allerdings bei der Sechstagesfahrt noch in einem (nach Auskunft der Zschopauer) zu schweren Fahrwerk hing und mit dem man die tschechische Konkurrenz beträchtlich distanzieren will. – Unten: Das war einer jener MZ-Motoren, die mit verschiedenen Hubraumgrößen auch diese Sechstagesfahrt wieder souverän beherrschten. Jedes Detail läßt die verwertete Erfahrung Hunderttausender von Versuchskilometern erkennen.

Oben: Diese 500er AJS fuhr Dave Nicolls im britischen Vasenteam A. Schmal und verhältnismäßig leicht – und dennoch gelang den Engländern der Nachweis nicht, daß diese Maschinen heute noch jeder Beanspruchung, auch schwerem Gelände, am besten gewachsen seien. – Mitte: Die polnischen WFM gehören auch zu jenen Nachkriegs-Abkömmlingen der hervorragenden Zschopauer RT 125, deren Konstruktionsunterlagen nach Kriegsende im Zuge einer restlosen Demontage in alle Welt gingen (auch die englische Triumph-Bantam wurde nach solchen Originalzeichnungen gefertigt!); aber auch bei den Polen haben sich Motoren und Fahrwerke inzwischen gemauert, und die WFM stellen heute eine vollwertige Konkurrenz dar. – Unten: Es wurde in Douglas wieder viel gerätselt, was es eigentlich an den MZ auszusetzen gäbe. Mehr als den Vorwurf, sie hätten für eine Straßenmaschine nicht die leichte Eleganz der Japaner, brachte man aber nicht zusammen!



V. INTERNATIONALES WESTFALEN-LIPPE TRIAL

1. LAUF ZUM HENRI GROUTARS-POKAL

Nachdem sich in Aachen mit Trials nichts mehr abspielt (leider!), sind es in Deutschland nur noch die Männer vom MSC Senne, die mit ihrem Westfalen-Lippe-Trial zum internationalen Trial-sport beitragen — und beinahe wäre es auch hier Schluß gewesen: Zum 1. Nennungsschluß hatten ganze 20 Fahrer gemeldet, und davon waren 6 Mann vom britischen Militär in Herford bzw. Bielefeld. Dabei hatte sich Gerd Pohlmann, der die Organisation dieses Trials im Alleingang betreibt und — man kann sagen — dafür lebt, fast die Finger krumm geschrieben, um möglichst viele Fahrer aus dem Ausland an den Start zu bringen. Fast überall gab es Terminüberschneidungen, so z.B. das Internationale Alpentrial in der Schweiz und ein finnisch-schwedisches Trial am gleichen Wochenende, eine Woche vorher die Internationale Sechstagesfahrt, na ... eine Glanzleistung hatte die FIM mit der Termin-Koordinierung nicht gerade hingelegt. Auch aus Belgien war zunächst nichts zu hören — voriges Jahr war ein Fahrer da. Wenn man bedenkt, wo der Henri-GROUTARS-Pokal gestiftet worden ist! Als wir diese unsere Gedanken Monsieur Lechanteur, den Organisator des Lamborelle-Trials wissen ließen, zündete es doch noch: Er erschien mit fünf Fahrern, und insgesamt kamen doch noch ca. 65 Nennungen an. Wer Monsieur Lechanteur kennt, weiß, daß er Öl mitbrachte, um das Olympische Trial-Feuer weiterhin am Brennen zu halten. Bekanntlich bringen Trial-Veranstaltungen kein Geld ein — im Gegenteil, und da bedarf es schon einiger Mühe, eine Großveranstaltung aufzuziehen bzw. am Leben zu erhalten. Ohne die Rückenstärkung durch den ADAC-Gesamtclub ginge es nicht! Um es vorweg zu nehmen: Die Veranstaltung wird auch 1966 wieder stattfinden, zum Glück wohl mit größerem Abstand zur Sechstagesfahrt.

Wie in den vergangenen Jahren handelte es sich wieder um ein Zwei-Tage-Trial nach der Idee von Eduard Stellmacher. Dabei zählte nur der Samstag für den Henri-GROUTARS-Pokal, der Sonntag diente zum Abgewöhnen ... Das Fahrerfeld war mit Teilnehmern aus Belgien, Finnland, Großbritannien, Frankreich und Holland recht „international“, aber einige vermißten wir trotzdem: Die Schweden, die 1. Garnitur aus England und Holland (einige Wochen vorher war noch ein wichtiges nationales Trial angesetzt worden!), gewiß auch die Fahrer auf der kleinen Zündapp aus München. Von Europa-Meisterschaft zu reden, ist wohl weiterhin vermessen, da müßten schon alle richtig mitmachen. Dafür war aber das westdeutsche Fernsehen da und bemühte sich, einen einigermaßen vernünftigen Streifen aufzunehmen!

Um den Fahrern auch eine Anfahrmöglichkeit am Samstagvormittag zu geben, wird der 1. Tag erst um 12 Uhr gestartet — wie sich abends herausstellte (die Sonne pflegt sich im Oktober schon recht früh zurückzuziehen, besonders in Anwesenheit dunkler Wolken!), war das etwas spät, denn die Karenzzeit fiel für die letzten Fahrer schon in die Dunkelheit. Während zunächst sehr brauchbares Wetter mit Sonnenschein herrschte, wurde die letzte Runde für viele Fahrer infolge eines langen Regengusses recht schwierig, denn innerhalb der Streckenführung lag eine lehmige Steilauffahrt, für die keine Umleitung vorgesehen war. Immerhin kam es dann aber nicht zu Protesten, und die Sportkommissare Heicke und Quentmeier fanden eine gerechte Lösung für die nicht mehr angekommenen Trialer, nämlich 5 Punkte pro nichtgefahrte Sektion — wegen des sehr heftigen Regens hatten die Durchgekommenen auch kaum was Besseres geschafft. Doch fangen wir vorne an: 4 Runden



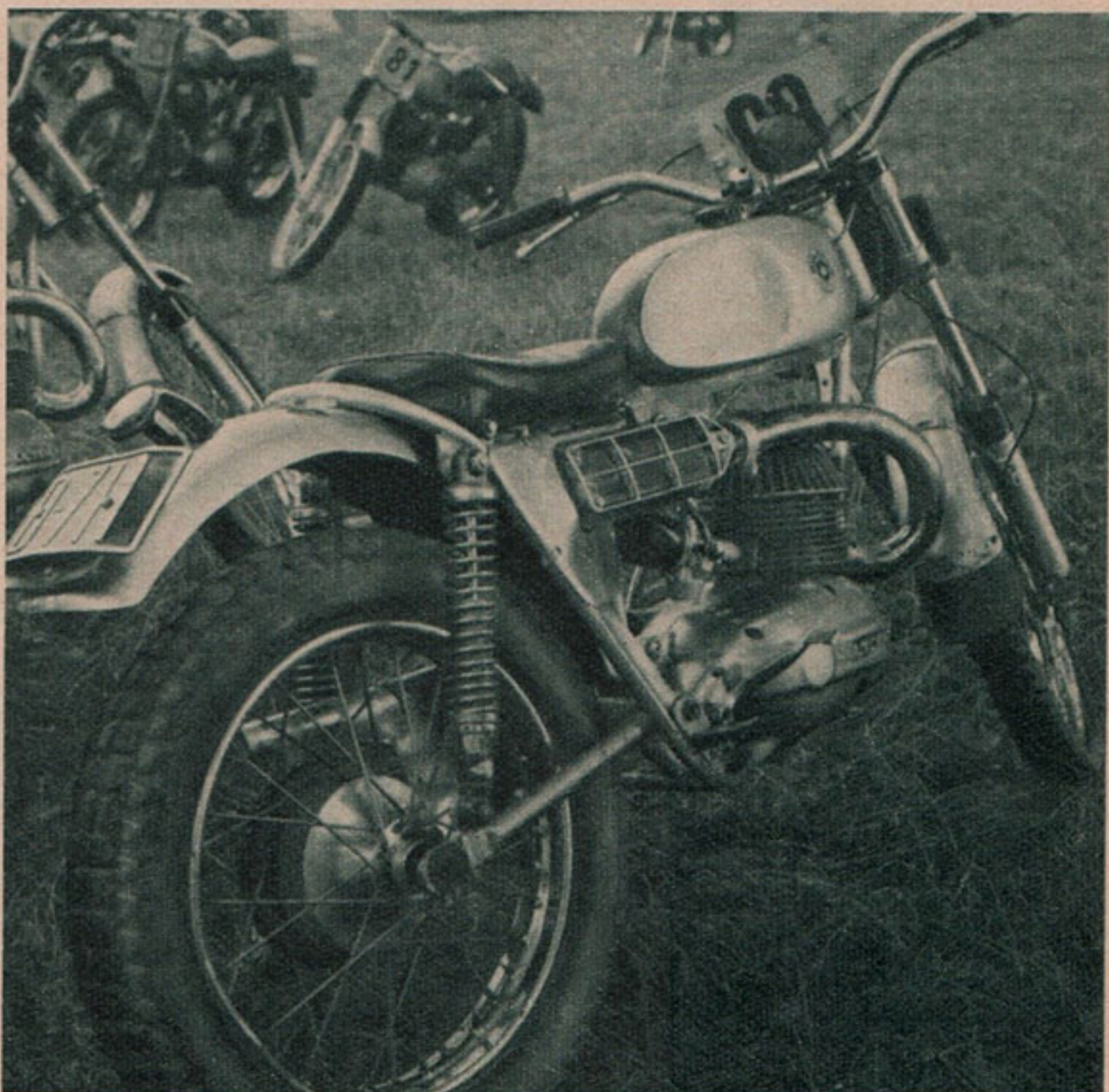
Manfred Dresselhaus auf seiner 175er Rixe mit Sachs-Motor wurde als Ausweissfahrer Sieger in der (zusammengelegten) Klasse bis 200 ccm und 7. in der Gesamtwertung.

mit je 27 Kilometer Länge waren zu fahren, in jede Runde waren 13 Sektionen eingebaut. Wie früher ging die Schleife des 1. Tages vom Start und Ziel am „Bartholdskrug“ in Richtung Bielefeld am westlichen Hang und dann über den Kamm des Teutoburger Waldes. Die Sektionen waren z. T. ähnlich wie früher, z. B. die Bachkehre in der Nähe vom Startplatz, die Schlammpanne im Buchenwald, die verteilte, aber einmalige Wurzelsektion hinter dem Teutoburger Wald-Kamm, die Sandkehre mit anschließender Steilauffahrt im Schöpke-Tal — Sektionen, die fast schon klassisch geworden sind. Neu war z. B. eine Auffahrt im alten Steinbruch, mit Anlauf auch von den 100ern zu schaffen, für gut gefahrene 250er kein Problem — wem allerdings der Schwung fehlte, dem konnte es wie Rüdiger Lienert ergehen: Er fand unversehens seine 150er

Gustav Franke aus Stadeln auf Zündapp 250 wurde Sieger beim Westfalen-Lippe-Trial, hier in der 1. Sektion des 2. Tages.



Immerhin waren drei sauber zurechtgemachte Bultacos am Start, zwei davon unter finnischen Fahrern!



RHÖN- BERGPREIS 1965



Der siebte und damit vorletzte Lauf um den Juniorenpokal wurde am 10. Oktober in der Rhön ausgetragen. Der 3. ADAC-Bergpreis sah alle Klassen der Ausweisfahrer am Start, hinzu kamen 9 Fahrer der 125 ccm-Klasse mit nationaler Lizenz. Insgesamt waren es 148 Fahrer, die sich auf der 2,5 km langen Milseburg-Bergstrecke messen wollten. Die Prüfungsstrecke, die in einer der schönsten Gegenden der Rhön in der Nähe von Fulda gelegen ist, mußte zweimal im Training mit Zeitnahme und am Sonntag in der Entscheidung ebenfalls zweimal durchfahren werden. Ein strahlender Herbsttag, ein idyllisches Fahrerlager, eine gute Organisation und das disziplinierte Verhalten der Motorradrennfahrer schufen die immer wieder begeisternde Rennatmosphäre. Am Sonntagmorgen starteten die Wagenfahrer, zur Verzweigung von Streckenreporter Jochen Luck, alle durcheinander, da die Herren nicht rechtzeitig aus den Betten gekommen waren. Danach folgten am späten Vormittag die Motorräder, die ordnungsgemäß in der Reihenfolge ihrer Startnummern an den Start gingen. Der bisher mit 32 Punkten in der Juniorenmeisterschaft der Klasse 50 ccm führende Walter Ivenz auf Kreidler brauchte für die Strecke einmal 2:15,8 min und beim zweiten Durchgang am

Claus Klüglich wurde Achter in der 50 ccm-Klasse. „Kreidler-Eigenbau“ stand im Programm, vieles an dieser Maschine sah ehemaligen Werkteilen ähnlich.



Bei Adolf Ohligschläger klappt in diesem Jahr alles. Ein guter Mann und eine gute Maschine, da ist der Erfolg nicht weit.

MZ auf einem Baumast hängend wieder — zum Gelächter des umherstehenden Volkes und zu seinem Schrecken. Mitunter bäumt sich eine Maschine schneller auf, als man denken kann. Fahrleiter war W. Butzner, der unter der väterlichen Anleitung des früheren Fahrleiters Stellmacher die Sektionen angelegt hatte. Obwohl besonders am Samstag viele harte Sachen dabei waren, schienen die Fahrer zufrieden — wer unbefangen zuschaute, dem konnte es mitunter grausen ..., was aber nicht heißen soll, daß irgendwo gefährliche Stellen drin waren. Wie gesagt, der Regen war — auch lt. Wetterbericht — nicht eingeplant.

Um so schöner war es dann am Sonntag. Start um 8 Uhr, ging es wieder in Richtung Truppenübungsplatz, also in die entgegengesetzte Richtung wie am Samstag, zu den Wistinghauser Bergen, droben auf dem Kamm des Teutoburger Wald-Gebirges und dahinter. Diese Schleife ist, abgesehen von den 4 Sandsektionen im Bereich der Oerlinghauser Hartsteinwerke, für normale Zuschauer fast unzugänglich — es sei denn, man ist sehr gut zu Fuß. Eine Trialmaschine ist dort schon das bestgeeignete „Verkehrsmittel“. Wenn die Fahrer mit ihrem 20er-Schnitt auch nicht Zeit für derlei Betrachtungen fanden: Dort oben am Teutoburger Wald gibt es herrliche Stücke Natur, von der die unten im Sand übenden Soldaten auch nur träumen mögen. Während die zugänglichen Sandsektionen schnell ziemlich leicht wurden und den Nachwuchs wieder hoffen ließen, behielten die mit Lehm, Schmiere und Steinen angerührten Sektionen oben auf dem Berge ihren schwierigen Charakter — immerhin fuhr da hin und wieder mal einer mit Null durch. Und so sollte das ja auch sein! Eine gewisse Sehenswürdigkeit stellt die sog. Panzerstraße dar, die die Fahrer auf ihrem Rückweg von der entferntesten Sektion lehrt, was Kniebeugen sind: Ein ständiges Auf und Ab, eine Art Wellenreiten. Die Wellentiefe beträgt etwa 1 Meter, die

Wellenlänge schwankt zwischen 5 und 10 Meter, mehr oder weniger festgefahrener Sand, 2 Spuren stehen zur Wahl, gelegentlich ist im Wellental Wasser. Für den Fahrer bedeutet das: Um einigermaßen Tempo zu halten, muß er ständig stehend fahren, die Knie bleiben in ständiger Bewegung, also eine Art Dauer-Kniebeugen. Wenn man es nicht allzuoft zu machen braucht, ist dieses Berg- und Talfahren ein tolles Fahrerlebnis ...

Man kann wohl sagen, daß auch dieses Westfalen-Lippe-Trial alle Erwartungen erfüllt hat. Da keine englischen Meisterfahrer am Start waren, stand schon von Anfang an ziemlich fest, daß Gustav Franke Tagesbester werden würde. Nett fanden wir die Grußworte von Monsieur Lechanteur, die er — der nach der Veranstaltung schnell nach Hause mußte — bei der Siegerehrung verlesen ließ: „Wir haben zwar nicht gewonnen, aber wir haben viele neue Freunde kennengelernt — und das ist uns viel wichtiger — nächstes Jahr kommen wir wieder.“ Vielleicht ist das die beste Garantie für den Senner Club, weiterzumachen und eben nicht nach dem besseren finanziellen Erfolg anderer Motorsportarten zu schießen!

J. G.

Ergebnisse:

Lizenzfahrer Gruppe I (bis 100 ccm): 1. F. Kopetzki, Langenhagen (Zündapp 100), 107 P.; 2. M. Schulzeck, Köln (Zündapp 100), 123 P.; 3. R. Kopetzki, Langenhagen (Zündapp 100), 131 P.

Ausweisfahrer Gruppe I (bis 100 ccm): 1. H. Wittenborn, Laar (Rixe 100), 143 P.; 2. H. Kornfeld, Brackwede (Hercules 100), 203 P.; 3. H.-J. Kornfeld, Brackwede (Hercules 100), 205 P.

Lizenz- und Ausweisfahrer Gruppe II (bis 200 ccm): 1. M. Dresselhaus, Senne (Rixe 175) A, 137 P.; 2. P. Guse, Kassel (Maico 200) L, 189 P.; 3. G. Hillmann, NeuWulmsd. (Maico 200) L, 237 P.; 4. R. Lienert, Marburg (MZ 150) A, 352 P.

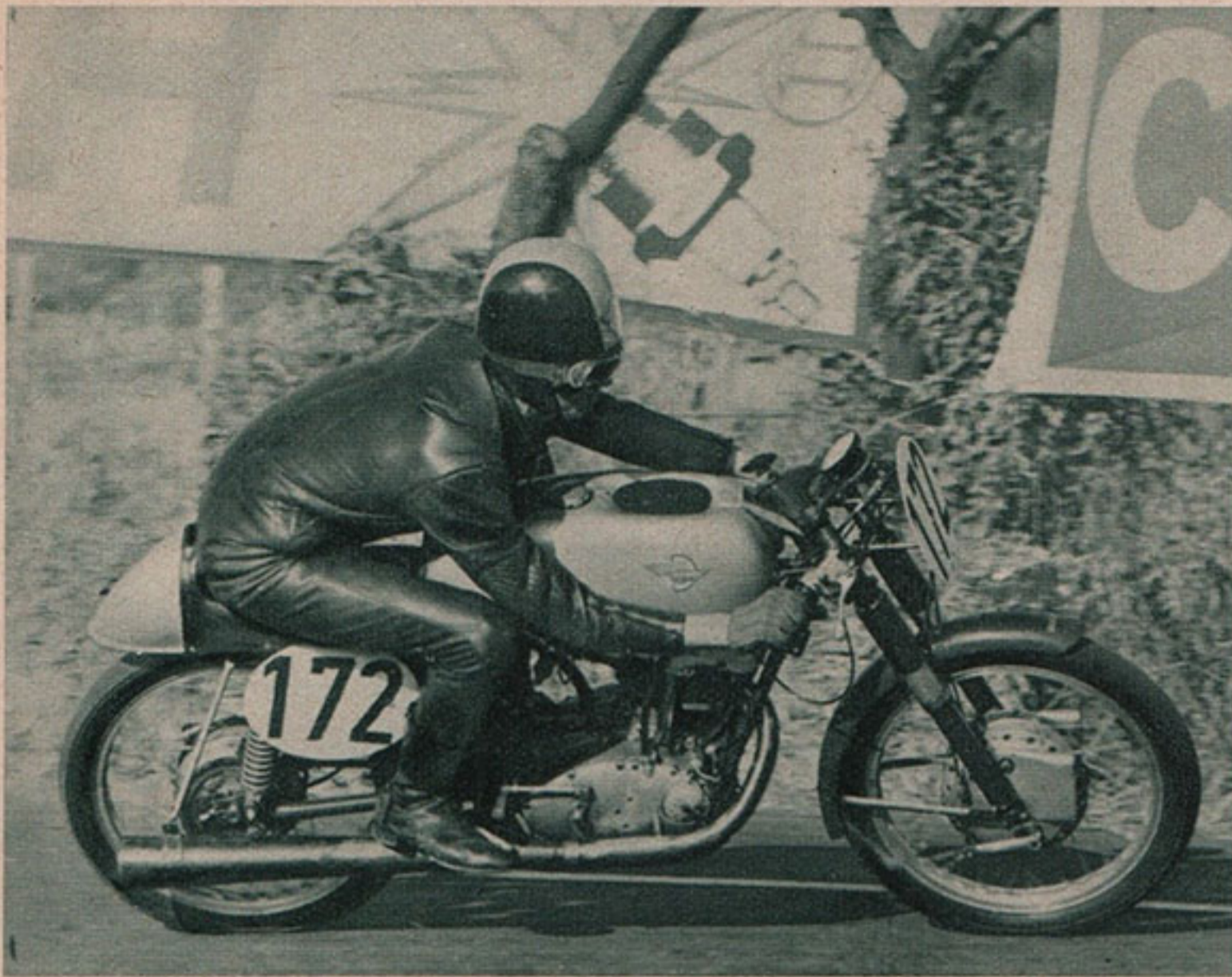
Lizenzfahrer Gruppe III (über 200 ccm): 1. G. Franke, Stadeln (Zündapp 250), 46 P.; 2. H. Cramer, Berg-Gladb. (Maico 277), 81 P.; 3. B. de Graaf, Holland (Greeves 250), 115 P.; 4. V. Gigot, Belgien (Greeves 250), 139 P.; 5. L.

Jahn, Finnland (Bultaco 250), 140 P.; 6. Ch. Cozens, Großbritannien (Greeves 250), 142 P.; 7. W. Zahn, Kassel (Maico 250), 143 P.; 8. H. Andres, Dahlenburg (Zündapp 250), 149 P.; 9. E. Lauhio, Finnland (Bultaco 250), 180 P.; 10. R. de Krüyf, Holland (Greeves 250), 183 P.

Ausweisfahrer Gruppe III (über 200 ccm): 1. G. Munstermann, Wriedel (Zündapp 250), 146 P.; 2. D. Stone, Münster/GB (Bultaco 250), 184 P.; 3. H. G. Sattler, (Greeves 250), 249 P.; 4. H. Sankey, Herford/GB (Triumph 500), 341 P.

Victor Gigot aus Belgien wurde hinter Franke, Cramer und F. Kopeztki Vierter in der Wertung für den Henri Groutars-Pokal.





Links: Michael Fahrmeier, Ducati, wurde Fünfter in der 125 ccm-Klasse. Er hat in seiner Haltung viel Ähnlichkeit mit Richard Thomas.

Rechts: Der Berliner Woide brachte diese sauber zu-rechtgemachte BSA Gold Star auf den siebten Platz.

Unten links: Gerd Heu-berger macht sich klein auf seiner NSU, viel kleiner geht's wirklich kaum noch. Sein zweiter Platz in der 250 ccm-Klasse war eine beachtliche Leistung für die betagte Maschine!

Nachmittag 2:19,8 min, das waren zusammen 4:35,6 min und reichte für den 3. Platz, was ihm in der Wertung 6 Punkte brachte. Schneller als er waren Rolf Schmäzle mit 4:35,0 min und Ernst Görner mit 4:25,6 min. Somit liegt Görner in der Wertung um den Juniorenpokal mit 41 Punkten vor Ivenz mit 38 Punkten und Schmäzle mit 29 Punkten. Vierter des 50 ccm-Laufes wurde Ludwig Faßbender vor Winfried Reinhard und Friedrich Mohr. Bis auf Mohr, der Derbi fährt, alle Kreidler.

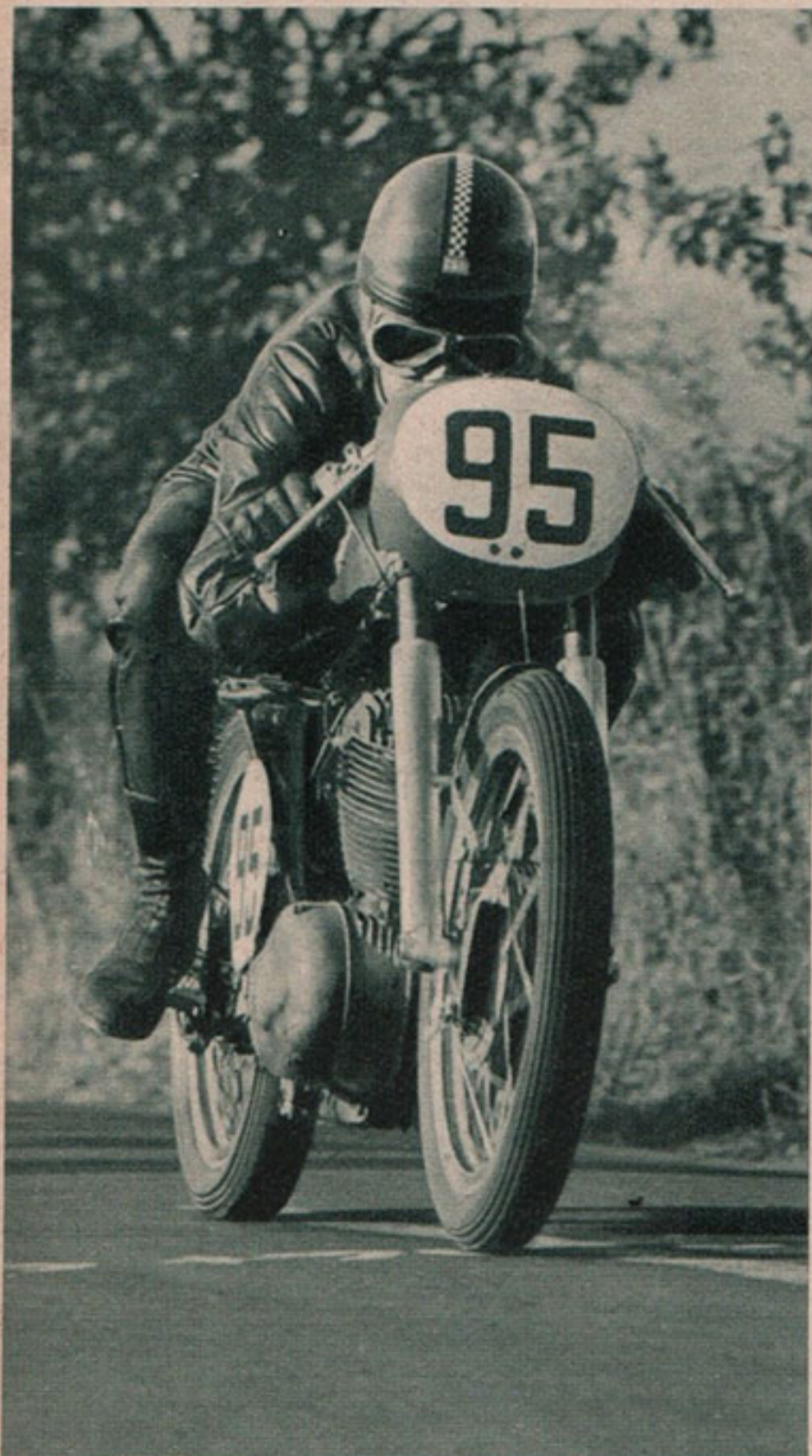
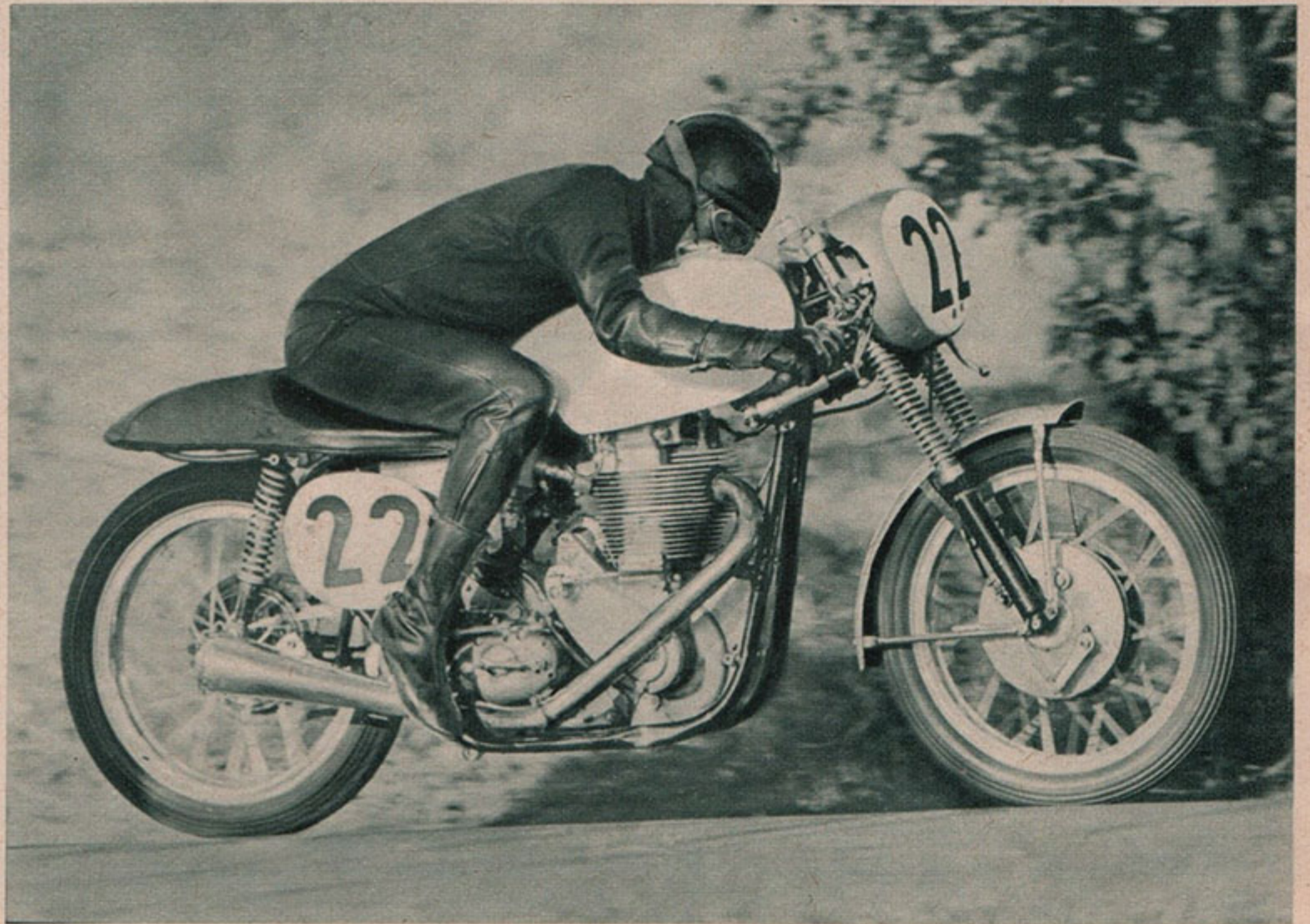
In der 125 ccm-Klasse gelang es Fritz Muckle auf Honda, zwei Sekunden schneller zu sein als Gottlob Schweikardt (Honda), seine Zeit von 4:05,0 min brachte ihm wertvolle 10 Punkte für die Meisterschaft und ihn damit an die Spitze der Wertung. Mit 42 Punkten hat er 6 Punkte Vorsprung vor Manfred Noller und ganze 18 Punkte mehr als Schweikardt. Der dritte dieses Laufes, Werner Zähringer auf Bultaco,

brauchte 4:09,0 min, die folgenden Plätze belegten Wintermeyer (Bultaco), Fahrmeier (Ducati) und Huber (Bultaco). Von 23 Startern der 125 ccm-Klasse fuhren 13 Fahrer Bultaco, drei Honda, drei Ducati und zwei NSU, einer Motobi und einer DKW.

den 9. Platz, was ihm auch keine Punkte einbrachte. Die Reihenfolge der Meisterschaft lautete jetzt: Ohligschläger 53 Punkte, Braun 44 Punkte, Fischer und Dittberner je 21 Punkte.

Mit vier Siegen gleich 40 Punkten führte Horst Backes (AJS) die 350 ccm-Klasse an, Reinhard Ruppach (Honda) lag mit 24 Punkten hinter ihm. Und das schien Backes Vorsprung genug zu sein, um bei dem ihm unsympathischen Bergrennen nichts riskieren zu müssen. Seine Zeit lag bei beiden Durchgängen bei 2:08 min und beweist seine überlegte Fahrweise, im Ergebnis kam er damit an die 12. Stelle. 10 Punkte für seinen Sieg in 3:55,5 min bekam Reinhard Ruppach und rückte mit jetzt 34 Punkten näher an Backes heran. Die schnelle Adler von Jochen Keller kam auf den 2. Platz, er brauchte 3:56,0 min, und auf den Plätzen folgten Winhart (Norton), Wipfler (Aermacchi) und Schmidt (Norton). Die Punktverteilung vor der Entscheidung in Hockenheim sieht so aus: Backes 40 Punkte, Ruppach 34 Punkte, Goerke 24 Punkte, Sütterlin 15 Punkte und Kochanski und Keller je 14 Punkte.

In der 500 ccm-Klasse führte nach dem Flugplatzrennen in Wunstorf noch immer der auf dem Nürburgring verunglückte Manfred König mit 31 Punkten. Ihm folgten Engelhardt mit 26 und Eccarius mit 24 Punkten. Schon die Fahrweise von Eccarius auf den Streckenabschnitten, die wir einsehen konnten, ließ vermuten, daß er der Sieger sein würde, und so war es dann auch. Mit



Nach sechs Läufen um den Juniorenpokal war die Meisterschaft in der 250 ccm-Klasse noch völlig offen, zwei Fahrer lagen mit nur einem Punkt Unterschied an der Spitze. Dieter Braun mit 44 Punkten und Adolf Ohligschläger mit 43 Punkten. Ihnen folgten punktgleich mit je 21 Punkten Dittberner und Fischer. Dieser vorletzte Lauf um den Pokal sollte nun für Braun eine Enttäuschung bringen. Nachdem er die 2 km der Bergaufstrecke in wirklich blendendem Stil hinaufgefahren war, riß ihm in Sichtweite des Ziels das Zündkabel. Da er noch unter der Sturzverletzung von Wunstorf zu leiden hat, war es ihm nicht möglich, seine Maschine im Laufschrift durchs Ziel zu bringen, um damit vielleicht noch einige Punkte retten zu können. Sieger dieses Laufes wurde Ohligschläger in der guten Zeit von 3:49,3 min, was ihm auch in der 350 ccm-Klasse den Sieg und in der 500 ccm-Klasse den dritten Platz gebracht hätte. Auf Platz 2 kam Gerd Heuberger (NSU) vor Toni Gruber (NSU) und Meinolf Voßhenrich (Honda). Siegfried Fischer fiel aus und Hans Dittberner kam auf

einer Sekunde Vorsprung brachte er seine Matchless zum Sieg, Zweiter wurde in 3:45,6 min Ralf Engelhardt auf Norton, und Rupert Bauer auf BMW wurde Dritter. Hinter ihm lagen Hampe, Döhmann und Görgen sowie Woide auf der Gold Star. Mit 34 Punkten sind Engelhardt und Eccarius jetzt punktgleich, mit Vorteil für Engelhardt, da er auf dem entscheidenden Nürburgring einen besseren Platz als Eccarius einnahm. Ihnen folgen König † mit 31, Görgen mit 23 und Mayr mit 19 Punkten.

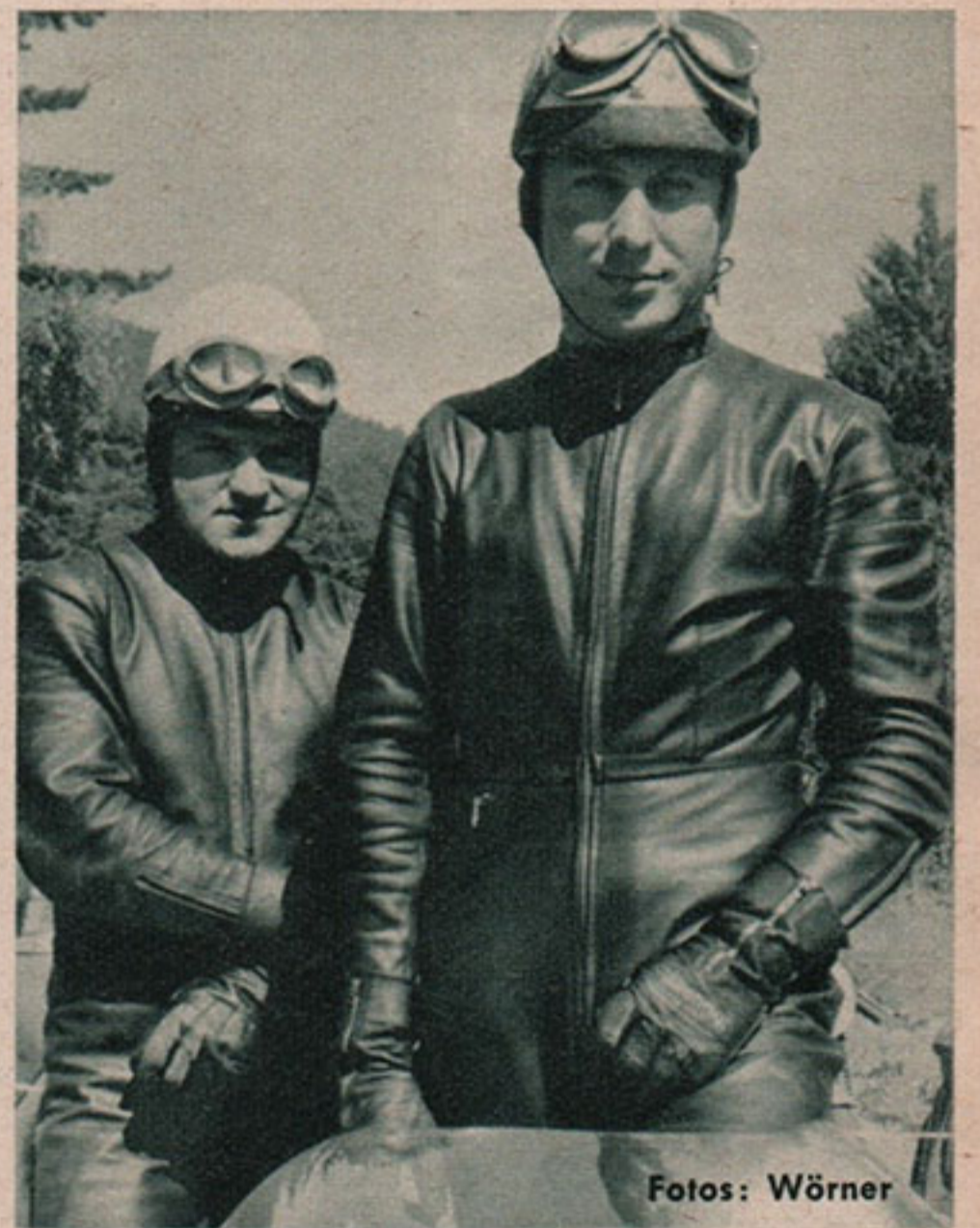
Mit 2 Siegen, einem 2. Platz und einem 8. Platz, für den es ja auch noch einen Punkt gibt, das sind 29 Punkte, führten bisher Harald Engelhardt/Heinz See die Punktverteilung bei den Gespannen an. Hier beim Rhönbergrennen aber waren es Attenberger/Schillinger, die die schnellste Zeit fuhren, fast 3 Sekunden schneller als Engelhardt/See und fast 7 Sekunden schneller als Schwings/Erika Gutzmann. 3:59,4 min war ihre Zeit. Die 10 Siegerpunkte brachten sie von Platz 4 auf Platz 2 in der Meisterschaftswertung,



DIE DEUTSCHEN STRASSENMEISTER 1965



Kann man das eigentlich noch „Meisterschaft“ nennen, wenn in einer Klasse nur drei Wertungsläufe stattfinden? — So wie in den Klassen 50, 125, 350 und 500 ccm der Kategorie A (Solomaschinen)? Wir sind sehr enttäuscht über diese Entwicklung, die dem entgegensteht, was wir mit unseren Juniorenfahrern aufbauen. Trotzdem, alle Fahrer und Teilnehmer der Deutschen Straßenmeisterschaft 1965 haben in diesen wenigen Rennen ihr Bestes gegeben, und wir gratulieren ihnen herzlich zu ihrem Erfolg. Ganz besonders unserem Doppelmeister Karl Hoppe aus Diekhöfen, der die 350 ccm und 500 ccm-Klasse für sich mit seiner AJS bzw. Matchless entschied. Zwei Starts und zwei Siege innerhalb der Meisterschaftswertung langten Ernst Degner für diesen Titel (Nürburgring und Solitude) auf Suzuki in der 125 ccm-Klasse, während Hans-Georg Ansheidt bei den 50ern mit drei Starts, zwei Siegen und einem zweiten Platz Meister auf Kreidler wurde. Günter Beer, Frankfurt, wurde bei vier Starts viermal Sieger und Meister auf Honda in der 250 ccm-Klasse, und unser Ex-Weltmeisterpaar Deubel/Hörner kamen mit zwei Siegen und zwei zweiten Plätzen in der Seitenwagenklasse zur Deutschen Meisterschaft. *Klacks*



Fotos: Wörner

und auch David Schwings und Erika Gutzmann rückten einen Platz höher, nämlich von Platz 6 auf Platz 5. Für Engelhardt/See reichten die 8 Punkte, die sie für den 2. Platz erhielten, um den Vorsprung zu halten. Mit 37 Punkten führen sie vor Attenberger/Schillinger mit 28 Punkten, Wegener/Gödderz mit 24 Punkten und Stuttgart/Obluda mit 23 Punkten. Klasse 7 der Motorräder war die 125 ccm-Lizenzklasse. 9 Fahrer mit 5 verschiedenen Marken waren am Start. 3 Bultaco, 2 Honda, 2 MZ, 1 Ducati und 1 Mondial. Leider fiel Herbert Mann mit der Original-MZ-Rennmaschine aus, Erwin Noller mit der zweiten MZ kam auf Platz 2, ganz überlegen gewann Horst Seel auf Bultaco in 3:51,9 min diesen Lauf. Auf Platz 3 kam Kleinmaier (Honda) vor Schuster (Ducati), Braun (Bultaco) und Stein (Honda). Der Streckenrekord für Solo-Motorräder, der im vergangenen Jahr von Faßbender auf Adler in der 350 ccm-Klasse mit 3:39,4 min aufgestellt worden war, konnte in diesem Jahr nicht erreicht

oder gar unterboten werden. In der Gespannklasse allerdings wurde der Rekord gleich dreimal gebrochen. 1964 hatten Dahlenburg/Hammermeister den Rekord mit 4:07,2 min aufgestellt, in diesem Jahr blieben Attenberger, Engelhardt und Schwings unter dieser Zeit.

Der diesjährige Rhön-Bergpreis hat allen viel Freude gemacht, er war erfolgreich für Fahrer und Veranstalter und könnte in jeder Hinsicht für viele beispielhaft sein.

H. Briel

Ergebnisse:

50 ccm. Ausweissfahrer: 1. E. Görner, Rüsselsheim (Kreidler-Florett), 4:25,6 min; 2. R. Schmälzle, Lienzingen (Kreidler-Florett), 4:35,0 min; 3. W. Ivenz, Zeisersweiler (Kreidler), 4:35,6 min; 4. L. Faßbender, Düsseldorf (Kreidler), 4:36,5 min; 5. W. Reinhard, Ludwigshafen (Kreidler) 4:37,4 min.

125 ccm. Ausweissfahrer: 1. F. Muckle, Mannheim (Honda), 4:05,0 min; 2. G. Schweickardt, Erpfingen (Honda), 4:07,2 min; 3. W. Zähringer, Breitenau (Bultaco), 4:09,0 min; 4. R. Wintermeyer, Wuppertal (Bultaco), 4:11,4 min; 5. M. Fahrmeier, München (Ducati), 4:12,4 min.

250 ccm. Ausweissfahrer: 1. A. Ohligschläger, Mayen (Bultaco), 3:49,3 min; 2. G. Heuberger, Eichstetten (NSU), 3:56,6 min; 3. T. Gruber, Weiler (NSU), 4:03,4 min; 4. M. Voßhenrich, Sende (Honda), 4:03,9 min; 5. H. Obermeyer, Hoyel, 4:04,3 min.

350 ccm. Ausweissfahrer: 1. R. Ruppach, Trebgast (Honda), 3:55,5 min; 2. J. Keller, Neuß (Honda), 3:56,0 min; 3. W. Winhart, Pforzheim (Norton), 4:01,4 min; 4. H. Wipfler, Dietlingen (Aermacchi), 4:02,7 min; 5. R. Schmidt, Müsen (Norton), 4:05,9 min.

500 ccm. Ausweissfahrer: 1. F. Eccarius, Hessendorf (Matchless), 3:44,7 min; 2. R. Engelhardt, Oberursel (Norton), 3:45,6 min; 3. R. Bauer, Landshut (BMW), 3:49,4 min; 4. P. Hampe, Eiershausen (Norton), 3:50,9 min; 5. D. Döhmman, Hessendorf, 3:51,6 min.

Seitenwagenklasse. Ausweissfahrer: 1. Attenberger/Schillinger, Ebersberg (BMW), 3:59,4 min; 2. Engelhardt/See, Oberursel (BMW), 4:02,1 min; 3. Schwings/Erika Gutzmann, Solingen (Eigenbau), 4:06,1 min; 4. Kempa/Kempa, Neuß (BMW), 4:09,8 min; 5. Schons/Lauterbach, Trier (BMW), 4:09,8 min.

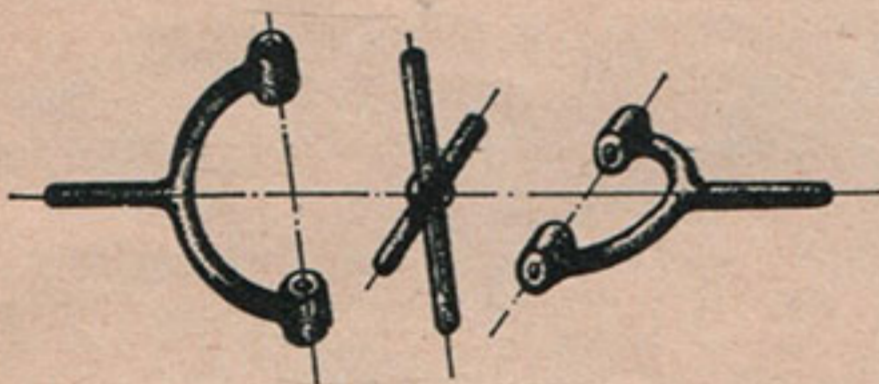
125 ccm. Lizenzfahrer: 1. H. Seel, Neuenrade (Bultaco), 3:51,9 min; 2. E. Noller, Michelbach (MZ), 4:09,2 min; 3. B. Kleinmaier, Hermaringen (Honda), 4:12,6 min; 4. J. Schuster, München (Ducati), 4:13,5 min; 5. W. Braun, Rüsselsheim (Bultaco), 4:19,1 min.

GRUNDSCHULE DER MOTORRADTECHNIK

Gelenke und Antriebsstoßdämpfer

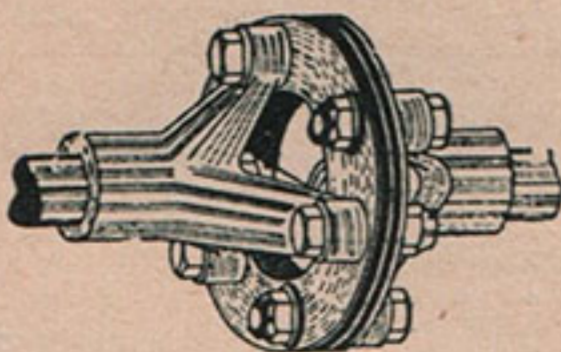
Auch in jener Zeit, als Motorräder noch keine Hinterradfederung besaßen und infolgedessen noch nicht unentwegte gegenseitige Lageänderungen von antreibendem Teil am Getriebe und angetriebenen am Hinterrad stattfanden, wußte man schon, daß es notwendig sei, der Kraftübertragung eine gewisse Elastizität zu geben. Einmal, um geringfügige Verdrehungen im Rahmen auszugleichen, zum anderen um die Kraftübertragung (im Zug- wie im Schiebelauf) weicher zu machen. Diese Aufgabe erfüllte ursprünglich einmal der Antriebs-Keilriemen. Als man später zum Kettenantrieb überging, wies auch dieser noch eine gewisse Antriebs-Elastizität auf. Trotzdem ordneten manche Konstrukteure zunächst auf der Motorkurbelwelle ein Dämpfungselement an, später ging man allgemein zum Einbau von solchen Dämpfungselementen im Antriebsteil der Hinterradnabe über. D. h. man verschraubte nicht mehr einfach das hintere Kettenrad mit der Nabe, sondern verband die beiden Teile durch Gummipuffer — es gibt da mannigfaltige Anordnungen.

Beim Kardantrieb (Wellenantrieb) fehlt diese wünschenswerte Elastizität im Antrieb. Deshalb erhielten auch Kardanmaschinen im Getriebe ein Dämpfungselement (im Aufbau ähnlich dem, das man früher bei Kettenmaschinen auf der Kurbelwelle verwendet hatte), und vor allem bildete man die bei hinterradgedeferten Kardanmaschinen unumgänglich notwendigen Gelenke teilweise als zusätzliche Antriebsstoßdämpfer aus.



Oben: Im Prinzip besteht ein Kardangelenk aus einem Gelenkkreuz (Mitte), an dem „über Kreuz“ zwei Gabeln angreifen, die auf den Wellen das Gelenk zu verbindenden Wellen sitzen. Wird in eine Wellenverbindung ein solches Gelenk eingeschaltet, so können die beiden Wellenteile auch im Winkel zueinander stehen — es entsteht weder ein Klemmen noch wird die Kraftübertragung (Drehbewegung) behindert.

Unten: Bei der Hardi-Scheibe übernimmt eine Gummi/Gewebe-Scheibe die Aufgabe des Gelenkkreuzes im Kardangelenk. Die auf den Wellen sitzenden Gabeln haben je drei Arme, die versetzt gegeneinander mit der Gelenkscheibe verschraubt sind. Ein solches Gelenk kann keine so großen Winkelbewegungen zwischen den Wellen verkraften, dafür erhebt es aber auch keine Schmier- und sonstigen Wartungsansprüche.



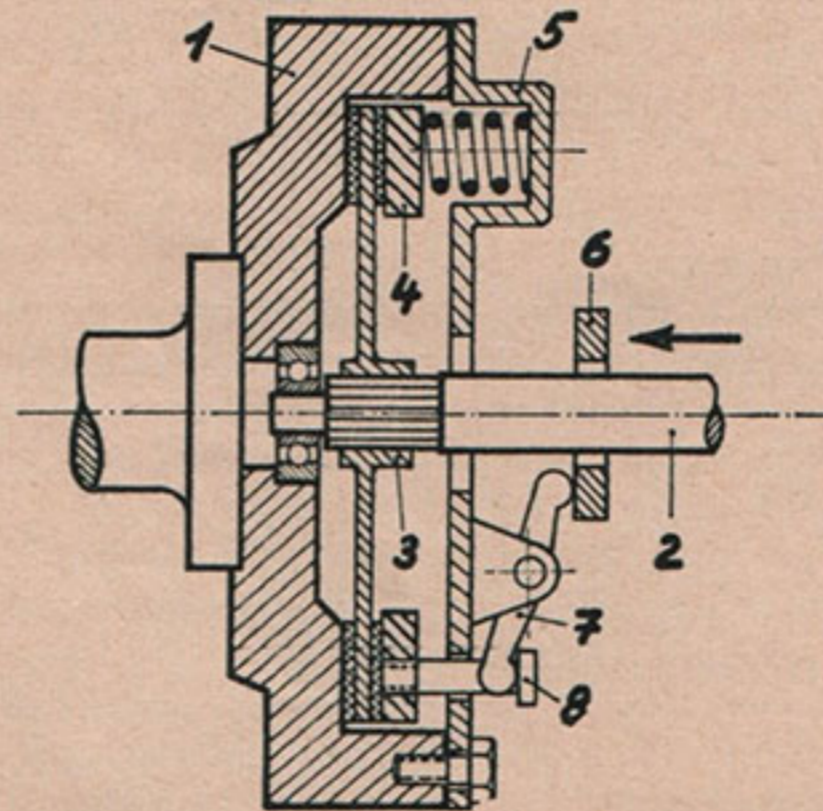
Solange Kardanmaschinen noch mit Starrahmen, also ohne Hinterradfederung, gebaut wurden, genügte zur Aufnahme der Rahmenverwindungen eine sogenannte Hardi-Scheibe (deren flexibles Element aus gummiertem Gewebe besteht). Größere Winkelausschläge in der Antriebswelle (wie sie sich bei hinterradgedeferten Maschinen ergeben) machen die Anwendung von Weitwinkel-Gelenken erforderlich. Früher gab es dafür nur das normale Kardangelenk (Metallgelenk),

heute kennt man auch Gummigelenke, die erheblich flexibler sind als die normale Hardi-scheibe.

Die Kupplung

Es war schon gesagt worden, wozu die Kupplung erforderlich ist: einmal, weil zum Anwerfen des Motors die Kraftübertragung zum Hinterrad unterbrochen werden, dann aber beim Anfahren allmählich wieder hergestellt werden muß — und zum anderen, weil eine solche vorübergehende Unterbrechung mit anschließendem Drehzahlgleich auch bei jedem Getriebe-Schaltvorgang erforderlich ist.

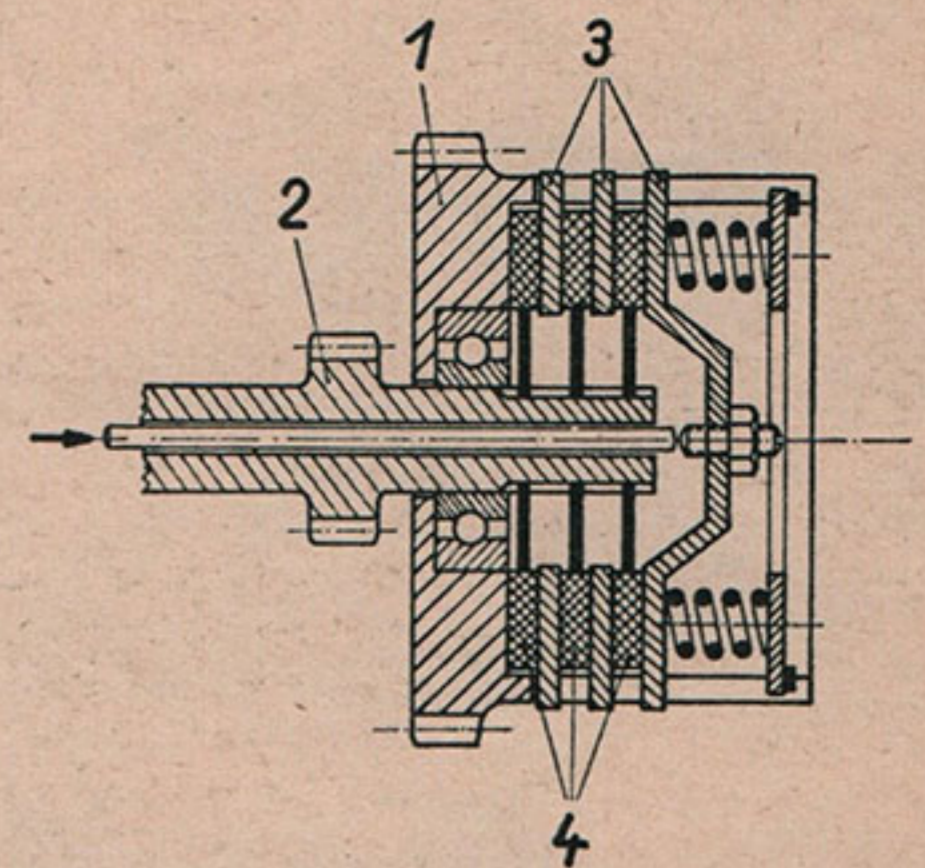
Die heute in Motorrädern verwendeten Kupplungen sind Reibungskupplungen, bei denen Scheiben durch Federdruck zusammengepreßt werden und so den Kraftschluß zwischen treibendem und getriebenem Teil herstellen. Man baut diese Kupplungen entweder als Einscheibenkupplung (sofern man genügend Durchmesser-Raum zur Verfügung hat) oder als Mehrscheibenkupplung (Lamellenkupplung nannte man sie früher auch).



Schematische Darstellung einer Einscheiben-Kupplung: 1 = Schwungscheibe, 2 = Getriebewelle, 3 = Kupplungsscheibe (Belagscheibe), 4 = Druckplatte, 5 = Federsteller mit Druckfedern, 6, 7, 8 = Ausrückmechanismus.

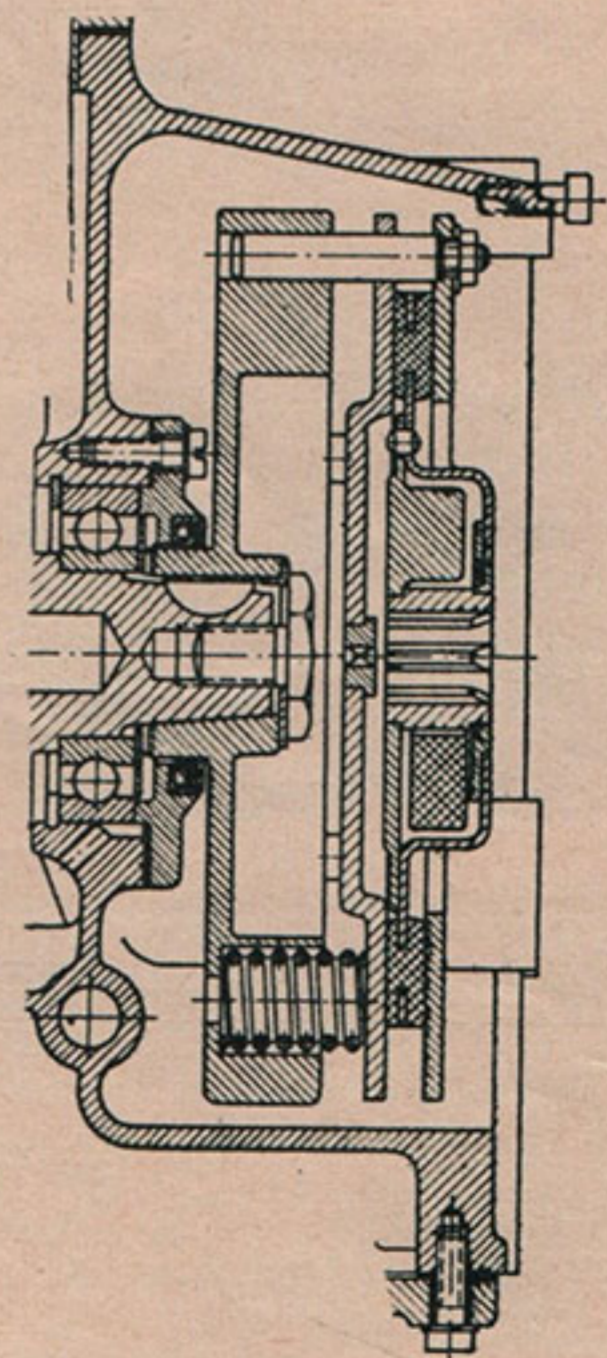
Bei der Einscheibenkupplung wird die mit Reibbelag versehene Kupplungsscheibe, die kraftschlüssig mit der angetriebenen Welle (meist über ein Nutenprofil) verbunden ist, durch den Druck der Kupplungsfedern zwischen zwei Druckplatten gepreßt, von denen die eine meist durch die entsprechend ausgeführte Schwungscheibe des Motors gebildet wird, d. h. diese Druckscheiben stehen in fester Verbindung mit der Motorkurbelwelle. Mit der Hand (oder dem Fuß) kann vom Fahrer eine Ausrückvorrichtung betätigt werden, mit der der Druck der Kupplungsfedern aufgehoben wird, wodurch die Kupplung freigibt — es wird ausgekuppelt. Wird die Ausrückvorrichtung langsam wieder freigegeben, also eingekuppelt, so wird — wobei zunächst ein gegenseitiges Gleiten zwischen Kupplungs- und Druckscheiben stattfindet — der Kraftschluß nach und nach wieder hergestellt. Wie erforderlich findet der Drehzahlgleich also weich und nicht etwa schlagartig statt.

Die Mehrscheibenkupplung, die bei Motorrädern im Gegensatz zu Automobiltriebwerken fast überwiegend zu finden ist, stellt grundsätzlich nichts anderes dar als eine Aneinanderreihung mehrerer Einscheibenkupplungen. Auch hier liegen immer Kupplungsscheiben mit Belag zwi-



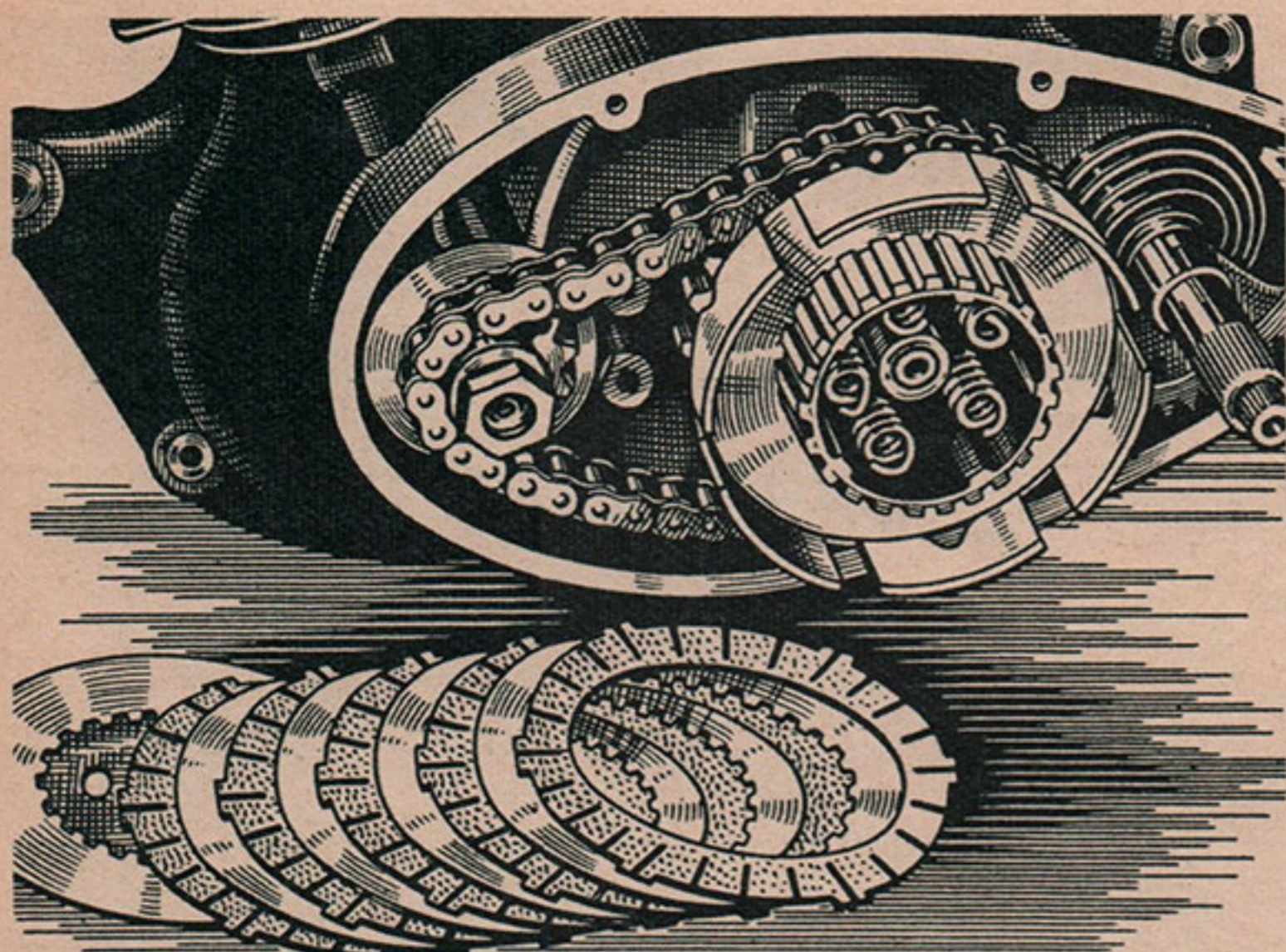
Schematische Darstellung einer Mehrscheiben-Kupplung: 1 = Primärkettenrad, 2 = Getriebeeingangswelle, 3 = Stahl-Kupplungsscheiben, 4 = Belagscheiben.

schen unbelegten Druckscheiben, und auch hier bringen Druckfedern den notwendigen Anpreßdruck, wenn die auch hier vorgesehene Ausrückvorrichtung freigegeben ist. Solche Mehrscheibenkupplungen haben den Vorteil, daß man mit verhältnismäßig geringem Durchmesser der Scheiben auskommt — statt den wirksamen Durchmesser so groß zu wählen, daß das zu übertragende Motordrehmoment bewältigt werden kann, erhöht man die Zahl der Scheiben — auch bei der Mehrscheibenkupplung sind die Druckplatten mit dem treibenden, sämtliche Belagscheiben mit dem antriebsenden Teil der Kraftübertragung (oder umgekehrt) verbunden.



Schnitt durch eine ausgeführte Einscheiben-Kupplung.

Die Scheibengröße der Einscheibenkupplung kann man meist nicht willkürlich vergrößern, wohl aber die Zahl der Scheiben bei der Mehrscheibenkupplung. Deshalb kann man die letztere auch im Ölbad der Primärkraftübertragung laufen lassen, ohne daß die Gefahr besteht, es könne nicht das volle Motordrehmoment übertragen werden. Nur bei sehr hohen Leistungen (also bei Rennmotoren) läßt man neuerdings die



Primärkraftübertragung mittels endloser Kette auf die am Getriebeeingang sitzende Mehrscheibenkupplung, die zerlegt ist; vorn die Belag- und dazwischen die unbelagten Kupplungsscheiben.

Mehrscheibenkupplungen häufig trocken, d. h. außerhalb der Primärübertragung laufen, wobei allerdings die dann mögliche bessere Kühlung der hochbeanspruchten Kupplung ausschlaggebend für eine solche Konstruktion ist.

Die von der Kupplung zu übertragende Kraft des Motors, also das Drehmoment, ist, wenn sich zwischen Motor und Getriebe eine Übersetzung ins Langsame befindet, an der Getriebeeingangswelle höher als an der Motorkurbelwelle — das Verhältnis ist gleich dem Übersetzungsverhältnis. Wenn man mit einer möglichst kleinen Kupplung auskommen will, ordnet man diese deshalb nicht auf der Getriebeeingangs-, sondern auf der Motorkurbelwelle an.

Das Wechselgetriebe

Im Wechselgetriebe befinden sich mehrere Übersetzungsstufen, mit deren Hilfe Motor- und Hinterrad-Drehzahl so aneinander angepaßt werden können, daß die für die jeweiligen Fahrtwiderstände benötigte Leistung zur Verfügung steht. Von der Charakteristik des Motors und von der Zweckbestimmung des Motorradmodells ist die Zahl der Übersetzungsstufen (Getriebegänge) abhängig.

Die Übersetzung zwischen der Getriebeeingangs- und der Ausgangswelle wird heute ausschließlich durch Zahnräder (Zahnradpaare) bewirkt — statt ihrer sind auch Kettenübertragungen möglich und früher bei verschiedenen Motorradmodellen praktisch ausgeführt worden.

Schematische Darstellung eines viergängigen Schaltgetriebes, bei dem (was man heute nicht mehr macht) einzelne Zahnräder verschoben und mit dem zugehörigen

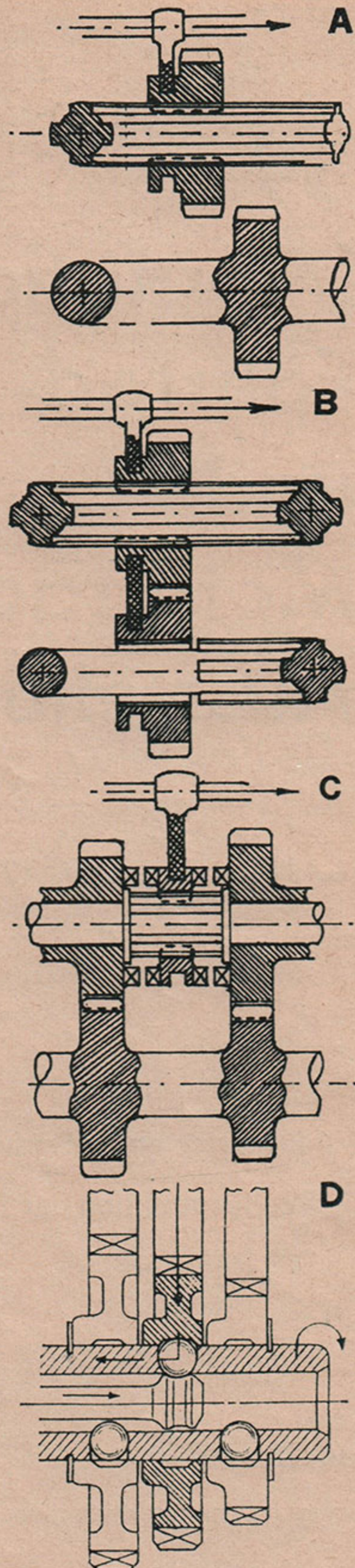
In der ersten Entwicklungszeit mehrgängiger Motorräder wurden noch, wie im Automobilbau, die Übersetzungsstufen durch gegenseitiges Verschieben der Zahnräder und Ineingriffbringung der Verzahnung des Radpaares, dessen Übersetzungsverhältnis eingeschaltet werden sollte, hergestellt (A). Im Interesse geräuschlosen Schaltens und einer Schonung der Verzahnungen ging man von dieser Ausführung aber bald ab und baute für Motorräder ausschließlich Getriebe mit dauernd im Eingriff befindlichen Verzahnungen (so, wie bei Kettengetrieben die Getrieberäder ja auch dauernd kraftschlüssig verbunden sind).

Das Einschalten der gewünschten Übersetzungsstufe erfolgt dann durch Klauenkupplungen an den Schalträdern selbst, für die es die verschiedensten Ausführungsmöglichkeiten gibt.

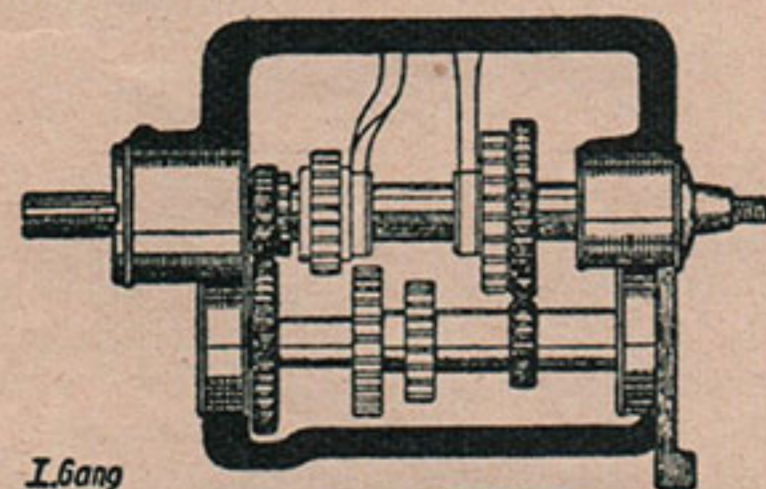
Zunächst kann man die zu schaltenden Zahnräder, die lose auf ihrer Welle drehen, mit Kupplungsklauen verbinden und dann ein Klauenstück auf der Welle vorsehen, das auf dieser nicht drehbar, wohl aber verschiebbar angeordnet ist und mit dessen Hilfe man die Verbindung zwischen Zahnrad und Welle herstellen kann (B). Man kann aber auch die beiden Zahnräder eines Paares gemeinsam auf ihren Wellen, auf denen sie drehbar sind, so weit verschieben, bis in ihnen vorgesehene Innen-Nutungen sich auf entsprechende Nutstücke der Wellen schieben und so den Kraftschluß herstellen (C).

gen Gegenzahnrad in Eingriff gebracht werden. Der Kraftfluß in den einzelnen Gängen läuft über die jeweils dunkel dargestellten Radpaare.

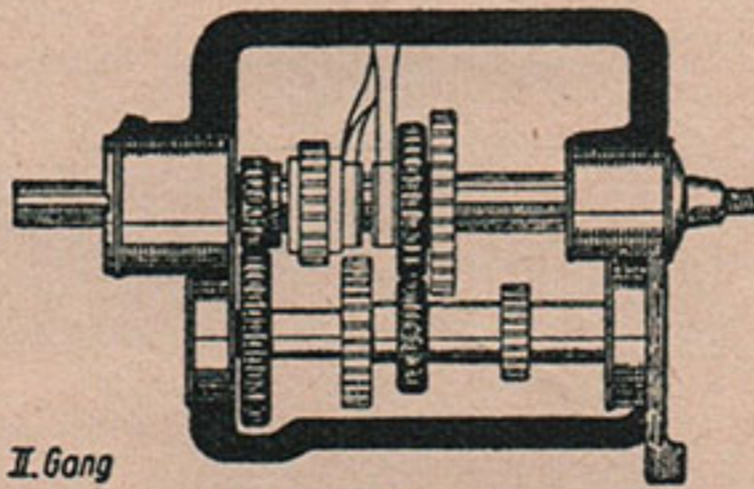
Rechts: Die verschiedenen Möglichkeiten, im Wechselgetriebe die einzelnen Gangstufen in die Kraftübertragung einzuschalten; A = hier wird ein Zahnrad auf genuteter Welle verschoben und mit dem auf seiner Welle feststehenden Gegenzahnrad in Eingriff gebracht; B = hier werden jeweils Zahnradpaare, die ständig im Eingriff bleiben, gemeinsam verschoben, wobei das eine mit einer Teilnutung seiner Welle formschlüssig wird; C = man kann auch ein auf einer Nutwelle sitzendes Klauenstück beim Schalten verschieben und dabei jeweils das linke oder das rechte Radpaar (deren obere Räder frei auf ihrer Welle drehen können) in den Kraftfluß einschalten; D = durch Verschieben des in der hohlen Getriebewelle liegenden Ziehkeils werden die Getrieberäder mit dieser verbunden — im Beispiel über Kugeln, die der Ziehkeil nach außen drückt.



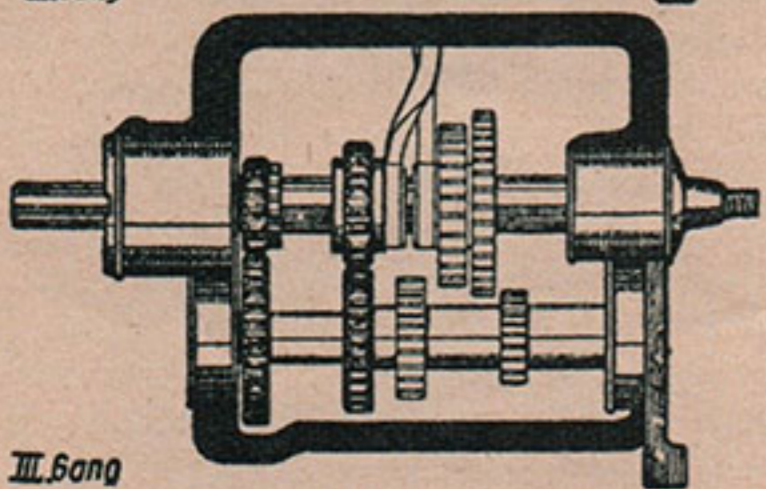
Schließlich kann man — und so macht man es vor allem bei Getrieben für die kleineren Motoren — den früher vor allem im Bau von Werkzeugmaschinen-Getrieben angewandten Ziehkeil benutzen. Dann wird zu den Zahnradbohrungen bzw. zentrisch zur Welle (die evtl. hohl ausgeführt und mit zwei Längsschlitten versehen ist) eine Schaltwelle bewegt, die ein Kupplungsstück (eben den „Ziehkeil“) trägt, welcher in entsprechende Nutungen der Räderbohrungen eingreift, wenn er längs verschoben wird, und nun seinerseits für den Kraftschluß in den einzelnen Getriebeängen sorgt. (Wird fortgesetzt)



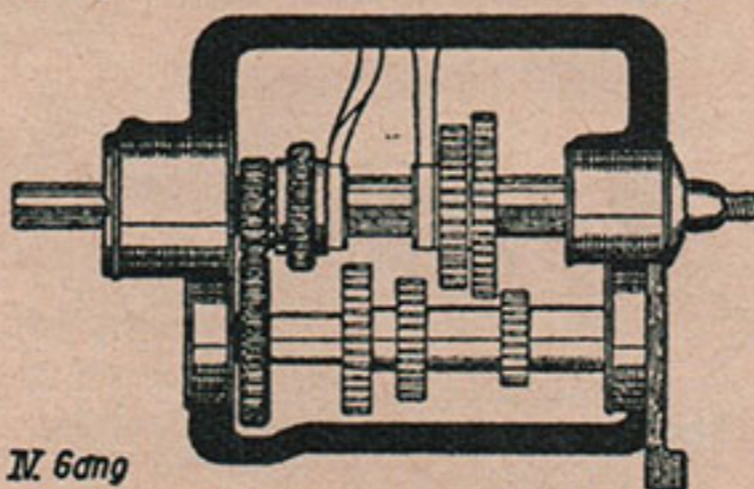
I. Gang



II. Gang



III. Gang



IV. Gang

Besucht die

39.

Internationale Fahrrad- und Motorrad- Ausstellung

MAILAND, vom 4. bis 13. Dezember 1965

Im Gelände der MAILÄNDER MESSE

**Ein Schaufenster ohnegleichen
für die Weltproduktion der Fahrzeuge
auf 2 und 3 Rädern.**

Dolmetscherdienst

zur Verfügung der ausländischen Besucher

Auskünfte:

A. N. C. M. A.

Via Mauro Macchi 32 — Mailand (Italien)

STRASSEN- SPORT

INT. PRÜFUNGSFAHRT SOLITUDE

Nach einjähriger Pause konnten wir endlich wieder eine „Prüfungsfahrt Solitude“ fahren, worüber sich nicht zuletzt die Gespannfahrer freuten, die nach langer Pause wieder dabei waren. Da der Veranstalter für den Solitude-Kurs keine Genehmigung bekam, wick man für die Dauerprüfung nach Hockenheim auf das neue Motodrom aus. Aus der „Solitude-Fahrt“ wurde also eine „Hockenheim“-Fahrt.

Am Samstagmorgen ab 6 Uhr erfolgte der Start zur ersten Brems- und Beschleunigungsprüfung auf der Solitude-Rennstrecke. Viele begrüßten es offensichtlich, daß statt des bisherigen sogenannten „Büchsenzirkus“ eine „natürliche“ Streckenführung mit zahlreichen Ecken vorgesehen wurde. Auf einer Geraden war ein seitlich begrenzter Halteraum markiert, dessen Abmessungen es jedoch gestatteten, das Fahrzeug querzustellen, wie es bei den Geländeveranstaltungen oft praktiziert wird. Die Fahrbahn selbst war stellenweise etwas mit Erde verschmiert und durch den vorausgegangenen Regen außerordentlich rutschig.

Anschließend ging es einzeln oder in Gruppen nach Hockenheim. Freie Streckenwahl, daher auch kein vorgegebener Schnitt. Nachdem schließlich endlich alle auf dem Motodrom eingetroffen waren, wurden wir klassenweise auf eine Einführungsrunde geschickt. Es wurde die äußere Schleife mit einer Rundenlänge von 6,77 km gefahren. Allerdings durften wir uns noch am Ende jeder Runde an sechs Kurven erfreuen. Je nach Gefühl für den richtigen Strich wurden daraus dann vier schöne Bogen oder viele weniger sinnvolle Ecken. Ich glaube, die Runden machten jedem Spaß (auch wenn es in Hockenheim nirgends bergauf oder bergab geht), von den unteren Hubraumklassen vielleicht abgesehen, für die der Kurs mangels Leistung etwas langweilig war. Mit den Heinkel-Rollern z. B. konnten wir bis auf eine Kurve alles voll fahren. Anfänglich etwas unangenehm war wohl für jeden das neben der Strecke oft abfallende Gelände. Wenn man nämlich am Kurvenausgang die Straßenbreite ganz ausnutzen will, stellt man plötzlich fest, daß man den Rand der asphaltierten Strecke erst sehr spät richtig ausmachen kann. Die Folge: man muß plötzlich noch einen Knick fahren — und gerade das gehört nicht zum guten Fahrstil.

An der Zieldurchfahrt nach der Einführungsrunde begann die Zeitnahme für den ersten der neun Wertungsabschnitte zu je fünf Runden. Die Sollfahrzeiten in Minuten für jeden Wertungsabschnitt waren dem Teilnehmer vorgegeben, sie entsprachen je nach Klasse einem Schnitt zwischen 75 und 105 km/h. Die Karenzzeit pro fünf Runden betrug ± 1 Minute. Diese Zeiten waren in den unteren Klassen gut zu fahren. In den großen Klassen gab es anfangs bei mehreren Teilnehmern Schwierigkeiten infolge des Regens, bis der Veranstalter jeweils 1 Min. pro Wertungsabschnitt zugab. Die zusätzlich gewährte einmalige Karenz von 2 Min. zum Tanken mußte wohl selten in Anspruch genommen werden. Der Veranstalter hatte für einen Tankwagen gesorgt und, nebenbei erwähnt, auch für ein Verpflegungszelt.

Leider war das Zeitnehmerteam (allerdings keine Schuld des Veranstalters) nicht in der Lage, das Feld zu überblicken. So sah sich Fahrleiter Wilhelm gezwungen, nach etwa 7 Runden alles anzuhalten. Nun wurden zuerst die kleinen Hubraumklassen und die Gespanne auf ihre 45 Runden geschickt. Die Großen durften nach einigen Stunden schließlich auch, nachdem die Strecke wieder leer geworden war. Das hatte wenigstens den Vorteil, daß nicht zu viele Überholvorgänge notwendig waren.

Ebenfalls in Hockenheim fand noch die zweite BBP statt. Start, Gerade, Wende, Gerade, Halteraum, Ziel. Also keine Probleme. Oder doch? Nicht nur bei den Junioren scheint es Leute zu geben, denen der Gebrauch der Vorderradbremse (und der Hinterradbremse) zumindest Schwierigkeiten bereitet (siehe Klacks-Artikel Heft 21/65! Red.). Als kleiner Rollerfahrer bin ich doch der frevelhaften Meinung, meine Bremse sei erst zufriedenstellend, wenn ich das Vorderrad damit kräftig pfeifen lassen kann. Viele Fahrer jedoch scheinen diese Ansicht nicht zu teilen. Was bringt es schließlich, wenn man mit blockiertem Hinterrad die letzten sechs Meter auf den Strich zurodelt und mit der quergehenden Fuhre kämpft? Und noch etwas: Wenn man zum Stehen gekommen ist, sollte man schon den ersten Gang zum Wiederanfahren drin haben! Das geht mit Drehgriff-Bowdenzuggefummel bei den Rollern und sollte auch mit einem Motorradgetriebe gehen. Gut, als Motorradfahrer hat man nicht einen Fuß völlig frei zum Abstützen beim Anhalten, aber genügend Beispiele zeigen, daß man es trotz Fußschaltung vernünftig machen kann.

Die alte, ewig aktuelle Ermahnung zum Schluß:

Ausschreibung lesen! Aber aufmerksam! Dann kann es nicht passieren, daß man etwas gutmachen will, was laut Ausschreibung gar nicht mehr gutzumachen ist, sondern im Gegenteil etliche Sekunden kostet. In diesem Fall Zurückschieben über die überfahrene Haltelinie!

Auf Anweisung der Behörden — die übrigens den disziplinierten Ablauf der Dauerprüfung lobten — wurden die „Großen“, die inzwischen mit Scheinwerfern ihrer 45. Runde zueilten, um die Schlußrunde betrogen. Zum Motorradfahren war es ja „wirklich zu dunkel“ geworden! (Siehste! Man bemerkt auch anderswo die ungenügende Lichtausbeute unserer serienmäßigen Lichtanlagen! Dicker kann es doch nicht kommen! Red. MOTORRAD.)

Bei der anschließenden Rückfahrt zur Schlußkontrolle auf der Solitude zeigte ein ausgiebiger Platzregen schließlich jedem, ob sein Regenzeug auch wirklich dicht ist, und es wurde nachher so mancher Stiefel ausgegossen und manche Brille verflucht. (Und da genügte das Licht mit einem Male? Red. MOTORRAD.)

Das Versprechen der Fahrtleitung auf der sonntäglichen Siegerehrung, alles zu tun, um auch 1966 wieder eine „Prüfungsfahrt Solitude“ zu organisieren, verdiente unseren stürmischen Beifall zu Recht.

R. Bratenstein

Ergebnisse:

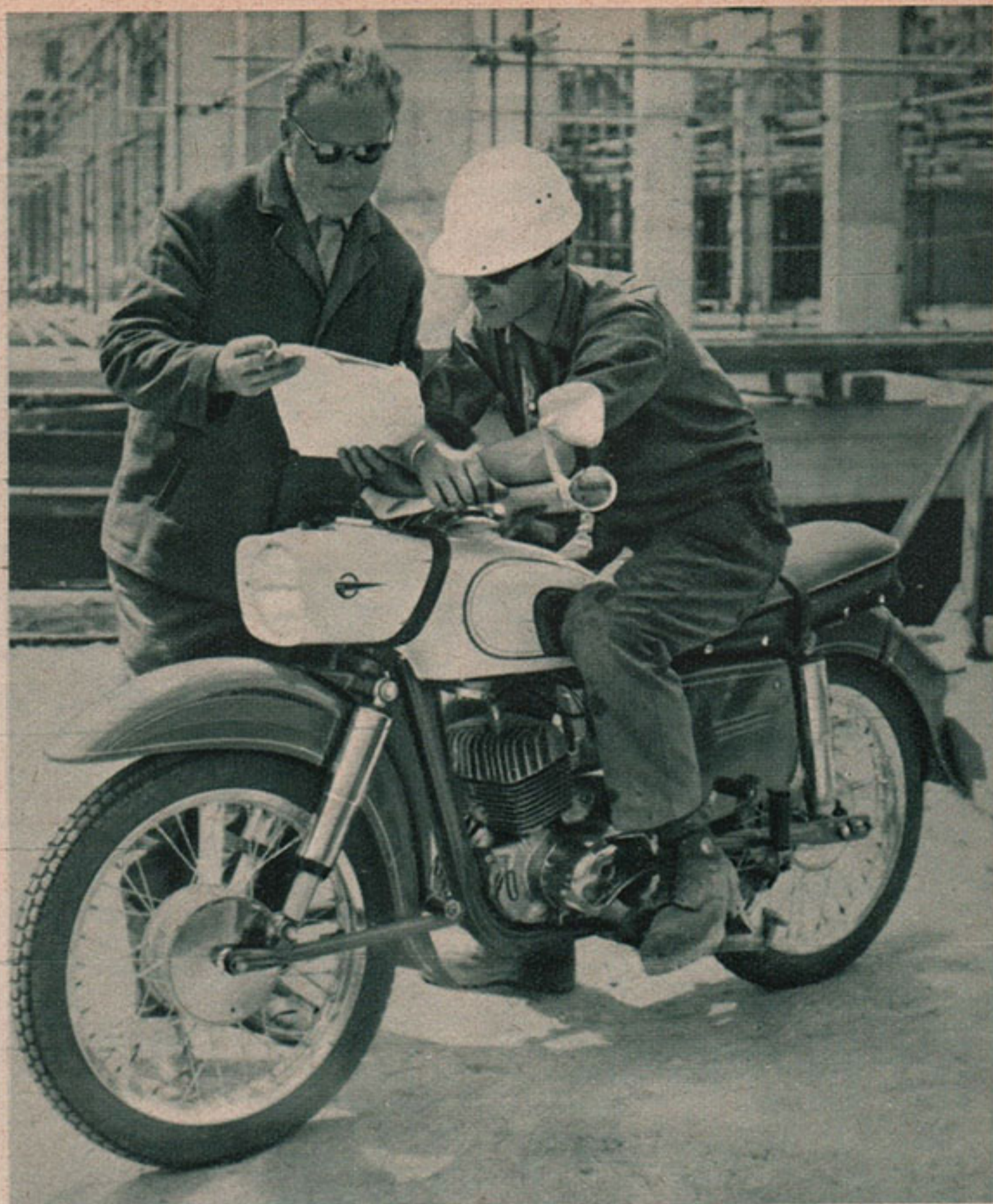
Motorroller bis 150 ccm: Klassensieger Berthold Schmitt, Merschweiler (Vespa); 2. J. Strohbach, Hannover (Vespa); 3. H. Kremp, Hosterhof (Vespa).
Motorroller bis 200 ccm: Klassensieger Roland Vaas, Stuttgart (Heinkel); 2. Frank Nickel, Stuttgart (Heinkel); 3. Rainer Bratenstein, Stuttgart (Heinkel), alle Gold.
Motorräder bis 50 ccm: Klassensieger Heinz Trinkner, Löchgau (Hercules); 2. Roland Hager, Bönnigheim (Hercules); 3. Peter Hochmuth, Untereisesbach (Zündapp).
Motorräder bis 75 ccm: Klassensieger Koichi Shimada, Hamburg (Yamaha); 2. Karl Haaf, Untereisesbach (Zündapp).
Motorräder bis 175 ccm: Klassensieger K. Beige, Grötzingen (Puch); 2. H. Bolz, Ottendorf (DKW); 3. G. Weindel, Bruchsal (Puch).
Motorräder bis 250 ccm: Klassensieger E. Köhner, Gerstetten (Maico), 2. W. Reichert, Möglingen (Maico); 3. M. Oechsle, Uhingen (Maico).
Motorräder bis 350 ccm: Klassensieger Edwin Linder, Amtzell (Puch); 2. Dieter Stolpp, Bissingen (DKW); 3. Alfred Neubauer, Geislingen (Maico) (Silber).
Motorräder über 350 ccm: Klassensieger Oskar Regler, Königsbronn (BMW R 50); 2. Roland Gillet, Sigmaringen (BMW R 50); 3. H. Bohrer, Kirchweiler (BMW R 69 S).
Gespanne bis 350 ccm: Klassensieger Stöger/Güthner, Künzelsau (NSU); 2. Scholber/Heinen, Berlin (NSU); 3. Kühnel/NN (Triumph).
Gespanne über 350 ccm: Klassensieger Kramer/Renger, Meßkirch (BMW R 69); 2. E. Bartsch/Renate Bartsch, Ettenheim (BMW R 69 S); 3. Hartmann/Hartmann, Ingelheim (BMW R 69).
Den „Goldenen Mannschaftsschild“ holte sich die Akademische Motorsportgruppe an der TH Stuttgart (mit G. Erlenwein, R. Bratenstein und D. Stolpp), den „Silbernen Mannschaftsschild“ bekam der MSC Sielmingen (mit Gerhard Stauch, K. Auch und H. Bohrer).

Gelände-Mannschafts-Meisterschaften

Nachdem nunmehr die offiziellen Ergebnisse der Deutschen Geländemeisterschaft 1965 vorliegen (die wir mit der Vorstellung der Einzelmeister in den Solo- und Seitenwagenklassen in unserem Heft 21/65 vorwegnahmen), besteht nun auch Klarheit über den endgültigen Wertungsstand bei den Mannschafts-Meisterschaften. Denn bekanntlich werden ja im Rahmen der Geländemeisterschaft nicht nur die Einzelfahrer, sondern auch Fabrik- und Club-Dreiermannschaften gewertet.

Die ersten Drei in der Reihe der Fabrikteams sind Zündapp I (mit Specht, Hessler und Kämper), Hercules II (mit Seitz, Augustin und Trinkner), Zündapp III (mit Gienger, Brandl und Sengfelder) sowie Zweirad-Union I (mit Dotterweich, Zörnig und Rotermund).

Die Wertung der Club-Mannschaften führt das Team des ADAC-Gaues Westfalen-Ost (des zweitkleinsten ADAC-Gaues) mit den Fahrern Gehring, Tweesmann und Pollmann an, die (von links nach rechts) unser Bild zeigt. Ihnen folgen in der Wertungsstaffel der Polizei-Sportverein Hamburg (ADAC) mit Neidig, Hagemann und Stüdemann, der ADAC-Gau Württemberg I mit Nödinger, Schnitz und Kelle/Eckert sowie der Dortmunder MSC (ADAC) mit den Fahrern Hinze, Schulte und Bestehorn sowie der ADAC-Gau Südbayern I mit Zeller, Molle und Holy. S. R.



DAS SPRICHT FÜR

MZ

DAS SPRICHT FÜR MZ

Ein Motorrad für den Alltag, ein »Gebrauchsmotorrad« im besten Sinne des Wortes, muß die vollendetsten technischen Lösungen in sich vereinen. Eine solche Maschine muß anspruchlos in der Wartung und niedrig im Verbrauch sein. Sie soll im dichten Straßenverkehr schneller als ein großer Wagen beschleunigen, und auf langen Strecken muß sie eine ermüdungsfreie Fahrt gewährleisten. Sie soll gut aussehen, ihr Bordwerkzeug muß klug zusammengestellt sein, und in möglichst vielen anderen Details sollte sie den Idealvorstellungen ihres Fahrers entsprechen. Schon viele Leute, die etwas von Motorrädern verstehen, bestätigten der MZ ES 150 aus Zschopau, daß sie alle jene Eigenschaften besitzt, die den hervorragenden Ruf dieser Maschinen in aller Welt rechtfertigen.



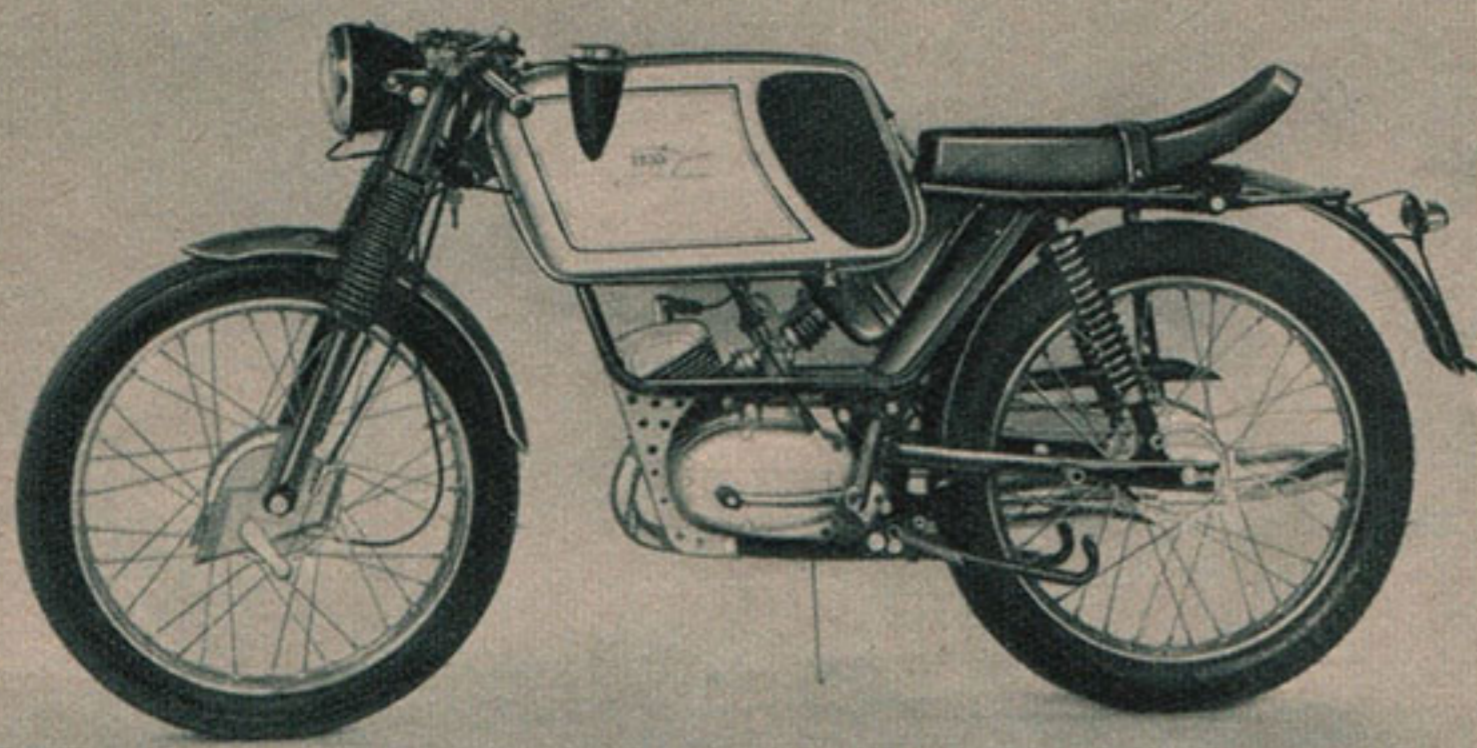
Zu beziehen durch:

Alfred Strauch GmbH, 6660 Saarbrücken, Mainzer Str. 52/54, Tel. 63401
Helmut Radke, 8502 Zirndorf/Bayern, Fürther Straße 43, Tel. 794426
Wolfram Rüdiger Lienert, 2100 Hbg.-Harburg, Reeseberg 77, Tel. 775506

Exporteur:



ITAL-Jet



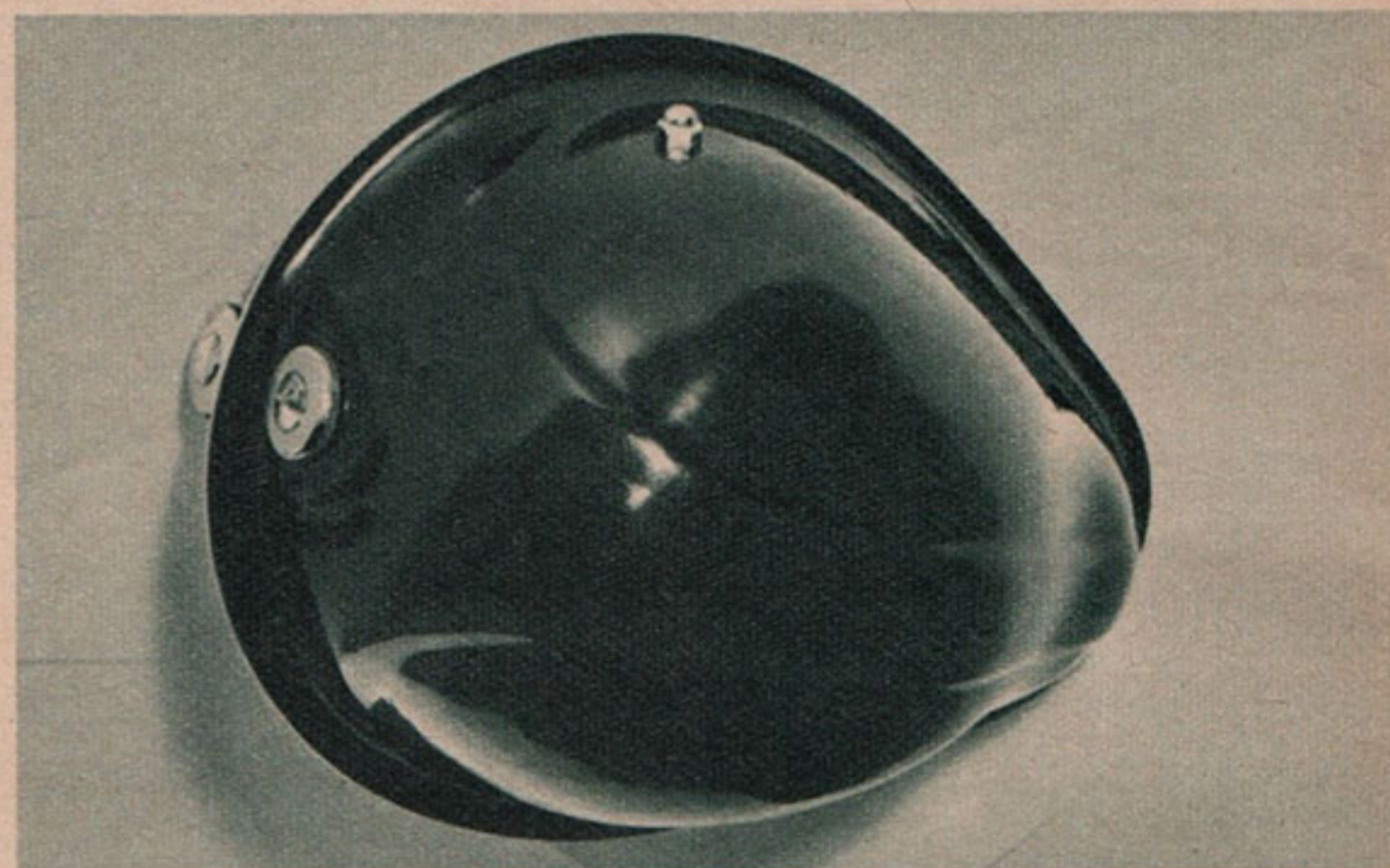
Kleinkrad „Cobra“ mit Sachs 50 S-Motor, 5,2 PS, 5-Gang, Doppelrohrrahmen, Doppelbremsen vorne, Sportarmaturen, hochglanzverchromten Sportkotblechen

Bei folgenden Händlern zu beziehen:

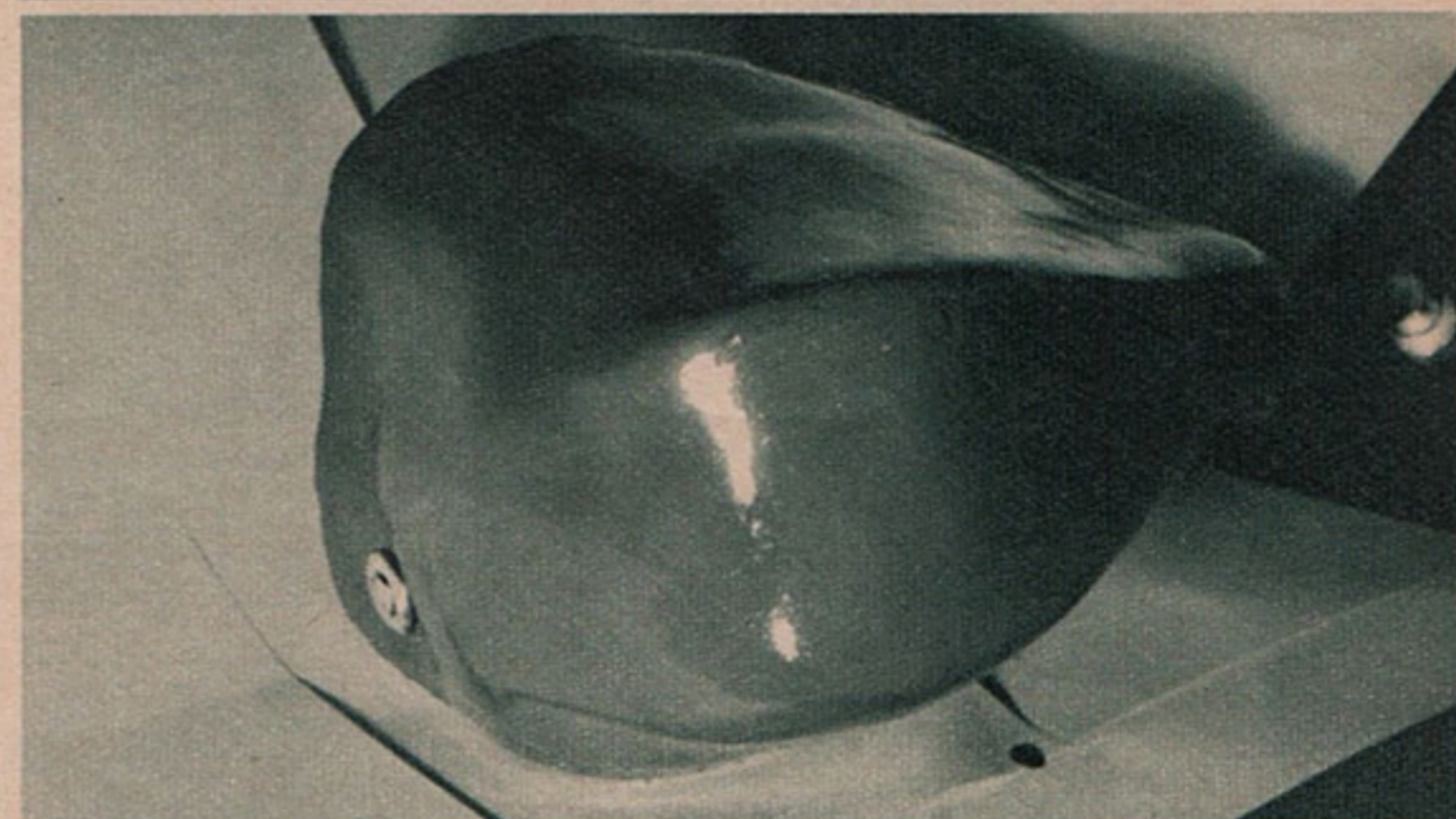
- 2070 Ahrensburg, Rolf Weissberg, Marktstr. 21
- 5110 Alsdorf, H. Krieger, Rathausstr. 42
- 7570 Baden-Baden, Horst Schneider, Wilhelmstr. 1
- 5320 Bad Godesberg-Mehlem, P. Brodziak, Mainzer Str. 153
- 5320 Bad Godesberg, A. Fiedler, Bonner Str. 21
- 6380 Bad Homburg, E. Diegmüller, Haingasse 14
- 1000 Berlin-Halensee, K. Kannenberg, Joachim-Friedrich-Str. 34
- 5036 Berrenrath/Köln, A. Plog, Wendelinusstr. 60
- 5240 Betzdorf/Sieg, Karl Frevel, Hellerstr. 2
- 5220 Bittburg, W. Schmitt, Hauptstr. 36
- 4290 Bocholt, P. Rose, Ostwall 8-10
- 2800 Bremen, W. Seekamp, Kastanienstr. 71
- 7580 Bühl (Baden), H. Sprauer, Poststr. 4
- 3100 Celle, Auto-Meyer, Großer Plan 24
- 2190 Cuxhaven, H. Stauff, Grüner Weg 10
- 4600 Dortmund, W. Witthoff, Hansastr. 30
- 4600 Dortmund, Sikora, Kaiserstr. 166
- 4600 Dortmund-Wambel, F. Hille, Gosestr. 31
- 5285 Dümmelinghausen, W. Hefendehl
- 5160 Düren, K. Kohl, Oberstr. 5
- 4000 Düsseldorf, H. Schlembach & Co., Zweirad-Gesellsch. mbH., Friedrich-Ebert-Str. 16
- 2330 Eckernförde, B. Andersch, Gaetjestr. 19
- 2390 Flensburg, Peter E. Petersen, Hafermarkt
- 4471 Geeste, R. Wessels, Haus-Nr. 2
- 4650 Gelsenkirchen, D. Oeler, Bochumer Str. 9
- 4660 Gelsenkirchen/Buer, A. Meinhövel, Dorstener Str. 17a
- 2303 Gettorf, B. Andersch, Herrenstr. 19
- 3170 Gifhorn, R. Hofmeister, Am Weinberg 1
- 4390 Gladbeck, H. Kleine-Gung, Rentforter Str. 77
- 3551 Göttingen, H. Stein, Wittgensteiner Str.
- 2000 Hamburg 13, P. Tuscher, Rentzelstr. 10
- 3000 Hannover, K. Stein, Vahrenwalder Str. 63
- 3181 Hattorf über Wolfsburg, E. Knigge
- 2110 Itzehoe, J. Koll, Am Markt 2
- 7500 Karlsruhe, K. Witzemann, Waldhorner Str. 30
- 7640 Kehl/Rh., Fridolin Schwab, Blumenstr. 19
- 2217 Kellinghusen, Rolf Andersch, Markt
- 5400 Koblenz, W. Kratz, Altengraben
- 5000 Köln, Lindlau am Ring, Hohenstaufenring 61
- 5000 Köln, Schlembach am Friesenplatz, Antwerpener Str. 1
- 8460 Krondorf/Opf., F. Schisslbauer, Richterweg 3
- 8910 Landsberg/Lech, K. H. Preiss, Vorderanger 273
- 2173 Lemstedt, W. Drewes, Große Str. 7
- 6250 Limburg, F. Meuer, Diezer Str. 51
- 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
- 2308 Preetz/Holst., H. D. Koll, Markt 4
- 8911 Pürgen, W. Laforge, Haus Nr. 89
- 7550 Rastatt, Emil Schneider, Am Grün 6
- 4350 Recklinghausen, M. Daum, Herner Str. 23
- 8400 Regensburg, Velo-Stadler, Schäffnerstr. 25
- 4134 Rheinberg/Moers, G. Führmann, Orsoyer Str. 21
- 8200 Rosenheim, H. Wild, Innstr. 40
- 5558 Schweich, E. Utech
- 5500 Trier, Henn OHG, Viehmarkt 17
- 5210 Troisdorf, E. Schramm, Kölner Str. 81
- 4640 Wattenscheid, H. Salewski, August-Bebel-Platz 1-5
- 6940 Weinheim/Bergstr., E. Honer, Hauptstr. 56
- 4230 Wesel, T. Selders, Niederstr. 7
- 5600 Wuppertal-Barmen, R. Dickten, Schützenstr. 63
- 5600 Wuppertal-Elberfeld, P. Wölk, Friedrich-Ebert-Str. 476
- 5102 Würselen/Aachen, P. Eck, Markt 34

KUNSTSTOFFTEILE FÜR DAS MOTORRAD

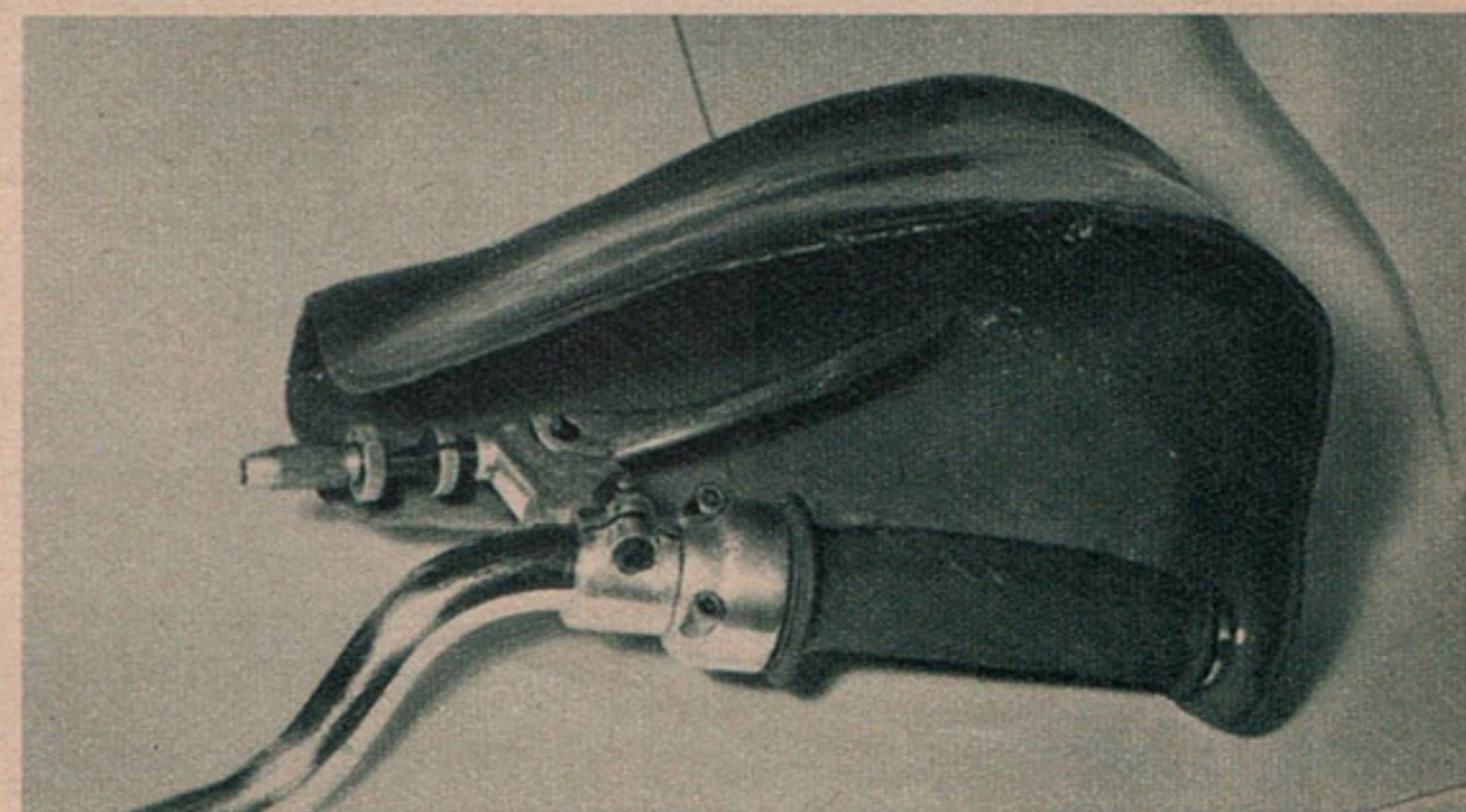
Im letzten Jahr stand in Heft 26 auf der Seite 770 die Beschreibung einer selbstgebastelten Verkleidung unter der Überschrift: „Warme Hände sind wichtig.“ Aus den damaligen Gedankengängen leitete ich die Idee ab, doch aus irgendeinem Material (Polyesterharz) die Seitenteile für eine so einfache knappe Verkleidung zu machen, woraus sich später dann nach weiterem Nachdenken über dies Thema ein einfacher Handschutz entwickelte, der nur für den Winter gedacht war und nichts weiter tun sollte, als die Hände vor dem Winterwind zu schützen. Im Laufe des Jahres bekamen wir dann hier einmal den Besuch von Herrn Reinhold Krafft aus Wolfenbüttel (das ist der Mann, der früher die Aero-Scheiben machte und der auch heute noch eine Unmenge an Einzelteilen für diese Scheiben auf Lager hat), und im Gespräch stellte sich heraus, daß es bei den „Aero-Blinkern“ diesen Handschutz schon gegeben hatte, zumindest im Versuchsstadium. Aber keiner wollte die Produktion übernehmen, obwohl die Werkzeuge schon fertig waren (siehe Bild 1). Also alles schon mal dagewesen. Da diese schönen Dinge heute nicht zu kriegen sind, wollen wir uns mal in der Kunststoffschule damit befassen. Wir können dabei gleich kurz rekapitulieren, welche Methoden wir bisher kennengelernt haben, wobei zur Hauptsache die Spielarten des Formenbaus herausgestellt werden sollen. Doch vorher kurz noch einige Worte zum heutigen Werkstück: Das Bild 2 zeigt den Handschutz von vorn, seitlich links ist die Befestigungs-



①



②

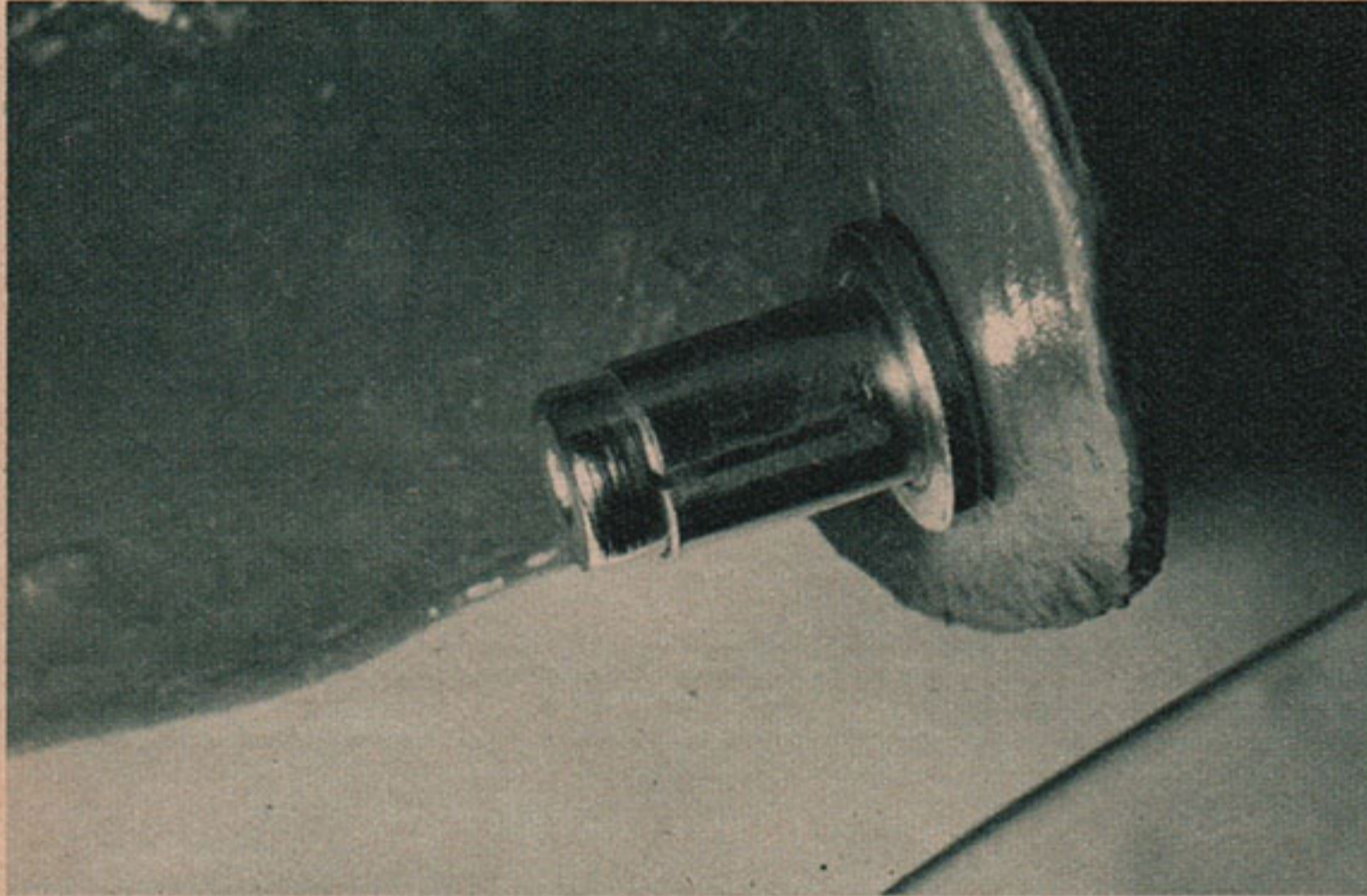


③

schraube zu erkennen. Bild 3: so sieht der Fahrer in die Fingerverkleidung, und Bild 4 verdeutlicht die Befestigung durch Klemmung im Lenker (wobei natürlich die Blinker außen an die Verkleidung geschraubt werden müßten). Die Gestalt der Fingerverkleidung ist nur teilweise Geschmackssache, denn zumindest kann die Formgebung die Herstellung der Polyesterform beeinflussen. Es muß überlegt werden, ob man eine einfache, völlig symmetrische Gestalt (die eben nur eine einzige Form für zwei Verkleidungen benötigt) wählt, oder ob man die Sache etwas komplizierter machen kann.

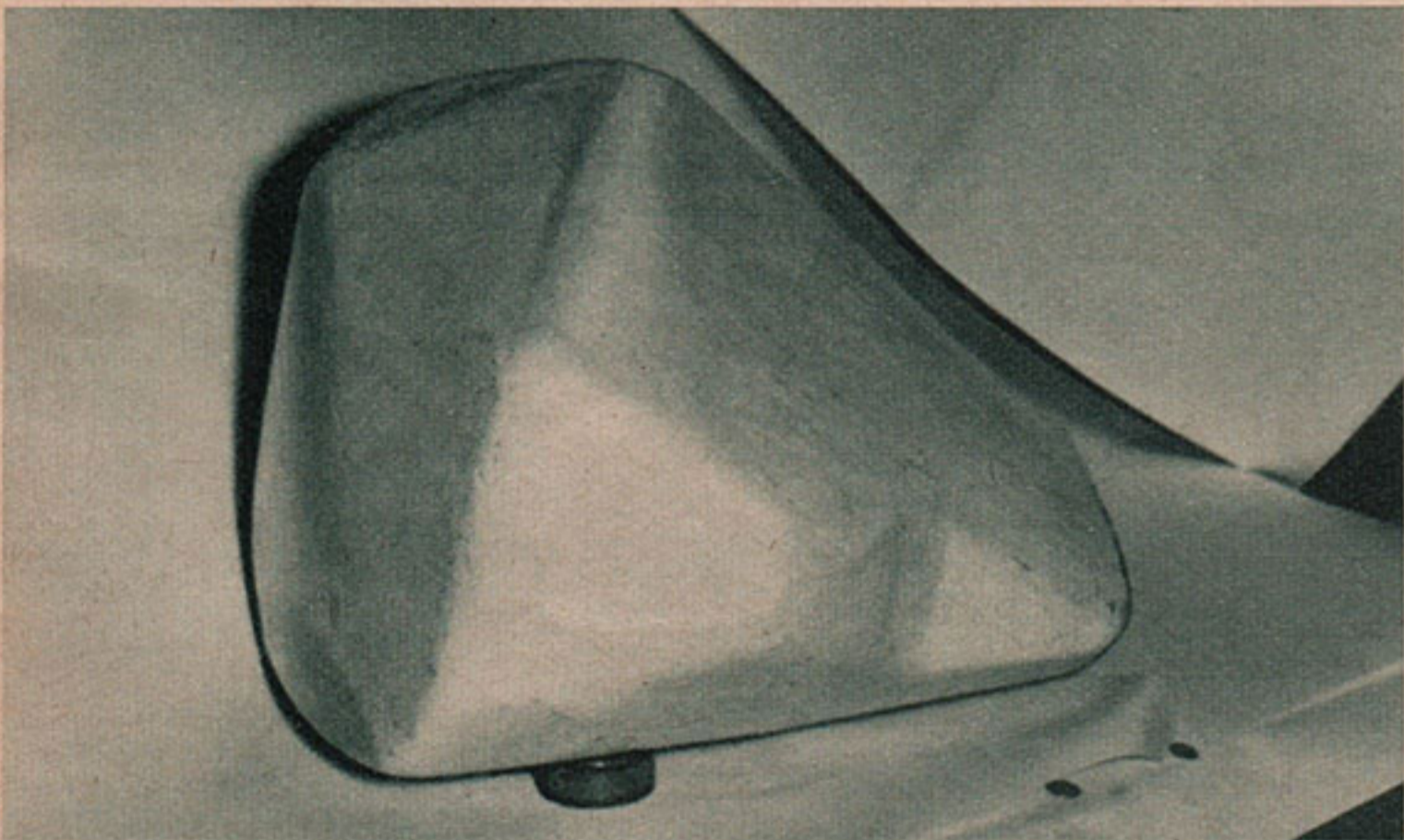
Da wäre als Formmaterial zunächst Gips zu nennen (siehe Bild 5, hier allerdings unsymmetrische Form), wobei es aber sehr schwierig wird, zwei genau gleiche Gipsblöcke zu gießen (und nachher zu bearbeiten!). Ganz einfach wäre eine verlorene Pappform (Bild 6), die nur aus einem halben Kegel und dem stirnseitigen Abschlußstück besteht, dann allerdings zur Befestigung noch ein Flacheisen oder Blechteil erfordert.

Besonders raffinierte Bastler wenden die letzte Methode an, die aus dem Bootsbau und aus dem Flugzeugbau kommt. Hier werden Spanten aneinander gereiht (die die Grundform geben), entweder beplankt, mit feinem Drahtgeflecht überzogen oder gar ebenfalls mit Gips ausgegossen (Vorteil: zwei gleiche Teile sind durch spiegelverkehrte Montage der Spanten leicht möglich!). Man kann es auch ganz einfach machen, wenn die Geduld vom



④

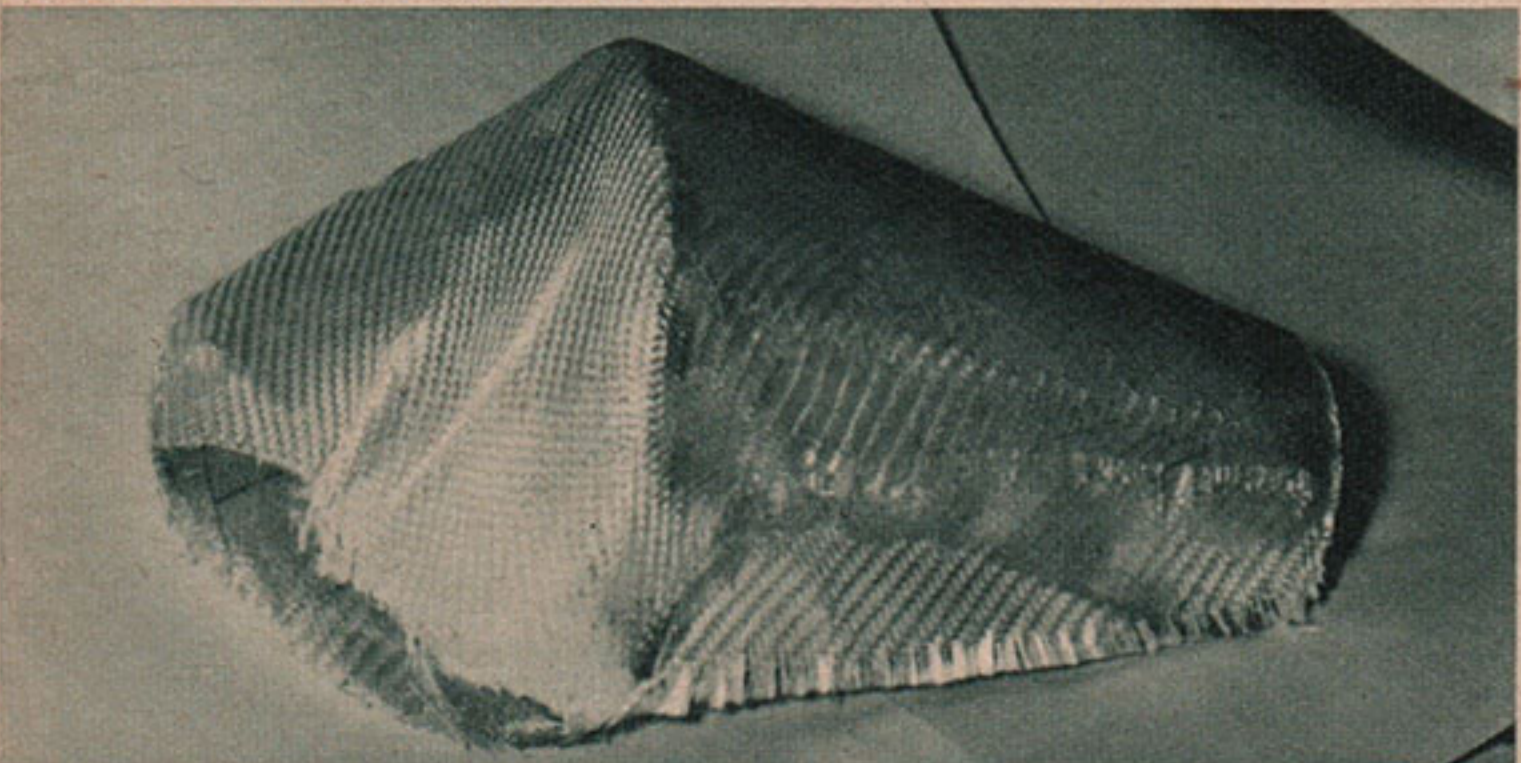
Bild 4: Als Befestigung dient eine normale Lenker-Innenklemmung, wie sie bei Rückspiegeln häufig zu finden ist. Blecheinlage in der Gegend der Schraube ist nicht nötig, besser ist, wenn man durch drei Fleckchen Glasseele diese Stelle verstärkt. Zusätzlich zur Klemmung im Lenker kann eine Schelle am anderen Ende vorgesehen werden, ist aber nicht nötig.



⑤

Bild 5: Symmetrische Teile würde ich auf Gips abformen, unsymmetrische sind schwierig, weil man kaum zwei gleiche Gipsblöcke machen kann.

Bild 6: Es geht auch ganz einfach: aus Pappe wird ein Kegel geformt, halb durchgeschnitten, innen durch provisorisch eingeklebte Halbkreise versteift und mit einem Abschlußstück versehen. Dann Polyesterharz drüber und Glasgewebe, Befestigung aus Flacheisen (verchromt) oder Blech.



⑥

1

steht fest:

2

VON

3

Käufern

bevorzugen

Erzeugnisse

mit Marke

Über die vielfältigen Möglichkeiten, die Werbekraft des Stahlzeichens für die eigene Verkaufsförderung zu nutzen, informiert Sie gern der Warenzeichenverband -Stahl- e. V. Düsseldorf, Kasernenstraße 36





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

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

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

DAS MOTORRAD

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

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

Preise: DM 1,80, bei Stellengesuchen nur DM —,85 für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 2,—

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

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

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

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

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

Name: _____

Postleitzahl und Ort: _____ Datum: _____

Straße: _____ Nr. _____

Mo 23/65

Spantenzeichnen und -schneiden bereits erschöpft ist: man überzieht das Gestell mit Glasseide (die dann aber einigermaßen stramm gespannt liegen muß, sonst biegt sie sich beim Harzauftrag durch). Als Materialhinweis: Man kommt mit zwei bis drei Lagen Glasseide, Gewicht 410 g/m² gut aus, mehr lohnt nicht, sonst wird das zu schwer. An Harz benötigt man etwa 200 bis 300 Gramm, beide Angaben für eine Schale.

Vorläufig sind wir noch mit ganz einfachen Materialien ausgekommen, einfach wenigstens in der Verarbeitung. Bisher reichte uns das aminbeschleunigte Härtingssystem völlig aus, es ging noch nicht um Sonderteile, die etwa hinsichtlich der Lichtechtheit, der Durchsichtigkeit und der Färbbarkeit mit hellen Farben besondere Ansprüche stellten. Damit wollen wir uns das nächste Mal befassen.

(Wird fortgesetzt)

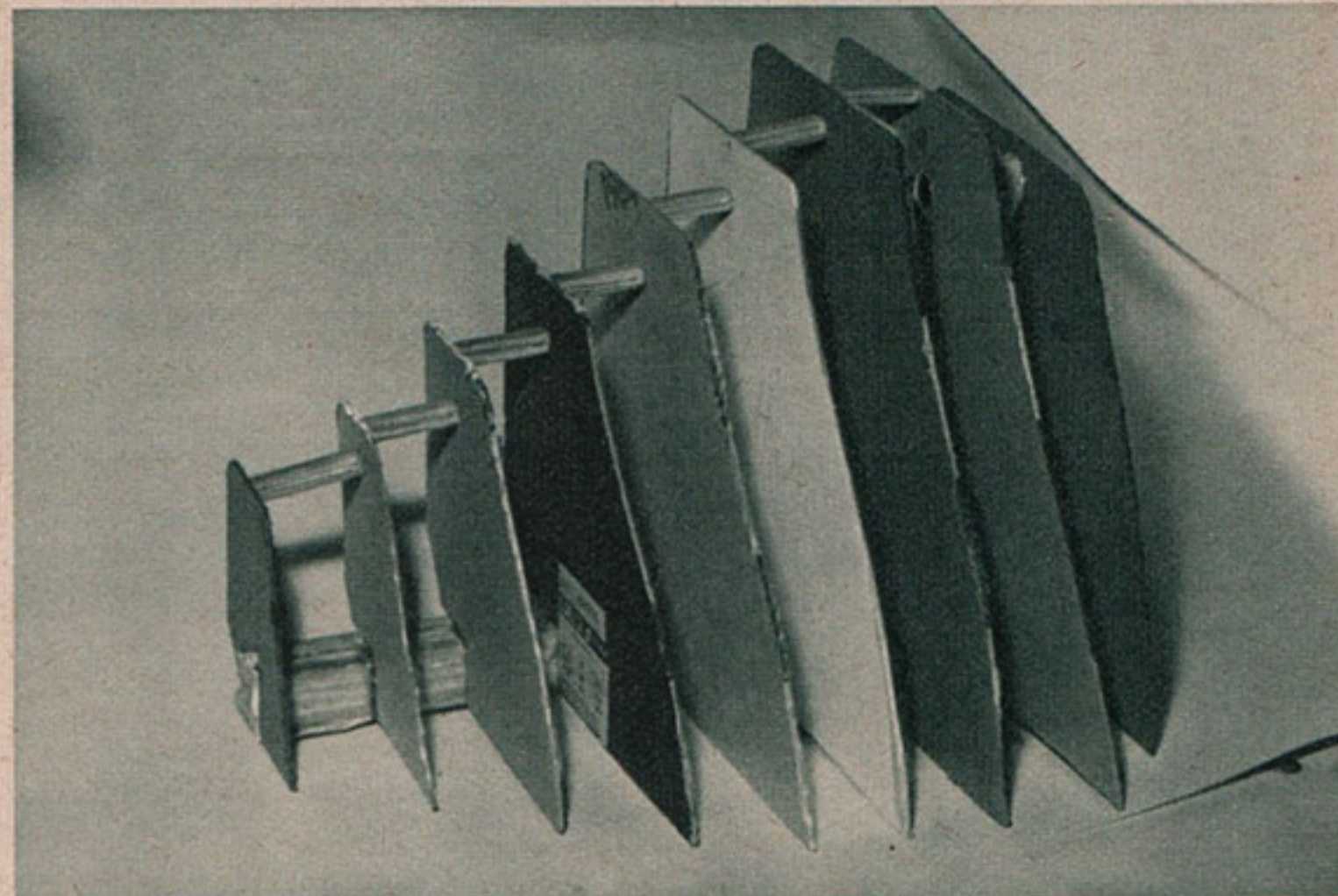
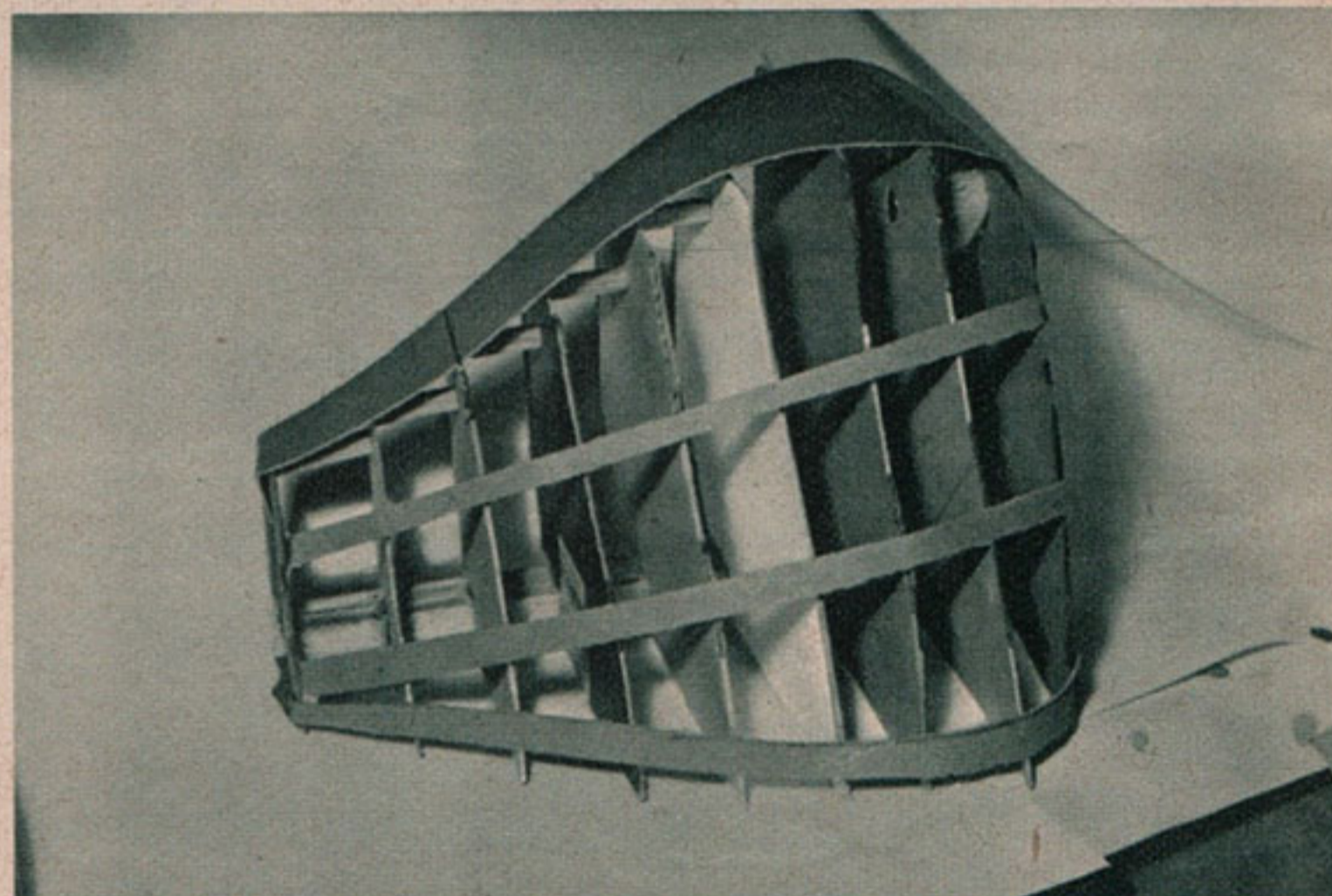
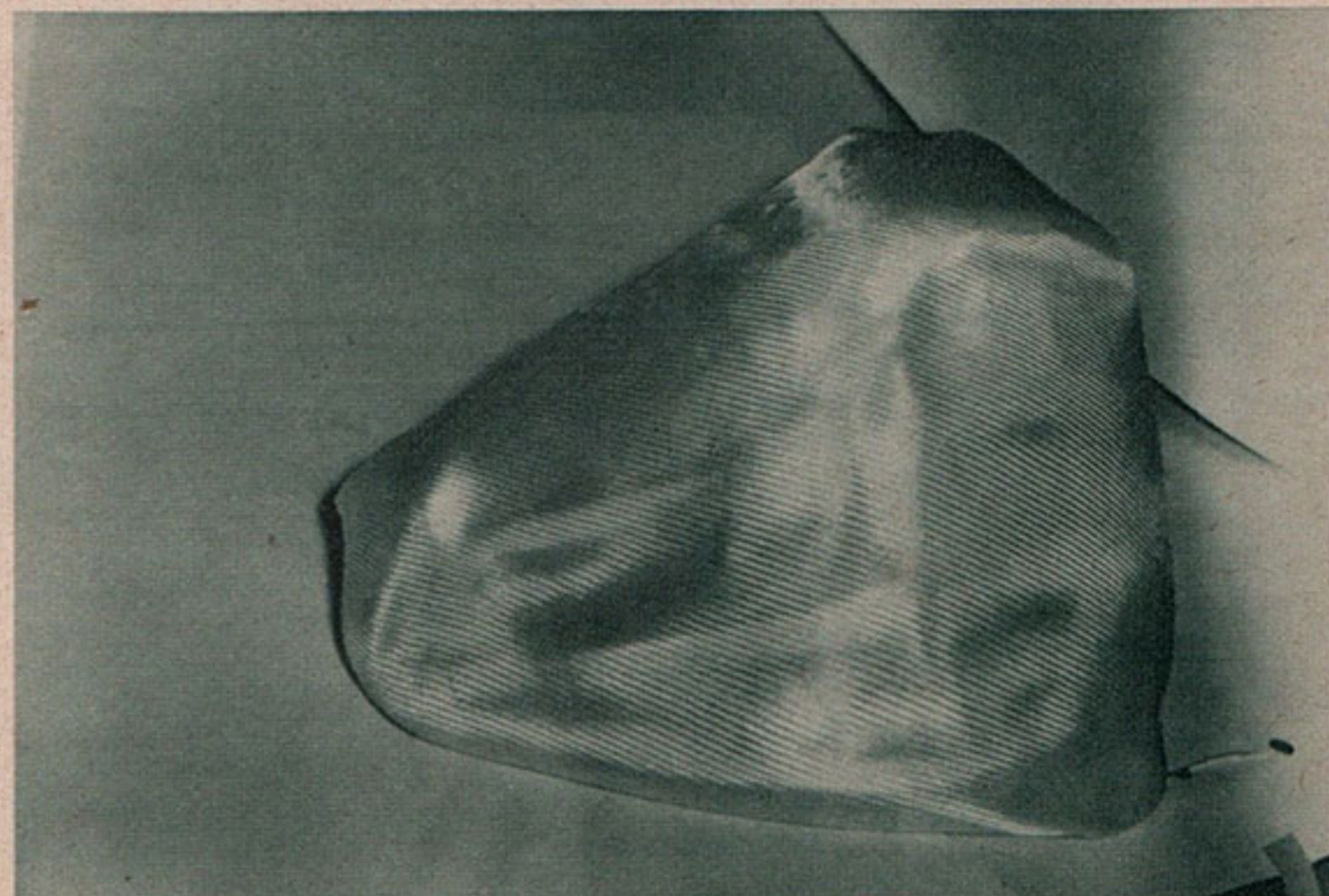


Bild 7: Wer Modellflugzeuge oder Modellschiffchen baut, kennt diese Methode. Sie erfordert vorher viel Zeichneri und beim Zusammennageln der Spanten Geduld. Soll für die „Ewigkeit“ gebaut werden, kann man die Spanten aus Sperrholz sägen, dann geht das Beplanken mit Leisten und/oder Pappe besser. Auch Fliegengitter kann man dann drüberspannen und festnageln.



Das hält dann die erste Schicht Polyesterharz und die Glasseide. Für Serienfertigung (für die bastelfaulen Kameraden) könnte das erste Musterstück, schön geschliffen, poliert und mit Trennlack versehen, als Grundform dienen! Bild 8: Wenn man keine Geduld mehr zum Beplanken hat, dann reicht auch einfach drübergespannte Glasseide, Unebenheiten bügelt man mit Kunststoffspachtel aus (biegsamer Spachtel!).





REDEN WIR VOM SPORT

Vorläufige Termine für die Straßenweltmeisterschaft 1966

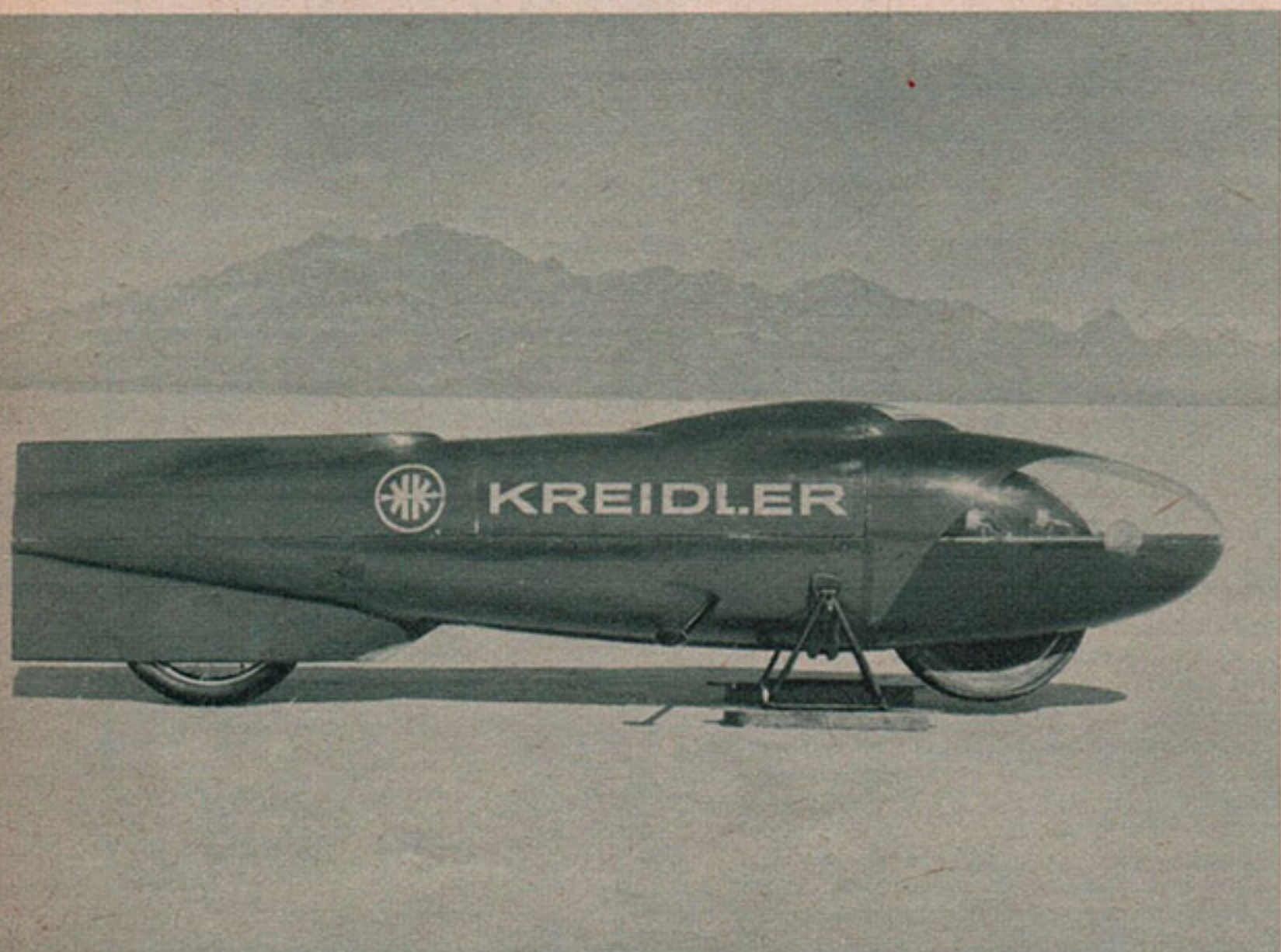
Die FIM hat die nachstehenden vorläufigen Termine für die Läufe der Straßenweltmeisterschaft 1966 festgelegt: 5. Februar Daytona, 8. Mai Barcelona, 22. Mai Hockenheim, 29. Mai Clermont-Ferrand, 13./15./17. Juni Tourist Trophy, 25. Juni Assen, 3. Juli Francorchamps, 17. Juli Sachsenring, 24. Juli Brünn, 7. August Finnland, 21. August Ulster, 11. September Monza, 16./17. Oktober Suzuka (Japan).

Letzter Straßenweltmeisterschaftslauf 1965: Suzuka

Am 23./24. Oktober fand auf dem japanischen Suzuka-Rundkurs der letzte diesjährige Weltmeisterschaftslauf für die Klassen 50, 125, 250 und 350 ccm statt, über den wir im nächsten Heft ausführlicher berichten werden. Die Klasse bis 50 ccm gewann mit einem Schnitt von 128,045 km/h Luigi Taveri auf der Zweizylinder-Honda vor Ralph Bryans auf der gleichen Maschine, der sich aber mit diesem zweiten Platz dank seines Punktvorsprungs den Weltmeistertitel der Klasse sicherte. Dritter wurde Itoh (Suzuki), Vierter der erstmals auf Suzuki startende H. G. Anscheidt. Anderson war durch Sturz in der letzten der 14 Runden, an zweiter Stelle liegend, ausgeschieden. Dafür gewann er die Klasse bis 125 ccm und bestätigte damit seinen bereits feststehenden Weltmeistertitel dieser Klasse. Er fuhr mit der Suzuki einen Schnitt von 137,709 km/h. Hinter ihm belegten Taveri und Bryans, beide Honda, sowie Ivy auf Yamaha die Plätze. Die 250er Klasse gewann mit einem Schnitt von 139,861 km/h, nachdem der Favorit Phil Read mit der Yamaha gestürzt war, Mike Hailwood auf der Sechszylinder-Honda, und er wurde auch Sieger der 350er Klasse auf der Dreizylinder-MV Agusta mit einem Schnitt von 141,748 km/h, vor Jim Redman (Honda), Kasuya (Honda), Yamashita (Honda) und Agostini, der mit der zweiten Dreizylinder-MV rundenlang geführt hatte. Sein Punktvorsprung sicherte Redman erneut die Weltmeisterschaft dieser Klasse, obwohl er nur auf dem zweiten Platz landen konnte.

Kreidler fuhr neuen Weltrekord

Mit der Rekordfahrei tat sich im Verlauf der zurückliegenden 24 Monate einiges mit den Sachs-Rekorden auf der Montlhéry-Bahn begann es, dann versuchten es mit Erfolg die Garelli-Leute in Monza, und schließlich machte man sich bei Kreidler und Zündapp daran, den bisherigen Bestleistungen das Lebenslicht auszublasen. Allerdings fehlte in der Liste der neu aufgestellten Rekorde für die 50 ccm-Klasse einer: nämlich der über den fliegenden Kilometer. Was auch nicht so verwunderlich war, denn den hatte 1956 H. P. Müller mit einem Baummschen „Liegestuhl“ auf dem Bonneville-Salzsee auf die stolze Marke von 196 km/h geschraubt, und um diesen Rekord umstoßen zu können, bedurfte es nicht nur eines speziellen, dem besagten „Liegestuhl“ im cw-Wert mindestens gleichwertigen Fahrzeugs, sondern auch eines aufgeladenen Motors (denn auch der damalige Rekord war nur mit einem aufgeladenen Zweitakter erreicht worden). Obwohl der Salzsee von Utah in jüngster Zeit in seiner Eignung für Motorrad-Rekordversuche sehr nachgelassen hat (weshalb es ja auch bis heute Wilhelm Herz nicht gelang, seine Rekordpläne mit dem Motorrad dort zu realisieren!), ging die Firma Kreidler mit einem speziell entwickelten 50 ccm-Stromform-Fahrzeug auf die Salzpiste, und in den Morgenstunden des 23. Oktober gelang es dem 26jährigen Fahrer Rudolf Kunz aus Mühlacker, den bestehenden Rekord zu brechen. Mit einem Durchschnitt von 209,215 km/h für die fliegende Meile und 210,634 km/h für den fliegenden Kilometer setzte er für die Marke Kreidler neue 50 ccm-Weltrekordmarken, wobei die in der einen Fahrtrichtung erzielte Maximal-Durchschnittsgeschwindigkeit sogar bei 225,342 km/h (mit 50 ccm!) lag! Im einzelnen berichten wir über die Rekordversuche und die Rekordmaschine im nächsten Heft.



Ein Tip, der sich bezahlt macht!

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

Sie verlieren sonst den Schadenfreiheitsrabatt!

Und überhaupt:

Gute Motorradfahrer fahren gut bei der Gothaer Feuer,

denn wir geben schon nach 3 schadenfreien und ununterbrochenen Kalenderjahren

50% Schadenfreiheitsrabatt!

Bei uns kostet die Haftpflichtversicherung mit der

1 Million DM-Pauschaldeckung

jährlich nach	0	1	2	3 und mehr	
ununterbrochenen und schadenfreien Kalenderjahren					
für Krafträder und Roller					
über	bis	DM	DM	DM	DM
50	100	34.—	30.60	23.80	17.—
100	175	94.—	84.60	65.80	47.—
175	250	110.—	99.—	77.—	55.—
250	475	275.—	247.50	192.50	137.50
475 ccm Hubraum		396.—	356.40	277.20	198.—

zuzüglich 5% Versicherungssteuer und Zuschlag bei Ratenzahlung.

Bei anderen Gesellschaften erworbene schadenfreie Zeit rechnen wir an.

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

Gothaer Feuer

Versicherungsbank auf Gegenseitigkeit

Abteilung
Motorradversicherung

5 Köln 5, Postfach 108



HARRO EISBÄRHAUT

(echt lammfellgefütterter Überanzug)

aus bestem Kradmantelstoff, dunkelgrau.

Und viele andere Ausrüstungsgegenstände liefert:

HARRO Gerberei und Lederbekleidungsfabrik

Ernst Harr, 7271 Rohrdorf bei Nagold, Telefon Nagold 360

Bildprospekt und Maßanleitung kostenlos



Die Deubel/Hörner-Story

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

MOTORBUCH STUTTGART

An Motorbuch 7 Stuttgart 1, Postf. 1370

Bitte senden Sie mir sofort

— Expl. Deubel/Hörner - Sieg und Niederlage

Ich zahle nach Erhalt

Bitte per Nachnahme

Name _____

Ort (Plz) _____

Straße _____

Mo 23/65

Sieg und Niederlage





... ganz winter uns

Der preiswerte Reifen

„Du Toni, wenn du zum Nürburgring fährst, kannst du mir doch einen Rennreifen mitbringen, die gibt's im Fahrerlager billiger.“

Der Toni ist ein guter Kerl, der sagte nicht nein. Er fuhr mit dem Gespann in die Eifel, auf dem Seitenwagenfahrgestell die Sportmax verzurrt, er fuhr sein Rennen auf dem Ring, lebte von Ravioli aus der Büchse, kaufte für viel Geld einen Rennreifen 3,25—18 für seinen Vereinsfreund und machte sich wieder auf den Heimweg. Sportmax, Werkzeug, Zahnbürste und der neue Rennreifen waren auf dem Seitenwagenfahrgestell befestigt. Nach vielen Stunden Fahrt, auf der Autobahn zwischen Stuttgart und Ulm, schien es dem Toni so, als ob nicht nur er, sondern auch die Max müde würde. Nicht die Max auf dem Seitenwagen, sondern die neben dem Seitenwagen. Sie schien einfach nicht mehr richtig zu wollen. Oder stieg die Autobahn doch stärker, als es aussah?

Eine Weile war der Toni unsicher. Einerseits versuchte er sich einzureden, daß alles in Ordnung sei und der beginnende Anstieg zur Schwäbischen Alb auf das Tempo drücke, andererseits glaubte er aber doch, daß das Gespann eigentlich schneller laufen müsse. Um sich und den Motor nicht weiter zu quälen, bog er in den nächsten Parkplatz ein, stieg aus dem Sattel, reckte Arme und Beine, lief mal um das Gespann herum — und machte eine böse Entdeckung: Der auf dem Nürburgring gekaufte und auf dem Seitenwagenfahrgestell befestigte neue Rennreifen war heruntergerutscht und hatte sich mit einem Teil seines Umfangs zwischen eine Rohrstrebe und die Fahrbahn geklemmt. Auf eine Breite von 20 bis 25 Zentimetern war das Profil restlos abgeschliffen. Der Toni hat uns den Reifen gezeigt; keiner konnte lachen.

Scipio

(Schon tragisch, muß man da sagen. Aber ob der Geschwindigkeitsverlust durch die auf der Fahrbahn schleifende Decke so groß sein kann — —?)

D. Red.)

III. Int. Zielfahrt nach Kiel (16. — 17. 10. 1965)

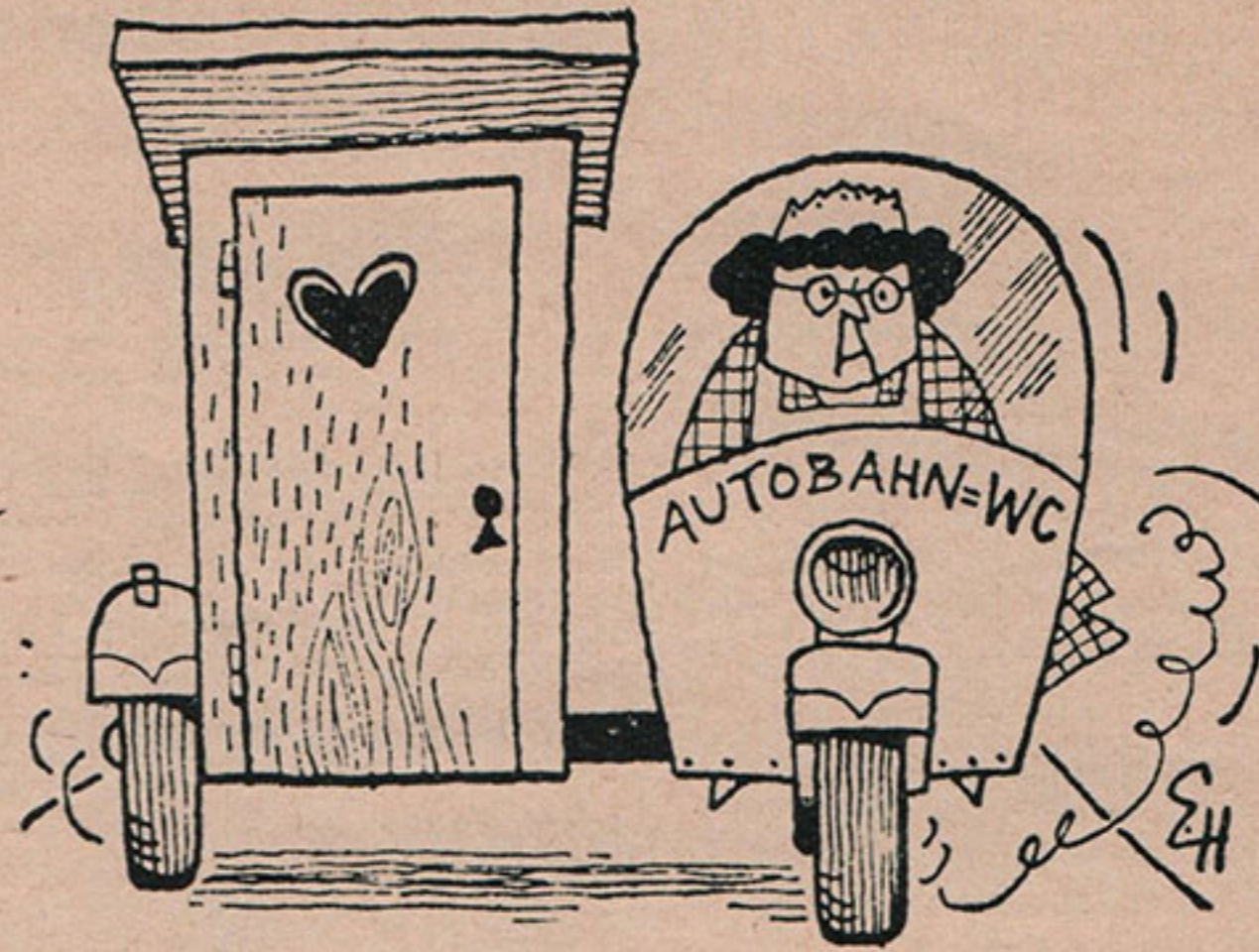
Mit 1738 Gutpunkten gewann Ellen Pfeiffer aus Frankfurt auf ihrer Norton-Dominator die Klasse III, Solomaschinen von 350 bis 500 ccm! Christel Berg aus Alt-Lünen kam mit 1228 Punkten auf Platz 4 in der gleichen Klasse, mit ihrer BMW, bei 17 Teilnehmerinnen. In der großen Gespannklasse holte sich Renate Schirakowski aus Kassel auf BMW R 67/2 den neunten Platz, Johanna Jonen aus Übach fuhr Platz 11 mit der R 51/3 heraus. 17 Gespanne am Start. Klassensieger wurden bei dieser Veranstaltung des Bundesverbandes der Motorradfahrer, Landesverband Ostsee, Manfred Graumann (Opladen, Heinkel) in der Klasse bis 200 ccm, H. H. Schurhardt (Wentdorf, Maico 250 MB) in der Klasse bis 350 ccm, Harry Kleinke (Zadrau, BMW R 60) in der Klasse über 500 ccm, Uwe Görsdorf (Dorsten, BMW R 27) bei den Gespannen bis 350 ccm, Bruno Essenberg (Wermelskirchen, BMW R 69 S) bei den großen Gespannen. Den Mannschaftspreis nahm der Club Rotterdam Zuid III mit den Fahrern Slotemaker, Bekker, Stil mit nach Holland. Tagesbester wurde mit 2166 Gutpunkten, 171 Strafpunkten und 2926 km Harry Kleinke (BMW R 60). Bester ausländischer Fahrer wurde Josef Thon (Ampflwang, Österreich, BMW R 50). Es waren Fahrer aus Dänemark, Frankreich, Holland, Schweden, der Schweiz und Österreich mit von der Partie. Von 70 angemeldeten Zielfahrt-Teilnehmern kamen 63 in Wertung an. Außerdem waren als Zuschauer, Schlachtenbummler und Gäste etwa 400 Motorradfahrer versammelt.

Klacks

Ducret geht es besser

Der schwerverletzte Beifahrer von Florian Camathias, Franz Ducret, ist inzwischen in die Schweiz überführt worden. Seine Adresse lautet: Franz Ducret, Brünnenstraße 51, 3018 Bern (Schweiz). Er möchte sich an dieser Stelle bei allen seinen Freunden für die herzliche Teilnahme und alle guten Wünsche bedanken. Noch etwa zwei bis drei Monate muß er liegen. Aber er wälzt schon wieder Pläne für 1966, an Helmut Fath schrieb er bereits.

Klacks



Dr. Baumanns Traum erfüllt?

Die obige Zeichnung fanden wir in der holländischen Zeitschrift SCOOTERWERELD. Wenn sich eine Seitenwagenfabrik zur Aufnahme solcher Spezialkarosserien entschließen könnte, wäre das nicht nur ein wirksames Mittel, die Sauberkeit an den Autobahn-Rastplätzen zu fördern: man könnte jeweils ein paar dieser Spezialfahrzeuge auch zu den Moto Cross-Läufen beordern, bei denen unser Mitarbeiter Dr. Baumann immer wieder Kummer mit den Toilettenanlagen hat!

Fu

Wie es die anderen sehen

In MOTOR CYCLING weist ein Leser darauf hin, daß sämtliche BSA-Maschinen der englischen Teilnehmer bei der jüngsten Sechstagesfahrt mit Zündstörungen ausgefallen seien, und er kommt zu dem Schluß: „Solange unsere Industrie nicht in der Lage ist, eine elektrische Motorradausrüstung zu liefern, die so gut ist wie die der Deutschen, sollte man die Bosch-Elektrik einbauen. Wahrscheinlich würde das etwas mehr kosten — aber dann hätten wir Ruhe.“

Mike

Gustav Gas machte den Hahn auf . . .

In BRAVO, Deutschlands größter Zeitung für junge Leute, hat der Mitarbeiter unter dem Pseudonym „Gustav Gas“ auch einmal eine schnelle R 69 S fahren dürfen (wie der wohl die Beatle-Tolle unter den Krachhut und den Barbour-Jackenkragen gekriegt hat?!). Zwischen fachlich erfreulich richtigen Feststellungen findet sich aber auch der folgende feine Satz: „... Eine schwere (rund 4 Zentner Gewicht) und schnelle Maschine wie die R 69 S ist aber nichts für Anfänger, Freunde! Man muß sich das sichere Fahren auf ihr mühsam erarbeiten, über Moped, Leichtmotorrad, mittlere Maschine und womöglich Wagen. Sonst beherrscht man die möglichen Geschwindigkeiten nicht...“

Hört zu, Beatles: Kein R 69 S-Fahrer mehr, der nicht vorher Goggo fuhr!

Bruno Bowdenzug

Oddos Kumpel

Oddos Kumpel ist als scharfer Motorradfahrer bekannt; so bekannt, daß er bei der Fahrschule für den „Dreier“ vom Prüfer besonders aufs Korn genommen wird. Aber er macht keine Fehler, lange nicht, weder in der praktischen Prüfung noch in der Theorie. Der Prüfer kocht und baut die letzte Falle auf: „Sie fahren schön munter auf der Autobahn von Stuttgart nach Karlsruhe. Als Sie kurz vor Karlsruhe sind, stellen Sie plötzlich fest, daß Ihnen jemand den Zündschlüssel gestohlen hat, was tun Sie dann?“ Und der Prüfer grinst. Oddos Kumpel bleibt aber sachlich: „Zuerst sehe ich mich um (muß man ja immer machen), dann nehme ich gaaanz langsam Gas weg, dann trete ich gaaanz langsam auf die Bremse und fahre gaaanz sachte rechts ran. Dann sehe ich mich nochmal um, bevor ich die Tür aufmache und mich gaaanz leise nach hinten schleiche und dem, der mich da von Stuttgart an geschoben hat, gaaanz gewaltig eine 'runterhaue!“

Addi

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 Leverkus, 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. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbuck, Albbuck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des 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 (kompref): Preis DM 1.80. Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10%, drei mit 15% und sechs mit 20% Rabatt. — Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN GMBH „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa-Motor“, „FLUG-REVUE“, „LASTAUTO und OMNIBUS“, mot / Auto-Kritik — die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren, Reiseheft, Auto-Modelle, „der MOTOR-TEST“.



VERKLEIDUNGEN



für Touren-
u. Rennsport
50-1200 ccm

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

Verkleidungen für alle Typen aus Kunststoff, ferner Tanks, Renn- und Sport-sitzbänke aus Kunststoff und Alu

Honda-Umbeer,

75 Karlsruhe
Adlerstraße 16, Telefon (0721) 65181

Verk. Gläser-Verkleidung, neu, Typ Nürnberg. H. Althaus, 82 Rosenheim, Niederschlesienweg 2. 47 288

VERSCHIEDENES

Zu verkaufen; 1 Regler, neu, Bosch 0190 309 014, UA 7 V 23 A, 1 Abzieher, neu, unentgeltlich; 1 Beiwagen. Hilde Bathe, 872 Schweinfurt, Deutschhöferstr. 59. 47 282

5-Gang-Getriebe für NSU-Sportmax liefert Fritz Kläger, 78 Freiburg i. Brsg., Dischlerstraße 1. 47 320

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

Verk. Harro H.-Tourenkombi, 1,74 m, Bundw. 83, DM 140.—, 1 Harro D.-Tourenkombi, Gr. 42-44, DM 140.—, 1 MMM, 1,74 m, DM 70.—, 1 Giseniahose mit Kniepolster, Größe 50, Schuhgröße 42, DM 10.—, 1 Dico-Tankrucksack DM 10.—, 1 P. Gummiüberhandschuhe DM 3.—, 1 Winterbrille mit Gesichtsvollschutz DM 5.—, 2 Rennbrillen à DM 5.—, 2 Römerhelme, Gr. 57 u. 54, à DM 10.—, 1 P. Lederstiefel, Gr. 42, DM 10.—, 2 gelbe Schals à DM 3.—, alles sehr gut erhalten. Wolfgang Kofalk, 614 Bensheim-Schönberg, Nibelungenstraße 166. 47 218

Verk.: 2 Barbour-Rennkombi mit Knopf-leiste, Gr. 2 u. 4, neuw., je DM 80.—, 2 Römerhelme, 1 Paar Univ.-Überschuhe, 1 Tankrucksack. Helmut Rinne, 44 Münster, Friedr.-Ebert-Str. 27. 47 213

Verkaufe fast neue Harro-Touren-Kombi, Größe 1,75. Günter Stach, 753 Pforzheim, Kreuzstraße 17. 47 305

Verkaufe: 1 Harro-Eisbärhaut, Neupreis DM 260.—, für DM 200.—; 1 Gisenia-Überhose, Neupreis DM 45.—, für DM 25.—; 1 Paar Stiefel, Neupreis DM 65.—, für DM 45.—. Alle Sachen wurden wenig getragen und sind in einem ausgezeichneten Zustand. Heidtmann, 61 Darmstadt-Arheilgen, Darmstädter Str. 15. 47 256

Verkaufe neuwertige Harr-Kombi, Gr. 52, für DM 130.—. Rolf Butscher, 6505 Nierstein a. Rh., Mainzer Str. 18. 47 268

Suche Barbour-Anzug „International“, gebr., bin 147 groß, schlank. Norbert Stasyk, 42 Oberhausen, Schenkendorfstraße 22. 47 316

Achtung Australien! R 50-Fahrer, Kfz.-Schlosser, Alter 23 Jahre, Süd-Afrikaner, sucht Brieffreundschaft in Australien zwecks Auswanderung. Zuschriften unter M 4731 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 47 294

Suche Bastler mit Bastelraum, der NSU-Max reparieren hilft. Habe Reparaturanleitung. Arnd Siebrecht, 34 Göttingen, Hermann-Föge-Weg 8. 47 262

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 47 193

Familienvater mit 8 Kindern, jedoch seit 14 Jahren Motorradfahrer, sucht: eine Viertaktmaschine zu kaufen (ab 250 ccm), wenn möglich auf Teilzahlung, BMW, NSU, Horex oder engl. Maschine, z. Gespannfahren geeignet. Wer hilft mir, meinen Sport weiterzumachen? Leonhard Gehlen, 406 Viersen/Rhld., Zweitorstr. 121. 47 377

Verkaufe meinen Sportanhänger für zwei Maschinen. TÜV bis 1967, ca. DM 300.—. Albert Hegele, 7321 Krummwälden. 47 318

Suche Urlaubspartner mit schwerer Maschine (auch ohne), der mit mir im Sommer 1966 3-4 Wochen nach Spanien/Portugal fährt, evtl. nördl. Marokko. Besitze selbst eine BMW 600. Ernst-Aug. Cordes, 284 Wilhelmshaven-Rüstr., Stötthofer Zeile 5. 47 293

»Motorrad und Motorroller«

Ist einer mit seiner Maschine so verbunden, daß er als Bastler gern an seinen Motor heranginge, 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. Thöelz, 864 Seiten, 643 Abb., 6 teils farbige Tafeln, DM 46.— (auch geg. Ratenzahlung, 4 Monatsraten à DM 12.—). Motorbuch, 7 Stuttgart, 1, Postfach 1370.



-NACHRICHTEN NR. 40

Ein Jahr erprobt, bei jedem Mist, der neue Spike von Dico ist. Wer so was braucht und gerne fährt; bei Dico kaufen hat sich stets bewährt.

Bespikte Metzeler Trial-Reifen:

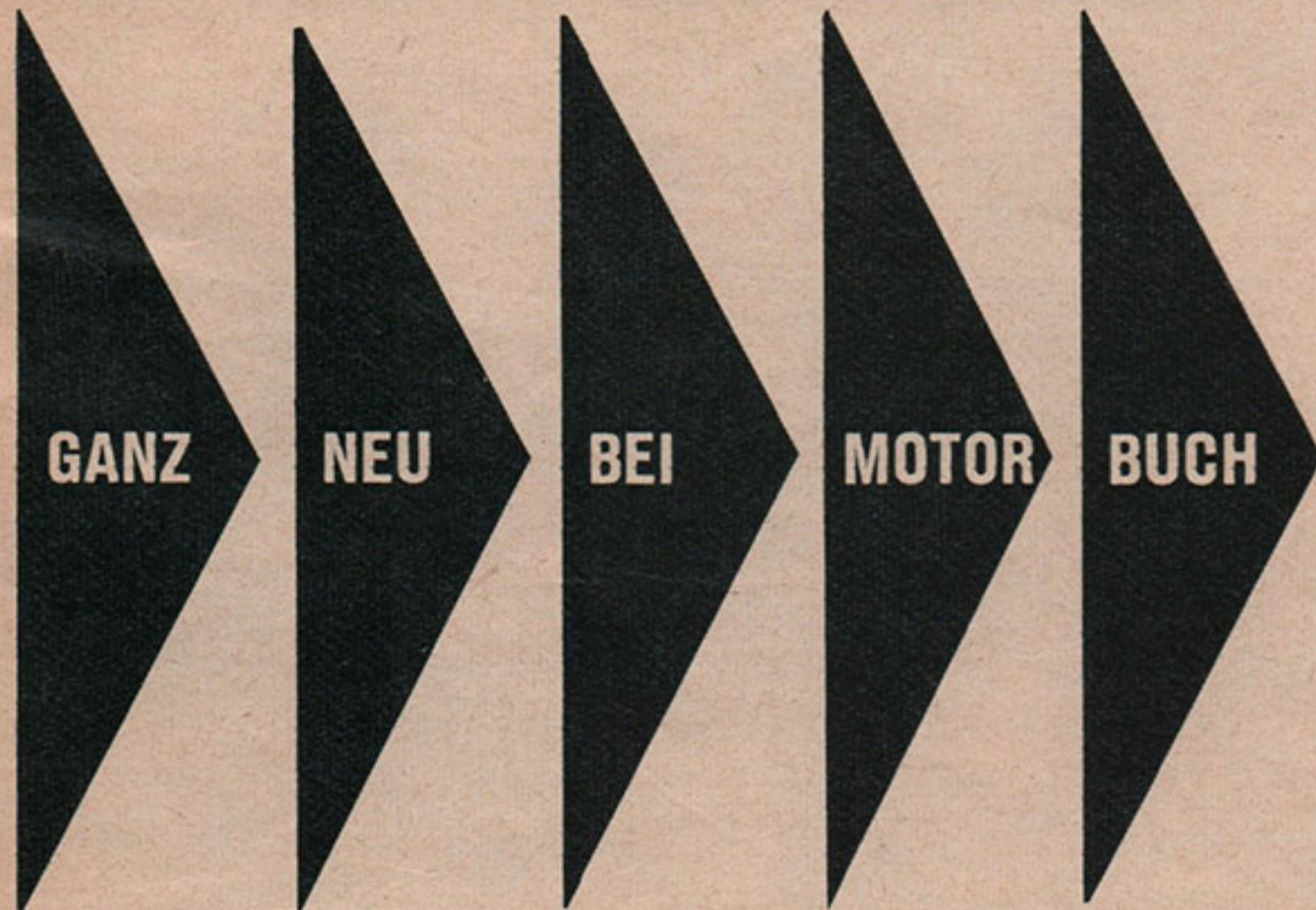
3,50/18'	42,70 DM	4,00/18'	57,60 DM
Spikes	48,— DM	Spikes	48,— DM
	<u>90,70 DM</u>		<u>105,60 DM</u>

Infolge der großen Nachfrage allerdings eine Lieferzeit von ca. 3-4 Wochen.

Walter Dillenberg, Inhaber Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeugzubehör

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



Die Bildmappe „Die klassischen Rennmotorräder“ ist ab Anfang Dezember in jeder guten Buchhandlung erhältlich. Ihre Vorbestellung können Sie auch mit anhängendem Bestellabschnitt (auf Postkarte geklebt oder im Umschlag einsenden) aufgeben. Sie erhalten die Mappe dann 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. Krackowitzer - Die klassischen Rennmotorräder DM 19.80

Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____

MO 23/65



DIE KLASSISCHEN RENNMOTORRÄDER

Diese Bildmappe von einmalig historischem Wert

enthält die berühmten Rennmaschinen der dreißiger Jahre, deren Ruhm und Glanz heute ebenso unvergänglich ist, wie zur Zeit ihrer großen Erfolge: AJS 350 R 7 1938 / Benelli 250 1939 / BMW Kompr. 500 1938/39 / DKW 250 ULD 1937/38 / Husqvarna 500 2-Zyl. 1935 / Moto Guzzi 250 1935/37 / Moto Sacoche 350 M 35 1928 / Norton 350/500 1937 / NSU 350 Kompr. 1939 / Puch 250 mit Ladepumpe 1931 / Rudge 250 „TT-Replica“ 1934 / Velocette 350 KTT MK VIII 1939.

Mit dieser neuen Bildmappe legt der Motorbuch-Verlag eine Typengeschichte der Rennmotorräder vor, die jeden Freund des Motorrad-Sports begeistern wird. Der Zeichenstift Helmut Krackowitzers dringt in gekonnter Strichführung bis ins letzte Detail vor, verdeutlicht die Rasse und Klasse dieser Maschinen und macht alle konstruktiven und technischen Einzelheiten sichtbar. Die Blätter enthalten außer den Bleistiftzeichnungen der Maschinen exakte Beschreibungen der abgebildeten Modelle und eine jeweilige Motor-Detailzeichnung. In diesen Blättern werden sie wieder lebendig, die „Oldtimer“ des Motorrad-Sports, die Maschinen, deren Ruhm noch heute für jeden Motorrad-Enthusiasten wegweisend für die Zukunft des Motorrad-Sports bleibt!

12 Einzelblätter auf starkem Karton im Format 48,5 x 38,5 cm, mit Beschreibung des abgebildeten Modells und Motor-Detail-Zeichnung, Mappe lackiert, DM 19.80



DAS MOTORRAD