

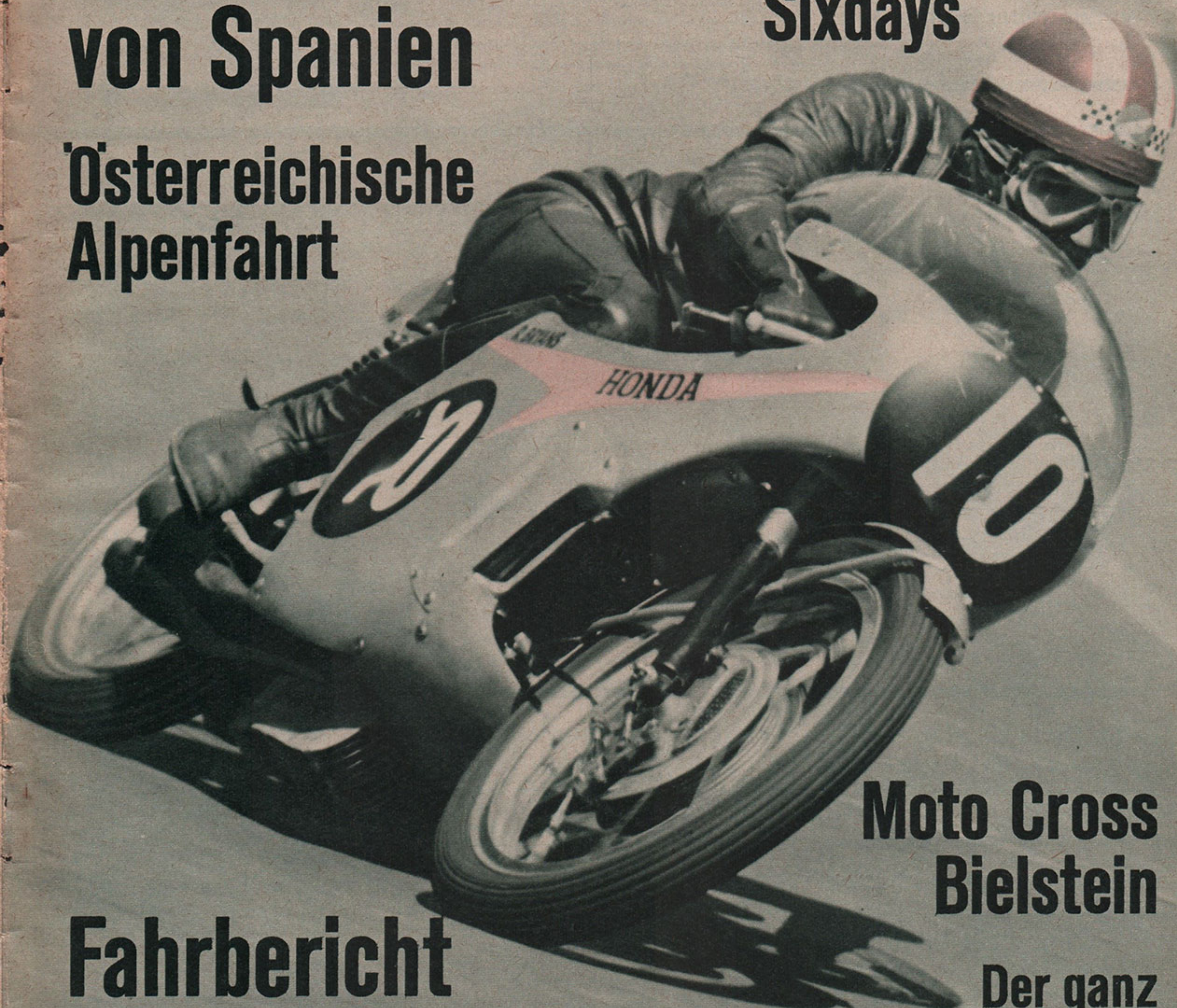
# DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

**Großer Preis  
von Spanien**

**Österreichische  
Alpenfahrt**

**Schottische  
Sixdays**



**Fahrbericht  
Yamaha 100**

**Moto Cross  
Bielstein**

**Der ganz  
junge Nachwuchs**

**12** DM 1,20 • 48. Jahrgang • 4. Juni 1966

Österreich S. 8,80  
Niederlande Hfl. 1,50

Schweiz Fr. 1,40  
Italien L. 250

Schweden Skr. 2,35 inkl. oms.  
Dänemark dKr. 3,50

US \$ .50

Printed in Germany



Jeder erlebt in diesem Buch die dramatischsten Situationen selbst mit — Max Deubel erzählt von

## Sieg und Niederlage

aus seinem Rennfahrer-Leben, durch das ihn Emil Hörner als verwegener Beifahrer begleitet.

Nicht Emil Hörner, sondern man selbst sitzt, liegt oder hängt neben Max Deubel als Beifahrer im Boot, kämpft mit um die Zehntelsekunden des nahenden Sieges, bangt und jubelt — so spannungsgeladen und packend sind diese Szenen von den großen Rennstrecken berichtet — ein Buch, das die wahre Rennatmosphäre der Weltmeisterschaftsläufe vermittelt.

### Das Buch für den Freund des Motorrad-Sports

Wenn Max Deubel das Bedürfnis hat, seinen Freunden aus dem „Nähkästchen“ zu erzählen, dann darf man sicher sein, daß es eine interessante Geschichte ist... - Jeder, der das Buch gelesen hat, wird es bestätigen - ein Buch, wie es sich der Freund des Motorrad-Sports wünscht!



### Jeder Band mit den Fotos der Weltmeister - handsigniert!

Jeder Band, dessen typographische Gestaltung bereits besticht, ist von den Weltmeistern selbst handsigniert! Das reichhaltige Bildmaterial vermittelt als Ergänzung zu den geschilderten Berichten den umfassenden, optischen Eindruck. Streckenpläne der bedeutendsten Rennstrecken versetzen den Leser in die Lage, die Rennen auf diese Art zu rekonstruieren. Eine Aufstellung der

Weltmeisterschaften und Deutschen Meisterschaften von 1954-1964 im Anhang sowie eine Aufstellung der Sporterfolge Max Deubels und Emil Hörners vervollständigen dieses packende Buch und geben ihm gleichzeitig den Wert eines Nachschlagewerkes. **235 Seiten, 117 Fotos auf Kunstdrucktafeln, Ganzleinen, DM 19,80**

Ganz neu bei MOTORBUCH STUTTGART — wir liefern sofort!

**BESTELLSCHHEIN** An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

Expl. Deubel/Hörner - Sieg und Niederlage - DM 19,80  
Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name \_\_\_\_\_

Ort (PLZ) \_\_\_\_\_

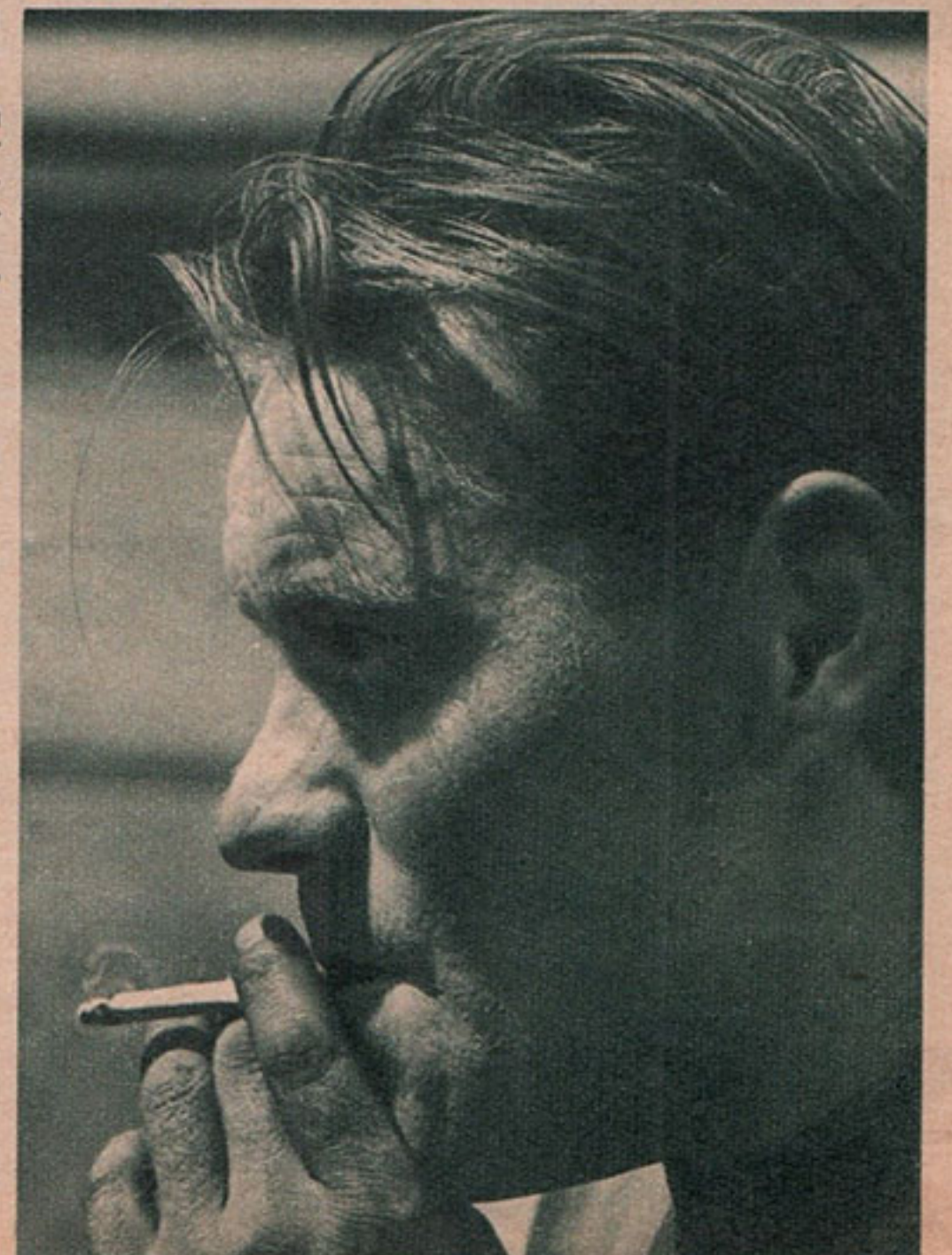
Straße \_\_\_\_\_

Mo 12/66

Sie erhalten den Band mit nebenstehendem Bestellschein (auf Postkarte geklebt oder im Umschlag einsenden) sofort von

Deutschlands Spezialversandhaus für Motor-Literatur

**Motorbuch  
7 Stuttgart 1  
Postfach 1370**





# DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE  
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

48. JAHRGANG

HEFT

12

1966

## INHALT

Immer Ärger mit dem MOTORRAD	325
Österreichische Alpenfahrt . . . . .	326
DAS MOTORRAD fuhr Yamaha 100 ccm Twin . . . . .	328
Großer Preis von Spanien . . . . .	330
Puñta und Neusiedler See . . . . .	334
Moto Cross Bielsteiner Waldkurs . . . . .	336
Die Schottischen Sixdays 1966 . . . . .	337
Laßt die Burschen Motorrad fahren	338
Vergaser und Zündanlage der Fünfiger (5) . . . . .	340
DAS MOTORRAD baut am Motor: Kreidler Florett Fünfgang (3) . . . . .	342
In letzter Sekunde: Die ersten Bilder von Hockenheim . . . . .	352
Termine . . . Treffen . . . Termine	352

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

### Titelbild:

Der junge Ire Ralph Bryans ist 1966 in den kleinen Klassen der zweite Mann im Honda-Rennstall. Beim Großen Preis von Spanien konnte er sowohl in der 50 ccm-, als auch in der 125 ccm-Klasse den dritten Platz belegen, in beiden Rennen war sein Teamkamerad Taveri jedoch besser. Foto: V. Rauch

## Immer Ärger

mit dem

# MOTORRAD

Nicht um den mannigfaltigen Ärger mit unseren fahrbaren Untersätzen geht es diesmal. Sondern um den, den manche Leute immer wieder mit uns, mit der Zeitschrift und ihrer Redaktion, haben zu müssen glauben.

Viel davon geht ja unter, ehe die geplanten geharnischten Proteste oder auch nur schriftliche Unmutsäußerungen bis zu uns nach Stuttgart gelangen — und erst auf Umwegen oder durch pure Zufälle erfahren wir in solchen Fällen, welchen Wirbel wieder irgendwo ein Bericht, ein Bild oder auch nur eine Bemerkung, die wir brachten, ausgelöst haben.

Aber manchmal auch schreibt einer im ersten Zorn, und das liest sich dann beispielsweise so:

*„Mit Bedauern stelle ich fest, daß ich bereits wieder einmal Anlaß zu einer Beschwerde gegenüber Mitarbeitern Ihres Verlages habe, für die Sie letztlich auch verantwortlich zeichnen.*

*Es ist in letzter Zeit mehrfach vorgekommen, daß Händler, ja sogar deren Kunden bzw. Auftraggeber, an mich und andere Mitarbeiter unseres Hauses herangetreten sind mit der ‚DROHUNG‘, Ihren Herrn Leverkus (lies Klacks), der sich dazu gerne zur Verfügung stelle, einzuschalten, wenn unsererseits die Liefertermine nicht eingehalten würden. Für diese Leute scheint Ihr Herr Leverkus der Tausendsassa zu sein, der auf Grund mir zugegangener Informationen soviel Einfluß geltend machen könne, daß Unmögliches möglich gemacht werde.*

*In letzter Zeit hat das Ganze Formen angenommen, die auf das Schärfste zu verurteilen und zurückzuweisen sind. Es liegt mir zunächst fern, die einzelnen Fälle zu beleuchten.*

*Ich habe mich gerade gestern wieder maßlos darüber aufregen müssen, als ein Taxifahrer (Name ist bei mir bekannt) zu mir gelaufen kam und mir quasi mit Ihrem Herrn Leverkus gedroht hat, weil eine bestellte Maschine nicht termingemäß ausgeliefert werden konnte.*

*Das sind werksinterne Dinge und haben es deshalb nicht notwendig, der Kritik Ihres Herrn Leverkus standzuhalten. Ich verbitte mir, zugleich im Namen meines Hauses, mit dem ich Rücksprache gehalten habe, daß sich jetzt und auch künftighin Ihr Herr Leverkus in unsere Verkaufsmethoden einschaltet. Dazu ist er weder befugt noch berufen. M. E. dürfte das Aufgabengebiet Ihres Herrn L. so fest umrissen sein, daß er es nicht notwendig haben sollte, sich in Dinge einzumischen, die „andere“ zu entscheiden haben und von Haus aus auch besser informiert sind als Ihr Herr ‚Klacks!‘*

Peng — da hat er's aber unserer Verlagsdirektion hingehauen, dieser bestinformierte deutsche Motorrad-Händler, der sich da „gerade gestern wieder so maßlos über uns aufregen“ mußte. Über uns — wohlgemerkt, denn wenn sich sein ganzer Zorn auch gegen Klacks richtet — Klacks tut in diesem Fall nichts anderes, als jedes Redaktionsmitglied auch tut, wenn es aus dem Leserkreis um Hilfe angegangen wird.

Und solche Hilferufe kommen, gegenüber der Industrie, den Importeuren und ihren Händlern, leider in Überfülle. Niemand soll glauben, daß wir dabei immer sofort blindwütig losgingen — wir haben lange genug mit Motorradfahrern zu tun, um nicht zu wissen, daß sich auch unter ihnen mancher befindet, dessen Klagen und Anklagen ein bißchen anders aussehen, wenn man sie zunächst nach dem alten Grundsatz „Erst mal die andere Seite hören“ beleuchtet hat. Aber leider ist das, was nach solcher „Läuterung“ übrigbleibt, noch immer schlimm genug.

Es geht ja durchaus gar nicht immer um eine „unberufene Einmischung in Verkaufsmethoden“. Es geht einfach darum, daß wir nicht tatenlos zusehen, wenn man uns wegen der Praktizierung gewisser *G e s c h ä f t s m e t h o d e n* um Unterstützung angeht. Es ist nun mal leider so, daß ein Motorradfahrer für seine Ärgernisse und seine Sorgen meist keinen anderen Ausweg weiß, als sie uns vorzutragen. Wenn er demjenigen, der ihm und seinen Argumenten kein Gehör schenken wollte, damit „droht“, daß er zum MOTORRAD gehen werde — wer will ihn daran hindern? Wer aber gar will *d a r a u s* Klacks oder irgendeinem anderen aus unserem Redaktionskreis einen Vorwurf machen? Oder daraus, daß wir das Vertrauen unserer Leser nicht zu enttäuschen versuchen und uns der betreffenden Angelegenheit wirklich annehmen?

Nicht, weil wir uns in dieser Sachwalterrolle gebauchpinselt fühlen. Sondern einfach deshalb, weil in einer Unzahl von Fällen unsere Unterstützung bei seinem Geschäftspartner dem half, der allein — und im Umgang mit Industrie und Handel nicht versiert — nicht vorankam. Und weil, das ist das Entscheidende, das positive Resultat unserer „unberufenen Einmischung“ nicht erst in einem Fall dazu beitrug, einen Mann dem Motorrad zu erhalten, der dank der uns vorgetragenen Vorgeschichte bereits so sauer war, daß man absehen konnte, wann er sein Motorrad zum allerletzten Mal in die Ecke stellen würde.

Wohlgemerkt — das Zuletztgesagte betrifft nicht unbedingt den, der unserer Verlagsleitung den oben zitierten Brief schrieb. Mit welchen akuten Fällen wir ihn so geärgert haben, müssen wir erst noch feststellen. Aber sein Brief ist ja auch nur typisch für manchen anderen — und für viele, die aus Klugheit dann doch nicht geschrieben wurden.

Aber mindestens das ist auch an die Adresse dieses Briefschreibers gerichtet: Wir machen unsere Zeitschrift — von jeher übrigens — nicht allein, um unseren Lesern Neues, Interessantes, Lehrreiches und Amüsantes zu bringen. Wir machen sie, diese Überzeugung dürfen wir ohne Überheblichkeit haben, für einen Großteil unserer Leser als deren Freunde, die darauf vertrauen, daß wir ihnen in voller Sachlichkeit nicht nur Positives über Motorräder berichten, sondern offen auch vom Negativen sprechen. Die es aber insbesondere als eine Selbstverständlichkeit ansehen, daß wir dort dahinterhaken, wo etwas geschieht, was im Moment dem einzelnen von ihnen — in der Konsequenz aber der Gesamtheit der Motorradfahrer und dem Motorrad überhaupt abträglich ist.

Deshalb also wird sich nichts ändern. Es wird weiterhin Fälle „unberufener Einmischung“ unsererseits geben — und es wird weiter manchen Ärger geben. S. R.



Zum 37. Male:

# ÖSTERREICHISCHE ALPENFAHRT

In den Tagen vom 12.—15. Mai war auch in diesem Jahr wieder das malerische Velden am Wörthersee Standquartier aller derer, die, wie nun schon seit Jahrzehnten, die österreichische Alpenfahrt bestreiten. Wobei auch in diesem Jahr die eigentlichen Fahrtage der 13. und 14. waren, der 12. war der Abnahme und der 15. der Preisverteilung und Siegerehrung gewidmet. Wieder wurde, wie schon im Vorjahr, eine Wertung praktiziert, die nicht alle Sonderprüfungen (einschließlich hier der morgendlichen Startprüfung) gleich, sondern entsprechend ihrem Schweregrad bewertet — ein Modus, dessen Nachahmung immer wieder nur empfohlen werden kann.

Auch in diesem Jahr wieder war es eine Doppelveranstaltung, d. h. sowohl ein Wettbewerb für Motorräder als auch für Wagen, für die die Alpenfahrt u. a. zur Europa-Rallyemeisterschaft gewertet wurde. Wagen und Motorräder aber störten sich gegenseitig nicht, da sie nicht nur andere Start- und Zielankunftszeiten hatten, sondern auch völlig getrennte Strecken (die der Wagen führte am zweiten Tag sogar zweimal weit in jugoslawisches Gebiet hinein).

Einen Nachteil freilich hat der gleichzeitige Ablauf zweier derartiger Wettbewerbe sicherlich: Er stellt an die Organisation und insbesondere an die benötigte Zahl von Funktionären erhebliche Anforderungen. Und hier lag auch in diesem Jahr wieder der schwache Punkt der Alpenfahrt:

Wir in Deutschland, wo wir über einen erheblich größeren und versierteren Funktionärstamm verfügen, würden uns wahrscheinlich gar nicht zutrauen, eine Alpenfahrt nach österreichischem Muster aufzuziehen. Aber man muß sich, wenn man zur Alpenfahrt geht, darüber im klaren sein, daß die Österreicher gar keine andere Wahl haben, als ihre Alpenfahrt entweder so zu machen, wie sie sie machen, seit Jahren schon machen — oder die Sache ganz bleibenzulassen. Auf zwei Termine (für Wagen und Motorräder getrennt) aufteilen geht nicht — und mehr Funktionäre haben sie nun mal nicht. Da ist es eben unvermeidlich, daß organisatorische Mängel und manche Absonderlichkeiten zutage treten, über die sich die akut Betroffenen zunächst ärgern und eventuell auch mächtig aufregen — bis sie schließlich zu dem Schluß kommen, daß man die Alpenfahrt so sehen müsse, wie es die Österreicher tun — nicht so sehr als tierischen Ernst, sondern als Sport und Spaß in einem wundervollen landschaftlichen Rahmen. Wer das nicht will — muß fernbleiben; und wer mit Macht eine Änderung erzwingen wollte, würde

wohl nichts anderes erreichen, als daß es keine Alpenfahrt mehr gäbe. Die Alpenfahrt ist zwar international — aber es ist schließlich keine Sechstagesfahrt, bei der ein anderer Maßstab angelegt werden muß.

Was nicht heißen soll, daß man nun auf die Dauer zu allem ja und amen sagen muß, was da von Kommerzialrat Basch, dem Fahrleiter, und seinen Mannen exerziert wird. Wenn Besagter beispielsweise einen Protest gegen irreführende Streckenmarkierungen nach reichlich langem Überlegen mit der Begründung ablehnt, lt. Ausschreibung sei nicht die Streckenmarkierung ausschlaggebend, sondern der Fahrer für das Einhalten der richtigen Strecke an Hand der Karte selbst verantwortlich, dann weiß man wirklich nicht, ob das nicht ein wenig zu stark aufgetragener österreichischer Humor ist. Wiggerl Kraus jedenfalls (von dem man in eingeweihten Kreisen erzählt, daß er früher selbst mal Wettbewerbsfahrer gewesen sein soll — manche sagen sogar 30 Jahre lang!) — der Wiggerl jedenfalls, der als einer der beiden Sportkommissare fungierte, meinte immer wieder kopfschüttelnd, daß er noch keinen Geländefahrer gesehen habe und sich auch keinen vorstellen könne, der mit der Landkarte in der Hand sich den Verlauf der Strecke während eines Geländewettbewerbs herausuchte. Daß der zweite Sportkommissar — Herr v. Guillaume — sich der Ansicht Baschs anschloß, spricht nicht für sehr viel Erfahrung mit Motorrädern bei derartigen Wettbewerben (er war natürlich auch in erster Linie mit Rücksicht auf die Wagenfahrer als Sportkommissar berufen, und für die gelten ja schließlich in diesem Punkt andere Voraussetzungen. Aber immerhin — —).

Auch sonst werden sich unsere österreichischen Freunde mit den Jahren doch noch ein bißchen umstellen müssen. Und vielleicht hatte der deutsche Kollege recht, der meinte, Fahrleiter Basch habe auch diesmal wieder bewiesen, daß er seine Strecke nicht genügend kenne — bzw. den jetzigen Zustand, der sich ja nun mal an vielen Stellen im Laufe der Jahre beträchtlich geändert hat (die Autobahn über'n Katschberg steht zwar vorläufig nur als projektiert in den Karten, aber auf die Turrach fährt man bis weit hinauf heute schon schön breit und asphaltiert!). So war es — auch mit allem Augenzudrücken und bei Berücksichtigung aller österreichischen Mentalitäten — eine glatte Unmöglichkeit, daß man am zweiten Tag die Teilnehmer, d. h. die Motorräder, in einer zweimaligen Sonderprüfung über die Turrach leitete, wobei die Sonderprüfungsstrecke jedesmal erst durch ein Geländestück und



dann, ehe der Turrachanstieg folgte, durch Ebene Reichenau, d. h. eine Ortschaft führte, in deren Mitte sich eine Straßenabzweigung befindet (wo nicht mal ein Polizei- oder Funktionärsposten stationiert war, glücklicherweise erbarmte sich ein MZ-Betreuer der Situation!) und wo auf schmaler Dorfstraße der volle mittägliche Gegenverkehr abrollte. Da mußten die Fahrer (an die 70 noch immer) also zweimal mit vollem Speed durch — daß nichts passierte, ist ein wahr-



Links die Fahrer Schmider (79) auf der Hunderter Zündapp und Beranek (78), (Zündapp). Scheinbar ist diese Situation ohne Besonderheiten, aber wenn man genau hinsieht, dann erkennt man die Routine der Fahrer: Beide suchen sich den einzig möglichen Weg. In Fahrtrichtung sind die Stufen in der Mitte der Fahrbahn kaum zu erkennen. Das ist der Instinkt, der einen guten Geländefahrer ausmacht.

Fotos: Jelinek







Die beiden Bilder links und das Bild oben wurden an derselben Stelle aufgenommen, auch hier ist es wieder interessant, die verschiedenen Fahrstile zu begutachten: 66 = Dieter Kramer (Zündapp), 50 = Albert Seitz (Hercules), 101 = Johann Sommerauer auf der 50er Puch. Unten: Volker Kramer (Zündapp) nimmt diesen kleinen Hügel sehr zahn, Vorderrad bleibt am Boden. Die Tücke dieser Stelle liegt in den ausgefahrenen Spuren!

res Wunder. Aber wer sich als Verantwortlicher damit tröstet, daß ja eben nichts passierte, der sollte daran denken, daß es hier oder anderswo bei solcher Gelegenheit einmal kracht — und wahrscheinlich ist der Schaden für den Motorradsport und die Alpenfahrt dann beträchtlich. Das sollte man überlegen, wenn man schon mit Menschenleben spielt.

Man hat nämlich den Eindruck, daß das „Image“ des Motorrads in Österreich so wenig wie möglich mit Negativem belastet werden sollte, daß es vielmehr notwendig wäre, dafür mit allen Kräften möglichst viel Positives zu tun. Offenbar, das war aus mancherlei Anzeichen schon nach diesen paar Tagen unverkennbar, sind wir in Deutschland mit der Aufwertung des Motorrads bereits beträchtlich weiter als die Österreicher. Das äußerte sich z. B. in dem geringen Interesse



der Presse — praktisch gleich Null. Das äußerte sich aber auch in dem genauso geringen Interesse des Publikums. Wo noch, wie auf der Turrach, vor Jahren die interessierten Schlachtenbummler in dicken Trauben standen, waren es diesmal nur einige wenige: Kein Mensch außer uns beiden aus Deutschland und dem Fotografenehepaar Jelinek wäre beispielsweise am Hochrindl gewesen, wenn nicht wenigstens die paar Unentwegten vom Floridsdorfer Club sich auch diesmal dort wieder eingefunden hätten. Und wenn man auch bei uns in Deutschland nach wie vor bei passender Gelegenheit Meinungen zur Frage Motorrad hören kann, die einen — je nach Veranlagung — zum Kopfschütteln oder auf die Palme bringen können — soviel alberne Randbemerkungen wie anlässlich der Alpenfahrt haben wir selten gehört. Da muß also viel geschehen, wenn in Österreich einstens das Motorrad wieder die Wertschätzung genießen soll, die es dort früher hatte.

Geradezu ein Lichtblick ist deshalb die sportliche Aktivität der beiden österreichischen Motorradhersteller, Puch und KTM. Bei KTM hat man ja auch in den letzten Jahren immer ein Herz für den Sport gehabt, man konnte nur nicht allzuviel tun, weil man mit dem Ausbau der Fertigung genug am Bein hatte. Aber jetzt scheint das anders zu werden — man gibt sich viel Mühe mit den Fahrwerken der 50er (die wohl auch schon auf eine eventuelle Beteiligung in der 100er Klasse ausgelegt sind), und es ist nur zu hoffen, daß man von Schweinfurt (KTM baut nur Sachsomotoren ein) keine schlechteren Wettbewerbsmotoren erhält als die Tochter Hercules. Bei Puch andererseits beginnt sich die motorrad- und motorrad-sport-freundliche Einstellung der neuen Männer in der Führung auszuwirken. Zwar scheint es mit den Viertaktmodellen für die Serie (die endgültig die Doppelkolben-Zweitakt-Epoche beenden sollen) noch gute Weile zu haben, aber um die Entwicklung der 50er kümmert man sich jetzt endlich, mit dem deutschen Leistungsniveau als Zielsetzung, offenbar intensiv (und auch hier scheint es nicht ausgeschlossen, daß eines Tages — in der Serie wie für den Sport — ein größerer Zweitakter-Motor, mit 100 oder gar 125 ccm, präsentiert wird). Jedenfalls gingen die seit Eschwege bereits wieder verbesserten Sechsgang-Puchmotoren ausgezeichnet; und sämtliche Puch-Fahrer (Sommerauer, Dietrich, Köberl und Stuhlberger) holten sich, strafpunktfrei, von Altmeister Conyral betreut, eine Goldmedaille (zwei von ihnen fuhren übrigens mit neuen Doppelrohr-Fahrwerken!). Auch sämtliche österreichischen KTM-Fahrer blieben strafpunktfrei und errangen damit Gold, lediglich Söllradl holte sich 5 Punkte und damit nur die Silberne, während Charly Braun, der in dieser Saison wieder KTM fährt, durch 25 Strafpunkte, die er sich beim Verfahren holte, nur eine Bronzene mit nach Haus nehmen konnte.

Das Edelweiß der 50er Klasse (nach unseren Begriffen also den Klassensieg) holte sich Volker Kramer auf der Zündapp, der ebenso wie Brinkmann und Gabler auf der Hercules zwar weit vorn in der Wertung der Sonderprüfungspunkte lag, aber bei der gleichen Verfahrensweise wie Braun sich 26 (Brinkmann 27 und Gabler 32) Strafpunkte und damit die Bronzene eingehandelt hatte.

Dieses Verfahren passierte vor der Mittagskontrolle des ersten Tages (bei Norea) und war, nachdem auch der Simson-Fahrer Schneidewind (1 Strafpunkt, Silber) mit betroffen war, Veranlassung zu einem dreifachen Protest. Ursache der Fehlfahrerei war eine unglückliche Streckenführung bzw. mißverständliche Auspfeilung dieses Streckenstücks, das sowohl von den in die Kontrolle fahrenden als den aus derselben kommenden Fahrern benutzt wurde. Und wahrscheinlich waren es die bereits wieder abdampfenden Fahrer der größeren Klassen, die die Spitze der später eintreffenden Kleinsten (auch Kämpfer mit der 75er Zündapp war betroffen) veranlaßte, sich auf diese, die falsche Spur zu setzen — nur so erklärt es sich, warum sich keine Männer der größte-

ren Klassen und warum sich die später kommenden der Kleinsten (u. a. die Österreicher auf den 50ern) nicht verfuhrten. Aber die Behandlung dieser Proteste durch Fahrleiter Basch war — nun, sie war so, wie man es nicht hätte zu machen brauchen. Ein bißchen weniger Selbstherrlichkeit und ein bißchen mehr sportliche Großzügigkeit wäre am Platze gewesen. Schwamm darüber — keiner sollte diesen Zwischenfall unseren österreichischen Freunden oder der Alpenfahrt ankreiden.

Das gute Abschneiden der österreichischen Fahrer gerade in der kleinsten Klasse war deshalb erfreulich, weil jetzt, wo es auch in Österreich mit dem Motorrad und dem Motorradsport wieder aufwärtsgehen sollte, eines ungemein wichtig ist: manchem der Jungs fehlt sicher, nachdem es in den vergangenen Jahren nicht vorwärts, sondern rückwärts ging, ein bißchen das Selbstbewußtsein. Gegen die deutschen Werksfahrer und ihre eingespielte Organisation, natürlich auch gegen ihr hochentwickeltes Maschinenmaterial, kommen sie sich zweifellos manchmal etwas zweitrangig vor. Und solche Gedanken müssen ausgewischt werden — auch bei uns war es ein langer Weg bis zu dem Stand, auf dem Maschinen und Fahrer heute sind — warum sollen denn die Österreicher nicht genauso an ihre alte Motorrad-Tradition anknüpfen können wie wir? Auch bei ihnen ist sozusagen eine Generation fürs Motorrad ausgefallen — auch bei ihnen muß eine neue erst wieder hineinwachsen. Aber der Anfang ist gemacht — und jeder bei uns in Deutschland, der am Motorrad hängt, sollte mit Interesse alles beobachten, was sich in Österreich in puncto Motorräder und Motorradsport tut!

Der erste Fahrtag — beide Tage bei blendend schönem Wetter, wodurch natürlich manche Streckenstücke viel zu leicht waren — manches Stück wäre eine elende Quälerei geworden, wenn es auch nur eine Nacht geregnet hätte! — der erste Tag also führte, wie schon im Vorjahr, von Velden zur ersten Geländesonderprüfung bei Eisenkappel, dann zur zweiten — Urtlgraben, statt der ursprünglich wieder bei Judenburg angesetzten — und, mit 186 km als erstem Streckenteil, zur Mittagskontrolle Norea (wo die Geschichte mit dem Verfahren passierte). Nachmittags war dann noch eine dritte Sonderprüfung, und zwar als Bergprüfung auf das Klippitzthörl, eingebaut, und mit 420 km auf dem Tageszähler trafen die Konkurrenten ab 16 Uhr wieder in Velden ein.

Schon bei den Sonderprüfungen dieses ersten Tages kristallisierten sich die Fahrer heraus, die als Edelweißanwärter — und evtl. sogar als Gewinner des Alpenpokals in Frage kommen würden. 13 der gestarteten 77 Fahrer schieden an diesem ersten Tag aus, unter ihnen der österreichische Favorit Wabnig auf Maico mit Getriebeschaden, Wolf Friedrich (der Sohn vom MZ-Versuchsleiter), der sich in der Sonderprüfung Urtlgraben Vorderrad und Gabel demolierte, Weber und Stern auf Puchs, Stiegler auf der MZ, Walter Stuhlberger auf einer 125er Puch und auch der junge Trunkenpolz von KTM. Und bei den Kleinsten war es Dieter Salevsky auf der 75er Simson, dem das Hinterrad blockierte, und Andreas Brandl, dem die Elektrik einen Strich durch die Rechnung machte.

Bester Mann des ersten Tages mit der höchsterreichbaren Gutpunktzahl auf den Sonderprüfungen war Werner Salevsky auf der 250er MZ, knapp hinter ihm (den Gutpunkten nach) lagen Schek, der erfreulicherweise mit der 600er BMW gekommen war, Wagner (350er MZ), Peter Uhlig (175er MZ), Dieter Kramer (125er Zündapp), Gienger (100er Zündapp), Holy (75er Zündapp) und Gabler auf der 50er Hercules/Sachs. In der 500er Klasse erzielte am ersten Tag die höchste Gutpunktzahl Marek auf Triumph, aber nachdem er in seiner Klasse alleiniger Starter war, konnte man beim besten Willen diese Leistung nicht entsprechend würdigen (diese Wertungsgruppe hätte natürlich, auch wenn es die österreichische Ausschreibung nicht vorsah, mit der nächsthöheren zusammengelegt gehört).

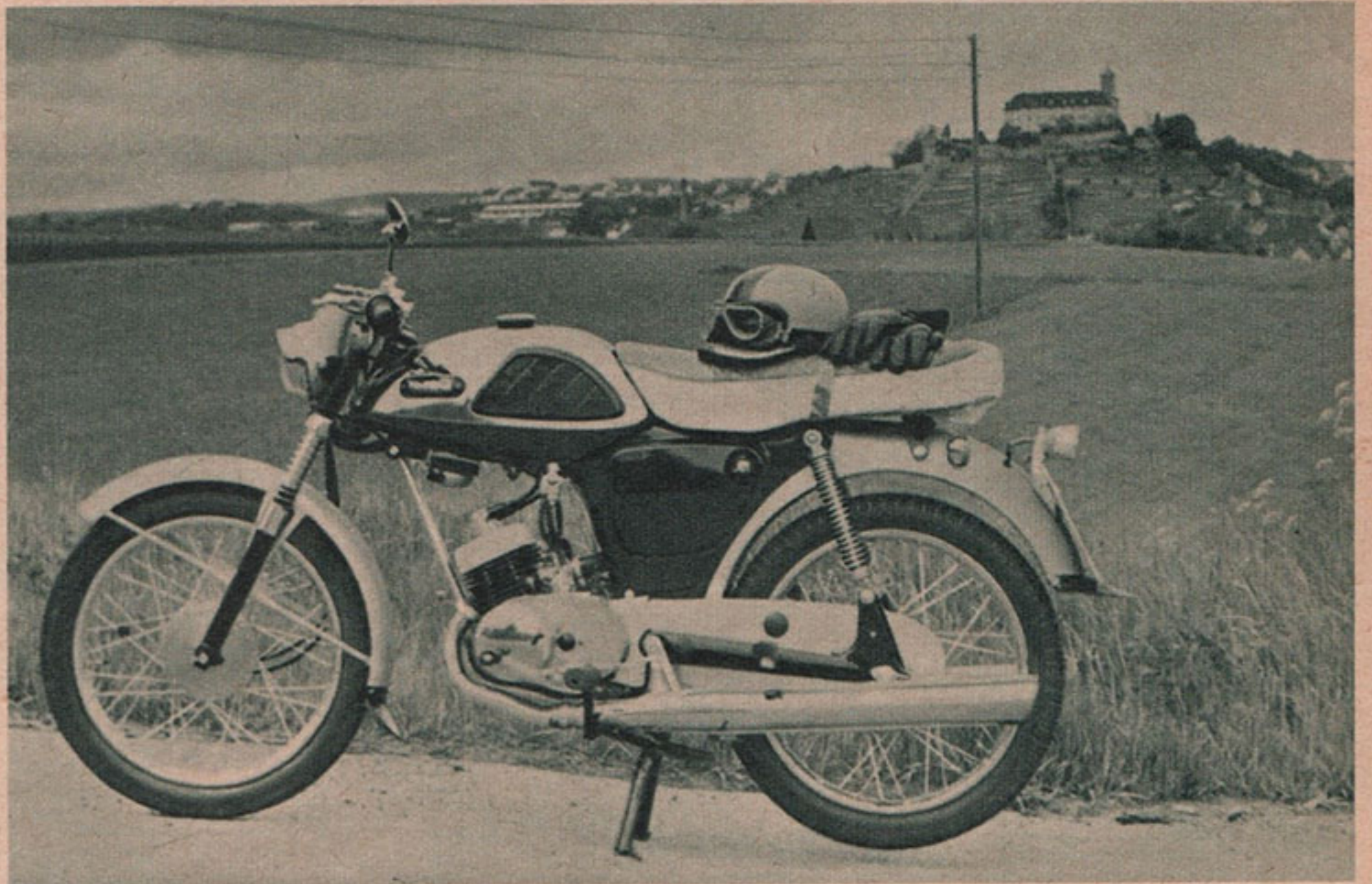


DAS **MOTORRAD** fuhr:

# YAMAHA

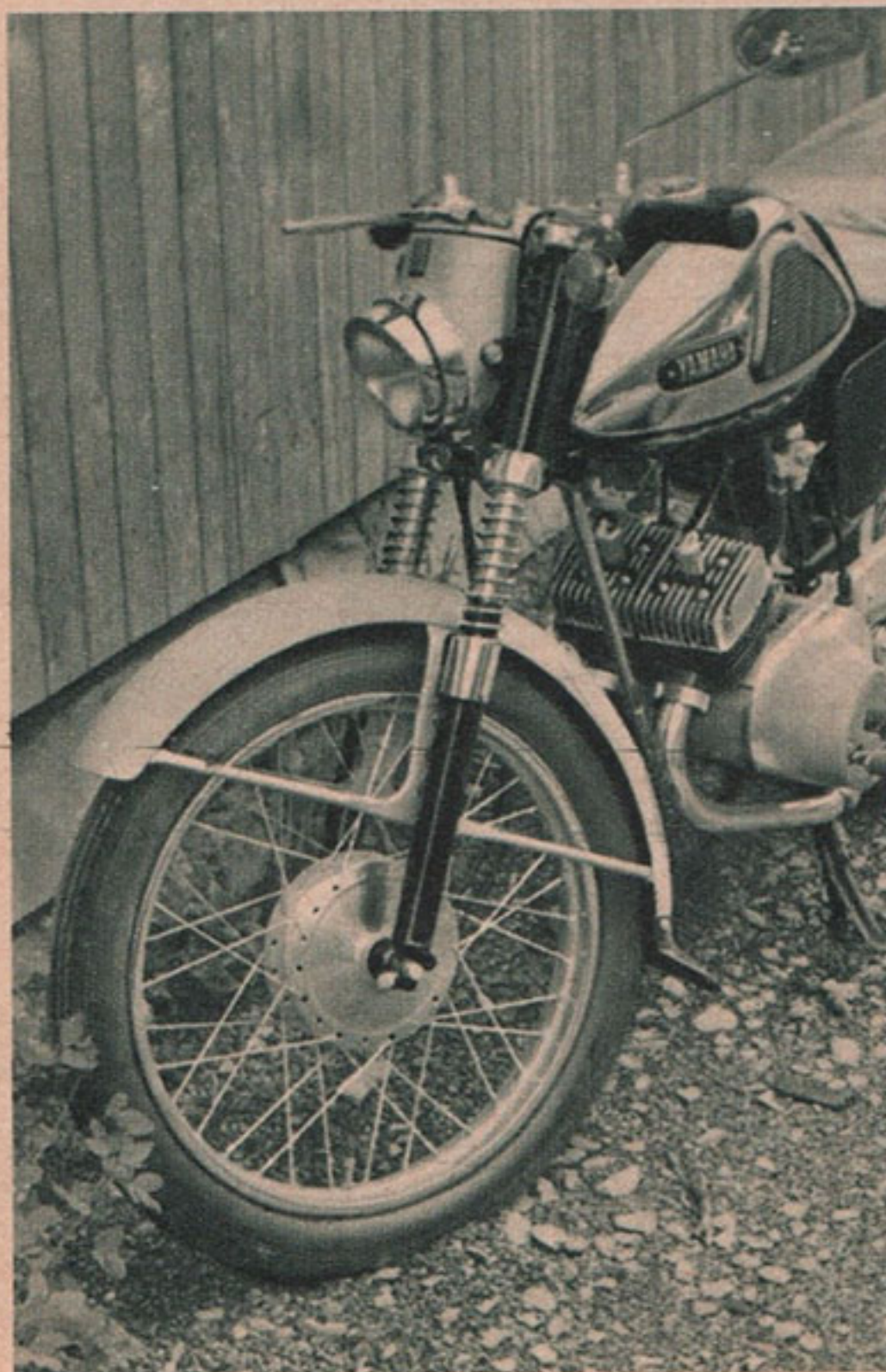


## 100 ccm-Twin



Soll ich anfangen: „Die Sensation ist noch größer“, oder soll ich nüchtern bleiben? Die 100er Yamaha-Twin macht es einem schwer, nur sachlich die Vorzüge und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Nachdem wir die erste Maschine dieses Typs nur zum Anschauen hatten, ergab sich wenige Tage später die Möglichkeit, für eine Woche damit zu fahren. Zwar war das dann keine Testmaschine, die also dem Werk, bzw. dem Importeur gehörte, sondern eine private, die mit aller List und blitzschnell durch den TÜV gebracht wurde, wir mußten sie also zunächst etwas vorsichtig fahren, aber trotzdem hat diese Woche ausgereicht, um wenigstens die wichtigsten Messungen durchzuführen und um den ersten Eindruck zu bestätigen. Und gelohnt hat sich diese Fahrwoche. Zwar blieb außer dem täglichen Arbeitsweg nicht viel Zeit zum Fahren, aber diese wenige Zeit wurde ausgiebig genossen. Es ist immer wieder erstaunlich, was kleine Motorräder für Spaß machen, das schriebener wir schon oft, aber es ist noch viel erstaunlicher, in welche Fahrbereiche man mit dieser Hunderter gelangen kann. Das ist kein Fahrzeug, welches sich mit Krampf an seine Höchstgeschwindigkeit herantastet, das ist kein Vibrator und das ist fahrwerksmäßig auch etwa auf einer Ebene mit dem, was sonst in dieser Klasse angeboten wird. Dabei muß aber hier noch eine Bemerkung eingeflochten werden, die ein klein wenig die Maßstäbe aufzeigt, mit denen man diese Hunderter messen kann. Vor allem deshalb, weil sich hier der Fortschritt in der Motorradentwicklung ganz deutlich beweisen läßt. Ich habe mal den Testbericht der alten Triumph-Cornet (wie lange ist das schon wieder her, raten Sie mal... 26/1953!) herausgesucht, denn diese Maschine lag in der Fahrleistung etwa in der Nähe der jetzigen Hunderter Yamaha. Da sind Beschleunigungszeiten gefahren worden: 5 sec von 0 auf 50; 10 sec bis 70; 15 sec

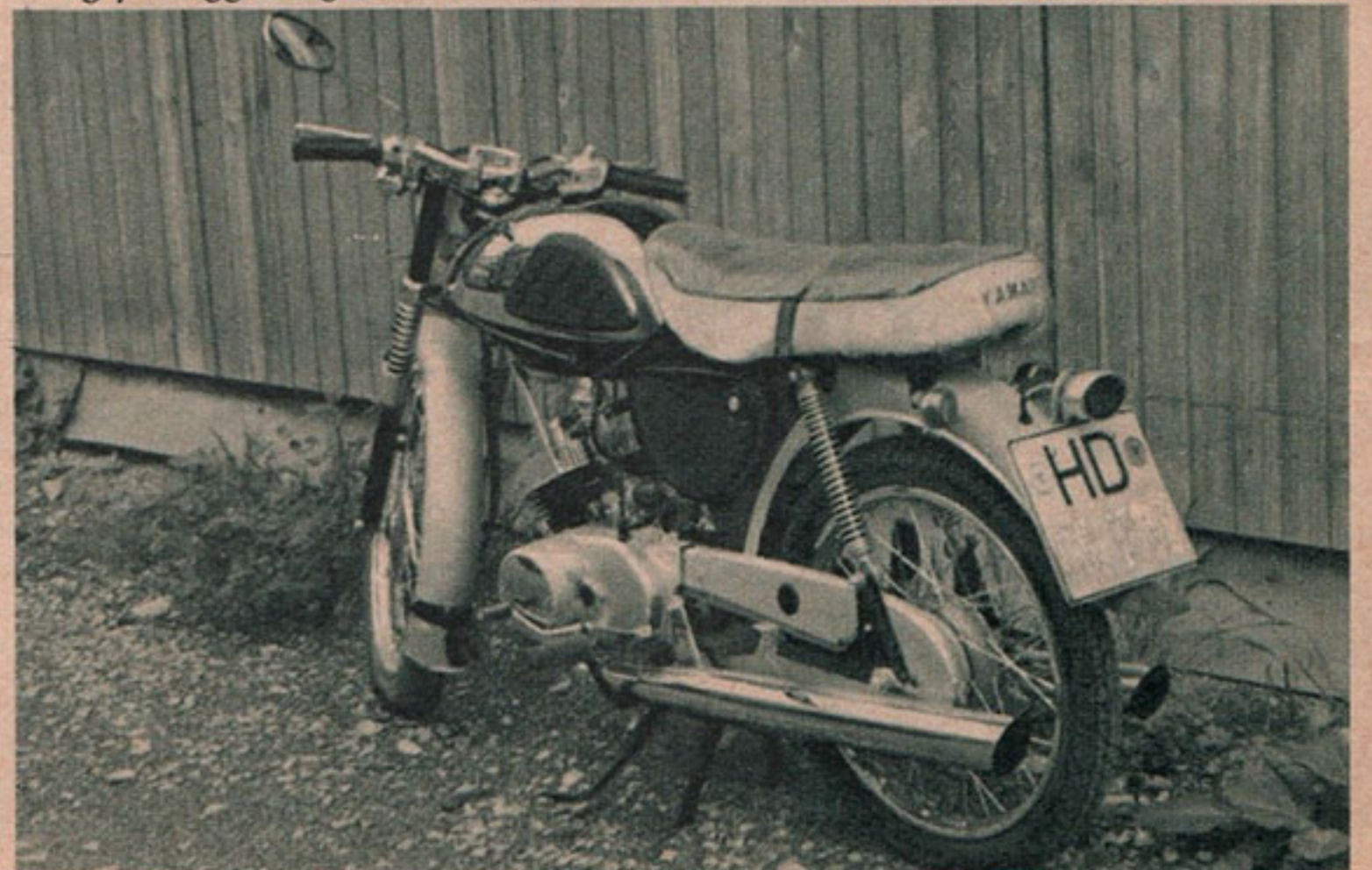
bis 80 km/h und auf 90 km/h kam die Cornet in etwa 23 sec. Wohl gemerkt als 200 ccm-Maschine, damals das modernste Motorrad auf dem Markt. Und wie sieht es heute aus? Die Yamaha, nicht lange eingefahren (280 km auf dem Tacho) lief in knapp 5 sec auf 50; knapp 9 sec auf 70; nach 15 sec war sie auf ca. 85 km/h angekommen und die 90 km/h-Grenze war bei knapp 20 sec erreicht. Und darüber geht es weiter, nicht mehr allzu zügig, das ist ja auch nicht zu erwarten, aber doch immerhin erfreulich. Mit ein wenig Geduld geht die Yamaha fast 105 km/h, wobei der Motor rund 8700 U/min dreht. Und das sind nur 200 U/min über der Drehzahl, die der höchsten Motorleistung entspricht. Ist das nichts? Sicher, die 200er holte diese Leistung mit erstens mehr Drehmoment und zweitens weniger Drehzahlen pro Minute, aber die Beschleunigungszeiten weisen doch ganz deutlich aus, daß ein Nachteil zumindest in den höheren Geschwindigkeiten gegenüber der älteren 200er nicht vorhanden ist. Und die Lebensdauer? Auch da ist ja mittlerweile allgemein bekannt (und glaubhaft nachgewiesen) daß hohe Drehzahlen nicht unbedingt auch hohen Verschleiß bedingen müssen, man denke sich nur die Verbindung zu unseren deutschen Fünffzignern (die Florett-Beschleunigungskurve habe ich mal mit ins Diagramm gezeichnet, der Unterschied ist tatsächlich sehr beträchtlich!), die ja auch ihre Leistung nicht „aus dem Keller“ holen, die auch erst ganz oben Freude machen. Und sind die etwa unzuverlässig? Also daran dürfte es kaum hapern. Wenn man außerdem kurz mit dem Rechenschieber daran geht: Kolbengeschwindigkeit der 100er Yamaha bei 8500 U/min (Nenn-drehzahl bei Höchstleistung) nur 12,2 m/sec! Nachrechnen: Hub 43 mm (Bohrung 38 mm). Formel:  $2 \times \text{Hub} \times \text{Drehzahl}$  geteilt durch  $60 \times 100!$  Und bei 9000 U/min sind es immer noch ganz zivile 13,6 m/sec. Angst ist also unnötig, man lasse den Motor nur frei jubeln! Dazu ist er ja gebaut. Nur die erste Zeit, also das Einfahren, erfordert etwas Sorgfalt. Die Japaner geben immer noch recht enge Einfahrbestimmungen, die zwar so genau gar nicht einzuhalten sind (schon gar nicht mit diesem Motor, der ja zum sportlichen Fahren verführt!), die aber immerhin deutlich machen, daß die vage Möglichkeit von Motorschäden in der ersten Laufzeit besteht. Wir sind gerade dabei, diesen Einfahrzeiten mal bei der Fünffziger auf den Grund zu gehen. Bei km 7 (also fabrikneu) zeigte der Motor damals nach ca. 20 min bergigem Bummel-Stadtverkehr, wo keine Rücksicht (wegen des Verkehrsflusses) auf günstige Drehzahlbereiche genommen wurde, ganz leichte Klemmneigung. Sofort konnte aber Schlimmes durch den vorsichtigen Finger (der automatisch und immer bei jeder Maschine über der Kupplung hängt) weggefangen werden, so daß der Motor nicht festging. Dadurch



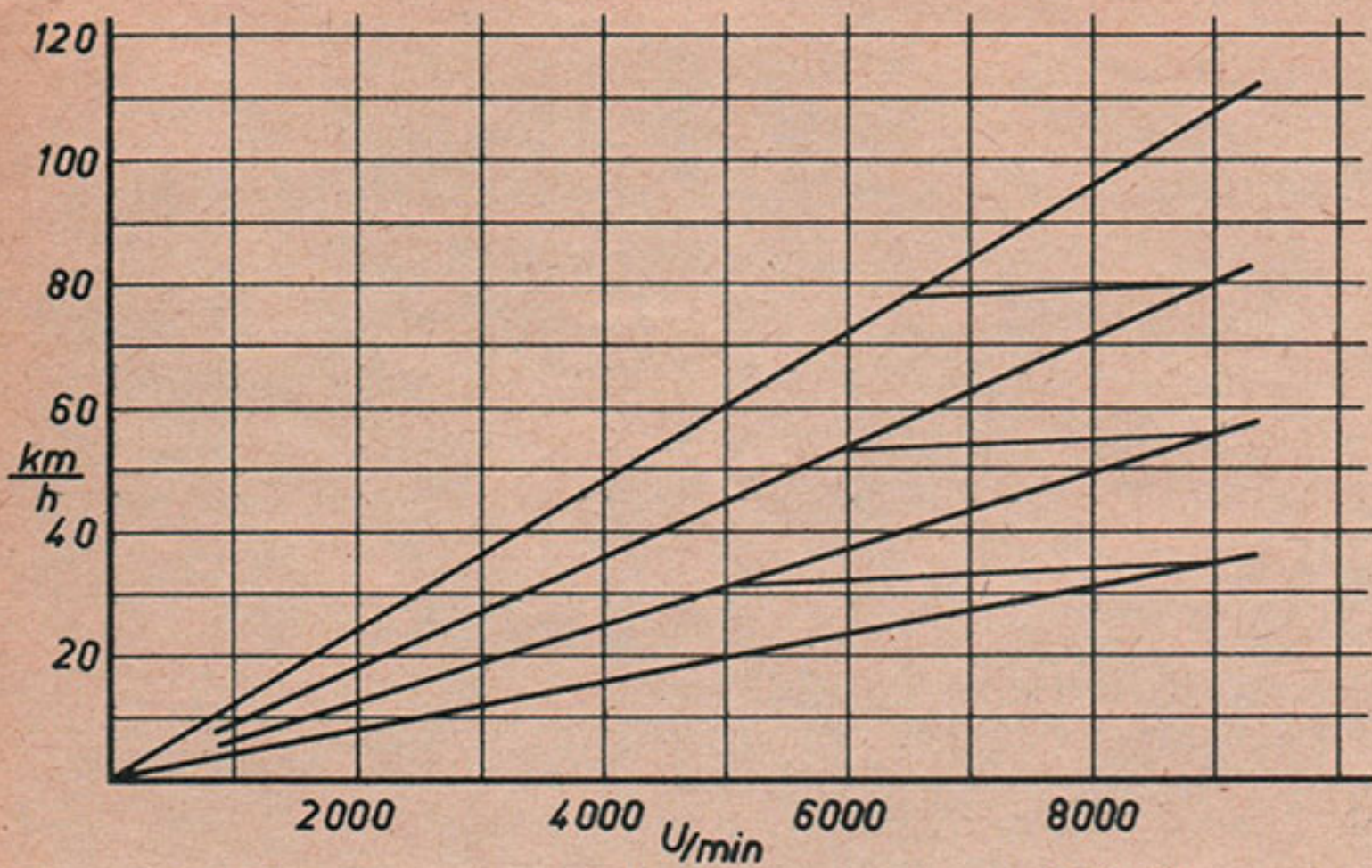
**Kopfbild:** Das ist kein „kleines“ Motorrad mehr, sondern eine vollwertige Maschine. Der äußere Eindruck ist sportlich, die Maschine wirkt gestreckt, obwohl sie mit 1145 mm einen recht kurzen Radstand hat. Lenkwinkel von 63 Grad und Nachlauf von 90 mm sorgen für angenehmes Lenkverhalten.

**Links:** Die Telegabel ist (für das geringe Gewicht der Maschine von nur 99 kg) natürlich zierlich, Drahtstärke der Federn 3,5 mm. Aber sie ist hydraulisch gedämpft und wer genauer hinsieht, der wird die lange Dichtung unter dem unteren Teil der Feder entdecken, die Eindringen von Staub verhindert.

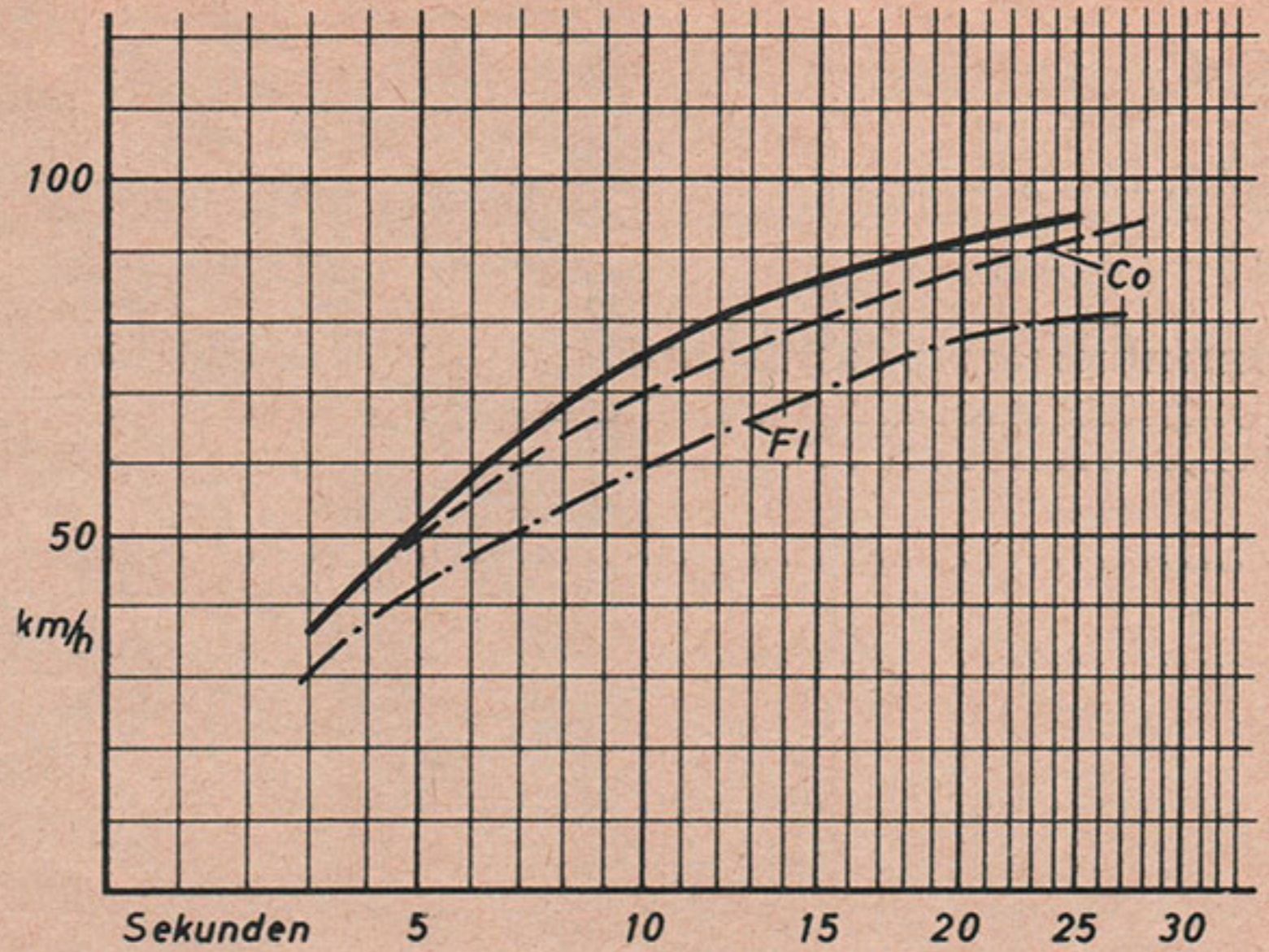
**Rechts:** Die Federn der hinteren Federbeine sind progressiv gewickelt, man würde aber mit längeren Beinen noch mehr Fahrkomfort erreichen!







Oben: Das Gangdiagramm zeigt, daß die einzelnen Stufen recht gleichmäßig ausgelegt sind. Zusätzlich wurde in etwa eingezeichnet, wie die Anschlüsse beim Schalten sind: der erste Gang wird (hier angenommen) bis 9000 U/min ausgefahren, dann schließt der zweite Gang mit 5000 U/min an. Besser klappt der Anschluß zwischen drittem und viertem Gang: der Vierte steht da schon mit der Leistung zur Verfügung, die bei 6500 U/min erreicht wird. Im übrigen sieht man die erreichbare Spitzengeschwindigkeit: bei 9000 U/min sind es fast 108 km/h. Die Beschleunigungszeiten sind hier mal im Vergleich zur Triumph-Cornet 200 ccm von 1953 und zum neuen Florett aufgezeichnet



(Cornet = Co, Florett = Fl). Der Fortschritt der Motorradtechnik ist daran direkt ablesbar!

wurde an die Einfahrvorschriften nachdrücklich erinnert. Aber schon bei 250 km war das wieder vergessen, da gab es auch keine Erinnerungen mehr, die Maschine zog von Haustür bis Büro (knapp 26 km) so schnell wie möglich (praktisch zu  $\frac{3}{4}$  der Strecke mit Vollgas) ohne Ärger. Das zeigt wieder einmal mehr, daß eine Einfahrzeit sich durchaus nicht über derart lange Fahrstrecken hinzuziehen braucht. Wenn der Motor mechanisch gesund ist (also nicht etwa ein schiefes Pleuel hat), dann läuft er nach recht kurzer Zeit schon sauber und störungsfrei. Und so war es auch mit der Hunderter. Die ersten 200 km hatte der Besitzer gefahren, sorgfältig, aber nicht zu müde, dann bekamen wir die Maschine. Natürlich ist das immer ein Risiko für den Besitzer, doch mit nur ganz wenig Zurückhaltung und Überlegung konnten wir die restliche Zeit ohne Ärger bleiben, keine Änderung des Auspufftones (die etwa eine Klemmneigung angezeigt hätte), kein rauher Lauf. Man konnte praktisch die Maschine schon nach dieser Zeit genauso scharf fahren wie eine normal eingefahrene. Und nachdem dies ausprobiert war, wurden die Beschleunigungszeiten gemessen, von denen man auf Grund der Erfahrungen glauben darf, daß sie auch nach weiteren 1000 Fahrkilometern nicht viel anders aussehen werden.

Das alles gehört aber kaum mehr zum Bericht über diese Maschine, das sollte eigentlich nur eine Auffrischung alten Wissens sein, schließlich hat in der großen Zeit der deutschen Industrie (der vollzähligen Motorradindustrie) dies alles schon mal im MOTORRAD gestanden.

Der 100er Yamaha-Motor wartet mit noch einigen Überraschungen mehr auf. Da ist zunächst, als auffälligstes, das Motorgeräusch. Der Importeur war gewarnt worden: die Zulassung könnte beim TÜV wegen des typischen, bei Zweitakt-Twins meist (?) recht lauten Motorgeräusches Schwierigkeiten ergeben. Ich glaube, daß man in dieser Beziehung beruhigt sein kann. Zwar läßt sich subjektiv Motorenlärm schlecht, fast gar nicht, abschätzen, der objektive Phonmesser zeigt da immer anders, weil er nicht den Lästigkeitsgrad berücksichtigt. Aber trotzdem möchte ich fast sicher sagen, daß man innerhalb der gesetzlichen Grenzen bleiben wird. Denn, ganz abgesehen von der Lästigkeit, über 70 km/h war das Motorgeräusch vom Fahrtwind völlig übertönt, was bei anderen Maschinen (mit demselben Sturzhelm auf dem Kopf) noch längst nicht der Fall ist. Das soll hier noch mal ganz deutlich unterstrichen werden: bei dieser Leistung einen dermaßen leisen Motor zu bauen, das zeugt von sehr intensiver Entwicklung. Apropos Entwicklung: seit dieses Modell im letzten Jahr auf der Ausstellung in Tokio erstmalig dem Publikum vorgestellt wurde, damals noch als 90 ccm-Ausführung, sind doch bereits jetzt Kleinigkeiten weiter verfeinert worden,

Unten: Beide Zylinder sind getrennt, wie allgemein bei Zweitakt-Twins üblich. Unterm Zylinderkopf liegt eine Kupferdichtung zur besseren Wärmeleitung! Übrigens hat die kleine Yamaha die niedrigste Verdichtung unter den Hundertern mit nur 7,1 : 1! Die Leistung dieser Maschine wird also aller Wahrscheinlichkeit nach nicht mit geringerer Lebensdauer bezahlt. Nur der Verbrauch erscheint etwas höher als allgemein in dieser

die auf sehr intensiven Versuchsbetrieb und auf sehr genaue Auswertung der ersten Kunden-Erfahrungen hindeuten. Als einziges Beispiel möchte ich hier nur die Starterbetätigung für die zwei Vergaser erwähnen. Hatte man noch bei der 250er eine einfache Gestängekupplung beider Starthilfen vorgesehen, so ist bei der 100er dieses Gestänge mittels Stelling justierbar. Wenn einer dran herumbiegt, das kann nun völlig wieder ausgeglichen werden. Viele der übrigen „gewußt wie“ sind ja im vorletzten Heft erwähnt worden, darauf braucht nicht weiter eingegangen zu werden.

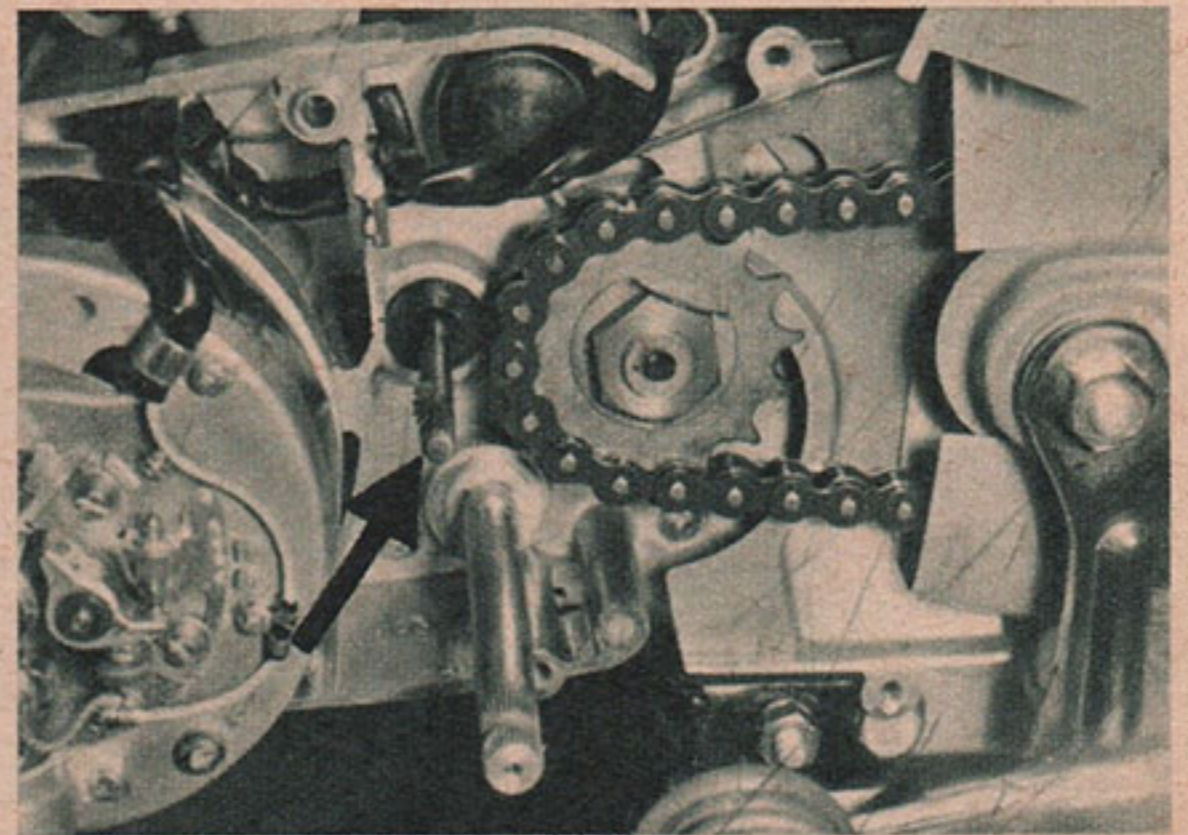
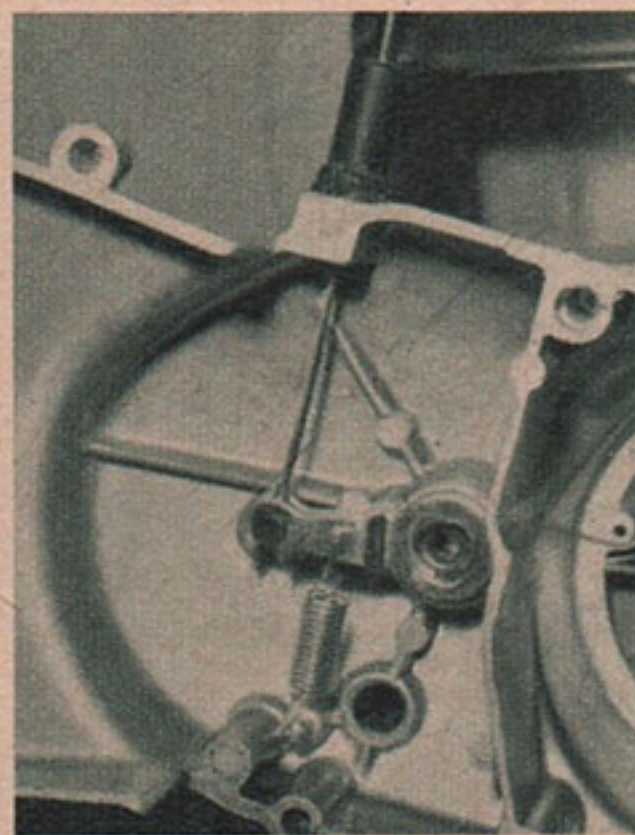
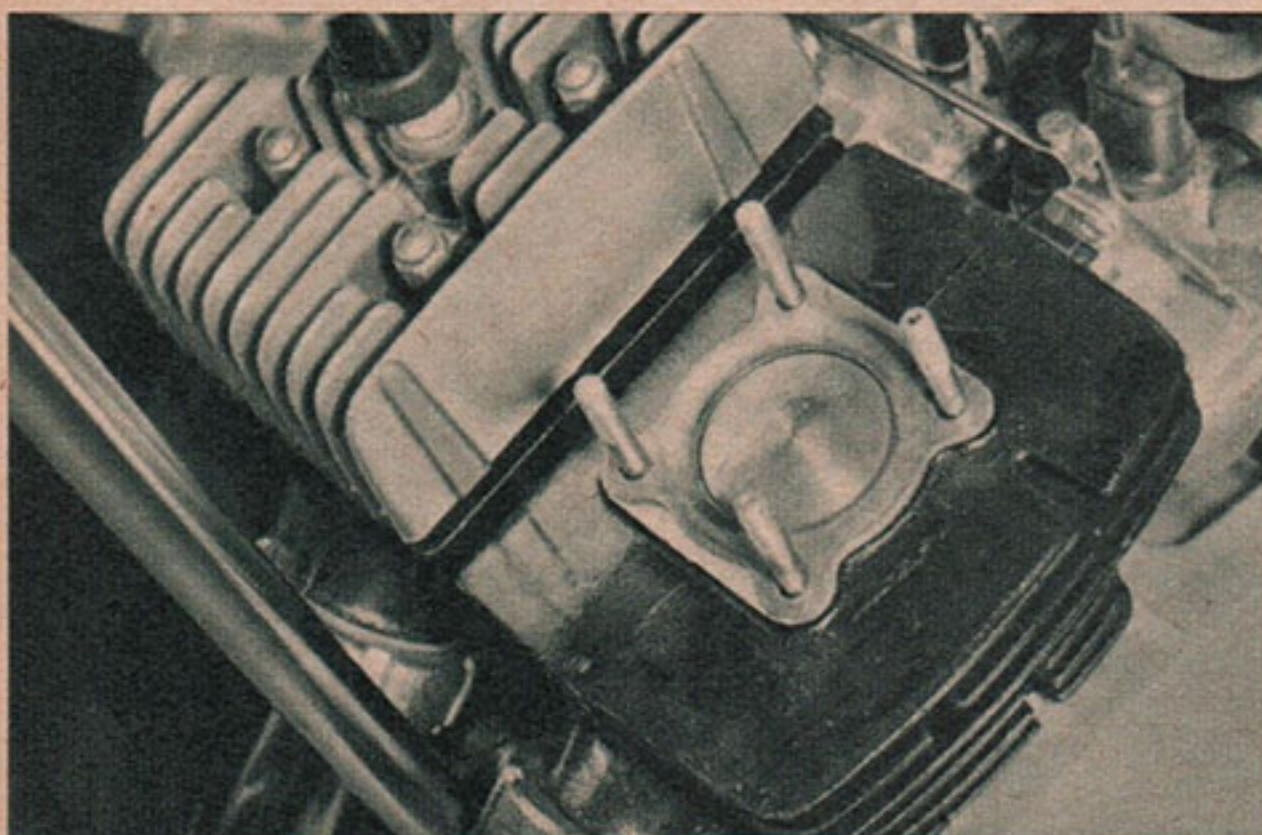
Das Getriebe ist in seiner konstruktiven Auslegung wieder ein Ziehkeilgetriebe, bei dem durch Verschiebung von Kugeln die Rastung der Zahnräder bewirkt wird. Es hat vier Gänge, die sehr gleichmäßig gestuft sind, das Gangdiagramm zeigt das deutlich. Der erste Gang geht etwa (unter Zugrundelegung der Nenndrehzahl von 8500 U/min) bis 35 km/h, der zweite bis 55, der dritte Gang reicht bis 75 und der vierte schließlich bringt bei 8500 U/min eine Geschwindigkeit von 102 km/h. Diese Stufung hat beim Fahrbetrieb keine Lücken gezeigt, interessant wäre hierzu natürlich die exakte Leistungskurve des Motors (die aber bisher noch nicht einmal in England zu haben war!), anhand deren Kombination mit den Gangstufen man dann ablesen könnte, mit welchen Leistungen man jeweils am Anfang der einzelnen Gänge rechnen kann. Vom Fahrbetrieb her hat sich der Motor als recht elastisch erwiesen, immerhin konnte man ihn im vierten Gang bis auf 60 km/h herunterkommen lassen, ohne beim Beschleunigen zu lange auf Leistung warten zu müssen. Man muß zwar gegenüber einer größeren Maschine häufig schalten, auch ein Bauern- oder Fischermotorrad dürfte ein wenig bequemer zu fahren sein (bezüglich der Häufigkeit der Schalterei) aber im Vergleich mit anderen, ähnlich leistungsstarken Motoren sticht doch der Yamaha-Twin erfreulich hervor. So kann man gemütlich bei Halbgas mit etwa 80 km/h bummeln, der Motor summt (er ist wirklich so leise!) dabei ebenso gemütlich vor sich hin. Aus dieser Geschwindigkeit gibt es dann aber für Überholvorgänge ganz schön Feuer, da ist man an einem Lastwagen sehr fix vorbei.

Die Schaltungsbetätigung arbeitet nach einem etwas anderen Schema, als bei uns üblich: Der Leerlauf liegt ganz oben (auf den vorderen Teil der Schaltwippe bezogen), alle Gänge liegen unten, das heißt, daß man zum Hochschalten nur immer vorn drauftreten muß. Die Festlegung der Leerlaufstellung in einer Endlage der Schaltwege hat sich schon bei den Adlers bewährt, die Sucherei (die mir gerade jetzt bei einem anderen Testgespann immer schwer umständlich und ausgesprochen lästig erscheint) fällt völlig

(Fortsetzung Seite 346)

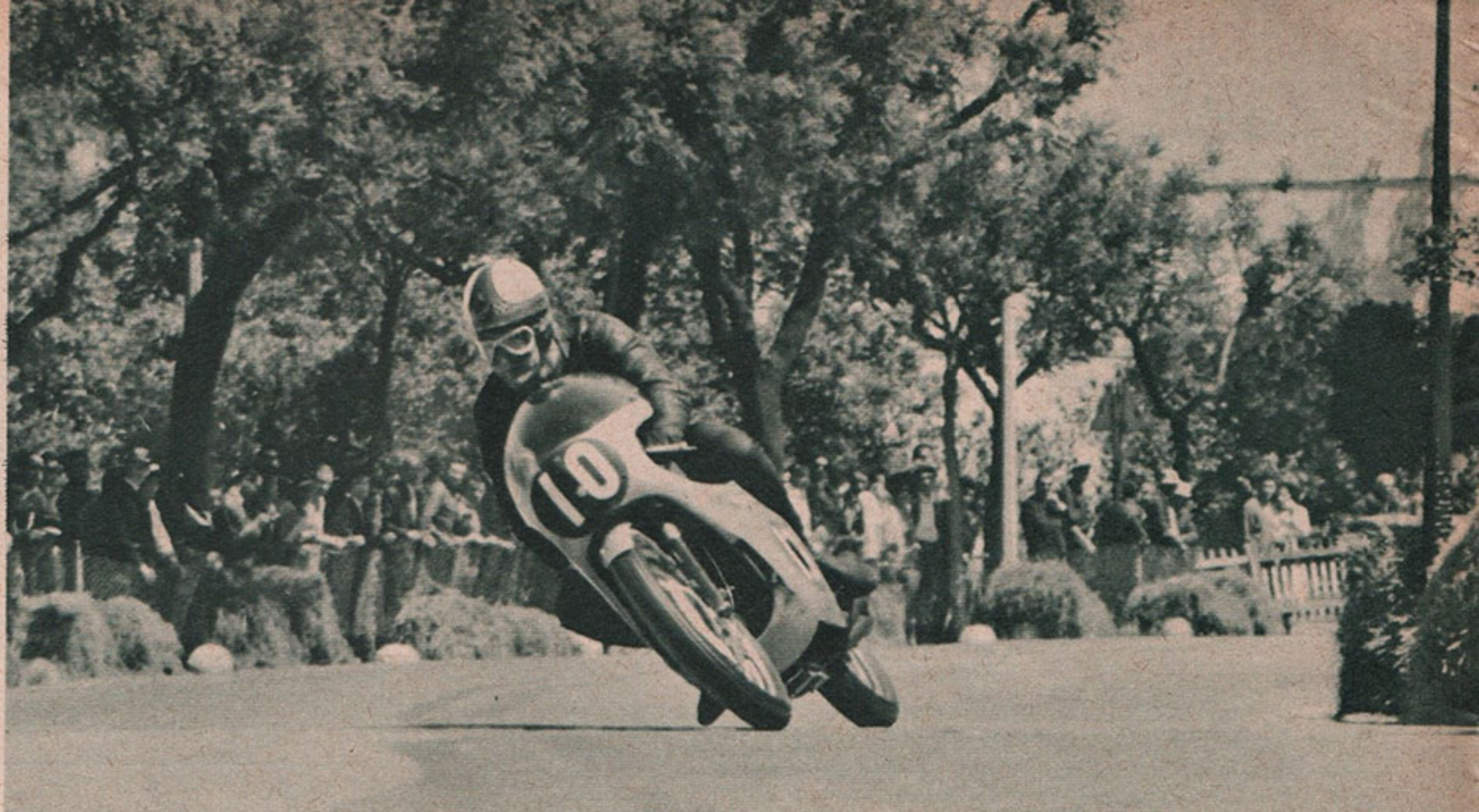
Klasse, wir brauchten 3,8 Liter auf 100 km über eine Fahrstrecke von rund 200 km. Da reicht dann die Tankfüllung nicht weit (nur 6,2 Liter).

Bild Mitte und rechts: Der Kupplungszug führt etwa in Höhe des Ritzels ins Gehäuse, Auswechseln nach Abnehmen des Deckels leicht möglich. Öl muß dazu nicht abgelassen werden. Übrigens sieht man hier den geringen Abstand Ritzel/Schwinge nager.





In Barcelona  
ging der 1. Lauf  
zur Straßen-  
Weltmeisterschaft 1966  
über die Bühne:



# GROSSER PREIS VON SPANIEN

Der erste Weltmeisterschaftslauf der diesjährigen Saison, der am 8. Mai auf dem 3,79 km langen Kurs im Montjuich-Park von Barcelona stattfand, war gleichzeitig der erste der „Drei-Rennen-Grand Prix“. Diese sind eine Folge des FIM-Beschlusses vom vergangenen Jahr, nach dem die Mindestzahl der bei einem Weltmeisterschaftslauf auszutragenden Rennen nicht mehr vier, sondern nur noch drei beträgt. In Barcelona wurden diesmal nur die drei Soloklassen 50, 125 und 250 ccm gefahren.

Luigi Taveri sicherte sich durch einen überlegenen Sieg auf seiner 22 000 U/min drehenden Zweizylinder-Viertakt-Honda die ersten

acht Weltmeisterschaftspunkte in der Klasse bis 50 ccm, während sich sein neuer Teamkamerad Mike Hailwood (zuletzt fuhr er 1961 auf Honda und wurde damals Weltmeister in der Klasse bis 250 ccm) auf einer Sechszylinder-Honda einen ebenfalls überlegenen Sieg in der Viertelliterklasse holte, nachdem Jim Redman bereits in der ersten der 33 zu fahrenden Runden durch Sturz ausgeschieden war.

Aber auch unser H.-G. Anscheidt, der ja bekanntlich in diesem Jahr bei Suzuki unter Vertrag steht und für diese Marke sowohl die 50er als auch die 125er fährt, überraschte durch einen sehr schönen zweiten Platz in der 50er Klasse, und das, obwohl er einen sehr schlechten Start hatte. Dabei konnte er den bestehenden Rundenrekord Hugh Andersons aus dem Vorjahr um fünf Sekunden verbessern und mit 2:02.69 die schnellste Runde dieses Rennens fahren.

Bill Ivy aber, dem neuen Mann im Yamaha-Stall, gelang es, in die Phalanx der Hondas einzubrechen und auf seiner wassergekühlten Zweizylinder in der Klasse bis 125 ccm einen schönen Sieg für seine Marke herauszufahren. Teamkapitän Phil Read (letztjähriger Weltmeister der Klasse bis 250 ccm), ebenfalls auf einer der wassergekühlten Zweizylinder-Drehschieber-Yamahas, konnte, nach einem Kerzenwechsel, zwar neuen Rundenrekord fahren — zu einem Sieg aber langte es weder in der 125er noch in der 250er Klasse für ihn (in der letzteren mußte er nach mehrmaligem Boxenaufenthalt wegen verölter Kerzen in seinem Vierzylindermotor ausscheiden).

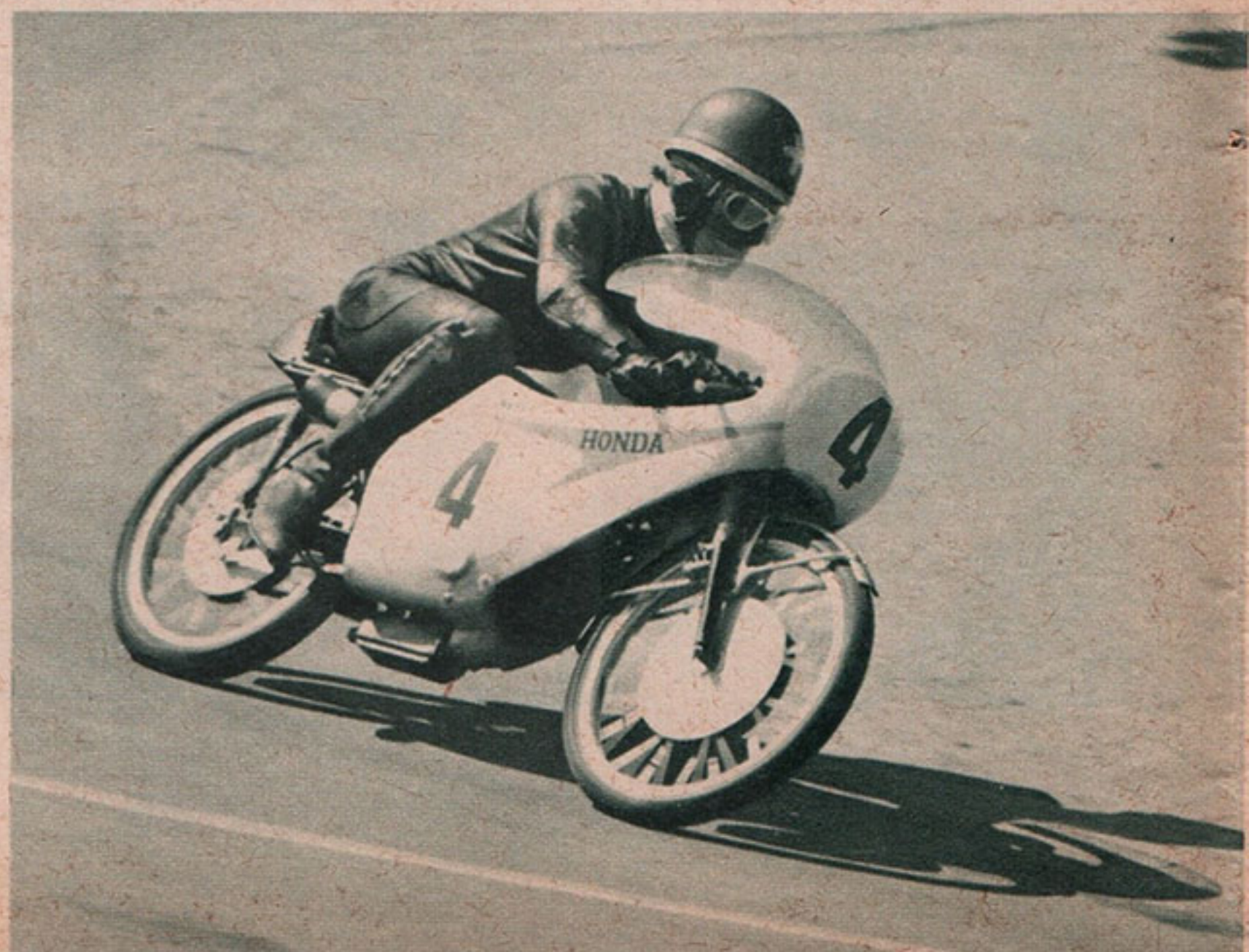
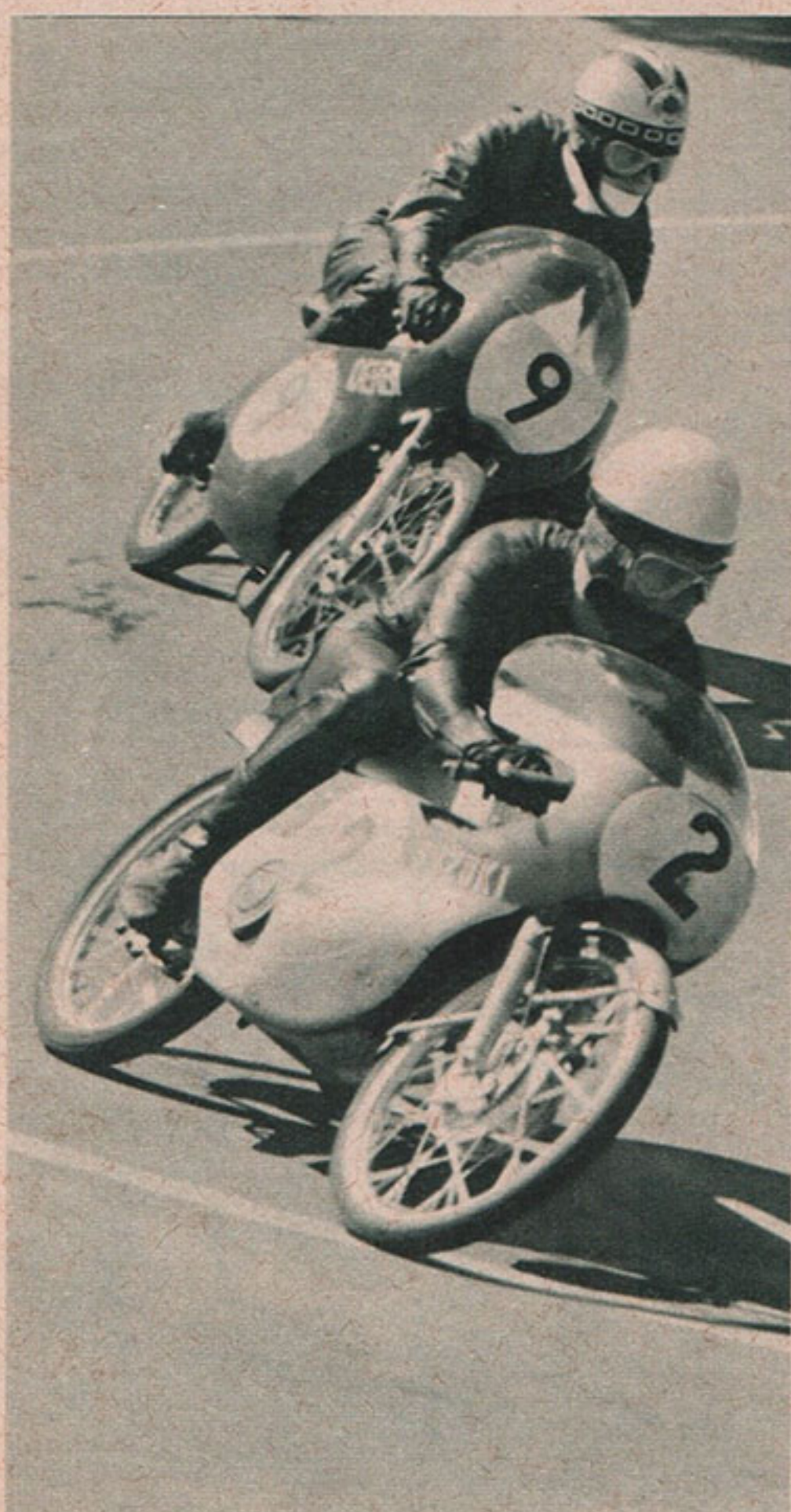
Kopfbild: Hailwood vor der typischen Kulisse des Montjuich-Parks von Barcelona.

Links: Anscheidt mit der 50er Suzuki hat gerade eben Carney, einen der Derbifahrer (von denen ihm diesmal keiner gefährlich werden konnte), überholt.

Rechts: Pasolini auf der 250er Aermacchi, mit der er hinter Woodman in der Viertelliterklasse Dritter wurde.

Zweifellos war Taveris Maschine, die Zweizylinder-Honda, in der 50er Klasse überlegen — aber offenbar war sie nicht in Ordnung.

Honda hatte erstmals die neuen Fünfzylinder-125er mit nach Europa und unter Taveri und Bryans zum Einsatz gebracht. Diese Fünfzylinder-





der (bei denen jeweils zwei Auspuffrohre auf jeder Seite unten liegen und zusätzlich das fünfte rechts oben, wie bei der Fünzfziger) verfügen über acht Gänge (die 125er Yamahas haben neun) und sind offenbar sehr schnell. Sie benahmen sich aber in Barcelona wie wilde, noch nicht eingerittene Pferde. Immer wieder gab es im Training schon Einstellschwierigkeiten, und auch im Rennen klappte der Einsatz nach den Kurven bzw. der Übergang gar nicht — ja, teilweise setzten die Motoren sogar ganz aus. Auch diese Fünfzylinder drehen übrigens etwa 20 000 U/min!

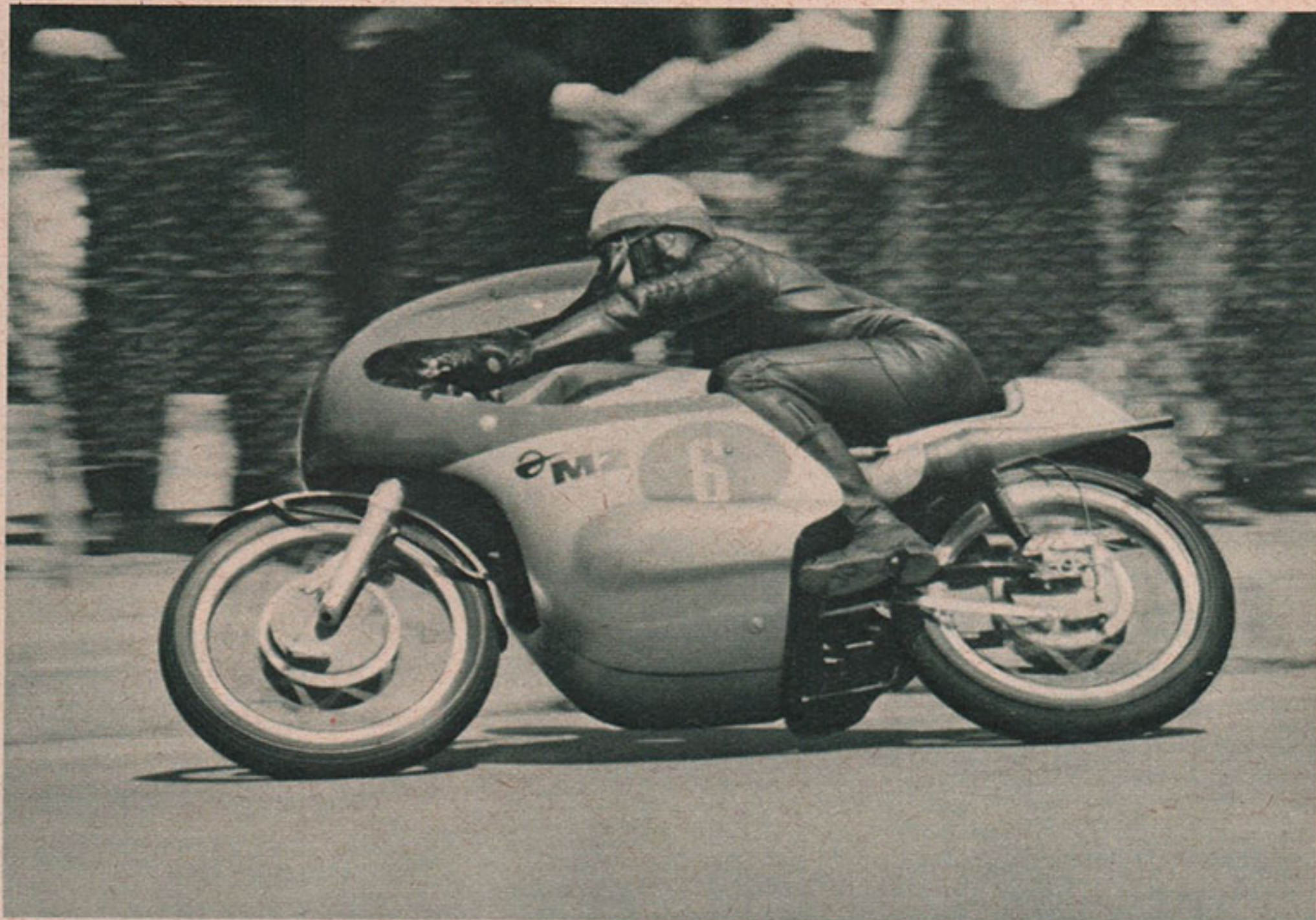
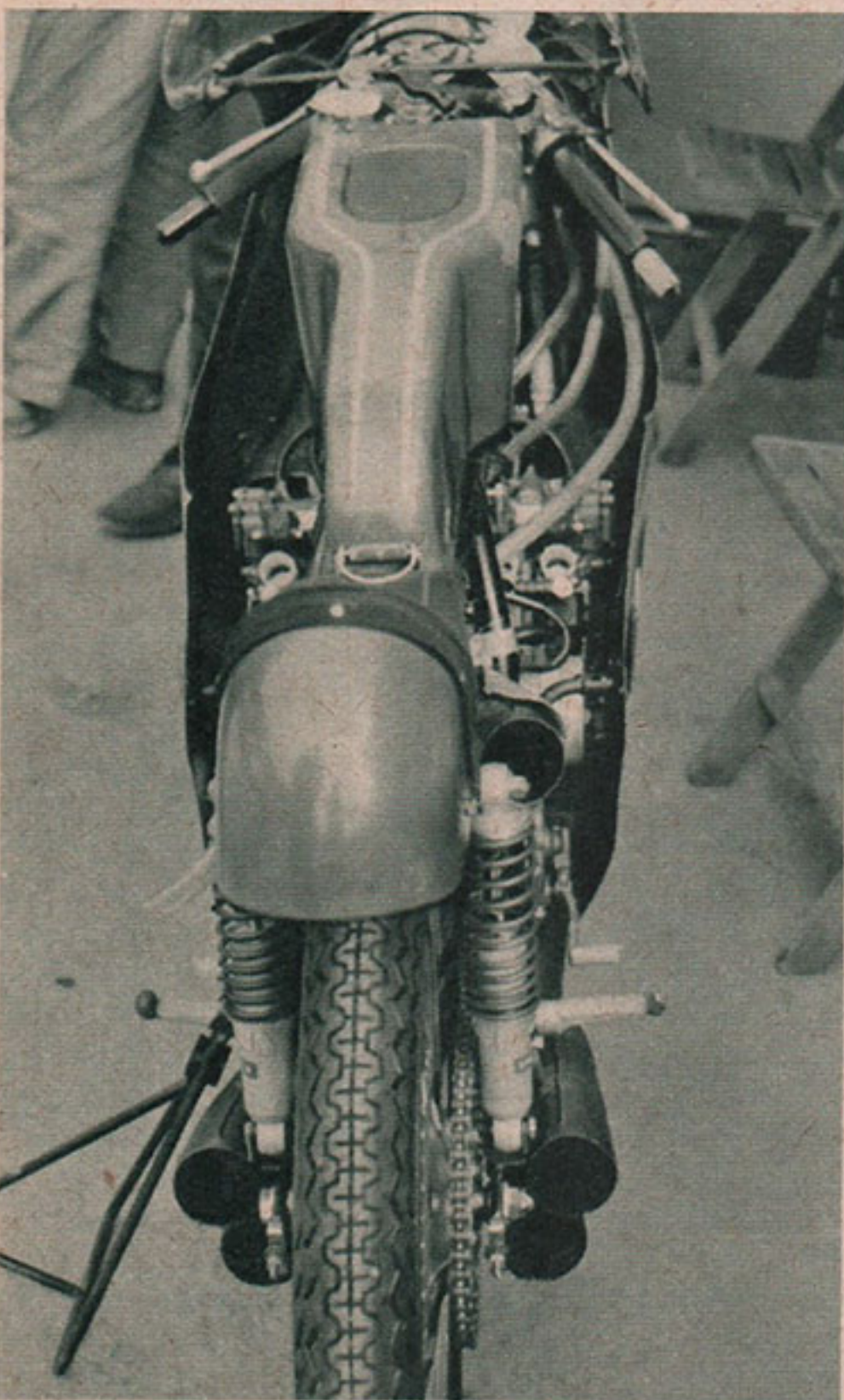
Neu waren an den 50er und 125er Honda-Maschinen von Taveri und Bryans Kunststofftanks. Sie ermöglichen, da sie transparent sind, an einer aufgeklebten Skala die genaue Bestimmung des Verbrauchs während des Trainings. Interessant auch: Honda fuhr mit Federbeinen eigener Herstellung! Zwar hatte man auch Girling-Beine dabei, aber diese erwiesen sich, genau wie schon bei Versuchsfahrten in Japan, als nicht so beständig bei der starken Erwärmung im Rennbetrieb wie die von Honda. Der überaus wellige und kurvenreiche Kurs des Montjuich-Parks bot eine gute Vergleichsmöglichkeit zwischen den Federbeinen beider Firmen für die einzelnen Fahrer. Wie man hört, will sogar Yamaha auf diese Honda-Federbeine umstellen!

Der Dreizylindermotor von MZ für die 125er Klasse war leider wieder nicht fertig geworden und deshalb nicht mit nach Barcelona gebracht worden — man hoffte aber, ihn in Hockenheim einsetzen zu können. Dafür hatte man den neuen schmalen, mit ungeteilter Kurbelwelle aufgebauten 250er dabei; aber der befriedigte leistungsmäßig im Training nicht, so daß er im Rennen nicht eingesetzt wurde.

Montesa erschien unter Francesco Villa, José Busquets und Jorge Sírer mit drei liegenden Einzylinder-Drehschieber-Zweitaktern nach Mondial-Muster — und es gelang Villa, damit Fünfter zu werden. Die Zweitakt-V-Zweizylinder von Derbi unter Canellas, Escuder und Barry Smith dagegen wollten nicht richtig laufen.

**Oben:** Derek Woodman, der mit seinen MZ-Maschinen immer besser zurechtkommt, wurde Zweiter in der 250er Klasse — aber mit Rundenabstand hinter Hailwood; langsam bleiben die MZ-Rennmotoren hinter der japanischen Konkurrenz eben zurück.

**Unten:** So sieht die Fünfzylinder-Honda von hinten aus — das fünfte Auspuffrohr ist nach oben herausgeführt.



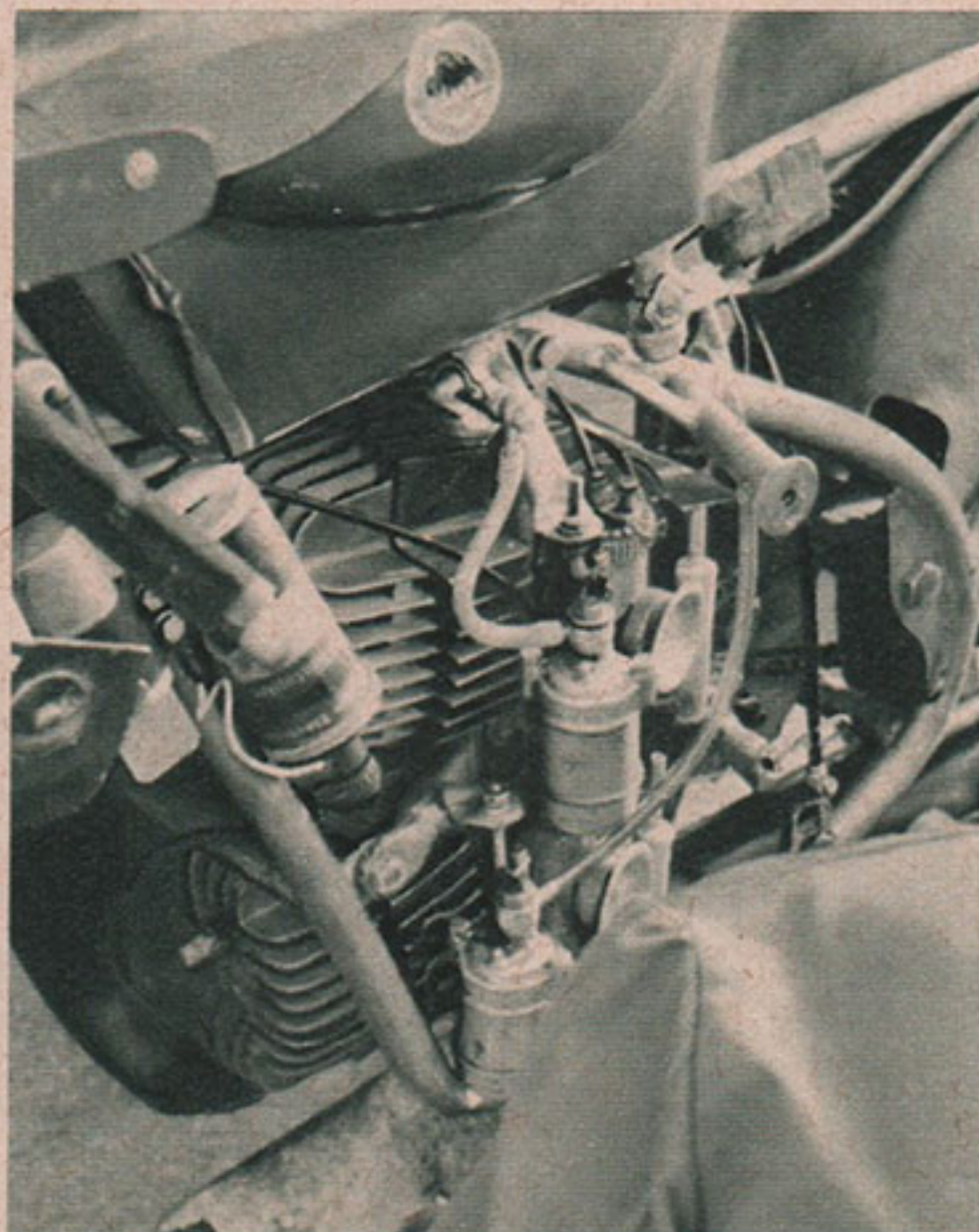
### Klasse bis 50 ccm: Taveri als Sieger — aber es reichte gerade eben noch

Pünktlich 10 Uhr wird vor nur etwa 10 000 Zuschauern bei typisch spanischem, sonnigem Wetter und leichter Brise vom nahen Meer her die Klasse bis 50 ccm gestartet. Hugh Anderson als Trainingsschnellster auf der Suzuki, neben ihm Luigi Taveri und Ralph Bryans auf den beiden Hondas — so stehen sie in der ersten Startreihe. Insgesamt sind es 12 Fahrer, die auf die 14 Runden lange Reise geschickt werden.

José Busquets auf Derbi hat den besten Start, gefolgt von seinen Teamkameraden Canellas und Escuder. Bryans (Honda), Ashton (Honda), Taveri (Honda) und Anderson (Suzuki) folgen. Aber bereits am Ende der ersten Runde liegen die japanischen Maschinen auf den ersten drei Plätzen. Taveri mit etwa 100 Metern vor Anderson und Bryans — das ist die Spitzengruppe, dahinter folgen Busquets, Anscheidt und Canellas.

In der dritten Runde (an den Positionen der ersten drei hat sich nichts geändert) folgt Anscheidt an vierter Stelle vor seinem einstigen großen Barcelona-Rivalen Busquets. In der fünften Runde liegt Taveri, der seinen Vorsprung

**Der 125er-Motor von Derbi ist ein Zweizylinder in V-Form (mit ganz ungewöhnlich kleinem Zylinderwinkel). Rechts: Die Vierzylinder-Yamaha der Viertelliterklasse**

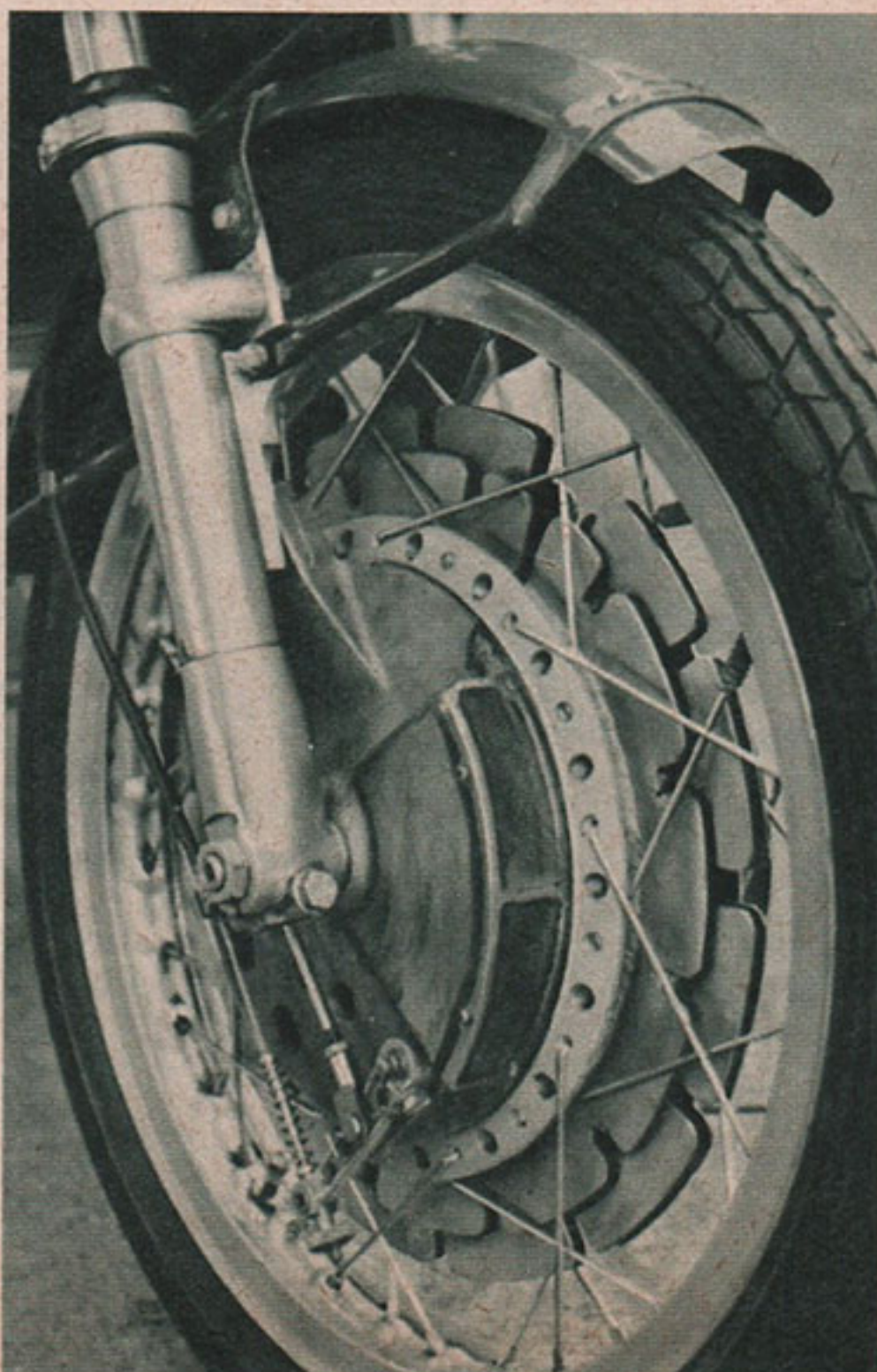


von Runde zu Runde vergrößern kann, bereits sechs Sekunden vor Anderson und Bryans, die beide um den zweiten Platz kämpfen, während Anscheidt, der sich etwas von Busquets absetzen konnte, 12 Sekunden zurückliegt. Dahinter dann die anderen Derbis unter Canellas und Nieto.

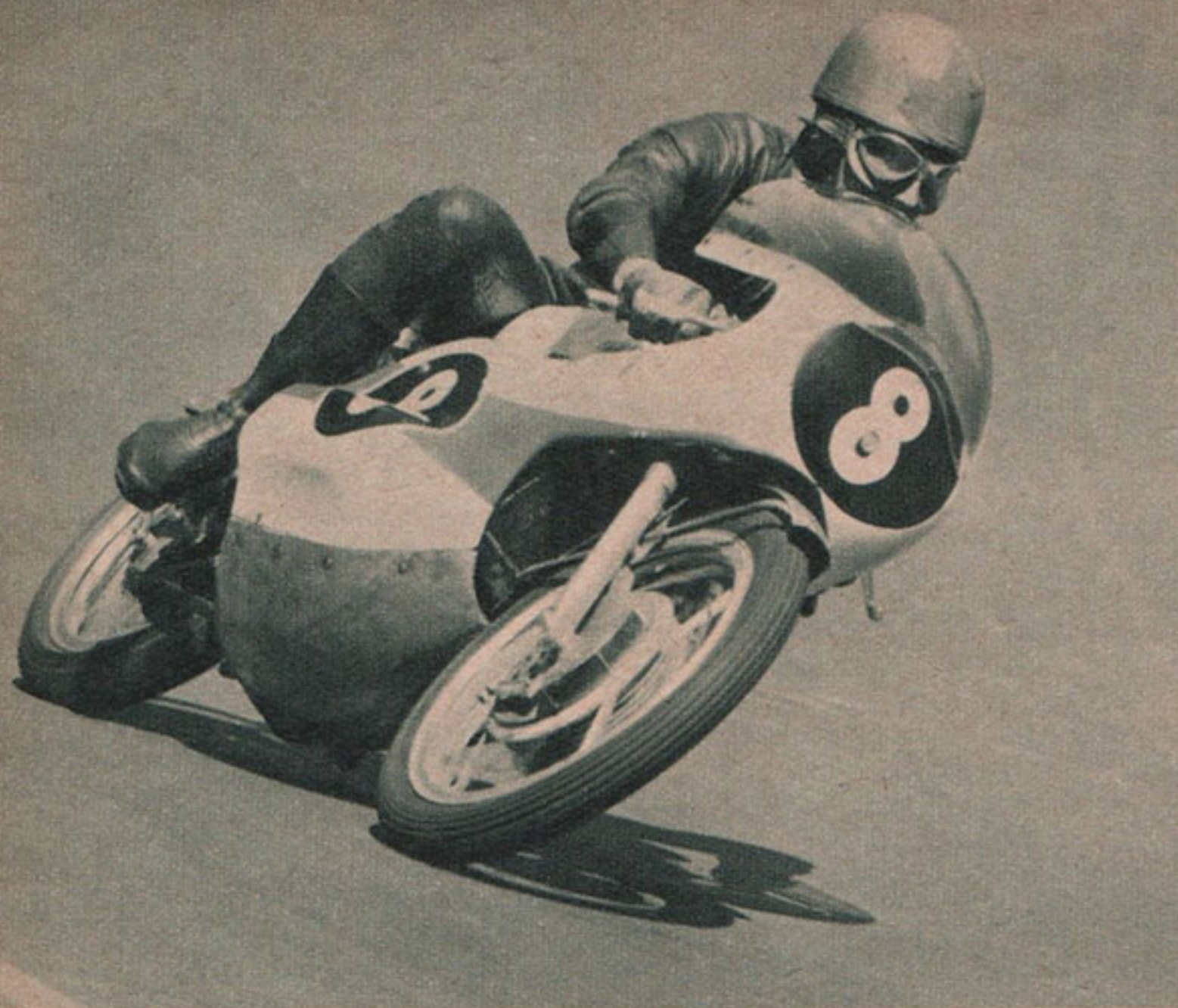
In der achten Runde gelingt es Nieto, sich vor Busquets auf den fünften Platz zu schieben. Eine Runde später liegt Taveri, der gleichmäßig und sicher seine Runden dreht, mit 12 Sekunden in Führung vor dem Paar Anderson und Bryans, die jetzt von Anscheidt hart bedrängt werden. Und dann, in der 10. Runde (noch vier sind zu fahren, und Taveri ist gerade, irgend etwas signalisierend, an seiner Boxe vorbei — wird die Honda halten??), folgt Anscheidt vor Anderson und Bryans auf Platz zwei! Wie ich später von Taveri erfuhr, wollte er durch sein Winken den Monteuren in seiner Boxe mitteilen, daß sein Motor in der vorhergehenden Runde ganz ausgesetzt hatte!

Die Dreiergruppe hinter Taveri kämpft inzwischen weiter um die Plätze: in der 11. Runde liegt wieder Bryans vor Anderson und Anscheidt, aber bereits eine Runde später hat sich Anscheidt erneut vor Bryans und Anderson gesetzt.

**trägt jetzt diese mächtigen Kühlrippen an der Vorderradbremstrommel. Die Teleskopgabel ist — erstmalig — nicht japanischer Herkunft, sondern — Ceriani!**







Links: Bill Ivy, der die 125er Klasse auf der Zweizylinder-Yamaha gewann, praktiziert hier einen Kurvenstil bzw. eine Beinhal- tung, über deren Vorteile man wohl geteilter Mei- nung sein darf.

Mitte: Heinz Rosner, der mit der Einzylinder-MZ noch in der letzten Runde, an fünfter Stelle der 125er Klasse liegend, ausfiel.

Unten: Das Feld der 125er, noch geführt von Anderson, kurz nach dem Start. Nr. 8 ist Bill Ivy, der spä- tere Sieger.

Mit 15 Sekunden Vorsprung geht Taveri in die vorletzte Runde. Die Positionen hinter ihm sind gleich geblieben, allerdings hat sich der Abstand zwischen Anscheidt, Bryans und Anderson etwas vergrößert. Etwa eine Sekunde liegen die drei jetzt auseinander. Und in dieser Reihenfolge gehen sie dann auch durchs Ziel. Dabei konnte H.-G. Anscheidt seinen Abstand zu Taveri noch auf 12 Sekunden verkürzen.

Luigi Taveri aber war nicht nur glücklicher Gewinner des Rennens, er war auch heilfroh, daß es zu Ende war, die Honda hätte nämlich allem Anschein nach nicht mehr lange mitgemacht. Jedenfalls sicherte sich der Schweizer seine ersten acht Punkte für die Weltmeisterschaft 1966 mit einem wirklich großartig herausgeführten Start-Ziel-Sieg.

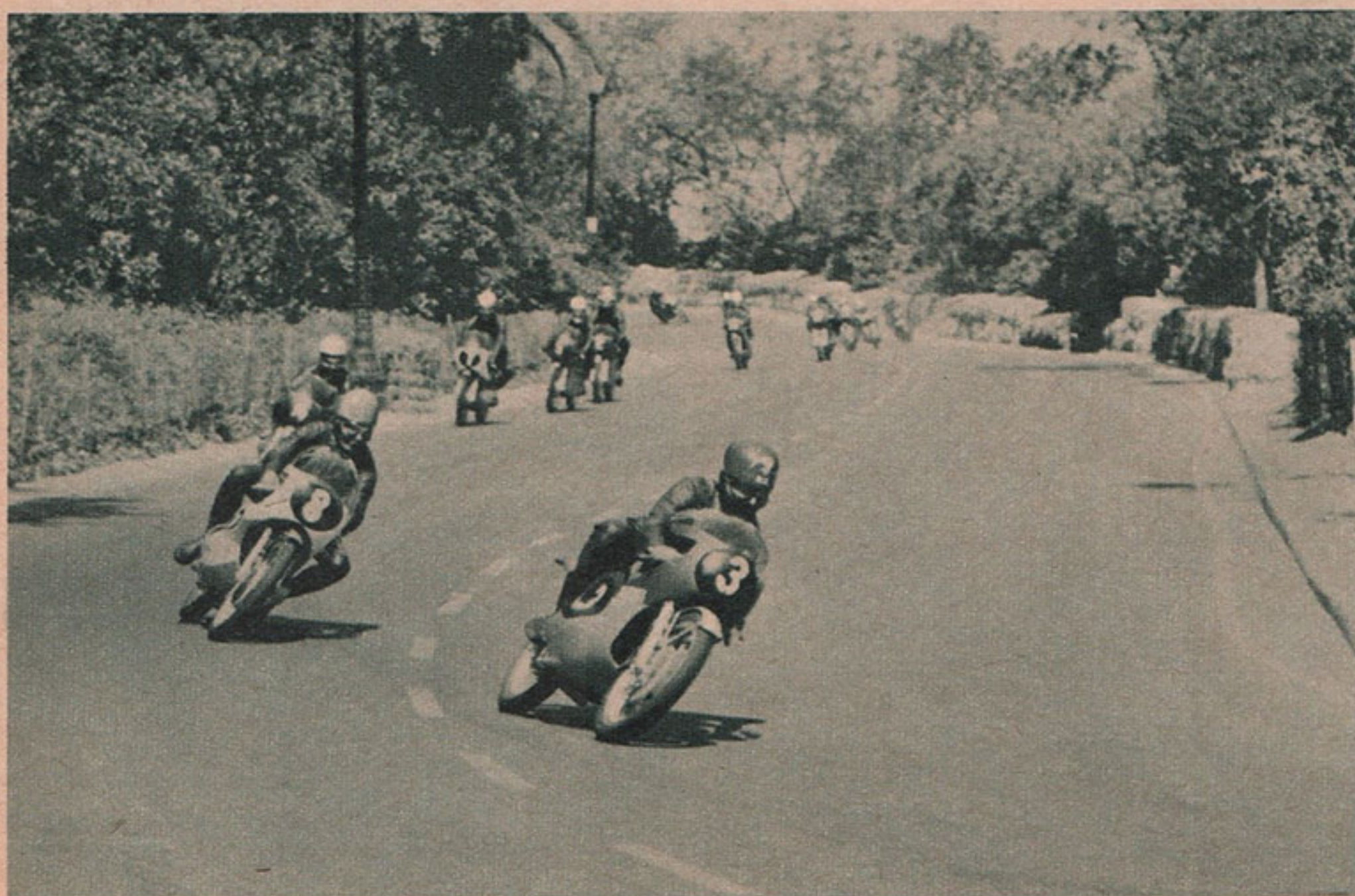
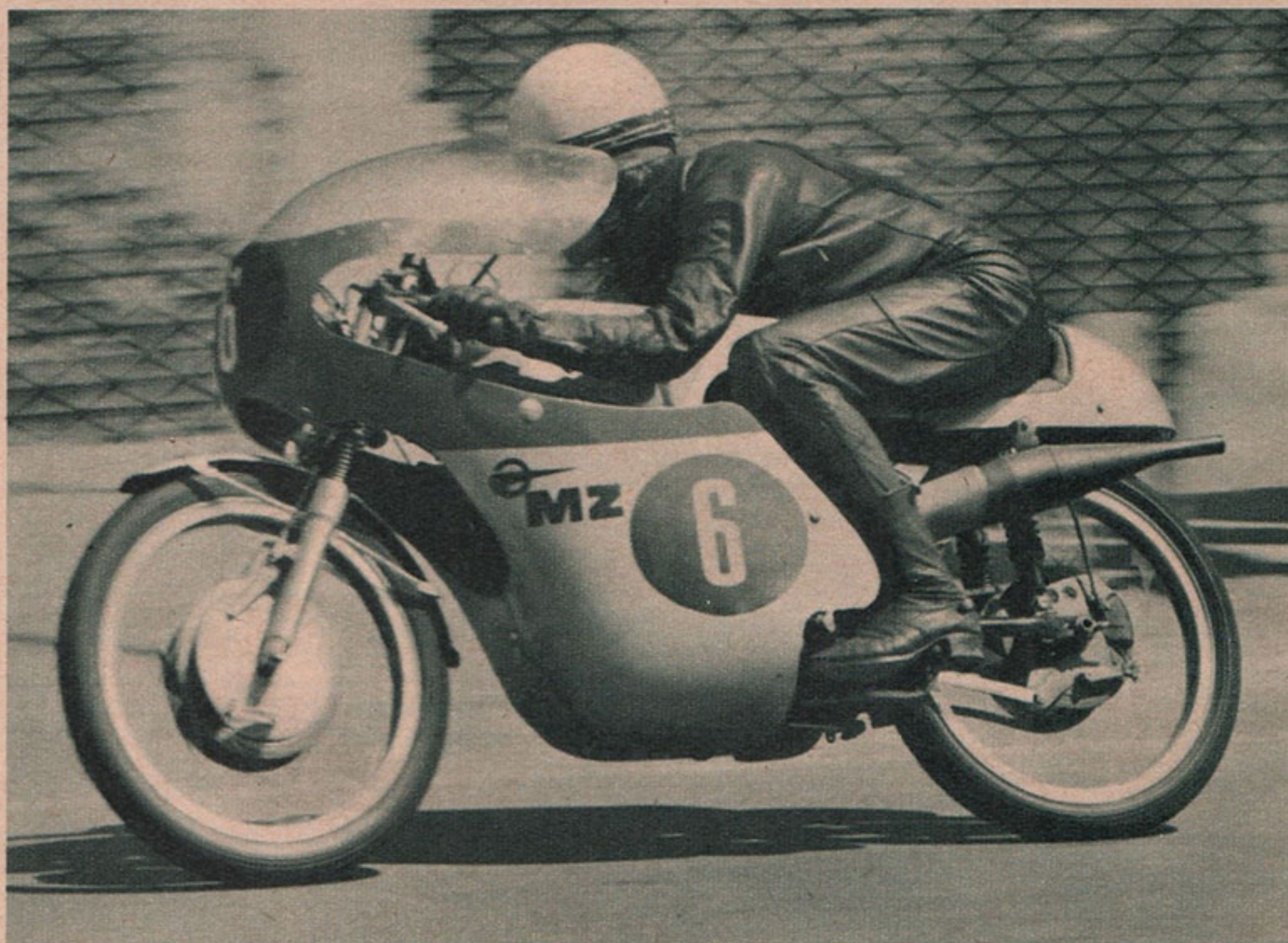
#### Ergebnis:

Klasse bis 50 ccm (14 Runden = 53,07 km): 1. Taveri (Honda) mit 29.19.20 = 109,13 km/h; 2. Anscheidt (Suzuki) mit 29.30.82 = 107,89 km/h; 3. Bryans (Honda) mit 29.32.81 = 107,76 km/h; 4. Anderson (Suzuki); 1 Runde zurück; 5. Nieto (Derbi); 6. Smith (Derbi); 2 Runden zurück; 7. Carney (Derbi); 8. Ashton (Honda). Schnellste Runde: H. G. Anscheidt (Suzuki) mit 111,23 km/h.

\*

#### Klasse bis 125 ccm: Der erste Sieg für den neuen Yamaha-Mann: Bill Ivy

Phil Read hatte bereits im Training den Rundenrekord des Vorjahrs um mehr als eine Sekunde verbessert und war damit zugleich Trai-



ningsschnellster auf seiner wassergekühlten Zweizylinder-Yamaha vor Taveri mit der Fünfzylinder-Honda gewesen. Bill Ivy auf der zweiten Yamaha konnte im Training nahezu so schnell sein wie Hugh Anderson, der beste Mann im Suzuki-Team. Katayama, der hier ebenfalls auf einer Suzuki gemeldet war, konnte wegen eines Sturzes beim Malaysia-Grand Prix nicht am Start erscheinen.

Doch als die Flagge fällt, hat Anscheidt den besten Start im Feld der 30 Fahrer vor Taveri und Ivy. Suzuki — Honda — Yamaha — ein Kampf also unter den drei japanischen Firmen! Aber bereits nach der ersten linken Haarnadelkurve, kurz nach dem Start, setzen die Motoren von Taveri und Bryans aus und müssen durch Anschieben zu neuem Leben erweckt werden. Glücklicherweise folgt nach dieser Kurve ein Gefälle, so daß die Motoren schnell wieder zum Laufen kommen. Aber das Feld ist inzwischen vorbeigezogen, und Anderson hat auf seiner Suzuki vor Bill Ivy und Phil Read auf den beiden Yamahas, denen Anscheidt und Perris (Suzuki) folgen, die Spitze übernommen. Auch in der zweiten Runde behält er die Füh-

rung, Ivy hängt allerdings dicht dahinter in seinem Windschatten, während Phil Read und Derek Woodman (der auf der MZ an siebter Position lag) an die Boxe fahren. Read startet nach einem Kerzenwechsel etwa eine Dreiviertel-Runde später wieder, während Woodman wegen eines defekten Magneten nach einem erneuten Startversuch seine MZ beiseitestellen und aufgeben muß.

Aber dann zieht in der vierten Runde Bill Ivy, in Führung liegend, bei Start und Ziel vorbei! Hinter ihm folgen Perris, Bryans, Taveri und Busquets (auf einer der drei Montesa), während Anderson und Anscheidt mit festgegangenen Motoren an die Suzuki-Boxe rollen und aufgeben.

Bis zur siebten Runde gelingt es Bill Ivy, seinen Vorsprung auf 15 Sekunden vor dem jetzt an zweiter Stelle liegenden Bryans auf der Honda auszudehnen. Perris ist von Taveri mit der zweiten Honda auf den vierten Platz verdrängt worden, und man hat den Eindruck, als ob der Suzuki-Motor von Perris auch nicht mehr ganz einwandfrei ginge. Heinz Rosner (MZ) liegt vor Ginger Molloy (der eine Bultaco fährt — nicht weniger als 14 Bultacos standen in der Nennungsliste dieser Klasse!) auf dem achten Platz. Eine Runde später liegt Taveri bereits



an zweiter Position, doch die hier wegen ihrer Mucken besonders schwer zu fahrende Fünfzylinder-Honda macht es unmöglich, auf einen Sieg Taveris zu hoffen. Vielmehr gelingt es Bill Ivy, seinen Vorsprung immer mehr und bis zur 14. Runde auf 16 Sekunden auszudehnen. (Eine Runde vorher mußte Busquets mit der Montesa 'raus.)

Aber auch Phil Read glückt es, sich wieder weiter nach vorn zu schieben. Und in der 14. Runde kann sich Heinz Rosner mit der MZ vor die Suzuki von Perris auf den vierten Platz setzen. In der 17. Runde geht Perris zum Kerzenwechsel an die Boxe, Phil Read liegt an siebter Stelle. Nach 20 Runden sieht die Reihenfolge der ersten sieben so aus: Ivy, Taveri, Bryans, Rosner, Villa, Robb (Bultaco), Read. In der 22. Runde liegt Bill Ivy mit der Zweizylinder-Yamaha mit 17 Sekunden in Führung vor Taveri auf der Fünfzylinder-Honda, den wiederum 24 Sek. vom Dritten, seinem Teamkameraden Bryans auf der zweiten Fünfzylinder-Honda, trennen. Mit über einer Minute hinter Ivy folgt Rosner als Vierter; Phil Read aber ist es gelungen, sich mit neuer Rekordzeit bis zum fünften Platz vorzuarbeiten, eine Runde später liegt er bereits vor Rosner an vierter Position! Der Sechste und Siebte dieses Rennens, Francesco Villa und Tommy Robb, die sich beide einen schönen Kampf lieferten, sind bereits überrundet, und Robb fällt leider in der vorletzten Runde mit gerissener Primärkette seiner Bultaco aus, während Rosner das scheußliche Pech hat, noch in der 27., der letzten Runde, an fünfter Stelle liegend, mit Zündungsschwierigkeiten ausscheiden zu müssen.

#### Ergebnis:

**Klasse bis 125 ccm** (27 Runden = 102,347 km): 1. Ivy (Yamaha) mit 54.33.07 = 112,57 km/h; 2. Taveri (Honda) mit 54.50.75 = 111,97 km/h; 3. Bryans (Honda) mit 55.16.23 = 111,94 km/h; 4. Read (Yamaha); 5. Villa (Montesa); 1 Runde zurück: 6. Medrano (Bultaco); Simmonds (Tohatsu); 8. Carney (Bultaco).  
**Schnellste Runde:** Phil Read (Yamaha) mit 116,476 km/h.

★

#### Klasse bis 250 ccm: Sturz von Redman, Sieg für Hailwood

Mike Hailwood hatte bereits im Training mit einer sehr schnellen Zeit auf seiner Sechszylinder-Honda von sich reden gemacht. Er war drei Sekunden schneller gewesen als Phil Reads Rekordrunde auf Yamaha im vergangenen Jahr. Und das will auf diesem Kurs schon etwas heißen!

Aber es ist Jim Redman mit der zweiten Sechszylinder-Honda, der, als der Start freigegeben wird, vor Hailwood und Read sofort die Führung übernimmt. Allerdings sieht es nach der ersten Runde schon ganz anders aus: Hailwood in Führung — weit voraus! Doch dann folgen weder Jim Redman noch Phil Read (der hier die Vierzylinder-Yamaha mit dem Doppel-V-Motor fährt), sondern erst nach 10 Sekunden Ginger Molloy (Bultaco) vor Derek Woodman (MZ), Dave Simmonds (Honda) und der Schwede Kent Anderson auf einer der neuen Husqvarnas, von denen drei Stück aus Schweden nach Barcelona gekommen sind. Was aber haben die anderen? Da rollt Phil Read an die Boxe, um Kerzen zu wechseln, und während seine Mechaniker fieberhaft arbeiten, rennt Phil schnell zur Honda-Boxe, um dort mitzuteilen, daß Jim Redman gestürzt ist.

Ausgangs einer etwa 120 km/h schnellen Kurve in der Stadt schmierte die Honda von Redman (der dort noch immer vor Hailwood in Führung lag) weg und Jim schlidderte hinterher. Hailwood gelang es gerade noch, vorbeizukommen, ehe Redmans Maschine Feuer fing.

Bill Ivy, ebenfalls auf einer Vierzylinder-Yamaha, hatte, genau wie Tarquinio Provini auf der Vierzylinder-Benelli, keinen glücklichen

So ging Jim Redman schon in der ersten Runde mit der Sechszylinder-Honda zu Boden (sie brannte anschließend) — Hailwood kam gerade noch vorbei. Foto Wheel



Mike Hailwood fuhr auf der 250er Sechszylinder-Honda ein blendendes Rennen — leider fehlte ihm nach Redmans Ausfall der fahrerisch und maschinell gleichwertige Gegner. Fotos V. Rauch

Start gehabt, aber schließlich waren beide doch weggekommen.

In der vierten Runde liegt Mike Hailwood bereits 23 Sekunden in Führung vor Woodman, der mit Ginger Molloy um den zweiten Platz kämpft. Bill Ivy und Provini folgen auf Platz vier und fünf, ganz dicht beisammenliegend. Es ist begeisternd, wie Hailwood hier mit der wirklich nicht einfach zu fahrenden Sechszylinder-Honda eine schnelle Runde nach der anderen hinlegt und dabei seinen Vorsprung von Runde zu Runde weiter ausdehnt. Leider muß Ivy dann seine Yamaha mit verölten Kerzen beiseiteschieben und das Rennen aufgeben — gerade in dem Augenblick (Mike hat bereits vor 40 Sekunden die siebte Runde begonnen), als es Provini gelingt, sich auf den zweiten Platz vor Woodman zu setzen.

Doch dann, in der 14. Runde, fallen bei Provini Benelli zwei Zylinder aus, und er muß, an zweiter Stelle liegend das Rennen aufgeben. Auch Phil Read resigniert nach wiederholtem Kerzenwechsel schließlich, während Woodman und Molloy nun wieder um den zweiten Platz kämpfen. Renzo Pasolini auf der Aermacchi liegt an vierter Position vor Jack Findlay (Bultaco), der

sich mit Ramiro Blanco (Bultaco) und Dave Simmonds (Honda) um den fünften Platz rauft. In der 20. Runde, gerade als Mike Hailwood Pasolini überrundet, geht Simmonds mit Motorschaden an die Boxe; Molloy verliert eine Runde durch Zündungsschwierigkeiten und muß schließlich mit gerissener Primärkette nach einem von ihm großartig gefahrenen Rennen noch ganz ausscheiden.

So wird Derek Woodman (MZ) nach 33 Runden hinter Mike Hailwood, allerdings mit anderthalb Runden Rückstand, Zweiter vor Pasolini (Aermacchi) und Jack Findlay (Bultaco), dem Letzten, der nicht bereits zum zweiten Mal von Hailwood überrundet wurde!

Jim Redman trug bei seinem Sturz glücklicherweise keine schlimmen Verletzungen davon. Bereits zwei Stunden später saß er im Flugzeug nach Südafrika, wohin er für zwei Wochen zurückflog, um dann beim nächsten Lauf, in Hockenheim, wieder mit dabeizusein.

V. Rauch

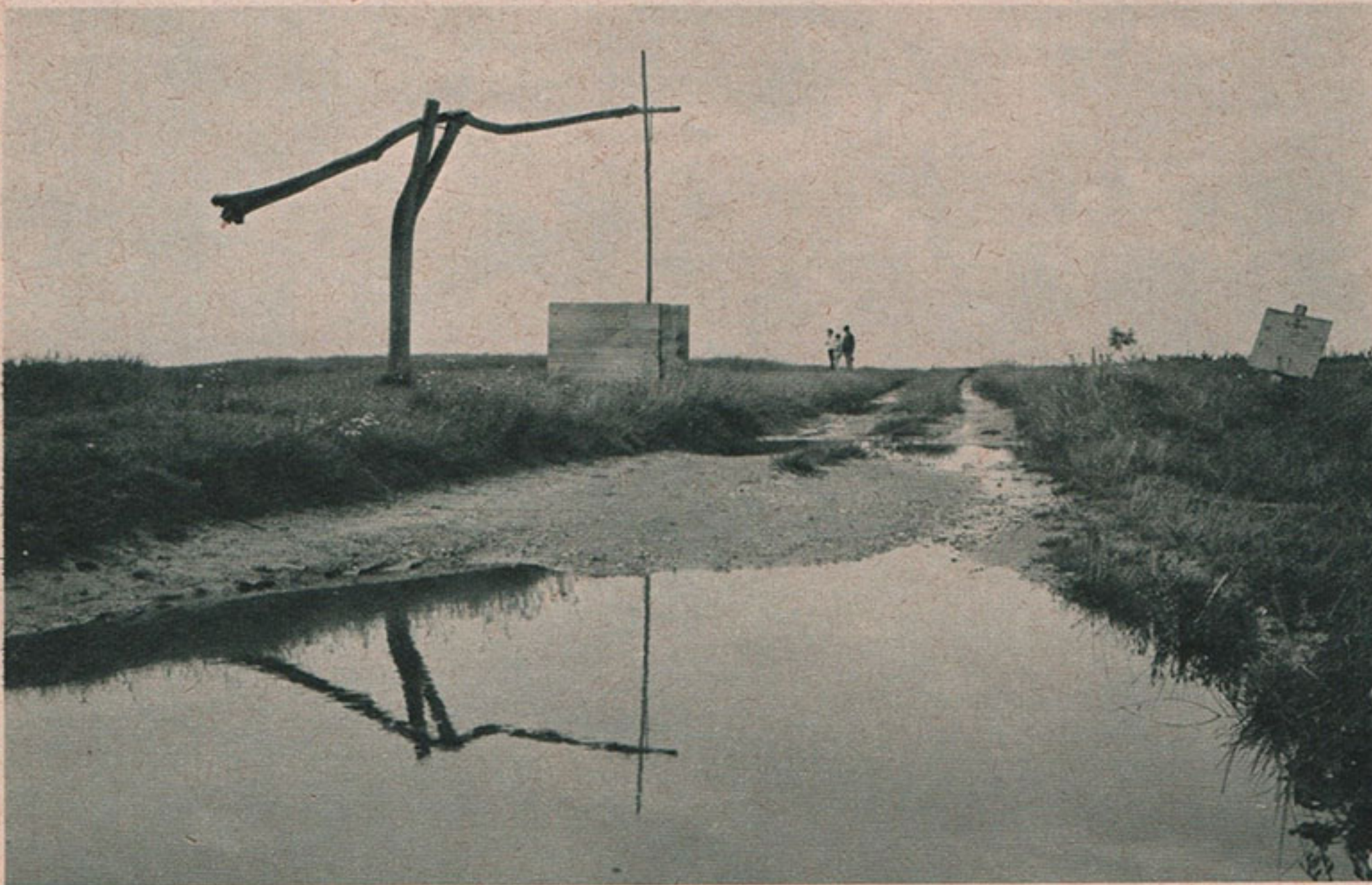
#### Ergebnis:

**Klasse bis 250 ccm** (33 Runden = 125,091 km): 1. Hailwood (Honda) mit 1.3.26 = 118,32 km/h; 1 Runde zurück: 2. Woodman (MZ); 3. Pasolini (Aermacchi); 2 Runden zurück: 4. Findlay (Bultaco); 5. Rosner (MZ); 6. Blanco (Bultaco); 2 Runden zurück: 7. Anderson (Husqvarna); 8. Carney (Bultaco).  
**Schnellste Runde:** Mike Hailwood (Honda) mit 121,27 km/h.





# Pušta und Neusiedler See



Der Neusiedler See ist ein merkwürdiges Gebilde. Sein Wasserspiegel unterliegt beträchtlichen Schwankungen. Mitte des letzten Jahrhunderts lag der See sogar fünf Jahre lang trocken, dann füllte er sich wieder langsam und erreichte eine Tiefe von über zwei Metern. Er zählt zu den größten europäischen Binnenseen, und daß er im äußersten Osten Österreichs liegt, weiß ja wohl jeder. Die Grenze zwischen Ungarn und Österreich läuft durch den See, der allergrößte Teil liegt allerdings auf österreichischem Gebiet. Das Land rings herum ist das „Burgenland“. Es ist nur ein Katzensprung nach Wien, die Ausläufer des Leithagebirges gehen fast bis zum großen Wasser hinunter.

Soviel zur geographischen Lage unseres heutigen Reisegebietes. Mit Ausnahme eines sandigen Teiles am Ostufer sind seine Ufer in weitem Umkreis mit einem oft bis zu einem Kilometer breiten Schilfgürtel umgeben, der natürlich ein Dorado für Wasservögel jeder Art bildet. Vor dem ersten Weltkrieg versuchte die ungarische Regierung dieses Binnenmeer trockenzulegen, um Weideland

zu gewinnen. Die Wasserfläche verkleinerte sich auch zusehends, und die Wasser- und Sumpfvögel, die hier ihre Nistplätze hatten, wanderten aus. Auf dem neugewonnenen Land errichtete man Scheunen und Hütten, man zog Entwässerungskanäle und ließ das Vieh weiden. Aber plötzlich kam das Wasser aus unerklärlichen Gründen aus dem Boden zurück, alles wurde überschwemmt, und von da an schwankte der Wasserspiegel zwischen 20 cm und einem Meter Höhe. In den dreißiger Jahren trocknete der See noch einmal sehr stark aus, und heutzutage soll die tiefste Stelle im Sommer eben über einem Meter liegen. Die Vögel kamen zurück, und es ist ein riesiges Vogelschutzgebiet geworden. Es gibt hier wirklich seltene Tiere zu beobachten. Silberreiher und Löffler nisten, Graureiher und Sichler kann man beobachten. Es ist geradezu ein Paradies für Störche im Seewinkel bei Illmitz, das Quaken der Frösche und der Unken ist weit über das Land zu hören.

Die Straßen sind gut; viele Kurven gibt es nicht, um den See herum und im Seewinkel zwischen



dem Neusiedler See und der ungarischen Grenze ist es topfeben. Dort fängt die Pušta an, und es gibt nur sehr wenige Straßen. Aber die unbefestigten Fahrwege sind gut mit einem Motorrad zu befahren.

Bei Bruck an der Leitha beginnt das Burgenland, und es fällt einem sofort auf, daß man sich der Pušta und Ungarn nähert. Der Stil der Ortschaften ändert sich nämlich, an den sehr breiten Straßen liegen links und rechts langgestreckte, weiß gekalkte Bauernhäuser mit den charakteristischen großen Toren in die abgeschlossenen Höfe für die Heuwagen. Da wir im Burgenland sind, hat Bruck natürlich auch ein sehr schönes Schloß, den Wein der Gegend kann man in den Burggemächern probieren, wo eine Weinstube eingerichtet ist. Sieben Kilometer weiter an der schnurgeraden Straße kommen wir nach Parnsdorf. Da hat man einen römischen Gutshof ausgegraben, aber leider den herrlichen Mosaikboden ins Museum nach Eisenstadt geschafft. Jetzt beginnt erst richtig die Pušta. Unsere unbefestigte Straße führt durch die Steppe, ohne Baum und mit nur sehr wenigen Sträuchern bewachsen. Typisch ungarische Puštabrunden und Hirtenhütten tauchen auf. Es ist schon eine merkwürdige Landschaft, sehr fremdartig. In Mönchhof liegt ein Kloster auf einem kleinen Hügel über dem Ort. Es ist das Nonnenkloster Marienkron. Der Glockenturm des Ortes ist aus dem 17. Jahrhundert, und seine Glocke hat wohl oft die Bewohner des kleinen Ortes vor den Türken gewarnt, denn aus dieser Richtung kamen die Türken zu ihren Überfällen über die Pušta geritten. In Halbturn kann man ein herrliches Barockschloß bewundern, welches von Lucas von Hildebrand erbaut wurde. Zur Zeit wird es restauriert. In Andau, direkt an der ungarischen Grenze, kam 1956 der Flüchtlingsstrom aus Ungarn über die Einserkanalbrücke.

Da ich bei meinem heutigen Reisevorschlag nicht besondere Motorradstraßen anbieten kann, habe ich einen anderen Vorschlag: Wie wäre es, wenn man mal den Elefanten für einige Stunden auf den Zeltplatz stellen würde? Man kann sich nämlich allenthalben ein Pferd mieten, und wie wäre es mit einem Ritt über die Pušta? Die Tiere sollen (so wurde mir berichtet) lammfromm sein, und ungeübte Reiter werden nicht in den nächsten Graben geworfen. Na, wie wäre es? Kein Vertrauen dazu? Dann bleiben wir also bei unserem treuen Stahlroß und fahren nach Pamhagen.

Zunächst kann man sich in Wallern noch den Burgstall aus dem 14. Jahrhundert anschauen und „Oedes Dorf“, eine mittelalterliche Siedlungsstelle. Der Ort hat außerdem noch einen Wall aus der Kuruzzenzeit zu bieten und einen alten Wachturm. Alles Bauwerke gegen die Türken. Von Pamhagen, einer mittelalterlichen Burgstelle mit einem weiteren alten Wehrturm im Ort, nähern wir uns dem Seewinkel. Über die Straßen zu schreiben erübrigt sich, sie sind wenig befahren, ohne viele Kurven, nichtssagend — leider. Dafür gibt es hier aber viele, viele größere und kleinere Seen, in manchen könnte man baden, viele sind aber nur sumpfig. Ein eigenartiger auf- und abwellender Ton liegt über der ganzen Landschaft. Millionen von Unken quaken ihr Lied, und die Störche stolzieren herum und suchen nach den fettesten Brocken. Um Apetlon herum zwischen den vielen Seen liegen verschiedene, altertümliche, wegen der Türkenkriege aufgegebene, Dorfstellen. An der „Langen Lacke“ und an verschiedenen anderen Seen kann man Wochenendhäuser mieten. An den Salzlaken leben seltene Tiere, so z. B. der Steppeniltis, die Steppenstreifenmaus und als Überbleibsel aus der Eiszeit die Sumpfmaus. Mit dem Teleobjektiv kann man Jagd auf den Bienenfresser, den Brachvogel, den Regenpfeifer und viele sehr, sehr seltene Vögel machen. Illmitz ist sehenswert, seltensamen wirken die strohgedeckten Bauernhäuser mit Barockfassade. Es gibt einen netten Campingplatz, für Freunde des Zeltens wäre es meiner Ansicht nach der rechte Platz, um sich häuslich niederzulassen, denn man kann allerhand unternehmen von hier aus. Z. B. auf Bauernwagen



# Österreichische Alpenfahrt

(Schluß von Seite 327)

In der Wertungsgruppe 3 — bis 100 ccm — gab es übrigens eine kleine Überraschung schon im Programm: Erwin Schmider startete auf Zündapp! Wie verlautete, wird er in Isny die Hercules probieren und sich wohl dann entscheiden, was er gegebenenfalls als Mitglied der deutschen Nationalmannschaft bei der Sechstagesfahrt in Schweden fahren wird. Er machte auf der klei-

**Gewinner des diesjährigen Alpenpokals wurde Werner Salevsky auf der 250er MZ. Hier fährt er ein wenig Moto Cross-Stil, aber seine schnellsten Zeiten in den Sonderprüfungen zeigen, daß es sich gelohnt hat.**



nen Zündapp genau dieselbe gute Figur wie auf seiner NSU — nur hatte er Pech beim Start zur ersten Sonderprüfung, wo ihm, weil ihm einer querfuhr, der Motor abstarb und dann eine halbe Ewigkeit nicht wieder anspringen wollte (weil er nicht daran gedacht hatte, daß der Tank der ungewohnten Zündapp zwei Hähne besitzt und er nur den einen geschlossen hatte!).

Interessant, daß Salevsky mit der 250er MZ auch bei der Bergprüfung am Klippitzthörl Bestzeit fuhr — schneller also als Schek mit der BMW, obwohl sich in der Prüfungsstrecke ein recht langes Stück mit verhältnismäßig geringer Steigung befand. Übrigens fuhr bei dieser Bergprüfung der erwähnte 500er Triumphfahrer Marek, der „Bestzeit“ seiner Wertungsgruppe und damit die höchste Punktzahl erzielte, langsamer als der Beste der Klasse bis 100 ccm. Das Obengesagte ist also wohl berechtigt.

Am zweiten Tag hatten die Fahrer 485 km zu bewältigen, 367 bis zur Mittagspause in Murau. Wieder waren drei Sonderprüfungen eingebaut: vormittags zweimal eine Geländesonderprüfung (über ihren anfechtbaren Charakter sprachen wir bereits) auf die Turracher Höhe, und kurz vor Torschluß noch eine Bergprüfung bei Ossiach. Wieder war Werner Salevsky auf der 250er MZ der beste Mann (und wieder erzielte Marek mit der 500er Triumph trotz erheblich schlechterer Zeiten dank seines Alleinganges die gleiche hohe Gutpunktzahl!), wieder war Schek mit der BMW Zweitbesten. Nochmals fielen 4 Mann aus (so daß insgesamt 60 in Wertung am Abend ab 17.30 Uhr das Ziel erreichten), und wieder zeigten sich Wagner (MZ 350), Uhlig (MZ 175), Dieter Kramer (Zündapp 125), diesmal Schmider auf der 100er Zündapp, Holy auf der 75er Zündapp und diesmal Volker Kramer auf der 50er des Münchner Werkes als die Klassenbesten.

Als dann zusammengerechnet war und am Samstagmittag die Preisverteilung erfolgte, ergab sich folgendes Bild:

Wettbewerbsbester und damit Gewinner des begehrten Alpenpokals wurde Werner Salevsky auf der 250er MZ. Edelweißgewinner wurden außer ihm in den einzelnen Klassen: Herbert Schek (BMW) in der Wertungsgruppe über 500 ccm, Franz Marek (Triumph) in der Gruppe bis 500 ccm, Karlheinz Wagner (MZ) in der Gruppe bis 350 ccm, Peter Uhlig (MZ) in der Gruppe bis 175 ccm, Dieter Kramer (Zündapp) in der Gruppe bis 125 ccm, Erwin Schmider (Zündapp) in der Gruppe bis 100 ccm, Leo Holy (Zündapp) in der Gruppe bis 75 ccm, und schließlich in der kleinsten Gruppe, der bis 50 ccm, Volker Kramer auf Zündapp — der einzige Edelweißgewinner, der nicht Gold, sondern nur Bronze (wegen seiner 26 Strafpunkte von der Verfahrerei des ersten Tages) erhielt.

In der Reihenfolge ihrer Sonderprüfungspunkte rangierten die Gold-Gewinner in den einzelnen Klassen hinter den Edelweißgewinnern wie folgt:

Bis 350 ccm: Uhlmann (MZ), Baumann (MZ), Teuchert (MZ), Spingat (MZ), Fr. Stuhlberger (NSU).

Bis 250 ccm: Weber (MZ), Reichenbach (MZ), Kaluza, Polen (SHL), Golz (MZ), Dohnal, Österreich (Jawa).

Bis 175 ccm: Lohr (MZ), Seitz (Hercules), Specht (Zündapp), Schulze (MZ), Wiczorek, Polen (SHL), Pochlatko, Österreich (Hercules), Konczarek, Polen (SHL).

Bis 125 ccm: Trinkner (Hercules), Müller (Hercules), Hälsler (MZ), Szczerbakiewicz, Polen (WSK).

Bis 100 ccm: Gienger (Zündapp), Beranek (Zündapp), Hessler (Zündapp), Sengfelder (Zündapp). Bis 75 ccm: Uhlig (Simson), Stein (Simson).

Bis 50 ccm: Sommerauer (Puch), Dietrich (Puch), Köberl (Puch), S. Stuhlberger (Puch), Weber (KTM), Hruby (KTM), — alle Österreich. S. R.

durch die Pußta und zu den heilkräftigen Salzlaken fahren, segeln auf dem Neusiedler See, denn von Illmitz aus führt ein Damm einen Kilometer lang durch den Schilfgürtel ans Wasser. Wir erlebten es, daß nach einem tollen Gewitter der Damm vom Wasser an manchen Stellen leicht überspült war, so daß unsere gute Berta-Maria-Wuppke (BMW) mit ihren dicken Füßen durchs Wasser platschte. Hat mächtigen Spaß gemacht. Wir kamen gerade zurecht um zuzusehen, wie man einige in den Gewitterböen schiffbrüchig gewordene Segler aufs Trockene rettete. Sie standen auf ihren gekenterten Booten weit im See und winkten mit ihren Hemden, um auf sich aufmerksam zu machen. Selber bekamen sie ihr Schifflein nicht wieder flott, denn es hatte sich im Grund festgebohrt. Der See ist ja nicht durch seine Tiefe gefährlich, sondern durch die plötzlichen Böen. Eine kleine Gruppe Leute standen am Dammende und sahen sich das spannende Rettungsmanöver an, plötzlich tat's einen Platsch, ein kleiner Junge war vor lauter Begeisterung immer weiter ans Wasser getreten und nun lag er drin, mit Lederhose, Trachtenjacke und allem, was dazu gehört. Nachdem der kleine Bengel sich ans Ufer gearbeitet hatte, schickte ihn sein Vater wieder hinein: „Jetzt biste eh' naß, ich hab' vergessen zu fotografieren.“

Podersdorf liegt dagegen direkt am Neusiedler See, hier gibt es einen schilffreien sandigen Strand, einen großen Campingplatz und Wochenendhäuser am See. Über Weiden, einem Seebad, kommt man nach Neusiedl am See. Dort würde ich heute nie bleiben mögen. Der Ort ist nämlich schrecklich überlaufen und vollkommen auf Fremdenverkehr eingestellt. Schwärme von Ausflüglern und Touristen, Kofferradios dudeln unentwegt, Andenkenläden stehen an jeder Ecke — ich möchte gar nicht länger darauf eingehen, jeder kennt ja wohl den Rummel.

Die Landschaft auf dieser Seite des Sees hat ein

ganz anderes Gesicht, keine Pußta, keine Ziehbrunnen, sondern Weinberge, leichte Hügel und das Leithagebirge im Hintergrund. Zur Zeit der Kirschblüte ist es besonders schön, denn es gibt ganze Kirschbaumfelder. Über Jois fährt man am Ufer entlang nach Winden. Vom See ist trotz seiner Nähe nichts zu sehen, der Schilfgürtel wird nämlich wieder breiter. Winden liegt an der Bernsteinstraße, und aus der Römerzeit hat man manche Funde gemacht. In der Nähe ist eine eiszeitliche Höhle aufgespürt worden. Über Breitenbrunn erreicht man Purbach.

Der Wirt, des „Türkenkellers“, ein Fischer und Weingärtner, erzählte, während wir Fische aus dem Neusiedler See aßen und seinen eigenen Wein dazu tranken, eine nette Geschichte, die sogar wahr sein soll. Er machte uns auf eine Figur auf dem Dach seines Hauses aufmerksam, die den Oberkörper eines Türken zeigt, und erzählte dazu: „Bei einem der letzten Türkenfälle, kamen die Türken auch in dieses Haus, das schon im Besitz meiner Familie war. Die Türken tranken sich vor dem großen Faß im Keller einen mächtigen Rausch an. Plötzlich erwachte einer der Burschen und sah, daß alle anderen Muselmänner bereits verschwunden und abgeritten waren. In Windeseile kroch er durch den Schornstein aufs Dach, um zu sehen, in welcher Richtung er seinen Kameraden nachreiten mußte. Inzwischen waren aber die Bewohner des Ortes aus ihren Verstecken hervorgekommen, nahmen ihn gefangen, und sein ganzes Leben lang blieb er als Knecht in diesem Hause.“ Als Beweis für seine Worte zeigte er uns das Haus, in dem heute noch die Nachfahren dieses Türken leben, sie heißen „Turkowitz“. Wahr oder nicht wahr, fahren Sie nach Purbach und essen Sie im Türkenkeller den herrlichen Fisch aus dem Neusiedler See, und dann lassen Sie sich im Keller vor dem großen Faß diese Geschichte erzählen. Wir waren dort die einzigen Gäste und bekamen unser Essen

im Hof unter Palmen serviert. Oggau, Rust und Mörbisch sind weitere malerische Fischer- und Weindörfer direkt am See. Vom Waldrand des Leithagebirges kann man fast den ganzen Neusiedler See überblicken und bis weit nach Ungarn hinein. Ein kurzer Abstecher lohnt sich wirklich. Es führen immer wieder Fahrwege oder kleine Straßen zum Gebirge hinauf.

Von Rust aus kann man jetzt nach Eisenstadt fahren, auf dem Wege dorthin kommt man nach St. Margarethen, wo man nicht versäumen sollte, sich den großen Steinbruch anzusehen. Viele Gegenstände aus der Römerzeit wurden da gefunden und das eigentlich Sehenswerte sind die modernen Bildhauerarbeiten, die an Ort und Stelle von Künstlern aus der ganzen Welt angefertigt werden und die am Rande des Römersteinbruchs mit den schroff abfallenden Wänden stehen. Viele Gebäude in Wien sind aus dem Kalksandstein von St. Margarethen gebaut.

Unsere kleine Rundfahrt endet heute in Eisenstadt. Dort gibt es auch noch allerhand zu sehen, z. B. die Haydnkirche, in der der große Musiker Josef Haydn begraben liegt, und der Kalvarienberg, der Anfang des 18. Jahrhunderts gebaut wurde und ein einzigartiges christliches Barockbauwerk mit vielen Nischen, Grotten und Kapellen bildet.

Diesen Bericht möchte ich aber nicht beenden, ohne nicht wenigstens noch auf eine Motorradstraße hingewiesen zu haben. Machen Sie doch von Eisenstadt noch einen Abstecher zur Wallfahrtskirche in Stotzing. Hier ist nicht nur eine berühmte, von den Türken vergrabene Gnadenstatue aufgefunden und in einer schönen Barockkirche aufgestellt worden, sondern die Straße von Eisenstadt nach Stotzing hinauf ins Leithagebirge macht nach der Fahrerei durch die Pußta mit ihren Kurven und Serpentinaen richtig Spaß.

Inge Rogge





# MOTO CROSS BIELSTEINER WALDKURS

Ein strahlender Himmel über dem Bergischen Land — und sofort verband sich damit bei mir der Gedanke an den mörderischen Staub, der gewöhnlich bei solch warmem Wetter über dem Waldkurs liegt. Aber ich war angenehm überrascht, als da kein Staub mehr war, denn man hatte, einer Eingebung von Paul Fischbach, dem Bielsteiner „Mädchen für alles“, folgend, mit Calciumchlorid, dem Auftausalz, die Strecke besprengt und sie dadurch weitgehend staubfrei gemacht. Zwar hätte man noch etwas weiterdenken müssen, denn man hatte auch das Stückchen Teerstraße, das im Kurs liegt, ebenfalls besprengt, und das war dann auch dadurch so glatt wie mit Schmierseife bestrichen. Daß hier besonders im Training zahlreiche Stürze vorkamen, lag in der Natur der Sache. Auf alle Fälle bleibt das Positivum der Staubbefreiung bestehen, und es wäre Veranstaltern mit staubgefährdeter Strecke anzuraten, sich mit dem MSC Drabenderhöhe in Verbindung zu setzen, um von den dort gemachten Erfahrungen zu profitieren. Umgekehrt muß man den Bielsteinern raten, sich einmal nach einer ordentlichen Startanlage umzusehen, denn das, was man hier als „Starts“ sah, war mehr als kläglich. Es stimmt, wenn Fischbach sagte, es sei bei der derzeitigen harten Fahrweise im internationalen Moto Cross für einen Starter lebensgefährlich, sich vor das Fahrerfeld zu stellen, wenn er Fehlstarts verhindern will. Aber nachdem viele andere Veranstalter gutfunktionierende Startanlagen ausprobiert haben, hätte man sich schon längst nach einer solchen Startanlage umsehen können und wenn das Geld nicht vorhanden ist, sich eine solche ausleihen können. Ich möchte für Bielstein das von Willi Oesterle konstruierte Rudersberger Modell vorschlagen, das selbst für den wildesten Haufen ein unüberwindbares Hindernis ist.

CZ brachte neue Maschinen an den Start, deren Zylinder noch breitrippiger gebaut sind und die mit zwei Zündkerzen bestückt sind, welche gleichzeitig arbeiten. Es scheint sich aber noch um Versuchsmodelle zu handeln, da weder Arbekov noch Robert damit ausgerüstet waren. Hallman brachte eine unheimlich schnelle Husqvarna mit, die besonders in der Hand eines derartigen Spitzenfahrers den CZ durchaus gewachsen und, wie es sich zeigte, auch überlegen ist. Enttäuschend waren die Suzukis! Ich konnte mich des Eindrucks nicht erwehren, als hätte man zwei Geländemaschinen in aller Eile für Moto Cross zusammengenagelt, und das noch nicht einmal gekonnt. Die beiden Maschinen sahen richtiggehend vergammelt aus. Und so war dann auch der Erfolg. Die eine Maschine war schon beim Training sauer geworden, und die zweite gab bereits nach wenigen Runden ihren Geist auf. Das war kein erhebendes Debüt, zumal nach den Erfolgen auf der Straße die Erwartungen ziemlich hochgespannt waren. Genau wie den Maschinen das Finish, so fehlte es aber dem japanischen Fahrer an Kondition, denn er sah nach den wenigen Runden schon sehr erschöpft aus.

Doch nun zum Rennen selbst. Nach zwei (!) Fehlstarts wurde mit einem alles andere als einwandfreiem Start das Feld auf den 2000 m langen Kurs geschickt, der siebzehnmals zu durchfahren war. Vom Start weg setzte sich Exweltmeister Joel Robert (Belgien) CZ vor den derzeitigen Weltmeister Viktor Arbekov (UdSSR) CZ und Peter Döbry (CSSR) Jawa-CZ an die Spitze, die er bis zum Ende dieses Laufs nicht mehr abgab, trotz hartnäckiger Angriffe des Sowjetrussen. Torsten Hallman, der einen sehr schlechten Start hatte, mußte sich in der ersten Runde zunächst aus dem Mittelfeld befreien, um sie dann auf Platz 4 zu beenden. Aber schon in der nächsten Runde hatte er Platz 3 erkämpft und versuchte nun, Anschluß an die Spitze zu bekommen. Wohl machte er in jeder Runde Boden gut, doch mußte er sich mit Platz 3 begnügen. Entweder hatte Gunnar Drauogs einen schlechten Tag oder hat er sich eine neue Taktik zugelegt, denn ich konnte mehrmals beobachten, daß er in Kurven eklatant schnitt. Ob diese Fahrweise etwas bringt und ob man sie sehr schön finden kann, wage ich zu bezweifeln.

Im zweiten Lauf konnte sich Torsten Hallman gleich vom Start weg vom Feld freimachen und zog, von Robert und Arbekov unbehelligt, davon, während sich hinter ihm zwischen den beiden ein mitreißender Kampf um den zweiten Platz abspielte. Fast war es so, als könnte Arbekov es schaffen, als Robert in der Spitzkehre nach der Startgeraden einen Rutscher riskierte. Aber gerade noch rechtzeitig bekam Robert wieder die Maschine in seine Gewalt und konnte sich in eine Engstelle retten, wo Arbekov nicht überholen konnte.

Sehr ruhig und gleichmäßig Ake Jonsson, Schweden (Husqvarna), bei dem man das Gefühl hat, als könne ihn nichts aus der Ruhe bringen und er fahre nur ein bißchen spazieren. Das aber immerhin so schnell, daß für ihn in beiden Läufen je ein vierter Platz drin war.

In Belgien hat sich, anscheinend durch das Vorbild von Joel Robert inspiriert, eine neue Fahrergeneration herangebildet, aus der der erst 17jährige Roger De Coster herausragt, der einen recht beachtlichen fünften Platz erringen konnte.

Von unseren Fahrern waren Georg Hauger, Gerhard Stauch, Erwin Schmider, Otto Walz, Adolf Weil und Paul Zitzen am Start. Während Adolf Weil im ersten Lauf aus Protest gegen die unmöglichen Starts nach der ersten Runde ins Fahrerlager zurückfuhr, konnte sich Otto Walz im Gesamtergebnis auf Platz 8 setzen. Schmider, der von der Alpenfahrt kam, machte einen reichlich angeschlagenen Eindruck und litt noch unter den Anstrengungen der Alpenfahrt. Die deutschen Fahrer machten aber einen guten Eindruck, und ihre Plätze im Mittelfeld sprechen für ihre Leistungen. In den beiden nationalen Läufen bis 250 und 500 ccm siegte ein „neuer“ Toni Rogg, Mindelheim (Maico), den ich in all den Jahren noch nie in einer derartigen Hochform sah.

Die Veranstaltung litt, mit Ausnahme der schon erwähnten schlechten Starts, unter keinen weiteren Mängeln, obwohl ich persönlich lieber die Klasse bis 500 ccm auf dem Bielsteiner Kurs sehe und die kleine Klasse in Beuern, da die Kurse für die Klassen m. E. so günstiger sind. Vielleicht könnte man sich bei der OMK einmal darüber Gedanken machen, daß man auch bei uns, so wie es anderswo schon längst Sitte ist, die Weltmeisterschaftsläufe immer auf den gleichen Strecken austragen läßt. Ich glaube, diese Regelung könnte viel zur Hebung des Ansehens des westdeutschen Moto Cross beitragen. Mindestens glaube ich, daß diese meine Anregung, die ausgiebig mit in- und ausländischen Moto Cross-Fahrern besprochen und von diesen freudig begrüßt worden ist, eine Diskussion wert wäre.

*Dr. Baumann*

**Gesamtergebnis:** 1. Joel Robert, Belgien (CZ), 3 Punkte; 2. Torsten Hallman, Schweden (Husqvarna), 4 Punkte; 3. Viktor Arbekov, UdSSR (CZ), 5 Punkte; 4. Ake Jonsson, Schweden (Husqvarna), 8 Punkte; 5. Roger De Coster, Belgien (CZ), 10 Punkte; 6. Gunnar Drauogs, UdSSR (Jawa-CZ), 16 Punkte; 7. Ivan Polas, CSSR (Jawa CZ), 19 Punkte; 8. Otto Walz, Deutschland (WABEHA-Montesa) 20 Punkte.



Oben: Aus diesem dichten Getümmel konnte sich Torsten Hallman nach schlechtem Start bis auf Platz drei vorarbeiten!  
Rechts: Der belgische Spitzenfahrer Joel Robert hatte auch in Bielstein wieder großartige Form und wurde Gesamtsieger mit nur drei Punkten.



# DIE SCHOTTISCHEN SIXDAYS 1966

Das längste Trial der Welt, das Schottische Sixdays Trial, liegt nun wieder einmal hinter uns. In Fort Williams, vor der beherrschenden Kulisse des Berges Ben Nevis, hat sich das Leben schon normalisiert, die Fahrer sind abgereist — in alle Gegenden Englands, aber auch ins Ausland zurück nach Schweden und Polen und — nach Deutschland, wohin Gustav Franke den Pokal für den besten ausländischen Teilnehmer an diesem Trial entführt hat. Franke mußte in dieser Woche 114 Punkte hinnehmen, nur wenige Punkte zuviel für die „Goldene“ (Special First Class Award). Er hatte einen etwas unausgeglichnen ersten Tag, aber er gewöhnte sich schnell an die Schwierigkeiten und meisterte einige sehr schwierige Sektionen ganz ausgezeichnet. Sein Kommentar nach der Veranstaltung: es hat ihm sehr viel Spaß gemacht, ihm tun die vielen Anreise-Kilometer nicht leid, nächstes Jahr will er versuchen, wiederzukommen.

Traditionsgemäß sind Start und Ziel der Fahrt eigentlich beide in Edinburgh, diesmal wurde (zur Abwechslung) dort nur gestartet. Es herrschte geschäftiges Treiben auf dem Viehmarkt, wo am Sonntagmorgen die letzten Startvorbereitungen getroffen wurden. Franke war schon zwei Tage vor Beginn der Fahrt angekommen, nachdem er sich seine Maschine auf dem schnellsten Wege im Werk hatte geben lassen. So kam es, daß er noch einige kleine Änderungen durchführen mußte, der Motor war zu stark auf Moto Cross-Verhältnisse getrimmt. Der Mechaniker Willi Happi und der Engländer Don Hitchcock halfen so gut es ging, ihre Anstrengungen waren schließlich auch nicht vergeblich.

Der helle Sonnenschein am Start hatte viele Fahrer dazu verlockt, ihre schwere Regenbekleidung auszuziehen, doch nur eine Stunde später be-reuten sie es stark, als nämlich die Temperaturen schnell fielen und heftiger Regen einsetzte. Die Strecke des ersten Tages (210 km) schloß fünf Sektionen ein, von denen die erste (Glenogle) viele Fahrer die ersten Strafpunkte kostete. Am Ende des ersten Tages waren nur sechs Konkurrenten, einschließlich des dreimaligen Siegers Sammy Miller (Bultaco), strafpunktfrei geblieben. Auch die folgenden Fahrer hatten allerdings nur wenige Punkte, daran sieht man, daß dieser Tag (zum Angewöhnen) eigentlich recht einfach war. Nur Gustav Franke hatte sich noch nicht mit dem steinigen Boden abgefunden, er kassierte 11 Punkte.

Die Dienstag-Etappe war eine recht kurze, aber trotzdem sehr harte: die längste Steigung am Loch Eild Path schaffte keiner, alle Fahrer mußten hier ihre diversen Fehlerpunkte hinnehmen. Aber auch die beiden anderen Berge, der Mamore und der Callich, forderten viele Opfer. Als bester Fahrer beendete Alan Lampkin (BSA), der Bruder des Moto Cross-Stars Arthur Lampkin (der immerhin 1964 die Scottish Sixdays gewann), diesen Tag mit nur drei (!) Strafpunkten. Mick Andrews (Bultaco) und Sammy Miller (Bultaco) folgten dichtauf mit vier Punkten, die „Ausländer“ Franke, Rune Berggren (Triumph, Schweden) und Stig Ingelstrom (Bultaco, Schweden) lagen recht gut im Hauptfeld unter den vielen englischen Bewerbern.



Gustav Frankes Ausflug zu den Sixdays hat sich sicherlich gelohnt — abgesehen davon, daß er als bester ausländischer Fahrer mit 114 Punkten den Wettbewerb beenden konnte, hat er wohl in diesen sechs Tagen eine Menge gelernt. Das Bild zeigt ihn in der zweiten Sektion am Coalasnacoan, es zeigt aber auch, wie hart Trial unter den Weltklassefahrern ist! Gustav Franke reagierte äußerst sportlich: „Nächstes Jahr will ich wieder dabei sein!“



Alan Lampkin, der Bruder des Moto Cross-Stars, konnte in wirklich spannendem Endkampf (der Sieg entschied sich erst in den letzten Sektionen) die dies-jährigen Scottish Sixdays gewinnen. Nur 23 Punkte in sechs Tagen!

Als Ausgleich für den kurzen Dienstag wurde die Tagesetappe des Mittwoch zur längsten der Woche. 275 Kilometer waren zu fahren, und darin befanden sich sieben recht schwere Sektionen. Gleich die erste Sektion (Laggan Locks) wurde von keinem Teilnehmer mit null Punkten geschafft, die besten blieben hier Alan Lampkin und Scott Ellis (BSA) mit je nur zwei Dabs. Miller, der englische Meisterfahrer, mußte hier anhalten und verlor im ganzen volle neun Punkte.

Ein langer Weg nach Inverness folgte nun mit dem nächsten Berg, dem Foyers, auf dem Rückweg. Nur fünf Fahrer konnten hier „sauber“ bleiben, alle anderen ließen Strafpunkte auf der Strecke als Wegzoll. Dann ging es weiter über den Corrieyairack-Paß, und dort mußten die Fahrer in wolkenbruchartigem Regen durch tiefen Schnee hindurchpflügen, so daß es allen am Ende dieses Tages nicht mehr wohl war . . . alle froren!

Der Donnerstag war noch ein langer Tag, 235 Kilometer standen bevor, fast alles in Kälte und bei dichtem Regen. Nur wenige Fahrer blieben schon an der ersten Sektion mit Punkten hängen, dafür aber um so mehr an der zweiten. Nur sieben kamen hier strafpunktfrei durch. Pipe Line, die zweite Sektion, war eine etwa 200 m lange steile Bergstrecke, versetzt mit heftigen Holpern und Felsstufen. Eine ganze Anzahl Fahrer, die diese Steige zu schnell angingen, erlebten ein baldiges Ende, wenn ihre Maschinen sich rücklings überschlugen.

Die anderen Berge, bei Tyndrum und Meall Glass, erwiesen sich leichter als in den Vorjahren, trotzdem stiegen aber die Strafpunkte stetig an, Franke war bereits auf 88 Punkte gekommen. Aber er war damit noch bei weitem der beste Fahrer des Kontinents! Gegen Ende des Tages war die Führung von Alan Lampkin auf zwei Punkte zusammengeschnitten, sein Bruder Arthur folgte auch schon dicht hinter ihm auf Platz vier. Dave Rowland, der einen hervorragenden Erfolg an diesem Tage erzielen konnte (er hatte nicht einen Strafpunkt erwischt), mußte jedoch „wegen dringender geschäftlicher Angelegenheiten“ am selben Abend aufgeben und die Heimreise antreten.

Der Freitag war der Tag der Entscheidung. Sechs Fahrer hatten noch eine Siegeschance! Am ersten Berg mußten Alan Lampkin und Mick Andrews fußeln, so kam Sammy Miller mit einem Punkt in Führung. Obwohl nur noch etwa 30 km zu fahren waren, blieb noch alles offen, denn immerhin lagen noch mehrere schwierige Berge auf dem Weg, die erst erobert sein wollten. Der erste, Leitir Bo Fionn, hatte zehn Sektionen, die um so schwieriger wurden, je höher man stieg. Wie üblich wurden hier die Fahrer in umgekehrter Reihenfolge (der Spitzenreiter) hochgeschickt, so daß Sammy Miller als erster oben war. Zwölf wertvolle Punkte hatte er verloren, sein Konto stand damit auf 26. Mick Andrews kam als nächster, er buchte 13 Punkte, insgesamt nun 30. Arthur Lampkin hatte unglaubliches Pech, mit einem Verlust von 17 Punkten fiel er wieder weit zurück. Im Gegensatz dazu konnte sein Bruder (der als letzter der Spitzengruppe startete), mit einem phantastischen „Ritt“ und nur vier Verlustpunkten sein Konto sehr niedrig halten. Hier an dieser Stelle sind nur wenige Fahrer unter 20 Punkten durchgekommen, was auf diese vier Punkte von Lampkin ein ganz besonders günstiges Licht wirft. Mit einer klaren Führung von 7 Punkten (Gesamtzahl nunmehr 19 Punkte) ging er die letzten Sektionen an. Das war Grey Mare's Ridge, ebenfalls sehr schweres Gelände, das nur von zwei Fahrern mit Null gemeistert wurde. Alan Lampkin verlor vier Punkte, Sammy Miller noch einen, wodurch Lampkin den Sieg in der Tasche hatte. Gustav Franke machte in den ersten Sektion der Berge noch eine recht gute Figur, oftmals mit null Fehlern, aber in Gipfelnähe scheiterte er wie so viele andere.

Der Sonnabendmorgen brachte praktisch nur noch Formalitäten: Brems- und Beschleunigungsprüfung, Bremstest und Zustandskontrolle der Maschinen. So endete eine weitere Woche sehr erregenden Sportes — die Scottish Sixdays Trials-Woche.

Pit Trial





# Laßt die Burschen Motorrad fahren!

Es hat einmal eine Zeit gegeben, in der man nicht existieren konnte, wenn man nicht reiten konnte und nichts von Pferden verstand. Damals gingen die jungen Burschen in meiner Heimat sonntags auf die Koppeln und probierten, wer von ihnen auf den wildesten Hengst ohne Sattel hinaufkam und wer dann am längsten „oben“ blieb. Das war manches Mal ein harter Spaß, bei dem es nicht immer nur mit Hautabschürfungen abging. Aber die Burschen lernten reiten und mit den Pferden leben, und kein Mensch regte sich darüber sonst auf. Wer sich als junger Kerl bewähren wollte und Achtung suchte, der mußte diese Gaudi mitmachen.

Nun stellen Sie sich vor, unsere 12- und 14jährigen würden auf den Pferden unserer Zeit das gleiche versuchen, falls sie dieser Rösser (sprich „Motorräder“) auf Wiesen habhaft werden könnten. Nicht auszudenken das Geschrei von allen möglichen Institutionen und gewichtigen Persönlichkeiten —! (Die Zeichen unserer Zeit stehen halt in dieser Richtung anders).

Und dennoch: würde nur die Hälfte von allen Verkehrsteilnehmern von klein auf mit der Technik und dem Fahren von Kraftfahrzeugen ver-

traut gemacht worden sein, es sähe auf den Straßen anders aus! Aber statt tatsächlich ausreichend etwas Praktisches zu unternehmen, läßt man Regeln und Zeichen auswendig lernen, verteilt man Traktätchen, Zettelchen, Plakettchen und Orden, redet weise Reden und schulmeistert herum. Daß aber ein junger Mensch am schnellsten und besten auf einem **M o t o r r a d** das Fahren, die Technik, die Sicherheit und den Spaß an der Freud' erlernt, das darf man beinahe nicht mehr laut aussprechen. Um Himmels willen, der Bengel könnte ja schreckliche Sachen auf so einem „gefährlichen“ Ding anrichten —!

Es ist noch kein Verband, kein Club, kein Fahrlehrer in meinem Sichtbereich, keine sonstige Verkehrs-Institution bis heute auf den Gedanken gekommen, die echte Begeisterung auszunutzen, die in jedem Jungen drinsteckt, um der Jugend, so früh es nur geht, das Fahren auf einem Motorrad beizubringen. Ich habe das Gefühl, daß dies geradezu an Wahnsinn in den Augen unserer Mitmenschen grenzen würde. Dabei ist das aber so einfach, so sicher und mit so geringen Mitteln möglich.

In Finnland lehrt z. B. seit einigen Jahren der Rektor und Lehrer einer Volksschule hoch oben im Norden in den großen Wäldern, Matti V i r o , schon in den ersten Klassen den Sieben- und Achtjährigen mit aller Kunst das Motorradfahren! Er sagt, daß die Menschen dort ohne dieses moderne Fahrzeug gar nicht Herr ihres Lebens sein könnten, und daß dies die einzige Möglichkeit ist, sie sehr schnell zum Beherrschen des Fahrzeuges und damit zum sicheren Bewältigen des Verkehrs zu bringen. Seine ehemaligen Schüler tauchen dann auch immer wieder einmal sogar als besonders gute Fahrer auf, wie z. B. Ilkka Lehto.

Die Kinder sind mit dem Fahrzeug groß geworden. Sicher, manche werden nicht beim Motorrad bleiben und später einen Wagen fahren, aber sie sagen alle, daß sie die Sicherheit, das „Gewußt wie“ und das „Gewußt wo“ nur durch das Motorrad gelernt haben. Und letzteres werden mir alle bestätigen können, die in ihrer Jugend Motorrad fuhren. Außerdem zeigt die Vergangenheit immer wieder, daß die großen Sportfahrer meist alle als Motorradfahrer begonnen haben.

Was ist zu tun? — Ganz einfach: die Motorsport-Clubs (wie früher z. B. in Tübingen), die Fahr-

**Bild oben und unten: Auf dem Hof geht es los. Die kleine Maschine hat Vater für den Norbert (6 J.) selbst zusammengeschraubt. Erstmal soll er lernen, sich mit dem Motorrad im Kreis zu bewegen. Er soll es selbst antreten können und wenn das Hinterrad auf dem Geröll einmal rutscht, dann soll er merken, was die Maschine tut, und wie man es abfängt.**

lehrer, der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie, die Bundesverkehrswacht vor allem, sollten sich mit diesem Thema beschäftigen. Aber es nicht — wie das oft bei solchen Dingen ist — zerreden. Man sollte sich um gesperrte Plätze, Wege, um Maschinen kümmern — es liegt so viel Gutes darin, und es kann gar nicht schwer sein. In unserem Lande ist natürlich alles reglementiert, und sofort wird auch wieder einer kommen und wie üblich und nicht anders zu erwarten schreien „wenn was passiert?“ Erstens gibt es da Versicherungsmöglichkeiten, um die man sich bemüht, und zweitens ist die Unfallmöglichkeit um keinen Deut höher als bei anderem Schulbetrieb.

Die Kerle fangen ja doch schon früh an, nach Motorrädern zu schielen — eher jedenfalls als sie nach Mädchen schauen. Und von welchem Alter an sausen sie auf Fahrrädern herum? Es soll mir keiner erzählen, ein Fahrrad sei weniger gefährlich als ein Moped! Allein schon die Bremsen —! Na ja, also die Jungens schielen doch nach Motorrädern, so bald sie nur richtig schauen können. Das sollten wir uns zunutze machen.

Angenommen, Sie sind glücklicher Vater eines derart hoffnungsvollen Sprößlings, der „in die Motorradjahre kommt“, angenommen, Sie besitzen einen großen Hof hinterm Haus vor den Garagen, und angenommen, Sie hätten als Motorradfahrer auch eine kleine Privatbastelwerkstatt: ist es dann so schwer, aus einem alten 50er Moped-Motor mit zwei Gängen oder so, aus alten Motorrad-Schrotteilen etwas Fahrbahres für den Filius zusammenschrauben? So wie das Hans Ehlert für seinen sechsjährigen Norbert gemacht hat (siehe Fotos linke Seite).

Mit diesem „Motorrad“ läßt man den Jungen los. Zuerst soll er lernen, den Motor anzutreten, die Maschine richtig zu halten, zu schieben, zu rangieren. Kurz und gut, er soll lernen, daß er das Motorrad in der Hand hat und nicht das Motorrad ihn. Wenn er erst mal raus hat, wie der für ihn noch große Brocken leicht aufgebockt werden kann, wird er den größten Respekt bald vergessen haben und mit dem Spielzeug richtig umgehen können. Schließlich setzt man ihn drauf. Von seinem Tretroller oder von seinem kleinen Fahrrad wird er ja schon wissen, daß das Vehikel nicht umkippt, wenn es rollt. Man schiebt ihn also mal im Kreise herum. Dabei zeigt man ihm gleich, was passiert, wenn man Gas gibt. Also den Motor laufen lassen, den ersten Gang einlegen und seine Hand am Drehgriff führen. Bald schon kann man ihn strichweise loslassen, ohne daß er das merkt. Und eines Tages hat er dann geschal-





tet, und dann wird Vaters Hilfe mit einer Handbewegung abgetan. Er fährt allein seine Kreise.

Das ist die eine Methode. Die andere ist eigentlich noch besser, wenn man eine alte 125er, 100er oder so ein älteres Westerwald-Motorrad hat: man setzt ihn vor sich auf den Tank, legt seine Hände an die Handhebel und an den Lenker und läßt ihn alles mitfühlen und mitmerken, was beim Fahren passiert. Eines Tages läßt man dann den Lenker vorsichtig los, und siehe da — das Rücken schwimmt allein davon. Vielleicht langt er noch nicht mit den Beinen auf die Fußrasten und mit den kurzen Fingern zum Kupplungshebel, dann läßt man sich von ihm zurufen: „Vater, kuppeln — zweiter Gang, kuppeln — erster Gang, kuppeln — bremsen!“ Das geht natürlich schlecht auf einer großen Maschine, aber — wie gesagt — auf einer 125er, auf einem Westerwald-175-ccm-Motorrad geht das gut. Sogar auf einem gut eingestellten, großen Gespann ist das möglich. Gerade eine 125er — vielleicht eine alte DKW RT — kann man sicher irgendwo uralt für ein Ei und Butterbrot bekommen. Die spätere Sicherheit des Jungen ist das bestimmt wert.

Als wir 1964 und 1966 beim Elefantentreffen für die Jungens auf dem großen Platz hinter der Bosch-Tribüne am Nürburgring ein Geschicklichkeitsfahren probierten, da waren wir doch ziemlich geplättet, was die Kerlchen da mit den großen Gespannen vorführten. Wir werden das bestimmt jetzt jedes Jahr wiederholen und weiter ausbauen, vielleicht gibt es auch einmal einen Club, der in der Ferienzeit auf irgendeinem großen Platz so einen Wettbewerb für Jungens zwischen 6 und 14 Jahren veranstaltet. Man könnte das ja wunderbar auf einem Fußballplatz organisieren und hätte überhaupt keinen „Zirkus“-Wirbel, Kinkerlitzchen und andere „Gags“ nötig, um eine solche Sache interessant zu gestalten. Möglichst mit Aufgaben, die dem großen Verkehr und dem richtigen Sportfahren nahe kommen. Ich bin davon überzeugt, daß die Jugend sich um die Teilnahme reißen wird. In jedem Reiterverein, in jedem Ruderclub, in jeder Turnergruppe usw. gibt es Jugendabteilungen — warum forciert man dies nicht in den Institutionen der Kraftfahrt?

Wird der Junge größer, dann ist ihm der häusliche Hof natürlich sehr bald viel zu klein für seine Fahrerei. Nun beginnt das Problem „wohin mit dem Fahren“. Den ersten Führerschein (Klasse 4) kann er erst erhalten, wenn er 16 Jahre alt ist, den Führerschein Klasse 1 kriegt er erst mit 18 Jahren. Aber fahren will er nun.

Dazu muß man wissen, daß er dies auf p r i v a t e m Grund und Boden machen kann, wohin der öffentliche Verkehr keinen Zugang hat. Wenn also irgendeine Institution, eine Gemeinde beispielsweise, irgendwo ein Grundstück, einen Platz, einen Weg oder ein Straßenstück als „Verkehrsübungsplatz“ zur Verfügung stellt, kann der Junge un-

ter Aufsicht und mit unserer Hilfe dort üben. Oder auf privaten Forst- und Waldwegen, die für den öffentlichen Verkehr gesperrt sind, kann er fahren, wenn er dazu die Genehmigung des Grundstückseigentümers hat. Natürlich sind solche Sachen sehr selten, weswegen ich gerade mit dieser Geschichte heute möglichst viele Menschen aufmerksam machen möchte, daß man etwas tun sollte. Wie ist das zum Beispiel mit Sportplätzen? Mit Brachland? Mit Gocartbahnen?

Angenommen, man ist in der glücklichen Lage, irgendwo den Jungen fahren lassen zu können, ohne das Gesetz zu verletzen. Soll er nun gleich mit Vollgas um die Ecken rennen dürfen? — Nein, suchen Sie einen Waldweg. Nicht ganz eben, aber auch nicht mit Sechstagesfahrt-Charakter. Dort bringt man ihm erstmal das richtige Sitzen bei, dann lernt er kuppeln, schalten, bremsen. Man legt ihm Sichtzeichen hin, bei denen er beim Vorbeifahren herauf- oder herunterschalten muß. Wenn er das wie im Schlaf beherrscht, dann lassen wir ihn selbständig durch einen Holzschlag fahren und sich einen Weg suchen. Würgt er den Motor ab, nicht hinspringen! Den muß er selbst wieder antreten. Sitzt er mit der Maschine an Baumstümpfen, geschlagenen Stämmen oder in Zweigen fest, soll er selbst vormachen, wie er wieder herauskommt. Auf diese Weise lernt er noch besser mit dem „Eisenhaufen“ umzugehen, und er merkt sich schon, was wo geht und was nicht. Endlich darf er dann mal auf dem Waldweg bis in den dritten Gang hinauf.

Wir suchen uns jetzt etwas zum Kurvenfahren. Denn das ist schließlich der Hauptspaß beim Motorrad. Wenn es möglich ist, zeigen wir ihm die Reaktion der Maschine bei verschiedenen Geschwindigkeiten, indem wir ihn wieder vor uns auf der Sitzbank sitzen lassen, aber selber erst mal fahren. Wenn er dann merkt, daß bei Schräglagen nichts passiert, wird er schon von selbst kommen und sagen: „Nun laß mich mal alleine —!“

Wenn er erst soweit ist, kann eigentlich nichts mehr passieren. Man sollte ihn dann immer fahren lassen, wenn er Lust und wir selbst Zeit haben, um dabei zu sein. Das Gewöhnen an Geschwindigkeiten, an das Verhalten der Maschine beim Bremsen, an das Beschleunigungsvermögen kriegt er mit der Zeit schon spitz. Wo wir dann wieder eingreifen müssen, das ist dann später die Knie am Tank und die Füße auf den Rasten zu lassen, wenn es glatt wird.

Das sichere Fahren lernt kein Mensch mit dem Auswendiglernen von Verkehrsgesetzen und Verkehrszeichen. Es geht ihm auch nicht in Fleisch und Blut über, wenn er für die Fahrerschulprüfung die Sachen besonders lernt, die er als Prüfungsfragen erwartet. Sicherheit, Fahrzeugbeherrschung ist das A und O. Und das lernt man nur durch vieles Fahren. Natürlich: auch dann lernt man-



Der Umgang mit den Maschinen darf nicht nur aus Fahren bestehen. Immer wieder soll der Junge das Motorrad aufbocken, antreten, in engen Räumen bewegen, damit er sich damit vertraut machen kann, ohne das Gefühl zu haben, einen „Eisenbrocken“ in der Hand zu haben.

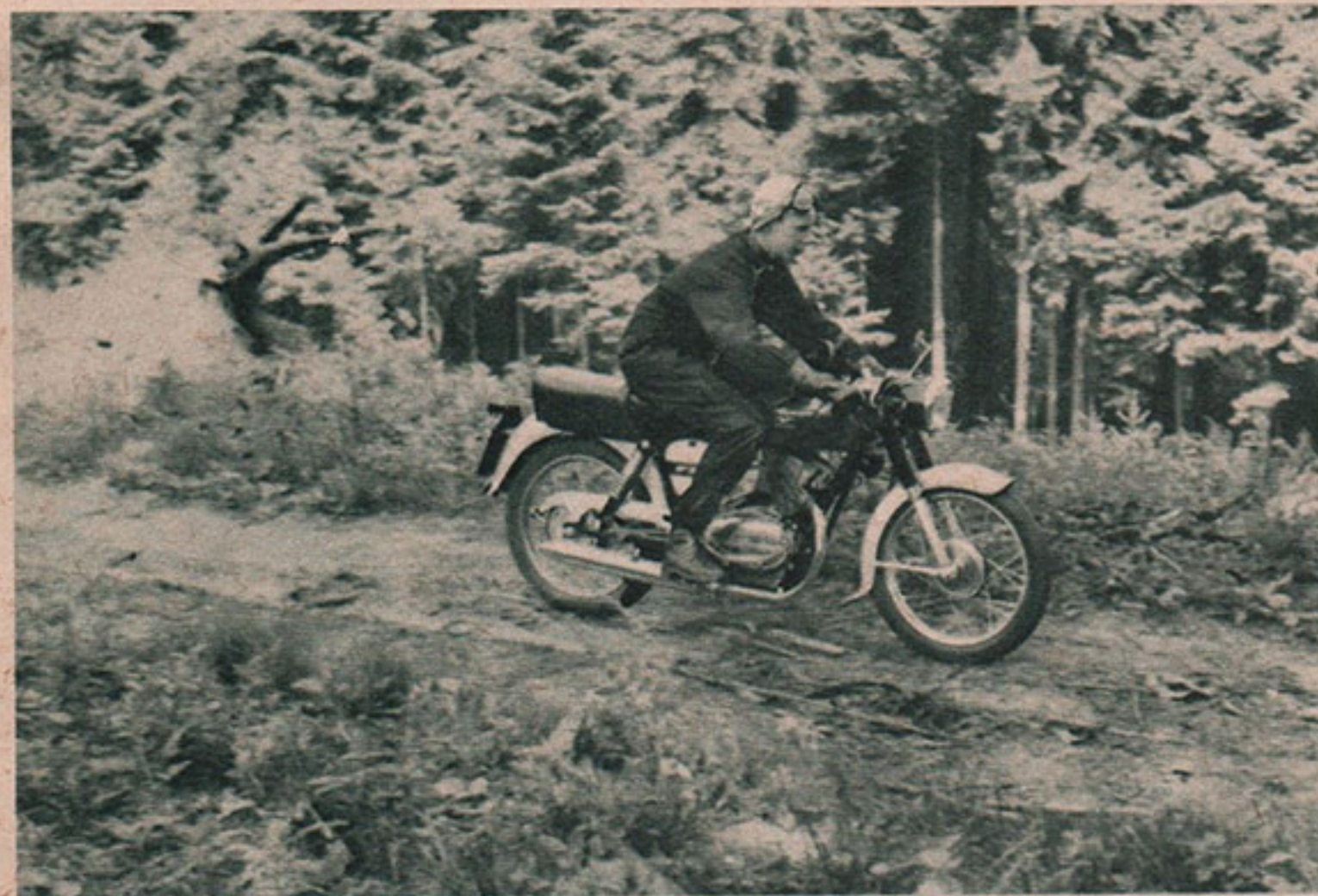
cher es nicht, aber das ist nicht ausschlaggebend für uns. Unsere Jungens sollen es richtig begreifen, und wir müssen sehen, daß wir ihnen dabei zu ihrem eigenen Wohl soviel helfen wie wir nur können.

Wenn man dann noch erkennt, daß ein Junge Spaß am Schrauben hat, dann sollte man ihm ruhig irgendeinen alten Schrottmotor kaufen, an dem er auch etwas sieht von dem, was sich im Motor tut. Damit er sich selbst helfen kann später. Denn wie sieht es denn in unserem Lande auf dem Gebiet der Kraftfahrzeug-Werkstätten und Kundendienststellen aus? Und ganz besonders auf dem Motorradsektor.

Es gibt ein sehr wahres Sprichwort: „Was Hänchen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr.“ Mit anderen Worten: bringt ihnen das Fahren auf einem Motorrad bei so früh es nur eben möglich ist. Damit dient man nicht nur der Sicherheit, sondern man weckt schon früh die Begeisterung für einen sehr schönen Sport. Wie wäre es? Sollten wir uns nicht alle zusammentun, um hier endlich etwas Durchschlagendes in Gang zu bringen? Klacks

Der Waldweg ist gut. Nicht zu uneben — aber auch nicht zu eben. Außerdem ungestört. Dort kann er auf kurzen Metern das Anfahren, Bremsen und Schalten üben. Aber festes Schuhwerk, lange Hosen, Handschuhe und Brille muß er dabei tragen!

Später geht man dann einmal quer über einen Holzschlag, wenn die Waldarbeiter dort Feierabend gemacht haben. Zwischen den Stämmen soll er sich selbst den Weg suchen. (Fotos: Klacks)





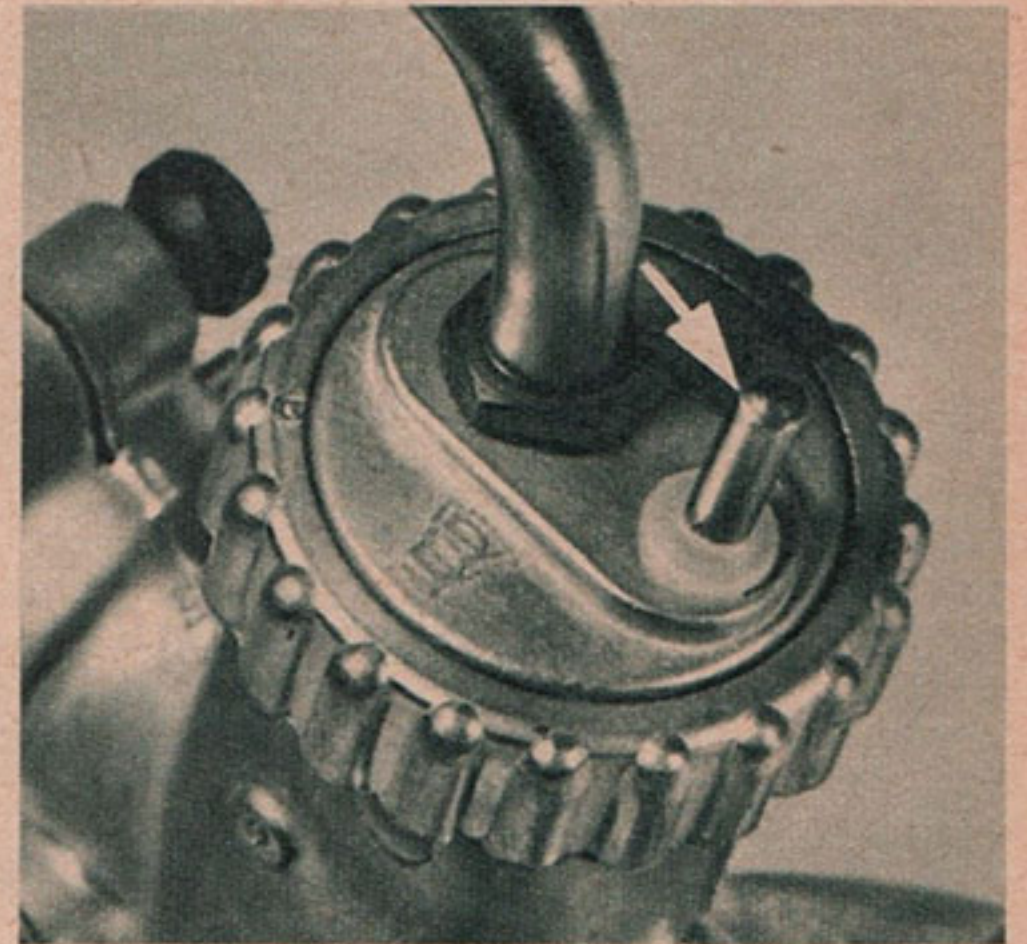
# Vergaser und Zündanlage der Fünziger <sup>5</sup>

Die Bilder auf dieser Seite zeigen nochmals die Kaltstarteinrichtung des Bing-Vergasers für das Florett von Kreidler. Im Gegensatz zum vorher gezeigten, im wesentlichen diesem Typ sehr ähnlichen Vergaser für die 50 ccm Zündapp-Modelle hat man hier keinen Tupfer für den Schwimmer vorgesehen, mit dessen Hilfe vor dem Start des kalten Motors das Kraftstoffniveau im Vergaser angehoben bzw. dessen Überlaufen erreicht werden kann, sondern einen Luftschieber, der als Flachschieber in Strömungsrichtung der Ansaugluft noch vor dem Rundschieber, der als Gasschieber fungiert, liegt.

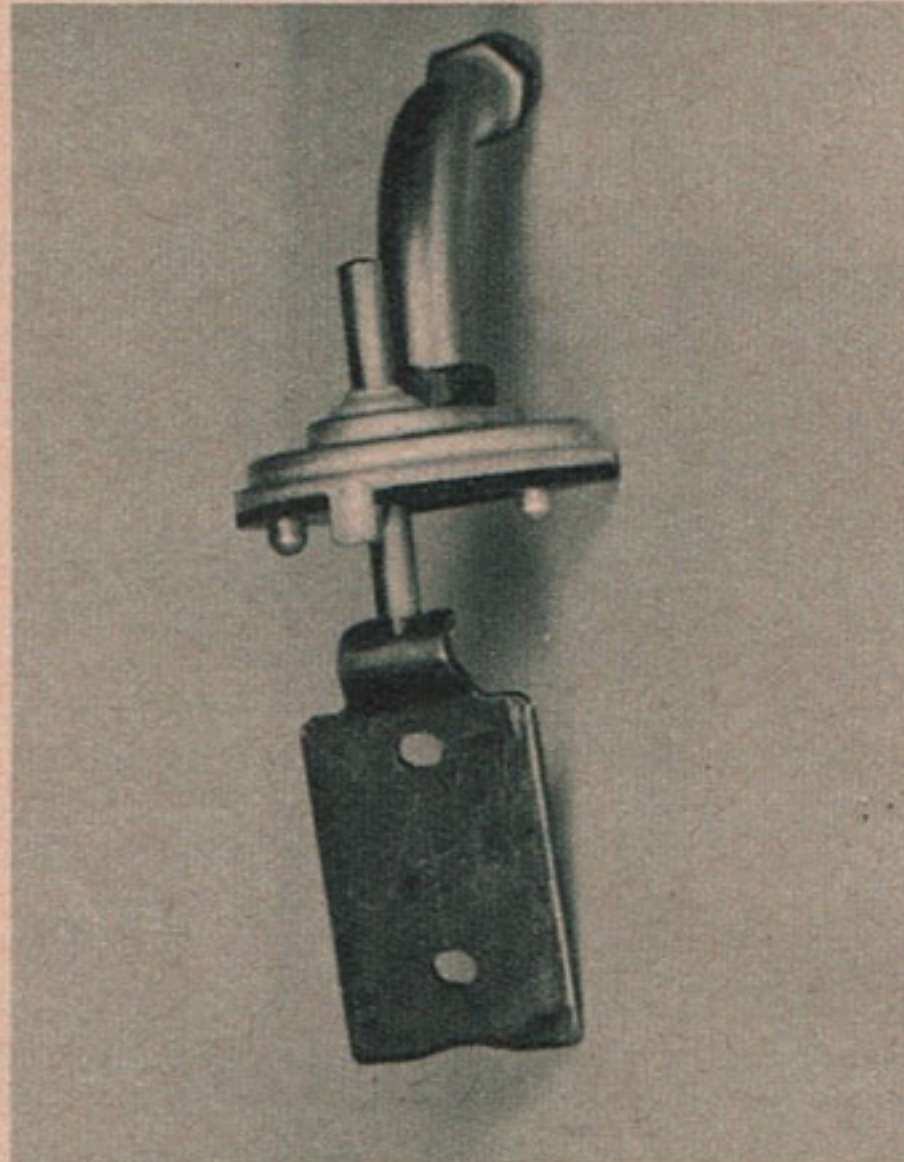
Man kann sich unschwer vorstellen, wie dieser Schieber wirkt: genauso, als ob man vor den freien Einlaß des Vergasers die Hand hielte (früher, als man noch keine Luftfilter, sondern offene Ansaugtrichter an den Vergasern hatte, half man sich tatsächlich auch häufig so); klar, daß die Saugwirkung (der Unterdruck) am Düsen-system gewaltig ansteigt, wenn man vorn die Luft absperrt.

Damit nun aber bei zum Kaltstart nach unten geschobenem Startschieber eine Minimalmenge Luft durch den Vergaser in den Motor fließen kann (und nicht reiner Kraftstoff, mit dem der Motor ja nun auch wieder nicht zünden und anspringen könnte), hat man gewissermaßen zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Oberhalb des Lufteintritts in die Mischkammer erkennt man, wenn Vergaser und Filter getrennt sind, einen Stopfen. Hinter dem sitzt eine unter Federdruck stehende Kugel (es ist dafür gesorgt, daß sie nicht nach innen in die Schieberführung kann), und diese Kugel kann in zwei Öffnungen

einrasten, die der Kaltstartschieber trägt: in die untere, wenn der Schieber ganz nach oben gezogen ist, also in Betriebsstellung steht, und in die obere für die Startstellung des Schiebers. Ist der Schieber nun, nachdem er seine Aufgabe erfüllt hat, ganz nach oben gezogen, so verschwindet er aus dem Ansaugquerschnitt völlig und hindert den Luftstrom nicht. Ist er aber nach unten geschoben und sperrt er den Ansaugquerschnitt ab, so kann noch immer ein kleines Luftquantum durch das untere der beiden Arretierlöcher strömen. Dadurch wird erreicht, daß gerade soviel Luft in den Motor gelangt, wie dieser zum Anspringen im kalten Zustand braucht.



Oben: Aus dem Deckel der Mischkammer ragt beim Bing-Vergaser für den Florett-Motor der Betätigungsstift für den Kaltstartschieber heraus. Er ist in einem Kunststoffring geführt und abgedichtet. Nebenstehend: Nimmt man mit Lösen der Verschraubung den Deckel ab, so kann man den am Betätigungsstift hängenden Schieber mit herausziehen (und kann ihn auch aus der Stiftnut aushängen). Wird beim Gasgeben der Gasschieber (Rundschieber) hochgezogen, so nimmt er den Kaltstartschieber an seinem abgewinkelten Teil mit nach oben. Die beiden Löcher sind zum Einrasten des Kaltstartschiebers in Start- und Betriebsstellung vorgesehen.

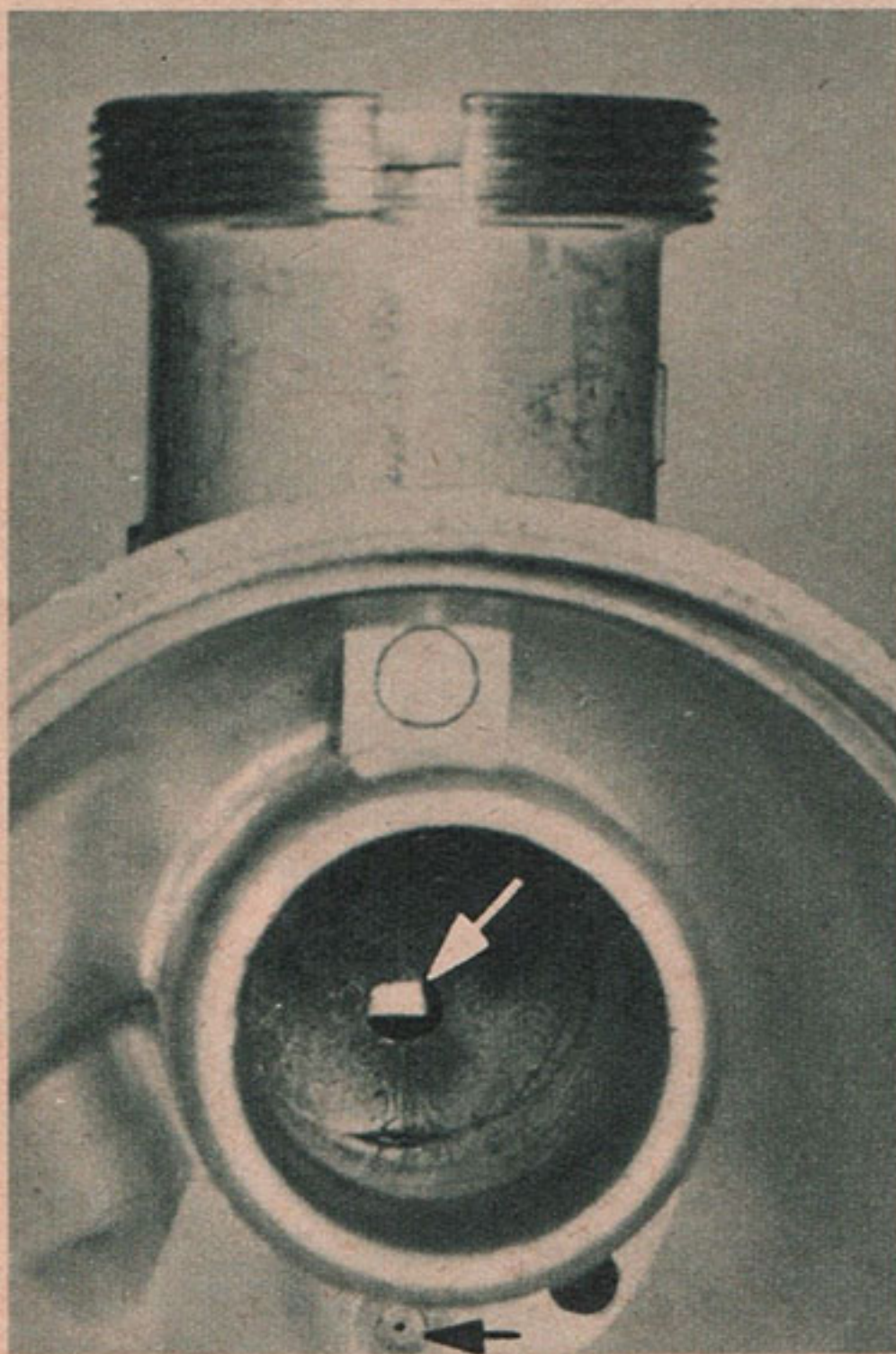


Betätigt wird der Startschieber mit dem kleinen Stift, der oben neben dem Seilhüllenkrümmer aus dem Mischkammerdeckel herausragt. Eine Kunststoffbuchse führt diesen Stift zügig und dichtet an dieser Stelle gleichzeitig gegen den Eintritt falscher Luft ab. Unten trägt der Stift eine Nut, in die der oben abgewinkelte Schieber eingehängt wird. Diese Abwinkelung andererseits ist so lang, daß sie über den Rand des Gasschiebers (Rundschiebers) reicht.

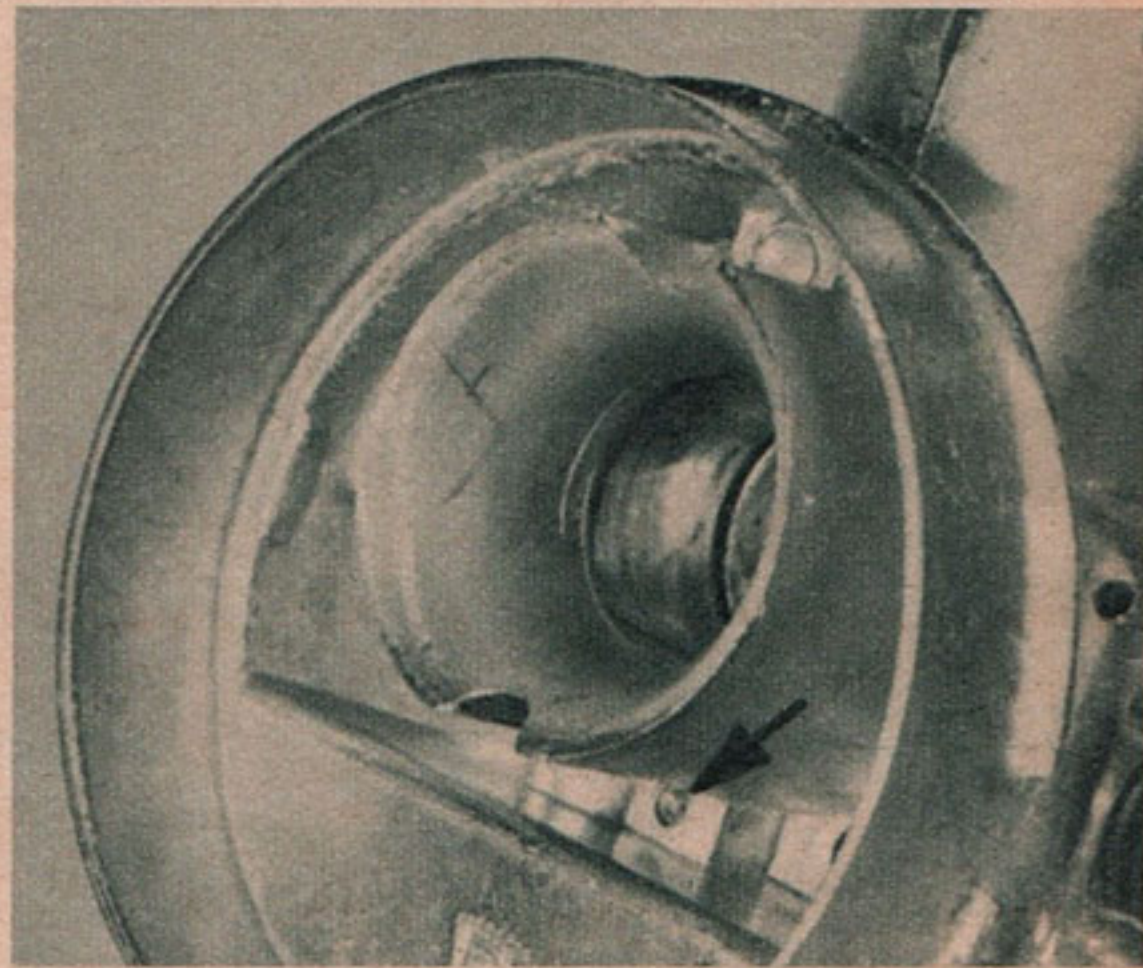
Soll der kalte Motor gestartet werden, so muß der Gasschieber ganz geschlossen sein (d. h. bis auf den kleinen Spalt, den er je nach Stellung der Schieberanschlagschraube noch freiläßt). In dieser Gasschieberstellung kann der Startschieber mit dem Betätigungsstift ganz nach unten geschoben werden. Mit der dadurch erreichten

Gemischüberfettung springt der kalte Motor nunmehr sicher an und läuft auch im Leerlauf weiter. Um ein Geringes kann die Leerlaufdrehzahl durch Anheben des Gasschiebers (mittels des Gasdrehgriffs) erhöht werden — aber nicht viel, gerade nur, um zum Anwärmen den Motor auf etwas erhöhte Drehzahl zu bringen. Man merkt beim Öffnen des Gasschiebers deutlich den Punkt, wo sein oberer Rand gegen den abgewinkelten Startschieber stößt — und wenn man nun den Drehgriff noch weiter aufmacht, dann wird der Startschieber mit nach oben genommen.

Ist der Motor noch zu kalt, so wird er nun wieder stehen bleiben bzw. unrund laufen wollen. (Weiter auf S. 344)



Links: Blickt man bei geschlossenem Startschieber in den Vergaserdurchlaß, so sieht man, daß das untere Arretierloch in demselben noch eine zweite Aufgabe hat: es sichert ein Minimum an Luftdurchgang für den kalten Motor beim Anwerfen bzw. Warmlaufen. Der Pfeil unten deutet auf die kleine (eingepreßte) Düse für die Korrekturluft, die zum Nadeldüsenhals geführt wird. Im übrigen zeigt dieses Bild die ältere Ausführung des Florett-Vergasers mit zylindrischem Einlaufstück. Rechts: Die neuere Ausführung zeigt einen trichterförmigen Einlauf, die Aussparungen oben und unten dienen nur dem Zugang zum Bearbeiten der Bohrungen im Vergasergehäuse (oben für den Arretierkugel-Stopfen, unten für die Korrekturluftdüse siehe Pfeil).



## Mit einer einfachen Postkarte

(oder telefonisch) schließen Sie bei uns Ihre Krankenversicherung für Auslandsreisen ab. Sie nennen uns Namen, Geb.-Daten, Beginn und Dauer der Reise, Auslandsziel, gewünschte Vers.-Summe und Ihre Anschrift. Wir schicken Ihnen die Police per Nachnahme.

### Beiträge für europäische Länder

Versicherungssumme	1. Woche	Jede weitere Woche
1500,— DM	3,25 DM	1,50 DM
3000,— DM	5,50 DM	3,— DM
4500,— DM	7,75 DM	4,50 DM
6000,— DM	10,— DM	6,— DM

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

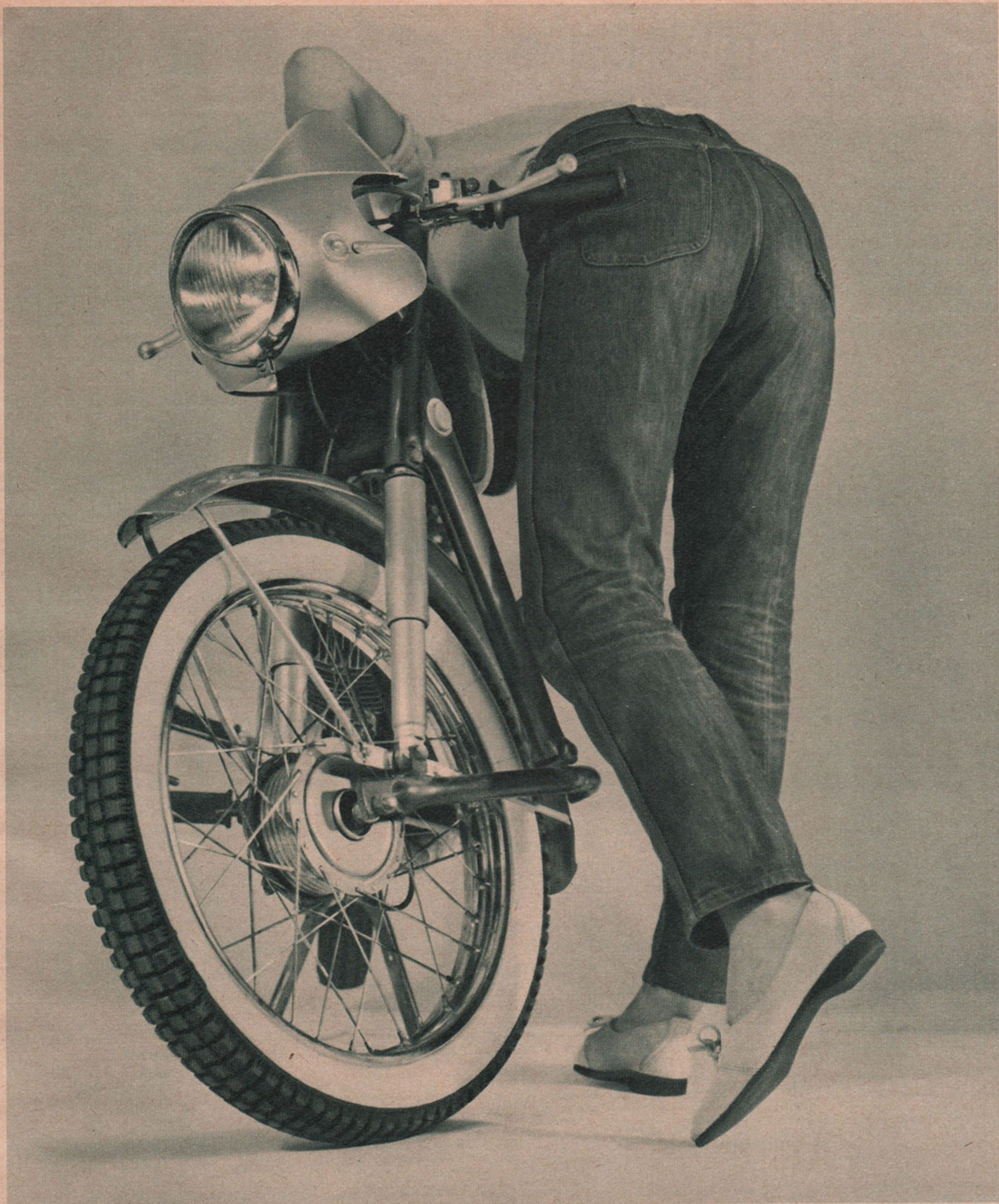
# Volkswohl

KRANKENVERSICHERUNG V.a.G.

DORTMUND

Ruhrallee 92, Telefon 2 2071





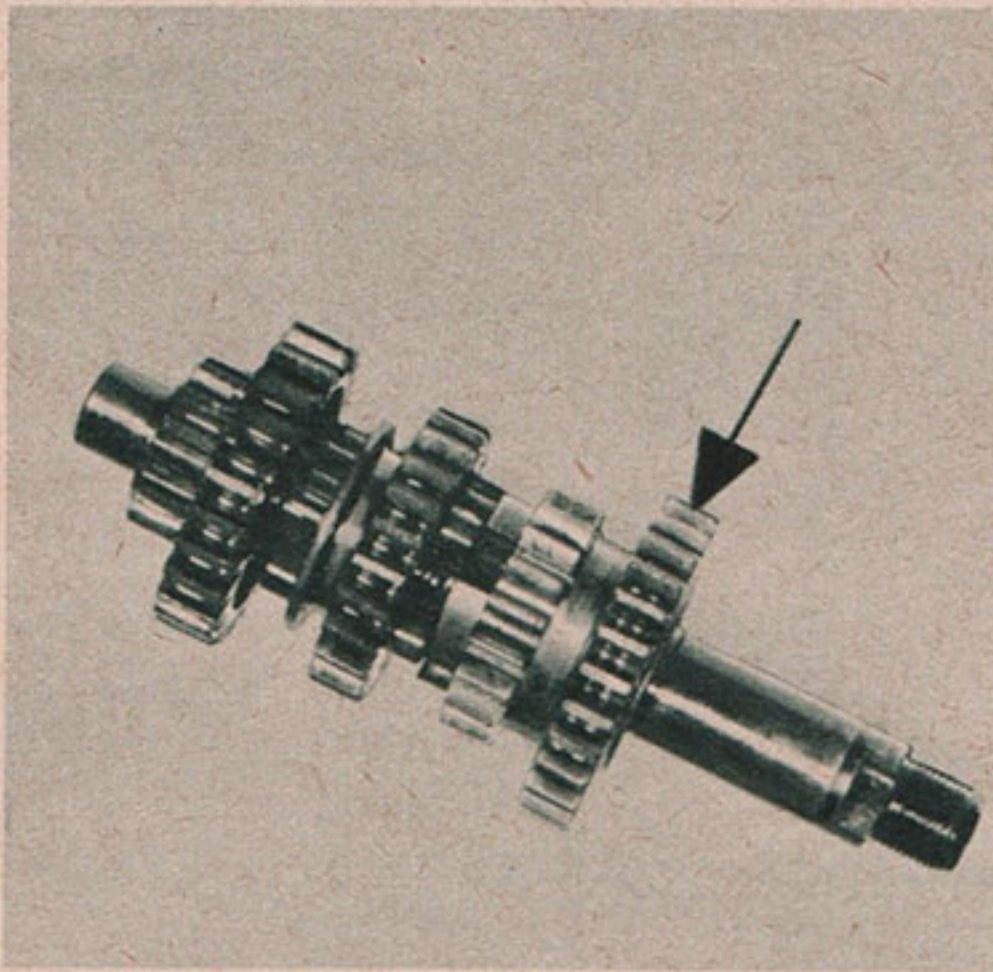
**à propos Beine...**

wie man's auch betrachtet-gute Beine sind besonders wichtig. Bei jedem Zweirad. In der Kurve - beim Bremsen - im Regen - da merkt man, wieviel von guten „Beinen“ abhängt. Von den richtigen Reifen. Gute Reifen von

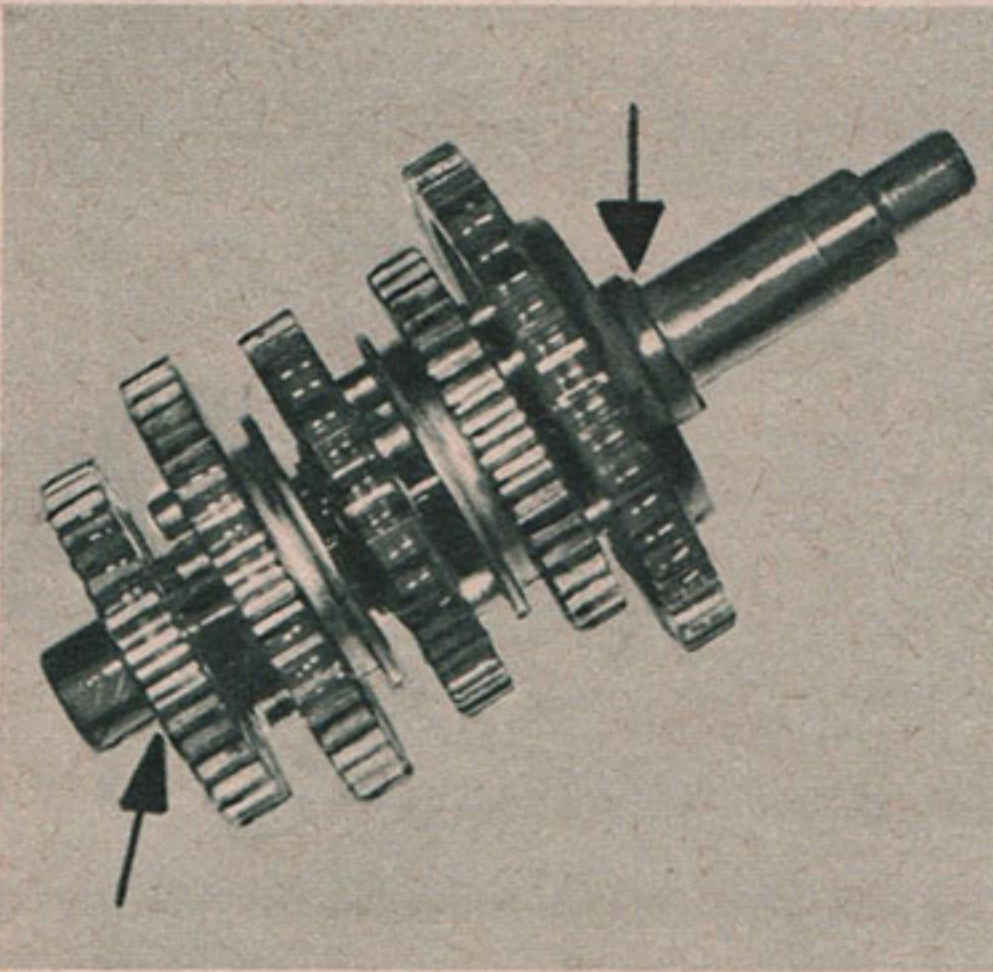
**VEITH  
PIRELLI**



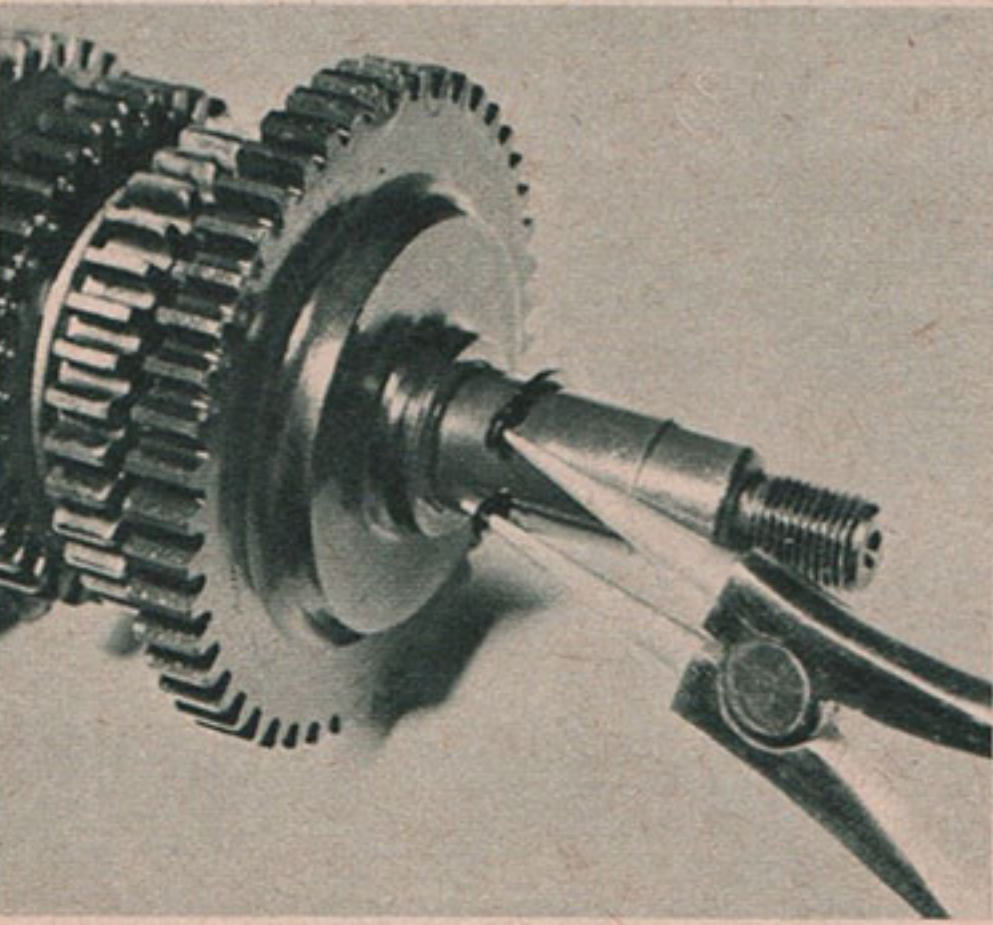
37



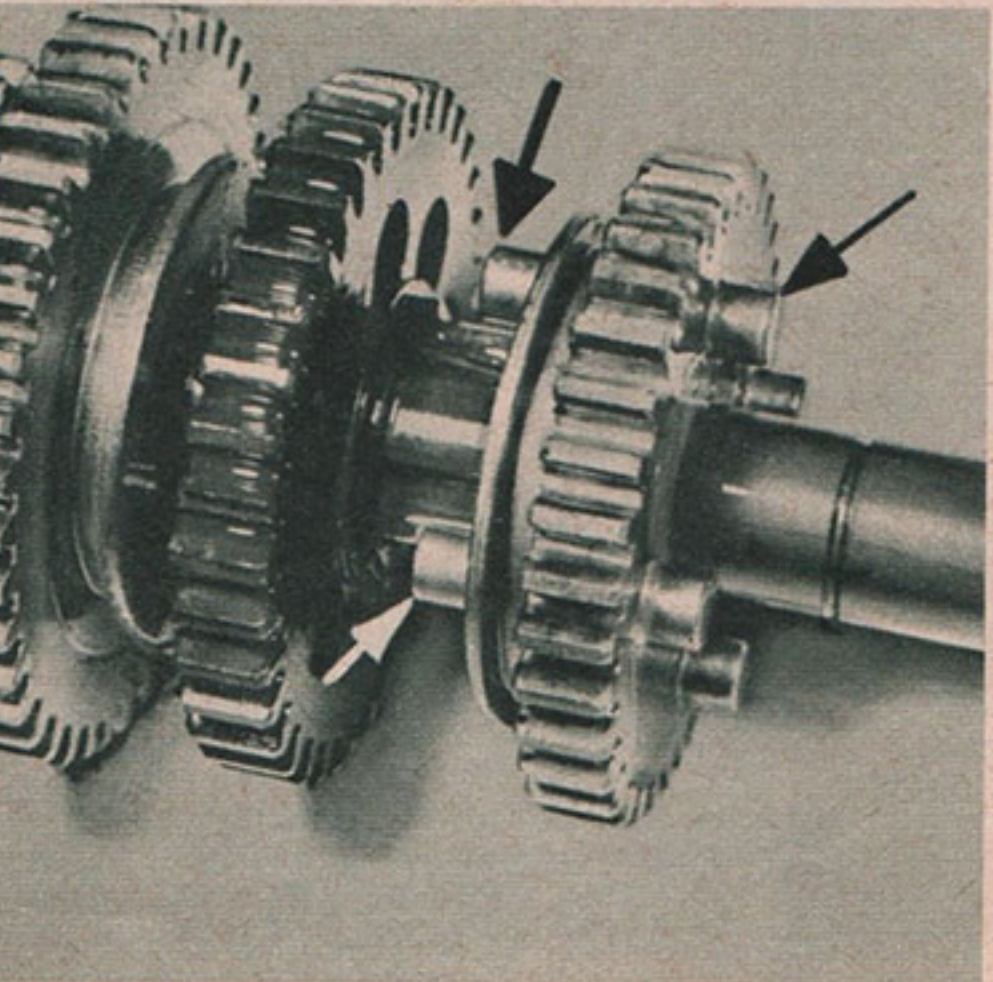
38



39



40



Der Motor ist soweit zerlegt, jetzt wollen wir uns etwas ums Getriebe kümmern. Dabei kann man dann kurz kontrollieren, ob noch alle Zähne vollständig vorhanden sind (wenn nicht, dann hat man es meist aber schon beim Fahren gehört) und ob die Schaltklauen und ihre Gegenstücke im Nebenzahnrad (die Bohrungen) noch einigermaßen eckig sind (Bild 40, Pfeile). Sobald dort nämlich die Stifte spitz zulaufen, dürfte es auch mit dem Schalten Schwierigkeiten geben, vor allem hält der betreffende Gang dann schlecht. Auch an den Schaltgabeln können durch langen Gebrauch Verschleißerscheinungen auftreten, außerdem ist es gut möglich, daß sie durch einen sehr brutalen Fahrer sogar verbogen wurden.

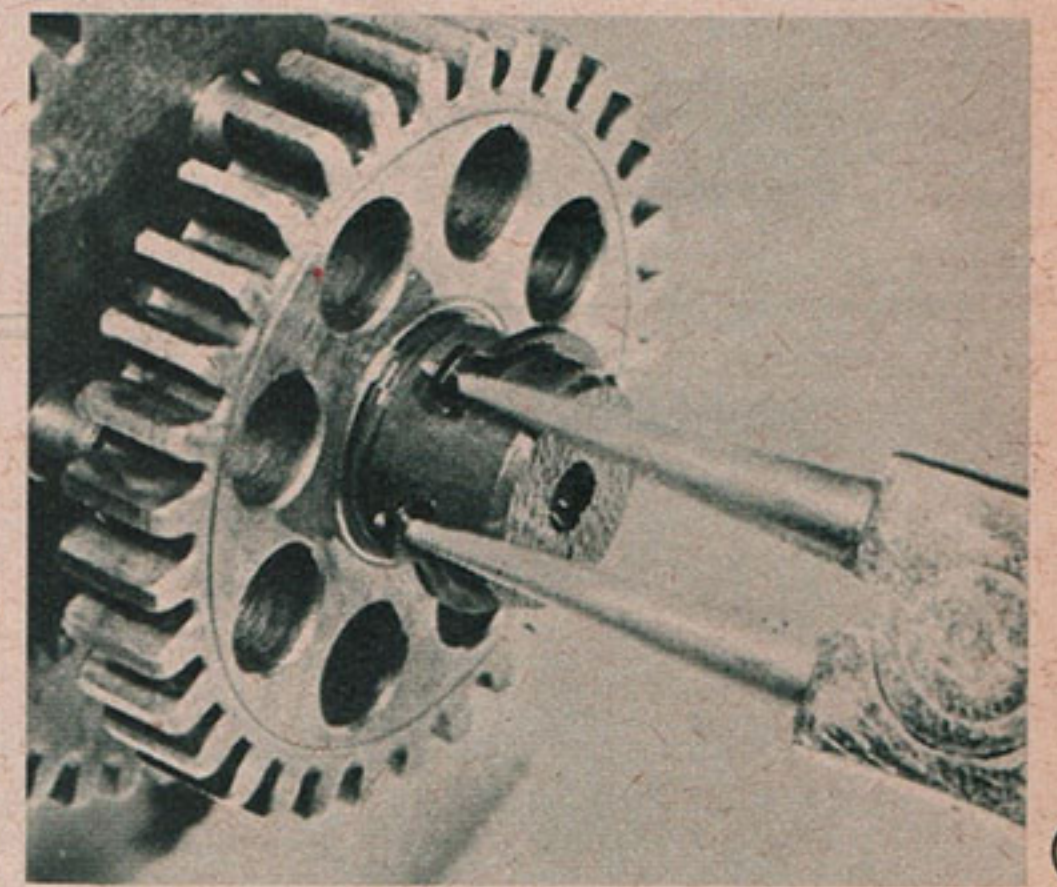
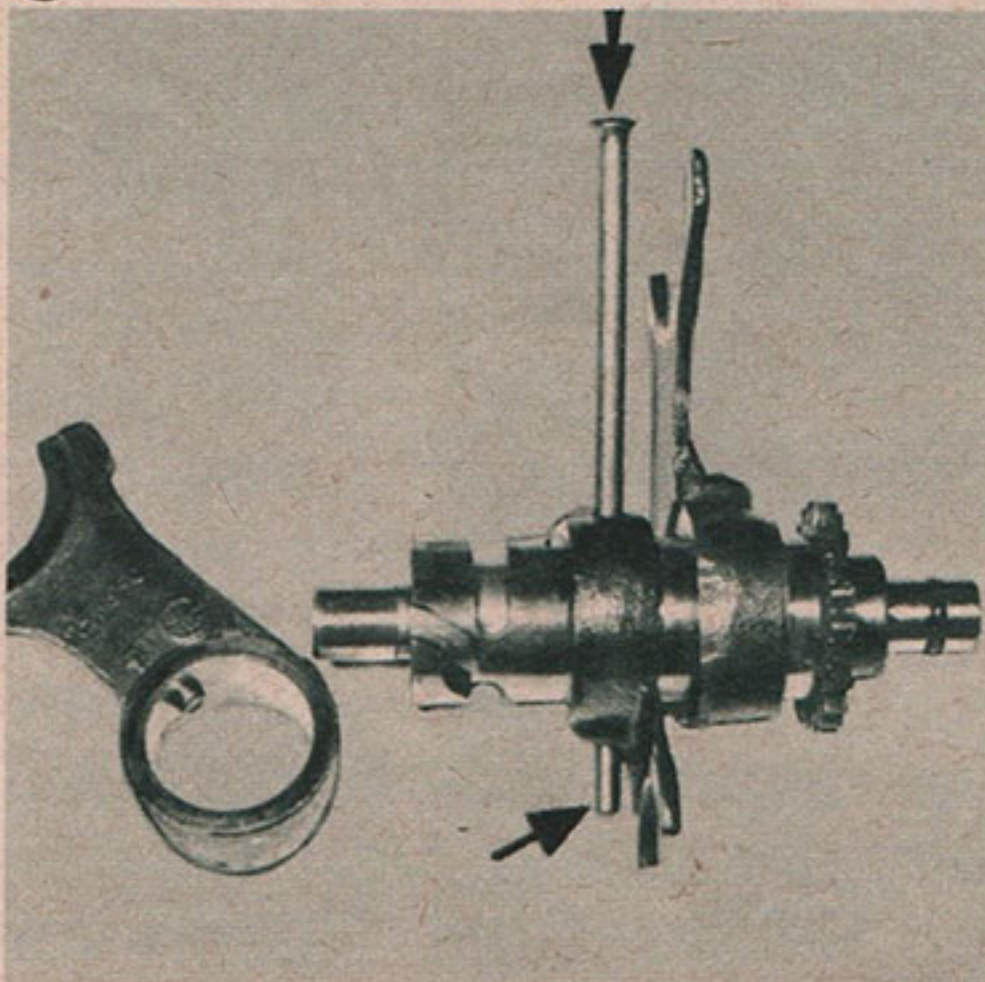
Die Vorgelegewelle (das ist die mit den kleineren Zahnrädern - Bild 37) kann man nur durch Ansehen prüfen, die Zahnräder dieser Welle können nicht abgenommen werden, jedenfalls nicht mit einfachen Mitteln. Das Endrad ganz rechts auf dem Bild (Pfeil) ist nämlich sehr fest aufgepreßt, ohne Beschädigung der Welle bekommt man es mit einem großen Hammer oder gar mit Rohr und Schraubstock nicht herunter. Und das kleine Zahnrad ganz links ist mit der Welle aus einem Stück gefertigt.

Die Hauptwelle (Bild 38) dagegen läßt sich völlig demontieren. Wenn wir gleich zu Anfang der Basterei eine Seegerringzange angeschafft haben, dann kommt uns dieser hier wieder zugute, die Bilder 39, 41 und 42 zeigen jeweils die Seegerringe, die zu entfernen sind. Dazu muß noch etwas gesagt werden. Diese Ringe überstehen gut eine sachgemäße Demontage. Sobald sie jedoch durch Provisorien verbogen wurden, sind sie nicht mehr sicher. Wenn hier also empfohlen wird, diese Ringe lieber durch neue zu ersetzen, wenn mit zwei Schraubenziehern demontiert wurde, dann ist das wegen der Sicherheit. Es hat einer unserer Leser geschrieben, er hätte noch nie Schwierigkeiten gehabt: er hatte eben Glück oder eine sorgfältige Hand!

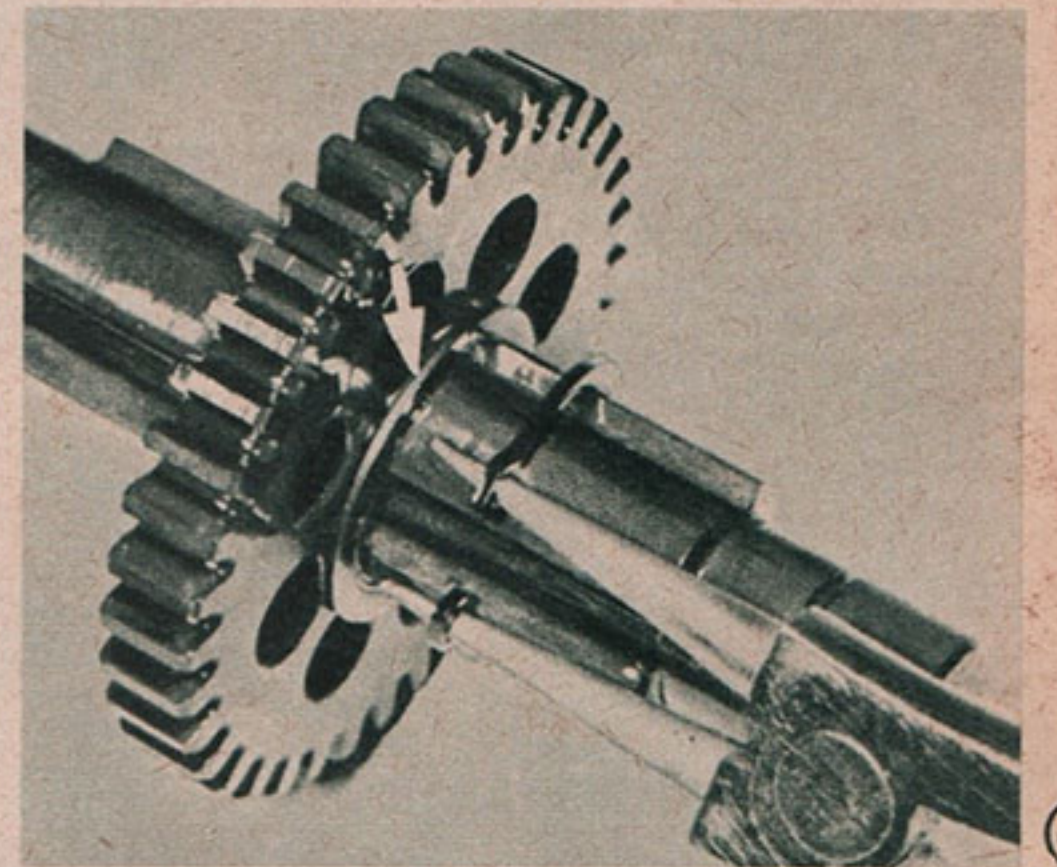
Die Reihenfolge, in der die Zahnräder auf der Welle sitzen müssen, geht genügend genau aus Bild 38 hervor, dazu sind keine Erklärungen nötig. Man vergesse bei der Montage nicht, beiderseits des mittleren Rades (Bild 42, Pfeil) die Scheiben beizulegen!

Die Schaltwalze ist das nächste zu demontierende Teil. Bild 43 zeigt, wie sie im zusammengebauten Zustand aussieht. (Der Pfeil markiert den Dicht-ring, der ggf. zu wechseln ist.) Die Schaltgabel gegenüber dem Zahnrad läßt sich von Hand abnehmen, die mittlere Gabel erfordert ein paar Hammerschläge über einen 4,8 mm dicken Durchschlag durch die Bohrungen auf der „Rückseite“ der Gabel und in der Walze selbst (Bild 45). Nur die Gabel beim Zahnrad könnte Schwierigkeiten machen. Bild 44 zeigt, was man außer Verschleiß dort hauptsächlich zu kontrollieren hat: der Winkel zwischen Gabel und Walze muß genau 90 Grad betragen, nachmessen mittels Haarlineal-Winkel. Normalerweise gibt es aber keine Beanstandungen, und wenn, dann ist das auch durch Verschleiß der Gleitfläche an der Gabel deutlich zu sehen. Auswechseln erfordert Abnehmen des Zahnrades, welches sehr fest aufgepreßt ist. Da die Stellung

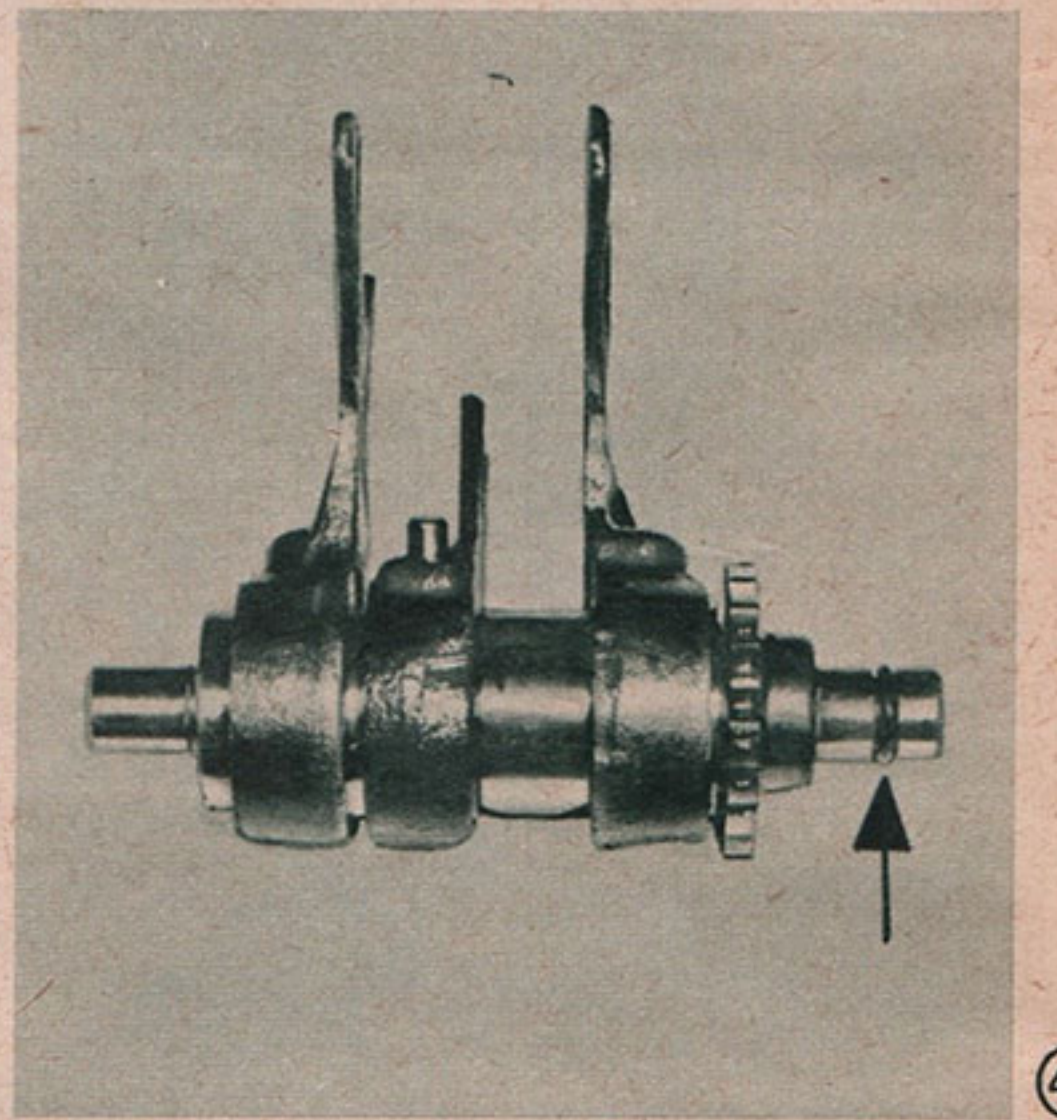
45



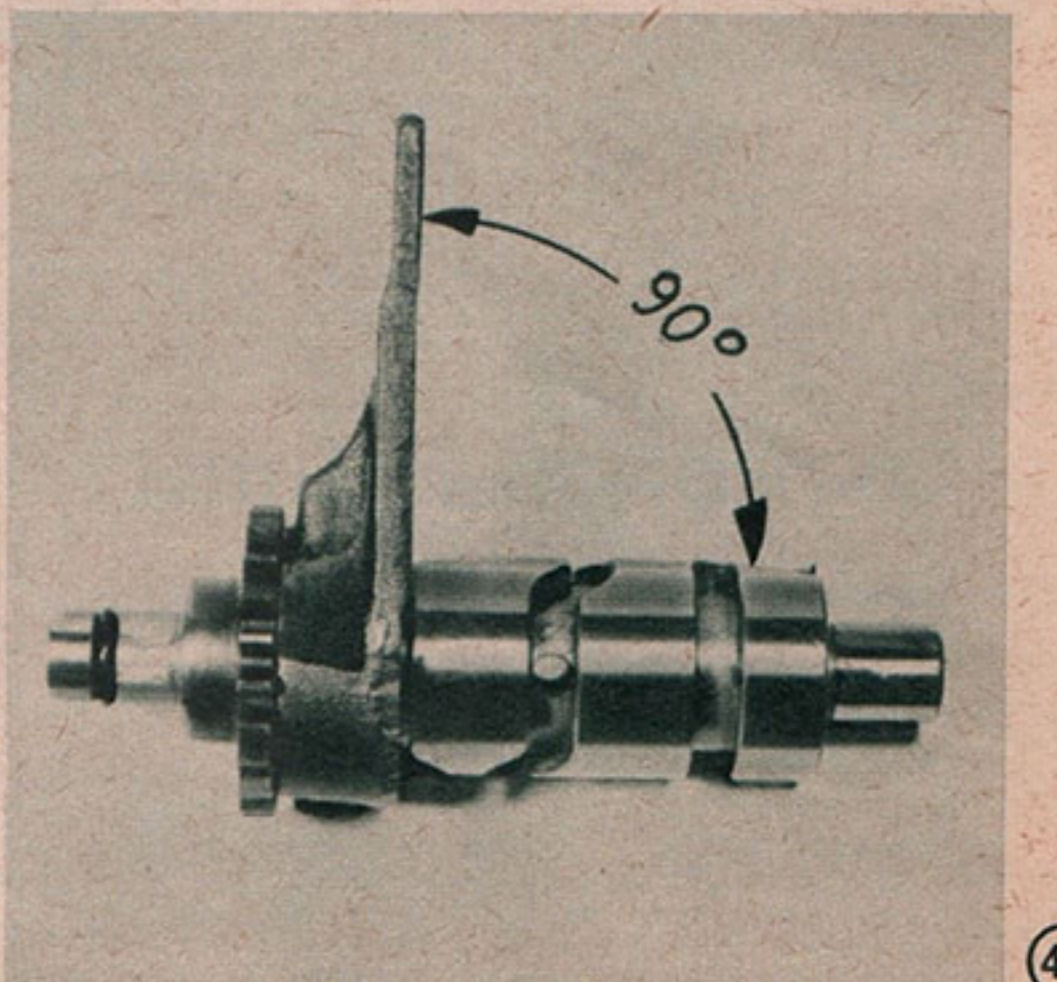
41



42



43

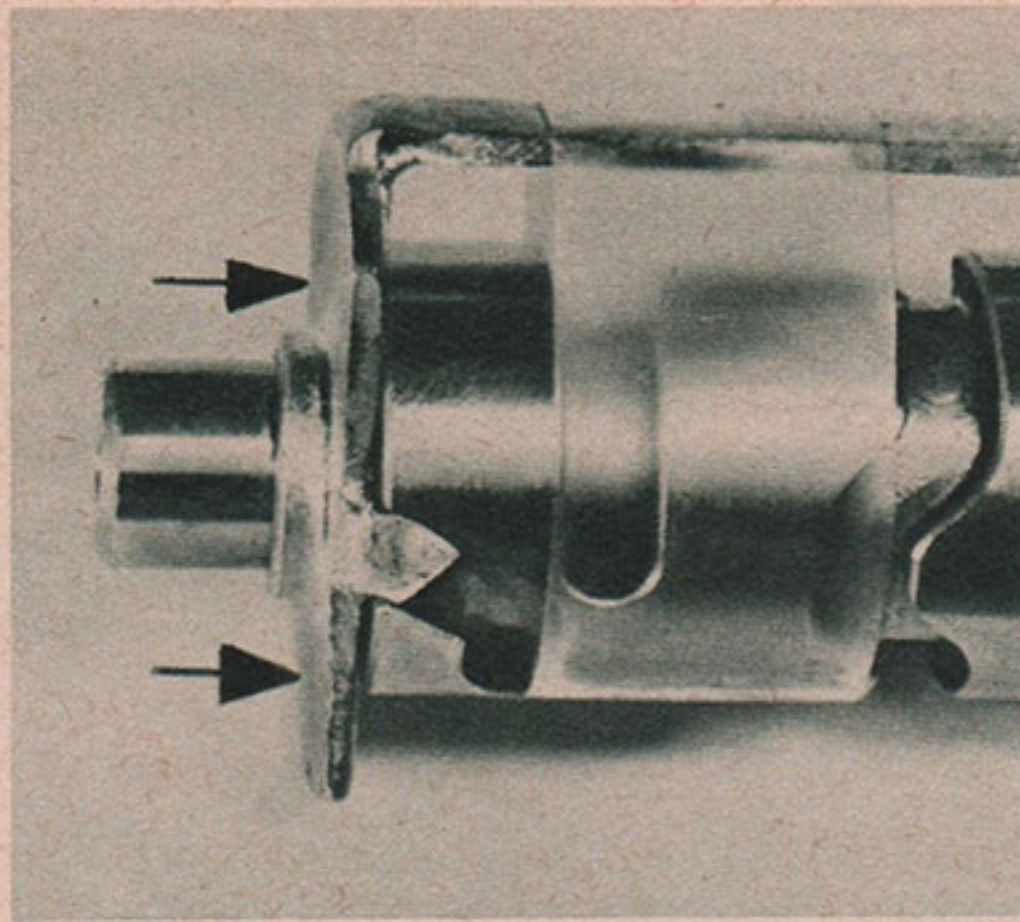


44

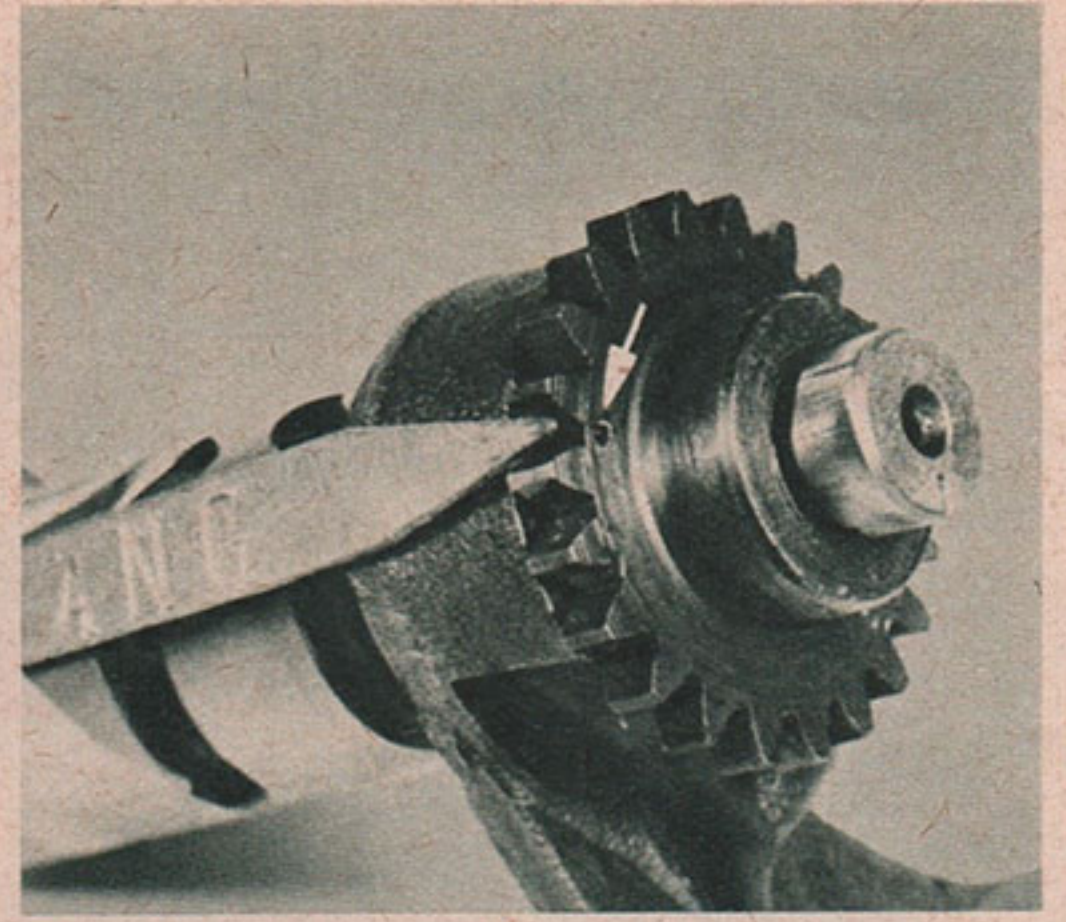


dieses Rades auch nachher dieselbe sein muß (wegen der Markierungen auf dem Rad), bringt man sich Einstellstriche an Welle und Zahnrad an. Aber das Abnehmen des Rades sollte nur in Notfällen, wenn ein Schaden also ganz deutlich ist, vorgenommen werden. Mit dem großen Hammer und zwei druntergelegten 8 mm-Flacheisen geht es zwar am stabilen Schraubstock, doch ist dann der Wellenstumpf bestimmt gestaucht, man muß ihn schlimmstenfalls mit dem Ölstein wieder aufs richtige Maß bringen. Besser wäre, wenn man hier einen sehr kräftigen Zweiarm-Abzieher ansetzen würde.

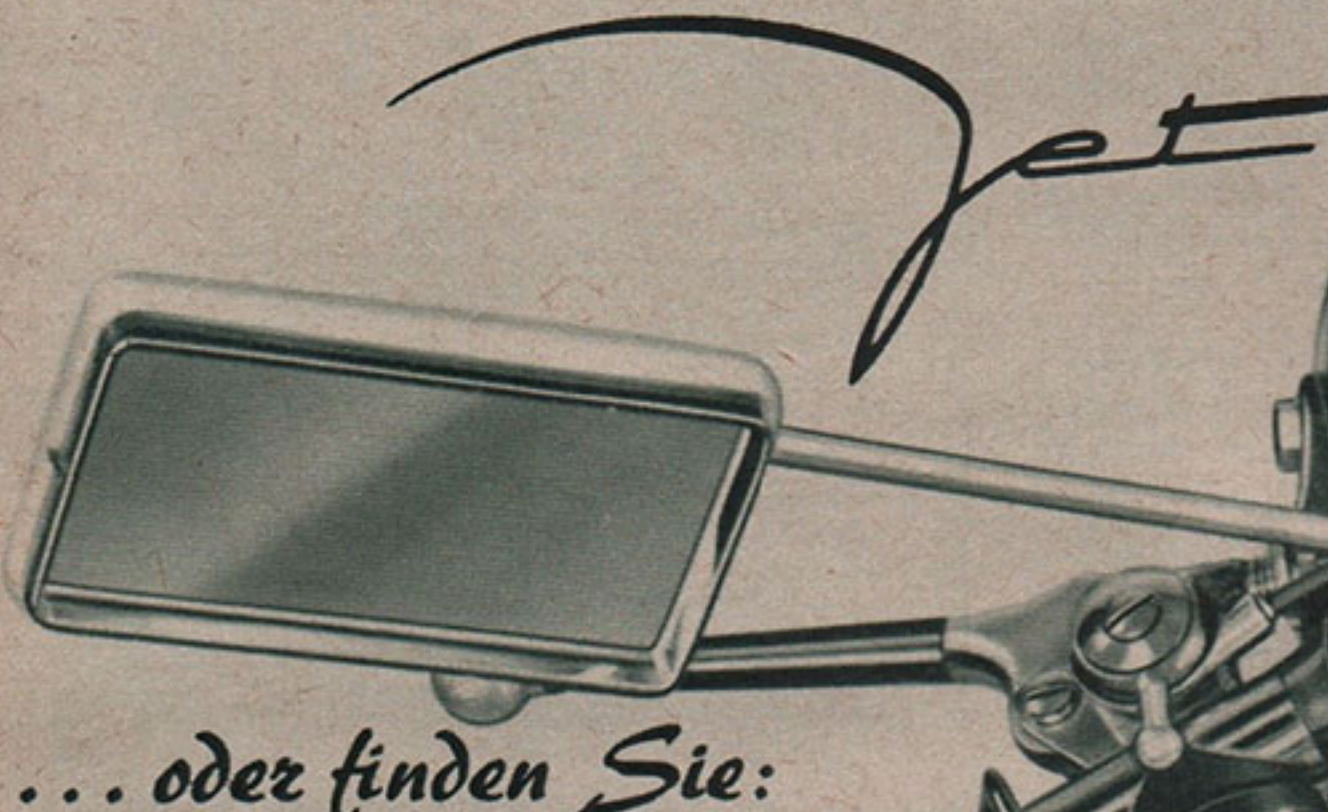
Sollte man bei dieser Demontage übrigens die vorherige Markierung der Zahnradstellung vergessen haben, so gibt es hierfür eine Lehre. Bild 46 und 47 zeigen ihren Gebrauch: am freien Ende der Schaltwalze wird sie fest aufgesteckt, ihr Zeiger deutet dann auf den Punkt, an dem die Körnermarke (weißer Pfeil) des Zahnrades stehen muß. Wichtig ist, daß diese Lehre fest gegen die Walze gedrückt wird (Pfeile auf Bild 46) und daß die kleine Nase in den Anfang der Schaltgabelführung eingreift. (Wird fortgesetzt)



(46)



(47)



... oder finden Sie:

**fahrtwindgekühlte Duplex-Vorderradbrennsnabe, Doppelrohrrahmen und hochglanzverchromte Sport-Kotbleche alltäglich?**

Bitte überzeugen Sie sich von den Vorteilen des JET-Kleinkraftrades bei folgenden JET-Vertretungen:

*Interessant ... nicht nur aus dieser Perspektive*

**Mit Sachs 50 S Motor 5,2 PS, 5-Gang**

**Importeur: NESTLER 53 Bonn, Stiftsplatz**

- 2070 Ahrensburg, Marktstr. 21, Rolf Weissberg
- 5110 Alsdorf, Rathausstr. 42, Hubert Krieger
- 7570 Baden-Baden, Wilhelmstr. 1, Horst Schneider
- 8580 Bayreuth, Justus-Liebig-Str., Pöhlmann & Zeller
- 8120 Berchtesgaden, Hindenburgallee 1, A. Hartmann
- 1000 Berlin 31, Joachim-Fr.-Str. 34, K. Kannenberg
- 5036 Berrenrath, Wendelinusstr. 60, A. Plog
- 5240 Betzdorf, Karl Frevel
- 5520 Bitburg, Hauptstr. 36, W. Gstöttner
- 4290 Bocholt, Ostwall 8-10, Paul Rose
- 4250 Bottrop, Horster Str. 37, Olschewski & Co., 2-Rad-GmbH.
- 2800 Bremen, Kastanienstr. 71, Walter Seekamp
- 7520 Bruchsal, Durlacher Str. 49, Herbert Beyer
- 7580 Bühl, Poststr. 4, H. Sprauer
- 3100 Celle, Großer Plan 24, Auto Meyer
- 2190 Cuxhaven, Grüner Weg 10, Heinr. Stauff
- 4270 Dorsten, Borkener Str. 182, W. Streppelhoff
- 4600 Dortmund, Hansastr. 30, W. Witthoff
- 4600 Dortmund, Kaiserstr. 166, Edmund Sikora
- 4000 Düsseldorf, Fr. Ebert-Str. 16, Schlembach & Co. 2-Rad-GmbH.
- 4000 Düsseldorf, Bilker Allee 33, Raimund Müller
- 2200 Elmshorn, Bauerweg 37, Klaus Hauschildt
- 2390 Flensburg, Hafermarkt 19, Peter Petersen
- 7951 Freistett, Rheinstr. 10, Helmut Zahn
- 8035 Gauting, Münchner Str. 9, Oskar Heinrich
- 4471 Geeste, Rudolf Wessels

- 4660 Gelsenkirchen-Buer, Dorstener Str. 17 a, A. Meinhövel
- 2303 Gettorf, Herrenstr. 19, Br. Andersch
- 3170 Gifhorn, Am Weinberg 1, Rolf Hofmeister
- 4390 Gladbeck, Rentforter Str. 77, H. Kleine-Gung
- 3551 Göttingen, Wittgensteiner Str. 30, Heinr. Stein
- 4049 Gustorf, Horst Kerkow
- 2000 Hamburg, Rentzelstr. 10, Paul Tuscher
- 6733 Haßloch, Bahnhofstr. 1, Georg Zercher
- 3181 Hattorf, Erich Knigge
- 7920 Heidenheim, Neue Ulmer Str. 3, H. Schultheiss
- 6781 Hinterweidenthal, an der Bundesstraße, Ludwig Huber
- 2210 Itzehoe, Markt 2, Joh. Koll
- 4055 Kaldenkirchen, Wallstr. 5, Willi Heyer
- 7500 Karlsruhe, Kaiserstr. 59, K. Witzemann
- 7640 Kehl, Blumenstr. 19, Fr. Schwab
- 2217 Kellinghusen, Markt, Rolf Andersch
- 5400 Koblenz, Altengraben 2-4, Werner Kratz
- 8460 Krondorf, Richterweg 3, Fr. Schiölbauer
- 5000 Köln, Brabanter Str. 57, Schlembach am Friesenplatz, 2-Rad GmbH.
- 2172 Lamstedt, Große Str. 7, Willi Drewes
- 8910 Landsberg, Vorderanger 273, Heinz Preiss
- 6250 Limburg, Diezer Str. 51, Franz Meuer
- 7140 Ludwigsburg-Eglosheim, Frankfurter Str. 84, Friedr. Bommer
- 3140 Lüneburg, Rote Str. 6, Adolf Altendorf

- 3071 Mardorf/Steinh. Meer, Fr. Alexander
- 7802 Merzhausen, Hexentalstr. 2 a, Fritz Sütterlin
- 8000 München 13, Schleissheimerstr., Ludw. Fischbeck
- 8000 München 8, Herrenchiemseestr., Gerh. Lilie
- 8500 Nürnberg, Ludwigstr. 50, Emil Weigert
- 4200 Oberausen-Fr. Karl-Str. 49, Olschewski & Co., 2-Rad-GmbH.
- 2900 Oldenburg, Hundsmühler Str. 48, Heinz Bönjes
- 3150 Peine, Ilsederstr. 18, Hans Hummel
- 2308 Preetz, Markt 4, H.-D. Koll
- 7550 Rastatt, Am Grün 6, Emil Schneider
- 4350 Recklinghausen, Herner Str. 23, M. Daum
- 8400 Regensburg Schaffnerstr. 25, Velo-Stadler
- 2370 Rendsburg, Fockbeker Ch. 46, K. & H. Kirchner
- 4134 Rheinberg, Orsoyer Str. 21, Gerh. Führmann
- 8200 Rosenheim, Innstr. 40, Herm. Wild
- 5200 Siegburg, Luisenstr. 29, Otto Hinze
- 5650 Solingen-Wald, Fr. Ebert-Str. 126, A. Schmidt
- 7000 Stgt.-Bad Cannstatt, Brunnenstr. 51, Fahrzeuge Sass
- 5500 Trier, Viehmarkt 17, M. Henn oHG
- 5210 Troisdorf, Kölner Str. 81, Erich Schramm
- 4150 Uerdingen, Oberstr. 19, Nibbeling oHG.
- 4640 Wattenscheid, August-Bebel-Pl. 1, H. Salewski
- 4230 Wesel, Niederstr. 7, Th. Selders
- 6940 Weinheim-Bergstr., Hauptstr. 56, Eugen Honer
- 6200 Wiesbaden, Karlstr. 44, Erich Klose
- 5600 Wuppertal-Barmen, Schützenstr. 63, Robert Dickten
- 5600 Wuppertal-Elberfeld, Fr. Ebert-Str. 476, Paul Wölk



## Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (Schluß von Seite 340)

len — dann muß der Startschieber nochmals geschlossen werden. Genügt aber die innere Erwärmung bereits (das hängt von der Außentemperatur ab), dann benötigt der Motor die Überfettung durch die Starteinrichtung nicht mehr und läuft durch.

Der Gasschieber aber nimmt den Startschieber automatisch mit nach oben, wodurch verhütet

wird, daß er länger als nötig geschlossen bleibt und auf diese Weise zum „Ersaufen“ des Motors führt. Das Einrasten des Startschiebers in die Kugelarretierung verhütet mit Sicherheit, daß er, wenn der Gasschieber geschlossen wird, wieder mit nach unten geht.

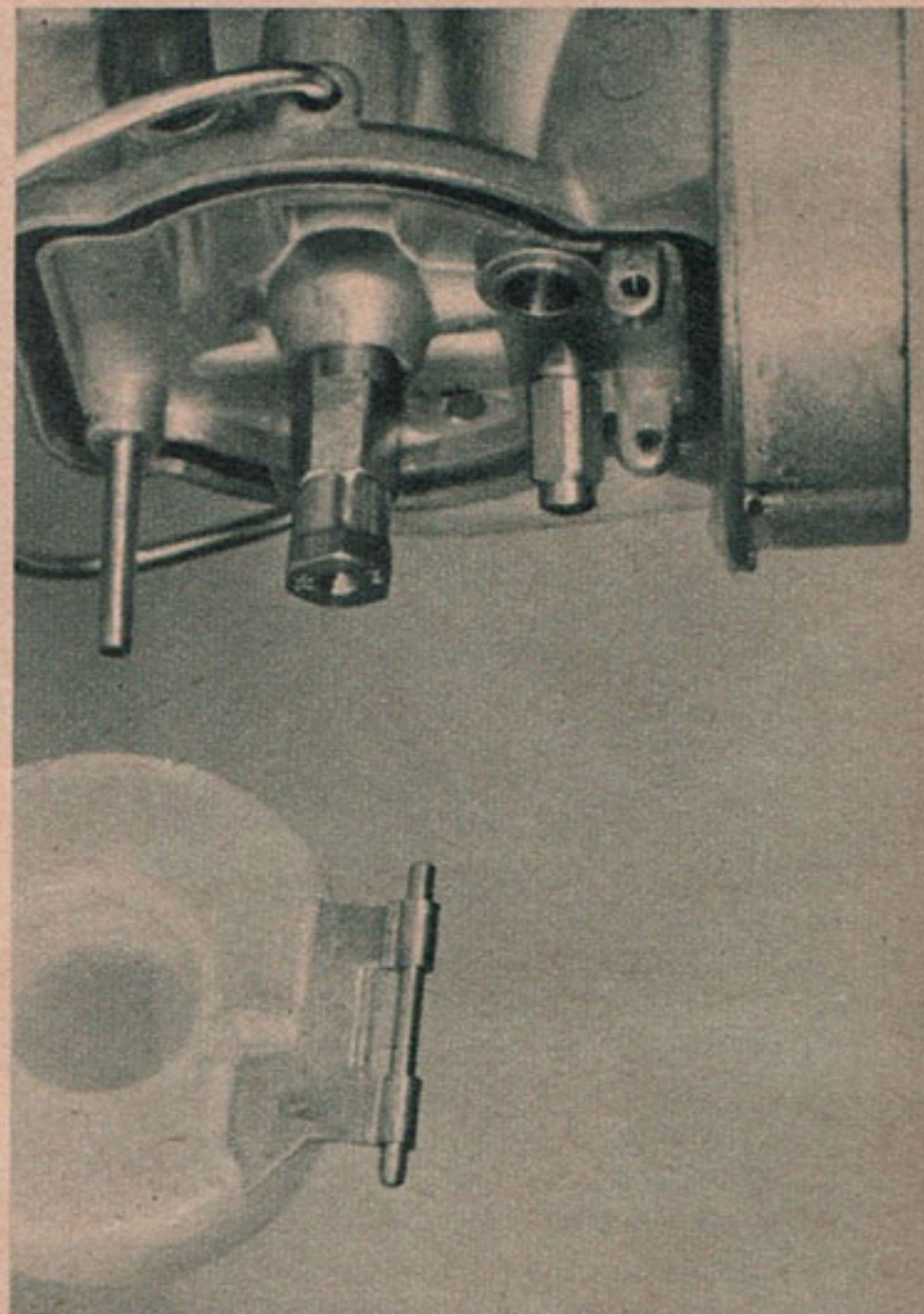
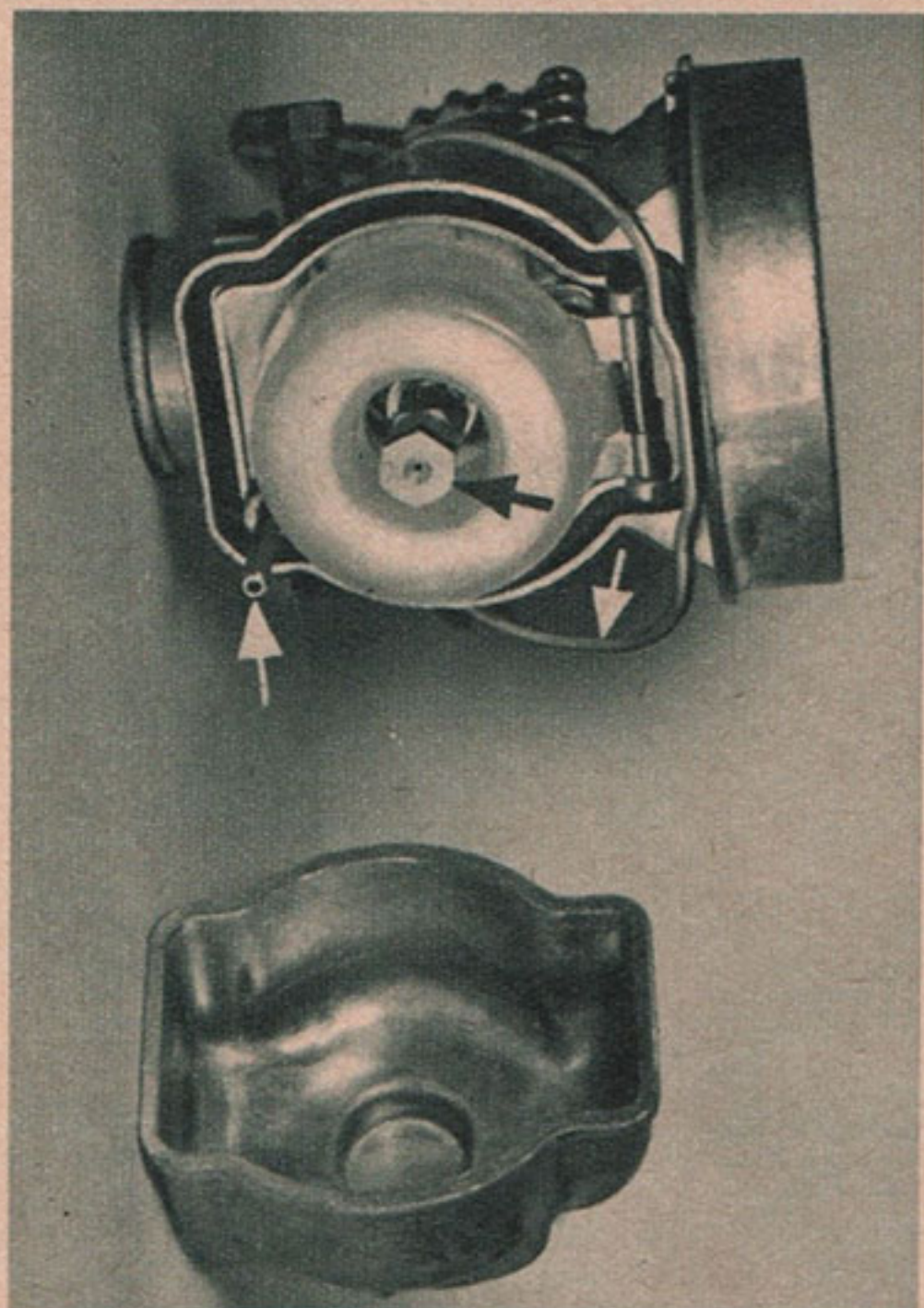
Die beiden unteren Bilder auf Seite 340 zeigen noch einen Unterschied zwischen den früher und den heute am Florett verwendeten Bing-Vergasern (die sich ansonsten gleichen): Im linken Bild ist der Lufteintrittsstutzen zylindrisch, auf ihm sitzt ein Gummirohr, das mit seiner genau bestimmten Länge einen Teil der Ansaugeräuschkämpfung darstellt. Im rechten Bild sieht man den anders ausgebildeten Lufteintritt der neueren Ausführung: da ist eine trichterförmige Erweiterung vorgesehen und das über den Stutzen geschobene Gummirohr ist in Wegfall gekommen. Diese Änderung stand im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Leistungserhöhung des Florettmotors. Wenn also bei Ersatzlieferung heute die neue Vergaserausführung geliefert wird, braucht man sich keine Gedanken darüber zu machen, daß nun das Gummirohrstück nicht mehr paßt; es bleibt weg.

Anders als beim Vergaser für die Zündapp-Modelle ist bei der Ausführung für Kreidler auch die Befestigung der Schwimmerkammer am Vergasergehäuse, wie in den Bildern auf dieser Seite nochmals gezeigt ist. Sie erfolgt hier nicht

Links: Wird der Haltebügel (rechter Pfeil) zurückgeklappt, so kann beim Florett-Vergaser das Schwimmergehäuse abgenommen werden, Haupt- und Nadeldüse sind in gleicher Weise zugänglich wie beim Zündapp-Vergaser (schwarzer Pfeil); der weiße Pfeil links weist auf das Leerlaufkraftstoff-Tauchrohr — alles wie schon beim Zündapp-Vergaser gezeigt. Rechts: Wird der Gelenkstift aus dem Scharnier geschoben, so kann der Kunststoffschwimmer abgenommen werden.

mit zwei Schrauben, sondern höchst einfach mittels eines Federdrahtbügels, der von der Filterseite her über entsprechend geformte Gleitbahnen an der Kammerunterseite geschoben wird und der den Kammerrand gegen die in der Gehäuseunterseite liegende Dichtung preßt.

Wird die Schwimmerkammer abgenommen, so bietet sich das Bild wie auf dem linken Foto: auch hier also wieder der an einem Scharnier aufgehängte Kunststoff-Ringschwimmer, in dessen Mitte die Nadeldüse mit der unten eingeschraubten Hauptdüse durchtritt, während seitlich das Tauchröhrchen herunterragt, durch das sich die

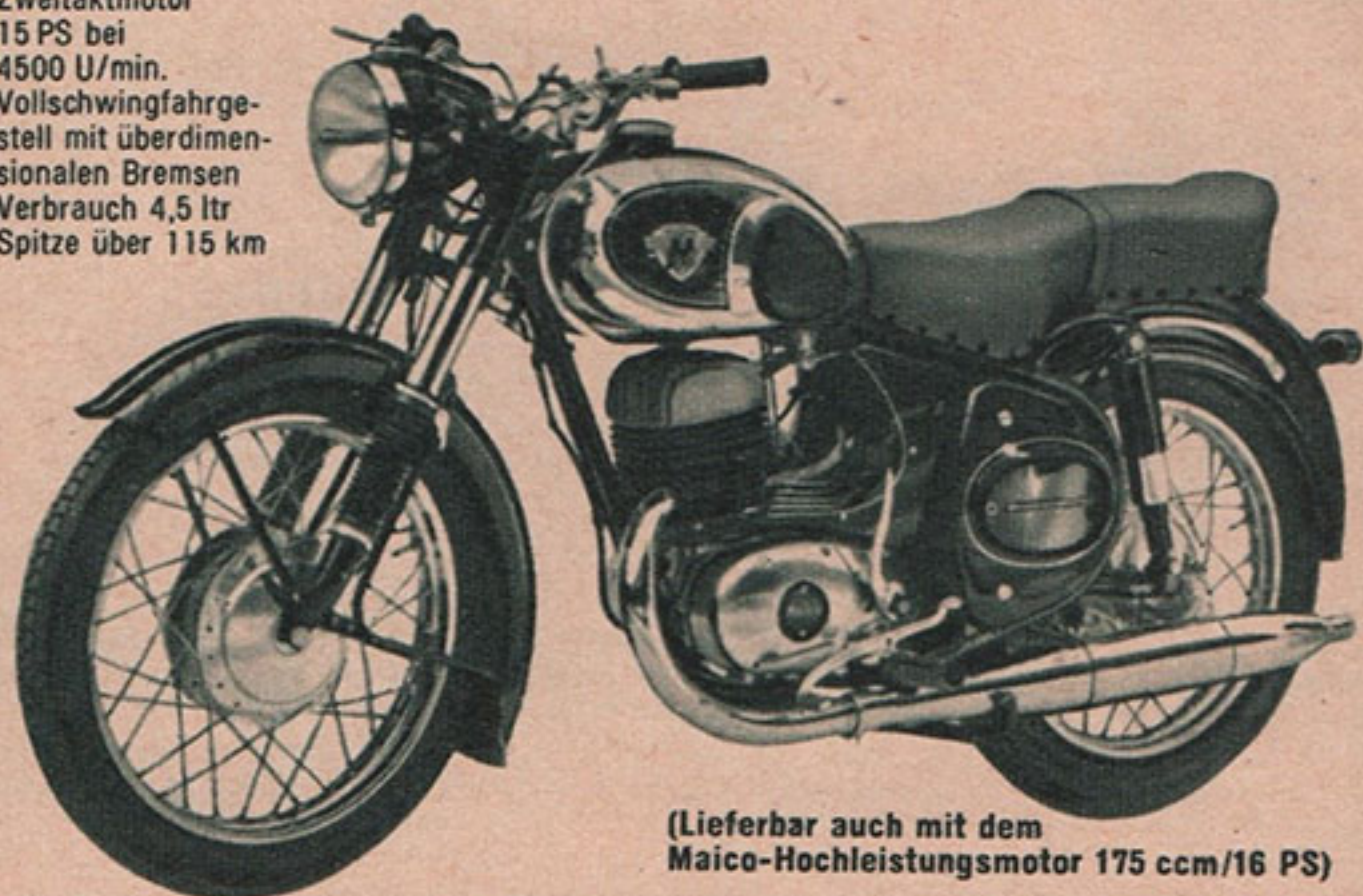


# MAICO



## BLIZZARD

**Techn. Daten**  
1 Zylinder/  
Zweitaktmotor  
15 PS bei  
4500 U/min.  
Vollschwingfahrge-  
stell mit überdimen-  
sionalen Bremsen  
Verbrauch 4,5 ltr  
Spitze über 115 km



(Lieferbar auch mit dem  
Maico-Hochleistungsmotor 175 ccm/16 PS)

### Eine Glanzleistung der Technik

für echte Freunde guter Fahreigenschaften das ideale Fahrzeug und als zuverlässiges Motorrad beliebt. Große Serien dieses Typs wurden für speziellen Einsatz mit hohen Anforderungen von uns bereits geliefert.

Maico-Blizzard, das ist die bewährte, robuste Maschine, die nach jahrelangem Gebrauch stets fahrbereit ist für alle Gelegenheiten auf allen Straßen, in Stadt und Land.

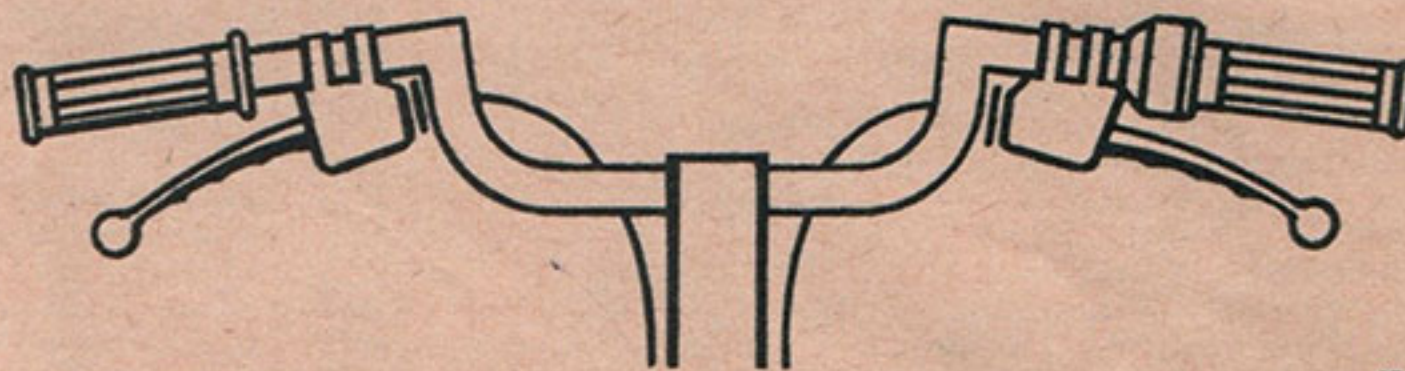
Auch für Sie ist Maico-Blizzard die Richtige!  
Verlangen Sie umgehend unverbindlich unseren Prospekt und Händlernachweis.

Maico-Fahrzeugfabrik GmbH 7403 Pfäffingen/Tübingen a. Neckar

# MAGURA

Richtige Motorradfahrer rechnen mit allem. Beim Lenken, Beschleunigen, Bremsen und Schalten kommt es auf Bruchteile von Sekunden an. Zuverlässige, griffsichere Drehgriffe und Hebel sind entscheidend. Der schmutzgeschützte Sporthebel H 48 mit Fingerrillen ist ein Musterbeispiel für griffsichere und damit zuverlässige Bedienelemente. Bei MAGURA-Lenkern und ihrer Ausrüstung ist wirklich an alles gedacht, denn MAGURA weiß:

## Im Lenken liegt Verantwortung

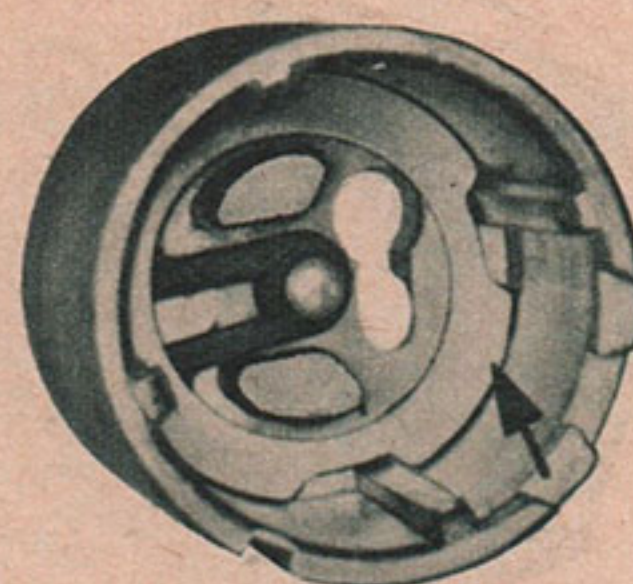
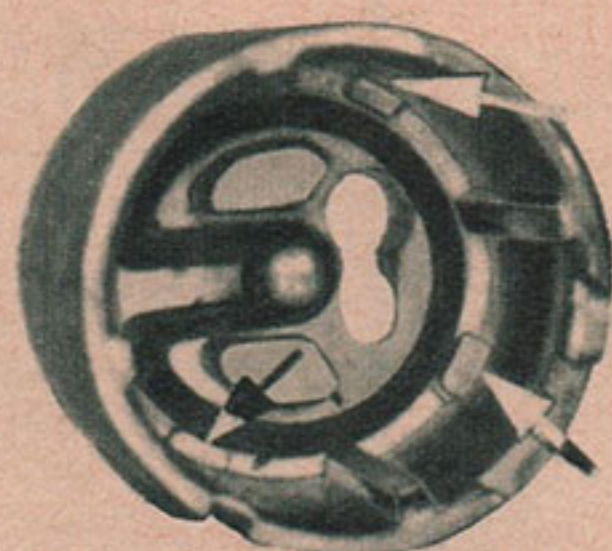
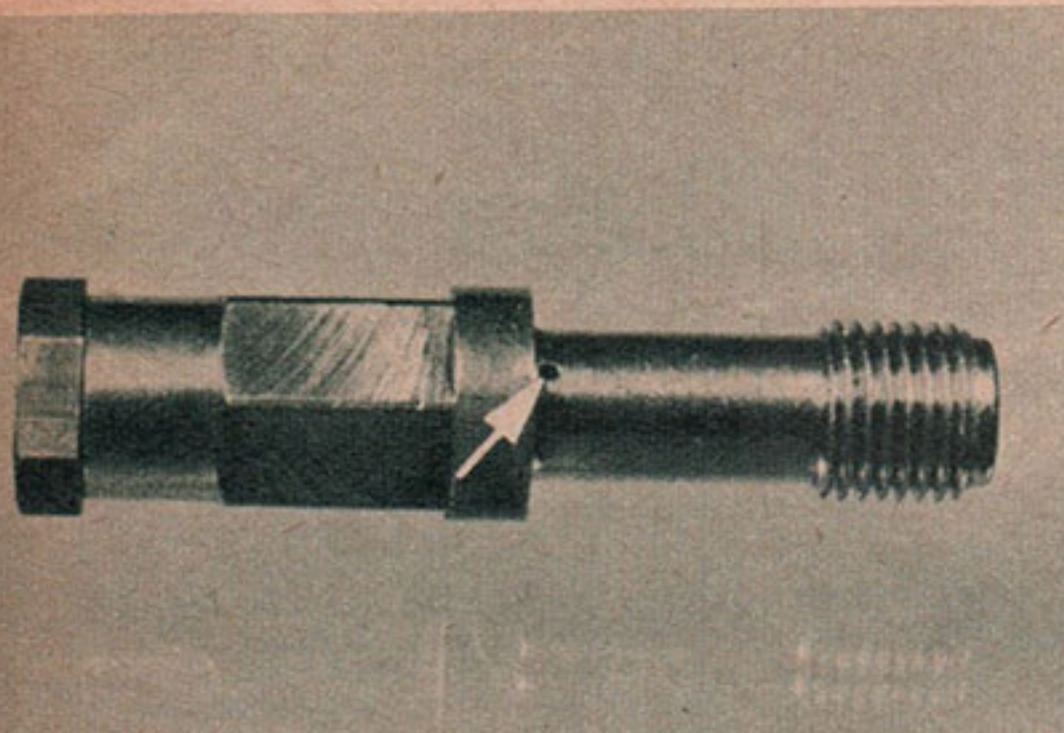


M 366

# MAGURA

Gustav Magenwirth KG., 7417 Urach/Württ., Tel. (07125) 644-47





Im Gegensatz zum Zündapp-Vergaser arbeitet die Ausführung für den Florett-Motor nicht mit Zerstäuber-, sondern mit Korrekturluft – der Pfeil weist auf eine der Korrekturluftbohrungen in der Nadeldüse.

darübersitzende Leerlaufdüse ihren Kraftstoff holt.

Um zum Schwimmer-Nadelventil zu gelangen, kann der Scharnierstift herausgeschoben werden (wie im rechten Bild auf Seite 344), man kann aber natürlich ebenso auch die Nadeldüse herausrauben, wie das früher beim Zündappvergasers gezeigt wurde; dann läßt sich der Ringschwimmer genügend weit abkippen, um die Nadel freizubekommen.

Vergleicht man die Schnittdarstellungen des Zündapp-Vergasers (Heft 10/66) und des Florett-Vergasers (Heft 11/66), so kann man einen weiteren Unterschied zwischen den beiden Ausführungen erkennen: der Zündapp-Vergaser arbeitet, wie bei seiner Beschreibung erwähnt, mit Zerstäuberluft, die ringförmig um den oberen Hals der Nadeldüse geführt wird, wozu ein spezieller „Zerstäubereinsatz“ in der Mischkammer vorgesehen ist. Der Florett-Vergaser dagegen arbeitet, wie der für den Sachs- und den Victoriamotor verwendete Bing-Vergaser, nach dem Korrekturluft-Prinzip. Dabei wird nicht

Beim Einlegen der Haltefeder mit der Düsennadel ist darauf zu achten, daß die Ringfeder ihre richtige Lage zwischen den vorgesehenen Warzen im Schiebergrund einnimmt.

dauernd dem aus der Nadeldüse strömenden Kraftstoff Zerstäuberluft zugesetzt, sondern lediglich bei hoher Strömungsgeschwindigkeit der Luft im Vergaser (Vollast) durch Luftzusatz in der Nadeldüse die Gemischzusammensetzung beeinflusst (abgemagert). Dementsprechend sitzen bei der Nadeldüse für den Florett-Vergaser auch die seitlichen Luftbohrungen in der Nadeldüse, durch die die Korrekturluft eintreten kann, ganz unten, direkt neben dem Abdichtbund (s. Bild auf dieser Seite links oben).

Schließlich noch einen letzten, aber gar nicht unwichtigen Detailunterschied, den diese Vergaserausführung für den Florett-Motor aufweist (Bilder dieser Seite oben rechts). Während nämlich beim Zündapp-Vergaser die Gasschieberfeder auf der ringförmigen Klemmfeder für die Düsennadel aufliegt und durch genügendes Spiel dieser Haltefeder in den Nuten der Nadel dafür gesorgt wird, daß die Nadel auch bei festgehaltener Klemmfeder sich frei bewegen und in der Nadeldüse annähernd zentrisch einstellen kann, sitzt beim Florett-Vergaser die Gasschie-

berfeder nicht direkt auf der Nadel-Klemmfeder auf. Zwar ist diese auch hier durch Warzen im Gasschieber in ihrer richtigen Lage im Schiebergrund bestimmt. Aber diese Warzen sind so ausgebildet, daß sie etwas über die Nadel-Klemmfeder überstehen. Sie stellen nämlich die Auflage für ein im Bild rechts oben erkennbares Zwischenplättchen dar, auf dem sich die Gasschieberfeder abstützt. Unabhängig von deren Druck also kann sich hier nicht nur die Nadel, sondern auch deren Klemmfeder im Schieber frei bewegen.

Vergasertyp	Vergasereinstellung für			
	Hercules	Kreidler	Victoria	Zündapp
Bing	1/17/55	1/17/73	1/18/11	1/19/14
Durchlaß mm	17	17	18	19
Hauptdüse	85	78	75	90
Nadeldüse	6447 A	6637	7047 A	1308
Düsennadel	3	3	3	5
Nadelstellung	1	3	3	2
Leerlaufdüse	40	35	42	35
Luftschaube offen	1/2	1 1/2	1	1 1/2
Gasschieber	5	o. Nr.	15	o. Nr.

(Wird fortgesetzt — im nächsten Heft kommen die Zündanlagen der 50er dran!)

# Klassisch

Einfacher, schlitzgesteuerter Zweitakter

# Modern

Bauart: Zwei Zylinder, zwei Vergaser!

# Leistungsstark

durch Kombination bewährter Prinzipien mit neuesten Werkstoffen und Forschungsergebnissen.

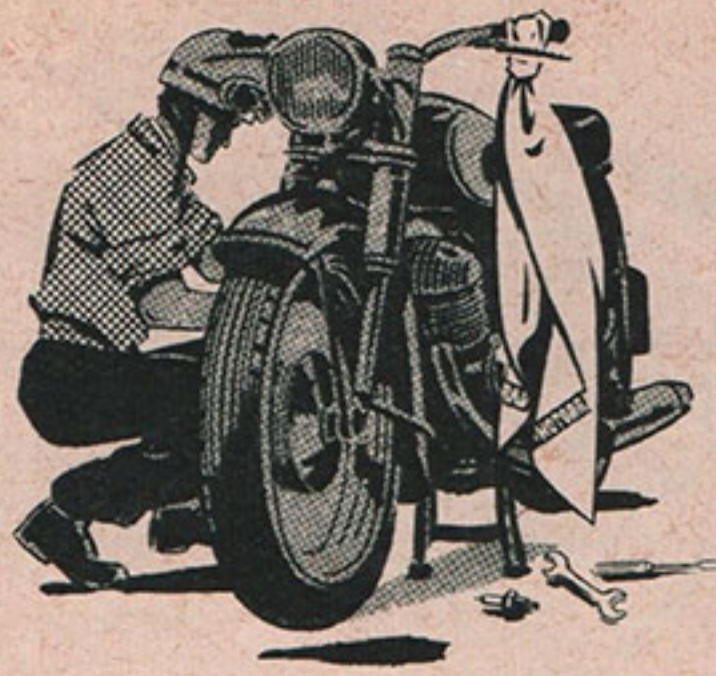
Das bietet Yamaha mit der 100 ccm Twin YL-1 und der 250 ccm Twin YDS-3



# YAMAHA

Ihr Yamaha-Händler berät Sie auch über unsere 50- und 80 ccm-Modelle





# Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

## Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

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

# GUTSCHEIN

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

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab \_\_\_\_\_ 1966 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 18499 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,- (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28,60). Nachfolgend die Anschrift des von mir erworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

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

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,30 (DM 5,90+DM -,50 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG, GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort Motorschal. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. Mo 12/66

## Fahrbericht

# YAMAHA YL-1, 100 ccm

(Schluß von Seite 329)

weg. Der hintere Teil der Schaltwippe ist bei der Yamaha sehr gut passend ausgelegt, man kann ihn auch mit dicken Gummistiefeln oder mit der Giseniahose einwandfrei erreichen, ja er ist sogar wesentlich bequemer, als würde man, wie gewohnt, mit der Schuhspitze unter den vorderen Hebelteil fassen. Viele andere Schaltwippen gibt es nicht, die so günstig gestaltet sind... auch wieder ein Zeichen für sorgfältige Überlegungen.

Das Fahrwerk bietet eigentlich keine Gründe zu besonderer Erwähnung, weder in positiver noch aber auch in negativer Hinsicht. Es ist sehr normal, die Telegabel vorn hat hydraulische Dämpfung, sie ist recht komfortabel ausgelegt, also eher weich als hart. Dem kundigen Betrachter wird die Hinterradfederung nicht so recht gefallen, da hat man etliches an möglicher Federbeinlänge verschenkt, nur weil man nicht mit der Anlenkung der Beine unten am Schwingenarm zu weit nach außen wandern wollte (was evtl. eine leichte Schrägstellung der Beine, wie beim Florett, wegen des Kettenkastens bedingt hätte). So ergab sich der Zwang, den Federweg in einem kurzen Federbein unterzubringen, die verschiedenen möglichen Belastungen mußten auch berücksichtigt werden, so daß (zumindest für einen 65 kg-Mann solo) diese Federung immer noch die Stöße von tieferen Schlaglöchern recht hart durchkommen läßt. Dagegen hat man zwar durch progressive Wicklung der Feder konstruktiv etwas unternommen, völlig kann aber damit nicht alles ausgeglichen werden. Sobald die Maschine jedoch etwa mit Sozia gefahren wird, oder von einem gewichtigeren Manne, bleiben die Stöße schon aus. Auch ein Leichtgewicht soll sich aber keineswegs davor fürchten... soo häufig sind die richtigen heftigen Schlaglöcher ja nun wirklich nicht mehr.

Und in jeder anderen Hinsicht ist das Fahrwerk einwandfrei, Verwindungen, die sich in Schlangenlinien beim Fahren auswirken, kommen nicht vor, schließlich darf man nicht vergessen, daß der Blech-Schalenrahmen ja innerlich eine ganze Menge eingepunkteter Versteifungen und Schotten hat, was ja bei der letzten Beschreibung anhand der Kotflügelversteifung im Bild gezeigt wurde. Über die Sitzbank braucht auch nicht viel gesagt zu werden, sie wirkt vorn sehr schmal, aber wenn man drauf sitzt, dann merkt man, daß diese geringe Breite ihren Grund hat: Die Sitzbank schließt nämlich so fugenlos wie wir es selten erlebten an den Tank an (der leider mit 6,2 l recht klein geraten ist). Der Knieschluß ist damit ausgezeichnet. Man sitzt keineswegs etwa mit O- oder X-Beinen auf der Maschine, man kann sich eigentlich für jede Fahrsituation (gemütliche Bummelei oder scharfe Jagd) zurechtrücken. Nur der Halteriemen stört ein wenig, gerade darauf sitzt man nämlich bei „halbschneller“ Fahrt, wie sie wohl am meisten vorkommt. Aber dafür kann man in Japan nichts, da sind nun mal die deutschen Vorschriften zu beachten.

Und damit wären wir beim Stichwort, welches zunächst das wichtigste ist: TÜV! Noch gibt es diese Maschine nicht fix und fertig zu kaufen. Einige wenige Händler haben zwar schon Exemplare am Lager, sie können sie auch durch den TÜV bringen, doch die richtige „Allgemeine Betriebslaubnis“ dürfte noch ein Weilchen auf sich warten lassen. Weil sie nämlich nicht nur davon abhängt, daß der Motor leise genug ist (das wäre er sicher) oder daß die Bremsen ausreichen (die sind sogar sehr gut, ohne giftig zu greifen). Viel zeitraubender beim TÜV ist die Genehmigung der elektrischen Ausrüstung, da muß man einige Dauerversuche veranstalten lassen, die die Brauchbarkeit z. B. der Rückleuchte prüfen. Und da muß gesucht werden, welchen Scheinwerfereinsatz man am besten (leider auch am preisgünstigsten) montieren kann, der den deutschen Vorschriften entspricht. Diese beiden Punkte erweisen sich immer wieder (auch bei anderen ausländischen Fabrikaten) als die schwierigsten, eben wegen der nötigen Dauerversuche. Wir sind aber jetzt etwas zuversichtlicher geworden, seit wir wissen, daß die Frage des Rücklichtes fast schon als geklärt angesehen werden kann. Nur der richtige Scheinwerfereinsatz macht noch Kummer. Der an unserer Testmaschine befindliche war zwar ein deutscher, paßte auch ausgezeichnet, nahm sich selbst in seiner Gestalt nicht schlecht aus, aber er erscheint uns etwas zu klein... da muß man also noch nachdenken und knobeln, was vielleicht durch das hier verwendete Blech-Scheinwerfergehäuse etwas leichter fällt als etwa bei der 50er, die ja ein Gehäuse aus Kunststoff hat, welches eine bestimmte Befestigung des Scheinwerfereinsatzes konstruktiv festlegt.

Aus unseren ersten, ausgiebig genossenen Fahrkilometern das nüchterne Fazit zu ziehen fällt schwer, das sagte ich schon eingangs; denn diese Maschine ist begeisternd. Seit wirklich langer Zeit hatte ich keine Testmaschine, über die ich so gern etwas schrieb. Ich glaube, sie kommt bezüglich der konstruktiven Durcharbeitung und vor allem bezüglich der Überraschung, die sie bei uns brachte, dem gleich, was die 450er Honda bei den „Großen“ bot. Wenn man dann noch den Preis kennt, nur DM 1439.— soll sie in Deutschland kosten — damit wäre sie etwa in der Preislage einer deutschen 100er (!) und nur unerheblich über den besseren Fünfzigern — dann kann man dieser kleinen 100er Twin-Maschine einen guten Verkaufserfolg voraussagen, auf jeden Fall hätte sie dank ihrer vielen sehr guten Eigenschaften diesen Erfolg verdient, vor allem auch dürften die Käufer dieser Maschine wirklich eine Menge Spaß daran haben.

H.-J. M.



## 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

Schalldämpfer u. Felgen für MB 250, Einspeichen und zentrieren. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 49 780

Verkaufe Adler MB 250, 2 Verg., vers., verst., TÜV bis 6. 67, div. Motoren und Ersatzteile, DM 650.—. G. Spieler, 6101 Rohrbach, Kirchstraße 4. 49 811

Suche Normalsitzbank für Adler MB 250, evtl. Rennbank. Alfred Kühn, 5903 Geisweid, Schießbergstr. 42. 49 719

Suche 250er Adler M- oder MB-Motor, auch ohne Getriebe. Nüßlein, 8623 Stafelstein, Bauerngasse 17. 49 737

Adler MB 250, hochgez. Auspuffanl., sehr gut erhalten, sportliche Ausführung. Telefon Offenbach 83 12 27. 49 844

### AERMACCHI

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

### AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

### AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

Ala Verde, 250 ccm, 5 Gang, DM 2500.—  
Alleinimporteur MOTORRADHAUS  
K. Witzemann, 75 Karlsruhe  
Kaiserstraße 59

### Achtung für die Schweiz

Ala Azzurra, 250 ccm, 4-Gang, Fr. 2590.—  
Ala Verde, 250 ccm, 5-Gang, Fr. 2770.—  
Ala Verde S, 250 ccm, 5-Gang, Fr. 3190.—  
Rennverschaltungen 210.—, Rennkombi 295.—,  
Rennstiefel 89.—. Liengme Motos, Linse-  
bühlstraße 48-50, 9000 St. Gallen, Tele-  
fon 071/22 19 41

### AJS

**A.J.S.** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
49 693

Verkaufe AJS 650 ccm, Bj. 61, 12 000 km,  
47 PS, mit Vergußwelle, DM 2000.—, so-  
wie eine zerlegte AJS 650 ccm, Bauj. 60,  
Kurbelwellenschaden, DM 500.—. Rudolf  
Kimmel, 8 Waldtrudering, Wasserburger  
Landstraße 208. 49 744

Verkaufe AJS 18 CS, Doppelrohrrahmen,  
Modell 64, 900 km gel., zum Preis von  
DM 2300.—. Lothar Bätz, 6501 Klein-Win-  
terheim, Pariser Straße 51. 49 739

### Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

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

### BSA

Motorräder Ersatzteile Zubehör  
**BSA** Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
49 695



Verkaufe BSA Gold Star 500 Clubmann, mit div. Ersatzteilen. Thomas Blumenhagen, 2 Hamburg 52 (Osdorf), Jenischstr. 80. 49 762

Suche einwandfr. BSA-Motor A 7 od. A 10 preisg. zu kaufen. Klaus Lehm, 8 München 23, Uhrerstraße 135. 49 723

Verkaufe BSA ZC 11 250 ccm, Bauj. 1952, nicht fahrbereit. Bernd Hartmann, 6581 Schauen. 49 763

### BULTACO

Sichern Sie sich rechtzeitig Ihre BULTACO für die Saison 66! Sofort lieferbar: Rennmaschine 125 ccm 6-Gang 27 PS und 250 ccm 6-Gang 38 PS, beide Modelle wassergekühlt. BULTACO Metisse 250 ccm Cross 34 PS, Trial u. Geländesport 250 ccm (wie von Sammy Miller gefahren). Sport- und Tourenmodelle 75, 125, 155, 175 u. 200 ccm. In Kürze lieferbar: Cross 360 5-Gang 40 PS im Metisse-Fahrwerk, Sport 250 ccm 5-Gang 25 PS und Sport 360 ccm 5-Gang 35 PS. Generalvertretung und Ersatzteillager: **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen (Nettel) Telefon: Mayen 2644

Bultaco Metralla 200, 64, Drehzahlm., 1100 km, Festpr. DM 1500.—, und Tralla 101, 125 ccm, 62, 8000 km, sehr gepflegt, DM 800.—. Viele GS u. Rennreifen u. Felgen. Beide verst. u. vers., TÜV 2 Jahre abg. H. P. Stolze, 5 Köln-Ehrenfeld, Lenau-  
platz 5, Telefon 52 95 05. 49 709

### CAPRIOLO

Capriolo  
125 ccm, 11 PS, 9500 km, Bj. 61, blau,  
wenig und nur auf langen Strecken ge-  
fahren, sehr zuverlässig, in absolut neu-  
wertigem und gepflegtem Zustand, geg.  
Gebot zu verk. Mich. Wald, 89 Augsburg,  
Wolftramstraße 8. 49 721

### DERBI

Möchten Sie eine wirklich superschnelle 50 ccm-Maschine, dann kaufen Sie eine DERBI! 50 ccm-Rennmaschine 12 PS 2500.— DM, sowie Sportmaschine 50 ccm 6 PS und 75 ccm 9 PS, beide 5-Gang, sofort lieferbar. Generalvertretung: **Alfons Mohr**, 5441 Hausen b. Mayen (Nettel) Tel. Mayen 2644

### DKW

Verk. DKW RT 350 mit 250er Steib-Seitenwagen, Festpreis DM 500.—. Wolfgang Hofmann, 652 Worms a. Rh., Friedrich-Ebert-Straße 68. 49 787

Verk. DKW RT 175 S, Bauj. 1956, vor 1 1/2 J. überholt, sowie Lederstiefel, -hose und Lederweste. Reiner Hoffmann, 403 Ratingen, Am Stadion 6. 49 764

### DUCATI

### VERWORNER liefert 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. Ver-  
packg. frei. Anzahlg. b. Bestellg. DM 500.—. Rest bei Auslieferung in bar. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

DUCATI, Mach 1, 250 ccm, 1 Zyl., OHC, 5-Gang, Drehzahlm., ca. 8000 km, in einwandfr. Zust., zu verkaufen, evtl. Ein-  
tausch geg. gleichw. JAWA 350 ccm (nur 354/06, rot!). Gabriel, 5672 Leichlingen, Ostlandweg 17. 49 792

### GELÄNDEMASCHINEN

Suche Hercules-, Kreidler- oder Zündapp-Gelände-Maschine. Bernd Gottschalt, 75 Karlsruhe, Augartenstr. 95, Tel. 6 52 76. 49 736

Verkaufe wegen Einberufung Hercules 100 ccm GS mit neuem Motor, vielen Ersatzteilen und 3 versch. Übersetzungen, Römer-Helm „1 E“, Gr. 61, u. Tanktasche, für ca. DM 800.—. Walter Trost, 7134 Knittlingen, Mozartstr. 7. 49 796

50 ccm Hercules Geländesport, 5000 km gel., neuwert., 1/2 Jahr alt, für DM 1000.— abzugeben. Wölk-Fahrzeuge, 56 Wuppertal-Elberfeld, Friedrich-Ebert-Str. 476/80, Telefon 3 39 63. 49 803

Verk. RMZ 250 GS. Wolfg. Schmidt, 61 Darmstadt, Lichtenbergstr. 69. 49 807

Verkaufe Zündapp GS 75, gen.-überholt, TÜV 4. 68, sehr schnell, mit 2 Motoren, 6 Gel.-Reifen, neuw., sowie Straßenaus-  
rüstung, 16"-Räder, mit viel Zubehör, DM 900.—. Heiner Volkenstein, 7 Stuttgart-Weilimdorf, Hausenring 74. 49 724

Hercules 100 GS, ehem. Werksm., wettbewerbsfertig, Motor neu, TÜV abgen., für DM 850.— zu verk. Gasolin-Tank-  
stelle, 48 Bielefeld, Ziegelstr. 94, Tele-  
fon 5 31 26. 49 754

Trial-Trainingsmaschine Triumph Cornet, einsatzbereit, DM 150.—. Schürg, 7101 Obereisesheim. 49 825

### GREEVES

VERWORNER liefert Greeves!

### HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 49 781

### HEINKEL

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

HEINKEL TOURIST, 63, Ia, Verhandl.-  
preis etwa DM 600.—, verk. H. P. Rein-  
bold, 8531 Ipsheim Nr. 178. 49 749

### HERCULES

Suche guterhaltene Hercules K 50 Sport. Zahle bar bis DM 600.—. Mögl. Raum Westf. Angebote an Ferdy Kröger, 479 Paderborn, Bayernweg 40, oder Telefon 0 52 51 — 64 79, erreichbar ab 18 Uhr. 49 416

### Versicherung sparen

und schneller fahren - aber wie? Durch Umbau Ihres Sachs 50 S Motors auf 75 ccm. Leistung je nach Ausführung bis 9 PS, ab DM 150.— (auch für Kreidler u. Zündapp). Kurt Meier, 68 Mannheim, Schwarzwaldstraße 67.

### HONDA



Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
49 698

Suche CB 72, zahle bis DM 1500.— bar. K.-H. Sondergeld, 565 Solingen, Gauß-  
weg 22, Telefon 4 22 73. 49 716

CB 450, neu, sofort lieferbar. Telefon  
09 11 — 3 82 67. 49 720



Billiger im Nachttarif!  
Kleinanzeigen per Telefon.

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

Ruf: (0711) 224141 (Sammelnr.)

## HONDA-MÜNCHEN SPAETT

Landwehrstraße 66  
Telefon 53 16 90

### HONDA-MOTORRÄDER Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder

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



### HONDA

### Motorräder

SS 50 - CB 250 - CB 450 ccm, jetzt lieferbar. Bruno Lippke, Kempten, Füssener Straße 56

### Honda-Motorräder in Berlin

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



### 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, Radlostr. 16  
Telefon 78 21 73

### Honda Motorräder

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

Verkaufe Honda CB 72, blau, guter Zustand, TÜV 4. 67, für DM 1350.—. Hellmut Busch, 1 Berlin 21, Siegmundshof 3, Q 005. 49 740

Verk. aus Fam.-Gr. HONDA CB 92, 125 ccm, rot, Bauj. 64, 9000 km, neuwertig, gepflegt, mit Gläser-Verkl., Typ Monza, DM 1300.—. Teilz. möglich. Ortwin Mindermann, 5591 Beuren ü. Cochem. 49 759

HONDA 250 SS, Bauj. 64, 10 000 km, Lenkerstummel, Rennfederbeine, zu DM 1250.— zu verkaufen. Urgenc, 775 Konstanz, Zandergasse 7. 49 760

Honda 250 ccm „Sport 1964“, neuw., billig sof. geg. bar zu verk. Dieter Tschauer, 463 Bochum, Goyerbusch 12, Telefon 6 55.97. 49 770



Gelegenheit!  
Verkaufe guterh. Honda CB 92 B, erst 6900 km, Erstzul. 21. 7. 64, mit Drehzahlmesser, Preis DM 1100.—. Suche sofort CB 72 (SS od. E). Manfred Winter, 7031 Magstadt, Schubartstraße 16. 49 774

Verkaufe Honda CB 77, rot/silber, Erstzul. 1. 3. 65, 23 000 km gelaufen, Motor einwandfrei, mit vielen Extras. Joachim Storzjohann, 2201 Altenmoor, b. Elmshorn. 49 797

Suche guterhaltene CB 72, mögl. Raum Niedersachsen. Angebote bitte mit Bild u. Preis an Fred Beckmann, 3072 Langendam, Am Rehhagen 18. 49 805

Honda-Motor CB 72, 5000 km gelaufen, für DM 400.— zu verkaufen. August Schwarz, 46 Dortmund-Barop, Menglinghauser Straße 4. 49 806

Suche Zyl.-Kopf CB 77. Wolfgang Dworock, 5023 Weiden, Aachener Straße 136. 49 813

Suche dringend geg. Barzahlung CB 77. Albert Auch, 73 Esslingen, Alleenstr. 45. 49 824



## HONDA

liefert Willy Oesterle, 7062 Rudersberg, Welzheimer Straße 32

Honda CB 77 zu verkaufen, Motor 7000 km, Stummellenker, Sportbank, Verkleidung. Sämtliche Originalteile vorhanden. Preisidee DM 2000.—. Manfred Wittig, 2839 Kirchdorf, Bez. Bremen, Telefon 0 42 73 — 235. 49 809

Verkaufe umständehalber Honda 250 SS, 1400 km gel., mit Werkstatthandbuch, Erstzulassung 3. 66, für ca. DM 2200.—. Gerh. von Fintel, 3041 Wieckhorst Nr. 6, Krs. Soltau. 49 818

Honda CB 92, Bj. 1964, Fahrgestell zu verkaufen. Gottfried Säglitz, 6501 Ober-Olm bei Mainz, Lannerstr. 18. 49 791

Verkaufe CB 92 SS, neuwertig, 6000 km, TÜV 67, DM 850.—. Paul Klein, 5 Köln-Kalk, Kurze Straße 1—3. Nach 17 Uhr. 49 828

## HOREX

Verkaufe billig zwei kpl. Horex Reginas mit Brief, evtl. zum Ausschachten. Anton Müller, 3559 Allendorf (Eder), Freih.-von Ratsmann-Straße 17, Tel. 0 64 52 — 505. 49 735



Horex Resident 350 ccm, TÜV bis 5. 67, für DM 550.— abzugeben. H. J. Meiniger, 7532 Niefern, Im Enzfeld 6. 49 745

Suche 400 oder 450 Imperator, mit oder ohne Verkleidung. Bezahle bis zu DM 500.—. Raum Braunschweig-Hannover. Eckart Hoffmeister, 3371 Hahausen 86. 49 692

Verk. schnelle 2-Verg.-Imperator in neuwertigem Originalzust. Mech. Drehzahlmesser, Kupferschallld., Gepäcktr., außen. Zündspule, H 48-Hebel, DM 950.—. Für Resident 1 Zyl.-Kopf, kpl., mit Zugank., neuw., DM 60.—. Von Regina 250 1 Motor, einbauf., überh., DM 110.—. Von Regina 4 1 Rahmen mit Tele, kompl., u. Brief DM 60.—. Von Regina 3 1 Kurbelwelle, neu, DM 50.—. 1 Motor-Gehäuse, neu, DM 40.—. Rolf Meier, 28 Bremen, Nürnberger Straße 30. 49 746

Imperator, Gläserverkleidung, Spitze über 160 km/h, 452 ccm, 30 PS, Motor für ca. DM 600.— neu überholt, verkauft W. Paar, 62 Wiesbaden, Moritzstr. 70, Telefon 2 58 92. 49 848

Verk. 1 Gilera, 98 ccm, Bauj. 65, rot, Sportausf., 8000 km, leicht überholungsbedürftig (Elektrik), kompl. od. einzeln, ca. DM 300.—. 1 Motor Imperator, 400 ccm, 2 Verg., 4fach gel. KW, verstärkte Pleuel, Schmier- u. Entlüftungssystem umgeänd. (Kayser), 6000 km, Ventilkopf neu, 0 km, 27 PS, DM 225.— od. mehr. Rechnung vorh. Franz Schiel, 699 Bad Merzheim, Schillerstr. 68. 49 826

## HUSQVARNA



WELTMEISTERMARKE

Neue Modelle 1966! Jetzt bestellen! Begrenzte Serie!  
MC - 175 ccm 90 kg über 20 PS  
MC - 250 ccm 90 kg über 26 PS  
MC - 252 ccm 90 kg über 26 PS  
MC - 360 ccm 98 kg über 33 PS

Auf Wunsch Umrüstung für Geländesport  
WILH. HENNING, Kraftfahrzeuge  
2358 Kaltenkirchen bei Hamburg  
Importeur - Vertragshändler

## ANZEIGEN-SCHLUSS

für Heft Nr. 14/66  
am 16. 6. 1966

## JAP

Verkaufe 500 ccm Jap Sand und Grasbahn wegen Aufgabe des Motorradsports für DM 1700.—. Manfred Appel, 23 Kiel-Gaarden, Raaschstr. 2. 49 708

## JAWA

Jawa, 250 ccm, 1960, 19 000 km, DM 300.—, verkauft Burmeister, 2 Hamburg 63, Wellingsb. Landstraße 202 E. 49 836

## ITAL-JET

Verkaufe Ital-Jet, Bj. 1965, 3000 km, mit Sachs-Motor. Suche Vorderradstoßdämpfer für Zündapp KS 601. Klaus Pschorr, 891 Landsberg a. Lech, Herkomerstr. 25/1. 49 838

## KREIDLER

### CERIANI-Telegabel

ölgedämpft, für FLORETT wieder lieferbar. DM 150.—

## PELTZ

8 München 8, Wörthstraße 23

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

Achtung Sportfahrer! 10 PS Rennsatz (Alu-Zylinder, Kopf, Kolben, Vergaser. Schwimmerkammer, Düsen) für Kreidler u. ab sofort auch für Sachs 50 S (für Straßenrennen, Crossu. Gelände) lieferbar. 480.—DM. Umbausätze 6 u. 7 PS für Kreidler, Zündapp. Sachs 50 S (bei Bestellung Typ angeben). Reparatur von Kreidler-Wellen mit Normal- und Rennmesserpleuel, Motorüberholungen-Tuning, Rennzubehör, Motorenteile, beim Zweitaktspezialisten: Alfons Mohr, 5441 Hausen b. Mayen (Nettetal) Tel. Mayen 2644

Umbausätze 5,5 PS für alle Floretts bis Bauj. 64 nur DM 89.50 (Zylinder mit -Kopf, L.-Kolben, Düsen und Dichtung) bei Perscheid, 5047 Wesseling-Süd. 49 743

Verkaufe billig für Florett 3,6 PS 1 Zylinder mit Kolben, neu, 1 Vergaser. Stefan Krantz, 6 Frankfurt, Textorstr. 11. 49 790

Verkaufe von Florett neuwertige Doppelsitzbank DM 30.—, 1 Kurbelwelle vom 3-Gang DM 25.—, 1 neue Bosch-Batterie 6 V 6,7 Ah DM 15.—. Kurt Rösser, 7313 Reichenbach, Blumenstr. 61. 49 738

Suche guterhaltene Kreidler Florett, zahlbar bis DM 200.—. Mögl. Raum Westf. Brauche sie bis Ende Juli. Klaus-Dieter Kruska, 5821 Hiddinghausen, P. Uhlenbart üb. Gevelsberg, Am Ostholz 10. 49 831

## MAICO

VERWORNER liefert Maico!

## MATCHLESS

Matchless 500, Bauj. 1965, zu verkaufen. Richard Niesel, 415 Krefeld-Traar. 49 817

## MOTO CROSS

Horex-Tele-Gabel-Umbau - Alu-Schutzbleche, Willy Oesterle, 7062 Rudersberg Welzheimer Straße 32

Verkaufe erfolgreiche Moto Cross-BSA 500 ccm Goldstar, DM 1800.—, und Spezialanhänger, DM 500.—. Siegfried Kling, 8904 Friedberg, Hermann-Löns-Straße 17. 49 765

Verkaufe Greeves-Moto Cross, generalüberholt, im Bestzustand, sofort einsatzbereit, Bereifung 100%, zahlreiche Sport-erfolge, Preis DM 1600.—. Zuschriften an Hans Freyhammer, 8201 Haidholzen bei Rosenheim (Obb.), Haidenholzstr. 49 731

250 ccm Greeves Cross-Maschine, generalüberholt, mit Hänger, für DM 1500.— zu verk. Theis, 5 Köln-Ostheim, Rös-rather Straße 46. 49 832

Verkaufe Maico 360 ccm Moto Cross, Bauj. 1966, ein Rennen gelaufen, zum Preis von DM 2100.—. Maico 250 ccm Moto Cross, Bauj. 1963, Motor überholt, für DM 850.—. Maico 250 ccm Moto Cross, Bauj. 1960, Preis DM 350.—. Günter Peschmann, 5143 Wassenberg, Südstr. 4. 49 827

## MOTO-MORINI

### Moto Morini

DIE MARKE DER SCHNELLSTEN EINZYLINDER DER WELT

CORSARINO Super Sport, 49 ccm, 4-Takt 90 km, DM 1228.—. MOTORRADHAUS  
K. Witzemann, 75 Karlsruhe  
Kaiserstraße 59

## MZ

### MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

### Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77  
Telefon 77 55 06

RMZ-GS-Rahmen mit Schwinge, neu, DM 170.—, MZ-GS-H.-Rad für 18—4.00, kpl. mit Antrieb, DM 80.—, MZ-ES-Motor 175 ccm, kompl. mit Lichtmaschine u. Vergaser, nach Überholung im Werk noch nicht gelaufen, DM 380.—, Horex-Gabel, stabile Ausführung, DM 50.—. Manfred Rahm, 565 Solingen, Klingenstr. 128, Tel. 4 37 10 nach 18.00 Uhr. 49 756

## NSU

### Federbein-Anbausätze

**NSU** Max Lux Fox

(auch Super) zum Selbstbau - tausendf. bewährt Schraubbefestigung, kein Schweißen. Verstellbare Federbeine weiter verbessert für Vorder- u. Hinterradschwinge. Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.  
G. GEHRING, 8 MÜNCHEN-Obermenzing  
Adelsbergstraße 1 · Telefon: 57 36 33

S.-Max, S.-Nockenwelle, S.-Schlepphebel, 3 Motoren, S.-Sportgetriebe, zu verkaufen für DM 600.—. Egon Reichart, 68 Mannheim-Gartenstadt, Moosgasse 35. 49 767

Orig. 300 ccm Gel.-Max-Motor 28 PS. Verstärkte K.-Welle, Gel.-Getr., Sportkolben-Schlepphebel-Nocken, 30 mm Ø Einlaß, DM 850.— bar. Zuschr. unter M 4871 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 758

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

Verkaufe S.-Max DM 350.—. Motoren v. S.-Fox, S.-Lux u. S.-Max. Engl. Rennstiefel, neu, DM 70.—, Rennbrille DM 15.—. Hans Albert Jacobs, 2261 Weesby. 49 751

Verk. Supermax, Bauj. 62, DM 650.—. G. Flügge, 2 Hamburg 95-Altenwerder, Elbdeich 137. 49 741

Suche guterhaltene NSU-Super-Fox. Fritz-Jörg Gläser, 724 Horb, Fürstabt-Gerber-Straße 18. 49 733

Suche schnelle Supermax ab Bj. 60. Nur einwandfreier Zustand! Zahle bis DM 400.— bar! Angebote mit genauen Angaben unter M 4869 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 707

Verk. 250 ccm „Max“-Motor, ca. 25 PS, Sportmax-Kurbelwelle, Sportkolben, Gel.-Getr., 28 Ø Kopf, noch nicht gelaufen, DM 400.—, sowie Max-Motor in AJS 18 CS-Fahrgest. zugel., DM 550.—. Walter Gottbrecht, 2301 Russee/Kiel, Wiesenweg 3. 49 757

Verkaufe: NSU-Maxi, Bauj. 64, 12 000 km. Hans Müller, 8 München 42, Junkerstr. 43. 49 849

Max (Vollnabe), 1955, guter, fahrber. Zustand, DM 200.—. Schürg, 7101 Obereisesheim. 49 852

Verkaufe sämtliche Ersatzteile für NSU-Max (Standard und Spezial), u. a. 2 gut-erhaltene Motoren, Fahrgestellteile usw.! Oder evtl. Tausch gegen BMW R 51/3. Norbert Stüker, 484 Rheda/Westf., Neuenkirchner Straße. 49 835

## 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 Renngetriebesätze.  
Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager  
Puch-Generalvertretung L. Liedl,  
Regensburg-Graßling, Tel. 0 94 05 — 274  
49 706

## RABENEICK

Sonderangebot!  
Verkaufe eine Rabeneick Binetta Start mit geringf. Lackschäden zum Barpreis von DM 300.—. Werner Stein, 6095 Gustavsburg, Hermann-Löns-Allee 54. 49 747

## RENNMASCHINEN

ESO Speedway-Motorrad DM 3100.—, ESO-Bahnmotor DM 1800.—, fabrikneu, ab Lager Hamburg lieferbar. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 49 777

Verkaufe Rennmaschine AJS 7 R, Bj. 62, in Neuwert, gegen Höchstgebot. Alfred Fladl, 8623 Aflenz, Steiermark (Österreich). 49 776

Verkaufe Norton Manx 350 ccm, Bauj. 1963. H. Ebert, 6901 Grein. 49 730

Verkaufe meine erfolgreiche BMW R 50 S Solo-Rennmaschine, rennfertig, Barpreis DM 1600.—. W. Dieringer, 741 Reutlingen, Katharinenstraße 17. 49 847

## SACHS

Suche Fahrgestell für Sachs 150/175, evtl. kompl. Ausschaltmaschine. Schwinge bevorzugt. Berntsch, 6111 Klein-Umstadt, Bahnhofstr. 95, Tel. 0 60 78 — 83 28. 49 729

## SEITENWAGEN

Verk. billigst Steib-Seitenwagen. Müh-mer, 7301 Bergheim/Esslingen, Filderstraße 56. 49 789

Verkaufe gepflegten Steib S 250, 4-Punkt-Anschluß, passend für große BMW, hydr. Bremsanlage, Richter-Kabine, Kofferträger, Sportscheibe, Spritzdecke, kompl. DM 300.—. Peter Chatelain, 5282 Schönenberg, Ruf Bielstein 1705. 49 728

## 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

## SCHWEIZ

### SUZUKI 50 bis 250 ccm

NEU! T 20, 250 ccm, 2 Zyl., 6-Gang, 29 PS/7500 U/min. Prospekte u. Probefahrt. Josef Hasler, Badener Str. 717, CH 8048 Zürich, Telefon 051/623127  
49 705

## Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

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





# BMW



## Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

## Ersatzteile

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

## Kaufe sämtl. Typen BMW

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

## Seitenwagen

fabrikneu, liefert

## BMW-Nefzger, Berlin 10,

Charlottenburg, Quedlinburger Straße 1-3, Telefon 34 36 31

Motorrad-Teile liefert ab Lager H. Philipp Müller, Düsseldorf, Ackerstraße 128, Telefon 68 48 61

## Diverse Seitenwagen

für BMW 250 bis 600 ccm ständig auf Lager.

## Pabst, Hamburg 22

Wandsbeker Ch. 96, Telefon 25 48 05  
Ankauf - Verkauf - Tausch.

## VERWORNER liefert BMW!

Kaufe BMW-Motorräder, 500/600 ccm, Bauj. 51-56, und alle R 26/27, auch beschädigte, bis DM 300.—. Abholung sofort! Preisangabe mit Typangabe unter M 4870 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 713

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29-120. 49 714

Verk. BMW R 60, 1963, mit TR, 36 000 km. W. Kinkel, 6471 Lindheim/Oberh., Stockheimer Straße 1. 49 798

## Anzeigenschluß

für Heft 14/66  
ist am  
16. Juni 1966

## Fabrikneue BMW - Motorrad - Ersatzteile

wegen Lagerumstellung besonders preiswert abzugeben, bis zu 60% Rabatt. F. Beinecke, 45 Osnabrück, Möserstraße 41, Tel. 05 41/2 81 88

Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7 49 694

Schalldämpfer und Felgen für alle BMW, auch 16". Einspeichen und zentrieren. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 49 779

Suche R 26. Wanoschek, 6051 Dietzenbach-Steinberg, Odenwaldstr. 6. 49 799

Achtung Österreich! BMW R 69 S, Bj. 61, 45 000 km, neu überholt, SW- u. Solo-Getriebe, GS-Lenker, Drehzahlmesser, US-Bank, H 48-Griffe, Meier-Tank u. 2 Alu-Ersatzfelgen um 14 000 öS zu verkaufen. Ulrich Pritzi, 6511 Zams (Tirol), Tamsweg 18. 49 800

Verkaufe prima R 50. K. Nigg, 82 Rosenheim, Niederdonauweg 10. 49 802

Verkaufe BMW R 50, in Ia Zustand, mit Hoske-Tank, Hoske-Tüten, Drehzahlmesser, Bosch-Zweiklangfanfaren und Sturzbügel. Versichert und versteuert bis Juli 1966, TÜV bis Juni 67, zum Preis von DM 2200.— bar. Willi Möller, 64 Fulda, Kanalstraße 41. 49 804

Gesucht BMW R 75, Ex-Wehrmacht, Solo. F. Cox, 109, Markhouse Rd., London E 17, England. 49 812

Verkaufe erstkl. R 60-Gespann, Bauj. 59, Preis DM 2200.— bar. E. Piontek, 439 Gladbeck, Uferstr. 22. 49 814

Verkaufe wegen Aufgabe des Motorsports meine 750 BMW. Sportl. Ausführung, original Kaysers Alu-Zylinder. TÜV bis 68, vers. u. verst. bis 8. 9. 66, gegen Gebot. Hans Speck, 7521 Odenheim bei Bruchsal, Eppinger Straße 43. 49 815

Verk. original BMW-Gespann R 60/2 weg. Krankh., Bauj. Ende 63, 18 000 km; neue Bereif., Meier-Tank u. -Bank, viele Extras, wie neu, Chr.-Felgen, Barz. DM 3600.—. Karl Beihs jr., 3101 Gockenholz/Celle, Nr. 28. 49 816

Suche BMW R 50 oder R 60 ab Bauj. 1961. Karl Weinhold, 358 Fritzlar, Berliner Straße. 49 778

Verkaufe BMW R 51/3, fahrbereit, äußerst gepflegt, Motor vor 3000 km überholt, Sportlenker u. Sportblech, neue Kurbelwelle, neue Bereifung u. Batterie, für DM 750.—. Hellmut Goos, 62 Wiesbaden, Wielandstr. 43. 49 775

Verk. BMW R 50 S, Bauj. 63, mit Meier-Tank und 1 Paar Hoske-Tüten, 1 Sturzhelm. Alles in best. Zust. Barpreis DM 2300.—. Klaus Damisch, 6806 Viernheim (Hessen), Rathausstr. 88. 49 769

## Diverse T.R. u. S 250 Seitenwagen

für BMW ständig auf Lager

## Pabst, Hamburg 22

Wandsbeker Chaussee 96, Telefon 25 48 05  
Ankauf - Verkauf - Tausch

Alles von R 67: 1 Rahmen mit Gabel u. Brief DM 150.—; 2 Auspuff-Bog. l. u. r., zus. DM 50.—; 2 Scheinwerfer 200 mm, 1 m Tacho u. Welle DM 70.— u. DM 40.—; 1 Tank wie Serie DM 70.—; 1 Kardanwelle mit Kreuzgel. DM 30.— ab hier; 1 18"-Laufwerk für R 26, Ia bereift, DM 50.—. Herm. Stübner, 8232 Bayer. Gmain, Weißbachstr. 25. 49 768

Verkaufe BMW-Motor R 51/3, auf „S“ umgebaut, alle Teile neu, Ventile u. Lichtmaschine fehlen od. tausche gegen 250er, nur an Selbstabholer. Kunibert Simon, 6684 Heiligenwald, Jakobstr. 6. 49 755



Verkaufe BMW 51/2, Alu-Schutzbl., Sportlenker, H.-Tüten, Sturzbügel, viel Chrom, Motor teilw. überh., viele Ers.-Teile, gepflegt, DM 600.—. Verkaufe oder tausche gegen 500er od. 600er Schwingen-BMW, Mercedes 220 A, Radio, Motor überh., viele Ers.-Teile. TÜV 67. Gisbert Koenemann, 4802 Halle, Gartnisch 29. 49 753

Verkaufe R 60, Bauj. 59, ca. 40 000 km, sehr guter Zustand, Hoske-Tüten, Meier-Bank, DM 1500.—. K. Woltschendorf, 556 Wittlich, Bergweiler Weg 33. 49 726



Zu verkaufen BMW 500 (R 51/3) mit Seitenwagen, modernste Konstruktion v. Steib. Geg. Höchstgebot. Tel. 051 - 98 95 72. Hürli- man, Badener Straße 48, 8952 Schlieren, Zürich (Schweiz). 49 715

Suche R 27-Gespann, evtl. auch Solo, in gutem Zustand. Angebote mit km-Zahl und Preis an Josef Glass, 44 Münster, Friedr.-Wilh.-Weber-Str. 30. 49 712

Verkaufe BMW R 50, 19 000 km gel., TÜV Dez. 66, neue Farbe, stahlblau, gr. Tank, Sturzbügel, Gepäckträger u. groß. BMW-Rücklicht neu. Die Maschine befindet sich in sehr gutem Zustand. Preis DM 1400.— bar. Werner Meyer, 2051 Escheburg, Bistal 2, üb. Hamburg-Berge-dorf. 49 711

BMW-Motorräder gegen bar zu kaufen gesucht. Baujahr, Typ und Preisangabe erbeten. Josef Krizanovic, 8 München 2, Dachauer Straße 37, Tel. 59 10 51. 49 710

Verkaufe BMW R 69 S, 6 Wochen alt, 2600 km gel., mit Meier-Tank u. Meier-Sitzbank, weg. Krankheit, gegen Gebot. Zuschr. unter M 4877 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 788

## BMW Schweiz

Motorräder Occ. 250/500/600 ccm, Motorräder neu R 60/R 69 S ab Lager, Wagen Occ. Isetta, 600, 700, Seitenwagen STEIB + HOFMANN, Neu + Occ. Teile für alle Modelle. - Versand: BMW Hofmann, 8908 Hedingen/Schweiz

Eilt: Gesucht wird dringend ein BMW-Motor R 68 oder R 69. H. Doose, 2071 Bünningstedt, üb. Ahrensburg bei Hamburg. 49 853

Verkaufe BMW R 60, Bauj. 63. Dieter Bazin, 741 Reutlingen, Wörthstr. 29. 49 846

Verkaufe umständehalber BMW R 60, Bauj. 1960, mit Sportlenker, 32-Liter-Tank, Sturzbügel, Meier-Bank, sehr gepflegter Zustand. Preisangab. an Herbert Schalk, 3545 Usseln, Ringstraße 48. 49 850

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 58, sportlich aufgemacht, mit Alu-Blechen, Höcker, Sturzbügel und Sport-Tüten. Farbe rot. Preis DM 1800.— oder Tausch gegen Yamaha ab 250 ccm. Günter Schawerna, 42 Oberh.-Osterfeld, Scheuerstr. 35. 49 842

Suche Sportverkleidung für BMW 600. Hans Olbrich, 666 Zweibrücken, Landstuhler Straße 131 c. 49 834

Suche BMW R 60 ab Bauj. 1960, Barzahlung bis DM 1500.—. Detlef Schulze, 633 Wetzlar, Sixt-von-Armin-Kaserne 3/316. 49 833

BMW R 26, Motor neu überholt, mit Gläserverkleidung, DM 1000.—. Erich Knigge, 3181 Hattorf 24, Tel. Flechtorf 23 70. 49 830



## Billiger im Nachttarif! Kleinanzeigen per Telefon.

Viele Anzeigen sind eilig! Ein Brief käme zu spät. Benutzen Sie den Nachttarif ab 18.00 Uhr. Unser automatischer Anrufbeantworter nimmt Ihren Anzeigentext genau entgegen. Sprechen Sie bitte sehr deutlich und nennen Sie am Anfang gleich Ihren Namen und Ihre Anschrift. Tag u. Nacht, auch sonnabends u. sonntags. Ruf: (07 11) 22 41 41 (Sammelnr.)

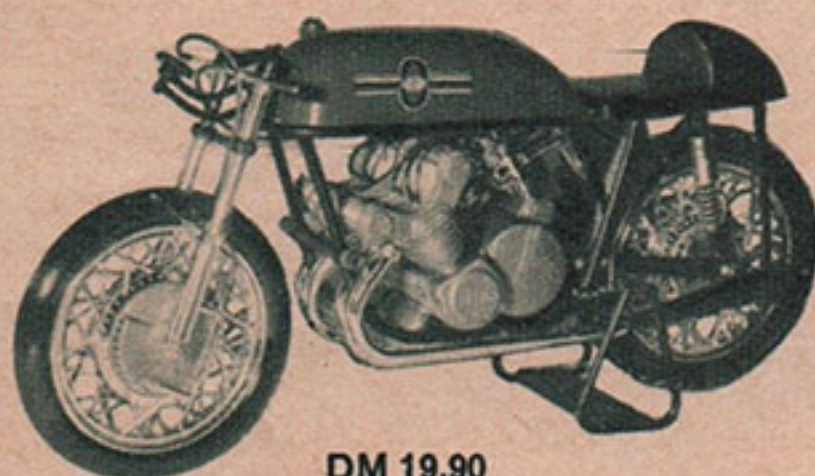
# EINE FEINE SACHE

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

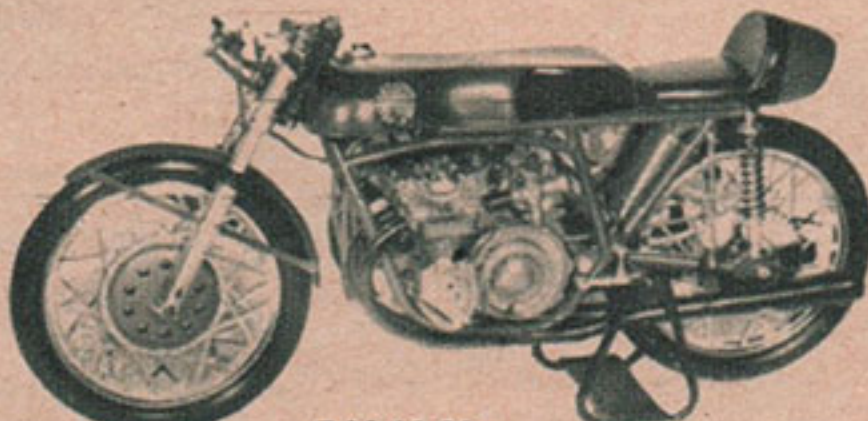
Werksrennmaschine Gilera • 500 ccm, 4 Zyl.

Werksrennmaschine Benelli • 250 ccm, 4 Zylinder

Werksrennmaschine Morini 250 ccm, 1 Zyl



DM 19.90



DM 19.90



DM 15.90

## Alle Maschinen mit Verkleidung

EDMUND BÜHLER KG 7 Stuttgart, Gänsheidestraße 19 • Telefon 07 11 / 24 57 07  
Walter Dillenber, Inh. Klaus Becker, 7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Str. 41 • Tel. 0 71 50 / 81 91





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

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

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

## DAS MOTORRAD

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

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

**Preise:** DM 1.80, bei Stellengesuchen nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 2.—

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

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

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

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

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

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

Name: \_\_\_\_\_

Postleitzahl und Ort: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

Mo 12/66

### TRIUMPH

Verkaufe sämtliche Teile von Triumph „Cornet“ 200 ccm, ohne Brief. Suche dring. Zündapp „Elastic“- oder „Trophy“-Motor 250 ccm. 5124 Bardenberg, Heidestraße 65. 49 795

### ENGL. TRIUMPH

**TRIUMPH** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
49 696

Verk. Triumph T 120, Bj. 62, 26 000 km, Motor nach Grundüberh. 0 km, Ia Zustand, DM 1800.—, mit n. Spez.-Werks-Handbuch (Verhandl.-Basis). C. Bargheer, 2301 Passade/Kiel, Tel. 0 43 44 — 487.  
49 808

Bonneville T 120, Bauj. 59, DM 950.—. Hervorragender Zust., Motor u. Fahrwerk generalüberh., neuer, stärker verrippter Zyl.-Kopf u. Zylinder der neuen Modelle, neue Sportreifen, neue Girlings, Licht-hupe, Lack sehr gut. Lichtmaschine defekt (Zündung einwandfrei), TÜV 68. Zeek, 6 Frankfurt, Im Staffel 131. 49 771

Verkaufe Triumph Bonneville T 120, Bj. 1962, erst 11 000 km gelaufen, Ia Pflegezustand, Drehzahlmesser, Motor Bestzustand, für DM 1600.— bar! Angebote an Alfred Sonntag, 1 Berlin 65, Reinickendorfer Straße 43. 49 750

Suche dringend Ersatzteile, gebraucht, für Tiger 100 C oder 100, Zylinder, Kolben, Ventile. Karl Wurm, 85 Nürnberg, Schießplatzstraße 60. 49 727

### VELOCETTE

VERWORNER liefert Velocette!

Velocette Clubmann Venom, Bj. 65, 3600 km, 37 PS, 500 ccm, Verhandlungsbasis DM 3300.—. Gisbert Köster, 1 Berlin 47, Britzer Damm 51, Tel. 68 34 30. 49 704

### VETERANEN

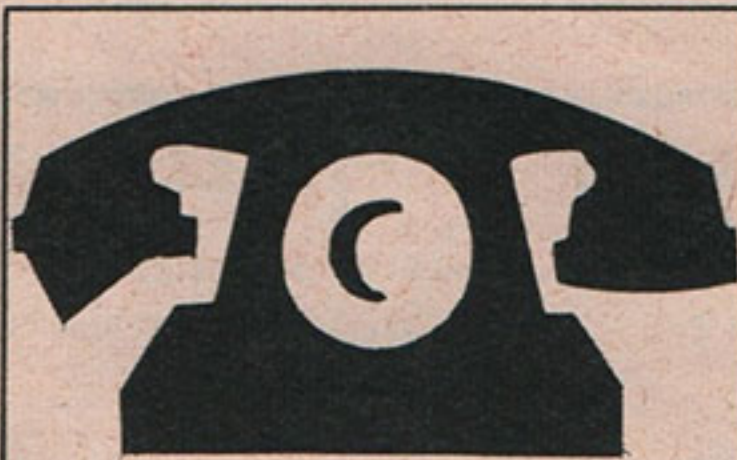
Veteran Triumph Kongress 350 ccm, Bj. 1934, in gutem Zustand, zu verkaufen. Erwin Otto, 6464 Altenhaßlau. 49 703

750er Harley-Gespann, Bj. 1932, im Originalzust., für DM 400.— zu verk. oder Tausch geg. Solomasch. bis 350 ccm. Zuschriften unter M 4872 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 782

NSU-Motorrad 501 TS 1933, Block, Standort Mannheim, 494 ccm, z. Z. abgemeldet, an Liebhaber zu verkaufen, 1. Hd., gefahren bis Herbst 1965. Angebote unter M 4882 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 851

„Victoria“, Bauj. 28, fahrbereit, 350 ccm. 8031 Gilching b. München, Aral-Tankstelle. 49 845

Verkaufe Hulla 300 ccm, Bauj. 1928, in gutem Zustand, Martin Höfle, 7336 Uhingen (Württ.), Zeppelinstr. 31. 49 829



*Billiger im Nachttarif!  
Kleinanzeigen per Telefon.*

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

### YAMAHA

#### YAMAHA-Werksvertretung

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

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

Yamaha-Werksvertretung  
**Bruno Lippke**  
896 Kempten/Allgäu  
Füssener Str. 56 — Tel. 76 78

#### Yamaha-Dienst

Nord-Spezialität, E-Teile für 50 ccm, Motorräder von 50-305 ccm, sofort lieferbar  
**Hannig, 3 Hannover, Tegtmeierstr. 7.**

#### Achtung für die Schweiz

Typ: YA 6 125 ccm, 4-Gang, Fr. 2150.—  
Typ: YDS 3 250 ccm, 5-Gang, Fr. 3350.—  
**Y. Liengme Motos, Linsebühlstraße 48-50, 9000 St. Gallen, Telefon 071/22 19 41**

Yamaha 250 u. 50 sofort lieferbar. Spaett, 8 München, Landwehrstr. 66. 49 702

Verkaufe wegen Ansch. einer CB 450 meine YAMAHA YDS-3, 18 000 km, Bj. 1964, mit Zubehör; BMW 1800 / Horex Imp. 400 ccm, fahrbereit, DM 450.— bar. Werner Bötz, 7161 Ollendorf a. K., Haus Nr. 3. 49 772

### ZÜNDAPP

#### ZÜNDAPP

Fahrzeugverkauf u. Reparatur:  
Zündapp-Spezial-Vertrieb  
Schad, Frankfurt a. M., Rheinstr. 9, Tel. 72 52 61

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 49 701

Suche einwandfreien KS 601-Motor, kpl. Angebote an Fr. Meyer, 2831 Blockwinkel 33. 49 766

Verkaufe KS 601 SP, TÜV geprüft, in gutem Zustand, verst. u. versich., Ersatzteile vorhanden, DM 650.— oder Gebot. U. Bultmann, 235 Neumünster, Bellmannstraße 16. 49 752

Suche dringend einen Zündapp-Motor für GS 75 5-Gang. Walter Schwestha, 7124 Bönnigheim, Industriestr. 5. 49 742

### TAUSCH

Verkaufe Porsche mit VW-Motor oder tausche gegen BMW 500 oder 600 ab Baujahr 58. Angebote unter M 4876 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 786

**Gelegenheit!**  
Tausche: Schwenkbares BMW-Sandbahn-Gespann (Alkohol), rennfertig mit Übersetzungen, und DKW 1000 S mit Radio, § 29 bis 68, Anhängerkupplung u. steuerfreiem Spezial-Anhänger gegen guten Renault R 4 L wegen Transport einer Straßenmaschine. Peter Gartner, 8024 Deisenhofen, Sauerlacher Straße 38. 49 761

**Tausch oder Kauf**  
Biete ein Akkordeon, Marke Hohner Tango II M, Neuwert ca. DM 600.—, und ein Autoradio, Marke Philips, Mittel- u. Langwelle. Suche einen einwandfreien Motor für meine Horex Regina, 350-400 ccm, möglichst mit Auspuff- und Vergaseranlage. Klaus Mey, 68 Mannheim-Neckarau, Rhenaniastr. 28-30. 49 839

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

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



## ALUFELGEN

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

16" 40 Loch für BMW-RENNGESPANN, 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

Alu-Schutzbleche, 75 mm breit, 18 u. 19 Zoll für Vorder- u. Hinterrad, DM 15.— pro Stück. Bühler KG., 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11 — 24 57 07.

**PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23,** liefert **ALU-SCHUTZBLECHE**, 75, 100, 125, 150 mm breit für Vorder- und Hinterrad, **SITZBANKE**, 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. 49 697

**Rennkombi, Verkleidungen, Plexiglasscheiben**, orig. ital. Rennkombi nach Maß, DM 255.—, Renn- u. Sportverkleidungen für jeden Motortyp, kompl. ab DM 260.—, Scheiben f. Renn- und Sportverkleidungen für jeden Typ, DM 40.—, liefert per Nachnahme Peter Eser, 89 Augsburg, Augsburger Straße 31, Telefon 36 98 68.

## DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser



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

Wolfgang Kröber, 5406 Winnigen. Wilhelmstraße 27, Telefon (026 06) 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 Nettessheim Flensburg, Husumer Str. 75, Tel. 2 20 44.

## ITAL. MONTEURKOMBİ

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

## KOLBEN

**ASSO-Kolben** liefert günstig **VERWORNER, Berlin 65**

## RENNBRILLEN

**PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23,** liefert **FOSPAIC GS 11** DM 32.—, **TT 1**, DM 35.—, **L 45** DM 37.—, alle Lederausf.

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. 49 700

## RENNFEDERBEINE

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

das Motorrad ist perfekt -

und wird überall

begehrt, wenn es



Großes Programm

Gläser

gesetzl. geschützt

**sportverkleidet fährt!**

— die meistgekaupte Motorradverkleidung der Welt —

## RENNGABELN

Für Rennmaschinen, 50—350 ccm. Bühler KG., 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11 — 24 57 07.

## RENNKOMBİ

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.

## RENNSITZBÄNKE

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

## RENNSTIEFEL

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

## STURZHELME



### Römer Sturzhelme

die meistgetragenen — die 1 000 000fach bewährten. Neuer Katalog 1965/66 Hans Römer, 791 Neu-Ulm Postfach 189

### Engl. Sturzhelme

Gratis-Katalog „S“ 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.

## VERSCHIEDENE



Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 49 699

Wer schenkt Studenten Motorrad (fahrbereit), der vor einem Jahr aus der Zone gekommen ist und sehr begrenzte finanzielle Möglichkeiten hat? Ralf Nowak, 355 Marburg, Frankfurter Str. 17. 49 810

Suche Motorrad bis 250 ccm. Eicken, 5 Köln, Dasselstraße 85. 49 633

## STELLENGESUCHE

Junger Industriemeister, gelernter Werkzeugmacher, verheiratet, sucht Beschäftigung in der Zweiradindustrie. Möglichst Entwicklung oder Versuch. Zuschr. unter M 4874 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 784

## Motor-Rauscher

8832 Weißenburg i. B., liefert

Ital. Rennstiefel, DM 59,50, AGV Sturzhelme, Jet u. normal, TEFLON Bowdenzüge, Ital. Rennkombi, DM 298.—, nach Maß, Ital. Monteurkombi, blau, DM 45.—, rot, DM 48.—, schwarz, DM 39.—, mit weißen Reißverschlüssen. CAMPAGNOLO, Scheibenbremsen für 50 ccm, 250 ccm, 500 ccm, auch mit Kettenrad für Hinterrad! Jap. Steckfußsitz in Metallbehälter, mit Ratsche und langem Hebel, SW 6 bis 24 mm, DM 9,90, HONDA-Motorräder-Ersatzteile

## VERKLEIDUNGEN



**HEINRICH-Verkleidungen und Kraftstofftanks sind zweckmäßig und zeitlos formschön**

zu beziehen vom Herst.: Karl Heinrich, 7034 Maichingen bei Sindelfingen, Hanfäckerweg 13, Tel. 8 27 28 Böblingen

Verkaufe Verkleidung, passend für R 27 oder CB 72, für DM 130.—. Eberhard Letschert, 5412 Baumbach, Bergstr. 20. 49 640

Für BMW R 26 passende Verkleidung gesucht. R. Möschel, 8999 Siebers/Weiler. 49 614

Suche gute gebrauchte Verkleidung für meine DKW RT 175 VS. Ausführliche Angebote mit Preis an Hans Schreck, 44 Münster, Kegelskamp 12. 49 621

## VERSCHIEDENES

Erstklassiges Marken-HD-Ol SAE 20 + 30 in Original 20 Liter-Eimern nur DM 1.90 pro Liter. Carow, 5104 Eilendorf, Josefstraße 21, Tel. 5 57 67.

**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 28 58

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

Suche Transportanhänger, Hängerkuppelung für VW/Karmann, Rennvergaser 24 bis 26 mm. Rolf Becker, 545 Neuwied, Engerser Landstraße 26. 49 626

Verkaufe: neuwertige Harr-Herrenkombi Gr. 48, 175 cm, sowie Harr-Damenkombi Gr. 44, 175 cm, zu je DM 170.—, 2 Sturzhelme in Jet-Form DM 20.—, DM 25.—. B. Mey, 753 Pforzheim, Brunnenstr. 23. 49 648

Sonderheft „Die großen DKWs“ gesucht. R. Baumann, 32 Hildesheim, Bromberger Straße 5. 49 647

Berliner Ingenieur möchte Motorsportlerin bis 30/165 kennenlernen. Hans Joachim Wanderer, 1 Berlin 10, Einsteinufer 55. 49 610

Schweiz. Motor Panhard 850 ccm für sfr 100.—. P. Mahler, CH 1032 Romanel s. Laus., Schweiz. 49 658

Lederstiefelhose Gr. 48, wenig getragen, um DM 50.— verk. E. Wehinger, A-6800 Feldkirch-Tosters, Egelsestr. 66 (Österreich). 49 671

Suche: 2 Barbour-Anzüge „International“, 1 Harro-Tourenkombi, Gr. 182 cm, Sturzhelm, Gr. 57, Handschuhe, 1 Tankrucksack für gr. BMW. G. Mensinger, 863 Coburg, Von-Gruner-Straße 16. 49 683

1 Harr-Damentourenkombi, DM 150.—, Gr. 40/162 cm. 1 Damenledermantel, Gr. 42/170 cm DM 70.—. 1 Herrenledermantel, Gr. 50/178 cm, DM 100.—. Zuschr. unter M 4865 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 687

## FLORETT-FAHRER



sei schlauer und mach Dir's leichter

kauf bei



Sofort Katalog anfordern, enthält Kreidler-Ersatzteile + Spezialwerkzeuge, modernes Zubehör + Sturzhelme, Verwendungstabellen, Montageanleitungen usw. Schreiben Sie noch heute. (Bitte 80 Pf. in Briefm. beilegen)

Postanschrift: D. Filmer, 293 Varel, Postf. 100

VERWORNER liefert Ihnen Motorräder, Ersatzteile und Zubehör zu niedrigen Preisen. Wir senden nach allen Orten. Riesenlager an Gebrauchtteilen!

**Motorrad-VERWORNER**  
Berlin-Wedding, Liebenwalder Straße 12, Tel. 45 22 94

BMW · DUCATI · GREEVES · HERCULES · MAICO  
VELOCETTE · VESPA · YAMAHA · ZÜNDAPP

## Anzeigen-Schluß

für Heft 14/66

ist am

16. 6. 1966



# IN LETZTER SEKUNDE: DIE ERSTEN BILDER VON HOCKENHEIM

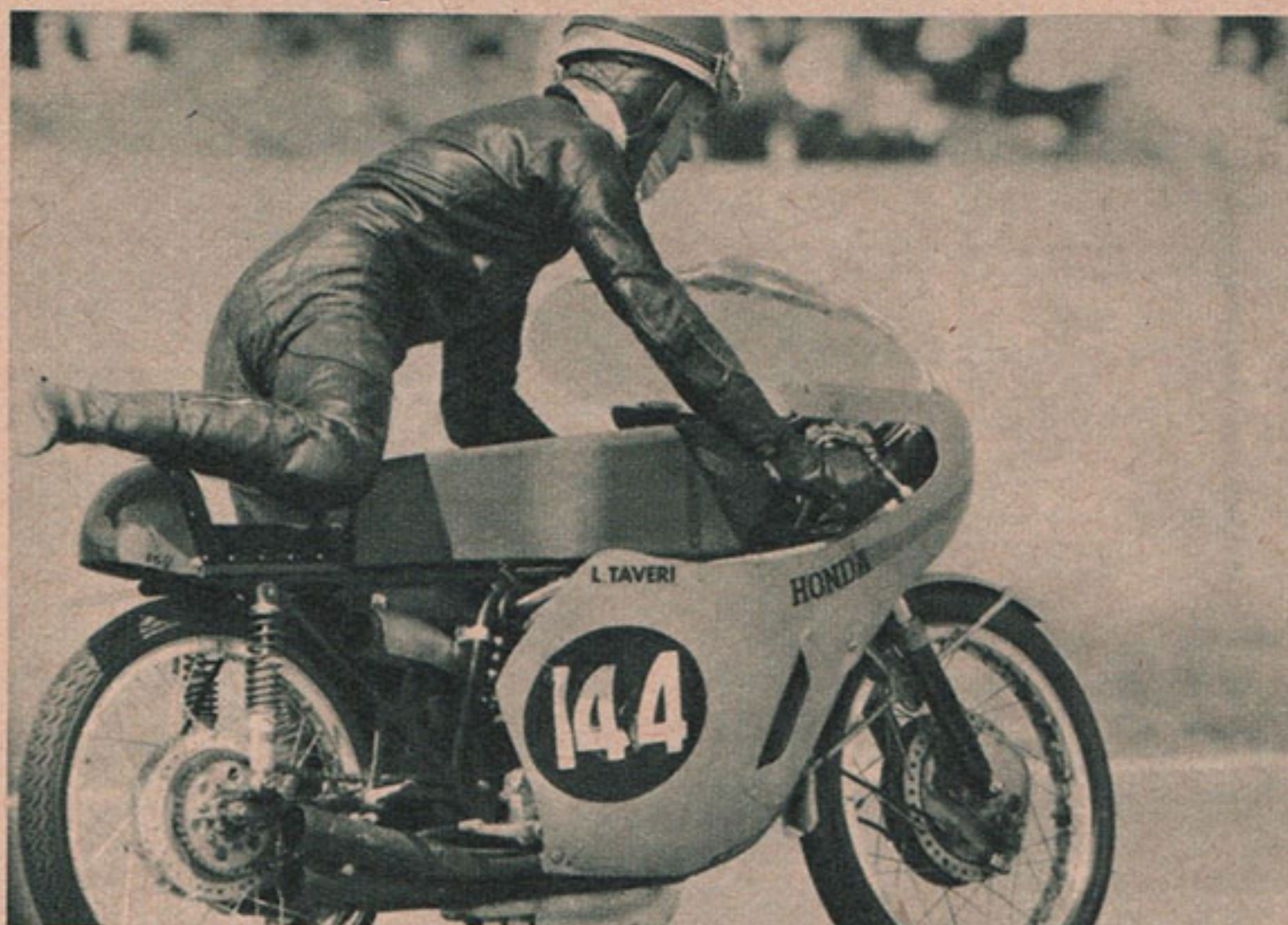
Hans-Georg Anscheidt siegte in der 50 ccm-Klasse auf der wassergekühlten Zweitakt-Twin von Suzuki, Luigi Taveri (Bild 1) wurde mit der Fünfzylinder-Honda Sieger der 125 ccm-Klasse, Mike Hailwood holte sich mit der 250 ccm Sechszylinder-Honda den Sieg der 250 ccm-Klasse, und mit der Vierzylinder-Maschine der gleichen Marke den Kranz bei den 350 ccm-Maschinen. Die 500er Klasse gewann Jim Redman auf Honda-4, und bei den Gespannen siegten Scheidegger/Robinson. Also ein großer Honda-Tag. Die Überlegenheit der japanischen Marken im internationalen Feld ist derzeit kaum zu brechen. Sehr viel Spannung gab es bei den Kämpfen im Mittelfeld, wo es auch um Punkte für die

Deutsche Meisterschaft ging. Die besten deutschen Fahrer waren Hans-Georg Anscheidt (Suzuki), 50 ccm; Hans-Georg Anscheidt (Suzuki), 125 ccm; Günter Beer (Honda-4), 250 ccm; Karl Hoppe (AJS), 350 ccm; Walter Scheimann (Norton), 500 ccm; Deubel/Hörner (BMW), Seitenwagen. 100 000 Zuschauer lt. Angaben der Rennleitung, drückende Hitze. Giacomo Agostini hatte Schwierigkeiten mit der Dreizylinder-MV beim 350er Rennen (Bild 2) und schied nach mehrfachem Boxenaufenthalt aus. Provini auf der Benelli-4 wurde überrundet (!).

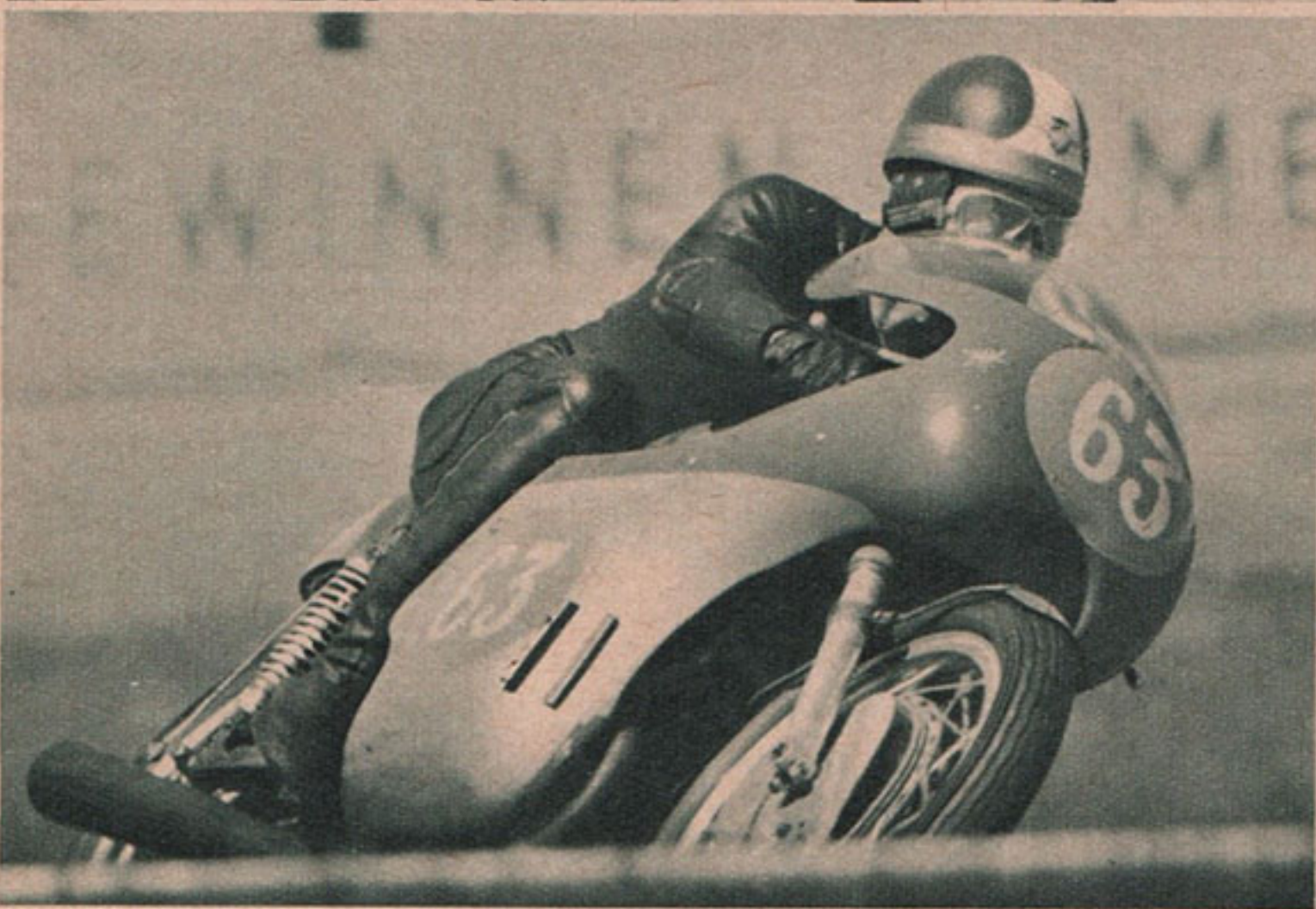
Nachdem in der Klasse bis 250 ccm Phil Read mit der Vierzylinder-Yamaha durch Sturz ausfiel, versuchte es eine Weile der Engländer Bill Ivy (Bild 3, Nr. 102, Yamaha-4), Redman (Nr. 101) und Hailwood (Nr. 103) und deren Sechszylinder-Hondas, Konkurrenz zu machen. Allerdings ohne Erfolg.

Man kann dem Bericht, der im nächsten Heft folgt, vorwegnehmen, daß auch die Streckenführung des Motodroms für Grand Prix-Veranstaltungen ein Maschinenkurs geblieben ist.

Klacks



①



②



③

## TERMINE... TREFFEN... TERMINE...

### Junioren auf dem Hockenheim-Motodrom

Der Juniorenlauf auf dem Hockenheimring, der zunächst für den 3./4. April geplant war und dann aber verschoben werden mußte, findet nunmehr endgültig am 12. Juni statt. Die Junioren haben die Ausschreibung sicher schon bekommen, die Rennen versprechen für die Zuschauer sehr interessant zu werden.

### „III. Motorrad-Zelttreffen Bode“ in der Lüneburger Heide am 17.-19. Juni

Bode liegt 5 km westlich von Ebstorf im Kreise Uelzen. Die Anfahrt ist nicht beschildert; jedoch gut zu finden.

Programm: 17. 6. Orientierungsfahrt, Start: 16 Uhr (50 km); 18. 6. Straßenmaschinen-Trial (Solo bis 350, über 350 und Gespanne); 19. 6. XI. Hellkuhlen-Bergrtrial für Spezialmaschinen (ng).

Anfragen und Kartenmaterial bei Rudolf Munstermann jun., 3111 Brockhöfe Nr. 19.

### Gespann-Trial

Unser Club „TMC Noris“ beabsichtigt am 20./21. August 1966 einen Trial-Lehrgang für Gespanne durchzuführen. Derselbe wird in Nürnberg (am Hainberg) durchgeführt. Bei den Scottish Sixdays wurde mir von Mister Bill Brocker (Greeves Manager) zugesagt, daß der Greeves-Gespannfahrer Wright dazu kommen würde.

Alle Interessenten bitte ich, umgehend mich anzuschreiben, damit ich weiß, ob es sich lohnt, die Engländer kommen zu lassen. Als Unkostenbeitrag würden zirka DM 10,- in Frage kommen.

Der Lehrgang würde am Samstag um 14 Uhr beginnen und am Sonntag mit einem Trainings-Trial enden.

TOUREN-MOTORSPORT-CLUB NORIS (DMV)  
Willi Häpp, 85 Nürnberg 33, Astenstr. 25.

### Senioren

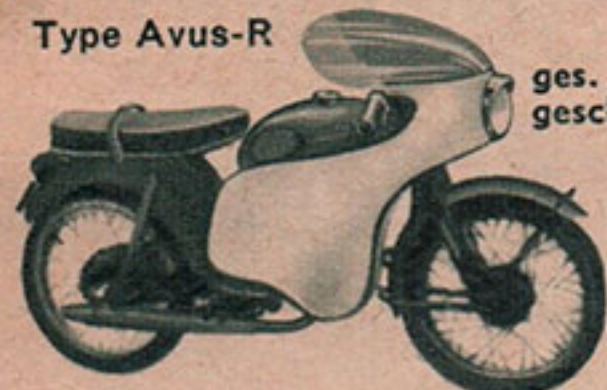
Bereits im Heft 9/1966 (Reden wir vom Sport) hatten wir das diesjährige Seniorentreffen angekündigt, nun wird es bald eilig, der Organisator A. Kleindienst bittet um rechtzeitige Meldungen, damit die Disposition der Quartiere auch richtig klappt. Anschrift: A. Kleindienst, 7 Stuttgart, Dornhalde 19.

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 Patteich, Wien. - Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellvertreter: Manfred Hansel. - Vertrieb: Albert Manz. - Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albruck, Albruck (Baden). Printed in Germany. - Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonntagabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. - Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.-, Ausland DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. - Bankkonto: Dresdner Bank AG., Stuttgart. - Anzeigenverwaltung: MOTORPRESSE-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“.





Type Avus-R



ges. gesch.

## Gläser-Rennverkleidung

komplett mit Scheibe  
**DM 138,-**  
für 50er-Maschinen



## Ernst Hoske

liefert:

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

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

Der metallische Kitt

## PLASTEEL

für Blechschäden, Holz-, Glas-, Rohrbruch-, Gewinde und Teile erneuern, knetbar und formbar. 80% Metall / 1200 kg/cm<sup>2</sup> 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.

## ACHTUNG - SCHWEIZ

Internationaler Treffpunkt für Motorradfahrer.

**MOTOSPORT-TEXTIL-BRUNNER**  
Das Spezialgeschäft für Qualitätsmotobekleidungen.

BARBOUR-Anzüge, alle FOSPAIC-Modelle. Leder-Rennkombi. Tourenkombi nach Maß. Lederjacken, Lederhosen. GOLDTOP-Motostiefel u. Handschuhe in großer Auswahl, Rennstiefel, Helme, Nierengürtel, Tanksäcke, Mundschützer usw. Ein Besuch in unserem Laden lohnt sich bestimmt. **Leo Brunner, 4000 Basel**, Schützenmattstraße 63, Laden: Austraße 66 (vorerst nur samstags geöffnet. Telefon privat (abends) 061/241468, Telefon Laden (samstags) 061/243569.

Fiberglastanks für BMW, Honda und alle engl. Ladys nur DM 158,-



Frh. Rosenbaum, Spezialist f. Norton  
5757 Wickede/R, Gartenstraße 40

## Anzeigenschluß

für Heft 14/66  
ist am 16. Juni 1966

**dico**  
MIT „PFIFF“

## NACHRICHTEN NR. 55

Im Sommer wenn die Sonne brennt, wenn Jedermann zum Baden rennt, da weiß, wer gern Motorrad fährt — der Wellhofer hat sich stets bewährt.



## Wellhofer-Anzug!!

das beste im Sommer — 2teilig — in blauem oder anthrazitfarbigem Popeline — wasserabweisend und trotzdem atmungsaktiv — (kein Regenzeug). In den Größen 44-58.

**DM 96,- frei Haus**

Achtung!! Wegen 3 Tage-Fahrt bleibt unser Laden am 18. 6. 1966 geschlossen.

**Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker**

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör

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

## VERSCHIEDENES

Motorradfahrer treffen sich in Gießen (Tel. 3 13 37), Hotel garni, Marburger Str. 146 (B 3), gegenüber Opel/Shell, an folgenden Samstagen, jeweils ab 18.30 Uhr: 11. 6., 25. 6., 23. 7., 27. 8., 17. 9., 1. 10. 1966.  
**VORSICHT ROLLSPLITT!** 49 823

**FIAT 600** fahrbereit, elektr. Anlage instandsetzungsbedürftig, preiswert abzugeben. Hubing & Co., 7 Stuttgart-Zuffenhausen, Adestr. 27, Tel. 8 34 44. 49 793

**Achtung Bergmeisterfahrer!** Sämtliche Ersatzteile wie Sport-Tank, Seitenwagen, Verdeck, Getriebe, Zylinderköpfe usw. zu verkaufen. Willy Lauterbach, 637 Oberursel, Usastraße 50. 49 794

**Verkaufe Georg-Meier-Tank 25 Ltr. und Elef.-Boy (fast neu) für DM 100,- bzw. Höchstgebot. E. Wiest, 8 München 23, Gohrenstraße 4. 49 734**

**20 Watt-Stereoverstärker** mit 2 Klangboxen, alles neuwertig, zus. DM 270,-. W. Schlichting, 1 Berlin 61, Urbanstr. 36. 49 725

**DKW-, Zündapp- und Ardierteile**, Rahmen, Tanks u. Gabel, Getriebe u. a. Teile. Gustav Simon, 7841 Kleinkems, Haus 99 Kratz. 49 718

**Verk. 2 neuw. Jet-Römer-Helme**, Kopfgröße 57, sowie einen Barbour-Anzug für Gr. 1,85-1,90 u. die dazugehörigen Motorstiefel Gr. 45. Das Gesamte zu einem Preis von DM 150,-. Wolfgang Winkler, 8084 Inning/Ammersee, Moosstraße 37. 49 722

**Verkaufe Lederjacke**, Gr. 46, für DM 60,- sowie Rennstiefel, Gr. 41, Langschaft, für DM 40,-, Römer-Sturzhelm, Gr. 55, für DM 10,-, Stadium-Klappvisier, DM 10,-. Horst Barthel, 635 Bad Nauheim, Eleonorenring 30. 49 801

**Wer nimmt Sozios auf schw. Masch. mit gen Süden?** Vom 18. 7. — 30. 7. 66 od. 1. Wo. dav. od. dan., Kl. I, 20 J. Kostenbeteilig. E. Leyer, 6072 Dreieichenhain, Bahnhofstraße 5. 49 837

**Damen-Lederjeans**, Gr. 42-44, gesucht. Sieblist, 23 Kiel-Mettenhof, Königsförder Weg 39. 49 748

**Kaufe sämtliche Jahrgänge „das MOTORRAD“** vor 1963 und Motorradfachbücher. Ernst-Aug. Cordes, 294 Wilhelmshaven-Rüstringen, Stuthofer Zeile 5. 49 819

**Engländer, 25 Jahre alt**, mit 500 ccm BSA, macht Ferien im September und sucht Freundschaft mit jungen Motorradenthusiasten in Holland und Deutschland. Erbiete Anfragen mit Foto. Zuschr. unter M 4880 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 822

**Welcher Motorradfahrer fährt 8 Tage** mit in Urlaub? Bildzuschriften unter M 4878 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 820

**Fahre BMW 600, suche Sozios.** Zuschr. unter M 4879 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 821

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

**Welcher Seitenwagen-Fahrer sucht einen Schmiermaxen?** Zuschr. unter M 4875 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 785

**Möchte nettes Mädchen kennenlernen**, welches einen Motorradfahrer nicht schief anguckt, Raum Hannover oder Weserbergland, bin 24 Jahre alt, Steinmetz, und fahre eine Puch 175 SVS. Zuschriften unter M 4873 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 783

**ACHTUNG BASTLER!** Gebe sehr preiswert ab 1/100 mm-Meßuhren, dazu Ständer, ferner Schieblehren, Haarlineale, Winkel, Winkelmesser, Anreißnadeln, Drehstäbe usw. Kombiinstrument für Honda 250, alles neu, Preisliste anfordern! Dr. Jenrich, 51 Aachen, Reumontstraße 41. 49 841

## MB Rennverkleidung

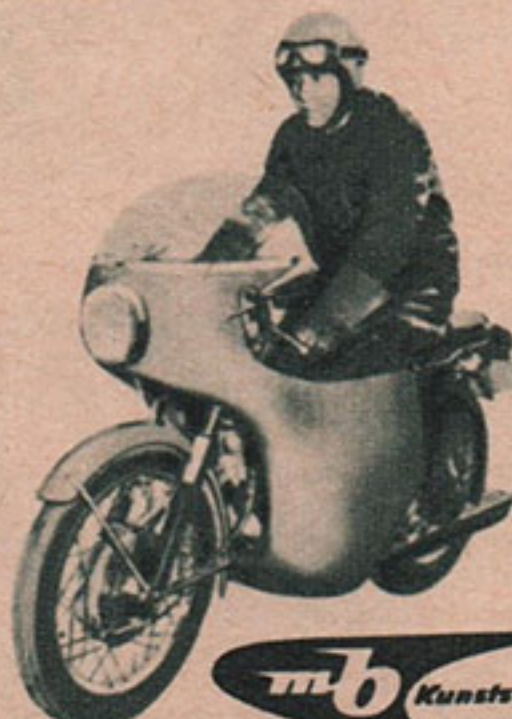
sportlich schnittig schnell

Honda	50-125-250 ccm
Kreidler	50 ccm
Zündapp	50-100 ccm
Hercules	50 ccm
Yamaha	50-250 ccm

Fordern Sie bitte unverbindlich Prospekte.

**Manfred Balcerek**

3014 Misburg/Hann. Lohweg 44



## RÖMER Helme und Zubehör

Neu:  
Beschlag- u. wirbel-  
freies Klappvisier



Hans Römer · 791 Neu-Ulm  
Postfach 189

## 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. L 49** 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

**Kostenlos**  
192 seitigen Foto-Katalog mit 230 günst. Foto- u. Filmapparaten, Projektoren u. Feldstechern. Kamera ABC, 20 Schoja-Vorteile. 1/5 Anzahl., 10 Raten, Ansicht, Garantie. Alle Kamera nehmen wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an  
**Photo Schaja**  
Abt. 22 MÜNCHEN 22

**Schweißtrafo - Selbstbau 220 + 380 V**  
Schweißstrom bis 180 A, Bausatz ab 170,- DM, Bauplan p. Nn. DM 9.80 liefert Jos. Bode, 502 Frechen, Im-Kant-Straße 7

Zu verkaufen: 1 Motorradanhänger Windhund. Einrad, neuwertig. Gustav Simon, 7841 Kleinkems, Haus 99 Kratz. 49 717

**Deutscher Motorradfahrer sucht Kontakt** zu englischen und holländischen Motorradfahrern. Zuschriften unter M 4883 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 840

**Suche im Raum Schwäbische Ostalb oder Ulm** Motorradfreund oder -freundin mit 100er Maschine, auch ohne, zu Wochenendausflügen. Möglichst Alter 16 bis 21. Vor allen Dingen wetterfest. Zuschriften unter M 4881 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 843



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

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

Ruf: (0711) 2241 41 (Sammelnr.)



# Im Stil der Meisterfahrer

BOSCH-2takt-Zündkerzen thermo-elastic aus der sieggewohnten Rennkerze entwickelt, geben Ihrem Fahrzeug kraftvolle, sportliche Spritzigkeit; sie lassen kein Verschmutzen, keine Glühzündungen zu und sorgen damit für einen runden, wirtschaftlichen Motorlauf. Thermo-elastischer Arbeitsbereich - automatische Verbrennungsreinigung - präziser, kraftvoller Zündfunke - darauf kommt es an! Und hier der gute Rat für sicheren Start: die BOSCH-Batterie - Ihre erste Kraft: BOSCH-Batterien sind startfest, rüttelfest und langlebig. - Darum zum Besten Ihres Fahrzeugs in Ihrem eigenen Interesse - BOSCH bitte!



Abgestimmt auf den Verkehr von heute

**BOSCH**  
**ZÜNDKERZEN**  
*thermo-elastic*

M11 S für Mopeds  
P11 S für Roller und Motorräder

