

DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

TEST AERMACCHI ALA VERDE

„Wer bremst ist feige“

DRACHEN RALLYE



175er Drehschieber-Twin

5

DM 1.20 • 48. Jahrgang • 26. Februar 1966

Österreich S. 8.80
Niederlande Hfl. 1.50

Schweiz Fr. 1.40
Italien L. 250

Schweden Skr. 2.35
Dänemark dKr. 3.50

Inkl. oms. US \$ -50
Printed in Germany



MZ DREIFACHER SIX DAYS SIEGER

Zum dritten Mal hintereinander siegte MZ bei der Internationalen Sechstagesfahrt. Als unsere Geländefahrer Ende September vorigen Jahres mit der FIM-WELTTROPHÄE und mit der INTERNATIONALEN SILBERVASE aus England nach Zschopau zurückkehrten, schrieb die Weltpresse, daß dieser verdiente Sieg bei der wohl härtesten Sechstagesfahrt aller Zeiten errungen wurde.

Außer unseren beiden MZ-Teams blieb auf der Isle of Man nicht eine einzige Trophy- oder Silbervasenmannschaft ohne Ausfälle. Die Six Days 1965 sahen den überragenden Triumph einer Motorradmarke: MZ



DAS SPRICHT FÜR

MZ

Zu beziehen durch:

Alfred Strauch GmbH, 6660 Saarbrücken, Mainzer Str. 52/54, Tel. 634 01
 Helmut Radke, 8502 Zirndorf/Bayern, Fürther Straße 43, Tel. 79 44 26
 Wolfram Rüdiger Lienert, 2100 Hbg.-Harburg, Reeseberg 77, Tel. 77 55 06

Exporteur:



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 am besten gleich. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht!

Folgende MOTORRAD-Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

	Heft
BMW R 67/2	1/63
BMW R 60 Gespann 1963	16/63
Bonneville 650 ccm	20/64
BSA A 65 Rocket	14/65
BSA A 65 Twin 40 PS, 654 ccm	23/63
Harley-Davidson FLH 74	5/6/65
Heinkel Tourist 175 ccm	9/64
Honda CB 77, 305 ccm	10/63
Honda CB 450	8/9/20/65
Honda S90	19/65
JAWA 350 ccm Twin 18 PS	2/64
MZ ES 150	3/64
Norton Atlas 750 ccm	17/64
Yamaha YDS-3, 250 ccm	1/15/65
Zündapp KS 100	1/64
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

BESTELLSCHEIN MOTOR-PRESSE-VERLAG GmbH

7000 Stuttgart 1 · Postfach 1042

Liefere Sie mir bitte folgende Hefte „DAS MOTORRAD“

Nr. _____

Der Betrag wird eingezahlt auf Postscheckkonto 6724 Stuttgart am _____ liegt in bar - als Scheck - bei, soll durch Nachnahme (70 Pf teurer) erhoben werden.

Nichtgewünschtes bitte streichen!

Vor- und Zuname _____

Postleitzahl und Ort _____

Straße und Nr. _____

Mo 5/66

INHALT

Perspektiven	113
DAS MOTORRAD testet: Aermacchi Ala Verde 250 ccm Fünfgang	114
Drachenralley 1966	117
Noch ein japanischer Drehschieber. Zweitakter: Bridgestone	120
Die beiden Deutschen Moto Cross- Meister	121
Streifzug im Steigerwald	122
Winter-Moto Cross in Schanbach	123
Wer bremsst ist feige	124
Windschutz durch Strömungs- umlenkung	126
Selbstgestrickter Honda Vierzylinder	128
Meßgeräte — immer wieder neu	129
Spezialität für Sport im Gelände	129
Werkzeug aus dem Kaufhaus	130
Antworten an die „Anonyme“ (Schluß)	132
Reden wir vom Sport	133
Das Autodrom von Imola	134
Ganz unter uns	140

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Unser Titelbild zeigt die Sandbahn-Gespannfahrer Wallner/Schick aus Reit im Winkl in voller Aktion. Die Ritter vom Stahlschuh haben gegen den aufgewirbelten Staub ihrer Konkurrenten Schutzmasken vor dem Gesicht. Der Bahnsport bietet auf kurzer Strecke, völlig überschaubar unvorstellbare Spannungen, weswegen er sich großer Beliebtheit bei den Zuschauern erfreut. Man spricht oft von den „Gladiatoren der Bahn“, was völliger Quatsch ist. Die Aktiven dieses Sportes betreiben genauso ein Hobby wie es Bergsteiger, Skiläufer, Reiter, Segelflieger und andere machen. Foto: Keilwerth

PERSPEKTIVEN

„Hier gehen Gerüchte um, nach denen die Ford-Motor Co. die Zweirad-Union gekauft habe und beabsichtige, dort ein 125 ccm Einzylinder-Motorrad mit Elektrostarter, einen Zweitakter, und außerdem einen Zweizylinder mit 250 ccm ähnlich der Yamaha für den US-Markt zu bauen. Die Motorräder sollen hier durch die Ford-Mercury-Lincoln-Händlerorganisation verkauft werden. Die Planung soll für das erste Lieferjahr 100 000 Einheiten vorsehen, diese Lieferstückzahl soll bis zum vierten Jahr auf eine halbe Million pro Jahr steigen. CYCLE WORLD nimmt ebenfalls Bezug auf solche Gerüchte“.

Der Mann, der uns diesen Brief aus Amerika schrieb, ist erhaben über die etwaige Vermutung, mal eben einen über den Durst getrunken und versucht zu haben, uns auf die Schippe zu laden. Es ist der größte amerikanische Motorrad-Importeur. Und die — in CYCLE WORLD auf der ersten Seite obenan stehende — Pressenotiz, auf die er sich bezieht, lautet wie folgt:

„Wir haben zuverlässige Informationen, daß die Ford Motor Co. sich für das Motorradgeschäft interessiert. Ford soll eine große westdeutsche Firma gekauft haben, um dort 125 und 250 ccm-Motorräder bauen zu lassen. Andere Gerüchte wollen vom Aufkauf eines japanischen Unternehmens wissen — wieder andere behaupten, bei Ford wolle man selbst den Motorradbau aufnehmen (bei den phantastischen Kosten, die dabei anfallen würden, sehr unwahrscheinlich). Die meiste Wahrscheinlichkeit gibt man allgemein der deutschen Version — und wir wünschten ebenfalls, sie träfe zu. Bei jedem Fordhändler in den USA neben den Wagen ein Motorrad im Schaufenster — das wäre doch ein Ding!“

Abgesehen davon, daß jedes Gerücht ja eine Ursache hat, daß also letztlich an jedem auch „etwas dran“ ist, kann man über eine solche Nachricht natürlich nicht einfach hinweggehen — auch wenn sie noch so utopisch erscheinen mag.

Nur ist es schwer, im Augenblick dazu etwas Greifbares in Erfahrung zu bringen. Daß die Zweirad-Union nicht an Ford, sondern an Sachs verkauft wurde, steht ebenso fest wie die Tatsache, daß zu keinem Zeitpunkt etwa auch mit Ford über eine Übernahme des Nürnberger Unternehmens bzw. seiner Betriebsstätten und Einrichtungen verhandelt wurde. Und daß Sachs seine Neuerwerbung nach 14 Tagen schon wieder abstoßen will — dafür gibt es nicht die geringsten Anzeichen.

Aber für die anderen deutschen Motorradfabriken — sie sind ja an den Fingern einer Hand aufzuzählen — treffen kaum die Voraussetzungen zu, die sie den neu auf den Plan getretenen amerikanischen Motorrad-Interessenten verlockend erscheinen lassen könnten — entweder auf Grund ihres derzeitigen Programms und der damit im Zusammenhang stehenden Fertigungseinrichtungen — oder hinsichtlich der Kapazität. Selbst wenn man unterstellt, daß „West Germany“ drüben überm Teich nicht überall ein geographisch genau umrissener Begriff ist, kann man nicht an Mitteldeutschland denken, wo das angeblich gekaufte Unternehmen liegen könnte — eher schon an Österreich, wo man ja (bei Puch) tatsächlich mit der Entwicklung neuer (Viertakt-)Modelle mit 125 ccm und darüber beschäftigt ist. Aber auch diese Vermutung ist weit hergeholt.

Eines wäre freilich denkbar: der soeben von Sachs übernommene Betrieb der Zweirad-Union in Nürnbergs Nopitschstraße wäre — von seinen ausgezeichneten Erweiterungsmöglichkeiten ganz abgesehen — durchaus in der Lage, als Großserienlieferant von Motorrädern für einen amerikanischen Abnehmer ausgenutzt zu werden — wir wüßten eigentlich keinen anderen Betrieb der Branche, der dafür so gut geeignet wäre. Ob ein solches Monstergeschäft allerdings in die Planungen von Fichtel & Sachs paßt — wir wissen es nicht,

Wir wissen insbesondere auch nicht, ob sich in Nürnberg die Möglichkeiten schaffen lassen, um mit den Preisen der Japaner in Amerika konkurrieren zu können. Der gleiche Importeur, der uns den eingangs zitierten Brief schrieb, sagte uns erst vor einigen Wochen: „Ich habe alle Hoffnung aufgegeben, daß ich jetzt und in Zukunft aus Deutschland ein kleines Motorrad, das gegen die Honda, Yamaha, Suzuki und Bridgestone konkurrieren muß, importieren kann. Denn die Japaner sind nicht nur hinsichtlich ihres technischen Standes und ihrer Qualität den verfügbaren deutschen Modellen überlegen. Der hohe Lebensstandard in Deutschland läßt auch deutsche Motorräder zwischen 100 und 250 ccm viel zu teuer sein.“

Im Leitartikel des letzten Heftes wiesen wir bereits darauf hin, daß zweifellos die Übernahme des hohen Rationalisierungsstandes von Sachs auf die neue Nürnberger Tochter dort eine der ersten Aufgaben sein würde — und wir sprachen davon, daß allein dadurch vielleicht die Möglichkeit geschaffen werden könne, auch international wieder deutsche Motorräder zu verkaufen — damit aber wiederum auch Neuentwicklungen betreiben zu können, von denen auch wir als deutsche Motorradfahrer profitieren müßten. Vielleicht sieht man also in der Firmenspitze von Sachs die in Amerika umlaufenden Gerüchte, wenn auch in der Aussage nicht zutreffend, so aber dem Sinn nach gar nicht so sehr als Utopien an.

Nachdenklich machen müssen sie jeden von uns. Einmal, weil sie erneut zeigen, mit welcher Mentalität man in Amerika heute dem Motorrad gegenübersteht: eine 125er oder 250er im Schaufenster neben einem Lincoln — und das nicht irgendwo draußen bei einem abgelegenen Bauernhändler, sondern in jedem Ford-Laden! Allein schon diese Selbstverständlichkeit ist doch beachtlich und läßt die Mutmaßung nicht so abwegig erscheinen, auch in Europa könnten sich einmal ähnliche Tendenzen herausbilden.

Das zweite, was beeindruckend sein muß, sind die Stückzahlen, die da genannt werden (und die durchaus keine Hirngespinnste sind, sondern zu der Tatsache passen, daß ja in diesem Jahr bereits etwa eine halbe Million Motorräder in Amerika verkauft werden sollen — im nächsten wieder mehr). Warum soll sich da nicht eine solche Großmacht wie die Ford Motor Co. einen entsprechenden Anteil aus dem Kuchen herauschneiden können — sofern sie mit geeigneten Angeboten, d. h. mit den richtigen Motorradmodellen, antritt? Und wie diese Modelle aussehen müssen, das haben ja die Japaner deutlich vorexerziert.

Drittens aber: zu viele bei uns haben wohl schon vergessen, was Deutschlands Motorradbau einmal in der Welt galt, wissen nicht mehr oder haben es nie gewußt, daß vor dem Krieg DKW in Zschopau und nach dem Krieg NSU in Neckarsulm die größten Motorradfabriken der Welt waren. Aber in Amerika stehen wir anscheinend noch immer auf der Liste derer, die im Motorradbau mitmischen könnten — trotz der Japaner.

Sollte es wirklich so gänzlich ausgeschlossen sein, den Anschluß wiederzufinden?

S. R.

AERMACCHI ALA VERDE 250 CCM / 5-GANG

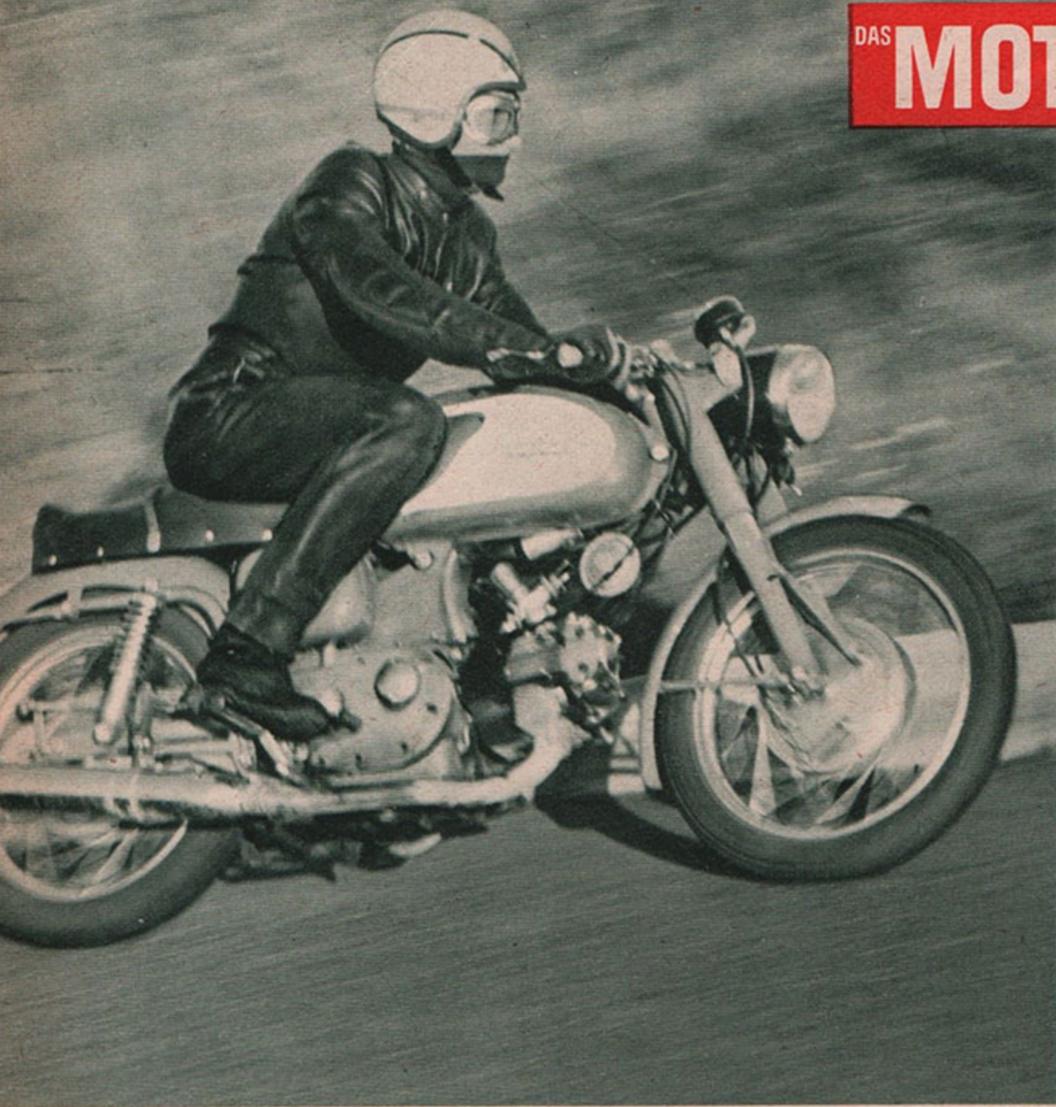


Bild links: Walter Sommer mit der Testmaschine auf dem Nürburgring. Mit diesem Motorrad, das dem Straßenrennsport in seiner ganzen Charakteristik entliehen ist, wollten wir auch einmal einen unserer guten Straßenrennfahrer und Nürburgringkenner fahren sehen.
Bild unten: Die Aermacchi Ala Verde ist eine kleine, niedrige Maschine, die nur 119 kg auf die Waage brachte.

Zeiten auf der 22,8 km langen Nordschleife des Nürburgringes mit Fahrtschreiber zwischen 12:43 und 13:20 (= 107,6 km/h bis 102,65 km/h Durchschnitt). Die 12 Minuten und 43 Sekunden wurden von Walter Sommer (Köln), dem Sieger der 250 ccm-Lizenz-Klasse (auf Honda) des Eifelpokal-Rennens 1965 auf dem Nürburgring, gefahren, den wir einmal auf unsere Testmaschine setzten, um für diese dem Straßensport entlehnte Sportmaschine eine Vergleichszeit von einem guten Straßenrennfahrer und Nürburgringkenner zu erhalten. Und diese Zeit (ohne vorheriges, besonderes Training mit der Testmaschine) ist ein Wort für 16 PS und ca. 7,4 kg/PS Leistungsgewicht auf dem Ring! (Hubraumleistung: 64 PS/Liter.)

Des weiteren beeindruckte uns die Zähigkeit des Motors. Bei 6500 U/min ist eine Kolbengeschwindigkeit von maximal 16,0 m/sek vorhanden, bei 7500 U/min sind es 18,5 m/sek. Schon diese Zahlen bei extremer Belastung lassen annehmen, daß die Lebensdauer nicht allzu kurz kommt. Wenn man aber den robusten Kurbeltrieb mit den 32 mm ϕ des Hubzapfens, den 25 mm ϕ der Kurbelwellenenden und deren breiten Lagern betrachtet, dann wundert man sich nicht mehr. Das Pleuel ist auf dem Hubzapfen in einem breiten Nadellager gelagert, der Kolbenbolzen- ϕ beträgt 18 mm. Kolbengewicht ca. 305 g, Stoßstangen-Gewicht 28 g. Zylinderverschleiß der Testmaschine nach 10 000 km Laufzeit: $\frac{1}{100}$ mm. Und sie wurde wahrhaftig nicht geschont. Motorräder mit derart stehfesten Motoren sind dringend aus europäischer Fertigung erwünscht, weswegen uns dieses Modell in dieser Hinsicht besonderen Spaß machte.

Ein wesentlicher Faktor, um Freude an der Aermacchi zu haben, ist die richtige Übersetzung. Von Hause aus wird sie mit 18 Zähnen am Ge-

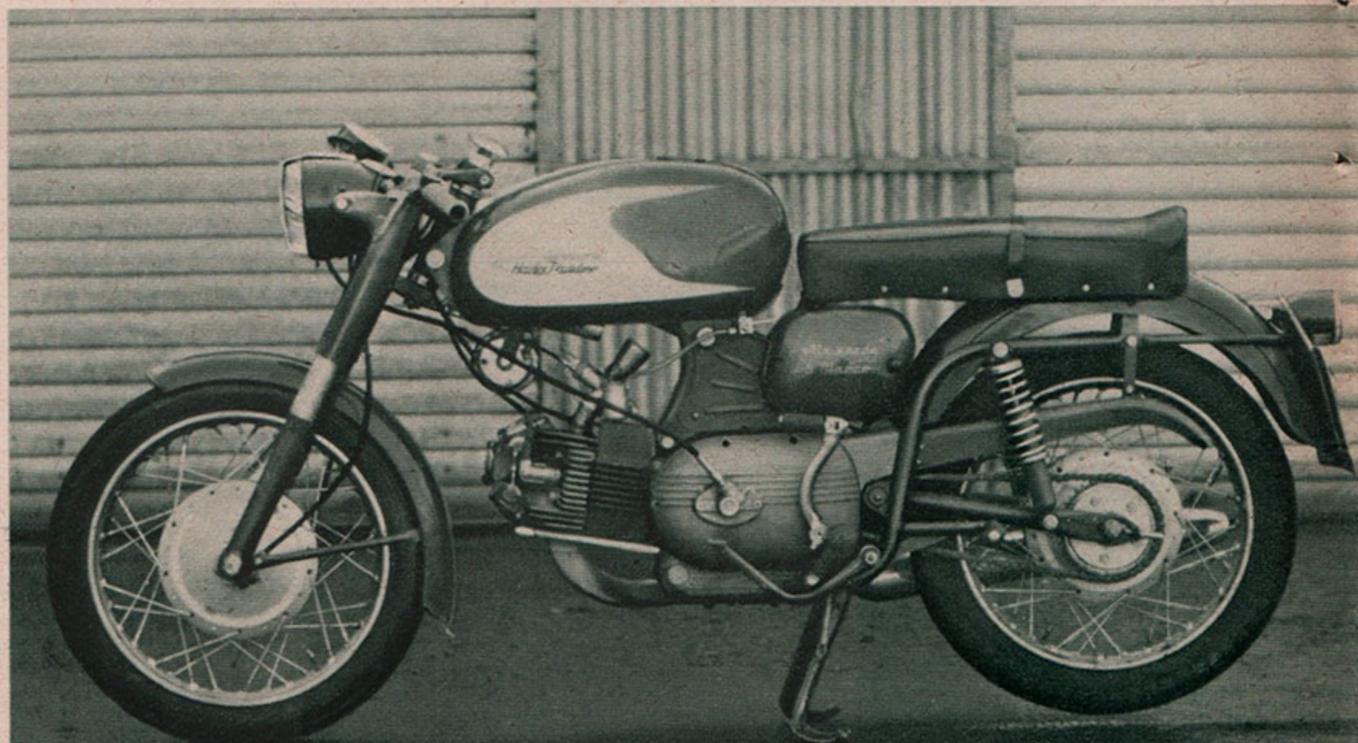
Es ist eigentlich erstaunlich, daß ein Motor mit liegendem Zylinder trotz seiner vielen Vorteile von nicht sehr vielen modernen Motorradherstellern eingebaut wird. Tiefe Schwerpunktlage, günstige Möglichkeiten für Montagen, sehr gute Kühlungsbedingungen und anderes sollten einen Konstrukteur doch reizen können. Außerdem liegt in einer solchen Anordnung des Motors das Geheimnis zu einer besonders sportlichen Linie verborgen. Motorradfahrer von heute suchen diese Attribute bei ihren Maschinen, und deswegen liegt das Haus Aermacchi Harley-Davidson in Varese mit dem Typ Ala Verde genau richtig.

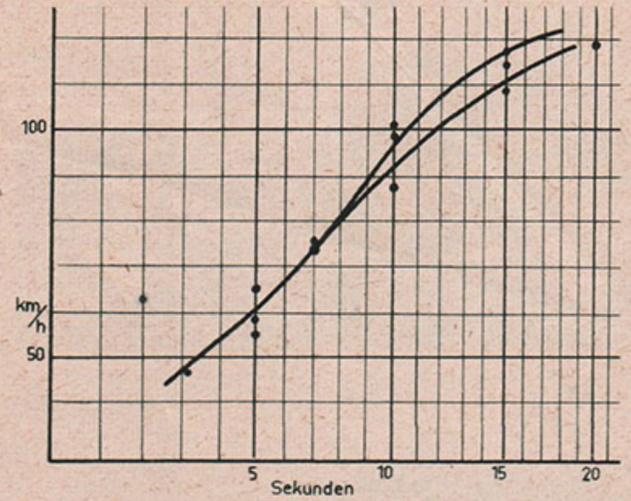
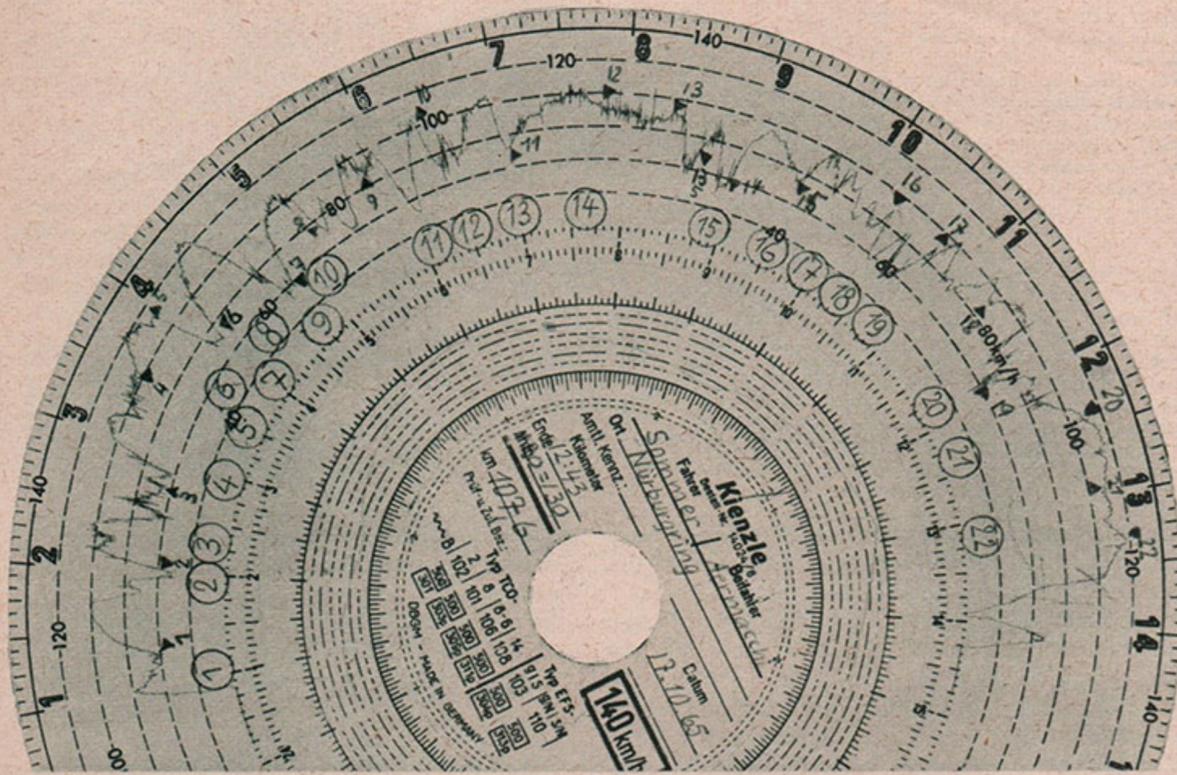
Die Ala Verde ist ein echtes italienisches Sport-Motorrad. Es hat alle typischen Merkmale wie die so flach verlaufende Leistungskurve des Motors, die sehr knappe Gesamtübersetzung, die „italienische“ Sitzposition und das Temperament. An der äußeren Linie kann ein Motorradnarr sich schon begeistern. Man sieht der Maschine an, daß Erfahrungen und Bilder des Straßenrennsportes Paten waren. Selbst die braven Tourenmaschinen der Italiener haben ja alle diese äußere Linienführung und sehr sportlichen Zeichen. Und das ist wohl auch der Hauptgrund, daß sie sich gegenüber anderen Marken behaupten konnten. Brave „Krafträder“ (laut Behördendeutsch) — brav im Aussehen und Temperament — sind der Jugend ein Greuel.

Der Einzylinder-Viertaktmotor (Bohrung 66 mm, Hub 72 mm) von 247 ccm Hubraum wurde bislang mit sehr unterschiedlichen PS-Angaben bedacht. Einmal sollte er 22 PS haben, ein anderes Mal sprach man von 24 PS, dann gab es Fahrer, die 18 PS nannten. Nun gibt es ja mehrere Möglichkeiten, die Leistung von Motoren zu messen. In Italien macht man es anders als bei uns (da mißt man Cuna-PS), in Amerika ebenfalls (da sind es SAE-PS). Da wir aber einen echten Vergleichswert zu unseren in Deutschland gemessenen Leistungsdaten (DIN-PS) für einen Test benötigen, stellten wir die Maschine auf den Rollenprüfstand der Akademischen Motorsportgruppe an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Ergebnis: knapp 16 PS am Hinterrad bei großer sommerlicher Hitze und zum Teil durch Schaumbildung des Sprits in der Schwimmerkammer ungünstig beeinflusst. Später wurde der gleiche Motor nach etwa 10 000 km unabhängig

von unseren Messungen auf der Technischen Hochschule in Karlsruhe erneut gemessen, diesmal am Getriebeausgang. Das Ergebnis ist die nebenstehende Leistungskurve. Mit zu fetter Vergaser-Einstellung, 22° Meßtemperatur: 16 PS bei 6500 U/min. Man kann ruhig bis zu 7200 U/min weiterdrehen lassen, ohne daß die Leistung wesentlich abfällt. Das Drehmoment liegt mit 1,95 mkg zwischen 4000 und 5000 U/min, ein genauer Punkt läßt sich bei dem ungewöhnlich flachen Verlauf der Kurve nicht angeben.

Diese 16 PS am Getriebeausgang (etwa 19 PS an der Kurbelwelle demnach) sehen gar nicht nach einem Hochleistungs-Sportmotor aus. Aber wehe, wer da etwa geringschätzig mit den Achseln zuckt! Denn durch den flachen Leistungsverlauf, das geringe Gewicht von nur 119 kg mit halbleerem Tank aber vollständiger Ölfüllung und durch den geringen Luftwiderstand eines kleinen, schlanken Fahrers mit straff anliegendem Fahranzug bringen diese 16 PS allerhand Fahrleistung zusammen. Hinzu kommt, daß man den Motor klaglos über 7500 U/min drehen lassen kann, wobei er ein erstaunliches Stehvermögen zeigt, und daß man mit dem Fünfganggetriebe bei diesem Motor sehr viel anfangen kann. Das ergibt dann





Die Beschleunigungskurve zeigt einen leichten Knick zu Beginn. Das muß von der knappen Übersetzung der ersten beiden Gänge herrühren. Je nach Belastung trennt sich die Linie dann. Das Original-Fahrtschreiberblatt einer Runde um die 22,8 km lange Nordschleife des Nürburgringes. Angezeigte 120 km/h entsprechen 130 km/h in Wirklichkeit. Die umrundeten Zahlen geben die gleichen Streckenstellen des Nürburgringes wie auf dem Nürburgring-Diagramm (Diagramm Mitte) an. Maßgeblich beteiligt an der enormen Fahrleistung für 16 Getriebe-PS sind die flache Leistungskurve, das niedrige Gewicht und die Handlichkeit der Maschine.

Höhendiagramm des Nürburgringes mit Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf sowie Einsatz der Gänge und deren Schaltpunkte. Durch die Möglichkeit, fünf Gänge einsetzen zu können, verbleibt der Drehzahlverlauf (unten) sauber zwischen 5000 und 6500 U/min. Es gibt also keine großen Sprünge, die Kraft und vor allem auch Zeit kosten. Kein Wunder, daß die Maschine schnell ist, wobei der Motor nicht mal überfordert wird. Doch bedingt die Aermacchi, daß man sich um genaueste Übersetzung kümmert (siehe Gangdiagramm). Die umrundeten Zahlen geben folgende Streckenstellen an: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Hatzenbach Einlauf, 4 Hatzenbach, 5 Flugplatz, 6 Schwedenkreuz, 7 Arembergkurve, 8 Fuchsröhre, 9 Adenauer Forst, 10 Metzgesfeld (die Nummern 4 bis 10 sind in diesem Diagramm irrtümlich einen Kilometer zu früh gezeichnet worden, was zu beachten ist), 11 Wehrseifenecke, 12 Ex-Mühle, 13 Bergwerk, 14 Kesselchen, 15 Karussell, 16 Hohe Acht, 17 Wippermann, 18 Brünchen, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz, 21 Döttinger Höhe, 22 Antoniusbuche.

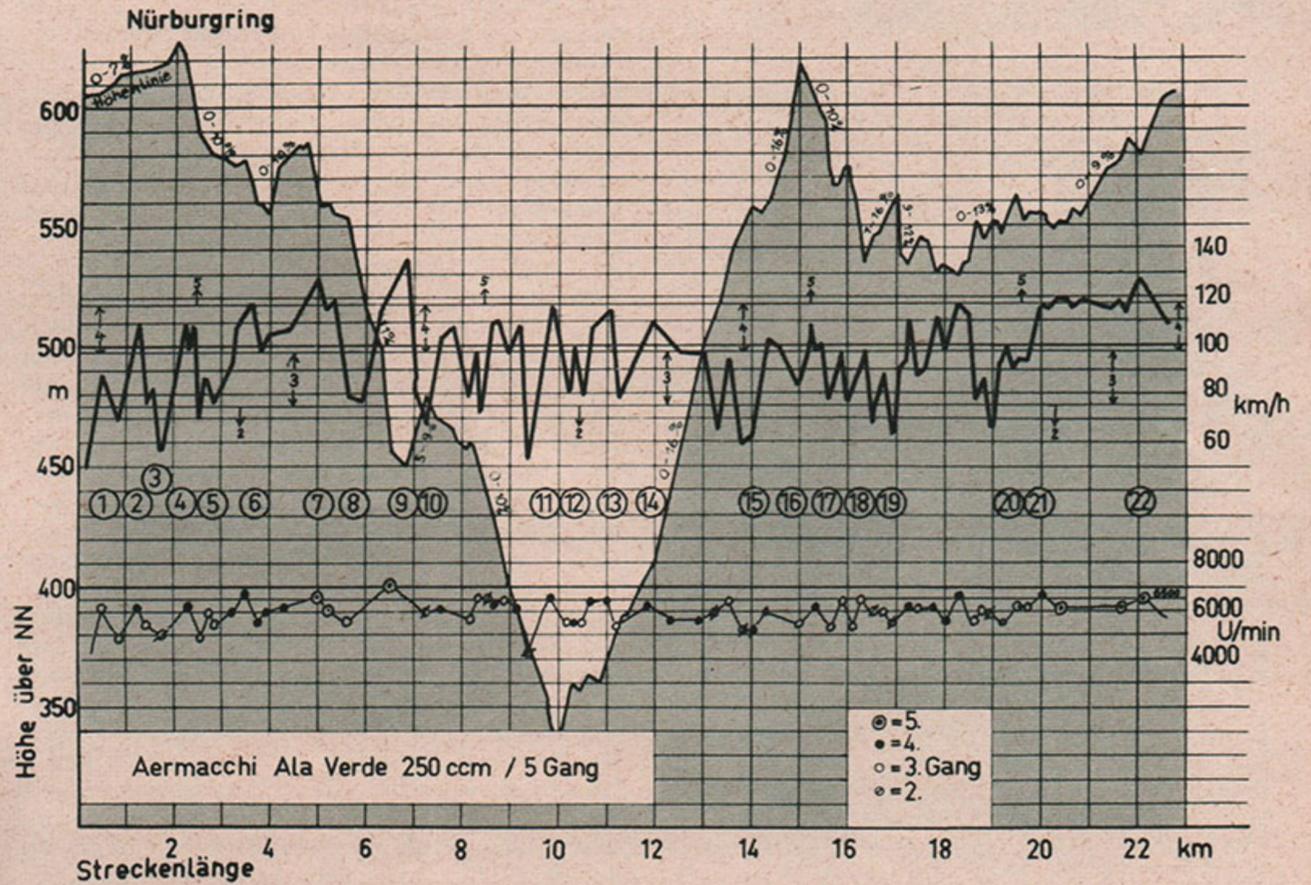
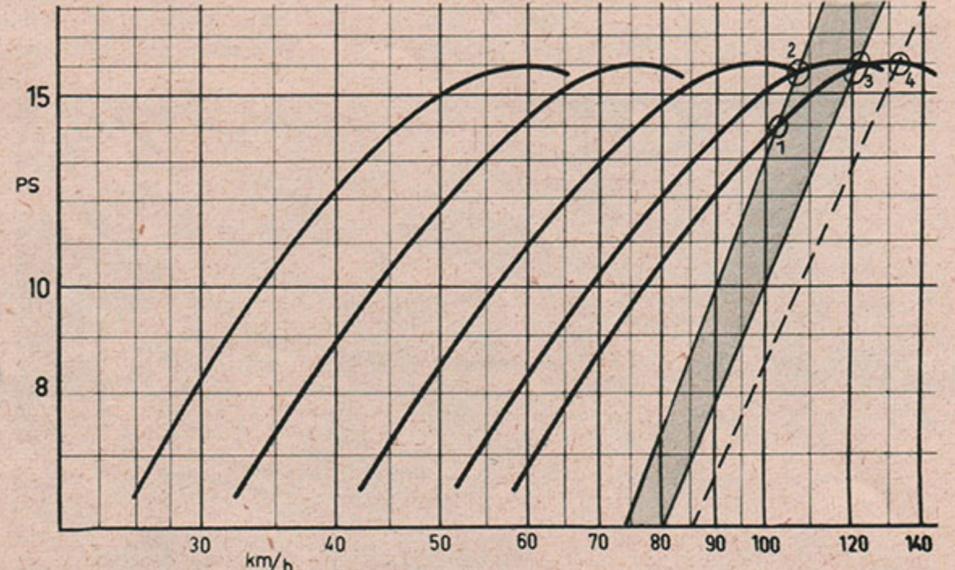
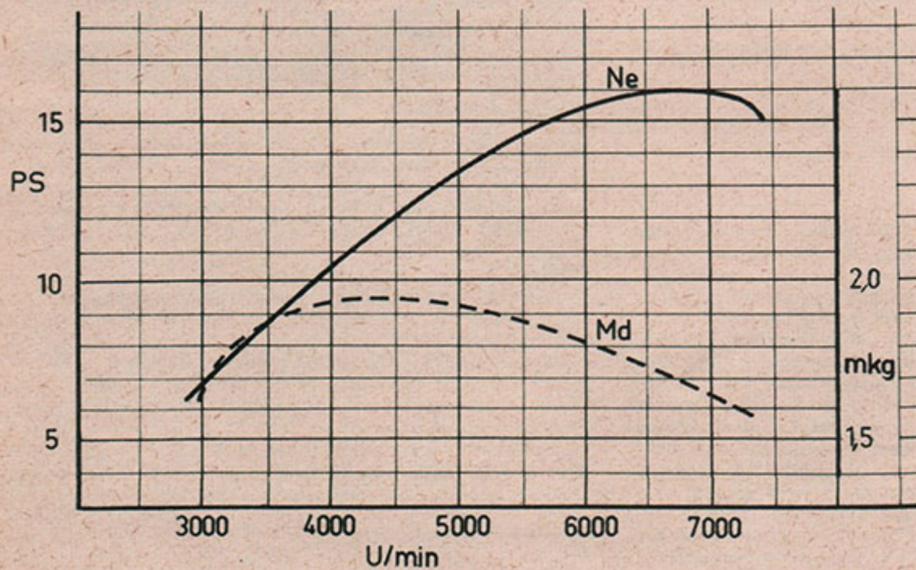
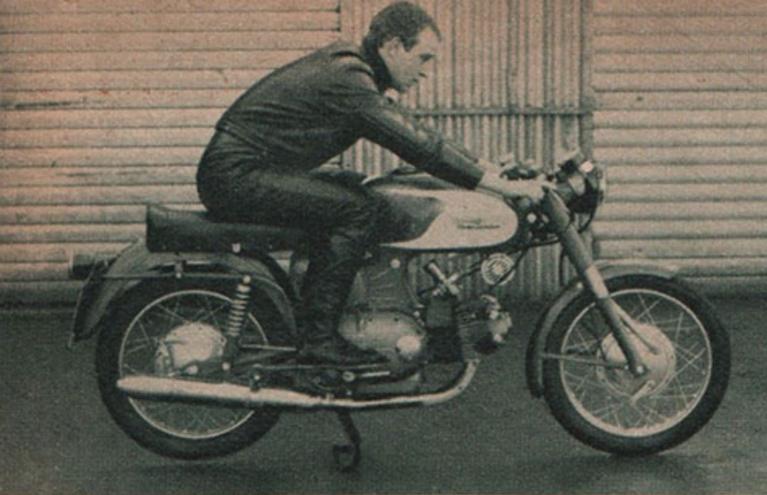


Diagramm links unten: Leistungskurve des Motors, gemessen am Getriebeausgang. Dazu der Drehmomentverlauf. Diagramm rechts unten: Lage der fünf Gänge zu den Fahrwiderständen bei serienmäßiger Übersetzung. 1 = Endgeschwindigkeit für einen 160 Pfund-Mann aufrecht sitzend im Fahrmantel in der Ebene im 5. Gang. 2 = Endgeschwindigkeit desselben Fahrers im 4. Gang.

3 = Endgeschwindigkeit eines 1,80 m langen und 70 kg schweren Fahrers kleingemacht im Lederzeug (4. und 5. Gang). 4 = Endgeschwindigkeit eines 50 kg schweren und 1,65 m langen Fahrers in enganliegendem Lederzeug langliegend. Man sieht also, daß die Maschine für normale Mitteleuropäer reichlicher übersetzt sein müßte.

ALLES MIT EINEM BLICK

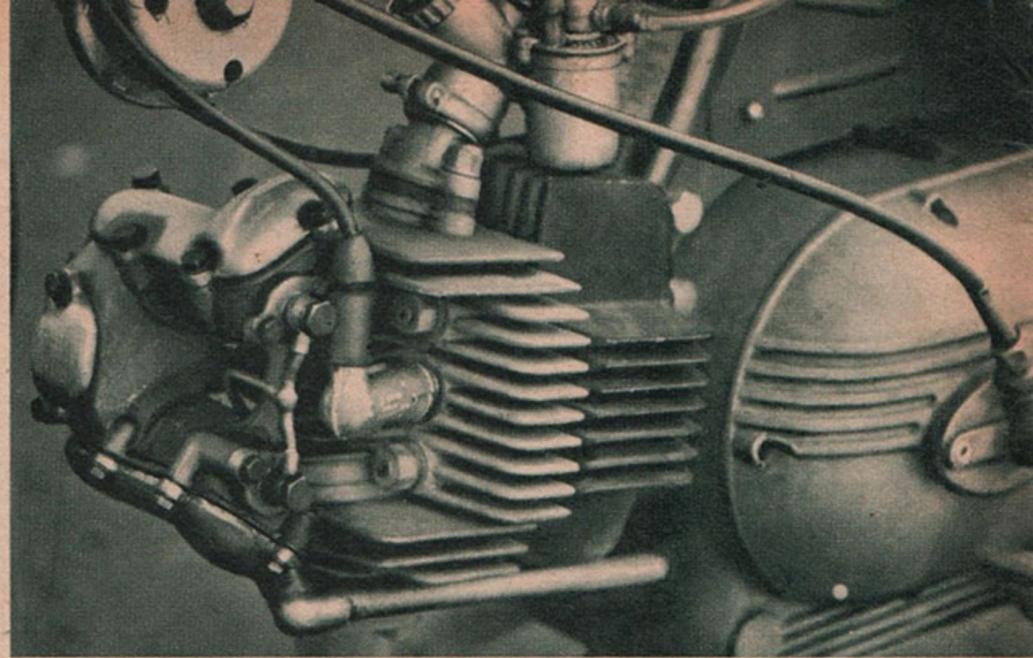
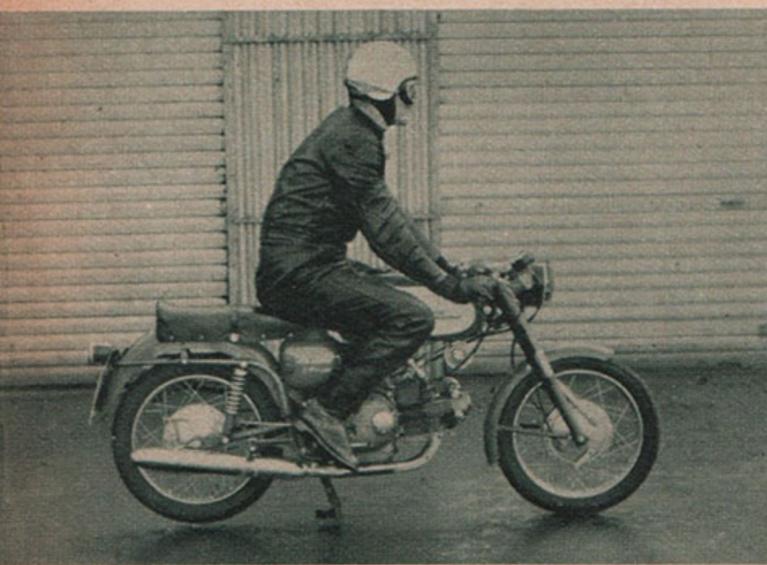




Bilderserie links von oben nach unten: Ein kleinerer Fahrer paßt wie angegossen auf dieses Sportmotorrad, ein größerer Mann hat etwas Schwierigkeiten. Eine aufrechte Sitzposition (Bild unten) wirkt nicht nur un schön, sondern ist außerdem zum Fahren sehr unglücklich.



Bild rechts: Der Zylinderkopf hat viele Ecken und Winkel. Aber er bietet keine thermischen Probleme und man kann bequem an die Ventile, an die Zündkerze und an den Vergaser.



len muß, wenn man mit einer Verkleidung fährt, weil diese den Luftwiderstand und damit den Fahrwiderstand verringert. Das macht zwar in diesem Bereich der möglichen Endgeschwindigkeit zwischen 120 und 140 km/h nicht sehr viel aus, wäre aber zur Erhaltung der Lebensdauer wichtig. Leider ist das Handbuch der Maschine nur in italienischer oder englischer Sprache verfaßt, es sollte bei uns in deutscher Sprache und mit einer Erklärung erhältlich sein, wie man die richtige Übersetzung wählt.

Das Fünfgang-Getriebe könnte man bei dem ohnehin weitgespannten Leistungsbereich des Motors weglassen, man käme mit vier Gängen schon aus. Aber das Drehmoment spielt ja auch eine Rolle, und dessen Ausnutzung bringt dadurch den Spaß an der Freud', weil man durch die fünf Gänge für jedes Tempo, jede Belastung einen Gang zur Verfügung hat, der es gestattet, den Motor und seine Leistung am genau richtigen Punkt auszunutzen, ohne ihn zu überdrehen oder untertourig zu fahren. Man sieht den Effekt der Geschichte sehr deutlich am Drehzahlverlauf im Diagramm einer Nürburgringrunde auf Seite 115 unter den Tabellen. Man kann bis auf wenige Ausnahmen stets im Bereich zwischen 5000 und 6500 U/min bleiben. Dabei schadet man dem hohen Rundendurchschnitt nicht und überfordert auf der anderen Seite auch den Motor nicht. Was sich u. a. auch im Verbrauch bemerkbar macht. Man muß allerdings dann mit Drehzahlmesser fahren.

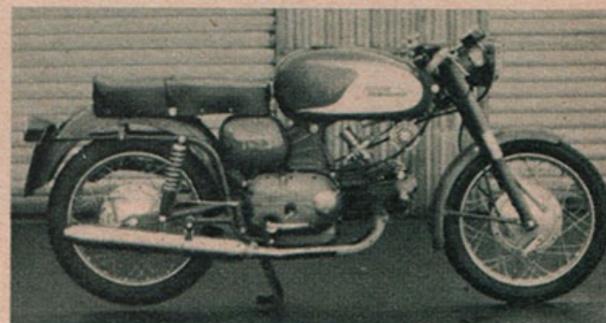
Für einen 1,80 m großen Fahrer kann allerdings die Sitzposition auf längerer Strecke quälend werden. Die Fußrasten lassen sich von Haus aus nicht verstellen, da sie in ihrer Lage durch Arretiernasen festgehalten werden. So muß man durch Rutschen auf der spartanisch harten und schmalen Bank irgendwo die Haltung suchen, die 200 km an einem Stück nicht zur Marter werden lassen. Das gelang mir nicht. Es wäre also für berechnete Langstreckenansprüche normal gewachsener Reiter etwas zu tun. Das Werk möge sich erinnern, daß der größte Teil der Produktion in Länder geht, in denen die Menschen über 1,70 m groß und entsprechend stärker gebaut sind. (Mit dem Anbringen eines „Tourenlenkers“ ist das nicht getan.) Also Fußrasten verstellbar und Fußhebel besser einstellbar machen und deren mögliche Verlegung vorsehen, dazu eine besser gepolsterte und breitere Sitzbank montieren u. a.

triebeausgang und mit 38 Zähnen am Hinterrad geliefert. Das ist für einen normal sitzenden, normal für eine Motorradfahrt bekleideten und mit 70 kg Normgewicht ausgestatteten Mitteleuropäer viel zu knapp. Damit kommt man höchstens bergab in den fünften Gang. Bei uns sah das so aus: 4. Gang in der Ebene im Mittel bei ca. 110 km/h, 5. Gang unter den gleichen Umständen ca. 105 km/h. Nun gibt es aber allein sechs verschiedene Getrieberitzel von 13 bis zu 18 Zähnen und vier verschiedene Hinterrad-Zahnkränze von 36 bis 39 Zähnen, so daß man 24 verschiedene Möglichkeiten zum Auffinden der passenden Übersetzung hat. Diese Arbeit sollte man sich unbedingt machen (beim Importeur Karl Witzemann in Karlsruhe gibt es dafür eine Tabelle, die die Suche erleichtert). Beachten muß man unbedingt, daß man die Übersetzung knapper wäh-

Fahren mit zwei Personen ist zwar möglich, aber eben nur im Kinoverkehr.

Der Aufbau der Ala Verde ist denkbar einfach. Der Rahmen besteht nur aus einem sehr starken Mittelrohr, an dem praktisch alles aufgehängt ist. Die Steifheit ist ausreichend, nur wird man kleinste Unstimmigkeiten in der Federung, an den Rädern und Bremsen sofort merken. Das Motorrad beginnt mit Schlangenlinien in langgezogenen, schnellen Kurven, wenn an der Funktion dieser Teile etwas fehlt.

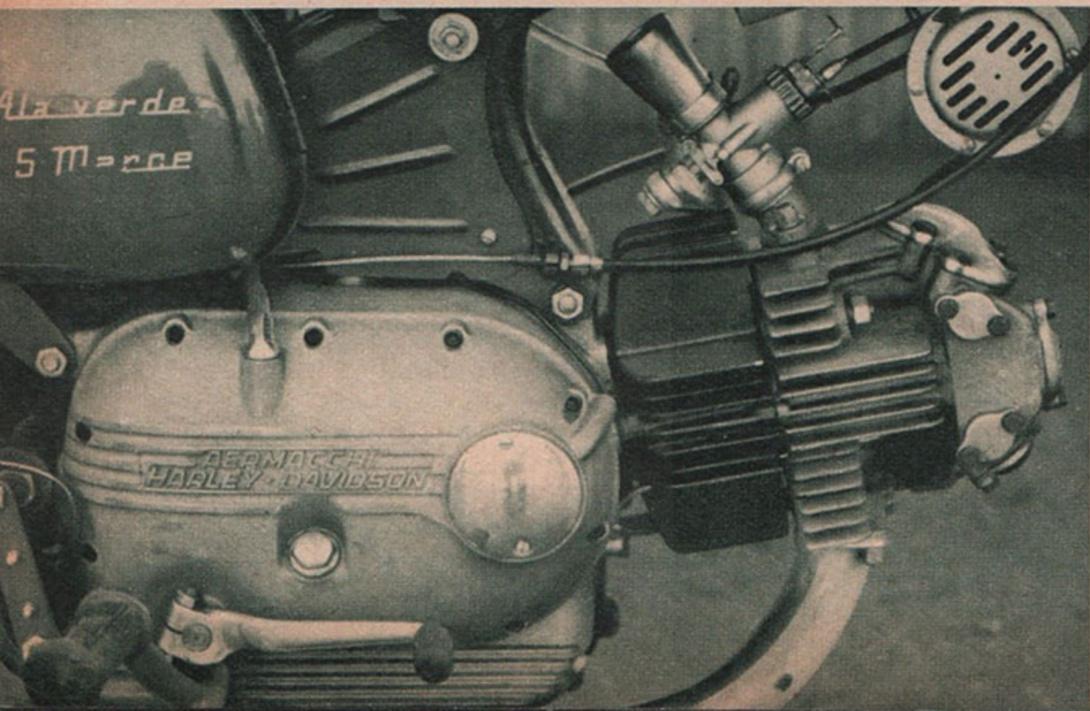
An dieser Stelle muß man über den Fahreindruck sprechen. Man darf den Vergaser nicht zu sehr fluten, sonst springt der Motor nicht gleich an. Auch darf man dem kalten Motor nicht zu mageres Gemisch beim Starten anbieten, weil er sonst totschlägt. Der Kolben kommt dann bei der seitens des Werkes serienmäßig vorgenommenen Einstellung auf eine enorme Frühzündung (48° v.o.T. bei geöffneten Fliehkewichten) nicht über den oberen Totpunkt hinaus. Deswegen stellt man bei Witzemann die Motoren auf 40° v. o. T. ein, wobei diese Erscheinung fast verschwunden ist und die Leistung nicht nachläßt. Ein weiterer Nachteil ist die sehr schwer gehende Kupplung. Das liegt an der ungünstigen Übersetzung des Kupplungshebels, an der sehr starken Kupplungs-Zentralfeder, und außerdem sind 10 Lamellen vorhanden. Das macht sich besonders bei längerer Fahrt sehr ermüdend bemerkbar, man muß sogar bei ungenügender Kondition pausieren, um die Schmerzen im Handgelenk zu überwinden. Der erste Gang hat eine Gesamtübersetzung von 11,9. Das bedeutet beim Anfahren Schleifenlassen der Kupplung. Sowie die Maschine richtig in Gang ist, nimmt man fast automatisch eine geduckte Fahrerhaltung ein, und dann macht das kleine Rennpferd schon einen großen Spaß. Vor allem in Kurven und auf
(Schluß auf Seite 132)



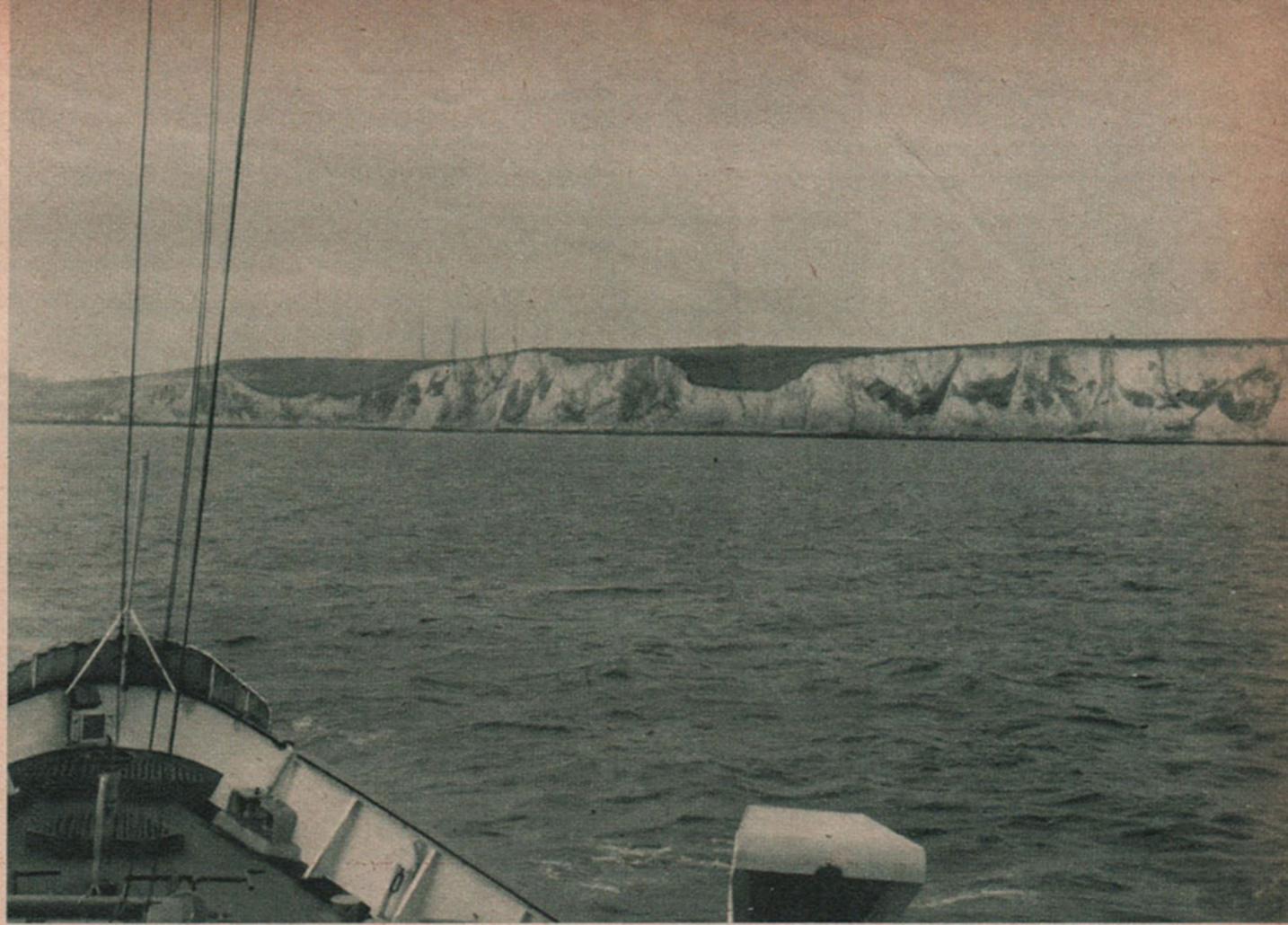
Technische Daten

Einzyylinder-Viertaktmotor, mit liegendem Zylinder. Ventiltrieb über Stoßstangen (ohv). Bohrung/Hub = 66/72 mm. Höchstleistung ca. 16 PS bei 6500 U/min am Getriebeausgang. Drehmoment 1,95 mkg zwischen 4000 und 5000 U/min. Vergaser-Ø 24 mm, kein Luftfilter. Verdichtung: 8,5. Elektrische Anlage: 6 Volt. Fünfgang-Fußschaltung. Gesamtübersetzung in den fünf Gängen bei serienmäßigem Getrieberitzel (18 Zähne) und serienmäßigem Hinterradzahlkranz (38 Zähne): 11,9/9,3/7,2/5,9/5,3. Räder 17 Zoll (Baujahr 1965), 18 Zoll (Baujahr 1966). Bereifung 3.00-17 bzw. 3.00-18 vorn und hinten. Es gibt 24 verschiedene Übersetzungsmöglichkeiten. Gewicht der Testmaschine: ca. 119 kg. Preis: DM 2500.- (ohne Drehzahlmesser) mit Kfz-Brief ab Karlsruhe. Die Testmaschine stellte der Importeur Karl Witzemann, 75 Karlsruhe, Kaiserstraße, Telefon 6 58 35, zur Verfügung.

Bild links: Der Zylinder scheint der eines Ultrakurzhubers zu sein. Die Laufbüchse ragt jedoch weit ins Kurbelhaus hinein, der Hub beträgt 72 mm, die Bohrung 66 mm. Der Fußschalthebel ist hier individuell für den Fahrer hergerichtet, die etwas weit ausladende und nicht gut liegende Schaltwippe hat man also gegen diesen handlichen Hebel eingetauscht. Leider sind die Fußrasten nicht verstellbar.



DRACHEN RALLYE 1966



Beim Abschied vom letzten Elefantentreffen hörte ich von den Engländern immer wieder die Worte: „See you at the Dragon!“ (Auf Wiedersehen bei der Drachen-Rallye!) Obwohl der Gerhard von seiner A-65 herab trocken bemerkte: „Ist ja nicht mehr reizvoll, wenn schon Frauen mit Omas im Boot nach Glynn Padarn zum Kaffeetrinken fahren“, war es für uns ein Abenteuer. Aber ich meine, das spricht nicht gegen die Drachen-Rallye, sondern für die Frauen. „Kaffeetrinken“? Na, ich weiß nicht. Da sollte er erst mal selbst hinfahren.

Sollen nur Männer Motorradfahren können? Der Steib wurde entrostet und grundiert, zum Lackieren war keine Zeit mehr. Die R 60 bekam neue Radlager (die dritten seit 18 000 km), alle Chrom- und Aluteile wurden mit Tectyl eingesprüht, um dem Salz das Fressen abzugewöhnen. Denn wußte man, wie das Wetter wurde? Am Mittwoch, dem 2. 2. sollte es losgehen. Der Londoner Rundfunk meldete Regenschauer, und hier wehte ein Frühlingslüftchen — kein Drachewetter weit und breit.

Der bärtige Peter aus Gelnhausen wollte es genau wissen und erkundigte sich allabendlich als Amateurfunker bei seinen englischen Kollegen nach der Wetterlage. Keine Besserung in Aussicht. Trotzdem, man kann nie wissen, die dicke Geländewurst von Conti wurde hinten draufgeschmalt und die schafwollene Unterhose eingepackt.

Dienstag abend, 1. Februar: alle Vorbereitungen abgeschlossen. Nach der Liste vom Vorjahr begann das große countdown: Werkzeug, grüne Versicherungskarte, Zelt, Kocher usw., usw. Ersatzbirnen nicht vergessen, die gibt's unterwegs nicht an jeder Tankstelle. Mittwoch morgen dicker Nebel, der Esel wurde kunstgerecht mit den nötigen Zivilisationszutaten bepackt. Zu mittag war's endlich so weit. Der Dieter aus Frankfurt saß im Boot auf dicken Schaffellen, dann die übliche BMW-Anlaß-Zeremonie, ein Tritt — schrump! „Hals- und Beinbruch!“ rief der Tankwart noch, dann begann unsere erste Fahrt zum Roten Drachen.

Die Fahrt bis zur Grenze ab Frankfurt via Köln verlief ohne besondere Vorkommnisse. Es war wenig Betrieb. Auf der ganzen Strecke sahen wir kein Motorrad. Sollte es am zu guten Wetter liegen? So einen kalten Sommer wie diesen Winter hatten wir ja lange nicht. Es war ganz sicher zu warm für „harte Männer“. Aber schlafen harte Männer nicht ab und zu ganz gern in weichen Betten? Mir war jedenfalls das Wetter recht,

brauchte man sich doch nicht ganz so dick zu verpacken. Harros Eisbärhaut war schon fast zu viel. Zwischen Köln und Aachen wurde das erste Mal nachgetankt.

Den belgischen Grenzer fragten wir, ob schon Motorräder durchgekommen wären. „Ja, sieben bis acht im Laufe des Tages. Ist denn da irgendwas los?“ Wir klärten ihn auf. „Na, denn gute Fahrt!“ — Weiter ging's auf der Autobahn Richtung Liege (Lüttich). Kaum Verkehr. Jetzt gab ich den 30 Pferdchen die Zügel und ließ sie laufen. Wir wollten noch so weit wie möglich kommen, bevor die Dunkelheit und der Feierabendverkehr hereinbrachen.

Und dann brach es auch herein. Zwischen Liege und Brüssel war der Teufel los. Auf der dreispurigen E 5 zeigten uns die belgischen Kraftfahrer, was eine Harke ist und dazu brauchten die nicht mal einen Führerschein. Blinker, Gaspedal, starke Nerven und gute Bremsen reichten da vollkommen aus. Hier heißt es Abstand halten, Kupplungs- und Bremsfinger auf Habt-Acht-Stellung, falls einer von der Überholspur plötzlich wieder runter muß, weil der andere, der ihm entgegen kommt, die stärkeren Nerven hat. — Also aufpassen! Während des ganzen Überholvorganges den Blinker blinken lassen und mit einem Auge immer die nächst erreichbare Lücke anpeilen zum schnellen Einscheren!

Durch Brüssel haben wir uns ganz gut durchgefunden. Auf der Rückreise allerdings bedurfte es mehrere Anläufe, um das richtige Loch zu finden. Inzwischen war es dunkel geworden, und

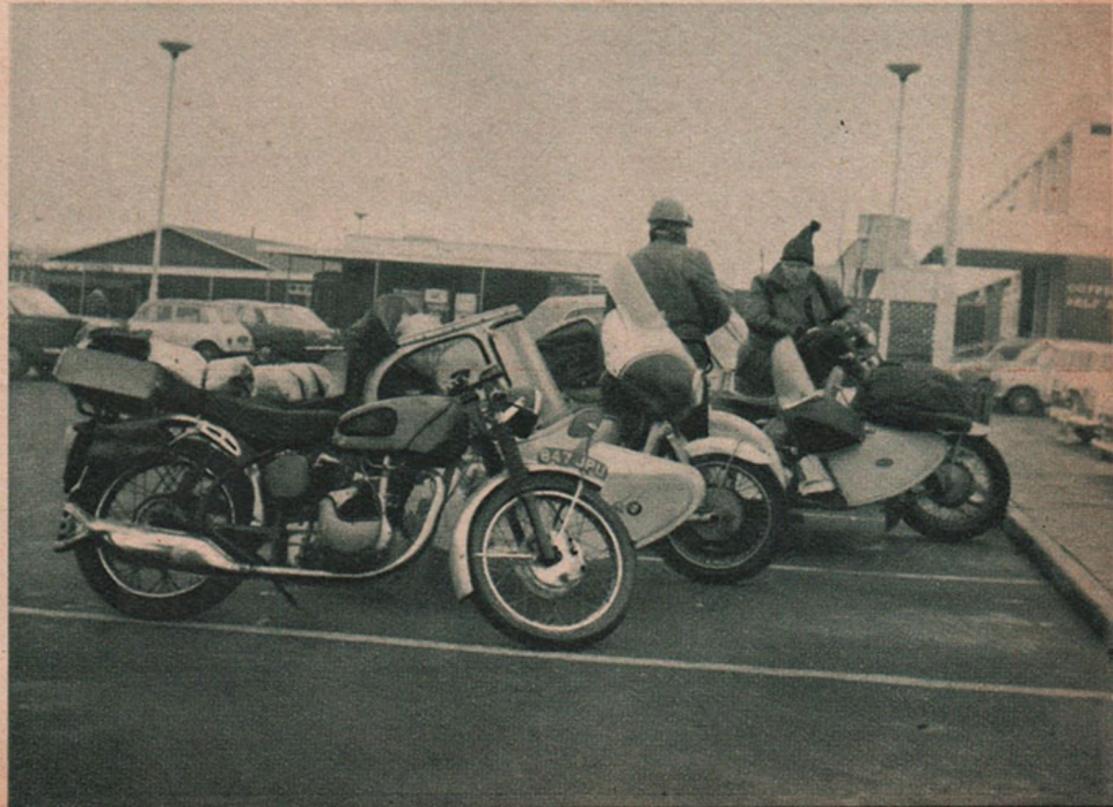
das hell erleuchtete Atomium grüßte uns als modernes Wahrzeichen dieser Stadt.

Hinter Brüssel ging's wieder auf die Autobahn bis Ostende. Autobahn ist eigentlich nicht das richtige Wort. Es handelt sich hier um ein gigantisches Waschbrett, welches als Teststrecke für Stoßdämpfer benutzt werden kann. Angerissene Rahmenrohre und zu locker aufgehängte Nieren bleiben einem hier nicht verborgen, es sei denn, man bleibt stur auf der Überholspur, was wir dann auch taten, denn sooo „harte Männer“ wollten wir auch wieder nicht sein. Kurz vor Ostende standen an einer Baustelle drei Gespanne und machten im Lichte zweier Scheinwerfer heftig Jagd auf einen Kupferwurm; nichts Ernstes, also weiter. An der nächsten Tankstelle wurde ein zweites Mal der Durst der R 60 gestillt und 1/2 l Öl nachgefüllt. 19.30 Uhr liefen wir in Ostende ein. Es war ein guter Schnitt mit zwei Tankpausen und der verzwickten Durchfahrt durch Brüssel herausgekommen. Vielleicht macht die Spurbreite von 98 cm doch etwas aus und die Übersetzung 7/27, die bergab 130 km/h ohne Überdrehen erlaubt.

Langsam bogen wir in die Hafensperrade ein. Ging der Motor nicht etwas lauter als bei der Abfahrt? Wir hielten mal kurz an, um die Lage zu peilen. Ein kurzer Griff nach Motorblock und Hinterachsgetriebe — nicht zu warm — gerade richtig. Aber was schaut denn da für ein niedlicher Blinddarm aus dem rechten Schalldämpfer? Das waren also die lauten Orgeltöne! Kein Wunder, drehen Sie mal 10 Runden um den heimatischen Sportplatz mit verstopfter Nase, Sie

Bild oben: Die Kreidefelsen von Dover tauchen auf.

Bild unten: Rast auf der M 1 zwischen London und Birmingham. Auf den Rastplätzen an den großen Straßen traf man in England ganze Motorrad-Clubs.





schaffen sich bestimmt auch Luft! Wir zuckelten piano weiter, am Fährhafen vorbei. Da standen schon die ersten Drachenreiter, darunter ein ergrauter Fahrensmann, den es schon das dritte Mal nach Nord-Wales zog. Große Begrüßung bei einer ersten Zigarette nach sieben Stunden.

In einem kleinen gemütlichen Hotel ergänzten wir in Ruhe die nötigen Kalorien und beendeten die erste Etappe mit langen Benzingsgesprächen bei gutem belgischem Bier. Das Rauschen der nahen Brandung wiegte uns in den verdienten Schlaf, dann träumten wir weiteren großen Abenteuern entgegen.

Nach dem Frühstück wurde das umfangreiche Gepäck wieder verstaут und dann ging es zum Schiff. Nach kurzer Zeit waren ca. 15 Gespanne und Solomaschinen versammelt, unser „Dicker“ aus Schleiden samt Bruder mit seiner KS, eine ganze Reihe Berliner, mit Gerd Zander, dem Langstrecken-Renner, und davon einer auf der 50er Zündapp. Weiterhin Düsseldorf, Kasseler usw. Nach Paß- und Fahrkartenformalitäten rollten wir in den Laderaum der „Fabiola“. Kurz vor Toresschluß schob noch einer seine sauer gewordene englische Lady an Bord. Pünktlich um 12 Uhr legten wir ab. Bei ruhiger See aber einem steifen Nordwest genossen wir die Überfahrt, natürlich meist an Deck.

Nach etwa vier Stunden tauchten die Kreidelfelsen von Dover aus dem Dunst hervor. Wir liefen in den Hafen ein und rollten nach der Zollabfertigung zur ersten Tankstelle gleich an der Pier. Letztes großes Palaver: Wie fährt ihr, wo wollt ihr übernachten? Wir schlossen uns trotz Kolonnen-Aversion einem kleinen Konvoi an, fünf Ge-

Bild unten: Eine Oma auf 500 ccm-AJS.



Bild oben links: Unsere Gruppe geht in Ostende an Bord der „Königin Fabiola“. Bild rechts: Der „Dicke“ aus Schleiden mit seiner KS und seinen Freunden.



spanne und die KS 50, angeführt von dem Londoner Triumph-Fahrer Stephan Branicki, der seine Berliner Freunde abholte. Zuerst ist es ein saublödes Gefühl, dieser Linksverkehr, besonders in den Kurven und beim Rechtsabbiegen. Von der schönen parkähnlichen Landschaft konnte ich nur mal kurz aus den Augenwinkeln etwas erhaschen. An den Häusern fielen mir besonders die Schornsteine auf, die bündelweise jedes Dach zierten (in jedem Zimmer ein offener Kamin). Bald wurde es dunkel, und wir mußten uns ganz auf den Verkehr konzentrieren. Nach 1 1/2 Stunden steckten wir mitten im Feierabendverkehr von London. Was ein Glück, daß wir jetzt nicht auf uns selbst angewiesen waren. In dem langen Themse-Tunnel mußte ich das erste Mal die Kupplung nachstellen. Oft ging es nur meterweise voran. Endlich geschafft! Bei Kings Cross stiegen wir in einem recht sauberen und preiswerten Hotel ab, denn alle konnte unser Londoner Freund nicht verkraften. Fünf Mann schliefen schon in seiner Einzimmerwohnung. Herausfinden mußten wir uns aus dieser Riesenstadt am nächsten Morgen selbst, denn unser Lord hatte erst ab Samstag frei.

Auf einem kleinen Stadtbummel wurden die Ausfallstraßen zur M 1, der Autobahn Richtung Birmingham, erkundet. Der erste Blick aus dem Fenster am Samstagmorgen war nicht geeignet, uns zu besonderer Eile anzuspornen, es fiel ein feiner Nieselregen. Also wurde in aller Ruhe das üppige englische Frühstück eingenommen. Da, der Wetterbericht im Radio: leichte Schauer im Süden, starker Regen im Norden! Also nichts wie los. Wir hatten SW-Wind, vielleicht schafften wir den größten Teil der Strecke noch, bevor die Sauerei richtig los geht. Unser Spähtrupp am vergangenen Abend hatte sich gelohnt. Wir fanden die M 1 auf Anhieb. Jetzt konnten wir unseren Pferdchen mal wieder richtig die Sporen geben. Die Straße hat auf jeder Seite drei Fahrbahnen, für Schnelle, ganz Schnelle und solche mit „überhöhter Geschwindigkeit“. An einer Raststätte beim Tanken trafen wir die ersten englischen Drachenreiter. Der eine wartete auf seine Freunde, der andere schloß sich uns an. So ritten wir weiter gen Norden. Vom Ende der M 1 folgten wir der A 5, es begann das große Karussellfahren, ein Kreisverkehr nach dem anderen. Ich verfluchte die Richterkabine, denn mein Schmiermaxe konnte keinen Zentimeter turnen, was bei meinem weichen Schmalspurrpudding unbedingt nötig gewesen wäre. Den dicken Heinz, so berichtete mein Beifahrer, befahl immer ein hämisches Grinsen, wenn er mich in fast jeder harmlosen

Rechtskurve heftig zaubern sah. Bei Shrewsbury stießen wir auf weitere englische Teilnehmer. Nun ging es nach Wales hinein, die Gegend wurde schon etwas bergiger. An den kleinen Dorftankstellen standen sie und grüßten uns mit hochgereckten Daumen; das bedeutet „alles o. k., gute Fahrt“. Die Straße zog sich auf die Dauer ganz schön lang. 300 km seit London waren abgespult, wir mußten schon wieder mal tanken. Ein paar Engländer stoppten an einem großen Pappschild „Dragon-Rally Tea-Station“. So langsam merkte ich, wo bei mir der Rücken zu Ende war, trotz Amerikabank. Ob nicht vielleicht doch ein Sattel...? Keine Zeit zum Nachdenken, es wurde schon langsam düster, also aufpassen!

„He“, brüllte mein Schmiermaxe, „hier sin mer in Wales, da fahrn se ooch links!“ Verdammt noch mal, nur nicht einschlafen! Jetzt wurden die Berge höher, die Gegend der unaussprechbaren Ortsnamen begann — North-Wales. Leider wurde es dunkel, und wir konnten die landschaftliche Schönheit nur erahnen. An der Straße zu beiden Seiten Steinmauern, teils als Schutz gegen Steinschlag, teils als Begrenzung tiefer Schluchten. Ein Kasseler R 51/3-Fahrer schmierte hier bei nasser Straße weg und riß an so einer Mauer den linken Zylinder ab. Der Junge war vom Pech verfolgt, hatte er doch erst in London die Kurbelwelle erneuern müssen. Die 50er Zündapp war inzwischen an einer unbeleuchteten parkenden Ariel gestorben, der Besitzer blieb Gott sei Dank heil.

Nun kurvten wir den Llanberis-Paß hinauf. Ein paar zügig fahrende britische Solisten führten die inzwischen auf 20—30 Fahrzeuge angewachsene Kavalkade an. Aber leider wußten sie den Weg nicht genau, so daß wir plötzlich in Bethesda aufkreuzten, also zurück nach Chapel-Curig, wo wir den Abzweig verfehlt hatten (Siehste! Das kommt vom Kolonnen-Trotteln! Red. MOTORRAD). Endlich erreichten wir Llanberis, noch ein paar hundert Meter — Glynn Padarn — wir waren am Ziel.

Der Chef des Conway Clubs begrüßte uns, Hände schütteln, Hände schütteln und viele, viele Fragen beantworten, dann suchten wir uns einen einigermaßen trockenen Zeltplatz. Wir entflohen dem Trubel und bauten erst mal unsere Burg auf. Das war auch unser Glück, denn gegen 21.00 Uhr brach ein Sturm los, und der Regen prasselte hernieder, daß ein Puschkintrinker seine Freude gehabt hätte. Das Trommeln des Regens und das Brummen im Kopf waren das Letzte was ich hörte, als ich einschliefe. Oder war



es das Brummen der ankommenden Drachentreiter, das die ganze Nacht kein Ende nahm? Am nächsten Morgen sahen wir erst in welcher wilden Gegend wir gelandet waren. Vom Ufer des Lynn Padarn türmten sich steile Schieferfelsen und Geröllhalden, im Tal einzelne knorrige Eichen und Linden, über allen ragte der ca. 1200 m hohe Snowdon, dessen Gipfel von Regenwolken eingehüllt war.

Der Strom der Motorräder riß nicht ab, den ganzen Samstag bis spät in der Nacht kamen sie, ein buntes Gemisch von zerfurchten Köpfen mit und ohne Bärte, rosige Jünglinge, oft mit wallender Beatle-Mähne, Frauen, Mädchen, ja sogar eine junge Oma von etwa 65 Jahren kam solo auf einer AJS-Einzylinder. Der Peter traf sie später strümpfestrickend vor ihrem Zelt an. Kennzeichen aus fast allen europäischen Ländern, auch aus Norwegen, ja selbst eine Harley aus Kanada konnte man bewundern. Eine Umfrage ergab, daß etwa 200 Deutsche dem Ruf des Roten Drachen, dem Wahrzeichen von Nord-Wales, gefolgt waren. Insgesamt wurden über 7000 Teilnehmer gezählt. Vom Gipfel der großen Geröllhalde aus konnte ich am Sonntagmorgen 720 Zelte zählen. Wallensteins Lager wurde es schön mal ganz richtig genannt, aber ein Lager der Völker-

freundschaft, ein Lager der Jugend und der junggebliebenen Alten.

Am Samstagnachmittag begann der offizielle Teil. Über den großen Lautsprecher begrüßten der Präsident der Federation of Sidecar Clubs und einige andere Würdenträger die große Schar der Teilnehmer. Mike Evans vom MOTOR CYCLE hielt eine kurze Ansprache in Deutsch. Die englische Verkehrsministerin hatte eine Botschaft gesandt! Unter anderem wurde bekanntgegeben, daß dieses Jahr im Sommer in Frankreich und in Italien ähnliche Treffen stattfinden werden. Ja, wir erfuhren, daß 1967 eine Art Elefantentreffen in Moskau stattfinden soll, Benzin ab polnische Grenze gratis. Das wird eine Bautätigkeit am Straßenrand geben, noch toller als auf dem Rückweg von Wales!

Der Motorradpfarrer von London überbrachte uns die bedrückende Nachricht vom tragischen Unfalltod zweier englischer Freunde und verband mit seinem Gebet die Bitte an den Allmächtigen um Schutz für alle Fahrer. Nach der grandiosen Lichterparade durch die Berghänge der näheren Umgebung, an der mehrere hundert Maschinen teilnahmen, wurde das große Bonfire entzündet. Inzwischen hatten sich die sangesfreudigen Lords von Wales und viele andere versammelt, bewaffnet mit dem „Song-Sheet“, dem Liederheft der Dragon-Rally. Aus einigen hundert rauhen Kehlen erklangen die Moritaten von der Maid Amanda, das Lied der Elefantentreiber, humorvolle und wehmütige Songs von Seeleuten und Räubern, von Cowboys und Landsknechten, das Lied von der blauschwänzigen Fliege und eine Hymne auf das Bier und und und... Das Singen wollte kein Ende nehmen. Einige Unentwegte sangen noch bis tief in die Nacht, als das ganze Tal schon schlief.

Auf einem Bummel durch die Zeltstadt gab es so viel zu sehen, daß es hier unmöglich ist, alles niederzuschreiben. Die blitzsaubere 1000er Brough Superior z. B. oder die uralte Triumph mit Zahnriemenantrieb und blank geputzter Karbidlampe aus Messing. Manchmal sah ich auch eine vergammelte Mühle. Einer hatte auf seinen wackligen Seitenwagenrahmen mit Stricken eine Zinkbadewanne gebunden. Den beiden ordnungshütenden Bobbies machte das aber gar nichts aus, die hatten ihr Augenmerk mehr auf die Rockers und Mods gerichtet, von denen 20 die Heimreise in der grünen Minna antreten mußten, weil sie in Llanberis das Bier nicht vertrugen und randalierten.

Am meisten gefallen hat mir die Tatsache, daß

dort so viele Freundschaften geschlossen wurden, Freundschaften über Grenzen und Völker hinweg. Was wurden da Adressen getauscht, wie hockten sie zusammen an den Lagerfeuern und schmiedeten gemeinsam Pläne für das nächste Beisammensein. Leider war am Sonntagvormittag für uns die Zeit zum Aufbruch gekommen. Also ein letztes Schütteln vieler Hände. „Good luck“ und „See you somewhere in Europe“. Auf der Rückfahrt genossen wir erst richtig diese überwältigende Bergwelt. Unser neuer Freund, ein „Vincent-Owner“, lotste uns heil durch London und ließ uns erst am nächsten Morgen, nach einem herrlichen Frühstück, in Richtung Dover starten. Was soll ich noch erzählen? Daß es uns nach der Überfahrt in Ostende nicht mehr hielt und wir dort um 17.00 Uhr starteten? Daß wir uns in Brüssel gewaltig verfranzten? Jedenfalls hielt uns der Regen von Köln bis Frankfurt sehr munter. Schön war's wieder, mal eine Woche ohne Schaumgummi, ohne Schlips und Kragen — aber mit dem „Song in our hearts“.

Hubert Förster

Bild oben links: Wir wuschen uns im Freien. Und da sagte jemand mal, die Drachen-Rallye wäre eine Winterfahrt. Allerdings: eine Woche später hätten wir an dieser Stelle das Eis zerschlagen müssen, um uns waschen zu können.

Bild oben rechts: Man kann nur staunen über die vielen, vielen Zelte.

Bild unten: Solche Figuren sah man haufenweise. Das Wappentier von Wales und der Drachenfahrer reizt viele Fahrer zu solchen Späßen. (Fotos: Förster)

Im Hafen von Ostende lag das belgische Segelschiff „Mercator“.



NOCH EIN JAPANISCHER DREHSCHIEBER-ZWEITAKTER: BRIDGESTONE

In Europa ist der Name der viertgrößten japanischen Motorradmarke, Bridgestone, bisher nur wenig bekannt, weil das Herstellerwerk noch keine Verkaufsbemühungen unternommen hat. In Amerika aber gehört Bridgestone zu den ernsthaften Konkurrenten von Honda, Yamaha und Suzuki, und vielleicht hört man diesen Namen auch in Europa in diesem Jahr häufiger, nachdem die japanische Firma beabsichtigt, sich

mit Drehschieber-Zweitaktern an den Weltmeisterschaftsläufen mindestens in der Klasse bis 125 ccm zu beteiligen.

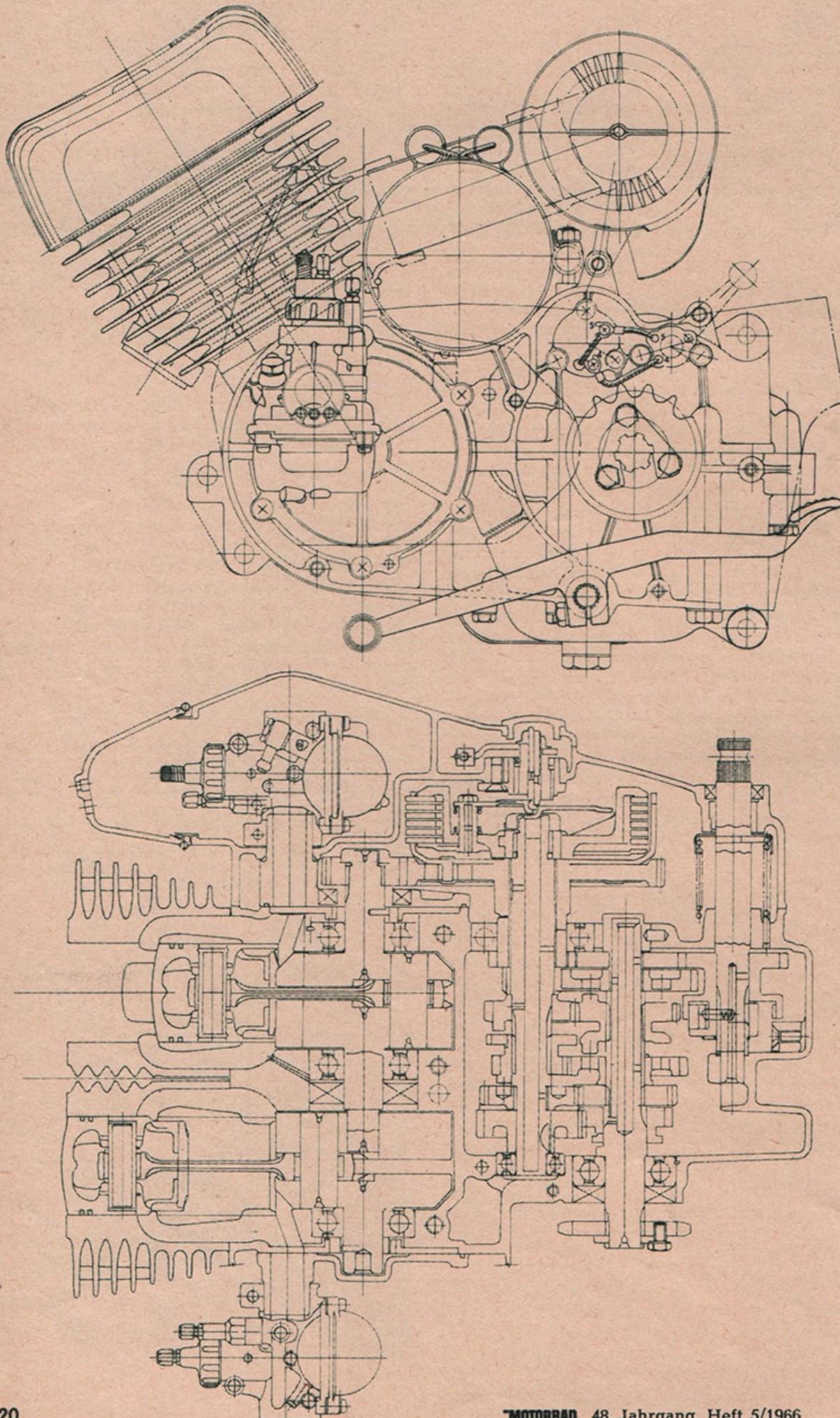
Im Gegensatz zu Suzuki, wo man zwar die Rennmotoren mit Drehschiebereinlaß, die Serienmotoren aber mit Schlitzsteuerung für den Einlaß baut, weisen auch die Serienmotoren von Bridgestone Drehschiebereinlaß auf. Als Einzylinder, wie auch als Zweizylindermotoren.

Neuerdings wird auf dem amerikanischen Markt ein 175er Zweizylinder angeboten, der beachtenswerte technische Details aufweist.

Zweizylindermotoren zwischen 100 und 250 ccm werden, als Zweitakter, sicherlich in den kommenden Jahren wesentlich stärkerem Käuferinteresse begegnen als bisher. Wer jemals einen konstruktiv gelungenen und richtig eingestellten Zweitakt-Twin (nicht alle waren es!) gefahren hat, wird diese zunehmende Tendenz verstehen — Adler-Freunden braucht man den Hinweis ohnedies nicht zu geben. Leider gehört ja der kleine Twin, also der zweizylindrige Zweitakter unter 250 ccm, auch zur Reihe der einst in Deutschland verpaßten Gelegenheiten. Schon als bei Victoria der 50 ccm Vicky-Motor gebaut wurde, trug man sich in Nürnberg mit dem Gedanken, daraus eine „Doppel-Vicky“ zu machen, also einen 100er Zweizylinder. Aber die Überlegung, nur ein möglichst niedriger Preis könne den Motorrad-Rückgang aufhalten, verhinderte eine intensive Beschäftigung mit einem solchen Objekt — und später, als auch bei anderen Firmen die Frage eines solchen kleinen Zweizylinders erörtert wurde, tat man sie regelmäßig mit dem Hinweis auf die geringe Stückzahl von Hundertern ab, die sich in Deutschland verkaufen ließen. Der Hinweis beruhte aber sicherlich auf einem Trugschluß — denn ob sich eine spritzige Hunderter tatsächlich nicht verkaufen lassen würde, wenn sie eben nur ein ganz besonders kleines Motorrad darstellen und wenn man sie vor allem der jugendlichen Käuferschaft in der Werbung schmackhaft machen würde — das wurde ja von niemandem ernstlich untersucht. So blieb es bei einigen gelungenen (im MOTORRAD jeweils vorgestellten) privaten Eigenbauten von zweizylindrigen Hundertern, und nur ein paar Einzelne in der Industrie beschäftigen sich, mehr oder weniger hinter dem Rücken der Geschäftsleitung, mit einem solchen Motor.

Nun kommt auch er wieder aus Japan auf uns, d. h. erst mal auf den amerikanischen Markt, zu. Mehrere Firmen bauen bereits kleine Zweizylinder, Yamahas 100er Twin (mit Schlitzsteuerung) soll vielleicht sogar noch in diesem Jahr auch bei uns in Deutschland angeboten werden. Ob sich nicht doch auch unsere Industrie über solche kleine Zweitakter-Twins Gedanken machen sollte? Daß ein Zweizylinder aufwendiger und deshalb teurer sein muß als ein Einzylinder, ist klar; aber wenn man sowieso Schwierigkeiten hat, auf das Konkurrenz-Preisniveau herunterzukommen, dann war es doch noch immer möglich, für etwas Besonderes auch einen gehobenen Preis zu bekommen. Wie sagte mal der führende Techniker einer deutschen Automobilfabrik? „Wir können niemals so billig arbeiten wie die Konkurrenz; deshalb müssen wir immer sehen, irgendwas für DM 100.— zusätzlich in unsere Motoren hineinzubauen, für das wir DM 1000.— mehr verlangen können!“ Aber zurück zur 175er Bridgestone bzw. ihrem Zweizylindermotor. Der hat 50 mm Bohrung und 45 mm Hub, ist 9,5:1 verdichtet und leistet bei 8000 U/min 20 PS (nach Werksangabe). Die Zündung arbeitet als Batteriezündung, ge-

Die beiden nebenstehenden Schnittdarstellungen des Bridgestone-Zweizylinders zeigen manche aufschlußreiche Details (wenn auch die zeichnerische Ausführung nicht in allen Einzelheiten korrekt ist, z. B. an den Drehschiebern). Beachtenswert die Einfügung des Wechselstromerzeugers zwischen Zylinder und Ansaugeräuschkämpfer, zu dem an beiden Seiten großdimensionierte Gummischläuche aus den Vergaserkammern führen; der Ansaugeräuschkämpfer kann bei einem Schiebermotor verhältnismäßig klein gehalten werden.



schmiert wird er durch „Oil-Injection“, d. h. mittels Pumpe, die die belastungsabhängig dosierte Ölmenge knapp vor den Plattenschiebern in die Ansaugstutzen sprüht. Ein schrägverzahntes Zahnradpaar übernimmt die Primärkraftübertragung zur Sechsplatten-Ölbakcupplung bzw. zum klauengeschalteten Fünfganggetriebe, mit dem die Gesamtübersetzungen 21,2 — 13,5 — 10,0 — 8,10 — 6,86:1 hergestellt werden. Die Spitzengeschwindigkeit der mit stabilem Doppelrohrrahmen, Teleskopgabel, Hinterradschwinge mit Federbeinen und 6 Zoll-Zentralbremsen (Doppelnocken vorn) ca. 130 kg wiegenden Maschine wird mit 80 Meilen, das sind also reichlich 125 km/h, angegeben — langliegend sicherlich zu erreichen.

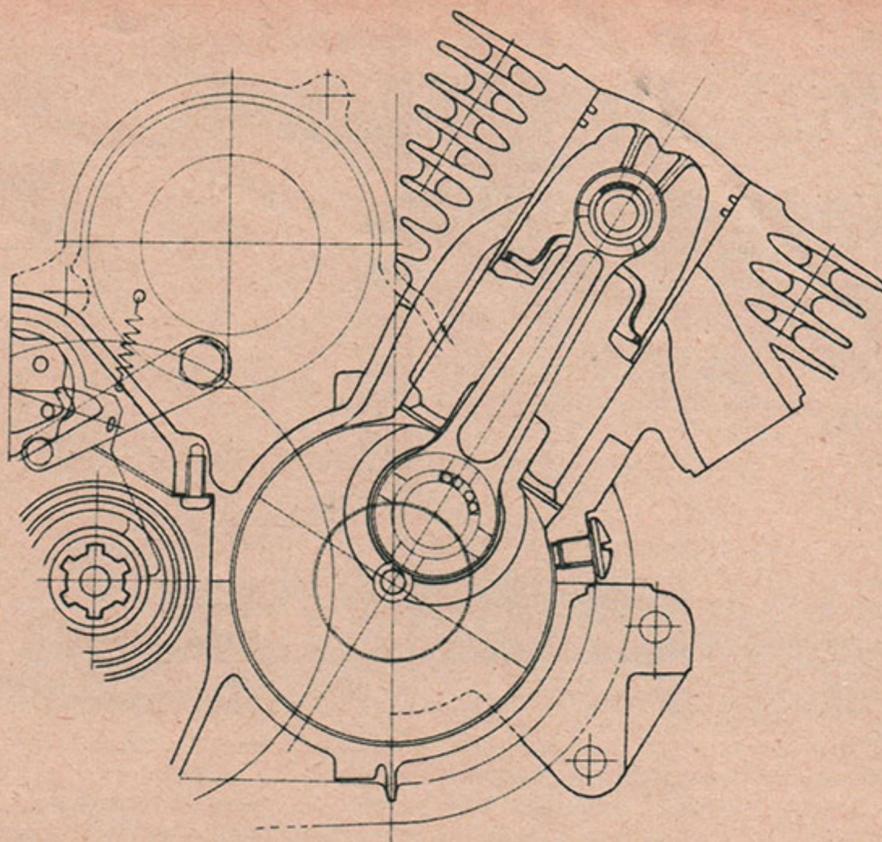
Wie die Querschnittszeichnung zeigt, ist die zusammengesetzte Kurbelwelle dreimal in Kugellagern gehalten, neben den äußeren Lagern sitzen die wie üblich in gesonderten Kammern umlaufenden Schieberplatten, die Einlaßstutzen sind so angeordnet, daß das Frischgas über die angeschrägte äußere Kurbelwange hinweg direkt in den Raum unterhalb der Kolben gelangt.

Die Zentralschwimmervergaser haben 16 mm Durchlaß (und sicherlich sind auch hier wieder die hervorragend durchentwickelten und feinstufigen japanischen Vergaser eine der Voraussetzungen für jenes „seidenweiche“ Verhalten, das ein gut abgestimmter Zweitakt-Twin zeigt).

An der rechten Seite ist die Kurbelwelle durch den Abschlußdeckel der Schieberkammer hindurchgeführt und trägt dort das Antriebsritzel des Primärtriebs, der natürlich gegenüber dem Raum, in dem der Vergaser völlig verkapselt untergebracht ist, abgeschlossen ist, denn er arbeitet ja mit im Getriebschmierraum. Der Kickstartermechanismus ist übrigens so ausgelegt, daß die Kraftübertragung beim Anwerfen des Motors nicht über die Kupplung geht, sondern direkt über den Primär-Zahnradatz.

Steuert man bei einem zweizylindrigen Zweitakter den Einlaß mit je einem rechts und links an den Kurbelwellenenden angeordneten Drehschieber, wie hier, so stößt man zwangsläufig auf die Schwierigkeit, daß ja nun kein Wellenende für das Ansetzen der Lichtmaschine bzw. des Magnetzünders frei ist (ganz abgesehen davon,

Das ist die originelle Zündzeitpunkt-Kontrolleinrichtung (leider in der Zeichnung auch nur unvollständig gezeigt): knapp unterhalb des Zylinderfußes sieht man die Schauloch-Verschraubung, die bei der Zündkontrolle herausgeschraubt wird, damit man den Fixierstift in die (nicht eingezeichnete) Radialbohrung in der Hubscheibe stecken kann. Wie man im übrigen sieht, sind die Zylinder mit einem dritten Überströmkanal gegenüber dem Auslaß ausgestattet.



daß ein am Ende einer solchen Zweizylinderwelle sitzender Anker, auch wenn ihm keine Anlasserfunktion übertragen wird, ohnehin eine unerfeuliche Belastung der Kurbelwelle ergibt). Bei diesem Bridgestone-Motor hat sich der Konstrukteur in eleganter Weise so geholfen, daß er das Elektroaggregat in den Raum hinter die Zylinder legte, der ja hier, weil keine Vergaser an den Zylindern sitzen, sowieso frei ist. Der Antrieb der 12 V-Wechselstrom-Lichtmaschine erfolgt vom großen Zahnrad des Primärtriebs aus, das Zahnrad auf der Ankerwelle hat dementsprechend die gleiche Zähnezahzahl wie das Antriebsrad auf der Kurbelwelle, damit die Ankerwelle, die auch den Nocken für den Doppelunterbrecher trägt, mit Kurbelwellendrehzahl läuft.

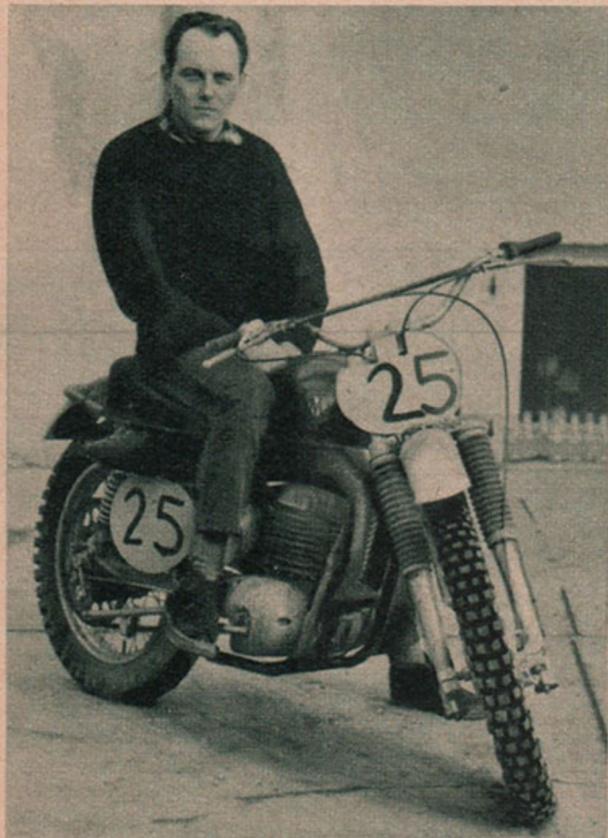
Etwas Originelles hat man sich bei diesem Motor auch bezüglich der Zündeneinstellung einfallen lassen. Wie die Skizze auf dieser Seite zeigt, befindet sich in einem der Kurbelgehäuse eine

mit einem Schraubstopfen verschlossene Gewindebohrung. Wird der Stopfen herausgezogen und die Kurbelwelle gedreht, so erscheint eine radiale Bohrung in der darunterliegenden Hubscheibe, in die ein passender Stift durch die Gewindebohrung eingeführt werden kann. Die Bohrung ist mit I bzw. II markiert, und die entsprechende Markierung trägt die eine Seite des Doppelunterbrechers. Steckt der Stift im Hubscheibenloch I, so steht der Kolben von Zylinder I im Zündzeitpunkt und die Kontakte an Unterbrecher I müssen gerade abzuheben beginnen bzw. muß die Unterbrechergrundplatte entsprechend nachgestellt werden. Ist das geschehen, so wird die Kurbelwelle um 180° weitergedreht, dann erscheint, mit II markiert, ein zweites Loch in der Hubscheibe — jetzt steht der zweite Kolben im Zündzeitpunkt und die Kontakte von Unterbrecher II werden auf „Gerade Öffnen“ kontrolliert bzw. nachkorrigiert.

Ra.

Die beiden Deutschen Moto Cross-Meister 1965

Christoph Specht (links) und Adolf Weil (rechts) werden auch in der Saison 1966 auf Maico-



Maschinen, auf denen sie schon 1965 Deutsche Moto Cross-Meister in den Klassen bis 500 bzw. bis 250 ccm wurden, um die Deutsche Meisterschaft im Moto Cross kämpfen und sich darüber hinaus an internationalen Moto Cross-Veranstaltungen beteiligen.

Christoph Specht wurde am 16. 1. 1938 in Radevormwald geboren. Er ist gelernter Maschinenschlosser, wohnt heute in Poltringen (in unmittelbarer Nachbarschaft der Maico-Fabrik) und ist (derzeit noch!) unverheiratet. Seit 1957 fährt er Moto Cross — übrigens immer auf Maico. Und außer zahlreichen sonstigen Rennsiegen sowie einem zweiten Platz in der deutschen Meisterschaft 1962 in der 500er Klasse, wurde er bereits viermal Deutscher Moto Cross-Meister: 1961 in der Klasse bis 175 ccm, 1963, 1964 und 1965 in der Halbliterklasse.

Adolf Weil erblickte am 25. 12. 1938 das Licht dieser Welt. Von Beruf ist er Fliesenleger, ist seit 1960 verheiratet und wohnt in Solingen/Wald. Sofort nach Erwerb des Führerscheins setzte er seinen sehnlichsten Wunsch, selbst aktiv am Moto Cross-Sport teilzunehmen, in die Tat um und startete 1958 erstmals auf einer 175er DKW, 1960—1964 auf mehr oder weniger selbst zusammengebastelten Maschinen. 1965 wurde er Werksfahrer für Maico und wurde, nachdem er schon 1964 die Meisterschaft der 250er Klasse erringen konnte, Deutscher Moto Cross-Meister bis 250 ccm.

Den beiden Deutschen Meistern Hals- und Beinbruch auch für die neue Saison! S. R.





MOTORRAD-STRASSEN

STREIFZUG IM STEIGERWALD

Wir standen mit dem Gespann am Weg und schauten. „Hatschiii!“ Nanu, was war denn das? Noch mal: „Hatschii!“ So richtig schrill. Verwundert sahen wir von unserer Landkarte hoch, die wir gerade am Straßenrand studierten. Weit und breit war kein Mensch zu sehen. Können denn Tiere so menschlich niesen? Aber welches? Keines zu sehen! Die Straße war leer, kein Fußgänger,

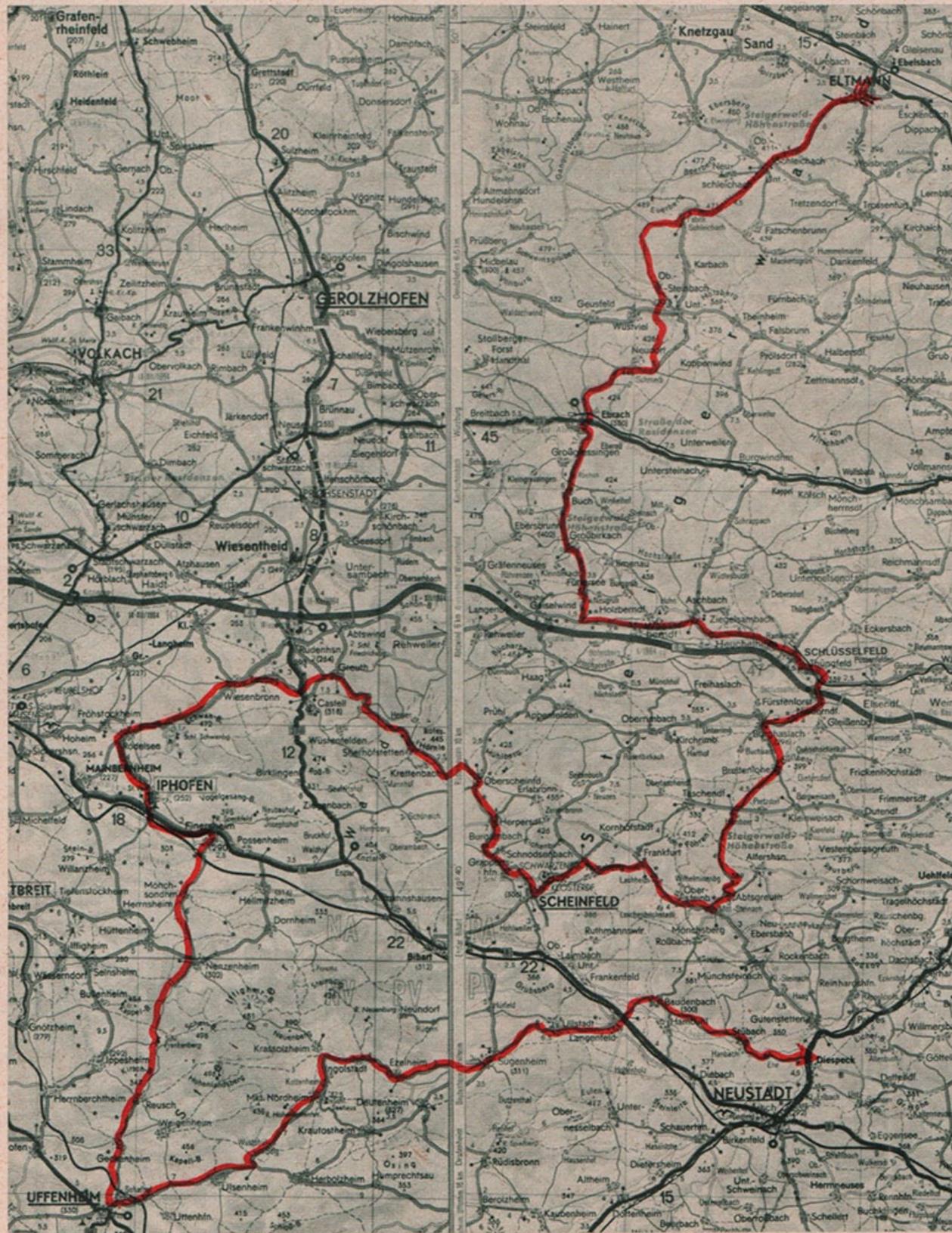
kein Radfahrer! Daß Autos niesen können, haben wir noch nie gehört. War aber auch in dieser einsamen Gegend keines in Sicht. Da fiel unser Blick oben am Rande der Straßenböschung auf ein ulkiges Gebilde aus Korbgeflecht, das sich bewegte. Und darunter tauchte eine von der Schwere der Jahre und ihrer Kiepe gebeugte kleine Oma auf, blinzelte lustig zu uns herunter,

ließ noch einen fürchterlichen Nasenkracher los und wieselte eilig und behende dem Waldrand zu. Ja, so was gibt's auch noch. Eine richtige Botenfrau, eine Brötchenfrau oder die Kräuteroma.

Das muß ja eine ganz einsame Gegend sein, wo die Leute noch mit Kiepen auf dem Rücken durch die Landschaft buckeln. Werfen wir doch mal einen Blick in unsere Generalkarte. Wie heißt wohl dieser Teil Frankens? Ja, wir sind im Steigerwald.

Alles kann der Mensch ja nicht wissen, und so lesen wir schnell in einem schlaun Buch. Was steht da über den Steigerwald? „Der Steigerwald ist der mittlere Teil eines von Württemberg bis zur fränkischen Saale reichenden Bergzuges. Er wird im Norden durch den Main von den Haßbergen, im Süden durch die Aisch von der Frankenhöhe getrennt. Vom Regnitzbecken im Osten steigt er leicht an und fällt im Westen terrassenartig oder auch steil zum Maintal ab. Seine höchsten Erhebungen sind der Hohenlandsberg (499 m) und der Zabelstein (492 m). Im Osten steht schöner Laubwald, der nach Westen zu in prächtigen Laubwald übergeht und die gesamte Kammhöhe bedeckt ...“

Jetzt wissen wir schon mehr. Aber ich konnte nichts finden über die kleinen unscheinbaren Dörfer, deren Bauernhäuser teilweise prachtvolle, gepflegte Fachwerkgiebel besitzen, über die verkehrsarmen Straßen, die sich ganz besonders gut zum Motorradfahren eignen. Schöne Kurven für Freunde des Solofahrens. Sie können sich hier wie im Walzertakt durch Wälder und Landschaft schwingen. Wunderbare Straßen über die Höhen für unsere Gespann-Enthusiasten. Also alles drin. Wir kamen mit unserem Motorrad über Bamberg aus dem Frankenwald zu einem Streifzug durch den Steigerwald und erreichten bei Ebelsbach den Main. Dort ist eine Brücke über den Fluß, und auf der anderen Seite liegt der Ort Eltmann. Es stimmt: Vom Main steigen die Berge steil auf zum Steigerwald. Mit Kurven mitten durch den Forst, der im Frühjahr und Sommer schön schattig und kühl sein muß. Lauter Laubbäume, viele Buchen, wirklich schön. Und einen Ausblick auf das Maintal hat man nach kurzer Zeit, einfach herrlich! Da sieht man noch einmal das Städtchen liegen, das schon im 14. Jahrhundert das Stadtrecht erhielt und durch die Schweden im Dreißigjährigen Krieg schwere Zerstörungen hinnehmen mußte. Man erblickt Reste der alten Stadtmauer und auf einem Hügel bei der Stadt den wuchtigen Rundturm der ehemaligen Veste Wallburg. Drei Kilometer von hier liegt die Wallfahrtskirche Maria Limbach, gleich dabei der Spitzberg, alles über dem Maintal gelegen. Hier in Eltmann beginnt die Steigerwald-Höhenstraße, die über Schleidach, Steinbach nach Ebrach läuft. Es ist einsam, Fahrzeuge begegneten uns kaum. Nur muß man aufpassen, denn jetzt wird in den Wäldern das Holz geschlagen, und unversehens hat man nach einer Kurve einen Unimog vor sich, der nur langsam vorwärts kommt und von dessen Anhänger die Spitzen der langen Stämme auf



die Straße tippen. Man hört die Holzsaion auch, wenn man durch den Wald fährt: Da surren die Baumsägen, plötzlich rauscht es so laut und mit einem Krach endet die Störung der Stille. Nur nicht erschrecken, eben ist wieder so ein Baumriese durch die Zweige der umstehenden Bäume ge- rauscht und krachend auf die Erde aufgeschla- gen. Im Steigerwald wird vielfach das Wirt- schaftsleben durch den Holzhandel bestimmt.

Ebrach, eine ehemalige Zisterzienser Abtei, liegt am Schnittpunkt der Steigerwald Höhenstraße und der B 22, die von Würzburg nach Bamberg führt. Übrigens ist das eine der zwei großen Fernverkehrsstraßen, die neben der Autobahn Würzburg—Nürnberg durch dieses feine Wald- gebiet verlaufen. Das Kloster Ebrach sollte man sich anschauen, wenn man schon auf seiner Reise durch diesen Ort kommt, es wurde Anfang des 12. Jahrhunderts als erste fränkische Niederlas- sung des Ordens errichtet. Nach der Vernichtung im Bauernkrieg wurde es in herrlichem Barockstil wieder errichtet. In der Nähe, im Stollberger Forst, kann man auf kleinen Waldstraßen die Ruine Stollberg erreichen. Ihr Bergfried ist teil- weise noch da. Von hier aus ist es mit dem Motor- rad durch den Wald nur noch ein Katzensprung zum Lohmühlsee. Fährt man über die Steigerwald Höhenstraße weiter, hat man von dort aus oft- mals schöne Ausblicke über das große Waldgebiet. Die Berge sind nicht steil; es sind runde, sanfte Kuppen. Es gibt langgestreckte Höhenzüge, nichts Dramatisches, aber hübsch, und vor allen Dingen sieht man nicht alle Nase lang Picknick-Rück- stände an den Waldecken liegen. Ich glaube, die anderen Touristen bevorzugen im Sommer die B 22, die den Namen „Straße der Residenzen“ trägt. Die einsam gelegenen Dörfer sind häufig durch kleine Fahrwege und unbedeutende Neben- straßen miteinander verbunden.

Ich erzähle in meinen Berichten oftmals von dem Wild, den Habichten und Bussarden und an- deren Tieren, die wir auf unseren Fahrten vom Motorrad aus erspähen, denn ich habe festge- stellt, daß die richtigen Wanderer sich auch sehr für die Tierwelt der Landschaften interessieren, die sie durchfahren. Man wird oft, wenn man schnelle Touristen nach ihren Beobachtungen fragt, erstaunt angesehen: „Tiere? Nö, ich glaube, die gib'ts da gar nicht mehr!“ Wir sollten besser beobachten, denke ich oft. Oder kommen unsere Beobachtungen, weil wir auf dem Motorrad nicht rings von Glas und Blech umgeben sind?

An der Reichen Ebrach liegt der Ort Schlüsselfeld,

der noch eine teilweise erhaltene alte Stadtmauer hat. Vor dem Rathaus stehen die Reste des ehe- maligen Prangers und ein schöner Brunnen. Die Umgebung ist sehr nett, man kann schnell einen Abstecher zur Hochstraße machen, auf einem Fahrweg, der schon sehr alt ist und schnurgerade nur durch den Wald verläuft. Zur Buchmühle ist es nicht weit, und etwas am Hang vor dem Ort verläuft die Autobahn.

Wir kommen mit der Steigerwald-Höhenstraße am Düllberg vorbei, linker Hand erhebt sich bald darauf der Hohe Föhren. Die Straße macht keine enormen Knicke, leichte Kurven wechseln mit ge- raden Stücken ab. Alles ist sanft und wellig. Im- mer wieder müssen schmale Flüschen überquert werden. Manche der Brückchen sind wie auf der Isle of Man „Hump“-Brücken, also mit Fahrstuhl- effekt beim schnellen Überqueren. Mit einer raschen Solomaschine ist deshalb etwas Vorsicht ganz gut.

Im südlichen Steigerwald liegt der Ort Schein- feld, hier gibt es viele schöne Fachwerkhäuser, einen Torturm und, alles überragend, das Stamm- schloß der Fürsten von Schwarzenberg.

Wenn wir nun schnell noch einen Sprung an die Westgrenze des Steigerwaldes tun, dann treffen wir auf das Städtchen Iphofen. Da bekommen wir nun etwas ganz Altes zu Gesicht, denn aus alten Urkunden läßt sich nachweisen, daß es die- sen Ort schon Mitte des 8. Jahrhunderts gegeben hat. Altfränkische Fachwerkhäuser geben dem Ort ein anheimelndes Bild, die Stadtmauer ist noch da mit allen Wällen und Toren und Türmen, selbst die Gräben sind noch nicht zugeschüttet. Leben tun die Leute in Iphofen vom Weinbau, und berühmte Bocksbeutelweine kommen von hier. Ganz in der Nähe ist der Schwanberg, der 473 Meter hoch ist, und auf dem ein Schloß steht, das heute als Heim für Pfadfinder da ist. Die Sicht von hier ist fabelhaft, bis zur Rhön und zum Spessart kann man das Land überblicken. Auf dem Hohenlandsberg, dem höchsten Berg im Steigerwald, stand früher eine Veste, man kann noch in den Resten herumkraxeln.

Allzu groß ist ja das Gebiet des Steigerwaldes nicht, und so hatten wir ihn bald kreuz und quer durchfahren. Wir erlebten die Waldstraßen und Kurven und Brücken, wir sahen die alten netten Orte, die Dörfer, wo sich die Bauern wunderten, daß wir hier fotografierten. „Wo doch gar nichts zu sehen ist.“ Ich muß aber sagen, Kiepen-Omas Wald- und Bauernland hat uns gut gefallen.

Inge Rogge



Überschrift: So windet sich eine wundervolle Motorrad- straße durch den Steigerwald. Es ist eine stille Land- schaft ohne Superlative, aber mit ganz besonderen Reizen für den Motorradfahrer.

Karte: Dieser Ausschnitt aus den Blättern 16 und 17 der Deutschen Generalkarte 1:200 000 (Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart) zeigt die beschriebene Route durch das Gebiet des Steigerwaldes. Man braucht sich nicht daran zu halten, denn überall gibt es dort feine Wege und Sträßchen.

Bild oben: Die Begegnung mit der Kräuteroma. (Fotos: Rogge)

WINTER-MOTO CROSS IN SCHANBACH

Endlich hat sich nun auch in der Bundesrepublik ein Veranstalter gefunden, der den Mut zu einem Winter-Moto Cross aufbrachte. Daß hierbei der MSC „Eiserne Hand“ absolut richtig lag, bewies das Echo, das er in Fahrer- kreisen gefunden hatte ebenso, wie der Anklang beim zuschauenden Publi- kum. Alles, was Rang und Namen im Moto Cross hat, war, bis auf die WABEHA-Gruppe, vertreten. Hierbei muß aber erwähnt werden, daß die Wabeha-Maschinen noch nicht einsatzfähig sind, daß aber George Hauger als Starter fungierte.

Eigentlich hatte ich mir ein Winter-Moto Cross bei Schnee und Eis vorge- stellt. So war es aber ein Vorfrühlings-Moto Cross bei herrlichstem Wetter, dem 7000 Zuschauer einen guten Rahmen gaben.

Was bei den straff durchgeführten Rennen besonders auffiel, war die Konditionsschwäche vieler Fahrer, denen anscheinend noch der Winterschlaf in den Knochen steckte. Hier rächt es sich, daß bei uns üblicherweise so gegen Ende September der Motorsport ad acta gelegt wird und erst gegen Ende April wieder in Erscheinung tritt. Von einem ausgleichenden Konditions- training oder gar einer motorsportlichen Betätigung während der Winter- monate wird höchstens gesprochen, aber...! Auf alle Fälle wären Moto Cross-Veranstaltungen im Winter durchaus empfehlenswert, und mein Wunsch richtet sich an die Veranstalter, vor allen Dingen an die Clubs mit permanenten Strecken, sich mit der Durchführung von Moto Cross-Ver- anstaltungen im Winter etwas näher zu befassen. Es müssen durchaus keine offenen Veranstaltungen sein. Ich glaube, man käme mit Veranstaltungen auf regionaler Basis aus.

Die Strecke war bedingt durch das Tauwetter sehr schmierig und dadurch enorm schwer, so daß sie für Erwin Schmider gerade „paßte“. Trotzdem

Hier geht gerade Gerhard Stauch an Gebhardt vorbei (wenn es auch aus dem Bild wegen des Rutschers nicht so ganz eindeutig zu ersehen ist).

hatte er mit Adolf Weil hart zu kämpfen und wäre ihm auch unterlegen, wenn der Solinger durch zweimaligen Kettenschaden nicht stark zurück- gefallen wäre. In der schweren Klasse konnte sich Chr. Specht in beiden Läufen in Führung bringen. Einen sehr guten Eindruck hinterließ Albert Hegele, Krummwälden, durch seinen gekonnten Fahrstil.

An Maschinenmaterial sah man nichts Neues. Maico scheint vielleicht die Motoren ein wenig schneller gemacht zu haben, ebenso muß Hölzle die Leistung seiner Bultaco gesteigert haben, denn sie kam mir wenigstens enorm schnell vor. Leider war ein Vergleich mit den Maschinen der Wabeha-Fahrer nicht möglich, da anzunehmen ist, daß auch die Montesa-Männer den Win- ter zu Verbesserungen benutzt haben.

Dr. Baumann

Ergebnisse:

Klasse bis 250 ccm: 1. Erwin Schmider, Wolfach (CZ), 43:21.5; 2. Adolf Weil, Solin- gen (Maico), 45:10.2; 3. Christof Specht, Poltringen (Maico), 1 Runde zurück.

Klasse bis 500 ccm: 1. Christof Specht, Poltringen (Maico), 45:42.0; 2. Erwin Schmider, Wolfach (Maico), 46:20.7; 3. Eugen Siegle, Oberndorf (Hedlund), 1 Runde zurück.

Tagesschnellster: Erwin Schmider.

Die Zeit ist die Gesamtfahrzeit aus je 2 Läufen.



WER BREMST IST FEIGE

Dieser Spruch ist dumm, zugegeben, aber er drängt sich einem geradezu auf, wenn man so manche Maschine von Anfängern sieht, wenn man sich speziell deren Bremsen betrachtet. Da scheint es dann tatsächlich, als fahre der Mann nach diesem Motto, als benutze er die Bremsen überhaupt nicht. Sonst hätte er nämlich doch sicher schon gemerkt, daß er sich auf diese verlotterten Dinger auf keinen Fall mehr verlassen kann. Aber die Gewöhnung ist eine heimtückische Sache, man merkt die feinen Unterschiede zwischen der guten und tadellos sauberen Bremse und der leicht verschlammten beim täglichen Fahrbetrieb kaum. Sobald sich ein anderer auf dieselbe Maschine setzt, fängt er aber an, auf die Bremsen zu schimpfen und meist geht dem Besitzer dann ein Licht auf. Dann erst, leider! Oder aber beim ersten Bumser, der nicht nur auf Schlafen zurückzuführen ist, sondern auch auf den miesen Zustand der Bremsen. Nicht umsonst geben die Hersteller in ihren Handbüchern oftmals Überwachungszeiträume für die Bremsen an, die einem auf den ersten Blick etwas übertrieben vorkommen. (Kleine Zwischenfrage: wie oft sollen Sie laut Handbuch an Ihrer Maschine die Bremsen kontrollieren? Wissen Sie's? Na also!) Und wenn auch die Handbuchzeiten tatsächlich etwas übervorsichtig geraten sein sollten (das habe ich letztes bei einem ausländischen Kleinkraftrad erlebt), dann dürfen Sie glauben, daß der Hersteller sich etwas dabei gedacht hat, nämlich: gebe ich zu lange Zeiten, dann sieht der Fahrer nie nach, gebe ich dagegen sehr kurze Zeiten, dann hat er eine Weile lang ein schlechtes Gewissen, das ihn doch in vernünftigen Zeiträumen an die Bremsenpflege erinnert! Solche Tricks, die das Unterbewußtsein belasten, mögen zwar unfair sein, haben aber unbestreitbar ihre Wirkung. Im Handbuch werden im Pflegeplan die Überwachungszeiträume an den gefahrenen Kilometern gemessen. Das ist eine bewährte Methode, sie genügt aber längst nicht, wie wir hier kürzlich an einem Beispiel eines unbekanntenen Jungen drastisch vorgeführt bekommen hatten. Dessen Kleinkraftrad stand eine ganze Weile im Winter im Freien, nicht gerade direkt in Regen und Schnee, aber nur unter einem kleinen Vordach. Als jetzt das Wetter wieder schöner wurde, sollte nur schnell mal zum nächsten Dorf gefahren werden. Die Sonne lockte, der Motor kam auf den ersten Tritt, Herz, was willst du mehr. Die nächste scharfe Kurve überlebte der Junge aber leider nicht. Die Bremsen waren so eingeroftet und verrottet, daß sein verzweifeltes Bemühen um Verzögerung erfolglos war. Aus war's. Es hört sich makaber an, wenn nun nachträglich sogenannte „gute Ratschläge“ gegeben werden, es ist aber bitter nötig, ein paar Worte über das Thema Bremsenpflege zu verlieren. Es ist ebenso notwendig, daß man sich ein klein wenig auf seinen gesunden Menschenverstand verläßt und überlegt, daß die in jedem Handbuch stehenden Sätze: „Vor jeder Fahrt bitte folgende Teile kurz überprüfen: Bremsen, Kraftstoff, Licht usw...“, bestimmt nicht nur zum Zeilenfüllen gedacht waren.

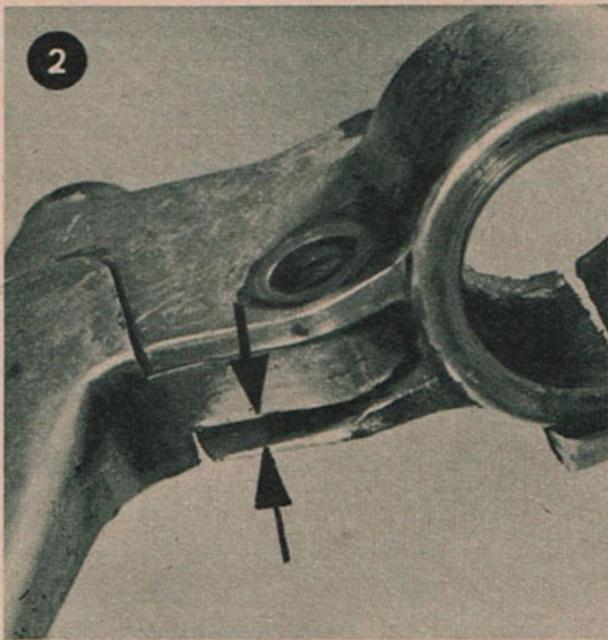
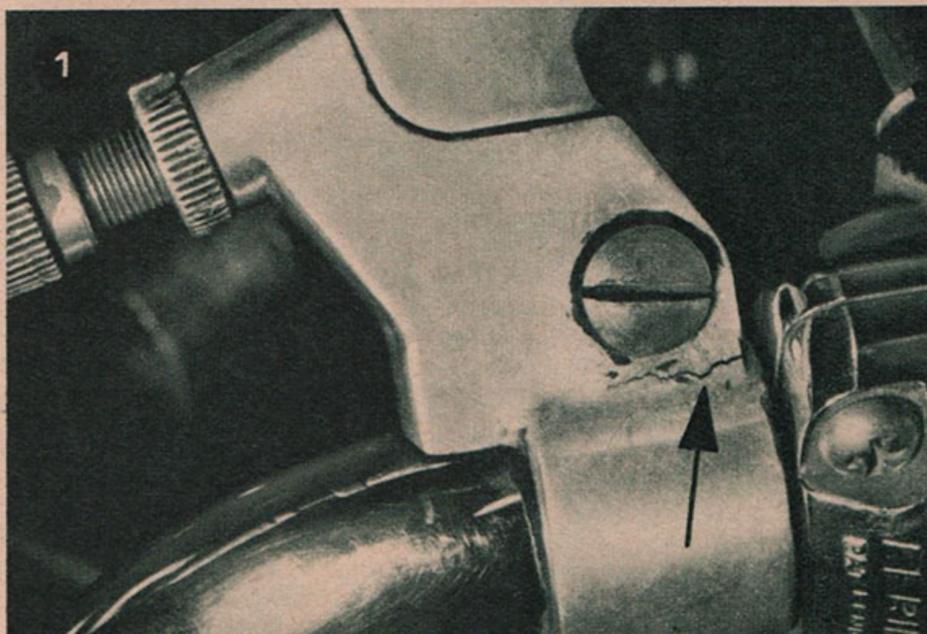
Wo fängt die Bremsenpflege eigentlich an? Ich meine, daß schon der Handhebel und der Fußhebel und die Kraftübertragung durch Gestänge oder Seilzug sehr wichtig sind. Diese Übertragungselemente sind ja auch nicht ganz verschleißsicher, vor allem sorgen sie nicht nur für die Übertragung der Kraft, sondern zapfen für ihren Eigenbedarf je nach Pflegezustand erhebliche Mengen dieser eingeleiteten Kraft ab, um sie für Reibung zu verschwenden. Was die Hebeleien betrifft, so ist diese heute recht sicher geworden, da steckt eine ganze Menge Entwicklungsarbeit drin, da stecken auch sogar eigene Erfahrungen der Konstrukteure drin (zumindest bei deutschen Hebeleien!). Und trotzdem kann da so mancher

Rechts: Der Pfeil weist auf den Riß, der sich unter einer Staub-Ölschicht lange Zeit verstecken konnte. Welcher TÜV-Prüfer traut sich zu, solche Feinheiten auch wirklich zu finden? Also selbst suchen!

Dagegen ist das übermäßige Spiel (Bild unten) auffällig, wenn es auch nur ein Schönheitsfehler ist, der nicht gerade Gefahr bringen kann.

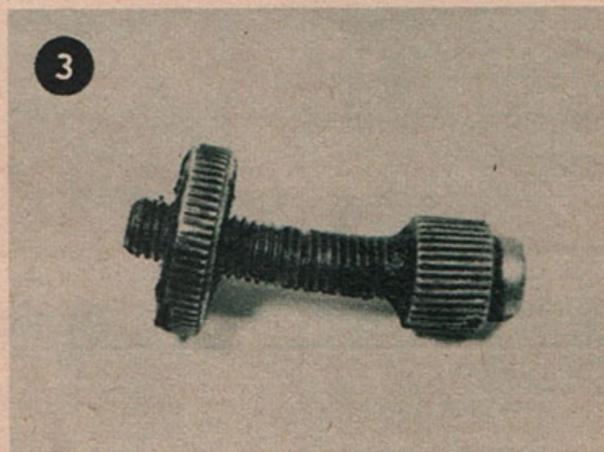
Dummer sind schon solch krumme Verstellerschrauben (Bild rechts unten), die haben dann nämlich oft auch noch zusätzlich kleine Risse im Gewindegrund, immerhin ist die Wandstärke dieser Schrauben ja auch nicht gerade besonders dick.

böse Scherz vorkommen, besonders bei gebrauchten Maschinen, denen man ja nie ansieht, was der Vorbesitzer damit schon alles angestellt hat, wo er die Maschine schon überall hingelegt hat. So fand ich z. B. einen Handhebel mit einem bildhübschen Riß (Bild 1), der natürlich sofort in die Kiste für seltene Pannen zum Knipsen kam. So etwas kommt wirklich nicht oft vor, wenn man jedoch Pech haben soll, dann erwischen einen gerade die unmöglichsten Pannen. Bei diesem Riß hier war das besonders Tückische, daß er sich unter einer Schicht Schmiere versteckt hatte, und daß vor allem niemand überhaupt daran dachte, hier nach Fehlern zu suchen. Andere Stellen kennt man aber, die anfällig für Verschleiß sind. Da ist im nächsten Bild ebenfalls ein Handhebel zu sehen, der bereits in Pension gegangen ist. Altersschwäche. Zwischen Hebel und Hebellagerung ist schon so viel Material weggeschliffen (Pfeile), daß dieser Hebel ganz heftig klapperte. Hier haben wir zwar „nur“ einen Schönheitsfehler, bei einem ordentlichen Motorrad sollte das aber trotzdem nicht vorkommen.



Dieser übermäßige Verschleiß tritt normalerweise erst nach sehr langer Laufzeit auf, zumindest bei normaler Pflege. Sobald man aber die Hebeleien bei der allwöchentlichen Maschinenwäsche völlig vergißt, auch nicht an irgendwelche Schutzmaßnahmen denkt (etwa die übergezogenen Schlauchstückchen), sobald sich also Regen, Salz, Sand und Ölschmiere hier richtig nach Herzenslust austoben können, dauert dieser Verschleiß gar nicht so lange. Also ab und zu mal nachsehen, einige Tropfen Öl tun hier Wunder, feinere Leute sind natürlich sorgfältiger, die bauen kurz den Hebel

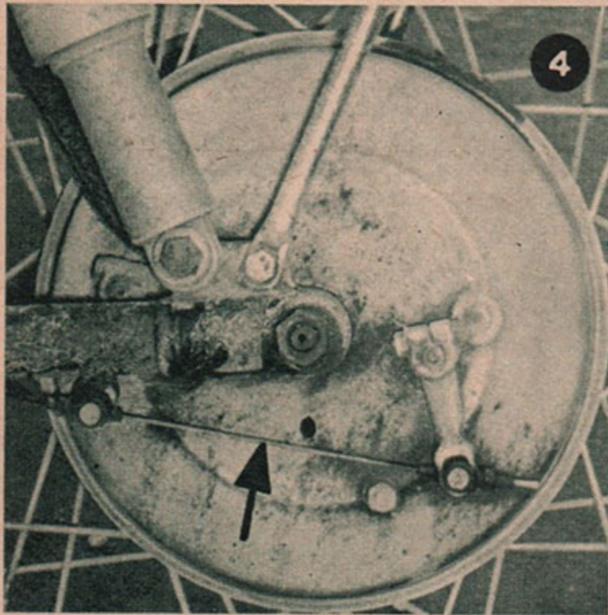
aus, waschen ihn ab und schmieren die Lagerstelle (wie sieht eigentlich bei Ihrer Maschine der Lagerbolzen aus? Ist das noch ein Paßbolzen oder hat er schon sogenannten „Zwanzig-Meter-Wurfsitz“?), hier bewährt sich besonders das (allerdings teure) Mo S₂-Schmiermittel, welches man ja auch in Pastenform kaufen kann. Bei dieser Gelegenheit wird man sich manchmal auch wundern, wie schwer eigentlich die „Schnellverstellmutter“ und die Verstellerschrauben sich drehen lassen. Sieht die Schraube an Ihrer Maschine etwa so aus, wie das Bild es zeigt? (Ich habe von Schrottmaschinen und auch aus meiner kurzen Werkstattzeit eine recht hübsche Sammlung von derartigem Zeug herumliegen.) Solch „krumme Sachen“ können wir nicht gebrauchen.



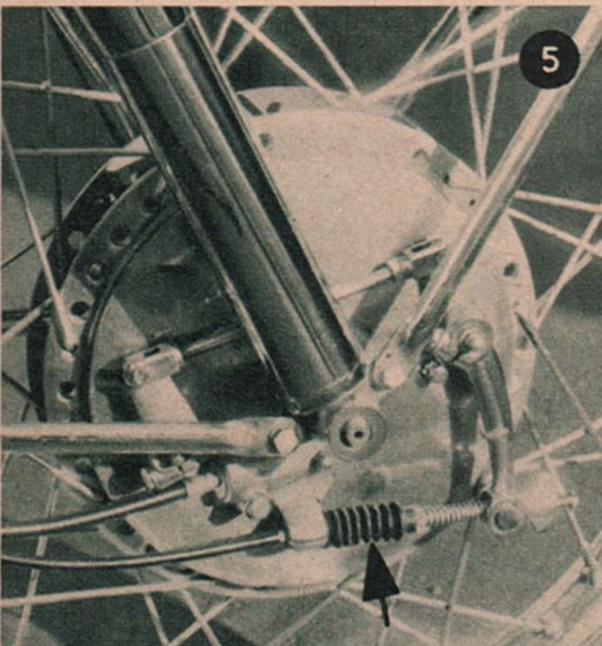
Als nächstes sehen wir uns mal die Seilzüge an. Hier soll nicht gespart werden, wenn irgendwo ein Knick ist, wenn irgendwo der Zug keine einwandfreie Ummantelung (Plastik) mehr hat, dann nichts wie weg damit. Hier kann man sich geduldig totschmieren, es kommt immer wieder Wasser und damit Rost in den Zug, da reißen dann schnell einige Fäden durch (oder brechen an Stellen, wo Knicke auftreten!) und eines schönen Tages steht man am nächsten Zaun. Eine besonders tückische Sache sind die Bowdenzugnippel, denen man kaum ansieht, ob sie rausreißen. Da soll man sich eigentlich schon von Anfang an einen doppelten Satz Seilzüge zulegen, damit man bei einer probeweisen Gewaltbremsung auf den ersten Metern gleich wirklich den Zug zu zerreißen versuchen kann. So spart man sich Überraschungen!

Es ist traurig, aber es gibt kaum ein Thema, bei dem man nicht gezwungen ist, den Konstrukteuren, insbesondere den jungen, die noch keine ausreichende eigene Erfahrung auf dem Motorrad haben und die noch nicht so viel auf dem internationalen Markt sehen konnten, Hinweise zu geben, wie sie sich bei der Auslegung einiger Besonderheiten am Motorrad möglichst entschei-

den sollten. War es beim Thema „Rost und Antirrost“ der Hinweis auf die nichtrostenden Stähle (die es im übrigen fast in jeder größeren Stadt, wenn auch für andere Zwecke, zu kaufen gibt) für Auspuffrohre, war es im Dichtungs-Artikel der Hinweis auf die saubere Bearbeitung von Gehäusenähten (auch das gibt der Konstrukteur durch die Bearbeitungszeichen an!), so ist es hier zunächst eine winzige Kleinigkeit, die besonders bei Schwingenmaschinen Kummer bereiten kann. Bild 4 zeigt eine Vorderradbremse, die in ihrer Gestaltung sehr gut ist, die auch gute Verzögerungswerte erreicht, selbst in recht verschmutztem Zustand. Zu beachten ist hier aber, daß das Seil des Bowdenzuges waagrecht vom Hüllenwiderlager bis zum Bremsschlüssel frei liegt. Im Winter sieht das so aus, daß Spritzwasser (vom eben überholten Lastwagen) genau in den Zug hineingelangt und dort bei entsprechenden Temperaturen zu Eis erstarrt. Aber auch sonst gibt es hier durch die fehlende Abdichtung Ärger, Schmutz ist schließlich wenig zur inneren Schmierung von

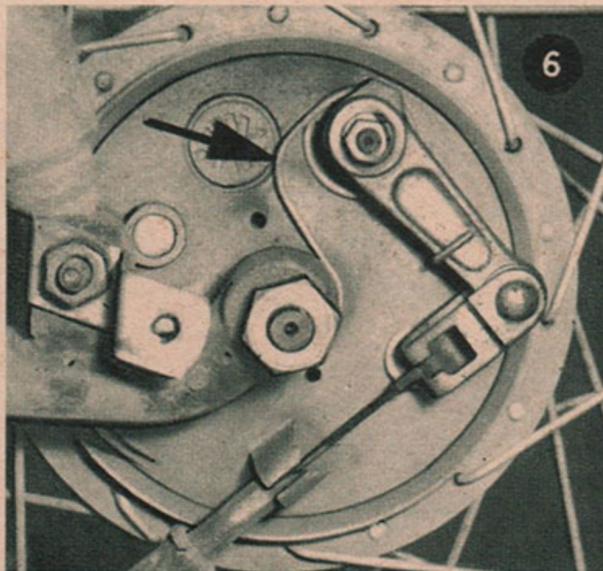


seilzügen geeignet. Wie wäre es, wenn man sich (nicht nur bei der gezeigten Maschine; auch andere Fabrikate deutscher Herkunft geht das etwas an) auf dem internationalen Markt umsehen würde, z. B. bei Yamaha. Dort ist ein Gummibalg für die Abdichtung dieser Stelle vorgesehen. Sicher, als Gegenargument gegen derart unbillige Forderungen kann gesagt werden: im Winter sollte der Fahrer eben ein wenig Glycerin an diese Stelle pinseln, im Sommer soll der Zug ordentlich geölt werden. Aber ist das eigentlich noch zumutbar, entspricht diese primitive Art eigentlich noch dem heutigen Stand der Technik? Kann man sich dies leisten angesichts der Tatsache, daß andere Firmen ausländischer Herkunft, die den deutschen ja bereits den Markt in vielen Ländern weggenommen haben, sich tatsächlich Mühe geben, den Stand der Technik auch an ihren Maschinen zu zeigen. Nicht mangelndes Interesse an Motorrädern bei den Käufern ist



schuld am Niedergang, am Rückgang der Exporte, viel schlimmer wirkt sich z. B. in Übersee das mangelnde Interesse im Herstellerwerk aus. Wenn da nichts Neues geschieht, nicht dauernd kleine Feinheiten geboren werden, die dem potentiellen Kunden einen Anreiz geben, dann darf man sich über mangelndes Kundeninteresse nicht beklagen... aber das gehört eigentlich schon nicht mehr in einen Bremsenartikel.

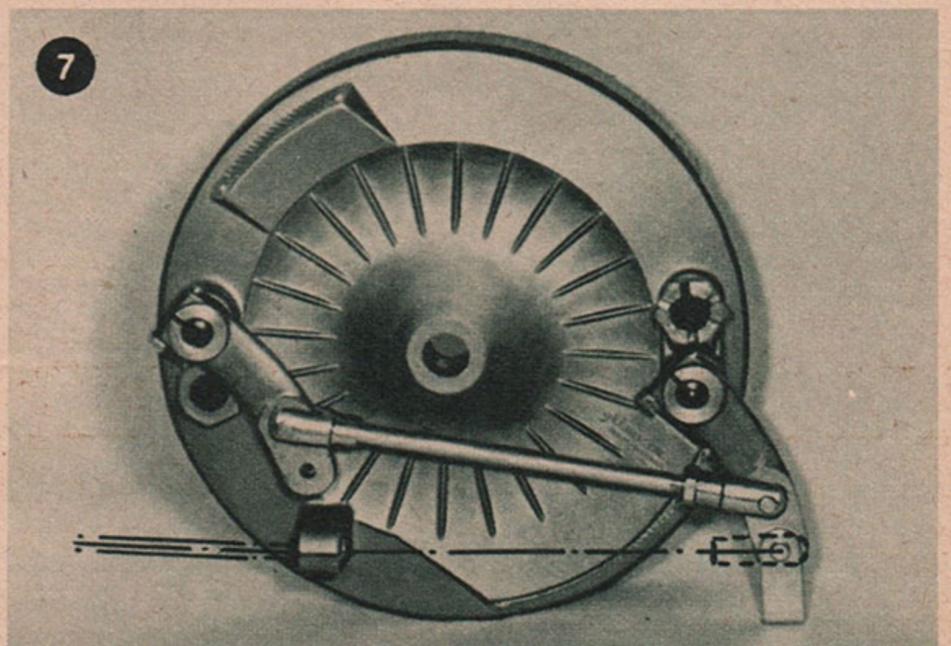
Soweit zunächst speziell die Vorderradbremse. Beim Hinterrad sieht es zum Teil besser aus. Hier wird oft (leider aber noch längst nicht oft genug) die Betätigungskraft durch ein Gestänge übertragen, das Reibungsverluste nur in sehr geringem Umfange in den einzelnen Gelenken kennt. Wenn hier Seilzugbetätigung vorgesehen ist, dann gilt dafür natürlich das oben Gesagte, sogar noch in viel strengem Maßstabe. Glücklicherweise haben wir beim Motorrad wenigstens keine Firma, die den Seilzug zur Hinterradbremse noch wie beim Fahrrad einfach mit einer durchbohrten Schraube klemmt, das gibt's im Fahrzeugbau meines Wissens nur bei einem Rollertyp, der aber gar keine Ähnlichkeit mit Motorrädern hat, der auch im Sport kaum hervortritt (im Gegensatz zum Heinkel-Roller etwa). Jedoch findet man auch bei Motorradkonstruktionen gerade bei der Seilzugbetätigung der Hinterradbremse einige technische „Klimmzüge“, die nicht nötig wären. Die Verlegung ist nicht immer günstig, sie bringt bei besonders vielen Bögen nicht nur geringeren Wirkungsgrad (Kraft wird durch Reibung aufgezehrt), sondern auch zusätzlich noch eine erhebliche Weichheit beim Ansprechen der Bremse. Gestänge ist da exakter. Für Geländesport mag diese Weichheit angebracht sein, da kann man durchaus nicht immer mit Gefühl auf die Bremse treten, das gilt auch für Moto Cross, aber auf der Straße müßte genaueres Bremsen erstrebt werden. Im übrigen finden wir bei Seilzugbetätigung (auch beim Vorderrad) einen unerwünschten Effekt, der charakteristisch ist: die Rückholfedern der Bremse müssen sehr stark dimensioniert werden, vielfach muß außen noch eine zu-



Oben links: Das ist eine Doppelnockenbremse, die konstruktiv die Scherenwirkung des Bowdenzugs ausnutzt. Das Prinzip ist prima, nur die Ausführung läßt mindestens an einer Stelle zu wünschen übrig: Abdichtung gegen Wasser und Schmutz ist nicht vorhanden (Pfeil). Da wurde schon der Anschluß an den internationalen „Stand der Technik“ verpaßt, siehe Bild links unten: die Bremse der 250er Yamaha.

Oben Mitte: Seilzugbetätigung erfordert wegen des Innenwiderstandes im Zug hohe Rückstellkraft, zusätzliche Rückholfeder wird nötig (Pfeil).

Unten rechts: Duplex-Bremse mit Betätigung des zweiten Nockens durch Gestänge, gestrichelt ist der Verlauf des Bowdenzuges.



sätzliche Rückholfeder angebaut werden, weil die inneren durch die ungünstige Hebelübersetzung vom Nocken her den Reibungswiderstand des Seilzuges nicht zuverlässig überwinden können. Das heißt kurz: Seilzugbetätigung ist empfindlich gegen Verschmutzen, da neigt die Bremse zum „Blockieren“, sie löst nicht mehr aus, sondern beißt sich regelrecht fest, obwohl man schon längst nicht mehr am Hebel zieht. Gewiß, das Blockieren hat auch noch andere Ursachen, das ist aber hauptsächlich bei sehr alten Bremsen der Fall, die durch Verschleiß bereits kräftige Nacharbeit erfordern. Darüber wird später noch mehr zu sagen sein.

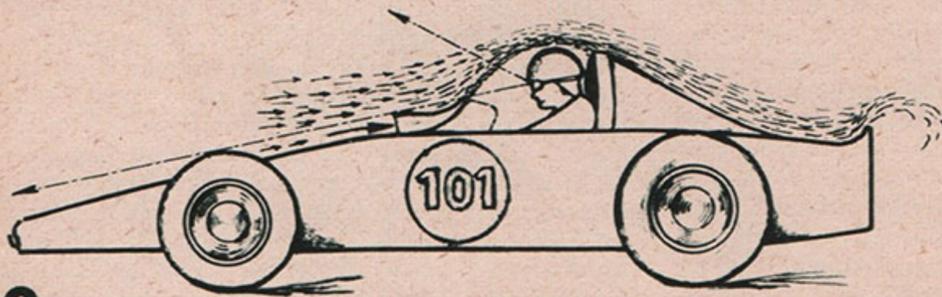
Jedenfalls ist diese Blockierneigung für mich ein Grund, mindestens für die Hinterradbremse eine Gestängebetätigung vorzuziehen, ja ich würde sogar versuchen, eine Seilzugbremse auf Gestänge umzubauen, wenn auch nur an der richtigen Stelle halbwegs genügend Platz wäre.

Noch ein weiteres Kapitel muß über die Bremsbetätigung und die Kontrolle der Kraftübertragung angeschnitten werden. Gerade heute gibt es bereits sehr viele Vorderradbremse in Doppelnockenausführung (auch Duplex-Bremse genannt), bei denen für jeden Bremsbacken ein eigener Bremsnocken vorgesehen ist. Hier kommt es nicht nur darauf an, daß man am Handhebel das Spiel einstellt, so daß die Bremse in Nullstellung nicht schleift, hier kommt es auch sehr stark auf eine feinfühligere Einstellung an. Es muß nämlich erreicht werden, daß beide Bremsbacken gleichzeitig an der Trommel zum Anliegen gebracht werden, sonst ist die Duplexbremse nicht besser als eine normale. Man kann eine Duplexbremse nun auf verschiedene Arten bauen, z. B. kann man zum Betätigen der beiden Nocken die Scherenwirkung des Bowdenzuges nutzen (zieht man am Seil, so drückt man automatisch gleichzeitig an der Hülle) als auch eine Verbindungsstange zwischen beiden Bremsschlüsselwellen vorsehen. Die Einstellung einer völlig seilzugbetätigten Doppelnockenbremse ist bei richtiger Konstruktion nicht so kritisch wie bei einem Gestänge zwischen den Bremsschlüsselwellen. Das Gestänge verlangt beim Einstellen zunächst häufige Nachkontrolle, am Tragbild des Belages kann man sehen, wie weit man mit der Einstellung Erfolg hatte. Außerdem merkt man dies nach meiner Erfahrung auch ganz deutlich an der Bremswirkung, denn der zweite Bremsbacken der Duplexbremse setzt, wenn er richtig eingestellt ist, sofort auch die Bremswirkung um ein beträchtliches Stück herauf, verglichen mit dem Zustand falscher Einstellung. Es ist doch eine ganze Menge geworden, was allein zur äußerlichen Pflege der Bremsen zu sagen war. Während hier noch in allen Fällen zusammengefaßt werden kann „wer gut schmiert, der gut bremst“, muß aber bei der innerlichen Pflege der Bremsen gerade aufs Schmieren entweder ganz verzichtet werden, oder zumindest muß mit äußerster Vorsicht und nur mit wirklich geeignetem Fett gearbeitet werden.

(Wird fortgesetzt)

Windschutz durch Strömungsumlenkung

Was darunter zu verstehen ist und wie das funktioniert, kann man, wenn man mit etwas Glück die Gelegenheit dazu hat, an modernen Rennwagen studieren: Nämlich Windschutzscheiben besonderer Bauart, die eine kräftige Umlenkung des Fahrtwindes über den Kopf des Fahrers und seitlich an ihm vorbei bewirken. Der Fahrer braucht praktisch überhaupt nicht durch die Scheibe zu blicken, sondern sitzt mit dem Kopf frei darüber. Sein Blick ist durch keinerlei verschmutzte, verschrammte oder regennasse „Klarsichtscheibe“ beeinträchtigt. Er sitzt unter einer unsichtbaren Strömungsschutzhaube. Scheibenwischer sind überflüssig und nicht vorhanden. So gesehen auf der Auto-Ausstellung Oktober 1965 in London, Earls Court, an einem Ferrari- oder Lotus-Indianapolis-Spezialrennwagen, schematisch dargestellt in Bild 1. Auch die Fahrersitz-Frontscheiben anderer Rennwagen ließen das gleiche Prinzip, wenn auch in etwas abgewandelter Form der Ausführung erkennen. Derartige Windschutzscheiben wirken wegen ihrer geringen Höhe zierlich und überaus sportlich. Das Prinzip auch an Motorrädern anzuwenden, dürfte daher durchaus interessant sein. Deshalb soll die Ausführung am Rennwagen zunächst einmal noch etwas näher betrachtet werden.



1 Windschutz für den offen sitzenden Fahrer im modernen Rennwagen durch Strömungsumlenkung an der Spezial-Windschutzscheibe.

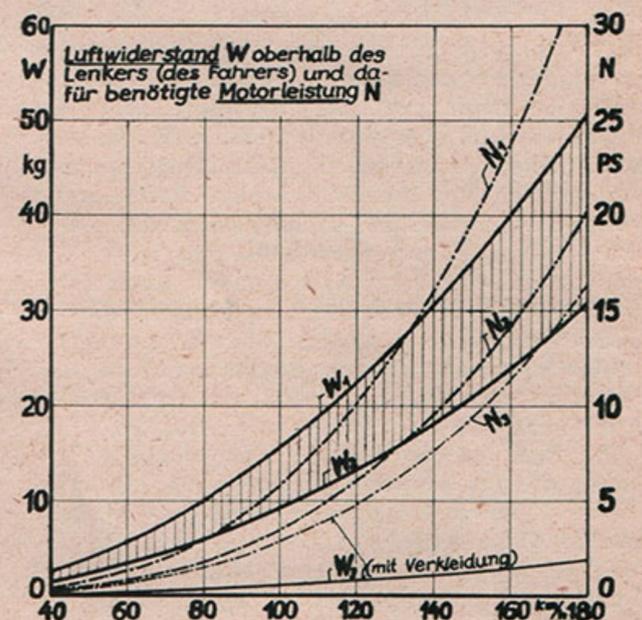
Der Rennwagen-Windschutz besteht aus zwei hinter- bzw. auch übereinander angeordneten niedrigen Plexiglashauben, deren Zwischenraum zu einem Strömungskanal ausgebildet ist. Er beginnt vorn mit einem Windfang bzw. einer Stauhutze und endet in einer schmalen bogenförmigen, im Mittelteil nach hinten schräg aufwärts gerichteten Düse. Die hieraus austretende kräftige Luftströmung drückt nun den Fahrtwind vor dem Kopf des Fahrers nach oben und über diesen hinweg, wie in Bild 1 gestrichelt dargestellt. Die Stauhutze bildet natürlich zunächst einmal einen gewissen zusätzlichen Widerstand. Doch kann das u. U. dadurch wieder wettgemacht werden, daß die Strömung hinter dem Kopf des Fahrers und der Kopfstütze (bzw. Überroll-Fangbügel) günstig beeinflusst und ein Strömungsabrisß verhindert wird. Im übrigen zeigt ja auch die keilförmige Ausbildung des Wagenvorderteils wie auch die nach oben gerichtete Abrisskante hinten am Heck, daß man heute an Rennwagen auch sonst nach oben abgelenkte Strömungen absichtlich erzeugt, um durch den so nach unten entstehenden Reaktionsdruck der Luftmassen den Radandruck auf die Fahrbahn zu erhöhen. Bei dem relativ geringen Wagengewicht spielt dieser Faktor hier zur Übertragung der hohen Motorleistung und zur Verminderung der Abdrift-, Rutsch- und Schleudergefahr eine wesentlich bedeutendere Rolle als ein etwas erhöhter Luftwiderstand (siehe auch „Das Motorrad“, Heft 22/1963, Seite 631).

Das beim Rennwagen-Windschutz benutzte System zur Strömungsumlenkung mittels Stauhutze und Düsenströmung ließe sich möglicherweise an Motorrädern, beispielsweise durch eine entsprechende Ausbildung des oberen Teiles einer Verkleidung, ebenfalls anwenden. Doch wäre so etwas nicht gerade billig. Auch könnten die Hersteller hierfür Schutzrechte angemeldet haben. Das Prinzip der Strömungsumlenkung an sich ist aber nicht neu und auch an anderen Fahrzeugen, beispielsweise Wasserfahrzeugen schon lange bekannt. So sitzt man am Oberdeck eines größeren Ausflugsdampfers vorn dicht an der Verschanzung im Windschatten und kann frei darüber hinwegblicken, während den Fahrgästen in der zweiten Sitzreihe bereits die Haare ins Gesicht gewirbelt werden. Auch an Motorrädern wurde das Prinzip bereits bis zu einem gewissen Grade, wenn auch noch nicht durch ein entsprechend ausgebildetes System perfektioniert, zur Anwendung gebracht.

So ist der Umlenkungseffekt von Verkleidungen, insbesondere mit verstellbarem Oberteil, schon länger bekannt, wie z. B. auch in den Ausführungen „25 000 Motorradkilometer mit Verkleidungen“ in Heft 10 vom 8. Mai 1965 beschrieben. Danach bleibt die Brille auch sauber, wenn man „kurz über den Scheibenrand peilend, durch dickste Wasser- und Schmutzfontänen der Lkws fährt...“. Diese Ablenkung der Strömung — glücklicherweise nicht auch der Lichtstrahlen — nach oben ist jedoch bei normalen zurückgeneigten Scheiben und besonders bei aerodynamisch günstig gewölbten Hauben von Motorradverkleidungen nur sehr gering. Man peilt eben nur gerade so darüber hin.

Nun ist es zwar häufig gar nicht erwünscht, dem Fahrtwind ganz Lebewohl zu sagen, es sei denn, daß man statt seines Gebrauses den Motor einmal besser hören will. Trotzdem ist schon die Möglichkeit, das Gesicht bei schneller Fahrt durch ein geringfügiges Niederdrücken der schmerzlichen Einwirkung eines plötzlichen Regenschauers zu entziehen, keineswegs zu verachten. Auch im Winter bei schneidend kaltem Wind empfindet man das zuweilen als Wohltat. Dafür, den Fahrtwind auch unterhalb der Schulter noch auf die Kleidung prallen zu lassen, liegt höchstens im Hochsommer ein einigermaßen plausibler Grund vor. Für die anderen 360 Tage hier bei uns ist dafür eigentlich überhaupt kein vernünftiger Grund mehr einzusehen, insbesondere wenn man es mit verhältnismäßig geringem Aufwand vermeiden kann. Während langer Fahrten durch dick und dünn bei Wind und Wetter bietet natürlich auch eine gute Verkleidung nur einen bedingten Schutz. Über zweckmäßige Kleidung für derartige Zwecke ist hier auch wiederholt ausführlich berichtet worden. Doch ist es bei kürzeren Fahrten von großem Wert, mit sowenig wie möglich an Schutzkleidung auszukommen. Denn der mit zunehmendem Autoverkehr in größeren Städten immer stärker hervortretende Vorteil unserer Motorräder, in wesentlich kürzerer Zeit als die Zeitlupenfahrer der Autokolonnen ans Ziel zu gelangen, geht natürlich zum Teil wieder verloren, wenn man sich vor und nach der Fahrt erst umständlich an- und ausziehen muß. Auch sonst, z. B. in Warenhäusern, ist voller Dreß oft hinderlich.

Nun wird in oben erwähntem Artikel in Heft 10/1965, bereits eine weitere Wirkung von Verkleidungen hervorgehoben, nämlich der gerade bei schnellen Maschinen spürbare Wegfall des Staudruckes hauptsächlich auf den Oberkörper und die damit verbundene Entspannung und gefühlvollere Bedienung der Maschine. Gerade dieser Punkt soll zunächst noch einmal etwas genauer betrachtet werden, weil das ziemlich aufschlußreich ist. Hierzu zeigt Bild 2 die Kräfte in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit, die bei windstillem Wetter auf den Oberkörper eines aufrecht sitzenden Fahrers mittlerer Größe durch Staudruck vorn und mehr oder weniger rückseitigen Sog ausgeübt werden, also der Luftwiderstand etwa vom Lenker an aufwärts. Ebenso sind die Motorleistungen aufgetragen, die allein zur Über-



2 Aus diesem Diagramm ist zu erkennen, wie mit steigender Geschwindigkeit der Luftwiderstand unter den verschiedenen Voraussetzungen (W_1 mit bauschiger, W_2 mit eng anliegender Fahrerbekleidung, W_3 mit Verkleidung) anwächst — und wieviel stärker noch die Leistungsanforderung wächst.

windung dieser Kräfte benötigt werden. Dabei gilt die obere Kurve des schraffierten Bereiches, Kurve W_1 , für bauschige, stark flatternde „Gewänder“ ($0,37 \text{ m}^2$ Querschnittsfläche, $c_w = 0,9$), die untere, Kurve W_2 , für glatte und eng anliegende Lederkleidung oder dergleichen ($0,33 \text{ m}^2$ Querschnittsfläche, $c_w = 0,6$). Bekanntlich steigen die vom Luftwiderstand herührenden Kräfte quadratisch, die zu ihrer Überwindung benötigte Motorleistung jedoch in der dritten Potenz der Geschwindigkeit, weil die Kräfte in der gleichen Zeit ja noch auf einem der wachsenden Geschwindigkeit entsprechend längeren Weg überwunden werden müssen. Die dargestellten, mit N_1 , N_2 usw. bezeichneten Leistungen sind wohlgemerkt nur ein — mehr oder weniger vermeidbarer — Teil der benötigten Gesamtleistung des Motors, weil der Roll- und restliche Luftwiderstand sowie die mechanischen Übertragungsverluste darin nicht enthalten sind.

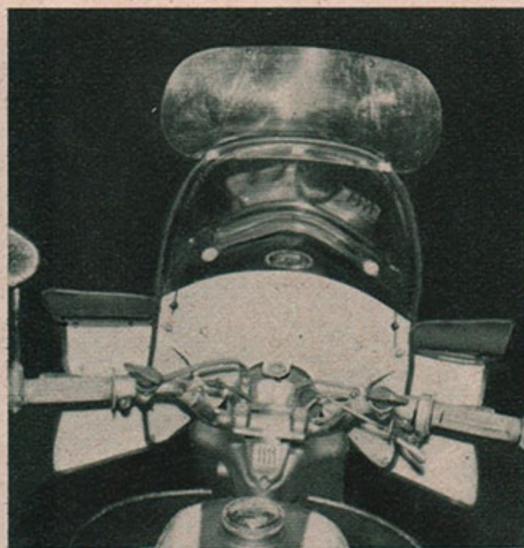
Man sieht also zunächst einmal, daß es ohne Verkleidung der Maschine oder sonstige Vorbauten, wofür die Kurven W_1 und W_2 gelten, schon sehr auf die Kleidung des Fahrers selbst ankommt. Aber nicht nur bezüglich der Kräfte, die der Fahrer ja größtenteils mit den Armen auf den Lenker übertragen muß, gilt das, sondern erst recht in bezug auf die Motorleistung, die er für eine bestimmte Fahrleistung benötigt. Das wirkt sich bekanntlich auch auf den Brennstoffverbrauch aus und — was meist vergessen wird — auf den Verschleiß des Motors und der sonstigen Triebwerksteile wie Ketten, Ritzel und Hinterreifen.

Die sehr tief liegende Kurve W_3 zeigt nun, wie gering die auf den Fahrer ausgeübten Kräfte etwa werden, wenn er nur mit dem Kopf über eine Verkleidung schaut. Natürlich kann die jetzt benötigte Motorleistung zur Überwindung des Luftwiderstandes des oberen Fahrzeugteiles, Kurve N_3 , nicht im gleichen Verhältnis absinken wie Kurve W_3 , weil der Fahrtwind dann ja statt auf den Körper des Fahrers auf das Oberteil der Verkleidung trifft (Querschnittsfläche jetzt $0,4 \text{ m}^2$, jedoch $c_w = 0,4$). Dabei spielt dann die Kleidung des Fahrers keine Rolle mehr. Die Kurven gelten nun zwar nur bei Zutreffen der ihrer Berechnung zugrunde liegenden (in Klammern angegebenen) Annahmen und geben daher auch nur einen annähernden Vergleich. Doch kann man ihnen trotzdem mit ziemlicher Sicherheit entnehmen, daß man ohne Verkleidung der Maschine mit sich weit aufblühendem Mantel oder sonstiger ungeeigneter Verpackung schon fast Athlet sein muß und eine Vincent benötigt, um aufrecht sitzend mit einer Zentnerlast von vorn 180 km/h fahren zu können. Aber selbst bei 100 km/h sich schon ohne Gegenwind mit einer Zugkraft in den Armen von rund 25 Pfund am Lenker festzuhalten, ist über längere Strecken nicht jedermanns Sache. Besonders aber nicht, wenn obendrein noch „Selterwasser“ im Lenker ist.

So offensichtlich nun die Vorteile einer guten Verkleidung der Maschine sind, so hat die Sache auch leider wieder einen Haken. Und das ist nun einmal der verhältnismäßig hohe Preis guter Verkleidungen. Muß man sich finanziell nach der Decke strecken, so bleibt einem gegebenenfalls nur die Wahl zwischen einer größeren oder einer wesentlich kleineren Maschine mit Verkleidung, von der Sache mit dem alten Auto ganz zu schweigen. Selbst die am Lenker von Rollern oft zu beobachtenden monströsen und flattrigen Windfänge sind noch relativ teuer, bei böigem Wind — womöglich noch auf nassem Kopfsteinpflaster im Spätherbst — auch nicht gerade ungefährlich und für schnellere Maschinen überhaupt nicht geeignet. Die sonst erhältlichen Miniaturwindschutzscheiben über dem Scheinwerfer bewahren bei Regen höchstens die Tachometerglasscheibe vor innerer Vernebelung.

★

Aus all diesen Erwägungen heraus entschloß ich mich nun zum Eigenbau, und zwar möglichst unter Anwendung des eingangs erläuterten Prinzips der Strömungsumlenkung. Der Hauptgedanke dabei war der, daß man bei folgerichtiger Anwendung dieses Prinzips mit einem Minimum an Material und ohne gigantische, böenempfindliche und das Aussehen der Maschine nicht gerade zum Vorteil verändernde Lenkervorbauten auskommt. Hierzu verwendete ich zunächst glattes legiertes Aluminiumblech von $1,5 \text{ mm}$ Dicke für ein unteres, zum Teil um den Scheinwerfer herumgezogenes und schräg nach oben verlaufendes Schild. Kumpelteile wollte ich tunlichst vermeiden, schon weil beim Treiben von Blechteilen ohne eigene Werkstatt unliebsamer Krach — so oder so — kaum zu vermeiden ist. Da an derartigen Versuchsaufbauten von vornherein Änderungen zu erwarten sind, kam Kunststoff mit Glasfasereinlage vorerst auch nicht in Betracht. Auf dem Alu-Schild — innen in der Tankfarbe, außen in der Maschinenfarbe (granitgrau) angespritzt — befestigte ich mit 5 Linsenkopfschrauben M 5 und großen Unterlegscheiben eine mittelgroße, unten entsprechend zurechtgeschnittene Ideal-Zellhornwindschutzscheibe und faßte das Ganze mit U-förmigem Profilgummi ein.



3

Der „Grundaufbau“ des Windschutzes, mit dem der Autor experimentierte — hier schon in der „zweiten Stufe“ mit der oben angesetzten zusätzlichen kleinen Scheibe, die bereits eine wesentliche Verbesserung darstellte.

Bei der ersten Erprobung dieses Grundaufbaus, den ich einige 1000 km erst einmal so fuhr und der für sich allein m. E. durchaus „schnittig“ aussah, erwies sich der Luftwiderstand der Maschine als leicht verringert. Der untere Teil des Schildes war, soweit das der Lenkereinschlag zuließ, parabelförmig bis beiderseits etwa 45° herumgebogen. Das genügte bereits, um es windschnittiger als jede noch so glatte Fahrervorderfront zu machen. Dazu trug auch seine Oberflächenbeschaffenheit und sein selbst bei starkem Gegen- und Seitenwind völlig ruhiges, flatterfreies Verharren in seiner steifen Dreipunktaufhängung bei (in zwei Minuten abmontierbar). Mit Ausnahme der Hände, Arme und des Kopfes schützte dieses relativ kleine Schild bereits

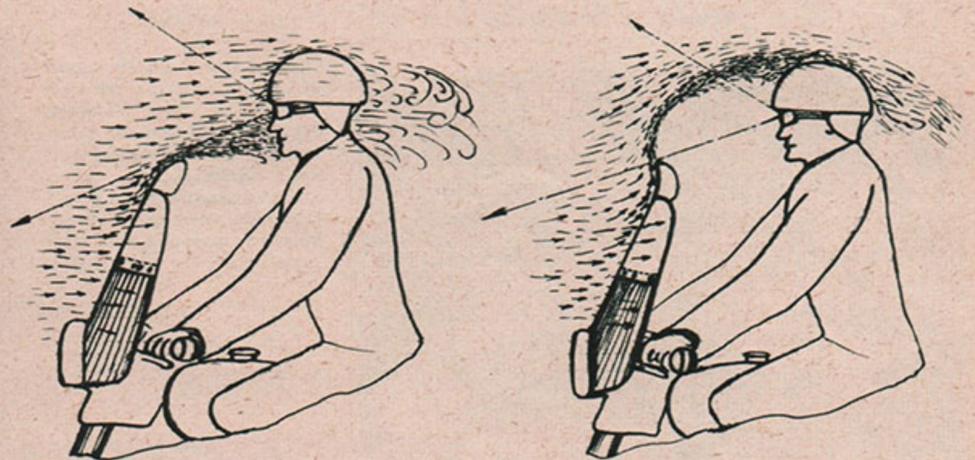
den gesamten Oberkörper. Tatsächlich war es zuerst sogar noch etwas zu hoch geraten, da einem bei normaler Sitzposition die Abrißwirbel von der Schildoberkante genau unter die Nase strömten und die Atmung erschwerten. Ich kürzte es also um rund 5 cm , so daß es mir etwa bis 10 cm unter das Kinn reichte, und Ruhe herrschte vom Kinn an abwärts. Auch bei annähernd 100 km -Tempo (viel mehr kann man ja nach Stoppuhr auch von einer normalen KS 100 nicht verlangen) benahm sich das Schild bei jeder Windrichtung absolut unauffällig. Bei Regen mußte man sich allerdings noch ziemlich tief hinter der Zellhornscheibe „verkriechen“. Doch konnte man dann sogar hinter der Scheibe die Brille abnehmen und mit Reisetempo weiterfahren. Naß wird man oben herum natürlich trotzdem, da einem die sich auf der Scheibe sammelnden Regentropfen, sobald genügend da sind, vom Fahrtwind über den Scheibenrand abgeblasen, direkt entgegenfliegen. Diese mehr oder weniger windzerzausten Tröpfchen sind jedoch sehr zahm gegenüber den einem sonst ins Gesicht peitschenden Regentropfen. Dort eine Art von kleiner Dachrinne (nach vorn geöffneter Profilgummi am Scheibenrand) anzubringen, erscheint mir nur unter bestimmten Voraussetzungen erfolgversprechend. Einmal darf hierdurch das Abströmen des Fahrtwindes vom Schildrand nicht beeinträchtigt werden, weil sonst das „Auseinanderpflügen“ des Fahrtwindes, also die beiderseitige Ausbreitung der Strömung — besagtem Prinzip der Strömungsumlenkung zuwider — durch Randverwirbelung behindert und der Widerstand erhöht würde. Zum anderen besteht auch die Möglichkeit, daß stärkerer Fahrtwind das Wasser nach oben treibt, statt es nach unten ablaufen zu lassen, oder gar gleich ganz aus der Ablaufrinne herausbläst. Entsprechende Versuche habe ich daher vorerst noch auf Eis gelegt.

★

Die Novemberkälte veranlaßte mich nun, auf der Ideal-Zellhornscheibe noch eine weitere kleinere Zusatzscheibe anzubringen. Als Versuchsobjekt geeignet erwies sich hierfür der vor manche Sturzhelme zu knöpfende Gesichtsschutz, den ich mit 3 Schrauben M 3 und größeren Unterlegscheiben oben an der Ideal-Scheibe festschraubte. Der so vom Sturzhelm nach vorn gewanderte Gesichtsschutz und seine Befestigung zeigte sich allen Beanspruchungen durchaus gewachsen, doch erhielt ich bei normaler Sitzposition immer noch Fahrtwind ins Gesicht. Auch machten sich die Abrißwirbel jetzt wieder stärker bemerkbar, diesmal jedoch beiderseits an den Ohren mit unregelmäßigem dumpfem Gegurgel. Das hörte jedoch sofort auf, wenn ich das Zusatzschild mit einer Hand etwas nach hinten bog. Der Fahrtwind, der einem dann sehr gleichmäßig ins Gesicht strömte, war allerdings bei 80 km/h bereits so kräftig, als hätte man fast 120 drauf. Für Besitzer langsamerer Maschinen oder solche, die auf eine kräftigere Gesichtsluftdusche Wert legen (gegebenenfalls mit der Illusion brausender Fahrt bei gleichzeitig prahlendem Tachometer), vielleicht keine schlechte Sache!

★

Während einer Fahrt zu meiner Dienststelle bei schönstem Regen kam ich nun auf den Gedanken, die obere Zusatzscheibe, statt nach hinten, in völlig unorthodoxer Weise einmal nach vorn zu biegen. Sofort verspürte ich kein Regengeprassel mehr im Gesicht, obwohl ich aufrecht saß und frei über die Scheibe hinwegblicken konnte. Die durch keinerlei Scheibe beeinträchtigte Nahsichtweite betrug dabei rund 3 m vom Vorderrad, war also absolut aus-



4

So änderte sich die Luftströmung, als die ursprünglich leicht nach hinten gebogene Zusatzscheibe probeweise leicht nach vorn gebogen wurde.

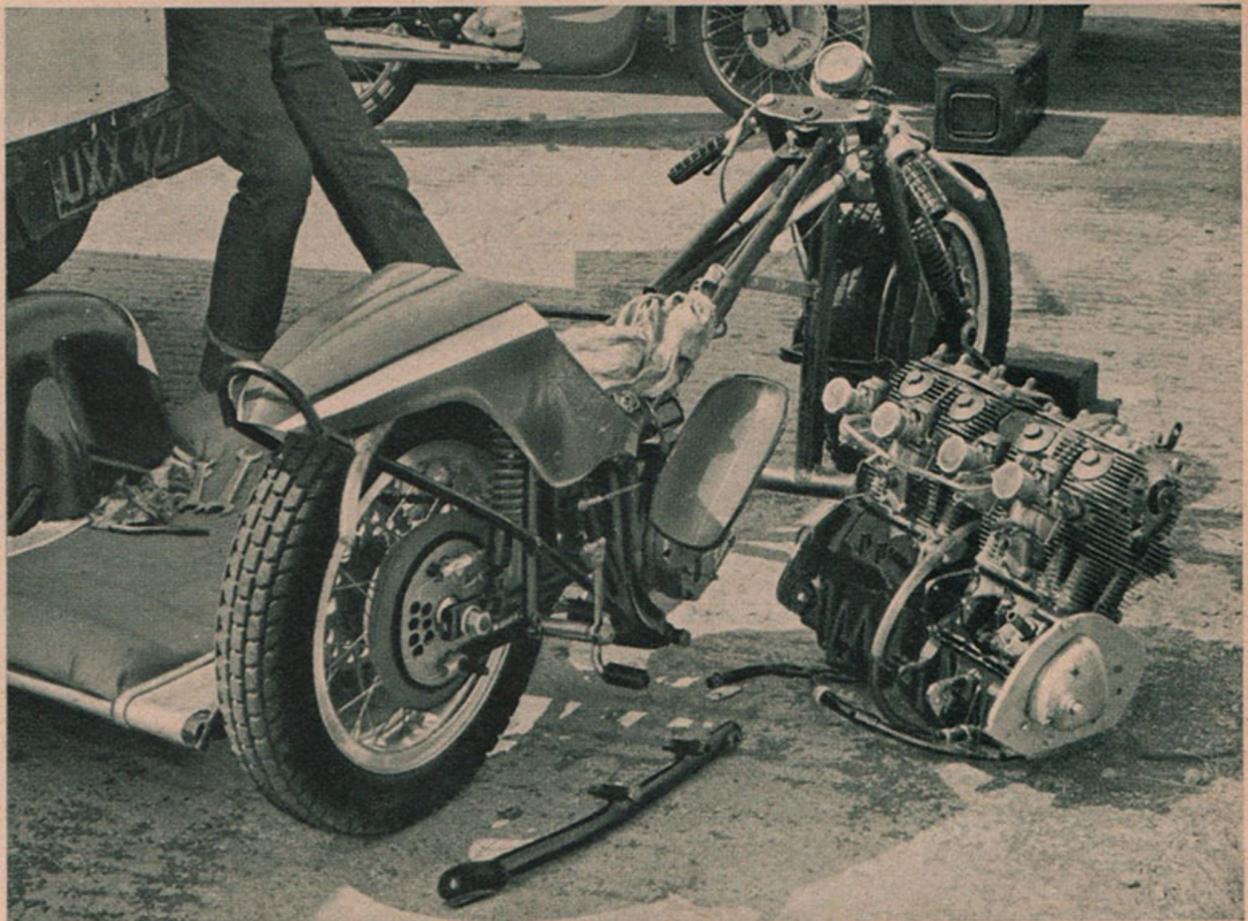
reichend. Als ich die Scheibe wieder losließ, klatschte mir der erste Regenschauer wieder besonders eindrucksvoll ins Gesicht. Das exerzierte ich dann bei verschiedenen Geschwindigkeiten noch mehrere Male. Dabei stellte ich fest, daß die auf diese Weise erzielte Strömungsumlenkung so recht erst funktionierte, wenn man eine gewisse Mindestgeschwindigkeit drauf hatte, je nach Launen des Windes so etwa zwischen 40 und 50 km/h . Darunter erhielt ich noch hin und wieder mit Regen vermischte Seitenböen ins Gesicht. Das ist an sich klar, weil ja der Anströmwinkel mit zunehmender Geschwindigkeit immer spitzer wird, sobald Wind auf der Fahrbahn herrscht, der nicht zufällig gerade genau von vorn kommt (siehe Heft 20/1963, Seite 565). Im übrigen dürfte die Strömungsumlenkung mittels Stauhutze und Düsenpalt an Rennwagen auch erst von einer gewissen Mindestgeschwindigkeit an richtig funktionieren. Andererseits ist ja aber auch das bißchen Geplänkel bei langsamer Fahrt ohnehin nicht weiter tragisch.

(Schluß im nächsten Heft)

SELBST- GESTRICKTER HONDA VIERZYLINDER

Der britische Seitenwagen-Rennfahrer Alan Young hat sich selbst einen 500er Honda-Vierzylindermotor gebaut. Mehrere Jahre hindurch fuhr er ein Renngespann mit einem Norton-Manx-Motor, aber nun hat sich Young, der im Süden von London eine kleine Autoreparatur betreibt, diesen Mehrzylindermotor gebaut, der in der 1966er Saison als Triebwerk seines Rennspanns dienen soll.

Er nahm dazu zwei Motoren der 250er Honda-Sportmaschine, der CB 72, bei denen er die Getriebegehäuse abschnitt und die entstandenen Gehäuseöffnungen durch Schweißungen verschloß. Die beiden Original-Kurbelwellen wurden durch eine gemeinsame Welle für beide Motoren ersetzt, die aus Einzelteilen zusammengepreßt ist und Rollenlager für die Pleuefüße aufweist. In der Mitte dieser „Young“-Kurbelwelle sitzt das



abtreibende Kettenrad zwischen den beiden Original-Kurbelgehäusen, und von ihm aus erfolgt der Antrieb des Fünfgang-Albion-Renngetriebes, das an der gewohnten Stelle in das Fahrgestell eingebaut ist. Die verwendete Kupplung stammt von Norton.

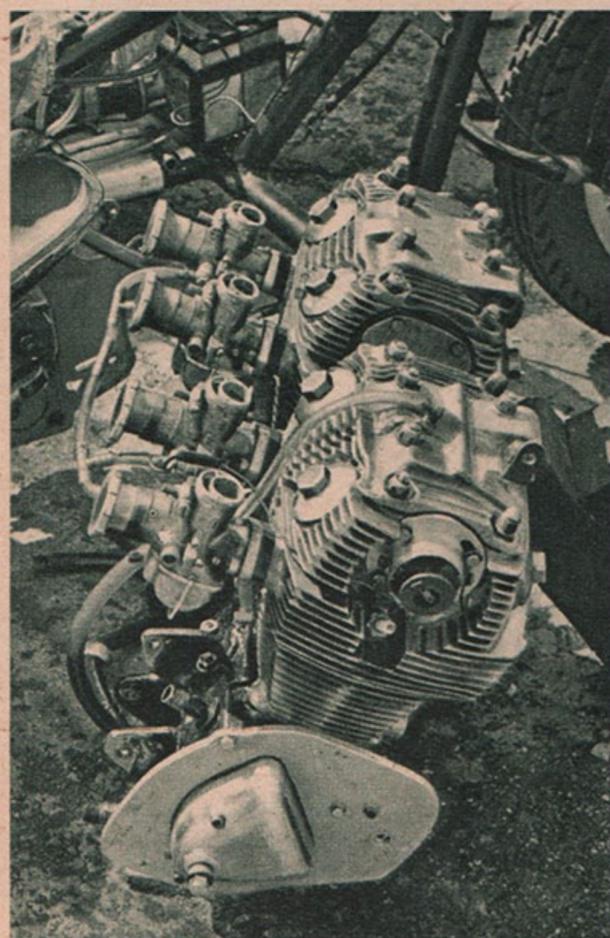
Die Zylinder wurden gekürzt, um das Verdichtungsverhältnis auf 11,5:1 zu bringen, und die Originalvergaser, die 22 mm Durchlaß aufweisen, wurden durch Vergaser mit 24,5 mm Ansaugweite ersetzt. Der Motor erreicht seine Höchstleistung angeblich bei 11 500 U/min. Er ist — seitlich etwas nach der Seitenwagenseite versetzt — in ein von Young gebautes Spezial-„Kneeler“-Fahrgestell eingebaut, das vorn eine Reynolds-Kurzschwingengabel mit hydraulischem Lenkungs-dämpfer und hinten eine hydraulisch betätigte Bremse besitzt.

Mick Woollett

Auch in Deutschland befindet sich bei einem Mann unserer Zunft, auch in einer kleinen Werkstatt, ein solcher Honda-Vierzylinder auf der Basis zweier 250er Motoren im Bau, der das Triebwerk eines Rennspanns bilden soll. Nach allem, was wir von diesem Eigenbau wissen, ist er aber hinsichtlich Gehäuse und Kurbelwelle anders konstruiert als der von Alan Young, gegen dessen etwas kühne „Zwei plus zwei“-Koppelung wir leichte Bedenken haben. Wahrscheinlich werden wir bald mal über diesen deutschen Eigenbau berichten können.

Daß wir es heute noch nicht tun, hat seinen guten Grund: als wir den Erbauer drum fragten, meinte er, wenn es erst mal im MOTORRAD stünde, liefe man ihm die Bude ein, um zu „besichtigen“ oder wenigstens mal „das Tönchen zu hören“. Und so weit sei es halt noch nicht.

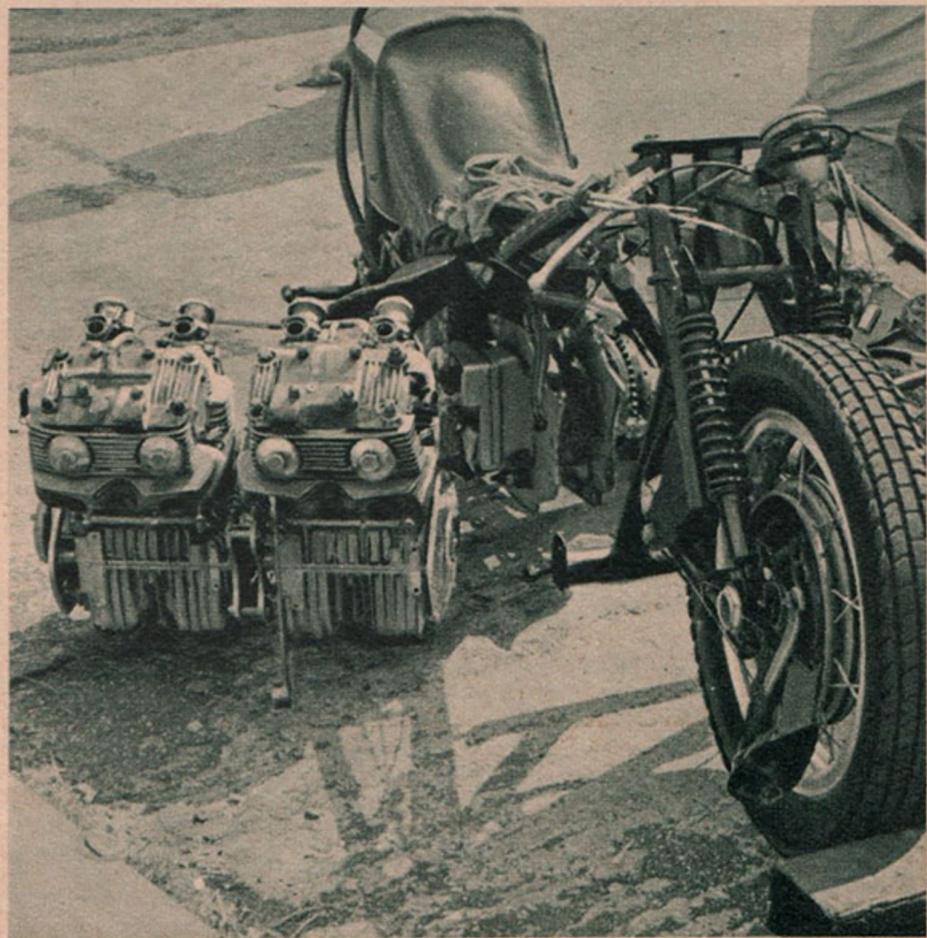
Redaktion MOTORRAD



Oben: Der selbstgebaute Vierzylindermotor ist zum Einbau in Alan Youngs Kneeler-Fahrgestell bestimmt. Mit Rücksicht auf den Mittelabtrieb bzw. das verwendete normale Getriebe wird er nach der Seitenwagenseite zu versetzt.

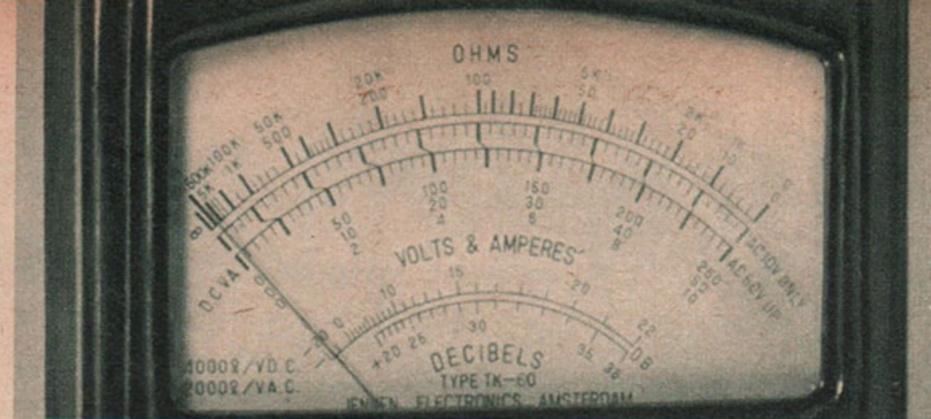
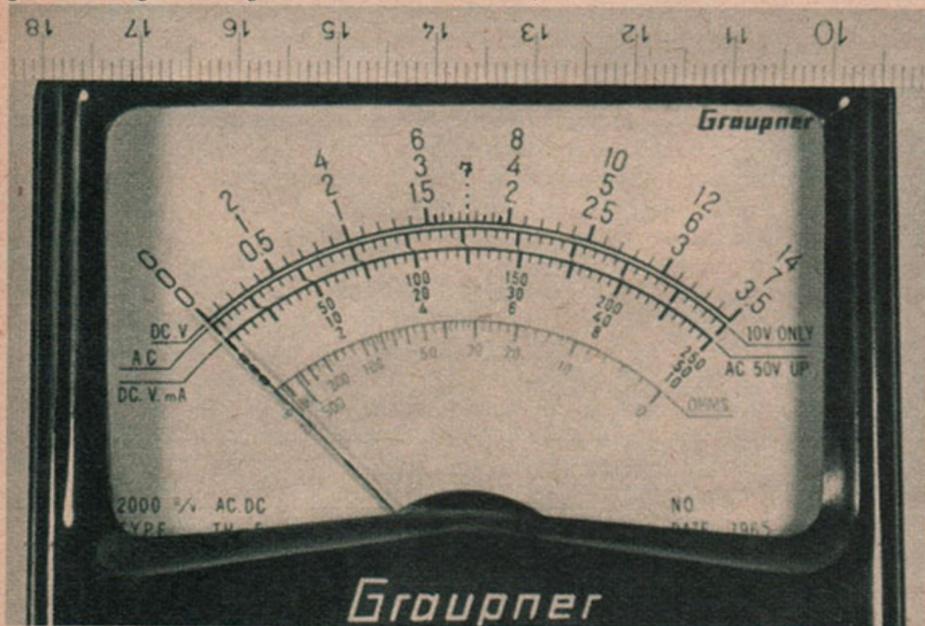
Links: Die Getriebegehäuse der CB 72-Motoren wurden abgeschnitten; die serienmäßigen Vergaser wurden durch größere ersetzt; an jedem der beiden Zweizylinderköpfe sitzt außen ein Zweifachunterbrecher.

Rechts: Ob die gegeneinander verschraubten Gehäuse für die durchgehende Kurbelwelle wirklich steif genug sind, muß sich erst noch erweisen; im Rahmen sieht man das bereits eingebaute Albion-Getriebe mit der Norton-Kupplung.



MESSGERÄTE - IMMER WIEDER NEU

Am Motorrad braucht man, zumindest wenn es eine Gleichstrom-Lichtmaschine hat, einen Regler, der die Spannungsabgabe dieser Lichtmaschine in brauchbaren Grenzen hält. Dieser Regler aber muß seinerseits wieder eingestellt werden, hauptsächlich dann, wenn irgendwelche rätselhaften elektrischen Kümmernisse darauf hindeuten, daß etwas mit der abgegebenen Spannung nicht stimmt, daß etwa im Sommer die Batterie dauernd überkocht, also zuviel Spannung bekommt und dadurch überladen wird, oder aber, weil im Winter die Batterie zu wenig geladen wird und, speziell bei Maschinen mit elektrischem Anlasser, regelmäßig sehr leer ist. Wir wissen, daß für einwandfreie Batterieladung für jede Jahreszeit spezielle Reglereinstellungen nötig sind, wobei die Werte für den Sommerbetrieb etwa zwischen 7,0 bis 7,25 Volt liegen, während man im Winter bis zu 7,5 bis 7,8 Volt hinaufregeln lassen kann. Die Gründe dafür sind bereits des öfteren lang und breit erklärt worden, der Grund, weshalb heute dieses Thema wieder einmal angeschnitten wird, liegt darin, daß man zu der genauen Einstellung dieser einzuregelnden Spannungen ein Meßinstrument braucht. Es sind an dieses Instrument einige Ansprüche zu stellen, die auf dem Markt von nur wenigen Geräten erfüllt werden, außerdem darf ein Meßgerät dieser Art, welches also vielleicht höchstens zwei- bis dreimal im Jahr gebraucht wird (theoretisch wenigstens, hat man das Gerät nämlich erst, dann beginnt man in den meisten Fällen mit weiteren Streifzügen und Entdeckungsreisen im Land der Elektrizität und benutzt es häufiger) nicht teuer sein. Was dabei die Genauigkeit anbetrifft, so möchte ich fast behaupten, daß man den den heute üblichen Qualitäten selbst der einfacheren und billigeren ausländischen Instrumente vollkommen ausreicht, außerdem kann man sich selbst an leichte Mißweisungen durch vergleichende Messungen sehr schnell gewöhnen. Aber eine Bedingung findet man nur selten erfüllt: der Meßbereich muß so liegen, daß die bei uns vorkommenden Spannungen auch tatsächlich einigermaßen genau abgelesen werden können, das Gerät darf also auf keinen



Oben noch einmal die Skala des früher erwähnten Typs TK 60, den es heute nicht mehr gibt. Unten die Skala des Graupner-Gerätes, die doch recht eng ist. Das billige T 81 hat eine etwas größere Skala als das TK 60, 70 mm Sehnenlänge, zwischen 6 und 8 Volt sind 14 mm, das reicht aus. Zu haben bei Radio-Rim, München.

Fall etwa eine Skalenteilung bis nur 6 Volt, bis 12 Volt usw. haben. Wir brauchen im Bereich zwischen 6 und 8 Volt möglichst große Teilung, ein Millimeter sollte zwischen zwei Zehntelstrichen schon Zwischenraum sein. Schlimmstenfalls gibt man sich ja noch damit zufrieden, daß man nur einen halben Millimeter pro Zehntelvolt vorfindet, das dürfte dann jedoch schon an der Grenze liegen.

Im letzten Jahre hatte ich solch ein Meßgerät vorgestellt, das etwa meinen Vorstellungen entsprach, es hatte eine recht weit gezogene Skala, Meßbereich ging bis 10 Volt (einer der vielen wenigstens), lag also für unsere Zwecke gerade richtig. Ich habe das Gerät dann auch in Leserbriefen immer empfohlen, mußte jedoch vor einiger Zeit hören, daß es bei der Firma Radio-Rim nicht mehr vorrätig sei. Damit muß man sich nun leider mit derartigen preiswerten Angeboten abfinden, da wird eben vielfach von heute auf morgen umgestellt, da wird der Lieferant gewechselt, das geht ja nicht nur bei Meßgeräten so.

Als Ausweichmöglichkeit hatte mir aber bereits im letzten Jahr einer unserer Leser das Meßinstrument der Firma Graupner (die für Modellbastler geradezu eine Fundgrube von Katalog herausgibt) empfohlen. Es hat zwar einen Nachteil, der mir recht schwerwiegend erscheint: die Skala ist für unsere Zwecke wieder ungünstig. Doch Preis und die zusätzliche Ampereskala bis 5 Ampere (Ladegerät!) sprechen dafür. Im Bild gezeigt: Skalenlänge bedeutet 14 Volt, unser Bereich liegt also in der Mitte (günstig). Der Maßstab ist ungünstiger (siehe Millimeterlineal darüber), zwischen 6 und 8 Volt sind nur knapp 10 mm Zeigerweg. Eingezeichnet habe ich Teilstriche von 0,2 Volt und gestrichelt die 7 Volt-Marke. Mit ein wenig gutem Willen und nicht allzu hohen Ansprüchen an die Einstellgenauigkeit müßte man den Regler gerade noch justieren können (wobei immer zu bedenken ist, daß die Verstellmöglichkeit am Regler auch nicht gerade besonders feinfühlig ist, sofern man nicht wirklich ausreichende Routine hat!). Interessant wird das Gerät aus dem Graupner-Katalog durch den Preis von DM 48,80, für Bastler also gerade noch erträglich.

Im Radio Rim-Bastelbuch 1966 findet sich aber noch ein anderes Voltmeter, das nicht so universell ist, dafür aber gleich erheblich billiger. Unter der Typenbezeichnung T 81 wird zum Preis von DM 25.— (!) ein Voltmeter angeboten, das wieder die Skalenteilung von 0 bis 10 Volt hat. Umschaltbar ist es noch bis 50, 250, 500 und 1000 Volt, was wir ja nicht benötigen. Strommessungen kann man auch vornehmen, allerdings nicht in den von uns gebrauchten Werten, nämlich nur ein bzw. 250 Milliampere. Wenn man Preis und Meßmöglichkeiten dieses Instrumentes nun mit anderen vergleicht, dann kann man sich ungefähr vorstellen, daß auch dieses nicht schlechter gebaut sein kann, nur eben bringt es weniger universelle Verwendbarkeit.

Die Genauigkeit ist angegeben mit 3% vom Skalenwert, das wären schlimmstenfalls 0,3 Volt Mißweisung, die aber, wie mir versichert wurde, doch nicht ausgenutzt werden. Übrigens bleibt ja die Messung sowieso auf Vergleichswerte bezogen, weshalb man (für diesen Preis!) schon etliches in Kauf nehmen kann.

H.-J. M.

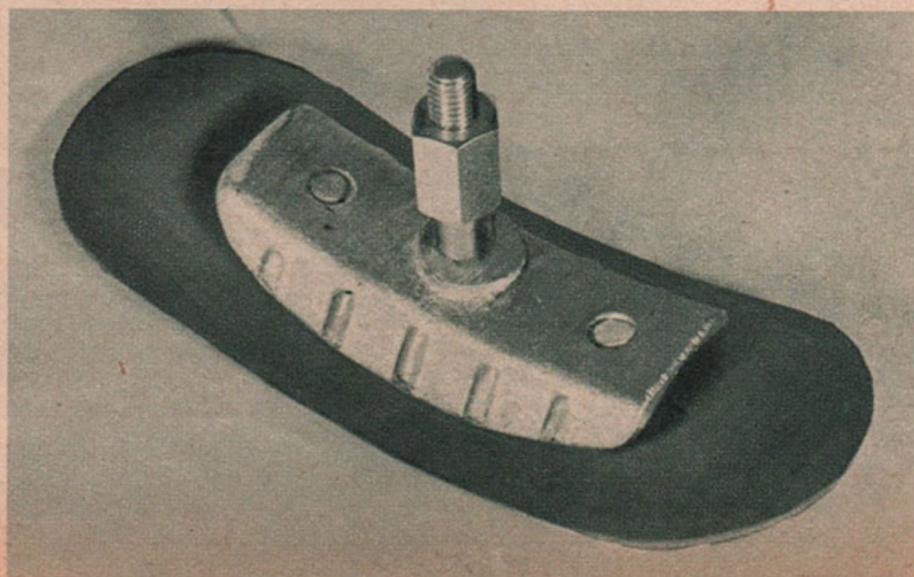
SPEZIALITÄT FÜR SPORT IM GELÄNDE

Reifenhalter sind kleine nützliche (teils sogar bitter notwendige) Dinge, die man im normalen Handel nicht kaufen kann. Hier muß sich der Sportfahrer immer selbst helfen. Wir brachten darüber sogar schon eine Bauanleitung, die uns der bekannte Moto Cross-Fahrer Helmfried Rieker seinerzeit schrieb. Diese Eigenbauten haben aber in den meisten Fällen diverse Nachteile, besonders beim Moto Cross-Sport, wo die Beanspruchungen sehr groß sind. So drücken sich im Laufe der Zeit die beiden Schenkel, die seitlich den Reifen halten sollen, zusammen, die Wirkung wird schwächer, man muß laufend nachrichten. Auf diesem Gebiet hat gerade das Maico-Werk etliche Erfahrungen sammeln können, man hat sich ja im Sport sehr stark engagiert und hört so die Sorgen der Fahrer aus erster Hand.

Dieser Reifenhalter, der bei Maico hergestellt wird, kann sich nun nicht mehr zusammendrücken, außerdem ist er gegenüber den Stahlkonstruktionen, die teilweise vollgeschweißt worden sind, wesentlich leichter. Das ist sicher ein Zubehör, auf das Geländesportler aller Sparten schon lange gewartet haben.

H.-J. M.

Der Maico-Reifenhalter ist aus Leichtmetall gegossen, der Gummi-Schutzlappen (mit Gewebereinlage) zum Schutz des Schlauches wurde mit Alu-Nieten (Rundkopf) angeietet. Die zentrale Halteschraube ist verchromt, ebenso die sehr lange, innen zur Hälfte ausgedrehte Mutter. Hier wurde wirklich mal darauf geachtet, etwas Gutes zu machen, das nicht nur die eigentliche Funktion erfüllt, sondern auch in der Verarbeitung Qualitätsware ist. Auch die Formgebung läßt darauf schließen, daß man genau weiß, worauf es ankommt. Durch seine Geländesportbeteiligung weiß das Maico-Werk ja immerhin, welche Forderungen an derartige Spezialteile gestellt werden müssen. So hat man seitliche Verrippung vorgesehen, die den Reifen auch wirklich festhält, außerdem ist das Gußstück voll gegossen, hier kann sich also nichts mehr zusammendrücken, die einmal angezogene Spannung zwischen Reifenhalter, Reifen und Felgenhorn bleibt lange erhalten, selbst bei der hohen Beanspruchung im Moto Cross. Hergestellt wird dieser Reifenhalter, wie schon gesagt, bei Maico Fahrzeugfabrik GmbH 7403 Pfäffingen bei Tübingen. Anfragen also direkt ans Werk richten. Der Preis pro Stück ist uns bisher noch unbekannt, eine Postkarte ans Werk wird aber jedem Interessenten die nötigen Informationen bringen.

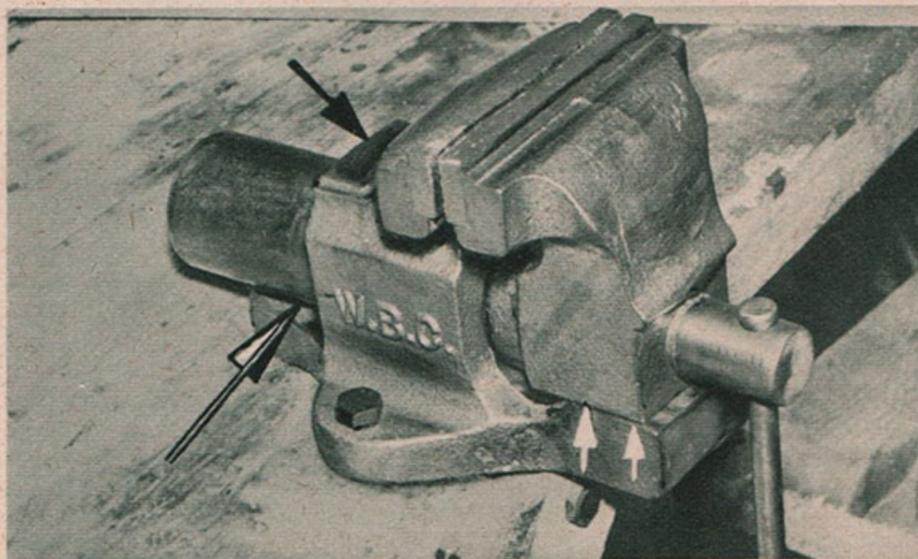


PRIVAT-FABRIK: WERKZEUG AUS DEM KAUFHAUS

Wieder einmal müssen wir uns ein wenig mit unserer Privatfabrik beschäftigen. Anlaß dazu war bei mir die Feststellung, daß das Bordwerkzeug bei vielen Testmaschinen der letzten Zeit (bei deutschen und ausländischen) einen Qualitätstiefstand erreicht hat, der kaum noch tragbar ist. Wenn ich mir den Schraubenzieher ansehe, den man sich noch traute, meiner Maschine beizulegen, dann möchte ich meinen, irgendwann sollte man ganz mit der Beigabe von Schrott aufhören und dem Käufer eines Motorrads lieber empfehlen, sein nötiges Werkzeug im Kaufhaus, bei Quelle oder bei Neckermann zu besorgen. Die Qualität dieser Versandhausangebote hat nämlich im Laufe der Zeit eine Höhe erreicht, die bereits selbst für den Handwerker, der also das Werkzeug für seinen Beruf braucht, durchaus diskutabel ist.

Einige kleine Überlegungen muß man allerdings anstellen, einige Vorsicht walten lassen. Besonders bei den ganz billigen Kaufhäusern in den Großstädten ist es recht gut, wenn man zum Einkauf von beispielsweise Gabelschlüsseln oder sonstigen Schraubenschlüsseln, bei denen es auf genaue Maßhaltigkeit ankommt, die Schublehre mitnimmt. Zangen z. B., die schneiden, klemmen, kneifen sollen, betrachtet man sich von allen Seiten genau, um den kleinen Fehler zu finden, der den niedrigen Preis ermöglicht hat.

Heute sei als erstes einmal ein Schraubstock vorgestellt, der auf diesem „heute nicht mehr ungewöhnlichen Wege“ gekauft wurde. Es handelt sich um das Angebot aus dem Quelle-Katalog (Bestell-Nr. 00120), und zwar um den billigeren Schraubstock mit einer Backenbreite von ca. 125 mm. In dieser Breite gibt es bei Quelle zwei verschiedene Ausführungen, eine zu DM 79.— (Bestell-Nr. 01160) und eine zu DM 49.—. Von der letzteren ist also die Rede. Die Konstruktion des Schraubstockes ist sehr kompakt, materialsparend ausgelegt. Er wirkt dadurch trotz seiner recht breiten Backen und der Spannweite von 110 mm zierlich, was durchaus nicht unbedingt von Vorteil ist. Am Gewicht von ca. 11,5 kg merkt man auch, daß dies längst kein so wuchtiges Stück ist, wie man es von der Werkstatt seines Motorradhändlers kennt. Trotzdem habe ich feststellen können, daß er für die Bedürfnisse eines normalen Bastlers ausreicht. Die



Klemmung kann man nicht so sehr festspannen wie bei einem Profilschraubstock, dazu ist der Knebel zu zierlich (wohlweislich), denn dazu ist auch die Mutter für die Spindel kaum gedacht. Feilen, sägen, meißeln und geklemmte, verrostete Rohre auseinanderdrehen, das hat bei mir bisher jedoch geklappt, Beanstandungen hatte ich nicht. Wenn man im übrigen überlegt, daß der gleiche Schraubstock in etwas stabilerer Konstruktion (aber wirklich nur *etwas* stabiler!) im normalen Handel zwischen 80.— und knapp 100.— DM kostet, dann allerdings dürfte man über die Zierlichkeit hinwegsehen.

In der Verarbeitung ist er sauber, die gleitenden Flächen sind zwar nicht poliert oder geschliffen, aber doch ordentlich gedreht und gefräst. Die Spindel ist im Durchmesser nicht besonders kräftig (siehe auch auf den Bildern!), sie ist aber wenigstens verdeckt, wobei die Spindelabdeckung noch die Führung der vorderen beweglichen Backe besorgt. Dadurch bekommt man trotz dieser kompakten Bauweise noch ein sehr geringes Spiel, wie lange sich das hält, muß sich bei mir erst noch im Laufe der Zeit erweisen.

Im Bild weiter zu sehen ist die Spindelmutter. Sie ist auswechselbar. Der kurze Bolzen mit dem Trapezgewinde kann abgeschraubt werden, bei Verschleiß ist das eine Verjüngungskur, vor allem dann, wenn auch die Spindel mit erneuert wird. Die auswechselbaren Backen sind in dieser Größenordnung üblich, darüber braucht kaum ein Wort verloren zu werden. Hinten an Schraubstöcken befindet sich in den allermeisten Fällen ein plangeschliffenes Auflagestück, welches großzügig als „Amboß“ bezeichnet wird. Hier beim Quelle-Exemplar ist auch dieser Amboß sehr kurz, praktisch nur zum Ausrichten krummgeschlagener Nägel zu gebrauchen. Ein Amboßchen am Schraubstock ist aber wohl das letzte, wor-



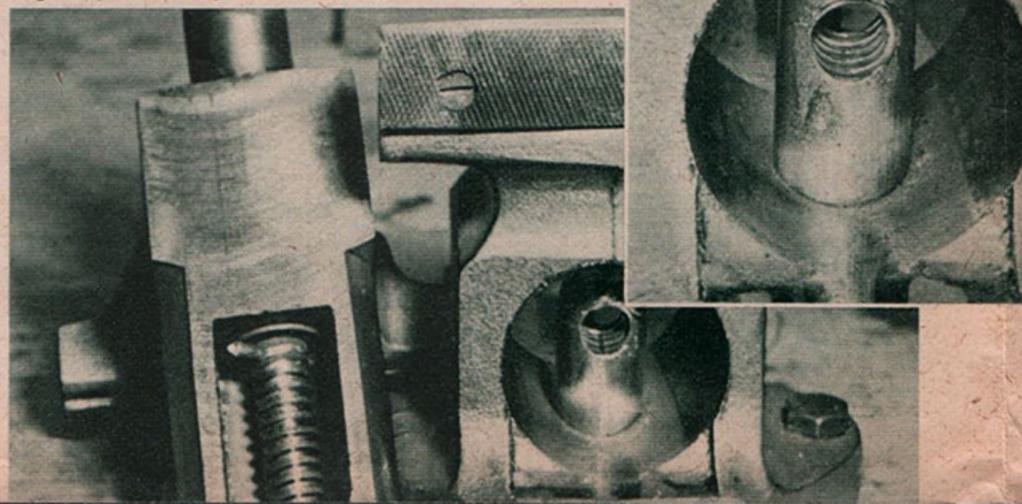
auf man besonderen Wert legt, richtig draufhauen darf man auch beim Profilschraubstock nicht, sonst gibt's Risse im Guß.

Wo liegen also die Grenzen? In der groben Beanspruchung, wie sie etwa beim Zurechtschmieden dickerer Platten und Stäbe vorkommt, wenn also mit dem 1000 Gramm-Hammer wild geschlagen werden muß. Dafür eignet sich zwar der Profilschraubstock, er ist ja aus dickerem Material, doch ein echter Handwerker tut das einfach auch dort nicht, der schmiedet freihand überm richtigen Amboß. Und die zweite Grenze liegt dort, wo man brutal festspannen muß, wenn man sich also mit seinem ganzen Gewicht auf den Drehknebel lehnen möchte. Ich habe zwar mit dem Schraubstock versuchsweise einen kompletten alten 250er Motor festgespannt und auch so gehalten, daß man dran schrauben konnte (an der vorderen Halterung des ILO-Twin wurde das versucht!) doch solche Verwendung ist eigentlich schon nicht mehr handwerksgerecht, die Halterung des Motors dürfte dabei zu sehr verquetscht werden. Aber damit ist gezeigt, daß man einen Motor wenigstens auf einer Art Vorrichtung (die ein Drehen des Motors bei der Montage oder Demontage erlaubt) auch mit diesem Schraubstock halten kann. Weitere Beanspruchungen, die etwa einen Begriff geben: ein Lenkerrohr wurde eingespannt und gründlich verbogen. Dabei aufgewendete Kraft war bestimmt mehr als 30 mkg. Mein Gewicht an einem Hebelarm von ca. 60 cm. Dazu reichte die Klemmung noch ohne weiteres. Desgleichen wurde ein 16 mm-Rundeisen mit langem Hebelarm krummgebogen, auch hier war die Standfestigkeit der Werkbank schon überschritten, ich mußte mich gegenstemmen. Nur beim Versuch, mein ganzes Gewicht auf den Drehknebel zu lehnen, habe ich vorzeitig aufgegeben, der Knebel verbog sich (ist etwa 19 cm lang), außerdem fürchtete ich um die Spindelmutter. (Vielleicht grundlos, aber kaputt-machen wollte ich auch nichts mit Gewalt.)

Zusammenfassend: Wenn man nicht, wie die ganz raffinierten Leute unter uns Motorradbastlern, lieber auf eine günstige Gelegenheit wartet, einen Schraubstock aus der Lehrwerkstatt eines großen Betriebes in der Nachbarschaft zu erwischen oder gar sich einen solchen vom Schrott zu holen und wieder herzurichten, dann lohnt sich für alle normal vorkommenden Arbeiten der Quelle-Schraubstock unbedingt. Da ist das so wie mit den besseren Fotoapparaten: die hohe Lichtstärke der sehr teuren Objektive bringt noch die Möglichkeit, bei Dämmerung zu knipsen, die weitaus meisten Besitzer solcher schönen Sachen nutzen sie aber im Leben nie aus. Was die kleineren Schraubstöcke an Stabilität nicht schaffen, etwa verbogene Lenker wieder richten, das schafft dieser Schraubstock gut. Und auf die wenigen Dinge, die der sehr teure, etwa sogar geschmiedete Profilschraubstock mehr kann, können wir wiederum gut verzichten. Wenn ich nur daran denke, wie selten der große Schraubstock in der Werkstatt meiner Motorsportgruppe wirklich mit all seiner Stabilität gebraucht wurde, wie er trotzdem heute aussieht, da hätte es der Quelle-Schraubstock bestimmt auch getan. Und würde heute wohl auch nicht viel weniger brauchbar sein, vielleicht einmal eine neue Spindel hätte er nötig gehabt, und vielleicht hätte man den Anfängern noch sagen sollen, daß er nicht für den 1000 Gramm-Hammer gedacht ist . . . sein Nutzen wäre jedoch nicht geringer gewesen.

H.-J. M.

Die Bilder zeigen die Abmessungen des Quelle-Schraubstockes. Bei Bestellung bitte den günstigsten Bahnhof angeben, es wird per Frachtgut geliefert.



HERCULES MK 50 Super 4: 4-Gang-SACHS-Lüftermotor (2,6 PS), Fußschaltung, Kickstarter, Zentralrohrrahmen, Vorderrad- und Hinterradschwinge mit hydraulischen Dämpfern, wartungsfreie Lagerstellen durch erprobte Kunststoffbüchsen, SACHS-Vollbremsnaben, Doppelsitzbank, Chromtank – Führerschein 5.

SACHS

MOTOR



Sie wurden sofort gute Freunde

Ein Mokick nach seinem Geschmack. Mit Motorradcharakteristik. Die berühmte K50 stand Pate. Man merkt es an den ausgezeichneten Fahreigenschaften. Und an der rassigen Form. Die Ausstattung läßt keinen Wunsch offen.

Der unverwüsthliche SACHS-Motor liefert die Kraft. Die neue Mokick-Linie

HERCULES MK 50 Super 4

Gutschein für kostenlose
Zusendung von
Informationsmaterial über
HERCULES-Fahrzeuge



Name _____

Ort _____

Straße _____

DM 671 C

An die HERCULES-Werke, 85 Nürnberg 22
Postfach

ANTWORTEN AN DIE „ANONYME“

(Leitartikel 3/1966)

Bestürzt und erstaunt habe ich Ihre im Leitartikel der Zeitschrift DAS MOTORRAD, Heft Nr. 3/1966, veröffentlichten Zeilen gelesen. Zwar wird es mir nicht gelingen, Sie von der Richtigkeit meiner Auffassung zu überzeugen, doch möchte ich im folgenden kurz auf Ihre Darlegungen eingehen.

Ihre Bemerkung, daß in der Zeitschrift DAS MOTORRAD ein schlechtes Deutsch geschrieben wird, möchte ich übergehen. Die Zeitung DAS MOTORRAD ist eine Fachzeitschrift und keine literaturwissenschaftliche Veröffentlichung. Für eine populäre Fachzeitschrift ist das darin angewandte Deutsch gut und verständlich.

Zu Ihrer Darstellung, daß Ihr Mann sich nur für sein Hobby interessiert, möchte ich Ihnen sagen, daß es bei meinem Mann genauso ist, nur mit dem Unterschied, daß ich mich aus dieser „Motorradwelt“ nicht ausschließe, sondern daran teilnehme. Ich muß hier zwar einflechten, daß es mein Mann verstanden hat, mich, die ich ja vor Jahren auch einmal ein völliger Laie war, geschickt mit der Materie „Motorrad“ vertraut zu machen und mein Interesse zu wecken. Leider ist das nicht immer so. Ich habe auch unter den Motorradfahrern Ehemänner beobachtet, die sich nicht um das Verständnis ihrer Ehefrauen für ihr Hobby bemühen.

Meines Erachtens ist es nicht notwendig, daß sich eine Frau zu einem technischen Spezialisten entwickelt. Es genügt, wenn sie sich die wichtigsten Begriffe aneignet und diese anzuwenden weiß, denn die Welt des Motorradfahrens ist so unendlich groß. Nicht nur die Technik, sondern zum Beispiel auch der Motorsport, das Reisen einschließlich Camping, Probleme der Bekleidung u. a. gehören dazu. Zum Punkt „Reisen“ wiederum gehören außerdem noch: Geschichte, Länderkunde, Kunstwissen und vieles mehr. Hinzu kommt, daß man alle Erinnerungen und bedeutenden Ereignisse auch im Bild festhalten möchte. Hier erweitert sich das Motorradgebiet noch um das Fotografieren oder Filmen.

Ich könnte Ihnen noch viele Beispiele nennen, doch ich hoffe, Sie werden schon jetzt erkennen, daß die Welt der Motorradfahrer nicht einseitig, eng und begrenzt ist und daß gerade das Motorradfahren im Gegensatz zu vielen anderen Freizeitgestaltungen nicht zu einer „geistigen Beschränkung“ führt. Ich möchte sogar behaupten, daß ein einseitiger und dummer Mensch gar nicht in der Lage ist, das Hobby „Motorrad“ in seiner Vielfalt zu erfassen und auszuüben.

An sich sollten Sie froh sein, daß sich Ihr Mann mit einem so schönen und interessanten Hobby befaßt. Ich kenne Ehemänner, die in wirklicher geistiger Beschränkung nicht wissen, was sie mit ihrer Freizeit anfangen sollen. Warum versuchen Sie nicht, die Interessenwelt Ihres Mannes verstehen zu lernen? Sie haben sich in eine Isolierung gebracht, aus der Sie mit ständiger „Opposition“ nicht herauskommen werden. Im Gegenteil, je mehr Ihr Mann merkt, daß Sie ihn nicht verstehen wollen, um so mehr wird er sich in seine geistige Welt zurückziehen.

Daß es auch anders sein kann, wollte ich Ihnen mitteilen. Aber wahrscheinlich hatten Sie schon Gelegenheit zu beobachten, daß es auch Familien gibt, in denen alle gemeinsam Freude am Motorrad haben.

Für Sie wird es jetzt notwendig sein, sich zu entscheiden, welchen Weg Sie einschlagen wollen. Wenn man Ihre Zeilen liest, so könnte man annehmen, es sei schon zu spät, und die Tatsache, daß Sie meinen, sogar um Ihr Leben bangen zu müssen, läßt vermuten, daß, abgesehen von der

fehlenden Gemeinsamkeit im Motorrad-Hobby, auch andere Dinge in Ihrer Ehe recht brüchig sind.

Eigentlich ist es schade, daß Sie sich durch falsche Überlegungen und durch falsche Handlungsweise soviel Schönes und Gemeinsames mit Ihrem Mann entgehen lassen. Sie sollten Fehler und Schwächen nicht nur beim anderen suchen, sondern vor allem bei sich selbst.

Was mich anbelangt, so muß ich sagen, daß die Freizeituden mit meinem Mann um vieles ärmer wären, hätten wir nicht dieses schöne gemeinsame Hobby — das Motorrad!

Es grüßt Sie eine Motorradfahrergattin
Margarete Wundermann

Ich habe mich gefreut, daß DAS MOTORRAD Leserbriefe zu dem anonymen Brief aus Remscheid veröffentlicht hat. Da Sie, wie ich aus der Fußnote entnahm, noch mehr Briefe zu diesem Thema veröffentlichen wollten, habe ich eine Bitte an Sie:

Ich war betroffen, unter den Leserbriefen in der Nummer 4/66 des MOTORRAD den von Herrn Hans Bauß zu finden. Denn steckt in diesem, gegen die Schreiberin aus Remscheid und deren Gatten übrigens recht unfreundlichen, Brief nicht gerade jener kurzsichtige, schädliche Fanatismus, der in dem Brief aus Remscheid beklagt wird? Ist Ihnen nicht aufgefallen, daß der Brief von Herrn Bauß nicht ein Argument oder einen Vorschlag enthält, der sich auf die Situation der Schreiberin aus Remscheid bezieht, sondern auch Beschimpfungen?

Es tut unserer Sache bestimmt nur Abbruch, wenn Leute zu Wort kommen, die anderen Menschen so grobschlächtig gegenüberstehen, wie es in dem veröffentlichten Brief geschehen ist.

Fritz Thinner

Meine Gattin schimpfte auch immer, wenn ich einen ganzen Abend Ihr Blatt DAS MOTORRAD las, aber dazu habe ich mir etwas Feines ausgedacht. Wenn ich jetzt hier in Holland DAS MOTORRAD kaufe, kaufe ich zugleich für meine Gattin verschiedene Modehefte sowie „Constanze“, „Freundin“, und hin und wieder auch noch den „Stern“. Wenn ich jetzt zu Hause eintreffe, ist meine Gattin so süß mit diesen Modeheften, daß ich ohne Gemurr und ohne Krach und Streitereien DAS MOTORRAD lesen kann. Also ich möchte jedem am Motorrad begeisterten Leser sagen: „Kaufe etwas Modehefte dabei, dann ist die Gattin fast ganz glücklich, dann wird sie nie wieder auf DAS MOTORRAD schimpfen, und sie ist für etwa sechs bis sieben Stunden süß.“

H. J. Haenraets, Holland

*

Verehrte Redaktion, liebe MOTORRAD-Lesergemeinde!

Nie hätte ich anzunehmen gewagt, daß mein Schreiben einen solchen „Sturm“ erregt hätte. Damit ich Ihnen allen danken kann und keine anderen unschuldigen Motorradfahrerfrauen Remscheids des Briefes bezichtigt werden, „stelle“ ich mich gerne.

Über Herrn Rauchs Antwort habe ich mich sehr gefreut, ebenso über die Mehrzahl der übrigen Stellungnahmen, zumal man mir auf sehr nette und freundliche Art die Intim-Beziehung des Fahrers zu seiner zweiten Liebe darlegte, was bisher noch niemand versucht hat. Den Brief von Herrn Bauß möchte ich jedoch, was den 1. Teil betrifft, ausschließen, da er mich völlig falsch einschätzt.

Nach wie vor bin ich der Ansicht, daß ein Hobby nicht zum beherrschenden Glied werden soll, gebe jedoch zu, daß es immer zwei sind, die Schuld an einer Misere haben.

Mit freundlichen Grüßen
Friederike Schönfelder

ENDE

Test Aermacchi Ala Verde

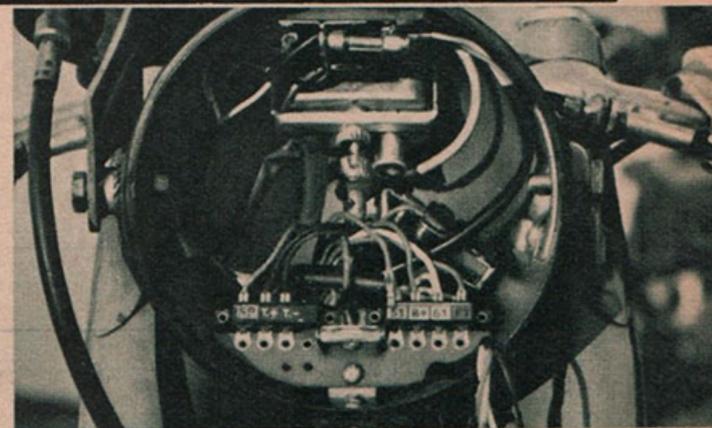
(Schluß von Seite 116)

schnellen Bundesstraßen. Man kann da erfahrene alte Hasen ganz schön in Erstaunen versetzen.

Der einfache Aufbau des Motors und aller seiner Teile, einschließlich der Elektrik, sind ein nicht zu übersehender Vorteil gegenüber manchen anderen Maschinen, die fahrleistungsmäßig auf gleicher Stufe stehen. Zum Spaß darum einige Vergleiche von Nürburgringzeiten mit Fahrtschreiber-Dokumentation: Honda CB 72, 250 ccm, 1963 = 12:55/105,4 km/h; Yamaha YDS-3, 250 ccm, 1965 = 13:15/103,3 km/h; BMW R 27, 250 ccm, 1962 = 13:50/98,9 km/h. Dagegen Aermacchi Ala Verde, 250 ccm, 1965 = 13:05/104,6 km/h. Alle von mir — also vom gleichen Fahrer — gefahren. (Walter Sommer fuhr dann mit Fahrtschreiber auf der Aermacchi eine Runde wie eingangs schon erwähnt in 12:43 = 107,9 km/h.) Es handelt sich um einen klassischen Viertaktmotor, an dem ein einigermaßen handwerklich auf der Höhe befindlicher Motorradfahrer nichts falsch machen kann. Besondere Werkzeuge sind zur Demontage und Montage nicht nötig. Alle Details sind ausreichend dimensioniert, Uhr-

macherlupe und -werkzeug braucht niemand. Die Kabelanschlüsse der E-Anlage beispielsweise sind übersichtlich und leicht erkennbar bezeichnet bzw. numeriert und zugänglich. Die Aermacchi ist ein Musterbeispiel für Einfachheit, wenn auch der Zylinderkopf zerrissen und zerklüftet anmutet. Die Zylinderlaufbüchse ragt übrigens weit ins Kurbelgehäuse hinein, so daß es von außen aussieht, als handle es sich um einen extremen Kurzhubmotor. Das ist aber nicht der Fall.

M. E. ist es wichtig, daß man sich zur Aufrechterhaltung der Fahrfreude und der Spursicherheit regelmäßig um die Räder, Reifen, Bremsen, Federbeine und die Ceriani-Telegabel kümmert. Zum Beispiel ist es wichtig, daß die Telegabel ganz exakt die gleiche Ölfüllung in den beiden Gabelhomen hat, und daß die Öldämpfer der Federbeine gleichmäßig arbeiten. Außerdem sollen die Räder keinen seitlichen Schlag in der Felge haben, müssen die Bremsen gleichmäßig anziehen usw. — denn all' diese Kleinigkeiten beeinflussen bei einem Einrohrfahrwerk dieser Art die Spurtreue. Arbeiten wie das Einstellen des Ventilspiels, Zündeneinstellung, Säubern des Vergasers (einfacher Lufttrichter ohne Luftfilterung) und anderes kann man ohne Schwierigkeiten bequem bei dem liegenden Motor vornehmen. Für Bordwerkzeug (am besten gleich



Im Scheinwerfer befindet sich eine leicht zugängliche Klemmleiste mit numerierten Anschlüssen. Gewußt wie —!
(Fotos: Klacks)

im Werkzeugladen extra kaufen, denn das serienmäßig beigegebene Werkzeug ist nicht von besonderer Qualität) ist sehr schön Platz im Werkzeugkasten vorhanden, da gibt es keine Finger-Verrenkungen.

Die Ala Verde hat — obwohl sie nicht erst gestern konstruiert wurde — eine große Chance unter den Motorrad-Liebhabern von 1966. Sie steht ebenbürtig neben ihren Konkurrentinnen in der Reihe der 250 ccm-Sportmaschinen unserer Zeit.

Klacks



Scheidegger bekommt von BMW Kurzhubmotoren!

Nachdem der Schweizer Gespannfahrer Scheidegger 1965 die Gespannweltmeisterschaft mit seinen eigenen BMW-Motoren gewann, soll er nun für die Saison 1966 werkseitig unterstützt werden: aus München wird er zwei Kurzhubmotoren bekommen. Außerdem wird er sein bisher gefahrenes Gespann verkaufen und sich für die neuen Motoren ein verbessertes Fahrwerk bauen.

Auch Max Deubel (der ja ebenfalls mit einem Kurzhubmotor antreten kann) beschäftigt sich mit Verbesserungen an seinem Gespann – was sicher unbedingt notwendig ist, wenn er mit Erfolgsaussichten gegen den nunmehr gleichstark motorisierten Scheidegger starten will.

Colin Seeley, das englische Gespann-As in der Weltmeisterschaft, hat mit der Witwe von Camathias verhandelt, um einen der schnellen Motoren zu kaufen, die der Schweizer zuletzt fuhr. Angeblich soll das Geschäft auch perfekt sein, so daß auch Seeley hofft, 1966 mit noch größeren Aussichten in den Spitzenkampf um die Gespann-Weltmeisterschaft eingreifen zu können.

CZ bewirbt sich 1966 um die 250er und 500er Moto Cross-Weltmeisterschaft

mit 20 Werkfahrern, nachdem das tschechische Werk schon 1964 durch den Belgier Joel Robert und 1965 durch den Russen Viktor Arbekov in der Viertelliterklasse zum Titelgewinn gekommen ist. Robert und Arbekov sollen in dieser Saison mit den Russen G. Draugs und J. Agejew, den Mitteldeutschen Paul Friedrichs und Fred Willamowski sowie den Tschechen P. Dobry, Z. Sternad, K. Konecny und O. Polas die 250 ccm-Läufe bestreiten, während für die 500 ccm-Klasse, in der der britische BSA-Werkfahrer Jeff Smith 1964 und 1965 Weltmeister wurde, der schwedische Exweltmeister Rolf Tibblin, die Russen I. Grigoriev und A. Klavinsh, der Mitteldeutsche Joachim Helmholdt, der bisherige tschechische Jawa-Fahrer Vlastimil Valek und dessen Landsleute K. Pilar, J. Hrebeczek und Z. Polanka auf 360 ccm CZ-Maschinen eingesetzt werden. Zu ihnen kommt als weiterer Werkfahrer noch der Engländer Chris Horsefield. Gegen diese CZ-Phalanx scheint die britische Firma Greeves keine Chancen mehr zu haben und ließ auch schon verlauten, daß sie sich nicht mehr um die Moto Cross-Weltmeisterschaft der 250er-Klasse bewerben wird, weil John Griffiths eine Husqvarna, Malcolm Davis eine Werks-Bultaco fahren, D. Bickers eventuell die 500 ccm-Läufe auf einer 360er bestreiten und Alan Clough nicht als Einzelfahrer für Greeves in der Viertelliterklasse antreten will.

Gilera und Moto Guzzi 1966 doch wieder dabei?

Mit allem Vorbehalt (weil nämlich vor Beginn der Saison regelmäßig aus Italien Rennpläne von Industrieunternehmen publiziert werden, die sich dann nicht oder nur zum Teil erfüllen!) geben wir eine Nachricht weiter, die Motor Cycling brachte. Danach sollen sich die Veranstalter der italienischen Frühjahrsrennen in Riccione, Cervia, Imola und Cesenatico an Commendatore Gilera gewandt und ihm einen Zuschuß von Lstg. 3000.- (also etwa DM 35 000.-) angeboten haben sowie darüber hinaus die Bezahlung aller Spesen für Fahrer und Mechaniker sowie die Startgelder, wenn Gilera zwei Werksfahrer bei den obengenannten Rennen auf den Vierzylindermaschinen starten läßt. Angeblich hat man in Arcore auch bereits zugesagt und Remo Venturi sowie Gilberto Milani als Fahrer benannt. Ein gleiches Angebot haben die Veranstalter auch Moto Guzzi gemacht, von dort liegt aber noch keine Stellungnahme vor; man hofft jedoch, daß man das Werk dazu bewegen wird, die zuletzt 1957 eingesetzten Maschinen – den 350er Einzylinder und den 500er Achtzylinder – wieder fit zu machen. Der Grund für die Aktion der Italiener liegt darin, daß sie im vergangenen Jahr verschiedenen international bekannten ausländischen Werksfahrern hohe Startprämien in der Erwartung zahlte, sie würden mit ihren erfolgreichen Grand Prix-Maschinen antreten. Statt dessen kamen sie mit technisch bereits überholten Maschinen der Vorjahre. Wenn die beiden italienischen Werke tatsächlich wieder einsteigen sollten, würde man ihre Maschinen wahrscheinlich auch bei einigen außeritalienischen Rennen zu sehen bekommen, und das würde natürlich das Bild der betreffenden Klassen erheblich beleben.

Über eine verbesserte 50 ccm-Kreidler-Rennmaschine

wird außer dem deutschen Weltrekordmann Rudolf Kunz dieses Jahr auch der dreifache französische Motorradmeister Claude Vigreux verfügen, dem bei einem kürzlichen Werkbesuch zwei Werksmotoren zugesagt wurden.

Eine „Entschärfung“ der 8,04 km langen Berliner Avus

die im September 1921 ihre Feuertaufer erlebte und in ihrer ursprünglichen Länge von fast 20 km lange Zeit die schnellste Rennstrecke der Welt war – fuhr doch Bernd Rosemeyer auf dem Auto-Union-Rennwagen 1937 einen Rundenrekord von 276,4 km/h (!) – soll entsprechend den erhöhten Sicherheitsvorschriften für Weltmeisterschaftsläufe mit Baubeginn 1967 vor allem durch Abbruch der überhöhten Nordkurve bei gleichzeitigem Anschluß an den Berliner Stadt-Autobahnring bis 1970 durchgeführt werden.

Alle diesjährigen Gespannrennen für die 750er Klasse auszuschreiben,

beschloß die Motorrad-Föderation von Schweden mit der Absicht, die bisher in aller Welt von 500 ccm-Gespannen restlos beherrschten Konkurrenzen interessanter zu gestalten.

Gespann-Trial in Berlin

Am 13. März veranstaltet der Motorclub Charlottenburg e. V. (ADAC) in Berlin-Heiligensee ein n. g. Trial für Solomaschinen und Gespanne (!). Klasseneinteilung: Bis 200 ccm, bis 350 ccm, über 350 ccm, Gespanne. Ausschreibungen und Auskünfte durch Helmut Hagemann | Berlin 65, Jasmunder Straße 4, Telefon 45 19 21.



Reisen ohne Reißen ...

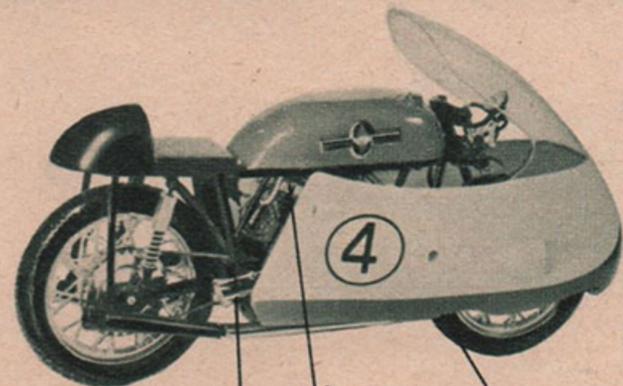
Zugluft bringt Rheuma, Gliederreißen, Hexenschuß. Dann möglichst früh ABC-Pflaster auflegen! ABC-Pflaster enthält Extrakte aus Arnica, Belladonna und Capsicum, die ihre natürlichen Heilkräfte tief in die Haut hinein entfalten. Der Erfolg: Anhaltend wohlige Wärmegefühl, bessere Durchblutung und damit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

DM 1,50 in Apotheken



ABC pflaster

Gilera 500 ccm GP 4 Zylind.



Plastik Modell
Maßstab 1:9
Komplett mit
Verkleidung
DM 19,90

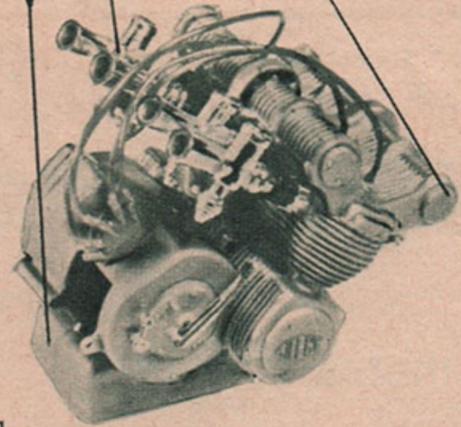
Außerdem
Benelli 4 Zylinder
DM 19,90

Morini 1 Zylinder
DM 19,90

Guzzi 8 Zylinder
in Vorbereitung

Alle Modelle mit Verkleidung

Weitere
Modelle
in Vorbereitung



EDMUND BÜHLER K.G.

7 STUTTGART-O, Gänsheidestr. 19 – Tel. 0711/245707

Bestellen Sie jetzt für die kommende Motorsportsaison

die neuen

BULTACO- Moto Cross-Maschinen 1966

250 und 360 ccm
5-Gang-Getriebe

Mit vielen Verbesserungen und Neuerungen.

Fragen Sie an bei Fa. HORST LEITNER
Bultaco- und Metisse-Generalvertreter für Österreich
Mürzzuschlag-Hönigsberg

DAS AUTODROM VON IMOLA

35 km südöstlich von Bologna liegt nahe der in diesem Jahr zur Eröffnung kommenden Autobahn Bologna—Rimini das Obststädtchen Imola. In seinen Mauern lebt ein nicht nur arbeitsames, sondern überwiegend auch motorradbegeistertes Völkchen, das sich schon vor Jahrzehnten in den Hügeln vor der Stadt die „Tre Monti“-Rennstrecke schuf (auf der noch alte Motorradfische wie Nuvolari, Benelli, Ambrosini und wie die Kämpen der zwanziger und dreißiger Jahre alle hießen, fuhren). Später, als die schmalen Schotterwege dieser Rundstrecke den immer weiter gestiegenen Geschwindigkeiten moderner Rennmaschinen nicht mehr entsprachen, bauten

In weitem Bogen schwingt sich der Kurs um die große Naturtribüne kurz vor Start und Ziel. Das Bild vermittelt einen guten Eindruck von der Breite der Rennstrecke.



sich die Imolesen bzw. ihr „Moto Club Santerno“ dann unmittelbar am Stadtrand, am Ufer des Santerno, eine neue Rennstrecke, einen ca. 5 km langen Rundkurs, auf dem nun schon seit Jahren jeweils im April eines der italienischen Frühjahrsrennen stattfindet. Weil es stets nicht nur (im Hinblick darauf, daß die Läufe zur italienischen Meisterschaft gewertet werden) mit italienischen Fahrern gut besetzt ist, sondern weil es auch für viele ausländische Fahrer und Werke eine Gelegenheit darstellt, noch kurz vor dem ersten Weltmeisterschaftslauf über den Winter durchgeführte Verbesserungen oder gar Neukonstruktionen unter rennmäßigen Bedingungen zu erproben, berichten wir ja auch alljährlich über dieses Rennen in Imola ausführlich.

Aber dieser Rundkurs ist mehr als nur eine schnelle und an vielen Punkten interessante Rennstrecke (und zweifellos von der sportlichen wie von der technischen Seite gesehen deshalb wertvoller und beachtenswerter als die Stadtkurse der anderen italienischen Frühjahrsrennen). Dieser Kurs nämlich, der lang geschwungene ebenso wie kurze, knappe Kurven, der ebene Straßenstücke neben Steigungen und Gefällen aufweist, wird von Straßen gebildet, die heute zum Teil noch außerhalb der Rennstrecke dem öffentlichen Verkehr dienen, während für einen anderen Teil, der nur bei Rennen befahren wird, bereits Parallelstraßen gebaut wurden. Ziel aller dieser Arbeiten und des gleichzeitig fortschreitenden Ausbaus der Sicherungseinrichtungen und aller sonstigen Bauten an der Strecke ist es, hier als Endziel das „Autodrom von Imola“ entstehen zu lassen.

Viel in Richtung auf dieses Ziel ist schon getan worden: nahezu die Hälfte des Rundkurses besteht aus nichtöffentlicher, vom Verkehr unter- bzw. überfahrener Straße. Die mehrfachen Sicherungszäune stehen. Zum diesjährigen Rennen wird die neue Beton-Boxenanlage fertig sein, im nächsten Jahr Zeitnehmerhaus und Haupttribüne. Dann folgen weitere Tribünen (die die wunderschönen Naturtribünen an vielen Streckenpunkten ergänzen!), ein Motel für die Aktiven und ihren Troß, und schließlich werden dann auch die letzten Umgehungen noch fertiggestellt sein. Dann wird die ganze Anlage wirklich ein Autodrom, eine vom öffentlichen Verkehr völlig unabhängige Anlage sein (zumal auch das ganze Innengelände dann in den Besitz der Stadt übergegangen sein wird, auf dem sich heute bereits außer

Kunststoffboote
Motor- und Segelboote

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

Kostenlos
192-seitigen Foto-Katalog mit 230 günst. Foto- und Filmapparaten-, Projektoren- u. Feldstecher-Angeboten. Kamera ABC, 20 Schaja Vorteile. 1/2 Anzahl., 10 Raten, Ansicht, Garantie. Ihre alte Kamera nehmen wir in Zahlung.

PHOTO SCHAJA
Abt. 22 MÜNCHEN 2 2

Postkarte genügt!

Der metallische Kitt
PLASTEEL
für Blechschäden, Holz-, Glas-, Rohrbruch-, Gewinde und Teile erneuern, knetbar und formbar. 80% Metall / 1200 kg/cm² druckfest, einfachste Verarbeitung. Handpackung DM 4,90, 550 g DM 25,40, Kilo DM 37,70 und Nachnahmespesen. Im Fachhandel oder PLASTEEL-Vertrieb, 6 Frankfurt (Main), Dornbusch 12.

Auflage dieses Heftes über 47 000.

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

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

REMINGTON SELECTRIC



Remington erfindet das Rad! Jetzt gesichtsgerechte Rasur möglich. 5 verschiedene Scherkopfeinstellungen. Eingebauter Langhaarschneider. Luxuskassette.

21 Tage Gratisprobe erst danach 12 Monatsr. à DM 7,45
Garantiezeit. Keine Anzahlung. Sofortlieferung portofrei. Nur fabriktreue Geräte. Rasierwasserproben gratis. Postkarte mit Beruf und Geburtsdatum genügt.

Jauch & Spalding
7950 Biberach / Riss, Abt. Re 456

DM 79,-
Barpreis DM 76,65

RÖMER
Helme und Zubehör

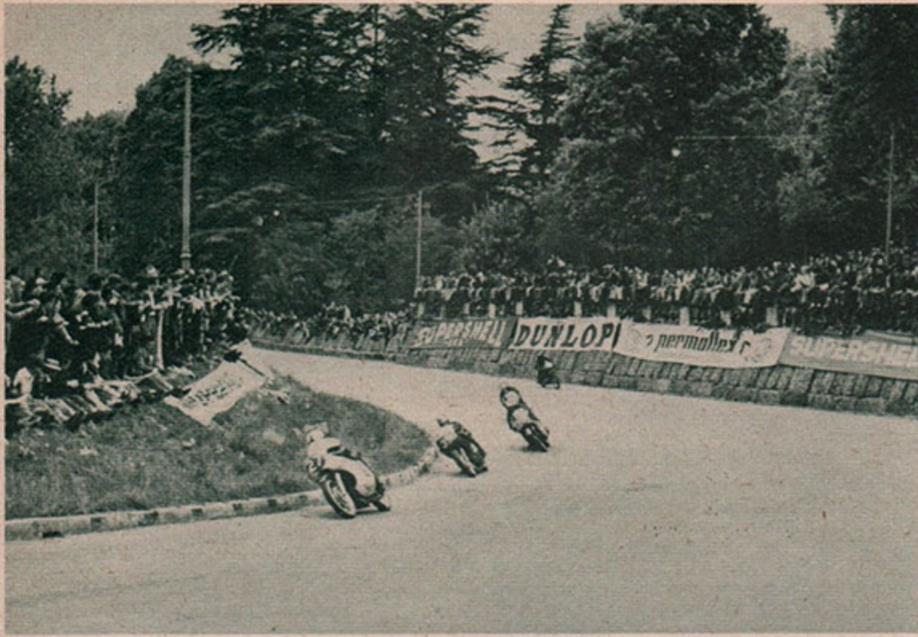
Neu:
Beslag- u. wirbel-
freies Klappvisier

Hans Römer · 791 Neu-Ulm
Postfach 189

BING
VERGASER

NUR ORIGINAL-BING-ERSATZTEILE garantieren einwandfreie Funktion und sparsamen Kraftstoffverbrauch

FRITZ HINTERMAYR GMBH, 85 Nürnberg, Senefelderstr. 7



anderen Sport- und Freizeitanlagen ein Moto Cross-Kurs befindet, der zur Durchführung von Weltmeisterschaftsläufen dient).

Was dieses Autodrom so erwähnenswert macht, ist sein Charakter als wirkliche Straßen-Rundstrecke mit Höhenunterschieden: keine Flachbahn also mit überhöhten Kurven, sondern ein Kurs, auf dem unter straßenmäßigen Bedingungen mit Hochgeschwindigkeiten gefahren werden kann (übrigens nicht nur mit Motorrädern, die Pistenbreite ist auch für Automobilrennen ausgelegt). Das macht diese Strecke nicht nur für die Durchführung von Rennveranstaltungen interessant, sondern auch für Langstreckenfahrten, Wettbewerbe sowohl wie Industrieprobungen. Und tatsächlich findet in diesem Jahr schon der erste Sechsstunden-Langstreckenwettbewerb für Serienmaschinen in Imola statt — tatsächlich interessiert sich die im oberitalienischen Raum konzentrierte italienische Motorrad- und Automobilindustrie für das Autodrom von Imola in seinem kommenden Endzustand. Und wahrscheinlich wird die konstante Witterung in diesem Landstrich auch manche ausländische Firma eines Tages bewegen, ihre Langstreckenprobungen in Imola anzusetzen.

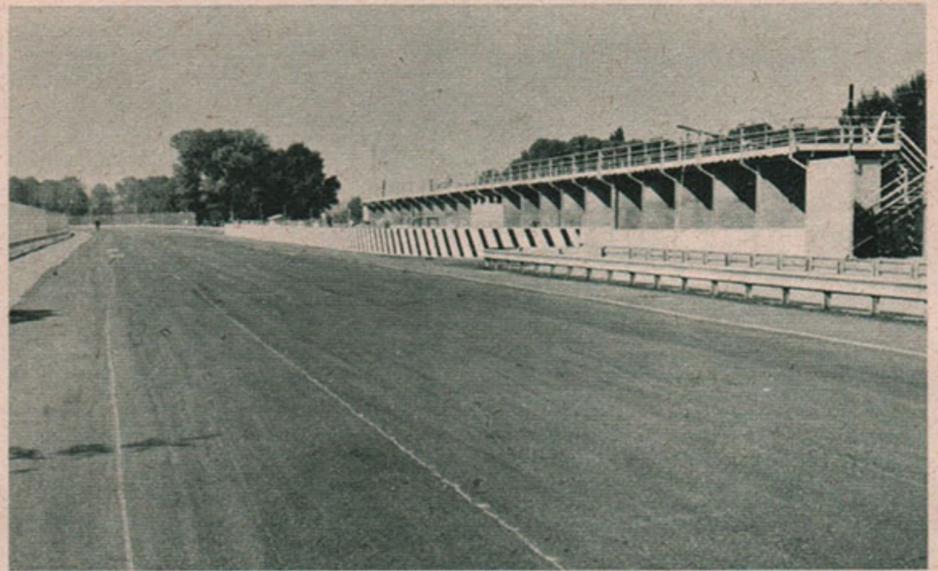
Die Kosten für dieses insgesamt gewaltige Vorhaben wurden bisher überwiegend aus Club- und städtischen Mitteln aufgebracht. Nicht nur die Bevölkerung ist, wie schon gesagt, in Imola geradezu beispielhaft motorrad-

sportbegeistert — die städtischen Behörden mit dem Bürgermeister an der Spitze und die kirchlichen Kreise der Stadt sind es nicht weniger. Auch staatliche Gelder flossen aus dem für solche Zwecke in Rom bestehenden Fonds nach Imola — nur reichen die bisherigen Investitionen nicht aus, um die noch zu bewältigenden Aufgaben in möglichst kurzer Frist abzuschließen. 300 Millionen Lire verschlangen — abgesehen von dem, was an persönlichen Opfern der beteiligten Clubangehörigen gar nicht zu beziffern ist — die bisher geleisteten Arbeiten. Aber es bedarf weiterer 500 Millionen (das sind also etwa 3,25 Millionen DM), um den Ausbau zu vollenden.

Um diese Summe kämpfen die Leute von Imola derzeit zähe mit der Bürokratie in Rom, der sie klarzumachen versuchen, daß man ja nun nicht gut auf halbem Wege stehenbleiben kann. Man kann nur hoffen, daß die ministeriellen Dienststellen genug Einsicht haben, um ihre Unterstützung hier nicht zu versagen. Einsicht dafür, daß es sich mit dem Autodrom von Imola um mehr als nur eine Motorrad-Rennstrecke handelt (auf der dann sicher eines Tages auch der Große Preis der Nationen ausgetragen werden wird): um ein Erprobungsforum nämlich, das nicht nur der italienischen Industrie nützlich sein wird.

Ra.

Und hier windet sich die Strecke mit einigen kurzen Kurven hinauf auf die Höhe des Rundkurses — überall rund um den Kurs gibt es ausgezeichnete Beobachtungsmöglichkeiten. Im letzten Jahr waren schon die Sicherungseinrichtungen auf der Zielgeraden und vor den Boxen fertiggestellt — jetzt sind es auch die betonierten Boxen selbst.



HONDA

UMBEER

75 KARLSRUHE · Adlerstr. 16
Tel. (07 21) 6 51 81

5 Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77 — jetzt bestellen — März 1966
lieferbar — Engl. Belstaff-Bekleidung, engl.-Stadium-Sturzhelme,
engl. Renn- und Sportbrillen. Verkleidungen, Kunststofftanks und
-sitzbänke.

Alles für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Der
neueste, vielseitig erweiterte Katalog ab Ende Februar d. J. kostenlos!

Altbekannt, seriös und gut
alles unter einem Hut!
Groß-Ersatzteillager
Honda-Stützpunkt
Bekannt für schnellen und zu-
verlässigen Ersatzteilversand
im ganzen Land
Täglich Express- u. Postversand

SELBER MACHEN!

Nicht weil es so einfach oder erholbar oder sonst etwas ist — nichts von dem! Selbergemacht muß das werden, was einem sonst niemand macht! Weil es nicht zu bezahlen ist und zu risikoreich und zu zeitraubend wäre. In diesen Büchern steht all das drin, was eine Werkstatt zwar auch tun könnte, aber niemals macht, weil es der Kunde nie bezahlen würde. Carl Hertweck sagt auch das, was man in den dicksten Lehrbüchern vergeblich sucht und was einem selbst erfahrene Meister nicht sagen können. So macht sich jede Seite vielfach bezahlt. Eine in ihrer Vollkommenheit einmalige Anleitung zum Selbermachen!

Teil I — 176 Seiten, ca. 260 Fotos, flexibl. Plastikeinband, DM 16,80

Teil II — 192 Seiten, zahlreiche Fotos, flexibler Plastikeinband, DM 16,80

Die Bände sind in jeder guten Buchhandlung erhältlich oder durch MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370 DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

Carl Hertweck

**Besser machen
Arbeiten
an Motorrädern**

YAMAHA

Yamaha — ist Spitzenqualität — entwickelt und perfektioniert durch die berühmten Rennmaschinen — mit ihrer großen Siegesserie

Fa. Emonts Söhne	5 Köln, Martinsfeld, Telefon 92/3 4217
Fa. H. Hannig	3 Hannover, Teglmeyerstraße 7, Telefon 05 11/44 10 45
Fa. J & E Heinen	4354 Datteln/Westf., Castroper Straße 46, Telefon 90 53/7 07
Fa. W. Heyer	4055 Kaldenkirchen, Wallstraße 5, Telefon 97 08/63 36
Fa. A. Holtemeier	56 Wuppertal, Kaiserstraße 174, Telefon 95/78 17 00
Fa. Heinr. Kassens	2850 Bremerhaven, Schiffdorfer Chaussee 192, Telefon 04 71/2 19 84
Fa. Gebr. Kate	493 Detmold, Telefon 052 31/36 33
Fa. B. Lippke	896 Kempten, Füssener Straße 56, Telefon 08 31/76 78
Fa. F. Münch	6361 Nieder-Florstadt, Altenstädter Str. 62, Tel. 060 35/1 02
Fa. G. Schuh	6691 Namborn/Saar (St. Wendel) Hauptstr. 068 54/7 62
Fa. D. Schulte	599 Altena/Westf., Bahnhofstraße 19, Telefon 023 52/24 84
Fa. K. Verworner	1 Berlin 65, Liebenwalder Straße 12, Tel. 0311/45 22 94 und 39 20 17
Fa. R. Waiblinger	7401 Tübingen-Lustnau, Friedr. Zundel-Straße 5
Fa. Heinr. Weihe	4972 Gohfeld/Westf., Coblenzer Str. 243, Tel. 057 31/73 37
Fa. K. Witzemann	75 Karlsruhe, Kaiserstraße 59, Telefon 07 21/6 58 35

Seit 1887

MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

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

MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

ADLER

Adler-Import Dänemark:

Komplette u. zerlegte, Einzelmotoren, Unfallmaschinen u. Ersatzteile. — Angebot an: **Axel W. Hansen**, Gl. Jernbanevej 26, Kopenhagen/Valby.

Adler-Motor 250, sehr schnell, zu verk., DM 70.—. Angeb. unter M 4789 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 48 537

Adler-Motorrad MP 250, mit oder ohne Seitenwagen, und Adler 200 M, bis 11. 1967 TÜV, beide gut erhalten, günstig zu verkaufen. Emil Klinger, 7521 Oberöwisheim, Wiesenstr. 40. 48 525

Verkaufe Adler MB 250 ccm, in tadellosem Zustand, Sportausführung, mit Geländereifen und -Felgen, für DM 700.—. Karl-Hans Christa, 8901 Ottmarshausen, Hauptstr. 2. 48 572

1 Paar hochgezog. Krümmer oder kompl. Anl. oder Einportanlage für MB S 250 gesucht. Josef Höll, 612 Darmstadt, Schulstraße 2. 48 568

AERMACCHI

Ala Verde 250 ccm, 21 PS Orig. ital. mit Kfz.-Brief und Kundendienst. Werksvertretung: **Karl Witzemann, Mechaniker-Meister**, 75 Karlsruhe, Waldhornstr. 30, Tel. 65835, mit dem seit 30 Jahren bek. Kundendienst.

Aermacchi-Ersatzteile zu Nettopreisen ab Lager. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11/24 57 07.

Aermacchi Ala Verde, 6000 km, 2. Motor (defekt), Laufräder, bereift, Gabel, Auspuff u. verschied. Kleinteile, TÜV 1967. Nehme evtl. Opel Caravan in Zahlung. Harald Saur, 741 Reutlingen, Ringelbachstraße 11. 48 586

AJS

AJS Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
48 396

Verkaufe AJS 31 Std., 650 ccm, 43 PS, in einwandfreiem Zustand, mit Verkleidung. Preis DM 1500.—. H. Föhr, 5501 Pluwigerhammer 107, Tel. 06 50 98 — 302. 48 497

BISMARCK

Verkaufe 125 ccm, generalüberh., neu bereift, AT-Motor, DM 150.—. Röver, 4047 Dormagen, Jahn 8. 48 560

BSA

BSA Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
48 398

BSA Motoreninstandsetzung

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

Verkaufe alles von BSA. B 34 Clubmann-Straßensport 500 ccm. Lothar Menzner, 425 Bottrop, Hosslerstr. 109 a. 48 468

Suche BSA Gold Star 350 u. 500 Clubmann-Auspuff, Rennmagnet, sämtl. Mot.- und Getriebe-Ersatzteile, Dellorto 32 mm 4 Schwimmer, SS 2 od. SS 1 u. Dird Trak Magneto. K. Schlink, 6741 Annweiler, Sarnstall. 48 566

Verkaufe alles von A 10 einschl. Sporttank, hydr. Hinterradbr. P. Gerlach, 8676 Schwarzenbach/S, Schützenstr. 8. 48 533

Verkaufe alle Motorteile von A 7 SS: Zylinder, nicht ausgeb. Kurbelgeh., vor 5000 km neu ausgeb. Kurbelwelle, 2. Schliff, 1 Vollnabe 7" u. Schutzbleche. H. Henneberg, 6571 Oberhausen/Kirn, Dorfstraße 69. 48 573

BULTACO

Bestellen Sie jetzt Ihre BULTACO! Das neue Programm bietet für jeden Zweck das Richtige.

Rennmaschine, 125 u. 250 ccm, wassergekühlt, 6-Gang. Ab Mai auch Rennmaschine 350 ccm, 5-Gang, luftgekühlt.
Cross 250 u. 360 ccm mit Metisse-Fahrwerk. Trial, 250 ccm, wie von Sammy Miller gefahren. Sportmaschinen, 250 ccm, 5-Gang, 25 PS und 360 ccm Sport 5-Gang. Generalvertretung: **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal), Telefon Mayen 26 44.

DERBI

DERBI, 50 ccm 5-Gang-Rennmaschine, 12 PS, die schnellste käufliche 50er-Produktions-Rennmaschine, sofort lieferbar, zum Preis von DM 2500.—, Sportmaschinen, 50 und 75 ccm, 5-Gang, kurzfristig lieferbar. **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal) Telefon Mayen 26 44.

DKW

Verkaufe 1 DKW 350 RT
Bauj. 1955, Motor und Getriebe überholt, neue Kurbelwelle, neue Kolben, Zylinder geschliffen, alle neue Lager, Lenkerstummel, Chromlampe, Preis DM 600.—. Hermann Valtwies, 4286 Oeding, Helsingbook 8, Tel. 0 28 62 — 555. 48 539

DKW RT 175 VS, Bauj. 57, für DM 200.— verkauft Leonhard Rest, 5604 Neviges-Siepen, Goethestr. 9. 48 494

Verkaufe DKW RT 250 H mit Steib-Seitenwagen, TÜV bis 1967. Werner Zietz, 6052 Mühlheim a. M., Schillerstr. 96. 48 557

DUCATI

125 ccm Sport, DM 1430.—, 200 ccm Elite, DM 1480.—, 250 ccm GT, 5-Gang, DM 1820.—, 250 ccm Mach I, 5-Gang, DM 1850.—, 350 ccm Sebring, 5-Gang, DM 1980.—. Preise verstehen sich verzollt. Verpackg. frei. Anzahlg. b. Bestellg. DM 500.—. Rest bei Auslieferung in bar. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

Notverkauf! Ducati 200, DM 400.—. S. Linke, 1 Berlin 12, Wilmersdorfer Str. 75. 48 509

Verkaufe Ducati Mach 1, 250 ccm, 6000 km gelaufen, neuwertig, Preis DM 1500.—, TÜV 67. M. Demeter, 8 München 13, Winzerer Straße 52. 48 477

ESO

ESO / METISSE, Bauj. 1965, mit Ersatzteilen zu verkaufen, Preis DM 3700.—. G. Fischer, 7419 Neuhausen/Erms, Hölderlinstraße 13. 48 500

GELÄNDEMACHINEN

5-Gang Puch 175 ccm GS, Bauj. 64, verkauft: Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstraße 12. 48 454

Malco 175 GS, Breitwand-Zylinder, mit vielen Ersatzteilen, für DM 400.— zu verkaufen. Giesbert Hessel, 56 Wuppertal-Barmen, Kleiner Weg 60, Tel. 55 05 60. 48 445

Verkaufe DKW 175 S Geländesport, startklar für 1966, mit Horexgabel und neuem Motor. H. G. Diedrich, 41 Duisburg, Kaiserswerther Straße 95. 48 438

Verkaufe neue Radtke MZ 250 ccm, Geländeauführung, für DM 2100.—. Zuschr. unter M 4790 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 48 538

Verkaufe Maico GS 250, TÜV 67, sofort einsatzbereit, ca. DM 750.—. Heimo Hädrich, 206 Rethwischfeld, Post Bad Oldesloe. 48 515

Zündapp GS 50, ehem. Werksm., 5-Gg., Rohrr., Motor überh., s. gut Zust., DM 800.—. K. Fiek, 812 Weilheim, Münchner Straße 52. 48 506

Suche original Puch 250 ccm-Geländemaschine. Kurt Ambacher, 7312 Kirchheim/Teck, Marktstr. 43. 48 550

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet Fa. Georg Suck bietet große Auswahl in nur erstklass. Maschinen 2. Hand. 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19. 48 413

HEINKEL

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

Verkaufe Heinkel-Roller 103 A — 2, Bj. 1963, 6434 km, DM 1200.—, zwecks R 50-Kauf. Herbert Brunner, 889 Aichach, Holzgartenstraße 18. 48 420

HERCULES

K 50 SPORT, Ia Zust., Bauj. 65, 7500 km, mit Verkleidung. Masch. u. Verkl. auch einzeln. Tel. Hollenstedt, 0 41 65 — 162. 48 495

Verk. von Hercules 175 ccm, Bauj. 1954, Motor, Räder (3.00—19) u. Teleskopgabel u. a. Günther Schütze, 7101 Flein, Weststraße 4. 48 430

HONDA



HONDA

Motorräder und Groß-Ersatzteillager

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

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

Honda-Motorräder in Berlin

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

HONDA-MOTORRÄDER

Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder

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

Honda Motorräder

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

Honda 450 + S 90

jetzt bestellen!
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7



Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
48 401

Achtung! Verkaufe C 110 in Einzelteilen oder komplett (ca. DM 350.—). Oswald Hermann, 7301 Aichschieß, Rosenweg 5. 48 442

Eilt: Verkaufe Honda CB 92, reparaturbedürftig, für DM 600.—. Horst Nieder, 8 München 8, Zornedingerstr. 810. 48 441

Achtung Honda-Fahrer!
Verk. für C 110 — 114 1 Beinsch., silber, neu, DM 40.—, 1 Sturzbügel, neu, DM 20.—, 1 Sportscheibe, neu, DM 10.—. Alle Teile mit Befestigungsschrauben. Helmut Schneider, 6421 Ehrstädt, Hauptstr. 31. 48 418

Verkaufe Honda CB 72, Bauj. 63, TÜV 67, 6000 km gelaufen, für DM 1500.—. Rolf Heimroth, 605 Offenbach a. M., Röderstraße 12. 48 469

Honda von 50 bis 450 ccm Sportmaschinen
sofort lieferbar. Umbau für Straßenrennsport und Bahnsport. **R. Waiblinger**, 7401 Tübingen-Lustnau.

Verkaufe CB 72 mit Gläser-Verkl. Avus, blau, Bauj. 65, 2500 km, schonend eingefahren und neuwertig, für DM 2500.— (Neupr. DM 3000.—). R. Düll, 6707 Schifferstadt (Pfalz), Forstheide, Tel. 21 41. 48 405

Verkaufe Honda CB 72 E, Garagenfahrzeug, Erstzul. 3. 9. 65, 2700 km, Preis ca. DM 2200.—. Ing. Harald Orlick, 509 Leverkusen, Carl-Leverkus-Str. 30. 48 505

Honda C 110, Bauj. 63, blau, 16 000 km, vor 5000 km Motor überholt, mit ENS-Verkleidung, umgeb. für 1-Mann-Betrieb, nicht TÜV abgen., gegen Höchstgebot. P. Giesel, 4286 Oeding, Vredener Str. 15. 48 524

Verkaufe Honda CB 92, 1. Hand, wenig gelaufen, Bauj. 1964, gegen Gebot. Helmut Jansen, 41 Duisburg, Duissernstr./Schnabelhuck. 48 423

Verkaufe Honda CB 72, Bauj. 1964, ca. 17 000 km gelaufen. Extras: Lenkungs-dämpfer, Lenkerstummel, Orig. Honda, Preis DM 1600.—. Karl Fischer, 44 Münster (Westf.), Bonhoefferstr. 55. 48 486

Verkaufe CB 72, Bauj. 65, 8000 km, Lenkerstummel, hydr. Lenkungs-dämpfer, Rennsitz, erstklass. Zustand, sfr 2750.—. Gottfried Keller, Seewadel, Bauma ZH, Schweiz. 48 549

Verkaufe wegen Krankheit:
Honda CB 72, Bauj. 1963, 250 ccm, 10 000 km gelaufen, erstklassiger Zustand, mit vielen Extras, wie Rennmegaphone (neu), Lenkerstummel u. Rennsitzbank (groß), für DM 1500.—. Dazu Rennkombi (neu) von „Harro“ für Größe 1,86 m, schlank, für DM 200.—, u. Rennstiefel Gr. 43, neu, für DM 50.—. Klaus Fischer, 5212 Sieglar/Sieglar, Wilhelmstraße 39. 48 546

Verkaufe Honda „Scrambler“, 250 ccm, 25 PS. Versichert, versteuert u. TÜV-abgenommen. Peter Brüggemann, 5 Köln-Bayenthal, Bayenthalgürtel 68. 48 548

HOREX

Gebe mein ganzes Horex-Ersatzteillager ab: 1 Resident 350 Mot., für DM 300.— überholt, noch nicht gel., 1 Regina 250 Mot., überholt, 1 Regina-Schwingrahmen, 4fach kugelgel. Hinterschwinge (paßt an jedes Reg.-Vorderteil), Motorenteile von 350er u. 250er Reg., Fahrwerkteile von Reg., Resid. u. Imperator, Schalldämpfer, Auspuffkrümmer, Teile u. Schwinggabeln, Federbeine usw., alles gegen Gebot. Gustav Höfler, 8133 Feldafing, Seewiesstraße 22. 48 482

Horex Regina, ohne Tele und Lampe, Motor fahrbereit, mit Brief, für DM 90.— abzugeben. Kurt Anselm, 78 Freiburg/Brsq., Stadtteil St. Georgen, Am Mettweg 41. 48 483

Verkaufe Horex Regina 400 ccm, Liebhaberstück, zum Teil verchromt, 1 Regina 350 ccm, zerlegt, einen Seitenwagen und viele Ersatzteile, zum Preise von ca. DM 300.—. Anna Hess, 4151 Willich, Sandweg 22. 48 508

Horex Regina-Fahrer und -Freunde, einmalige Gelegenheit. Schreiben Sie bitte an Paul Fahl, 43 Essen, Kurfürstenstr. 42. 48 511

Verkaufe Horex Resident 350 ccm zum Ausschachten, 100% bereift. Viele Ersatzteile, für DM 80.—. Wolfgang Kuhn, 7711 Döggingen, Haus 59. 48 514

Verkaufe Horex Imperator 400 ccm, 2 Vergaser, Vollschwingrahmen, Sporthelb, Alu-Kotflügel, gut bereift, sehr guter Zustand, TÜV 67, um DM 600.— und mit Gläser-Verkleidung, Type Monza Spezial, um DM 750.—. Karl Huttary, 8 München 25, Kistlerhofstraße 95. 48 470

Suche 250er oder 350er Horex „Resident“ zum Aussch., auch Unfallmasch. Motor u. Auspuffanl. muß noch gut sein. Horst Hagemann, 4571 Nortrup Kr. Bersenbrück. 48 581

Verkaufe meine aus vielen Neuteilen aufgebaute „Resident 350 ccm“ gegen Gebot, evtl. Einzelteilen. Motor überholt. Komplette neue Auspuffanlage und viele andere Neuteile. Horst Zurheide, 4901 Wüsten b. Herford i. W., Im Frettholz 2. 48 417

Achtung Ausweissfahrer!
Verkaufe Horex Imp. 450 ccm Grasbahngespann mit starrem und schwenkbarem Seitenwagen. Zusätzl. 1 Motor, zerlegt, und noch diverse Imp.-Teile, DM 800.—. 1 Pkw-Anhänger für 1 Gespann oder 2 Maschinen, DM 100.—. Dieter Millow, 6239 Diedenbergen, Hauptstr. 32. 48 433



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager
A. Fischer,
8 München 13, Hess-Straße 4,
Telefon 22 07 09

SEIT 30 JAHREN

überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motor-
rädern von 250 ccm bis 600 ccm, Heinkel-
und Vespa-Roller auf Teilzahlung ohne
Aufschlag.
PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05
Ankauf · Verkauf · Tausch

Kaufe sämtl. Typen BMW

Tageshöchstpreise, Barzahlung, Abhol.
Ondrak, München 23, Ungererstr. 137,
Telefon 36 64 28

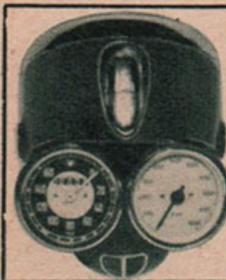


Motorräder, Ersatzteile, Zubehör.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7
48 397

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. 48 414

Verkaufe BMW R 68, Sitzbank, gr. Tank,
mit BMW-Seitenwagen TR 500, DM 1500.—
K. H. Weimer, 41 Duisburg, Ulrich-von-
Hutten-Straße 19. 48 422

Suche BMW R 51 — R 60 oder R 69, Bau-
jahr 56-57, mit oder ohne Seitenwagen,
gegen Barzahlung. Adnan Özsat, 7314
Wernau a. N., Junkersstr. 45. 48 421



Lampenumbau
für
Drehzahlmesser
und Tacho für
BMW. Verbesserte
Ausführung. Preis-
liste anfordern.

W. RAUCH,
8961 Durach,
Füssener Straße 36

Verkaufe BMW R 26 Gespann, Baujahr
1956, in allerbestem Zustand. Suche eine
sehr gute BMW R 60 mit SW BMW Spe-
zial. Zu richten an R. Brockmeyer, 4521
Riemsloh Nr. 46 a, Krs. Melle. 48 419

Orig. R 60-Gespann (TR), Bauj. 63, 20 000
km, bestens gepflegt, gegen Gebot zu
verk. (Ruhrgebiet). Zuschr. unter M 4785
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 48 447

Suche Hinterradantrieb, auch kompl., für
BMW R 69 Solo. K. H. Weimer, 41 Duis-
burg, Ulrich-von-Hutten-Str. 19. 48 424

Verkaufe Liebhaberstück R 51/3, vor 3000
km Motor von Hoske generalüberholt,
Verdichtung 1:9, außerd. 1 Steib S 500 u.
mehrere Einzelteile von 51/3. Walter
Spalt, 6101 Seeheim/Bergstraße, Ober-
Beerbacher Straße 4. 48 435

Suche für BMW R 51/3: 2 gebrauchte
Hoske-Tüten und Krümmeranlage. Her-
mann Wetzel, 8903 Haunstetten, Schul-
straße 2. 48 426

Suche wirklich gute R 27. Zahle sofort
bar. Komme besichtigen. Angeb. unter
M 4788 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 48 536

Suche Orig. R 60 II-TR-Gespann gegen
bar. Angebote unter M 4787 an „das MO-
TORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.
48 535

Weiße R 69 S, Bauj. 64, Heinrich-Tank,
tadellos, DM 3200.—. Zuschriften unter
M 4786 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 48 534

Suche kompl., gutenhaltene R 26 Solo-
Kardan mit Preisangabe. Werner Lucht,
1 Berlin 47, Johannisthaler Chaussee 320.
48 531



R 69-Gespann mit neuem
69 S-Motor, Bauj. 65,
zu verkaufen. Seiten-
wagen TR, Baujahr 64.
Zusätzl. 69-Motor, Rich-
ter-Kabine, Räder, Kupp-
lung, Lichtmaschine. Preis ca. DM 2400.—.
Gespann in einwandfreiem Zustand. Man-
fred Berg, 462 Castrop-Rauxel, Ringstr. 16.
48 467

Verk. 2 R 75-Motoren. Franz Raschendor-
fer, 83 Landshut, Ackerstraße 2 B. 48 465

Eilt! Suche BMW R 51/3 oder R 67/2 bis
DM 700.— bar. Michael Koppenhofer, 815
Holzkirchen, Hafnerstraße 19. 48 460

Verkaufe BMW R 51/3, Motor u. Getriebe
überholt, 3000 km gelaufen, mit 27 Ltr.-
Hoske-Tank, für DM 900.—. Walter Bär,
2209 Krempe, Breite Str. 14. 48 459

Verk. ausgebauten R 60-Motor, S-Lager,
Kurbelwelle, R 69-Kolben, Ventile, Füh-
rungen u. Federn, nach Überholung 13 000
km gelaufen. Auspuffkrümmer, Ersatzkur-
belwelle, Luftansaugrohre u. Luftfilter für
DM 500.— bar. Julius Derouet, 662 Völk-
lingen, Hofstattstr. 57. 48 416



R 69 mit neuem S-Motor
1964, ohne irgendeine Re-
paratur, mit gebremstem
SW, Drehzahlmesser u. v.
Neuteilen und Zubehör,
für DM 2500.— zu verkaufen. Wolfgang
Reber, 3 Hannover, Slicherstraße 3. 48 523

BMW R 67/2 mit Heinrich-Verkl., gene-
ralüberholt vor 10 000 km, Rechnungen
vorhanden, zu verk. Gerold Hahn, 56
Wuppertal-Vohw., Sillerstr. 52. 48 520

R 60, Bestzustand, Meier-Bank, Sturz-
bügel, Blinker, nur solo gefahren, we-
nige km, für DM 2300.— zu verk. Probst,
71 Heilbronn, Mönchseestraße 86. 48 519

VERK. 2 Getr. R 50 à DM 160.—, Motor
R 51/3, generalüberh., mit Rennkipph. DM
320.—, Gabel R 51/3 DM 70.—, Gabel R 26
DM 50.—, Horex-Gabel DM 60.—. **SUCHE:**
Rahmen mit Gabel für Giulietta 50 ccm,
biete DM 150.—. P. Hopp, 46 Dortmund-
Eving, Holtkottenweg 7. 48 513



BMW R 69, mit „S“-Motor,
42 PS, 32-Ltr.-Hoske-Tank,
H.-Tüten, Blinkanl. usw.,
sucht weg. Studium neuen
Besitzer. K. Hoffmann, 791 Neu-Ulm, Wil-
helmstr. 23, b. Hirschle. 48 492

Suche R 69 oder S, auch div. Angeb. mit
Preis und km-Stand an Udo Tiedemann,
2 Hamburg 62, Fibigerstraße 402. 48 485

Kurbelgehäuse mit neuwertiger Welle für
R 60, oder kompl. Motor gesucht, Preis-
angebot. M. Stellmann, 509 Leverkusen-
Manfort, Sonderburger Str. 20. 48 577

Verkaufe von R 50 2 neue AT-Kurbelw.
u. 4 Zylinder, von R 60 2 Zylinder, 1 Sitz-
bank, 1 V.-Schutzblech, 1 Teller- u. Kegell-
rad 11/35, 1 V.-Schwinge mit Federb.
1 VW-Motor 30 PS. Jürgen Steinmetz,
65 Mainz/Rh., Kaiserstr. 40. 48 583

Verk. R 51/3, Bestzust., viele Extras, DM
800.— bar. Volker Batzke, 871 Ditzingen,
Meinbernharder Straße 56 a. 48 491

Suche für BMW R 50: Getriebe, Sitzbank,
Auspuffkrümmer u. Stoßdämpfer vorn,
ferner je 1 Damen- u. Herren-Rennkombi,
Gr. 165 u. 175, schlank. Angebote an Siegf-
ried Schneider, 775 Konstanz-W., Litzel-
stetter Str. 40 a. 48 575

Verkaufe BMW R 51/2, mit Alukotfl.,
hochgel. Auspuffanl., mit engl. Burgess-
Dämpfer, 19 Ltr.-Büffeltank, verchr. Lampe
u. Sporthebel, zerlegte R 51/2 mit neuer
Kurbelw., Seitenw. LS 200, Teile einzeln
oder zus. DM 400.— bar. N. Barth, 3431
Ziegenhagen. 48 569

Verkaufe 28 Ltr.-Hoske-Tank für BMW,
nicht lackiert, DM 100.—. W. Kawan,
896 Kempten, Blumenstr. 3 1/2. 48 570

Verkaufe gepflegte R 51/3 mit Steib 500,
30 Ltr.-Tank, Aluschutzblechen, Sturz-
bügel usw. gegen Gebot. Ferner 1 H-
Kombi 190 cm, DM 150.—, 1 D-Kombi
170 cm, DM 150.—, 1 Elefantentoy DM
50.—. Schellhammer, 497 Bad Oeynhausen,
Wiesenstr. 33. 48 559

Verkaufe Juniorengespann BMW RS. Fritz
Arnold, 69 Heidelberg-Rohrbach, Viktoria-
straße 70. 48 556

2 Original-Werks-GT, Köpfe für 700 CS,
mit zugehörigen Dellorto-Vergasern und
Ventilen verkauft f. DM 1000.— M. Franz,
325 Hameln, Zentralstr., Tel. 34 82. 48 543

HOREX

Suche sportl. Horex Imperator. Angeb. an
H. Hankamer, 532 Godesberg, Prinzen-
straße 215. 48 449

Verk. Resident-Motor 350, 5000 km, DM
270.— u. 1 Vorderrad DM 30.—. Zwinger,
838 Landau/Isar, Höckingerstr. 18. 48 526

Verkaufe: Von Resident: 1 250-Motor kpl.
DM 285.—, Rahmen mit Br. DM 130.—,
Schw.-Gabel DM 65.—, Räder DM 50.—.
Von Imperator: 1 Zyl.-Kopf DM 30.—,
Sitzbank DM 45.—. Viele Teile auf Anfr.
K. Kahrman, 64 Fulda, Tränke 27, Tele-
fon 32 27. 48 582

Eilt! Kaufen alle Horex-Imperator-Ma-
schinen. Brauchen nicht fahrbereit sein.
Rita Wendt, 2 Hamburg 72, Schloßkop-
pel 32, und Roderich Homann, 2 Ham-
burg 61, Geesmoor 13. 48 552

Anzeigenschluß

für Heft 7/66
ist am 10. März 1966

HUSQVARNA

Husqvarna 1966

Moto Cross 250 ccm
Moto Cross 360 ccm

wie sie Weltklassefahrer fahren, sind
käuflich. Lieferung in alle Länder Europas.
(Ausgenommen West-Deutschland).
Husqvarna-Import-Export

LORENZ VETTER

8475 Hausen-Ossingen (Schweiz)
Telefon (052) 4 15 18

JAP

Gras-Sandbahn-Jap, 500 ccm, rennf., mit
neuem Alu-Zyl., gegen Höchstgebot zu
verkaufen. H. Vogt, 463 Bochen-Langen-
dreer, Rebhuhnweg 9. 48 250

Jap Sand- und Grasbahnmaschine, sehr
schnell, mit ESO-Getriebe u. Übersetzun-
gen, im Bestzustand, für DM 3200.— zu
verkaufen. Heinrich Sprenger, 8182 Bad
Wiessee, Söllbach 4. 48 487

Jap 500 Grasbahnmasch., neu, mit sehr
schnellem Motor, wegen eines Unfalls
u. Aufgabe des Rennsports zu verkaufen.
Paul Robeck, 4619 Bergkamen, Zum Gro-
ßen Holz 1. 48 479

Beweis:
Heft 26
Seite 803
Die Trophy-Sieger
von England

Erfolgreiche Fahrer aller NATIONEN fahren BARBOUR!

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

BARBOUR 100%

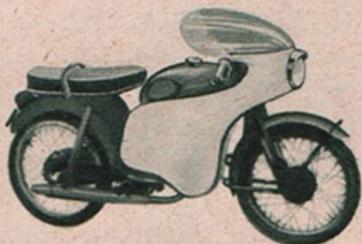
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 44 74 91

KREIDLER

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

Kreidler Ersatzteile-Zubehör

Versand nach allen Orten.
Fahrzeug Vollrath,
Inh. Hans Eberf, 87 Würzburg,
Krankenai 2



kpl. DM 168,—

gut geleitet heißt
Gläser-verkleidet

Motorrad-Zentrale
3387 Vienenburg-Goslar/Harz

Achtung, Sportfahrer!

Umbausatz 6 PS (Zylinder, Kolben, Zylinderkopf) Kreidler 100 DM, Zündapp 110 DM. Umbausatz 7 PS (Zylinder, Kolben, Zylinderkopf, Ansaugstutzen, 20 mm Vergaser-Düsen und Dichtungen) Kreidler 169 DM, Zündapp 172 DM, Sachs 50 S 220 DM. Spezial-Rennsatz für Kreidler, 10 PS, für Straßenrennen, Cross und Grasbahn (großer längsverrippter Zylinder, mit Spezial-Laufbüchse, Kolben, Zylinderkopf, Vergaser, 20 oder 22 mm, Ansaugstutzen, Düsen, Dichtungen) 480 DM. Reparatur von Kreidler-Wellen (Normalpleuel 34 DM, mit Rennmesserpleuel u. Nadellager für Kolbenbolzen 75 DM). Motorüberholungen, Tuning. Motorenteile, Rennzubehör, Zylinderschleifen und Kurbelwellen-Reparatur aller Art beim Zweitaktspezialisten: **Alfons Mohr**, 5441 Hausen b. Mayen (Netetal), Telefon Mayen 2644.



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

Suche guterhaltenes Kreidler Mokick. Angebote, evtl. mit Foto, an Hans-Joachim Jung, 67 Ludwigshafen a. Rh., Pestalozzi-straße 2. 48 446

5-Gang-Motor, 5,2 PS, fabrikneu, mit Vergaser, Auspuffanlage und Schalthebel, verkauft für DM 450.— Perscheid, 5047 Wesseling-Süd. 48 432

Verkaufe Kreidler-Teile:

3-G. Rahmen mit Brief: DM 50.—, 20 mm Fallstr.-Vergas. mit Stutzen: DM 40.—, 1 Auspuff: DM 10.—, 1 Sitzbank: DM 10.—, 1 3-G.-Vorderrad: DM 25.—. Lothar Klöppel, 49 Herford, Bismarckstr. 64. 48 530

Verkaufe preisgünstig für Florett Super ein neuwertiges Vorder- und Hinterrad und 1 Paar verchromte Vorderradstoßdämpfer sowie eine ganz neue Zwillingauspuffanlage ohne Topf. Angebote an Erwin Hennige, 7129 Frauenzimmern, Hohlweg 1. 48 503

Verkaufe Kreidler Florett, Fußschaltung, 12 000 km gefahren, in gutem Zustand. Detlef Strauhal, 474 Oelde (Westf.), Nach Plümerskotten 22. 48 527



Verkaufe Rohrrahmen m. Rädern (siehe Bild) für den Einbau von Kreidlermotor. Preis DM 550.—. Manfred Asmus, 1 Berlin 19, Knobelsdorffstr. 23. 48 493

MAICO

Verkaufe nach Gebot 175 ccm Breitwand-Maico, Straßensport, Horex-Tele, vorne Max-Bremse u. Borrani-Felge, 100% bereift (Dunlop Universal), 18"-Räder, Girling-Federbeine, neue Kurbelwelle, Micronic-Filter, H 48-Hebel, Lichtmaschine mit separatem Regler, TÜV bis 68, mit div. Ersatzteilen. Hans-Joachim Köntges, 1 Berlin 41, Grazer Damm 205. 48 529

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

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

Maico-Teile: Motor 175 SS, Getriebe, Gehäuse, Zyl., Rahmen, Räder usw. verkauft E. Mardorf, 3508 Melsungen, Zur Schlade 21. 48 517

MATCHLESS

Matchless G 12 de Luxe, Bauj. 1963, 18 000 km, sehr gepflegt, gegen Gebot zu verkaufen. Rudi Edinger, 6651 Breitenbach (Pfalz), Niederhöf 7. 48 565

65er Matchless 500 ccm zu verkaufen. Richard Niesel, 415 Krefeld-Traar, Buchhofe 27. 48 545

Matchless; G 12 CSR, Bauj. 60, 47 PS, Spitze 180, zu verkaufen. Verhandlungsbasis DM 1600.—. Zuschriften an Hans-Joachim Graupe, 8 München 8, Hochfellnstraße 11. 48 553

MOTOBI

Die neuen Motobis sind jetzt lieferbar, 125 ccm Lusso, Super-Sport und Spezial! Die sagenhafte 250er Sprite, eine Maschine für den Kenner. Unser neu eingerichtetes Ersatzteillager und die Werkstatt sorgen für einen echten Kundendienst. Zirk 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

Bultaco Metisse Moto Cross 250 ccm für DM 2500.— krankheitshalber zu verkaufen. Nehme auch Auto in Tausch oder Zahlung. Hermann Hutz, 722 Schwenningen, Ob dem Brückle 21. 48 440

Suche dringend 360 ccm Maico Moto Cross oder 250 ccm Maico Moto Cross, rennfertig, ab Bauj. 1963. Preis höchstens DM 800.—. Bitte um sofortige Antwort an Hans-Peter Steinmetz, Graz (Österreich). Wetzelsdorf, Forstergasse 16a. 48 463

Maico MC-Masch. 250 ccm Breitwand 65, Kleele-Spezialleichtbauahmen, Cerianidämpfer, Maico-Gabel, verkauft für DM 1100.—. Willi Laforge, 8911 Türgen bei Landsberg. 48 490

Verk. 250 ccm Orig. MC-Maico-Motor, generalüberh., mit neuem MC-Getriebe, für DM 300.—. Manfred Blumhoff, 5608 Kräwinklerbrücke, Dürhagen 101. 48 478

Berichtigung!

Verkaufe sehr schnelle BULTACO-MC „Sherpa S“, 125 ccm, 19 PS, Bauj. 65, ca. 300 km gelaufen, gegen Gebot.

Ferner von BULTACO:

1 Motor 125 ccm, 13 PS, DM 450.—, 1 Orig.-MC-Zylinder, 125 ccm, 19 PS, mit Kopf, Vergaser u. Auspuffanl., DM 250.—, 1 Auspuffanl., orig. Trial, neu, DM 50.—, 1 komplettes Hinterrad, 3.50—18, GS 6, DM 50.—.

Manfred Stegemann, 316 Lehrte, Ahltener Straße 32 B, Tel. Lehrte 38 71. 48 366

Verkaufe orig. Maico-MC, 247 ccm, Bauj. Juni 1965, 6 Rennen gelaufen, Aluzyl., Barpreis DM 1650.—. Nehme Maico-Geländemaschine in Zahlung. Zuschriften unter M 4786 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 48 585

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

NORTON

Norton 650 SS, Bauj. 62, in bestem Zustand, vor ca. 3000 km generalüberholt, mit Drehzahlm., Oldrücken, dazu 1 kpl. Motor (ohne Kolben), mit Getriebe, Vergaser, Lichtmaschine, Auspuffanl. (siam.), Magnet, Kupplung, Neuteile wie Ketten, Ritzel, Dichtungen, Lager, 1 Satz Ring- u. Maulschlüssel, Spezialwerkzeug und Handbücher. Als Zweitfahrzeug nur Langstrecken. Alles zus. für DM 3000.— in bar od. einzeln auf Anfrage verkauft W. Kunert, 63 Gießen, Frankfurter Str. 121. 48 502

Verk. wegen Neubau für DM 2650.— bar oder Wechsel Norton 650 SS, Bauj. 1963, mit Avon-Verkleidung, nachweisbar neue Kolben, sehr wenig gefahren. Maschine befindet sich in Bestzustand. Anfragen an Horst Schneider, 7601 Ensheim über Bismisheim. 48 444

Verkaufe Norton 99, 2-Vergaser, Bauj. 1960, einmalig schöner Zustand, nehme andere Masch. in Zahlg. S. Langer, 807 Ingolstadt, Ringlerstr. 14. 48 564

NSU

Verk. gepflegte Spezial-Max (TUV) und sämtliche Teile von 2 defekten NSU-Max (auch einzeln). H. J. Hunsdieck, 4761 Pedinghausen. 48 451

NSU-SUPER-LUX, gut erhalten, verkauft W. Igel, 7417 Pfullingen (Württ.), Weinbergstraße 34. 48 450

NSU-Sportmax mit guten Ausweiserfolgen, Teleg., Renngetr., Avon-Reifen 32 Ø Vergaser, Münch-Welle usw., alles belegbar neuwertig, mit viel Zubeh., Ersatzteilen, verkauft weg. Examen. Verhandl.-Basis DM 1500.—. Lüpertz, 61 Darmstadt, Alicenstr. 2. 48 439

Super-Max, Bauj. 60, mit Tele, überholt, guter Zustand, Ersatzteile, zugelassen, f. DM 400.— zu verk., Getriebe DM 30.—. Klaus Schumann, 7743 Furtwangen, Bregstraße 55. 48 437

Suche für NSU-Max Sportkolben, E-Ventil 40 Ø, Sportnockenwelle. F. Höltscher, 3002 Bissendorf, Waldweg. 48 431

Zu verschenken bzw. billig zu verkaufen div. NSU-Max-Teile. Neu Original NSU-Sportmax-Motorenteile. Erwin Becker, 62 Wiesbaden-Erbenheim, Köhlstraße (Neugasse) 15. 48 428

Habe krankheitshalber NSU Maxi, 175 ccm, Bj. 1960, 17 000 km, u. Nierenschutzhülse zu verkaufen. Horst Schwemm, 7951 Dettingen/Iller, Bei der Krone 1. 48 427

NSU 251 OSL mit Steib LS 200, leicht reparaturbedürftig, für DM 50.— zu verkaufen. Hubertus Böskes, 2841 Steinfeld, Krs. Vechta. 48 532

Suche Reparaturanleitung für NSU Max 300 Spezial. Franz Fohler, A 1233 Wien, Schloßparkgasse 20, Österreich. 48 457

Verkaufe dringend NSU Maxi, Baujahr 1961, ca. 12 000 km, AT-Kurbelwelle, neues Getriebe, Felgen, Speichen und Bereifung. Sehr guter Allgemeinzustand, für DM 400.—.

Außerdem 1 Maxi, Bauj. 1957, Motor überholungsbedürftig, 35 000 km, sonst auch fahrbereit, zu verkaufen für DM 150.—. Beide Maschinen ohne Batterie. Verkäufe beide zusammen für DM 500.—. Die Maschinen können abgeholt oder gesehen werden jeden Tag ab 15 Uhr. Hans-Werner Deich, 31 Celle, Carstensstraße 53. 48 404

NSU OSL 251 mit Brief, evtl. auch Beiwagen, gegen Kostenerstattung abzugeben. Ehrlich, 235 Neumünster, Wasbeker Str. 210. 48 522

Suche für Max: Tourenverkleid., Hosketüte, großen Tank, Tankrucksack. A. Kühn, 239 Flensburg-Weiche, Postf. 4900. 48 475

Suche für Max 58 Auspuff, Räder, Ketten, Ritzel, schnelle Nocken, Kopf und Zyl. sowie Max 300-Teile, für Fox 98 Kette und Ritzel. Lütke-meier, 4794 Schl. Neuhaus, Schattenweg 157. 48 510

NSU-Max (Typ: OSB-Max), Bauj. 1956, Vollnaben, neu bereift, Extras, bis Aug. 1967 TÜV, bei Maier, 7102 Weinsberg, Kirchstaffel 1, preisgünstig zu erwerben. 48 488

Suche 300 ccm Max-Motor, 22 PS. Rolf Albrecht, 29 Oldenburg, Am Alexanderhaus 41. 48 521

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-Graßlfing, Tel. 0 94 05 — 274.
48 411

Suche Aluzylinder SVS, 175 ccm. G. Breitkopf, 8521 Eltersdorf 193. 48 558

RENNMASCHINEN

Original NSU-Sportmax mit Verkleidung und verschiedenem Zubehör preiswert zu verk. Auto-Hoermann, 652 Worms, Gaustraße 144, Tel. 0 62 41 — 8 73 10. 48 540

Achtung Sportler!

Verkaufe wegen Bundeswehr Kreidler-Grasbahnrennmaschine, Bauj. 1965, erst 3 Rennen gelaufen, sehr schnell. W. Kerinn, 43 Essen-Dellwig, Münstermannstraße 36. 48 425

Oepo-Straßenrennmaschine mit sämtlichen Übersetzungen und diversen Ersatzteilen aus familiären und beruflichen Gründen zu verkaufen. Fotos im MOTORRAD Nr. 15, 1965. Verhandlungsb. DM 3500.—. Herbert Schmid, 5973 Plettenberg-Ohle, Rötelnmannstraße 10. 48 434

Jap — Verkaufe meine schnelle Sand-Grasbahn-Rennmaschine 500 ccm, erstkl. Zustand, rennfertig, mit 2. Hinterrad, Bereifung 100%, ca. 10 Übersetzungen, Ersatzteile, 20 Ltr. Rennöl, 1 Rennsturzhelm, Gr. 58, und Lederzeug für DM 2000.— bar. Manfred Waller, 217 Basbeck, Mühlenreier Weg 6. 48 464

Verkaufe 50 ccm Kreidler Eigenbau-Rennmaschine mit längsverripptem Zylinder und Renngetriebe sowie Ersatzteile und eine Bultaco 125 ccm Rennmaschine in einmaligem Zustand. Walter Moroso, 68 Mannheim, Friedrichsring 44. 48 507

Wassergek. 8-Gang-Kreidler-Rennmotor zu verkaufen, DM 1600.—. 8-Gang Kreidler-Renngetriebe, komplett mit Gehäuse, DM 1000.—. W. Reinhard, 67 Ludwigshafen, Pfalzgrafen 63. 48 516

Verkaufe 125 ccm-MOTOBI-Rennmasch., einsatzbereit, aus gesundh. Gründen. Wickmann, 3401 Hettershausen, Breiter Weg 1, Tel. 05 51 — 2 38 08. 48 584

Manx 30, 500 ccm, Motor überholt, Bauj. 1960/61, verkauft G. Meukerott, 6 Frankfurt-Fechenheim, Max-Eyth-Str. 32, Telefon 06 11 — 41 35 87. 48 554

Achtung Nachwuchsfahrer!

Auf Grund einer Umstellung verkaufe ich preisgünstig meine 2 Rennmaschinen:

1. 250 ccm DKW, 2-Zylinder, voll Alu, Werkmotor im Cornet-Rahmen, fahrbereit, noch nicht ganz eingefahren.

2. 350 ccm DKW, generalüberholt, einsatzbereit.

Heinz Altenkirch, 553 Gerolstein/Eifel, Hauptstr. 50. 48 579

Verkaufe NSU Sportmax, Rohrrahmen, Doppelbremse, für DM 1000.—. Günter Ortmeier, 4972 Gahfeld, Koblenzer Str. 210. 48 555

Suche 125 ccm- bis 250 ccm-Rennmaschine. Rolf Becker, 545 Neuwied, Engerser Landstraße 26. 48 547

Anzeigenschluß

(Heft 7/66 10.3.66)

RISKA



RISKA-Sportverkleidungen

- jetzt in verbesserten Ausführungen - sind TÜV geprüft und lieferbar für alle gängigen Fabrikate. Zu beziehen in jedem guten Fachgeschäft.

RISKA - 53 Bonn, Stiftsplatz

SACHS

Suche 175 ccm Sachs-Motor, Modell 55, mit Verg., Absp., Gummiteil und Jurisch-Kettenkasten. E.-H. Kleiböhmer, 4901 Bardütingdorf 130. 48 473

SEITENWAGEN

Verkaufe TR 500, neu gespritzt, schwarz, mit Linien. Theo Rzymek, 462 Castrop-Rauxel, Dorlohrstr. 174. 48 563

Verkaufe S 500 1, ölgebremst, mit BMW-Anschlüssen, gut erhalten, DM 150.—. H.-D. Kuhn, 7055 Stetten i. R., Friedhofstraße 3. 48 408

Verk. Steib S 500, sehr guter Zust., Bauj. 1953, DM 200.—. Ernst Scherrer, 764 Kehl a. Rh., Hornisgründestr. 21. 48 436

Verkaufe Steib S 250 mit Max-Anchlüssen, DM 80.—. Hubert Helinski, 56 Wuppertal-Hahnerberg, Im Hagen 18. 48 429

SUZUKI

Gleich das Beste kaufen:

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

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

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
48 399

VETERANEN

Suche Veteranen. B. Reichert, 75 Karlsruhe, Kieselweg 22, Tel. 4 28 17. 48 512

Achtung Schweiz!
Verkaufe an Liebhaber guterhaltene BMW R 6, Bauj. 38. Christian Rettigni, 8048 Zürich (Schweiz), Neeserweg 27. 48 456

VESPA



Liebhaberstück: Vespa GS, Bauj. 60, erst 7000 km, da Zweitfahrzeug, monzartrot, mit Reserverad, Weißwandrings und Radzierkappen, Blinkanlage, Fußmatte u. Sitzbank, Gepäckträger sowie Abarth-Auspuff, hinten u. vorn Sturzbügel u. viele Chromteile mehr. Einmalig schönes Fahrzeug, Preis-idee DM 1100.—. Hans Eisenkopf, 61 Darmstadt-Eberstadt, Hch.-Delp-Str. 252. 48 476

VICTORIA

Victoria V 35 Bergmeister, mit Ersatzl., Victoria Parilla 175, zerlegt, mit vielen Ersatzl., 2 Conti-Rennr. mit Schl., 2,75—18, 95%, 3,00—18, 85%. H. Mayer, 843 Neumarkt, Zimmererstr. 9. 48 561

VINCENT

Vincent Rapid mit links SW, grundüberholt, guter Zustand, DM 2500.—. Diethelm Intemann, 28 Bremen, Gellertstr. 129. 48 580

Wegen Herausnahme von Motorrädern aus unserem Verkaufsprogramm bieten wir an: MZ ES 150 10 PS DM 800.— ab Lager Stuttgart.
Paul Lange & Co., 7 Stuttgart 1, Postfach 661

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Telefon 61 26 79. 48 407

Suche von KS 601 Sport Alunabenkörper, evtl. auch einwandfreies Rad mit Alufelge. W. Jung, 6479 Schwickartshausen. 48 443

Verkaufe KS 601 Sp.-Motor, nach Werksüberholung 15 000 km gelaufen, Hoske-Tank, Lenkerstummel u. Meier-Bank, neu lackiert, DM 700.—. 1 Steib S 501 mit Richterkabine DM 130.—, 1 Sportlaufgrad mit Reifen DM 45.—, Hinterachsgetriebe 7,43 gerade, DM 60.—, 2 neue Gespannreifen 400 x 19 à DM 25.—. Hochgezogene Krümmer DM 20.—. H. Alb. Wirths, 5273 Windhagen, Hückeswagenerstr. 61. 48 458

Suche für KS 601 Hinterachsgetr. 7/43 Z., ger. verz., u. gute Kipphebel. S Losert, 8961 Wildpoldsried, Kemptener Straße 3. 48 480

Es ist bekannt im Norden wie im Westen

Gläser-Sport-verkleidet fährt man am besten.

Motorradzentrale am Harlyberg

3387 Vienenburg/Harz

YAMAHA

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

Yamaha-Werksvertretung
Bruno Lippe

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

Yamaha von 50 bis 305 ccm liefert

R. Waiblinger, 7401 Tübingen-Lustnau

Allein für Berlin



Yamaha von

VERWORNER

YAMAHA-Werksvertretung

A. Holtemeier
Wuppertal-Vohwinkel
Kaiserstraße 174, Telefon 78 17 00

YAMAHA-Motorräder HEINRICH WEIHE

4972 Gohfeld Kr. Herford
Koblenzer Str. 243, Tel. 05731 - 7337

250 ccm YDS 3 steht zur Probefahrt bereit. Neue 250 ccm werden mit Kfz.-Brief geliefert.

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

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

Verkaufe von KS 601 günstig Laufräder, Getriebe und versch. Teile. S. Zwerger, 8102 Mittenwald, Unt. Rain. 48 455

Tausche Auto BMW 600, Ia Zust., Austauschmotor mit Garantie, vers. u. verst., neue Bereifung, Schiebedach, gegen sehr gutes KS-Gespann. J. P. Jacobs, 792 Heidenheim, Lerchenweg 10. 48 484

Suche ZUNDAPP 50 ccm-Motor, 3- oder 4-Gang-Fußschaltung (Raum Baden-Württemberg). Gerd Hamm, 7641 Linx. 48 474

Frisieranleitung f. Zündapp KS 50, 13 DIN A 4-Seiten mit genauen Zeichnungen und Kanalmaßen. Preis DM 13.50. H. P. Stemper, 68 Mannheim, C 2, 16-18. 48 461

KS 601 original Sport, Drehzahlmesser, Hoske-Tank, in einmaligem Zustand, verkauft Kraemulat, 565 Solingen, Wuppertaler Straße 191. 48 567

ALUFELGEN

PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23, liefert **BORRANI-ALU-FELGEN** alle Größen, 36 und 40 Loch ab Lager.

Borrani 18 x 2, 18 x 2 1/4, 18 x 2 1/2, 18 x 3, alle 36 Loch. Rennfelgen Alu für Bereifung 2,00 x 18 (50 ccm). Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 24 57 07.

ALU-SCHUTZBLECHE

PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23 liefert **ALU-SCHUTZBLECHE**, 75, 100, 125, 150 mm breit für Vorder- und Hinterrad, **ENGL. SITZBÄNKE**, Renold-Ketten.

BATTERIEN

Nickel-Cadmium-Batterien GLZ
162 mm hoch, 85 mm breit, 95 mm lang, Kapazität 6 V, 8 Ah, fast wartungsfrei, nahezu unbegrenzte Lebensdauer, kann nicht überladen werden. Preis DM 39,50. Carl Meinel & Co., Stuttgart N, Rosensteinstr. 35-37

BEKLEIDUNG

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 48 400

TRIALMASTER-Anzug

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

Belstaff-Bekleidung

wie Trialmaster-Trojan sowie alle Motorrad-Zubehöerteile liefert

Klaus Hauschildt,
22 Elmshorn, Bauerweg 37, Tel. 2472

DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser



lieferbar für alle Motorräder. DM 96.—. Sonderausführung für Straßenrennmaschinen DM 122.—.

Wolfgang Kröber, 5406 Winnigen, Wilhelmstraße 27, Telefon (02606) 488

ERSATZTEILE

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

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



Schalldämpfer Felgen

Spezial-Betrieb: Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstraße 4/7

Ab Lager für: **BMW, HOREX, NSU-MAX, ADLER, ZÜNDAPP KS 601**

und fast alle Motorräder

48 412

ITAL. MONTEURKOMBI

Konfektionsgrößen 48, 50, 52, 54, 56, 58. Farbe blau. DM 42.—. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 24 57 07.

Blau, ital. Monteurkombi in erstklassiger, starker Qualität, DM 45.— (Größen 48-56) sowie Rennkombi nach Maß, liefert: **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal), Telefon 2644 Mayen.

MODELLBAU

Gilera, 4-Zylinder,

sFr. 22.—, Benelli, 4-Zyl., sFr. 22.—, Morini, 1-Zyl., sFr. 17,50 u. Porto. **Max Hug**, Rainfußweg 3, 8038 Zürich.

MONTEURKOMBI

Ital. blaue Monteurkombis in allen Größen, mit weißem Reißverschluss, Taschen m. Reißverschlüssen, nur DM 45.—, schwarze Monteurkombis, nur DM 39.—, rote, glänzende Kombis in Popeline DM 48.—. **Motor-Rauscher**, 8832 Weißenburg.

TEFLON

TEFLON-Bowdenzüge rucken nicht, gehen leicht, frieren nicht ein. Außerdem der ideale Bowdenzug für Seitenwagenbremsen! - **MOTOR - Rauscher**, 8832 Weißenburg. Spiritus-Löter zum Anlöten für Lötspitzen, nur DM 2.—, Elektro-Lötbad, nur DM 14.50.

RENNBRILLEN

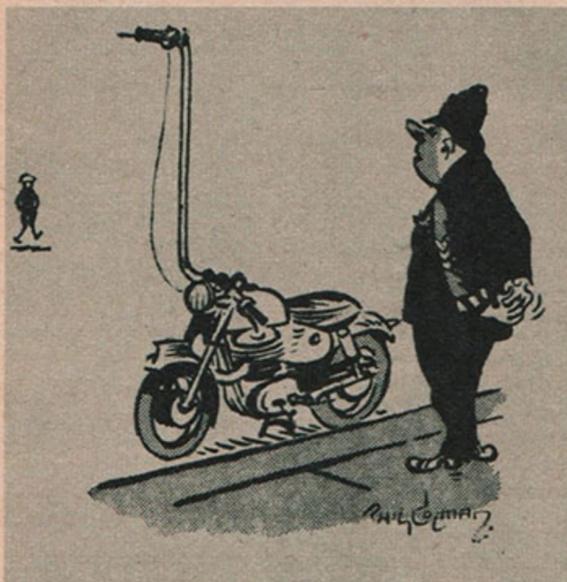
PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23, liefert sofort **FOSPAIC GS 11/Leder** in verbesserter Ausführung DM 32.—, **TT 1** DM 35.—, **L 45** DM 37.—.

Fospaic GS 11, L 45, TT 1 in Leder. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11 / 24 57 07.

Fospaic - Detlev Louis, 2 Hamburg, 13, Rentzelstraße 7. 48 403



... ganz winter uns



„Auf den muß ich warten!“

Aus MOTOR CYCLE, London

5. Motorradfahrer-Treffen in Finkenwerder

Am 5. und 6. März findet bei Schwartau in Finkenwerder am Süderdeich wieder ein Motorradfahrer-Treffen statt. Es kann im geheizten Saal geschlafen werden. Besondere Quartierwünsche bitte an H. Nissen, 2103 Hamburg-Finkenwerder, Muggenburg 27.

Ein Dieb wird gesucht, bitte Augen auf!

Achtung! Die BMW R 69 S, Motornummer 656242, pol. Kennzeichen D-W 88, äußere Kennzeichen weißer 32 Liter-Hoske-Tank, vorn Aluminium-Kotflügel, hinten gestutzter Kotflügel, Schorsch Meier-Bank, Gepäckträger, wurde am 8./9. 1. 66 gestohlen. Es handelt sich um eine besondere Sache, deswegen warnen wir vor dem Ankauf! Bei Auffinden der Maschine, des Rahmens oder des Motors bitte die nächste Polizeidienststelle oder den Besitzer benachrichtigen. Hans-Jürgen Wünnenberg, 562 Velbert/Rhld., Nordstraße 3.

Honda-Vertretung in Österreich

Um eine Menge Anfragen von Lesern aus Österreich zu beantworten: Der zur Zeit von der European Honda Motor Trading GmbH., Hamburg, für Österreich nominierte Importeur ist die Firma Josef Faber, Wien 19, Nußdorfer Straße 27. Wer sich in Österreich also für die Honda-Maschinen interessiert, wende sich bitte dorthin.

Wieder mal in eigener Sache

Wir bitten unsere Leser und Freunde, bei ihren Zuschriften an uns nicht nur den vollen Absender mit Postleitzahl deutlich lesbar auf den Briefumschlag, sondern auch unter den Brief zu setzen. (Briefe ohne Absender wandern in den Papierkorb!) Das erleichtert uns die Beantwortung wesentlich. Im übrigen fragen wir uns, ob die Motorradfahrer eigentlich an den freien Tagen nicht mehr mit ihren Maschinen fahren, weil sie so viele Briefe an uns schreiben. Der Posteingang wird von Woche zu Woche größer. Das Interesse unserer Leser freut uns wirklich, doch möchten wir bescheiden bemerken, daß unser Tag auch nur 24 Stunden hat und es nicht möglich ist, unwichtige Dinge anderen — wichtigeren — Angelegenheiten vorzuziehen. Wir bemühen uns, jeden Brief zu beantworten, wenn es aber einmal länger dauert, dann mögen sich unsere Freunde daran erinnern, daß sie nicht die einzigen sind, die an uns schreiben. Es steht uns leider kein Stab von Korrespondenten wie manchen anderen Redaktionen zur Verfügung.

Falls wirklich nur technische Daten gebraucht werden, so genügt die kürzeste Fragestellung, die Daten gibt's dann rationell als Fotokopie (soweit überhaupt vorhanden!). Ansonsten bitte nicht nach dem Hersteller von Kompressoren zur Leistungssteigerung fragen... das gibt's wirklich nicht.

Redaktion DAS MOTORRAD

TREFFEN... TREFFEN... TREFFEN...

Das große Ereignis in Melnik/Tschechoslowakei

Inzwischen haben wir von vielen Lesern Anfragen erhalten, auf welche Weise man an dem Motorradfahrer-Treffen in der CSSR zu Pfingsten 1966 teilnehmen kann. Verbunden mit dieser Veranstaltung ist eine Zielfahrt. Melnik liegt etwa 35 km nördlich von Prag an der Elbe an der Straße Nr. 9. Jeder, der dorthin fahren möchte, schreibe möglichst sofort an den veranstaltenden Club Z. O. Svazarmu T. D. V., Melnik-Mlazice. Der Sekretär des Treffens ist Herr Fr. Hrabeta. Man erhält dann von dort postwendend den nötigen Anmeldeschein. Außerdem alle Unterlagen wie die Einladung, Prospekte und Kostenangaben. Man braucht nur angeben, ob man allein oder mit Begleitung kommt, und welche Art von Quartier man wünscht (Zelten, Wochenendhaus, Hotel usw.). Benzin wird erhältlich sein mit den Oktanzahlen 76, 82, 92. Dazu Shell-Motoröle. Die Anreise ist ab 28. Mai möglich. Vorgesehen ist eine Führung durch Prag und viele kleinere Veranstaltungen. Man kann sich in deutscher Sprache verständigen. Wir hoffen, daß wir dort nicht nur viele Motorradfahrer aus der Tschechoslowakei, sondern auch aus Mitteldeutschland treffen können. Wir hoffen aber auch, daß viele unserer Freunde und Leser Pfingsten dorthin fahren werden und auch interessantes Maschinenmaterial nach Melnik bringen, denn diese Tage werden Leckerbissen für die Motorrad-Liebhaber aus den Ländern jenseits der Grenzen sein.

Motorradfahrer-Zusammenkunft in Dänemark

Vom 23.—24. April findet in Gladsaxe, 7 km vor Kopenhagen, ein Treffen für Motorradfahrer auf dem Campingplatz des Ortes statt. Wer kein eigenes Zelt hat, kann dort für DM 16.— ein Zelt mieten. Gasthof- und Hotelunterkünfte können durch den Veranstalter leider nicht vermittelt werden. Es sind mehrere gemeinsame Unternehmungen geplant. Anmeldungen bitte unter Beifügung von DM 12.— (zwei Personen DM 17.—) für Plaketten usw. bis zum 11. April 1966 an den Veranstalter „Motorsport-snytt“, Ole W. Larsen, Pilevej 3, Glostrup, Dänemark.

HONDA-Treffen in der Schweiz

Am 28. und 29. Mai 1966 (Pfingsten) findet beim Motel Nord-Süd, Hauenstein, Paßhöhe bei Olten in der Schweiz, ein Treffen für Honda-Fahrer statt. Ein großer Campingplatz ist vorhanden, eine Massen-Unterkunft ebenfalls. Unkostenbeitrag pro Person sfr 15.— (DM 15.—), eine Mahlzeit gratis. Viele Preise sind zu gewinnen, es werden dazu kleinere Wettbewerbe veranstaltet. Außerdem werden Vorträge gehalten und eine gemeinsame Wanderung unternommen. Eine Honda-Werkstatt ist am Platz. Veranstalter: Honda-Club Basel. Anfragen, Quartiere, Programm usw. durch X. Schmidlin, Birkenstraße 1, CH-4122 Neuallschwil.

In Kollmar-Elbe

Am 16. 4. 66, dem Samstag nach Ostern, veranstalten die Motorrad-Freunde Kollmar-Elbe ihr 6. Motorradfahrer-Treffen. Beginn des Treffens gegen 14 Uhr mit einigen Geschicklichkeitsprüfungen. Der Ort des Treffens ist Kollmar-Elbe, Clublokal H. H. Münster. Um 20 Uhr wird Horst Bredow vom Archiv für Motorrad-Geschichte aus Berlin einen interessanten Vortrag halten. Danach einige Filme und die Preisverteilung an die Erfolgreichsten bei der Geschicklichkeitsprüfung. Neben einigen Betten steht für Übernachtungen der Saal zur Verfügung. Es wird gebeten Luftmatratzen und Schlafsäcke mitzubringen.

Anfragen an: Hans Bartels, 2201 Kollmar-Elbe, Schulstraße

Motorradfahrer-Treffen in Gmunden, Österreich

Ostern 1966, am 10. und 11. April, findet das VI. Int. Motorradfahrer-Treffen in Gmunden am Traunsee zwischen Salzburg und Linz statt. Anfragen und Auskünfte: Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBO), Oberösterreich, Rolf Arnold, A-4020 Linz/Donau, Am Lerchenfeld 48.

Zusammenkunft bei Kiel

Am 2. und 3. April 1966 findet wieder in Raisdorf bei Kiel, Lokal „Rosenheim“, ein Treffen für Motorradfahrer statt. Veranstalter diesmal: Vereinigung Norddeutscher Motorradfahrer, Sitz Kiel, Günter Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67.

Verlag MOTORPRESSE-VERLAG GMBH., 7000 Stuttgart W, Seidenstr. 50, Postfach 1042, Telefon 22 41 41. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 07/22036. Herausgeber Paul Pietsch und Ernst Troeltsch †. — Redaktion: Obering. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Verantwortlich für Österreich Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellvertreter: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbrock (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—, Ausland DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonto: Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 12. — Gelegenheitsanzeigen (kompref): Preis DM 1.80 Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10%, drei mit 15% und sechs mit 20% Rabatt. — Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN GMBH. „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa-Motor“, „FLUG-REVUE“, „LASTAUTO und OMNIBUS“, „mot / Auto-Kritik“ — die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren, Reiseheft, Auto-Modelle, „der MOTOR-TEST“.



RENNFEDERBEINE

Hydraulisch, für 50 ccm, Längen 280 und 290 mm. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11 / 24 57 07.

RENNGABELN

Für 50 ccm-Rennmaschinen, für 125-500 ccm-Rennmaschinen. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 07 11 / 24 57 07.

RENNKOMBI

Leder, superleicht, 1250 g, DM 295.—, zusätzlich Regenkombi im gleichen Schnitt DM 125.—. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11 / 24 57 07.

RENNSCHEIBENBREMSEN

Campagnolo-Scheibenbremsen für 50, 125, 250 ccm-Rennmaschinen, für Vorder- und Hinterrad. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide, Telef. 07 11 / 24 57 07

RENNSTIEFEL

Superleicht, DM 75.—. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 07 11 / 24 57 07.

RENNSITZBÄNKE

Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11 / 24 57 07.

RENNVERGASER

Dellorto-Renn- u. Sportvergaser. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11 / 24 57 07.

STURZHELME



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

Engl. Sturzhelme

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

AGV-Rennsturzhelm, in Jet-Form, für Rennen zugelassen, DM 49.—. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 24 57 07.

Schweiz

Motorsport-Textil-Brunner

Das Spezialgeschäft für Qualitätsmotorbekleidungen: BARBOUR-Anzüge, FOSPAIC-Brillen, alle Modelle, Leder-, Touren- und -Rennkombi nach Maß, Lederjacken, Lederhosen, Cromwell-Helme, Römer-Helme, GOLDTOP-Stiefel und Handschuhe, Avus-Rennstiefel, Nierengürtel, Tanksäcke, Mundschützer usw. Prospekte verlangen. **L. Brunner**, 4051 Basel, Schützenmattstr. 63. Läden: Austraße 66 (vorerst nur samstags geöffnet). Telefon (061) 34 14 68 / Läden (061) 24 35 69

VERKLEIDUNGEN



**Kabriolett-
Aufbauten**

für Beiwagen nach gewünschten Maßen auch auf Teilzahlung liefert **Bernhard Richter** Berlin N 65, Puttbusser Straße 33 Telefon 46 32 66

Wer gut geleitet fährt

Gläser-verkleidet

HESTRÜ



Beinschilde und Sportseitenblenden

Großes Programm
H. STRÜMPFLER
71 HEILBRONN, Oststr. 96

VERSCHIEDENE



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

48 402

Zu verkaufen: Werksrennmaschine Benelli u. Aermacchi 250 ccm. Bitte wenden Sie sich an: Toussaint, 23 rue Ct Naessens, ANS — Lüttich (Belgien). 48 499

Suche Motorrad bis 250 ccm (englische oder italienische Maschine bevorzugt). Karl-Heinz Merz, 7891 Unterlauchringen, Hebelstraße 14. 48 528

Suche neuwertigen R 68-Motor mit Vergaseranlage, komplett. Verkauft mehrere NSU Mäxle, zerlegt, zum Ausschichten; 1 Heinkel Tourist, guter Zustand, 27 000 km, DM 600.—; ferner von KS 600, Bauj. 1939, 1 Motor, leicht defekt, u. viele Ersatzteile. Joachim Adams, 4051 Amern, Polmansstr. 14. 48 576

RADSPANNEREI — Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder — mit Reparatur für Auto — Motorrad — Moped — Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68, Gitschiner Straße 64, Ruf 61 2858

SPEZIAL-MOTORRAD-REPARATUR · ER-SATZTEILE · TUNING · ZUBEHÖR · ALLE ENGL., ITAL. u. DEUTSCHE MASCHINEN. RAICHLE, 73 ESSLINGEN, Am schönen Rain 39

Motorräder, Roller, Mopeds
Spaett München, Landwehrstraße 66, Telefon 53 16 90

TAUSCH

Tausche MGA, Bauj. 60, Austauschmot. 10 000 km, weiß, Cabrio, Speichenräder, gegen 500er oder 600er BMW ab Bauj. 1960. Leo Jungblut, 5472 Plaidt, Miesenhheimer Straße 28. 48 551

VERSCHIEDENES

Zu verkaufen: 1 Moto Cross-DKW 250 ccm, 1 Verkleidung für Norton Manx, 1 Kreidler-Rennmotor sowie 1 AJS Boy-Racer 7 R 350 ccm. Helmut Kustermann, 7 Stuttgart S, Böcklerstraße 51 A. 48 498

Suche Getriebe von MZ oder DKW 125 ccm 4-Gang. Eberhard Jaster, 7 Stuttgart-Giebel, Giebelstraße 25. 48 489

Verk. Hoske-RS-Tank für Max, Horex-Tele, RT 350-Rahmen mit Brief, RT 350-Motor. D. Gisenia-Hose mit Jacke; suche Maxi-Motor. Albrecht, 562 Velbert, Marienburger Platz 1. 48 472

1 Steib S 250 DM 150.—, 1 Metzler C 3,25 × 19, 2 Stück 3,50 × 19, zusammen DM 100.—, einz. DM 40.—, fast neu, verk. H. Bestmann, 2083 Halstenbek, Baum-schulenburgweg 5. 48 481

Suche dringend eine Original-Windschutzscheibe für meine Gläser-Sportverkleidung, Typ Monza. Erich Oberprantacher, Schloß Schwanburg, Nals — Bozen. 48 504

Verkaufe 200er 4-Gang Bultaco TSS-Motor, 32 PS, sow. 5-Gang-Kreidler-Rennmotor mit längsverr. Zylinder, 10,5 PS. Gerd Heinsdorff, 507 Bergisch Gladbach, Hauptstraße 344. 48 518

Suche dringend 1 Paar schwarze Lederjeans, schlank, Größe 1,85. Bitte um sofortige Antwort mit Preis an Peter Steinmetz, Graz, Wetzelsdorf, Forstergasse 16 a, Österreich. 48 462

Suche Harr-Tourenkombi f. ca. DM 120.—, Gr. 176—182 cm, Weite 76—83 cm, sowie Nierengürtel u. Tankrucksack. Ulrich Jank, 44 Münster, Mondstr. 166, Telefon 3 13 09. 48 466

Verkaufe 1 Tourenkombi, 1,63, 2 Rennvergaser SSI 32 mit Doppelschwimmer für Gespann, 2 Rennvergaser SSI 26 mit Schwimmerk. u. Ansaugstutzen für BMW. Willi Hartmann, 7261 Zwerenberg. 48 501

Bücher, die jeder Motorradfahrer haben möchte:

Was war los auf der Insel Man?

„Nebel, Moor und Steine“, der Erg.-Band z. Sechstagesfahrtbuch, 80 S., viele Bilder u. Tabellen, kartoniert DM 4.—.
„Geröll, Motoren, feine Kerle“ Das Buch von der Sechstagesfahrt. 2. (erweiterte) Auflage, 300 S. (inkl. Six Days 1965), ergänzte Tabellen, viele Bilder, Leinen-Einband mit vierfarb. Schutzumschlag DM 14.80.

Bestellungen durch Voreinzahlung des Betrages auf Postsch.-Konto München 207 179 (Robert Poensgen, Buchkonto) oder per Nachnahme zuzügl. Versandkosten direkt bei Robert Poensgen, 8939 Oberrammingen. 48 406

2 LM-Felgen, wie neu, u. 1 Stahlfelge 19", 38 Loch, 2 Fanfaren. H. Henneberg, 6571 Oberhausen/Kirn, Dorfstr. 69. 48 574



-NACHRICHTEN NR. 48

Ein Drehzahlmesser ist sehr schön, doch sollte er auch richtig geh'n. Für BMW's da gibt es diese Sorgen nicht, wenn man vorher mal den Dico spricht.

Erstklassige Drehzahlmesser

komplett mit Winkeltrieb und Welle

60 mm Ø = DM 77,—
80 mm Ø = „ 82,—
Halter = „ 2,50
(an Lampenhalter)
Halter = „ 3,50
(mit Schelle an Gabelholm)

Lieferung natürlich wie immer prompt und frei Haus.

Walter Dillenbergh, Inh. Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 — Tel. 071 50/81 91



Preissenkung!

Immer mehr Männer entscheiden sich für

BRAUN-SIXTANT

m. eingebautem Langhaarschneider.

Zuleitung u. Luxus-Spiegelkassette

21 Tage Gratisprobe

erst danach 12 Monatsr. à DM 7,55

Keine Anzahlung

DM 81.— bei Barzahlung 3% Skonto.

3 Jahre Garantie. Fabrikneue Geräte.

Sofortlieferung, porto- u. verpackungsfrei. Rasierwasserpr. gratis. Postkarte mit Beruf u. Geburtsdatum genügt.

JAUCH & SPALDING

7950 Biberach an der Riss, Abt. R 455



nur
DM 7,55
monatl.

Motorradfahrer treffen jeden Sonntag Gleichgesinnte bei: Karl Krottenmüller, Bierstühle, 8804 Dinkelsbühl (Mittelfranken). 48 448

Verkaufe 4 Motoren: 1 Zündapp Elastic 250, 1 Isetta-BMW-Motor 250, 1 Maico 200 ccm, 1 Triumph T.V.N. 2-Zyl. 250. Alle in gutem Zustand. Giuseppe Pasqualini, 6908 Wiesloch, Gerberaistr. 4. 48 562

Wer sucht „Schmiermaxen“ bei finanz. Beteiligung? Fernfahrer, 29 J., 68 kg, langjähr. Gespannpraxis (Touring). Horst Pripfenow, 865 Kulmbach, Basteigasse 8. 48 571

Suche guterhaltene Damen-Lederkombi Größe 40 (178 cm groß). Helga Klein, 483 Gütersloh, Danziger Str. 25. 48 578

Suche eine gebrauchte Damen-„Harro“-Tourenkombi Größe 46, Körpergr. 172 cm. Dorothee Ostermann, 472 Beckum/Westf., Werseweg 48. 48 544

Honda Suzuki Yamaha Kleinkrafträder Motorräder

WILLY HEYER
4055 Kaldenkirchen/Rhld.
Wallstraße 5, Telefon 6336



Handbuch und Katalog DM -50 in Marken

MODELL-AUTORENNEN

— auf elektrischen Bahnen — GÜNTER SEIFERT
5 Köln, Hansaring 113
IHR NEUES HOBBY Abt. Modell

- PVC-Falttüren und -Faltwände
- ideal für Alt- und Neubau, enorm
- preisgünstig. Prospekt 22 gratis.
- Hans H. Brockstedt, 225 Husum

Die Weltmeister 1965

Von jedem Motorrad-Weltmeister ein Originalphoto aus dem Rennen, im Format 13/18 cm, in bedrucktem Umschlag. Total 6 Bilder. Ganze Serie sFr. 12.—. Auch Einzel- u. Farbenbilder. Gratisprospekt. Photo **Max Hug**, Rainfußweg 3, 8038 Zürich.

JAPANISCHE MOTORRÄDER 50-500 ccm

Wir suchen für die BRD einen

GENERAL-IMPORTEUR

mit besten Verbindungen zum Fachhandel.

Anfragen bitte nur schriftlich an:

IWAI G. m. b. H.
2 Hamburg 1, Spitalerstraße 1.

WERKZEUGE

Japan. Stecknußsätze, SW 6 bis 24 mm mit Ratsche u. Hebel f. festsitzende Muttern, in Metallbehälter, nur DM 9,90, kleiner Satz, ohne Ratsche, nur DM 6,90. Bestellen Sie noch heute! Versand nur solange Vorrat reicht! **Motor-Rauscher**, 8832 Weißenburg.

Anzeigenschluß

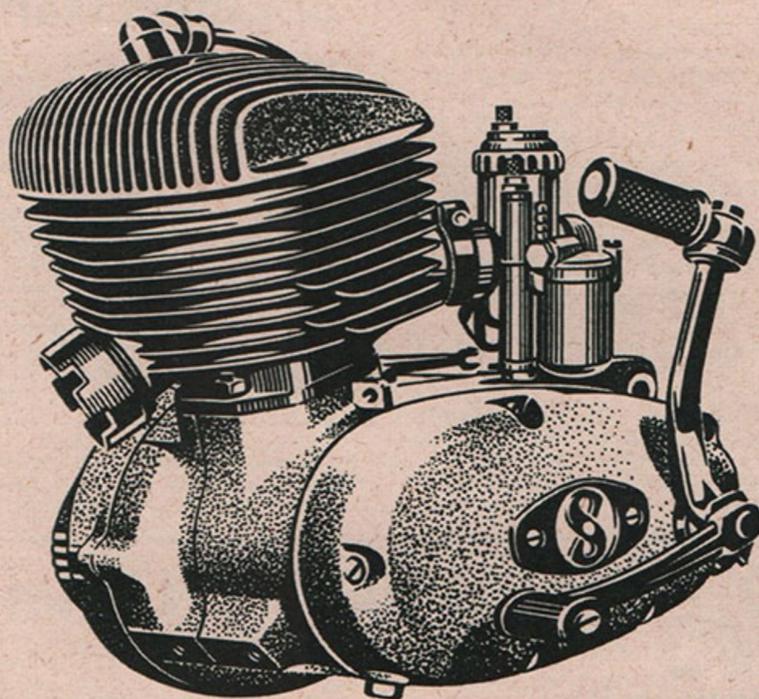
für Heft Nr. 7/66
ist am
10. März 1966

Er kennt jedes gute Motorrad,



DM 3.302 a

und darum kennt er diesen Motor.



Bei Motorrad-Freunden berühmt – SACHS 100/4 S. Ein echter Hochleistungsmotor. Mit 8,2 PS. Und hervorragend abgestuftem 4-Gang-Getriebe. Auf die enorme Kraft läßt schon das Aussehen schließen. Breitwandzylinder! Ein robuster

und zuverlässiger Motor. Der nichts übel nimmt. Und wirtschaftlich ist. (Die 100-ccm-Klasse ist die wirtschaftlichste!)

SACHS 100/4 S – das kraftvolle Zentrum guter Maschinen. Wie alle Fahrzeugmotoren von SACHS.

Ob Motorrad, Roller, Mokick, Moped oder Mofa 25 – SACHS setzt den Maßstab für jede Maschine.

FICHTEL & SACHS AG
Schweinfurt



SACHS