

DAS MOTORRAD

E 4973 D

**XI.
Elefanten-
Treffen
1966**

Bultaco-Story

Neues Florett



Die Radke-MZ

3

DM 1.20 • 48. Jahrgang • 29. Januar 1966

Österreich S. 8.80
Niederlande Hfl. 1.50

Schweiz Fr. 1.40
Italien L 250

Schweden Skr. 2.35 inkl. oms.
Dänemark dKr. 3.50

US \$ -.50
Printed in Germany

Ruhm und Glanz vergangener Zeiten

Ein Erinnerungsschatz
von einmaligem Wert:

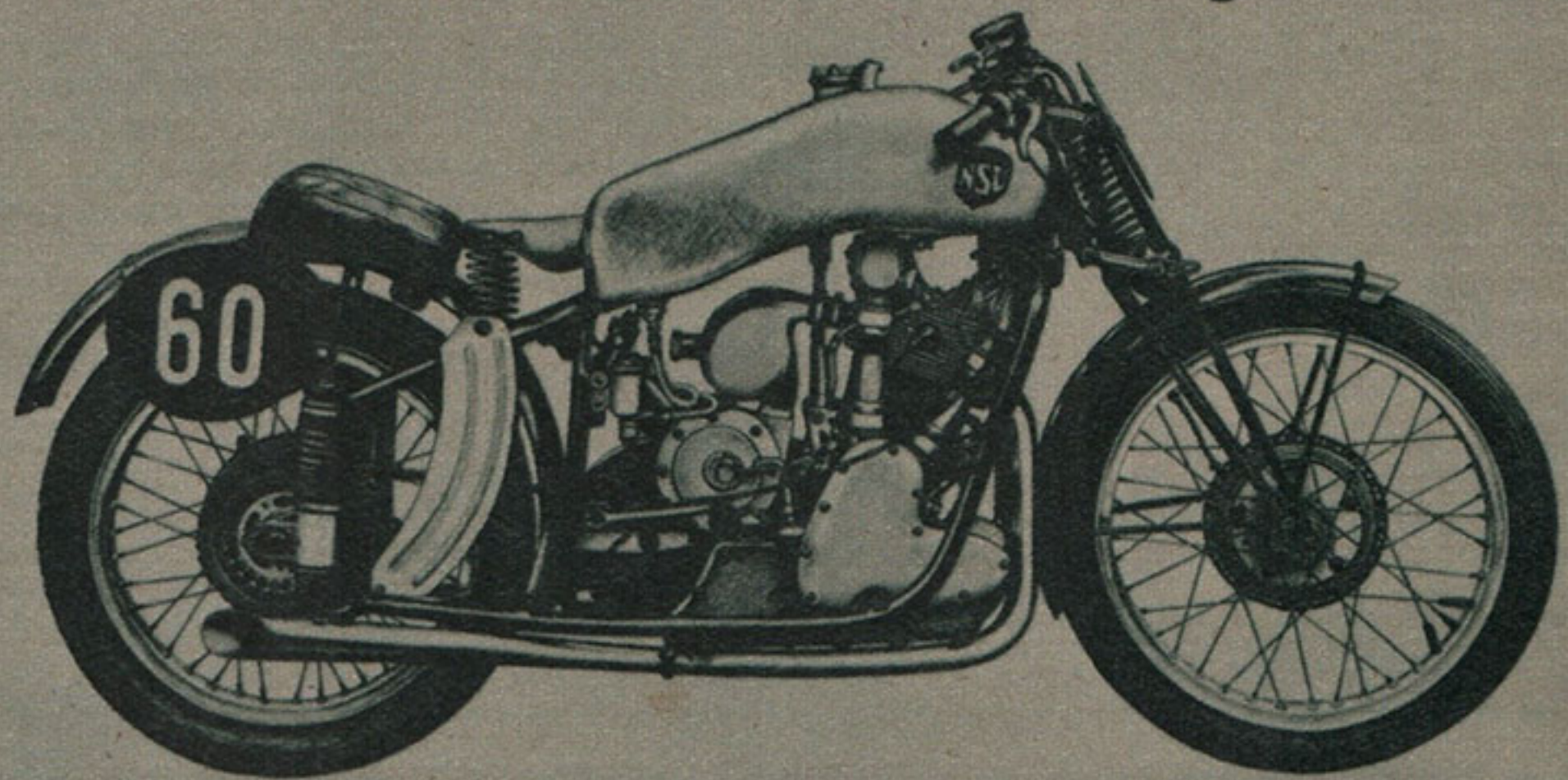
Helmut Krackowizer

Die klassischen Rennmotorräder

Eine Typengeschichte der
dreißiger Jahre

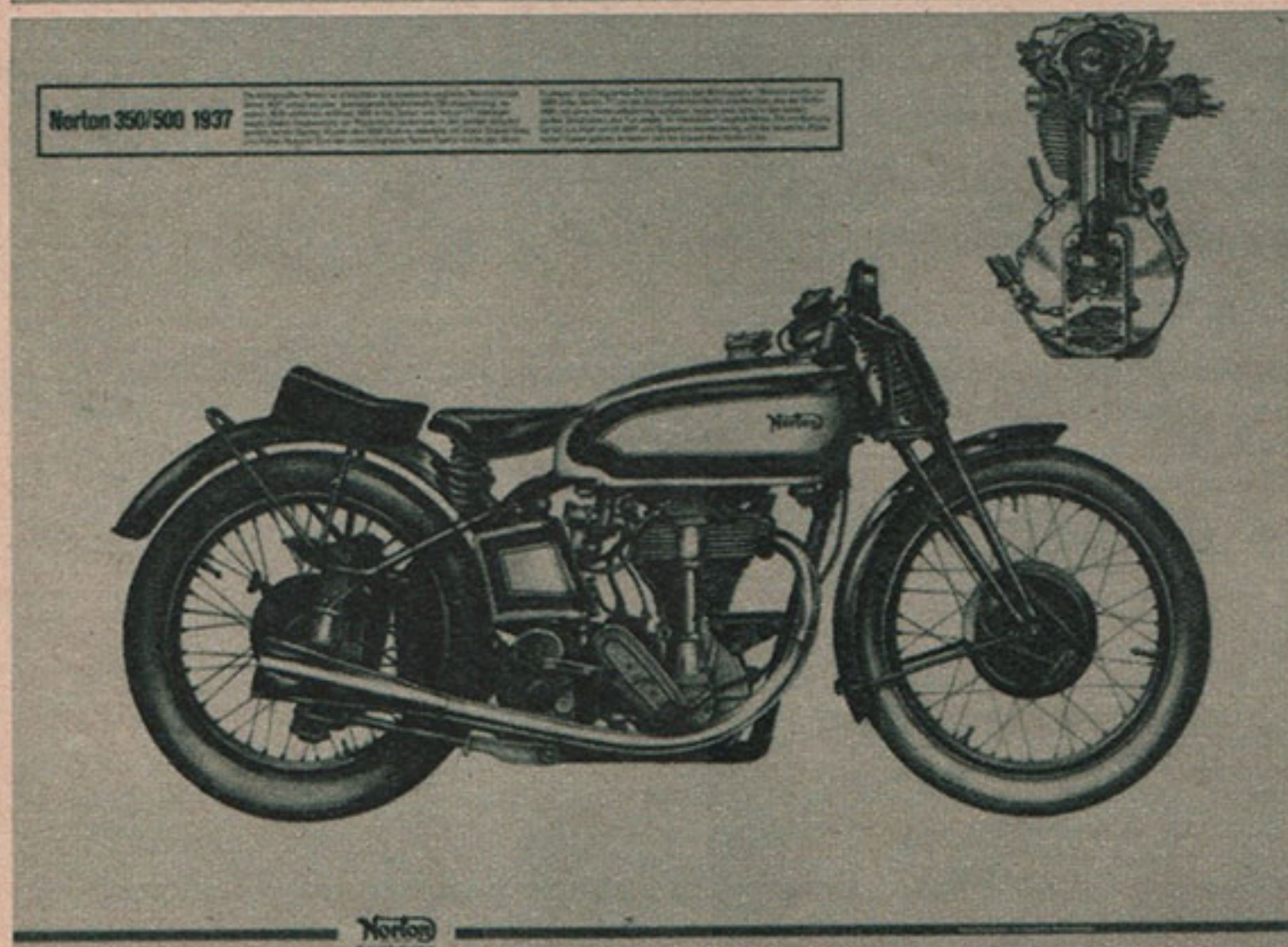
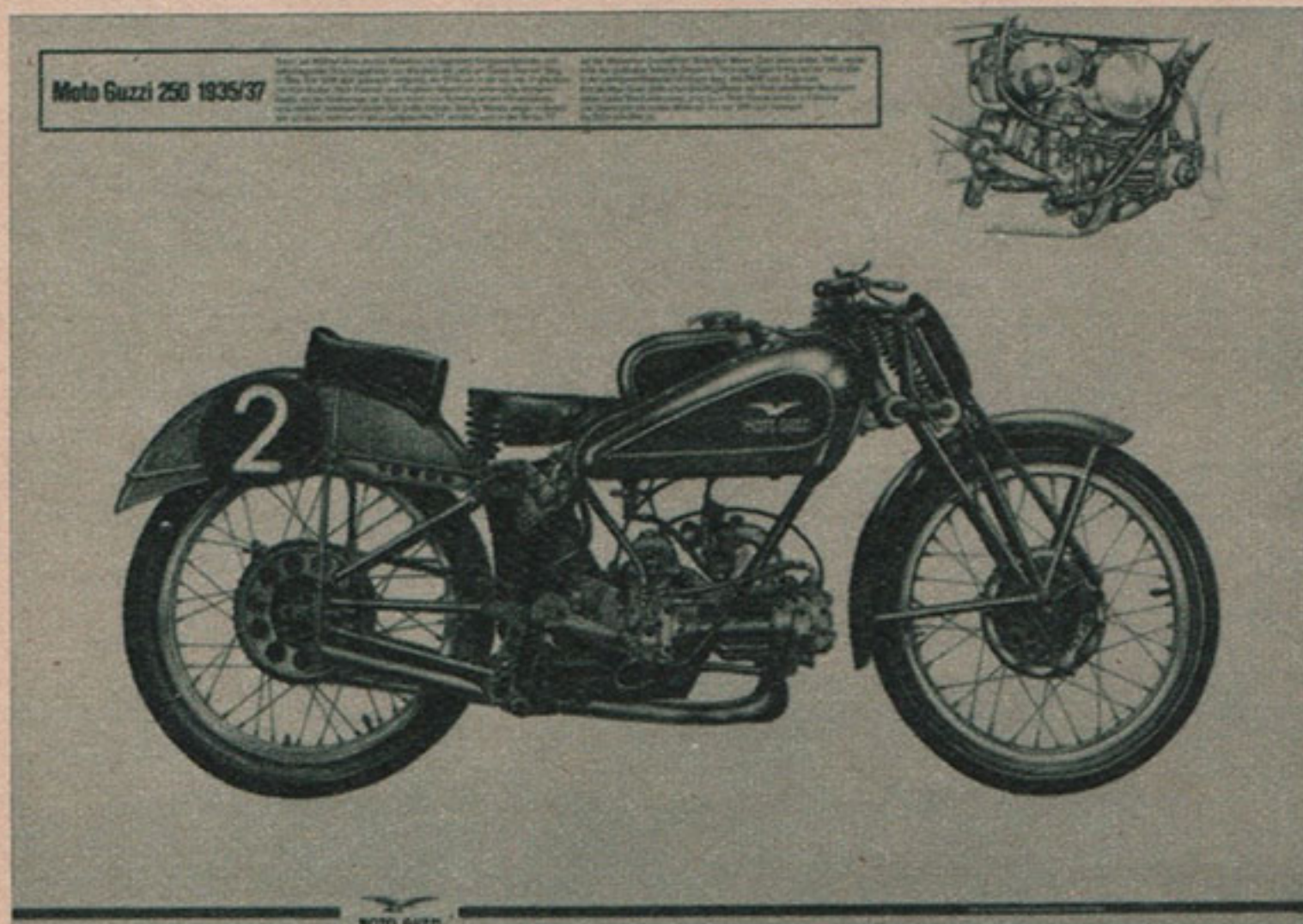
Bildmappe im Großformat 485 x
385 mm. 12 Bildtafeln. Einfarbi-
ger Offsetdruck. Jedes Blatt mit
Beschreibung des abgebilde-
ten Modells und Motor-Detail-
Zeichnung. Zweifarbiger Um-
schlag, lackiert, DM 19,80

Helmut Krackowizer
Eine
Typengeschichte der
dreißiger Jahre



DIE KLASSISCHEN RENN MOTORRÄDER

Eine einmalige Bildmappe von historischem Wert!



Dr. Helmut Krackowizer, der österreichische Motorjournalist und Zweiradkenner – er saß selber zehn Jahre im Sattel von Rennmaschinen – fand in den Schätzen seines Archivs die Bildvorlagen, die ihm eine werkgetreue Darstellung aller jener Rennmotorräder gestatteten, die sich in den dreißiger Jahren in den Siegerlisten der großen europäischen Rennen eingetragen hatten: Rennmaschinen, deren Ruhm und Glanz heute ebenso unvergänglich ist, wie zur Zeit ihrer großen Erfolge: AJS 350 R 7 1938 / Benelli 250 1939 / BMW Kompr. 550 1938/39 / DKW 250 ULD 1937/38 / Husqvarna 500 2-Zyl. 1935 / Moto Guzzi 250 1935/37 / Motosacoche 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.

Die besondere Bleistift-Technik des Autors läßt die gewählten Modelle in einer Plastik wiedererstehen, die der Fotografie verschlossen bleiben muß. Man kann die verschiedenen Materialien förmlich fühlen: den Gummi der Reifen, Sättel und Drehgriffe, ebenso die Panzerschläuche der Brennstoff- und Ölleitungen oder das Leder des „Brötchens“.

Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt bei:

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

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7000 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort — ab 2 Exemplare portofrei —

___ Expl. **Krackowizer — Die klassischen Rennmotorräder** DM 19.80

Ich zahle nach Erhalt Ich zahle bis Bitte per Nachnahme

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____

MO 3/66

INHALT

Die große Gefahr	57
XI. Elefanten-Treffen	58
RMZ = Radke MZ	64
Lüneburger Heide	66
CZ-Geländemaschinen käuflich	67
Die Bultaco-Story	68
Kreidler Florett 1965 und 1966	70
Rückwärtsgang für KS-Getriebe	71
Gefährliche Pendelei	72
Grundschule der Motorradtechnik (26)	74
Erstaunliche Wirkung	76
Trial in der Sackgasse?	77
Gewußt wo	79
Ganz unter uns	84

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Dem Peter läuft das Wasser im Munde zusammen: gleich ist der „Gummi-Adler“ (= gegrilltes Huhn) gar! Man hört förmlich die Mägen der drei Reiter knurren, die hier in der Nacht des Elefanten-Treffens am Feuer sitzen. Foto: Klacks

Rücktitel: Die beiden Veteranenrallyes dieses Jahres finden zwar erst im Juni statt (3./5. Juni in Geislingen und 18./19. Juni in Neckarsulm). Diese alte Wanderer 1-Zylinder (das Modell wurde später von Jawa übernommen) ist ein schönes Beispiel dafür, wie Veteranen hergerichtet werden müssen. Foto: Mai

DIE GROSSE GEFAHR

Unter den vielen Glückwünschen, die uns um die Jahreswende erreichten, befand sich auch ein anonymes Brief. Poststempel Remscheid. Eine ausgesprochene Glückwunschadresse war es freilich nicht, sondern — — — aber lesen Sie erst mal selbst den Originaltext:

„Sehr geehrte Herren!

Haben Sie Mut und sind Sie ehrlich gegen sich selbst — Ihre Zeitung als Zeitung ist schlecht. Ich verstehe gar nicht, daß sich manche Motorradfahrer, die doch wirklich nicht als dumm zu bezeichnen sind, dieses schlechte Deutsch gefallen lassen. Man sollte meinen, und langsam glaube ich es auch, daß man eine „Fanatikerzeitung“ liest. Wirklich, ein Hobby ist aller Ehren wert, aber soviel ich bisher, in nun schon 4 Jahren, erfahren habe, leidet unter diesem Hobby in den meisten Fällen die gesamte Familie. Der Vater interessiert sich ausschließlich für Motorräder, er bastelt dauernd und das Familienleben ist auf dem Nullpunkt angelangt: es kommt kein anderes Gespräch mehr auf. — Auch wenn man mit anderen Ehepaaren zusammensitzt fachsimpeln die „edlen Herren“ überbieten sich mit technischen Ausdrücken und kommen sich als „der Mann“ vor, wenn ihr Rad 10 km/st schneller fährt. Und die Frauen sitzen auch noch geduldig dabei und hören zu, ohne zu merken, wie unhöflich die Männer ihnen gegenüber sind, indem sie nur fachsimpeln, ohne das Gespräch auch für die Frauen interessant zu machen.

Es ist wohl überall so weit gekommen, daß das Motorrad seinen Fahrer beherrscht und nicht umgekehrt.

Sie, verehrte Redaktion, bestärken das alles noch. Ihnen gebe ich jedoch nicht die Schuld, sondern denen, die Ihre Zeitschrift lesen, als wäre es die Bibel und die keine Kritik nehmen. Es ist eine sehr große Gefahr, dieser Fanatismus, er führt zu langsamer aber stetiger geistiger Beschränkung, wenn nichts anderes mehr gesehen wird. Für Sie ist alles natürlich Geschäft, und Sie werden sich hüten, diesen Brief zu veröffentlichen, oder?

Eine Motorradfahrergattin

P. S.: Mein Name sei aus reinem Selbsterhaltungstrieb nicht genannt; ich fürchte andernfalls, um mein Leben bangen zu müssen.“

Warum wir, entgegen aller Gewohnheit, diesen anonymen Strauß von Vor- und Anwürfen abdrucken? Gewiß nicht wegen des offenbar suggestiv wirkenden Hinweises auf unsere mangelnde Zivilcourage — der steht in vielen solchen Zuschriften, die Kritiken enthalten. Wir haben einen anderen Grund, uns mit dem Inhalt dieses Briefes sogar an dieser Stelle zu befassen — ganz ohne Ärger über die Kritik an unserer Zeitschrift und erst recht ohne Überheblichkeit einer Frau gegenüber, die „ja doch von all dem nichts versteht“.

Einfach deshalb, weil wir befürchten, daß es nicht wenige Motorradfahrerfrauen gibt, die ähnlich denken wie diese und die nur nicht zur Feder greifen. Die vielmehr den Kummer darüber, daß sie scheinbar ausgeschlossen sind aus der Welt, in der ihr Mann sich wohlfühlt, und daß allein dadurch die eheliche Harmonie mehr und mehr zerstört wird, in sich hineinfressen. Und die damit jene Kräfte verstärken, gegen die heute wie früher so viele Motorradfahrer und Motorradenthusiasten sich zu wehren haben. Die ja gerade erst dazu führen, daß sie sich einen Kreis Gleichgesinnter suchen, bei denen sie im Gedankenaustausch die Bestätigung ihrer eigenen Einstellung zu Motorrädern und zum Umgang mit ihnen finden und die sie vielleicht auch gerade unsere Zeitschrift mit soviel Spaß lesen lassen. Denn es gibt zwar sicher keinen unter unseren Lesern, der mit allem, was wir schreiben und vertreten, einverstanden ist. Aber die Mehrzahl liest uns eben mit dem Gefühl, daß hier wenigstens noch ein ruhender Pol ist, wo man mit allen Fasern zum Motorrad steht, wo man die Sorgen und Wünsche des Motorradfahrers kennt — und wo man versteht, daß Männer für das Motorrad und das Motorradfahren begeistert sein können.

Denn was die Briefschreiberin aus Remscheid mit Fanatismus bezeichnet — das ist doch (von Ausnahmen abgesehen, gegen die wir uns nicht weniger wenden als sie) nichts anderes als echte, ehrliche Begeisterung. Für eine hochinteressante Technik nicht weniger als für eine Art zu leben, an der schon unsere Väter Freude hatten und an der, hoffen wir's, auch unsere Jungen noch Freude haben werden; auch wenn eine satte Konsumgesellschaft über sie ebenso zu lächeln versuchen wird wie einst schon über ihre Großväter.

Nur dürfen wir einen Fehler nicht machen: Wir dürfen uns mit unserer Begeisterung nicht abschließen gegenüber der Frau, die unser Leben teilt oder gegenüber dem Mädchen, das einmal den Weg mit uns gemeinsam gehen soll. Nicht jeder wird das Glück haben können, seine Frau zu einer begeisterten Motorradfahrerin zu machen — nicht jedem wird es gelingen, ein junges Mädchen davon zu überzeugen, daß man Motorrad und Auto nicht vergleichen und nicht gegenseitig abwägen kann. Aber eines darf nicht eintreten: daß so wie im Falle unserer anonymen Briefschreiberin das Motorrad zum Keil zwischen zwei Menschen wird, die zueinander gehören. Wenn die Frau nicht teilhaben kann an der Freude des Motorradfahrens — es gibt mancherlei Gründe dafür —, dann soll sie aber doch Verständnis gewinnen für die unendliche Freude, die ihr Mann aus dem Umgang mit Motorrädern nimmt. Und sie soll das Motorrad nicht als Feind ihrer Gemeinschaft, sondern als wichtiges Bindeglied ansehen, das ihr ermöglicht, sich in die Gedankenwelt ihres Mannes hineinzuleben und ihn und seine Begeisterung für dieses „Hobby“ (es gibt wahrlich schlechtere!) zu verstehen.

An uns liegt es, daß ihr das möglich wird. Unsere Aufgabe ist es, sie mitzunehmen — wenn schon nicht auf dem Motorrad, so doch auf den Wegen, die unsere Gedanken und Interessen gehen. Selten wird eine Frau sich diesem Bemühen verschließen, wenn sie das Bemühen nur spürt. Verpassen wir das allerdings, dann werden solche Briefe geschrieben, solche Gedanken genährt. An deren Ende vielleicht wieder das Ende eines Motorrades steht. Konjunkturschulderei, Werkstattmisere, Behördenschikanen und Wirtschaftswunder haben das Motorrad nicht totmachen können. Durch unseren Unverstand heraufbeschworener Haß der Frauen aber könnte es!

S. R.



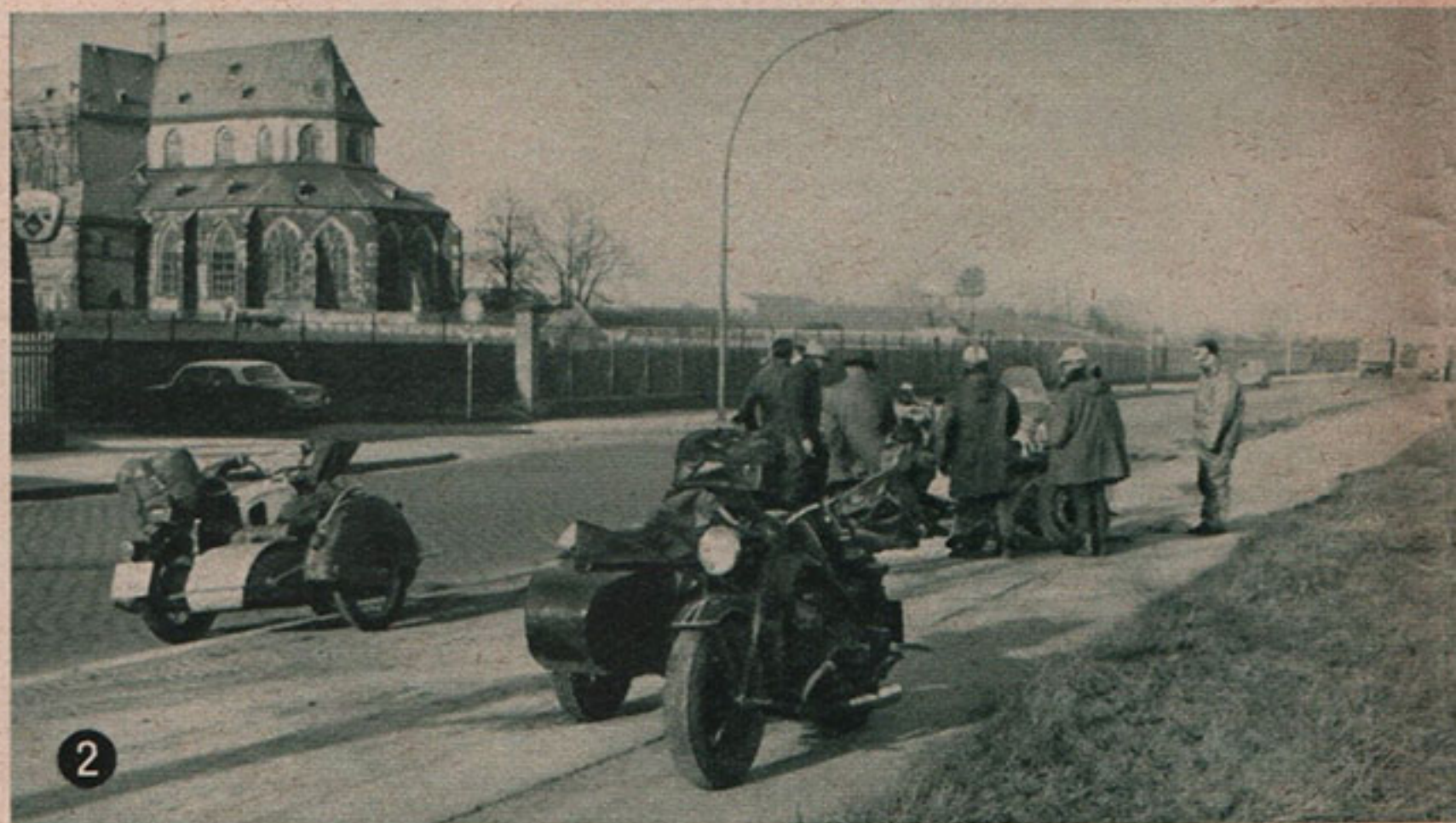
2000 Winter-Meilen
für ein bißchen Motorrad-Gespräch:

8./9. JANUAR 1966

XI. ELEFANTEN-TREFFEN

Im Jahre 1963 traf ich im Odenwald bei einem Gasthaus einen Leutnant der Bundeswehr, der mit einem Geländewagen unterwegs war. Als er meine R 60 sah, die damals noch neu war, hielt er an und fragte mich, wie ich denn diese Maschine so gepflegt hätte, daß sie wie neu aussähe. Ich sagte: „Die ist neu.“ Darauf staunte er: „Wieso? Werden denn noch immer Motorräder von BMW gebaut?“ — Diesem Soldaten hätte ich gewünscht, er wäre am 8. Januar 1966 gegen 16.00 Uhr durch die Eifel und zum Nürburgring gefahren (und den Publizisten im Hause BMW wünsche ich immer viel Erfolg ihrer Motorrad-Werbung!), zweieinhalb Jahre nach dieser Begegnung. Was er dann wohl gesagt hätte! Irgendwie haben wir es fertiggebracht, mit einer Handzähl-Uhr, wie sie in Lagerhäusern Verwendung finden, eine überschlägige Zählung zu machen. 3927 Motorräder, Solomaschinen und Gespanne, war das Ergebnis. Darin sind aber nicht etwa die Maschinen enthalten, die zu dieser Zeit gerade irgendwo im Raume des Nürburgringes in der Eifel unterwegs waren, die in den Ortschaften Adenau, Döttingen, Breidscheid, Herschbroich, Quiddelbach, Nürburg, Müllenbach, Welcherath, Meuspath, Drees waren oder sich in weiter entfernten Ortschaften befanden. Während des Rundganges war außerdem ein stetes Kommen, so daß auch aus diesem Grunde keine Genauigkeit möglich ist. Aber 4000 Motorräder sind eine bei weitem nicht übertriebene Zahl — man denke sich dazu die Fahrer und Beifahrer, weiter noch die Mitglieder des „Trosses“ und die Zuschauer und Schlachtenbummler! Die tollkühnen Männer in ihren vierrädrigen Kisten —! 7000—8000 Motorradfahrer und nochmals die Hälfte dieser Zahl an staunenden Beobachtern, an stahlharten Zuschauer-Enthusiasten, an begeisterten Motorradfreunden, an Geschäftsleuten, wie sie ein solches Ereignis immer im Gefolge hat, kurz und gut, es waren glatt 10 000 Menschen im Minimum, die mitten im Winter durch Motorräder auf die Beine gebracht worden waren.

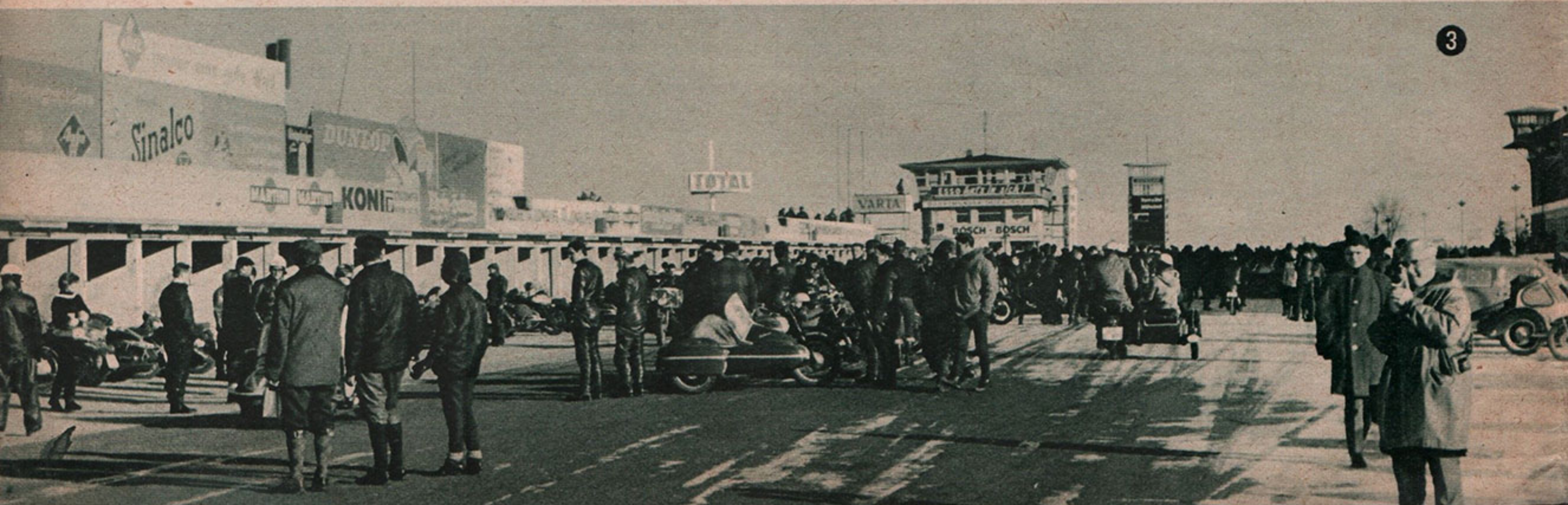
7000 Motorradfahrer aus allen Ländern Europas, ausgenommen die Länder, die in einem harmlosen und fröhlichen Elefanten-Treffen eine Gefahr für die politische Seele ihrer Schäfchen sehen. Das größte Kontingent aus dem Ausland stellten unsere englischen Freunde mit über 400 Fahrern, dann folgten die Franzosen. Es waren Männer und Frauen aus Finnland,

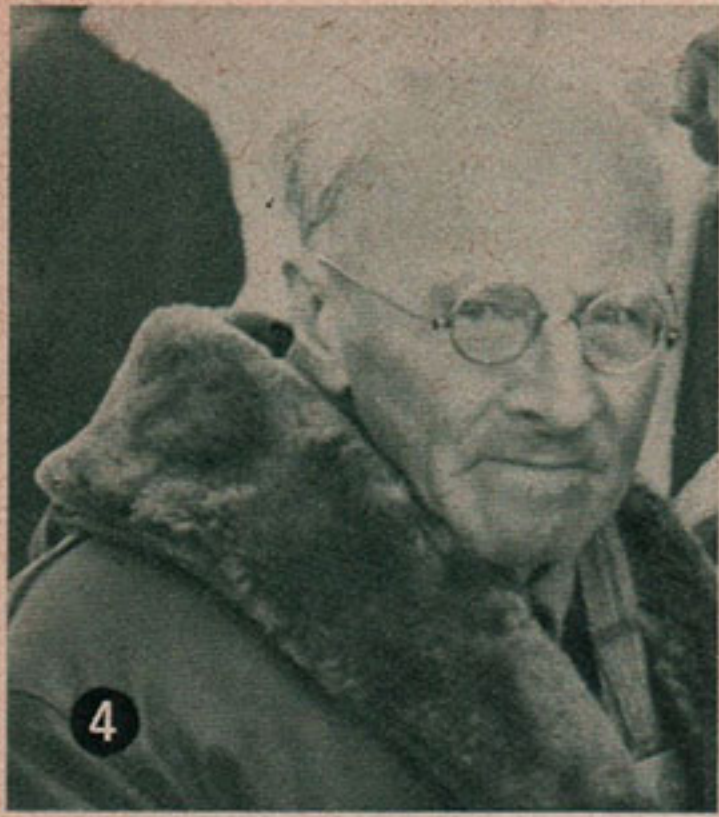


1) Am Sonnabend, dem 8. Januar 1966, sah es gegen 12.00 Uhr auf dem Nürburgring so aus. Bild 3 (unten) zeigt die Situation etwa eine Stunde eher. Danach setzte ein ständiger Zustrom an Motorrädern ein, auf den Zufahrtstraßen fuhren sie überall zum Ring.

Schweden, Norwegen, Dänemark, Irland, Holland, Belgien, Luxemburg, Spanien, Schweiz, Monaco, Italien, Österreich und Nordafrika (Marokko) gekommen. Und alle Sprachen dieser Länder schwirrten durcheinander. Ich sah ein Zelt, vor dessen Feuer Deutsche, Engländer, Franzosen, Spanier und andere saßen und über Motorräder sprachen. Außerdem sahen wir in

2) Gleich hinter Worms trafen wir den ersten Fahrer, der bauen mußte. An der Maschine war ein Lager im Hinterradantrieb defekt. Mit gemeinsamer Hilfe kam das Motorrad später wieder in Gang. Es ist auffällig, daß man bei Motorradereignissen immer gleich Fahrer bei Straßenrand-Reparaturen trifft.





4) Robert Sexé, der 76jährige, temperamentvolle und begeisterte Motorradfahrer aus St. Benoît in Frankreich, unternimmt jedes Jahr die Wallfahrt zum Elefanten-Treffen.

5) Das ist Feuerwehrmann Alan Carr aus Birmingham, der zum Nürburgring fuhr, um eines verstorbenen Freundes aus Deutschland bei der Lichterfahrt um die Strecke zu gedenken.

6) Die „Royal Dragoons“ kamen mit Leutnant, Korporal, zwei Mann und Standarte.

7) Der Mond schien in einer frostklaren Nacht auf eine seltsame Szenerie.

der Menge fast alles, was irgendwie Rang, Klang und Namen im Motorradsport hat. Weltmeister Fritz Scheidegger; der Beifahrer des tödlich verunglückten Florian Camathias, Franz Ducret; unsere deutschen Rennfahrer. Dazu weiter Techniker, Konstrukteure, bekannte Tuner — es fehlte eigentlich niemand.

Doch, halt — eines fehlte: das Haus Zündapp! Wo war Georg Weiß, der in den fünfziger Jahren zusammen mit Keitel und Ernst die berühmte Elefanten-Mannschaft auf Zündapp KS 601-Gespanssen bei den Sixdays bildete und der heute zur Motorradwelt gehört wie ein Blatt zu einem Baum? Wo waren die Zündapp-Leute, um sich anzusehen, was sie einstmals für wunderbare und berühmte Maschinen gebaut haben? Maschinen, die noch zu Hunderten draußen in der Welt herumfahren und die Marke „Zündapp“ am Tank tragen — unverwüstlich! Wahrscheinlich existie-

Gnome & Rhone, wir sahen Cowboy-Harleys und 1000er Ariels, Triumph-Thrupton und alte R 71, Norton und BSA, Vincent und NSU-Königswellen-Modelle — eine unerschöpfliche Liste an Marken und Typen. Dazu aber weiter sagenhafte Eigenbauten, tolle Vögel, verbesserte Modelle und geniale Umbauten. Vielfach fanden Automotoren Verwendung, um den Wunsch nach einem zähen und starken Büffel zu erfüllen.

Die Reiter dieser Pferde waren nicht minder erlebenswert. Matti Viro, der Finne, und sein Bruder waren die Fahrer, deren Wohnort am weitesten entfernt ist. Etwa 2800 km Weg in einer Richtung. 200 km nördlich vom Polarkreis. Der norwegische Lehrer Aanon Aanonsen, der in London eine Schule besucht, hatte die meisten Kilometer zum Elefanten-Treffen zurückgelegt, indem er von London aus zum letzten Haus Schottlands, John O' Groats, und zurück zum

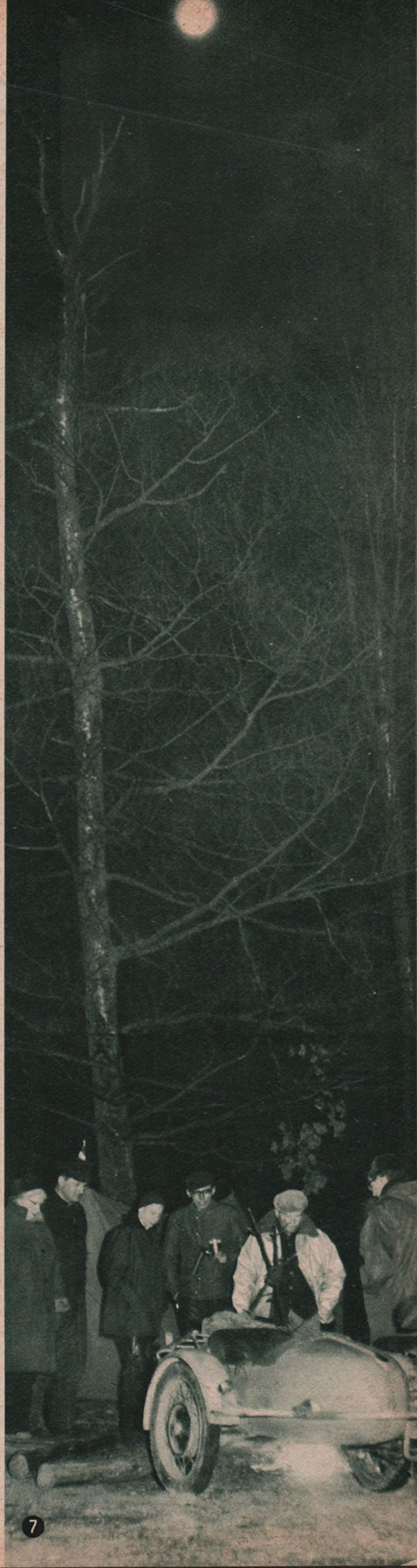


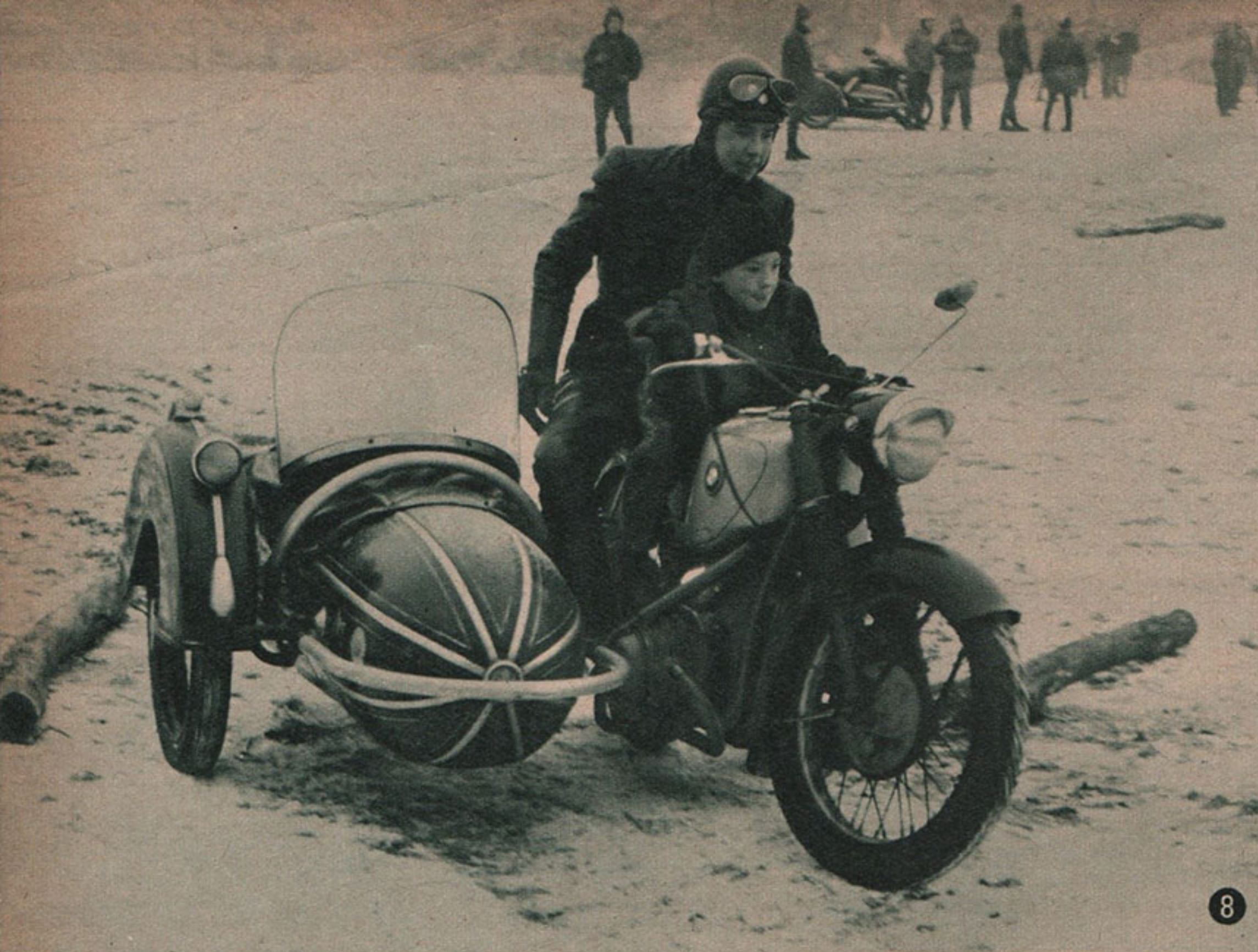
ren die grünen Elefanten, die KS 601-Maschinen, nicht mehr so stark im Bewußtsein der heutigen Zündapp-Männer, daß sich für sie deswegen ein Besuch des Elefanten-Treffens lohnt (Kaufleute denken eben anders als wir!), obwohl diese bulligen Motorräder den Grundstein zu diesem Treffen, zu dieser einzigartigen Demonstration für den Motorradsport und für das Motorrad im Jahre 1956 gelegt haben.

Die 4000 Maschinen bildeten zudem eine großartige Ausstellung. Das waren eben keine Fahrzeuge, die als „Muster“ blank geputzt in Ausstellungshallen den Beschauern Träume vorgaukeln (weil sie dann doch nicht gebaut werden), sondern die wirklich gefahren werden. Darunter geradezu vorbildliche Oldtimer, mit mehr als 200 000 km auf dem Buckel, und nagelneue Modelle wie die Honda CB 450, die inzwischen in England und in der Schweiz im Laden zu kaufen ist. Es gibt wohl keine Marke, die hier nicht vertreten war. Aus der Zeit vor dem Kriege bis heute. Da standen wie immer die Sahara-Elefanten von Zündapp, BMW, FN und

Nürburgring fuhr — 2400 englische Meilen = ca. 3840 km! Start am 5. 1. in London. Auf einer 1954er Ariel Einzylinder 600 ccm, seitengesteuert (!), mit „Stadtbus“-Seitenwagen. Als ihn der Reporter einer Tageszeitung fragte: „Warum, um Himmelswillen, machen Sie das? Was haben Sie davon?“, da antwortete Aanon: „Hören Sie mal, das ist aber eine komische Frage —!“ Er bekam den Pokal, den Otto Sensburg und der ADAC-Gau Südbayern für den weitesten Teilnehmer stiften wollte.

Haben Sie das Zeltlager gesehen? Wissen Sie, daß wir in der Nacht 12 Grad unter Null hatten? Haben Sie gesehen, wie lustig das internationale Völkchen dort war? Haben Sie Alan Carr, den bärtigen Feuerwehrmann aus Birmingham getroffen? Haben Sie ein paar Worte mit unserem 76jährigen Robert Sexé aus St. Benoît gewechselt, dessen Temperament nicht zu bändigen ist, und der mit so lustigen, begeisterten und fröhlichen Augen überströmend vor Freude wieder bei den „Seinen“ war? Haben Sie das Lied vom Grafen Hadubrand gehört, das der Jäger aus





8

8) Ein Bild zum Leitartikel: diese Mutti lebt mit uns! Noch ein weiterer Kommentar nötig? Christel Berg und ihr siebenjähriger Sohn zeigen, wie groß der Spaß ist. Turnier des hoffnungsvollen Nachwuchses am 9. 1.

dem Hessenwalde am Feuer sang? Haben Sie — haben Sie —??

*

Auf der Fahrt zum Ring war es ein paar Grade unter Null, aber herrlicher Sonnenschein. Gleich hinter Worms hielten wir unsere beiden Gespanne an: rechts am Straßenrand beim Weingarten, in dem ein wenig von der berühmten Liebfrauenmilch wächst, war ein Pulk großer Maschinen versammelt. Ein weißes R 60-Gespann — noch gar nicht so alt — stand auf dem Fußgängerweg. Der Fahrer hatte das Hinterrad ausgebaut und seine Freunde standen dabei und machten betretene Gesichter. Befund: Das Lager des Antriebsritzels im Hinterradgetriebe war zerstört. Was nun? Keiner konnte sich in der Gegend aus. Sie kamen aus Biberach und aus der Bodensee-Gegend, eine BMW-Werkstatt für Motorräder kannte keiner von uns dort. Mit Hilfe von Dr. Baumann in Frankenthal, dem Moto Cross-Mitarbeiter des MOTORRAD, wurde dann aber eine Hilfe organisiert, in Mannheim bei der BMW-Vertretung hatte man ein Lager und das nötige Werkzeug. Auf der Weiterfahrt trafen wir an der nächsten Tankstelle einen MOTORRAD-Leser, der sogleich hin fuhr, um diese Leute aufzulesen und ihnen eine Unterkunft für die Nacht zu geben. Je näher wir zum Ring kamen, je öfter sahen wir an der Straße oder an Tankstellen Motorräder, deren Fahrer ihr Werkzeug in Betrieb hatten, um der sagenhaften Zuverlässigkeit moderner Motorräder nachzuhelfen. Aber wir



9

9) Große Inspektion der Elefantentreiber-Zelte.

10) Der Chef dieses Hauses war übrigens auf R 69 S Solo und sein Adlatus auf Horex Imperator gekommen, den Troßkarren brachten ihnen hilfreiche Geister nach. Für das nächste Elefanten-Treffen ließen sie dann eine Hilfe da, mit der man schon allerhand ausrichten kann. Fazit: solche Marketender sehen wir gern, denn sie vergessen trotz allem nicht, was das Elefanten-Treffen ist: ein Ereignis für Motorrad-Fahrer. Die „Leiche“ auf dem Dach ist nicht der totgefragte BMW-Klankermaxe, sondern die heimatliche Schaufensterpuppe.

11) Hauptquartier der englischen Fachzeitschrift MOTOR CYCLE (John Ebbrell).

sahen natürlich noch mehr fahrende Motorräder, die kurz vor dem Nürburgring überall auftauchten. Es war also die Zeit, in der nun in ganz Europa aus allen Ländern mit Richtung auf den Nürburgring die unentwegten Motorradfahrer unterwegs waren. Die Zeit der fragenden und kopfschüttelnden Tankwarte. In Dover standen die Menschen schon an den Straßen, weil am Freitag und am Sonnabend dauernd ganze Schwadronen von Motorrädern dem Hafen zustrebten, crossing the Channel and storming through Belgium and Germany, wie sie erzählten („Wir überquerten den Kanal und stürmten durch Belgien und Deutschland —“). Alan Carr half einem englischen Autofahrer bei einer Panne in der Nähe von Ostende. Dabei verlor er seine Brieftasche mit Papieren und Geld. In Brüssel ließ er sich bei einem Freunde etwas Geld, aber an der deutschen Grenze wollten sie ihn natürlich ohne Papiere nicht durchlassen. So fuhr er den ganzen Weg noch einmal zurück mit seiner BSA-Golden-Flash und dem großen Seitenwagen — 300 km ca. ein Weg. Aber er fand nichts wieder. In Brüssel in der englischen Botschaft bekam er einen neuen Paß, dann konnte er nach Deutschland hinein. 900 km „Sonderprüfung“. Mick Laplin und Pete Bowers aus Clapton in England hatten Ärger mit der Kuppelung an ihrem Vincent-Gespann in Brüssel. Ein Verkehrspolizist auf seiner Polizei-Harley rief über Funk nach Hilfe aus der Polizei-Werkstatt (!) und brachte sie dann dorthin. Die Maschine wurde von den Beamten wieder flottgemacht! Die BSA-Shooting-Star von Norman Haskell gab etwa 80 km vor dem Nürburgring mit defekter Ölpumpe, beschädigtem Kurbelwellenlager und einem Kupferwurm den Geist auf. Norman setzte sich in eine Taxe, Kostenpunkt fast DM 80.—, um zum Elefanten-Treffen zu kommen. Mike Evans, Redakteur der englischen Motorrad-Zeitschrift MOTOR CYCLE, erlebte die Freuden einer gebrochenen Kurbelwelle an seiner BMW R 60 (und das bei einem jener Freunde aus dem Lande, in dem man eine BMW mit Weihwasser in den Augen betrachtet!!).

Kaum war ich im Zeltlager, da sah ich schon eine Zeltplane, auf der jemand die Teile seines BMW-Motors schon säuberlich in Reihe gelegt hatte, weil auch er eine gebrochene Welle auswechseln mußte.

Weswegen hatte Julius Holthaus wohl schon so eilig seine 20 großen Lautsprecher aufgebaut? Weil schon am Freitag so viel auf dem Start- und Zielplatz los war, daß er fürchtete, am Sonnabend Morgen mit seinem Aufbau nicht mehr durchzukommen im Gedränge. Julius — es sei mir erlaubt, ihn ganz besonders zu erwähnen — stellt diese Anlage Jahr für Jahr kostenlos hin, ohne sie würde das Elefanten-Treffen in einem schrecklichen Durcheinander versinken. Aber er ist halt auch einer, dem der Wind um die Nase geweht hat und der als aktiver Motorradfahrer weiß, wo es not tut, Hand mit anzulegen. Wie so viele andere. Die „Feuerwerker“ aus Horst Briels Hilfskorps, die zur Ehrung der Verstorbenen während der Ansprache und der Ehrenrunde die Nürburg mit offenen Feuern erleuchteten; die Helfer, die jedes Jahr die Plakettenschlacht durchstehen; die lebende Bar-



10



11



12

riere vor dem Konvoi der Fahrer, die die Ordnung beaufsichtigen und darauf achten, daß keiner bei der Ehrenrunde vor dem Startkommando zu früh losprescht; die Jungens, die uns helfen, beim Gymkhana (= Geschicklichkeitsfahren) des hoffnungsvollen Nachwuchses den Kurs festzulegen. Ohne diese selbstlose und prompte Hilfsbereitschaft, ohne alle diese Arbeit, diese Opfer, Strapazen, Mühen wäre das Elefantentreffen überhaupt nicht hinzustellen. Hier ist der Bundesverband der Motorradfahrer e. V. besonders aktiv. Ich möchte wissen — nur um ein kleines Beispiel herauszugreifen —, wer von uns noch Lust hätte, sich um die Plaketten zu kümmern, wenn bekannt würde, mit welcher Aufregung das

kommissar Kempenich sagte, daß das Elefantentreffen das disziplinierteste Ereignis mit dem wenigsten Ärger am Nürburgring sei, obwohl jedes Jahr mehr Motorradfahrer erscheinen würden.)

Gegen 20.00 Uhr begrüßten wir alle Teilnehmer offiziell. Danach erhielten die Gewinner der Pfadfinder-Trophäe 1965 (siehe Hefte 3/1965; 26/1965; 1/1966 und 2/1966) ihre Preise. Den großen Preis des ARBO-Österreich erhielt der Fahrer mit der besten Punktzahl, Rolf Arnold aus Linz, der mit seiner 1952er KS insgesamt 54 150 gewertete Luftkilometer bei diesem Wettbewerb zusammengetragen hatte. Aus Oxford waren extra zum Überbringen des gestifteten Pokales an Paul Jezierski, dem Gewinner der Segelschiffs-Gruppe Tony Luker und seine Freunde zum Nürburgring gekommen. Diese Gelegenheit nahmen wir dann wahr, um auf Grund der Erfahrungen in den letzten Jahren und auch jetzt wieder beim Elefanten-Treffen dringend eine bessere Zuverlässigkeit unserer modernen großen europäischen Motorräder zu fordern. Ich sagte, daß die Menschen Raketen zum Mond schießen könnten, daß sie aber nicht in der Lage seien, große Serienmaschinen in größerer Stückzahl so zu fertigen, daß diese generell 20 000 km in Betrieb sein können, ohne daß man auch nur einen Schlüssel anfassen muß. Na, der Beifall schien meine Ansicht zu bestätigen und — die Praxis erst recht. Ein schwerer Nachteil und ein Hauptgrund dafür, daß das große Motorrad aus Europa in unserer Zeit in Gefahr gerät, ins Hintertreffen zu kommen, das ist zweifellos diese Anfälligkeit der Maschinen, schlechter Kundendienst, schwerfällige Ersatzteil-Belieferung und schlechte oder ganz fehlende Werkstätten. Diese Punkte waren neben allem anderen die Hauptgesprächsthemen. Ob die BMW-Sprechstunde mit dem Gehörten wohl bis zu einem wirkungsvollen Entschluß der Werksleitung reicht? Daß Maxe Klankermeier da war, das war auf alle Fälle für alle Interessenten eine dankbar angenommene Gelegenheit, Erfahrungen und Wünsche mitzuteilen. Der Andrang war jedenfalls sehr groß, ebenfalls bei den Metzeler Leu-

ten, die innerhalb einer Frage-Aktion ihre kleinen blauen Elefanten ausgaben.

Man wartet bei uns auf die große Honda CB 450, deren Zulassung zum bundesdeutschen Verkehr nur noch am — vom Kraftfahrtbundesamt in Flensburg — geforderten „richtigen“ Lenkerschloß hängt (kein Witz, liebe Leute!). Ein Motorradfahrer aus der Schweiz, etwa 50 Jahre oder älter, der mit seiner neuen CB 450 am Ring war, sagte, daß er schon sehr viele Motorräder in seinem Leben besessen und gefahren habe — dieses aber sei der Gipfel —! Wir selbst wollen dazu vorerst nichts sagen, sondern abwarten, was die Testmaschine später im Alltagsbetrieb zeigt. Allerdings war der erste Kontakt im Sommer 1965 sehr beeindruckend.

12) Dieses Bild läßt kaum ahnen, daß etwa 10 Grad unter Null sind.

13) Der Jogi vom Elefantenberg.

14) Oft wiesen Schilder darauf hin, woher des Wegs die Reiter kamen.

15) Zu dieser Triumph-Trophy mit einem Trial-Seitenwagen ist eine kleine Geschichte zu erzählen. Eddie und Betty Nevill aus Hillingdon in England, denen das Gespann gehört, lernten sich 1964 beim Elefanten-Treffen kennen und heirateten kurze Zeit später. (Siehe Leitartikel!)



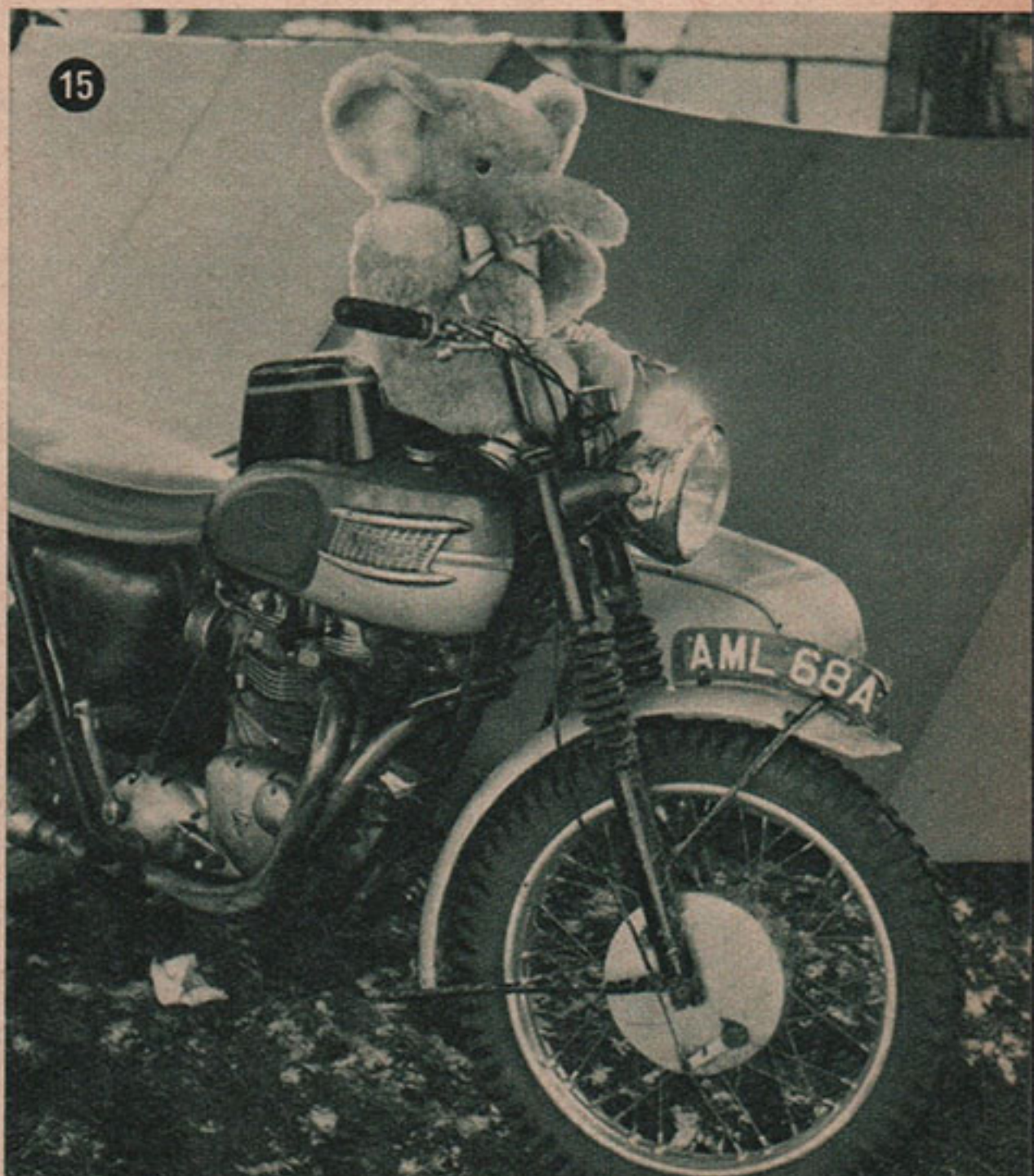
13

allein verbunden ist. Wovon man gar nichts hat. Ich glaube auch, daß mancher staunen würde, wenn er sähe, daß alles dies mit nur ganz winzigem geldlichen, dafür aber mit riesigem Arbeits-Aufwand einiger weniger Unentwegter auf die Beine gestellt wird. „Verrückt seid Ihr!“ sagte mir ein Mann, dessen kaufmännisches Denken da nicht mehr mitkommt.

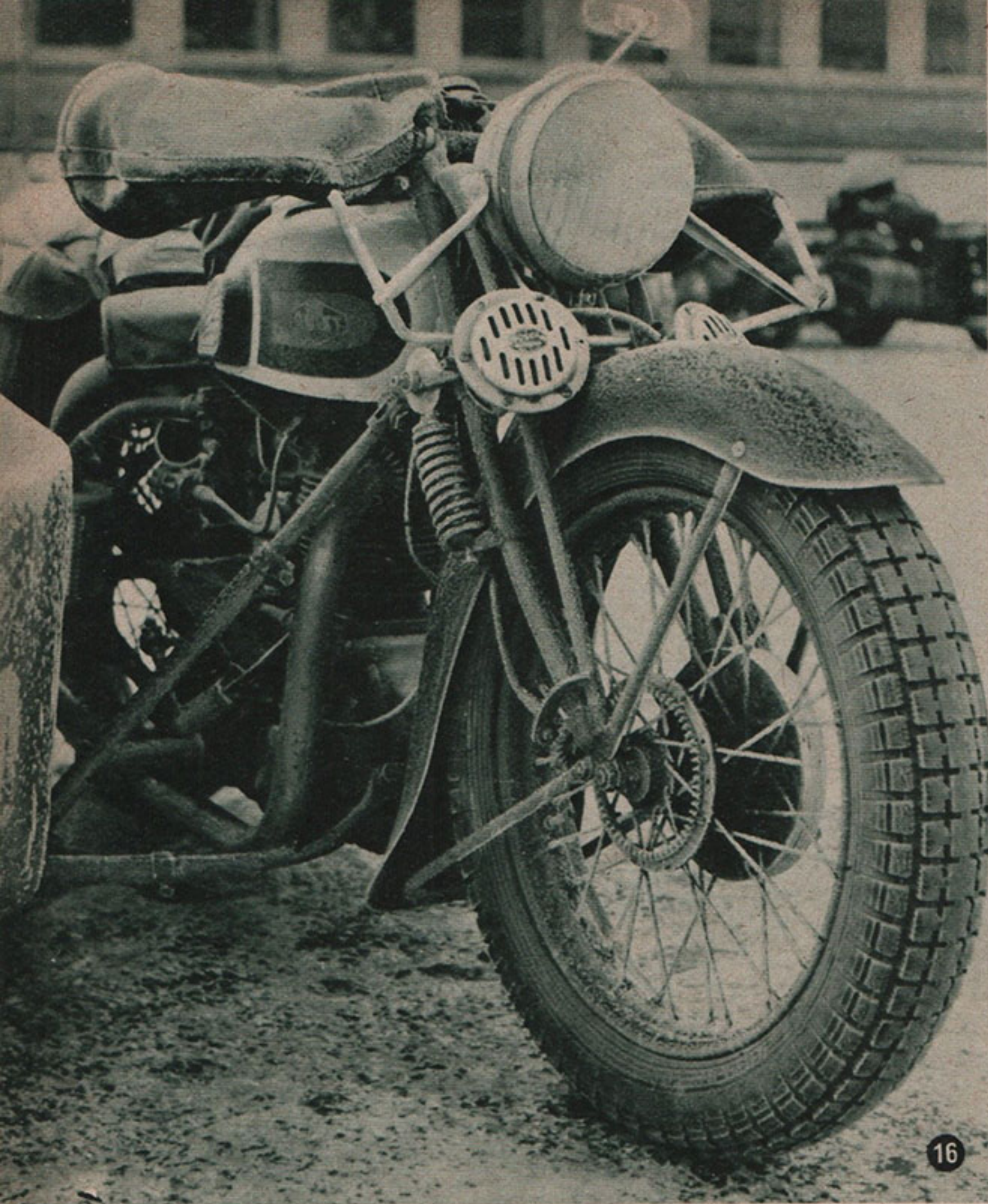
Am Sonnabend um 18.30 Uhr war alles vorbereitet. Die Feuer brannten auf der Nürburg, etwa 1000 Maschinen standen zur Ehrenrunde bereit. Wir gedachten in deutscher, englischer und französischer Sprache unter der Melodie des Guten Kameraden unserer im letzten Jahre verstorbenen Freunde. Auf das Kommando 5 — 4 — 3 — 2 — 1 — Start! schoß einer eine grüne Leuchtkugel in den Himmel, und alle Motoren wurden auf einen Schlag angetreten. Das war ein Toon —! Langsam kroch eine lange Lichterschlange um den Nürburgring. (Polizei-



14

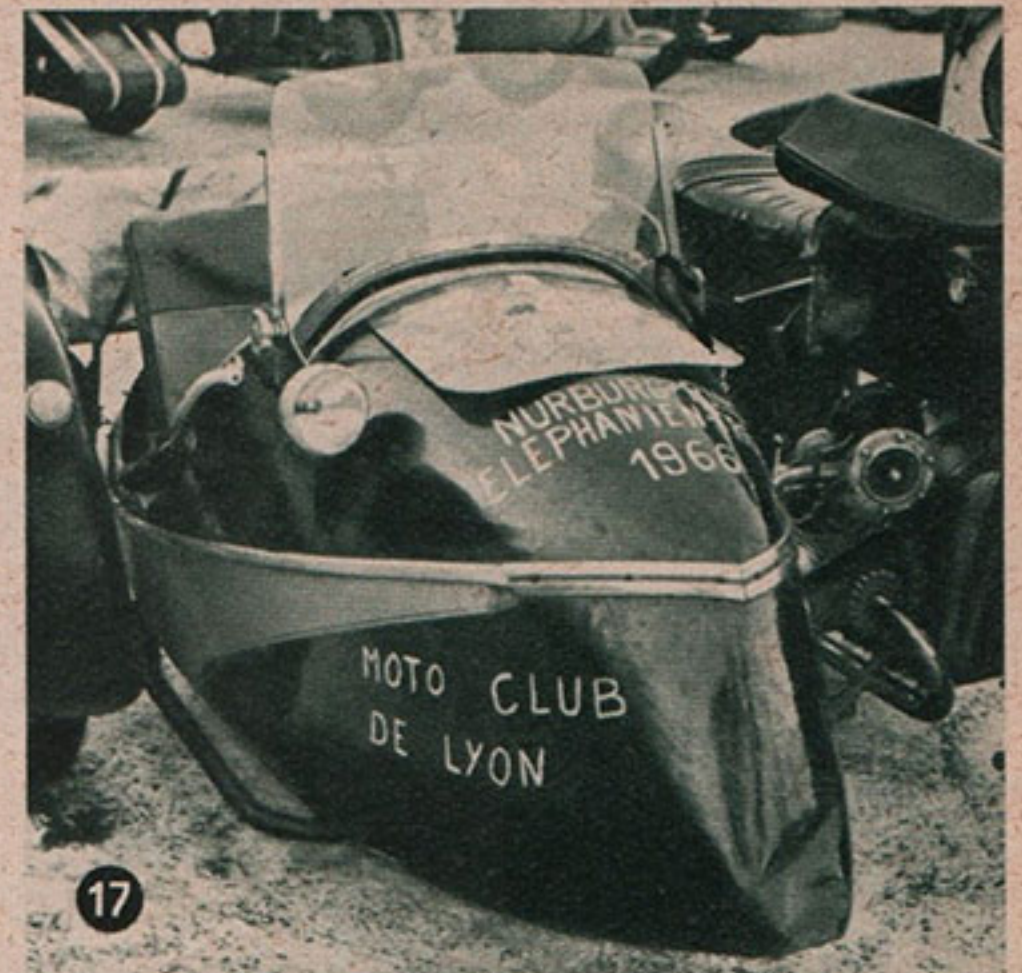


15



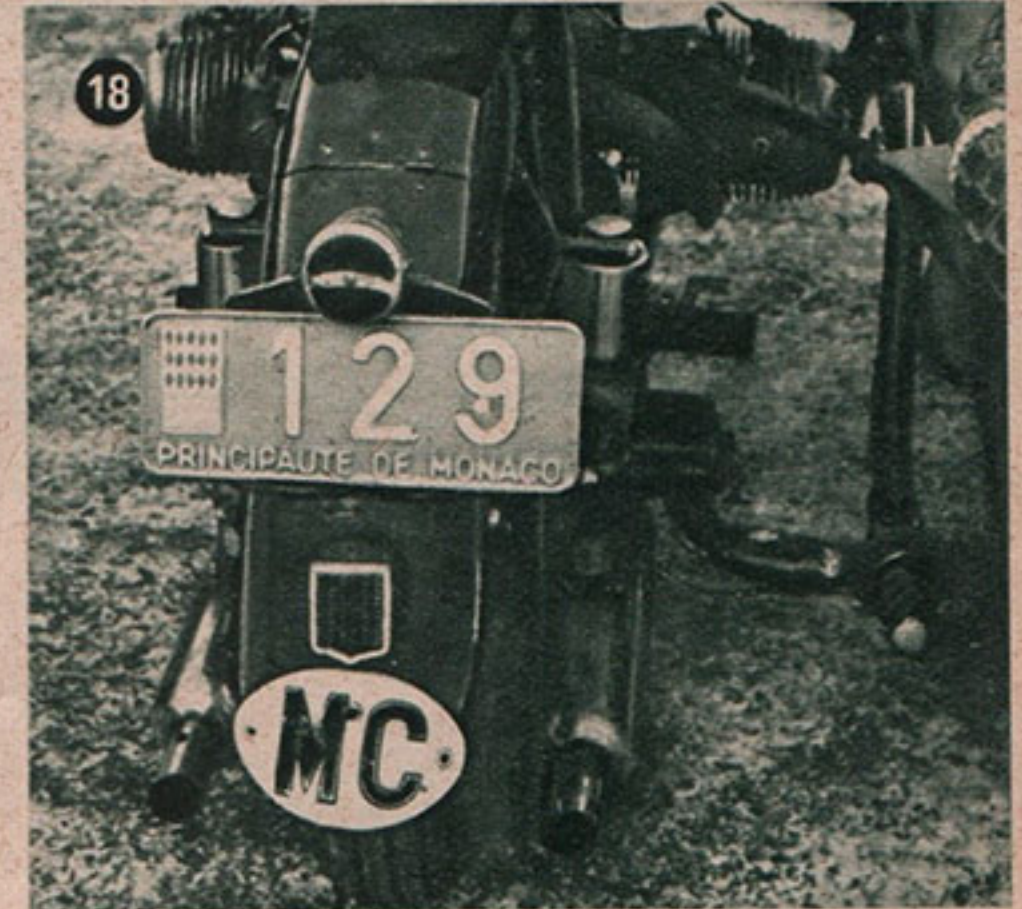
16) Diese alte Gillet aus den dreißiger Jahren sah beinahe aus wie neu. Am Morgen war sie tiefgekühlt und schön bereift. Aber sie lief wie in ihren jungen Jahren.

17) Das Kontingent der französischen Motorradfahrer war größer als in allen Jahren vorher.



17

18) Auch die kleinen Staaten Europas waren vertreten. Dieser BMW-Fahrer kam aus Monaco. Aus den Ländern Holland, Belgien und auch Luxemburg waren eine Menge Motorradfahrer gekommen. Das spanische Kennzeichen war vertreten, und die Skandinavier hatten nicht den weiten Weg gescheut. In Finnland war es bei der Abfahrt von Matti Viro am Polarkreis 43° C unter Null.



18

19) Die Veteranen-Freunde kamen bestimmt auf ihre Kosten, denn so wie diese alte NSU waren viele der älteren Maschinen in Schuß.

So ging der Abend mit solchen Diskussionen an den Feuern hin. Der Jäger und seine schwarzbärtigen Männer hatten einen „Gummiadler“ (= Grill-Huhn) auf dem Spieß. Balbo drehte ihn genüßlich rundherum (siehe Titelbild), der scharfe Tropfen, um dazu die Innentemperatur der Rauh-Reiter zu steigern, wartete in der Flasche. Da stand der Hubert auf und sang:

„Graf Hadubrand lebt ohne Sorg,
er lebt auf seiner Ritterburg.
Er war ein schrecklicher Barbur,
und konnte saufen wie einer nur . . .“

„Aaaa-Huuuuuu —“ fiel die Gemeinde am Feuer ein. Nachdem das vom wilden Grafen versetzte Ahnfräulein sich im Burggraben ertränkt hatte, wanderten wir zum nächsten Feuer, wo gerade das Motorradfahrer-Lied vom Grafen von Kotzensteyn erklang.

„Der alte Graf von Kotzensteyn
lebt noch in tausend Jahren!“

Irgendwo sang man ein englisches Lied, anderswo erklang ein französischer Scherz durch die Dunkelheit. Unablässig fuhren draußen Maschinen vorüber, hinauf zum Ring oder hinunter in eines der Dörfer, wo sich manche lustige Runde in den Gasthäusern zusammenfand. Beim Nett-Wirt in Drees konnte keine Stecknadel mehr zu

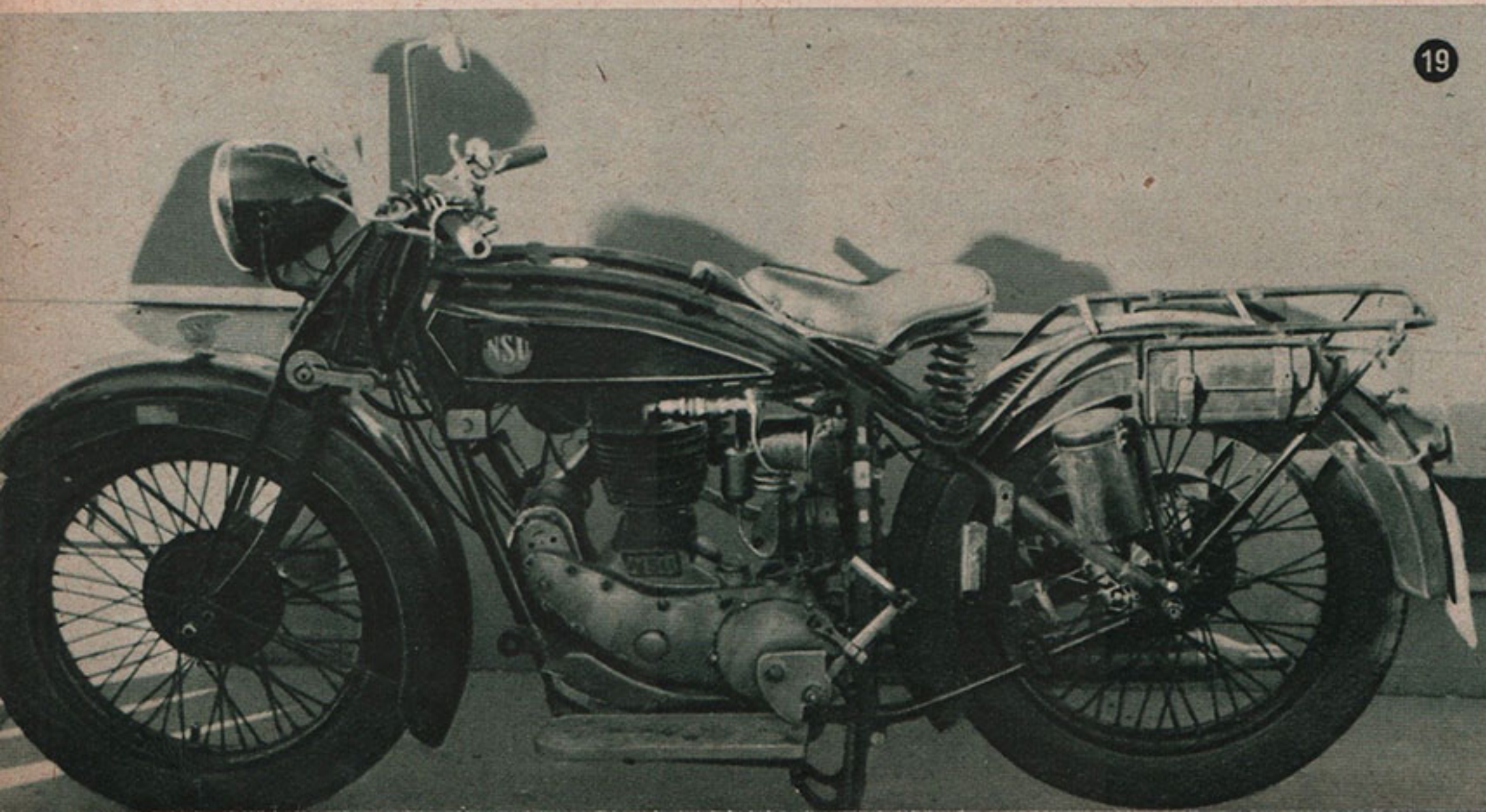
Boden fallen, im Saal kampierten sie auf Luftmatratzen.

Die Feuer auf dem Turm der Nürburg waren langsam heruntergebrannt, der Mond war aufgegangen und schien auf diese seltsame Szenerie. Am Feuer hinter der Haupttribüne lag einer ohne Zelt in seinem Schlafsack und schlief den Schlaf des todmüden Wanderers. Mehr als zehn Grad unter Null zeigte das Thermometer.

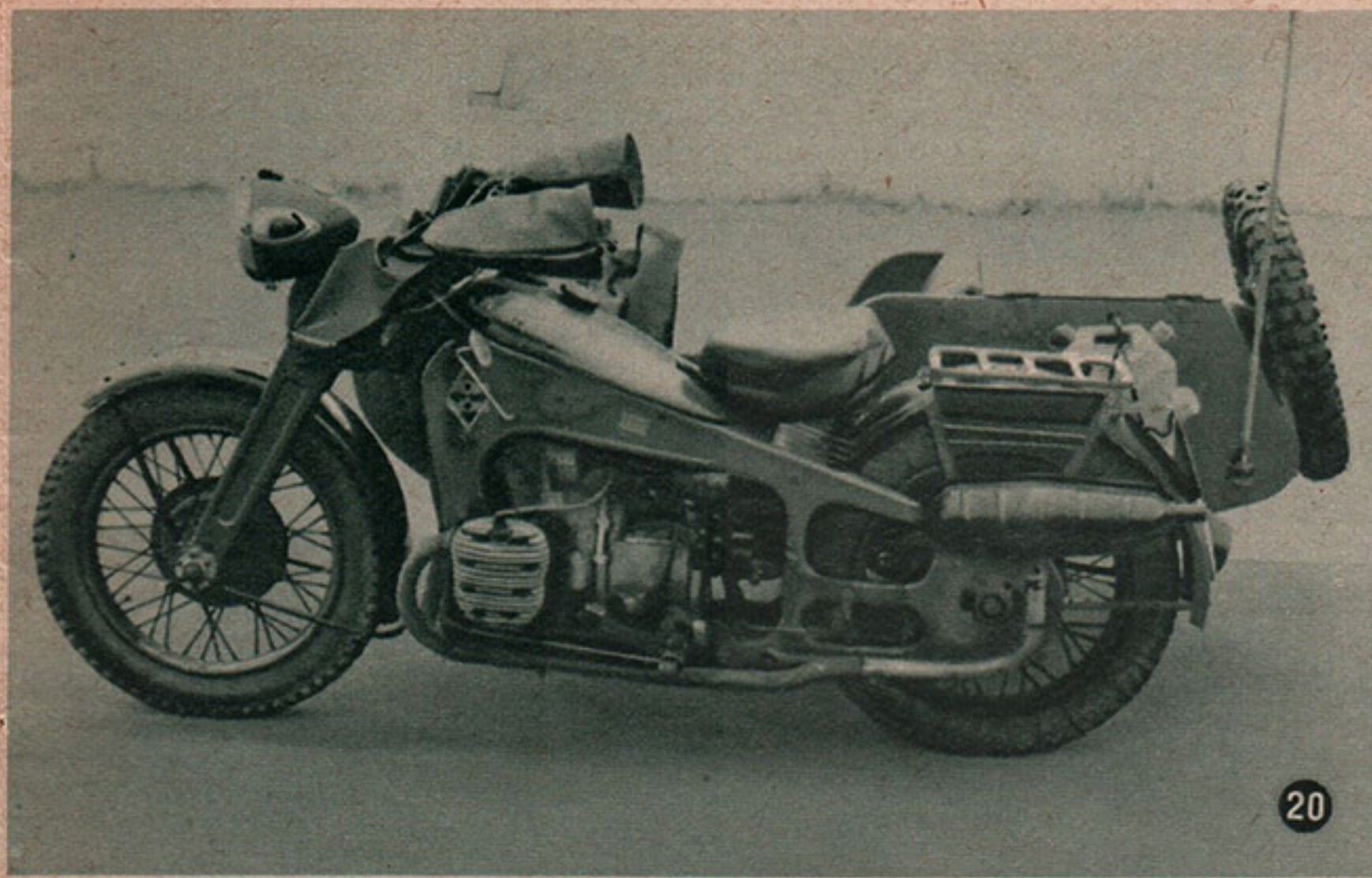
Am Sonntagmorgen war es trübe und noch immer 10 Grad unter Null. Die Maschinen auf dem Start- und Zielplatz waren mit Reif überzogen und sahen echt „tiefgekühlt“ aus. Da gab es zunächst manche Wette, auf welchen Tritt ein Motor ansprang. Die sorgsam Pedanten unter den Rittern hatten ihre große Stunde: einmal ohne Zündung durchgetreten, dann Vergaser fluten — einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig — Tritt — Mönch, der Motor lief! Ja, gewußt wie! Und andere arbeiteten. Daneben standen die Freunde und zählten die Tritte: — zweihundertdreiundsechzig, zweihundertvierundsechzig, zweihundertfünfundsechzig —! Bei einer R 69 S stand einer und schaute zu. Sagte der Fahrer halblaut: „Gleich tret' ich sie an. Gehn Sie 'n bißchen von den Zylindern weg!“ (So berichteten mir schadenfrohe und offensichtlich mißgünstige „BMW-Feinde“. Was

die nur gegen das schöne Motorrad haben?) Bei einem Gespräch über japanische und europäische Motorräder sagte jemand: „Na, soo doll ist das auch nicht mit den Japanern, die kochen auch nur mit Wasser.“ Als die Yamaha 250 Super-sport auf den ersten Tritt sofort ansprang, vor der diese Gruppe stand, da sagte der Fahrer: „Ja, — und w a s die mit dem simplen Wasser kochen!“

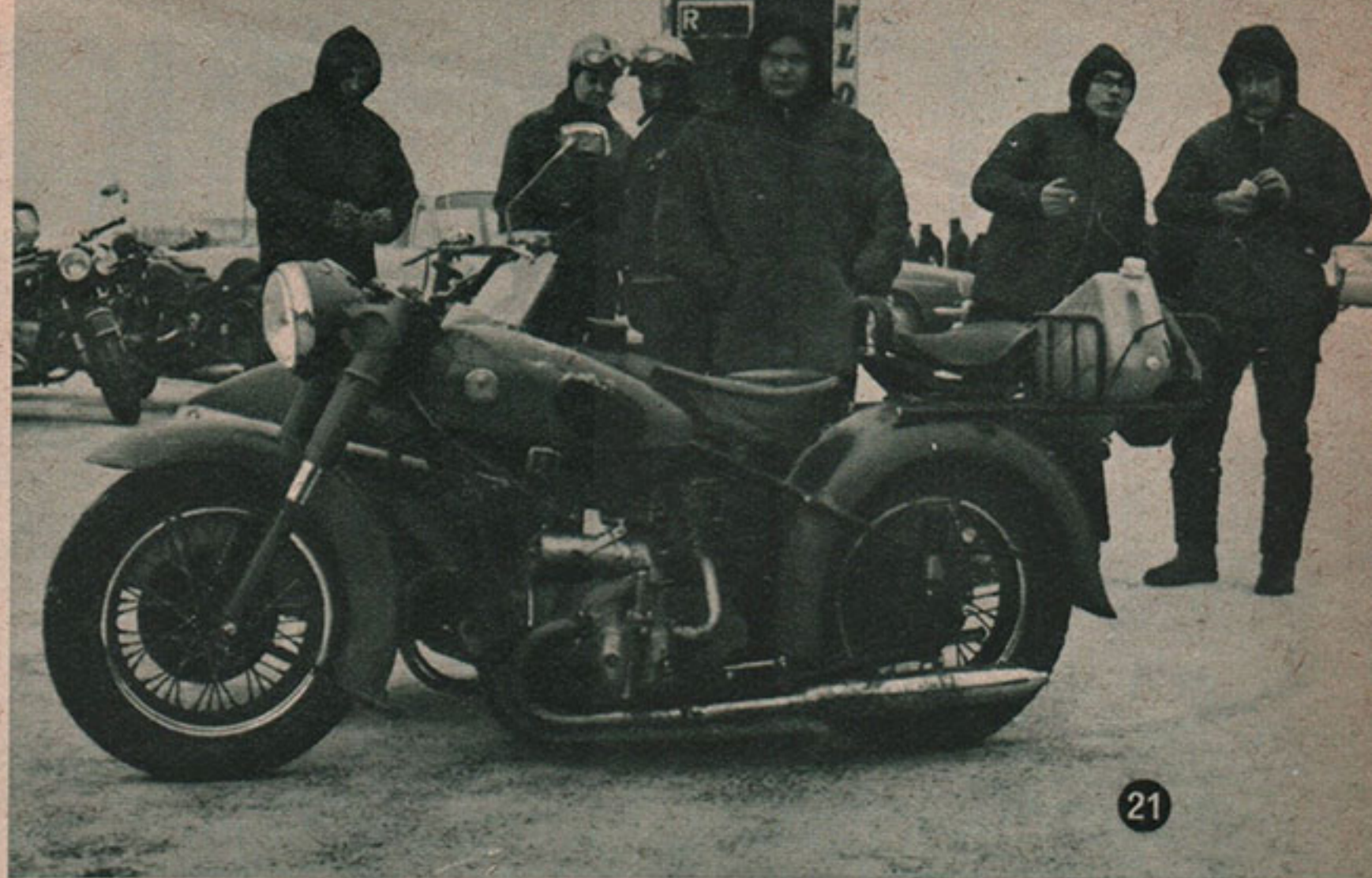
Inzwischen hatte Pastor Gnoth von seiner Sahara-KS 750 aus (ein selten feines und gepflegtes Stück!) seinen Waldgottesdienst zusammen mit Pastor Busch und Pastor Dörr gehalten. Die geistlichen Herren waren überhaupt auch auf ihren Maschinen sehr aktiv. Reverend Graham Hullet aus London erschien zusammen mit Mitgliedern des 59 Club. Nun war es Zeit, den ungeduldig wartenden Sprößlingen die Schranken des für sie abgesteckten Kurses hinter der Bosch-Tribüne zu öffnen. Sechs Gespanne traten an. Alter der Mahouts: sieben bis vierzehn Jahre. Nachdem sie sich die „Strecke“ betrachtet hatten, ging das Ringelreihen los. Vater im Seitenwagen. Ich frage mich nur, wo diese Kerlchen das Fahren derart perfekt gelernt haben. Christel Bergs siebenjähriger Junge schoß dabei als Publikums-Liebling den Vogel ab. Er konnte kaum Fußbremse und Fußschalthebel erreichen. Die Mutti saß hinter ihm auf der Sitzbank, und dann brauste der kleine Bursch mit dem riesigen R 67-Gespann los. Elegant um die Balkenschikane, dann durch die Rinne (Seitenwagen lief oben!), dann mit Dampf auf die Spitzkehre los. Da zog er an der Vorderradbremse, das Gespann wischte um die Balkenecke herum, sofort gab er mit Gefühl und Gewußt-wie Gas, und die Fuhrer steuerte zu dem kleinen Buckel, an dem das Seitenwagenrad ganz oben lief. Er machte das wie ein Alter, und die Mutti hintendrauf lachte dazu. Es war ein spaßiges, aber herzerfrischendes Bild. Seine „Konkurrenten“ waren jedoch nicht müßig, und so konnten wir am Schluß zu den Castrol-Sparbüchsen und blauen Elefanten auch noch drei Plaketten für „besondere Leistungen im Motorsport“ vergeben, die Castrol gestiftet hatte. Mir scheint, daß wir dieses Turnier der angehenden Motorrad-Experten im nächsten Jahr



19



20



21

vergrößern und ausbauen. Das lohnt sich wirklich und macht wohl allen Beteiligten einen Riesenspaß.

Oben auf der Strecke begann das große Abschiednehmen, im Zeltlager wurden die Zelte abgebrochen, die ersten waren schon auf der Rückfahrt. Manche hatten aber auch ganz schöne Entfernungen zurückzulegen, und eine 750er Gnome & Rhone Boxer-Twin, sv, aus dem Jahre 1938, Armee-Motorrad des französischen Heeres mit angetriebenem Seitenwagenrad, Vorläufer unse-

Am Abend war unsere Runde klein geworden. Mileseater Rolf Arnold erzählte von seinen Abenteuern auf der Suche nach alten Dampfeisenbahnen, und Toni Jansing, Ringer-Europameister im Schwergewicht 1938, heute BMW-Fahrer und Motorrad-Wirt in Münster, ließ die starken Männer lebendig werden und sagte: „Kommt doch mal her zu mir, ich mache euch eine Motorradfahrer-Heimat.“ — Vor einem Zelt reparierten sie noch eine Norton.

Motorradfahrer und 3000 Mitläufer noch mit unseren bescheidenen Hilfsmitteln geordnet und geführt werden? Ich glaube, daß das möglich ist, denn es ist inzwischen eine ständige Ordnung, ein ständiges Programm von selbst entstanden und „Organisation“ im Sinne dieses Wortes gar nicht mehr notwendig. Jeder weiß, wo der Zeltplatz ist, wann die Runde gefahren wird, wo er seine Freunde findet usw. Und diejenigen, die neu hinzukommen, sehen ja, was los ist. Nur an einem Problem haben wir nun noch zu kauen: wie bringen wir es fertig, unsere Freunde und Motorrad-Kameraden aus den östlichen Ländern Europas an unserer Freude teilhaben zu lassen? Wir haben Brücken nach England, nach Frankreich, nach Skandinavien, nach dem Süden und allen Ländern Europas geschlagen, abseits jeder hohen Politik. Wir brauchen die Freundschaften und Begegnungen, für die das Elefanten-Treffen einst mit 30 Mann begonnen wurde. Klacks

Uff! Diese Schlacht ist vorüber. Wäre sie kleiner gewesen, wenn der Schnee so wie heute — eine Woche später — ganz Europa bedeckt hätte? — Ich glaube es nicht, denn ein Elefanten-Treffen ist kein Ereignis, zu dessen Besuch man sich von heute auf morgen entscheidet. Die wären alle gekommen, und wenn es Pfeifenstiele geschneit, gehagelt oder geregnet hätte.

Was wird man daraus machen? Können 7000

20) Etwas für Sahara-Feinschmecker: Französische Armeemaschine von 1938, Gnome & Rhone 750 ccm.

21) Ein toller Vogel à la Büffel: Sunbeam 1952 mit 850 ccm - Panhard - Boxermotor 43 PS. Gebaut von Horst Frerichs aus Genf.

22) Rolf Arnold aus Linz erhält seinen Pfadfinder-Pokal für den ersten Preis auf der Suche nach alten Eisenbahnen und Motorrad-Veteranen.

23) Der 850 ccm-Panhard-Motor im Sunbeam-Fahrwerk. Da es den idealen Büffel noch immer nicht zu kaufen gibt (existierende Modelle aus Übersee sind zu wenig zuverlässig und entsprechen nicht den Vorstellungen, die man in Europa von einem solchen Motorrad hat [geringe Literleistung, aber besonders großer Hubraum und extrem hohe Zuverlässigkeit!]), deswegen gehen die Edelbastler ans Werk.

24) „Wir kommen immer wieder!“ (Fotos: Klacks)



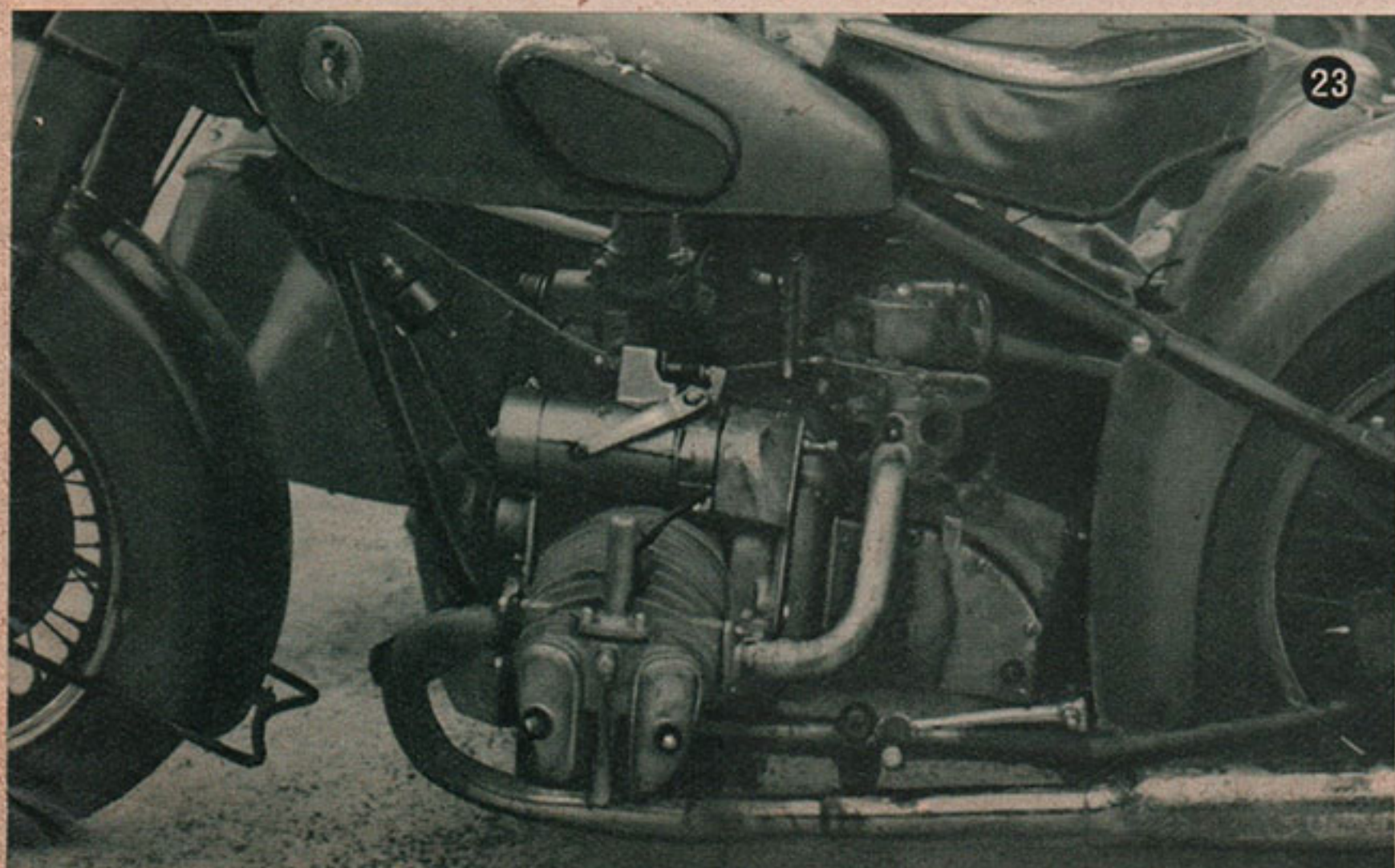
22

rer R 75 und KS 750, geht nur 70 km/h — und damit braucht es seine Zeit bis Nizza. Und bis zur Stierfarm in Andalusien ist auch ein weiter Weg, besonders mit einer Trial-Bultaco. Bis Irland muß man zweimal über das große Wasser, Finnland, Norwegen und Schweden liegen auch nicht gerade nebenan um die Ecke nur. Und die meisten haben am Montagmorgen ihren Dienst wieder anzutreten. Eine Abordnung der Königl. Dragoner auf den seitengesteuerten Triumph-Twins mit Leutnant, Korporal und zwei Mann starteten, die Schwadronen-Standarte und ein Elefanten-Wimpel vorn weg. Gegen Nachmittag lichteteten sich die Reihen. Dafür gab es nun Ansammlungen von zum Teil fassungslos stauenden Touristen, die in ihren geheizten Autos diese Reste des Elefanten-Treffens 1966 beschauten, wie man die Mumien in den ägyptischen Königsgräbern im Tal der Könige betrachtet.



24

23



RMZ = RADKE MZ

Zu den westdeutschen Händlerfirmen, die die mitteldeutsche Motorradmarke MZ vertreten bzw. importieren, gehört auch die von Helmut Radke in Zirndorf bei Nürnberg, dem ehemaligen, zuletzt bei Victoria aktiven Geländefahrer. Im Gegensatz zu seinen Kollegen (den Firmen Alfred Stauch in Saarbrücken und Wolfram Rüdiger Lienert in Hamburg-Harburg) beschränkt er sich aber nicht nur auf den Verkauf und die werkstattmäßige Betreuung der MZ-Motorräder aus Zschopau, sondern er baut auch in eigener Kleinserie Moto Cross-Maschinen auf MZ-Basis. Obwohl er diese auch in gar nicht unbeträchtlicher Stückzahl exportiert, gerät er mit dem Werk doch nicht in Kollision, weil man dort keine Kapazität frei hat, um außer den Straßenrenn- und Geländemaschinen auch noch reine Moto Cross-Modelle zu bauen.

Schon im vergangenen Jahr tauchten diese Radke-Spezialbauten auch bei deutschen Moto Cross-Wettbewerben auf; übrigens nicht nur dort, sondern, unter der neuen Bezeichnung RMZ, auch im Geländesport. Es gibt nämlich für die Radke-MZ-Modelle einen „Gelände-Umrüstsatz“.

Wie die Bilder zeigen, wird als Triebwerk ein im wesentlichen dem Serienmotor gleichender MZ-Motor verwendet, der bei 65 mm Hub und 69 mm Bohrung 243 ccm Hubraum hat. Die Verdichtung beträgt beim Moto Cross-Motor 10, bei der Geländeausführung 9,5:1, und damit wird eine Maximalleistung von 25 PS erreicht, die in annähernd dieser Höhe in einem ungewöhnlich breiten Drehzahlband zwischen 4800 und 6500 U/min meßbar ist. Dieser flache Verlauf der Leistungskurve ist typisch für die MZ-Motoren und nicht zuletzt die Erklärung für ihren Bullencharakter. Das Kraftstoff/Luftgemisch liefert ein BVF-Zweischieber-Vergaser mit seitlich liegender Schwimmerkammer. Die am Serienmotor verwendete Batteriezündung wurde bei der Radke-Ausführung, die eine entsprechend abgeänderte Kurbelwelle aufweist,

Der 250 ccm-Motor der Radke-Moto Cross-MZ gleicht weitgehend dem bekannten Serienmotor aus Zschopau. Das Fahrwerk mit dem Zentralrohrrahmen aber ist eine Spezialanfertigung für den Geländeeinsatz unter Verwendung von MZ-Bauteilen.

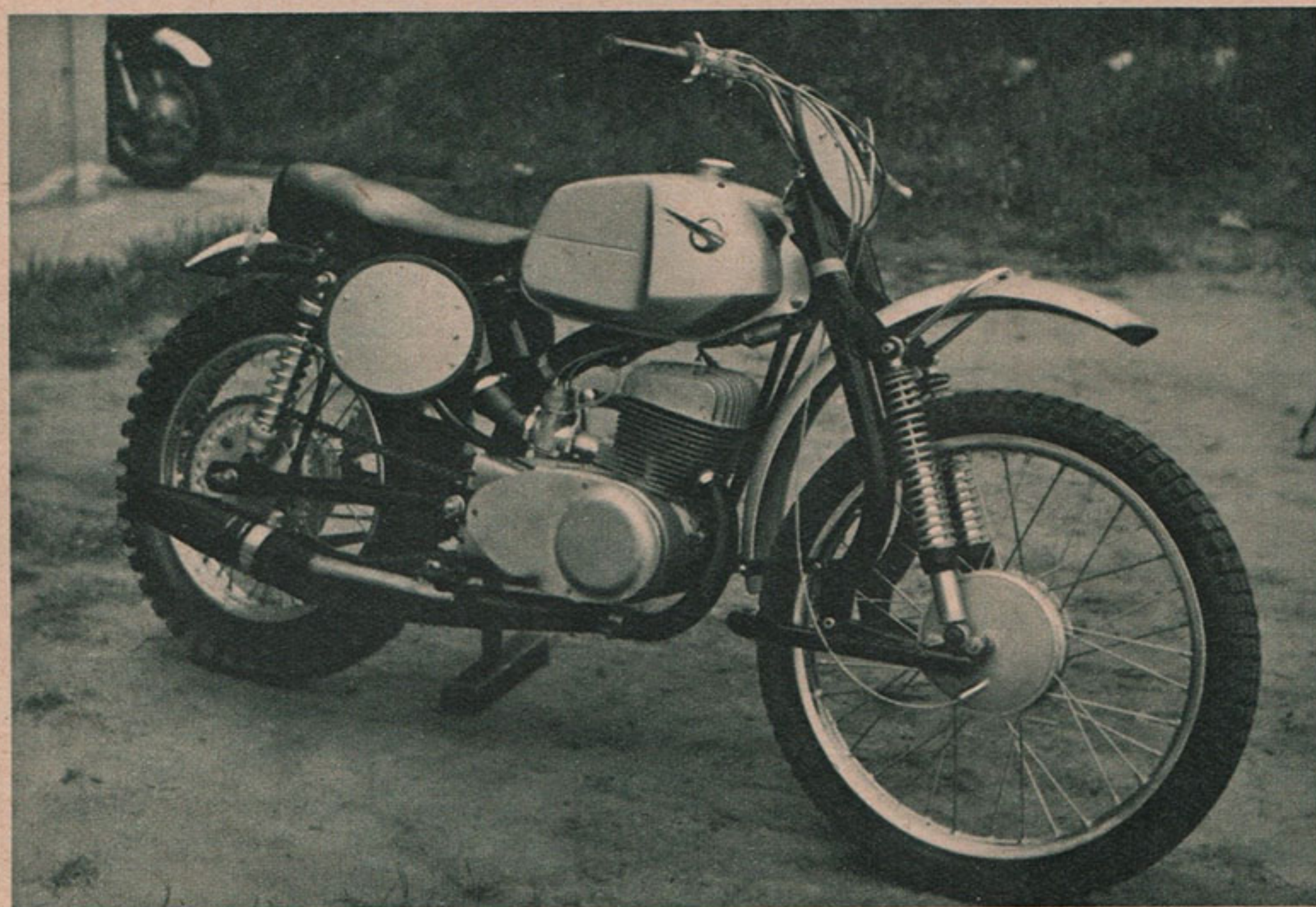
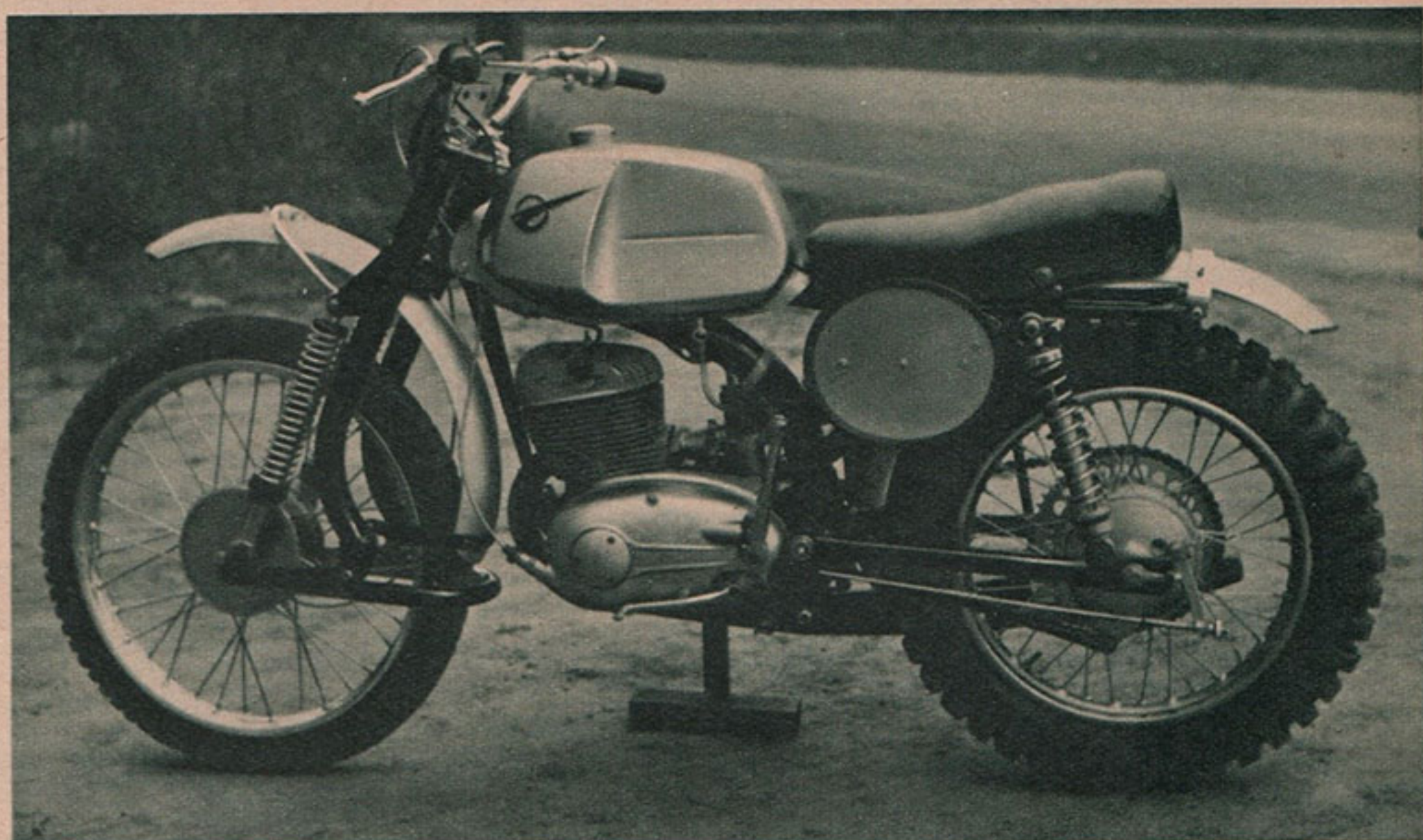
durch einen kleinen Bosch-Schwungradzündler ersetzt, der auf eine außenliegende Zündspule arbeitet. Mit diesem Magnetzündler und einem entsprechend flachen rechtsseitigen Gehäusedeckel gelang es, die Gesamtbreite des Motor/Getriebelocks um nicht weniger als 65 mm zu reduzieren. Die Frontansicht in der Mitte der gegenüberstehenden Seite zeigt, wie schmal damit die ganze Maschine geworden ist.

Die Schmierung des Motors erfolgt mit normaler Mischungsschmierung 1:25, lediglich die Kurbelwellenhauptlager erhalten Frischöl in ständigem Umlauf aus dem Getriebe. Die Kraftübertragung zu diesem erfolgt über die auf der Kurbelwelle sitzende Mehrscheiben-Ölbäckkuppelung und schrägverzahnte Stirnräder im Übersetzungsverhältnis 2,43:1. Die Abstufungen des klauengeschalteten Vierganggetriebes liegen im Moto Cross-Spezialgetriebe bei 2,27 — 1,67 — 1,29 — 1:1, für Geländesporteinsatz lassen sich andere Variationen (unter teilweiser Verwen-

dung der MC-Stufen) schaffen. Im Gegensatz zur Serienausführung bestehen beim MC-Motor sowohl die Primärtriebräder als auch der Kupplungskörper nicht aus Guß, sondern aus Stahl. Die Sekundärkraftübertragung (die bei der Moto Cross-Ausführung nur eine leichte Abdeckung erhält, bei den Geländemaschinen jedoch in der bekannten MZ-Vollkapselung mit den Kettenführungsschläuchen läuft) besorgt eine Rollenkette $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$. Mit 13, 14 und 15 Zähnen ist das abtreibende Kettenritzel am Getriebe ebenso variabel wie das normalerweise mit 62 Zähnen gelieferte hintere Kettenblatt, das aus Pantal (Leichtmetall) hergestellt ist.

Aus Leichtmetall besteht im übrigen auch der großrippige Zylinder, der eine nach dem Alfer-Verfahren eingegossene Laufbuchse enthält. Die Auspuffanlage kann je nach Kundenwunsch unten- (wie auf unseren Bildern) oder obenliegend geliefert werden. Das ungewöhnlich große Micronic-Luftfilter liegt im Anschluß an ein 3 Ltr.-Ansaugvolumen bestens geschützt, aber leicht zugänglich unter der Sitzbank.

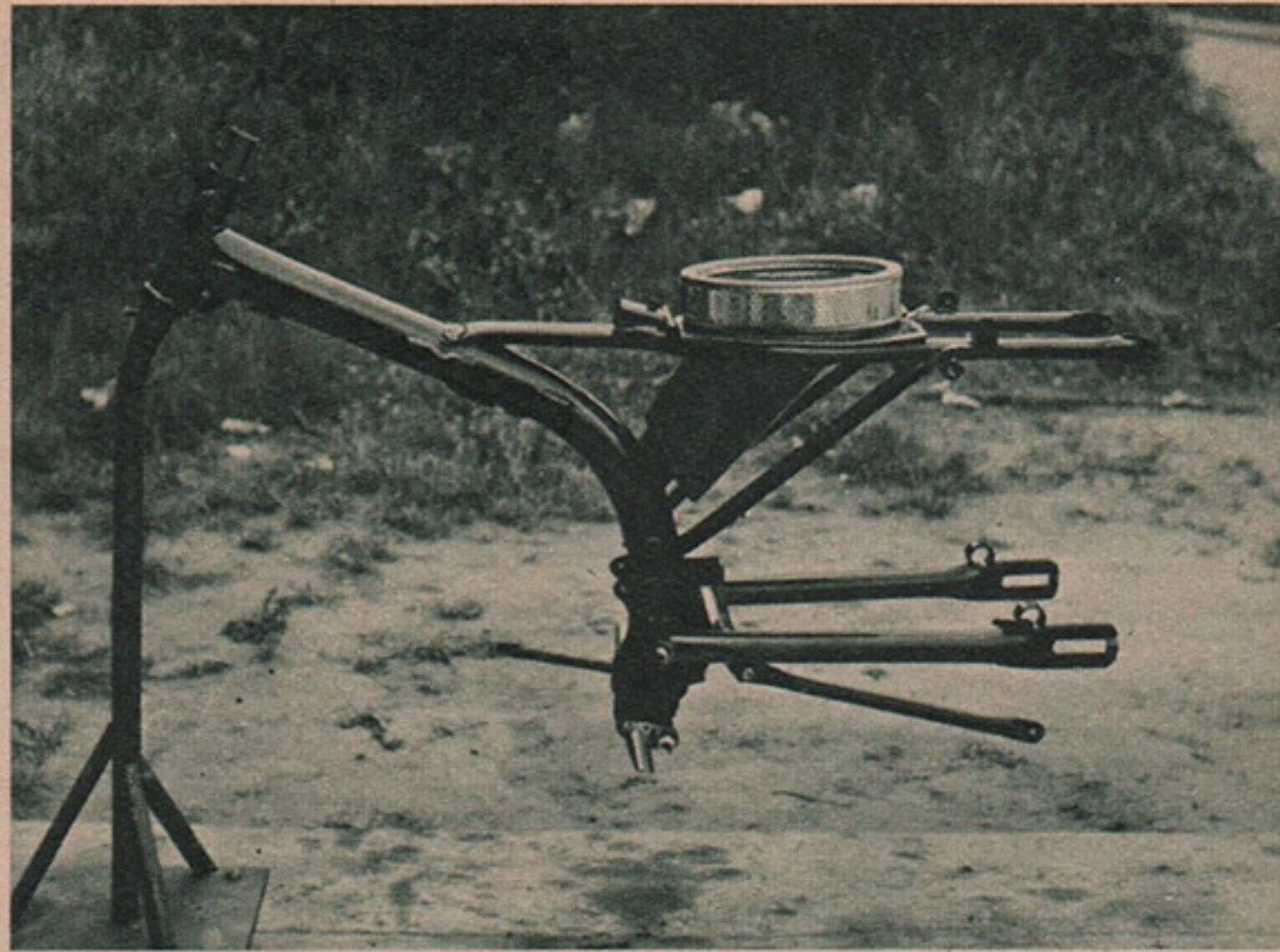
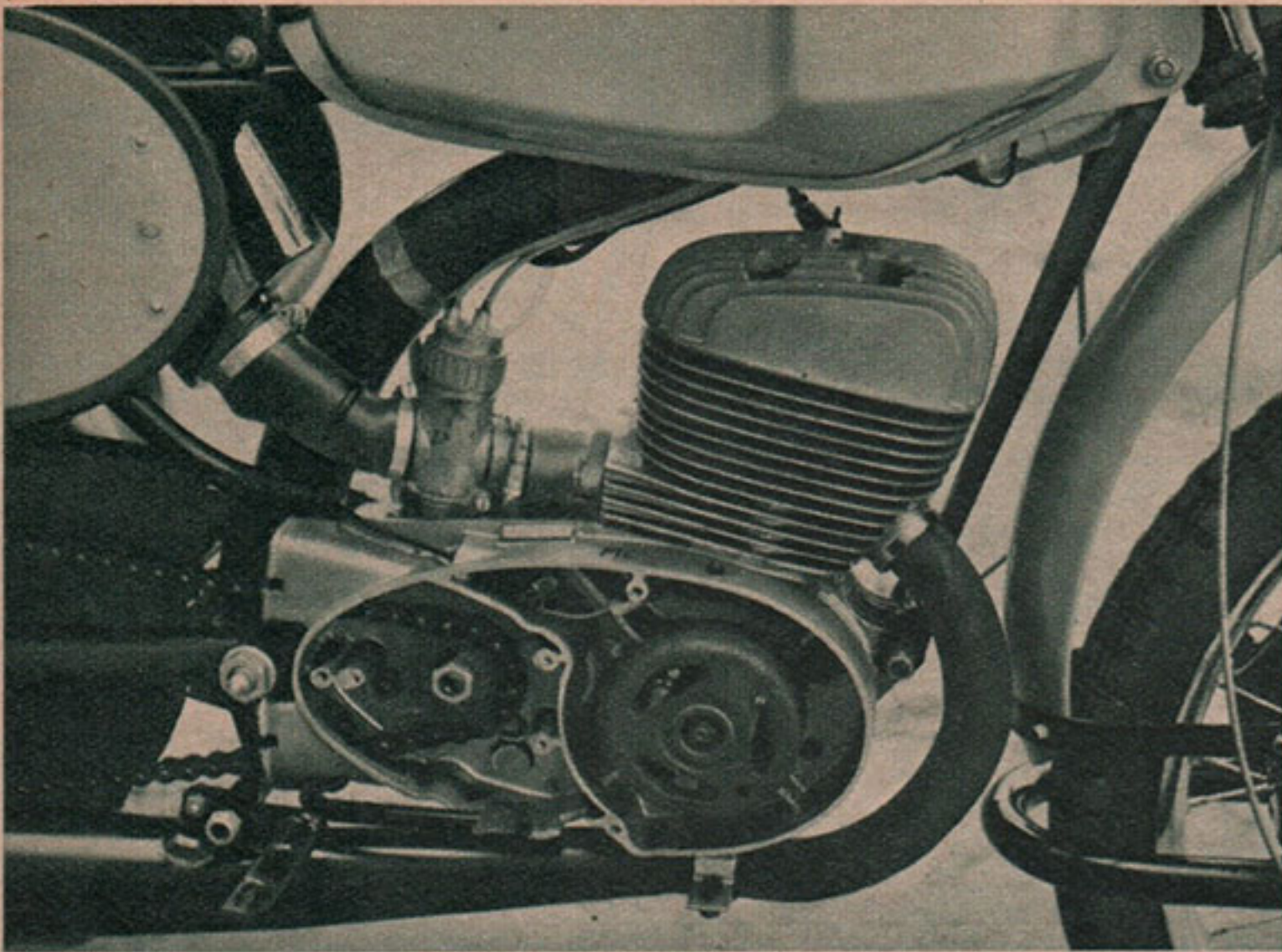
Ist so das Triebwerk bis auf die geschilderten zweckbedingten Abänderungen Original-MZ, so finden sich an dem in der Werkstatt von Radke nach dessen eigenen Entwürfen hergestellten (und von ihm selbst unentwegt erprobten) Fahrwerk nur wenige MZ-Bauteile: vornehmlich die hervorragenden Bremsnaben und die ebenso ausgezeichneten hydraulisch gedämpften Feder-



Dank der verwendeten Magnetzündanlage gelang es, die Gesamtbreite des Motorblocks unter Verwendung eines flachen Gehäusedeckels an der rechten Seite beträchtlich zu verringern. Die große Bodenfreiheit des Triebwerkblocks läßt zwar die untenliegende Auspuffanlage zu, diese kann jedoch auf Wunsch auch durch eine hochgezogene ersetzt werden. Für den Moto Cross-Einsatz ist die Hinterradkette, wie üblich, nur leicht gegen den Hinterrifen abgedeckt.

beine mit offenliegender Federung, außerdem einige Einzelteile wie z. B. die Hinterschwingen mit ihrer nachstellbaren Sinterbuchsen-Lagerung. Schwingen wie Lagerung sind in den Werkmaschinen von MZ seit Jahren erprobt und stellen heute völlig problemlose Bauteile dar. Der Federweg beträgt für das Hinterrad 100 mm, für das in der bügelförmig geschlossenen Halblangschwingen gehaltene Vorderrad 150 mm (auf Wunsch kann die Maschine auch mit hydraulisch gedämpfter Teleskopgabel geliefert werden, die einen Federweg von 170 mm zuläßt).

Tragendes Hauptstück des Rahmens ist das vom Lenkkopf im Bogen nach unten geführte mächtige Zentralrohr, an dem das Stahlrohrheck angeschweißt ist, das als Sitzbanklagerung, Federbeinwiderlager und Schutzblechhalterung dient. Am unteren Ende trägt das Rohr die Schwingenlagerung sowie den Hauptbefestigungsschuh für den Motor, dessen Gehäuse vorn nochmals mit einer leichten Rohrstrebe zum Lenkkopf abgefangen ist. Außerdem befindet sich unterhalb



An Stelle der serienmäßigen Gleichstromanlage ist der Spezialmotor mit einem Schwungradzünder von Bosch (mit außenliegender Zündspule) ausgerüstet. Der 30er-Vergaser sitzt am längenmäßig genau abgestimmten Ansaugstutzen.

der Schwingenlagerung die (nicht angeschweißte, sondern angeschraubte und deshalb notfalls schnell ersetzbare!) Fußrastenanlage. Auch die normalerweise gelieferte Schwingen-Vordergabel, deren Anlage deutlich aus den Bildern hervorgeht, hat den unbestreitbaren Vorteil, bei eingetretenen Sturzdeformierungen mit einfachen Mitteln zuverlässig wieder ausrichtbar zu sein. Die vordere Schwinge ist in vier Nadellagern gelagert, die Achsaufnahmen sind geschlossene Hülsen. Die verwendeten Bremsnaben (vorn mit 150, hinten 160 mm Bremsringdurchmesser und 25 mm Belagbreite) sind absolut serienmäßig, die vordere stammt aus der 125er, die hintere aus den größeren MZ-Normalmodellen. Ungekröpfte Speichen stellen die Verbindung zu den ebenso leichten wie stabilen Felgen aus vergütetem Leichtmetall dar, die Stahlfelgen bewiesenermaßen überlegen sind — übrigens auch Originalteile aus der MZ-Fertigung. Bereift sind die Laufräder vorn 21 — 3.00, hinten 18 — 4.00. Der Radstand der MC-Maschine beträgt 1335, die Sitzhöhe 790, die Bodenfreiheit 270 mm. Nur 99 kg bringt die fahrfertige Maschine (mit

Die Halbblangschwinge vorn ergibt in Verbindung mit sorgsam ermittelter Lenkgeometrie und der Charakteristik der Federbeine ausgezeichnete Führungseigenschaften der Maschine; bei Beschädigungen ist sie leichter reparabel als eine Telegabel.



Der Blick von vorn auf die RMZ von Radke zeigt, wie schmal sie insbesondere auch in der Partie des Motorblocks dank der an der Zündanlage vorgenommenen Änderung geworden ist — wichtige Voraussetzung für den Geländeeinsatz.

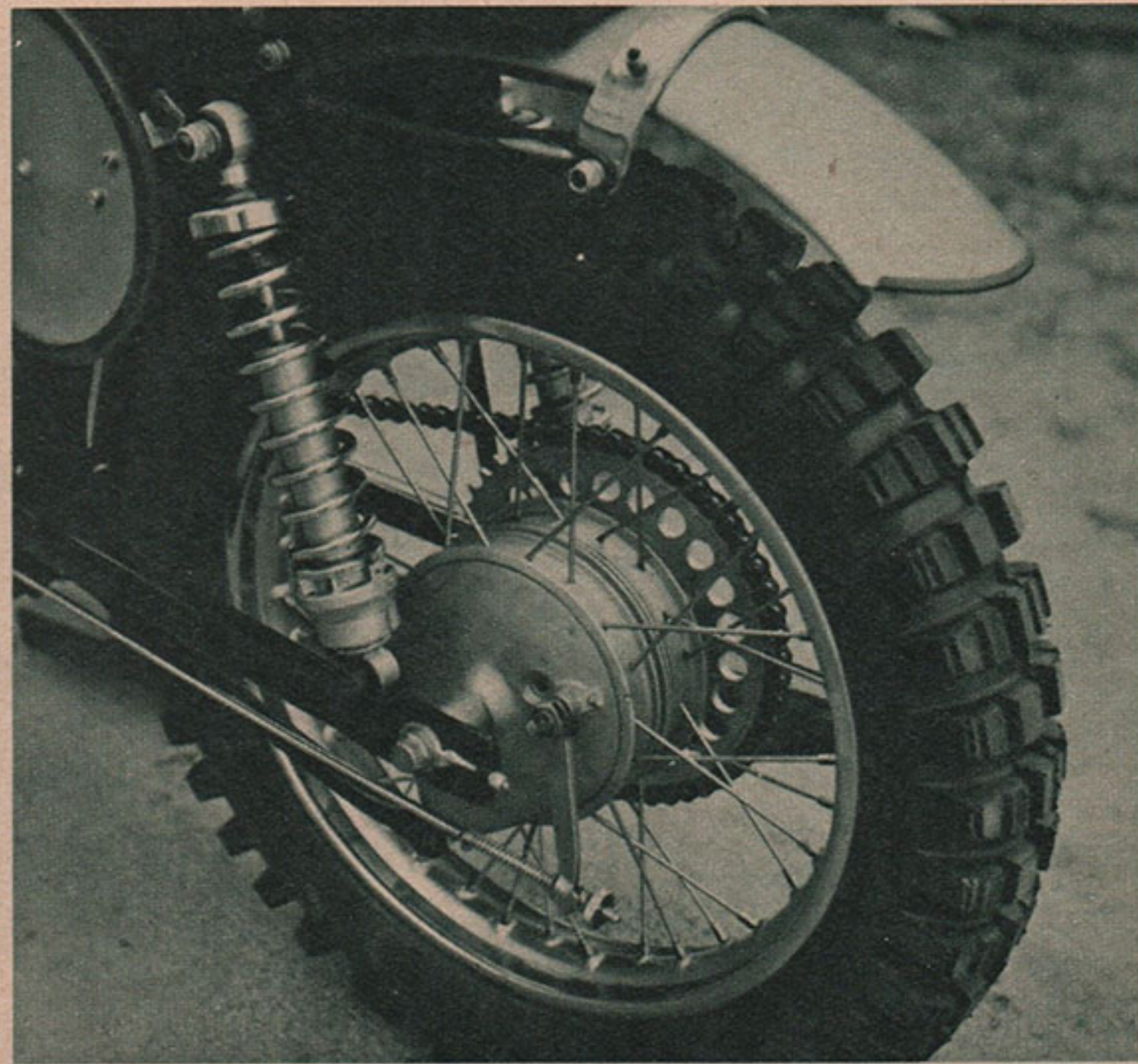
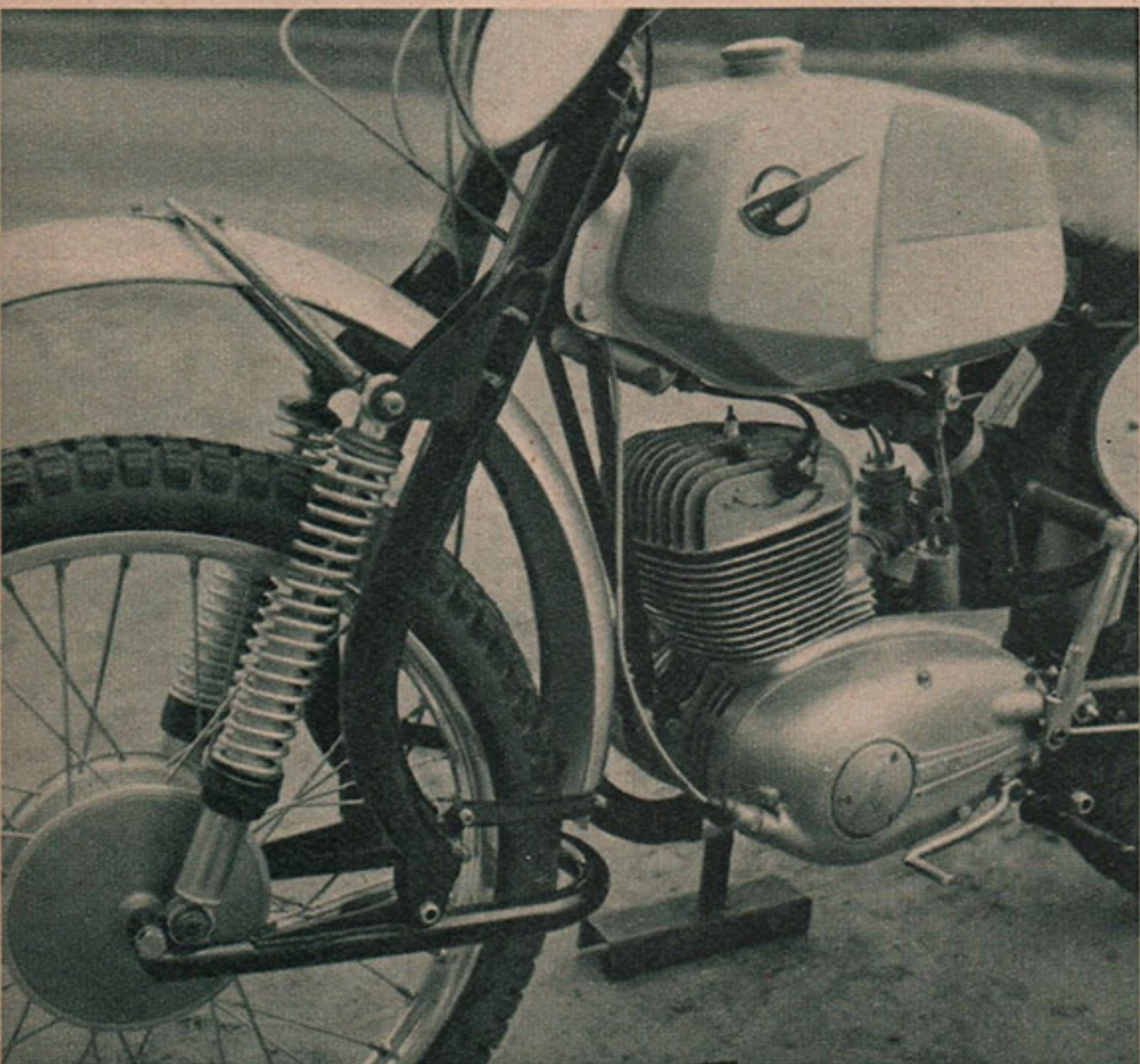
Tragendes Rückgrat des Rahmens ist das großdimensionierte Zentralrohr, an dem der Rohrverband des Heckteils angeschweißt ist und das am unteren Ende die stabile Schwingenlagerung sowie die Motoraufnahme und die Fußrastenanlage trägt.

ungefülltem 13 Ltr.-Tank von Roth) auf die Waage. Magura-Armaturen, eine in ihrer Dimensionierung sorgfältig entwickelte Sitzbank, Schutzbleche wahlweise aus Stahl oder Leichtmetall mit soliden Halterungen sowie ausschließliche Verwendung von selbstsichernden Muttern runden zusammen mit einer beinahe in jedem Bauteil festzustellenden sorgsam Handwerksarbeit das Bild einer ausgesprochenen Spezialmaschine für Moto Cross-Zwecke; bei der allenthalben auch auf einfachste Montage aller Teile, deren gelegentliche Demontage sich nun mal im schweren Geländeeinsatz nicht vermeiden läßt, gelegt wurde. Überall merkt man der Maschine an, daß ein Mann sie schuf, der sich seine Erfahrungen tatsächlich selbst jahrelang im Gelände „erfuhr“.

Bei alledem ist der Verkaufspreis erstaunlich niedrig: er beträgt DM 2750.— für die MC-Ausführung. Was beinahe noch erfreulicher für den Besitzer ist, sind die ungewöhnlich niedrigen Preise für die Ersatzteile, für deren jederzeitige Bereitstellung bei den westdeutschen MZ-Händlern gesorgt ist.

Ra.

Die hintere Bremsankerplatte ist durch eine lange Zugstrebe gegen die Schwinge abgefangen. Alle Teile der Maschine zeigen den überlegten, klaren Aufbau — und überall finden sich die selbstsichernden Nilos-Muttern als Dokumentation des „Gewußt wie“.



LÜNE- BURGER HEIDE

Die Letzten

Es steht auf blankem Haidbrink
Am grauen Findelstein
Ein schwarzer, hoher Machangel
So hogstolz und allein.

Der Stein, der wird zerschossen,
Der Strauch der Axt verfällt,
Der Brink wird abgefahren;
Sie passen nicht mehr in die Welt.

Hermann Löns

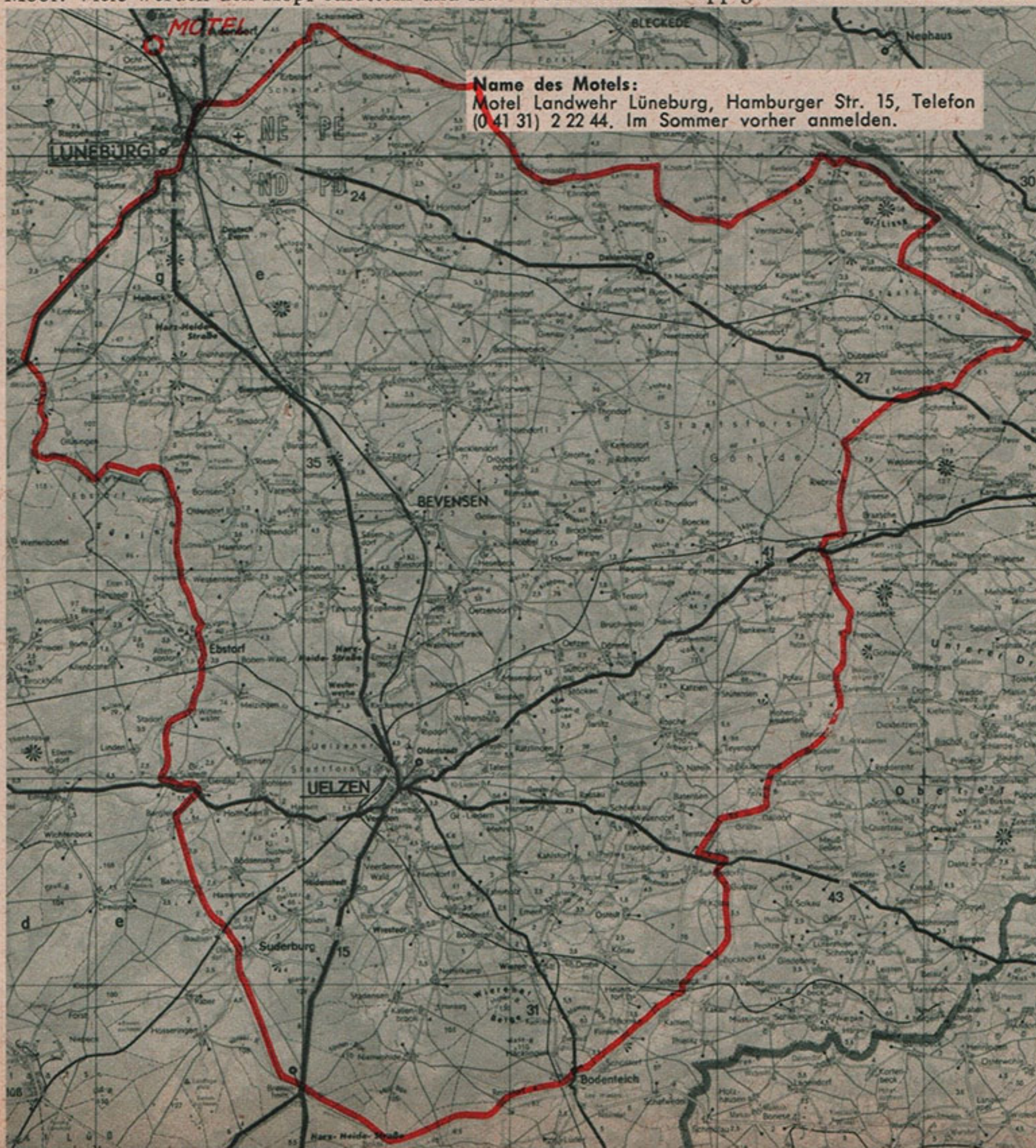
Ich glaube, mit diesem Gedicht meinte Hermann Löns die Heide um Munster und Fallingbostal, wo heute Panzer jeden Flecken Erde aufwühlen, wo Übungsgranaten durch die Luft pfeifen, und wo man nur zu bestimmten Zeiten durchfahren kann. Aber da muß man ja auch nicht hin. Die Südheide, das Gebiet zwischen Lüneburg und der Elbe ist ja auch noch da; und es ist schön dort. Auch noch im Herbst und im Winter. Das Laub der Birken weht über die Katzenkopfstraßen, der Sand auf den Fahrwegen staubt nicht mehr, er ist durch Feuchtigkeit oder Frost gebunden. Durch die Wacholderbüsche wehen Nebelchwaden über die Straße, und der Grog schmeckt jetzt gut im Dorfkrug hinter den hohen Eichen. Der Nordwestwind pfeift über das Heideland, und die Regenhexe reitet über das Moor. Viele werden den Kopf schütteln und fra-

gen, was da noch schön sein soll an dem flachen, kalten und eisigen Land. Es ist aber gar nicht immer nur flach hier. Natürlich erwarte man keine Berge wie im Schwarzwald, in der Eifel oder im Harz, aber vielfach steigen die Hügel bis zu 130 Meter hoch an.

Auch hier im Norden Deutschlands haben einige Straßen einen klingenden Namen bekommen, so die B 4, die „Harz-Heide-Straße“ genannt wird, oder die „Deutsche Ferienstraße“, die von Lüneburg über Umwegen nach Munster und weiter gen Süden führt.

Wollen wir von Lüneburg nach Ebstorf, so müssen wir die Harz-Heide-Straße bis Melbeck befahren. Gleich hinter der Wassermühle wird es fein. Rechts beginnt der Wald, und dann sieht man auch schon das Melbecker Moor mit seinen schwarzen struppigen Büschen. Man erblickt

über eine breite Niederung die Höhen des Süsing, und ein wunderschöner großer Hof liegt unter alten Eichen neben der Straße, die schnurgerade aus verläuft. Wir fahren durch kleine Birkenwälder, deren Zweige blattlos hin- und herwehen. Zur Zeit der „Ulenflucht“, in der Dämmerung, scheinen tausend Hände dem Vorbeifahrenden zuzuwinken. Viele Laubwälder, Moor und Heide gibt es rund um Ebstorf, der Bobenwald ist hübsch und auch das Gerdautal ist nicht ohne Reiz. Zwischen Uelzen und Hermannsburg ist ein riesig großes Waldgebiet mit alten Eichen, Buchen, Fichten, verkrüppelten Kiefern und viel Wacholder. Leider hat man den früher so berühmten Urwald Süll, an dessen Eingang ein Schild vor dem Betreten warnte, fast ganz abgeholzt. Im Sommer muß man sich hier wahrscheinlich sehr in acht nehmen, daß man nicht den Bienen in die Quere kommt und am Ziel mit einem solchen Gesicht anlangt wie der dicke Peter damals bei seiner Fahrt ins Allgäu, denn rings um Hösseringen im Staatsforst Lüß gibt es Bienenzüchtereien, wo man auch herrlichen Heidehonig kaufen kann. Ganz in der Nähe davon hielten die alten Niedersachsen auf ihrer Thingstätte unter der Gerichtseiche ihre Sitzungen ab. Jetzt ist eine Jugendherberge dort. Mitten im Wald, fast auf der Wasserscheide zwischen Weser und Elbe, 122 Meter hoch, wartet ein kleines Gasthaus mit Tankstelle, zwischen einigen Häusern unter Bäumen versteckt, auf Gäste. Na, wie wäre es mit einem Mettwurstbrot und einem steifen Grog? Kann man doch bestimmt gebrauchen nach der Fahrt über die buckeligen Straßen. Der Schäfer mit seinem wehenden Umhang, der zwischen seinen Heidschnucken den Sandweg heraufstapft, würde die Einladung zu einem lüttjen Schluck auch nicht verachten, glaube ich. Bokel liegt in der Nähe der Ilmenau-Quelle, die gar nicht so leicht mitten im Wald zu finden ist. Aus mehreren Wasserlöchern im Waldboden rieselt ein bißchen Wasser und wird zusammen erst nach einem halben Kilometer zwischen Wiesen zur jungen Ilmenau. Kleine Becken zwischen sumpfigen Wiesen; Moore, Birken, Heide, Wacholder, verkrüppelte Kiefern, niedersächsische Bauernhöfe mit Strohdächern und Sandwege, auf denen Pfützen stehen: langweilig ist diese Gegend gewiß nicht für denjenigen, der die Breite, behäbige und dunkle Schönheit dieser Landschaft sucht. Interessant an der Geschichte des Landes ist, daß zwei Volksstämme sich hier zusammen niederließen, die Sachsen und die Wenden. Viele Ortsnamen erinnern heute daran, so findet man friedlich nebeneinander Deutsch-Evern und Wendisch-



Evern. Orte, die noch das Wörtchen „Klein“ vor ihren Namen tragen, sind früher von den Wenden gegründet worden. In manchen Orten gibt es alte Höfe, die das Zeichen einer Tulpe irgendwo an der Vorderfront angebracht haben. Widukind, der Sachsenherzog, der bei Verden an der Aller gegen Karl den Großen kämpfte, verlor dieses Zeichen den Familien, die ein Mitglied bei diesem Blutbad verloren.

Das Hauptgebiet der Wendenbesiedlung ist der „Hohe Drawehn“, ein Gebiet mit etwas höheren Erhebungen, tiefen Einschnitten, Sträßchen mit Kurven, Heide, Sand und Kiefern und ulkigen, fremdartig klingenden Ortsnamen, wie z. B. Kukate, Meuchefitz oder gar Kleinwitzetze. Prepow liegt schon in diesem Landstrich mit den typisch wendischen Runddörfern und den herrlichen Fachwerkhäusern.

Einige Kilometer weiter gibt es in der Lüneburger Heide noch ein großes zusammenhängendes Waldgebiet, nur von einigen kleinen Straßen und Fahrwegen durchzogen, der Staatsforst Görde. Kiefern, Eichen und urwaldähnliches Unterholz. Es gibt Rotwild, Schwarzwild und Rehwild, alle seltenen Vogelarten, und es sind auch keine Dörfer ringsumher, höchstens mal ein windschiefer Schafstall. So sieht es dort aus. Bei Himbergen und Gr.-Thondorf stehen sogar noch zwei der auch hier selten gewordenen Windmühlen. Forsthäuser sind allerdings nicht so selten. Sandige Fahrwege kreuzen sich öfters bei einsam liegenden Häusern, sicher wohnt dort wieder ein Förster. Ja, richtig — unter dem Hausgiebel hängt ein mächtiges Hirschgeweih oder der Kopf eines Wildschweinebers mit enormen Waffen. Es ist nicht mehr weit bis zur Elbe und damit zur Zonengrenze. Hitzacker, am hohen Ufer der Elbe gelegen, ist ein kleines, malerisches Städtchen. Von hier aus kann man schöne Wege an der Elbe entlang gehen. Direkt am Fluß liegt die Große Lissa, ein mit Heide und Mischwald bewachsener Berg mit einem Aussichtsturm, von dem aus man nach Mitteldeutschland hineinsieht. Die Elbe fließt unterhalb des Berges vorbei, am gegenüberliegenden Ufer breitet sich die Elbemarsch aus. Zwischen der Elbe und der Stadt Lüneburg wechselt die Heide noch oft ihr Gesicht, wir fahren durch den Forst Bleckede: Kiefernwald auf sandigem Boden; Moore liegen da-

Bild linke Seite: Heidehof bei Velgen.

Karte: Dieser Ausschnitt ist aus der Deutschen Generalkarte 1:200 000, Mayrs Geographischer Verlag, Stuttgart. Die rot markierte Rundfahrt soll eine Anleitung für unsere Tourenfahrer sein. Nicht immer handelt es sich um feste Straßen. Wir haben uns auf den Katzenkopfstraßen, den Sand-, Feld- und Waldwegen der Heide bewegt. Auf dieser Fahrt haben wir noch ein wenig von der Einsamkeit des Landes erlebt.

Nebenstehend: Eine der berühmten Katzenkopfstraßen mit Sandweg und Birken. (Fotos: Rogge)



zwischen mit dem harten Moorgras bewachsen. Auf einem leeren Kartoffelacker findet ein Krähengespräch statt, und der Bussard, der auf dem knorrigen Ast des alten Eichenbaumes sitzt, streicht bei unserem Näherkommen lautlos ab und wartet in der Nähe darauf, daß es wieder still wird in seinem Revier.

In Scharnebeck, kurz vor Lüneburg, fahren wir an der alten Klosterkirche aus dem 14. Jahrhundert vorbei, die Fachwerkhäuser des Ortes sind auch aus dieser Zeit und gehörten früher zu dem Zisterzienserkloster, das hier stand.

Die alte Salz- und Hansestadt Lüneburg steht mit ihrem westlichen Teil auf einem Salzstock. Durch Grundwasser wird das Salz immer mehr ausgewaschen, und dadurch senkt sich ein Teil der Stadt. Die Häuser bekommen Risse, Straßen reißen auf und Wasserrohre brechen. Häuser und Kirchen sind aus Backstein in gotischem Stil gebaut. Es lohnt sich, die Stadt in aller Ruhe zu besichtigen. Wahrzeichen Lüneburgs sind der Alte Kran aus dem 14. Jahrhundert und das mittelalterliche Rathaus, in dessen Säulenhallen früher öffentlich Gericht gehalten wurde. Lüneburg ist auch als Bad nicht zu verachten. Um 1800 als Sol- und Moorbad erschlossen, hilft es

bei vielen Krankheiten. Die Salz-Saline exportiert in viele europäische und überseeische Länder ihr Salz. Das Kloster Lüne, heute ein weltliches Damenstift, besitzt einen schönen Kreuzgang mit vielen Glasmalereien und gotische Wollteppiche aus dem 15. Jahrhundert. Im Klosterkrug gleich nebenan kann man gut essen.

Was Lüneburg außer seinen vielen Sehenswürdigkeiten noch besitzt, möchte ich gerade hier einmal erwähnen. Nämlich ein außerordentlich gutes und preiswertes Motel. Man ist dort vollkommen ungestört, kein Zwang zum Frühstück (wie in anderen Hotels, wo man mit einer Mark Aufschlag auf der Rechnung „bestraft“ wird, wenn man auf das gute deutsche Frühstück verzichtet).

Kein Mensch sagt eines der üblichen Standardsätze: „Ach, ist das nicht kalt auf dem Motorrad?“ Man zahlt im voraus, bekommt den Schlüssel seines Appartements, stellt das Fahrzeug direkt vor die Tür, und kann dann tun und lassen, was man will.

Wo dies Paradies ist? Kurz vor dem Ortsanfang Lüneburg aus Richtung Winsen (B 4) weist ein großes Schild darauf hin. Ich war begeistert!

Inge Rogge

CZ-Geländemaschinen käuflich

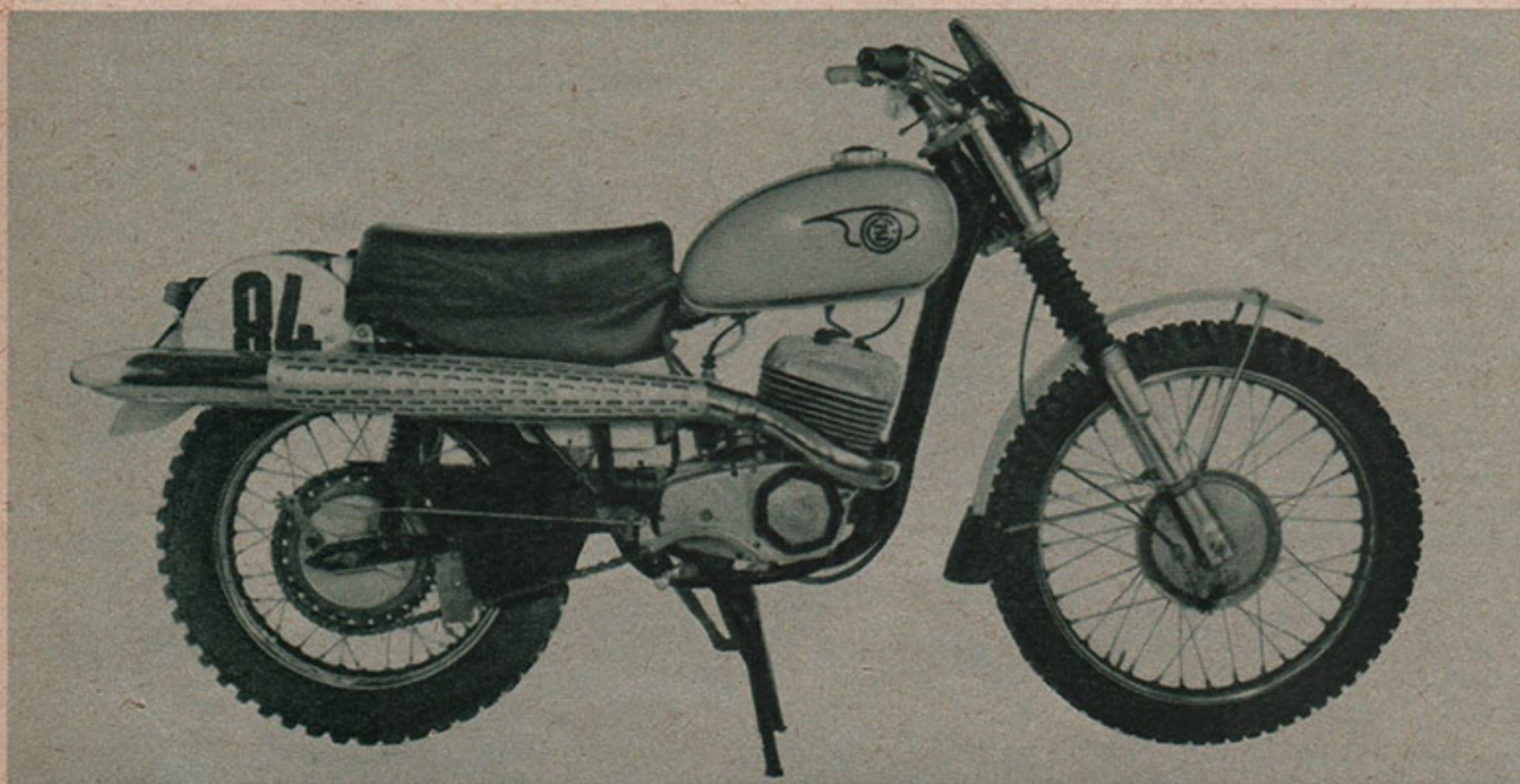
Die tschechoslowakischen CZ-Werke (Importeur für die Bundesrepublik: Fa. Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7) bringen für 1966 zwei neue Geländesportmaschinen für Privatfahrer, und zwar eine 125er und eine 175er Ausführung.

Diese Maschinen sind für Geländewettbewerbe, wie sie bei uns dem Charakter der Sechstagesfahrt entsprechend gefahren werden, bestens geeignet, es sind „zivile“ Ausgaben jener Geländemaschinen, mit denen die CZ-Werksfahrer im

vergangenen Jahr bei derartigen Wettbewerben erfolgreich sein konnten. Bisher war es schwierig, aus der CSSR wirkliche Geländemaschinen zu erhalten (ebenso wie aus England), weil man zwar Moto Cross- und Trial-Typen in beiden Ländern baut und anbietet, Veranstaltungen wie die Sechstagesfahrt, die Läufe der Deutschen Geländemeisterschaft oder die anderen großen europäischen Geländewettbewerbe natürlich weder mit einer Moto Cross- noch einer Trial-Maschine gefahren werden können.

Nachstehend die Technischen Daten der beiden Maschinen (in Klammern die Werte für die 175er):

Motor: Einzylinder-Zweitakter, fahrtwindgekühlt; Bohrung/Hub in mm: 55/52 (62/57,2); Hubraum ccm: 123,5 (173,6); Verdichtungsverhältnis: 10,5 (9,5); Leistung PS/U/min: 13,5/6600 (18,5/6600); Vergaser: Jikov 2926 SZ (2928 SZ); Zündung: Batteriezündung 12 V/35 W; Getriebe: Fünfgang; Rahmen: Doppelrohrrahmen; Vorderadaufhängung: Teleskopgabel; Hinterradaufhängung: Schwinggabel mit Federbeinen; Bereifung: vorn 2,75 × 21, hinten 3,50 (4,00) × 18; Eigengewicht 110 kg. Sowohl die 125er- wie die 175er-Ausführung kosten ab Hamburg DM 3550.—.



DIE BULTACO-STORY



Francisco Xavier Bulto heißt der Mann, der Chef von Spaniens größter Motorradfabrik und einer Kolbenfabrik ist, die nicht nur die Kolben für fast alle spanischen Motorräder herstellt, sondern auch die meisten Automobilfirmen mit Kolben beliefert und der einzige spanische Hersteller von Kolben nach Mahle-Lizenzen ist. Die *Compania Española de Motores S. A.*, wie die volle Bezeichnung der Bultaco Cemoto lautet, liegt zwischen Barcelona und Badalona in dem kleinen Ort San Adrian de Besos in einer Landschaft, die wir eher in einem unserer europäischen Industrieballungsgebiete vermuten würden, als in Spanien. Industrie- und Hafenanlagen wechseln sich ab mit Hochhäusern und neuerbauten modernen Wohnblocks. Daß wir nicht mehr weit von der Fabrik entfernt sein konnten, wurde uns klar, als wir mit unserem staubbedeckten VW (wir waren gerade auf der Rückfahrt von einer Afrikareise) einen schmalen Holperweg entlangfuhren und plötzlich in astreinem Speedwaystil drei Fahrer auf der Bultaco Sherpa S um eine rechtwinklige Kurve bolzten. Auf dem Rücken ihrer blauen Monteurkombinationen stand es in hellroten Buchstaben: „Bultaco.“ Ehe wir schließlich den Schlagbaum vor dem Werkstor erreichten, sahen wir noch mehrere Gruppen von Einfahrern, die sich auf den Wegen tummelten. Wir ahnten bereits, daß wir nicht umsonst gekommen waren. Als wir dann am Abend mit Señor Bulto zusammen in seinem Büro saßen, hatten wir einen interessanten und erlebnisreichen Tag hinter uns. Señor Bulto ist Vorsitzender des Aufsichtsrats und Hauptaktionär der „Cemoto“. Er wurde am 17. Mai 1912 geboren und war schon im Jahre 1927 als „perito industrial“ (als Fachkundiger für industrielle Fragen — ein Rang, den es auf dem Gebiet des industriellen Maschinenbaus nur in Spanien gibt) bekannt. Und als wir den schlanken großen Mann, in dem man eher einen Engländer als einen Spanier vermutet, heute nach seinem Hobby fragten, lächelte er und sagte nur zwei Worte: Motorräder und Motorradfahren. Schon von früher Jugend an war sein Leben durch diese beiden Leidenschaften bestimmt. So besaß er nacheinander eine Norton, eine AJS, eine BMW, eine Triumph, eine Velocette und weiter kam ich nicht mit, denn Señor Bulto kam offenbar in die schönsten Erinnerungen und zählte so schnell hintereinander seine gehabten Maschinen auf, daß ich das Mitschreiben vergaß. Aber als er fertig war, er hatte an den Fingern mitgezählt, waren es weit mehr als zehn verschiedene Marken. Im Jahre 1936 wurde er auf seiner Velocette spanischer Amateurmeister in der 350 ccm-Klasse. Während des spanischen Bürgerkrieges diente er als Captain (entspricht unserem Hauptmann) bei der Feldartillerie. 1940 gründete Señor F. X. Bulto in Villanueva, einer kleinen Stadt ungefähr 40 Meilen südlich von Barcelona, den FISA-Konzern. Diese Firma fabriziert Kolben, Kolbenringe und Zylinder. Seit der Zeit seiner Gründung ging das Wachstum des Unternehmens so steil bergan, daß es heute den Hauptlieferanten der meisten spanischen Automobilfirmen darstellt. Fünf Jahre später, im Jahre 1945 war er am Aufbau der Montesa Motor Company beteiligt. 1946 wurde er Skimeister von Catalonien. Im gleichen Jahr heiratete er. 1947 wurde Señor Bulto auf seiner Montesa „Spanischer Meister“ in der 200 ccm-Klasse (entspricht unserer Lizenz). Im Jahre 1953 gewann er auf seinem Porsche 1500 „Speedster“ den „Coup des Alpes“, eine begehrte und heißumkämpfte Trophäe.

Auf Grund betriebspolitischer Unstimmigkeiten brach er 1958 mit Montesa und gründete die Cemoto Company, die Herstellungsfirma der Bultaco-Motorräder, wie wir sie heute kennen. 1965 präsentiert sich uns Bultaco als der größte Motorradhersteller Spaniens, der in den Stückzahlen eine Nasenlänge von Montesa liegt. Im September 1965 wurden in Spanien 884 neue Bultaco gegenüber 813 Montesa zugelassen! Die monatliche Produktionsziffer von Bultaco liegt bei 1500 Stück. Allein der kommerzielle Erfolg stellte Señor Bulto nicht zufrieden, denn vor kurzem unterbreitete er der Maschinenbauschule in Barcelona Thesen über Gasschwingungsvorgänge im Zweitaktmotor und es gilt als sicher (Señor Bulto ist Dipl.-Ingenieur), daß er in den nächsten Monaten den Dokortitel für Maschinenbau erwerben wird. Und wenn man die Fotografie über seinem Schreibtisch gesehen hat, sie stammt von einem Familienausflug vergangenen Jahres in die Pyrenäen (natürlich auf dem Motorrad) und zeigt eine glückliche Frau, einen glücklichen Ehemann im Kreise ihrer Kinder, die sich in der herrlichen spanischen Bergwelt so recht wohl zu fühlen scheinen, dann fragt man sich mit Recht: Kann das Motorrad heute keine Lebensaufgabe mehr sein?

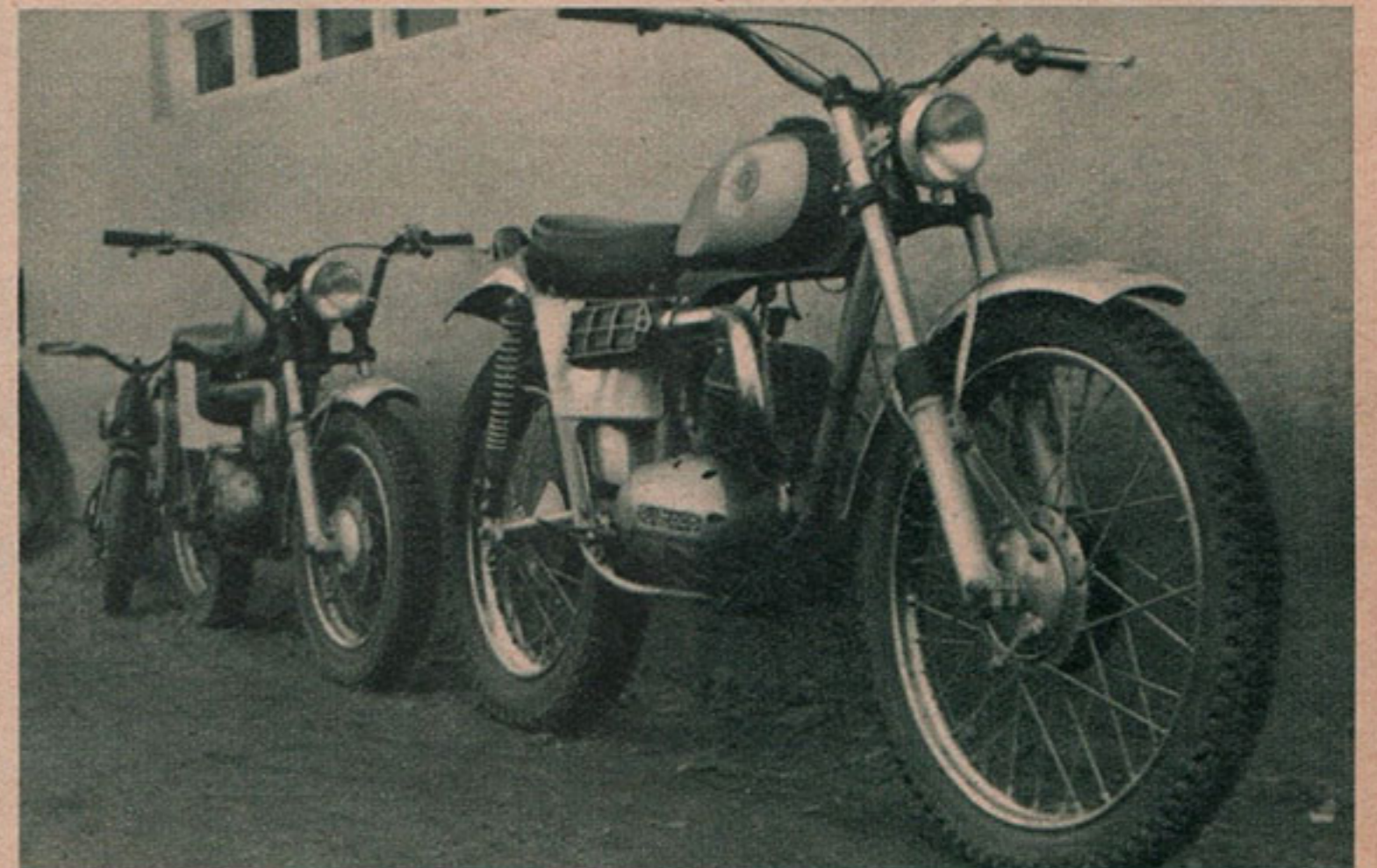
Die Firma, räumlich kaum größer als die Pfäffinger Maico Werke, begann 1958 ihre Tätigkeit. Bereits im Frühjahr standen die ersten Maschinen der 125 ccm „Tralla 101“ zum Verkauf bei den Händlern bereit. Als dieses erste Modell dann von der „Tralla 102“ abgelöst wurde, hatte man insgesamt 3000 Stück gebaut. Heute fertigt Bultaco im Jahr 12 000 Motorräder (Inlandmarkt) und etwa 6000 werden exportiert. Diese Stückzahlen verteilen sich natürlich auf die Klassen 125, 150, 175, 200 und 250 ccm, die es dann jeweils noch in einer leicht modifizierten Exportausführung gibt, von den zahlreichen Sport-, Gelände- und Rennmodellen nicht zu reden. Die 150 ccm-Mercurio ist der Bestseller auf dem spanischen Inlandmarkt, denn sie vereinigt am besten Sparsamkeit (Benzin ist in Spanien verhältnismäßig teuer) und robusten Tourensportcharakter. Überhaupt dominieren die kleinen Hubräume. Es gibt nur eine Maschine über

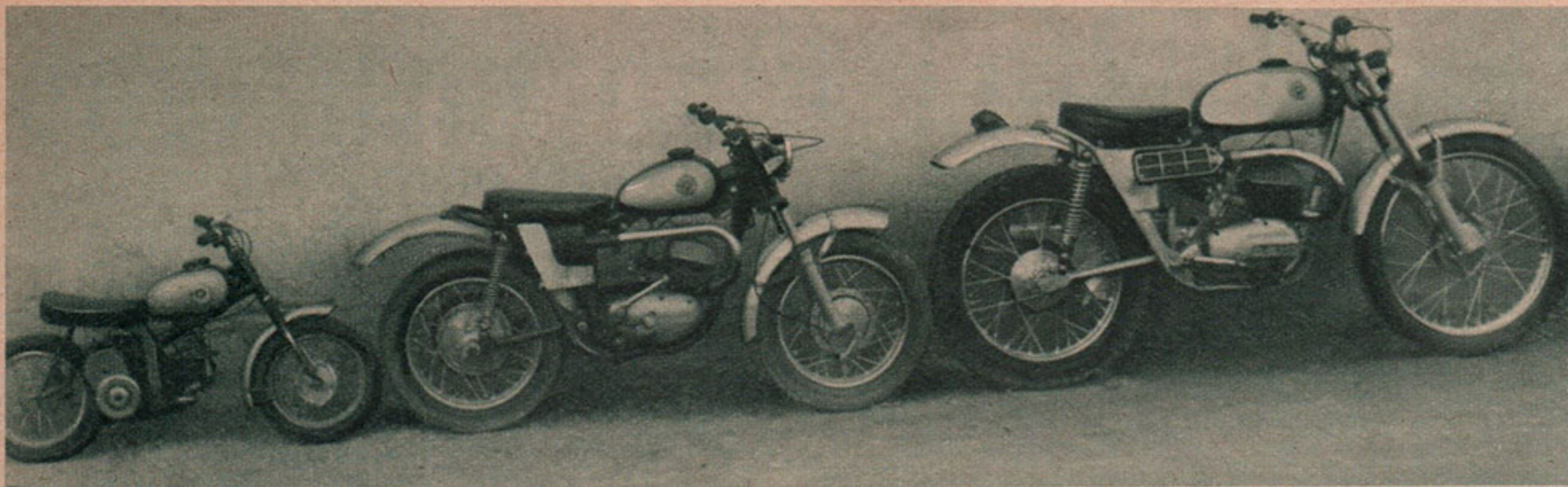
250 ccm. Sie wird hauptsächlich von der Polizei gefahren. Die Viertakter besitzen einen verschwindend geringen Marktanteil und werden von Sangas (die genannte Polizeimaschine), Ducati (spanischer Lizenznehmer ist „Mototrans“) und MV Agusta, die in Nordspanien eine sehr kleine Fabrik errichtet hat, hergestellt. Da man für den Erwerb ausländischer Motorräder eine Importlizenz benötigt, die aber sehr schwer zu erlangen ist, sieht man fast ausschließlich spanische Fabrikate. Von den 6000 bis 8000 Motorrädern, die Bultaco jährlich exportiert, schlucken die USA mit 75% den Löwenanteil. Der Rest verteilt sich auf fast alle anderen Länder, mit Ausnahme der Ostblockstaaten. Bis auf große Lenker, größeres Rück- und Bremslicht und andere Beleuchtung sowie Lackierung unterscheiden sich die USA-Modelle kaum von den Maschinen, die im Inland verkauft werden.

Interessanter wird das Bild aber, wenn man diese Stückzahlen ins Verhältnis zu der Anzahl der Mitarbeiter setzt. Die Belegschaft der Firma setzt sich aus drei Doktor-Ingenieuren, zehn Fachschulingenieuren und 41 Technikern zusammen, denen die gesamte Forschungs- und Entwicklungsarbeit (mit Ausnahme des elektrischen Zubehörs und der Zündung betreibt Bultaco seine gesamte Entwicklungsarbeit selbst) obliegt. Dazu kommen 53 Angestellte und 290 Arbeiter. Die in Barcelona gelegene Verkaufsorganisation „Bultaco Comercial“ umfaßt nochmals 40 Angestellte. Nur derjenige, der schon einmal versucht hat, bei etwa einer deutschen Motorradfabrik derartig detaillierte Angaben zu erfahren, kann ermessen, wie großzügig man uns hier entgegenkam. Als wir in die Firma kamen, waren gerade weder Señor Bulto noch John Grace anwesend und man fragte uns (da wir nicht spanisch sprachen und es außer Señor Bulto und John Grace im Werk kaum jemanden gab, der englisch sprach, war die Verständigung teilweise etwas umständlich), ob wir nicht inzwischen das gesamte Werk besichtigen wollten. Und ob wir wollten! Wir sahen also das ganze Werk und man fragt uns in der Rennabteilung, ob wir denn kein Foto machen wollten (man war gerade dabei, die Maschine von „Ginger“ Molloy unter die Lupe zu nehmen). Und da wir nicht einmal im Traum daran gedacht hatten, man würde uns in die Rennabteilung hereinlassen, noch viel weniger uns hier etwas fotografieren lassen, hatten wir das Blitzgerät gar nicht erst mitgenommen. Da es aber ohne Blitz für gute Aufnahmen zu dunkel war, mußten wir verzichten.

In den Prüfstandräumen sahen wir dann nicht nur, daß man hier neben PS-Züchtung auch noch Lebensdauerversuche unternimmt, sondern hörten, daß man sich auch für einen Einlaßdrehschieber interessiert und bereits einen Motor in Straßen- und Rennausführung hat. Bevor aber die Marktsituation nicht dringendst nach einem solchen Motor verlangt, will man nicht auf die einfachere Bauweise und den geringeren Aufwand des schlitzgesteuerten Motors verzichten, zumal dank der intensiven Arbeit am kolben-gesteuerten Motor das Leistungsplus des Drehschiebermotors auf ein Geringes zusammengeschrumpft ist. Wir sahen auf einem Bord L-Ring Kolben der 50 ccm-DUCSON stehen. Sie sahen denen ähnlich, mit denen Kreidler schon im Rennflorett seinen Kummer hatte. Der Feuersteg war zu schmal, brach aus, die Zylinderschlitze sind zu groß geworden, die Kolbenringe federn ein und brechen: wir waren mittendrin im Benzinreden. Wir hörten, daß die 1966er Rennmaschinen nun alle mit der elektronischen Zündung ausgestattet sein werden. Diese Zündung wurde übrigens von FEMSA eigens für die Bultaco-Rennmaschinen entwickelt. Sie ist kontaktlos und besitzt gegenüber der LUCAS-Anlage den entscheidenden Vorteil, ohne Batterie zu arbeiten. Die FEMSATRONIC, so ist die Bezeichnung der Anlage, ist daher brauchbar bis zu höchsten Drehzahlen. Da die herkömmlichen Unterbrecheranlage aber bis 12 000 U/min absolut sicher arbeitet und zudem

Es ist sicher kein Kunststück, Motorräder für seine Söhne zu bauen, wenn man Chef einer Motorradfabrik ist. Bezeichnend ist aber, daß hier bei Bultaco der Chef tatsächlich mit soviel Liebe am Motorrad hängt, daß er es auch in seinem Privatleben nicht missen möchte und daß er seine Söhne (und Töchter) an seinem Hobby teilhaben läßt!





Der einzige Fall, in dem Señor Bulto von seinem Prinzip: richtige Motorräder müssen einen Motor mit genügend Hubraum haben, abgeht, ist die Maschine für seinen Jüngsten. Hier hängt ein 20 ccm-Motörchen in dem ganz einfachen Fahrwerk, das allerdings für den dreijährigen Fahrer (!) vollaufgenügen dürfte.

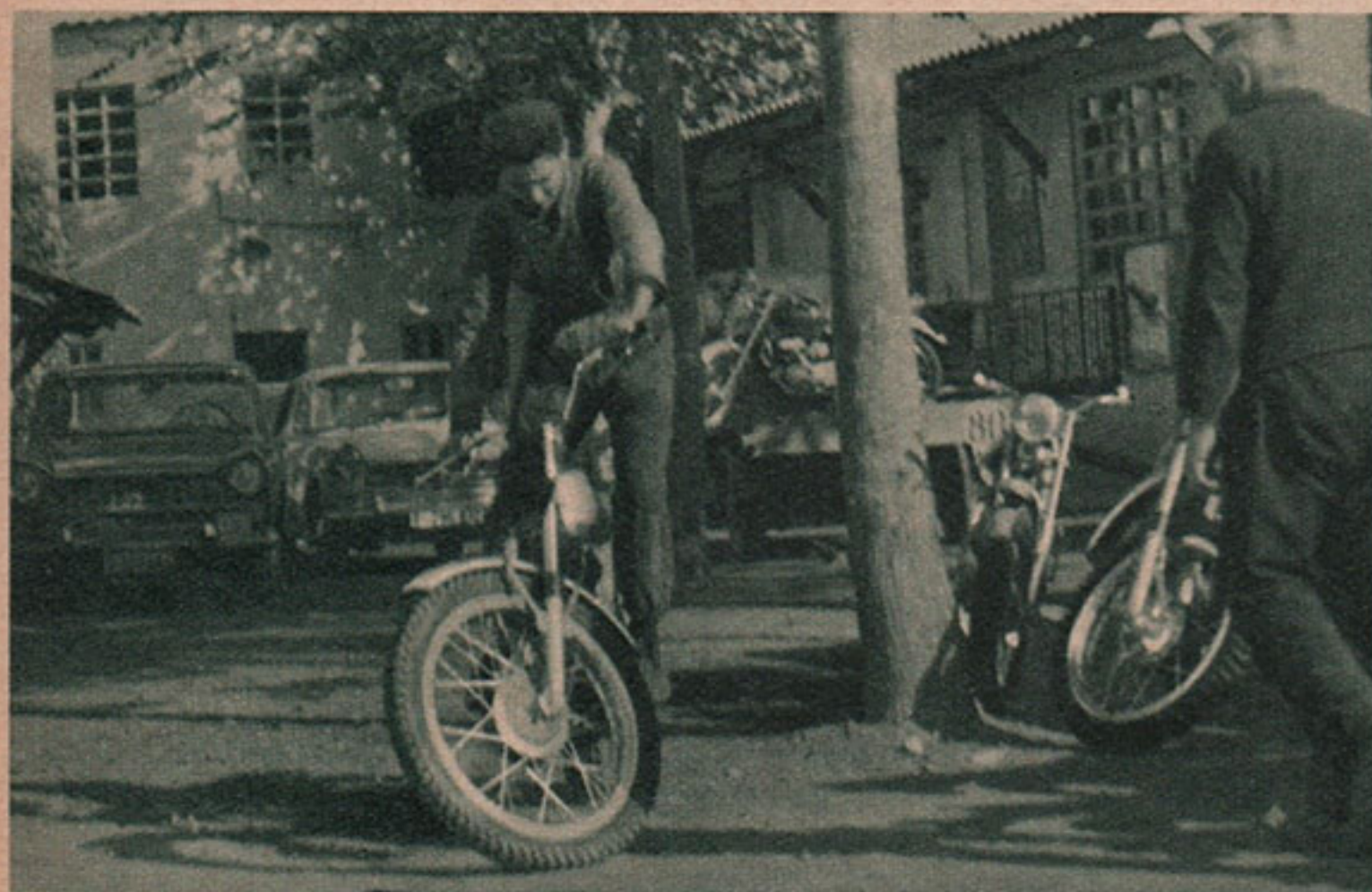
etwa um DM 50.— pro Anlage billiger ist als die kontaktlose, wird man sie für die Serienmotorräder wenigstens noch so lange beibehalten, bis durch die Produktion einer größeren Anzahl ein niedrigerer Preis erzielt werden kann. Immerhin sind die vergleichbaren Transistoranlagen von Bosch oder Lucas noch wesentlich teurer und aufwendiger, kein Wunder also, daß man von allen Seiten neugierige Blicke auf die FEMSATRONIC wirft. Auch für das Sechsganggetriebe der TSS-Modelle (Sorgenkind aller Rennfahrer) hat man sich etwas einfallen lassen. Die Fußbreite der Zahnräder wurde geringfügig verbreitert und die Schaltstifte für das erste und zweite Gang-Radpaar sollen auswechselbar werden. Man muß dann nicht mehr das ganze Zahnrad erneuern. Für die Serienmaschinen wird es 1966 in allen Klassen neue Modelle geben.

Zu den bisherigen Typen kommen eine neue 75 ccm-Maschine, die in Spanien sehr günstig mit den Kosten für Steuer und Versicherung liegt und nur im Inland verkauft werden wird, eine 98 ccm-„Trail“-Maschine (Achtung: keine Trial-Maschine. Ich werde gerade auf diese Maschine noch ausführlich zu sprechen kommen) für den US-Export und eine 360 ccm-Scrambler ebenfalls nur für den Export. Das Interesse für die 50 ccm-Klasse ist auch in Spanien sehr groß, aber es gäbe nun einmal Riesen und Zwerge, sagte uns Señor Bulto und 50 ccm seien eben einfach zu wenig, um ein Motorrad daraus machen zu können. (Hört ihr Klacks in seiner Ecke jubeln?)

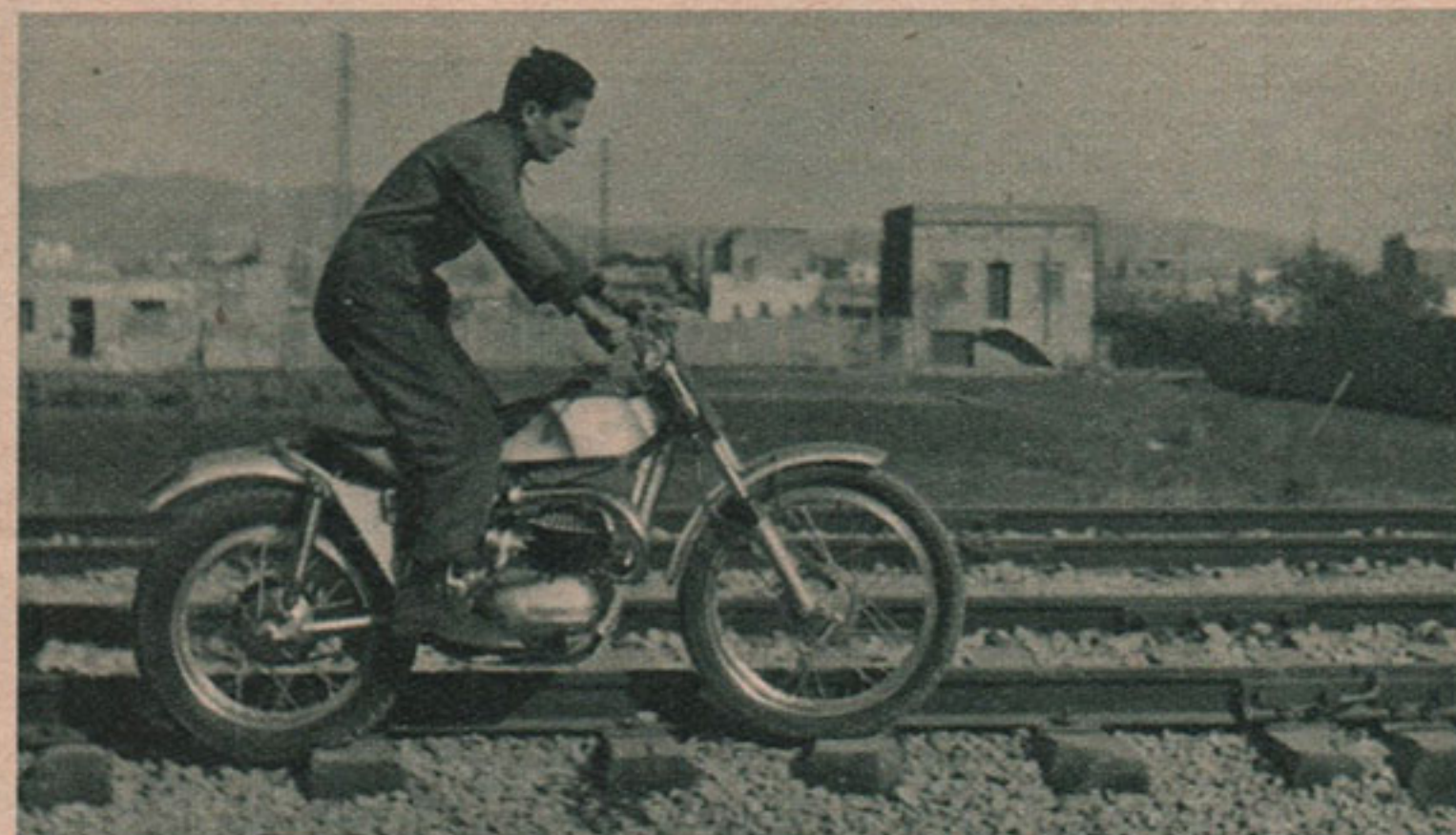
Wenig später hatten wir aber dann Gelegenheit zu sehen, daß Señor Bulto gerade diesen Grundsatz umwarf. Aber nur seinem Sohn zuliebe. Der ist nämlich drei Jahre alt und da in der Bulto-Familie jeder sein eigenes Motorrad hat, sollte der kleinste auch nicht benachteiligt werden. In einem Gang, zwischen zwei Büroräumen stand ein Motorrad, gegen das selbst der Honda-Monkey noch wie ein Riese wirken muß. Die höchste Stelle (es war ein Geländelenker!) dieses Vehikels lag unterhalb meines Knies! Der Motor war ein 20 ccm-Garelli-Zweitakter und das Ganze gehörte, wie gesagt, Señor Bultos jüngstem Sohn. Die dicken Dreckbarzen zwischen Hinterrad und Schutzblech zeugten davon, daß man damit auch fuhr. Da aber auch die anderen Geschwister gern fahren, (Señor Bulto hat neun Kinder, und wie man uns mit einem Augenzwinkern zuflüsterte, sei ein zehntes schon eingeplant. Vier Jungen und sechs Mädchen) konnten wir die schöne Reihe aufbauen, die unser Bild zeigt. Der nächst ältere Sohn (13 Jahre alt) besaß das nächste Motorrad mit den 10" Rädern. Und als wir dann neugierig fragten, wieviel solcher Minimotorräder er denn dann habe bauen lassen, erwiderte uns der stolze Vater, es sei ja gar nicht so schlimm gewesen, denn auf dem gleichen Motorrad hätten auch schon die Mädchen das Fahren gelernt und immer wenn eines der Kinder sein Motorrad „ausgewachsen“ hätte, sei gerade das nächst jüngere so weit gewesen.

Offenbar teilt aber auch die gesamte Fabrik dieses Hobby mit ihrem Chef. Wie wohl in den meisten Firmen liegt der Versuch zusammen mit der Renn-

Warum soll man nicht eine Trialmaschine auf dem Werksgelände kurz fahren können? Die Leute in den Büros könnten sich beschweren? Bei Bultaco kaum wahrscheinlich, es könnte ja der Chef selbst sein oder ein leitender Angestellter, der da vorm Fenster etwas ausprobiert!



abteilung in der hintersten Ecke des Werkes. Anschließend an den Versuch waren nur noch eine Anzahl von Büroräumen, die auf einer Ebene lagen und ohne Türen nur durch Glaswände voneinander getrennt waren. Im Versuch sahen wir dann eine brandneue 250er Geländemaschine stehen auf deren oberen Gabelholmteil ein Plastikschildchen aufgeklebt war, auf dem „Sammy“ zu lesen stand. Sollte etwa...? Ja, eine Rückfrage bestätigte es, die Maschine wurde hier für Sammy Miller zurechtgemacht. Ob wir sie nicht einmal näher ansehen dürften? Der Mann, der uns führte, mußte erst fragen. Er ging in eines der Büros, wir hörten, daß eifrig debattiert wurde, ohne zu verstehen, worum es ging. Ja, wir dürften. Ob wir auch einmal fahren wollen? Die Frage war überflüssig, oder hat ihnen schon einmal jemand angeboten, auf Sammy Millers Superschluchtensauer einen Versuch zu wagen. Nachdem man kontrolliert hatte, ob auch wirklich Öl drin war, schob ein Monteur die Maschine in das Büro und lehnte sie an den Schreibtisch. Dann ging er weg. Na und jetzt... dachten wir. Am Schreibtisch saß ein Herr in einem modischen blauen Anzug und weißen Hemd mit einer Edelkrawatte und dem obligaten Füllhalter in der Brusttasche. Er stand auf, zog seine Jacke aus, hängte sie über die Stuhllehne, trat der Sherpa S auf den Kickstarter, winkte uns zu und bolzte durch mehrere Büroräume



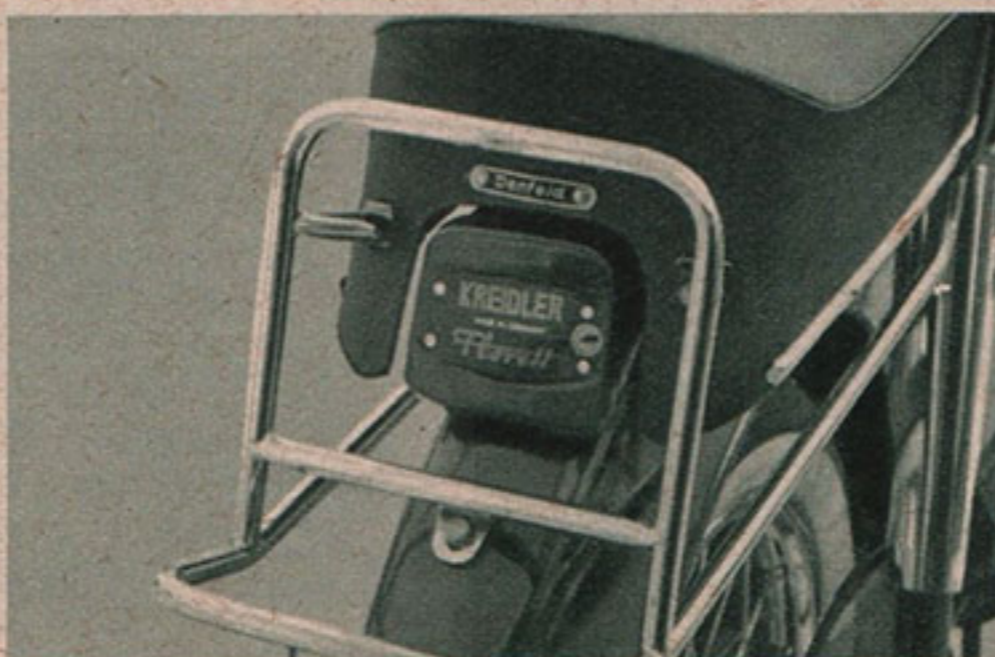
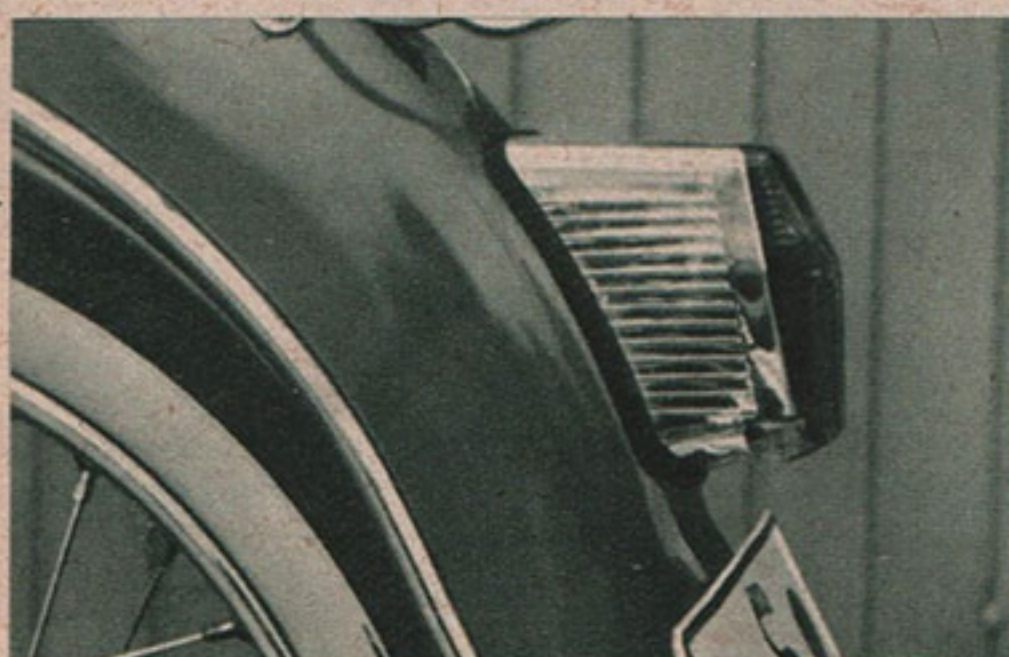
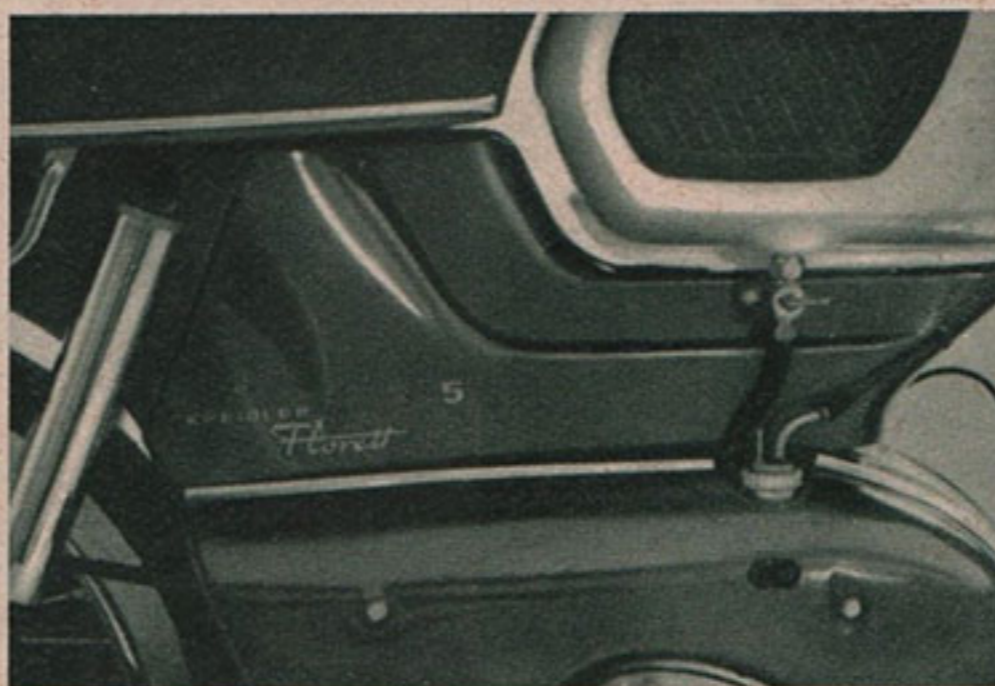
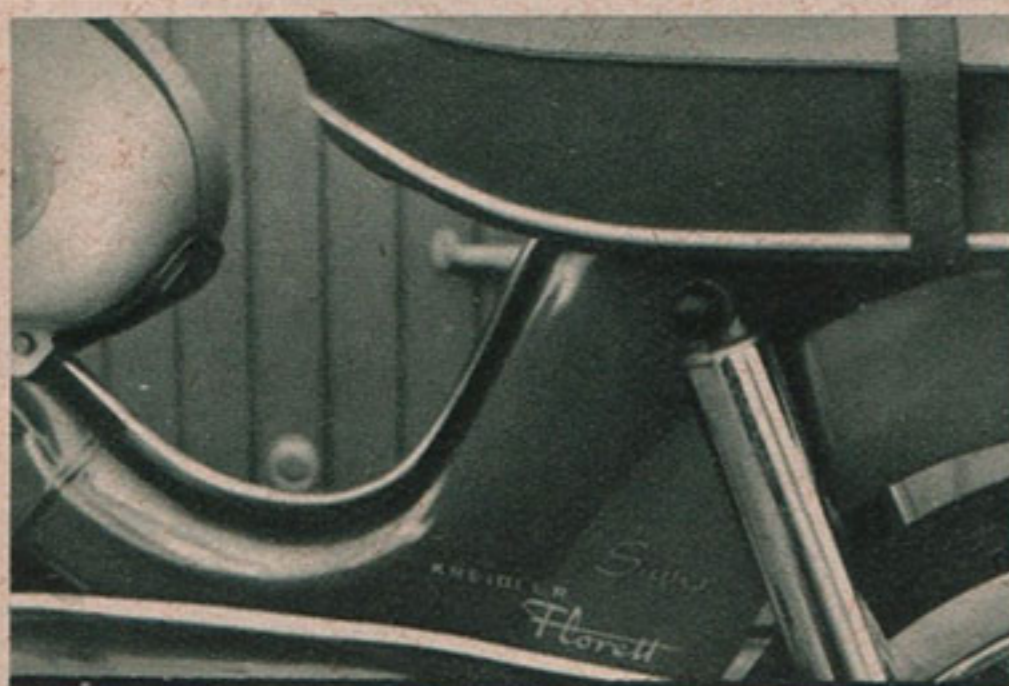
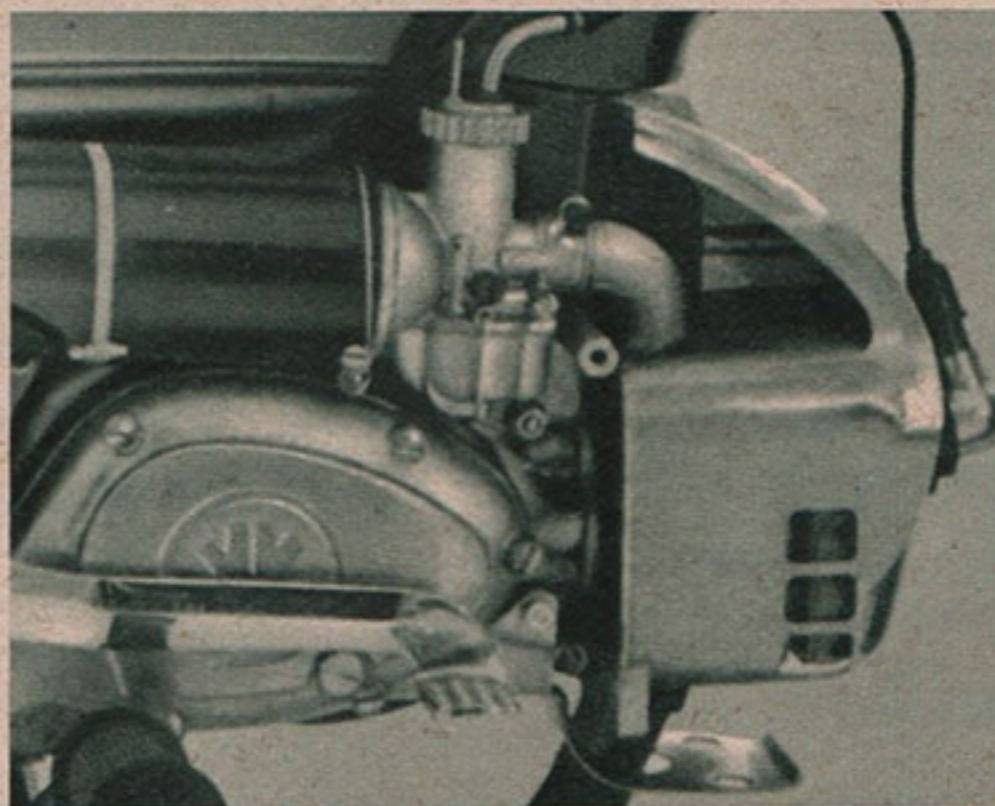
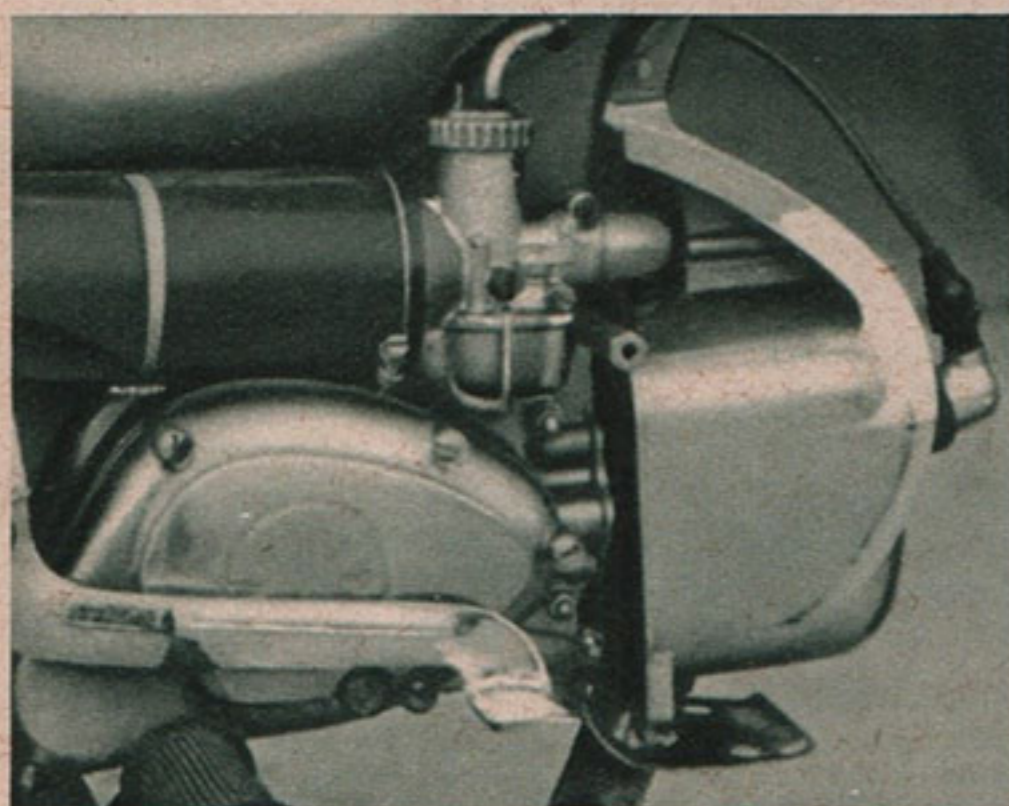
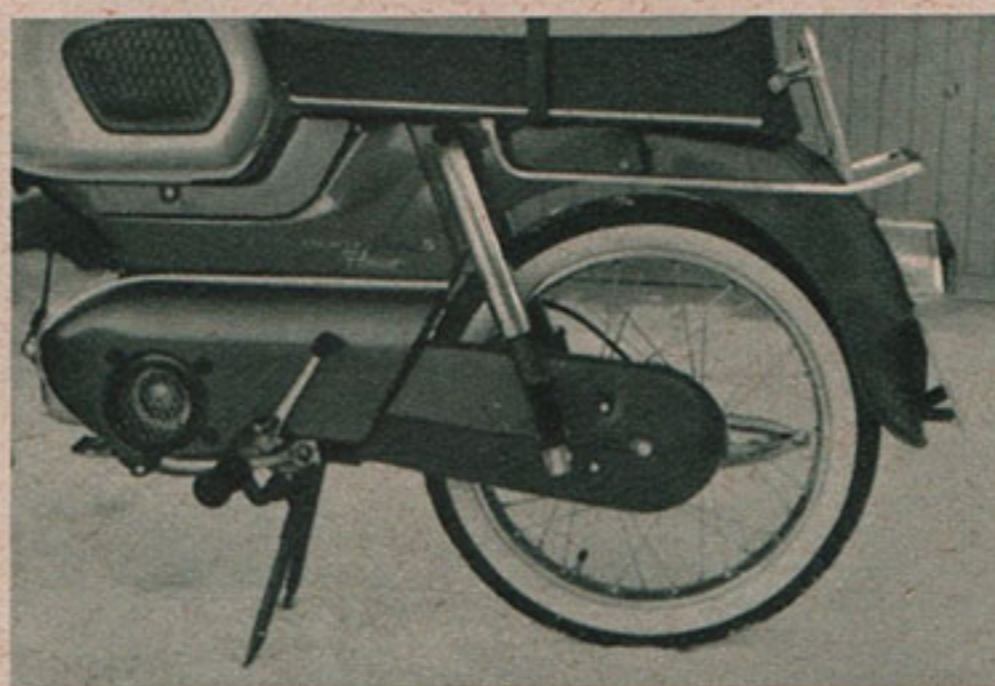
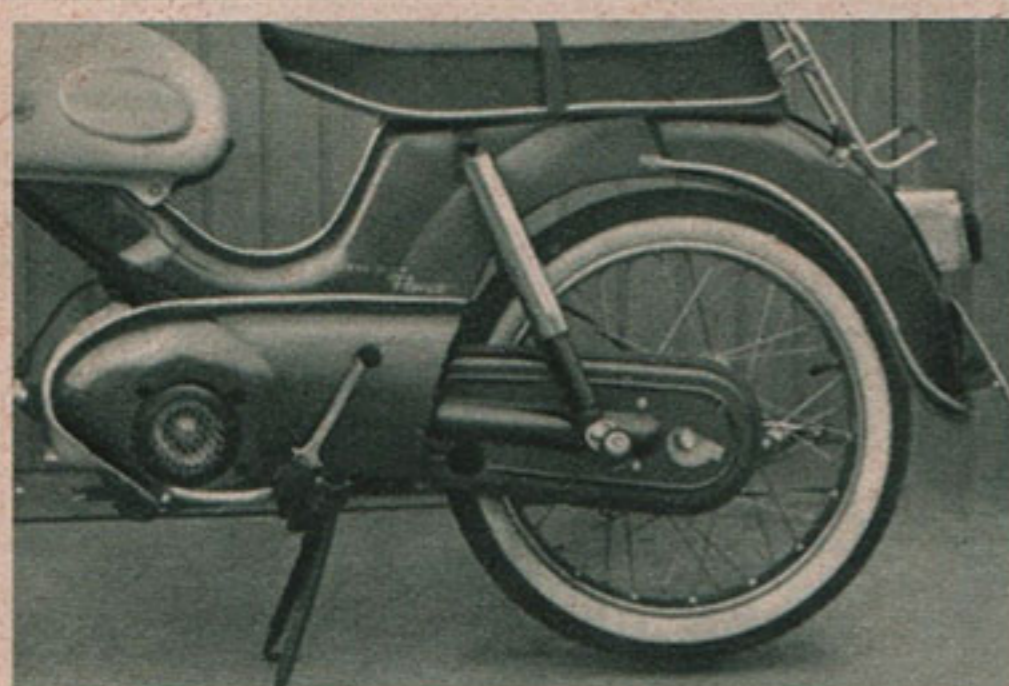
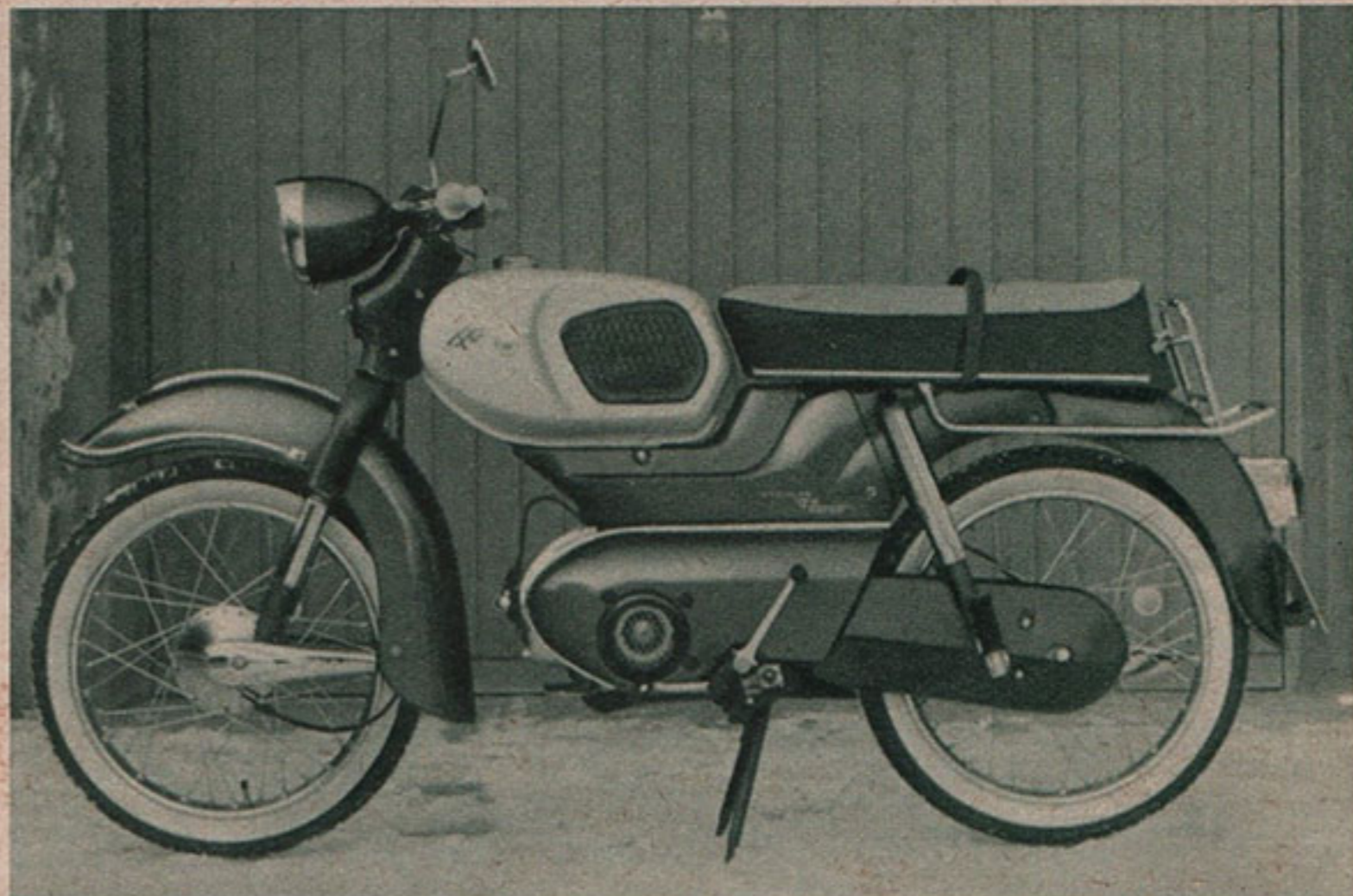
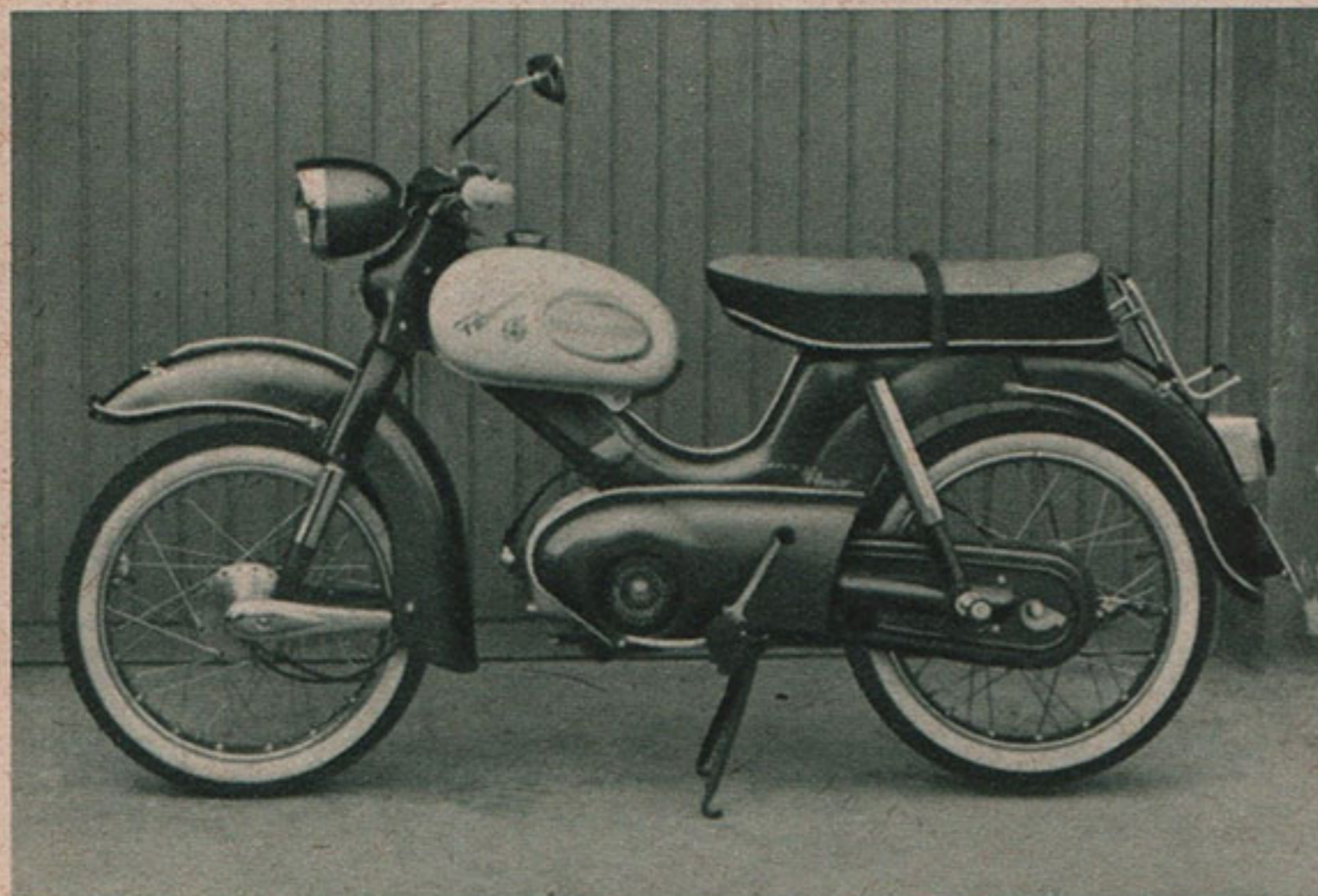
Versuchsfahrer sollen alle möglichen Fehler, die vielleicht der Konstruktionsabteilung unterlaufen sein könnten, im praktischen Betrieb finden... Ob sie aber dazu gerade auf den Schwellen einer Bahnlinie fahren sollen? Auch hier ist wohl der persönliche Spaß an der Sache hervorsteckend. Glücklicherweise die Firma, die Versuchsfahrer beschäftigt, die nicht nur stur ihre Runden drehen und ihre Berichte schreiben, sondern die auch Freude am Fahren haben!

hinaus auf einen schmalen Gang. Offenbar war das gar nichts Besonderes gewesen, denn die anderen Büroangestellten hatten nur kurz den Kopf zur Seite gedreht und hatten ruhig ihre Arbeit weitergemacht.

Als wir im Laufschrift auf dem Gang angekommen waren, sahen wir unseren Mann gerade noch am anderen Ende des Ganges mit wehender Krawatte wie einen Torero durch das enge Tor und die zwei Stufen auf den Hof hinauschießen. Da mußten wir doch erst dreimal tief durchatmen. Wir gingen dann auf das hinter dem Werk gelegene Gelände, wo wir gerade beobachten konnten, wie einige Einfahrer über die Schwellen der vorbeiführenden Industriebahnleise ein Wettrennen inszenierten. Lediglich beim Überholen dürfte es da Schwierigkeiten geben. Ich schwinde mich also auf Sammy Millers Apparat und mache ein paar vorsichtige Gehversuche. Als ich festen Schotterboden unter mir fühle, schöpfe ich Mut und reiße mal den Gashahn so richtig auf. Es tut sich nichts, bis ich merke, daß mein Hinterrad einen meterlangen Strahl Schotter nach hinten schleudert. Als ich das gleiche Experiment dann später auf einer Asphaltfläche wiederhole, muß ich doch etwas blaß geworden sein. Viel ärger kann die Beschleunigung in der Geminikapsel auch nicht gewesen sein. Ich konnte mich also gerade noch rechtzeitig an den Lenker klammern um nicht abzustiegen. Ich bewundere immer wieder die spanische Polizei, denn die Probestrecke liegt auf öffentlicher Straße und was die Einfahrer da so vorführen... in Deutschland würde man vermutlich versuchen, die Firma zu schließen. Zurückgekommen in das Werk, sahen wir, wie die fertigen Motorräder auf einem DKW-Pritschenwagen, der eine sinnvolle Vorrichtung besaß, in die man die Motorräder nur einhaken muß, nach Barcelona in das

(Fortsetzung Seite 78)

KREIDLER FLORETT 1965 UND 1966



Wenn eine Firma ein neues Modell herausbringen will, dann muß sie sich immer vorher überlegen, auf welche Änderungen das Hauptaugenmerk gerichtet werden soll. Werblich gesehen ist es besser, wenn man die äußere Form modernisiert, die Versuchsabteilung hat aber im Laufe der Zeit viele Wünsche gesammelt, die alle nur kleine, fast unsichtbare Verbesserungen betreffen. Natürlich berücksichtigt man beide Richtungen und versucht außerdem, mit möglichst vielen Teilen des alten Modells auch weiterhin auszukommen. Nicht immer ist das Endprodukt dann harmonisch, vor allem dann, wenn viel gebogenes Blech zu leichtfertigen Stiländerungen verführt. Hier beim Florett 1966 ist aber doch ganz augenscheinlich ein sehr geschickter Mann an der Formgebung beteiligt, denn die neue Form ist nicht nur tatsächlich moderner geworden, sondern ermöglichte trotzdem die Beibehaltung einiger älterer Bauelemente, ohne daß sich Störungen in der Linienführung ergaben. Im ganzen wirkt das 1966er Florett wesentlich straffer, sportlicher, zum Teil auch nüchterner, obwohl es doch eindeutig ein typisches „Florett“ geblieben ist. Nebenstehend einige Detailbilder in der Gegenüberstellung, links das alte, rechts jeweils das neue Florett.

Es wurden neuerdings viele Kunststoffteile verwendet, unter anderem auch die Abdeckung für die Hinterradkette. Sie ist glattflächiger geworden und neigt (materialbedingt) auch bei dieser einfacheren Form nicht zum Klappern. Die Kleinarbeit am Motor, der bei gleicher Leistung in den unteren Drehzahlen gefühlsmäßig (messen konnten wir noch nichts) kräftiger ist, bleibt naturgemäß im Verborgenen. Man sieht aber an den zusätzlichen Schlitzen, daß auch in dieser Gegend heftig gezeichnet, daß bestimmt auch hier kleine Verbesserungen eingeführt wurden.

Der „freie Durchstieg“, durch den das alte Florett ein wenig nach Moped aussah (der aber sonst wenige Vorteile bot!), ist nun zugunsten der neuen Tankform verschwunden. Mit ihm übrigens auch der (ehemals doch etwas kleine) Werkzeugkasten unterm Tank, der unter die Sitzbank ganz nach hinten gewandert ist. Nicht verschwunden sind solch kleine Feinheiten und Raffinessen wie die Plastik-Schutzkappen auf den Muttern der Federbeinbefestigung, beibehalten wurde auch die schöne große Kombileuchte für Brems-, Rück- und Kennzeichenlicht.

Man kann also ruhig sagen, daß das Florett wirklich eine gründliche Überarbeitung durchgemacht hat, die nach unseren ersten Fahr-Erfahrungen durchaus erfreuliche Verbesserungen brachte!

H.-J. M.

RÜCKWÄRTSGANG FÜR KS-GETRIEBE

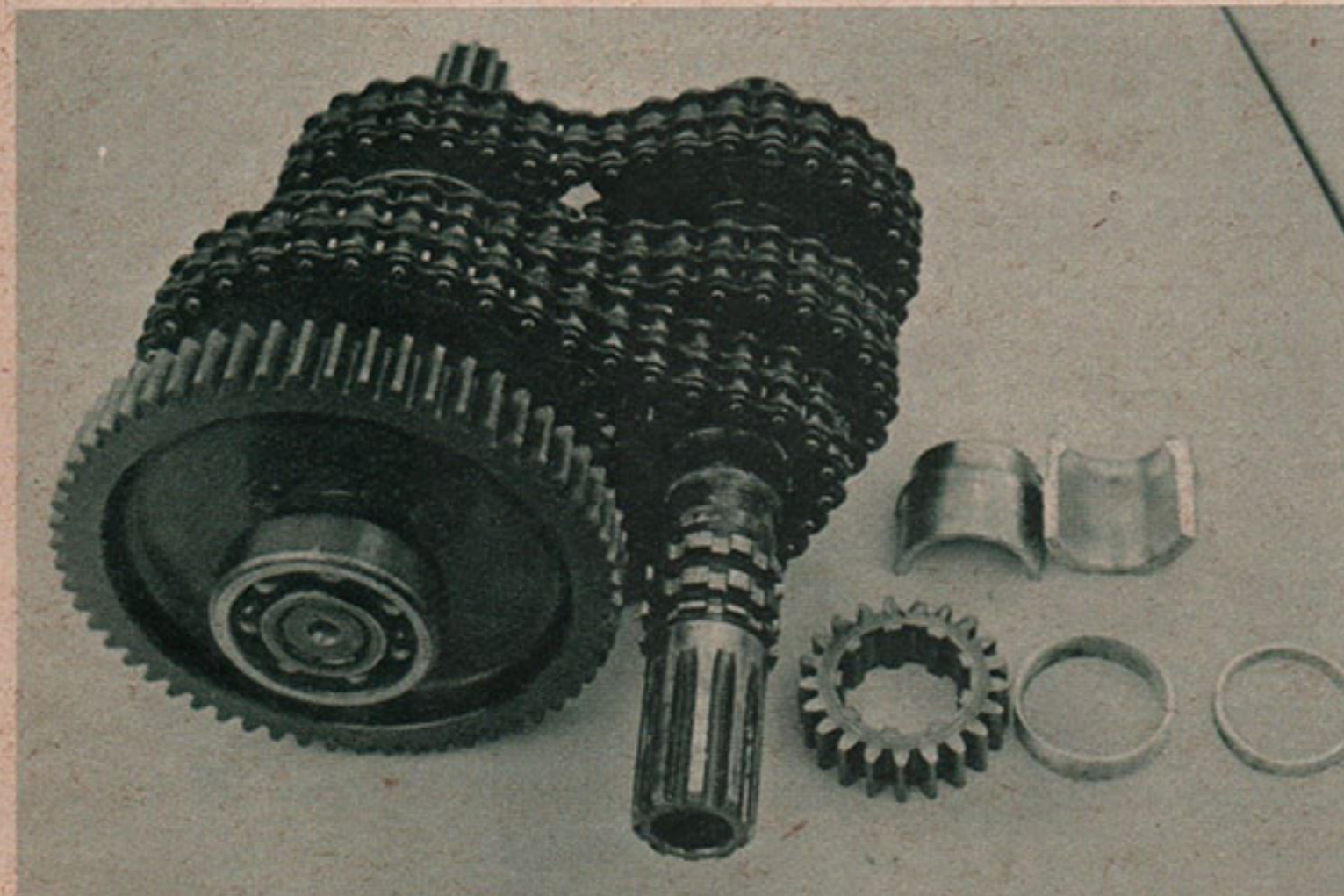
Beim Elefantentreffen 1965 fiel uns unter den vielen Bastelkonstruktionen eine KS 601 mit einem VW-Motor auf, die nicht nur gekonnt aussah, sondern auch so hergerichtet war. Der Besitzer dieser Maschine hieß Manfred Roos und kam aus Wuppertal. Der VW-Motor, der einen bulligen Abzug aus den unteren Drehzahlen hergab und seidenweich lief, war aber wohl thermisch nicht ganz zufriedenstellend, weshalb Manfred Roos kurz entschlossen dies Aggregat gegen einen Dreizylinder 900 ccm-DKW-Motor von 34 PS austauschte. Dieser Motor läuft nun ein Jahr einwandfrei in seinem Gespann. Da der DKW-Motor im Durchzug und Abzug dem VW-Motor ebenbürtig war, stellte sich bald heraus, daß ein Anfahren im ersten Gang reine Zeitverschwendung war, weil die Maschine im zweiten Gang völlig lochfrei hochzog.

Dieser Umstand, einen „überflüssigen“ Gang zu haben, ging Manfred Roos gegen den Strich. Er hatte sich schon immer darüber geärgert, daß man mit dem Gespann zwar ein sehr wendiges Fahrzeug besitzt, das aber den Nachteil besaß, in bestimmten Situationen durch Muskelkraft bewegt werden zu müssen. Weil Gespanne eben keinen Rückwärtsgang besitzen.

Da war doch dieser „nutzlose“ erste Gang, da müßte doch Platz für einen Rückwärtsgang sein. Manfred Roos machte das Getriebe auf, um sich die Sache näher zu betrachten. Dabei kam ihm der Gedanke, die beiden Kettenräder des ersten Ganges gegen Zahnräder auszuwechseln. Da das Zündapp-Getriebe ein Kettengetriebe ist, bei dem Antriebswelle und Abtriebswelle die gleiche Drehrichtung haben, ergab sich so zwangsläufig eine entgegengesetzte Drehrichtung zwischen Antriebs- und Abtriebswelle.

Nun, zwischen Theorie und Praxis liegt meistens ein langer Weg. Aber auch im durchzuführenden Umbau fand Roos eine verblüffend einfache Lösung. Das Rad des ersten Ganges der Abtriebswelle wurde durch ein Zahnrad mit 57 Zähnen ersetzt, das angefertigt werden mußte. Aber bei diesem Zahnrad konnten Lagerung und die Durchbrüche für die Schiebeklauen vom alten Kettenrad abgegriffen werden. Komplizierter wurde die Sache erst bei der Antriebswelle, bei der ja bekanntlich die Räder des ersten und zweiten Ganges aus dem Vollen gefräst sind. Die Welle mußte enthärtet werden, um das Rad des ersten Ganges abdrehen zu können. Anschließend wurden Nuten eingestochen, um das angefertigte Zahnrad mit 21 Zähnen, welches eben-

Von links nach rechts: Abtriebswelle mit Zahnrad Rückwärtsgang. Abgeänderte Antriebswelle mit Zahnrad und Distanzstücken.

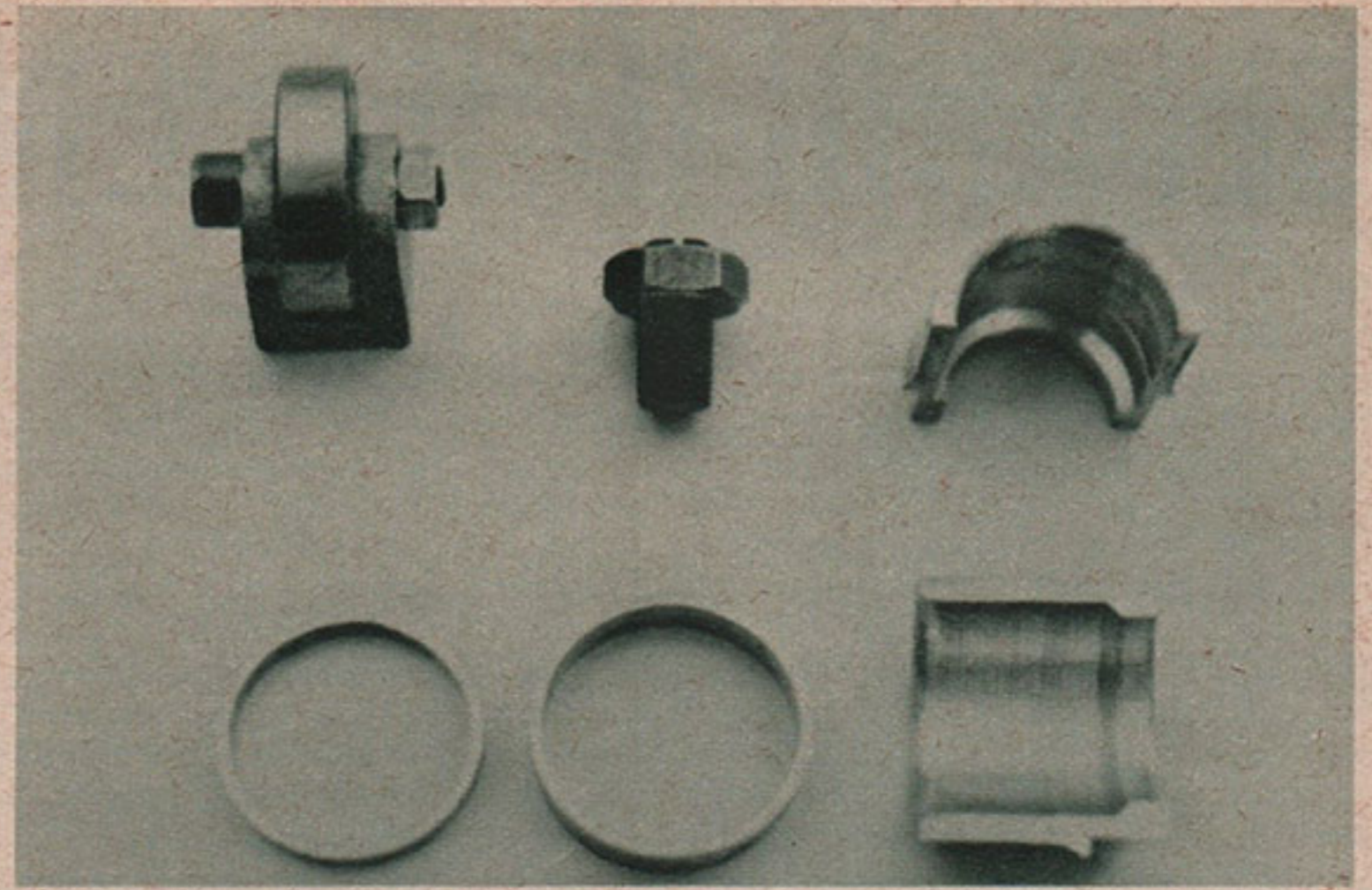


falls innen mit Nuten versehen war, starr auf der Welle zu führen. Schließlich wurde die Welle wieder gehärtet. Die Distanzierung des Zahnrades erfolgt zum Rad des zweiten Ganges hin, und zwar durch eine geteilte Bronzebuchse, die außen mit einem Einstich versehen ist und durch einen übergeschobenen Ring zusammengehalten wird. Zum Lager im Getriebedeckel hin wird das Zahnrad unter Verwendung eines normalen Distanzringes fixiert. Somit war der Rückwärtsgang geboren. Es verblieben noch drei Vorwärtsgänge, und um eine günstigere Abstufung zu erhalten, wurden die Kettenräder der Abtriebswelle ausgetauscht. Die Zähnezahl der Kettenräder verhielt sich nun: 1. Gang 16:33/2. Gang 26:27/3. Gang 25:22.

Nach erfolgreichem Einbau und einer Probefahrt stellte sich heraus, daß die endlose und nicht zu kürzende Getriebekette mit 42 Gliedern für den ersten Gang zu lang war und häufig übersprang. Es gibt im Handel auch keine kürzere Kette dieser Abmessungen. Deshalb wurde eine Stützrolle konstruiert, die ein Peitschen verhindern soll. Sie ist ein normales Kugellager, das mit Hilfe eines Bockes innen an das Getriebegehäuse geschraubt wurde. Die Gehäusewand erwies sich für die Aufnahme der Feingewindeschraube von 1 mm Steigung als zu dünn und mußte verstärkt werden. Hierzu wurde außen am Getriebegehäuse ein Stahlstück von ca. 35 mm mit einer Stärke von 4 mm befestigt. Eine Sperre zum Rückwärtsgang wurde nicht eingebaut, da er ja in der Praxis nur im Stillstand eingelegt wird. Ein versehentliches Schalten vom ersten Gang auf den Rückwärtsgang ist dem Erbauer noch nie passiert, weil die Stützrolle der Getriebekette sich beim Einschalten des Rückwärtsganges akustisch bemerkbar macht. Dieses Geräusch ähnelt dem Getriebegetöse einer BMW, die sich im ersten Gang bewegt.

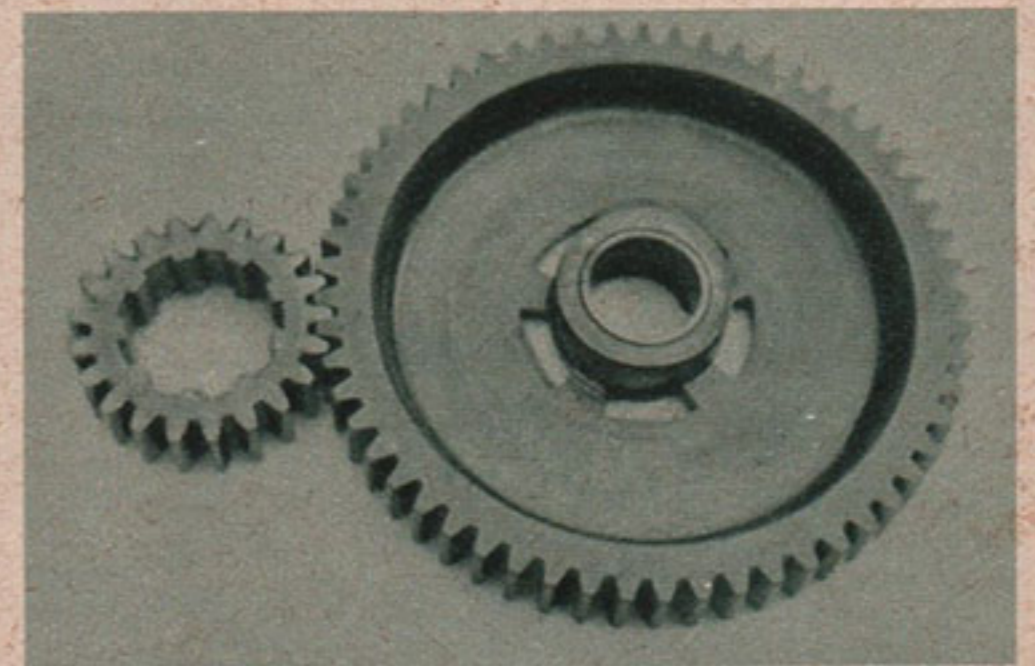
Die Adresse diese Edelbastlers: Manfred Roos, 56 Wuppertal/Ronsdorf, Nibelungenstr. 72.

Horst Briel

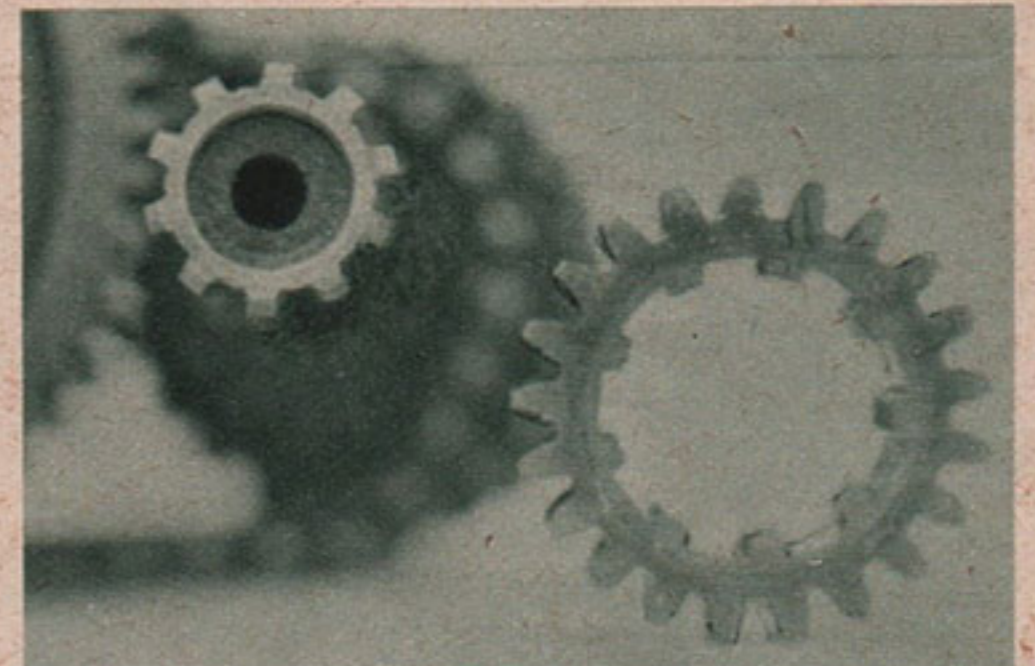


▲ Von links nach rechts: Stützrolle mit Bock für die Getriebekette. Feingewindebolzen mit Mutter für die Befestigung der Stützrolle. Halbschale des Distanzstückes zwischen Rückwärts- und Gangrad Antriebswelle.

Reihe unten: Distanzring Getriebedeckel und Gangrad Rückwärtsgang (Antriebswelle) Haltering für das Distanzstück, daneben zweite Halbschale.

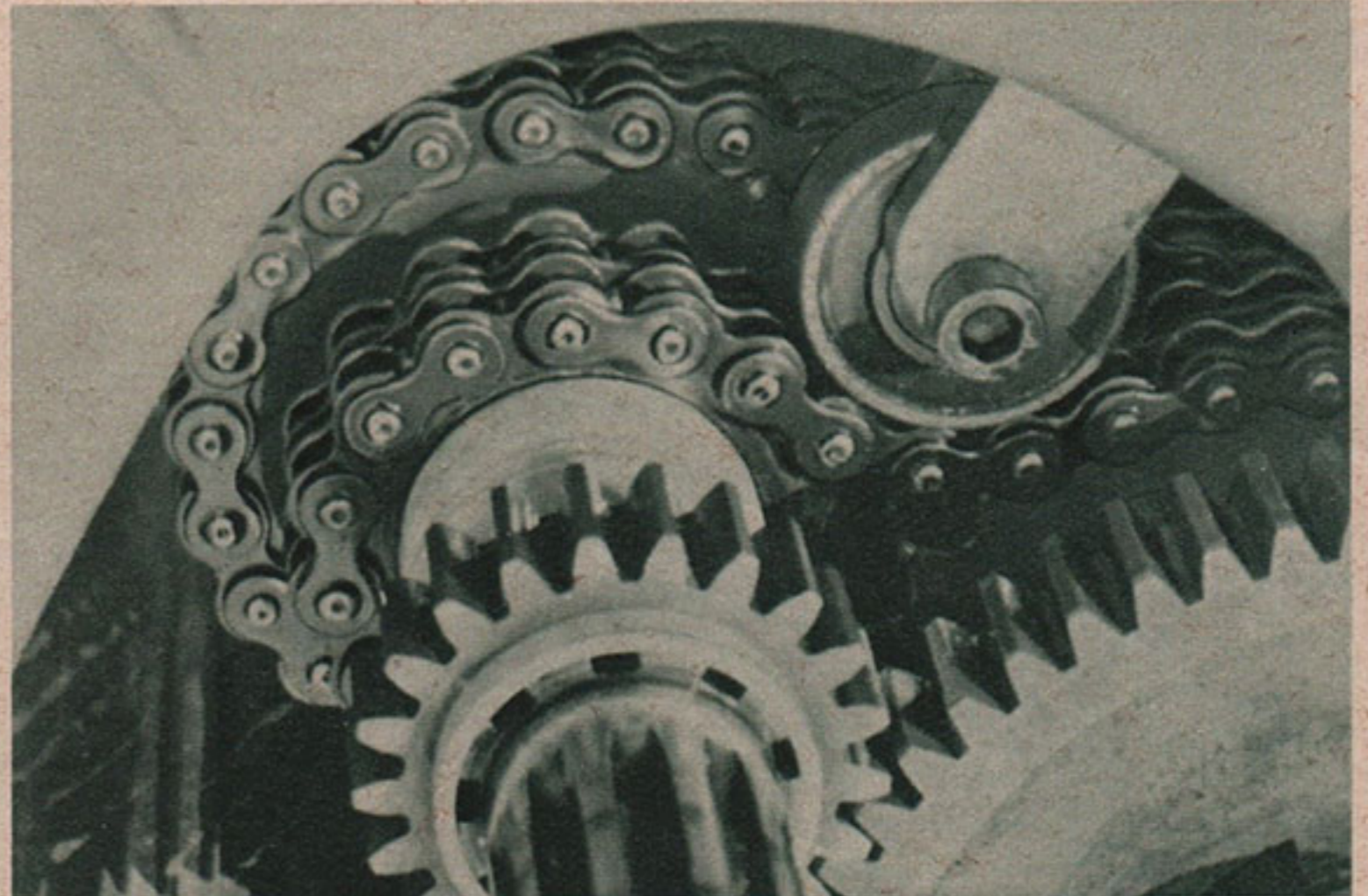


▲ Von links nach rechts: Zahnrad Rückwärtsgang mit Nuten für die Antriebswelle, Zahnrad Rückwärtsgang mit Durchbrüchen für die Schiebeklaue.



▲ Umgeänderte Antriebswelle mit dazugehörigem Zahnrad.

Zusammengesetztes Getriebe. Deutlich erkennbar die Stützrolle für die 42gliedrige Duplex-Getriebekette. ▼



GEFÄHRLICHE PENDELEI

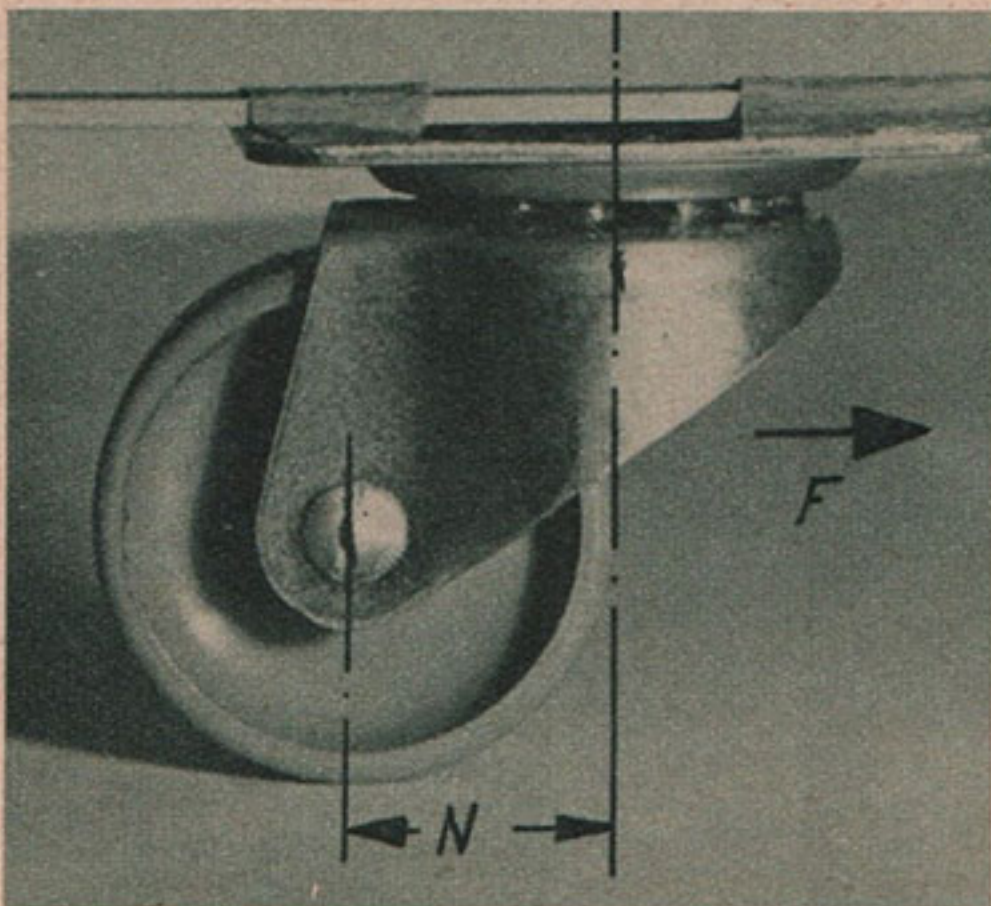
Im letzten Heft hatten wir uns um die Lenkungs-lager gekümmert und ich hatte dabei unter anderem auch den Satz geschrieben: „An defekten Lenkungs-lagern kann (muß nicht) übermäßige Pendelneigung des Lenkers liegen.“ Und das ist nun gleich das nächste Thema, denn wir bekommen im Laufe der Zeit so viele Briefe, die über lästiges und übertrieben starkes Pendeln des Lenkers berichten, daß sicher allgemeines Interesse an diesem Fragenkreis besteht. Teilweise läßt sich die Maschine trotz Erneuerung aller möglichen Teile gar nicht mehr fahren, der eigentliche Fehler scheint dann immer noch im Verborgenen zu schlummern.

Heute soll es aber nicht einfach auf Fehlersuche gehen, sondern wir wollen uns mal überlegen, wie es eigentlich kommt, daß diese starke Pendelneigung auftreten kann, wovon sie evtl. abhängt; kurz, es soll ein wenig theoretisiert werden. Mit dem nötigen theoretischen Überblick fällt die praktische Fehlersuche dann wesentlich leichter, allerdings muß ich gestehen, je genauer ich mir den ganzen Fragenkomplex überlegt habe, desto unmöglicher erschien es mir, ein allgemein gültiges Rezept gegen das Lenkerpendeln zu geben. Auch hier kommt es sichtlich darauf an, alles so sorgfältig wie möglich zu untersuchen und vor allem zu überlegen, warum die Maschine nicht seit ihrer „Geburt“, sondern erst nach einer gewissen Laufzeit diese fatale Eigenschaft bekam.

Das „schwingende System“

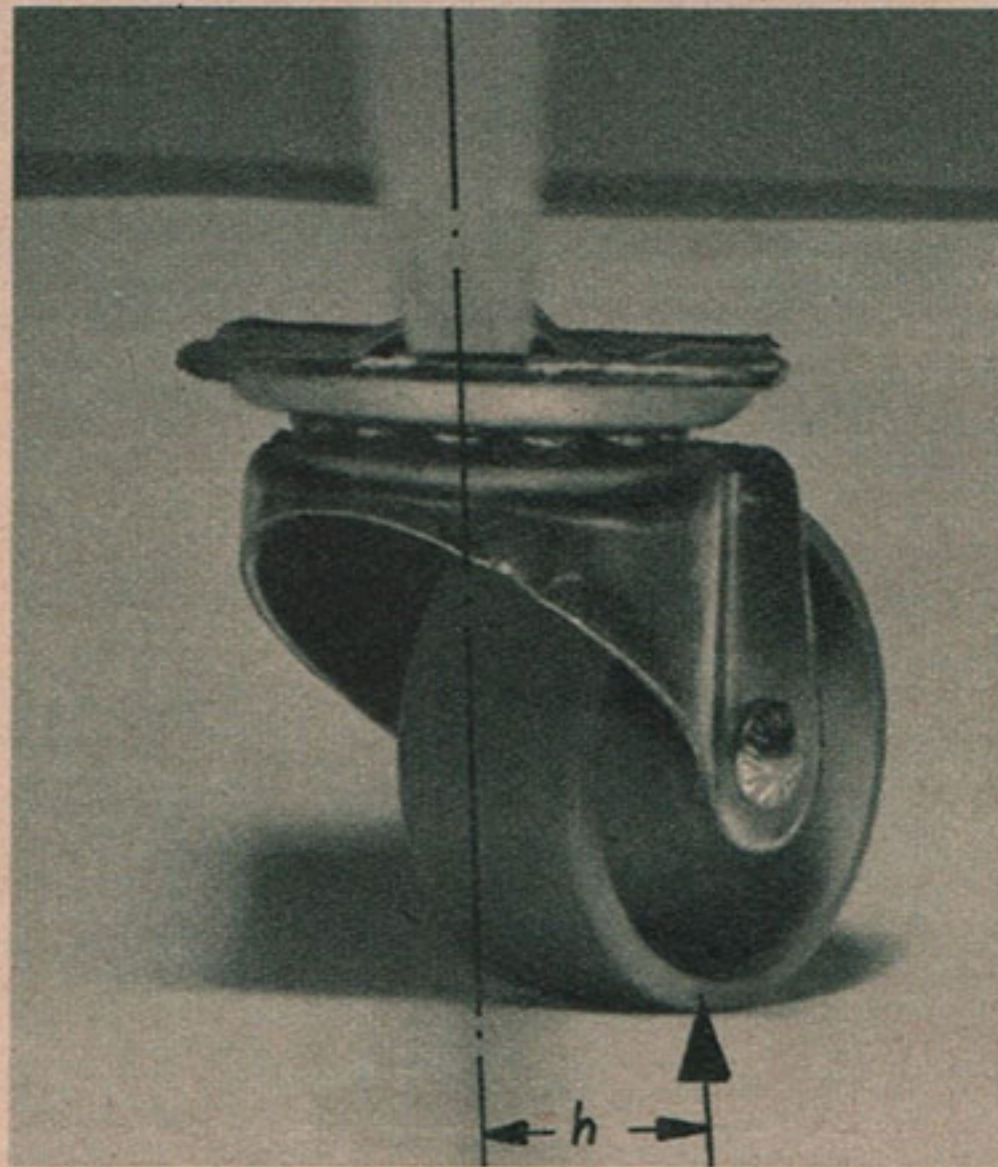
Was Schwingungen sind, das ist allen klar. Wir kennen die Gasschwingungen im Auslaßsystem von Motoren, die man geschickt zur besseren Füllung des Zylinders und damit zur Leistungssteigerung ausnutzen kann, wir kennen sicher die dröhnenden Schwingungen von Blechen, mit denen nicht nur die Automobilkonstruktoren zu kämpfen haben, wir kennen schließlich die Vibrationen im Lenker, die uns je nach ihrer Stärke anzeigen, wie sich der Motor wohl oder unwohl fühlt. Das einfachste schwingende System ist wohl das Pendel, an dem wir für unsere Zwecke eine Menge lernen können. Ein Gewicht, an einem Faden aufgehängt, kann zum Pendeln um die Nulllage gebracht werden, wenn man es anstößt. Das Bild oben macht es deutlich: Fadenaufhängung oben, darunter der senkrechte Strich gibt die Nulllage an, das Gewicht ist um die Strecke „H“ im Hinschwingen nach links gependelt. Der Rückschwingen „R“ ist kürzer, hier wurde etwas übertrieben, damit es auch jeder merkt. Die Energie, die dem Gewicht zum ersten Schwingen verholfen hatte, wurde nämlich durch Reibung im Gelenk (hier durch den Faden natürlich sehr klein!) und durch den Luftwiderstand teilweise aufgezehrt, diese beiden Verluste

Das Rad wird gezogen, die Auflagefläche des Reifens eilt der Lenkachse nach. Mit „N“ ist der Wert des Nachlaufes angegeben. (Bild unten und rechts.)



(Reibung und Luftwiderstand) bringen das Pendel immer nach einer gewissen Zeit zur Ruhe. Wollen wir es stetig am Schwingen halten, dann müssen wir dauernd diese Verluste ausgleichen, dem Pendelgewicht also bei jedem Schwingen (oder jedem zweiten oder dritten) einen neuen kleinen Anstoß, einen Impuls, geben. Dazu genügt ein ganz geringes Antippen, es sollen ja nur die winzigen Verluste ausgeglichen werden. Wenn wir das einmal versuchen, dann werden wir noch einige weitere erstaunliche Entdeckungen machen: wir können das Pendel sehr kräftig anstoßen, es schlägt höchstens weiter aus, bewegt sich auch schneller, doch zwischen den beiden Umkehrpunkten (ganz außen links und ganz außen rechts) braucht es immer dieselbe Zeit. Und zwar genau dieselbe Zeit! Wir könnten das Gewicht auch mal schwerer machen, es ändert sich nichts in der Zeitdauer der Schwingungen, nur müssen wir es eben, wenn wir denselben Ausschlag mit schwererem Gewicht erzielen wollen, heftiger anstoßen. Die Impulse, die zur Aufrechterhaltung der Bewegung gegeben werden sollen, bleiben aber auch bei recht schwerem Gewicht sehr klein, die Reibungsverluste wachsen ja auch nicht sehr stark an.

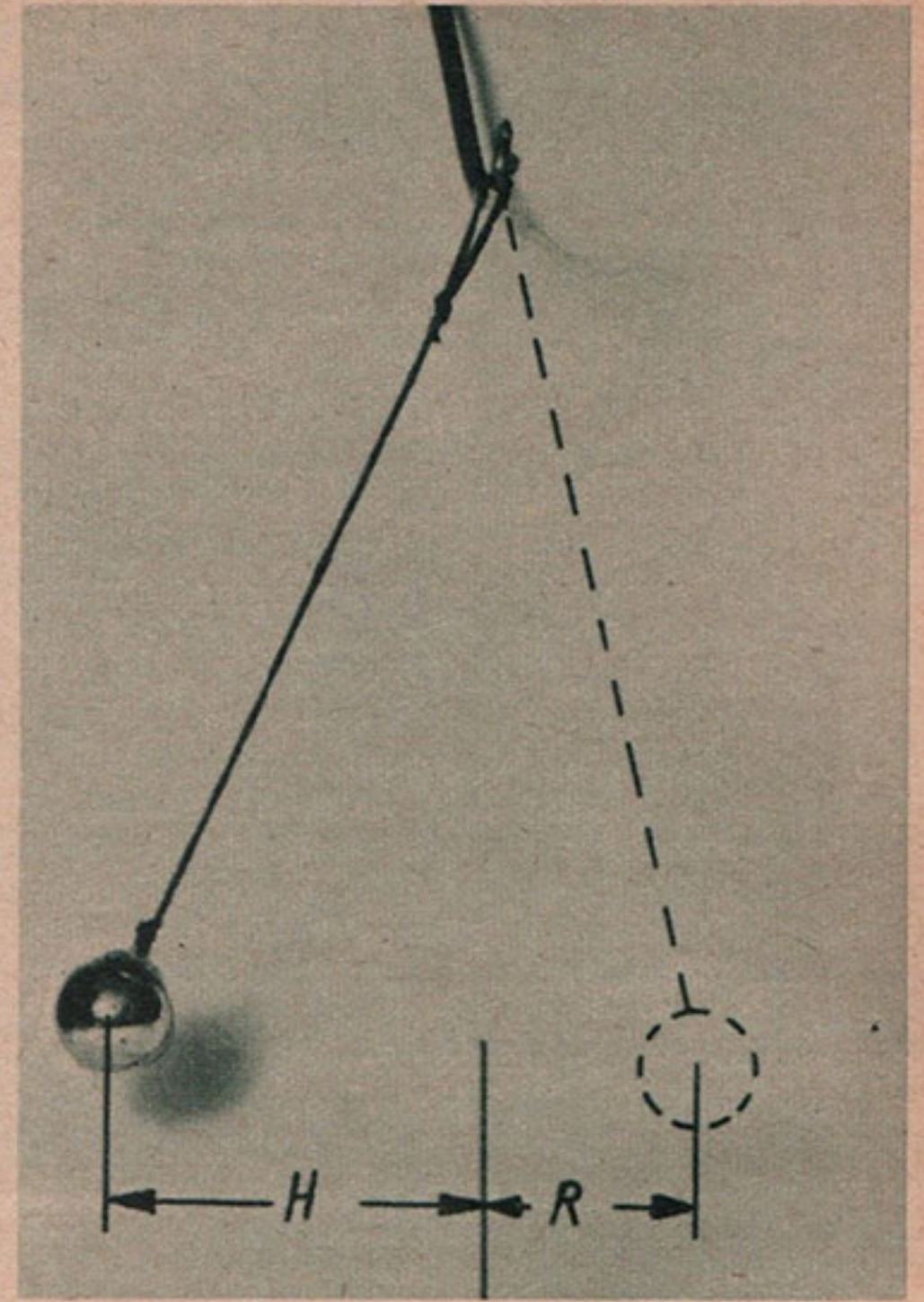
Wenn wir die Zeitdauer einer Pendelschwingung ändern wollen, dann müssen wir die Schnur, den Faden länger machen (oder eben kürzer). Ein Pendel, das für eine Schwingung eine Sekunde benötigt, hat zum Beispiel einen Faden von 99,42 cm Länge, über das Gewicht braucht man ja nichts zu sagen. Mal nachmessen. So



Oben: Wenn das gezogene Rad einmal seitlich versetzt, dann bekommt es sofort Kräfte zu spüren, die es wieder geradeaus richten wollen.

ganz wird es bei Ihnen nicht stimmen, es sei denn, sie wohnen in Potsdam. Für dessen geographische Breite gilt nämlich diese Pendellänge.

Bei den bisherigen Versuchen haben wir sicher automatisch etwas richtig gemacht, was von entscheidender Bedeutung für die ganze Schwingungsbewegung ist. Beim Anstoßen des Pendels zum Weiterschwingen haben wir immer genau den richtigen Augenblick für den Anstoß gewählt, also nie versucht, das Pendel blindlings und ohne Beobachtung seiner Bewegung weiter zu erregen. Sobald wir nämlich nicht genau den einzig möglichen Moment erwischen, kommt das Pendel aus dem Takt, schwingt zwar immer noch, aber eher schwächer als stärker. Wenn wir es ganz anhalten wollen, dann müßten wir den Impuls nicht nur im genau richtigen Augenblick, sondern auch noch in der genau richtigen

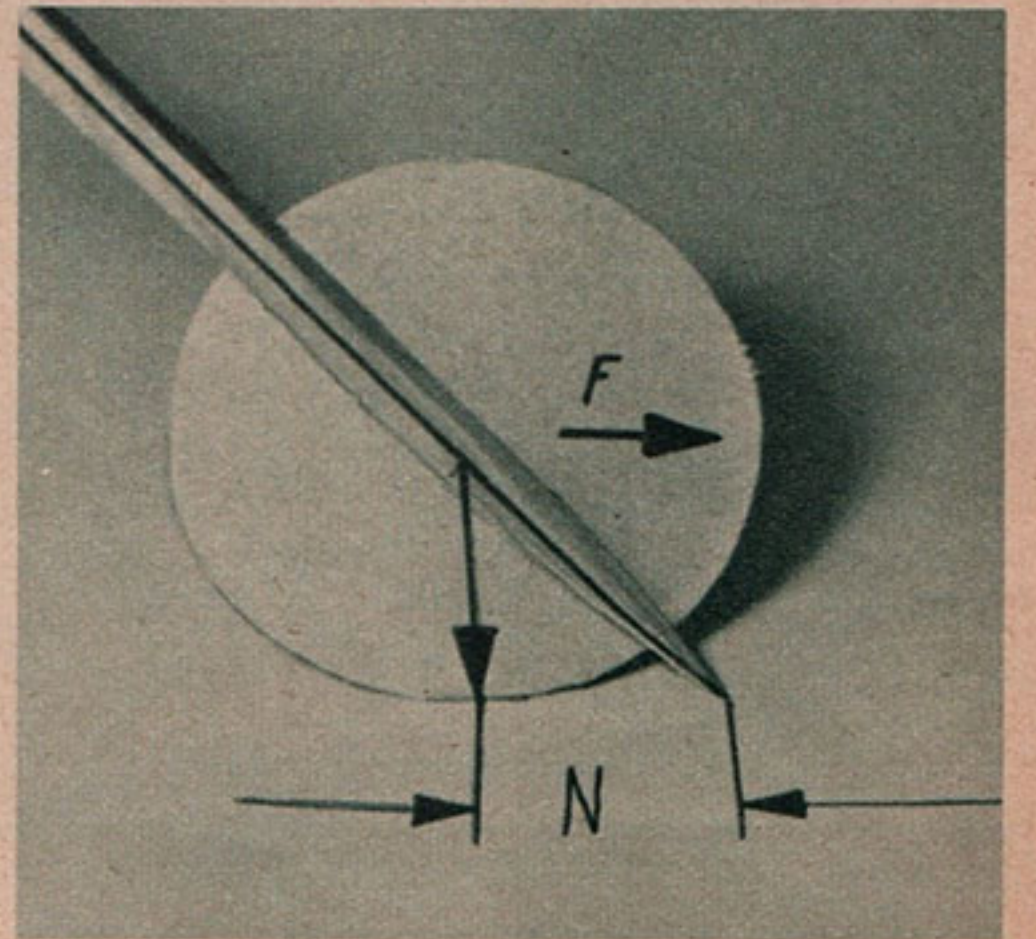


Ein einfaches Pendel kann bei genauer Beobachtung etliches offenbaren. Hier aufgezeichnet sind nur die Werte für „H“ = Hinschwingen und „R“ = Rückschwingen.

Stärke entgegen der Bewegungsrichtung geben. Und diese Beobachtungen sind für jedes schwingende System wichtig: Wenn im richtigen Augenblick in der richtigen Richtung (und manchmal auch in möglichst einer bestimmten Stärke) ein weiterer, dauernd wiederholter Impuls das System trifft, dann steigert es sich in seinen Bewegungen sehr stark, man sagt, „es schaukelt sich auf“.

Was kann man tun, um dieses Aufschaukeln zu verhindern, denn die einzelne Pendelbewegung im Lenker z. B. ist an sich nicht schlimm, dumm wird es ja erst, wenn die Bewegungen immer stärker werden und man sie nicht mehr mit der Armkraft bremsen kann. Bremsen, das ist das Stichwort, zumindest eines der vielen. Man mache die Pendelversuche einmal mit einer Holzlatte, unten ein Gewicht dran und oben mit Reibung gelagert. Man wird sicher feststellen, daß eine einmal in Gang gesetzte Pendelei sehr schnell immer kleiner wird und aufhört. Man spricht dann, wenn man eine Schwingung bremsen, nur nicht von „Schwingungsbremse“, sondern von „Schwingungsdämpfer“, man dämpft also die heftigen Bewegungen.

Wir haben weiter gesehen, daß ein wirksamer Impuls zum Aufschaukeln einer Schwingung im richtigen Augenblick auftreten muß, zum Unterdrücken der Schwingung brauchte man also nur entgegengesetzt kurze Kräfte einzuleiten, auch das würde das Schwingungssystem stören. Überhaupt wirken sich Störimpulse zum Dämpfen einer Schwingung immer sehr günstig



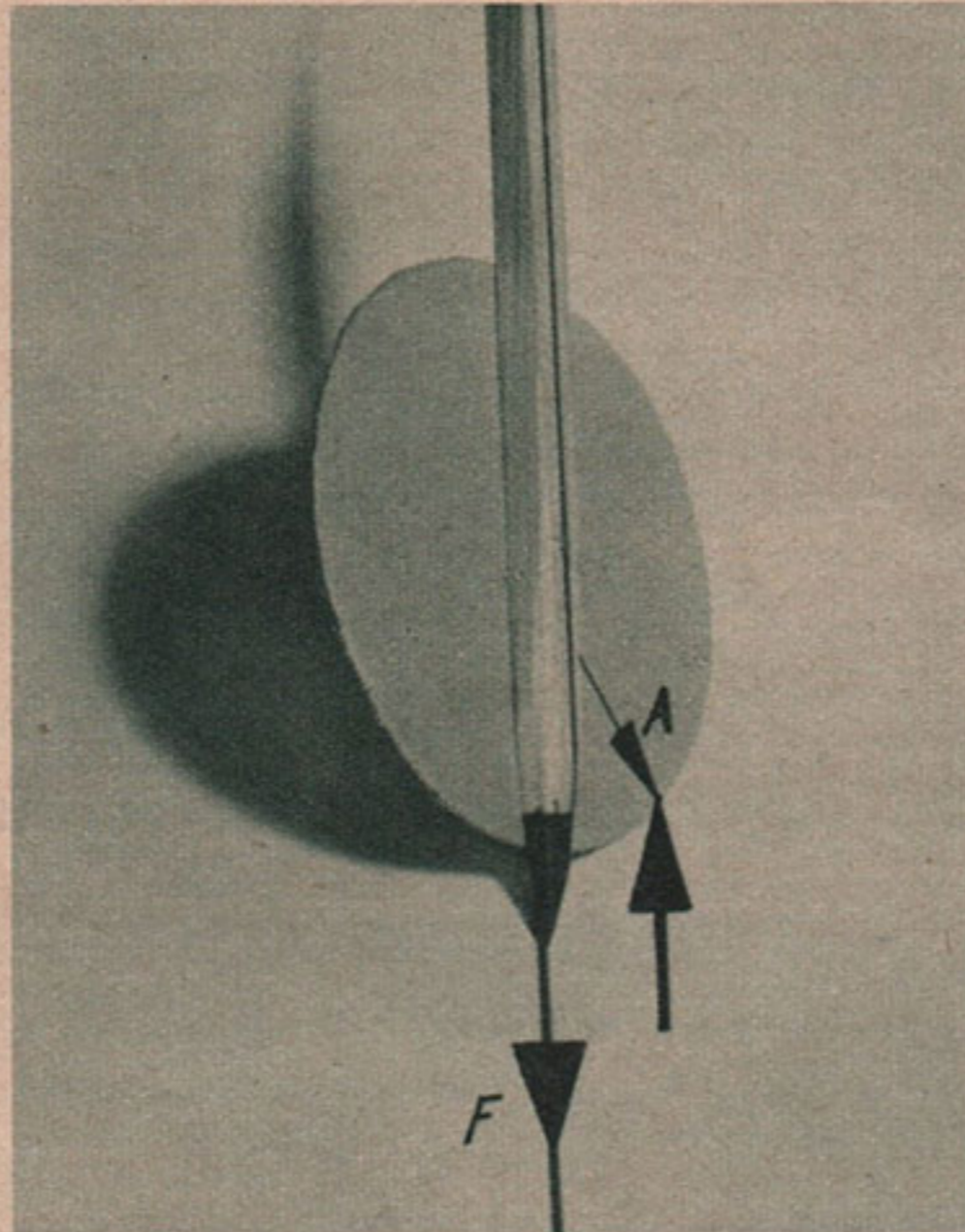
aus, eine der wohl bekanntesten Anwendungen dieser Störversuche sind da die doppelten Ventildfedern bei Viertaktmotoren. Die innere kleine Feder hat eine andere Eigenschwingungsdauer als die äußere, dicke Feder, sie stört diese am Aufbauen von unkontrollierten Pendelschwingungen. Im täglichen Leben gibt es noch Dutzende von Beispielen für Schwingungen, die sich nur deshalb bemerkbar machen können, weil sie nicht entweder durch innere oder äußere Reibung oder durch störende Systeme anderer Schwingungsdauer gehemmt werden. Fensterscheibenklirren, Gläserklingen, all das sind Schwingungen, die einmal durch eine bestimmte Impulsfolge angeregt wurden und dann ungedämpft (oder eben nur ganz gering gedämpft) weiterschwingen können.

Genau das gleiche ist es nun mit unserem Lenkerpendeln. Auch hier muß man die ganze Vorderradaufhängung als ein System ansehen, welches durch seine Länge (bzw. hier natürlich durch die Gewichtsverteilung im Verhältnis zur Lenkachse) eine gewisse Eigenschwingungsdauer hat (man sagt etwas gelehrter „Eigenfrequenz“) und welches eben nur darauf wartet, durch richtigen Anstoß beim Fahren zum Pendeln gebracht zu werden. Diese ersten Pendelversuche werden sehr schnell durch die verschiedenen Reibungsverluste gedämpft, man merkt sie kaum. Wehe aber, wenn man sich gerade in einem kritischen Geschwindigkeitsbereich bewegt, dann bekommt man nämlich die genau passenden Impulse zum Aufschaukeln mitgeliefert, ohne daß man etwas dagegen tun kann, jedenfalls nicht bei diesem Tempo. Die Impulse werden bei jeder Vorderradaufhängung vorkommen, sofern sie überhaupt mit Nachlauf des Vorderrades arbeitet, und das ist nun mal ein Zwang. Was Nachlauf ist, zeigen nochmal die Bilder, zuerst (links unten) am Teewagenrad. Da ist die Lenkachse rechts senkrecht, das Rad läuft hinterher und der Betrag zwischen den Pfeilen (mit „N“ gekennzeichnet) ist das Maß des Nachlaufes. Daneben unten noch mal dasselbe, nur an der Radführung eines Motorrad-Vorderrades im Prinzip gezeigt: Die Gabel steht schräg, und trotzdem läuft das Rad mit seinem Auflagepunkt hinterher, auch hier wieder der Nachlauf durch „N“ benannt. Nachlauf ist nötig, die Gründe dafür sollen hier nicht weiter erklärt werden, nur soviel wird jeder aus der Erinnerung wissen: wenn man einen Servierwagen (Teewagen) vor sich herschiebt, dann stellen sich alle Räder automatisch so ein, daß sie gezogen werden, also hinter der Lenkachse nachlaufen. Dreht man den Wagen um oder schiebt man ihn einfach nur mal rückwärts, so wenden auch die Räder sofort wieder. Beim Teewagen kann man dann noch einen weiteren Effekt sehr gut beobachten, das Bild (linke Seite Mitte) soll das deutlich machen. Die strichpunktierte Linie gibt die Fahrtrichtung des Rades an, es wird also zum Betrachter hin gezogen. Dabei hat es sich (durch ein Hindernis oder eine Lenkbewegung) etwas seitlich versetzt. Sofort treten Kräfte auf (der dicke Pfeil), die das Rad wieder geradeausstellen wollen. Je nach Geschwindigkeit der Vorwärtsbewegung sind diese Kräfte natürlich kleiner (langsam) oder größer, sie schieben das Rad also entweder nur in seine Nullage zurück oder gar darüber hinaus auf die andere Seite, wo dann dasselbe Spiel der Kraft, nur andersherum, wieder anfängt. Zieht man einen Servierwagen mit einer bestimmten Geschwindigkeit hinter sich her, so kommen diese eben erwähnten Kräfte gerade immer in den richtigen Augenblicken und in richtiger Stärke, um das Rad dauernde regelmäßige Pendelbewegungen machen zu lassen. Dabei kann sich das Rad durchaus durch den kräftigen Schwung, den es von den Impulsen mitbekommen hat, vollständig um die Lenkachse herumdrehen, der Teewagen stolpert dann etwas. Durch eine Menge Zufälle kann sogar theoretisch ein Zustand eintreten, daß alle vier Räder gleichmäßig schwingen und in ihrer Schwingfrequenz den kompletten Teewagen zum schlingern bringen.

Da das Vorderrad vom Motorrad nun auch mit Nachlauf hinter der Lenkachse hereilt, kann hier genau derselbe Effekt auftreten, der auch das Teewagenrad zum Pendeln gebracht hat.

Das Bild unten zeigt: So sieht es aus, wenn man den Lenker einschlägt, das Rad also um die Lenkachse dreht. Auch hier wieder wandert der Auflagepunkt des Rades seitlich aus der Fahrtrichtung aus, allerdings habe ich beim Basteln dieser Bilder darauf geachtet, daß der entsprechende Wert der seitlichen Versetzung genügend groß und sichtbar wurde. Auch da können wieder Kräfte angreifen, die eine Pendelbewegung einleiten oder, wenn sie bei einer bestimmten Geschwindigkeit (in bestimmten Zeitabständen hintereinander) auftreten, diese Pendelei weit aufschaukeln können.

Woher die Pendelei kommen kann, das wissen wir nun. Wir wissen auch, daß das Vorderrad mit der Gabel und dem Lenker zusammen als System gesehen werden kann, welches zum Pendeln gebracht werden kann. Weiterhin ist das



Auch das Vorderrad bekommt seitliche Impulse, sobald der Lenker eingeschlagen ist. „A“ ist wieder der Auflagepunkt, „F“ die Fahrtrichtung!

System nicht davon abhängig, wieviel es wiegt, sondern nur davon, wie groß die Entfernung der Gewichte von der Lenkachse (dem Pendeldrehpunkt) ist. Aus unseren eigenen Erfahrungen wissen wir außerdem noch, daß die Pendelneigung (bzw. die Neigung zum Aufschaukeln der Bewegung!) etwas vergrößert wird, wenn auf dem Sozius noch ein Mann mitfährt. Das bedeutet, daß außer der Pendellänge noch Faktoren mitspielen, die nicht so einfach zu erfassen sind, weil sie mit der Vorwärtsbewegung der Maschine zusammenhängen und mit der Reifenhaftung am Boden (die ja die Größe der Impulse zum Aufschaukeln bestimmt!). Schließlich ahnt man noch, daß auch das Maß des Nachlaufes nicht unwichtig ist und kommt zum Schluß, daß Aufschaukeln der Lenkerpendelei praktisch überall auftreten könnte, wenn durch Zusammentreffen verschiedener ungünstiger Bedingungen genau die Voraussetzungen dafür geschaffen werden. So kann durch einen defekten Stoßdämpfer auf einer Seite der Anfangsimpuls gegeben werden, der Stoßdämpfer kann sich aber auch auf bestimmtem Pflaster als Aufschaukel-Impuls auswirken. Dasselbe gilt nun für alle Teile, die direkt mit der Lenkung zu tun haben, außerdem noch für vieles, dessen Einfluß auf die Lenkung man schon kaum noch glauben möchte (wie z. B. die Belastung der Maschine). Leichter Rahmenverzug kann (immer im Verein mit anderen passenden Abmessungen und Kräften) genauso gut zum Aufschaukeln führen wie ein Reifen mit Unwucht (bei dem man noch am ehesten den Einfluß auf die Lenkung glaubt). Ganz einwandfrei deutlich ist nun auch, daß ein

Defekt am Lenkungsdämpfer (der ja, wie wir vorhin sahen, die Schwingungen bremsen soll) sich sofort durch Pendelei bemerkbar machen wird.

Was tun?

Wie oben schon gesagt, bleibt einem nichts anderes übrig, als einmal die ganze Maschine durchzuprüfen. Wenn das Fahrzeug im Neuzustand nicht zum Aufschaukeln neigte, jetzt aber dies sehr deutlich tut, dann muß etwas verändert worden sein (und wenn es nur der etwas schwer geratene große Scheinwerfer war). Durch irgendwelche Umbauten kann man im übrigen sehr unglücklich die Eigenschwingungsdauer (die Eigenfrequenz) der Lenkung verändern, indem man sie nämlich in Bereiche verlegt, die im täglichen Fahrbetrieb auch laufend vorkommen. Was die Versuchsabteilung beim Hersteller teils mit wissenschaftlichen Untersuchungen, teils aber nur empirisch (durch die vielen Stürze der Konstrukteure) an Lenkung herausgeknobelt hat, das war vor allem bei der Vorderschwinge nur durch die verheerende Eigenfrequenz im falschen Bereich so schwierig, so kompliziert zu erfassen, daß es in der ersten Zeit der „Schwingenmode“ zu erheblichen Fehlleistungen kommen mußte. Die Telegabel scheint mir da (obwohl sie durchaus durch ungünstige Umstände zum Aufschaukeln zu bringen ist) etwas glücklicher zu liegen, weniger Sorgfalt in der Entwicklung zu fordern. Wahrscheinlich hängt das mit der Verteilung der Gewichte recht eng um die Lenkachse herum zusammen, worin ich einen wesentlichen Vorteil der Telegabel (und der ganz kurzen Schwinge, etwa Adler MB!) vor der Langschwinge sehe. Da liegt die gefährliche Frequenz in Bereichen, die kaum vorkommen. Und trotzdem kann auch da etwas passieren, das kann ich aus eigener Erfahrung schildern: Regina solo, etwas Werkzeug in der Tasche auf dem Gepäckträger. Beim Wegfahren vom Parkplatz geht es die Stufe vom Bürgersteig hinunter, da plötzlich, praktisch noch im Fußgängertempo, beginnt der Lenker zu pendeln, Gegenlenken hilft nichts (man ist mit seinen Reaktionen nie schnell genug und vor allem nie in der richtigen Richtung auf Abwehr), auch Gasgeben war dann sinnlos, weil es zu spät kam, die Maschine lag schon am Boden. Ich habe mich damals bestimmt angestrengt, auf dem Asphalt war deutlich zu sehen, wie ich den Lenker wieder auf Geradeauskurs zwingen wollte. Und woran lag es? Keineswegs war zu wenig Luft in den Reifen oder sonst was mit der Lenkung in Unordnung, nur eine Befestigungsschraube vom Gepäckträger war verlorengegangen, mit der Werkzeugtasche hindend drauf konnte dieser nun „den Ton angeben“. Auch solche Tücken muß man also suchen!

Erwartet nach alledem noch jemand Patentrezepte gegen Lenkungpendeln? Ich glaube (hoffe) nicht. Und wenn wir auf Anfragen von Lesern immer wieder betonen, daß man zuerst mal die Fahrwerkslagerung (also Lenkung, Schwingenlager, Radlager) und die Felgen auf seitlichen Schlag sowie die Reifen auf Unwucht und den Rahmen auf genaues Spuren der Räder, die Stoßdämpfer und was sonst noch alles untersuchen soll, dann sind das (dann können das nur sein) Hinweise auf die häufigsten Ursachen, die wir hier eben aus der Leserpost und der eigenen Erfahrung kennen. In ganz verzwickten Fällen kann es auch mal der Gepäckträger sein (siehe oben!), da hilft eben tatsächlich nur Suchen. Man kann sich aber trösten, die Versuchsabteilungen nicht nur der Motorradwerke, sondern auch die der Automobilwerke treiben einen erheblichen Aufwand, um dem Pendeln (dort heißt es Flattern) in der Lenkung abzuhelfen. Dort hat man dieselben Probleme, auch ging man ihnen übrigens mit denselben Mitteln zu Leibe, nämlich mit Dämpfung (zunächst mit Reibungsdämpfung, später dann mit hydraulischer!). Nur ist das Flattern der Automobil-Vorderräder bei weitem nicht so gefährlich wie das Pendeln des Vorderrades beim Motorrad, zumindest der Solomaschine. H.-J. M.

GRUNDSCHULE DER MOTORRADTECHNIK

26

Bremsbetätigung

Die Betätigung der Bremsen erfolgt bei Motorrädern, von Ausnahmen abgesehen, **mechanisch** über Bowdenzug oder Gestänge. Im Hinblick auf die Lageänderungen des Vorderrads beim Durchfedern benutzte man die **Bowdenzugübertragung** schon von jeher bei der Vorderradbremse, während man für die Betätigung der **Hinterradbremse** die Übertragung durch ein **Zuggestänge** vorsah.

Mit dem Übergang auch zum gefederten Hinterrad ergaben sich nun auch hier ständige Lageänderungen des Rades gegenüber dem Betätigungshebel (nahezu ausnahmslos benutzt man für die Vorderradbremse einen Hand-, für die Hinterradbremse einen Fußhebel). Es lag deshalb nahe, auch zwischen Fußbremshebel und Hinterradbremse einen Bowdenzug vorzusehen. Unbedingt notwendig ist das aber nicht, denn wenn man den vorderen Gelenkdrehpunkt nahe an den Mittelpunkt der Hinterradschwinge-Lagerung hinanbringt (andere als Langschwinge-Hinterradfederungen gibt es ja nicht mehr), dann kann man auch auf ein gefedertes Hinterrad die Bremskräfte vom Fußhebel aus mittels Gestänge übertragen. Gestänge wenigstens bei einer der beiden Übertragungen wird von vielen im Hin-

blick auf die Gefahr eines Nippelausreißers — mit oder ohne Berechtigung sei dahingestellt — bevorzugt.

Nur in Einzelfällen ist man auch beim Motorrad auf die im Automobilbau inzwischen durchweg verwendete **hydraulische Bremskraftübertragung** gegangen. Einmal mit Rücksicht auf die damit gegebene **Flexibilität** in der Übertragung, zum anderen aber auch auf die Möglichkeit, **größere Kräfte** an der Bremse wirksam werden zu lassen. Hydraulische Bremskraftübertragungen wurden insbesondere bei **Seitenwagengespannen** angewandt, wobei verschiedene Kombinationen zwischen den Maschinenbremsen und der Bremse des Beiwagenrades möglich sind und ausgeführt wurden. Eine hydraulische Bremskraftübertragung kann ebenso mit einer gestängebetätigten Hinterradbremse wie auch mit einer ebenfalls hydraulischen Übertragung zum Hinterrad kombiniert werden, wobei es notwendig ist, Einstellmöglichkeiten vorzusehen, um sowohl die Kräftedosierung als auch die Ansprechzeitpunkte der Bremsen regulieren zu können.

Kombinationen zwischen den Bremsen sind aber nicht nur bei einem Gespann möglich. Anders als beim Automobil ist ja für das Einspurfahrzeug keine Kombination von Vorder- und Hinterrad-

bremsbetätigung vom Gesetzgeber vorgeschrieben; aber es hat in früheren Jahren nicht an Versuchen gefehlt, solche Kombinationen zu schaffen, d. h. entweder durch Betätigung des Fuß- oder des Handbremshebels beide Maschinenbremsen zum Ansprechen zu bringen (wobei natürlich andererseits dafür gesorgt sein mußte, daß der gesetzlichen Forderung nach Vorhandensein zweier unabhängig zu betätigender Bremsen dennoch entsprochen war).

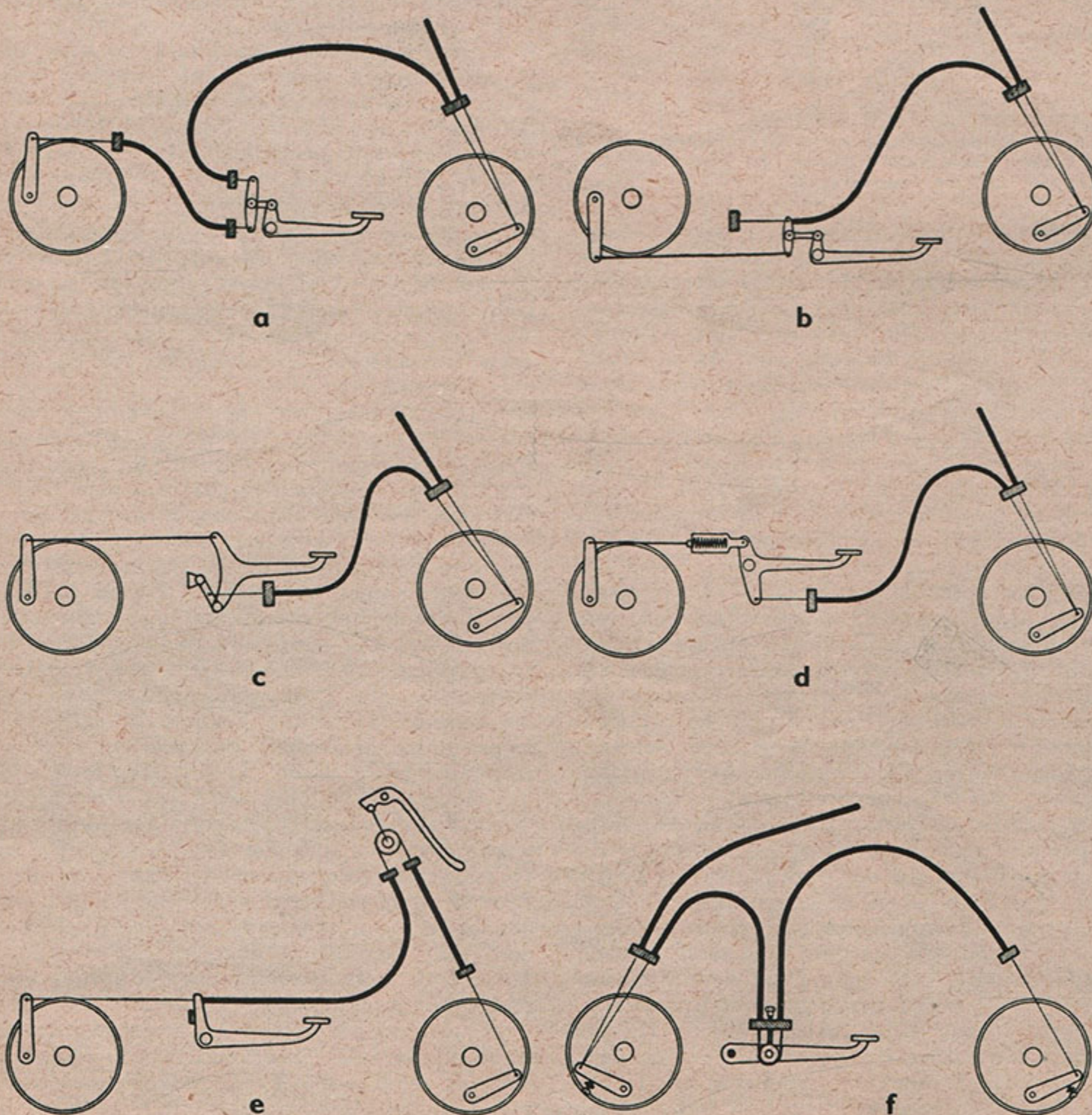
Die untenstehenden Skizzen zeigen nur eine kleine Auswahl solcher **Bremskombinationen**, wie sie vor allem in den dreißiger Jahren auch bei Serienmaschinen zur Anwendung kamen. Wobei diese Kombinationen meist so angeordnet waren, daß die Betätigung des Fußbremshebels beide, die Betätigung des Handbremshebels nur die Vorderradbremse in Funktion setzte.

Die Unterschiede der mannigfaltigen Konstruktionen (die heute sämtlich wieder in Vergessenheit geraten sind) lagen einmal in der Kombination von Bowdenzug- und Gestängebetätigung der Allradbremse, zum andern aber vor allem in der Art der **Bremskraftdosierung** auf Hinter- und Vorderrad. Und da beim Einspurfahrzeug sich die jeweiligen Bremsverhältnisse in Abhängigkeit von Geschwindigkeit, Straßenbeschaffenheit und Schräglage unausgesetzt ändern, gab es auch keine Dosiereinrichtung, die in allen Situationen befriedigt hätte: fast immer war eine Nachkorrektur mit Hilfe der zweiten, von der Kombination unabhängigen Betätigung erforderlich.

Weil dadurch der Fahrer aber doch wieder zwei Hebel bedienen mußte, und weil es begrifflicherweise immer Situationen gab, in denen auch eine schwache Mitwirkung der Vorderradbremse unerwünscht, weil gefährlich war, weil außerdem ungleicher Verschleiß an beiden Bremsen eine diffizile Nachstellarbeit notwendig machte, ging man später auch bei Rennmaschinen wieder generell von der kombinierten Bremse ab und zu getrennter Betätigung zurück. Immerhin zeigen die Skizzen interessante Lösungen: a) eine gemeinsame Betätigung vom Fußhebel aus über einen Waagebalken und zwei Bowdenzüge (deren unterschiedliche Länge und Eigenreibung mußte natürlich auch bei der Einstellung der Dosiereinrichtung berücksichtigt werden!); b) wiederum eine Waagebalken-Konstruktion, jedoch mit Gestängeübertragung zum Hinterrad, mit Bowdenzug zum Vorderrad (wobei die „Scherenwirkung“ des Bowdenzugs ausgenutzt wurde: es ist das gleiche, ob am Seil gezogen oder an der Hülle gedrückt wird — an der Bremse ergibt sich in beiden Fällen ein Zug!); c) eine andere Ausführung des gleichen konstruktiven Grundgedankens; d) eine Kombination, bei der die eingebaute Feder eine genaue Dosierung der Bremskräfte ermöglichte; e) eine geistreiche Kombination, bei der beide Bremsen gemeinsam sowohl vom Fußhebel aus (wieder mit Hilfe der Scherenwirkung, aber hier auf beide Bremsen) als auch mittels des Handhebels am Lenker betätigt werden konnten; und schließlich f) eine gemeinsame Betätigung von Vorder- und Hinterradbremse über eine Ausgleichrolle vom Fußhebel aus, wobei die zweite unabhängige Bremsbetätigung über Bowdenzug vom Handhebel aus zum Hinterrad geführt war.

Verschiedene ausgeführte Bremskombinationen an Motorrädern: a, b und c mit Waagebalkenausgleich (Bremskraftdosierung), ausschließlich über Bowdenzüge oder über Bowdenzug/Gestänge auf die Bremsen wirkend; d mit Waagebalken, aber Bremskraftdosierung

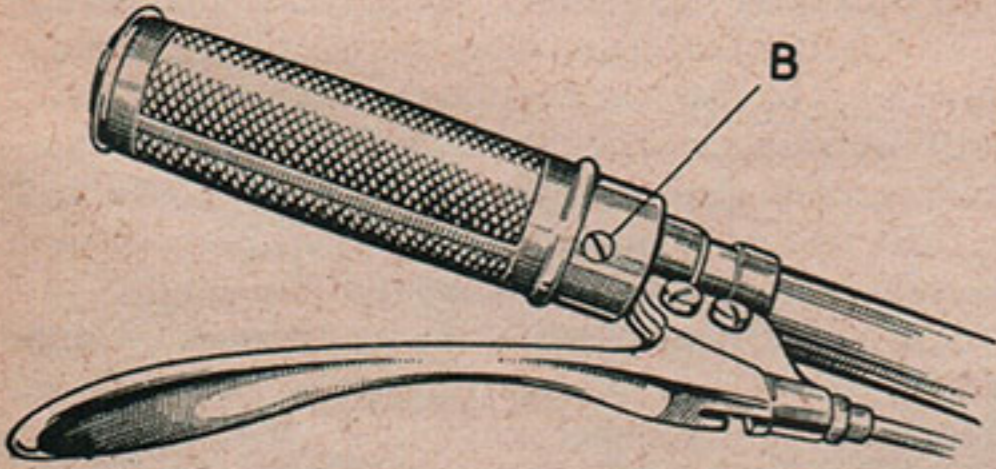
mittels Feder im Zuggestänge; e Betätigungsmöglichkeit sowohl vom Fuß- wie vom Handhebel aus; f Ausgleich mittels Rolle am Fußhebel, zweite Betätigung auf Hinterrad wirkend (um in Fällen bremsen zu können, in denen auch leichte Bremsung des Vorderrads unerwünscht ist).



Lenker und Armaturen

Der überwiegend aus einem durchgehenden **Stahlrohr** entsprechender Formgebung, seltener aus einer Kombination von Stahlrohrendstücken und einem **Blechpreßteil-Mittelstück** bestehende Lenker wird heute überall mittels zweier getrennter (oder einer durchgehenden) **Klemmschellen** auf dem oberen Gabel-Querjoch gehalten und ist in diesen Schellen zur Änderung der Fahrerposition in Grenzen verstellbar. Bei Sport- und Rennmaschinen finden sich auch statt des durchgehenden Lenkers getrennte kurze Lenkerstummel, die mit den Gabelholmen verschraubt sind. Im übrigen richtet sich die Form des Lenkers nach der Zweckbestimmung der Maschine und der sich daraus ergebenden Sitzposition des Fahrers.

Am Lenker befinden sich die meisten der erforderlichen **Bedienungsorgane**. Ausnahmslos heute am rechten Lenkerende der **Gasdrehgriff**, der als Rundzug-(Wickel-)Drehgriff, aber auch als Geradzuggriff aufgebaut sein kann. Bei ersterem ist im allgemeinen ein kürzerer Betätigungsweg für den angeschlossenen Bowdenzug erreicht. In jedem Fall wird bei einem modernen Gasdrehgriff dafür gesorgt, daß durch eine **Stellschraube** die Leichtgängigkeit des Drehgriffs verändert werden kann, um diese den Wünschen des Fahrers anpassen zu können.



Am Gasdrehgriff befindet sich eine **Stellschraube** als „Brems“, um die Leichtgängigkeit des Drehgriffs regulieren zu können (B).

Der linke Lenkergriff ist heute durchweg als „**Blindgriff**“ ausgebildet; vereinzelt diente früher links ein Drehgriff zur Regulierung der verstellbaren **Zündung**. Sofern eine solche heute noch vorgesehen ist, wird sie mittels eines kleinen **Stellhebels** neben dem Gasdrehgriff (oder dem Blindgriff) bewerkstelligt. Mit einem eben solchen Stellhebel wird der Luftschieber bzw. der Startvergasserschieber im Vergaser über Bowdenzug betätigt.

Rechts am Lenker findet sich außerdem der **Handhebel** für die Betätigung der **Vorderradbremse** über Bowdenzug, links der in der Form gleiche Handhebel für die **Kupplungsbetätigung**. Griffgerecht zum Daumen der linken bzw. rechten Hand finden sich, manchmal mit den Handhebeln für Bremse und Kupplung kombiniert, **Signalhorn-Druckknopf**, (**Kurzschlußknopf**), **Abblendschalter** und **Blinkerschalter**, während **Lichthaupt- und Zündschalter** meist im Scheinwerfer untergebracht sind.

In Lenkermitte finden wir noch einen **Drehknopf**, der ebenfalls eine wichtige Funktion hat, die die Fahreigenschaften des betreffenden Fahrzeuges stark beeinflusst:

Um die Lenkausschläge zu dämpfen (bei Seitenwagenmaschinen unbedingt, bei Solomaschinen nur unter besonderen Fahrbedingungen bzw. bei sehr hohen Geschwindigkeiten erforderlich) sieht man bei Maschinen, für die diese Voraussetzungen zutreffen können, serienmäßig oder nachträglich einen **Lenkungsdämpfer** vor. Das ist entweder ein **Reibungsdämpfer**, bei dem der Reibungsdruck aufeinander liegender Scheiben durch

Handverstellung verändert werden kann, oder neuerdings auch vielfach ein **hydraulischer** (Teleskoprohr-)Dämpfer, von dessen Funktion im Zusammenhang mit den im Aufbau ähnlichen Dämpfern für die Federung des Vorder- und Hinterrades schon gesprochen wurde.

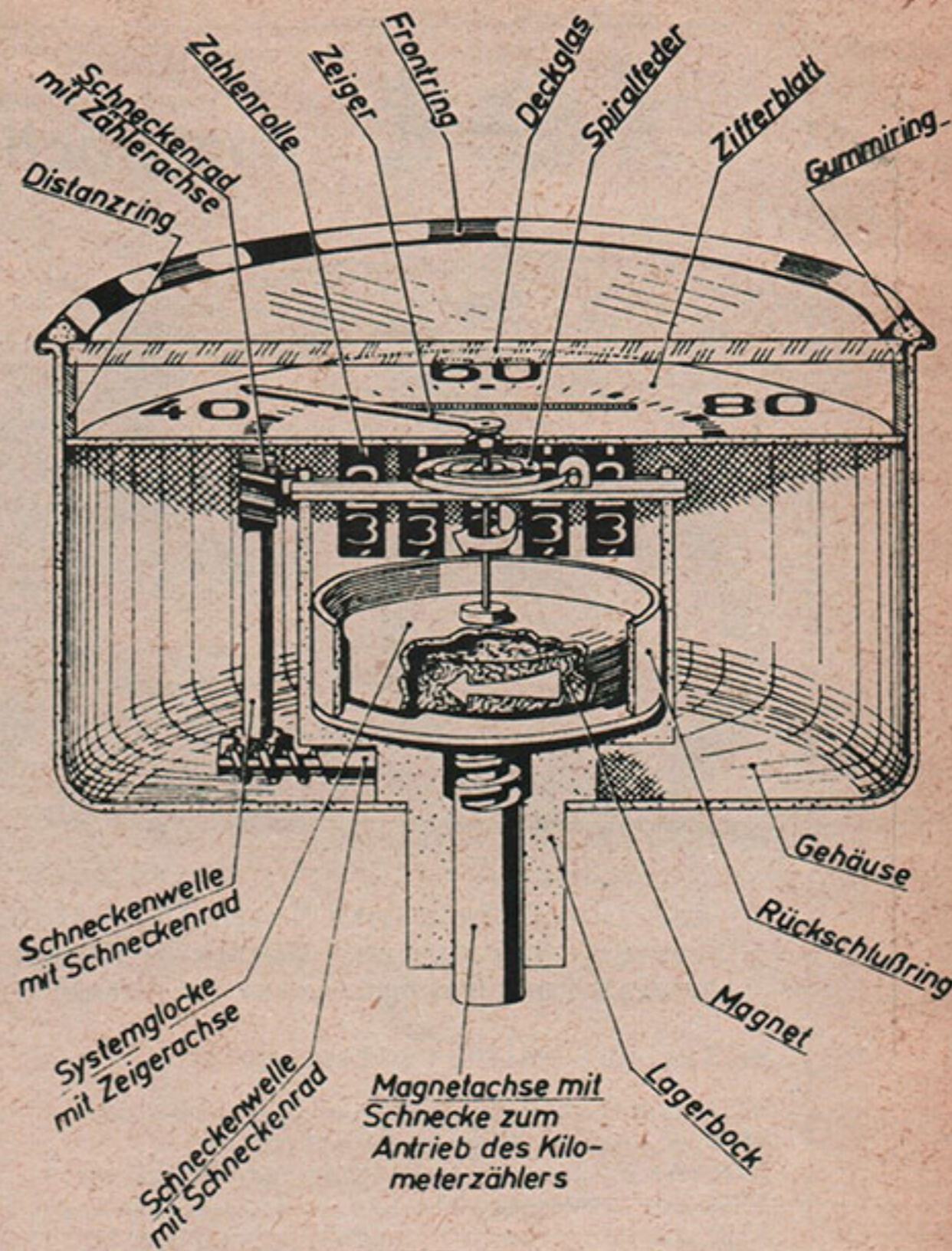
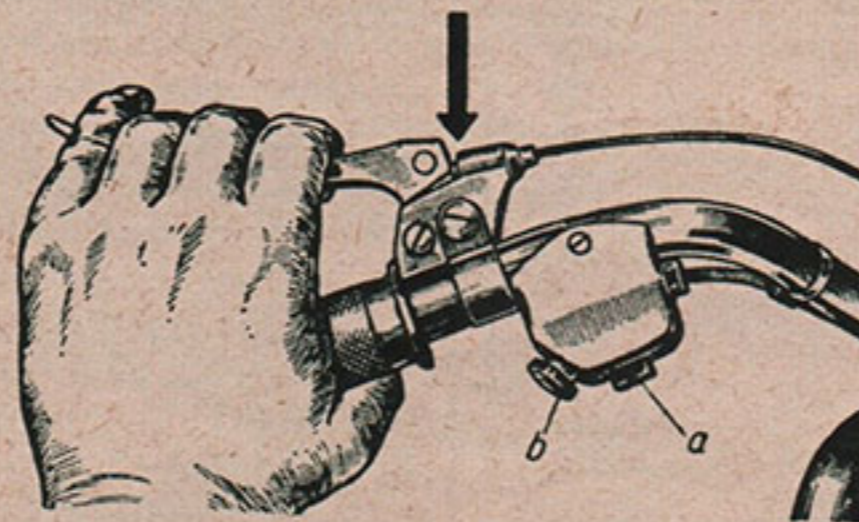
Kontrollinstrumente

Am Lenker (bzw. im Scheinwerfer) findet sich das kombinierte Meßinstrument für gefahrene Geschwindigkeit und zurückgelegte Fahrkilometer, allgemein als **Tachometer** bezeichnet. Nur dieses Kontrollinstrument ist gesetzlich vorgeschrieben. Andere Instrumente (**Drehzahlmesser** und **Amperemeter** zur Messung des Lade- und Entladestroms) finden sich nur bei einzelnen Motorradmodellen bzw. sind zu nachträglichem Anbau erhältlich.

Unser Bild rechts oben zeigt das Innere eines Tachometers. Die Funktion des Geschwindigkeitsmessers beruht heute nahezu ausschließlich auf dem **Wirbelstrom-Prinzip** (das früher gebräuchliche Zentrifugal-Prinzip wurde verlassen). Wie aus dem Schnittbild ersichtlich, bildet das Kernstück des Tachometers eine runde Metallscheibe, die auf einer im Gehäuse gelagerten Welle fest sitzt. Diese Welle erhält ihren Antrieb über eine biegsame Welle, welche zum Vorderrad (seltener zum Hinterrad) oder zum Getriebe führt. Dort befindet sich ein **Schneckenradgetriebe**, über das die biegsame Welle angetrieben wird, wenn das Fahrzeug in Bewegung ist. Die genannte Scheibe ist magnetisch, d. h., es handelt sich bei ihr um einen **Dauermagnet**, der als Scheibenmagnet ausgelegt ist. Über ihn gestülpt ist eine **Dose aus Aluminiumblech**, deren innerer Durchmesser um eine Kleinigkeit größer ist als der Scheibendurchmesser, so daß sich der Scheibenmagnet mit einem geringfügigen Luftspalt, aber ohne zu streifen, in der Dose drehen kann. Die Dose wiederum sitzt ebenfalls auf einer Welle, welche zentrisch zur Magnetscheibe und deren Welle gelagert ist.

Dreht sich — mit zunehmender Geschwindigkeit immer schneller — die Magnetscheibe, so entstehen in der Aluminiumdose sogenannte **Wirbelströme**. Diese sind, ähnlich wie ein magnetisches Kraftfeld, bestrebt, einen Kraftschluß zwischen Dose und Scheibe herzustellen, d. h. also die Dose an der Drehung der Magnetscheibe teilnehmen zu lassen. Das aber verhindert eine **Spiralfeder**, mit der die Dose gegen einen Anschlag im Gehäuse gedrückt wird. So lange wenigstens, als die Wirbelströme noch nicht kräftig genug sind, die Federkraft zu überwinden. Jedoch hängt die Stärke der Wirbelströme von der Drehzahl der Magnetscheibe ab — mit anderen Worten: mit steigender Drehzahl wird die Federkraft mehr und mehr überwunden, die Dose mehr und mehr in Drehrichtung der Scheibe verdreht. Diese Drehung aber macht auch ein oben auf der Dosen-Welle befestigter, über einer geeichten **Skala** liegender **Zeiger** mit, der die je-

Am Kupplungshebel muß, um völlige Entlastung der Kupplungsrückvorrichtung zu gewährleisten, stets ein geringer „toter Gang“ vorhanden sein.



Das Innere eines modernen Geschwindigkeitsmessers und Kilometerzählers, Geschwindigkeitsmessung nach dem Wirbelstromprinzip.

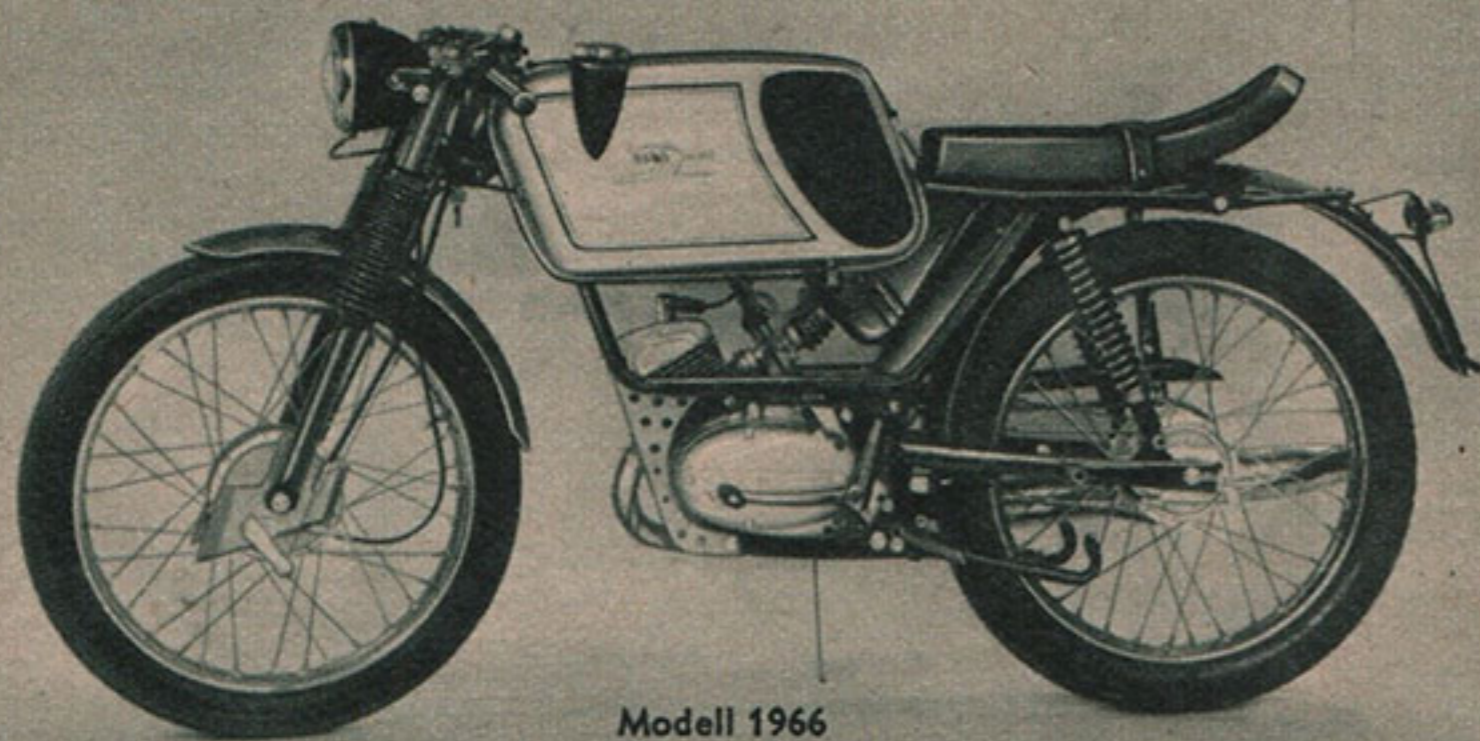
weils gefahrene Geschwindigkeit anzeigt. (In gleicher Weise arbeiten übrigens auch die sogenannten „mechanischen Drehzahlmesser“, die nur statt vom Laufrad oder Getriebe ihren Antrieb von der Kurbel- oder Nockenwelle des Motors erhalten; elektrische bzw. elektronische Drehzahlmesser dagegen haben einen gänzlich anderen Aufbau und andere Funktionsgrundlagen.)

Im Tachometergehäuse befindet sich außerdem der **Wegstreckemesser**, der Kilometer- oder Meilenzähler. Sein Antrieb wird von der Eingangswelle abgenommen, die die Magnetscheibe des Tachometers treibt, und führt über Zahn- und Schneckenräder zum Zählwerk. Dieses besteht aus eng aneinanderliegenden **Zahlentrommeln**, die je von 0 bis 9 beschriftet und jede mit einer seitlichen Nase versehen sind — alle Trommeln liegen drehbar auf einem gemeinsamen Lagerstück. Ganz rechts liegt noch eine Scheibe, die ebenfalls eine Nase trägt, und diese Scheibe wird kontinuierlich von der Eingangswelle über die zwischengeschalteten Übertragungszahnräder angetrieben. Die Übersetzung dieser Übertragung ist so ausgelegt, daß sich die Scheibe nach 1000 Meter Fahrstrecke einmal gedreht hat — und dann dreht die Nase die erste Zahlentrommel um eine Stelle weiter — also beispielsweise von 0 auf 1; 1 km ist zurückgelegt. Hat sich die Scheibe zehnmal gedreht, wurde auch zehnmal die erste Trommel um je eine Stelle mitgenommen — und beim zehntenmal, wenn die Trommel wieder auf 0 geht, nimmt deren Nase die zweite Zahlentrommel um eine Stelle mit. Das setzt sich dann entsprechend bis zur letzten Zahlentrommel fort, die die Zehntausender anzeigt.

Bei manchen Tachometern ist noch ein zweites Zählwerk (mit weniger Zahlentrommeln) eingebaut, das als „**Tageszähler**“ bezeichnet wird und das sich mittels eines Stellknöpfes jeweils wieder auf 0 zurückstellen läßt, wenn die Zahlenangabe (Tages- oder Etappenkilometer) abgelesen wurde.

(Wird fortgesetzt)

Jet - jetzt noch schneller!



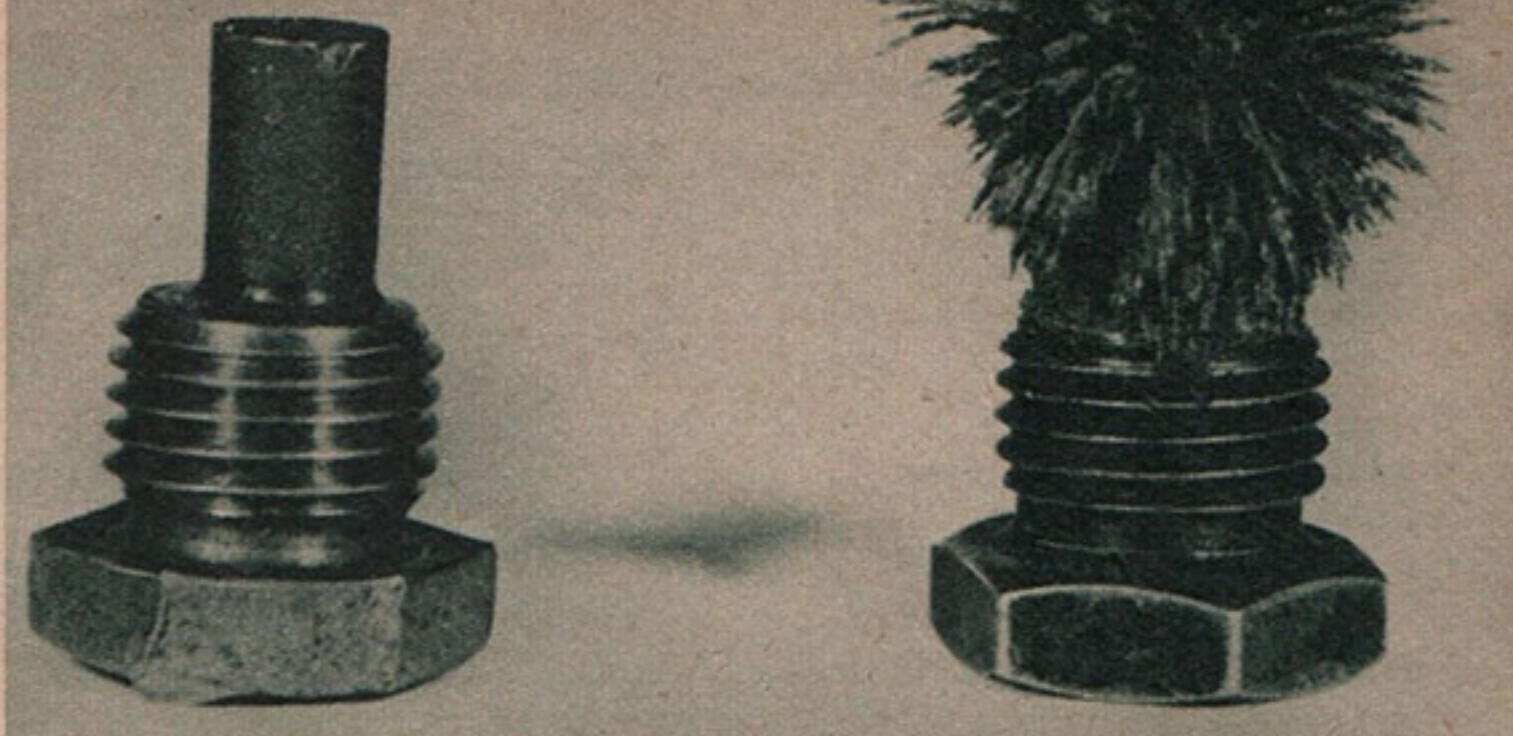
Modell 1966

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
- 7520 Bruchsal, Herbert Beyer, Durlacher Str. 49
- 7580 Bühl (Baden), H. Spraver, 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
- 4000 Düsseldorf, 2-Rad GmbH., Friedrich-Ebert-Str. 16
- 2330 Eckernförde, B. Andersch, Gaetjestr. 19
- 2200 Elmshorn, Klaus Hauschildt, Bauerweg 37
- 2390 Flensburg, Peter J. Petersen, Hafermarkt 19
- 8602 Gaustadt, Manfred Geiger, Hauptstr. 109
- 4471 Geeste, R. Wessels, Haus-Nr. 2
- 4660 Gelsenkirchen/Buer, A. Meinhövel, Dorstener Str. 17 a
- 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.
- 4049 Gustorf, Horst Kerkow, Auf dem Willer 23
- 2000 Hamburg 13, P. Tuscher, Rentzelstr. 10
- 6733 Haßloch, Georg Zercher, oHG., Bahnhofstr. 1a
- 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, Schlembach am Friesenplatz, Brabanterstr. 57
- 8460 Kronsdorf/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
- 3140 Lüneburg, Adolf Altendorf, Rote Straße 6
- 3071 Marsdorf, Fritz Alexander
- 7802 Merzhausen/Frbg., Fr. Sütterlin, Hexentalstr. 29
- 4200 Oberhausen, 2-Rad GmbH., Friedr.-Karl-Str. 49
- 3150 Peine, Hans Hummel, Ilsederstr. 18
- 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
- 6200 Wiesbaden, Erich Klose, Karlstr. 44
- 5600 Wuppertal-Barmen, R. Dickten, Schützenstr. 63
- 5600 Wuppertal-Elberfeld, P. Wölk, Friedrich-Ebert-Str. 476
- 5102 Würselen/Aachen, P. Eck, Markt 34

Interessierte Händler schreiben bitte an den Importeur NESTLER, 53 Bonn, Stiftsplatz



ERSTAUNLICHE WIRKUNG

zeigen Ölablaßschrauben mit Magnetstopfen, die leider immer noch viel zu wenig von Motorradfahrern beachtet werden. Diese einfachen (und nicht allzu teuren) Filter ziehen zwar nur die Eisenspäne aus dem Öl, doch auch in modernen Motoren, die sehr weitgehend unter Verwendung von Leichtmetallen gebaut werden, fallen gerade Eisenspäne noch in einem Umfang an, den man kaum für wahrscheinlich halten möchte. Vornehmlich in der Einfahrzeit, in der sich die Kolbenringe durch eingepanteten Verschleiß an die Form der Zylinderlaufbahn gewöhnen sollen, würden magnetische Öl-ablaßschrauben wirklichen Nutzen bringen. Selbst die winzigen metallischen Verunreinigungen des Kolbenringverschleißes können auf die Dauer Kugellagern und Rollenlagern Schaden zufügen. Überhaupt sollte man die reichlich altertümliche Ölfilterung in Motorradmotoren möglichst weitgehend unterstützen. Vielfach ist nur ein „engmaschiges“ Drahtsieb vorgesehen, welches nicht einmal kleine Sandkörnchen, die beim Ölwechsel etwa aus Unachtsamkeit in den Motor gelangt sind, herausfangen kann. Hier bietet die Magnetschraube schon eine wesentliche Verbesserung.

Interessant ist übrigens in diesem Zusammenhang noch, daß die Wirksamkeit eines solchen magnetischen Filters sehr stark von seiner Formgebung abhängt. Die oben im Bild gezeigten Schrauben sind nicht einmal so sehr günstig gestaltet, der Magnet selbst ist recht lang geraten, was beinahe als Materialverschwendung angesehen werden kann. Eine so große Ablagerung von Eisenspänen ist nämlich in der Praxis gar nicht möglich. Das bewegte Öl reißt davon sehr viel wieder ab, selbst durch einfaches Abschütteln in der Luft könnte man diesen schönen „Haarschopf“ bereits beträchtlich verkleinern. Außerdem ist die Größe der Oberfläche des Magnetpols (ganz am oberen Ende des Magneten) die wichtigste Abmessung. Je dicker also der eigentliche Magnet ist, um so mehr Späne können sich ablagern. So gibt es bereits seit längerer Zeit Magnetstückchen, die aus oxydkeramischen Werkstoffen (nicht mehr aus Eisenlegierungen!) bestehen und in ihrer Form eher einem zu dick geratenen Pfennigstück ähneln als einem Stabmagneten. Auf dieser großen Magnetoberfläche können sich viel mehr Späne festhalten als auf der kleineren Fläche des vielleicht wesentlich stärkeren Alnico Magneten. Man sieht, daß die Höhe des Magneten gar nicht so wichtig ist, man kann sich das auch gut vorstellen, wenn man bedenkt, daß ja das dauernd in Bewegung befindliche Öl in der Ölwanne an den höheren Magneten viel besser herankommt und ihn also besser „abwischen“ kann als einen flacheren Scheiben-Magneten. Gewiß, die Höhe hat den Vorteil, daß eine größere Ölmenge und damit mehr Verunreinigungen am Magneten vorbeiziehen können, doch wenn die Kapazität des Magneten erschöpft ist, er also kein weiteres Spänchen mehr festhalten kann, nutzt die Höhe nichts. Im übrigen wirkt ein solches Ölfilter auch beim Stillstand der Maschine. Durch die Anziehungskraft werden die in der Schwebe befindlichen Metallflockchen zum Magneten gezogen, wobei ein wesentlich größerer Raum bestrichen wird als bei bewegtem Öl.

Und nicht nur das Motoröl birgt Eisenspänen feinsten Sorte durch den Kolbenringverschleiß, auch im Getriebe ist es durchaus angebracht, sich etwas um den Zustand des Öles zu kümmern. Hier fällt natürlich nicht so viel Eisenstaub an, erkenntlich schon daran, daß die Hersteller für den Getriebeölwechsel wesentlich längere Intervalle angeben (alle 6000 km statt alle 1500 km!). Trotzdem wird man staunen, was so ein kleiner Magnet im Laufe der Zeit alles sammelt. Bedenkt man, daß die Lebensdauer von Wälzlagern durch Verunreinigungen stark verringert werden kann, dann ist man eigentlich froh, diese Spänchen auch noch abfangen zu können. Und bedenkt man weiterhin, welcher Aufwand zur Luftfilterung getrieben wird (Papierfilter, die schon unsichtbare Stäubchen festhalten!), dann wundert man sich nur, daß der Ölfilterung nicht ebensoviel Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Falls übrigens jemand nicht weiß, wo er sich solch eine Schraube kaufen kann (für BMWs passend ist sie bei Dico zu haben), durch Einkleben eines Magnetstückchens in eine kleine Ausdrehung an der normalen Ölablaßschraube kann man sich leicht selbst helfen. Magnetstückchen gibt's sogar in Spielwarenläden, als Kleber eignet sich Uhu-Plus, aber bei 180 Grad Celsius aushärten!

H.-J. M.

TRIAL IN DER SACKGASSE?

Unser schöner Trialsport — so glaube ich — nähert sich immer mehr dem Super-Spezialsport. Und das nicht nur von der Maschinenseite her. Ich möchte behaupten, daß wir auf einer Linie à la Speedway oder Moto Cross landen, wenn die Entwicklung so weitergeht. Möchte jemand in Frage stellen, daß mindestens nach drei Jahren eine konkurrenzfähige Trialmaschine nur noch 100 oder höchstens 175 ccm Hubraum hat, nicht mehr als 90 kg wiegt, und daß der Fahrer nicht mehr als 65 kg auf die Waage bringen darf? Und Klacks schrieb vor ein paar Jahren noch, daß dies ein schöner Breitensport werden könnte. Wir wollen die Technik nicht aufhalten, aber wir brauchen eine andere Klasseneinteilung im Trial und manches andere Neue, damit diese Sportart nicht totgeritten wird. Damit das Zu-Speziale auch hier nicht als Krebschaden auftritt.

Man sollte doch einmal die Klassen bis 100 ccm, bis 200 ccm, bis 350 ccm und über 350 ccm ins Auge fassen. Es würden dann doch Möglichkeiten sein, die wirklich nicht großen Starterfelder zu vergrößern.

Um heute etwas zu erreichen, muß man sich so einen kleinen Zweitakter umbauen oder irgendwie eine Werks-Zündapp kleineren Hubraums hinterum kaufen (offiziell gibt es sie im Handel ja nicht). Es gibt aber auf der anderen Seite Leute, die nicht als unterernährte Siebenmonatskinder auf die Welt kamen, und die im Barbouranzug mit Gummistiefeln etc. ihre 200 Pfund auf die Waage bringen. So einen Mann stellen Sie sich nur auf einer 75er oder 100er Zündapp vor! Natürlich kann man mit der käuflichen 250er Greeves winken — aber die kostet genau das Doppelte wie die Zündapp in Deutschland. Nun gibt es aber weiter eine ganze Menge Leute, die ihr Herz an den großvolumigen Viertakter verloren haben und diesen noch nicht zu Schleuderpreisen verscherbelten. Zum Beispiel die AJS-, Matchless- oder BSA-Modelle, die „Puffing Bills“.

Es ist nicht damit getan, daß man sich hinstellt und meint: „Wer fährt denn noch mit so einem Eisenhaufen? Mit so einem Heiligenschein, der doch völlig konkurrenzlos geworden ist?“ Stimmt. Doch nicht ganz. Denn wenn die großen Viertakter in einer entsprechenden Klasse wieder mitmischen könnten, dann würde da noch mancher gestandene Kerl und Trialfahrer aufkreuzen. Als die großen Viertakter beim Moto Cross immer weniger gegen die leichten CZ und Maico etwas zu bestellen hatten, da schob man sie nicht aufs Abstellgleis, sondern man machte eine Klasse über 500 ccm, und die schönen großen Dampfrahmen leben wieder weiter. Die Freunde dieser Maschinen können weiter mit dabei sein. War es im Zuverlässigkeitssport nicht ähnlich?

In jeder anderen Motorradsportart kann man mit einer größeren Maschine antreten, nur im Trial nicht. Da ist doch der Wurm drin.

*

Nun noch ein Blick auf den nötigen Nachwuchs: Unsere heutigen ng-Trials (nichtgenehmigungspflichtigen Trials) sind inzwischen zum Teil so schwierig geworden, wie es vor ca. vier bis fünf Jahren die Meisterschaftssektionen waren. Kommt nun ein blutiger Anfänger auf einer (wie es zu Anfang nicht anders sein kann) nur mäßig hergerichteten Maschine an den Start, so verliert er spätestens nach der zweiten Runde die Lust, wenn er seine Punkte zusammenzählt und sie mit denen der Leute vergleicht, die schon zwei oder drei Jahre diese Veranstaltungen mitfahren. Jeder Fahrer ist ja wohl in der Lage, nach der Hälfte der Veranstaltung kurz die Punkte zu zählen und die guten Leute von den schlechteren zu trennen. Bei der Fortsetzung der Fahrt braucht er nun doch nur eine getrennte Wertung einrichten, damit der Anfänger sieht, wo er im Vergleich mit seinen Mitanfängern steht. Dies nur, weil es ja beim Trial in der Gesamtwertung keine Ausweis- und Lizenzklasse gibt.

Zum Maschinenproblem: Wir brauchen — wie schon einmal vorgeschlagen — eine Regelung, daß man Trialmaschinen ohne TÜV-Abnahme für einen Tag zu einem Trial zugelassen und versichert bekommt. Ich weiß allein schon zwei Versicherungsgesellschaften, die das machen würden. Diese Probleme bedürfen einer Klärung, damit nicht in drei Jahren das Trialfahren bei uns gestorben ist, oder mehr denn je die Sportsleute sagen: „Ja, früher da konnte ich noch beim Trial mitfahren. Heute schaue ich lieber zu oder bleibe zu Hause.“

Horst Brinkmann

Achtung Trialfreunde! Terminänderung!

Unser Gewährsmann in Belgien teilt uns mit, daß der dritte Lauf um den Henry-Grouars-Pokal 1965/66, das Internationale Trial du R. Dison zwischen Eupen und Verviers in Belgien nicht am 31. 1. (wie in unserem Heft 1/1966 auf Seite 28 angekündigt), sondern bereits am 23. 1. 1966 stattfindet, also eine Woche eher!

*

Das 19. Internationale Trial Lamborelle findet — wie bereits angekündigt — am 27. Februar 1966 in Marche-Les-Dames bei Namur in Belgien statt. Es ist ein 40 km langer Rundkurs dreimal zu durchfahren. Insgesamt sind 50 Sektionen zu bewältigen. Verantwortlicher Sekretär: Monsieur Robert van Hees, Boulevard Ernest Mélot, Namur Telefon (0 81) 2 66 40.



Reisen ohne Reißen...

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

DM 1,50 in Apotheken



ABC pflaster

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



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 3/66

Sieg und Niederlage



MAICO



MAICO-Moto Cross-, Motoball- und Geländesportmaschinen 175, 250, 350 und 360 ccm – überall siegreich

MAICO-Touren-Motorräder und Motorroller – weltbekannt für ihre Zuverlässigkeit



MAICO-Fahrzeugfabrik GmbH.

7403 Pfäffingen/Tübingen

Telefon Unterjesingen (07 12 02) 324, 325

Wollen Sie mehr über Ihre Maschine wissen?

Dann lesen Sie den Testbericht im „MOTORRAD“.

In umfassenden Tests wurden bereits viele Motorräder von „MOTORRAD“ geprüft. Sicher ist Ihr Fahrzeug auch mit dabei. Falls das Heft mit diesem Testbericht noch lieferbar ist, lohnt es sich, es gleich kommen zu lassen. Sie wissen ja, wie gut es ist, wenn man die „schwachen Punkte“ an seiner Maschine genauestens kennt.

Bestellen Sie bitte am besten gleich bei Motor-Press-Verlag GmbH, 7 Stuttgart, Postfach 1042

Folgende MOTORRAD-Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

	Heft		
BMW R 67/2	1/63	Honda CB 450	8/9/20/65
BMW R 60 Gespann 1963	16/63	Honda S 90	19/65
Bonneville 650 ccm	20/64	JAWA 350 ccm Twin 18 PS	2/64
BSA A 65 Rocket	14/65	MZ ES 150	3/64
BSA A 65 Twin 40 PS, 654 ccm	23/63	Norton Atlas 750 ccm	17/64
Harley-Davidson FLH 74	5/6/65	Yamaha YDS-3, 250 ccm	1/15/65
Heinkel-Tourist 175 ccm	9/64	Zündapp KS 100	1/64
Honda CB 77, 305 ccm	10/63	Zündapp Trial 100	20/65
		TEST: Motorradverkleidungen	10/65

Hefte bis Dezember 1963 DM 1.-, ab Januar 1964 DM 1.20 zuzüglich DM -.20 Porto

DIE BULTACO-STORY

Schluß von Seite 69

Verkaufshaus gefahren werden. Bis auf wenige Teile werden die Motorräder in San Adrian de Besos hergestellt. Die Rahmen kommen halbfertig ins Werk und werden hier nochmals vermessen und zum Einbau fertig gemacht. An dem normalen Band wird in einem zweiwöchigen wechselnden Turnus immer je ein Modell gefertigt. Die Produktion der Renn- und Sportmodelle dagegen erfolgt davon völlig getrennt in einer kleinen Abteilung, die kein Fließband hat und bei der eine Maschine zum größten Teil von ein und demselben Mann gefertigt wird.

Das früher nur auf Straßenrennen konzentrierte Publikumsinteresse wendet sich immer mehr auch den Geländesportwettbewerben zu. Das erste Moto Cross-Rennen in Spanien wurde 1960 in Barcelona durchgeführt und gewonnen wurde es von keinem anderen als Don Rickman, dessen Metisse-Fahrwerke uns bekannt sind. Seitdem finden Moto Cross- und Geländewettbewerbe in jährlich steigender Anzahl in ganz Spanien statt. Das erste Trial war im letzten Jahr ebenfalls in Barcelona. Werksverträge haben die Geländefahrer Marcel Wiertz, Señor Bultos Neffe Oriol Puig Bulto, der an der letzten Sechstagesfahrt teilnahm, recht gut abschnitt und übrigens spanischer Geländemeister ist und José Sánchez, während man für Straßenrennen keine Vertragsfahrer für den Grand Prix-Sport hat. Selbst Ginger Molloy, der auch in der kommenden Saison wieder für Bultaco fahren wird, hat keinen Jahresvertrag. Für die Straßenrennen im Inland hat man die Fahrer José Medrano und Ramino Blanc verpflichtet. Die Lage der Privatfahrer in Spanien gleicht der, in der sich die Privatfahrer auf der ganzen Welt befinden. Mit großem Enthusiasmus und vielen Entbehrungen und finanziellen Sorgen haben sie nur sehr geringe Chancen, im internationalen Sport erfolgreich zu werden, denn ein Werksfahrer hat neben der besseren Maschine das Plus, frei von den Sorgen zu sein, die ein Privatfahrer zwangsläufig um seine bürgerliche Existenz haben muß. Natürlich unterstützt Bultaco die Privatfahrer, die in die Firma kommen, man gibt großzügige Rabatte für sie (oftmals sind dann die Händler deswegen böse!), aber man kann eben nur die Fahrer unterstützen, die man kennt. Nicht jeder Fahrer hat die Zeit und die Möglichkeit, öfter das Werk zu besuchen (er kann ja nur an einem Werktag kommen) oder sich immer über die letzten Verbesserungen an den Werksmodellen informieren zu lassen.

Auch für die Zukunft hat man bei Bultaco sehr viel vor. Bei der gegenwärtigen Ausdehnung der Firma läßt sich die Produktion noch auf etwa 2000 Maschinen mehr pro Jahr bringen. Dann ist die Kapazität voll ausgeschöpft. Gerade aber der USA-Export ist noch sehr expansiv. Die Trail-Maschine von der ich sprach, entspricht einem allgemeinen Trend in den USA. Man wird in zunehmendem Maße den wachsenden Verkehr in den Städten über. Die laufende Angst davor, Verkehrsstrafen zu erhalten oder den Führerschein zu verlieren, läßt die Leute den Ausweg in das Motorrad suchen, mit dem man ohne Schwierigkeiten die öffentlichen Straßen verlassen und sich unbeschwert in leichtem Gelände bewegen kann. Außerdem soll man dieses Motorrad zu kleineren Fahrten innerhalb der Stadt verwenden können. Die Trails waren die Züge der Viehzüchter mit ihren Herden durch Amerika. Die Trail-Maschine soll es dem modernen Amerikaner wieder ermöglichen, die Natur zu genießen. Es ist eine Mischung aus einem Geländemotorrad und einer Brötchenholmaschine. Sie muß leicht, billig, anspruchslos sein aber trotzdem mindestens 8—10 PS haben, damit man auch größere Entfernungen ohne allzu großen Zeitaufwand überwinden kann. Ob die Entwicklung bei uns auch einmal in dieser Richtung gehen wird?

Señor Bulto hat, so versicherte er uns, schon wieder ein größeres Gelände aufgekauft, um für die Zukunft gewappnet zu sein. Vorerst geht sein Streben aber nicht zu den großen Stückzahlen der Automobilfabriken, er möchte lieber bei kleinen Stückzahlen die Qualität seiner Motorräder immer weiter verbessern. Er möchte einen Porsche unter den Motorrädern bauen, versicherte er uns. Nun, wir wünschen uns ja schon lange einen. So wird das neuerstandene Grundstück eine werkseigene Versuchsbahn beherbergen, auf der man dann auch die Fahrwerke der TSS-Rennsportmodelle erproben kann. Als wir uns verabschiedeten, lud uns Señor Bulto ein, doch im Frühjahr einmal zu einer seiner Familienausfahrten in die Pyrenäen sein Gast zu sein. Natürlich auf dem Motorrad. Wir können den Frühling kaum mehr erwarten...

*

Glaßmann

Dieser Bericht läßt es gar nicht mehr erstaunlich erscheinen, daß die Firma Bultaco ein äußerst umfangreiches Programm an Sportmaschinen anbieten kann. Der Importeur für Deutschland, die Firma Alfons Mohr in 5441 Hausen bei Mayen, Nettetal, teilte uns dazu mit, daß von Bultaco folgende Typen zu haben wären:

250 ccm-Rennmaschine, wassergekühlt, mit Sechsganggetriebe (käuflich!). 350 ccm luftgekühlte Einzylinder Rennmaschine; dann für den normalen Straßensport die Fünfgangmaschinen mit ebenfalls 250 ccm und 360 ccm-Motoren. Die letztere hat übrigens den gleichen Rahmen wie die 250er Rennmaschine, außerdem gibt es zu diesen Sporttypen auch noch Umbausätze, die daraus reinrassige Rennmaschinen werden lassen.

Für Moto Cross-Zwecke hält Bultaco ebenfalls beide Motoren (250 ccm und 360 ccm) bereit, die von den Gebrüdern Rickman (England) in die berühmten Metisse-Fahrwerke eingebaut werden. Auch hier gibt es Umbausätze für Trialfahrer, die diese Maschinen den speziellen Anforderungen des Trialsportes gerecht werden lassen. Demnächst werden wir sicher einmal genauer die einzelnen Bultaco-Maschinen vorstellen können.



Simmerringe mit Stützblechen für Adler MB 250

Zur Zeit überhole ich meine Adler MB 250, Baujahr 1954. Die drei Rollenlager und die inneren Simmerringe erhielt ich sofort, aber die beiden äußeren Simmerringe mit den Stützblechen sind nicht mehr zu bekommen. Man gab mir den Tip, die alten Simmerringe aus den Stützblechen auszufräsen und dort einfach neue Simmerringe einzusetzen. Wie lange das hält, ist doch aber ungewiß? Oder kann ich das unbedenklich machen?
G. S. in M.

Wir haben es bei unseren Maschinen auch immer so gehalten, daß wir die alten Stützbleche weiterbenutzten, indem wir die verschlissenen Wellendichtungen mit einem Schraubenzieher herausholten und die neuen Dichtringe wieder mit Dichtungsmasse einsetzten. Falls die Stützbleche aber bei dieser Operation unbrauchbar werden oder Sie doch lieber neue haben möchten, wenden Sie sich bitte an Herrn Reinhard Scholtis, 5 Köln-Raderthal, Brühler Straße 201.

DKW soll trialtauglich werden

Ich möchte meine DKW RT 175 VS zu einer Trialmaschine umbauen. Vorausschicken muß ich jedoch, daß ich vorläufig nicht ernsthafte Wettbewerbe fahren will, man muß ja erst im stillen etwas lernen. Eine kleine Werkstattausrüstung steht mir zur Verfügung, ich kann auch damit einigermaßen umgehen.

Nun die speziellen Fragen: Die Vorderschwinge meiner DKW halte ich nicht für besonders gut geeignet, ich möchte sie darum gegen eine Telegabel austauschen. Welche Gabel kann ich dazu verwenden? Komplizierte Bauereien dürfen nicht erforderlich sein. Die Übersetzung Getriebe-Hinterrad muß ja geändert werden. Ich dachte an ein 14 Zähne-Ritzel am Getriebe (serienmäßig 16 Zähne) und ein 60 Zähne-Kettenrad am Hinterrad (serienmäßig 46 Zähne). Woher bekomme ich nun diese Teile? Mit dem hinteren Kettenrad sind ja die Antriebsmitnehmer starr verbunden sowie der Tachuantrieb. Letzterer sollte möglichst beibehalten werden, da ich die Maschine ja auch im öffentlichen Straßenverkehr verwenden will. Was gibt es da für Möglichkeiten? Drittens wüßte ich gern, welche maximalen Federwege die Telegabel für Trialbetrieb (im Gegensatz zum Straßenbetrieb) eigentlich braucht. Auch die Federhärte meiner VS-Gabel hätte ich gern zum Vergleichen.
H. J. in S.

1. Vorderradgabel: Wir möchten Ihnen auch raten, eine Telegabel zu verwenden. Leider können wir Ihnen nicht sagen, welche Gabel ohne weiteres paßt. Grundsätzlich kann man aber sagen, daß – abgesehen von wenigen Ausnahmen – bei den verschiedenen Typen keine sehr großen Unterschiede in den Anschlußmaßen (Lager- ϕ und Länge des Steuerkopfes) vorhanden sind. Oft kann man durch Zwischenlegen von Ausgleichscheiben oder geringfügiges Nacharbeiten zum Ziele kommen, möglichst das komplette, zur Gabel gehörige Steuerkopflager (neu!) verwenden. Am besten, Sie sehen sich die Angelegenheit in natura an. Wegen ihres großen Federweges und ihres relativ geringen Gewichtes sind die Telegabeln der Horex Regina (letzte, etwas steiler stehende Ausführung) und Dürkopp 200 verschiedentlich erfolgreich für Trialmaschinen verwendet worden. Übrigens sollten Sie zunächst an die Telegabel des Vorgänger-Modells RT 175 denken!

2. Kettenrad 60 Z: Universell verwendbare Kettenblätter (Vollscheibe mit kleinem Mittelloch) kann man über die Zweiradteile-Großhandlungen beziehen (etwa Laubscher, Stuttgart, Rosenbergstraße 84). Für die Fertigbearbeitung (Befestigung und Gewichtersparnis) muß man dann selber sorgen. In Ihrem Falle empfehlen wir folgende erprobte Lösung bzw. Befestigung: 60-Z-Kettenblatt mit einer großen Bohrung versehen, die dem Außen- ϕ des 46-Z-Kettenrades entspricht. An 3 Stellen dieser großen Bohrung eine Nute mit Radius 4 mm einfeilen, so daß sich an diesen Stellen kurze M 8/8 G-Schrauben hindurchstecken lassen. Kettenräder müssen natürlich genau gleich dick sein, das alte möglichst noch nicht zu stark abgenutzt. Schrauben gut anziehen und sichern!

3. Federweg und Federhärte: Diese Werte haben wir nicht zur Hand. Den Federweg können Sie selbst leicht feststellen. Die Gabel der Trialmaschine sollte nicht wesentlich härter sein als die der Straßenmaschine.

Vorzündung nicht richtig einzustellen

Ich fahre ein Kleinkrafttrad DKW, 50 ccm, Fünfgang, Baujahr 1964. Kürzlich wollte ich meiner Maschine durch den Einbau von neuen Unterbrecherkontakten (Laufzeit 17 000 km) etwas Gutes tun, erzielte aber eher das Gegenteil, die Maschine zieht nämlich seitdem nicht mehr. Das liegt daran, daß der Zündzeitpunkt nur noch 0,5 mm vor OT liegt (normal 1,0 bis 1,2 mm). Die erforderliche Berichtigung war leider nicht möglich, da ich feststellen mußte, daß die Einstellschlitzte bei 0,6 mm Vorzündung am Ende waren. Was ist hier los, habe ich etwa das falsche Ersatzteil erwischt?
G. M. in A.

Bei Verwendung richtiger Unterbrecherteile kann die Zündung an Ihrem 50 ccm-Motor ohne Schwierigkeiten auf den richtigen Wert eingestellt werden. Nun gibt es natürlich Kontakte mit geringen Änderungen. Vergleichen Sie die ausgebauten Teile mit den Originalteilen. Wir setzen voraus, daß Sie den Kontaktabstand auf 0,4 mm eingestellt und das Magnetschwungrad in der richtigen Stellung auf der Kurbelwelle befestigt haben.

Die Adresse von Helmut Fath

interessiert wohl weniger die reinen Sportfahrer oder gar die Autogrammsammler unter unseren Lesern als vielmehr die Bastler und all die Leute, die ihren BMW-Motoren etwas Gutes antun wollen. Deshalb bringen wir diese Adresse (nun endlich) auf dieser, den Bastlern gewidmeten Seite.

Helmut Fath, 6941 Urnenbach über Rippenweiher, Krs. Weinheim/Bergstraße, Ortsstr. 11. Bekanntlich liefert Helmut Fath ja die speziellen Ventildfedern für die R 69 S, die zwar nicht billig sind, aber doch ganz erstaunliche Effekte ergeben. Man lese dazu nochmal in unserem Heft 5/1965 auf Seite 128: „Fath Spezial“.

Wieder mal: Zylinder-Abreißen

Dieses Thema beschäftigt unsere Leser sehr stark und viele machen sich Gedanken darüber, wie man diese Krankheit nun heilen könnte. Wir bringen heute die Überlegungen unseres Lesers E. Z. in Rüti/Schweiz, der zum Teil recht interessante Feststellungen macht:

„Weiß man denn wirklich noch nicht (im Werk und in den vielen Werkstätten), warum die Zylinder (auch die verstärkten) abreißen? Verlaßt euch nicht auf das, was andere gemessen, markiert und rundgerichtet haben! Glaubt nur das, was ihr selber seht, da kommt manches zum Vorschein. An der ersten R 69 S, Baujahr 1962, die aber schon die verstärkten Zylinder besaß (die trotzdem rissen), stellte ich mit Erstaunen folgendes fest: Bei demontierten Zylinderköpfen wurde mit einer $\frac{1}{100}$ Meßuhr der OT bezogen auf die Schwungscheibenmarkierung kontrolliert. Schon ergab sich ein Fehler von 2 Grad in Richtung „vor OT“. Nach der Demontage der Schwungscheibe zeigte sich ein angeschlagener Keil und als Ursache dafür ein schlecht tragender Konus, also Murksmontage!

Nach richtiger Montage stimmte die Marke „OT“ genau (auflappen und neuer, genauer Keil). Hierzu möchte ich noch sagen, daß ich die sehr teuren „Viton“-Wellendichtungen montiere. Diese sind bis 200 Grad Celsius hitzebeständig und verhärten nicht mehr, sind demzufolge absolut dicht. Aber auch hier ist sauberste Montage nötig, Nabe der Schwungscheibe auf Hochglanz bringen und einfetten! Die Dichtringe gibt es von Caco (Schweiz!), Größe 52 x 72 x 10, und sie kosten gut 30 Schweizer Franken pro Stück. Und jetzt kommt noch ein Übel an dieser speziellen R 69 S. Ich habe mir aus Alublech eine große Gradscheibe angefertigt, natürlich genau, mit 170 mm Radius, das ergibt 3 mm pro Grad. Diese wurde mit der Innensechskantschraube auf den Lichtmaschinenanker aufgeschraubt, ein Zeiger mit einer spitzen Blechzunge wurde am Motorgehäuse befestigt.

Jetzt werden der Kondensator und die Zündspule vom Unterbrecher abgeklemmt, um die Kontrolllampe anzuschließen. Die Gradscheibe wird bei OT auf genau 0 Grad festgezogen, und nun drehen wir an der Kurbelwelle, bis 9 Grad erreicht sind, das wäre Spätzündung nach Werksangabe. Bei der obenerwähnten 69 S war aber noch keine Schwungscheibenmarkierung zu sehen, es ergab sich hier ein Fehler von 4 Grad auf der Schwungscheibe. Dasselbe wurde bei ausgelenkten Fliehkraften gemessen (39 Grad = Werksangabe). Wieder zeigte die Gradscheibe 43 Grad, wenn die Markierung „F“ in Schaulochmitte stand.

Dies alles wäre noch halb so schlimm, aber hinzu kommt noch, daß sich die Zündung selber durch Kontaktabbrand, Abnutzung des Unterbrecherklötzchens usw. in Richtung Frühzündung verstellte. Da sind in kurzer Laufzeit schon 4 bis 6 Grad zusammen.

Bei obiger R 69 S kam noch hinzu, daß die Anschlagfeder des Zündverstellers (Fliehkraftreglers) für die maximale Frühzündung verbogen war, also wieder irgendwelchen Mannes Murks. So hatte also diese R 69 S volle 46 Grad Vorzündung, und das sollte keine Schäden geben!

Nachdem diese S geändert und sauber eingestellt war, lief sie unter einem wahren Teufel einwandfrei ohne neue Schäden!

Eine zweite R 69 S, Baujahr 1963, zeigte genau die gleichen falschen Markierungen auf der Schwungscheibe, und ich fürchte, daß es auch heute noch so ist. Auch diese Maschine lief aber letzten Sommer einwandfrei und hatte endlich die volle Leistung. Noch etwas muß unbedingt beachtet werden: Die Zylinderfußmutter müssen immer sehr festgezogen sein und auch öfter nachgezogen werden, sonst kann auch hier ein Grund für Zylinderrisse liegen. Eventuell einen Ringschlüssel zurechtschleifen lohnt sich unbedingt.

Weiter ist zu beachten, daß zur Kontrolle des Zündzeitpunktes nicht die Anschlüsse am Unterbrecher gelöst werden sollten (andere Trennstelle vorsehen!), weil sonst beim Anschließen wieder alles verrichtet und verbogen wird, ohne daß man es merkt. Nach meinen Erfahrungen ist der genaue Zündzeitpunkt das größte Problem und bedarf einer ebensolchen (wenn nicht noch strengeren) Kontrolle wie das Ventilspiel. Wie Sie sehr richtig geschrieben haben, ist die Unterbrecherfeile Mist und sofort wegzuerwerfen.“
E. Z. in Rüti (Schweiz)

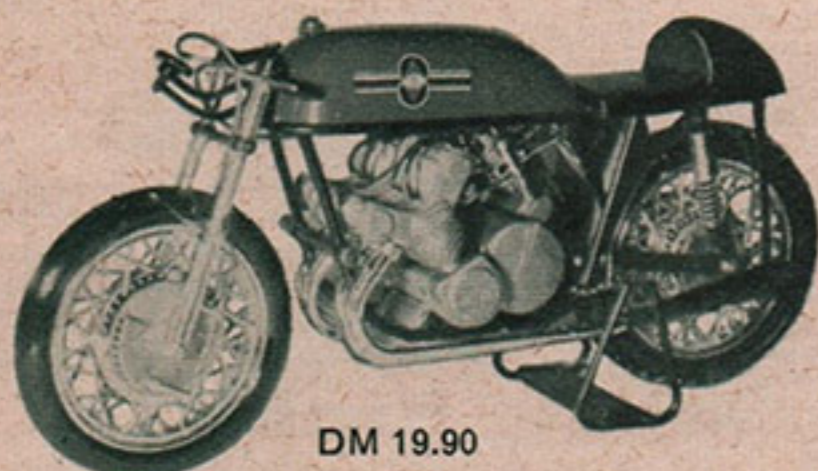
EINE FEINE SACHE

Plastic-Modellbaukästen originalgetreu 1:9 zum Selbstbau. Ab sofort mit Chromteilen

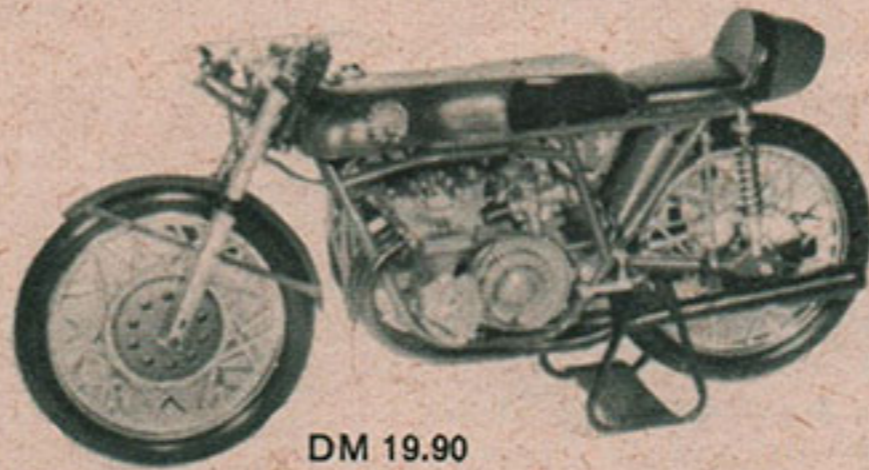
Werksrennmaschine Gilera • 500 ccm, 4 Zyl.

Werksrennmaschine Benelli • 250 ccm, 4 Zylinder

Werksrennmaschine Morini
250 ccm, 1 Zyl.



DM 19.90



DM 19.90



DM 15.90

Alle Maschinen mit Verkleidung

EDMUND BÜHLER KG 7 Stuttgart, Gänsheidestraße 19 • Tel. 0711/245707



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-62 und R25/3, R26, R27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cikrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

Ersatzteile

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

SEIT 30 JAHREN

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

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



**Handschützer
DM 12.-**

Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7
48 150

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-
räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung.
Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen,
Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland),
Telefon 0 17 29 — 120. 48 158

Suche R 60 oder R 69 S. Angebot mit Preis
und km-Stand erbittet Karl Plette jun.,
3131 Wustrow, Kirchstr. 16. 48 069

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 60, 35 000 km
gelaufen, Sitzbank, Sportlenker, Sportgäs,
DM 1400.—, gut im Lack, TÜV frei.
Kurzya, 4353 Erkenschwick, Wiechert-
straße 43. 48 081

R 75-Original-Gespann, TÜV 12. 67, Ia Zu-
stand, vers. u. verst., fahrbereit, DM
1500.—. Zuschriften unter M 4770 A,
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 48 067

Verkaufe R 27, 32 000 km, garagengepfl.,
DM 950.—. J. Jaensch, 1 Berlin 49,
Kettinger Str. 77. 48 065

Verkaufe R 50 S, Bauj. 62, 19 000 km,
Bestzustand, TÜV 1967, DM 2000.—. Peter
Bohleber, 753 Pforzheim, Grimmigweg 29.
48 165

Tausche Auto 1100 ccm (Borgward) gegen
BMW 500 ccm oder 600 ccm. Adolf Lutz,
875 Aschaffenburg, Freundstr. 35. 48 073

R 60 Solo, Bauj. 65, 1400 km, wie neu,
mit Sitzbank, Meier-Tank, Drehzahlm.,
Sturzbügel, Kofferträger, für DM 3000.—
bar, krankheitshalber zu verkaufen. Die
Maschine ist zugelassen. Klaus Prill,
4 Düsseldorf-Rath, Fehrbellinstr. 16.
48 179

Suche guterhaltene R 50 oder R 60. Mit
Preisangebot an Klaus Ewtuschenko, 23
Kiel, Ostring 72. 48 174

Kaufe für eine Afrika-Fahrt 250-Touren-
BMW in erstklass. Zustand. Peter Nolde,
425 Bottrop, Lossenstr. 2 a. 48 167

Verkaufe BMW R 27, Motor defekt, an
Meistbietenden. P. Klötters, 5172 Linnich,
Jan-von-Werth-Str. 8. 48 186

Verkaufe Motor mit Getriebe u. Licht-
maschine BMW R 26, in überprüfem Zu-
stand, für DM 385.—. BMW-Timmermann,
586 Iserlohn, Friedrichstr. 7-9, Ruf 2 37 76.
48 077

Verkaufe BMW R 68 mit 2 kompl. Rahmen
u. 2 Briefen, ein Rahmen mit SW-An-
schlüssen, Motor sehr gut, Vollnabenbremsen,
32-Ltr.-Tank u. TÜV frei bis April 66,
Preis DM 800.— nur in bar. Angebote an
Willi Büsching, 3079 Huddestorf 3, Krs.
Nienburg. 48 074

Verkaufe 1 Vollnabenrad mit Bereifg.
für R 67 oder R 51/3. Manfred Schmidt,
61 Darmstadt, Alicenstr. 43. 48 189

Suche dringend Kardanwelle und kompl.
Antrieb (solo) u. Reparaturanleitung für
BMW R 69, zahle bar. Angebot an Walter
Krause, Maria-Gern, 824 Post Berchtes-
gaden, Untersommerau 11. 48 178

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

Suche BMW R 50 ab Bauj. 59, guter Zu-
stand. Zahle DM 1000.— bar Manfred
Eimermacher, 52 Siegburg/Köln, Am
Uhlenhorst 12. 48 169

Suche R 50 S (defekt), zahle ca. DM 950.—.
J. Eckl, 89 Augsburg, Scheideggerstr. 3 D.
48 171

Verkaufe TR 500, Bauj. 55, BMW-Lauf-
rad, Bremsen u. Richter-Kabine, Hinter-
radantrieb R 69 6:26, Motor R 67/2 mit
R 60-Kupplung, in Schwingenfahrwerk
passend, Gespannhinterrad mit Metzeler
Trial 4.00 X 18. R. David, 3001 Lohnde,
Krumme Masch 24. 48 139

BMW R 69, Bauj. 58-60, sofort gegen
Barzahlung gesucht. Berthold Giner, 7701
Neuhausen, Eugen-Wiesen-Str. 43. 48 119

Suche für R 60 ein Boot mit Windschutz-
scheibe für Schwingachs-Seitenwagen Spe-
zial. Rudolf Bögelmann, 7901 Reuendorf,
Post Stetten. 48 106

Verkaufe BMW R 26-Gespann, Bauj. 1956,
in allerbestem Zustand. Suche eine sehr
gute BMW R 60 mit SW BMW Spezial-
Zuschriften an Rudolf Brodemeyer, 4521
Riemsloh, Krs. Melle, Nr. 46 a. 48 104

Verkaufe BMW-Limousine, 600 ccm, neuer
Motor, auch Getriebe, oder Tausch gegen
R 60-69-Motor, g. Tonbandgerät oder
Stereoradio. Verkaufe Imme R 100. Suche
Heinrich-Lenkerverkl. H. F. Möller, 237
Rendsburg, Hirthstr. 14. 48 095

Suche für BMW R 69 S gebrauchten Hoske-
oder Heinrich-Tank. Inhalt ca. 30 Ltr.
Ludwig Bernlochner, 8131 Hochstadt, üb.
Starnberg. 48 088

R 25/2 als Ersatzteile DM 80.—. Detlev
Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 48 217

Suche Hinterradantrieb, SW-übersetzt,
für R 50 kompl., 3 Laufräder, R 50-Stahl-
felge. Angeb. an M. Helmstetter, 8761
Bürgstadt, Steffleinsgraben 3. 48 211

Suche R 69 (S) gegen bar. M. Gerech,
636 Bad Homburg, Am Mühlberg 12.
48 209

Tausche R 26, SCHMUCKSTÜCK
(Kurbelw., Nockenw., Lager, Kolb., Zyl.,
Alufelgen, Speichen, Bremsbeläge u. Batt.
neu! Mit Guzzi-Lenker, Meier-Bank, H 48,
Sucher u. Fanfare. Zugel.) gegen großes
Gespann oder astreinen gebremsten SW
mit Richter-Kabine u. BMW-Anschl. oder
verkaufe für DM 750.—. H. Schütz, 1 Ber-
lin 45, Undinestr. 40. 48 210

Gesucht für R 69: Sportverkleidung, Blink-
anlage, Doppelklanghorn, Drehzahlmesser
1 BMW-Tüte, Lampe ohne Tacho. Angeb.
an W. Espeter, b. Fließner, 6 Frankfurt
Bundenweg 25, oder H. Espeter, 4408 Dül-
men, Coesfelder Str. 112, Tel. 22 29. 48 091

BMW R 50, wie neu, viele Chromteile
S.-Getriebe, neue Zyl.-Köpfe, neue Ver-
gaser, neue Meier-Bank, 200 km-Tacho
wegen R 69 S-Kauf zum Barpreis von DM
2000.— zu verkaufen. Kurt Priester, 673
Diedesfeld/Pfalz, Waldstr. 13. 48 201

4 deutsche Geländemeister

des Jahres 1965
versichert durch

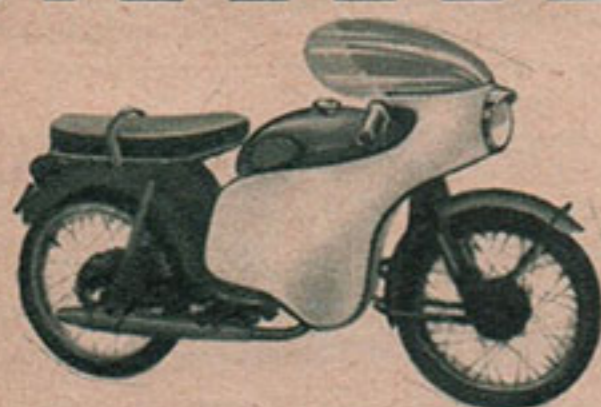
Spezial-Zweirad-
Versicherungsbüro

Und Sie?

Hans Ehlert, Generalagentur
der LHU, 7073 Lorch/Württemb.
Gmünder Str. 27, Tel. 071 72/579
Postfach 83

Ab 1. Januar 1966 bis 50% Scha-
densfreiheitsrabatt für Zweirä-
der bei günstigen Prämien.
Beamte, Angestellte und Arbei-
ter im öffentlichen Dienst 20%
Vorausrabatt.

KREIDLER



kpl. DM 168,—

Wer gut geleitet: fährt

Gläser verkleidet.

3387 Vienenburg-Goslar/Harz

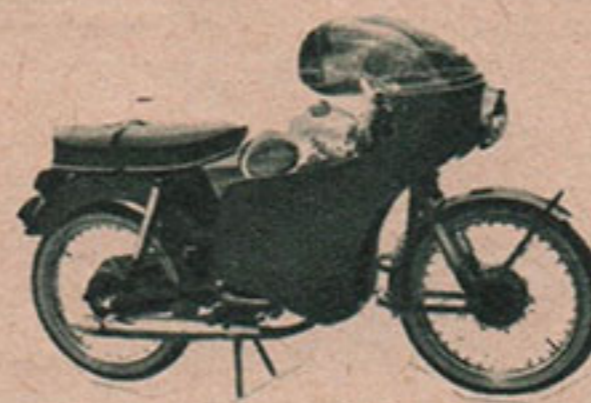
4-Gang-Motor, einwandfreier Zustand, mit
neuem 5,2 PS-Zylinder, DM 195.— ver-
kauft Perscheid, 5047 Wesseling, Ahr-
straße 37. 48 092

Achtung Kreidler-Fahrer!
Frisieranleitung und Anleitung zum Bau
einer Rennverkleidung, 11 Seiten für DM
10.—. Genaueste Pläne über den Umbau
der Kreidler auf 75 ccm, 12 Seiten für
DM 20.—. Bei MMSC Günter Brecht, 68
Mannheim, K 3. 5. 48 226

Verkaufe schnelle Kreidler-Rennverklei-
dung, Rennsitz, Sportlenker, Festpreis
DM 500.—. Kurt-Albert Müller, 565 So-
lingen, Börsenstr. 111. 48 087

Suche Kreidler 5,2 PS-Zylinder mit L.R.-
Kolben, dazu kompl. Auspuffanl., ferner
50er-Renn Doppelbremse und 50er-Hydr.-
Rennabel (Teile auch einzeln). Angebote
an: R. Zimorski, 42 Oberhausen, Wilms-
straße 66. 48 117

Suche 6-Gang-Motor oder 6-Gang-Getriebe
für S 5. Detlef Dickschas, 852 Erlangen-
Brück, Fraunhoferstr. 1. 48 135



Kreidler

MB Rennverkleidungen

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

Motorsportartikel — Motortuning
M. Balcerek

3014 Misburg/Han · Lohweg 44

Fordern Sie die neuen Prospekte

Achtung Kreidler-Fahrer!

Straßensport- u. Rennteile billig zu ver-
kaufen. 1 Giulietta-SS-Rahmen, umgeb.
auf Kreidler-Motor pass., DM 120.—, 1
normales Kreidler-Gehäuse, kompl. mit
4-Ganggetriebe u. Kupplung, DM 80.—,
1 Renntank, pass. für 50 ccm-Rennmasch.,
DM 50.—, 1 Kreidler-Hinterradschwinge
mit Sportfederbeinen, Einbaulänge 29 cm,
pass. für 50 ccm-Rennmasch., DM 45.—,
2 Lenkerstummel DM 10.—, 1 Kreidler-
Gehäuse, kompl. mit Zyl. u. Ansaug-
stutzen, hergerichtet für Rennbetrieb so-
wie pass. Windleitbleche, 1 Zylinder-
kopf, Verd. 1:12, 1 ehem. 4-Gang-Werks-
renngetriebe DM 180.—, 1 Bing-Vergaser,
20 Ø mit Einlauftrichter u. Ansaugstutzen,
dazu 20 Düsen, DM 15.—, 1 Tourenzähler
VDO, Drehzahl bis 12 000 U/min, kompl.,
DM 110.—, 3 Ketten, 6 Hinterradüber-
setzungen, 5 Motorritzel versch. Zähne-
zahl DM 60.—, 3 Aluräder, 1 Vorder- u.
2 Hinterräder, Gr. 2.00 X 19, kompl.,
à Rad DM 50.—, 1 Honda-Doppelnocken-
bremse 125 SS, wurde in 50 ccm-Renn-
maschine gefahren, Neupreis DM 320.—,
für nur DM 180.—. Späth, 7417 Pfullingen,
Traubenstr. 24. 48 101

Erfolgreiche Fahrer aller NATIONEN fahren BARBOUR!

Man erkennt den echten BARBOUR an der schräggestellten Kontrollkartentasche
(Jacke oben links)

BARBOUR 100%

Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7 Telefon 44 74 91

Heft 26
Seite 803
Die Trophy-Sieger
von England



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 3/66

MAICO

Verkaufe gegen Höchstgebot: 250 ccm MC Breitwand-Motor mit Bendix-Magnet; Trainingsmaschine 250 ccm als GS oder MC mit TÜV-Gutachten, noch nicht zugelassen; „6-Tage-Fahrt-Maschine 1965“ 350 ccm; „Deutscher Meister-Maschine 1965“ 360 ccm; 350 u. 360 ccm GS-Maschinen mit zweiter Zündkerze, Zündspule u. Kondensator ausgerüstet und während der Fahrt umschaltbar. Alle 3 Maschinen sind in werksbetreutem bestem Zustand u. für neue Saison hergerichtet. Fritz Nödinger, 73 Esslingen-Sulzgries, Kelterstr. 36, Tel. 37 22 40. 48 108

Moto-Cross-Grasbahn spez.Serm.-Sportmaschinen, Straßenrennmaschinen,

liefert, repariert, betreut Maico-Vertretung R. Waiblinger, 7401 Tübingen-Lustnau

MOTOBI

Die neuen Motobis sind jetzt lieferbar, 125 ccm Lusso, Super-Sport und Spezial! Die sagenhafte 250iger Sprite, eine Maschine für den Kenner. Unser neu eingerichtetes Ersatzteillager und die Werkstatt sorgen für einen echten Kundendienst. Zirka 7 garantiert überholte Motobis, noch im Laufe des Winters lieferbar. Alle Maschinen, neu und gebraucht, mit Kfz-Brief. Fritz Alexander, 3057 Neustadt am Rübenberge, Schmiedegasse, Postfach 115.

MOTO CROSS

GREEVES Challenger, 250 ccm, 26 PS, fabrikneu DM 3100,—, liefert sofort Detlev LOUIS, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7.

SPRITE/VILLIERS-Motor, 250 ccm, 25 PS, fabrikneu, DM 2900,—, liefert sofort Detlev LOUIS, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7.

250 ccm Montesa Moto Cross-Maschine mit neuem 65er Orig. Cross-Motor (kein Rennen gel.) für DM 1600.— zu verkaufen. Motor evtl. für DM 1200.— einzeln (Teilz. möglich). P. Zitzen, 4 Düsseldorf Nord, Efeuweg 29, Tel. Ratelec GmbH 02 11 — 35 17 46. 48 125

Verkaufe 250 u. 360 ccm Maico MC Seelbach-Doppelrohrrahmen u. Ceriani mit Ersatztl., DM 1200.— u. DM 1950.—. 360er 8 Rennen: 6 erste, 2 zweite Plätze. Koppe, 505 Porz-Grengel, Birkenweg 50. 48 176

Verk. meine erfolgreiche 250 MC Maico, generalüberh., mit dazu sämtl. vorhandenen Ersatzteilen. Winfried Läßle, 6461 Trauberg, Frankfurter Str. 41. 48 184

Suche Orig. BSA Gold Star Moto Cross-Motor 500 ccm mit kompl. Kupplung. Heinz Appel, 8181 Reisingen, Vorsfelder Straße 38. 48 168

360 ccm Maico Moto Cross-Maschine (Kurzhub-Motor, verstärktes Schaltrad), in einwandfr. rennfert. Zustand, mit 65er Ceriani-Gabel, CZ-Bremsnabe etc., für DM 1600.— zu verk. (Teilzahl. möglich). P. Zitzen, 4 Düsseldorf Nord, Efeuweg 29, Tel. Ratelec GmbH 02 11 — 35 17 46. 48 124

Verkaufe meine schnelle 250er Maico Moto Cross, Bj. 1965, mit Ceriani-Gabel, Girling-Federbeinen u. gebr. Motor Vomberg. W. Bolt, 6053 Obertshausen, Fünf-Häuser-Gasse 6. 48 162

Verk. TL-Fahrgest. mit 175 ccm Maico-M. Gel.-Ausführung, TÜV 1967. Werner Winkel, 6079 Sprendlingen, Fichtestr. 5. 48 080

Verkaufe Moto Cross Montesa 250 ccm, Bauj. 1965, generalüberh., mit Wabeharahmen. Finanzierungsmöglichkeit. Rolf Bernhard, 683 Schwetzingen, Siedlerstr. 60. 48 218

Verkaufe: OEPO-Motor 433 ccm 1 Zylinder. H. Wohlfart, 707 Schwäb. Gmünd, Aalener Straße 30. 48 082

Verkaufe Moto Cross Cotton, Doppelrohrrahmen, 250 ccm, Bauj. 63, zum Preise von DM 1300.—. Maico Moto Cross, 250 ccm, Preis DM 400.—. Josef Esser, 5171 Körrenzig, Krs. Jülich, Hauptstr. 15. 48 072

Verkaufe kompl. MC Maico mit vielen Ersatzteilen in Einzelteilen. Franz Joß, 7057 Leutenbach, Hauptstr. 31. 48 060

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

MZ „ES 250/1“, 2 Jahre alt, 32 000 km, gut erhalten, umständehalber sofort für nur DM 485.— zu verkaufen. Otto Unterreiner, 877 Lohr, Diebsbrunnenstr. 17 a. 48 219

NORTON

Verkaufe guterhaltene Norton Atlas, Baujahr 63, mit vielen Extras. Rudolf Schmitt, 444 Rheine, Postfach 678/7. 48 110

Norton Atlas, Nov. 64, 20 000 km, einwandfrei, umständehalber zu verkaufen. Hans J. Graf, 5 Köln-Nippes, Neußer Straße 335 b, Tel. 72 68 29. 48 107

Verkaufe Norton Dominator 88, Bj. 1951, 2 Verg., Westernlenk., 2. Auspuffanlage, neu lackiert, TÜV 6. 67, für DM 400.—, Neuteile DM 700.—. Horst Christel, 85 Nürnberg, Regenbogenstr. 17. 48 098

Verkaufe Norton 650 SS, 41 000 km, neu bereift, 2 Jahre TÜV abgenommen, Preis DM 1800.—. Edmund Torlümke, 4901 Bardüttingdorf 164, Krs. Herford. 48 086

Suche Telegabel oder Brücken von Norton 88, 99. H. Wendelstein, 7418 Metzingen, Oeschweg 15. 48 112

NSU

Verk. für Super-Max Bremsankerplatte mit Hebel, vorn neu, DM 20.—, 2 St. Mittelständer DM 10.— d. St., Ventillführungen, neu, DM 1.50, Gepäckträger, neu, DM 15.—. H. Schmid, 7779 Bermatingen. 48 129

NSU-Max, Bj. 55, neu überh., mit zerlegtem Zweitmotor, verst. u. vers., fahrbereit. Zustand, TÜV bis Okt. 67, für DM 350.— zu verk. Kurt Senger, 6501 Schwabenheim b. Ingelheim, Pfaffenhofer Str. 15. 48 190

Verkaufe NSU-Max mit Ersatzmotor und Rädern (Vollnabe) für DM 250.—. Helmut Mohr, 614 Bensheim, Rodensteinstraße 95. 48 164

Verkaufe: Max, Bj. 54, Lichtm. def., Akku fehlt, DM 100.—. C. Kloska, 532 Godesberg, Rüdeshheimer Str. 29. 48 163

Verkaufe NSU-Max, 18 500 km gel., Bereifung 80%, s. gut. Beschleun., für DM 450.— (evtl. auch Einzelteile). Claus Kopf, 2179 Ihlienworth, Mislag 35. 48 145

Verk. NSU Sportmax ohne Getriebe, sonst alles komplett, gute Lizenzerfolge, 2. P. Nürburgr., Preis DM 850.—. Helmut Morgenstern, 672 Speyer, Viehtriftstr. 26. 48 120

NSU-Max mit Gläser-Verkleidung, Ersatzmotor u. regendichter Fliegerkombi verk. Zippel, Bonn 4 16 36. 48 064

Verkaufe 2 ital. Alu-Sportfelgen 3.00 X 19, neu (noch original verpackt), passend für NSU-Max, zum Preis von DM 45.—. W. Ekert, 78 Freiburg, Wannerstr. 39. 48 083

NSU Superfox, Bauj. 58, mit defekter Dichtung und ebenfalls defektem Ersatzmotor, zu verkaufen. W. Leveling, 4471 Dalum, Krs. Meppen, Wietmarscher Damm 228. 48 220

PUCH

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

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

Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl,
Regensburg-Graßling, Tel. 0 94 05 — 274.
48 157

Suche für 175 SV 5-Ganggetriebe, evtl. 4-Gang, für Straßensport, oder Motor. Sofortige Antwort an Göran Henningsson, 741 Reutlingen, Karlstr. 5. 48 222

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

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



... ganz winter uns

Drachen-Rallye

Auf die Ankündigung dieses Termines haben schon viele Motorradfahrer gewartet. Die Drachen-Rallye findet in diesem Jahre am 5. und 6. Februar wieder in Nord-Wales in England in der Nähe des Berges Snowdon in Glyn Padarn statt. Veranstalter ist wie immer der Conway & District Motorrad-Club. Adresse: „Beech Grove“, 32. St. Mary's Road, Llandudno (North-Wales), England, Tel. 75989. Der Sekretär des Clubs ist unter dieser Adresse Mr. Laurence Irving.

Alle Organisatoren der Drachen-Rallye waren geschlossen mit mehreren Gespannen zum Elefantentreffen gefahren und haben uns dort wie jedes Jahr persönlich ihre Einladungen überbracht. Die Drachen-Rallye bewegt sich in der Größenordnung des Elefantentreffens, wer jedoch nicht zelten will, der schreibe sofort an den Conway Club um ein Quartier. Für die Plakette, eine Mahlzeit und anderes lege man seiner Anmeldung sechs D-Mark bei oder kündige an, daß man dieses Nenngeld bei der Ankunft entrichtet.

In England ist die gleiche Begeisterung vorhanden wie bei uns, was aber die Drachen-Rallye so reizvoll macht, das ist ganz besonders die Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft der englischen Motorradfahrer, und nicht zuletzt das große „Bonfire“, das große Lagerfeuer, die Lichter-Prozession und auch die herrliche Landschaft von Wales. Schließlich das gemeinsame Liedersingen und vieles andere. Fast 500 englische Motorradfahrer waren beim Elefantentreffen am 8. und 9. Januar auf dem Nürburgring, wie viele deutsche Motorradfahrer werden nun nach England zur Drachen-Rallye fahren? — Klacks

Das Motorrad war schon damals hoffähig!

Dieses Foto zeigt den Kronprinzen Friedrich Wilhelm im Jahre 1910 auf seiner NSU. Horst Bredow hat es in seinem Archiv für Motorrad-Geschichte in Berlin. Wir können eine Reihe von Motorrad-Anekdoten erzählen, in deren Mittelpunkt Erlebnisse gekrönter Häupter und edler Herren mit Motorrädern stehen. In Vergangenheit und Gegenwart. Dies zu der häufigen Frage: Wer fährt denn nur auf solchen Dingen? Was sind das nur für Kerle? Auf dem Motorrad sind sie eben alle (beinahe) gleich. Klacks



Wer nimmt's schon so genau!

Dieses Kalenderblatt stammt aus dem neuen BMW-Wandkalender 1966. Im Bildtext wird behauptet, das Gespann Nr. 32 sei das des neuen Seitenwagen-Weltmeisterpaars Scheidegger/Robinson. Ich aber bin der Meinung, daß es sich vielmehr um das Gespann Camathias/Winter handelt. Das Bild stammt nämlich zweifellos bereits aus dem Jahr 1962, wo es auf der Solitude aufgenommen wurde. Es findet sich in dem Buch von Deubel „Sieg und Niederlage“ auf Seite 132. Sollte hier dem Kalendermacher unbewußt ein Fehler unterlaufen sein oder besitzt man tatsächlich bei den Bayerischen Motorenwerken kein Bild des amtierenden Weltmeisterpaars, wie neulich im MOTORRAD zu lesen war? G. B.



„Qualitäts“-Zubehör

Als der Fahrer diese Maschine bremste, da hatte er plötzlich das Ende seines „Rennlenkers“ in der Hand, schoß mit dem Körper nach vorn und kam nur durch ein Wunder um die Kurve und nicht ums Leben. Das miserabel durch Hartlötlung an der Gabelholm-Schelle angeheftete Lenkerstück war glatt unter dem Chrom abgebrochen. Ist es ein Wunder, daß wir Zubehör — insbesondere „Renn“-Armaturen — gegenüber (auch wenn berühmte Leute so was verkaufen!) mehr als mißtrauisch sind?

Leider teilen nicht alle jungen Leser diese Aufmerksamkeit mit uns. (Siehe Bild.) Klacks

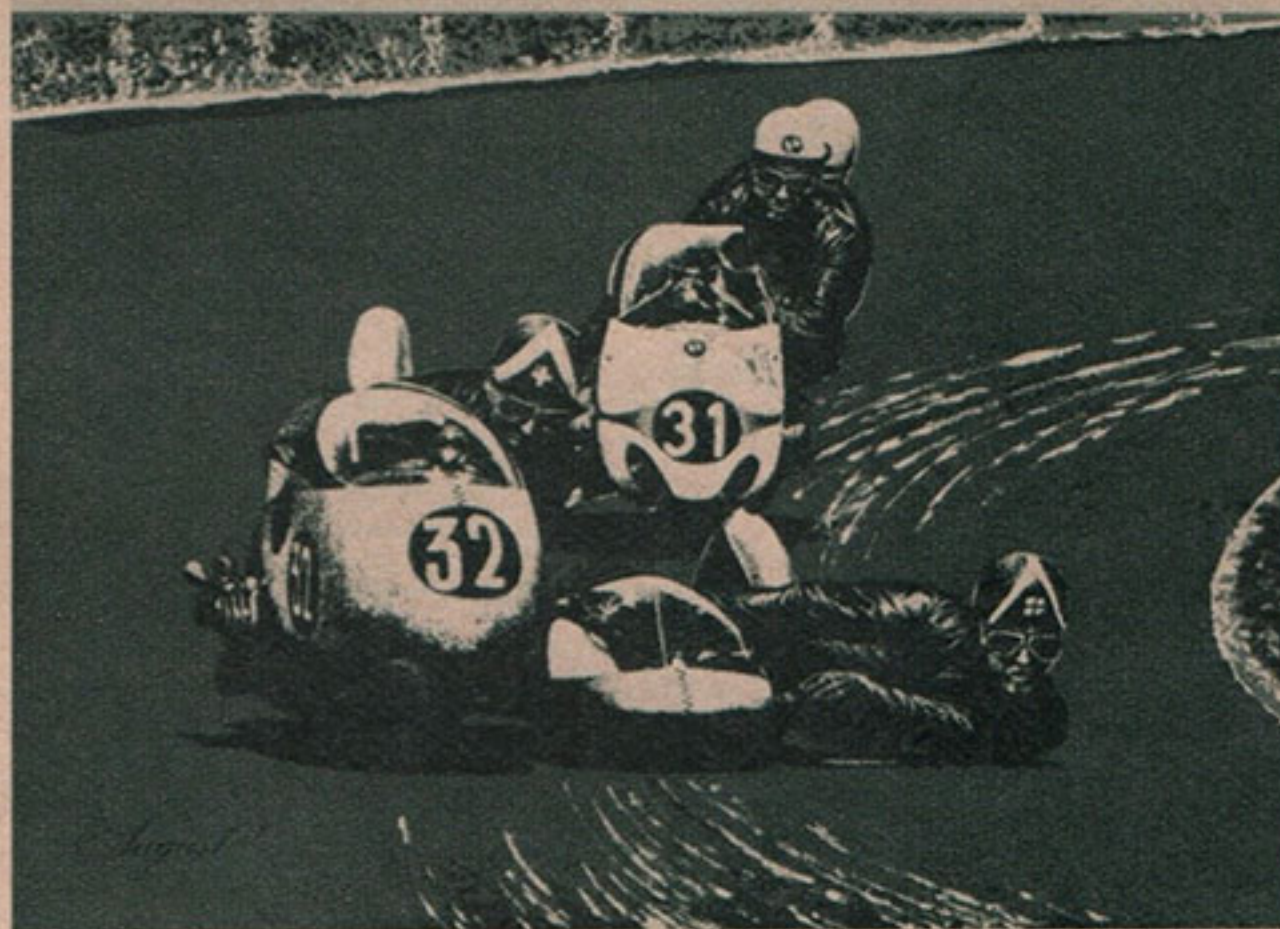
Kamera verloren

Beim Elefanten-Treffen auf dem Nürburgring am 8. und 9. 1. 1966 ist dem norwegischen Fahrer Birger Paulsen eine Kamera KONICA, Eyematic de Luxe, Nr. 737707, abhanden gekommen. Wir bitten den ehrlichen Finder, diese Kamera an nachstehende Adresse zu senden: Birger Paulsen c/o Hennig Olsen, Iscremfabrikk, Kristiansand 8, Norwegen.

Ein Dank von Franz Ducret

Der letzte Beifahrer des tödlich verunglückten Schweizer Gespann-Rennfahrers Florian Camathias, Franz Ducret, hat so viele aufmunternde Briefe und Grüße während seines Krankenhausaufenthaltes bekommen, daß er diese unmöglich alle beantworten kann. Er möchte sich auf diesem Wege für die Beweise der Freundschaft herzlich bedanken. Seine Anschrift in der Schweiz: Franz Ducret, 3027 Bern/Schweiz, Waldmannstraße 39/41.

Weltmeister auf BMW unter sich. 1965 holten sich in der Beiwagen-Klasse Scheidegger/Robinson (32) den Titel, den Deubel/Hörner (31) viermal vorher innehatten



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

Unser Leser hat recht — Scheidegger/Robinson sind nicht auf diesem Bild. Aber dieser Kalender wurde nicht im Hause BMW gemacht — und Werbeagenturen sind nun mal mit solchen Sachen nicht „so pingelig“.

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 Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellvertreter: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbruck, Albbruck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonntagabend. 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“.



DAS **MOTORRAD**

