

# DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

## Adler-Traum 1966

### Tubbergen

### Veteranen in Geislingen

### Treffen in Melnik

## Großer Preis von Deutschland

**13** DM 1.20 • 48. Jahrgang • 18. Juni 1966

Österreich S. 8.80 Schweiz Fr. 1.40 Schweden Skr. 2.35 inkl. oms. US \$ -.50  
Niederlande Hfl. 1.50 Italien L 250 Dänemark dKr. 3.50 Printed in Germany



# Freie Fahrt in den Sommer!

Sind Sie gerüstet für Ihre Fahrt in den Urlaub?  
Bücher von **MOTORBUCH STUTTGART** helfen dabei!

## Radikal im Preis gesenkt: Campingurlaub im Süden

22 ausgearbeitete Tourenvorschläge für Campingreisen nach Italien, Südfrankreich, Spanien, Portugal, Jugoslawien und Griechenland mit vielen Abstechern und mit Kommentaren zu Landschaft, Kultur und Menschen. Außerdem ein herrlicher Bildband.

320 Seiten, 22 Kartenzeichnungen, 66 Fotos, Rem., statt DM 29.- nur **DM 9.80**

## DCC-Campingführer 1966

herausgegeben vom Deutschen Camping-Club e.V. und dem Caravan- und Zelt-sportverband — für Deutschland und Europa, erweitert, korrigiert, verbessert und umfangreicher. Neu: 16 farbige Länderkarten mit eingezeichneten Campingplatz-ziffern. Der unentbehrliche Führer für jeden Camper und Caravaner!

520 Seiten, kartoniert, 1966 **DM 6.90**

## Reiseführer für Menschen von heute

Reich bebildert, mit Kartenskizzen und Stadtplänen versehen, die touristisch wichtigsten Orte und Sehenswürdigkeiten in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt, geben sie auf alle wissenswerten Fragen Auskunft — bei der Planung der Reise und am Ort selbst!

## Nebenstehende Bände sind lieferbar

Jeder Band in laminiertem Einband, 188 bis 224 Seiten, mit zahlreichen Fotos, Karten und Plänen, 12x19 cm **DM 5.80**

je **DM 8.80** kosten:

**Skiurlaub in den Alpen — Band I u. II**

Bd. I: Deutschland, Schweiz, Frankreich

Bd. II: Italien, Österreich, Jugoslawien

**DM 11.80: ÄGYPTEN**

**Urlaub in den deutschen Alpen**

**Urlaub im Schwarzwald**

**Urlaub in deutschen Bädern**

**Urlaub an Rhein, Main, Mosel**

**Urlaub in Österreich**

**Urlaub in der Schweiz**

**Urlaub in Frankreich**

**Urlaub in Paris**

**Urlaub in Skandinavien**

**Urlaub in Italien**

**Urlaub zwischen Brenner u. Adria**

**Urlaub zwischen Florenz u. Neapel**

**Urlaub in Süditalien und Sizilien**

**Urlaub in Rom**

**Urlaub in Jugoslawien**

**Urlaub an der Riviera**

**Urlaub in Spanien**

**Urlaub auf Mallorca**

**Urlaub an der See**

**Autokennzeichen erzählen**

Sie erhalten die hier angezeigten Bücher sofort von Motorbuch Stuttgart. Bestellen Sie bitte mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag einsenden oder auf Postkarte geklebt) oder direkt auf einer Postkarte.

**MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370**

**DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR**

## BESTELLSCHEIN

An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

Expl.	DM
Expl.	DM
Expl.	DM
Expl.	DM

Ich zahle sofort nach Erhalt

Name

Ort (PLZ)

Straße

MR 13/66

Kurt Mair

## Die Hochstraßen der Alpen

Über 400 Hochstraßen in Deutschland, Österreich, Italien, der Schweiz, Jugoslawien und Frankreich. Dieses ausgezeichnete Werk öffnet ganz neue Aspekte über stille Ferienzele in landschaftlich großartiger Lage.

8. Auflage, 540 Seiten, 303 Abbildungen, 75 Kartenskizzen **DM 24.-**

## Der große Shell-Atlas 1966/67 (Deutschland und Europa)

Der große Shell-Atlas Deutschland und Europa fußt auf den Erfahrungen, die Hunderttausende von Benutzern der sechszwanzig Auflagen des Shell-Atlas in 12 Jahren sammelten. Ein treuer und zuverlässiger Begleiter, der Sie nie im Stich läßt. Neueste Ausgabe, wesentlich erweitert, cellophanierter Einband **DM 23.50**

## Varta-Führer durch Deutschland 1966/67

Ein vollkommener, neuer Typ eines Reiseführers, der seinen Benutzern unterwegs die schwierige Wahl des richtigen Hotels und Restaurants abnimmt. Aus rund 3850 Orten Westdeutschlands einschließlich Berlin sind annähernd 13 000 gastronomische Betriebe aufgeführt. 864 Seiten, 13 587 Hotels und Restaurants, 28 Sonderkarten, 200 Stadtpläne mit Postleitzahl und Telefon-Vorwahlziffer, Balacuir-Einband **DM 21.80**



## Großer Führer der Alpenstraßen

Umfassender Gesamtalpenband Wien-Marseille. Über 40 000 Erkundungskilometer hat der Verfasser, Eduard Denzel, in allen Teilen der Alpen zurückgelegt und dabei alle beschriebenen Strecken selbst befahren. 600 Seiten, 350 Abbildungen, Leinen **DM 22.80**

## Baedekers große Länderbände

Jeder dieser Bände führt Sie sicher zu den Schönheiten jedes Landes, informiert Sie genau über Ihre Urlaubsroute, Hotels, Campingplätze, Sehenswürdigkeiten, Reiseformalitäten — Punkt für Punkt exakt — eine Reisebibliothek, die mehr wert ist als sie kostet! Jeder Band mit zahlreichen Abb. und Plänen, jeder Band **DM 19.80**

**Deutschland.** Die Bundesrepublik einschließlich Berlin, Offizieller Führer des ADAC. 560 Seiten, 51 Karten.

**Österreich.** Vom Bodensee bis Wien. 344 Seiten, 29 Karten.

**Schweiz.** Offizieller Führer des Automobil-Clubs der Schweiz. 352 Seiten, 36 Karten.

**Oberitalien.** Bis Nizza — Florenz — Rimini. 336 Seiten, 28 Karten.

**Mittel- und Unteritalien.** Mit Sizilien und Sardinien sowie Zufahrtsrouten durch Oberitalien. 320 S., 21 Karten.

**Spanien und Portugal.** Mit Balearn, Tanger und Routen durch Frankreich (einschl. Paris). 328 Seiten, 30 Karten.

**Jugoslawien und Griechenland.** Einschließlich Europ. Türkei (Istanbul). 352 Seiten, 32 Karten.

**Skandinavien mit Finnland.** Dänemark, Schweden, Norwegen u. Finnland. 360 Seiten, 28 Karten.

**Benelux.** Belgien, Niederlande und Luxemburg. 272 Seiten, 22 Karten.

**Frankreich.** Von Flandern bis Korsika. 466 S., 32 Karten. **Jeder Band DM 19.80**

**Türkei.** Mit Zufahrt durch Österreich, Jugoslawien, Bulgarien und Griechenland, Routen nach Jerusalem. **400 Seiten, 37 Karten DM 24.80**

Helmut Hütten

## Schnelle Motoren — seziert und frisiert!

Die „Schnellen Motoren“ des Renningenieurs Hütten sind kein theoretisches Lehrbuch mit komplizierten Rechnungsbeispielen, sondern ein Überblick über den modernen Wagen-, Boots- und Motorradhochleistungsmotor mit einer großen Zahl sehr eingehend beschriebener Beispiele von Renn- und Gebrauchsmotoren. Das Buch der tausend Tipps für Ingenieure und sportbegeisterte Fahrer!

5., völlig neu bearbeitete Auflage (1966), 620 Seiten, 418 Abbildungen, 5 Ausschlagtafeln, Ganzleinen, **DM 26.-**

## Reparaturanleitungen für Motorräder:

BMW R 50 — R 50 S — R 60 — R 69 S **DM 24.-**

BMW R 26 — 27 ..... **DM 18.-**

BMW R 51/3 — R 67 — R 67/2 **DM 18.-**

Jeder Band ca. 140 Seiten, Großformat, schweres Kunstdruckpapier, 4sprachig, reich bebildert.

Carl Hertweck

## Besser machen — Arbeiten an Motorrädern Teil I und Teil II

Eine in ihrer Vollkommenheit einmalige Anleitung zum Selbermachen. In diesen Büchern steht all das drin, was eine Werkstatt tun könnte, aber kaum macht, weil es der Kunde nie bezahlen würde. So macht sich jede Seite vielfach bezahlt. Aus dem Inhalt Teil I: Werkzeuge und Werkzeuggebrauch, Ventiltrieb bei Viertaktern, Kurbelwellen, Kolben, Räder und Bremsen, Umgang mit Kupplungen. Aus dem Inhalt Teil II: Umgang mit Vergasern, Einstellgrundsätze, Vom Schnellermachen, Kleinigkeiten.

**Teil I: — unverändert 2. Auflage, 176 Seiten, ca. 260 Fotos flexibler Plastikeinband DM 16.80**

**Teil II: 192 Seiten, zahlreiche Fotos, flexibler Plastikeinband DM 16.80**



## INHALT

Großer Preis von Deutschland . . .	353
Die Scholtis-Adler . . . . .	358
Den Stier bei den Hörnern gepackt	360
Technik im Fahrerlager (Hockenheim) . . . . .	362
Pfingsttreffen in Melnik . . . . .	364
Tubbergen, Domäne der Privatfahrer . . . . .	366
Veteranen-Rallye in Geislingen . .	367
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (6) . . . . .	369
DAS MOTORRAD baut am Motor: Kreidler-Florett Fünfgang (4) . . .	376
Mädchen auf Motorrädern: WIMA-Rallye 1966 . . . . .	380
Um den FIM-Cup in Beuern . . . .	381
Reden wir vom Sport . . . . .	382
Ganz unter uns . . . . .	388

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 Vorjahres-Gespannweltmeister Scheidegger gewann mit seinem Beifahrer Robinson nun auch schon wieder die ersten beiden Läufe dieser Saison — in Hockenheim und Clermont-Ferrand (Bericht im nächsten Heft!). Hier geht er in seiner typischen Haltung durch die Linkskurve nach Start und Ziel beim Großen Preis von Frankreich. Foto: V. Rauch

### Rücktitel:

Es ist nicht zu leugnen, Geländefahren und insbesondere Trialfahren ist im Gebirge am schönsten. Denken wir mal an Schottland, aber auch an die Alpen. Dieses Bild entstand 1965 beim Schweizer Alpentrial. Die Berge üben auf Motorradfahrer die gleiche Anziehungskraft aus wie auf Bergsteiger. Foto: Klacks

## 2. Lauf der Straßen-Weltmeisterschaft 1966 auf dem neuen Motodrom Hockenheim:

# GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

Das erste Motorradrennen, das mit dem Namen der Stadt Hockenheim verknüpft war, fand im Nordosten der Tabak- und Spargelstadt am 29. Mai 1932 auf dem auf Grund der Initiative von Ernst Christ damals — in einer Zeit stärkster wirtschaftlicher Depression — neugeschaffenen „Hockheimer Dreieck“ statt. Die Rennstrecke (ein reiner Straßenkurs mit Schotterdecke) war genau 12 km lang.

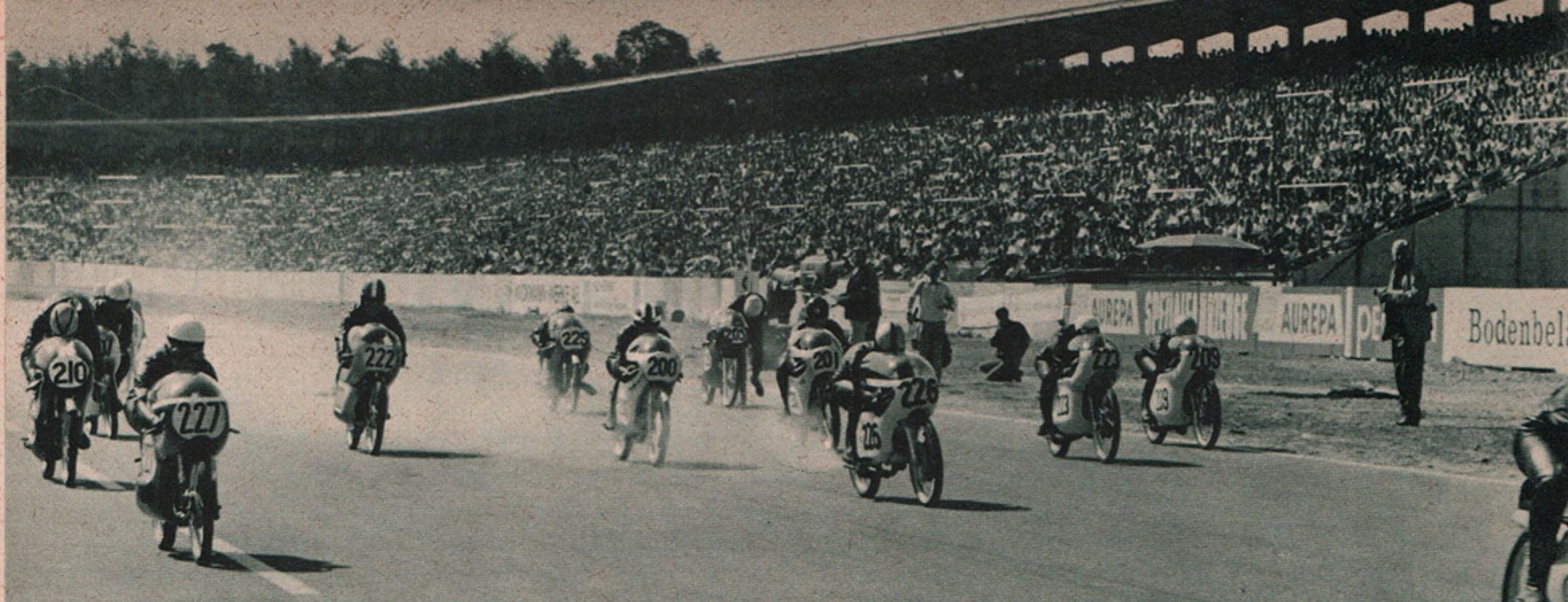
1938 machten es dann Zuschüsse des badischen Staates und interessierter Automobilfabriken möglich, die Strecke grundlegend umzugestalten und in Verbindung mit einer leicht überhöhten Kurve (in der sich terrassenförmig angeordnete Naturtribünen befanden) auf 7,725 km Länge abzukürzen. Am 16. Oktober 1938 fand auf diesem neuen Kurs die letzte große Veranstaltung vor Ausbruch des zweiten Weltkriegs statt — ein Motorrad-Meisterschaftslauf, kombiniert mit einem Sportwagenrennen.

Und abermals waren es Initiative und Tatkraft von Ernst Christ, dem heutigen Ehrenpräsidenten des Badischen Motorsport-Clubs, dank dessen durch Gründung der Hockenheim GmbH im Frühjahr 1947 dafür gesorgt wurde, daß der in den Kriegs- und Nachkriegsjahren verödete Hockenheim-Ring vor dem Verfall gerettet und instandgesetzt wurde, so daß bereits am 11. Mai 1947 das erste Nachkriegsrennen mit 220 Konkurrenten und vor nicht weniger als 200 000 Zuschauer ausgetragen werden konnte. In den darauffolgenden Jahren, insbesondere als 1957, 1959, 1961 und 1963 dort die ersten Weltmeisterschaftsläufe ausgefahren und Geschwindigkeiten von fast 210 km/h erreicht wurden, genoss der Hockenheim-Ring internationalen Ruf als Hochgeschwindigkeits-Rennstrecke — freilich auch als „maschinenmordender“ Kurs, der an das Material und dessen Steifigkeit höhere Anforderungen stellte als an das Fahrkönnen der Konkurrenten.

Aber schon 1961 mußten die Hockheimer erneut um den Fortbestand „ihres“ Rings bangen: das Bundesverkehrsministerium hatte den Bau eines neuen Autobahnabschnittes genehmigt, dessen Planung die Kupierung des südwestlichen Teils der Rennstrecke und ihrer Nebenanlagen erforderte. Damit schien das Ende dieser traditionsreichen Strecke gekommen, deren Torso keinerlei Verwendungsmöglichkeit für sportliche Konkurrenzen mehr geboten hätte. Nach langen, zähen Kämpfen gelang es Christ und seinen Mannen schließlich, eine Finanzhilfe des Landes für einen Plan der Hockheimer zu erhalten, der nichts weniger vorsah als den Bau einer ganz neuen Rennstrecke. Mit ihr wurde nun Wirklichkeit, was sich Ernst Christ und Weltrekordmann Wilhelm Herz unter einer modernen Rennstrecke gedacht und was sie in Skizzen und im Modell bereits 1961 der Presse vorgelegt hatten: das neue Hockenheim-Motodrom.

Erst im Frühjahr 1964 wurde mit den riesigen Erdbewegungen für das der bisherigen Hochgeschwindigkeitspiste angegliederte eigentliche Motodrom begonnen — fast 900 000 cbm mußten bewegt werden! —, und bereits 1965 waren alle Tiefbauarbeiten mit Kanalisationen und Kabelverlegungen beendet. Eine Vielzweckanlage mit zahlreichen Fahrbahnvarianten (wir haben darüber schon wiederholt berichtet) ist entstanden, wobei gleichzeitig der Umbau der ehemaligen Ostkurve mit Rücksicht darauf vorgenommen werden mußte, daß der Kurs jetzt im Uhrzeigersinn befahren wird. Zu den Tiefbauarbeiten gehörten vor allem auch die Aufschüttungen zur Erstellung der 15 m hohen Tribünenwälle, der Bau neuer Verbindungsstraßen, Überführungsbrücken, Untertunnelungen sowie die Schaffung der für Publikum, Konkurrenten und Funktionäre völlig getrennten Zu- und Abfahrtsstraßen. Die Stehtribünenwälle, die rund 130 000 Personen Platz bieten (wovon 30 000 ein etwa 1300 m langes Dach über sich haben) wurden genau so buchstäblich „aus dem Boden gestampft“ wie der 180 m lange Gebäudekomplex mit 38 Einzelboxen und einem 20 m hohen Beobachtungsturm der Continental-Werke. Programmgemäß wurden auch das Dunlop-Gebäude mit dem Zielrichterturm, sowie den Räumen für Fahrtleitung, Zeitnahme und Streckensprecher an der 600 m langen und 25 m breiten Zielgeraden fertig. Bereits fertiggestellt ist außerdem das inmitten des Motodroms gelegene „Internationale Schnauffer-Zentrum“ der Fichtel & Sachs AG, ein mit repräsentativen Räumen ausgestatteter Bau für Treffen von Veteranen-Liebhabern. Gefehlt hat beim Debut am 22. Mai dieses Jahres noch das im Fahrerlager geplante Restaurantgebäude mit den Werkstätten, Garagen und Tankanlagen. Auch die mit dem Restaurant (und einem Hotel) kombinierte Haupttribüne mit 6 000 überdachten Sitzplätzen, mit Verwaltungsräumen, Zentralen für Fernsprech- und Fernschreibanlagen sowie Arbeitsräumen für die Berichterstattung, dessen Bau die Firmen Bosch und Mercedes übernommen haben, ist noch nicht fertiggestellt. Aber bis zu einem nächsten Weltmeisterschaftslauf dürfte auch diese Komplettierung erfolgt sein.

Alles in allem eine geradezu gigantische Anlage — und die Dokumentation, was ein geradezu besessener Wille erreichen kann. Ist es nun aber eine ideale Motorrad-Rennstrecke, die hier entstanden ist? Leider nein. Für Motorradrennen hat der Kurs seinen Charakter als überwiegende „Maschinenstrecke“ behalten, und alles in allem ist es eben überaus schwer, eine Strecke zu bauen, die beiden — Motorrädern und Automobilen — gerecht wird. Wahrscheinlich ist das beim Stand der Entwicklung überhaupt unmöglich. Sicher klingt es hart — und ist vielleicht auch nicht ganz gerecht — wenn man aus namhaftem Rennfahrermund das Urteil hörte: eine Gokart-Strecke. Aber dieser Vergleich ist natürlich im Hinblick auf die Varianten, die außerhalb des großen Rennkurses, der 6,768 km mißt, möglich sind, schon naheliegend. Gerade die gigantische Anlage des Motodroms läßt leicht das Fluidum einer echten Motorradrennstrecke vermissen.



Großartig sind natürlich die Sicherheitsvorkehrungen für die Zuschauer — nur sollen die strengen Sicherheitsbestimmungen im kommenden Jahr leider auch auf die Fotografen ausgedehnt werden — verschiedentlich wurde uns schon nahegelegt, wir müßten uns eben noch langbrennweitigere Objektive zulegen. Das ist natürlich kein Standpunkt, aber man darf auch das Risiko des Veranstalters nicht übersehen. Und gerade deshalb muß wiederum der Vorschlag an die FIM erneuert werden: schafft endlich Spezialausweise in ganz beschränkter Zahl, die es der kleinen Anzahl von Pressefotografen ermöglichen, auf eigene Verantwortung (das muß jeder unterschreiben, damit der Veranstalter entlastet ist) dorthin zu kommen, wo Fotos geschossen werden können, wie sie der Leser eines Rennberichtes erwartet.

Etwas besonders Nettos hatte sich übrigens der Veranstalter für den Vorabend des Großen Preises, bei dem alle Soloklassen und die Gespannklasse ausgefahren wurden, ausgedacht:

mit einer Ehrung zahlreicher bekannter ehemaliger Motorrad-Rennfahrer (Schorsch Meier, Wiggerl Kraus, Arthur Geiss, Eric Oliver, Hans Haldemann, Tom Bullus u. v. a.), die nach Hockenheim eingeladen worden waren, erfolgte die offizielle Eröffnung des neuen Motodroms.

### Klasse bis 50 ccm

Vor 100 000 Zuschauern wurden bei strahlendem Sonnenschein mit geringer Verspätung 9.40 Uhr 15 Fahrer zum ersten Rennen über 15 Runden = 101,52 km der Klasse bis 50 ccm gestartet. Hans-Georg Ansheidt hatte bereits im Training mit 2.49.1 = 144,10 km/h, einer sehr schnellen Zeit, unter Beweis gestellt, was seine Konkurrenten schon in Barcelona voraussagten: die Zweizylinder-Suzuki ist im Augenblick die schnellste aller fünfziger Maschinen. Und Ansheidt befindet sich zudem in einer Form, die er, das kann man wohl sagen, vorher noch nie

hatte. Luigi Taveri war im Training auf der Zweizylinder-Honda mit 2.52.8 Zweitschnellster gewesen, zusammen mit Ralph Bryans, der die gleiche Zeit gefahren hatte. Hugh Anderson auf der zweiten Suzuki folgte mit 2.53.2.

Hans-Georg Ansheidt hat, dafür war er schon bekannt, als er noch auf Kreidler fuhr, mit der Suzuki den besten Start, gefolgt von seinem Teamkameraden Anderson. Gut vom Start kommt auch Volker Kramer auf seinem Zündapp-Eigenbau, er folgt als Dritter. Nachdem die Derbi-Leute (wahrscheinlich auf Grund des unbefriedigenden Ergebnisses von Barcelona) ihre Nennungen zurückgezogen hatten, waren es nur die zwei Suzuki von Ansheidt und Anderson sowie die beiden Honda unter Taveri und Bryans, die hier als Werksmaschinen auftraten.

Anderson (Suzuki), dichtgefolgt von Ansheidt (Suzuki), Bryans (Honda), Kunz (Kreidler), van Dongen (Kreidler), Dittrich (Kreidler) und Volker Kramer (Eigenbau) — das ist der Durch-



## Erstaunlich anspruchslos

wie das Wüstenschiff sind auch BERU-Zündkerzen. Man kann sie einschrauben und dann vergessen. Unverzagt werden sie ihren Dienst tun. Wer aber seinen Motor liebt und ihm immer wieder frische Kraft geben will, wird ihm trotzdem nach 10 bis 15 000 km einen Satz neuer Kerzen gönnen. Selbstverständlich wieder



# BERU

## ZÜNDKERZEN

## Spezial-Zweirad-Versicherungs-Büro

7073 Lorch Postfach 10 Tel. 0 71 72/5 79 Gmünder Str. 27

### H. EHLERT

7313 Reichenbach  
Fa. H. Bender  
Schillerstraße 34

741 Reutlingen  
E. Schlauch  
Königsberger Straße 87

744 Nürtingen  
L. Kiener  
Karlstraße 39

6055 Hausen  
H. G. Sattler  
Platanenstraße 9

7082 Oberkochen  
F. Bischof  
Sonnenbergstraße 1

7981 Weißenau  
O. Gerster  
Bahnhofstraße 22

7746 Hornberg  
G. Schulz  
Reichenbacher Straße 86

7401 Lustnau  
Honda-Vertretung  
R. Waiblinger, Zundelstraße 5

7 Stuttgart S  
W. Kleindienst  
Dornhaldenstraße 17 a

### M. EHLERT

1 Berlin 45  
E. Splettstößer  
Ostpreußendam 153 a

1 Berlin 65  
Motorrad-Verworner  
Lieberwalder Straße 12

2 Hamburg 13  
Fa. Detlev Louis  
Reutzelstraße 7

298 Norden  
A. Kutze  
Am Markt 11

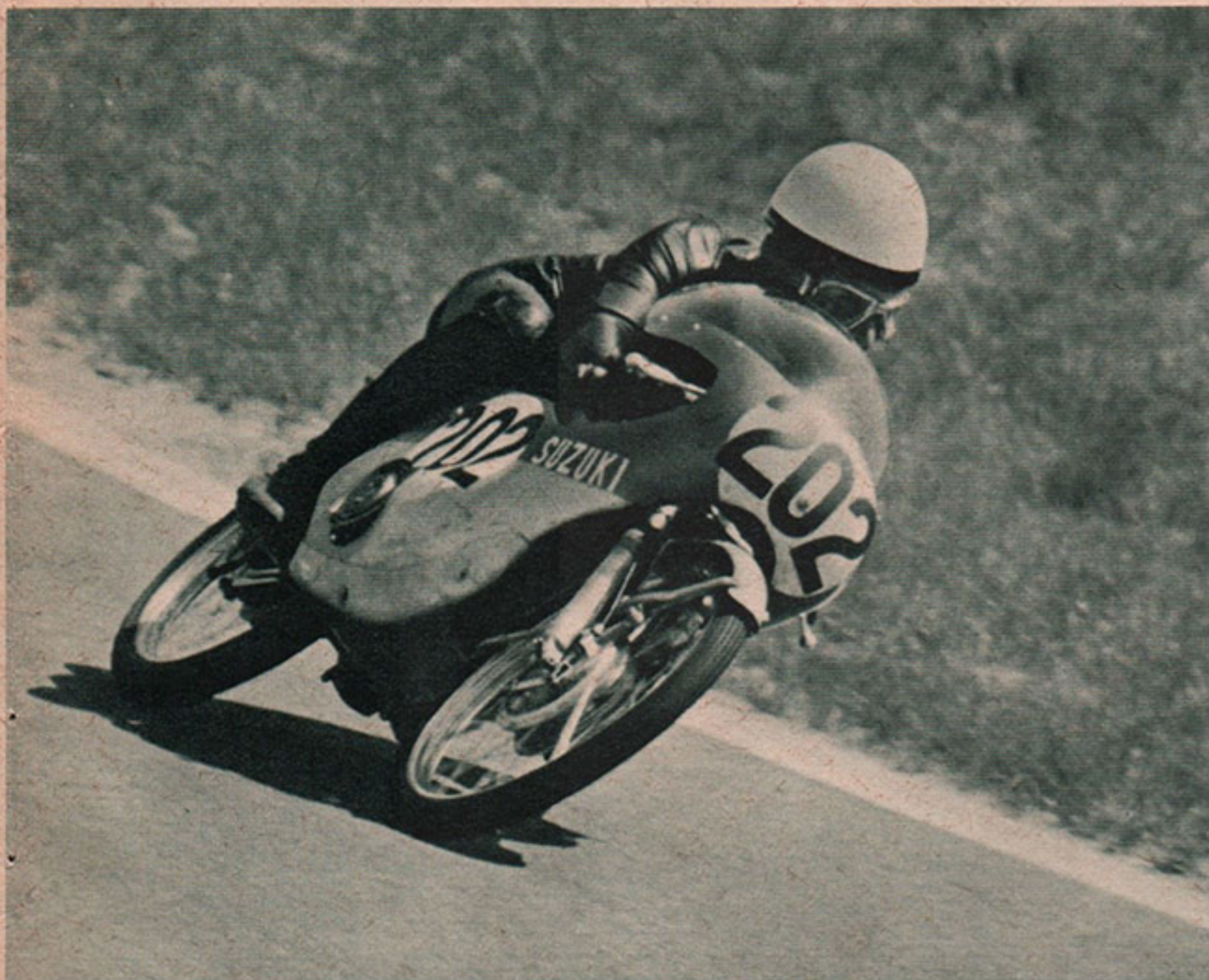
307 Nienburg  
Fa. Fritz Benzinger  
Bahnhofstraße 3

4628 Lünen  
Hildegard Dubois  
In der Geist 39

6361 Nieder Florstadt  
Honda-Vertretung F. Münch  
Altstädterstraße 62

Schriftliche Anfragen  
und Aufträge immer  
7073 Lorch, Postfach 10  
Schnellste Bearbeitung

Für alle Motorräder nach 1 Jahr 10, nach zwei Jahren 30, nach 3 Jahren 50% Schadenfreiheitsrabatt. Beamte, Arbeiter u. Angestellte im öffentl. Dienst zusätzlich 20% Vorausrabatt.



Linke Seite: Zum ersten Mal fiel die Startflagge zu einem internationalen Lauf im neuen Motodrom Hockenheim: Start der Fünfziger. Vor der Tribüne erkennt man den breiten Sicherheitsstreifen.

Diese Seite, oben: Anscheidt war in bester Form und gewann die kleinste Klasse auf der Suzuki überlegen.

Mitte: Bryans und Anderson belegten bei den 50ern den 2. und 3. Platz — es gelang Bryans nicht, auch noch in dieser Soloklasse der Marke Honda zum Sieg zu verhelfen.

Unten: Taveri (links) und Bryans auf den Fünfzylinder-Hondas im Lauf der 125er.

gang nach der ersten Runde. Luigi Taveri folgt an 13. Position — sein Motor hatte ausgesetzt und war zum Stillstand gekommen, wie schon in Barcelona.

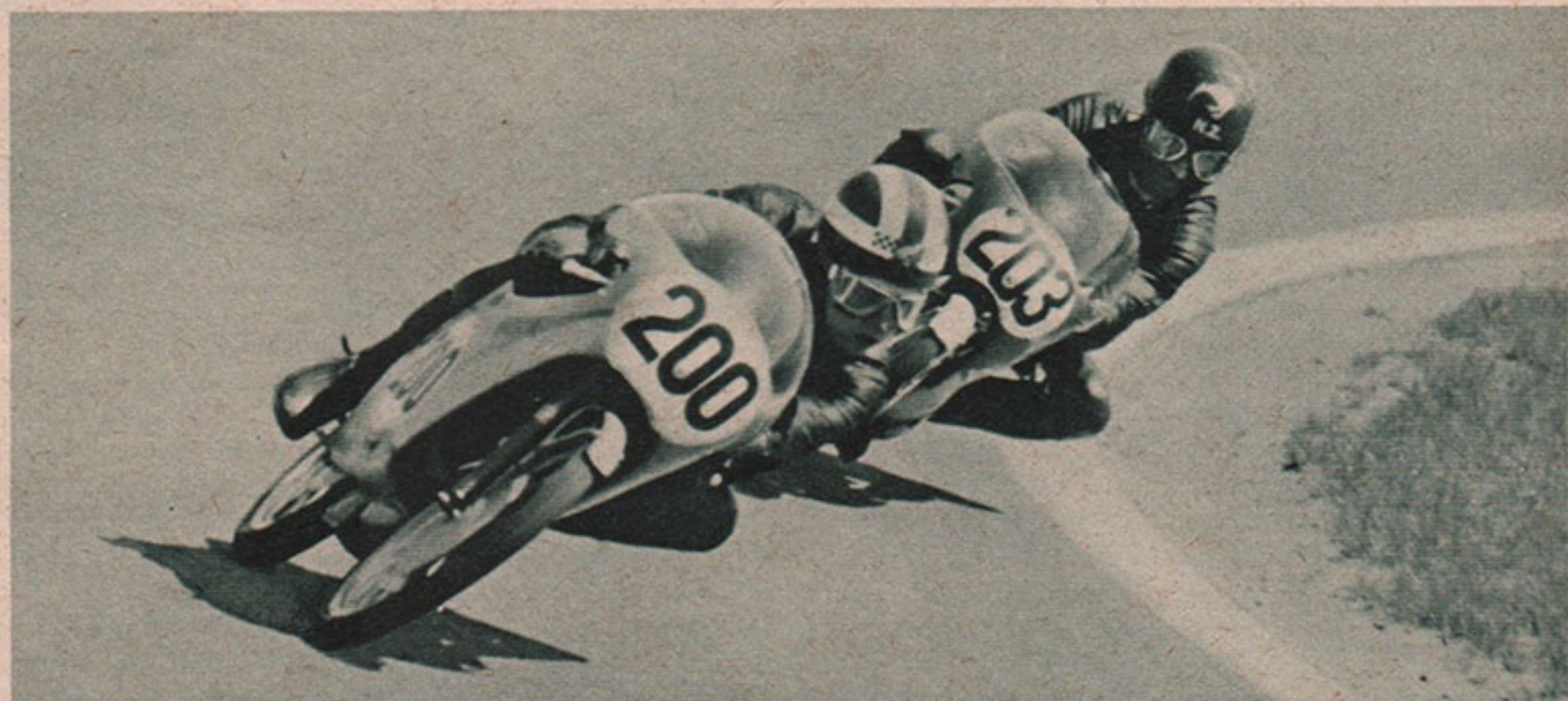
Anderson, Anscheidt und Bryans bilden die Spitzengruppe eingangs der dritten Runde. Luigi Taveri folgt hinter Rudolf Kunz an fünfter Stelle. Doch dann setzt sich Anscheidt vor Anderson. Bryans folgt nach wie vor auf dem dritten Platz. Taveri ist Vierter. Da kommt die Meldung, daß Kunz in der dritten Runde gestürzt und ausgeschieden ist.

In der vierten Runde gelingt es Ralph Bryans, sich auf der Honda vor seinen Widersacher Anderson auf den zweiten Platz zu schieben. Anderson wurde ausgangs der Start- und Zielkurve etwas herausgetragen und verlor, weil er in den Sand ausweichen mußte, etwas an Boden.

Mit 14 Sekunden geht Anscheidt, vor Bryans in Führung liegend, in die sechste Runde. Anderson, am Hinterrad der Honda von Bryans hängend, folgt als Dritter. In der siebten Runde wird Kramer, an siebter Position liegend, bereits überrundet, während es Anscheidt gelungen ist, den Abstand zu seinen beiden noch immer dicht beisammenliegenden Verfolgern Bryans und Anderson auf 20 Sekunden zu vergrößern. Dann, in der achten Runde, fährt Anscheidt, der gerade den an fünfter Stelle liegenden Dittrich überrundet hat, mit  $245.5 = 147,236$  km/h einen neuen Rundenrekord.

Nur noch vier Mann (nämlich die Werksfahrer von Suzuki und Honda) befinden sich in der gleichen Runde. Anscheidt gelingt es, seinen

Vorsprung von Runde zu Runde zu vergrößern — er fährt einem sicheren Sieg entgegen. Ungefährdet zieht er ruhig und gleichmäßig seine Runden, und nach 15 Runden geht er, unter dem Jubel der 100 000 begeisterten Zuschauer, mit fast 35 Sekunden vor Ralph Bryans, der sich gegen Anderson noch hart wehren mußte, um



nicht seinen zweiten Platz zu verlieren, als Sieger durchs Ziel; Taveri wird Vierter. Dittrich auf Kreidler, an fünfter Position liegend, ist bereits zweimal überrundet. Den Grund von Andersons starkem Rückfall erfuhren wir erst am Ende des Rennens. Er hatte zwar ursprünglich den schnellsten Suzuki-Motor — nur hatte der gleich am Anfang des Rennens geklemmt und dann natürlich nicht mehr seine volle Leistung.

## Klasse bis 125 ccm

30 Fahrer stehen am Start zum zweiten Rennen des Tages, in dem die Klasse bis 125 ccm 17 Runden mit der Gesamtlänge von 115,056 km fahren muß.

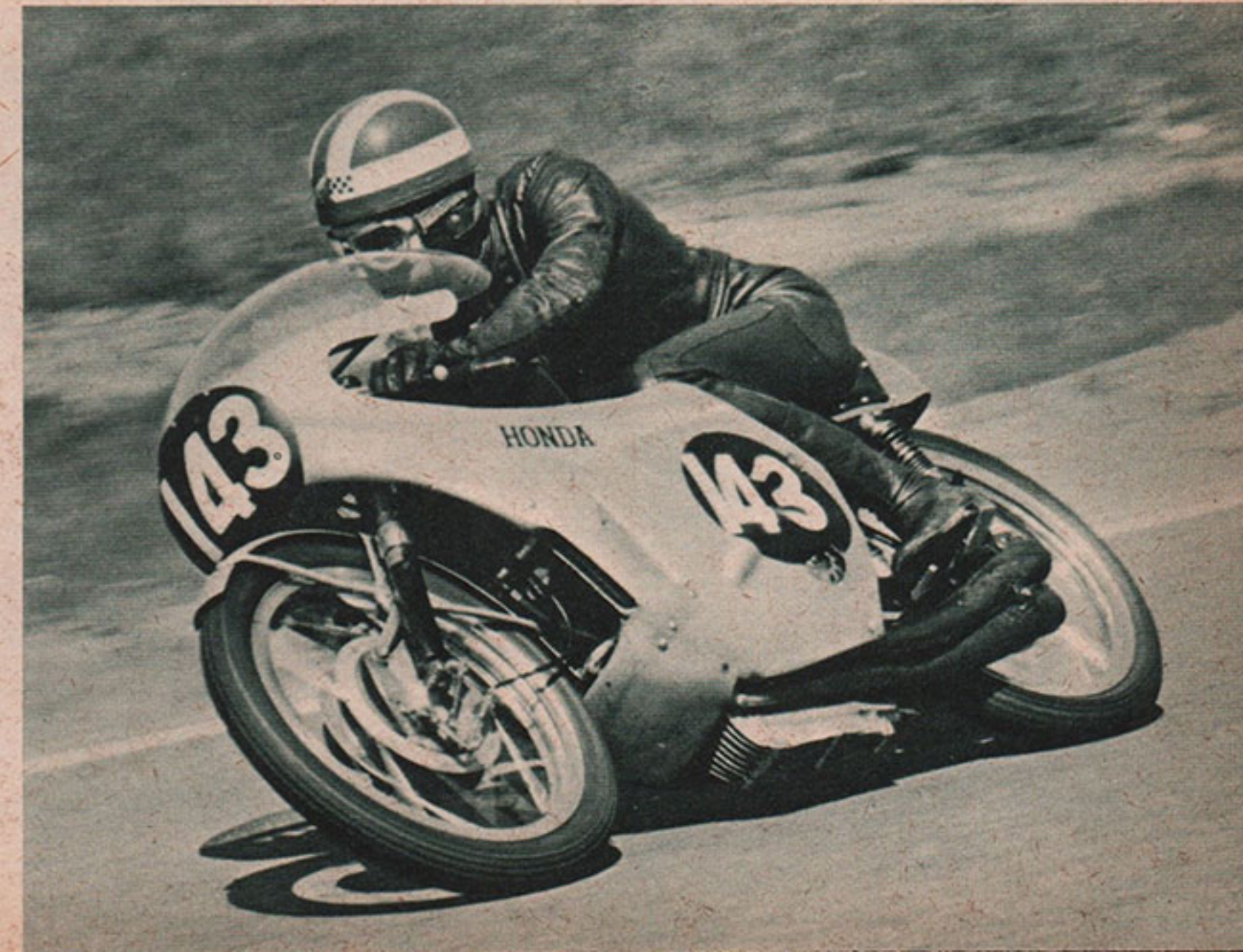
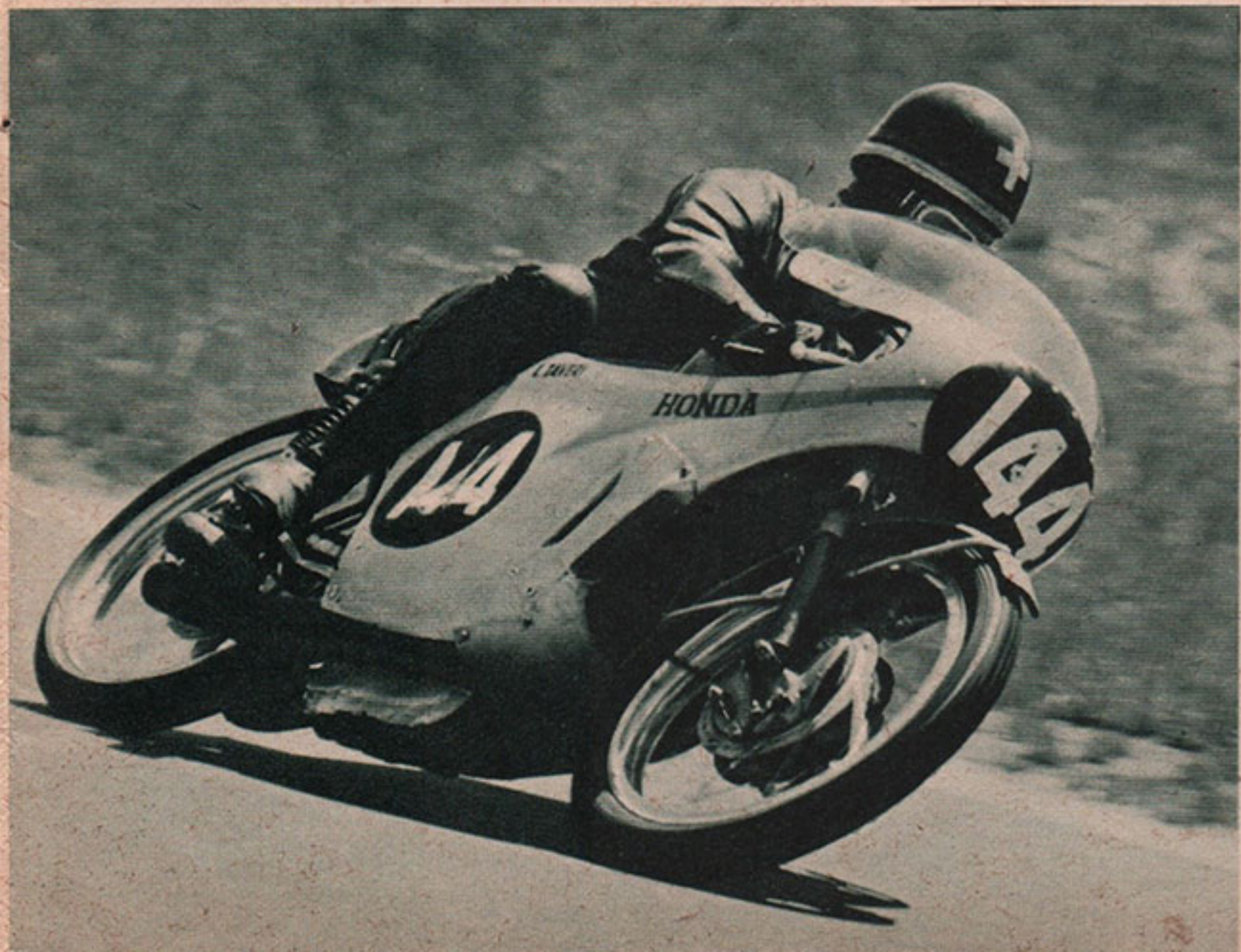
Phil Read auf der wassergekühlten Zweizylinder-Yamaha steht dank der mit 2.29.8 gefahrenen schnellsten Trainingszeit auf Platz eins. Neben ihm Taveri auf der Fünfzylinder-Honda; er war nur 1/10 Sekunde langsamer gewesen. Bill Ivy auf der zweiten Yamaha lag mit 2.30.8 als Drittschnellster knapp dahinter, während Ralph Bryans, auch auf einer Fünfzylinder-Honda, Viertschnellster gewesen war. Fuji Toshio brachte eine neue japanische Kawasaki an den Start, einen wassergekühlten Zweizylinder-Drehschieber-Zweitakter, mit getrennt auf dem Kurbelgehäuse stehenden Zylindern. Allerdings hatte er (abgesehen von einem Trainingssturz) mit seinem Motor offensichtlich immer wieder Einstellschwierigkeiten. Frantisek Botek aus der CSSR auf der CZ erscheint erst in letzter Minute, d. h. 30 Sekunden vor dem Start.

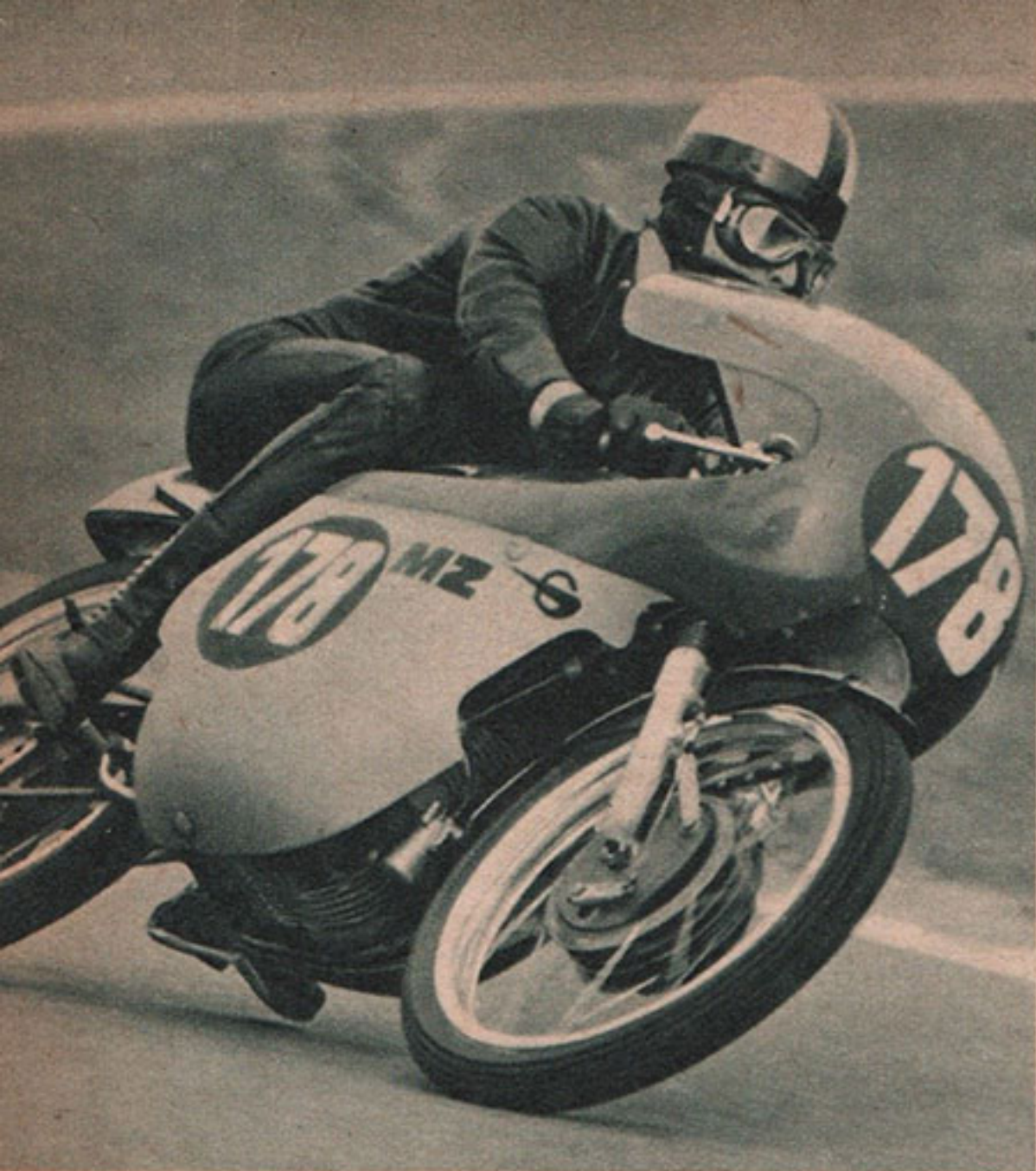
Während nach Sinken der Startflagge Read, Taveri, Anscheidt und Anderson gut wegkommen, haben Muckle aus Mannheim mit seiner Honda und Toshio mit der Kawasaki am Start Schwierigkeiten, Botek kommt überhaupt erst als einer der Letzten vom Start weg. Und so sieht die Reihenfolge nach der ersten Runde aus: Taveri, Read, Anderson, Ivy, Bryans, Anscheidt, Perris, Molloy (Bultaco).

Nach der zweiten Runde müssen Ivy, Anscheidt und Botek an die Boxen, die Reihenfolge der ersten Drei aber ist noch immer die gleiche:

Taveri, Read, Anderson. Dahinter liegt nun aber Bryans auf dem vierten Platz vor Perris und Toshio. Während Anscheidt und Botek nach kurzem Aufenthalt wieder starten, wird an Ivys Yamaha noch fieberhaft gearbeitet.

In der dritten Runde gelingt es Bryans, sich knapp vor Read auf den zweiten Platz zu setzen. Doch kurz nach Start und Ziel zieht auch Anderson an Read vorbei und verdrängt ihn auf



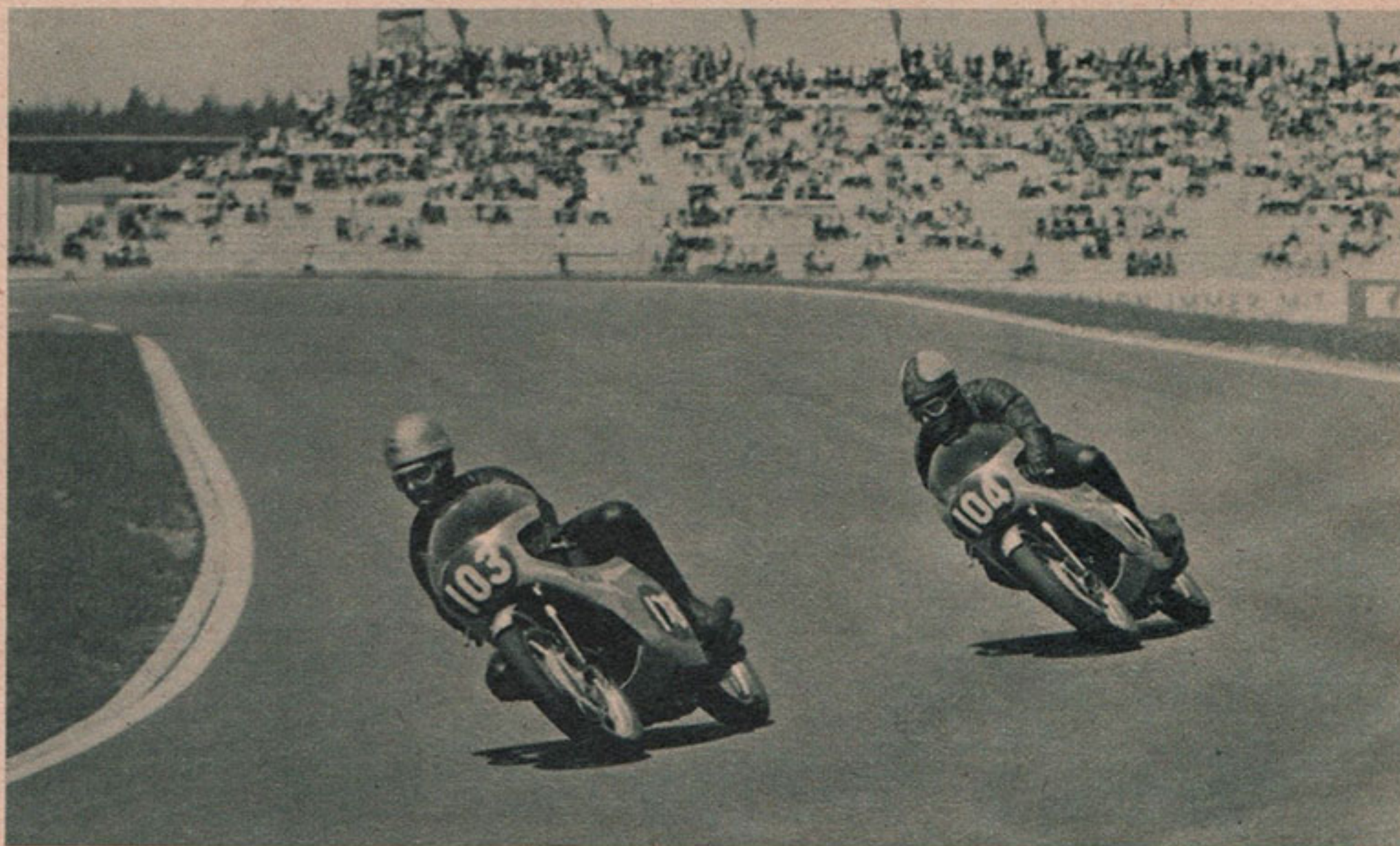


### Klasse bis 250 ccm

Daran anschließend folgt das Rennen der Klasse bis 250 ccm über 23 Runden mit einer Gesamtlänge von 155,664 km. Trainingsschnellster war Phil Read mit der Vierzylinder-Yamaha gewesen. Seine Zeit betrug 2.15.0, was einen Schnitt von 180 km/h entsprach. Er hatte damit gezeigt, daß die Yamaha sehr schnell ist, und sein Trainingsergebnis ließ auf ein spannendes Rennen hoffen, nachdem Mike Hailwood auf der Sechszylinder Honda mit 2.16.2 Zweit-schnellster gewesen war. Jim Redman folgte mit 2.17.9 vor Bill Ivy mit 2.18.1 Provini hatte zwar mit 2.27.3 die fünftschnellste Zeit gefahren, erschien aber (wohl als Folge eines Trainingssturzes, bei dem seine Maschine arg demoliert wurde) nicht am Start. Derek Woodman hatte mit der MZ im Training an sechster Stelle rangiert.

den vierten Platz. Kurz bevor Bryans, der jetzt in Führung liegt (Taveris Motor war in einer Kurve weggeblieben!) in die fünfte Runde geht, startet Bill Ivy auf der Yamaha wieder. Dicht hinter Bryans folgen Taveri an zweiter und Anderson bzw. Read an dritter und vierter Position. Doch dann setzt sich Taveri mit einer Rekordrunde von 165,879 km/h an die Spitze. Er vergrößert seinen Vorsprung von Runde zu Runde und fährt seinen Verfolgern auf und davon. In der 10. Runde wird Anscheidt, an fünfter Stelle liegend bereits überrundet. Bryans liegt mit der zweiten Fünfzylinder-Honda noch immer an zweiter Position vor Phil Read. Bis zur 13. Runde gelingt es Taveri, seinen Vorsprung gegenüber dem Dritten Read auf 19 Sekunden auszubauen. Er fährt wirklich ein ganz großartiges Rennen und beweist erneut, daß er noch immer einer der ganz großen Spitzenfahrer ist.

Eine Runde später beträgt sein Vorsprung zu Bryans, dem Zweiten, sogar 11 Sekunden. Und beide können den Abstand zu ihren Verfolgern immer weiter vergrößern, so daß sie, obwohl der Abstand zwischen ihnen recht groß ist, unangefochten in Führung liegen. Und so gewinnt Luigi Taveri nach 17 Runden sehr sicher mit einem Vorsprung von 18 Sekunden vor seinem Teamkameraden Ralph Bryans ganz überlegen dieses Rennen. Phil Read wird, 25 Sekunden hinter Taveri liegend, Dritter. Frank Perris, der letzte Nichtüberrundete (Anderson schied schon in der 12. Runde aus) wird mit über einer Minute Rückstand Vierter, während Anscheidt, eine Runde zurückliegend, den fünften Platz einnimmt.



26 Fahrer gehen auf die Reise, Hailwood auf der Sechszylinder-Honda und Phil Read haben den besten Start, wobei Read das Vorderrad aufsteigt! Und Phil Read passiert auch knapp vor Hailwood und Redman in Führung liegend beim ersten Durchgang. Bill Ivy folgt an vierter und Ginger Molloy (Bultaco) vor Kevin Cass (Bultaco) und Bruce Beale (Honda) an fünfter Stelle. Woodman folgt erst sehr weit dahinter. Aber dann stürzt leider Phil Read in der zweiten Runde, und die beiden Hondas unter Hailwood und Redman übernehmen unangefochten die Führung.

Bill Ivy rückt damit an dritte Position, vor Ginger Molloy und Beale auf einer production-Honda.

Zum Glück hat Phil Read nur einen Rutscher gemacht, ihm selbst ist dabei nichts passiert. Allerdings ist das Rennen nun für ihn beendet.

In der dritten Runde übernimmt Redman die Führung vor Hailwood, wobei Woodman von den beiden Honda-Fahrern kurz vor Beginn der fünften Runde bereits überrundet wird. 11 Sekunden hinter den beiden Spitzenreitern liegt Bill Ivy auf der Yamaha an dritter Stelle. Alberto Pagani fährt auf der Aermacchi ein sehr schönes Rennen und liegt an achter Position, wird allerdings hart bedrängt von Günther Beer auf der Honda.

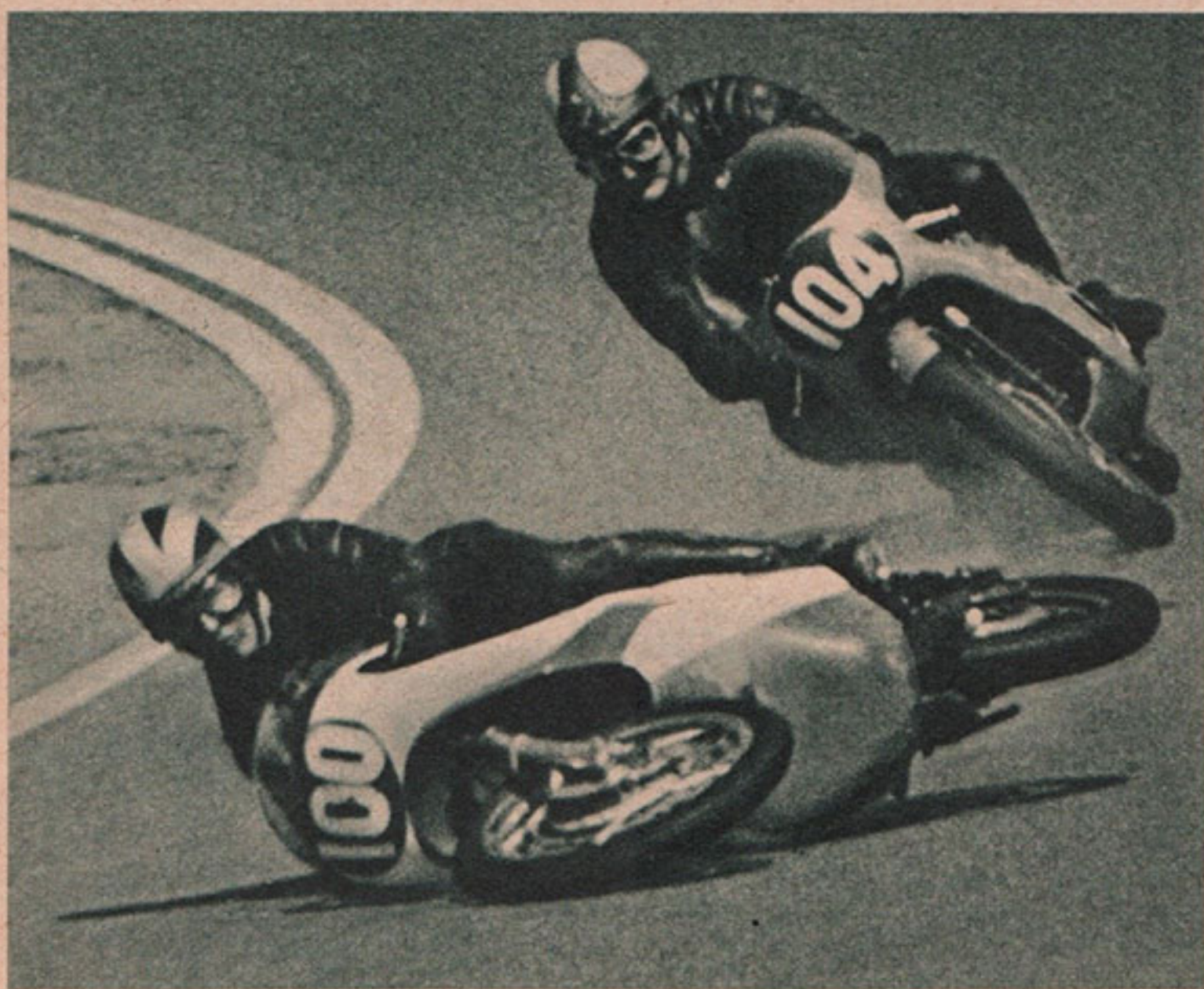
In der sechsten Runde übernimmt Hailwood wieder die Führung, aber nur für eine Runde,

dann hat ihn Redman wieder abgelöst. In der achten Runde ist die Reihenfolge: Redman, Hailwood, Ivy, Molloy, Stastny (Jawa), Cass (Bultaco) und Pagani. In der neunten Runde fehlt dann plötzlich Ginger Molloy, und damit ist Stastny Vierter, vor Cass und Pagani.

In der zehnten Runde beginnen die führenden Honda-Männer bereits den Vierten, Stastny, zu überrunden. In der 12. Runde beträgt der Abstand von Redman zum Dritten, Bill Ivy, 12,5 Sekunden. In der 17. Runde muß Pagani, an fünfter Position liegend, an die Boxe. Die Reihenfolge der ersten Drei ist noch immer unverändert: Redman, Hailwood, Ivy. Fast eine Runde zurückliegend dann Stastny vor Günther Beer als Fünfter. Jim Redman fährt in dieser 17. Runde mit 178,78 km/h neue Rekordzeit. Doch dann geht nach mehrmaligem Ansetzen in der letzten Runde Hailwood vor ihn und gewinnt mit knappem Vorsprung dieses Rennen. Bill Ivy als einziger Nichtüberrundeter wird Dritter vor Woodman und Stastny (beide zwei Runden zurück). Günther Beer wird als bester Deutscher, drei Runden zurückliegend, Sechster.

### Klasse bis 350 ccm

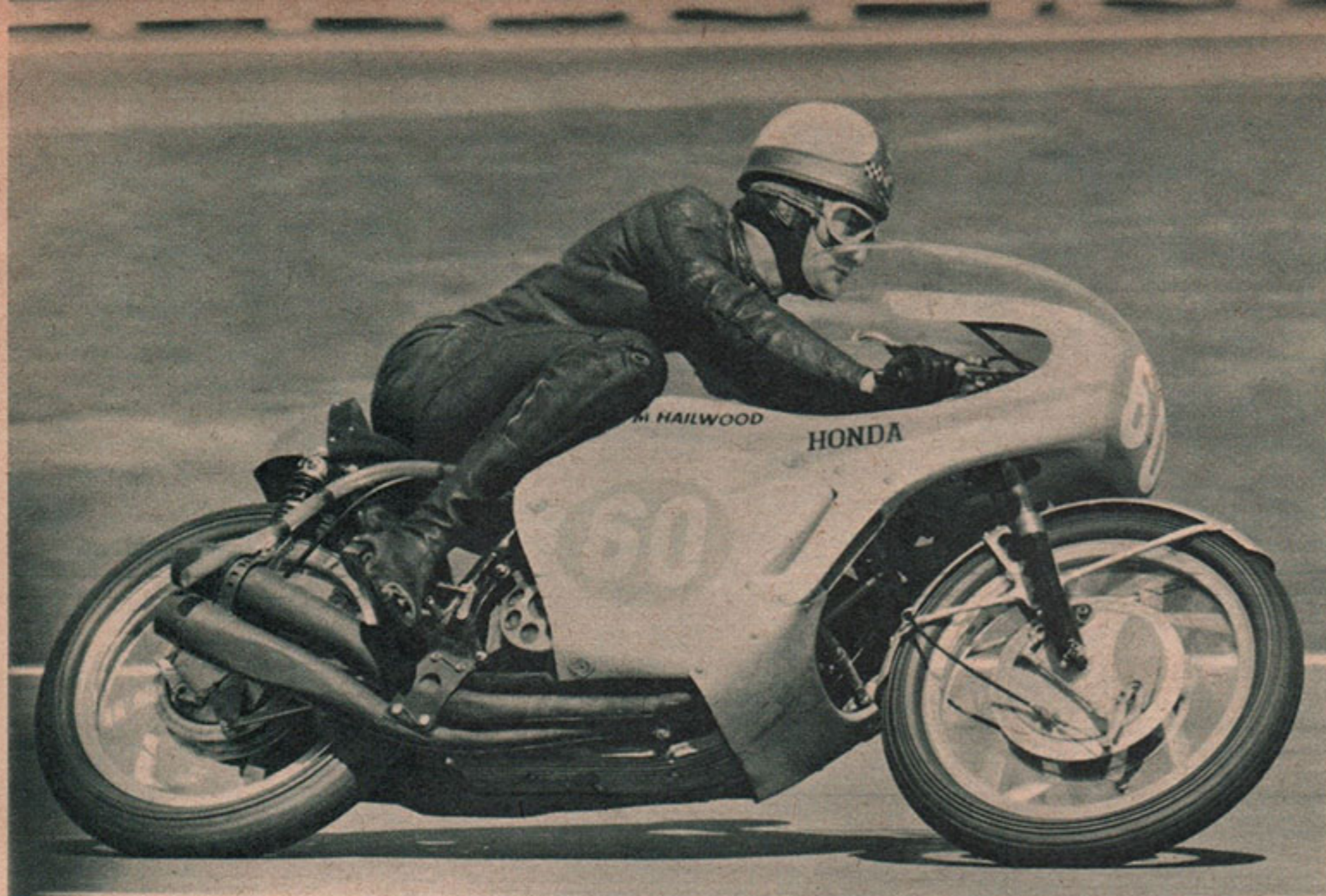
Nach einer Ehrenrunde der „Alten Garde“ fand als nächstes das Rennen der Klasse bis 350 ccm, ebenfalls über 23 Runden mit einer Gesamtlänge von 155,664 km führend, statt. Bereits das Training hatte gezeigt, daß die Dreizylinder-MV-Agusta unter Giacomo Agostini sehr schnell ist und der Vierzylinder-Honda mindestens paroli bieten kann, wenn sie nicht gar schneller ist. Das war einer der Gründe, weshalb Mike Hailwood in dieser Klasse angesetzt wurde, wodurch er aber dann nicht auf der neuen schnellen Vierzylindermaschine von Honda in der 500er Klasse starten konnte, da drei Starts wegen der



Oben: Der Bayreuther Herbert Mann fuhr eine Werks-MZ, fiel aber aus.

Mitte: Nach dem Sturz von Phil Read war nichts mehr da, was in der 250er Klasse den Honda-Sechszylindern unter Redman und Hailwood, der schließlich die Klasse gewann, hätte gefährlich werden können.

Unten: Dieses famose Bild vom Sturz Reads mit der Vierzylinder-Yamaha schoß unser Leser Kirschner; Gesichtsausdruck und Position Reads sind beachtenswert!



Länge der Rennen nicht zulässig gewesen wären. Hailwood hatte zwar mit 2.16.1 die schnellste Trainingszeit, aber Agostini folgte mit 2.17.1 knapp dahinter, zusammen mit Redman auf der zweiten Vierzylinder-Honda. Beide hatten die gleiche Zeit erzielt. Provini auf der größeren Vierzylinder-Benelli war mit 2.19.1 Viertschnellster vor Bruce Beale auf einer Zweizylinder production-Honda und Silvio Grassetti auf seiner Bianchi gewesen. Frantisek Stastny und Gustav Havel mit den Zweizylinder-Jawas waren die Nächsten in der Liste der Trainingszeiten.

Nachdem der Engländer Reg Armstrong (als

Havel und Pagani, der sich auf der Einzylinder-Aermacchi auf den siebten Platz vorgearbeitet hat, Derek Minter (AJS), Fred Stevens (Paton) und Dan Shorey (Norton) — das sind die Nächsten. Heinrich Rosenbusch auf der Norton, der beste Deutsche im Training, ist auf den 15. Platz zurückgefallen.

In die sechste Runde geht Hailwood bereits mit 19 Sekunden Vorsprung vor Agostini, dessen Motor offensichtlich nicht seine volle Leistung abgibt (später erfuhr man, daß er Vergaserschwierigkeiten hatte). Provini hängt auf der Benelli schon knapp hinter ihm, um schließlich an ihm vorbeizugehen.

23 Sekunden vor Provini, der also nun den zweiten Platz übernommen hat, geht Hailwood in die achte Runde, während Agostini an die Boxe muß. Grassetti, Beale, Stastny folgen den beiden Führenden, auch Agostini startet wieder. Pagani liegt an sechster Position vor Havel, Botek (CZ), Shorey und Stevens. Ein schönes Rennen, das Pagani mit der Aermacchi fährt. Agostini kann sich wieder bis zum sechsten Platz vorarbeiten, muß aber in der 12. Runde erneut an die Boxe er startet zwar noch einmal, aber nur für zwei Runden, dann, in der 14., muß er wieder an die Boxe und gibt das Rennen endgültig auf. Schade. Und eine Runde später ereilt auch Pagani das Schicksal: an sechster Stelle liegend scheidet er mit Motorschaden aus.

Mike Hailwood vergrößert seinen Abstand zu Provini immer mehr, und während sich nur noch dieser und Grassetti mit ihm in einer Runde halten können, beträgt sein Vorsprung in der 19. Runde bereits 1 Minute 38 Sekunden. Eine Runde später überrundet er auch den Dritten des Rennens, Grassetti auf der Bianchi. Mit 2 Minuten und 19 Sekunden geht Mike Hailwood in die vorletzte Runde, während es Bruce Beale gelingt, sich vor Grassetti zu setzen. Und in der letzten Runde wird schließlich auch noch der Zweite, Provini, von Hailwood überrundet!

Die Reihenfolge aber bleibt unverändert bis ins Ziel: Hailwood (Honda), Provini (Benelli), Beale (Honda), Grassetti (Bianchi), Havel (Jawa) und Botek (CZ). Der beste Deutsche, Karl Hoppe auf AJS, wird Vierzehnter.

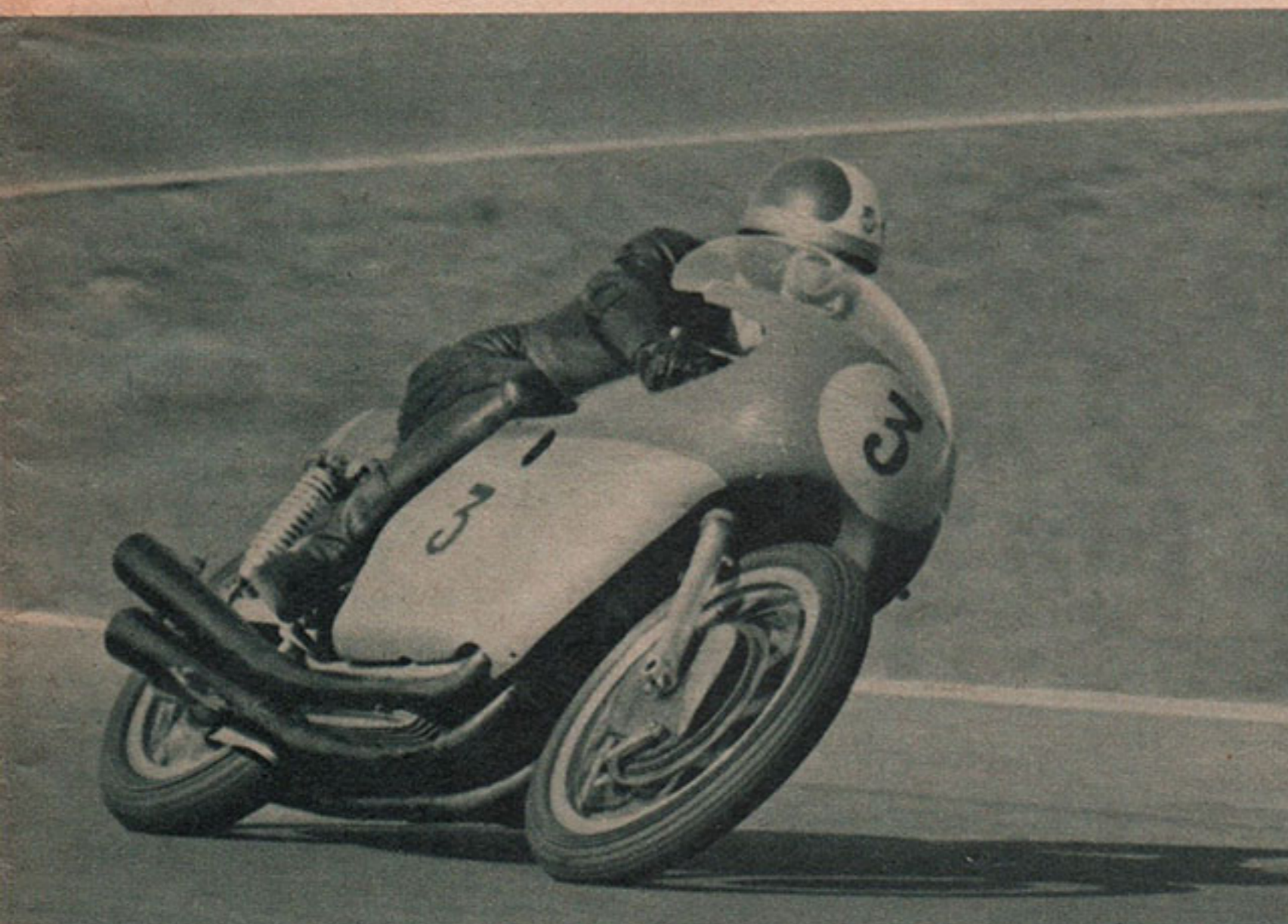
### Klasse der Seitenwagen

15 Runden über eine Distanz von 101,520 km sind zu fahren. Fritz Scheidegger, dem im ersten Training ein Motor defekt wurde, steht mit der BMW mit der schnellsten Trainingszeit (2.33.0) auf Platz Eins. Klaus Enders, ebenfalls auf BMW, der am ersten Trainingstag die schnellste Zeit fahren konnte und der ein sehr guter Mann zu werden verspricht, steht mit 2.37.6 neben ihm. Colin Seeley folgt mit 2.38.3 vor Georg Auerbacher mit 2.38.4 und Max Deubel mit 2.39.0, dem ebenfalls im Training ein Motor kaputtging.

Wiggerl Kraus scheidet bei inzwischen hochsommerlich gewordenen Temperaturen nicht weniger als 20 Gespanne auf die Reise. Scheidegger, Deubel und Auerbacher ziehen als Erste davon. Aber bereits bei Beginn der zweiten Runde liegt Scheidegger 3,5 Sekunden vor Auerbacher, dem Enders, Seeley und Kölle folgen. Arsenius Butscher kommt schiebend zu den Boxen.

Mit acht Sekunden Vorsprung in Führung liegend zieht Scheidegger vor Auerbacher in die dritte Runde, während sich Max Deubel vor Enders auf den dritten Platz gesetzt hat. In der dritten Runde gelingt es ihm, sich auch vor Auerbacher an zweite Stelle zu bringen. Doch Scheidegger vergrößert seinen Vorsprung von Runde zu

(Schluß auf Seite 374)

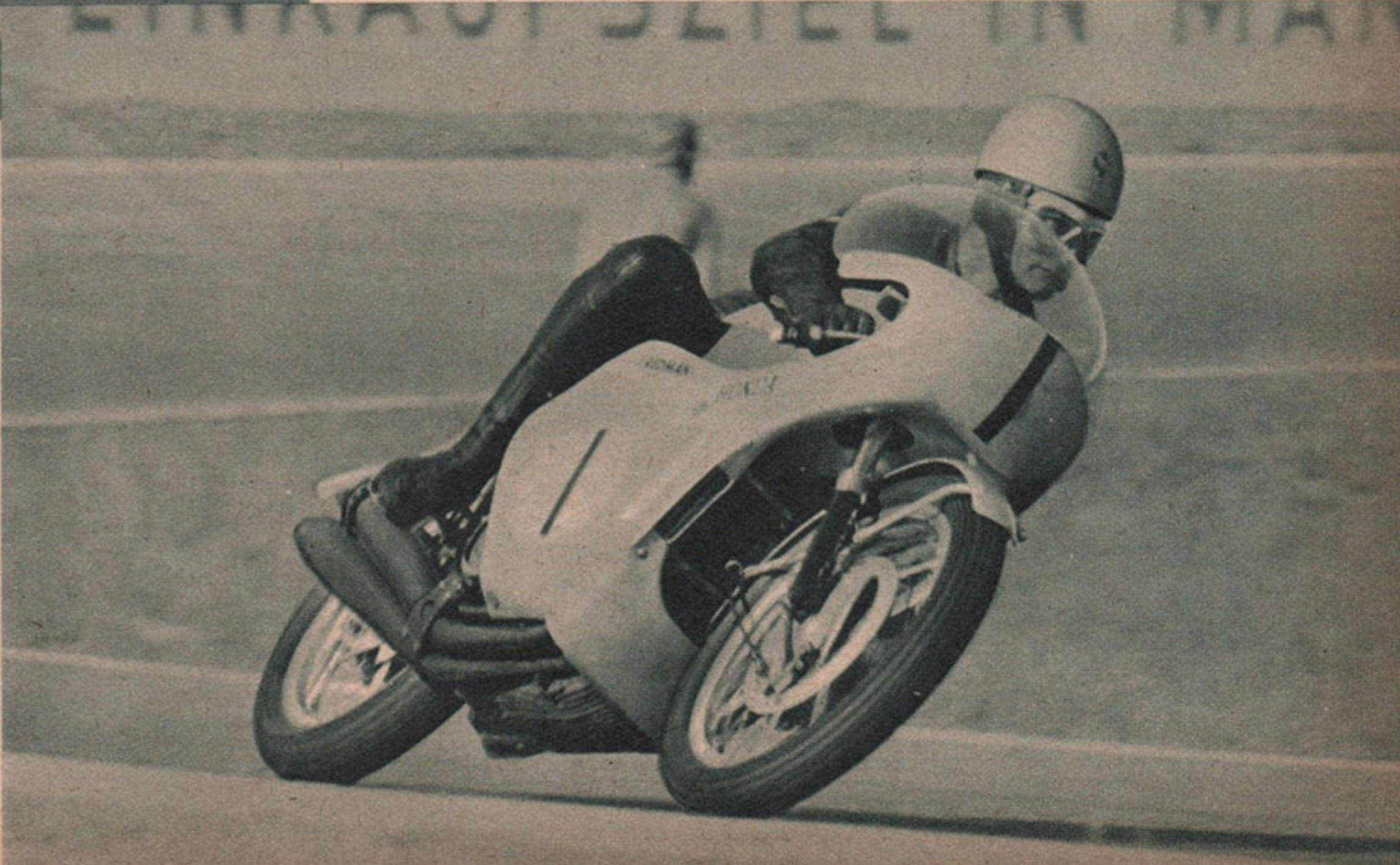


Oben: Ein weiterer Sieg für Honda: Hailwood gewann auch die 350er Klasse auf der Vierzylindermaschine aus Tokio.

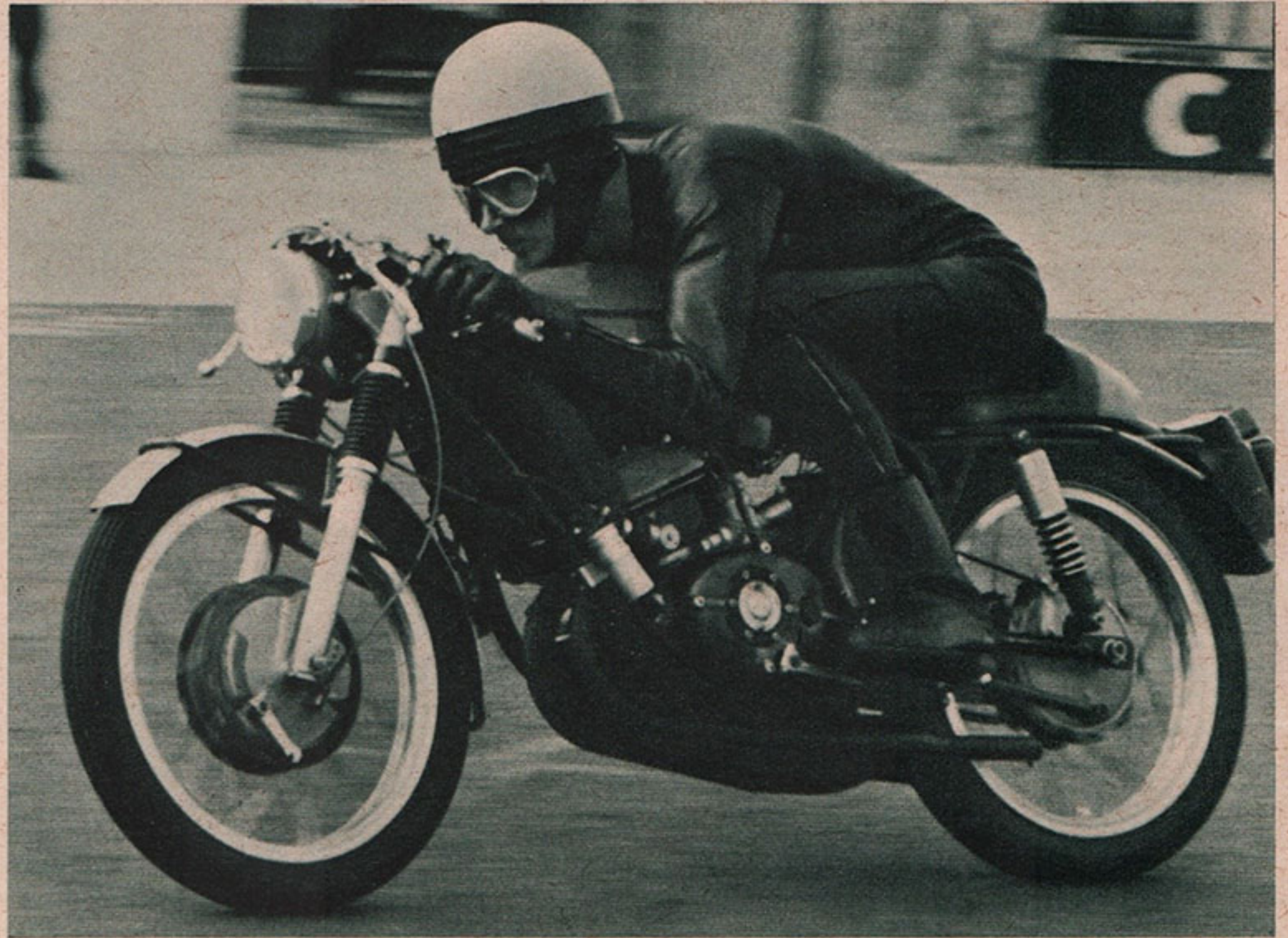
Mitte: Agostini, der in der 500er Klasse trotz zweifellos unterlegenem Motor seiner MV Agusta ein hervorragendes Rennen fuhr, wurde Zweiter.

Unten: Mit seinem Sieg bei den 500ern aber vollständige Redman den japanischen Triumph: 4 Soloklassen für Honda!

Vertreter der „Alten Garde“, einst Rennleiter des Honda-Teams) die 30 Fahrer gestartet hat, ziehen Agostini (MV) und Hailwood (Honda), gefolgt von Grassetti (Bianchi) und Havel (Jawa), als Erste davon. Agostini kommt auch, in Führung vor Hailwood liegend, als Erster aus der ersten Runde zurück. Bereits etwas zurück folgen Provini (Benelli), Grassetti (Bianchi), Havel und Stastny auf den beiden Jawas, Rosenbusch (Norton) und Beaumont aus Kanada, ebenfalls auf einer Norton. Aber schon in der zweiten Runde setzt sich Hailwood vor seinen ehemaligen Teamkameraden Agostini, um dann die Führung bis ins Ziel nicht mehr abzugeben. Bis zum Ende der dritten Runde gelingt es ihm, zwischen sich und Agostini einen deutlichen Abstand zu legen. Provini, Grassetti, Stastny,



# Die Scholtis-Adler



Es gibt Motorräder, die bei den Motorradfahrern derart gut „ankommen“, daß sie selbst dann noch viele Jahre gefahren werden, wenn die Fabrik längst die Fabrikation aufgegeben hat. Siehe Zündapp KS 601 zum Beispiel, und — die Adler! Längst haben manche in Frankfurt vergessen, daß man einmal ein sehr sportliches Motorrad gebaut hat, aber draußen auf den Straßen pfeifen die Zweitakt-Twins mit dem großen Markenzeichen immer noch herum. Sogar die Straßenrennmaschinen existieren immer noch. Die Freunde interessanter Zweitaktmotoren hängen an dieser Maschine mit großer Liebe, und wenn die japanischen Twins dieser Sorte von Yamaha in Deutschland und von Suzuki in anderen europäischen Ländern solchen Anklang gefunden haben, dann stellt man ohne Erstaunen fest, daß unter ihren Fahrern eine Großzahl alter Adlerfreunde sind.

Wir trafen schon früher den Kölner Reinhard Scholtis, 33 Jahre alt, von Beruf Klempner, verheiratet, drei Kinder, in Danzig geboren und 1954 nach Köln gekommen. Seine Eigenbau-Rennmaschinen auf Adlerbasis waren schon öfter Grund zu lobenden Äußerungen. Aber seine „zivile“ Straßensportmaschine lernten wir erst jetzt kennen. Nachdem wir sie probiert und stu-

**Bild oben:** Weiter kann man sich ja nun wirklich nicht um ein Motorrad herumfallen. Die Maschine ist für Scholtis maßgeschneidert. Aber mehr als 200 km an einem Tampon kann man nicht so sitzen. Nürburgringrunden sind allerdings damit ein Hauptspaß — beson-

diert hatten, war ich wirklich sehr traurig, und kopfschüttelnd stieß ich den Seufzer aus: „Mensch, warum haben die Frankfurter nicht weitergebaut? Weitergebaut auf den Erfahrungen ihrer wassergekühlten Rennmaschinen wie Reinhard Scholtis? Sie würden heute nicht nur in Amerika von diesem wunderschönen Motorrad einiges loswerden.“ Aber damals gab es selbst in den USA keine Käufer dafür —!

Scholtis ist einer jener begeisterten Adlerfahrer, die es nicht wollen, daß diese Konstruktion ausstirbt, und die sich hartnäckig mit der Weiterentwicklung beschäftigt haben. Beim Bau seiner Straßenrennmaschine machte er „so ganz nebenbei“ sehr viele Erfahrungen, die in seiner Adler heute versammelt sind. Ein so selten schönes Motorrad habe ich lange nicht gesehen und erlebt. Diese Maschine ist der Beweis dafür, daß man mit Geduld, Ruhe, Zähigkeit, handwerklichem Können, Formgefühl auch ohne Riesen-Entwicklungsaufwand ein sportliches Zweitaktmotorrad für die Straße auf die Räder bringen kann. In zwei Monaten hat der Reinhard seinen Renner in Nacharbeit — tagsüber arbeitet er in einer Treibstoff-Großhandlung — zusammengebaut. Es ist mehr als nur ein „Toller Vogel“ —!

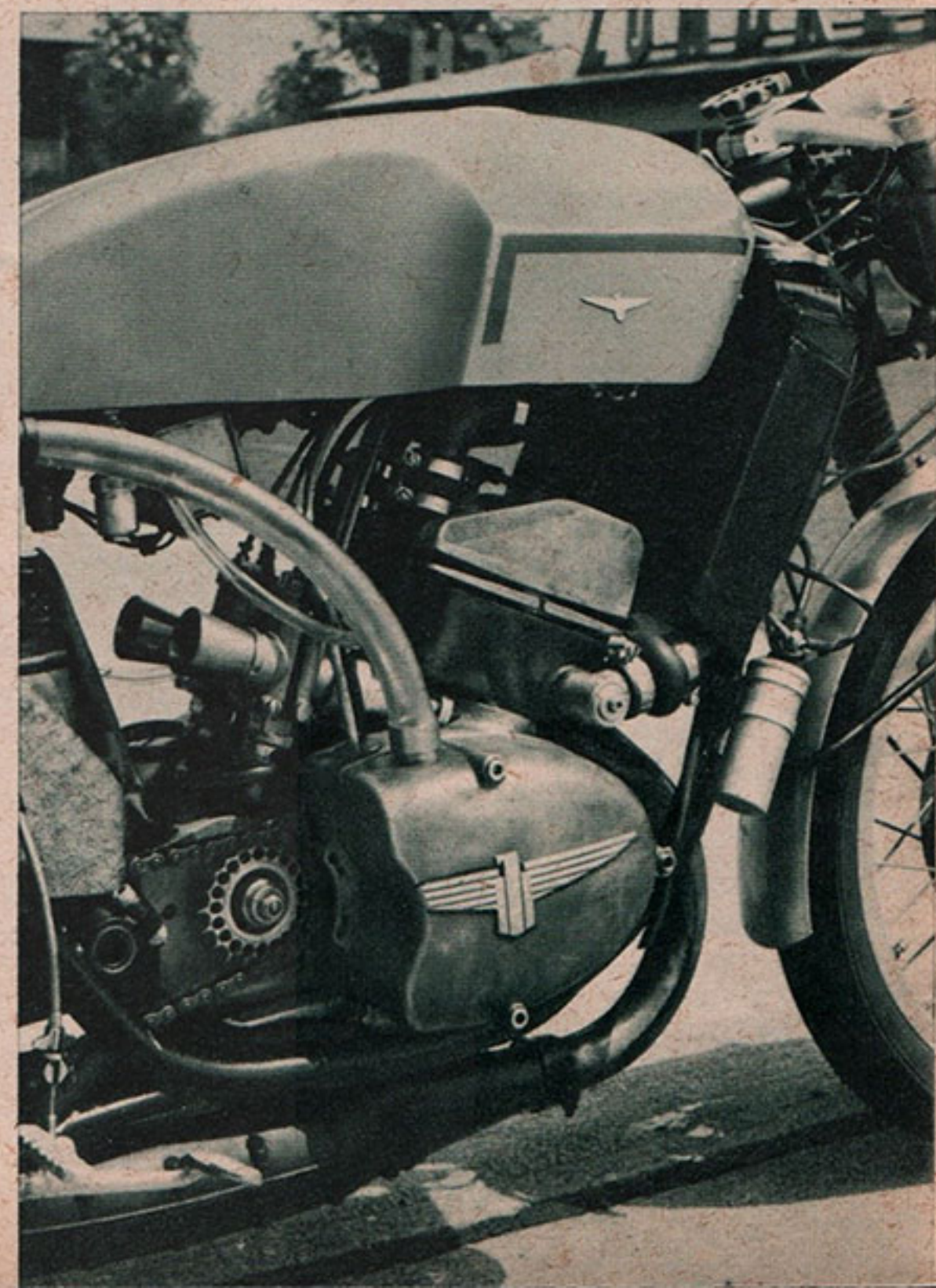
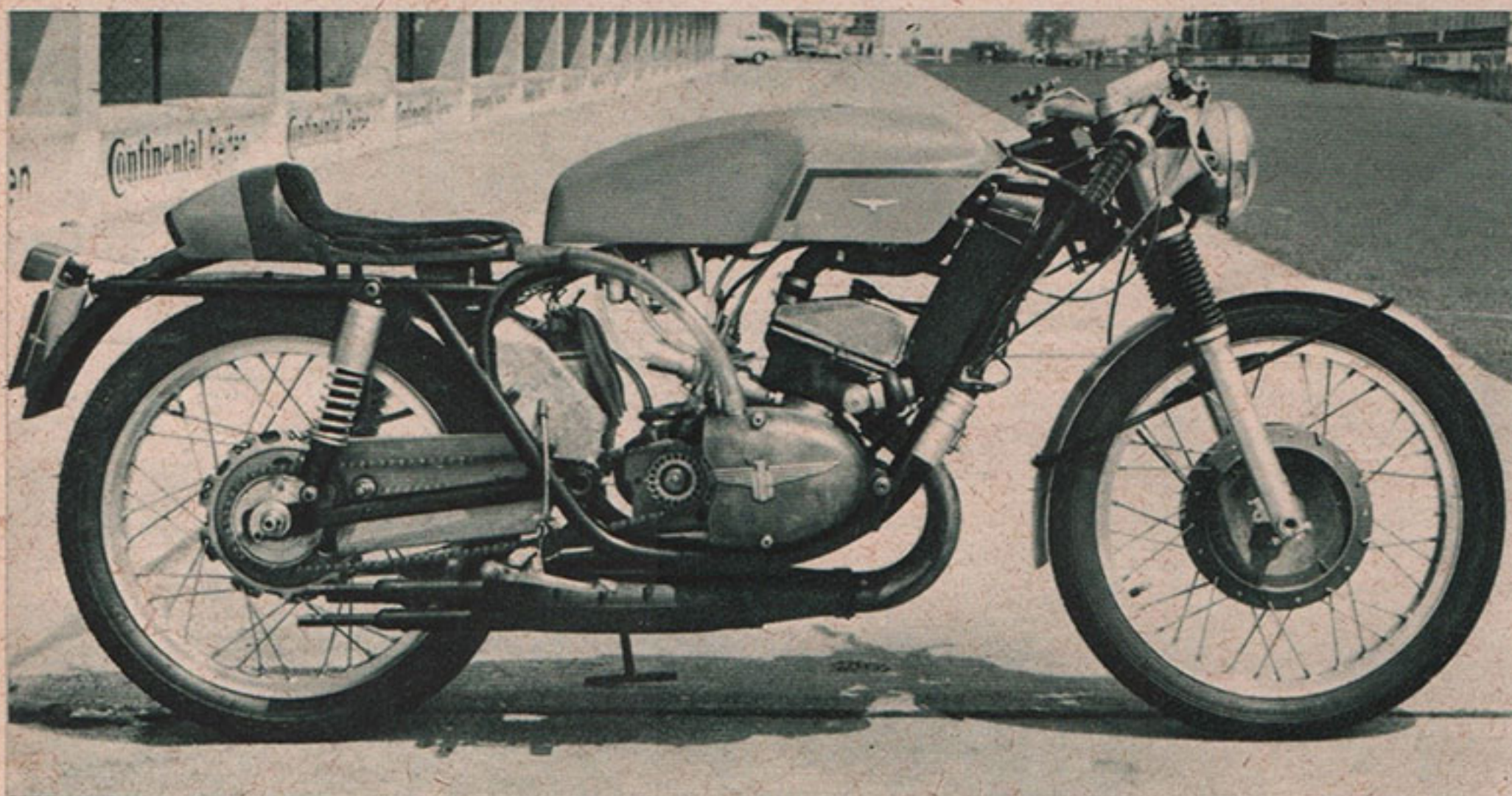
Fangen wir von vorn an: der Scheinwerfer

ders, wenn man einen großen Brummer jagen kann. **Bilder unten:** Die Maschine und der Motor von der rechten Seite. Auffallend ist die sehr saubere Arbeit von Scholtis. Die meisten Bolzen und Schrauben haben Innensechskant-Köpfe.

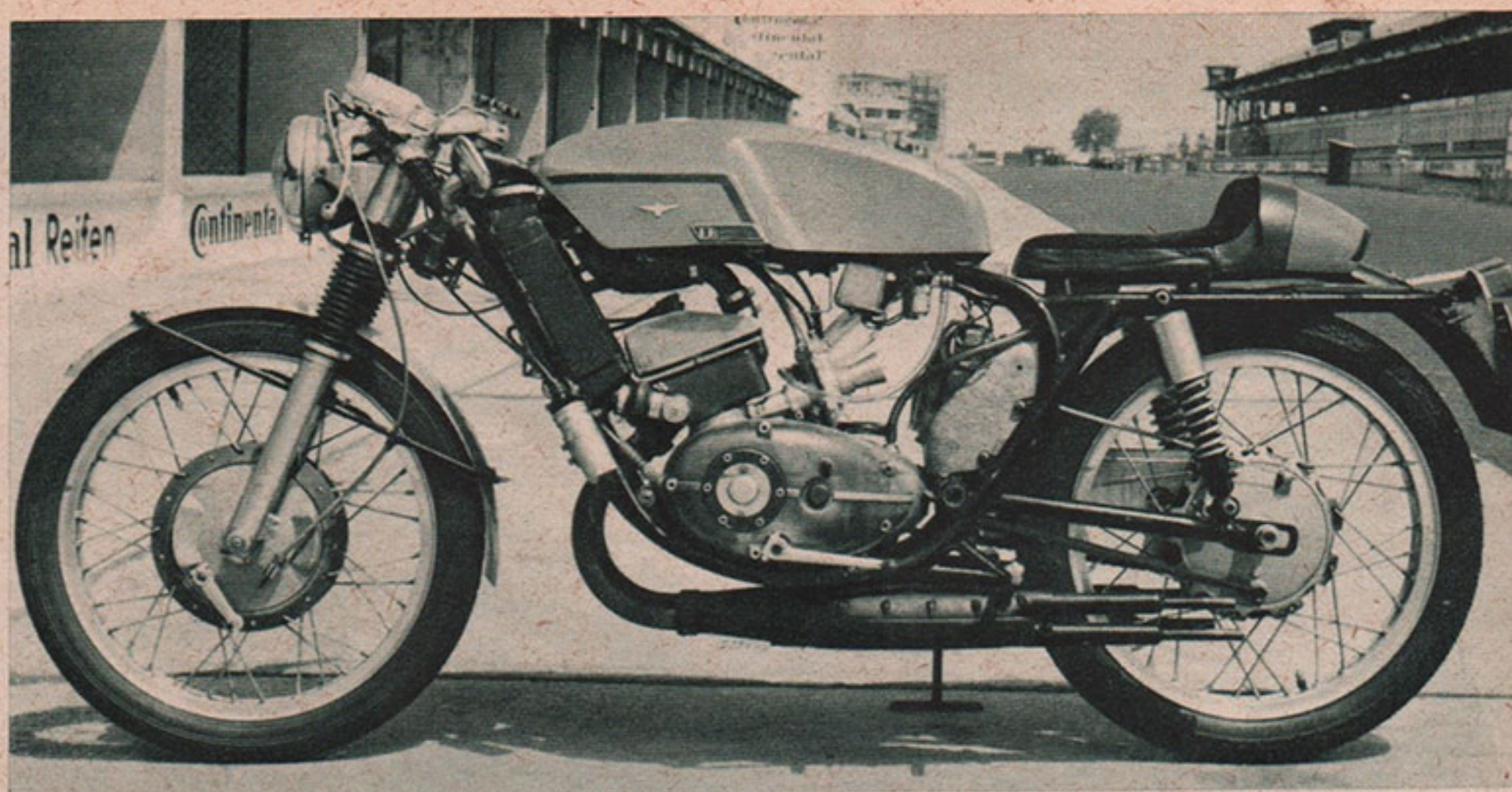
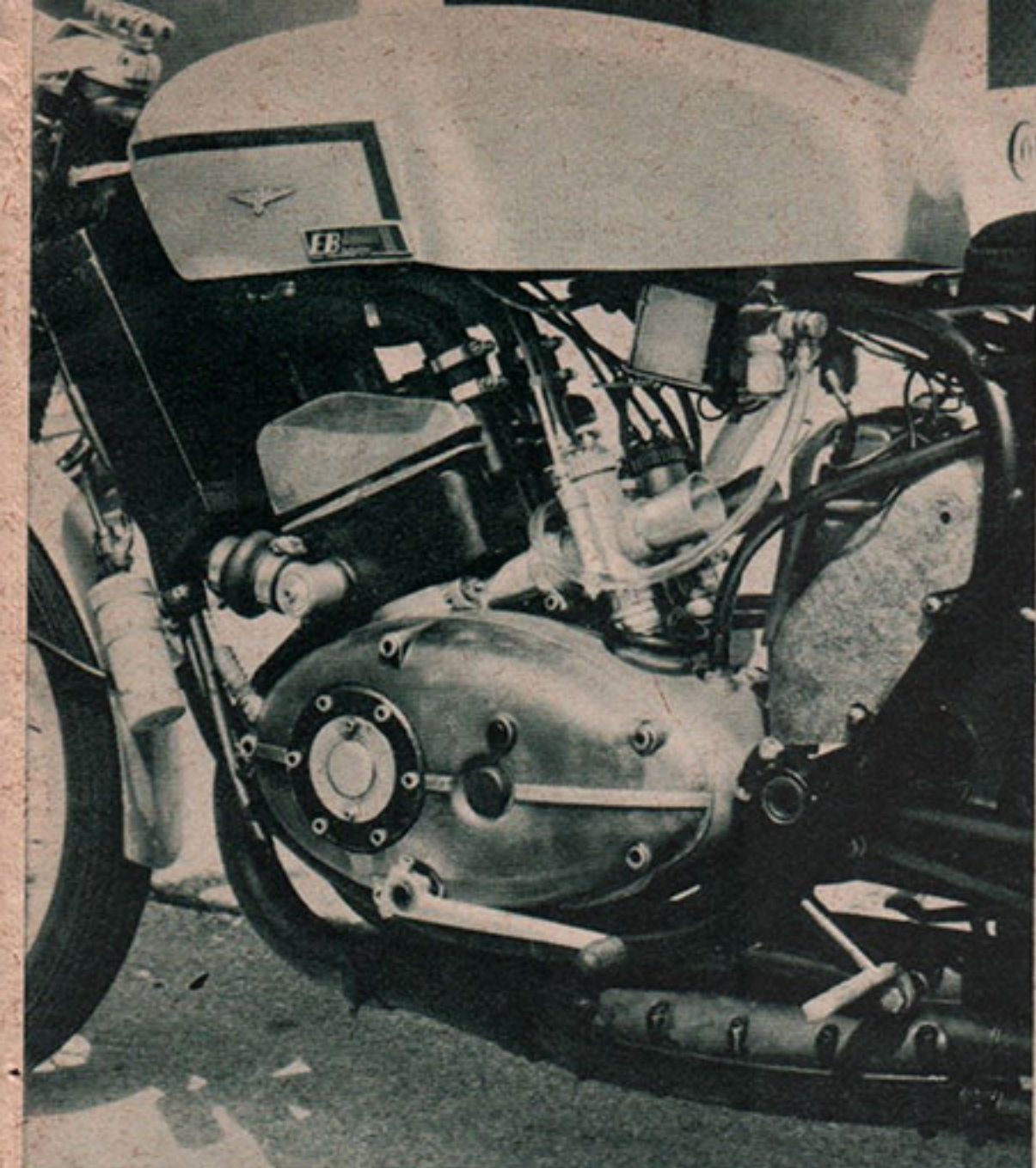
stammt von einer alten NSU-Quick, darin eingebaut ist ein BMW-Zündschloß. Die Vorderradgabel kommt aus einer Ducati Mach I, Marke Ceriani. Die Vorderradbremse ist ebenfalls von Ceriani; Abmessungen 180  $\Phi$ , Belagbreite 40 mm. Über dem Scheinwerfer ist ein elektrischer Kröber-Drehzahlmesser montiert, der übrigens sehr genau und sehr ruhig anzeigt. Dieses Instrument ist Spitzenklasse; bei Nachtfahrt ist es beleuchtet. Die Handhebel sind Magura-H-48. Die Lenkerstummel sind so angeschellt, daß man eine rennmäßige Sitzposition einnimmt. Die Maschine ist also kein „Touren“-Motorrad für lange Strecken, aber für das Wochenende zum Spaß an der Freud' ist das genau das Richtige.

Die Gabel ist um 70 mm gekürzt worden, so daß sich eine sehr niedrige Höhe ergibt. Trotzdem ist sehr viel Bodenfreiheit vorhanden, die Bereifung 2.75—18 vorn und hinten läßt das Motorrad nicht zu niedrig erscheinen. Vorn ist ein Conti-Rennreifen montiert, hinten der Reifen der Honda CB 92. Die Hinterradbremse stammt von der Adler MB 250.

Motor: Die Zylinderdeckel stammen ursprünglich von der Moto Cross-Adler. Sie haben die bekannte Quetschkante und weiter einen Brennraum ähnlich dem der Bultaco. Die Verdichtung







Die Maschine und der Motor von der linken Seite. Der Reglerkasten hängt unter dem Tank am Rahmenrohr, die beiden Zündspulen an den beiden vorderen Rahmenrohren. Die Leistritz-Dämpfer sind abgestimmt und im

Innen geändert. Für sportliche Unternehmungen auf Rennstrecken montiert Scholtis eine andere Schalldämpfer-Anlage (siehe Überschriftsbild linke Seite).

beträgt 10,25; mit den Bosch-Kerzen 290 T 16 fährt er in der Stadt, über Land, auf der Autobahn und auf dem Nürburgring. Die Gußeisen-Zylinder haben eine Ummantelung aus 2,5 mm Tiefziehblech, das an den Zylindern mit Degussalot hart angelötet wurde und so den Kühlwassermantel bildet. Die Außenstücke sind geschweißt. Als Schlitzmaße gab Scholtis Folgendes an: Einlaß  $20 \times 44$  mit Steg, der Steg ist mit Silberlot eingelötet. Auslaß  $35 \times 20,5$ . Überström  $13,5 \times 26$ . Scholtis probierte diese Schlitz an Serienzylindern auf der Autobahn, einen Prüfstand besitzt er nicht. Wie die Maschine damit geht? Junge, Junge — davon reden wir zum Schluß.

Die 27er Dell'Orto-Vergaser haben eine Amal-Schwimmerkammer in Gummi aufgehängt. Die Ansaugstutzen sind 65 mm lang.

Bohrung/Hub:  $54 \times 54$  mm. Höchste Drehzahl mit Spezialdämpfer für Rennbetrieb 9000 U/min, mit entsprechend der Leistung hergerichteten Leistritzdämpfern und ausgezeichneter Schalldämpfung (!) (keine Original-Leitritz mehr) 8500 U/min. Die gegossenen Mahle-Rennkolben haben die Bezeichnung „Mahle 124“. Es sind zwei Stahl-Kolbenringe vorhanden. Die Pleuelstange stammt von der serienmäßigen Adler-Sprinter, die Pleuelzapfen haben einen Durchmesser von 19 mm. Die Pleuel haben im Pleuelbolzenauge eine Bronzebüchse, Pleuelbolzendurchmesser 15 mm.

Bild links: Hier sieht man noch einmal alles sehr genau. Den Kettenschutz hätte Scholtis noch weiter entwickeln sollen, er ist erst halb fertig. Die Erleichterungsbohrungen am Getrieberitzel halte ich für übertrieben. Außerdem beeinträchtigt dies die Festigkeit erheblich. Im Kühlsystem ist Kühlflüssigkeit für Bohrwerke. Es ist das

Die Pleuelstange läuft in fünf Lagern. Ein Kugellager, zwei Rollenlager außen, zwei INA-Nadelroller innen mit einem Dicht-Labyrinth zwischen den Pleuelräumen.

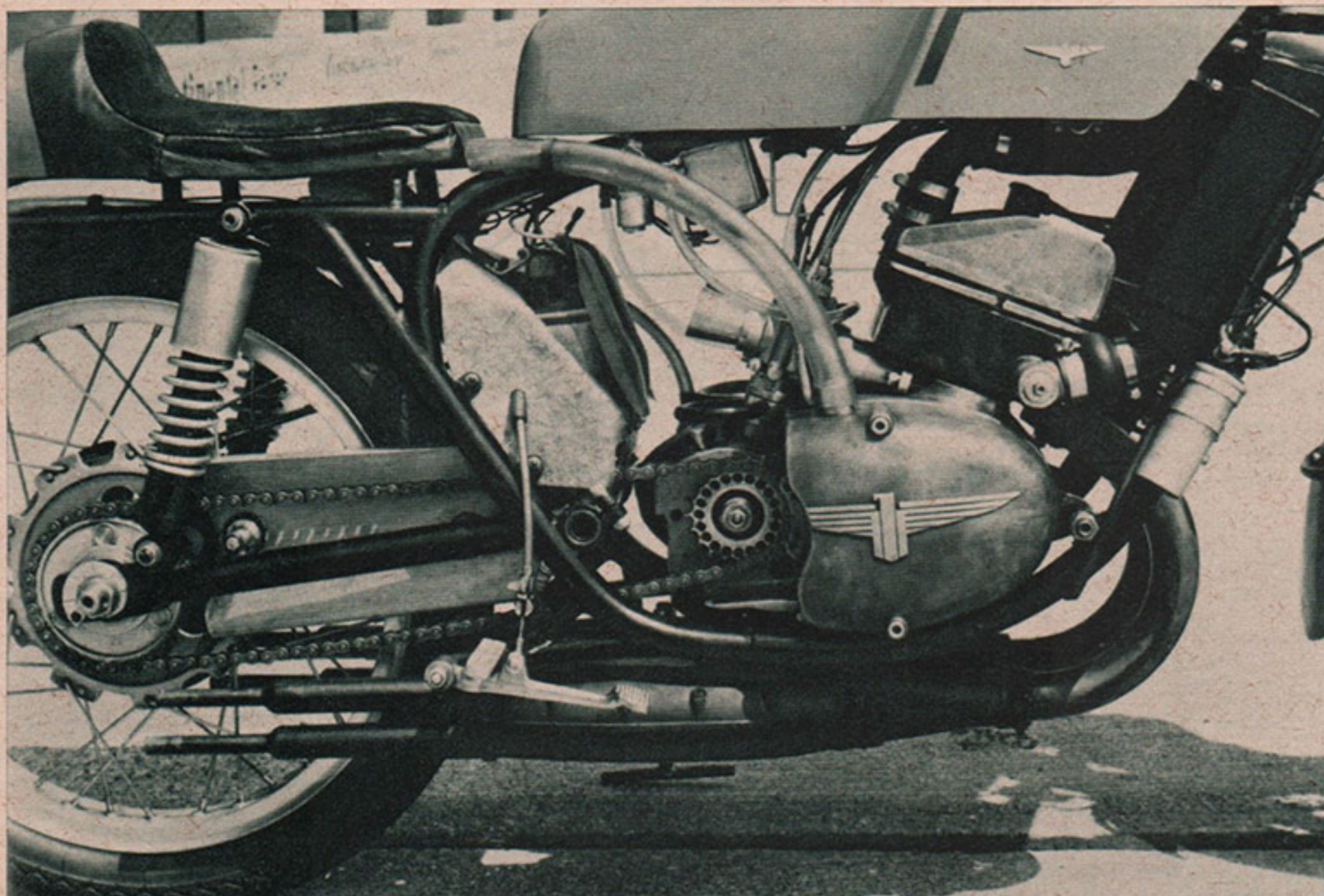
Der Primärtrieb über schrägverzahnte Räder hat eine Übersetzung von 1:3,44. Die Räder sind 12 mm breit, das Tellerrad hat einige Erleichterungsbohrungen. Das Viergang-RS-Getriebe mit Fußschaltung hat folgende Übersetzungen: 1. Gang 13:25 (1,923), 2. Gang 16:22 (1,374), 3. Gang 18:20 (1,120), 4. Gang 20:18 (0,9). Für die richtige Sekundär-Übersetzung zum Hinterrad gibt es mehrere Möglichkeiten mit einem 19-, 20-, 22-Zähneritzel und einem Hinterradzahnkranz mit 32 bis 36 Zähnen. Als wir die Maschine auf dem Nürburgring fuhren, hatte sie ein 20-Zähneritzel am Getriebeausgang und einen Hinterradzahnkranz mit 33 Zähnen. Das ergab folgende Gesamtübersetzungen in den Gängen: 10,9/7,8/6,4/5,1. Etwas knapp, denn wenn auch rechnerisch bei 8500 U/min (Radumfang mit 1,85 cm gerechnet) 185 km/h herauskommen, so erreichte die Maschine mit den Sportdämpfern wahrscheinlich nur etwas mehr als 165 km/h mit Scholtis im Sattel „zusammengefaltet“. Die von mir zum Vergleich gefahrene und seit einiger Zeit gedroschene Test-Honda CB 450 machte nämlich zu diesem Zeitpunkt auf dem Nürburgring noch gestoppte 163,2 km/h mit leicht „geknicktem“ Fahrer, und daran fuhr Scholtis mit

selbe wie Glykol, das Pätzold/Köln 1928 schon in seiner 600er Scott verwendete, mit der er beim Marienberger Dreieckrennen die BMWs versägte. Die Zylinderdeckel stammen von dem Moto Cross-Adler-Motor. Bild rechts: Scholtis ist ein langer und hagerer Fahrer, seine Maschine ist außerdem sehr schmal.

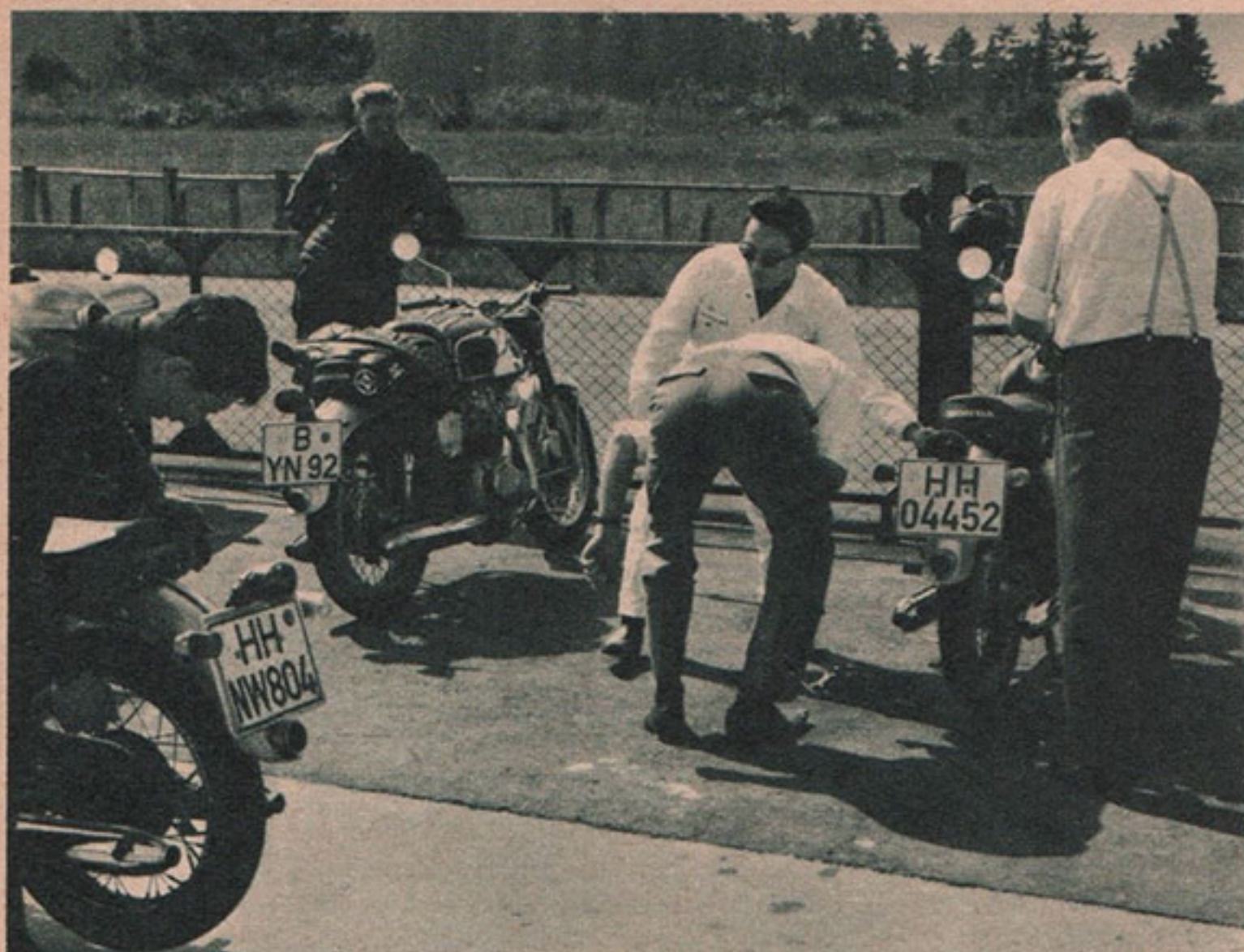
seiner Adler langsam aber stetig vorbei. Natürlich spielt da der geringere Fahrwiderstand eine große Rolle, zumal man die Adler leicht vom Boden aufheben konnte (siehe Schlußbild). Leider konnte man sie nicht wiegen, da die Waage im Fahrerlager des Nürburgrings schon für die Fahrzeuge des 1000-km-Rennens belegt war.

Der Rahmen ist aus Mannesmann-Rohren  $28 \times 2$  selbst gemacht. Vorbild dazu war der Adler-RS-Rahmen. Vorher hatte sich Scholtis ein Modell gemacht. Der Nachlauf des Vorderrades beträgt 68 mm. Die Hinterradschwinge ist in Bronzebüchsen gelagert, die Klemmfäuste stammen von der 250er Serienadler.

Die meisten Bolzen und Schrauben haben Innensechskantköpfe und überall sind selbstsichernde Muttern verwendet worden. Das Rück- und Stoplicht stammt von Lucas. Die Hinterradkette  $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$  ist gegen das Rad und den Reifen im oberen Trumm völlig abgedeckt, jedoch nach außen zu offen, so daß genügend Kühlluft an die Rollen kommt. Den unteren Trumm hätte er auch einziehen können, ebenfalls den Zahnkranz, dann wäre diese Abdeckung komplett gewesen. In die beiden Kühlerhälften gehen je zwei Liter Kühlflüssigkeit. Scholtis verwendet ein Gemisch von Wasser und Kühlflüssigkeit für Bohrwerke. Nach einer scharf gefahrenen Runde bei  $24^\circ \text{C}$  Außentemperatur im Schatten um die Nordschleife des Nürburgrings war die Kühl-



# Den Stier bei den Hörnern gepackt



Federbeinproben auf dem Nürburgring an der Honda CB 450. Wir wünschen uns, daß auch andere Firmen derart interessiert an jeder Kleinigkeit sind, die aus dem Kundenkreis kommt, und diese auch so schnell, so offen und so genau untersuchen.

Als uns ein CB 450-Fahrer erzählte, seine Maschine sei ein „Springbock, und nicht zu halten in langen Kurven, wenn die Straße uneben ist“, wurde ich neugierig. Zumal ich solche Unarten von unserer Testmaschine überhaupt nicht kannte, und weil auch andere bekannte Motorradfahrer, die diese Rakete ihr eigen nannten, nichts von solchen Zicken berichteten, sondern die Spurtreue und Kurvenfreudigkeit nur lobten. Man muß derartigen Erscheinungen auf den Grund gehen, und so klopfte ich bei Honda in Hamburg in dieser Sache an die Tür. Die dort aktiven Motorradleute verstanden sofort, was zu klären sei, und da die Testmaschine wegen des 24-Stunden-Rennens in Barcelona sowieso zurückgegeben werden mußte und vorher ihre Nürburgring-Probe bestehen sollte, traf man sich kurzfristig am Ring. Wie schrieb doch der

informierte Honda-Händler (siehe Leitartikel Heft 12/1966): „... scheint Ihr Herr Leverkus der Tausendsassa zu sein, der ... soviel Einfluß geltend machen könne, daß Unmögliches möglich gemacht werde.“ Bitte sehr — ! Aber dies war keine Unmöglichkeit, denn die Leute, die für diesen Fall zuständig waren, wußten gleich, worum es geht.

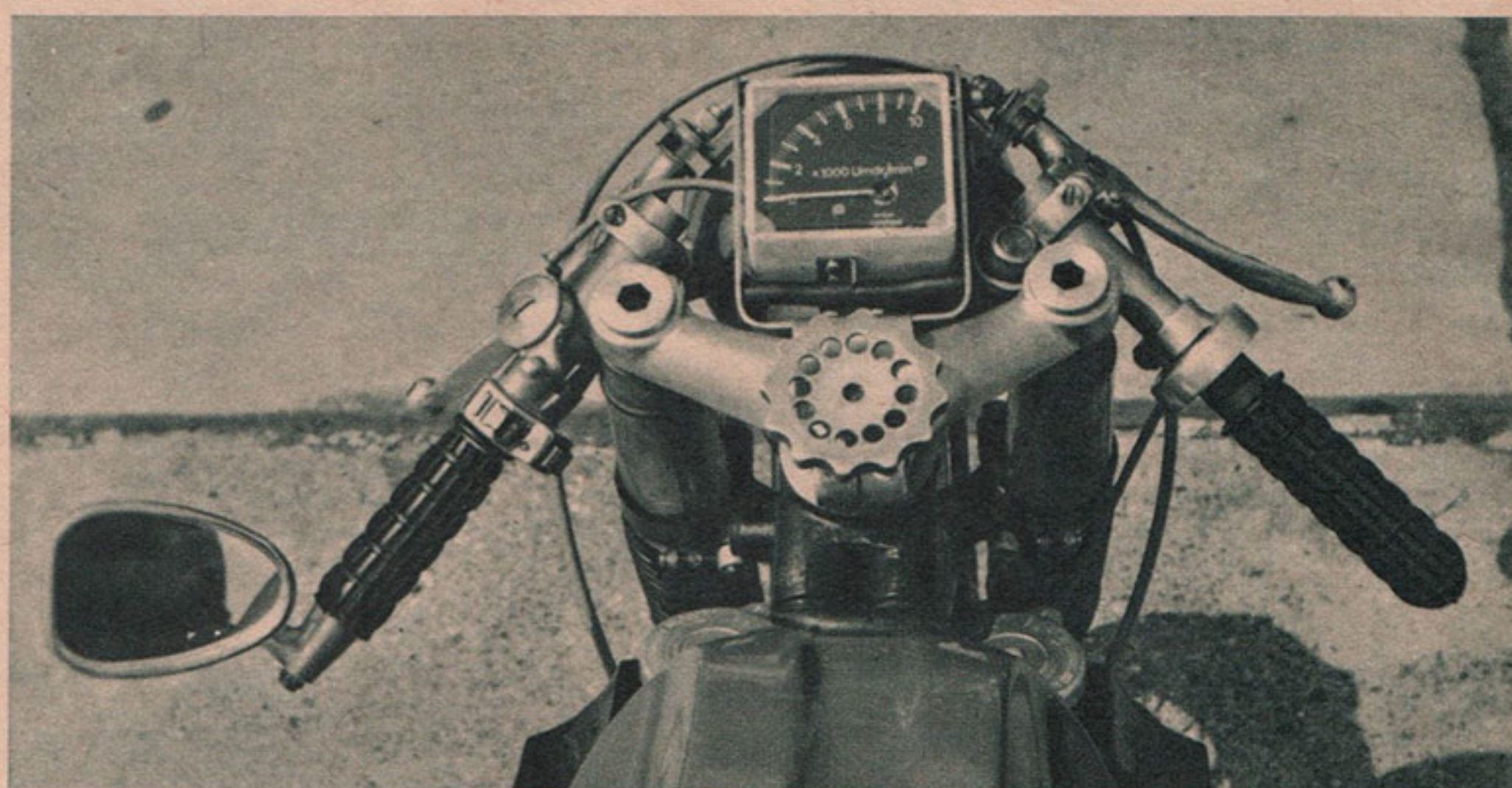
Es erschienen der von Tokio für Europa eingesetzte technische Leiter, Dipl.-Ing. Itabashi, von Aalst in Flandern; dazu Arthur Lange, Hans-Jürgen Karalus mit Chefmechaniker Klaus Schüssler von Honda in Hamburg und als Krönung des Ganzen unser Deutscher Meister Günter Beer aus Frankfurt. Wir hatten drei Maschinen, die Testmaschine mit einigen Kilometerchen auf dem Tachometer, eine Werksmaschine aus Hamburg mit ca. 800 km Laufzeit und die Maschine von



## Scholtis-Adler (Schluß)

flüssigkeit erst leicht angewärmt, man konnte mit dem Finger in den Kühler hineinlangen — es war gut handwarm. In den Polyester-Tank gehen 12 Liter Gemisch 1:25 (40er Schranköl) hinein.

Das Motorrad ist sehr handlich, doch darf man keinen dicken Bauch haben, um bequem draufhocken zu können, weil man ja ziemlich zusammengefaßt sitzt. So bildet man nur einen sehr geringen Luftwiderstand, die Lenkerenden sind so angebracht, daß die Arme am Tank anliegen. Die Fußbremse und der Fußschalthebel sind mit leichten Stiefeln gut zu erreichen, für grobes Schuhwerk passen sie nicht so gut. Ein Kickstarter fehlt, man schiebt die Maschine im ersten Gang an (der reicht bei 8500 U/min bis zu 85 km/h), sie springt nach einigen Metern Schiebens an. Dann hupft man in den Sitz und zieht auf. Der Motor verschluckt sich nicht, sondern beschleunigt unerhört. Unterhalb von 4000 U/min zieht er noch, doch sollte man nicht zu lange dort



unten bleiben, damit die Kerzen nicht verölen. Ich probierte, was er tut, wenn man von da an im 4. Gang Vollgas gibt. Langsam und sicher dreht der Motor hoch.

Schon beim Anbremsen der Südkehre und beim Durchfahren der langen Kurve merkte ich, daß diese Adler ruhig lag, nicht sprang, nicht schlenkerte und bis zu einer unerhörten Schräglage zu fahren war. Die Spurtreue ist wunderbar, die Federung arbeitet sauber und läßt selbst an den Springkuppen hinter der Exmühle und im Kesselchen die Räder nicht vom Boden abheben. Kein Wunder, daß Scholtis mit seinem Feuerzeug sogar ganz große und schnelle PS-Reservoirs auf einem Kurs wie dem Nürburgring jagen und überholen kann! — Da ist nichts mehr mit einer anderen 250er zu machen, und die meisten 500er und größeren Brocken brauchen ganz schöne Fahrwerke, Kamikaze-Fahrer und PS, um mit-

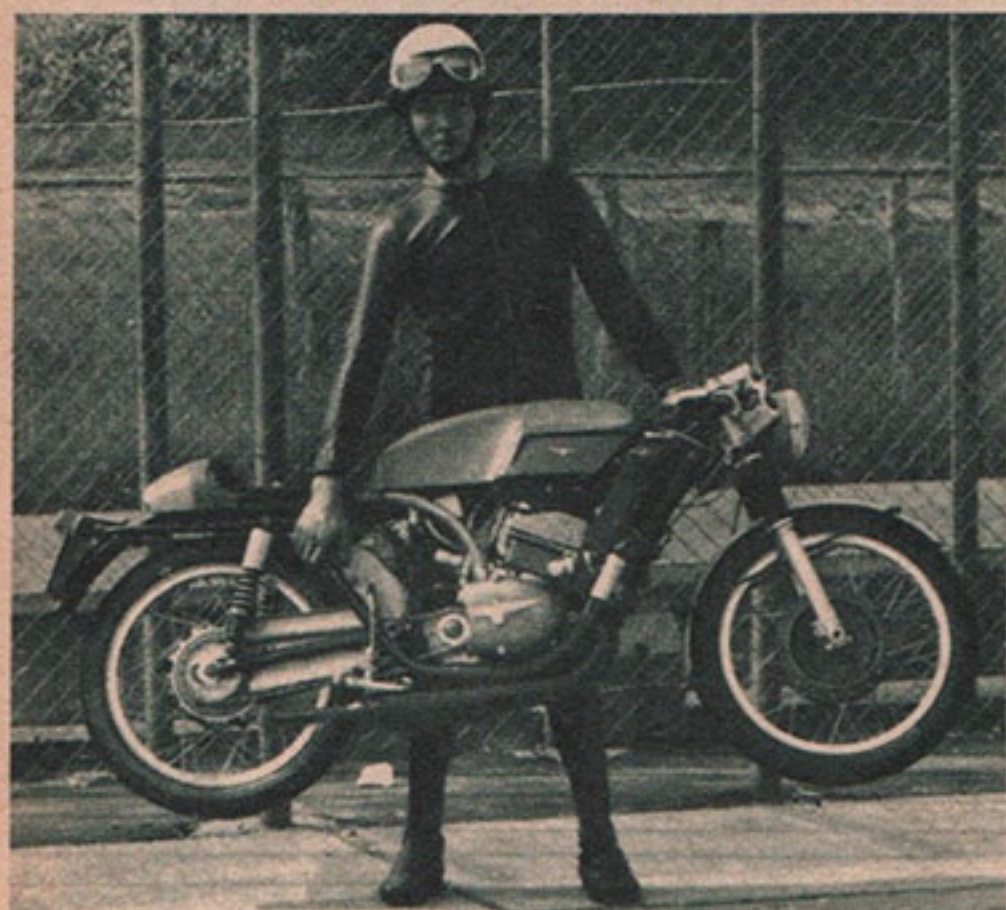
Dieses Bild zeigt, daß das Gewicht sehr niedrig ist.

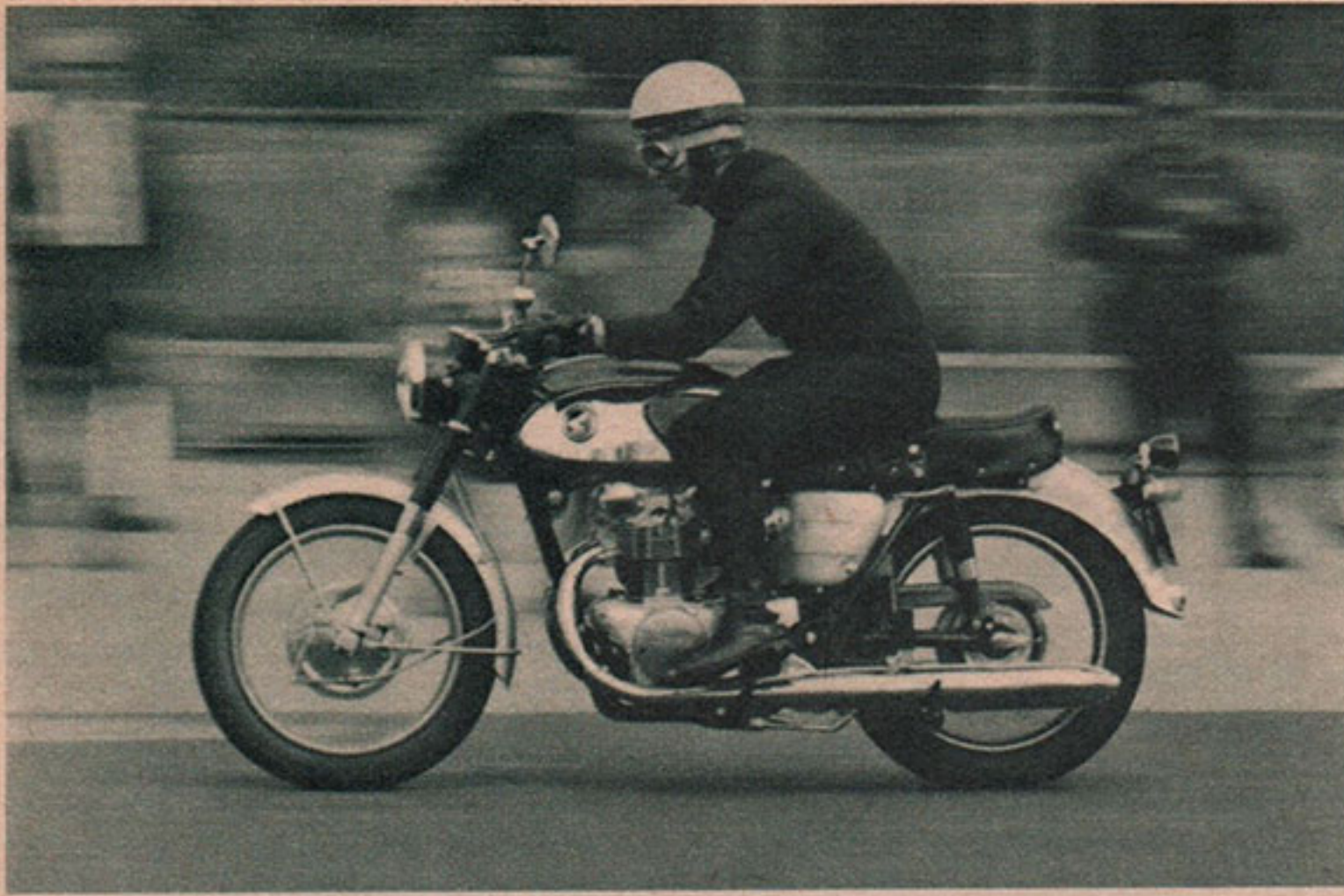
Der ausgezeichnete Kröber-Drehzahlmesser paßt wunderbar in den Lenkerausschnitt. Deutlich ist zu sehen, wie groß die Bogen der Seilzüge gelegt sind. Zwei Einfüllstutzen für zwei Kühlerhälften. (Fotos: Klacks)

halten zu können. Wir machten eine Vergleichsfahrt mit der Honda CB 450, was für die Scholtis-Adler 1:0 ausging —!

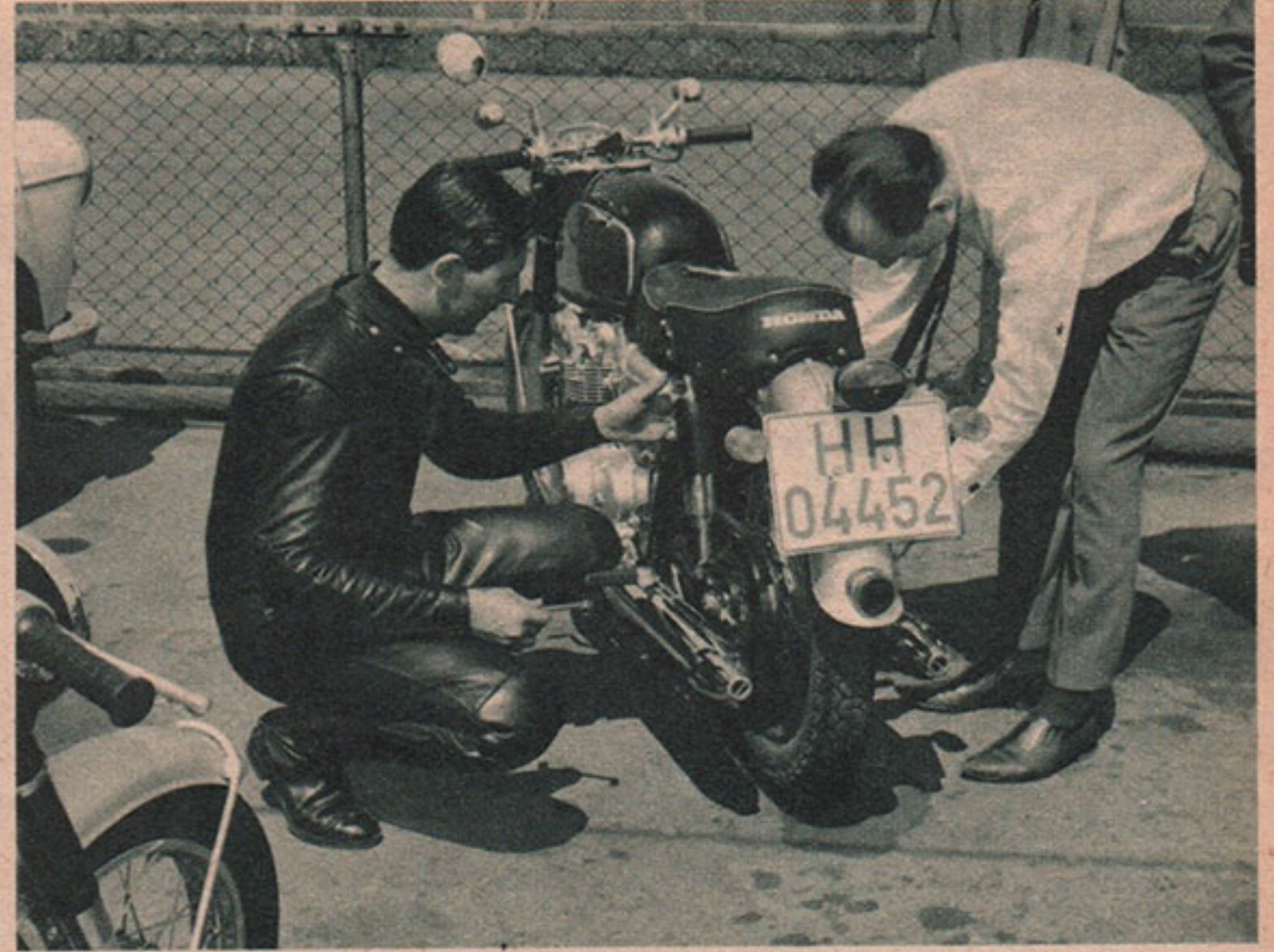
Die Fuchsröhre bin ich mit Vollgas hinuntergebrast. Da waren die 8000 U/min vorhanden (= 174 km/h); Adenauer Forst, 2. Gang; Metzgesfeld, Kallenhard 3. Gang; Wehrseifen 1. Gang, hinter der Ex-Mühle bis zum Karussell 3. Gang usw. Streckenstücke wie Hohe Acht, Wippermann, Brünchen, Pflanzgarten waren ein ganz besonderer Spaß mit dem spurtreuen und leichten Fahrwerk, das kann mir jeder glauben. Am Ende der Runde — Scholtis fährt so eine in der Regel mit dieser Maschine unter 12 Minuten, etwa um 11:40, 11:45 herum — war ich um ein tolles Erlebnis reicher!

Klacks





Der Deutsche Meister Günter Beer/Frankfurt (Bild oben) war mit von der Partie. Systematisch wurden verschiedene Federbeintypen untersucht (Bild rechts). Auf dem Nürburgring gibt es herrliche Streckenstellen für solche Proben, er ist glücklicherweise noch nicht so unnatürlich potteben wie manche schnelle Rennpiste. (S. linke Seite, Bild rechts.)



Horst Bredow, Berlin, ca. 5000 km gelaufen, vom Archiv für Motorradgeschichte. Unabhängig voneinander fuhren wir die Maschinen jeweils mehrere Runden mit den verschiedenen Federbeinen. Ein Paar normale, neue Federbeine, unverändert serienmäßig, ein Paar präparierte mit Stoßdämpferöl etwa der Viskosität SAE 20—25, ein Paar für die Honda zu-rechtgemachte englische Girling-Federbeine. Dabei kamen folgende meßbare Zahlen heraus: In der Werksmaschine waren meine Zeiten mit den normalen serienmäßigen Federbeinen (neu) 12:45/12:25/12:10. Mit den präparierten Federbeinen 12:30/12:18/12:09. Mit den englischen Girling-Federbeinen 12:25/12:10/12:07. Mit der Testmaschine und den schon länger in Betrieb befindlichen Serienfederbeinen kamen folgende Zeiten heraus: 12:15/12:17/12:03 (das ist ein Schnitt für alle diese Zeiten zwischen 113 und 107,3 km/h), — stehend am Start und stehend im Ziel. Bei anschließender Untersuchung der Schwingenlagerungen zeigte es sich, daß die Schwingen der Bredowschen Maschine und der Werksmaschine leicht zu bewegen waren, während bei der Testmaschine ein fühlbarer Reibungswiderstand erkennbar war. Das heißt, daß die Dämpfung der Testmaschine durch diese zusätzliche Reibung günstiger war. Sie sprang bei weitem nicht so stark und lag ruhiger im Hatzenbach-Einlauf, am Flugplatz, in der Fuchsröhre, beim Bergwerk, im Kesselchen. Mein Urteil war, daß die Wirkung der Dämpfer bei den normalen Federbeinen nachläßt, und daß eine andere

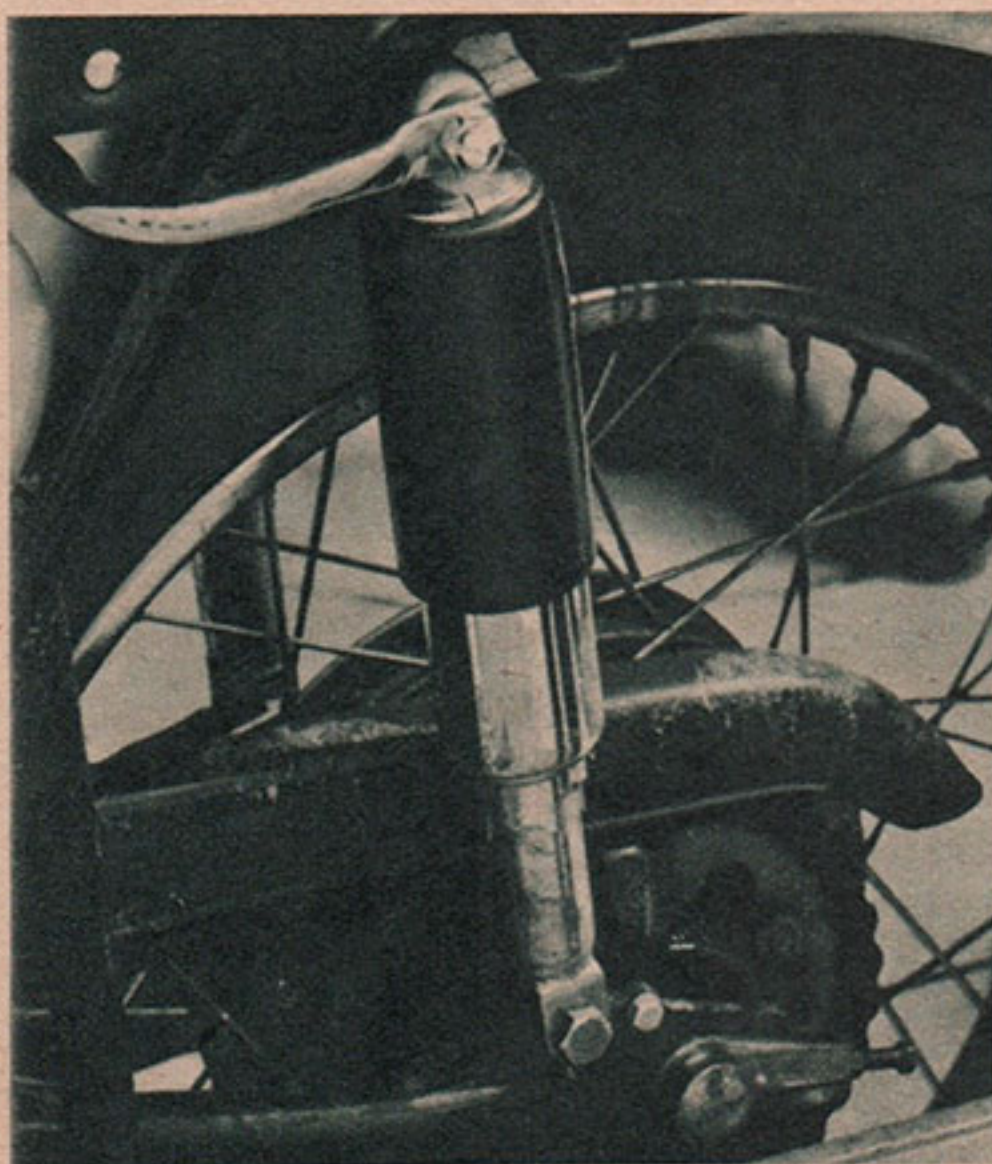
Öl-Viskosität eine Verbesserung bringt. Je nach Verschleiß der Stoßdämpfer, nach dem Zustand der Schwingenlagerung, verhält sich die Maschine in kritischen Situationen besser oder schlechter. Die Kunststoff-Lagerbuchsen der Schwingenachse sind in ihren Passungen nicht immer gleich, vielleicht quellen sie auch, was sich ebenfalls auf die Dämpfung auswirkt. Daher wohl die Unterschiede. Günter Beer kam zu genau gleichem Urteil, und Mr. Itabashi schrieb sich jede Kleinigkeit genauestens in sein Reportbuch. Er sagte, daß in Japan solche Art von Landstraßen und Strecken wie in Europa mit der Bezeichnung „Bundes-“, „1. Ordnung“, „2. Ordnung“ usw. unbekannt sind. Entweder es sind pottebene Pisten wie im Hockenheimer Motodrom oder aber gleich ganz schlechte Wege, die nur ganz geringes Tempo zulassen. Zum Versuch der CB 450 ging man hauptsächlich auf den Suzuka-Rennkurs, die meisten öffentlichen Straßen haben zu ihrem ebenen Belag auch noch Geschwindigkeitsbeschränkungen. Daher sind solche extremen Dämpfer-Probleme gar nicht bei den Japanern aufgetaucht, wie sie jetzt bei uns in diesen hohen Fahrleistungs-Dimensionen erscheinen! Interessant war jedoch, daß der Unterschied in den gefahrenen Durchschnitten gar nicht so herzerreißend war, obwohl sich die Maschinen jeweils anders benahmen. So wundert es mich auch, daß z. B. einer der Honda-Fahrer, die über schlechte Spurtreue klagten, beinahe völlig durchgeschliffene Fußrasten-Rohre hatte. Auf

meine Frage, wann denn eigentlich die Maschine unruhig werde, antwortete er mir: „Na ja, so bei etwa 170 km/h in Schräglage —!“ Hierzu ist zu sagen, daß ich mit Passagier über Nebenstraßen unter Umgehung jeglicher Autobahn in vier Stunden zehn Minuten von Stuttgart zum Nürburgring gefahren bin. Mit Tankpause 4:20. Kann man das mit einem gefährlich springenden Apparat? — Anzumerken ist, daß die Testmaschine im Jahre 1965, die die erste CB 450 war, die nach Europa kam, eine großartige Spurtreue hatte. Sie ging beim Schwedenkreuz in der leichten Linkskurve über den Buckel mit mehr als 160 km/h hinweg, ohne daß der Haken in der Fahrtschreiberlinie zu groß war. Manfred Zeller, Versuchsfahrer bei BMW, soll einmal geäußert haben, daß die gefahrenen Zeiten der damaligen Test-Honda nicht möglich gewesen seien, gemessen an dem Fahrwerk der Honda, die BMW in München sich für Vergleiche kaufte. Es ist schade, daß Manfred Zeller die 1. Maschine und unsere jetzige Testmaschine nicht fahren konnte. Die Fahrtschreiberblätter mit den Zeiten liegen ja vor.

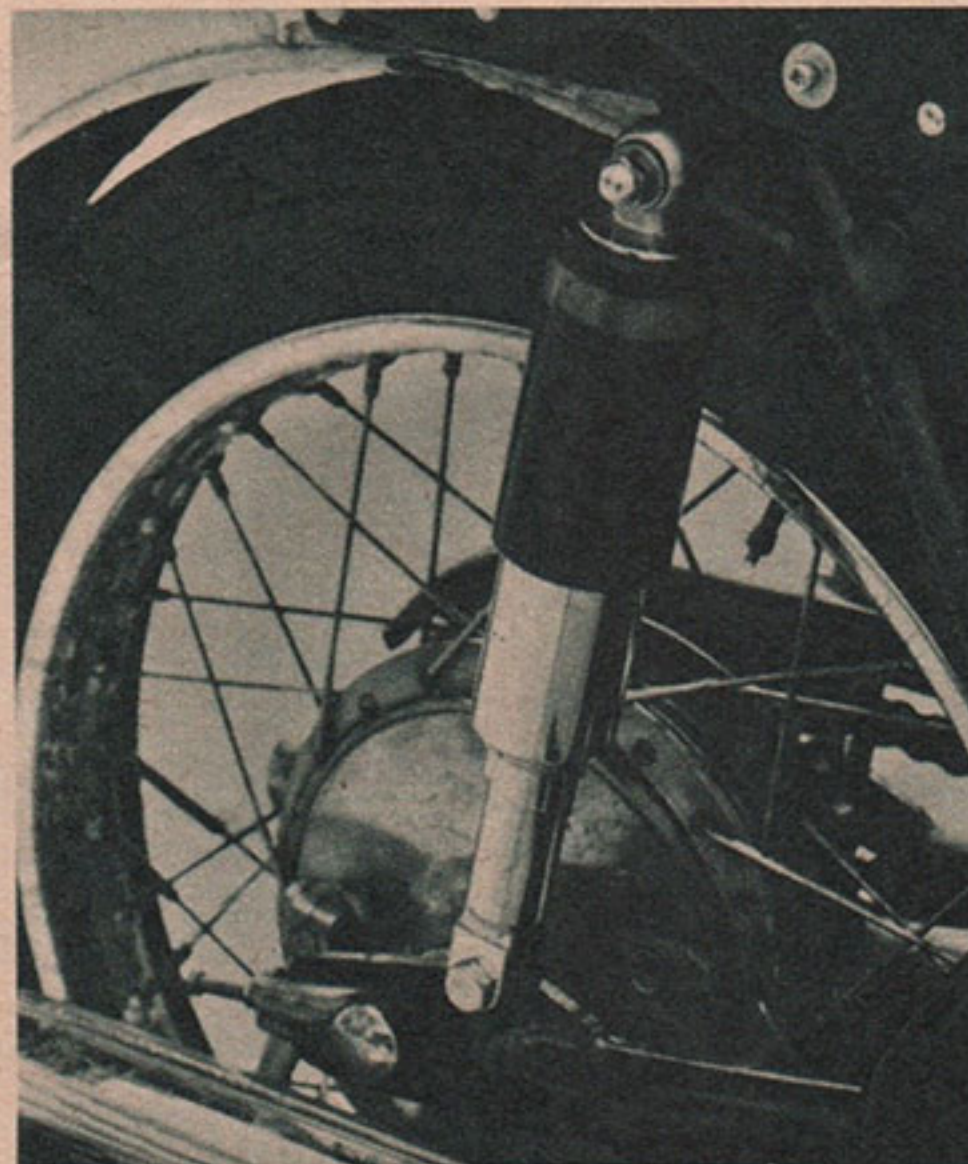
Kommen wir zum Schluß der Aktion: es ist nicht so, daß man sich in Hamburg und in Tokio nicht um auftretende Probleme der Praxis kümmert. Im Gegenteil — die Reaktion der Honda-Leute fand ich bemerkenswert, und ich hoffe auch, daß es bemerkenswert sein wird, was sie daraus zu machen verstehen.

*Klacks „Tausendsassa“*

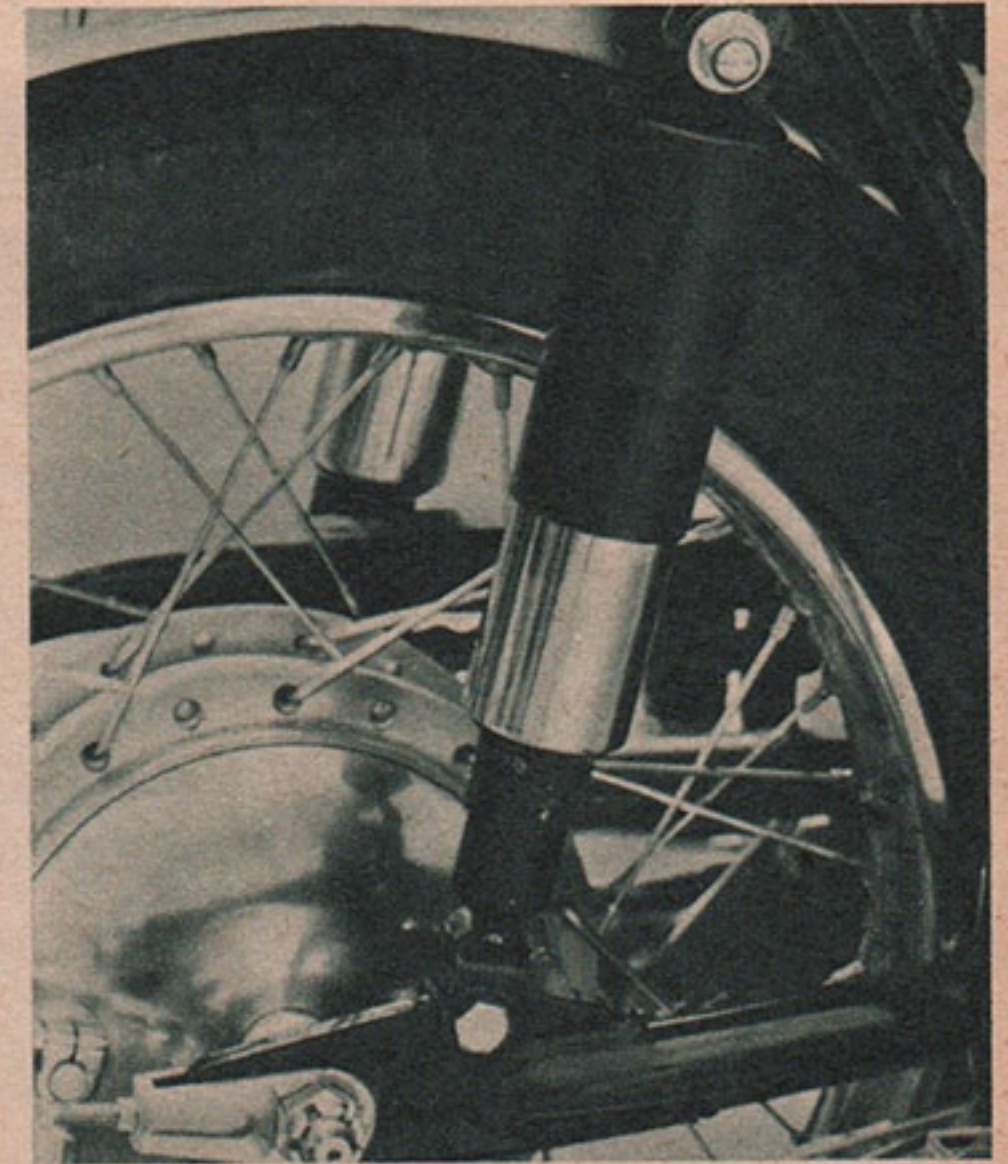
Das normale, serienmäßige Federbein der Honda CB 450.

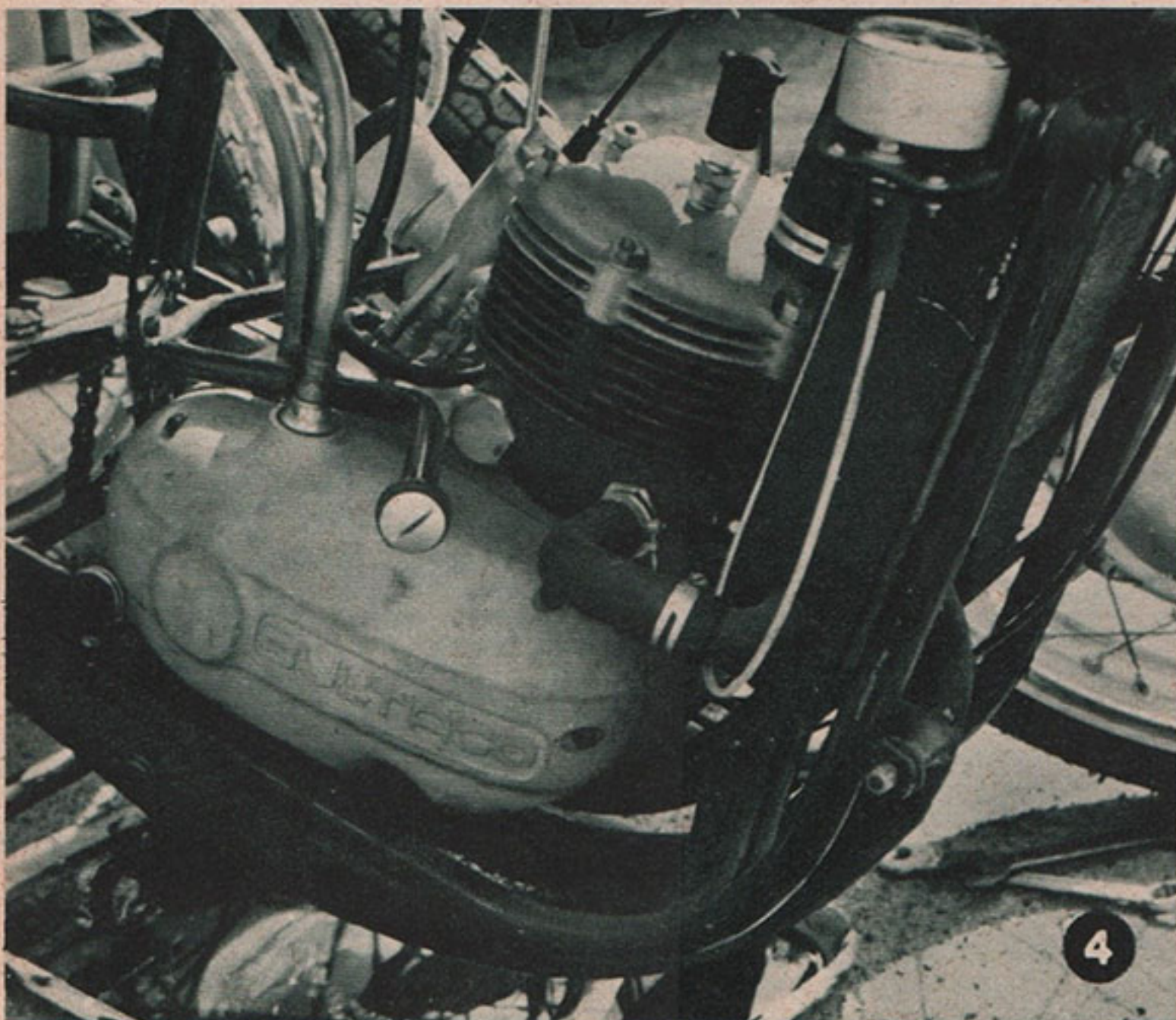
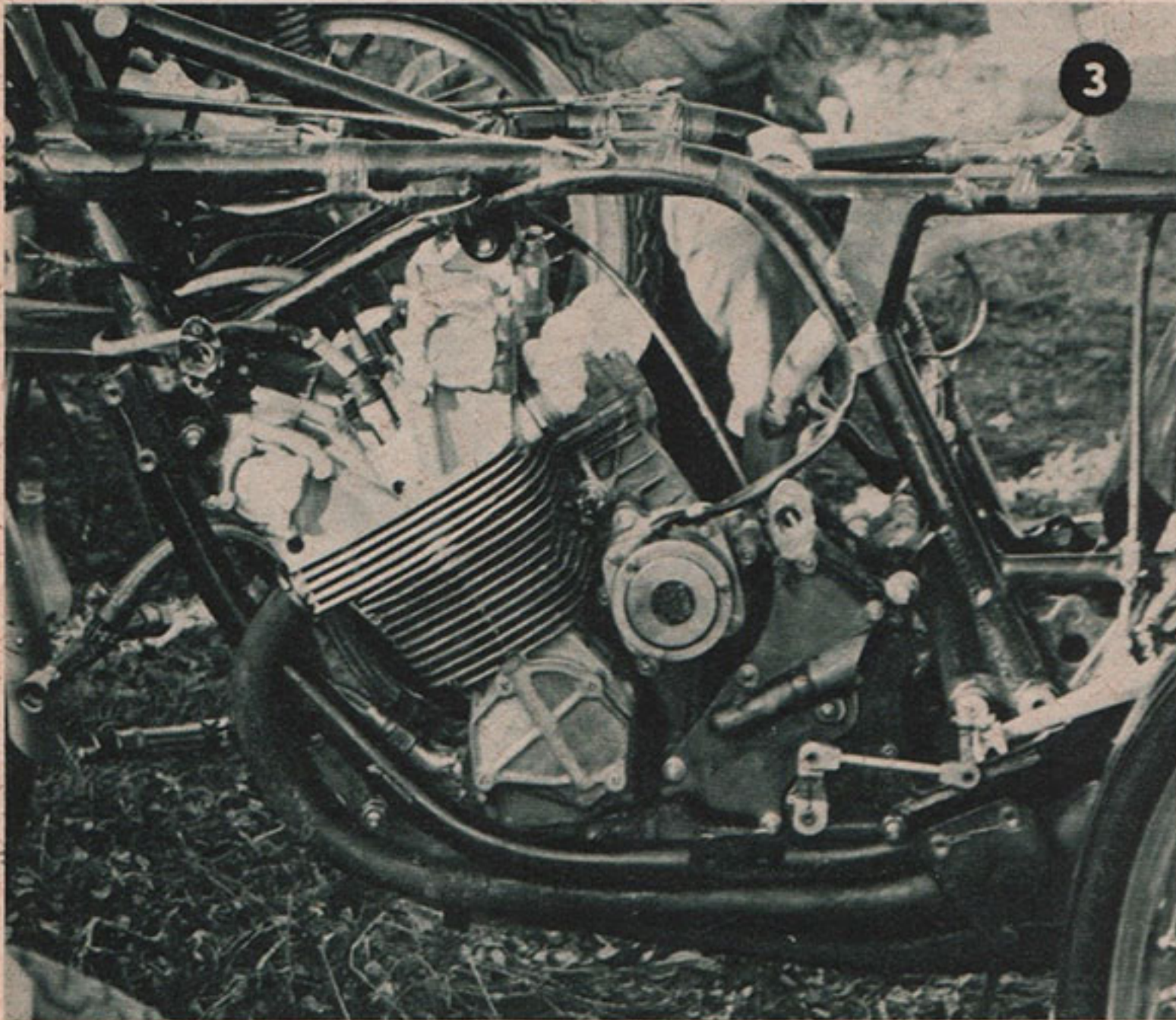
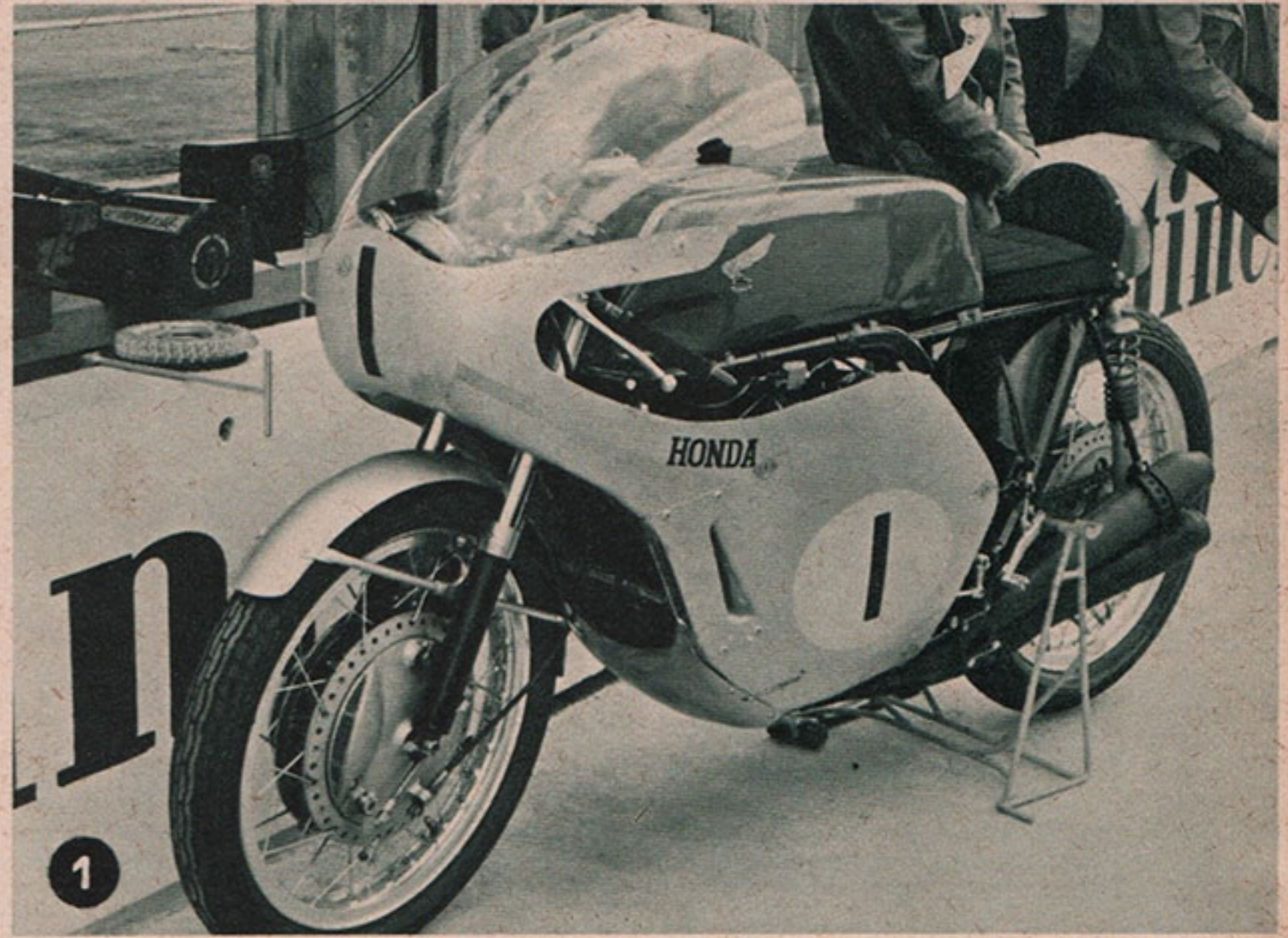
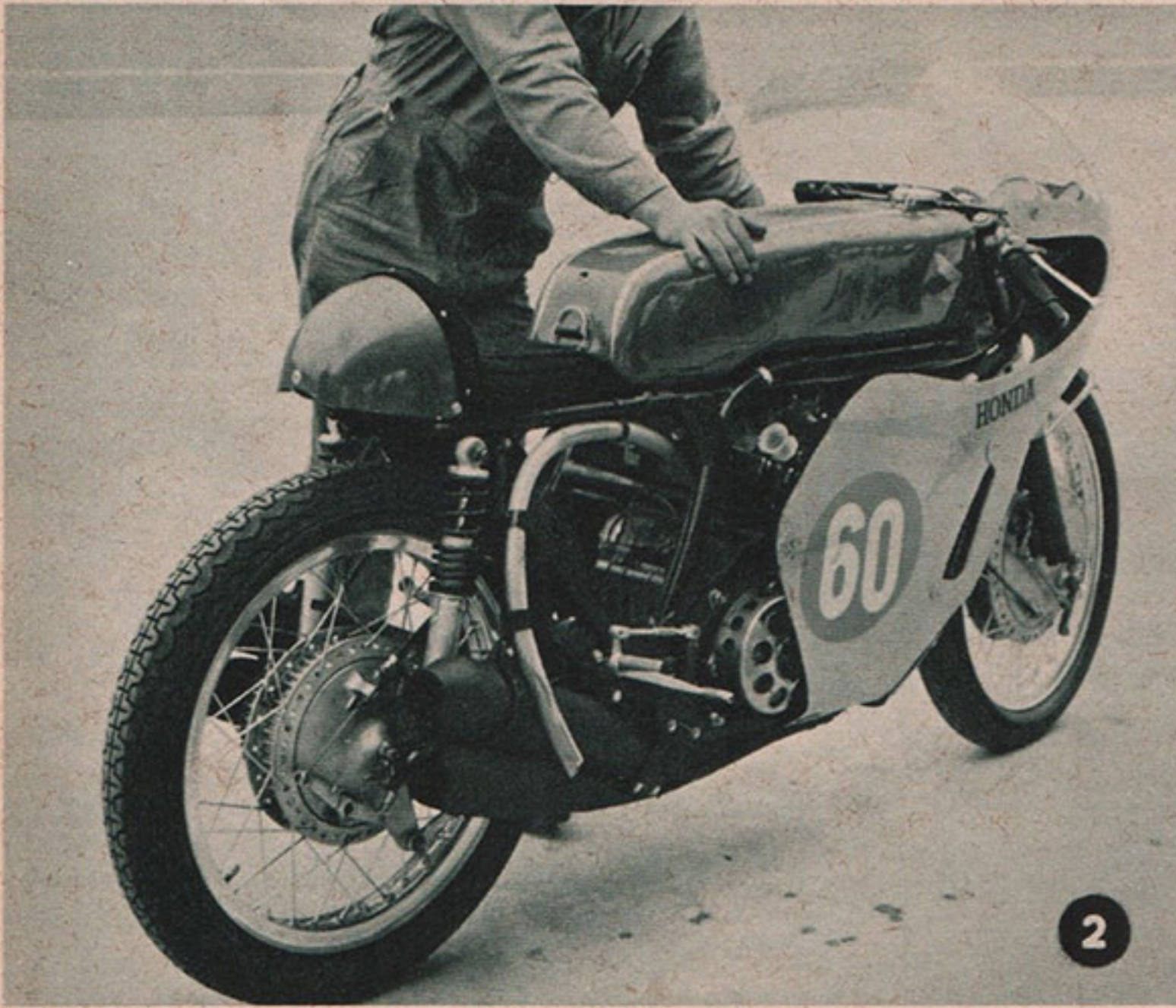


Honda-Federbein mit geänderter Ölfüllung.



Ein für die Honda präpariertes Girling-Federbein.





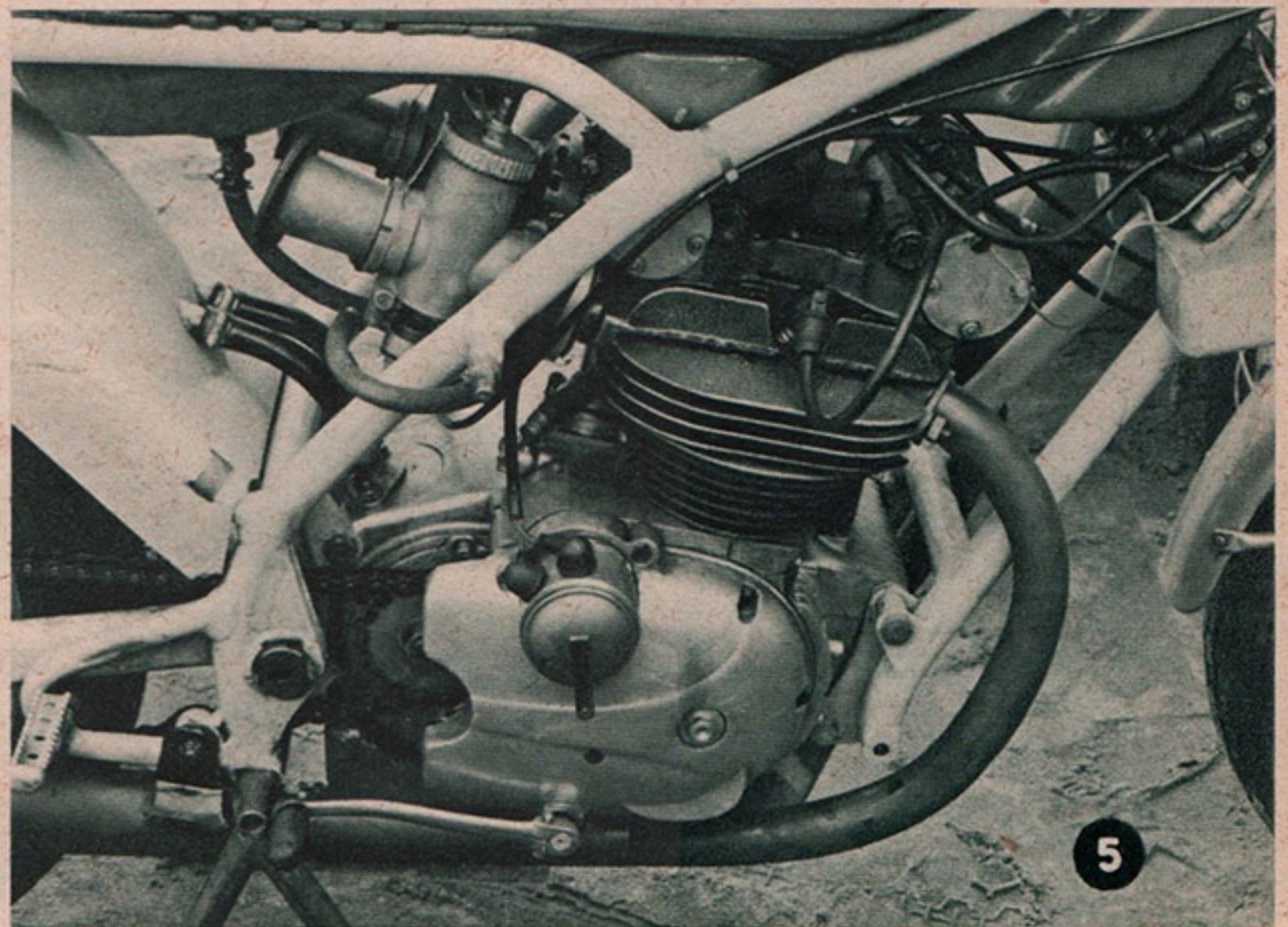
# TECHNIK IM FAHRERLAGER

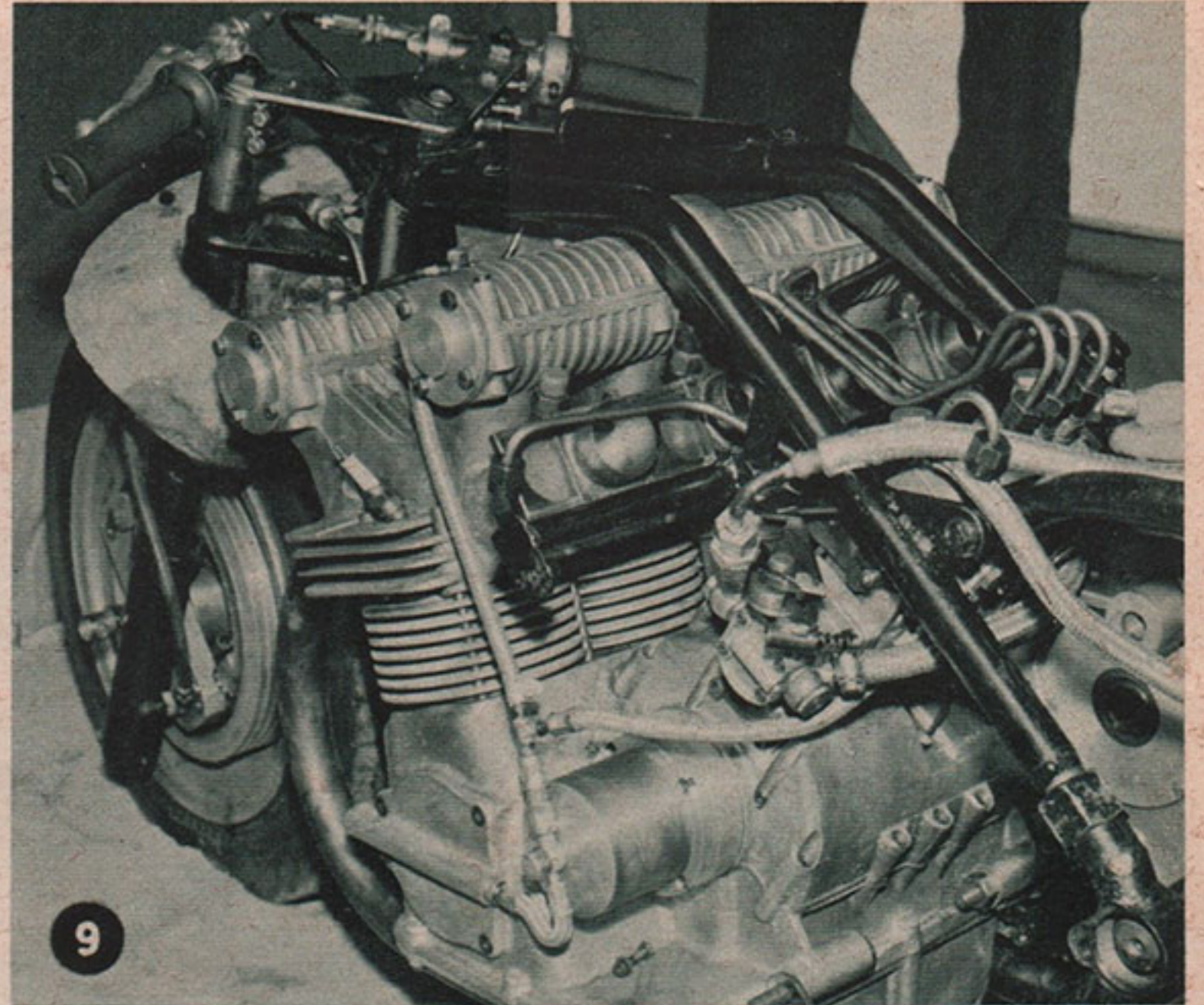
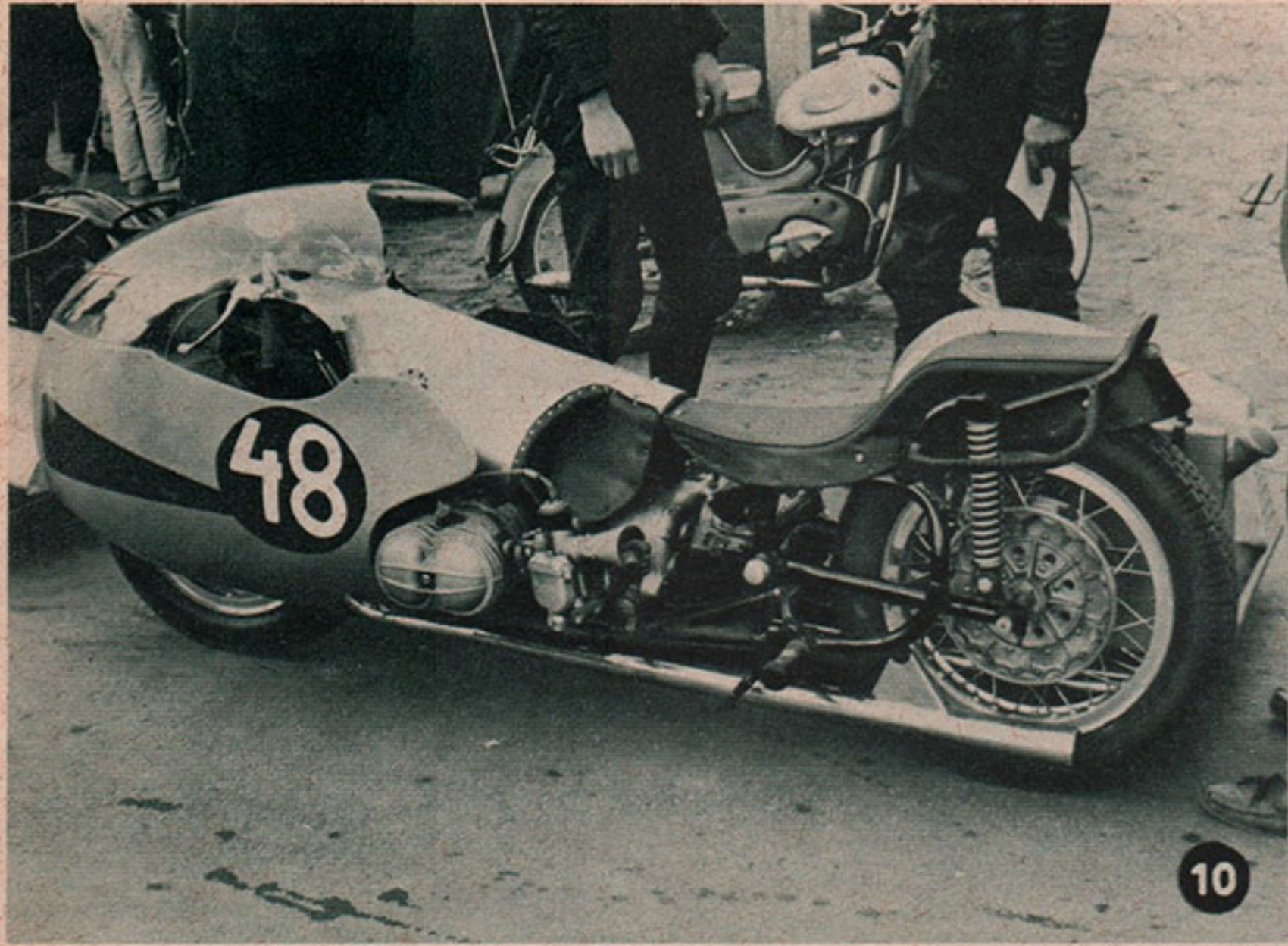
Es wird immer schwieriger, bei internationalen Rennen technische Details moderner Rennmaschinen mit der Kamera einzufangen – die Verkleidungen und der „Geheimniskult“ in manchen Boxen sind nicht gerade „publicity-günstig“. Diese Bilder entstanden anlässlich des Großen Preises in Hockenheim.

1) Die derzeit der gesamten Konkurrenz (mit angeblich 90 PS) überlegene neue 500er Vierzylindermaschine von Honda – die angebliche V8-Maschine ist ein Gerücht, vorläufig tun's vier Zylinder auch! Vorn an beiden Seiten in der Verkleidung die Ölkühler, die jetzt alle Honda-Rennmaschinen haben.

2) Die Megaphone an den Honda-Rennmaschinen (das ist hier wieder die 500er) sind im Zuge neuerlicher Leistungssteigerung mit Prall-Konen versehen worden.

3) Das ist der 350er Vierzylinder von Honda (der 500er sieht genauso aus): beachtenswert der nach hinten herausgerückte Mitteltrieb für die beiden oberliegenden Nockenwellen, um die Baubreite zu reduzieren. Die Vergaser sind noch nicht montiert; sie werden erst draufgesteckt, wenn die Verkleidung angebaut ist, damit die Maschine ja nicht zu lange „nackt“ dasteht!





4) Sowohl die 125er als insbesondere auch die 250er Bultaco mit ihrem wassergekühlten, schlitzzesteuerten Zweitakter treten jetzt in zunehmender Stückzahl auf – nicht verwunderlich: eine erschwingliche, leistungsfähige (technisch zudem auch noch wunderschöne) Rennmaschine auch für Privatfahrer. Das Instrument seitlich am gummigelagerten Kühler ist ein Fernthermometer.

5) Die Jawa-Werksfahrer treten noch immer mit den Zweizylinder-Viertaktmotoren in der 250er und 350er Klasse an, deren Konzeption bereits viele Jahre alt ist: Mittelantrieb der beiden obenliegenden Nockenwellen durch Königs- und horizontale Querwelle.

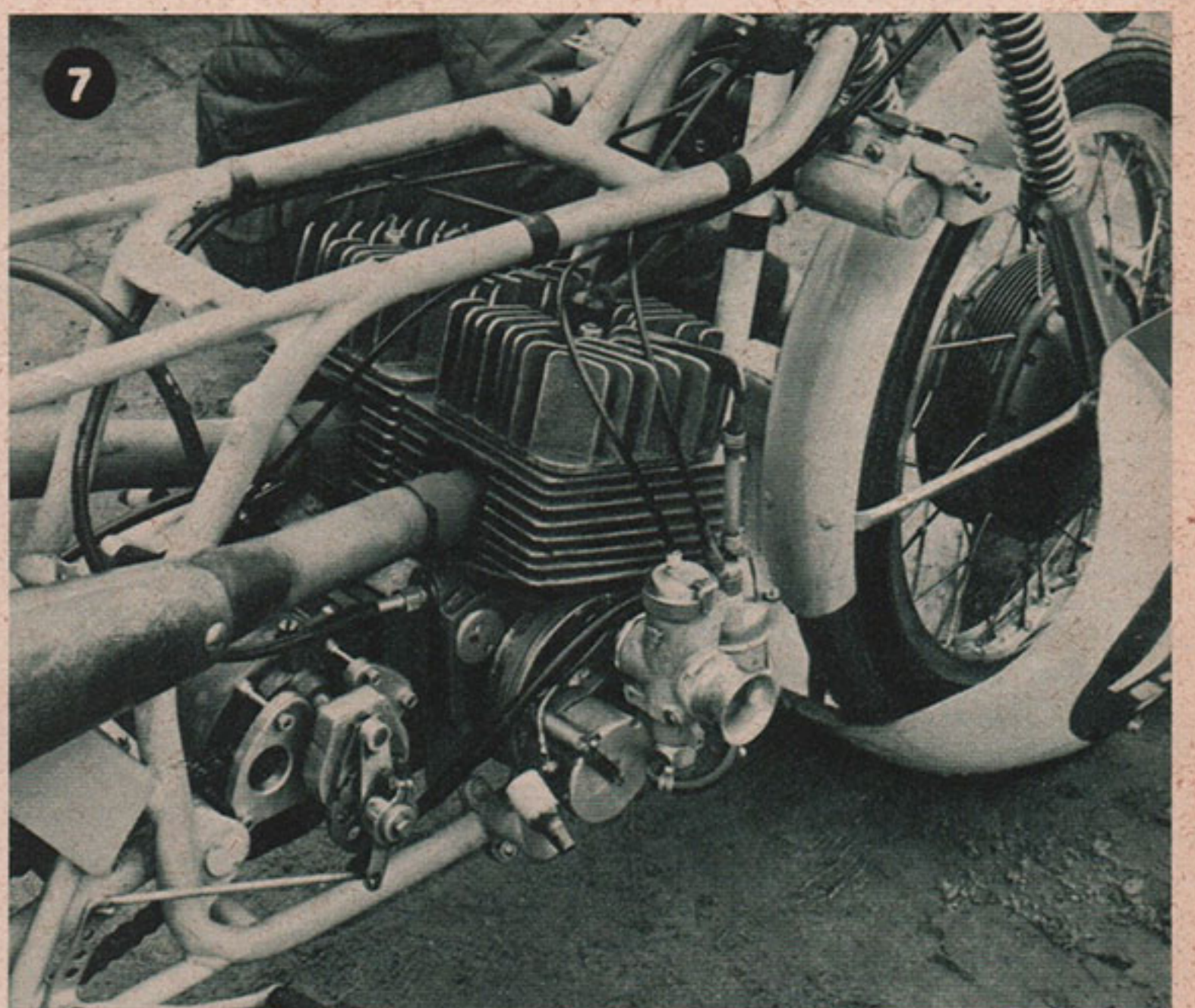
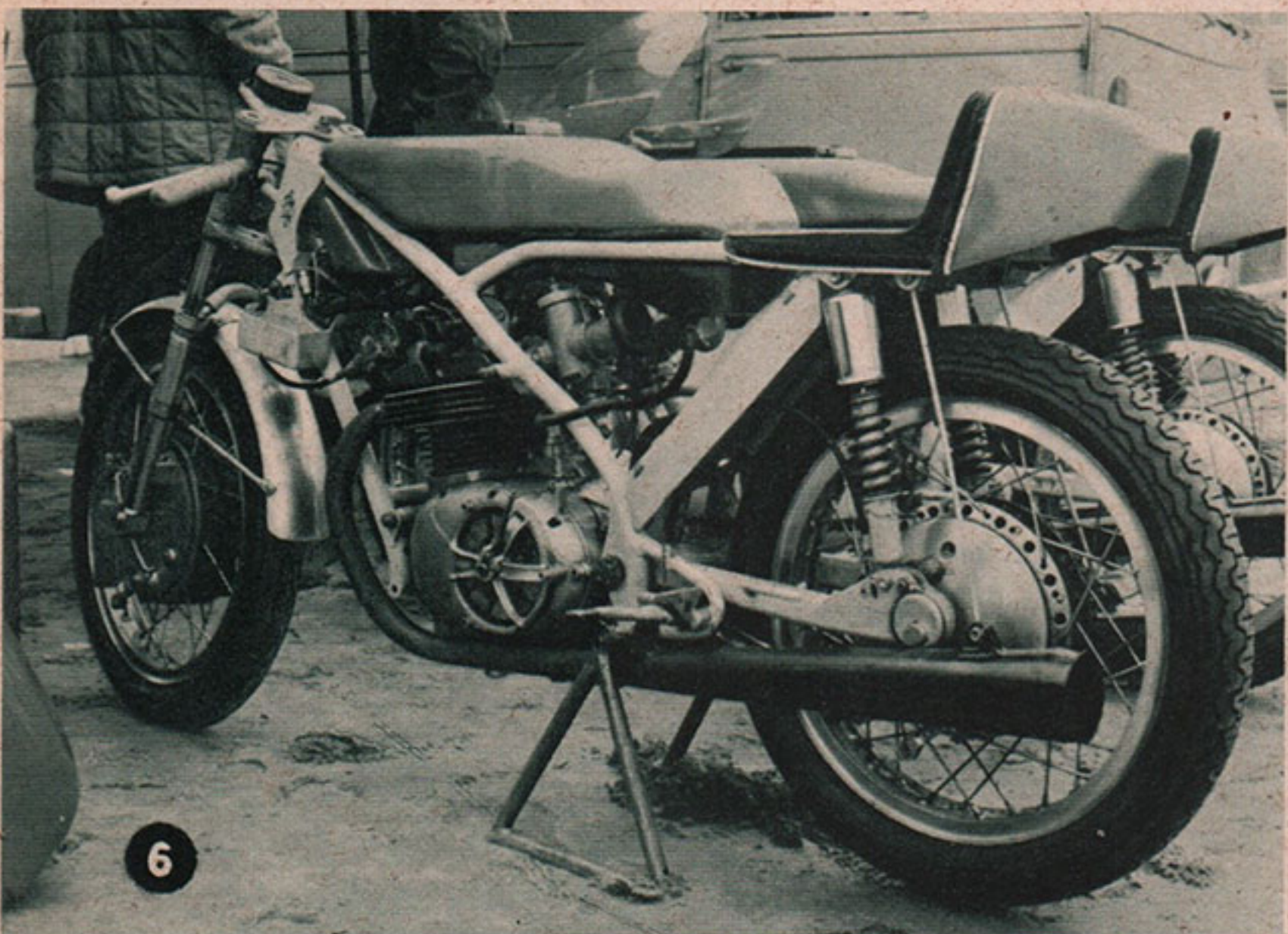
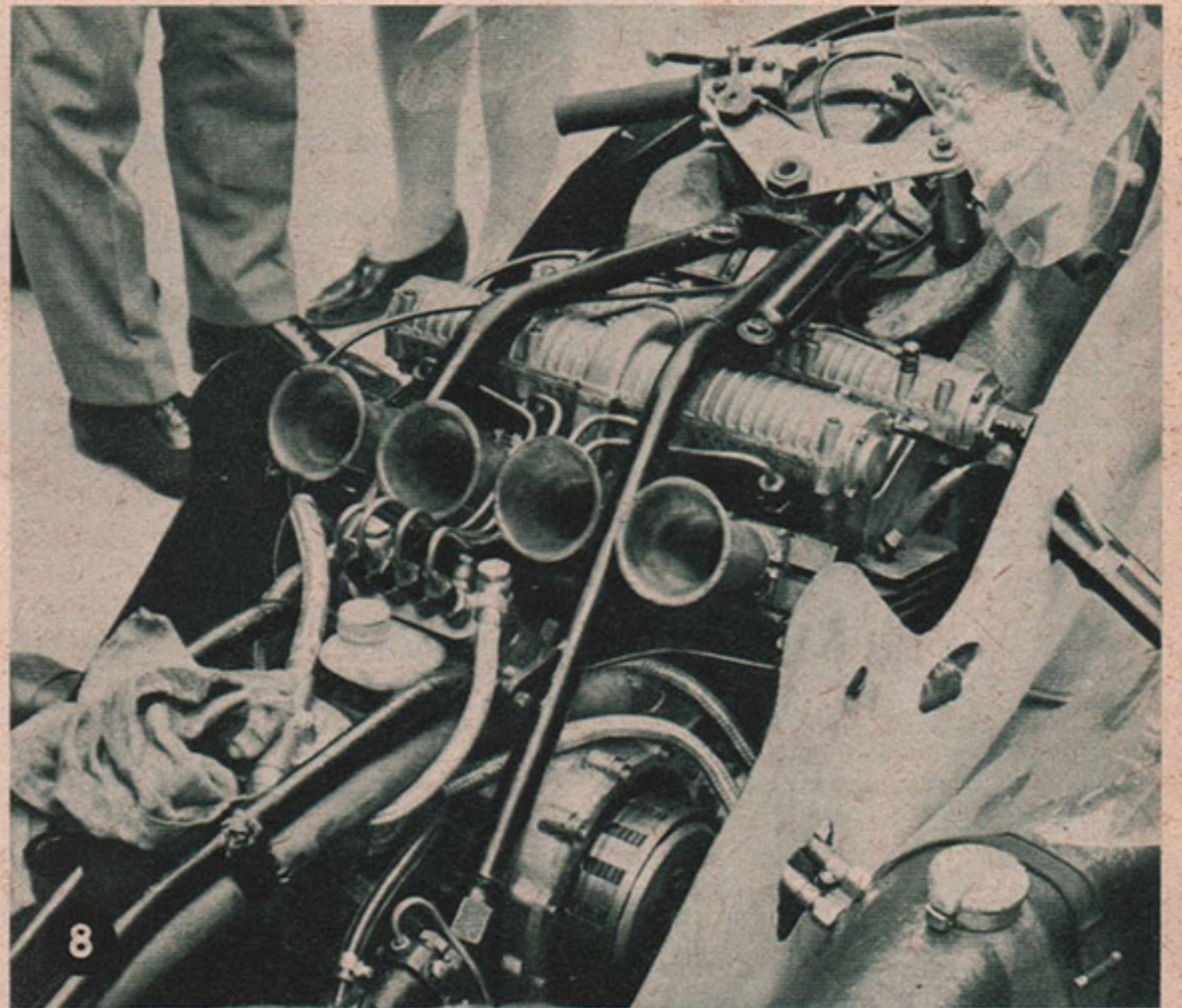
6) Die Rahmenform dieser Jawa-Rennmaschinen dagegen ist hochmodern mit den beiden vom Steuerkopf direkt zur Schwingenlagerung durchlaufenden Rohren. Exzenterverstellung für die Hinterachse.

7) Die Tschechen wollen ihren Rennmaschinenbau auf Zweitakter umstellen, nachdem sie in der Serie keine Viertakter bauen. Zum erstenmal sah man hier den neuen 250er Zweizylinder mit Drehschiebereinlaß; aber offenkundig wäre für die Konstrukteure wieder mal ein Besuch in Zschopau fällig – das hier kopierte MZ-Vorbild ist schon ein bißchen überholt!

8 und 9) Seitdem man weiß, daß Helmut Fath mit einem selbst entwickelten Vierzylindermotor wieder in den Kampf der Gespannklasse eingreifen will, richten sich viele Erwartungen auf diesen Motor, der, mit zwei in der Mitte zahnradgetriebenen Nockenwellen ausgerüstet, mit einer von Fath modifizierten Bosch-Einspritzung arbeitet (die Bilder lassen die Einspritzpumpe hinter dem Motor und die Flachschieber in den Einlaßstutzen erkennen). Leider gibt es noch Schwierigkeiten mit der neuen Maschine – wen wundert das bei einer so komplexen Neuentwicklung?

10) „It's a long way“ – bis zum Hinterrad nämlich. Aber wenn dieser Gespann-Eigenbau eines deutschen Privatfahrers auch ein bißchen lang aussieht – gemacht war alles ganz sauber.

Fotos: V. Rauch





# Internat. Motorrad- Treffen in Melnik CSSR

Der Termin für dieses 1. Internationale Motorradfahrertreffen in Mělník, ungefähr 35 km nördlich von Prag am Zusammenfluß von Elbe und Moldau gelegen, war schon im Januar 1966 bekannt. Aber wie es oft geht, erwacht erst kurz vor Nennungsschluß das Interesse wieder und man entschließt sich, den Wettkampf mit den Terminen zu wagen. Der ursprüngliche Anmeldeschluß war auf den 20. April festgesetzt, wurde dann aber wegen einiger Unklarheiten bezüglich des Nenngeldes, über die im MOTORRAD schon berichtet wurde, auf den 10. Mai verschoben. Der eigentliche Papierkrieg ist gar nicht so schlimm, wie er manchmal dargestellt wird: Mit einem Antragsformular und zwei Paßbildern beantragt man bei der Tschechoslowakischen Militärmission in Berlin das Visum, das nach ungefähr 10 Tagen ausgestellt ist (zum Preise von DM 16,20). Verglichen mit den Vorbereitungen für Grenzüberquerungen zu unseren westlichen Nachbarländern ist dies natürlich ein lästiger Aufwand. Aber es gibt andere Motorradfahrer, die noch wesentlich schlechter dran sind als wir — — —!

Mit Visum und TUZEX-Benzingutscheinen („das billigste Benzin Europas“ — DM 0,30 pro Liter) und aufgeklebter Startnummer geht es dann bei strömendem Regen auf große Fahrt nach Osten. An der tschechischen Grenze werden Motorradfahrer mit Kontrollkarte und Startnummer teilweise bevorzugt abgefertigt, andere berichten später von mehrstündigen Verzögerungen. Von unseren Freunden aus Mitteldeutschland erfahren wir, daß die Kontrolle auf ihrer eigenen Seite eine Stunde dauerte, dagegen auf der tschechischen Seite nur fünf Minuten. Auf fast leeren Straßen setzen wir die Fahrt durch eine waldreiche Hügellandschaft fort und gelangen über Pilsen nach Prag. Im Straßenbild fallen hier wieder die vielen roten Jawa-Motorräder auf, daneben erregen viele Autoveteranen, die eigentlich ins Museum gehörten, unsere Neugier. Der Eindruck des Stadtbildes von Prag wird leider durch das bei Regenwetter tückische Straßenpflaster und durch die Orientierungsprobleme etwas getrübt. Doch mit der Hilfe von tschechischen Motorradfahrern als Lotsen werden die letzteren gelöst, während die Bewältigung von größeren Niveauunterschieden bei Straßenbahn- und Eisenbahngleisen volle Aufmerksamkeit verlangt. Doch bald ist auch dies geschafft, und wir nähern uns dem Ziel, dem Friedensplatz in Mělník. Was wird uns dort erwarten, wie wird die Verständigung sein, welche Atmosphäre wird während des Treffens herrschen?

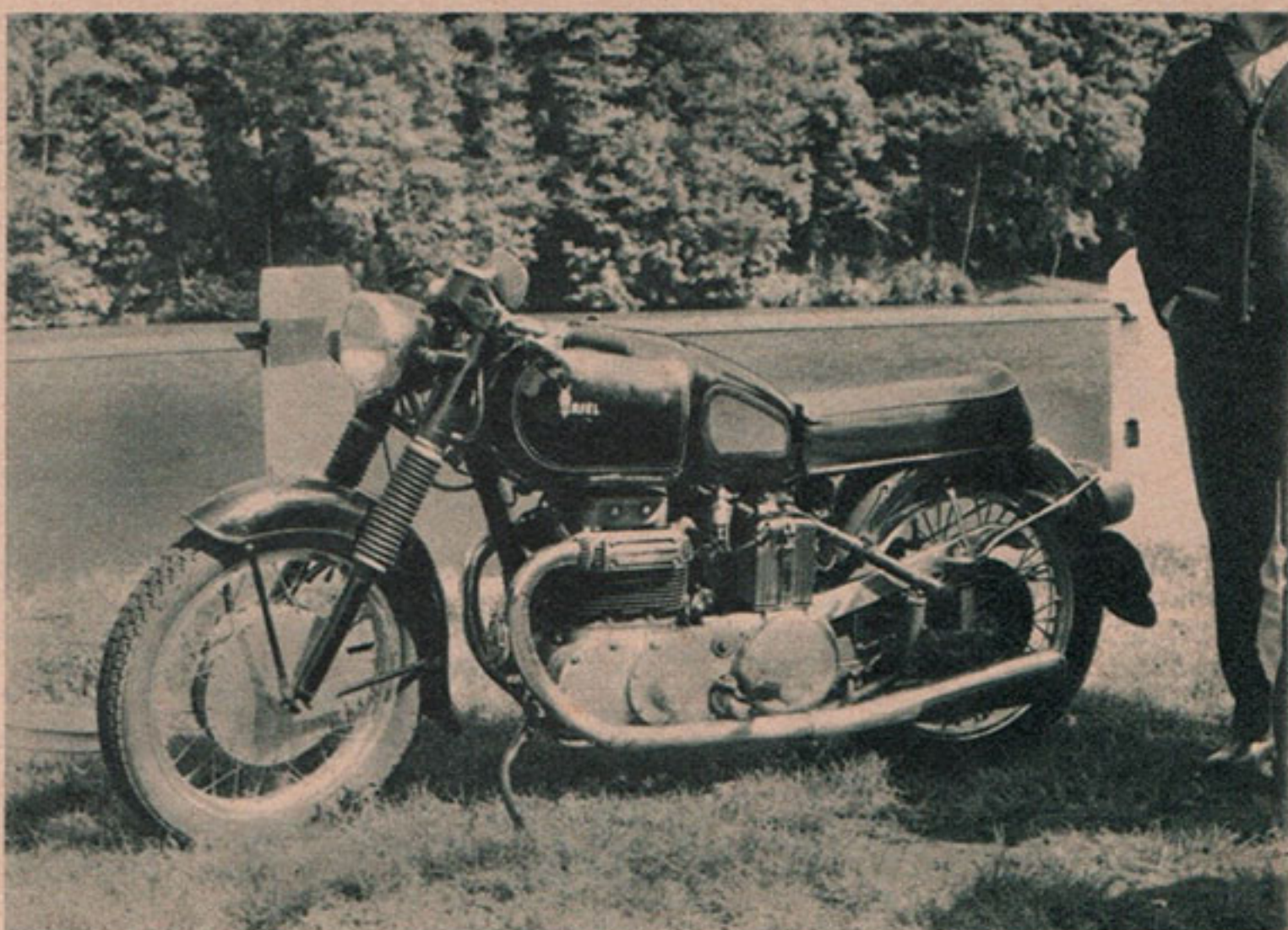
Eifrige Hinweise aus der Bevölkerung machen uns auf den richtigen Weg zur Zielkontrolle aufmerksam. Man gewinnt den Eindruck, daß die Einwohner um die Bedeutung dieses Treffens wissen, zu dem nun plötzlich aus allen Gegenden Europas schwere und leichte Motorräder in diese kleine Stadt einfallen. Die Zielkontrolle erinnert wieder daran, daß dies Treffen ja mit einer Wertung der gefahrenen Kilometer verknüpft ist, was die meisten Teilnehmer aber nicht zu besonders großen Umwegen herausgelockt hat. Einer allerdings, von dem es auch am ehesten zu erwarten war, wollte es ganz genau wissen, wie viele Kilometer auf den Straßen Europas vom Beginn der Wertung am 22. Mai bis zum 28. Mai zu fahren sind, um die Konkurrenten auf die Plätze zu verweisen. Der „eiserne Icke“ Jonas aus Stuttgart legte (diesmal auf einer Hunderter) mehr als 4500 km durch ganz Europa (6 Länder) zurück, um hinterher einen stolzen Kontrollzettel mit Durchfahrtsbestätigungen von mehreren Metern Länge vorzuweisen und seine vibrierten Glieder zu pflegen.

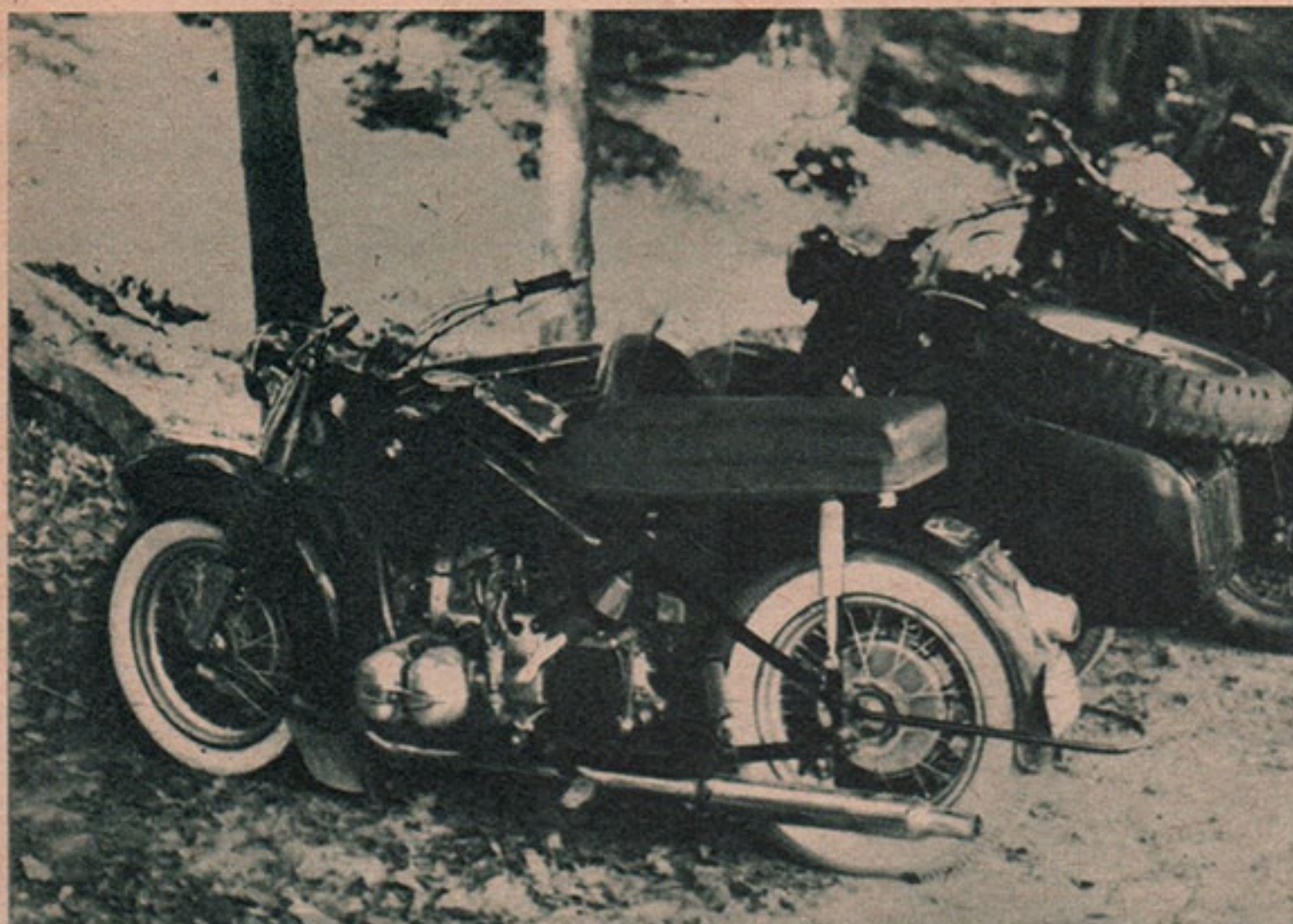
Bild oben: Melnik war ein großes Ereignis für alle Beteiligten. Auf dem alten Marktplatz standen die Leute staunend um unsere Maschinen herum, die aus ganz Europa zusammenströmten. Das größte Kontingent stellten die Bundesrepublik und Mitteldeutschland. Es gab Begegnungen, die mit Worten schlecht zu schildern sind. Bild rechts: Eine 1000er Ariel, in Mitteldeutschland modernisiert und mit unendlicher Liebe mühsam am Leben erhalten. Man denke einmal an die Ersatzteilbeschaffung —!

Nach Erledigung der wenigen Kontrollformalitäten, wo den Ankommenden gleich ein kleiner Beutel mit Ansichtskarten, Briefmarken, Programm, Essengutscheinen und kleiner tschechischer Trachtenpuppe überreicht wird, und des notwendigen Geldumtauschs in der örtlichen Bank zum Touristenkurs (1 DM = 4 Kčs) kommen wir dazu, die schon angekommenen Teilnehmer zu begrüßen. Es stellt sich heraus, daß einige unserer Freunde aus Mitteldeutschland Schwierigkeiten beim Geldumtausch haben und zum Einlösen ihrer Kreditbriefe noch einmal schnell nach Prag müssen. Schnell findet man auf dem Platz vor dem alten Rathaus aus dem 14. Jahrhundert mit der Barockfassade aus dem 18. Jahrhundert zusammen und tauscht Reiseerlebnisse aus oder erholt sich in den umliegenden Restaurants von der Anfahrt. Währenddessen sind die Maschinen der weitgereisten Fahrerleute von wißbegierigen Einheimischen jeglichen Alters in dichten Trauben umlagert. Wenn es um die Erklärung von technischen Einzelheiten geht, findet sich auf irgendeine Weise immer jemand, der als Übersetzer die sprachlichen Schwierigkeiten beseitigt. Im ganzen kann man sagen, daß sprachliche Verständigungsprobleme eigentlich kaum aufgetreten sind.

Am Nachmittag des 28. fahren wir in das romantische Tal mit dem Flüsschen Pšovka, das von der Burg Kokořín gekrönt wird, dem eigentlichen Ort des Motorradfahrertreffens. Die meisten Motorradfahrer werden in einigen Hotels im Kokořiner Tal, ungefähr 16 km von Mělník entfernt, untergebracht. Es stehen auch einige Bungalows und ein Zeltplatz zur Verfügung. Da die Verpflegung bereits in dem Nenngeld von Kčs 150 enthalten ist, brauchen wir nur noch die Kosten der Übernachtung zu zahlen, was sehr billig ist — Kčs 10 pro Nacht, allerdings in einem Mehrbettzimmer, aber mit fließend Wasser.

Am Sonntag ist es kühl, aber der Regen hat aufgehört, was eine Reihe von Fahrern veranlaßt, ihren Maschinen eine Verschönerungskur angedeihen zu lassen. Und siehe da, welche herrliche Prachtexemplare kommen auf diese Weise zum Vorschein! Die mitteldeutschen Fahrer bewundern unsere schweren Brocken, die so einfach über den Ladentisch hinweg zu haben sind (vorausgesetzt, das nötige Kleingeld ist vorhanden), und die englischen





Auch dies ist ein Gespann aus Mitteldeutschland auf R 75-Basis. Solche Fahrzeuge sind Kostbarkeiten – nicht nur aus der Sicht des Sammlers (!).

Ladys der Schweizer. Wir Fahrer aus der Bundesrepublik ziehen dagegen den Hut (... den Sturzhelm natürlich!) vor den Maschinen, die in Mitteldeutschland mit allen möglichen Tricks und Künsten von ihren Besitzern fahrbereit gehalten werden. Da gibt es sehr sauber und gekonnt gemachte Verkleidungen, umgebaute Schwinge für ältere BMW-Modelle, eine R 66 mit elektrischem Anlasser, eine Ariel aus dem Jahre 1937 und eine ganze Reihe Nortons, AJS, Matchless. Man kann sich kaum vorstellen, was die Jungens leisten —! Uns wird dann von den Schwierigkeiten der Ersatzteilbeschaffung berichtet, an neue Maschinen der großen Hubraumklassen kann man gar nicht denken. Und doch taucht ab und zu eine R 69 S auf, für die dann Phantasiepreise bezahlt wurden.

Der Vormittag ist ferner der Reparatur von Schäden gewidmet, die sich an manch stolzem Gefährt zeigten, einige Fahrer haben auch auf der Anreise unsanft nähere Bekanntschaft mit der Oberfläche der tschechischen Straßen geschlossen. Der Veranstalter hat gute Vorsorge für solche Fälle getroffen, es ist ein Rote-Kreuz-Wagen bereit, und außerdem ein Tankwagen, ein Werkstattwagen, ein Reifendienst und ein Zündkerzendienst, um den Motorradfahrern beizustehen. Und so werden Gehäuse mit Polyester geklebt (vorher provisorisch mit Kaugummi!), Kurbelwellen völlig neu gelagert, Räder mit neuen Speichen versehen und andere „Kleinigkeiten“ in Ordnung gebracht.

Und den Export von Jawa-Motorrädern etwas anzukurbeln, werden von Werksfahrern einige spektakuläre Fahrproben auf der 175 ccm-Geländesportmaschine mit dem Bananenrahmen gegeben. Hinterher ist es sogar möglich, selbst damit einige Runden zu drehen. Sehr handlich und gut zu rechtgemacht, das ist der allgemeine Eindruck.

Am Sonntagabend ist nach vorheriger Jurysitzung Bekanntgabe der Ergebnisse der Zielfahrt und Preisverteilung. Die Atmosphäre ist gelöst, keine Wettbewerbsstimmung, sondern man sitzt beim Bier oder wohlschmeckenden einheimischen Wein zusammen. Und so erfährt man zum erstenmal von dem neuen Namen dieses Treffens: Es soll sich als

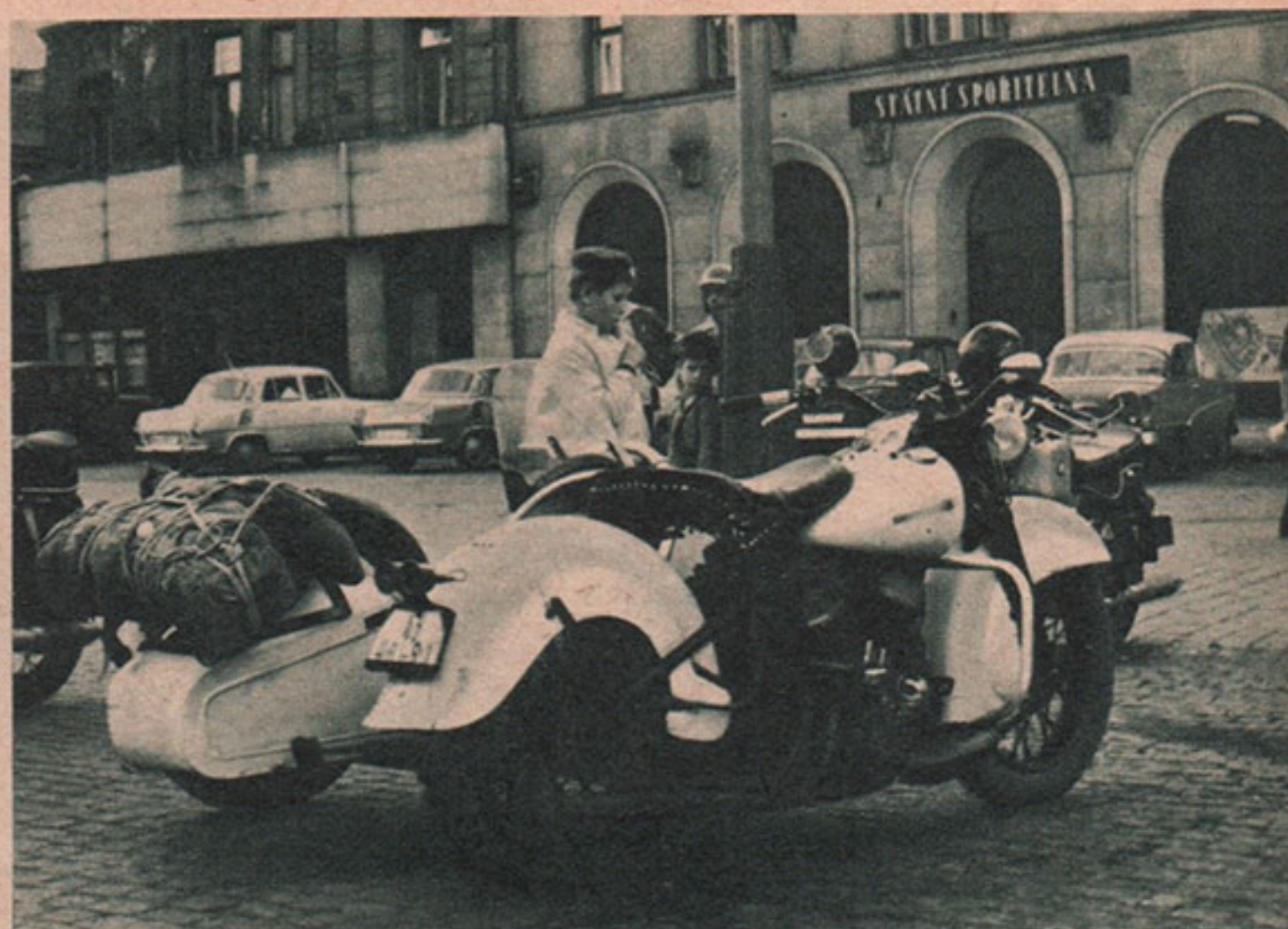
#### „Löwentreffen“

würdig in die Gesellschaft des Elefantentreffens, der walisischen Drachentournee, des Schweizer Bärentreffens, des dänischen Teddy-Bärentreffens, des italienischen Centaurentreffens und anderer, noch zu vereinbarenden internationaler Motorradfahrertreffen einfügen. Fürwahr, mit solchen Zusammenkünften wird der Völkerverständigung mehr gedient als mit den Sonntagsreden mancher Politiker.

Und nun einige Zahlen, die das fast Familiäre dieses Treffens im Gegensatz zu den großen Mammuttreffen bestätigen: Insgesamt 323 Teilnehmer mit 218 Fahrzeugen, davon 15 Pkw (die aber beim nächsten Mal durch andere Ausschreibung nicht mehr erscheinen werden), 150 Teilnehmer aus der Bundesrepublik, 120 aus Mitteldeutschland, 40 aus der Schweiz mit 33 Fahrzeugen, 5 aus Frankreich, 3 aus Holland, 2 aus Belgien, 2 aus Österreich, 1 aus Großbritannien. Zu der Zahl der Teilnehmer aus Mitteldeutschland ist zu bemerken, daß diese nur durch Briefe und durch Flüsterpropaganda von dem Treffen in Mělník erfuhren. Die offiziellen Stellen wußten zwar von der Veranstaltung, unterstützten aber nicht die Teilnahme und schwiegen sie tot. Man erkennt daraus und würdigt den Zusammenhalt, den unsere Freunde haben und der sie befähigt, mit den vielen Nöten des Alltags fertig zu werden. Außerdem ist für sie der Aufenthalt im Ausland auf einmalig maximal 42 Tage begrenzt, so daß manche hier für 3 Tage ein großes Opfer brachten und auf den Rest ihrer Auslandstage verzichteten.

Daß keine Tschechen selbst, mit der Ausnahme des Harley-Clubs Prag, der eine Kaffeeausfahrt nach Kokořin unternahm, und keine anderen Vertreter von osteuropäischen Staaten anwesend sind, begründet der Veranstalter mit „Unterbringungsschwierigkeiten“. Vielleicht klappt es im nächsten Jahr, daß man sich mit Motorradfahrern aus diesen Ländern zusammensetzen kann und deren Probleme kennenlernt.

Gesamtsieger wird also unser Herbert Jonas, der bei solchen Langstrecken-



Veteranen-Rallye? Mitnichten. Diese Fahrzeuge gehören zum täglichen Weg, sie sind wertvoll wie ein wichtiges Werkzeug. Harley-Davidson der 40er Jahre.

wettbewerben auf die Siegerliste abonniert erscheint, Weiterhin gibt es Sonderpreise für den besten Jawa-Fahrer, den besten CZ-Fahrer, die beste Fahrerinnen, den ältesten und jüngsten Fahrer (65 und 19 Jahre), den Fahrer der kleinsten Maschine (Zündapp) und den Fahrer der größten Maschine (Ariel 1000 ccm), den Fahrer der ältesten Maschine (DKW 1937). Wenn es auch Preise für die jüngste Maschine gegeben hätte, dann wären zwei Honda-CB 450-Fahrer sichere Anwärter darauf gewesen, denn sie hatten ihre Maschinen am Freitagabend beim Händler abgeholt und waren damit am Samstag nach Mělník gefahren.

Die Veranstalter des Treffens, der Motorsport-Club einer Kinderwagenfabrik in Mělník, haben sich sehr viel Mühe um die reibungslose Organisation gegeben. Deshalb befürchten die Sieger schon, daß Kinderwagen als Preise offeriert werden, was dann zu Transportschwierigkeiten bei der Heimreise führen würde. Glücklicherweise sind es dann nur Glaspokale und -vasen, die es gilt, gut zu verpacken.

Der Pfingstmontag sieht eine lange Kette von Motorrädern nach Prag streben, wo noch eine kurze Stadtbesichtigung vorgesehen ist. Hier oder schon vorher in Mělník trennen sich die Wege, wir wünschen unseren Freunden aus Mitteldeutschland eine gute Heimreise und ein Wiedersehen im nächsten Jahr. Uns führt der Weg wieder bei windigem, aber sonnigem Wetter zurück nach Pilsen, wo wir eine Mittagsrast einlegen. Als wir vom Essen zu unseren, auf dem Marktplatz abgestellten, Maschinen zurückkommen, trauen wir unseren Augen nicht: Eine große Menschenmenge hat sich um die Motorräder versammelt und harret der Dinge, die da kommen. Der Start mit dem elektrischen Anlasser ist wohl für die Zuschauer sehr beeindruckend, denn er entspricht so gar nicht dem gewohnten Bild des Motorradfahrers, der sein Fahrzeug mit Muskelkraft in Betrieb setzen muß.

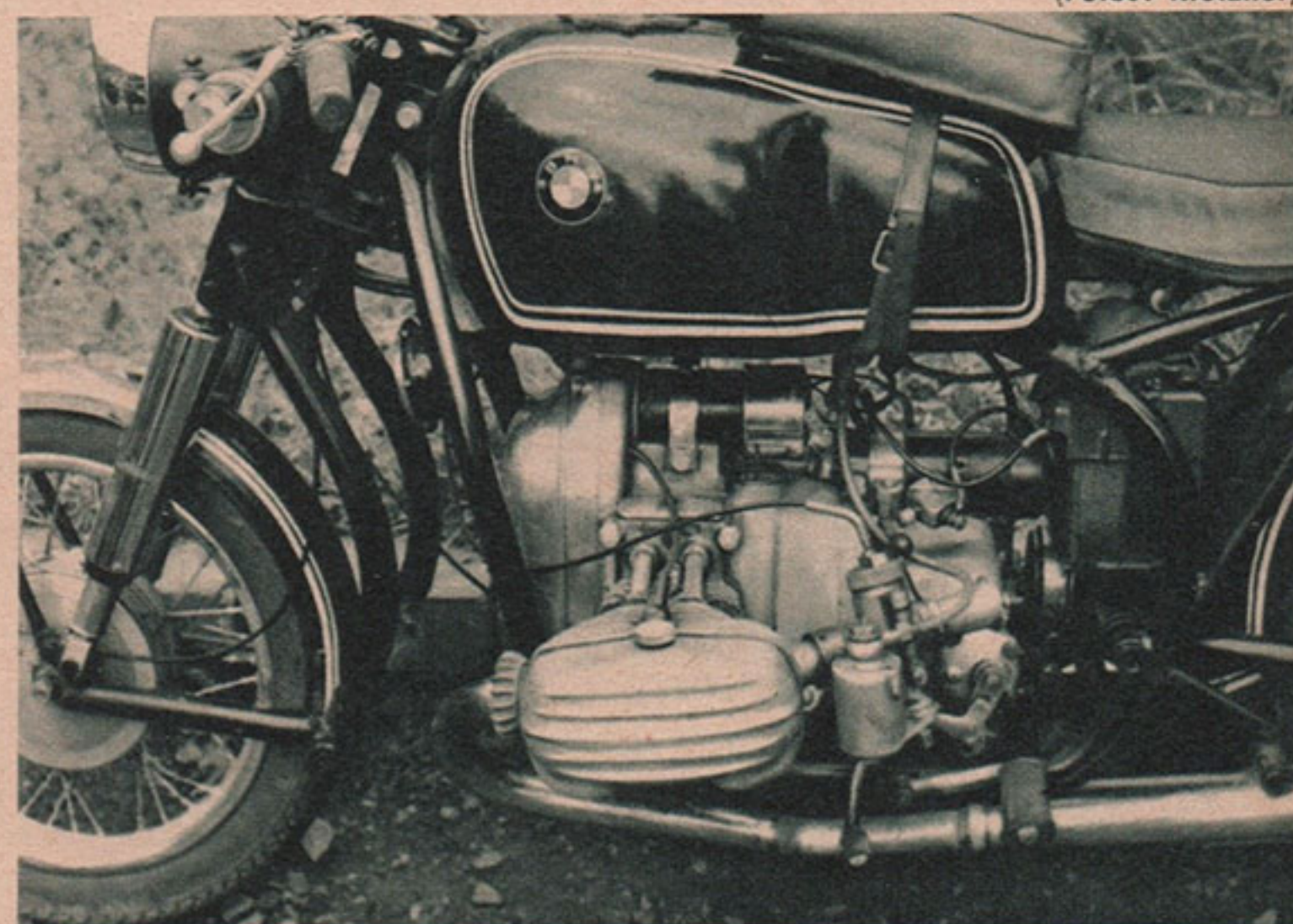
Auf dem Weg zur Grenze kann der tschechische Staat noch einmal sein Devisenkonto auffüllen, da fast alle heimkehrenden Motorradfahrer, durch den ausnahmsweise guten Straßenbelag verführt, in einer Ortschaft die Geschwindigkeitsbeschränkungen mißachten und von einem freundlichen, aber unnachgiebigen Polizeioffizier zur Kasse gebeten werden.

Der Grenzübergang geht ohne Schwierigkeiten vonstatten und man verläßt dieses Land mit seinen gastfreundlichen Bewohnern in der Hoffnung, nächstes Jahr oder schon eher zum Weinfest im Herbst nach Mělník reisen zu können.

Winfried G. Klötzner

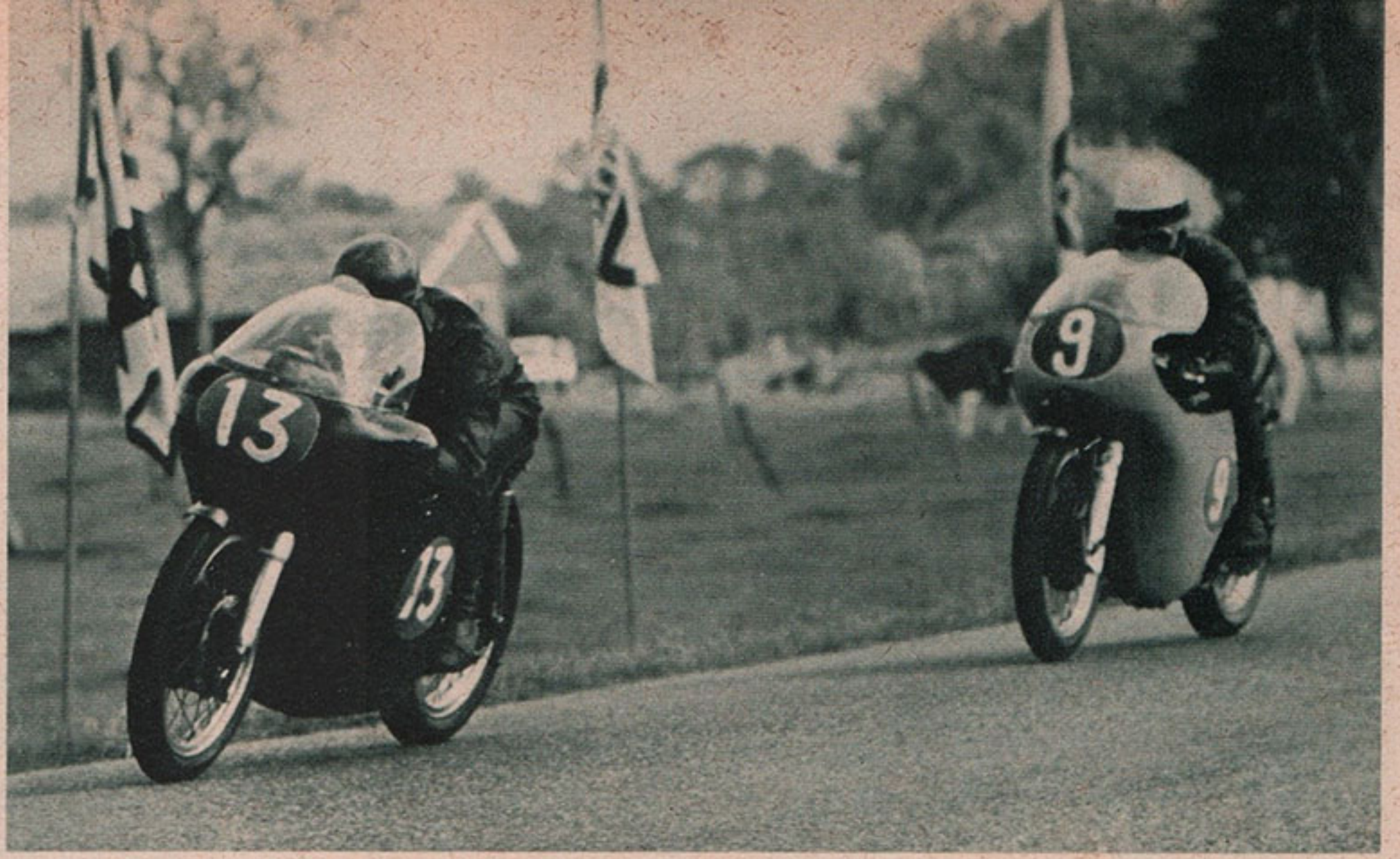
Aus alt mach neu und ganz modern. An dieser BMW hängt unwahrscheinlich viel Arbeit. Es ist kaum feststellbar, aus wie vielen Typen die Teile stammen.

(Fotos: Klötzner)



# TUBBERGEN

## DOMÄNE DER PRIVATFAHRER



Das ist der Zweikampf zwischen Fitton und Karl Hoppe. Erst in der vorletzten Runde der 350er kann Hoppe endgültig nach vorn ziehen, bis dahin wechselte die Führung laufend. In der 500 ccm-Klasse hatte Hoppe dagegen Pech, seine Maschine fiel durch einen klaffenden Riß im

Kurbelgehäuse aus, und das zu einer Zeit, da Hoppe genau wie in der 350er Klasse dicht hinter Fitton an zweiter Stelle lag. So wird Fitton Sieger der großen Klasse. Startnummer 9 = Karl Hoppe, Nr. 13 = Fitton.

Die Befürchtungen des Vorjahres, das 20. Rennen 1965 sei das letzte in Tubbergen gewesen, haben sich glücklicherweise nicht bewahrheitet. Durch den Bau einer großen Durchgangsstraße war der Fortbestand der Rennstrecke gefährdet. Aber dank des tatkräftigen Einsatzes der Männer des Tubberger Clubs (unter dem Vorsitz von Herrn ten Bruggen Cate), wurde die Strecke allen Fährnissen zum Trotz erhalten. Sie mußte zwar einige kleine Abänderungen hinnehmen, wodurch sie langsamer geworden ist, an Schwierigkeit aber hat sie nicht verloren.

Wenn nun einige fragen, warum wir solch ein Aufheben von diesem kleinen ausländischen Rennen machen, so will ich dies gern erklären. Weltmeisterschaftsläufe sind das Salz in der Suppe des Rennsports. Sie haben aber einen großen Nachteil: Die Brillanz der Kämpfe der Werksfahrer überschatten das Können der Privatfahrer. Sie lassen nicht erkennen, wo unsere Fahrer stehen und wie stark diese Privatfahrer sind. Bei den Rennen à la Tubbergen, wo wirklich nur Privatfahrer an den Start gehen, ist der echte Leistungsstand des einzelnen sofort erkennbar. Wenn man das Programm aufschlägt und Namen wie Eric Hinton, Smith, Jack Ahearn, Robert Fitton, Ron Robinson, Guiseppe Visenzi, Rudi Thalhammer und Agne Carlsson liest und weiß, daß auch die Holländer auf ihrer Hausstrecke schnell sind, kann man sich gut vorstellen, daß unseren Fahrern das Leben sauer gemacht wird. Einen weiteren Vorteil haben diese Privatfahrer-Rennen außerdem: Sie

Auch in technischer Hinsicht sind die Privatfahrer-Rennen wie Tubbergen sehr interessant. Nicht nur die unwahrscheinlichsten Eigenbauten, zum allergrößten Teil sehr gekonnt gemacht, kann man hier treffen, auch die Ideen der hervorragenden Konstrukteure unter den Fahrern

erlauben dem Nachwuchs, der zum erstenmal auf internationale Konkurrenz stößt, gute Vergleichsmöglichkeiten seines eigenen Könnens.

Wie ungeheuer wichtig solche Rennen sind, beweisen uns immer wieder die Engländer, die ein fast unerschöpfliches Reservoir an guten Fahrern haben. Da taucht plötzlich ein Neuling auf und fährt vorn mit. Alles staunt und sagt: „Ja, die Engländer! Die können eben Motorradfahren.“ Es ist abwegig anzunehmen, daß Fahrenkönnen nationalitätsgebunden sei, es kommt nur darauf an, dem Menschen genügend Möglichkeiten zu geben, sich im sportlichen Kampf, im Rennen zu bewähren, dadurch Erfahrung zu gewinnen und in seiner Leistung zu wachsen. Hier bei diesen „kleinen“ Veranstaltungen können wir immer wieder feststellen, daß auch deutsche Fahrer zur internationalen Spitzenklasse der Privatfahrer zählen. Es wäre zugleich der Überlegung wert, ob man nicht den deutschen Fahrern mit nationaler Lizenz eine Teilnahme an diesen Privatfahrer-Rennen ermöglichen sollte.

Der eigenartige Reiz des Tubbergener Rennen liegt auch darin, daß Freitag/Samstag das Training stattfindet, während am Sonntag Ruhetag ist. Das Rennen selbst findet Pfingstmontag statt. An diesem freien Sonntag ist den rennbegeisterten Zuschauern die Möglichkeit gegeben, nicht nur als Zaungast die Fahrer zu bestaunen, sondern im Fahrerlager mit ihnen zu sprechen. Die Akteure sind aufgeschlossen und ansprechbar und viele Freundschaften zwischen Fahrern

(und deren Helfern) sind nicht weit von denen der Fabrikrennställe entfernt. Das hier ist keineswegs etwa „zweite Wahl“, wie der unkundige Zuschauer vielleicht annehmen könnte. Beispiele für den hohen technischen Stand gibt es genügend, hier nur zwei: Der Motor der

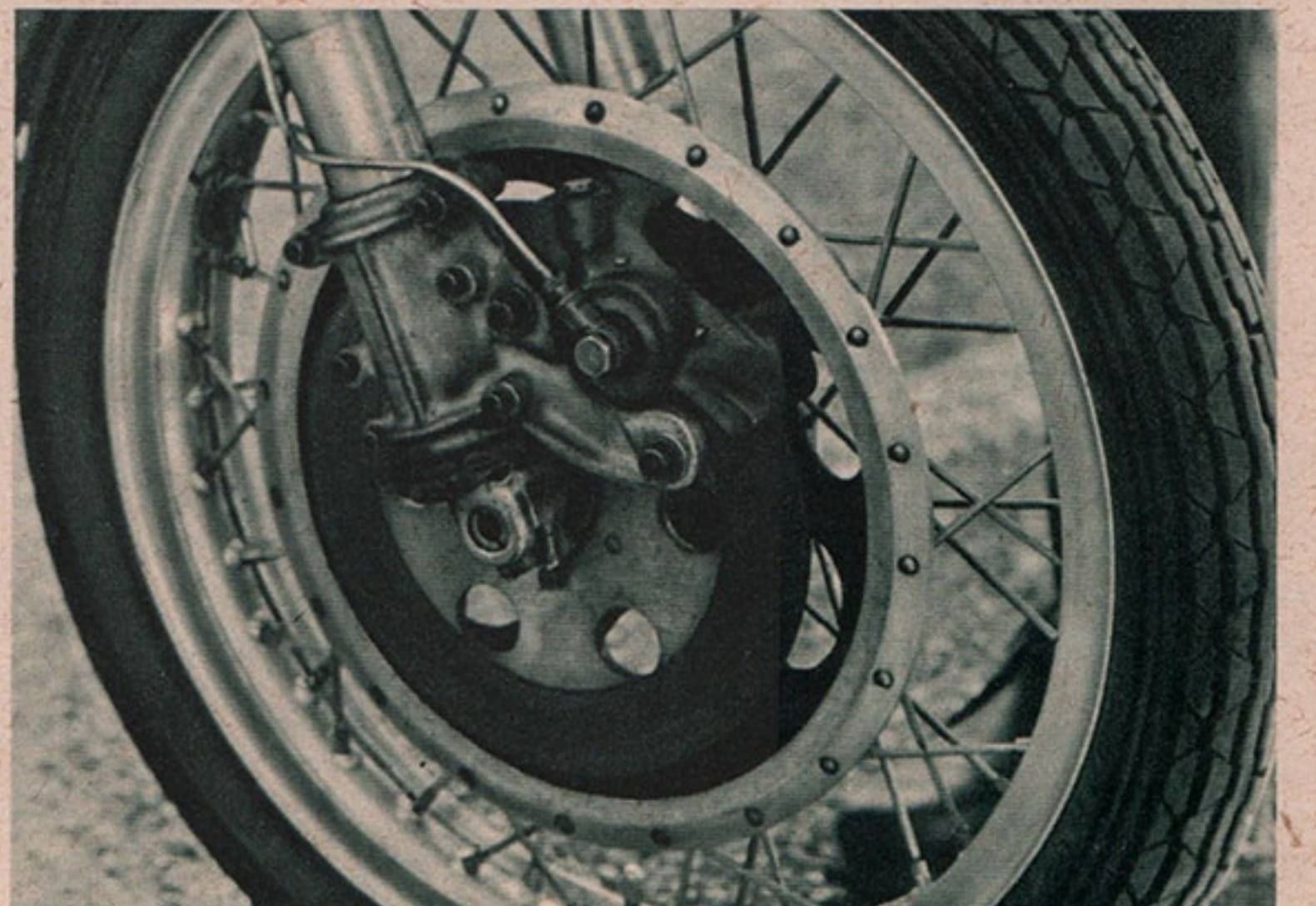
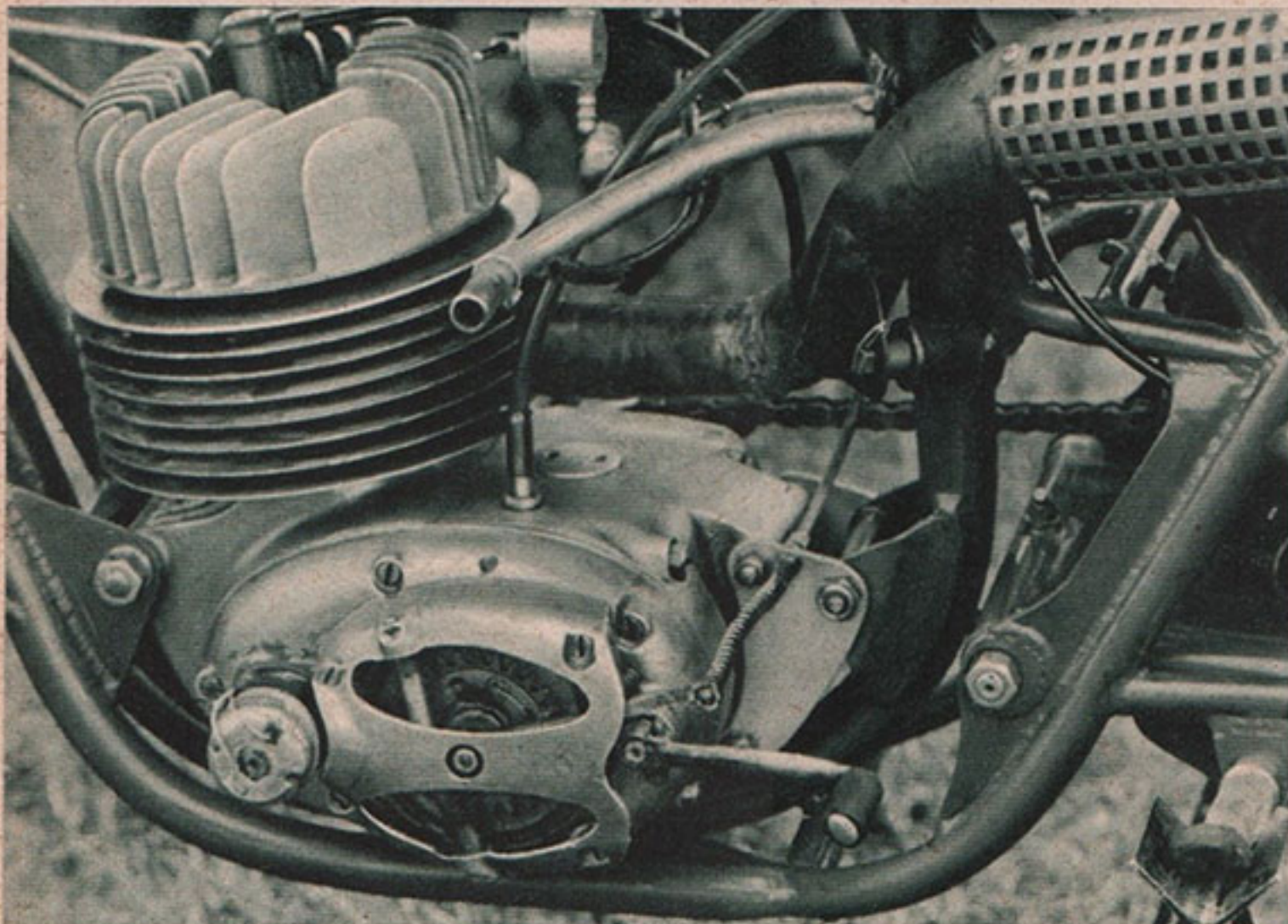
und Einheimischen wurden hier schon geschlossen.

Nachdem am Pfingstmontag das Rennen der holländischen nationalen Klasse gelaufen war, wurde der Reigen der internationalen Klassen mit dem Start der 250 ccm-Maschinen begonnen. Zwei Begebenheiten der nationalen Läufe sind erwähnenswert. Einmal das Verhalten des Siegers der 250 ccm-Klasse, van Aken, der sich mit dem Hondafahrer Vinden einen packenden Kampf lieferte; als Vinden stürzt, hält van Aken am Start- und Zielplatz an, berichtet einem herbeigelaufenen Funktionär, fährt wieder los und überholt zwei währenddessen an ihm vorbeigefahrene Kontrahenten wieder und gewinnt. Ein guter Fahrer und ein guter Sportsmann!

Das Rennen der 500 ccm-Klasse gewann eine 450 ccm-Honda mit Schalldämpfern und breitem Tourenlenker, die Maschine war ladenfrisch, sie ließ Nortons, BMWs und engl. Triumphs hinter sich.

Bei der 250 ccm-Klasse der internationalen Fahrer gingen die Deutschen Günter Beer (Honda), Atterer (NSU), Butenuth und Sommer (Honda), John und Kern (Bultaco) und Lohmann (Lohmaha) an den Start. Lothar John hatte Ärger mit seiner Bultaco, auf der langen Geraden blieb ihm der Sprit weg. Walter Sommer, der durch einen gebrochenen Mittelfußknochen beim Starten und Bremsen gehandicapt war, hatte auch Pech, an seiner Maschine riß beim Warmlaufen die Steuerkette.

125er MZ von Lohmann im Eigenaufbauwerk, leider hielt diese Maschine nur bis zur vorletzten Runde. Daneben die Scheibenbremse im Vorderrad von Stantons Norton. Etwas schwer sieht die Konstruktion noch aus, dadurch wird die Gabel einseitig beeinflusst.





Den besten Start erwischte Beer vor dem Australier Eric Hinton auf Bultaco, gefolgt von Atterer. Aus der ersten Runde kommt Beer an 1. Stelle liegend vor Visenzi, der eine enorm schnelle Aermacchi fährt, und Hinton vor Lothar John. Atterer liegt an sechster Stelle. Lohmann auf Platz sieben und etwas abgeschlagen ist Butenuth, seine Honda stottert, und Sommers Motor dreht nicht hoch. Hinton geht an Visenzi vorbei, und in einer tollen Verfolgungsjagd schließt er zu Beer auf. Dabei fährt er die schnellste Runde mit 141,117 km/h, und es gelingt ihm, in der fünften Runde an Beer vorbeizugehen und damit das Rennen für sich zu entscheiden. Günter Beer wird sicherer Zweiter vor Visenzi. Lothar John, der sich in einem dichten Pulk mit Dickson, Smith, van Dongen und Curry herumschlägt, muß in der siebten Runde die Waffen strecken und Sommer fällt ebenfalls aus. Siegfried Lohmann wird Siebter, Atterer Zehnter, und Kern Achtzehnter. Die Zeit des Siegers für die acht Runden auf dem 8,957 km langen Kurs beträgt 30.59,7 min = 138,711 km/h.

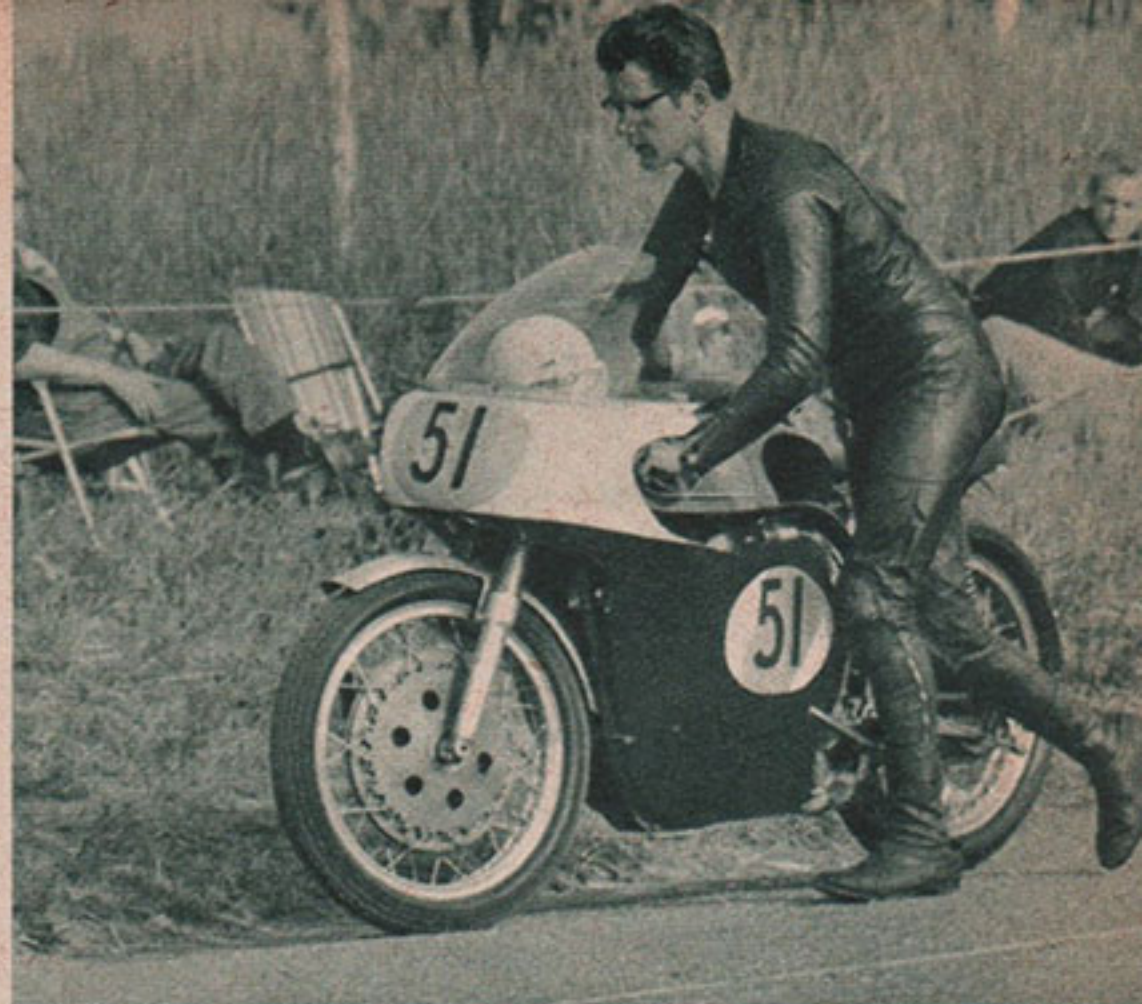
Das folgende Rennen der 350 ccm-Klasse sollte das spannendste des Tages werden. Hier gingen Atterer und Butenuth, beide Norton, Hoppe (AJS) und Sommer (Honda) an den Start. Thalhammer brachte eine ehemalige Werks-Jawa mit, Robin Fittons Norton hatte unwahrscheinliche Leistung gezeigt. Am besten kommt Thalhammer vom Start, gefolgt von Hoppe, der aus der zweiten Reihe einen Blitzstart hinlegte. Dahinter Fitton vor Barnes auf einer sehr sauberen Moto Guzzi. In der zweiten Runde lautet die Reihenfolge Thalhammer, Fitton, Hoppe, Carlsson, Barnes. Thalhammer kann seinen Vorsprung etwas ausbauen, aber in der folgenden Runde muß er mit Kurbelwellenschaden ausscheiden. Der Zweikampf entspinnt sich nun zwischen Fitton und Hoppe. Drei Runden lang liegt Fitton vorn, aber dann geht Hoppe an ihm vorbei, und die Zuschauer winken und

jubeln. In der achten Runde liegt Fitton wieder vor Hoppe, aber dieser gibt nicht auf, fast am Hinterrad klebend hetzt er Fitton um den Kurs, auf seine Chance lauernd. In der vorletzten Runde verschätzt sich Fitton in einer Kurve, und Karl Hoppe zieht an ihm vorbei und fährt seinem Sieg entgegen. Dritter wird Jack Ahearn vor Stanton und Barnes. Hoppe legt die Distanz in 38.61,6 min = 139,493 km/h zurück. Die schnellste Runde kommt auf Fittons Konto mit 143,121 km/h.

Das Rennen der 125 ccm-Klasse geht über acht Runden. Trainingsschnellster ist hier Lothar John auf Honda vor Jürgen Karrenberg (Bultaco). Aus der Startrunde führt van Dongen (Honda) vor Karrenberg, Scheimann (Honda) und John. So sehr sich Karrenberg in den nächsten Runden anstrengt, es klappt nicht, der Holländer ist in blendender Form, und unter dem Jubel seiner Landsleute wird er sicherer Sieger seiner Klasse. Karrenberg wird ebenso sicher Zweiter, während Scheimann und John um den dritten Platz kämpfen. John gelingt es, sich vor Scheimann zu setzen und so diesen Lauf zu beenden. Hinter Scheimann liegt Curry, der sich rundenlang mit Lohmann erfolgreich herumgeschlagen hatte. Lohmanns MZ hielt leider das Rennen nicht durch, in der vorletzten Runde mußte er die Waffen strecken. Die Zeit des Siegers: 32.89,2 min = 130,336 km/h.

Abschluß der Veranstaltung ist das Rennen der 500 ccm-Klasse. Hier sieht es für die deutschen Fahrer nicht gut aus. Hoppe (Matchless) und Scheimann (Norton) haben Sorgen mit ihren Motoren, beide waren Pfingstsonntag in Chimay festgegangen. Zwar haben sie die Maschinen wieder repariert, aber sie trauen der Sache nicht ganz. An Hoppes Motor ist außerdem das Kurbelgehäuse angerissen.

Das Rennen geht über 12 Runden, und aus der Startrunde kommt Fitton vor Hoppe und Scheimann als Fünfter durch, aber schon in der zweiten Runde ist Scheimann ausgefallen, der Motor



Walter Scheimann beendet ein Rennen zu Fuß, ein ganz seltenes Bild. In Tubbergen hatte er mit festgegangenem Motor schon in der zweiten Runde Pech.

ist wieder festgegangen. Hoppe hängt dicht hinter Fitton, es sieht so aus, als sollte sich das Geschehen der 350 ccm-Klasse wiederholen; aber in der vierten Runde fehlt Hoppe, das Kurbelgehäuse hat einen klaffenden Riß, und Maschine und Hinterreifen sind tropfnaß vor Öl. Die schnellste Runde dieser Klasse mit 148,322 km/h ist ein kleines Trostpflaster für Hoppe, aber Fitton wird Sieger dieser Klasse, während Thalhammer noch in der letzten Runde den Rhodesier Howard abfangen kann. Vierter wird Nash vor Hinton, beide Norton.

Es waren schöne, interessante Rennen, und es ist jedem zu empfehlen, den Pfingstausflug nach Tubbergen zu verlegen. Wo der Bürgermeister Ehrenvorsitzender des Clubs ist, der Rennsekretär selber Rennen fuhr (Herr de Witt hielt bis 1946 den Rundenrekord in Assen), wird es immer interessante Rennen geben.

Herr de Witt hat übrigens eine wunderschöne Veteranen-Sammlung, er ist auch in diesen Kreisen kein unbekannter Mann. H. Briel



## VETERANENRALLYE IN GEISLINGEN

Hier wird eine 1923er BMW durch den recht leichten Slalom gefahren, aber nicht vom Wettbewerbsteilnehmer, nur außer Konkurrenz.

Veteranensport ist eine ganz eigenartige Sparte des Motorradsportes. Eigenartig deshalb, weil er sehr vielen verschiedenen Gründen entspringt, und weil er außerdem extrem unterschiedliche Interessen unter einen Hut bringen soll. Allein ein oberflächlicher direkter Vergleich mit anderen Motorsportarten macht dies ganz deutlich. Der Straßenrennsport auf höchster Ebene hat etwa zwei Gründe, die speziell darauf ausgerichtet sind, daß Zuschauer (möglichst viele Zuschauer), davon gefesselt werden: einmal kommerzielle, werbliche Gründe, und zum anderen, eng damit verknüpft, den Zwang der technischen Entwicklung, der für Serienmaschinen zum Teil auch Auswirkungen zeigt. Die Hauptsache ist dabei der Zuschauer, in zweiter Linie der Fahrer. (Allerdings nicht bei den Privatfahrer-Rennen, wo eben die kommerziellen Gesichtspunkte wesentlich geringer sind.)

Hauptsache für eine Veteranenveranstaltung ist ... nun was eigentlich? Sehen wir uns doch nur mal die Teilnehmer an. Der eine sammelt Veteranen wie andere Leute Briefmarken. Er ist stolz, wenn er ein besonders seltenes Stück hat (mit Recht sicherlich), aber die Hauptsache ist weniger das Motorrad als solches, sondern

der Sammeltrieb. Der andere wiederum hat sich einen Veteranen an Land gezogen, weil er's andern nachmachen will (unbewußt vielleicht) und in dem Kreise mitreden will. Der dritte schließlich sammelt Veteranen, weil sich daran schön und ohne irgendwelchen Zwang basteln und lernen läßt, weil er eine Aufgabe darin sieht, die Maschine wieder richtig zum Laufen zu bringen, wozu eben auch Köpfchen gehört, was also eine Art Selbst-Bestätigung mit sich

Auf dem Brett in der Mitte mußte man sich halten können, wer am längsten oben blieb, bekam die wenigsten Strafpunkte. Dazu war das Brett auf halber Länge noch markiert, um so bessere Anhaltspunkte für die Bewertung zu bekommen. Da die Gesamtlänge des Brettes aber nur etwa zwei Meter betrug, war nicht allzuviel Geschicklichkeit nötig. Übrigens startete im Augenblick der Aufnahme der nächste Fahrer, obwohl der Weg nicht frei war.



bringt. Und noch ein anderer sammelt (nein, der sammelt wohl nicht im engen Sinne des Wortes), weil er die manchmal unwahrscheinlich modernen Konstruktionsprinzipien bewundert, die vielleicht nur mangels technischer Möglichkeiten damals nicht voll zur Geltung kamen. Das soll hier nun keine Wertungsreihenfolge sein, es soll nur mal aufzeigen, welche Schwierigkeiten sich z. B. für den Veranstalter einer Rallye aus den vielen verschiedenen Interessen ergeben. Vor allem auch deshalb, weil diese alle für das Gelingen (im Sinne des Vereinskassiers, der ja schließlich auch ein wichtiges Wort mitzureden hat!) der Veranstaltung nicht das geringste beitragen. Wirksam für Zuschauer sind sie kaum, da fehlt sportlicher Kampf (der ja für Veteranen

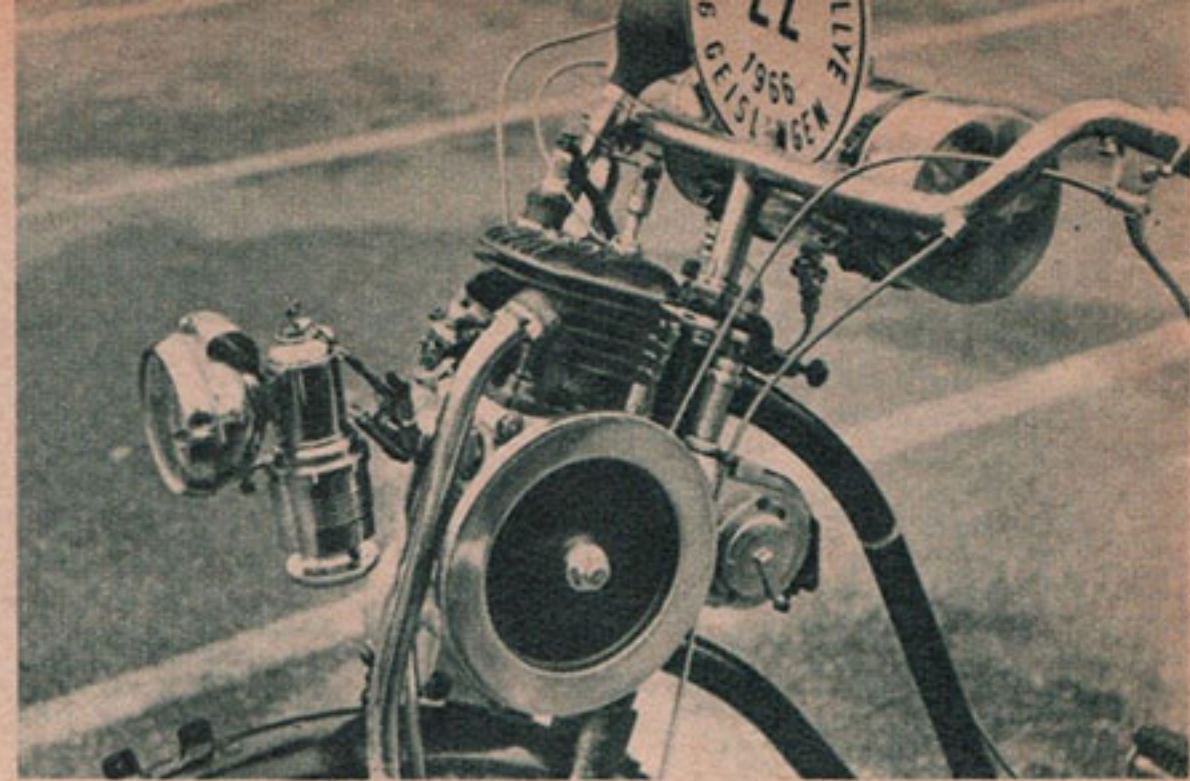
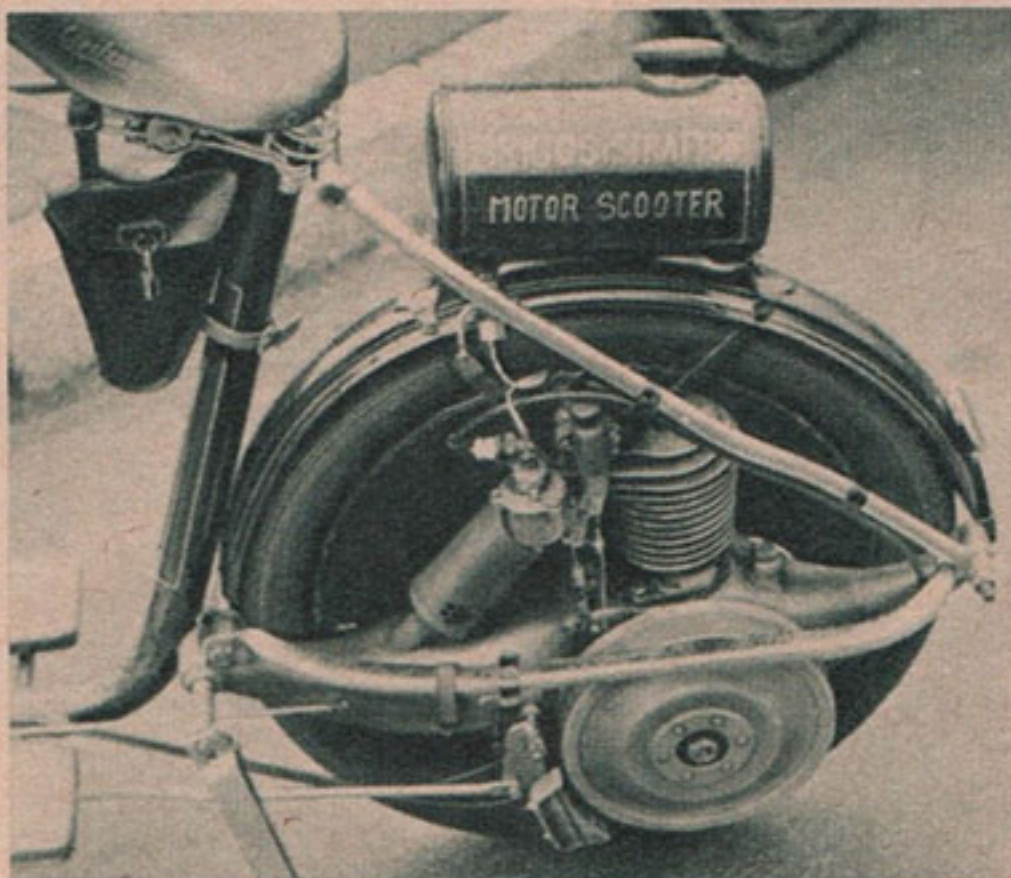
praktisch noch nicht möglich ist wegen der Vielfalt der Unterschiede; es müßte fast für jede Maschine eine eigene Klasse geben, wollte man wirklich gerechten Leistungssport betreiben), da fehlt die Spannung, die Handlung.

Veteranensport ist mehr ein kontemplativer Sport, die Betrachtung der guten Stücke, die Erinnerungen an „alte Zeiten“, das sind seine Reize für die Zuschauer. Und diese Tatsache allein schließt den Veteranensport eigentlich schon zwangsläufig vom „großen Geschäft“ aus, macht ihn für den Veranstalter geradezu zu einem Risiko.

Von diesem Gesichtspunkt muß man Veteranenveranstaltungen heute insgesamt betrachten. Ich bin schon soweit gekommen, daß ich den sogenannten „Veteranenzirkus“, die sonntägliche Clownerie-Schau dabei, zwar nicht gutheiße, aber doch fast (aber nur fast) in ihrer Berechtigung verstehe. Hiermit werden (so traurig es klingt) die Zuschauer angelockt.

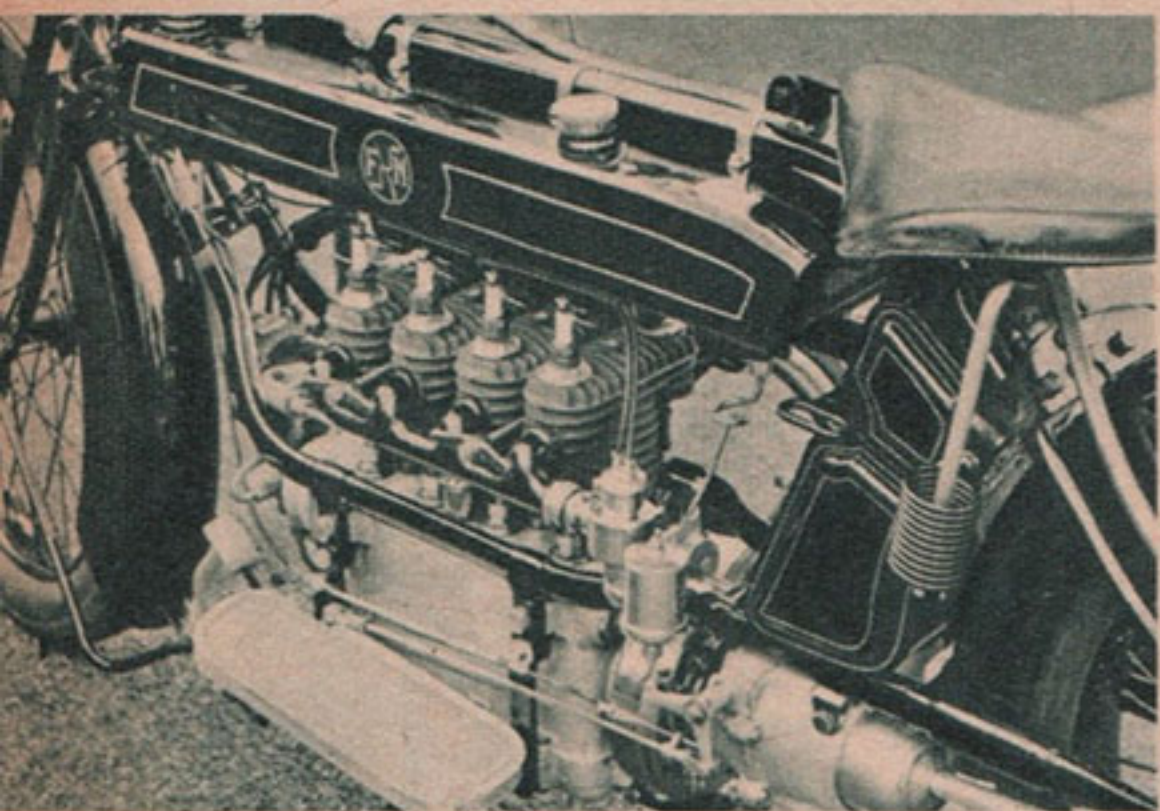
Damit hat aber die eigentliche Rallye gar nichts zu tun. In Geislingen z. B. zeigte sich dies deutlich darin, daß etliche der Teilnehmer diesen Zirkus gar nicht mehr abwarteten, auch kaum die Siegerehrung, weil ihr eigentlicher Anlaß zur Teilnahme, die Prüfungsfahrt und speziell die technische Abnahme bzw. das Herumschauen und Fachsimpeln, bereits am Sonnabend vorüberging. So wird der jeweilige Sonnabend einer Veteranenveranstaltung auch für unsere Leser der weit-

So sehen, nur kurz angedeutet und noch längst nicht vollständig, die Schwierigkeiten aus, mit denen der Veteranensport zu kämpfen hat. Das ist besonders für die Fahrer betrüblich, die nur aus dem Grunde an den alten Maschinen hängen, weil sie entweder mit einer solchen groß geworden sind, oder aber nur „mal wieder fahren“ möchten, ohne irgendwelche Probleme, ohne Ärgernisse. Betrüblich ist es auch für diejenigen Zuschauer, die diese seltenen Stücke nicht nur museumsmäßig gestapelt sehen, sondern in Aktion erleben möchten.



Oben: Schon sehr früh kamen Fabrikanten auf die Idee, das Fahrrad durch einfachen Anbau eines Hilfsmotors von der Muskelkraft unabhängig zu machen. Genauso früh aber merkte man, daß ein einfacher Fahrradrahmen diesen Beanspruchungen gar nicht gewachsen war, dann wurde verstärkt und schließlich der Rahmen nur noch mit dem Motor gemeinsam ausgeliefert, wobei dann zwar die Fahrradkonzeption blieb, die Dimensionierung der Teile aber schon auf Motorantrieb abgestimmt war. Hier „Flottweg“, Otto-Werke, München, Baujahr 1922. Links: Karl Reese hat wieder mal etwas ganz Seltenes auf dem Schrottplatz gefunden. Vom Rahmen war nicht mehr viel vorhanden, da wurde nach Prospektbildern nachempfunden, der Motor mußte eine neue Kurbelwelle bekommen (wurde handgeschmiedet), und auch sonst war unheimliche Arbeit nötig, um diesen amerikanischen Briggs & Stratton-Motorroller (Baujahr wahrscheinlich 1915!) wieder herzurichten.

Unten: „Stock mit Riemen“, ein Begriff aus dem Jahre 1925. Fotos: H.-J. M.



Diese Maschine ist eine Weiterentwicklung der berühmten FN Vierzylinder, mit denen Opa Geuder in den Jahren ab 1907 auf den Rennbahnen in Deutschland seine meisten Siege holte. Diese Maschine hier ist aus dem Jahre 1921.

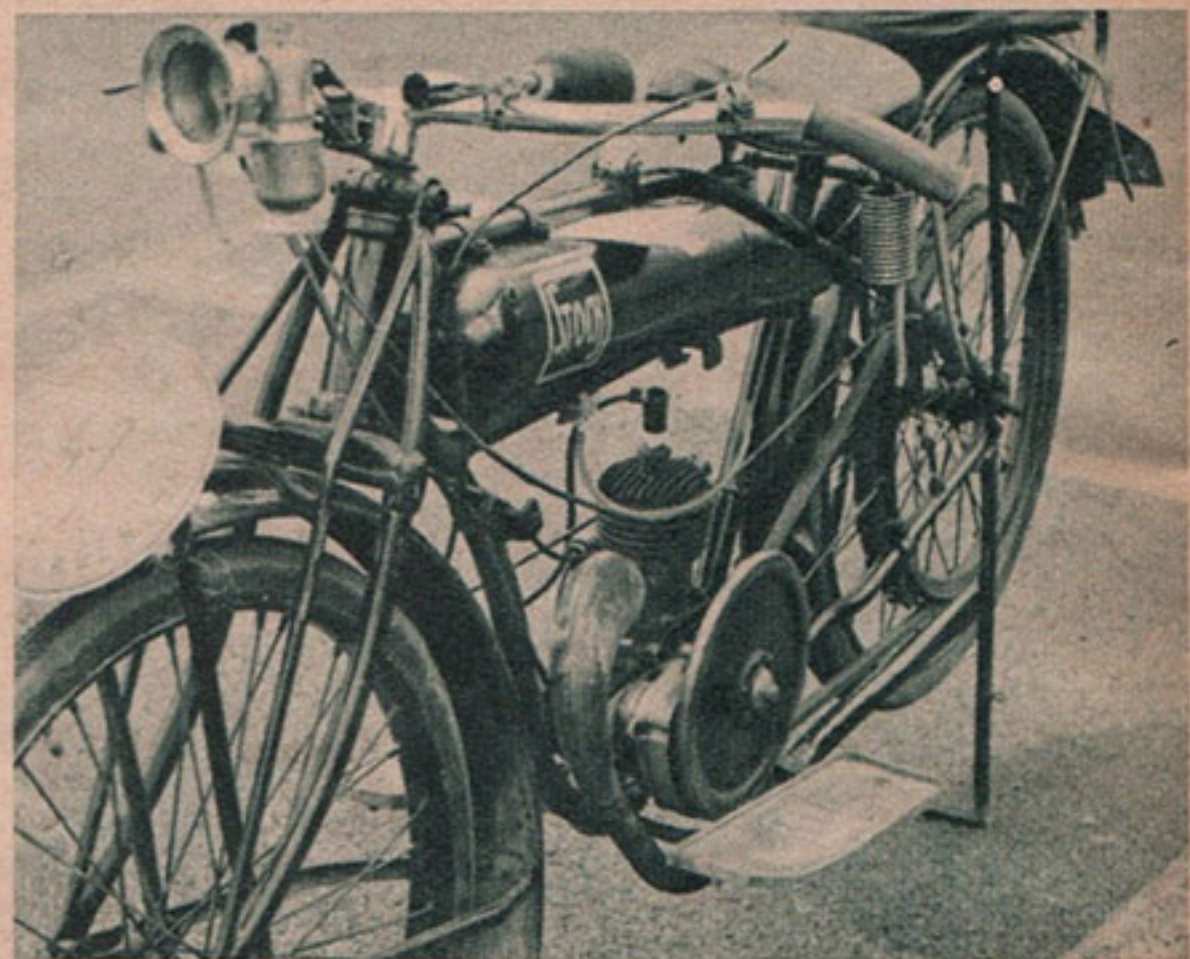
aus interessanterer Tag bleiben, denn da sieht man noch Motorräder, da sieht man sie auch fahren. Den sonntäglichen „Korso“ so zu gestalten, daß er dem von uns erwünschten Bild einer Demonstrationsfahrt der Technik (oder auch einer Art Ausstellung, für Liebhaber) nahekommt, das ist schon mehrfach versucht worden ... bringt aber wieder weniger Zugkraft, man könnte in diesem Falle fast ganz darauf verzichten. In Haltingen z. B. war das mal eine ganz ruhige Fahrt, kein „Festzug“. Aber, wie gesagt, wenn die finanziellen Schwierigkeiten größer werden, wird auch die Notwendigkeit größer, viele Zuschauer anzuziehen. Vielleicht wird man auch hier versuchen, durch noch stärkere Wagenbeteiligung zu werben ... ob das einen Sinn hat, das möchte ich bezweifeln.

Mit Berliner Kennzeichen und der Plakette des Archives für Motorradgeschichte kam diese hervorragend zurechtgemachte Ardie nach Geislingen. Daran war aber auch nicht die kleinste Stelle zu finden, an der etwa die Sorgfalt bei der Restaurierung ein wenig nachgelassen hätte.

Und weil ich diese letzteren beiden Gründe für eine Rallye als die wichtigsten ansehe, möchte ich auch z. B. über die „sportliche“ Zuverlässigkeitsfahrt und ihre Ergebnisse nichts sagen. Sondern nur Bilder zeigen. Denn in Geislingen waren schöne Maschinen zu sehen, wesentlich schönere als vorher anderswo, vor allem kann gesagt werden, daß das allgemeine Niveau gestiegen ist. Maschinen, die noch vor wenigen Jahren mit etwas Toleranz als „gut zurechtgemacht“ angesehen wurden, fielen in Geislingen gegenüber den Sahnestücken schon ganz beträchtlich ab, eben weil so viele Sahnestücke dabei waren.

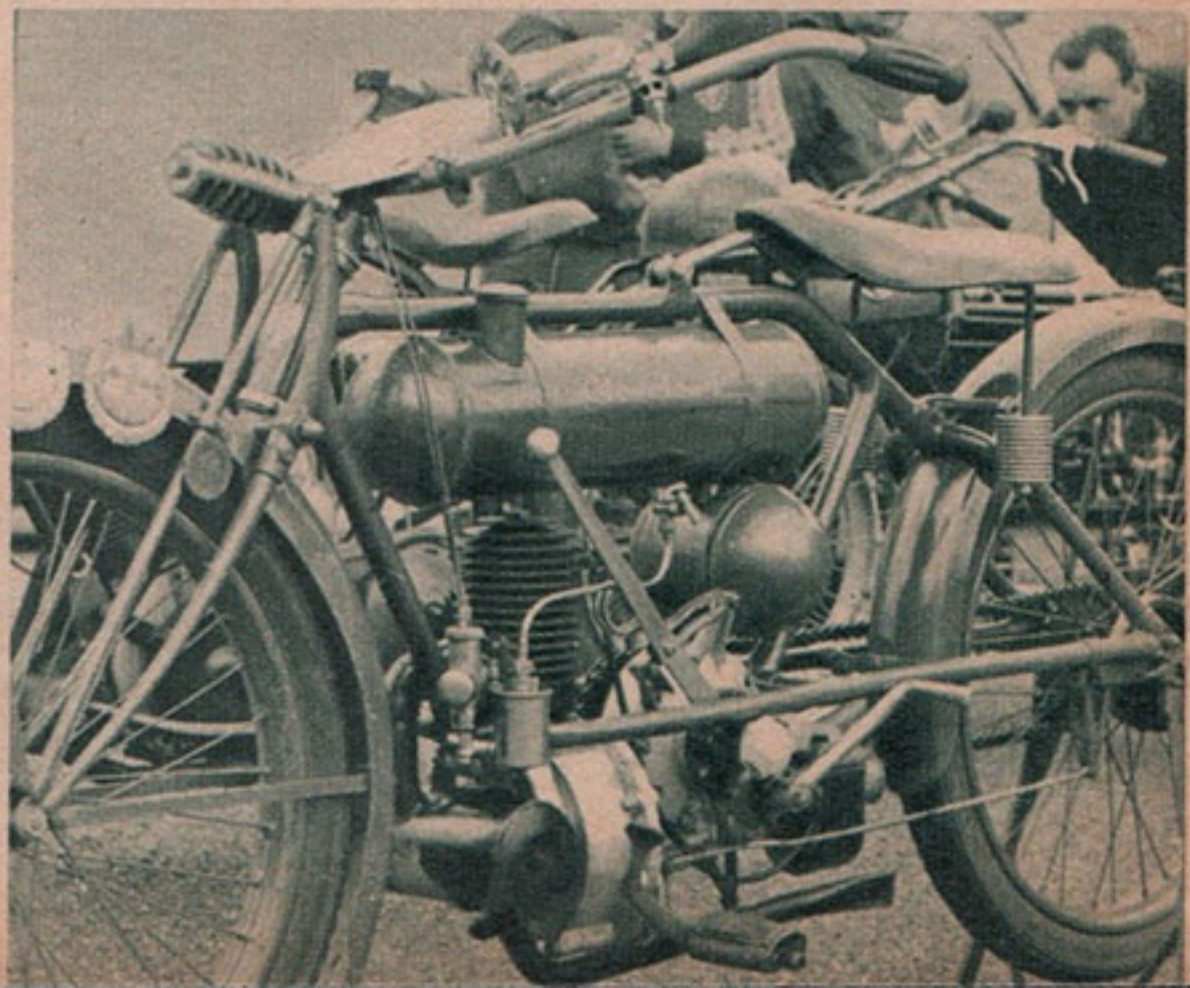
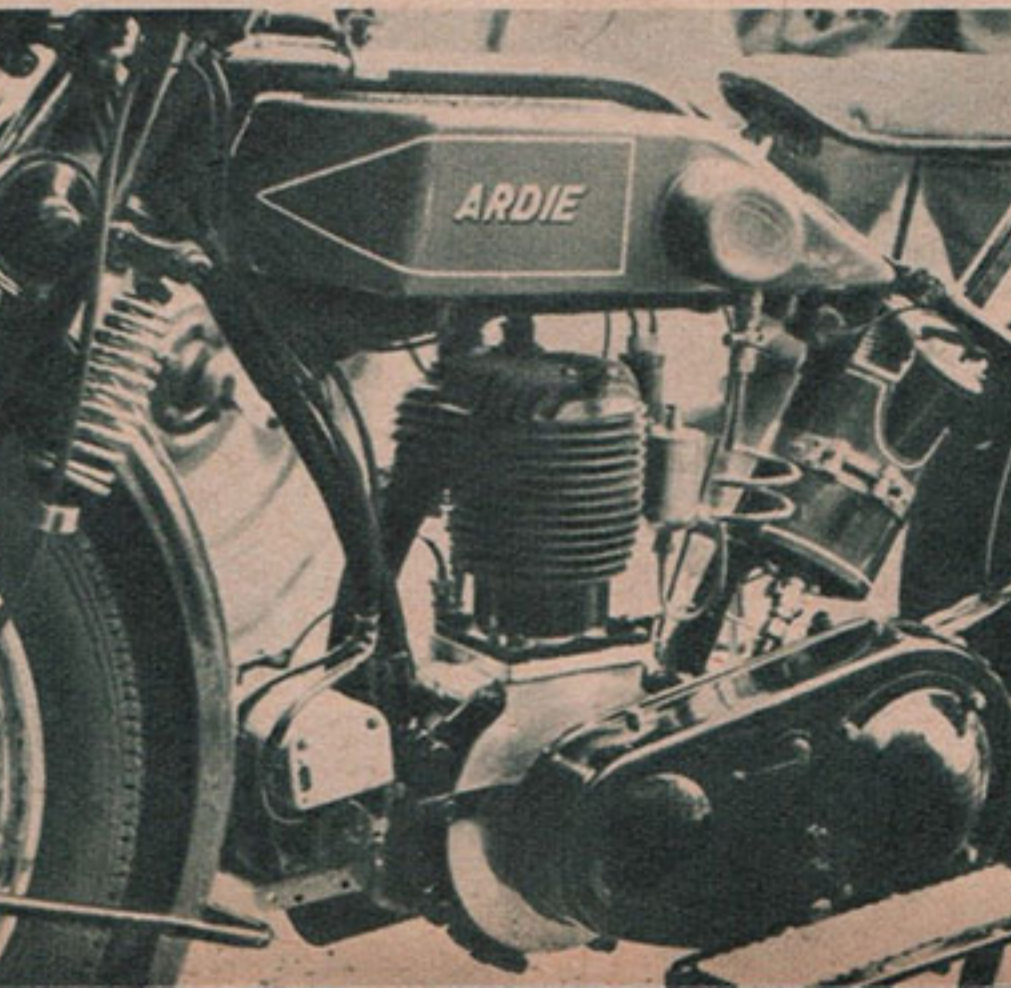
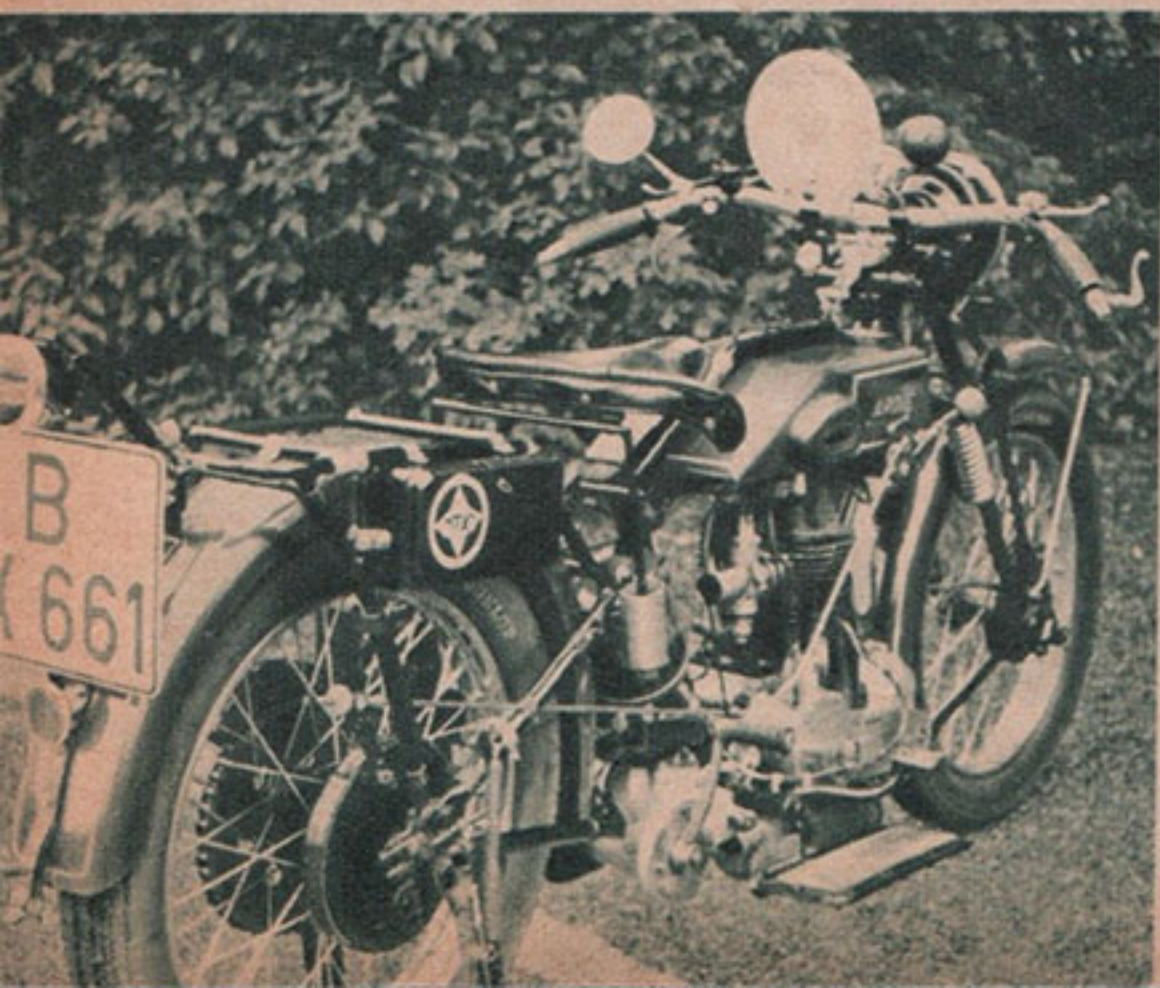
Bezüglich der Organisation ist nicht viel zu sagen, da hat das Haltinger Vorbild ganz deutlich Pate gestanden (wenn sie auch hier nicht so gut eingespielt war; in den Sonderprüfungen mangelte es doch reichlich an straffer Leitung). Gerade die Sonderprüfungen sind es im übrigen, die mir gar nicht so recht gefallen mögen. Gewiß, ganz harten Sport kann man mit Veteranen nicht treiben, dazu sind sie einmal zu kostbar und zum andern meist gar nicht geeignet. Aber ein klein wenig mehr echte Schwierigkeiten sollten schon dabei sein. Man will schließlich Fahrer und Maschine „in Aktion“ erleben! Der Slalom war recht breit und sanft, das Anhalten genau mittig zwischen zwei Pfosten ist kein Sport (sieht ein wenig nach „Verkehrserziehung“ der falschen Schule aus), höchstens das Balancieren längs über ein in die Erde gegrabenes Brett erfordert fahrerische Geschicklichkeit. Was fehlt, das sind Prüfungen, die einerseits nicht die stärkere und modernere Maschine begünstigen und andererseits doch zeigen, was jede Maschine tatsächlich leistet. Da muß sich außerdem jemand etwas einfallen lassen, was die vielen jüngeren

Unter den deutschen Veteranenfahrzeugen steht sie in der Sauberkeit der Ausführung mit an erster Stelle. Da stimmen die Tankzeichen, die Zierlinien, der Lack ... sie sieht tatsächlich aus wie neu! Archivarbeit muß also nicht unbedingt nur trockener Papierkram sein.



Veteranenliebhaber auch fahrerisch reizt und was trotzdem nicht gleich zu hart ist. Wenn man in dieser Richtung nun weiterdenkt, dann wird wieder deutlich, daß sich vor einer guten Lösung dieses Problems die Schwierigkeiten häufen ... vielleicht ergeben sich Lösungen erst dann leichter, wenn man durch umfangreichere Unterlagen über die verschiedensten Modelle besser Bescheid weiß, wenn man z. B. katalogmäßige Leistungsangaben in Bezug zu Bergzeiten oder Gleichmäßigkeitstests bringen kann. Bis dahin wird vieles beim alten bleiben müssen, bis dahin ist es zunächst das wichtigste, soviel wie möglich interessante Maschinen (eigentlich sind sie ja alle interessant!) in sauberem Zustand auf den Rallyes zusammenkommen zu lassen. Und in dieser Hinsicht war die Rallye Geislingen wieder ein guter Schritt vorwärts. H.-J. M.

Unten die Cleveland, die H. J. Heman aus Warmhuizen/Holland nach Geislingen brachte. Man achte einmal auf das Prinzip der Vorderradfederung, auch der Rahmenbau ist z. T. schon modern, der Motor ist von unten hineingehängt, Baujahr der Maschine: 1919.



# Vergaser und Zündanlage der Fünfziger <sup>6</sup>

## 2. DIE ZÜNDANLAGE

Entwicklungsmäßig gesehen sind die heutigen Fünfziger, d. h. die mit Führerschein 4 zu fahrenden „Kleinkrafträder“, allesamt Abkömmlinge des Mopeds. Wenn auch glücklicherweise die heute verkauften und insbesondere die hier zur Betrachtung stehenden Modelle von Hercules/Sachs, Kreidler, Victoria und Zündapp eben nicht einfach „losgelassene“ Mopeds darstellen, sondern mit genauer Zielsetzung neu entwickelte und deshalb technisch absolut vollwertige kleine Motorräder.

Aber mindestens ein Detail übernahmen diese 50 ccm-Motoren von ihren Moped-Ahnen: die Zündanlage, den Schwungradzünder. Und während es bei den Vergasern der vier Motoren so war, daß doch teilweise beträchtliche Unterschiede zwischen den Bing-Typen für die einzelnen Motorenmodelle festzustellen sind (wodurch sich der Anfang unserer Betrachtung bis zu dieser Fortsetzung beachtlich hinzog!), benutzen die vier Motorenmodelle ein Zündaggregat, das mit geringfügigen Ausnahmen für alle gleich ist. So gilt also das, was nun über diese Anlagen gesagt werden wird, fast ausnahmslos für alle vier Motoren.

Schwungradzünder gab es schon zu Zeiten, als noch kein Mensch an Mopedmotoren dachte (und noch viel weniger daran, daß einmal 50 ccm-Serienmotoren mit Hubraumleistungen über 100 PS/Liter und mit Drehzahlbereichen, die bis an die 9000 U/min hinangehen, geliefert werden würden!). Denn der Schwungradzünder erschien schon vor Jahrzehnten gerade als Zündstromlieferant für den simplen Zweitakter als das Gegebene, da man ihn auf einfachste Weise mit der ohnehin benötigten Schwungradscheibe des Motors kombinieren konnte und da man ja beim Einzylinder-Zweitakter auch bei jeder Umdrehung im oberen Kolbentotpunkt einen Zündfunken benötigt. Was freilich nicht ausschloß, daß man später auch Viertakter mit Schwungradzündern ausrüstete und dann einfach jeden zweiten Funken wirkungslos in den Auslaßtakt schlagen ließ.

Aber die älteren Schwungradzündern, wie man sie bereits in der Zeit zwischen dem ersten und zweiten Weltkrieg in vielerlei Varianten baute, erfreuten sich keines guten Rufs. Letztlich waren zwei Gründe dafür verantwortlich: einmal die zu geringe magnetische Kraft der in der Schwungradscheibe befestigten Permanentmagnete (Dauermagnete), von der noch ein erheblicher Teil dadurch verloren ging, daß man mit einem viel zu großen Luftspalt zwischen den Polschuhen des rotierenden und des stationären Teils der Anlage arbeiten mußte (um ein zerstörendes Anstreifen untereinander zu vermeiden). Und zum zweiten war es die Unzuverlässigkeit dieser Schwungradzündern der älteren Periode, die mindestens zum Teil ihre Ursache in der Kombination des Zündaggregats mit dem Motor hatte, zum Teil aber auch in der ungenügenden Abdichtung gegen Wasser. Auch die schwierige Kontrolle eines solchen Apparats spielte eine Rolle — einen Standmagnetzünder konnte man nicht nur jederzeit unabhängig vom Motor auf einem Prüfstand prüfen, man konnte ihn auch mit Leichtigkeit auswechseln. Beim Schwungradzünder war das alles anders, und dazu kam, daß Verschleißerscheinungen am Motor (Undichtheiten am Wellendurchgang, Wellenschlag und Lagerabnutzung) die Funktion der Zündanlage bis zum Versagen beeinträchtigen konnten. Interessant in diesem Zusammenhang, daß ausgerechnet die Firma, von der heute die Zündanlagen aller Fünfziger stammen, nämlich Bosch, erst mit erheblicher Verspätung sich der Entwicklung und dem Serienbau von Schwungradzündern widmete. Dann allerdings ganz wesentlich dazu beitrug, daß aus dem einst als zweit-rangig angesehenen elektrischen Aggregat, das die Motorenhersteller entweder selbst bauten oder von kleineren Firmen beziehen mußten, eine vollwertige — und heute in ihrer Leistung ganz erstaunliche — Quelle für den

Zündstrom kleiner Verbrennungsmotoren wurde. Und nicht nur Quelle für den Zündstrom — aus der Elektroanlage der Moped- und der Kleinkraft-radmotoren wird ja außerdem auch noch der Strom für die Fahrzeugbeleuchtung gewonnen.

Heute ist der Schwungradzünder der 50 ccm-Motoren ein weitgehend zuverlässiges Aggregat. Vor allem durch neuartige Magnetmaterialien ist es gelungen, seine Abmessungen und damit sein Gewicht gegenüber den früher benutzten Anlagen ganz wesentlich zu reduzieren, er ist hinsichtlich der Lieferung eines genügend kräftigen Zündfunken bis hinauf in Bereiche über 9000 U/min zuverlässig, und der aus dem Aggregat gewonnene Wechselstrom für die Front- und Heckbeleuchtung des Fahrzeugs steht mit einer Wattzahl zur Verfügung, die ein Mehrfaches der viel größeren alten Anlagen beträgt.

Freilich verlangt auch der moderne Schwungradzünder ein Minimum an Wartung, und um Verständnis für diesbezügliche Vorschriften in der Betriebsanleitung zu bekommen, ist es sicher nicht von Übel, wenn man sich zunächst einmal über die Funktion des kleinen Aggregats Klarheit verschafft.

### Wie funktioniert das Ding?

Die Erzeugung des Zünd- bzw. Lichtstroms bzw. der Spannung, die zum Stromfluß führt, basiert auf der physikalischen Tatsache, daß in einem geschlossenen Leiterkreis ein elektrischer Strom induziert wird, wenn dieser Leiter von den Kraftlinien eines Magnetfeldes geschnitten wird. Je größer die magnetische Kraft und je größer die Zahl der in der Zeiteinheit geschnittenen Kraftlinien, desto höher ist die induzierte (erzeugte) Spannung im Leiterkreis. Dabei ist es gleichgültig, ob der Leiter feststeht und das Magnetfeld bewegt wird — oder umgekehrt. Wird das Magnetfeld mit seinen Kraftlinien gegenüber dem Leiter bewegt, so kann man die induzierte Spannung ohne Zuhilfenahme von Schleifbürsten aus der stationären Wicklung abnehmen (man kann es auch anders machen, aber dann wird's eben komplizierter) — beim Schwungradzünder jedenfalls läßt man das Magnetfeld sich bewegen (mit der Schwungradscheibe rotieren) und läßt die Drahtwindungen (die eine Vervielfachung des eingangs erwähnten „Leiterkreises“ darstellen) feststehen.

Als man die ersten Schwungradzündern baute, stellte man die Dauermagnete aus Kobaltstahl her, der in einer Magnetisiervorrichtung magnetisiert wurde und der seine Magneteigenschaften auch über geraume Zeit behielt (sofern man ihn richtig behandelte); nach längerer Betriebszeit aber mußten diese Dauermagnete erneut auf einem Magnetisiergerät magnetisiert werden. Später kam aus Japan der Alni-Magnet, in Deutschland wurde daraus der Alnico-Magnet entwickelt — und das waren schon gewaltige Fortschritte, die es ermöglichten, mit wesentlich kleineren Dimensionen für die Magnete und damit auch für die Schwungradscheibe auszukommen. Aber der heutige Stand des Schwungradzünder-Baus wurde erst ermöglicht durch die Verwendung sogenannter „Oxyd-Magneten“.

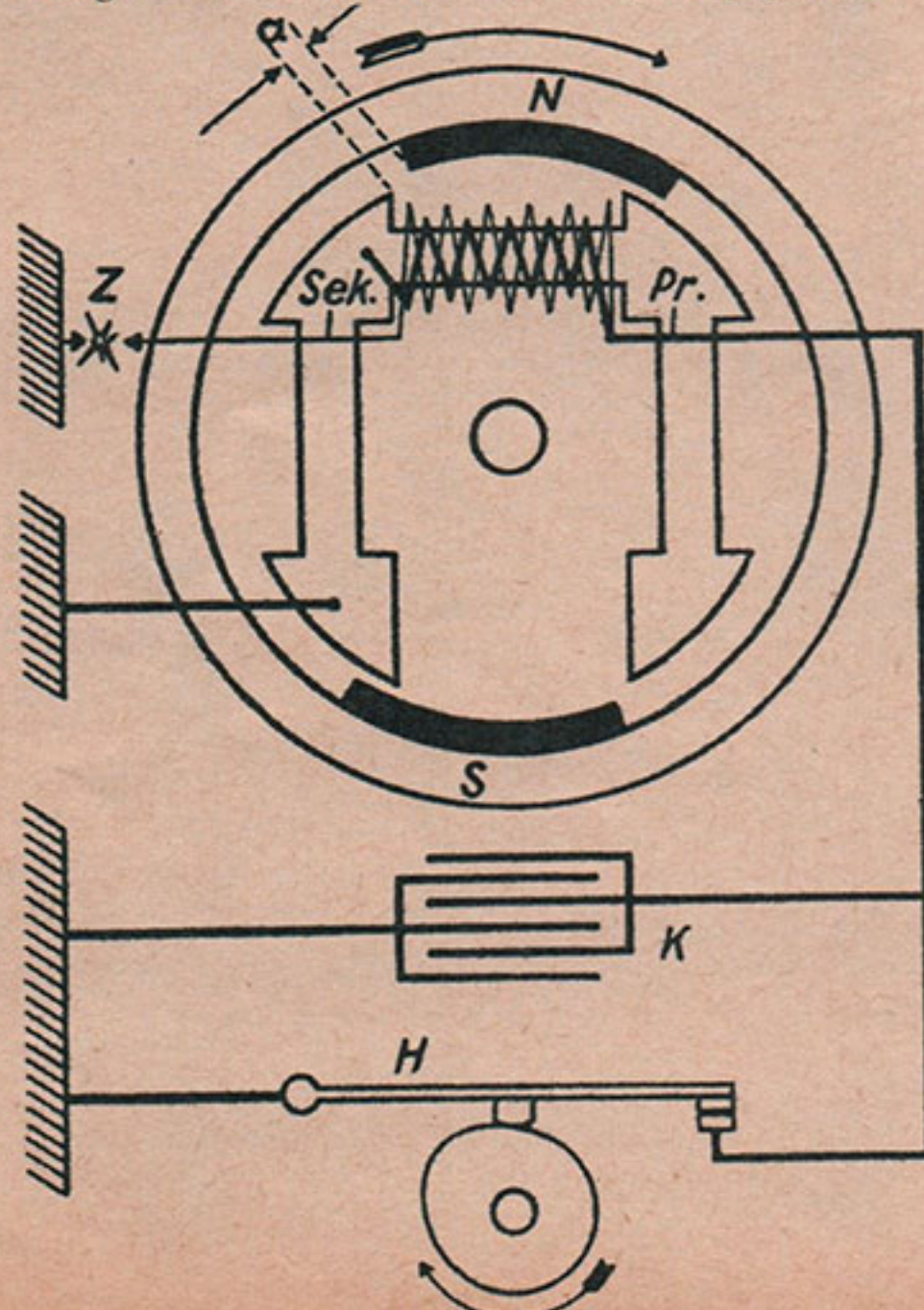
Bei diesen handelt es sich um Magnete aus Metalloxyden, beispielsweise aus Bariumoxyd und Eisenoxyd. Die eigentlichen Bausteine sind plättchenförmige Kristalle, die winzig kleine Magnete darstellen — jedes mit einem Süd- und einem Nordpol. Aus einem „Magnetpulver“ wird durch Zusatz von Wasser ein Brei hergestellt, der dann im Zuge eines Glühprozesses „gesintert“, also gleichsam zu den fertigen Magnetstückchen „gebacken“ wird. Will man Magnetstücke besonders hoher Magnetkraft haben, so setzt man sie schon während des Preßvorgangs der Einwirkung eines Magnetfeldes aus, der eine „Richtung“ der kleinen Magnetplättchen besorgt — man erhält „gerichtete“ Oxydmagnete, wie sie in den Anlagen für unsere Fünfziger verwendet werden. Schließlich werden die fertigen Magnetstücke in einer Magnetisiervorrichtung nochmals magnetisiert, und es ist einer der Vorzüge dieser modernen Oxydmagnete, daß sie sich nur schwer entmagnetisieren, so daß ein Nachlassen der Magnetkraft auch über lange Betriebszeit praktisch nicht eintritt.

Solche Magnetstücke sind nun in das Innere der Schwungradscheibe eingesetzt, d. h. sie sind dort mittels der Polschuhe und durch Schrauben mit der Schwungradscheibe verbunden, sie sind mit ihr aber außerdem noch mittels eines Spezialklebers verklebt. Das Bild auf Seite 372 zeigt, wie vier solcher Magnete in der Schwungradscheibe des Magnetzünders unserer 50 ccm-Motoren sitzen.

In der Prinzipskizze unten links ist der Aufbau eines Schwungradzünders schematisch gezeigt, wobei die Zahl der Dauermagnete und die Ausbildung des „Ankereisens“, das die Wicklungen trägt, nicht mit der Anordnung bei unserer heutigen Magnetzündern übereinstimmt. Das Prinzip ist aber absolut das gleiche.

Auf dem Ankereisen (dessen Enden wieder als „Polschuhe“ so ausgebildet sind, daß ihre Form der der rotierenden Magnetpolschuhe entspricht und

(Weiter auf Seite 372)



Diese Prinzipskizze eines Schwungradzünders entspricht natürlich nur in der grundsätzlichen Konstruktion der wirklichen Ausführung heutiger Anlagen. Durch hervorragende Magnetwerkstoffe und einige Fertigungskünste kann man heute Schwungradzündern bauen, die mit den früheren Ausführungen nur noch das Prinzip gemeinsam haben. Auf der Skizze sind folgende Einzelteile bezeichnet: Z = Zündkerze, K = Kondensator, H = Unterbrecherhammer, a = Polschuh-Abrißmaß, N und S = Nord- und Südpol des Magneten. Die dicke Wicklung „Pr.“ erzeugt den Primärstrom, in der dünnen „Sek.“ wird der eigentliche hochgespannte Zündstrom induziert.

Das sind echte Maßstäbe! Alpenfahrt 1966 :

# 4 x „Silbernes Edelweiß“ für ZÜNDAPP



Volker Kramer  
Silbernes Edelweiß, Klasse bis 50 ccm



Leo Holy  
Silbernes Edelweiß, Klasse bis 75 ccm



Erwin Schmider  
Silbernes Edelweiß, Klasse bis 100 ccm



Dieter Kramer  
Silbernes Edelweiß, Klasse bis 125 ccm

Hier haben Sie wieder einen Beweis für die Zuverlässigkeit der ZÜNDAPP-Motorräder. Unter Fachleuten und Kennern weiß man, was es heißt, nach 1000 km Geröll, Steine, Morast, bergauf und bergab, Wasser und Staub noch an der Spitze zu liegen. All diese Sportsiege sind keine Zufälle, sondern hart verdiente Erfolge von Männern und Maschinen. So ist auch diese Internationale Österreichische Alpenfahrt 1966 mit Start und Ziel in Velden (Wörthersee) wieder ein Wertmesser für Qualität und Zuverlässigkeit der ZÜNDAPP-Maschinen. Den Nutzen hat der Kunde. Das sportliche Engagement trägt bei ZÜNDAPP reiche Früchte. Der sportliche Erfolg schlägt sich seit Jahren in Entwicklung und Serienproduktion nieder. Jedes Motorrad von ZÜNDAPP verkörpert die Erfahrungen aus all diesen harten Prüfungen und verfügt über die Reife, die Sie von einem ZÜNDAPP-Fahrzeug verlangen dürfen.



ZÜNDAPP-Fahrer wissen es längst: ZÜNDAPP schnell und zuverlässig. Darum soll's eine ZÜNDAPP sein! Verlangen Sie unverbindlich ausführliche Informationen von **ZÜNDAPP-WERKE GMBH** Abt. M 79 8 München 8

# Vergaser und Zündanlage der Fünfziger

(Forts. von Seite 369)

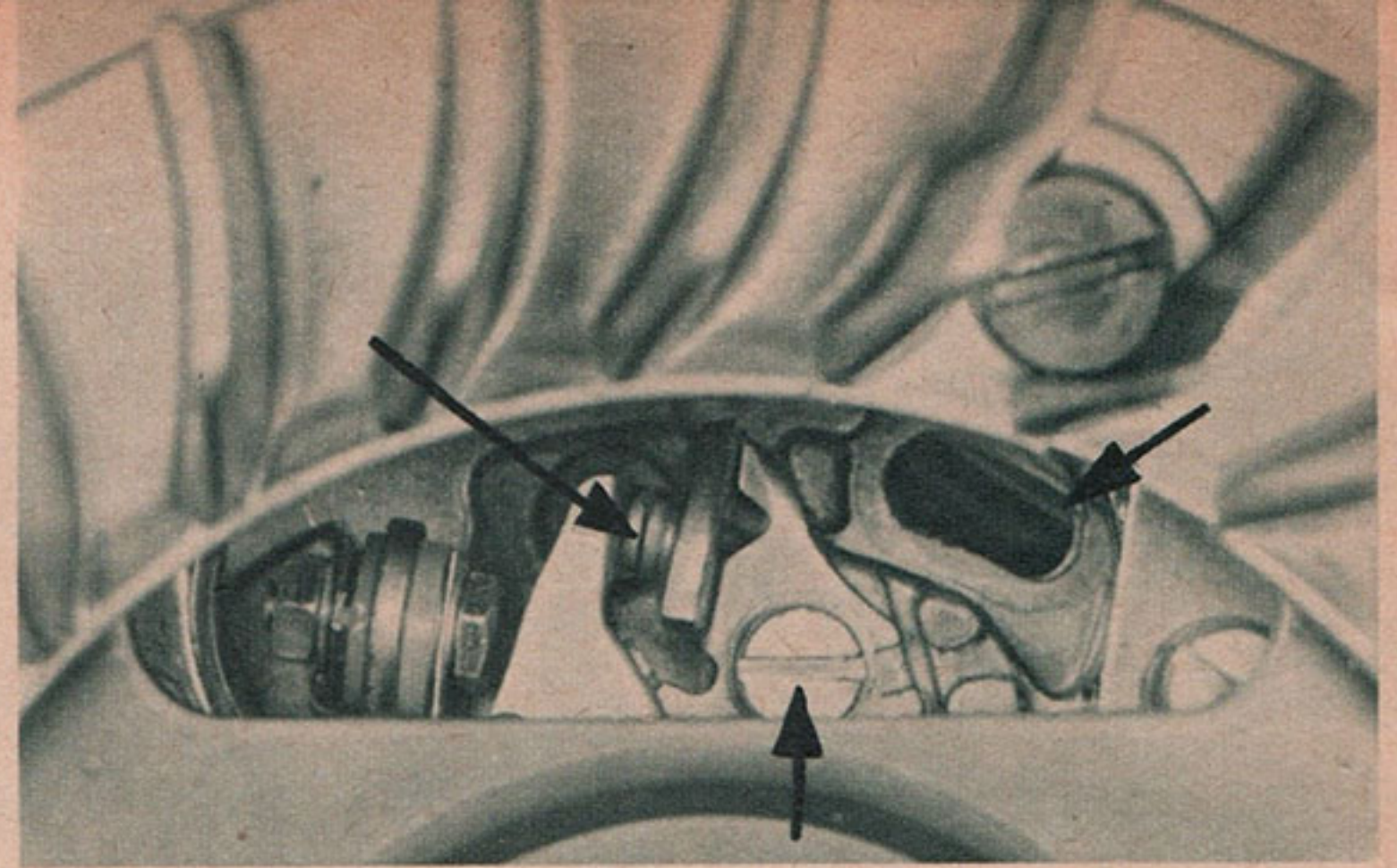
daß zwischen diesen beiden Polschuhsystemen ein Luftspalt von wenigen Zehntel Millimetern besteht) sind Drahtwicklungen für die Zünderfunktion aufgebracht. Die erste (deshalb Primärwicklung genannt) besteht aus verhältnismäßig wenigen Windungen eines isolierten dicken Drahtes, die zweite (Sekundärwicklung) aus vielen tausend Windungen eines ebenfalls isolierten haarfeinen Drahtes. Primär- und Sekundärwicklung bilden die Zündspule. Die Anfänge beider Wicklungen sind an Masse gelegt, das Ende der Primärwicklung führt zum Unterbrecher, das der Sekundärwicklung zur Zündkerze.

Der Unterbrecher ist nichts anderes als ein Schalter, dessen Kontakte durch Federdruck aufeinandergepreßt werden — dann ist der Schalter (der Unterbrecher) geschlossen, und da der Gegenkontakt wiederum mit Masse verbunden ist, ist auch der Primärstromkreis in diesem Fall geschlossen. Er wird unterbrochen, wenn die Kontakte getrennt werden, der „Schalter“ also geöffnet wird. Das geschieht mittels des Unterbrechernockens, der mit der Schwungscheibennabe aus einem Stück besteht, sich also mit der Schwungscheibe dreht, und der an einem Schleifklötzchen des Unterbrecherhammers anläuft, dieses anhebt und so die Kontakttrennung bewirkt.

Rotiert nun die Schwungscheibe mit den eingesetzten Dauermagneten, so wird (weil die Kraftlinien der Dauermagnete die Drahtwindungen auf dem Ankereisen schneiden) zunächst im Primärkreis ein Strom induziert — vorausgesetzt, daß die Unterbrecherkontakte geschlossen und somit auch der Primärstromkreis (über Masse) geschlossen ist. In einer ganz bestimmten Stellung der Magnet- zu den Ankerpolschuhen öffnet der Unterbrechernocken den Unterbrecher, d. h. dessen Kontakte werden getrennt, der Primärstromkreis unterbrochen.

Diese Unterbrechung des induzierten Primärstroms bewirkt nun weitere induktive Vorgänge, die zur Erzeugung einer sehr hohen Spannung im Sekundärkreis führen. Diese Spannung ist so hoch, daß ein Funkenübergang an den Elektroden der Zündkerze erfolgt.

Damit auch schon bei niedriger Drehzahl von Motor und Schwungscheibe eine ausreichend kräftige Induktion in der Sekundärwicklung erfolgt, müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein: einmal muß, wie schon gesagt,



die Unterbrechung des Primärstromes in einer ganz bestimmten Stellung der Polschuhe zueinander erfolgen. Dafür wird bei der Herstellung des Magnetzünders gesorgt, und diese Stellung kann im Betrieb auch nur durch Verschleiß am Unterbrecher evtl. eine Verschiebung erfahren. Durch Ersatz der verschlissenen Teile muß die notwendige Korrektur erfolgen. Die Unterbrechung des Primärstroms muß aber nicht nur bei der erwähnten günstigsten Stellung der Magnet- und Ankerpolschuhe zueinander erfolgen, sondern außerdem genau dann, wenn kurz vor dem oberen Kolbentotpunkt im Motor der Zündfunke gebraucht wird.

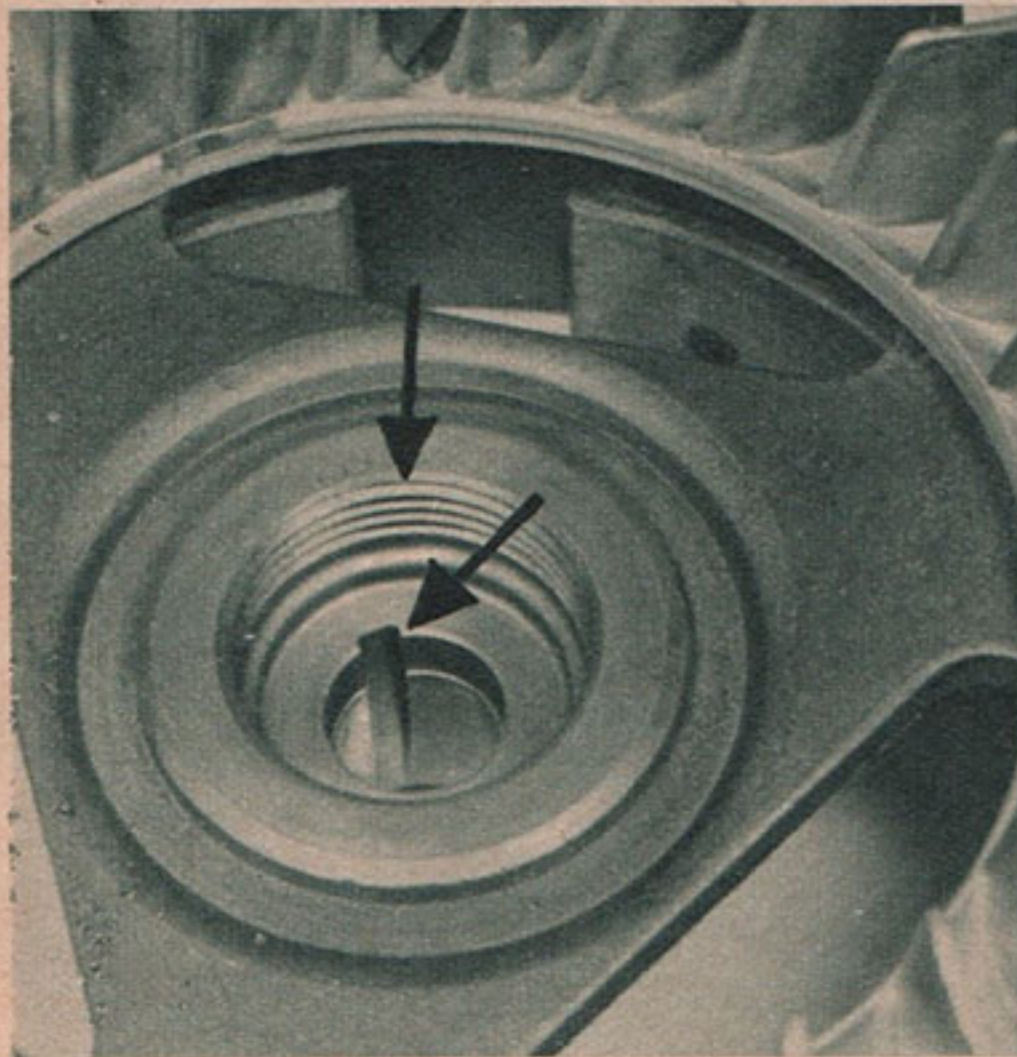
Zum zweiten muß dafür gesorgt werden, daß beim Öffnen des Primärstromes an den Unterbrecherkontakten kein schädlicher „Öffnungsfunk“ auftritt, der nicht nur die Kontakte rasch verbrennen, sondern auch die Intensität der induktiven Vorgänge in der Sekundärspule beeinträchtigen würde. Deshalb ist bei jeder Zündanlage, also auch bei unseren Schwungradzündern, parallel zu den Kontakten ein Kondensator geschaltet. Das ist ein kleiner Metallbehälter, in dessen Inneren zwei gegeneinander isolierte Metallfolien aufgewickelt sind. Sie „verschlucken“ quasi in sich den Öffnungsfunk, so daß während des Betriebs an den Unterbrecherkontakten so gut wie kein „Unterbrecherfeuer“ zu sehen ist.

An den nun folgenden Bildern von Einzelteilen der an unseren 50 ccm-Motoren verwendeten Bosch-Schwungradzündler (Schwunglichtmagnetzündler ist übrigens die genau richtige Bezeichnung!) werden wir erkennen, daß deren Aufbau etwas vom gezeigten Prinzipbild abweicht. Um es aber nochmals zu sagen: die Funktion ist die gleiche, der geänderte Aufbau lediglich durch die neuen Magnetmaterialien und die dadurch ermöglichte Verringerung der Abmessungen bedingt.

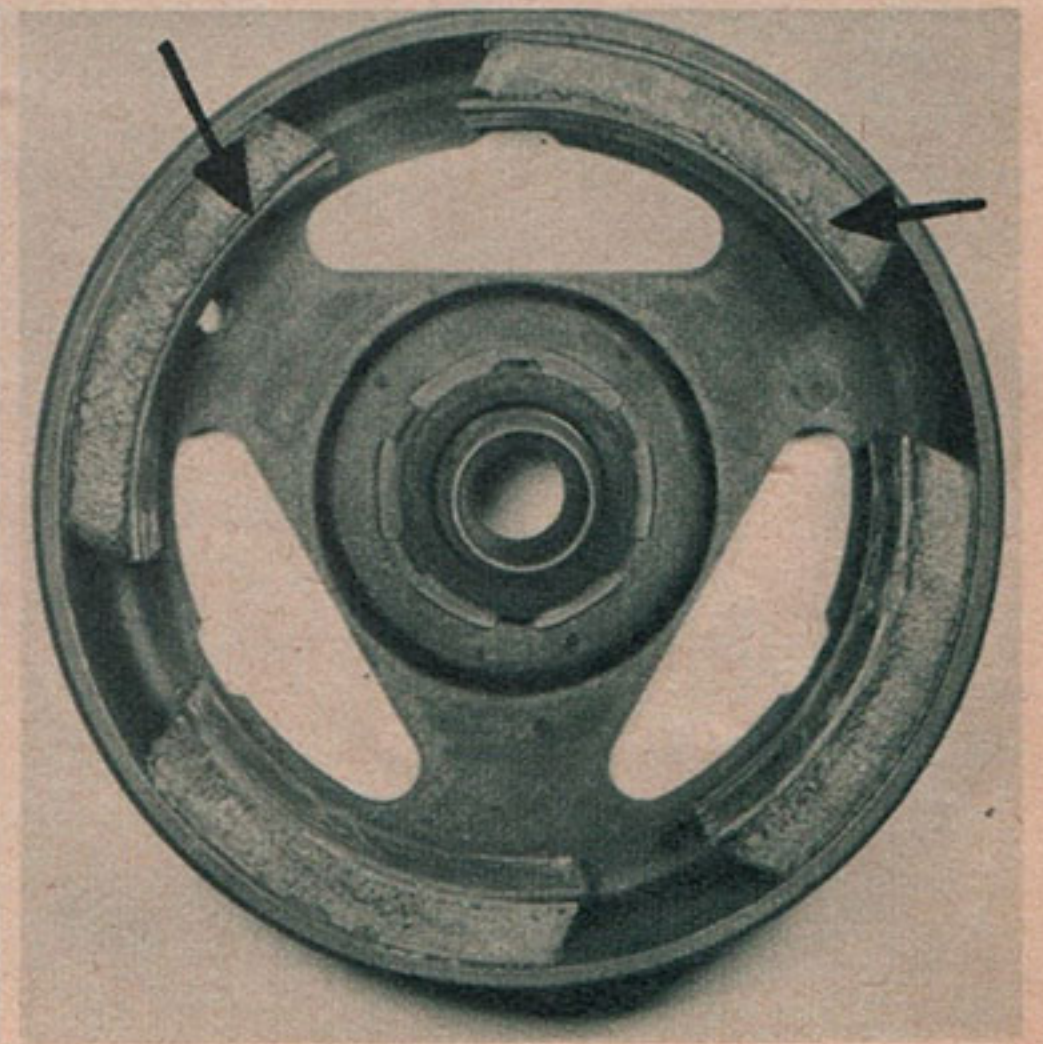
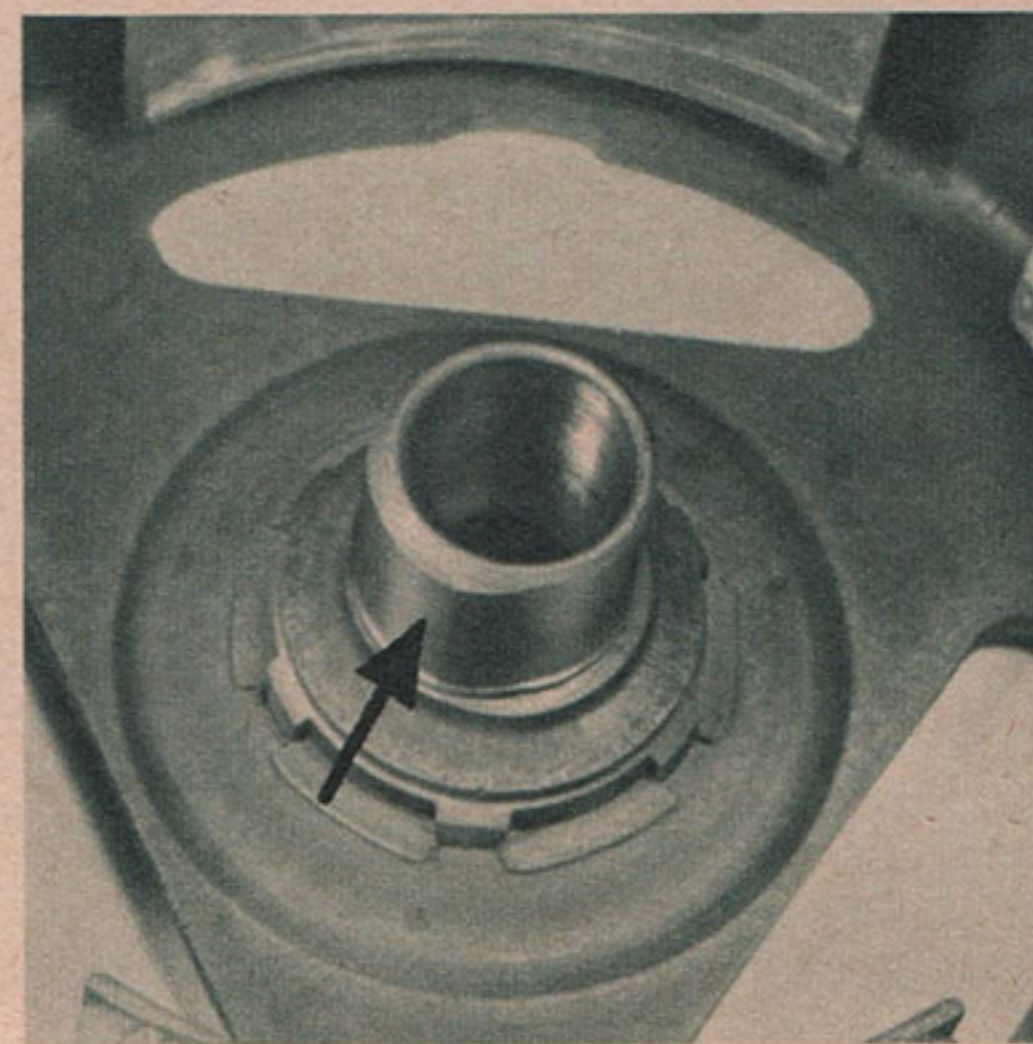
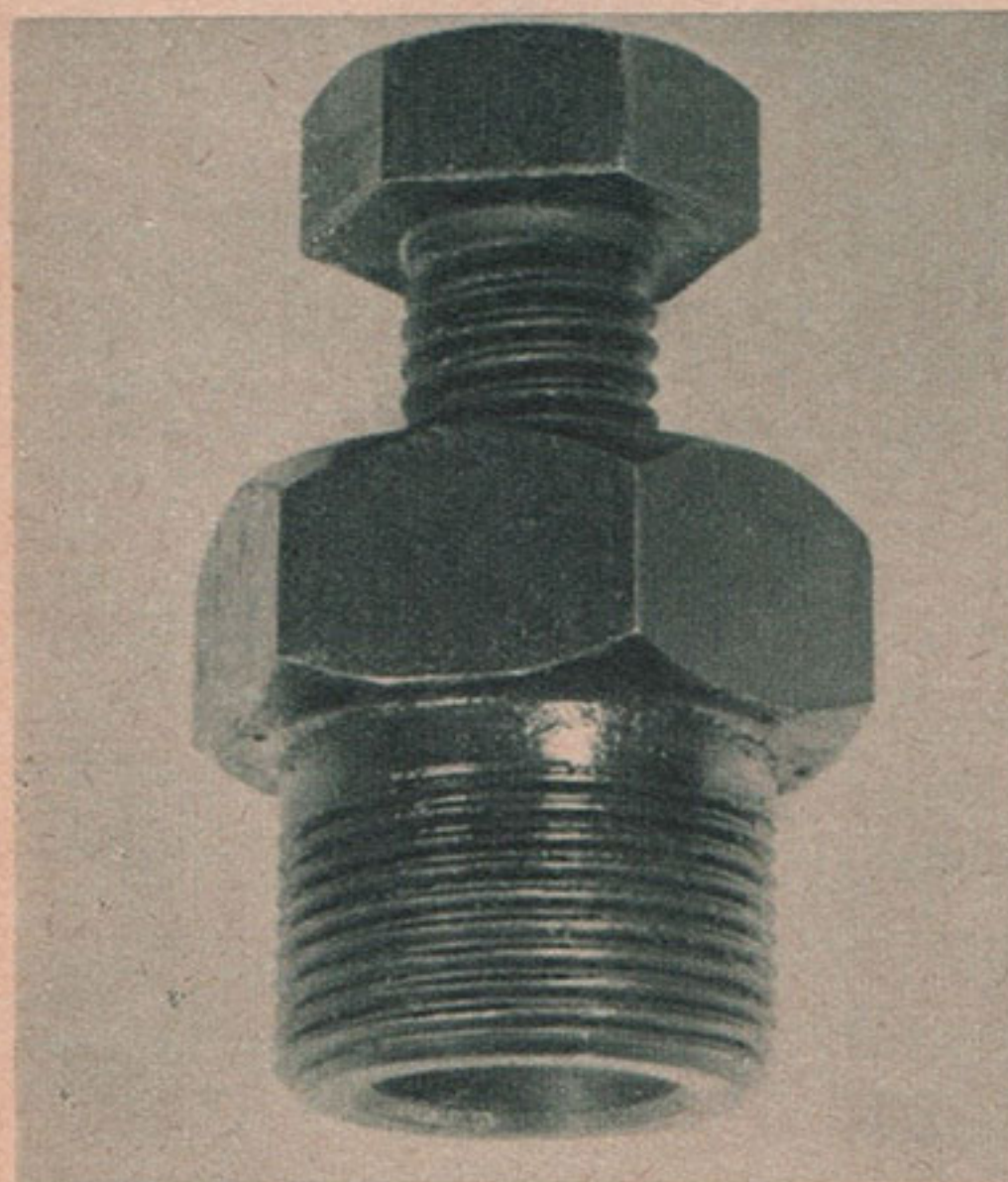
## Aufbau der Bosch-Schwunglichtmagnetzündler

Bei allen vier Motorentypen unserer deutschen Kleinkrafträder ist die Schwungscheibe des Bosch-Lichtmagnetzündlers gleich. Von außen gibt es Unterschiede nur zwischen den Scheiben der Motoren mit und der ohne Gebläsekühlung. Beim Motor des Kreidler-Florett ist auf die Stahlschwungscheibe ein Lüfterrad aus Leichtmetall mit drei Schrauben aufgeschraubt, beim Zündapp-Motor ist es ein Kunststoff-Lüfterrad, das in gleicher Weise befestigt ist.

Die Schwungscheibe (mit 116 mm Durchmesser) ist auf dem Kurbelwellenzapfen mit Konus und Keil befestigt. Wie bei allen solchen Konusbefestigungen gilt hier ganz besonders: die wirklich tragende Befestigung stellt die Konusverbindung dar — der Keil dient lediglich zur Fixierung der Schwungscheibe und ihrer (gleichzeitig den Unterbrechernocken bildenden) Nabe auf der Welle. Das heißt, daß der Keil nicht geeignet ist, auf Abscheren beansprucht zu werden; trägt die Konusverbindung nicht richtig, sind also die konischen Flächen von Welle und Nabenbohrung nicht einwandfrei in der Oberflächenbeschaffenheit, sind sie verschmutzt oder verölt oder ist die Befestigungsmutter nicht ausreichend angezogen, dann kann der Keil die Verbindung auch nicht halten — er schert ab, wobei meist die Keilnut in der Welle und diese gleich mit rettungslos verdorben werden. Auf sauberen Sitz und guten Anzug der Mutter ist also immer dann zu achten, wenn die Schwungscheibe demontiert wurde.



Oben rechts der Blick durch die Öffnung im Schwungrad (Magnetträger) auf die Unterbrecher-Einstellmöglichkeiten. Der Pfeil von unten zeigt auf die Halteschraube, die für die Einstellung des Kontaktabstandes zu lösen ist. Das Langloch rechts oben ermöglicht die Verdrehung der gesamten Grundplatte zur Korrektur des Zündzeitpunktes. Pfeil links oben weist auf die Unterbrecherkontakte. In das Langloch gehört natürlich eine Schraube, die hier wegen der Übersichtlichkeit herausgelassen wurde. Links der Blick auf Abzieh-Gewinde und Keilnut des Schwungrades, darunter der Abzieher. Bild unten Mitte zeigt den Unterbrechernocken, der mit der Schwungscheibe auf eine spezielle Art vernietet ist. Pfeil weist auf die Abhubkante des Nockens. Das Bild rechts unten zeigt Schwungrad mit Magnetstücken und den Polschuhen (Pfeil von oben) von innen.



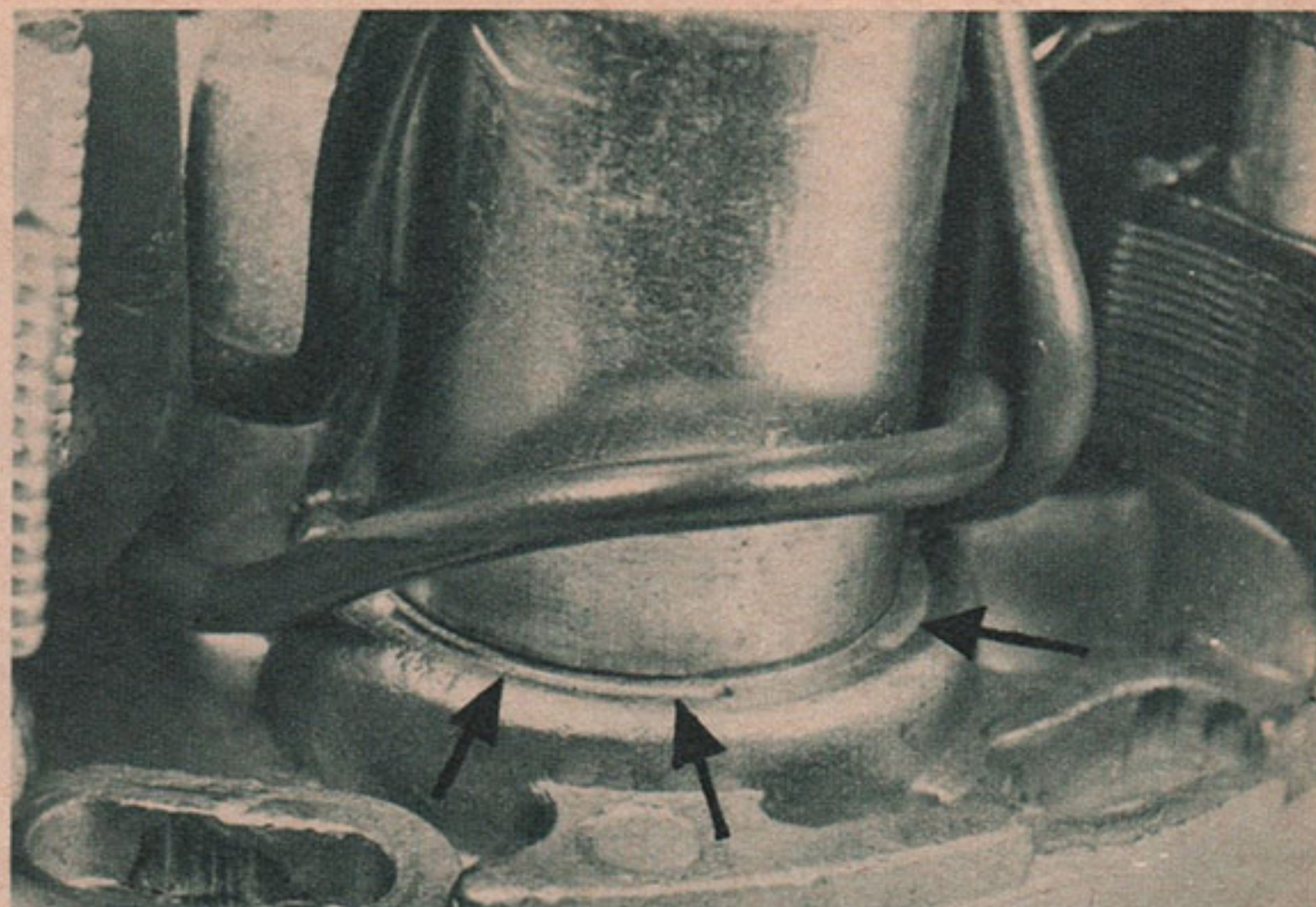
Um sie zu demontieren, muß zunächst die 17 mm Befestigungsmutter — am besten unter Zuhilfenahme eines Steckschlüssels und unter Verwendung eines Schwungscheiben-Gegenhalters, der in die Öffnungen an der Scheibenfront eingreift — gelöst und entfernt werden. Dann kann man in das vorgesehene Abzugsgewinde den Bosch-Schwungscheibenabzieher (s. Bild) einschrauben, der auch wieder, wie die Scheibe selbst, bei allen vier Anlagen der gleiche ist und den man sich natürlich anschaffen muß, wenn man selbst am Motor und seinem Elektroaggregat arbeiten will. Er wird soweit wie es geht eingeschraubt (Druckschraube ist zurückgedreht), und dann wird die Druckschraube (der Abzieher wird dabei an seinem großen Sechskant mit einem Schlüssel gehalten) eingeschraubt. Ein Knacks ist das Zeichen dafür, daß sich die Konusverbindung gelöst hat und die Scheibe nun einfach abgenommen werden kann.

In der abgenommenen Schwungscheibe sieht man zunächst die mit den Polschuhen durch Schrauben gehaltenen, zusätzlich noch in die Schwungscheibe eingeklebten Dauermagnete (Oxydmagnete). Man sieht auch, wie die Schwungscheibennabe in der Scheibe befestigt ist: die Nabe trägt, wie die Scheibenbohrung, ein Nutenprofil, das die Fixierung gegen Drehung darstellt, während von der Nabe weggestanztes Material die axiale Festlegung in der Scheibe bildet. Die Nabe selbst ist mit ihrem Innenteil als Unterbrecherrücken ausgebildet, und die Lage der Abhubkante (an der das Schleifklötzchen des Unterbrecherhammers anläuft) zur Polschuhkante bestimmt jenes „Kontaktrennen in genau richtiger Stellung der Polschuhkanten zueinander“, von dem weiter oben bei der Prinzipklärung als so wichtig für einen kräftigen Zündfunken gesprochen wurde.

Die Schwungscheibe trägt im übrigen, wie wir wahrscheinlich schon wissen und wie außerdem auch aus den Bildern ersichtlich ist, an ihrer Frontseite drei Aussparungen — Schaulöcher —, zwischen denen sozusagen „Speichen“ stehengeblieben sind. Diese Schaulöcher sind deshalb vonnöten, damit man von außen an die beiden Einstellfaktoren des Magnetzünders herankann, nämlich die Nachstellung für den Abstand der Unterbrecherkontakte und die Befestigung der Grundplatte, auf der die stationären Teile des Schwunglichtmagnetzünders befestigt sind. Es ist also zur Einstellkontrolle bzw. zu Nachkorrekturen keineswegs das Abnehmen der Schwungscheibe erforderlich — im Gegenteil, es ist nicht einmal möglich, zu diesen Arbeiten die Schwungscheibe zu demontieren, weil man dann ja auch den Unterbrecherrücken mit abbaut, der den einzustellenden Unterbrecher betätigt. Wenn nun aber — was wir uns hier zur besseren Erläuterung der Einzelteile wenigstens einmal vorstellen wollen — die Schwungscheibe abgebaut, d. h. vom Kurbelwellenkonus abgedrückt wurde, dann liegt die Grundplatte vor uns, auf der eine ganze Anzahl wichtiger Teile montiert ist.

Zunächst einmal sieht man zwei Ankereisen mit den darauf befindlichen Wicklungen. Das sieht also ganz anders aus als in unserem Prinzipbild auf Seite 369, aber darauf wurde ja schon hingewiesen. Die beiden Ankereisen sind nur kurz und tragen an ihren beiden Enden jene Polschuhe, deren gekrümmte Außenfläche im Radius genau mit der Krümmung der Magnetpolschuhe in der Schwungscheibe übereinstimmt. Zwischen rotierenden und feststehenden Polschuhen ist nur ein geringer Luftspalt (wenige Zehntel Millimeter). Je kleiner dieser Luftspalt ist, desto größer ist die Leistung des Aggregats. Aber man kann nicht unter ein gewisses Maß herunter, weil man ja Rücksicht darauf nehmen muß, daß mit der Zeit ein zusätzliches Spiel in den Kurbelwellenlagern auftritt, und auch dann dürfen die Polschuhe keinesfalls zum gegenseitigen Schleifen kommen — die Zerstörung des Zündaggregats und evtl. des ganzen Motors wäre bei den in Frage kommenden hohen Drehzahlen unvermeidlich.

Das obere Ankereisen trägt (wenigstens bei den Ausführungen für Kreidler, Victoria und Zündapp) die Zündspule, also die Primär- und die Sekundärwicklung für die Erzeugung der hohen Zündspannung. Das untere Ankereisen dagegen trägt mehrere Wicklungslagen aus starkem, natürlich ebenfalls isoliertem, Draht, in dem die Wechselspannung induziert wird, die den Lichtstrom durch die Scheinwerfer- und die Schlußlichtbirne fließen läßt, wenn dieselben mittels des Schalters im Scheinwerfer eingeschaltet werden. Auch in den Windungen dieser „Lichtspule“ erfolgt die Spannungserzeugung nicht anders als in der Primärwicklung der Zündspule: einfach durch das Schneiden dieser Windungen (Leiter) mit den Kraftlinien

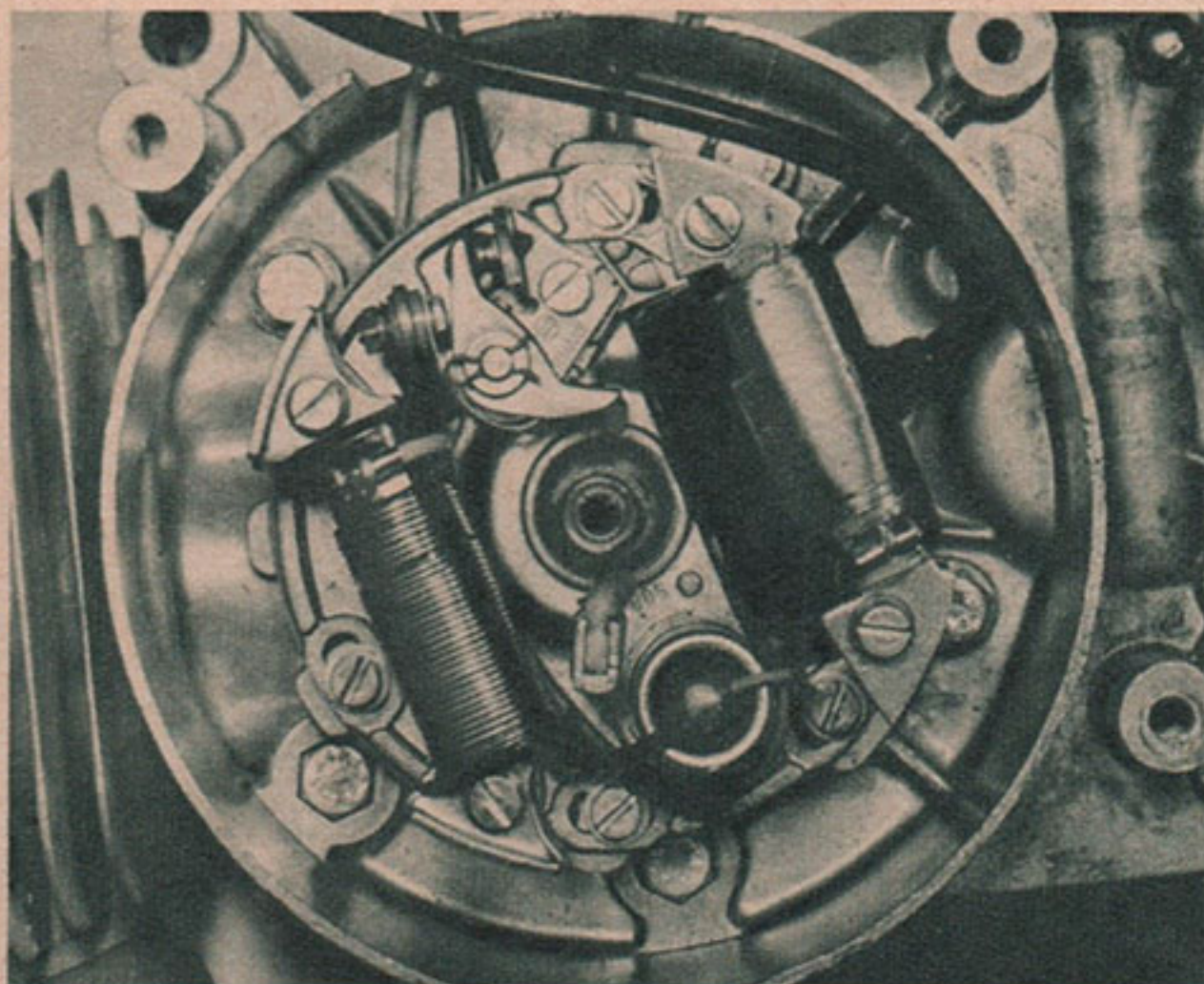
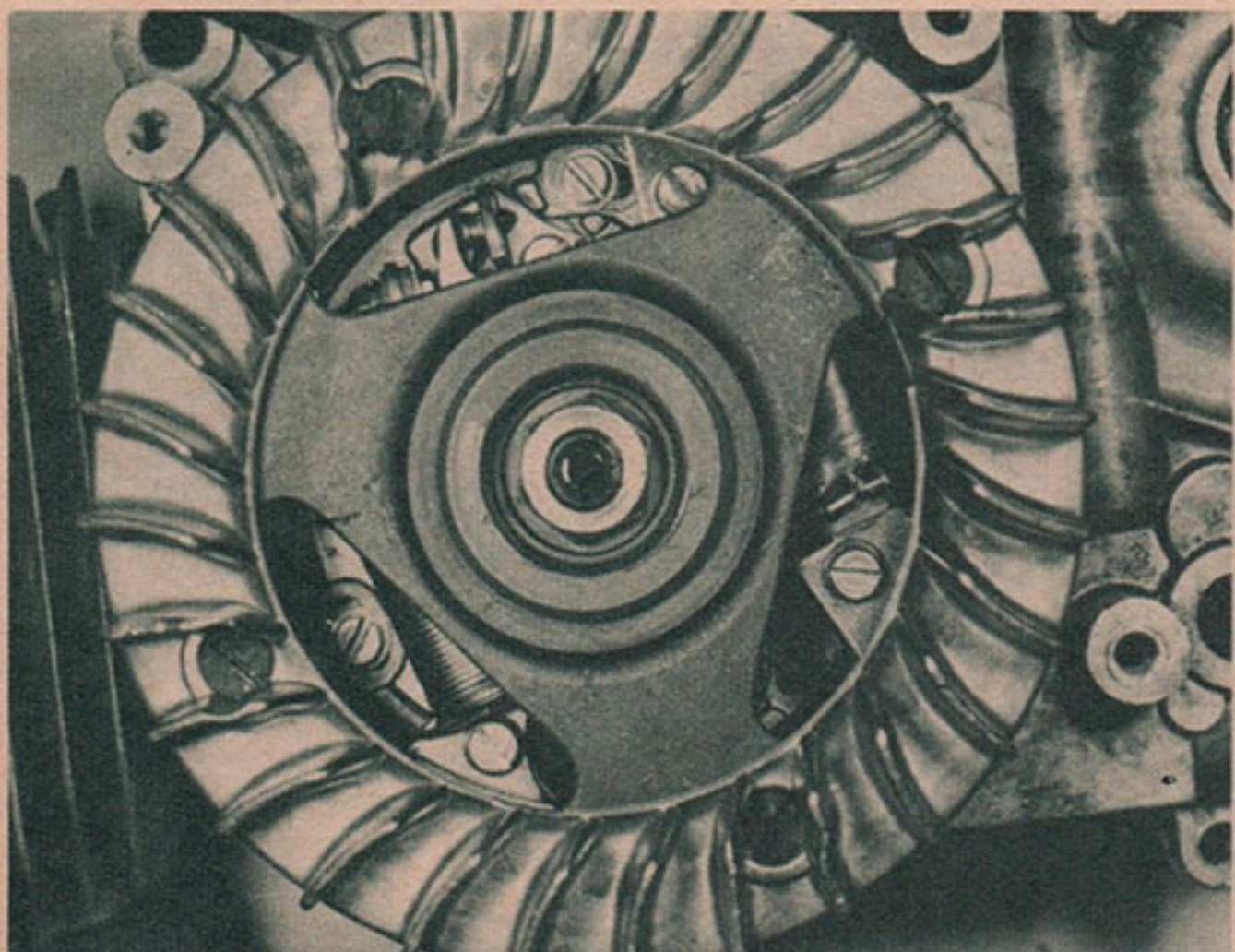


des Magnetfeldes der rotierenden Schwungscheibe. Während aber der Primärstromkreis bei jeder Umdrehung einmal unterbrochen wird, um die Induktion in der Sekundärspule auszulösen, findet eine Unterbrechung im Lichtstromkreis nicht statt — der induzierte Wechselstrom fließt bei eingeschalteten Verbrauchern kontinuierlich. Die induzierte Spannung ändert sich (steigt) mit zunehmender Drehzahl, aber die Auslegung der Wicklung und die Anordnung des Magnetsystems sorgt dafür, daß dieser Spannungsanstieg in den Grenzen bleibt, die die Glühfäden der Birnen gerade noch vertragen können. Ein Unterschied in der Helligkeit der Leuchten in Abhängigkeit von der Motordrehzahl ist aber unvermeidlich.

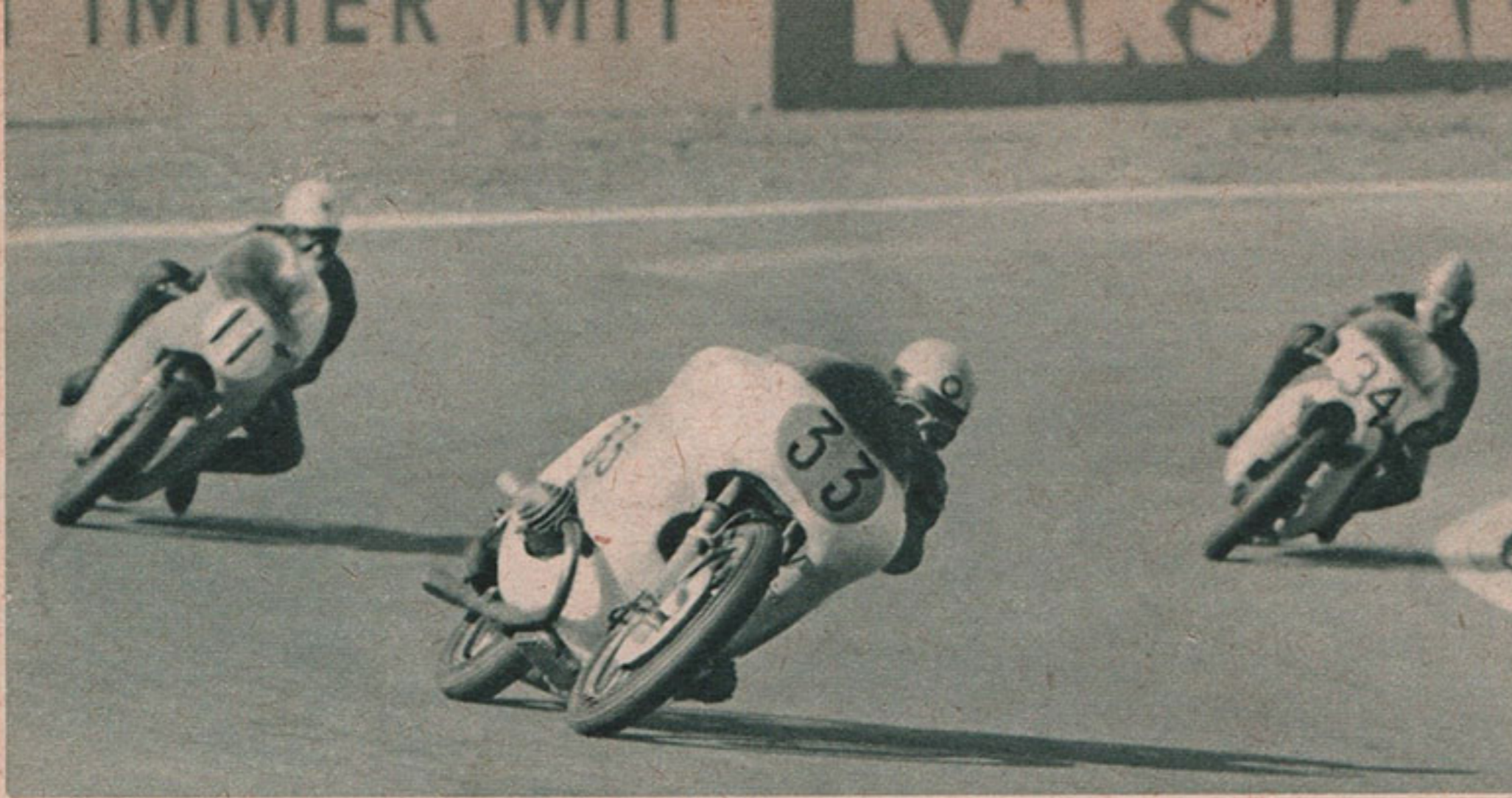
Auf der Leichtmetallgrundplatte, auf der die Ankereisen aufgeschraubt sind, ist aber auch der Unterbrecher sowie der unvermeidliche Kondensator befestigt. Der Unterbrecher besteht aus zwei Teilen, dem Unterbrecherhammer, der auf einem in die Grundplatte eingesetzten Bolzen drehbar gelagert ist, und dem Kontaktwinkel, der ebenfalls um diesen Bolzen schwenkbar, aber durch eine in ein Langloch eingesetzte Schlitzschraube fixiert ist. Zwischen Kontaktwinkel und Hammer (die beide je einen der beiden Unterbrecherkontakte tragen) ist die Unterbrecherfeder eingesetzt, wobei der Hammer gegenüber dem Kontaktwinkel, der an Masse liegt, durch Isolierbüchse bzw. Isolierzwischenlagen an der Federbefestigung isoliert ist. Eine Drahtverbindung schließt den Unterbrecherhammer an das freie Ende der Primärwicklung der Zündspule (Farbkennzeichnung der Isolierung schwarz) an.

Auf dem Wege dorthin allerdings geht dieses Kabel noch über den Kondensator-Mittelkontakt, und damit wird deutlich, daß der Kondensator (dessen Masseanschluß über sein Gehäuse hergestellt wird) tatsächlich, wie im Prinzipbild gezeigt, eine Überbrückung der Unterbrecherkontakte herstellt, allerdings keine direkt leitende, denn die Metallfolien innerhalb des Kondensators berühren einander ja nicht (siehe auch die Zeichnung). Noch ein zweite elektrische Leitung zweigt von der Anschlußschraube des Unterbrecherhammers ab, diese sorgt für das direkte Überbrücken der Unterbrecherkontakte, wenn man den Motor abstellen will. Diese zweite Leitung geht bis zum jeweiligen „Kurzschlußknopf“ am Lenker, die Kennfarbe der Kabelisolierung ist z. B. bei der Anlage für das Florett schwarz. Doch darüber wird später noch mehr zu sagen sein.

Der Kondensator ist in die Aufnahmebohrung der Grundplatte eingepreßt, eine zusätzliche Pressung wird noch durch die im Bild sichtbaren konzentrischen Materialeindrückungen rings um die Bohrung erreicht. Das Auswechseln eines Kondensators muß, weil es auf diesen Preßsitz sehr ankommt, der Spezial-Elektrowerkstatt überlassen bleiben. (Wird fortgesetzt)



Das obere Bild zeigt in etwa zweifacher Vergrößerung die Befestigung des Kondensators. Zusätzlich zum Preßsitz wird das Einfassungsmaterial noch maschinell verstemmt (beim Verstemmen von Hand würde man bei Reparaturen wahrscheinlich den Kondensator beschädigen), die Pfeile zeigen auf die dabei entstehenden Rillen konzentrisch zum Kondensator-Blechmantel. Die Bilder unten zeigen das Aggregat an einem Florett-Motor, links ist das Schwungrad noch montiert, oben sieht man durch das Schauloch den Unterbrecher. Rechts ist dieselbe Anlage bei abgenommenem Schwungrad, oben rechts die Zündspule (sie ist in schwarzen Kunststoff eingehüllt), unten die Lichtspule.



## Großer Preis von Deutschland (Schluß von Seite 357)

Runde. In der fünften liegt er bereits 12 Sekunden vor Deubel, während Enders zwei Sekunden hinter Deubel an dritter Position folgt. Helmuth Fath mit seinem neuen Vierzylinder-Motor, an siebter Stelle liegend, scheidet leider aus.

In der sechsten Runde muß auch Enders an die Boxe; er startet jedoch wieder, um in der achten Runde erneut an die Boxe zu gehen. Scheidegger liegt jetzt 24 Sekunden vor Deubel, den wiederum 10 Sekunden von Auerbacher trennen. Der aber kämpft hart mit Colin Seeley um den dritten Platz.

Mit 26 Sekunden vor Deubel geht Scheidegger in seine letzte Runde; Auerbacher und Seeley liegen ganz dicht beisammen. Wer wird der Dritte sein, wird es Auerbacher gelingen, seinen dritten Platz bis ins Ziel hinein zu halten, oder muß er ihn an Seeley abgeben? Fritz Scheidegger, der in den letzten Runden seiner Boxe ständig Zeichen gab, daß an seiner Maschine etwas nicht stimmt, gewinnt sicher und überlegen mit einem Start-Ziel-Sieg, 23 Sekunden vor Deubel, den ersten diesjährigen Weltmeisterschaftslauf. Als Dritter erscheint Colin Seeley, es ist ihm also doch gelungen, diesen harten Zweikampf für sich zu entscheiden! Auerbacher wird Vierter vor Chris Vincent und Luthringshauser (alle BMW).

### Klasse bis 500 ccm

Als Abschluß folgt der Start zum letzten Rennen des Großen Preises von Deutschland, die Halbliter-Klasse soll den Renntag krönen. Ursprünglich waren für diesen letzten Lauf 30 Runden mit einer Gesamtlänge von 203,040 km vorgesehen, doch auf Vorschlag Redmans, der auf die Erschöpfung der Fahrer durch die wirklich schon hochsommerliche Temperatur hinwies, wurde in Übereinstimmung mit den Mitgliedern der Jury eine Verkürzung auf 28 Runden = 189,527 km vorgenommen.

Redman hatte, als bei seiner 500er nach zwei Trainingsrunden das Getriebe nicht mehr exakt zu schalten war, die Maschine von Hailwood übernommen. So war auch er es, der auf der neuen schnellen (man spricht von über 90 PS!) Vierzylinder-Honda mit 2.12.6 die schnellste Trainingszeit gefahren hatte, Hailwood hatte zwar nach wenigen Trainingsrunden mit 2.14.6 die zweitschnellste Zeit gefahren, konnte aber aus dem schon angeführten Grund in dieser Klasse nicht an den Start gehen. Agostini auf der MV Agusta folgte in der Trainingsrangliste mit 2.16.3 vor Jan Burne (Norton) und Eddie Lenz (Matchless). Hans Butenuth als bester Deutscher war im Training Fünftehnter gewesen.

Geoff Duke startet das 30 Fahrer starke Feld und Redman (Honda) und Agostini (MV Agusta) übernehmen sofort die Führung. Aber auch der Österreicher Rudi Thalhammer hat mit seiner Seeley-Matchless einen guten Start.

Beim ersten Durchgang liegen Redman und Agostini nur knapp voneinander getrennt ganz vorn. Eddie Lenz (Matchless) und Lewis Young

Hartmut Allner fuhr mit der BMW RS ein ausgezeichnetes Rennen, fiel aber später leider aus. (Nr. 33)  
Fotos: V. Rauch

(Matchless) folgen ihnen, dicht beisammenliegend. Stevens (Paton), Burne (Norton), Stuart (Matchless) und Jack Findlay (Matchless) — das ist die weitere Reihenfolge.

In der vierten Runde muß Fred Stevens an die Boxe, dafür rückt John Cooper auf den fünften Platz. Der Abstand zwischen Redman mit der wirklich sagenhaft schnellen Vierzylinder-Honda und Agostini auf der Vierzylinder-MV vergrößert sich immer mehr und beträgt in der sechsten Runde bereits 11 Sekunden. Erst 1 Minute und 16 Sekunden hinter Redman folgt dann das übrige Feld: Young, Lenz, Stuart, Burne, Marsowszky, Beaumont, Carruthers (Norton) und Hartmut Allner (BMW), vor Dan Shorey (Norton) und Walter Scheimann (Norton). Chris Conn auf der Kirby-Matchless mußte an die Boxe und ist ausgeschieden.

Redman mit 17 Sekunden Abstand in Führung vor Agostini — so gehen die beiden Spitzenreiter in die neunte Runde. Lenz, Stuart, Young, Burne, Marsowszky, Shorey, Allner und Beaumont kämpfen um die Plätze. In der 10. Runde liegt Jan Burne an dritter Position. Carruthers stürzt in der 11. Runde. Dann, in der 13. Runde, fehlt Burne. Nach einem so schönen Kampf um den dritten Platz ist er, an dritter Position liegend, mit Motorschaden ausgeschieden. Hartmut Allner mischt in dieser Gruppe heftig mit und es gelingt ihm, sich auf seiner BMW-RS auf den achten Platz zu schieben. Walter Scheimann liegt hinter ihm an neunter Stelle.

Eine Vierergruppe mit Young, Marsowszky, Stuart und Lenz hat sich aus der großen Gruppe herausgelöst und wechselt ständig die Positionen im Kampf um den dritten Platz. Allner ist unerklärlicherweise auf den 13. Platz abgefallen, und in der 14. Runde muß er das Rennen leider aufgeben, nachdem er einen so schönen Kampf lieferte. Walter Scheimann wird in der 17. Runde zum zweitenmal überrundet, und in der 19. Runde scheidet Butenuth aus.

Redman geht 32 Sekunden vor Agostini in die 24. Runde. Der Italiener kann gegen die Überlegenheit der Vierzylinder-Honda nichts ausrichten, aber trotzdem fährt er ein ganz großartiges Rennen, läßt sich nicht aus der Ruhe bringen und kämpft hart weiter. Die noch immer aus vier Mann bestehende Verfolgergruppe liegt bereits zwei Runden zurück und wird augenblicklich von Marsowszky angeführt. Die Vier liefern sich einen großartigen Kampf und fahren ein feines Rennen. Nach ihnen folgt mit einigem Abstand eine weitere Vierergruppe mit Shorey, Nelson, Ahearn und Scheimann.

Redman aber, der sich gar nicht mehr in die Verkleidung hineinduckt (es langt ja auch so!), gewinnt mit 26 Sekunden vor Agostini dieses Rennen. Es ist der erste Einsatz der Hondas in der großen Klasse und gleich ein so überlegener Sieg!

Marsowszky kann den Viererkampf für sich ent-

scheiden und wird Dritter. Stuart folgt als Vierter vor Lenz. Dan Shorey, Jack Ahearn, Nelson und Scheimann sind die Nächstplatzierten.

★

Einen recht unerfreulichen Abschluß dieses ersten großen Motorrad-Renntages auf dem neuen Motodrom stellte die für den Abend in der Hockenheim Festsalle angesetzte Siegerehrung dar. Als mit einstündiger Verspätung Fahrleiter Wilhelm Herz endlich seine Begrüßungsworte an die Fahrer richtete, war es erklärlicherweise nach dieser Verzögerung im Saal nicht gerade sehr leise. Unglücklicherweise hielt auch der FIM-Delegierte Teddy Vorster seine Ansprache nur in deutscher Sprache. Das erscheint wirklich unerklärlich, denn bei fast allen Weltmeisterschaftsläufen bemüht man sich, wenigstens ein paar Sätze in ein oder zwei Fremdsprachen (entsprechend der Nationalität der teilnehmenden Fahrer in englisch, französisch oder deutsch) an die Fahrer zu richten. Zwar kann man nicht verlangen, daß, wie es in Assen üblich ist, die Siegerehrung bzw. die dort gehaltenen Begrüßungsansprachen in fünf Sprachen gehalten werden — aber eine englische Rede hätte man in Hockenheim um so mehr erwarten dürfen, als ja bekannt ist, wie gut Herr Vorster englisch spricht. So mußte die Beschränkung auf die deutsche Sprache auf die anwesenden Ausländer nur wieder einmal mehr als Ausdruck deutscher Überheblichkeit wirken.

Wenn man dann aber den Fahrern, die selbst diese Worte (wie die vorangegangene Ansprache) gar nicht verstehen können, auch noch androht, man könne ihnen auch die Lizenzen nehmen, wenn nicht sofort absolute Ruhe einträte — dann kann man einen solchen Hinweis nur als recht trauriges Armutszeugnis ansehen, das wir uns da anlässlich eines Weltmeisterschaftslaufes ausgestellt haben.

Die Situation wurde ja nicht allein dadurch hervorgerufen, daß einzelne Fahrer undiszipliniert waren: hier haben die verantwortlichen Funktionäre versagt!  
V. Rauch

### Ergebnisse:

**Klasse bis 50 ccm** (15 Runden = 101,52 km): 1. H. G. Anscheidt (Suzuki) 42:02,2 = 144,8 km/h; 2. R. Bryans (Honda) 42:37,5 = 143,0 km/h; 3. H. Anderson (Suzuki) 42:41,0 = 142,7 km/h; 4. L. Taveri (Honda) 44:13,1 = 137,7 km/h; 2 Runden zurück: 5. O. Dittrich (Kreidler); 6. C. v. Dongen (Kreidler).  
**Schnellste Runde:** H. G. Anscheidt (Suzuki) 2:45,5 = 147,236 km/h.

**Klasse bis 125 ccm** (17 Runden = 115,056 km): 1. L. Taveri (Honda) 42:28,4 = 162,5 km/h; 2. R. Bryans (Honda) 42:40,7 = 161,7 km/h; 3. Ph. J. Read (Yamaha) 42:53,1 = 161,0 km/h; 4. F. Perris (Suzuki) 43:32,6 = 158,5 km/h; 1 Runde zurück: 5. H. G. Anscheidt (Suzuki); 6. H. Mann (MZ).  
**Schnellste Runde:** L. Taveri (Honda) 2:26,9 = 165,879 km/h.

**Klasse bis 250 ccm** (23 Runden = 155,664 km): 1. M. Hailwood (Honda) 53:05,7 = 175,8 km/h; 2. J. Redman (Honda) 53:06,1 = 175,8 km/h; 3. W. J. Ivy (Yamaha) 53:22,7 = 175,0 km/h; 2 Runden zurück: 4. D. Woodman (MZ); 5. F. Stastny (Jawa); 3 Runden zurück: 6. G. Beer (Honda).  
**Schnellste Runde:** J. Redman (Honda) 2:16,3 = 178,78 km/h.

**Klasse bis 350 ccm** (23 Runden = 155,664 km): 1. M. Hailwood (Honda) 54:01,8 = 172,8 km/h; 1 Runde zurück: 2. T. Provini (Benelli); 3. B. Beale (Honda); 4. S. Grasseti (Bianchi); 2 Runden zurück: G. Havel (Jawa); 6. F. Botek (Jawa).  
**Schnellste Runde:** M. Hailwood (Honda) 2:17,1 = 177,73 km/h.

**Klasse bis 500 ccm** (28 Runden = 189,527 km): 1. J. Redman (Honda) 1:04,00,8 = 177,7 km/h; 2. G. Agostini (MV Agusta) 1:04,26,9 = 176,4 km/h; 2 Runden zurück: 3. G. Marsowszky (Matchless); 4. G. Stuart (Matchless); 5. L. Young (Matchless); 6. E. Lenz (Matchless).  
**Schnellste Runde:** J. Redman (Honda) 2:14,0 = 181,84 km/h.

**Klasse Seitenwagen** (15 Runden = 101,520 km): 1. F. Scheidegger/J. Robinson (BMW) 39:08,2 = 155,7 km/h; 2. M. Deubel/E. Hörner (BMW) 39:31,3 = 154,2 km/h; 3. C. Seeley/J. Rawlings (BMW) 39:42,0 = 153,5 km/h; 4. G. Auerbacher/E. Dein (BMW) 39:44,0 = 153,3 km/h; 5. Ch. Vincent/J. Harrison (BMW) 39:51,2 = 152,9 km/h; 6. H. Luthringshauser/H. Hahn (BMW) 40:37,0 = 150,1 km/h.  
**Schnellste Runde:** F. Scheidegger/J. Robinson (BMW) 2:34,3 = 157,924 km/h.



# Machen Sie mit beim großen ARAL-Quiz

»Wer wird Fußball-Weltmeister 1966?«

1. Preis: 1 Mercedes-Benz 250 SE Automatic
2. Preis: 1 BMW 1800 TI
3. Preis: 1 Ford Taunus 20 M TS
4. Preis: 1 Opel Rekord Coupé 1700
5. Preis: 1 Auto Union Audi
6. Preis: 1 VW 1600 TL
7. Preis: 1 Glas 1004
8. Preis: 1 NSU Typ 110
9. Preis: 1 Opel Kadett Coupé
10. Preis: 1 VW 1300
11. – 30. Preis: 20 dreiwöchige Reisen (für 2 Personen) zu den Kanarischen Inseln, an die Côte d'Azur oder ins Berchtesgadener Land

Außerdem gibt es 2000 weitere Preise zu gewinnen: Wertvolle Kameras, Ferngläser, Tonbandgeräte, Kofferradios, Armbanduhren und vieles mehr!

### Die Quizfrage:

Wer wird Fußball-Weltmeister 1966?  
Die zur Teilnahme am ARAL-Quiz erforderliche Postkarte erhalten Sie an 6800 deutschen ARAL-Tankstellen und an allen ARAL-Tankstellen in Österreich, Italien und Benelux. Sie können auch den Coupon aus dieser Anzeige verwenden.

### Teilnahmebedingungen:

Jeder kann sich am ARAL-Quiz beteiligen. Gehen mehrere richtige Lösungen ein, so entscheidet das Los – auch über die Reihenfolge der Gewinner. Die Auslosung erfolgt unter notarieller Aufsicht. Jeder Teilnehmer kann nur einmal gewinnen; alle Gewinner werden benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Nur ausreichend frankierte Teilnahme-karten können berücksichtigt werden.

### Einsendeschluß:

**9. 7. 1966** (Datum des Poststempels)  
Besorgen Sie sich noch heute Ihre Quiz-Karte an der nächsten ARAL-Tankstelle!

Coupon bitte ausschneiden, auf Postkarte kleben und frankiert einsenden an  
ARAL AKTIENGESELLSCHAFT, 463 Bochum, Wittener Straße 45

**ARAL-Quiz**  
»Wer wird Fußball-Weltmeister 1966?«

Fußball-Weltmeister 1966 wird

(Hier nur den Namen eines Landes einsetzen!)

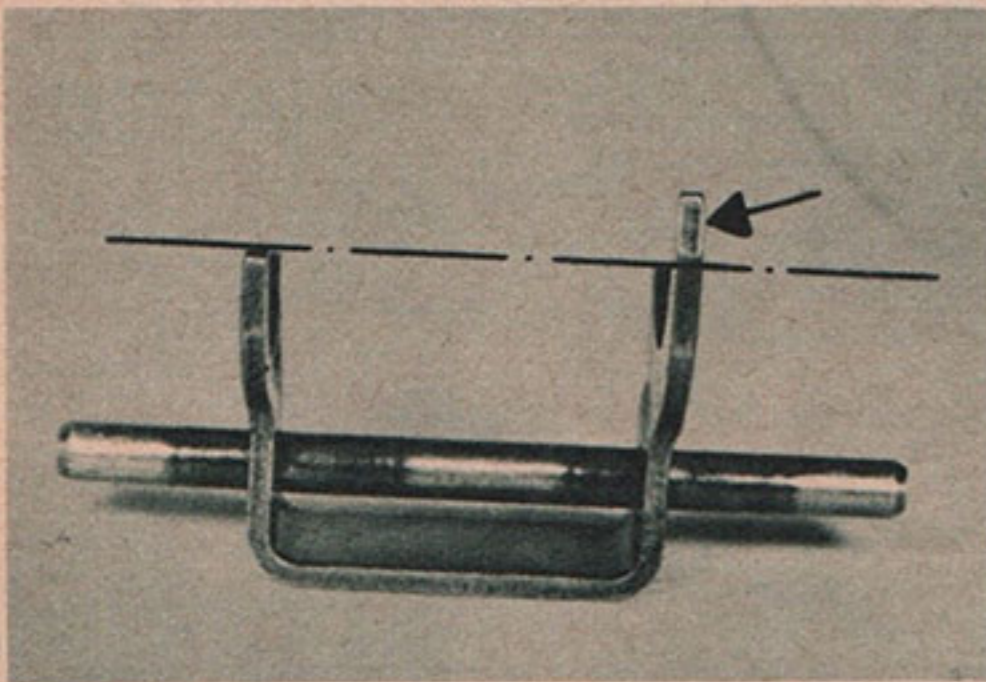
Name \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_  
(Postleitzahl, Ort, Straße und Hausnummer)  
Bitte in Blockschrift ausfüllen!



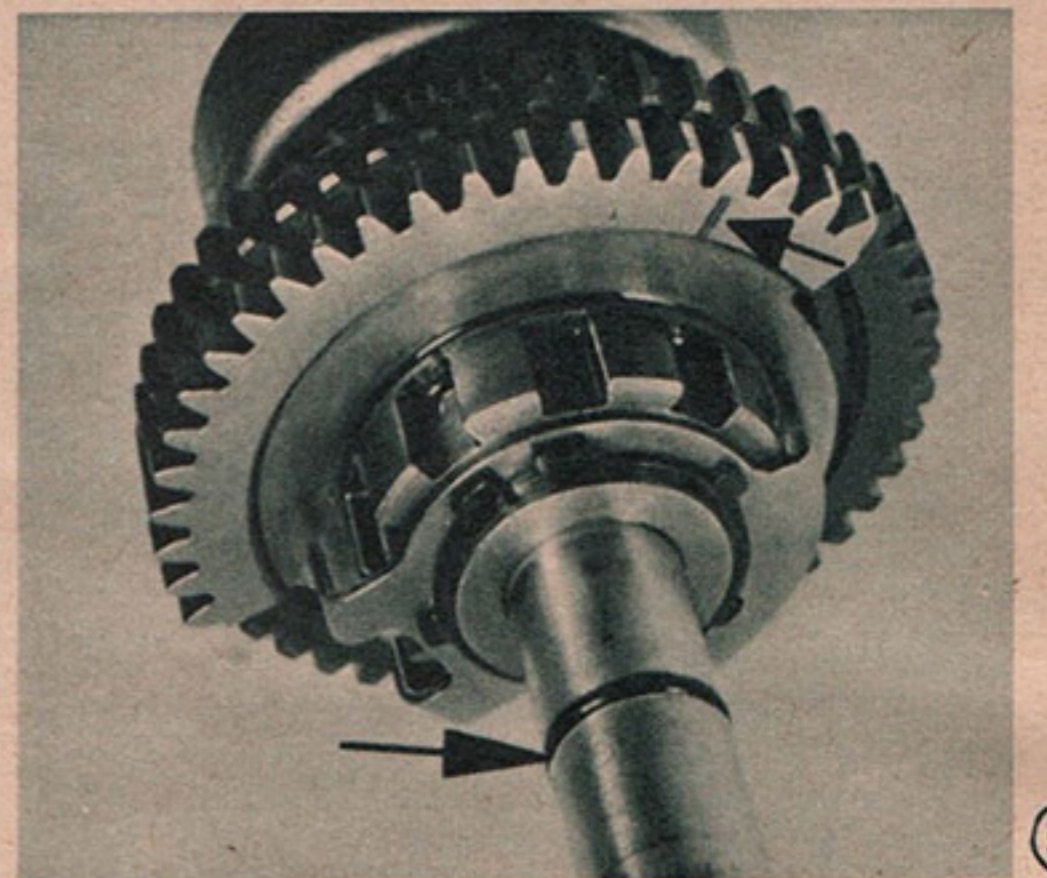
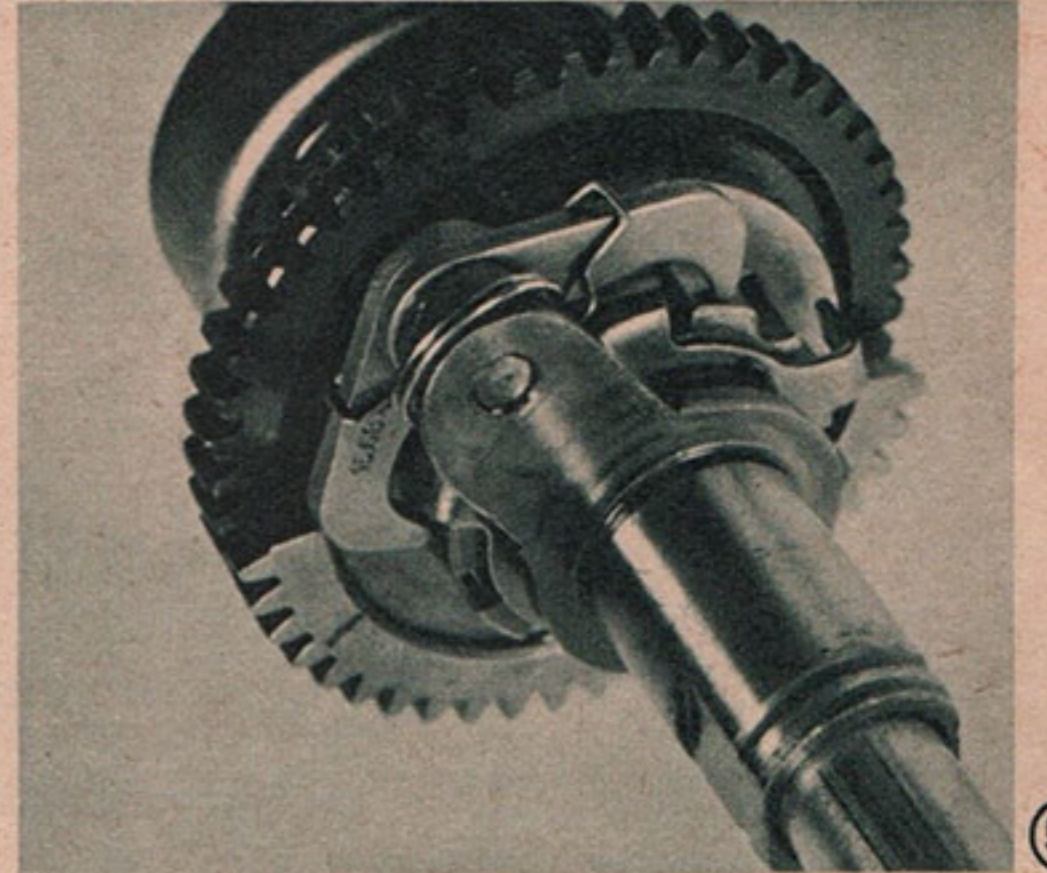
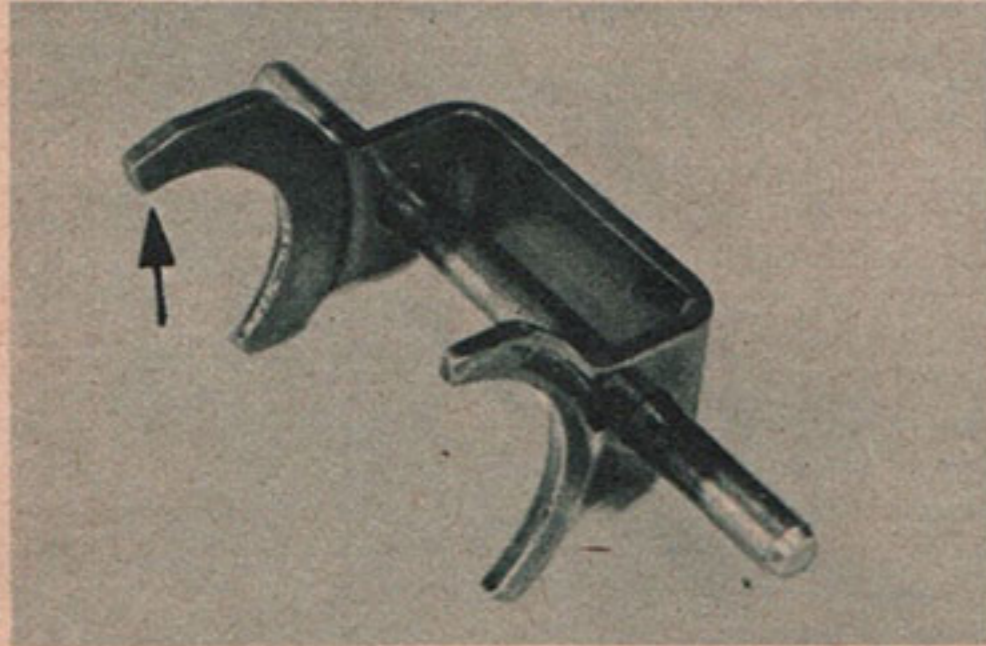
## immer am Ball





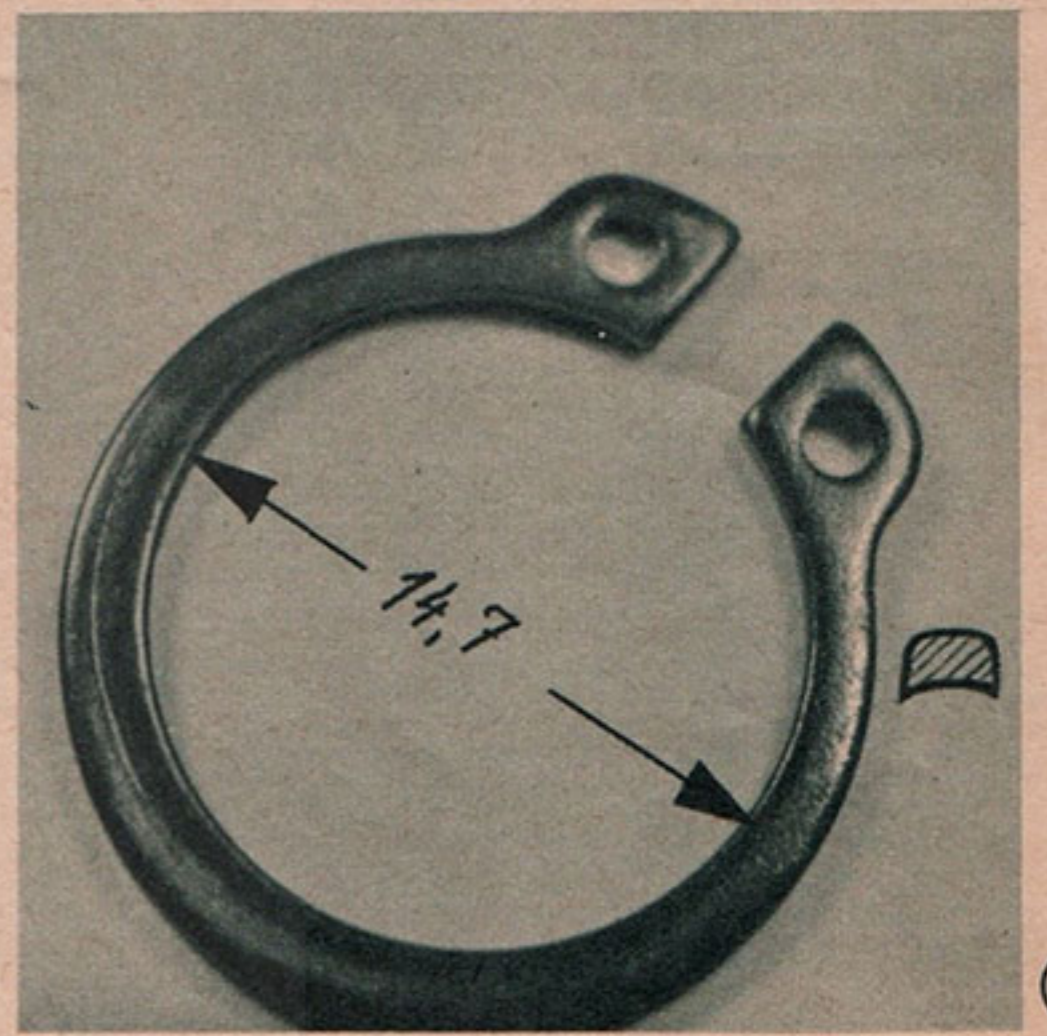
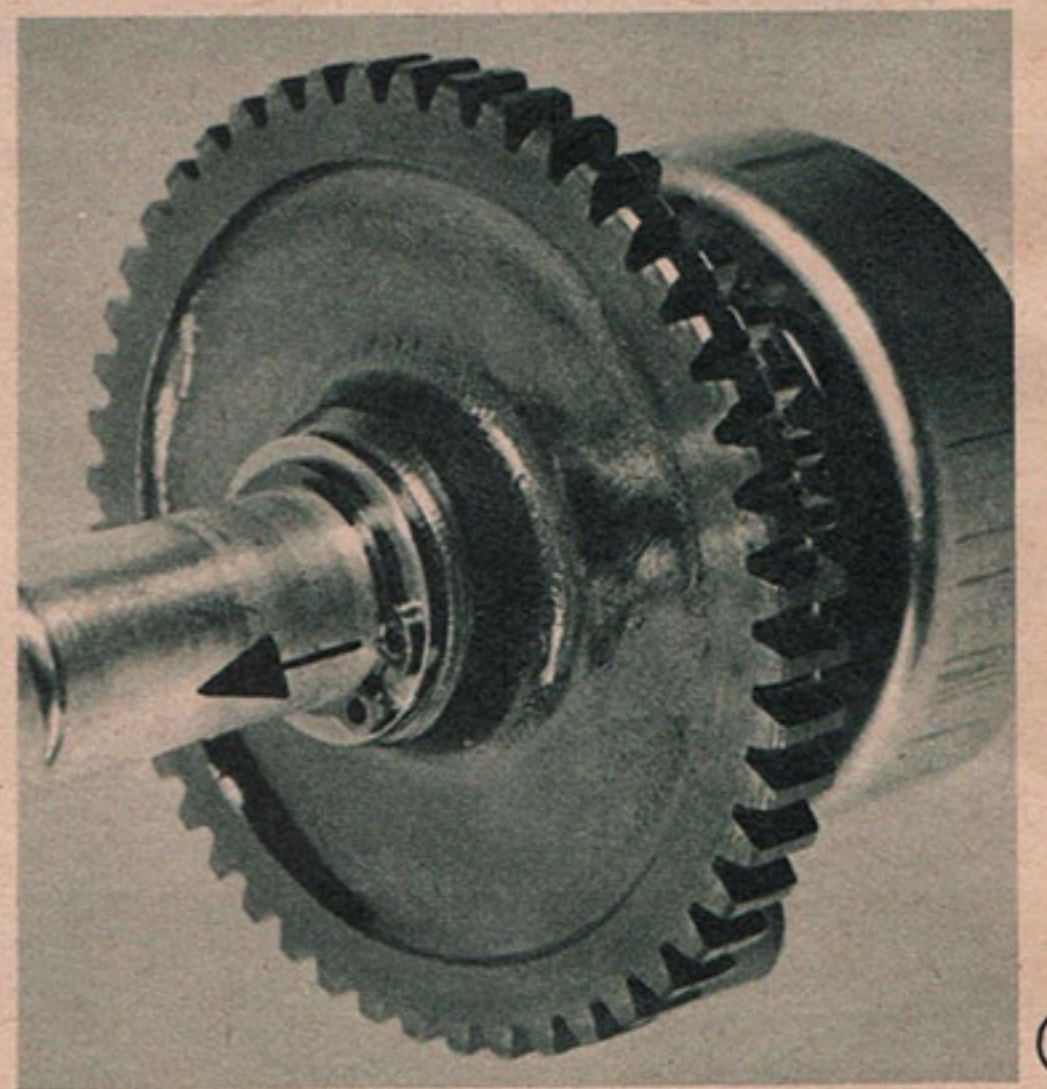
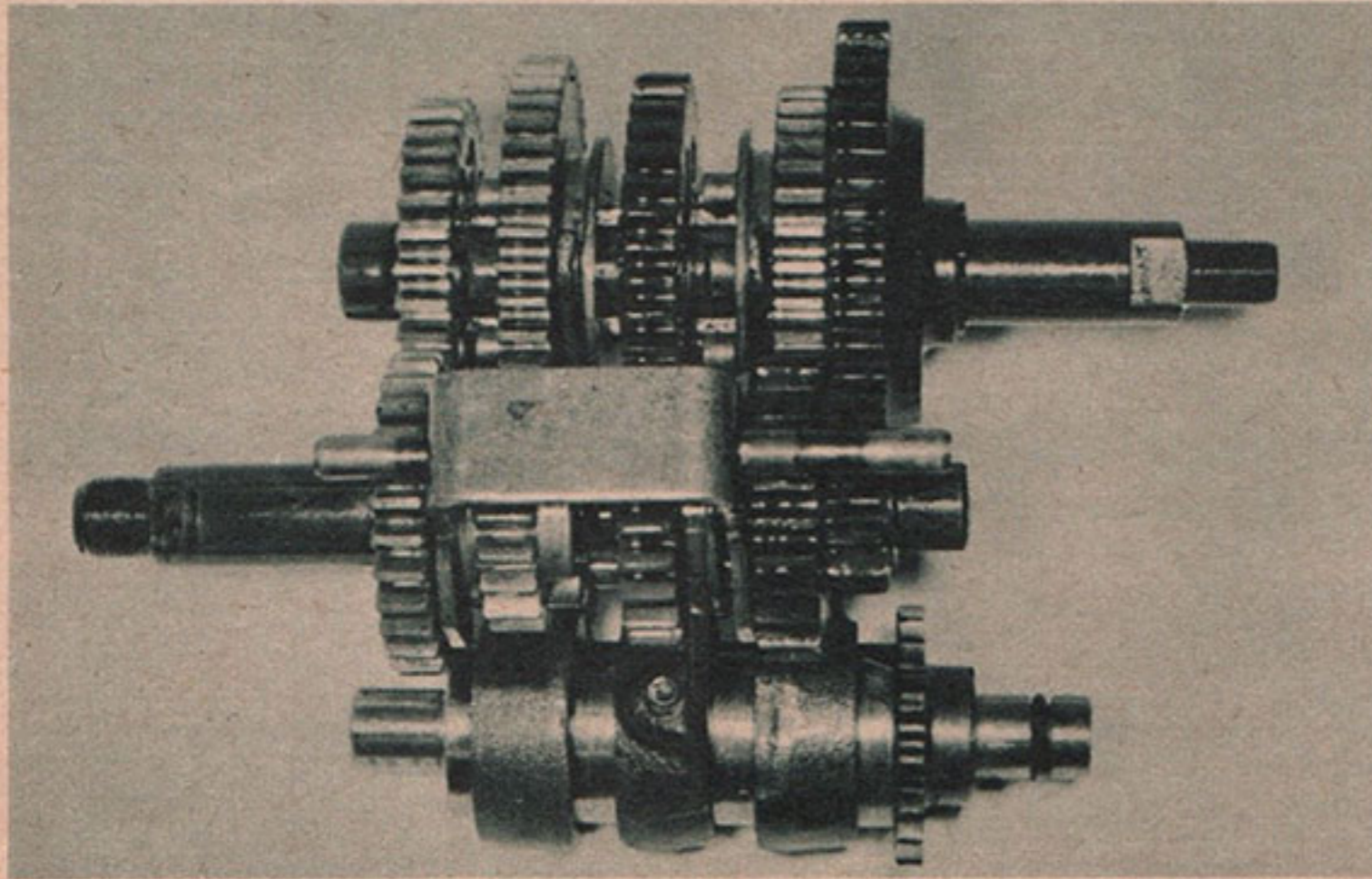
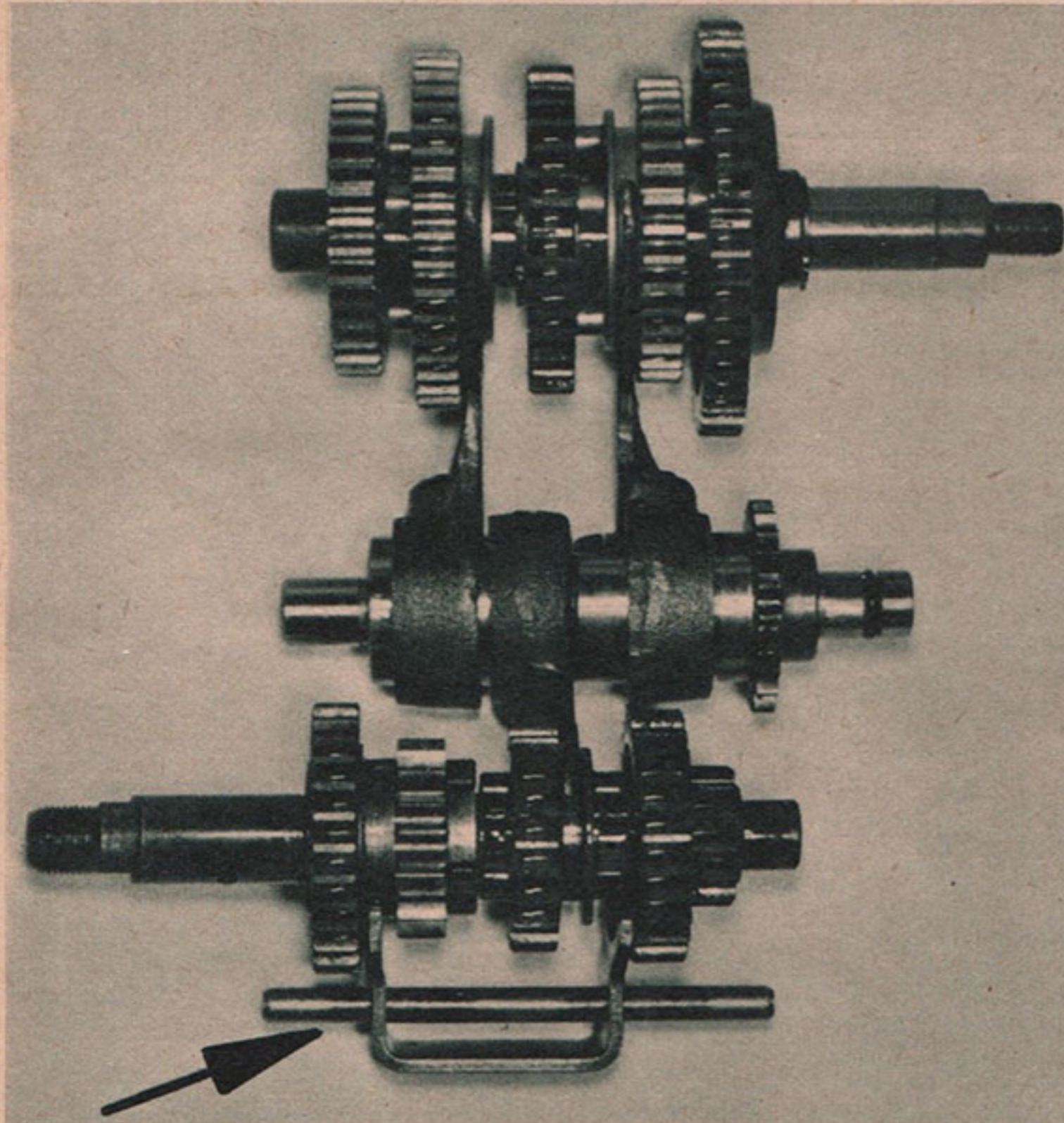
Schaltwalze und Getriebewellen sind nun wieder zusammengebaut, jetzt geht es an den Einbau bzw. dessen Vorbereitung. Da zeigen zunächst Bilder 48 und 49 die Distanzgabel, die an der Getriebenebenwelle den Abstand zwischen zwei Zahnrädern bestimmt und in der richtigen Größe festhält. Diese Distanzgabel hat zwei verschieden große Führungen, Pfeile weisen auf die längere, die in der breiten Nut des zweiten Zahnrades auf Bild 50 (ebenfalls mit Pfeil markiert) laufen muß. Die kleinere Führung hält das zweite Zahnrad am anderen Ende der Welle auf Abstand. Kontrolle der Distanzgabel erstreckt sich natürlich wieder auf genau rechtwinklige Ausrichtung der Gabelteile zur Achse.

Bild 50 mußte recht groß gebracht werden, sonst kann man nicht erkennen, worauf es ankommt, nämlich die Lage der verschiedenen Wellen zueinander und den Eingriff der Schaltgabeln in die diversen Führungsnuten der Zahnräder. Die beiden langen Schaltgabeln gehören in jeweils die zweiten Zahnräder vom Ende der Hauptwelle. Die Hauptwelle muß so stehen, daß ihr größtes Rad neben dem Zahnrad der Schaltwalze liegt. Die kleine Schaltgabel führt das mittlere Rad der Nebenwelle. Wenn wir die Getriebeteile soweit richtig nebeneinandergelegt haben, dann können wir sie nunmehr nach Bild 51 zusammenfalten, so daß Hauptwelle und Nebenwelle in Eingriff kommen. Man sieht, daß das lange freie Ende der Nebenwelle entgegengesetzt zu dem der Hauptwelle zeigt.



**Kickstarterwelle**

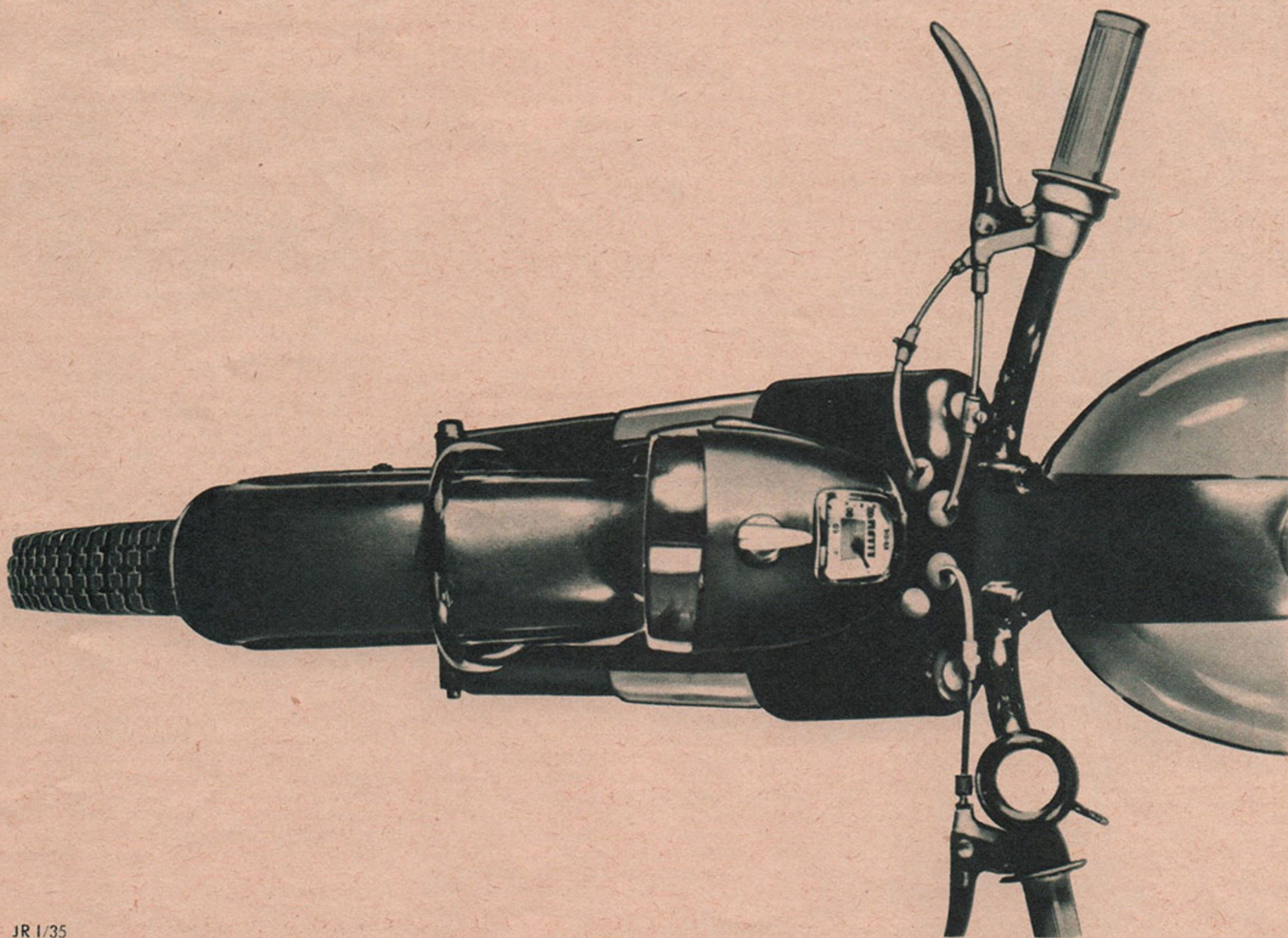
Bild 52 zeigt die Welle komplett montiert, Bild 53 nach Abnahme des Klinkenmechanismus. Pfeil: Dichtring, der zur weiteren Demontage abgenommen werden muß. Ohne den hier sichtbaren Seegerring zu entfernen, erreichen wir den Stand nach Bild 54. Wenn hier ein Defekt auftreten sollte, dann höchstens durch den nun sichtbaren Seegerring, der evtl. nicht mehr richtig sperrt. Das Zahnrad drückt beim Antreten mit großer Kraft in Pfeilrichtung, so daß es hier sehr genau darauf ankommt, den Seegerring richtig herum einzubauen. Was damit gemeint ist, geht aus Bild 55 hervor. Vom Stanzen her hat der Ring eine scharfkantige und eine gerundete Seite, das Photo ist so weit vergrößert, daß man etwa erkennen kann, daß hier die gerundete Seite nach oben liegt (siehe gezeichneten Querschnitt daneben). Im Original soll der Seegerring entspannt 14,7 mm Innendurchmesser haben, und die hat er nur dann, wenn bei der Demontage sehr sorgfältig gearbeitet wurde, mit Schraubenziehern kommt man also nicht mehr aus. Oder, man nimmt am allerbesten ohne zu überlegen gleich einen neuen Seegerring. Kontrolle der Nut in der Welle auf Scharfkantigkeit ist auch nötig! Dieser Seegerring muß also mit der scharfkantigen Seite nach außen, in Pfeilrichtung montiert werden. Wenn die Nut ausgeschlagen sein sollte, muß die Welle erneuert werden.



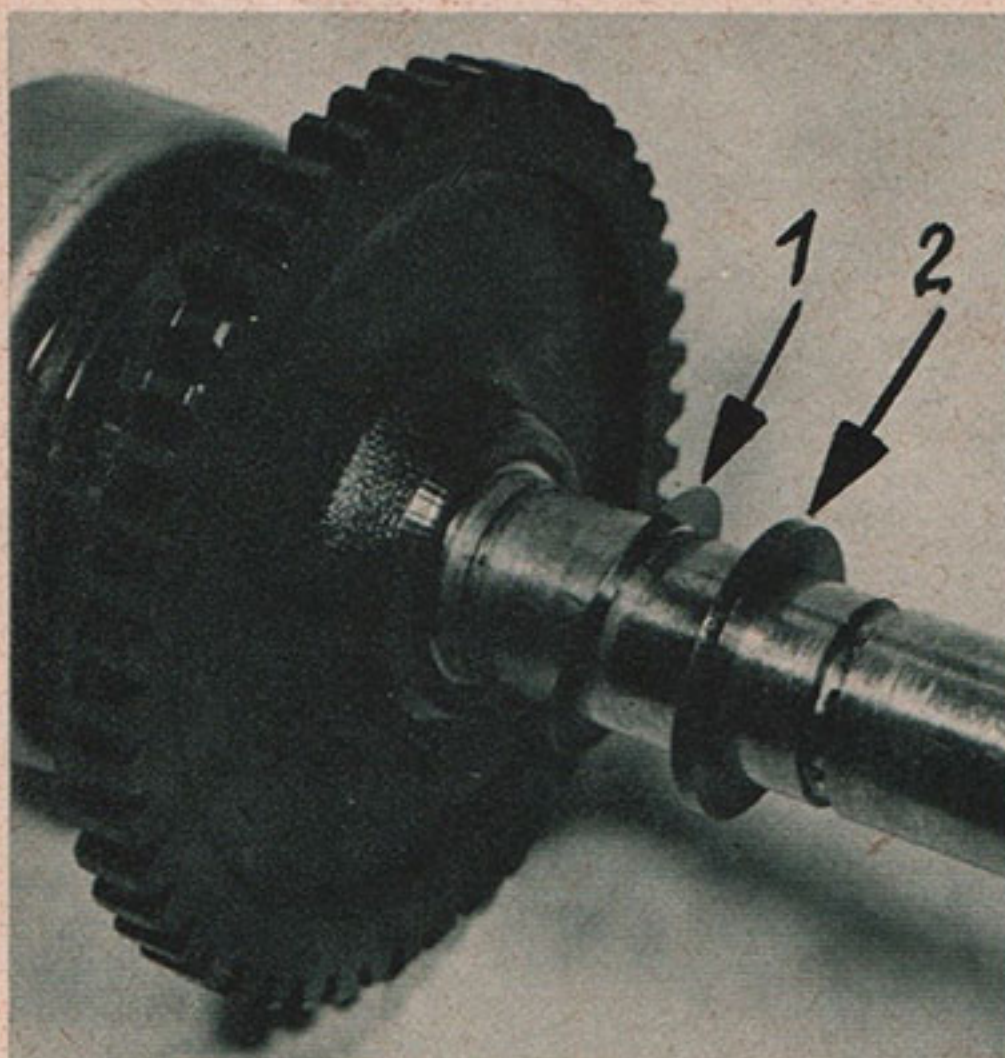
**Welchen Reifen brauche ich für meine 50er Maschine?** Diese Frage taucht in der Praxis jeden Tag auf. Die Wahl ist gar nicht schwer: Konstruktion, Profil und lange Lebensdauer sprechen für Continental Reifen. Fordern Sie ausdrücklich „Special“-Reifen für stärkere Beanspruchungen und Geschwindigkeiten über 40 km/st. (auf die gleiche Felge passend).

# Continental

Continental Moped-Reifen - der Reifen für rasantes, zügiges Fahren.



56



Bis zu diesem Seegerring waren die Einzelteile nur aufgesteckt, Distanzscheiben traten nicht auf. Nun aber muß wieder auf das richtige Spiel geachtet werden. Unterm Seegerring liegen mindestens zwei Scheiben, von denen die dicke eine Anlaufscheibe ist (2 in Bild 56) und die dünne das Spiel festlegt (1 in Bild 56). Immer die dicke Scheibe zum Seegerring montieren! Die dünne würde an dieser Stelle beschädigt werden. Für die Bemessung des Spieles gilt als Richtwert 0,2 bis 0,5 mm, falls je Zweifel aufkommen sollten. In seltenen Fällen muß übrigens auch noch auf ein weiteres Spielmaß geachtet werden. Zwischen dem Klinkenmechanismus (Bild 52) und dem Gehäuse sollen 0,6 bis 0,8 mm Spiel vorhanden sein, gegebenenfalls wird dafür an die Außenseite des kritischen Seegerrings (Bild 54) zum Ausgleich noch eine Scheibe gelegt.

Nach dem Abnehmen des großen Zahnrades sieht die Welle dann aus wie Bild 57 zeigt. Mit 3 markiert wurde die hier untergelegte Anlaufscheibe. Weitere Distanzscheiben sind hier nicht vorgesehen, das Spiel ist nicht so eng begrenzt. Das Mitnehmerstück mit der Verzahnung nach Art der Hirth-Verzahnung kann auch noch abgenommen werden, dann aber ist Schluß, der Rest, nämlich das Kurvenstück, die Hülse für die Rückholfeder und deren Halterung sind auf die Welle aufgepreßt. Falls hier ein Defekt vorliegt, hilft nur Auswechseln der Welle mit diesen Teilen.

Nach diesen Angaben kann die Kickstarterwelle auch wieder zusammengesetzt werden, worauf wir mit der Demontage und Kontrolle des Getriebes fertig wären. Der Einbau der Einzelteile ist längst nicht so kompliziert wie sich der Laie oftmals vorstellt. Zunächst einmal stecken wir von außen den Kupplungskorb in sein Lager im Gehäuse (das ist das Lager mit dem größeren Innendurchmesser).

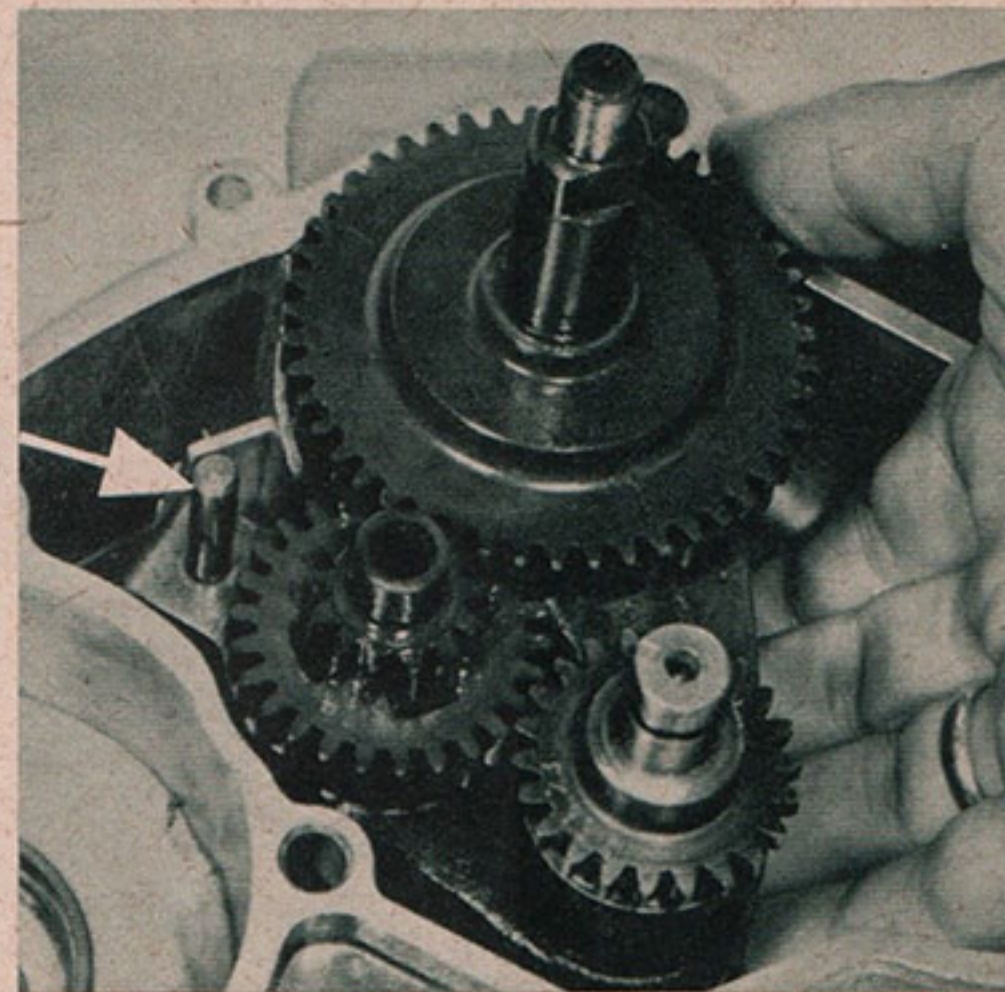
So kann man diese Gehäusehälfte dann auf den Kupplungskorb legen, wodurch die Wellen nach unten hin frei in ihre Sitze gleiten können. Die Pfeile auf Bild 59 weisen auf die von innen sichtbaren Teile des Kupplungskorbes. Bild 60 zeigt, wie man das komplette zusammengesteckte Getriebe in die rechte Hand nimmt. Dabei sollte man die Schaltwalze so drehen, daß die Körnermarke auf ihrem Zahnrad etwa in Richtung Ringfinger zeigt (auf dem Bild ist die Marke nicht zu sehen, zu dunkel). Man achte dann darauf, daß Haupt- und Nebenwelle miteinander im Eingriff sind, kontrolliere noch einmal den Sitz der Schaltgabeln und der Distanzgabel und führe dann das ganze Getriebe in seine Lagerbohrungen ein. Die mit Pfeil markierte Achse für die Distanzgabeln macht dabei vielleicht etwas Schwierigkeiten, sie rutscht gern voreilig hinunter, also aufpassen.

So, wenn das Getriebe nun montiert ist, dann dürfen wir die Kupplungsdruckstange und die Kugel schon in die Nebenwelle einführen. Die lange Druckstange ist so dick, daß sie nicht mehr von der Kupplungsseite eingeschoben werden kann, desgleichen die Kugel. Also vorm Zusammenbau der Gehäusehälften die 6 mm Stahlkugel (neue nehmen!) und dann die lange Druckstange mit dem abgeflachten Ende zuerst in die Nebenwelle einführen. Und dann beim Einstecken der Getriebe-teile aufpassen, daß die Druckstange nicht aus Versehen wieder herausrutscht, solange noch nicht alles am richtigen Platz ist.

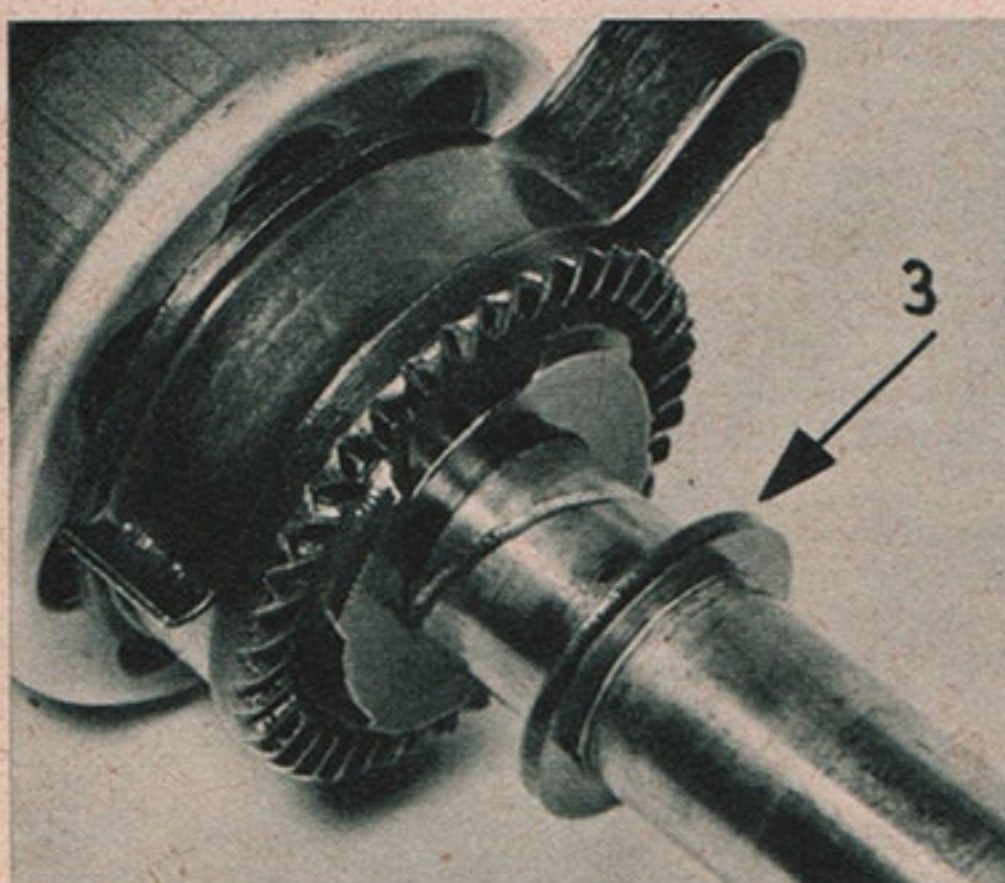
Bild 61 zeigt nun den Einbau der Kickstarterwelle (nur wegen der Deutlichkeit wurde hier das übrige Getriebe herausgelassen). Aufpassen, daß erstens die Rückholfeder in die entsprechende Bohrung geführt wird und zweitens die Mitnehmerfeder (die flache) in ihre Führung rutscht. Das Zahnsegment (Zahnrad, das nur zur Hälfte Zähne besitzt) stellen wir gleich so, daß es mit seiner Strichmarkierung auf den Körnerpunkt des Schaltwalzen-Zahnrades zeigt. Wenn das paßt, wird man feststellen, daß das Segment immer noch ein wenig über dem Schaltwalzenrad steht, dafür muß jetzt die Kickstarterwelle oben mit einem 13er Schlüssel gefaßt werden und ein Stück im Uhrzeigersinn (Pfeil) gedreht werden. Dann rastet sie unter Daumen-druck von oben richtig in ihren Sitz ein.

Auf Bild 62 ist aber noch mehr zu sehen. Der Klinkenmechanismus wurde auch bereits so ausgerichtet, daß die Lagerung der Klinken etwa in Richtung Hauptwelle zeigt, dabei kommt dann die Aussparung gegenüber so zu liegen, daß darunter die runde Raste freiliegt. Diese Raste ist die Leerlauf-raste. Das Getriebe steht bei dieser Stellung der Schaltwalze im Leerlauf. In diese Raste schnappt die federbelastete Kugel ein, die wir bei der Demontage herausgeschraubt haben, im Bild ist sie etwa so hingelegt, wie sie nach Zusammenbau der beiden Gehäuse-teile sitzt. Der weiße Pfeil rechts zeigt, wie die Klinken stehen müssen, nämlich auf den Zwischenräumen zwischen den Rasten!

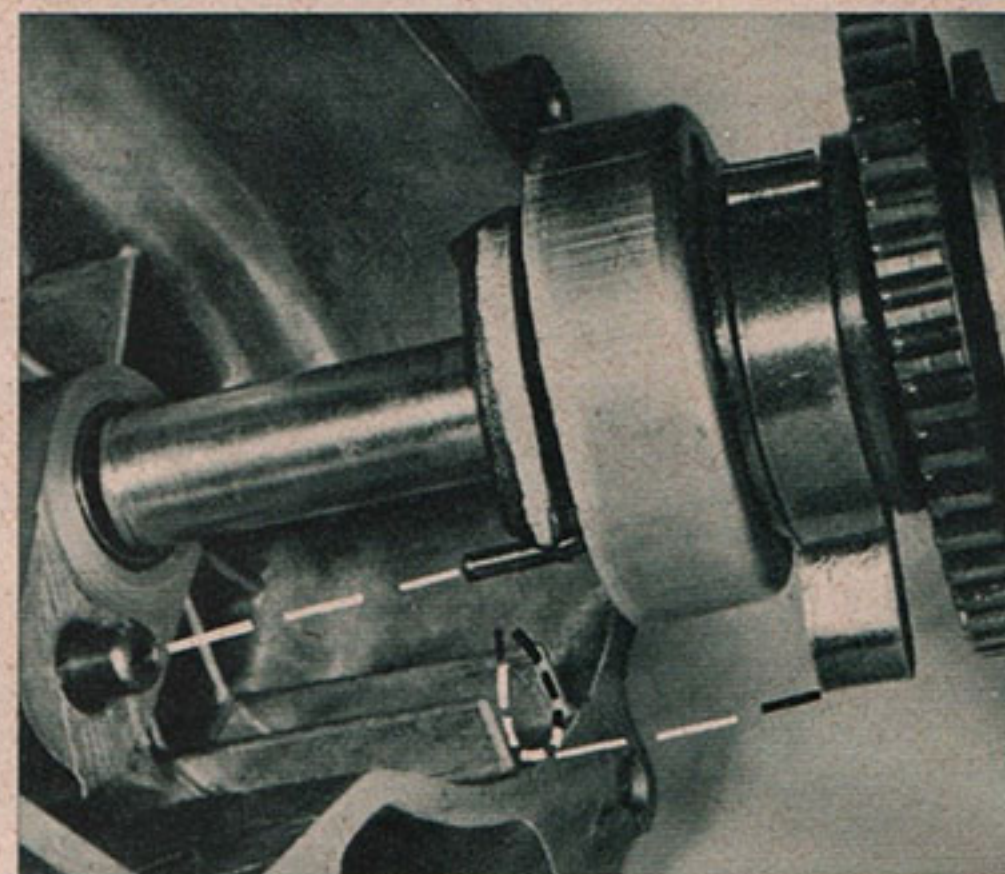
60



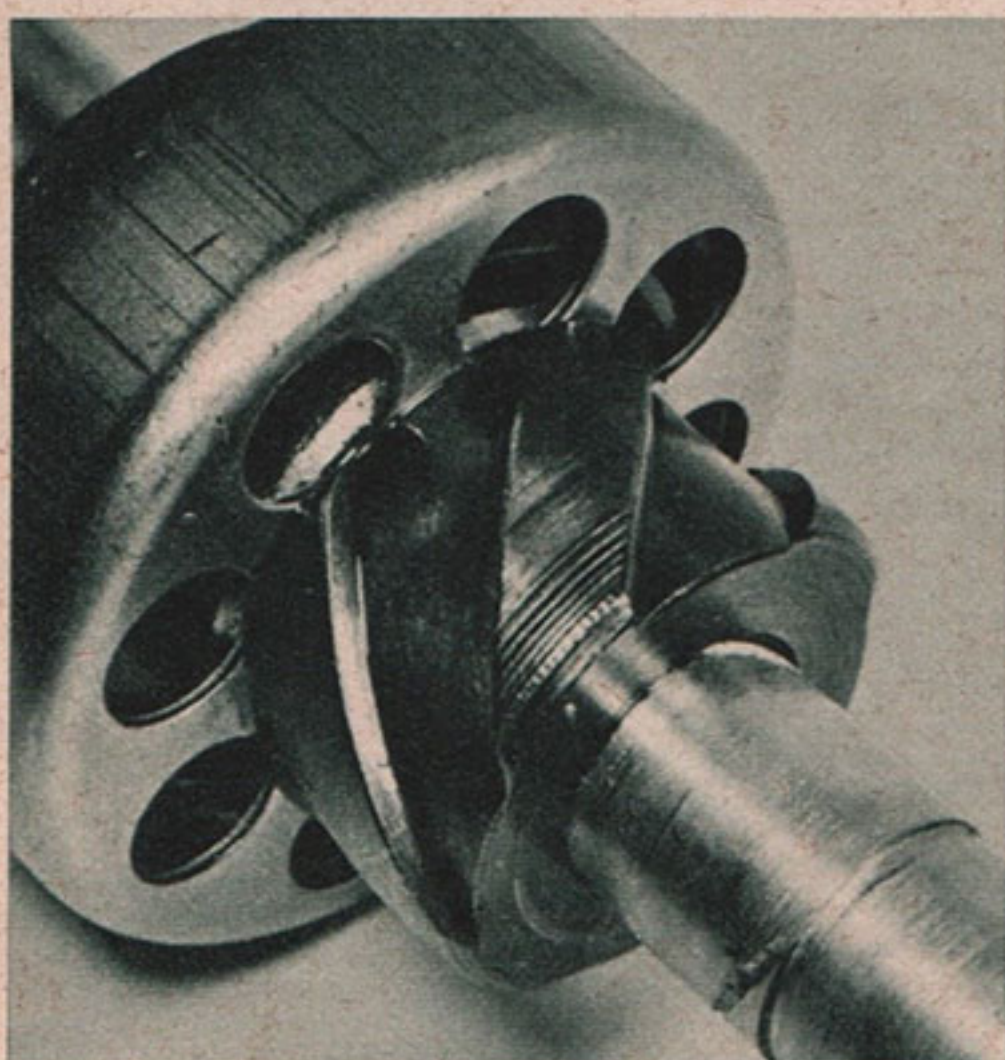
57



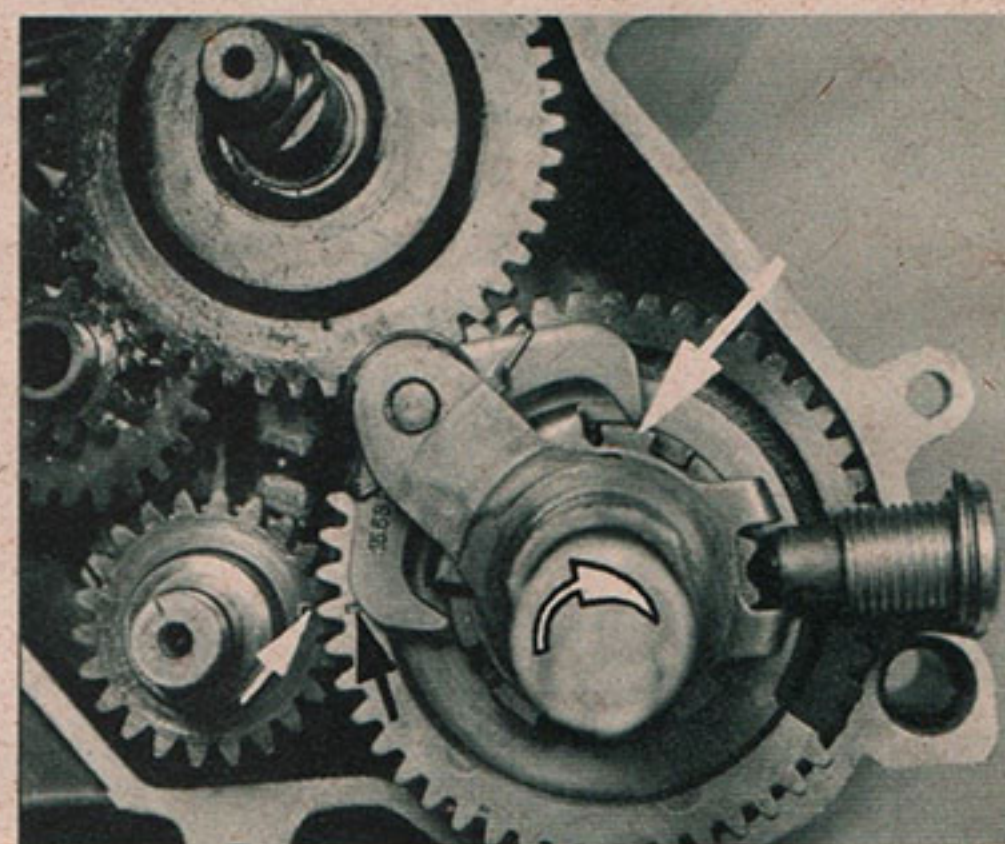
61



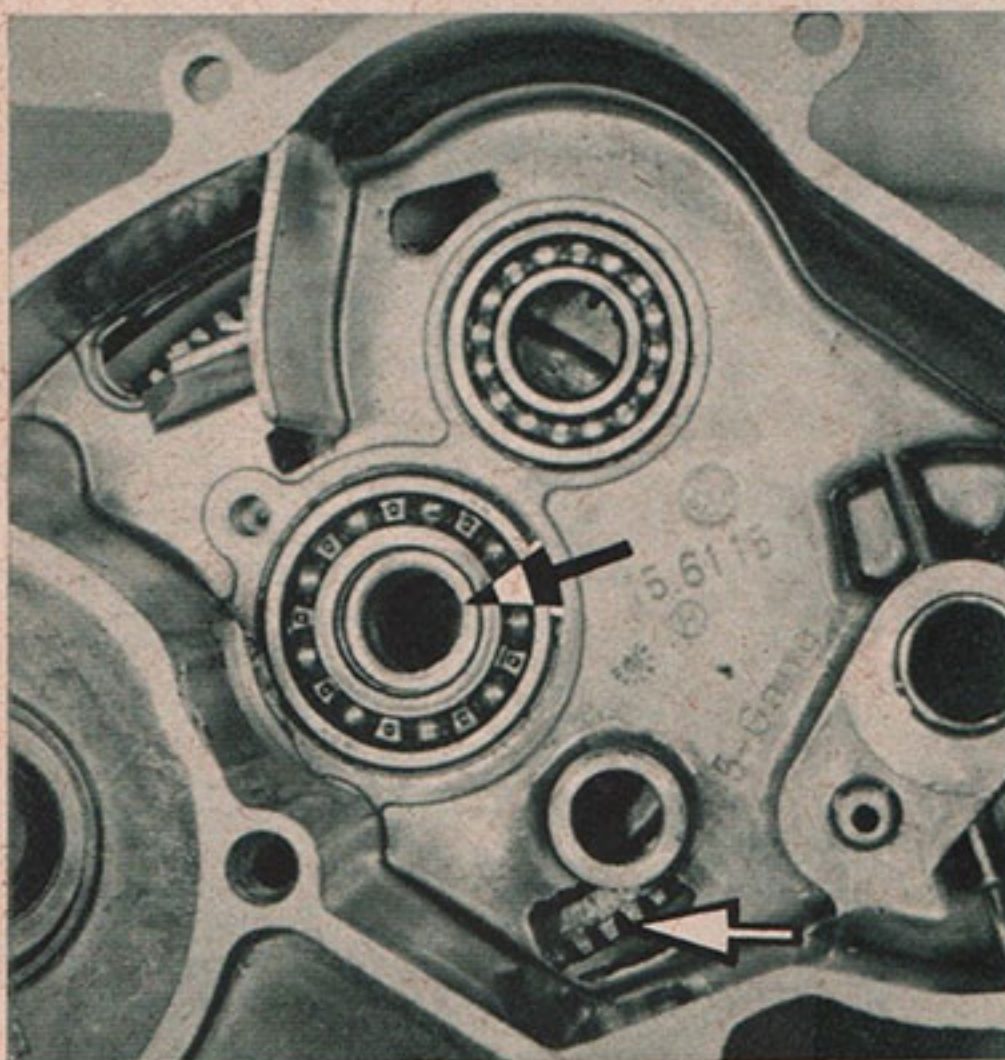
58



62



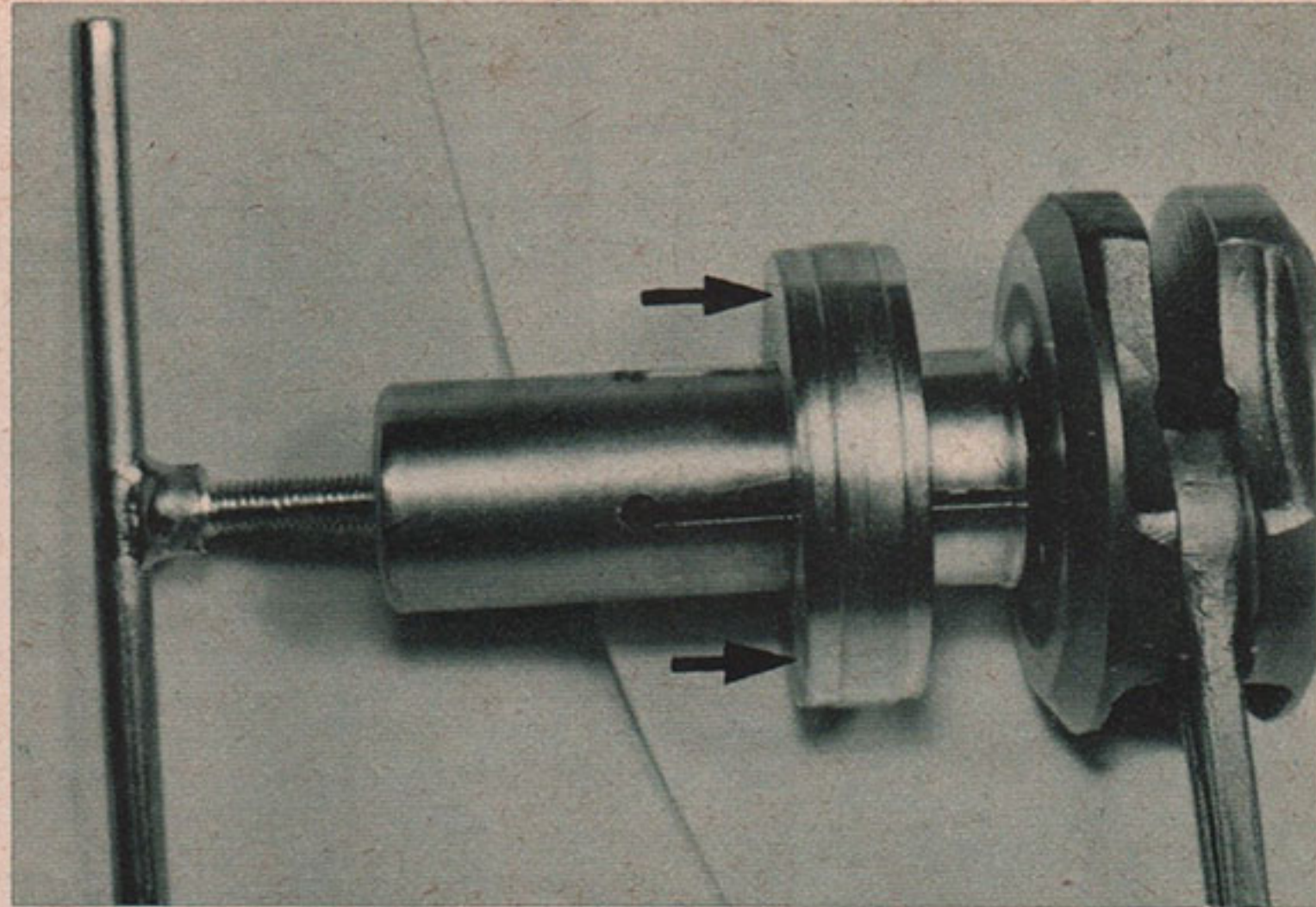
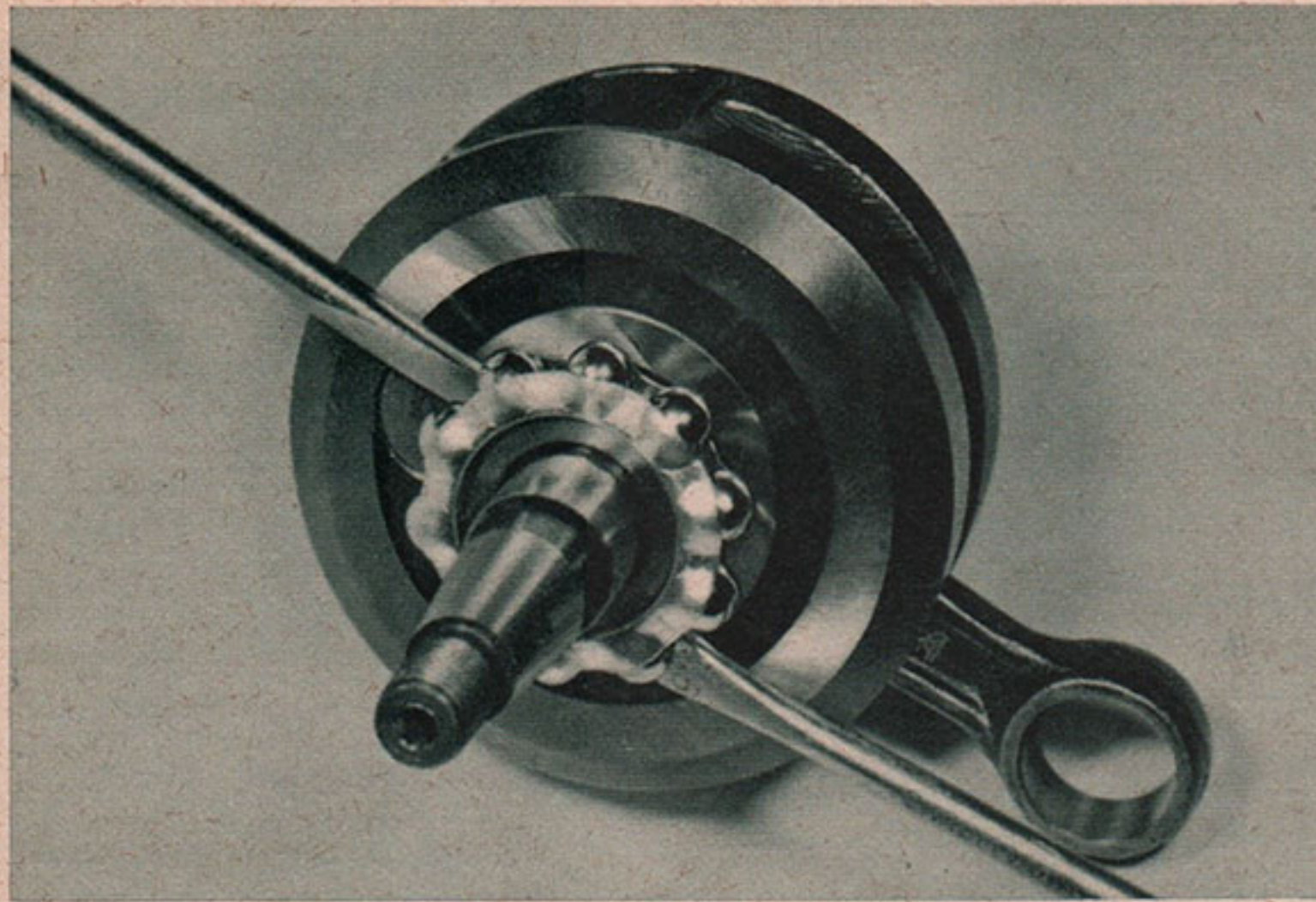
59



Jetzt könnten wir schon die vorher demontierten Ausgleichsscheiben wieder auf die entsprechenden Wellen legen und das Gehäuse mit Dichtung zusammenbauen. Aber der Kurbeltrieb fehlt noch, um diesen müssen wir uns vorher kümmern, wenn wir das Ausmessen des seitlichen Spieles der Kurbelwelle nicht schon bei der Demontage vorgenommen haben. Doch vorher auch noch einige Hinweise auf die Bemessung der Seitenspiele der Getriebewellen. Die Kickstarterwelle soll seitlich gesamt 0,1 mm Spiel haben, ausgeglichen wird dies (wie früher schon im Bild 33 gezeigt) am kurzen Ende der Welle hinterm Seegerring.

Die Getriebe-Hauptwelle darf zwischen 0,1 bis 0,2 mm Spiel haben, die Nebenwelle ebenfalls. Für die Schaltwalze ist kein Spiel angegeben, auch hier dürfte 0,1 mm ausreichen.

Die Lager der Kurbelwelle werden bei Bedarf wie folgt ausgewechselt: zunächst hebt man mit zwei Schraubenziehern den Kugellager ab (Bild 63), das geht ganz leicht, Beschädigung des Ringes ist dabei nicht zu befürchten (falls man ihn nur zur Kontrolle der Lauffläche abnehmen will). Zwischen Kugellager-Innenring und der Kurbelwange ist ein winziger Spalt, in den man nun mit dem Spezial-abzieher (Nr. 09.30.28-2/345, Preis DM 28.— hineinfaßt. Wichtig ist beim Ansetzen des Abziehers, daß der Außenring zum Festspannen kräftig rundherum in Pfeilrichtung (Bild 64) gehämmert wird. Sonst verdirbt man beim ersten Anziehen der Druckschraube sofort durch Abrutschen den Abzieher (Bilder nächste Seite). (Wird fortgesetzt!)



*Jet*

*... oder finden Sie:*

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

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

*Interessant ... nicht nur aus dieser Perspektive*

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

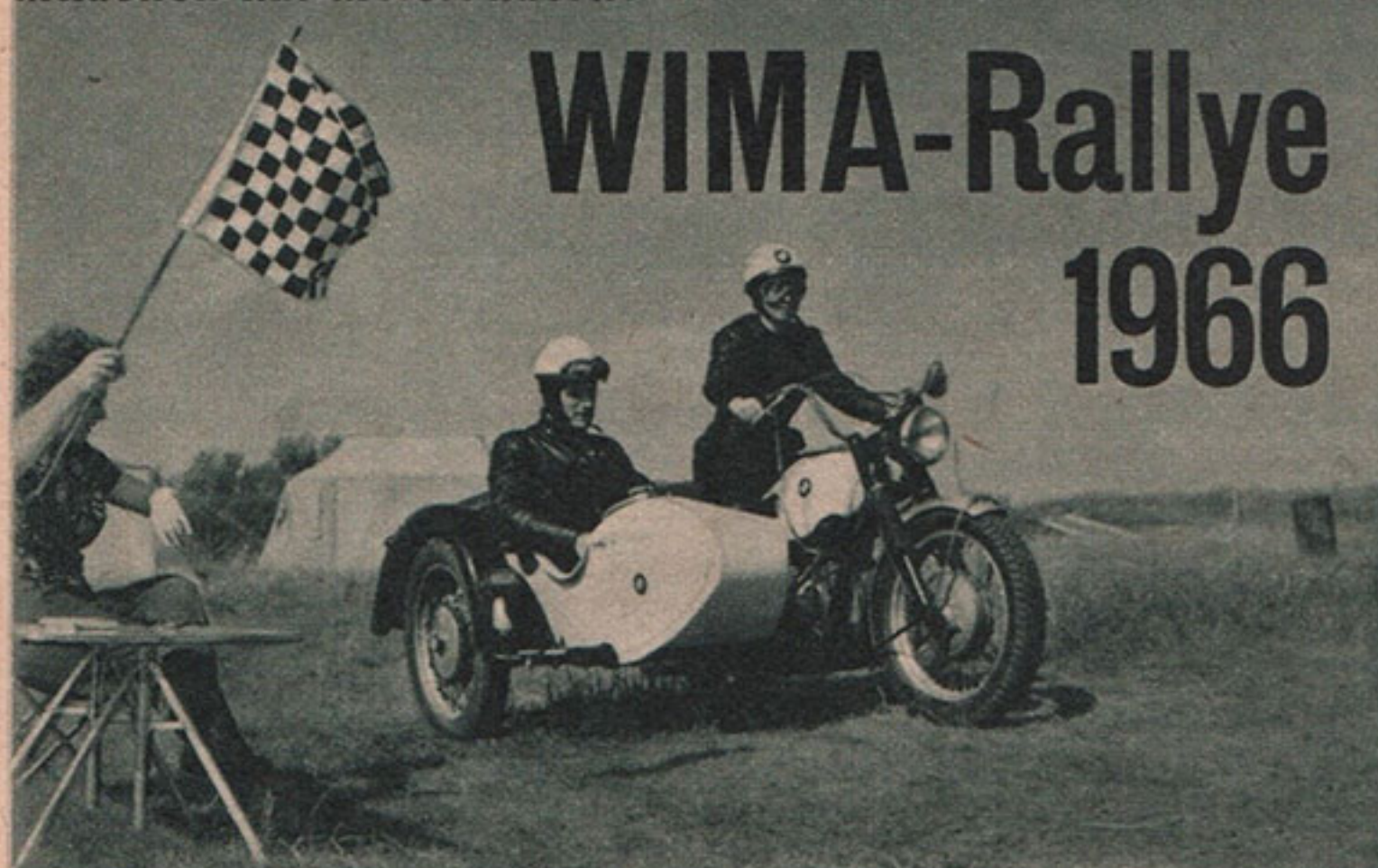
Importeur:  
**NESTLER**  
53 Bonn, Stiftsplatz

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  
4100 Duisburg, Koloniestr. 107, Ketzler & Frings  
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. Schißlbauer  
5000 Köln, Brabanter Str. 57, Schlembach am Friesen-  
platz, 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, Herrenchiemseest., Gerh. Lilie  
8500 Nürnberg, Ludwigstr. 50, Emil Weigert  
4200 Oberhausen, 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

Mädchen auf Motorrädern:



# WIMA-Rallye 1966

Trotz Rennen in Hockenheim, 1000 km-Fahrt und BMW-Treffen in München waren zu unserer diesjährigen WIMA-Rallye in Holland die Mädchen aus Österreich, Deutschland und Holland gekommen. Auf dem Zeltplatz unserer holländischen Freundin, inmitten von „Molen“ und Kühen, abseits der großen Verkehrsstraßen, kamen wir zusammen, um ein paar schöne Tage zu erleben.

Schon die Anfahrt hätte man als Suchfahrt bezeichnen können, denn es gibt nur wenige Straßenkarten, auf denen das kleine Dörfchen Aalst in Holland und die Anfahrtwege eingezeichnet sind. Dafür fanden wir dann aber auch ein kleines Stückchen Paradies. Die Einwohner sind hier noch nicht von der Zivilisation beleckt, sie fahren sonntags mit dem schwarzen Anzug, mit „Klumpen“ an den Füßen und mit dem Fahrrad zur Kirche, und wir wurden überall sehr freundlich und herzlich empfangen.

In unserem Programm hatten wir zu Anfang eine Orientierungsfahrt quer durch die Niederlande. Es ging darum, nach einem Plan Kontrollpunkte anzufahren und die kürzeste Strecke zu finden. Es waren 140 km, und es ging durch landschaftlich wunderschöne Gegenden, nur über Landstraßen und Deichwege. Aber diese Landstraßen hatten es in sich, denn sie sind teilweise so schmal, daß man als Gespannfahrer schon Platzangst bekommen konnte. Diese Orientierungsfahrt wurde von Jo aus Übach, die ja

ein „alter Hase“ ist, in ganz souveräner Weise gewonnen. Mit 160 km kam sie ins Ziel, und es bewahrheitet sich wieder einmal, daß man solche Wettfahrten am besten allein fährt. Bei allen unseren Orientierungsfahrten wurden bisher die ersten Plätze von Solisten belegt, und erst auf den billigen Plätzen tauchen dann die Gespanne auf. Dorit aus Düsseldorf kam mit ihrer Honda nur wegen Maschinenschaden um den zweiten Platz. Nun, wenn zwei Köpfe rauchen, kommt eben oft nichts Gescheites raus.

Am nächsten Tag begannen wir mit der Fuchsjagd. Es wurde nach Markierungen gefahren und unterwegs mußten Schilder mit den Worten „Wolf, Igel, Maus und Affe“ gefunden werden. Die Fahrt war ungefähr 50 km lang und endete in einem Park, in dem ein riesiger, weißer Elefant mit dem Rüssel Wasser in ein Bassin spritzte. Nach Meinung des Fuchses war das ein sehr primitives Versteck, und der Elefant bekam ein rosa Halstuch an den Schwanz, welches von den Fuchsjägern gefunden werden sollte. Welcher Motorradfahrer denkt sich nichts beim Anblick eines solchen Elefanten? Es war nur ein einziges kleines Mädchen, nämlich Doris aus Neviges, die nach dem strapaziösen Suchen der Wolf-, Igel-Schilder noch die Kraft zum Nachdenken und Hinrennen hatte und schließlich am Ziel als Sieger gefeiert werden konnte. Die andern Fuchstreiber schlichen nur noch mit hängenden Ohren und Blasen an den Füßen zum nächsten Restaurant, um die müden Glieder auszustrecken.

Am gleichen Tag zur Nachmittagszeit waren wir kaum auf unserem Zeltplatz angelangt, die Gemüter beruhigt und den Magen auch, begann unser „Moto Cross“. Es war ein schöner Rundkurs. Jetzt hatten wir Gelegenheit, unsere Fahrkünste unter Beweis zu stellen. Es ging durch knietiefes Gras, durch Sand und Geröll, und im Slalom konnte sich jeder so viele Strafpunkte holen, wie er wollte. Das taten wir dann auch. Reneé kam mit der Moto Cross-Maschine ihres Mannes. Wie sie fahren kann, wissen wir aus früheren Jahren. Für unser spezielles WIMA-Cross war aber die Maschine denn doch zu schnell und Reneé bekam Strafpunkte, wengleich sie auch die schnellste Zeit gefahren hatte. Auch Traudl aus Wien und Renate aus Kassel mit ihren BMW-Gespannen fuhren geschickt und sicher, und bewältigten die drei Runden großartig. Dann aber kam Doris und ließ niemand eine Chance, zwar fuhr auch sie nicht ganz strafpunktfrei, wurde aber mit Abstand Siegerin im Moto Cross.

Am Sonntagvormittag gab es noch eine Bildersuchfahrt, hier sollten nach Fotos Wegweiser angefahren werden, und die Nummern (jeder holländische Wegweiser hat eine bestimmte Nummer) mußten zur Kontrolle abgeschrieben werden. Hier entschied die Zeit, und wieder war es Jo aus Übach, die klar an der Spitze lag. Durch diesen Sieg errang sie auch den großen Preis und wurde somit „WIMA-Frau 1966“.

Ellen

## Wollen Sie mehr über Ihre Maschine wissen?

Dann lesen Sie den Testbericht im »MOTORRAD«.

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

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

<b>BESTELLSCHIN</b>		MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH	
		7000 Stuttgart 1	Postfach 1042
Liefere Sie mir bitte folgende Hefte »DAS MOTORRAD«			
Nr. _____			
Der Betrag wird eingezahlt auf Postscheckkonto 6724 Stuttgart am _____ liegt in bar - als Scheck - bei, soll durch Nachnahme (70 Pf teurer) erhoben werden. Nichtgewünschtes bitte streichen!			
Vor- und Zuname _____			
Postleitzahl und Ort _____			
Straße und Nr. _____ Mo 13/66			

### Folgende MOTORRAD-Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

	Heft
CZ 125	10/66
BMW R 67/2	1/63
BSA A 65 Rocket	14/65
BSA A 65 Thunderbolt	7/66
Florett 1966 50 ccm	9/66
Guzzi 700 ccm	10/66
Harley-Davidson FLH 74	5/6/65
Honda CB 77, 305 ccm	10/63
Honda CB 450	8/9/20/65
Honda S 90	19/65
JAWA 350 ccm Twin 18 PS	2/64
Mammut 1100 ccm	8/66
MZ ES 150	3/64
Yamaha YDS-3, 250 ccm	1/15/65
Yamaha 100 ccm Twin	12/66
Zündapp KS 100	1/64
Zündapp Trial 100	20/65
TEST: Motorradverkleidungen	10/65

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

# UM DEN FIM-CUP IN BEUERN

Man hat in Beuern fleißig und mit viel Sachverständnis an dem Gelände gearbeitet, Kurven verbreitert und ausgebaut, so daß die Strecke nicht leichter, aber flüssiger geworden ist. Dazu das Idealwetter, am Vorabend Regen und am Renntag selbst strahlende Sonne. So sollte es auch am 21. August beim Weltmeisterschaftslauf sein, denn ich muß mein Urteil, die Beuerner Strecke sei für die Klasse bis 500 ccm weniger geeignet, revidieren. In dieser Form könnte man für Bielstein oder Beuern nur noch das Los entscheiden lassen.

Die Beuerner Startanlage, eine Art Ampelstart, kann man gerade noch akzeptieren, obgleich ein Ampelstart bei einem nervösen Fahrerfeld immer die Gefahr eines Fehlstarts in sich trägt.

Das Geschehen des Tages wurde mit einem nationalen Lauf der Klasse bis 500 ccm eröffnet, der die souveräne Führung von Erwin Schmider, Wolfach (CZ) vor Otto Walz, Herrenberg und Georg Hauger, Pfäffingen (beide WaBeHa-Montesa) sah.

Etwas Neues, wenigstens für Deutschland, waren die Maschinen des FIM-Cups, der in drei Läufen (Deutschland, Schweden, Schweiz) zum Austrag kommt. Hier waren die schweren Boliden unter sich, und sie waren nicht langsamer als die Klasse bis 500 ccm. Und wo solche Apparate am Start sind, durfte natürlich der Konstrukteur der Metisse, Derek Rickman, nicht fehlen, wobei er nicht nur die Überlegenheit seiner Fahrwerke, sondern auch sein fahrerisches Können unter Beweis stellte. Obwohl er in beiden Läufen nicht sehr gut vom Start losgekommen war, hatte er sich doch bald die Spitze errungen, wengleich er sich hart gegen seinen Landsmann Keith Hickman, BSA zu wehren hatte, der ihm dicht auf den Fersen war, bis dieser dann in der letzten Runde durch Reifenschaden etwas zurückfiel.

Auch im zweiten Lauf sah man erneut die beiden Konkurrenten dichtauf über die Strecke jagen, wobei William Underwood, England (WASP) im Spitzentrio mitmischte, bis er in der 10. Runde ausfiel. Ständig wechselten sich die beiden Widersacher Rickman und Hickman in der Führung ab, wobei anscheinend Rickman auf den Geraden schneller war, Hickman dafür in der Beschleunigung. Es gelang Rickman aber, wenn auch knapp, im zweiten Lauf wieder den Sieg zu erringen.



D. Rickman im Duell mit Keith Hickman.

Der zweite Lauf der Klasse bis 250 ccm begann mit einem glatten Fehlstart. Man ließ ihn aber gelten, nur war Erwin Schmider der Leidtragende, der als letzter vom Start wegkam und sich dann mühsam durch das Feld vorarbeiten mußte. Adolf Weil setzte sich an die Spitze, gefolgt von Jensen, Dänemark (Husqvarna) und Gerhard Stauch, aber schon nach zwei Runden lag Stauch auf Platz zwei. Trotz des Fehlstarts konnte sich Schmider durch das Feld vorboxen, um das Rennen noch auf Platz 5 zu beenden. So sehr ich früher ein Anhänger des Ampelstarts gewesen bin, kann ich mich aber heute bei diesen harten und nervösen Fahrerfeldern nicht mehr dafür erwärmen. Man muß hier schon solide Barrieren am Start einbauen, um Frühstarts vorzubeugen.

Was mich in Beuern immer wieder freut, ist das Zusammenwirken des Gesamtclubs, der ständig und in freiwilligem Einsatz am Ausbau der Strecke beschäftigt ist. Es ist keine Seltenheit, wenn man den Bürgermeister der Gemeinde mit Hacke und Schaufel am Werk sieht. Schade, daß dies an anderen Orten nicht auch so ist! Es dürfte meines Erachtens nur noch eine Frage der Zeit sein, bis man in Beuern ein festes Zielrichterhaus gebaut hat.

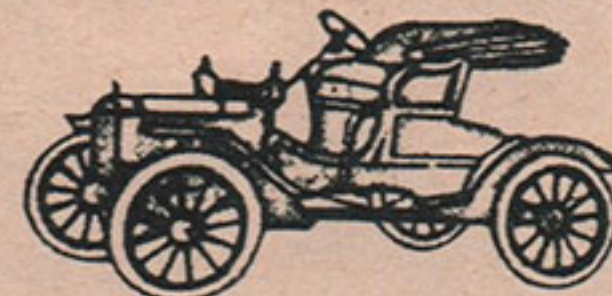
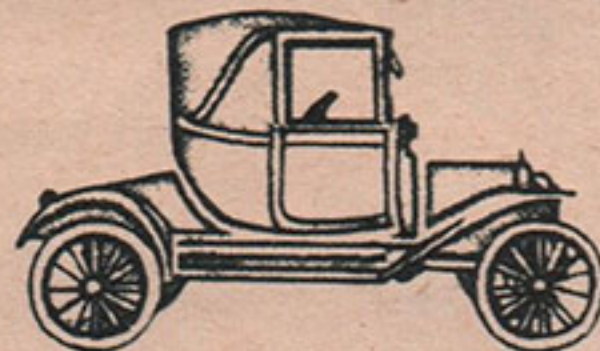
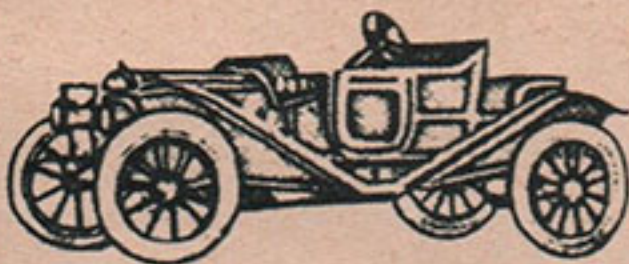
Dr. Baumann

#### Gesamtergebnisse:

**250 ccm international:** 1. A. Weil, D. (Maico); 2. G. Stauch, D. (CZ); 3. G. Hauger, D. (WABEHA-Mont.); 4. E. Schmider, D. (CZ); 5. E. Jensen, Dänemark (Husqvarna); 5. K. Statzinger, Österreich (CZ).

**500 ccm national:** 1. E. Schmider, Wolfach (CZ); 2. O. Walz, Herrenberg (WABEHA-Mont.); 3. G. Hauger, Pfäffingen (WABEHA-Mont.); 4. R. Niesel, Krefeld (Maico); 5. D. Braun, Hermaringen (Maico); 6. T. Rogg, Mindelheim (Maico).

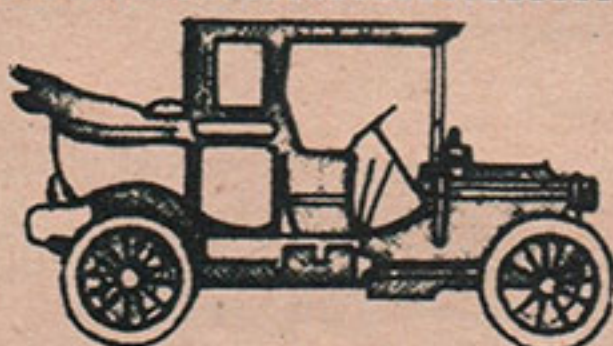
**FIM-Cup 750 ccm:** 1. Derek Rickman, England (Metisse); 2. Keith Hickman, England, (BSA); 3. Erik Malmgren, Schweden (Hedlund); 4. Jean Piette, Belgien (Metisse-Matchless); 5. Gaston Winkel, Belgien (Metisse-Triumph); 6. Eugen Siegle, Deutschland (Hedlund).



**DAS IST WICHTIG FÜR JEDEN KFZ - HALTER**  
Wir gewähren unseren Kfz-Versicherten für

1	2	3	4	5	6	schadenfreie Jahre
7,5 %	7,5 %	10 %	15 %	15 %	20 %	Rückvergütung auf den Versicherungsbeitrag 1965
10 %	30 %	50 %	50 %	50 %	50 %	Schadenfreiheitsrabatt auf den Tarifbeitrag 1966

Die Beitragsrückvergütung wird auch für Motorräder und landwirtschaftliche Zugmaschinen gewährt.  
Zusätzliche Vorausrabatte für die Gruppen L + B sind hier nicht aufgeführt.



**Deutscher Herold**  
ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG · BONN



DAS SPRICHT FÜR

**MZ**

Zwei große internationale Geländefahrten standen für die MZ-Fahrer am Beginn der Sportsaison 1966, und bei beiden Veranstaltungen gab es wiederum überragende MZ-Siege. Bei der Internationalen Zweitagesfahrt RUND UM ZSCHOPAU am 7. und 8. Mai 1966 wurde WERNER SALEVSKY (unser Bild) auf MZ überlegener Gesamtsieger, und außerdem gab es 3 Klassensiege für MZ im Wettkampf mit den Fahrern aus 8 Ländern. – Eine Woche später war SALEVSKY bei der INTERNATIONALEN ALPENFAHRT in Österreich wiederum der überragende Mann. Er eroberte sich mit seiner MZ als Gesamtsieger nun schon zum 3. Mal den ALPENPOKAL. 3 SILBERNE EDELWEISS für Klassensiege und der Fabrikmannschaftssieg vervollständigten den MZ-Triumph am Wörther See. Die 3fachen SIX DAYS-SIEGER der letzten Jahre sind also auch 1966 mit ihren MZ-Maschinen wieder gut in Schwung.



Zu beziehen durch:

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

Exporteur:



### Tourist Trophy 1966 zunächst abgesagt

Was nach dem Andauern des britischen Seeleutestreiks bereits befürchtet werden mußte, ist nun leider Wirklichkeit geworden: die ACU hat die diesjährige TT auf der Insel Man absagen müssen, weil keine Möglichkeit besteht, insbesondere die zahlreichen Zuschauer und ihre Motorräder nach der Insel zu bringen. Man hofft jedoch, seitens der FIM einen neuen Termin Ende August/Anfang September zu erhalten, aber darüber ist die endgültige Entscheidung noch nicht gefallen. Die Schwierigkeit liegt in der Kollision mit anderen Terminen in diesem Zeitraum, insbesondere der Sechstagesfahrt, dem Manx Grand Prix und dem Weltmeisterschaftslauf in Monza.

### Beim 6. Lauf zur 500 ccm-Moto Cross-Weltmeisterschaft,

der als finnischer MC-Grand Prix am 22. Mai in Tikkurila ausgefahren wurde, siegte der britische BSA-Fahrer Jeff Smith vor den auf 360er CZ-Maschinen gestarteten Konkurrenten G. Johansson-Schweden, P. Friedrichs-Mitteldeutschland, D. Bickers-England und R. Tibblin-Schweden sowie dem Jawa-Fahrer V. Valek-CSSR. Die Championatswertung führt weiterhin P. Friedrichs mit nunmehr 34 Punkten vor R. Tibblin mit 23, V. Valek mit 18, J. V. Smith mit 17, D. Bickers mit 10 und J. Johansson-Schweden (Lindström 360) mit 8 Punkten an.

### Den 7. Lauf zur 250 ccm-Moto Cross-Weltmeisterschaft,

der am 22. Mai als Großer MC-Preis von Holland in Merkelo stattfand, gewann der Belgier Joel Robert auf CZ vor seinen Markenkollegen A. Thornblom-Schweden, G. Draugs-Rußland und F. Willamowski-Mitteldeutschland, während der Pfäffinger F. Betzlbacher auf Montesa den schwedischen Husqvarna-Fahrer O. Petterson auf den 6. Platz verwies. Die Wertung wird noch von T. Hallman mit 40 Punkten vor J. Robert mit 32, V. Arbekow und P. Dobry mit je 16 Punkten angeführt, dahinter folgen O. Petterson mit 13 und R. Decoster-Belgien mit 10 Punkten.

### Für einen Motorrad-Weltmeisterschaftslauf in Südafrika

auf der Kyalami-Rundstrecke bei Johannesburg plädierte der bekannte Rennfahrer Paddy Driver bei der FIM mit dem Hinweis darauf, daß auf diesem Kurs schon mehrere Sportwagenrennen, u. a. von Jim Clark, G. Hill und J. Brabham, bestritten wurden.

### Als fünfte japanische Firma, die sich an den Motorrad-WM-Läufen beteiligt,

erscheint nach Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha jetzt noch Bridgestone mit einer wassergekühlten 50 ccm-Zweizylinder-Maschine, die ein Zwölfganggetriebe hat und von Jack Findlay, Steve Murray sowie dem Japaner Isao Morishita erstmals bei der englischen TT gefahren werden sollte.

### Sieger des 46. Internationalen Teterower Bergring-Rennens

am 29. Mai und Gewinner des „Bergring-Pokals“ wurde als Erstplatzierter im Endlauf der 500 ccm-Klasse der Mitteldeutsche Fred Willamowski auf CZ 360.

### 3. Geländemeisterschaftslauf in Pirmasens

Am ersten Pfingstfeiertag lief mit der Grenzland-Zuverlässigkeitsfahrt bei Pirmasens der dritte diesjährige Meisterschaftslauf im Gelände ab. Die Favoriten, die sich bereits bei den ersten beiden Läufen herauskristallisiert hatten, verstellten auch diesmal ihre Punkteposition. Dank des schönen Wetters gab es von den 179 Startern nur 35 Ausfälle, aber 95 Goldmedaillen. Drei goldene Mannschaftspreise fielen an Zündapp, je einer an BMW und Hercules. Tagesschnellster wurde Behrens auf der 250er Husqvarna vor dem Hercules-Fahrer Trinkner, der die 125er Maschine fuhr. Die Klassensieger: 50 ccm V. Kramer (Zündapp), 75 ccm Kämper (Zündapp), 100 ccm Gienger (Zündapp), 125 ccm Trinkner (Hercules/Sachs), 175 ccm Specht (Zündapp), 250 ccm Behrens (Husqvarna), 350 ccm Schmider (NSU), 500 ccm Nödinger (Maico), über 500 ccm Schek (BMW). Seitenwagen: Kelle/Schilling (NSU) bzw. Hartmann/Hartmann (BMW).

### Gedenkstein an der Schleizer Rennstrecke

In Schleiz in Thüringen wurde an einer der ältesten deutschen Rennstrecken, dem Austragungsort der Internationalen Schleizer Dreiecksrennen, ein 3 Meter hoher Gedenkstein aus rotem Marmor errichtet, der die Namen der schnellsten Teilnehmer dieses Rennens in seiner 43jährigen Geschichte trägt. Meister wie Toni Bauhofer, Bernd Rosemeyer und viele andere bekannte Namen des Motorradsports sind hier verewigt. Für das 33. Internationale Schleizer Dreiecksrennen am 14. August wird die 7,6 km lange Strecke um eine weitere Naturtribüne erweitert.

### Zielfahrten

Eine Jahreszielfahrt zu motorradportlichen Veranstaltungen veranstaltet die „Vereinigung Norddeutscher Motorradfahrer“. Ausschreibungen und Näheres durch G. Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67, Tel. 7 64 10.

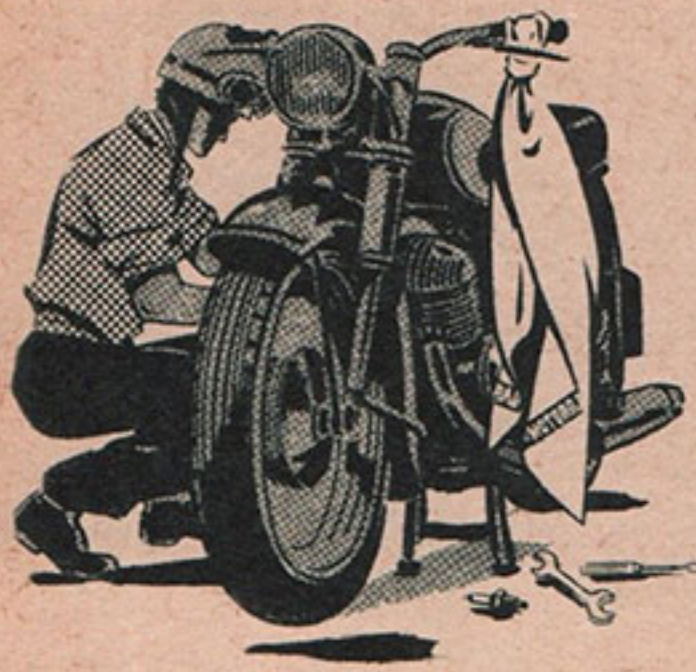
Eine Zielfahrt nach Kiel direkt veranstaltet der gleiche Club am 15. und 16. Oktober 1966. Ausschreibungen durch obige Adresse.

Bis zum 31. 10. 66 veranstaltet der MSC Bad Homburg v. d. H., eine Zielfahrt nach Bad Homburg. Näheres bei diesem Club in 638 Bad Homburg, Gluckensteinweg 76.

Bis zum 30. 8. 1966 veranstaltet der MSC Frankenthal, 671 Frankenthal (Pfalz), Nordendstraße 11, eine Zielfahrt nach Frankenthal.







# 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 geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,40 (DM 5,90 + DM -,50 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG, GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort **Motorschale**. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. Mo 13/66

HONDA



HONDA

UMBEER

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

5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77 - jetzt bestellen - Juni/Juli lieferbar. - Engl. Belstaff-Bekleidung, engl. Stadium-Sturzhelme, engl. Renn- und Sportbrillen, Verkleidungen, Kunststofftanks- und -sitzbänke. Prompt ab Lager lieferbar: 1 kompl. Satz Inbusschrauben mit Schlüssel, brüniert, passend für Honda CB 250 und CB 450, Satz DM 18,-. Alles für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie meinen Katalog an!

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

ACHTUNG SCHWEIZ! Liebhaberstück: Honda CB 72 SS, wenig km, preisgünstig. Telefon 051 - 88 19 32. 49 907

CB 450 liefert sofort und betreut 100%ig. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg. 50 011

## HOREX

Verk. Regina I mit S 350, TÜV 12. 67, Kurbelw., Kopf, Zylinder, 600 km, Blech defekt, fahrber., DM 150,-, auch Teile. Prucker, 8 München, Holzapfelstr. 9. 49 880

Verkaufe: 1 Imp.-Motor 400 ccm mit neu. Kolben DM 280,-; 1 Imp.-400-Motorgehäuse, kompl. mit Getriebe, Schaltautomat., Kupplung u. Zylinderkopf, mit defekter R 3-Nockenwelle DM 100,-; 1 Imp.-Telegabel mit Scheinwerfer, kompl., DM 70,-; 1 Imp.-Sporttank, ca. 20 Ltr. (schwarz), DM 50,-; 1 Imp.-H.-Schwinge mit Federbeinen DM 20,-; 1 Resident-H.-Rad, neu eingespicht mit Bereifung, DM 50,-; 1 Resident-H.-Schwinge, Mitnehmer, Kettenrad, Achse und Kettenspanner DM 20,-; 1 Resident-H.-Schutzblech, original, DM 15,-; 1 Resident-H.-Schutzblech, gekürzt, DM 10,-; 1 Regina 4-Telegabel mit Scheinwerfer DM 60,-; 1 Regina-Tank, neu, DM 20,-; 1 Regina-Tank DM 10,-; 1 Aermacchi-Vorderrad mit Bereifung 3.25-18, neuwertig, DM 75,-; 1 Honda CB 72-Sitzbank DM 25,-. Rudolf Tiefenbach, 7525 Mingsolsheim, Goethestr. 21. 49 883

Verkaufe Imperator 450, 95% neuwertig, 2-Verq., 34 PS, Spitze 165 km/h, Tele. u. Schwingengabel, geg. Gebot. Karl Klumpp, 7631 Mietersheim, Im Egert. 10. 49 899

Verkaufe sehr schnelle Einport 350 Sport-Regina, Bestzustand, u. div. Teile von Imperator 400-Motor, Räder mit Naben u. Bereifung (90%), Rahmen, Smith-Tacho (190 km/h), Rennsitzbank, Original Matchless, Rennverkleidung (neue Scheibe). Heinrich Struwel, 68 Mannheim, L 10, Nr. 7. 49 959

Verk. Horex Resident 350, Stummellenker, Höckerbank, viel Chrom, einwandfr. Zust. Norbert Gibson, 6451 Niederrodenbach, Aulstr. 4, Tel. 0 61 84 - 564. 49 984

Horex Imperator 400 ccm, Bj. 55, 30 000 km, guter Allgemeinzustand, vorn neu bereift, hinten 60%, neue Batterie, Ritzel, Kette, Kettenblatt, 1- und 2-Verqaserranlage, 2 Übersetzungen, fahrbereit, zugelassen, vers., versteuert, TÜV 10. 66, ca. DM 350,-, zu verkaufen. Günter Hildebrand, 85 Nürnberg, Zedernstr. 47. 50 013

## KREIDLER

Spezial-Zubehör-Versand für KREIDLER „FLORETT“. Gratikatalog „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, Cross u. 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 (Nettel) Tel. Mayen 2644

Suche schnelle Kreidler-Super, gut erhalten. Zahle bis DM 500,-. Thiemann, 46 Dortmund-Hombruch, Weißdornweg 7. 49 867

Verkaufe KREIDLER-Teile: 2 neuwert. Super-Gabeln, komplett, je DM 60,-, 1 neuwert. Super-Vorderrad, DM 30,-, 2 Sitzbänke je DM 10,-. Lothar Klöppel, 49 Herford, Bismarckstr. 64. 49 902

Verkaufe 8-Gang-Motor ohne Kurbelwelle u. Zylinder für DM 700,-. Rolf Schmälzle, 7131 Lienzingen, Raith 110. 49 932

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. 49 861

Suche guterhaltene Kreidler Florett, zahle bar bis DM 200,-. Mögl. Raum Westf. Brauche sie bis Ende Juli. Klaus-Dieter Kruska, 5821 Hiddinghausen, P. Uhlenbart üb. Gevelberg, Am Ostholt 10. 49 860

Verkaufe Florett, 4-Gang-Motor, mit Auspuff u. Verg., neuwertig, DM 200,-. Alois Zimmermann, 788 Säckingen, Mumpferfährstraße 4. 49 889

Verk. Kreidler 9 PS, 22er Dellorto SSI, Sportgabel, Rennverkleidung, Rennlenker, Spitze 120 km/h, DM 850,-. Reiner Klemm, 3201 Grasdorf Nr. 1. 49 971

Florett S, 5-Gang, 5 PS, Bj. 66, 3500 km, Tele-Gabel, 14-Ltr.-Chromtank, br., weiche Bank, unfallfrei, TÜV abgen., Lichthupe usw. Basis ca. DM 1000,-. Zuschriften unter M 4884 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 994

## MAICO

Sehr schnelle Grauguß-Grasbahn-Maico verkauft, DM 400,-, Edmund Schiehard, 806 Dachau, Kufsteiner Str. 18. 50 019

## MINARELLI

FB Minarelli Sport, 75 ccm, Mod. 1962, revidierter Motor 10 000 km, Spitze über 95 km/h, 3 Gang-Fuß-Schnellschaltung. Neues Tachometer, neu gespritzt. Felgen u. Naben neu verchromt. Preis sfr 350,-. Werner Frei, CH 8400 Winterthur, Weststraße 12, Schweiz. 49 973

## MOTO CROSS

Verkaufe Greeves-Moto Cross, generalüberholt, in Bestzustand, sofort einsatzbereit, Bereifung 100%, zahlreiche Sport-erfolge, Preis DM 1600,-. Zuschriften an Hans Freyhammer, 8201 Haidholzen bei Rosenheim (Obb.), Haidenholzstr. 49 859

Verkaufe wegen Aufgabe des Moto Cross Maico MC 360 (Wabe-Rahmen), Motor erstes Rennen gelaufen. 894 Memmingen, Telefon 26 07. 49 921

Infolge Sportaufgabe zu verkaufen ESO 250 ccm 4-Takt OHV für Moto Cross u. Grasbahn, sehr schnelle Masch., alles noch wie neu, sfr 2000,-. Kurt Steuble, Garage & Transporte, 9323 Steinach, Tel. 46 33 28 - 46 40 48. 49 991

Matchless 500, Bauj. 1965, zu verkaufen. Richard Niesel, 415 Krefeld-Traar, Bruchhöfe 27. 49 817

Verkaufe meine beiden schnellen und erfolgreichen Grasbahn- und Moto Cross-Maschinen, AJS 18 CS, 500 ccm, Maico MC, 250 ccm, sowie 1 neuen Transportanhänger f. 2 Rennmaschinen. Fritz Bobel, 4811 Leopoldshöhe, Feldstr. 1. 50 018

Anzeigenschluß  
für Heft 15/66  
ist am  
30. 6. 1966





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 13/66

## RENNMASCHINEN

Verkaufe Straßenrennmaschine Matchless G 45, Bauj. 58, mit Zubehör, in neuwertigem Zustand, gegen Höchstangebot. Offerten bitte an K. Hirschi, Zähringer Straße 71, 3012 Bern (Schweiz). 49 943

Verkaufe 125 ccm Bultaco SS-Rennmaschine, 25 PS, gut erhalten, für DM 1400.—. Alois Zimmermann, 788 Säckingen, Mumpferfährstr. 4. 49 887

Verkaufe Dellorto-Rennvergaser SS 20, neuwertig, DM 50.—. Alois Zimmermann, 788 Säckingen, Mumpferfährstr. 4. 49 891

Verkaufe neuwertige 250 ccm „DUCATI GP“, echte 32 PS, Bauj. 1965, sehr preiswert. Rudolf Bergsleithner, 1100 Wien 10, Kennergasse 10, Österreich. 49 970

Verkaufe ein kompl. 50 ccm-Renn-Fahrgestell mit Rädern für Kreidler, DM 200.—. Alois Zimmermann, 788 Säckingen, Mumpferfährstraße 4. 49 888

HONDA Straßenrennmaschine 50 ccm (Eigenbau), sehr sauber gebaute Maschine. Kein Drahtesel, zu verkaufen, DM 1000.—. Conrad, 43 Essen-Haarzopf, Hartzbecker Mark 27, Tel. Essen 71 99 44. 50 012

## SACHS

Sachs-Motore, 5,2 PS, 5-Gang, weit unter Neupreis verk. Beckmann, Frankfurt/M.-Rödelheim, Radilostraße 16.

## SUZUKI

Gleich das Beste kaufen:  
**SUZUKI Sport 50**  
Importeur Franz Beckmann,  
Frankfurt/M.-Rödelheim, Radilostraße 16

## SEITENWAGEN

TR 500, guter Zustand, mit Bremse, verkauft Kraemult, 565 Solingen, Wuppertaler Straße 191. 49 989

S 250 oder Telle (KS-Rad) gesucht. F. Rieg, 7614 Gengenbach, Scheffelstr. 3. 49 930

## TRIUMPH

Triumph Boss, generalüberholt, preiswert zu verkaufen. H. Schmidt, 4307 Kettwig, Fichtestr. 7. 49 908

CORNET II mit 3 Motoren, TÜV 4. 67, DM 180.—. Metzner, 5502 Pflanzel, Mittelweg 29. 49 901

## ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
49 873

Verkaufe Englische TRIUMPH T 6, 650 ccm, 34 PS, mit Getriebeschaden, für DM 200.—. Heinrich Dickmann, 6231 Oberliederbach, Bahnstr. o./N. 49 913



*Billiger im Nachtarif!  
Kleinanzeigen per Telefon.*

Viele Anzeigen sind eilig! Ein Brief käme zu spät. Benutzen Sie den Nachtarif 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.)

## VETERANEN

Veteran Triumph Kongress 350 ccm, Bauj. 1934, in gutem Zustand, zu verkaufen. Erwin Otto, 6464 Altenhaßlau. 49 856

## VICTORIA

Verkaufe VICTORIA PARILLA, 175 ccm, Bauj. 58, 11 600 km, leichter Getriebeschaden, sonst guter Zustand, gegen Höchstgebot. Hans Schröder, 811 Murnau (Obb.), Hörnleweg 24. 49 893

## 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 Lipcke**  
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.**

Yamaha 250 und 50 ccm sofort lieferbar.  
Spaett, 8 München, Landwehrstr. 66. 49 855

Yamaha Werksvertretung, verkaufe Yamaha YDS-3, 250, 4500 km gelaufen, DM 1000.— unterm Neupreis. FAHRZEUGHAUS PETRY, Inh. A. Klein, 6638 Dillingen/Saar. 50 014

**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.**

## ZÜNDAPP

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

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 49 854

KS 601-Motor, in gutem Zustand, oder Unfallmaschine mit gutem Motor zu kaufen gesucht. Töns, 851 Fürth, Ludwigstraße 3 1/2. 49 977

Verkaufe von KS 601 Telegabel, SW-Ubers., Getriebe, Kardan, 3 kompl. Räder, 1 Rahmen mit Gabel etc., zus. DM 150.—, an Abholer. Gerd Körner, 61 Darmstadt, Brüder-Grimm-Straße 9. 49 964

Suche Zündapp KS 100 ab Bauj. 1964. Franz Jürschick, 83 Landshut, Hofangerweg 10. 49 934

Verk. Zündapp KS 100, Bauj. 65, verst., vers., TÜV 67, wie neu. Preis ca. DM 750.—. Peter Wulf, 239 Flensburg, Brixstraße 18. 49 925

Verk. krankheitshalber KS 601 mit Steib 500, sowie mehr. Reifen 19—3.50 und 19—4.00 geg. Gebot. Franz Laschinsky, 7 Stgt.-Zuffenh.-Rot, Fleiner Str. 12. 50 028

BELLA, Bauj. 63, 175 ccm, generalüberholt, gegen Höchstgebot zu verkaufen. J. Schröder, 24 18 Ratzeburg, Danziger Straße 12. 50 029

## 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

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

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.

## 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-Anzüge, Nierenschutzgürtel, **Willy Oesterle, 7062 Rudersberg, Welzheimer Straße 32**

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 49 874

## DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser

lieferbar für alle Motorräder.

DM 96.—, Sonderausführung für Straßenrennmaschinen DM 122.—

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



## ERSATZTEILE

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

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



## Schalldämpfer Felgen

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

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

und fast alle Motorräder

50 007

## ITAL. MONTEURKOMBI

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

## Anzeigen-Schluß

für Heft 15/66

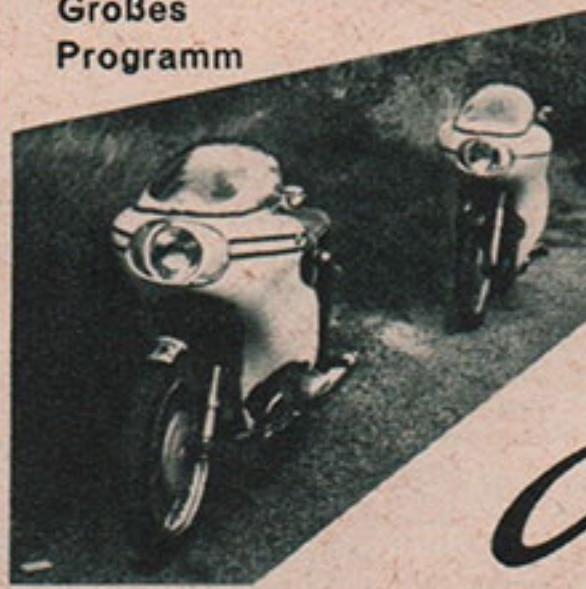
ist am

30. 6. 1966

## das Motorrad ist erst perfekt -

und wird **bewundert** und **begehrt**, wenn es

Großes Programm



gesetzl. geschützt

# Gläser

sportverkleidet

fährt!

— die meistverkaufte Motorradverkleidung der Welt —

## REIFEN

Barum-Moto Cross- und Bahnreifen liefert Sopi-Tankstelle Hartmann, 6050 Offenbach, Bieherer Berg. 49 975

## 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. 49 877

## RENNFEDERBEINE

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

## RENNGABELN

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

## RENNKOMBI

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

## 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.

## 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. Stecknussatz in Metallbehälter, mit Ratsche und langem Hebel, SW 6 bis 24 mm, DM 9,90. **HONDA**-Motorräder-Ersatzteile

## STURZHELME

### Römer Sturzhelme

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



### Engl. Sturzhelme

Gratis-Katalog „St“ anfordern beim Importeur: **K. H. Meiler, 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

49 876

**Auch W. Sommer u. A. Neger** fahren den Deutschen **Umbausatz 350 ccm** und die **C-S Spezial-Ventilfedern.**

Weitere Rennenteile auf Anfrage. Zu beziehen durch: **K. Timmermann,** 5 Köln, Bonner Straße 473

## Achtung SCHWEIZ!

Infolge Konzentration auf eine Motorsportart muß ich mein umfangreiches Arsenal verkleinern... Deshalb sind bei mir folgende Maschinen zu haben:

**Eine Moto Cross Maschine Matchless Metisse neu.** Mit dem Original Cross Motor mit Zahnradolpumpe. Farbe dunkelgrün - silber.

**Eine Trialmaschine James 250 ccm.** Mit Parkinson LM Zylinder und Nortongabel ausgerüstet. (Wenige Veranstaltungen gefahren)

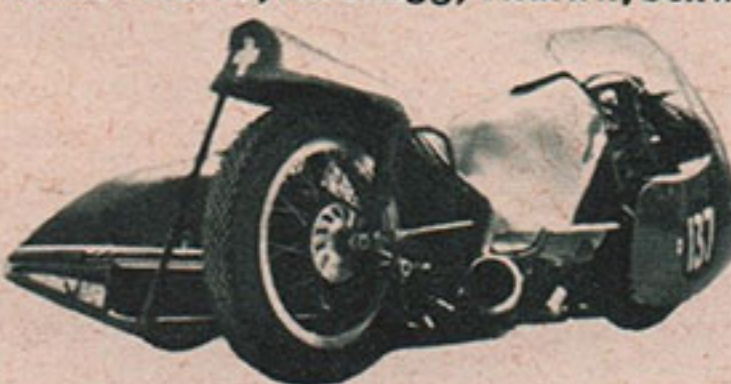
**Eine Honda Spezial Sportmaschine.** Typ „Scrambler“ mit unten durchgezogenem Rahmen. Mit Licht und Straßenauspuffanlage. Sportauspuffanlage wird mitgeliefert.

**Eine AJS 250 ccm Straßenmaschine.** (Tourenmodell) sehr günstig!

**Eine James Moto Cross Maschine neu.** Mit Starbaker Motor.

und **Eine Seitenwag.-Rennmaschine. Matchless Spezial.** (Kneeler) G 50 Motor, Schafleitner 6-Gang Getriebe. Tanks unter der Seitenwagenplattform. Brennstoffförderung mit Benzinpumpe. Kunststofferschalt. Viele Übersetzungen. (Schweizermeistermaschine 65)

Anfragen per Postkarte an: **Klaus Fischer, Alesnegg, Thalwil, Schw.**



Verk. für C 110: 1 Beinschild DM 40.—, 1 Zylinder DM 10.—, 1 R.-Lenker DM 18.—; für CB 92: 1 R.-Bank DM 70.—, 1 Scheinw. DM 5.—, 1 Tacho DM 20.—, 4 Römer-Helme je DM 25.—, 1 BMW R 26 DM 850.—, wie neu. Falkenburger, 7701 Worblingen, Schillerstr. 14. 49 969

Suche R 69 S, Bauj. 64—44, für DM 2500.— bis DM 3000.—, mit km-Stand-Angabe. Ohne Anzahl., zahle monatl. DM 150.—. Nehme auch AJS 640 CSR, Norton 650 SS oder Triumph T 120. Ernst Runge, 7 Stuttgart-Süd, Schlosserstr. 20, bei Heinemann. 49 928

Suche billige 125 MC oder GS DKW. Hans Balg, 5351 Dom-Esch, Hauptstr. 22. 49 958

Suche BMW R 50, NSU-MAX oder Imperator (Horex) in gutem Zustand. Dieter Schwegler, 7067 Plüderhausen, Holbeinstraße 14. 49 950

Suche mehrere gebr. Motorr. bis DM 100.— zum Bauen u. Gel.-Bolzen. Selbst- abholer. M. Krug, 2 Hamburg 73, Reetwischendamm 8, Tel. 67 42 66. 49 936

Verkaufe 1 BMW R 51/3, 32-Liter-Tank, Alu-Schutzbleche, sehr sportl., u. 1 Rennmaschine Velocette KTT, Königsw., in Norton Manx-Fahrgestell, mit Ersatzteilen. Beide gegen Gebot. Franz Schleifer, 7016 Gerlingen, Hofwiesenstr. 5. 50 030

## 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**

## TAUSCH

Verkaufe od. tausche Honda CB 92 mit RS-Verkleidung, Drehzahlm., Rennbank, Dellorto, Rennnuten, gegen Schwingen-BMW (500—600), mit gr. Tank. P. Schmid, 637 Oberursel, Burgstraße 7. 49 954

Habe eine gute Max-NSU mit KW! N. Batterie, möchte gerne eine BMW R 60 od. R 69 ab Bauj. 63. NSU-Max ist blau u. Bj. 57 (Wertausgleich). Walter Hilfrich, 6251 Niederselters, Klosterstr. 5. 49 935

Verkaufe oder tausche Maico GS 250, Bauj. 1965, gegen Bultaco 125 ccm Rennmaschine. FAHRZEUGHAUS PETRY, Inh. A. Klein, 6638 Dillingen/Saar. 50 015

Tausche Fiat 1100, tadelloser Zustand, 60 000 km, Bauj. 60, TÜV August 67, geg. guterhaltenes Motorrad 250 BMW, fahrbereit. Günther Eisenhuth, 581 Witten-Rüdinghausen, Köstershof 4. 50 009

Tausche oder verkaufe AJS 650 ccm CSR, 47 PS, Bauj. 1960, gegen gute 250 ccm-Maschine. Herbert Hermans, 519 Stolberg/Rhld., Prämiestr. 275, Tel. 27 46. 49 931

Tausche neues Grundig Batterie-Tonbandgerät mit Netzanschluß C 100, Neupreis DM 400.—, geg. guterh. Kleinkraftrad. Wolfgang Feide, 23 Kiel-Dietrichsdorf, Elbekamp 32. 50 031

## VERSCHIEDENES

Reifenhalter, Riffelgummigriffe, **Willy Oesterle, 7062 Rudersberg, Welzheimer Straße 32**

**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 612858

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

Erstklassiges Marken-HD-OI SAE 20 + 30 in Original 20 Liter-Eimern nur DM 1,90 pro Liter. Carow, 5104 Eilendorf, Josefstraße 21, Tel. 5 57 67.



... ganz winter uns

### Ein Gruß an alte Freunde

Vor kurzem fand ich im MOTORRAD ein Bild, auf dem einige meiner alten Freunde von NSU, nämlich die Herren Frankenberger, Praxl, Froede und Horch, zu sehen waren. Dieses Bild weckte eine Art Heimweh in mir, so daß ich Ihnen deshalb einfach schreiben mußte.

Sie werden mich sicher noch von den alten Tagen her kennen, als ich sechs Jahre lang in Deutschland wohnte und arbeitete. Das war ab 1925 — zunächst bei der Firma Amalvergaser in Nürnberg und dann bei der Firma Amalvergaser in Frankfurt (Fischer AG).

Ich zog mich von meiner späteren Stellung als technischer Direktor der Amal Ltd., Birmingham, im März 1965 in den Ruhestand zurück, nachdem ich bis dahin im ganzen 42 Jahre lang mit Vergasern zu tun hatte. Während dieser Zeit konnte ich auf meinen Reisen kreuz und quer durch Europa überall gute Freunde gewinnen, in Deutschland mehr als anderswo. Deshalb dachte ich, daß es vielleicht möglich wäre, durch Ihre Zeitschrift meine herzlichen Grüße an alle diese Freunde, verbunden mit den besten Wünschen für ihre Zukunft, zu übermitteln.

Ich bin mittlerweile 63 Jahre alt und genieße den Ruhestand ausgiebig, vor allem die vielen glücklichen Erinnerungen an all die berühmten Leute, die ich in der deutschen Motorradindustrie zu meinen Freunden zählen darf.

Mit freundlichen Grüßen

C. R. B. Smith, 87, Wylde Green Road, Sutton Coldfield, Warwickshire

### Ernst Wewer 70 Jahre

„Kenn'n Sie den noch?“ fragte mich in Hockenheim ein älterer Motorradfahrer. Er dachte wohl, ich wüßte nicht, wer Ernst Wewer ist. Wissen Sie das? — Also: er baute bis in die fünfziger Jahre hinein die Tornax-Motorräder in Wuppertal. Die markantesten Typen waren die 1000 ccm Sportmaschine 1933 mit dem 60 PS Jap-Racing-Twin, einem 100-Meilen-Traum, und natürlich in den letzten Jahren der Produktion die „Schwarze Josefine“, die Schwingenmaschine mit dem 250er Ilo-Zweitakt-Twin. Ganz nebenbei entstand in seinem Wuppertaler Werk der kleine offene Zweisitzer-Sportwagen mit ausgesuchten DKW-Motoren vor dem Kriege. Immer hat es etwas besonders Sportliches bei ihm gegeben. Und deswegen haben wir Ernst Wewer nicht vergessen und wünschen ihm einen gesunden und frohen Lebensabend. Seiner Arbeit habe ich praktisch die erste Begegnung mit Motorrädern und Motorradfahrern als Kind zu verdanken, denn seine Versuchsfahrer fuhren damals in den Jahren vor 1930 sehr oft im Sommer am Sonnabend Nachmittag aus dem Bergischen Land kommend über Beyenburg nach Wuppertal. An der berühmten „Erfurts-Kurve“ bei der Papierfabrik, die meinem Onkel gehört, nahmen sie das Gas weg, und dann knallte es nicht selten aus den Auspuffrohren. Und so ein Jap-Racing machte schon eine herrliche Musik. In meinen Knabenohren waren das himmlische Klänge, aber mein Onkel schlug dann auf den Kaffeetisch im Garten, daß Kuchen und Tassen tanzten, und schimpfte: „Diese Motorradfahrer sollte man alle einsperren —!“ Wenn ich damals schon gewußt hätte, wie es mit Motorrädern und mit mir und mit Tornax werden würde —! Hals- und Beinbruch für Ernst Wewer weiterhin.

Klacks

### Der Besuch des Weltmeisterschaftslaufs auf dem Sachsenring

stößt in diesem Jahr, wie sich jetzt herausstellt, auf zusätzliche Schwierigkeiten. Das um die notwendigen Aufenthaltsgenehmigungen von zahlreichen unserer Leser angegangene Reisebüro in Karl-Marx-Stadt antwortet mit vervielfältigtem Schreiben, nach dem die Antragsteller die Genehmigung über Verwandte 1. oder 2. Grades besorgen lassen sollten. Damit entfällt für die meisten der Interessenten ein Besuch des Sachsenrings. Herr Hohmann, Bergisch-Gladbach, bittet in diesem Zusammenhang (s. unsere Notiz im Heft 11/66 Seite 324), von weiteren Schreiben an ihn Abstand zu nehmen, da er nach der neuen Situation bei der Beschaffung von Aufenthaltsgenehmigungen etc. auch nicht mehr behilflich sein kann.



### Der „Ele-Büffel“

Mit einiger Besorgnis verfolge ich die Berichte über den Münch-Mammut. Sehr deutlich geht daraus hervor, daß der Trend zum noch Gewaltigeren, Urigeren nicht aufzuhalten ist. Als Steigerung kommen wohl nur noch verschiedene Arten von Saurier in Frage.

Der „Grüne Elefant“ von Zündapp als Ahnherrn der „Gewaltigen“ war ja erschwinglich. Die Operationen an seinem Gerippe, die zur Geburt dieses Büffels hier in Südafrika führten, waren als Fleißaufgabe auch nicht zu teuer. Das Rohmaterial ist jedoch anderer Natur, demzufolge sieht das Neugeborene etwas merkwürdig aus. Merkwürdig zumindest für die Augen des Gesetzes, deshalb scheuen sich die südafrikanischen Geburtshelfer, das Ele-Büffelchen auf den deutschen Markt loszulassen.

Technische Details können noch nicht veröffentlicht werden, aber ein paar Bilder wollen wir dem MOTORRAD bzw. den Vorkämpfern für die Büffel-Idee nicht vorenthalten.

Dieses Geschreibsel war für den ersten April bestimmt. Da sich jedoch kein Freund bereit erklärte, mir bei der Montage der stinkenden Trophäe zu helfen, mußte ich das gute Stück in harter Fronarbeit erst „entduften“.

Harry in Südafrika

### Einer von der alten Rennfahrer-Garde,

nämlich Richard Schindel-Weigelsdorf, feierte in diesen Tagen seinen 60. Geburtstag. Vor dem Krieg zählte er — die Älteren unter unseren Leser werden sich gut daran erinnern — zu den besten Privatfahrern in Deutschland. Er war in Schlesien der populärste Sportsmann, der nahezu unschlagbar bei Bergrennen war und der sich häufig auch gegenüber Werksfahrern durchsetzen konnte. Er fuhr fast ausschließlich in der 500er Soloklasse, zuletzt auf DKW. Die Grasbahn lag ihm ebenso wie die Sandbahn. Schon 1931 erhielt er das Goldene Motorsportabzeichen — nach dem Krieg war er dann nochmals dabei, beim Freiburger Bergrekord und bei Grasbahnrennen. Heute ist er in seiner neuen Heimat als Fahrlehrer tätig — wir wünschen ihm alles Gute und viele schöne Erinnerungen an seine großen Tage mit Motorrädern.

S. R.

### Seniorentreffen boykottiert?

Als bis zum Beginn der letzten Woche immer noch keine Anmeldungen und Quartierwünsche an den Organisator, Herrn Kleindienst, herangetragen worden waren, wurde er langsam stutzig. Er suchte den Fehler zunächst in den Ankündigungen... und tatsächlich, etwas war falsch darin. Die Straßenangabe stimmte nicht bis aufs I-Pünktchen. Seine Straße heißt nicht Dornhalde, sondern „Dornhaldens t r a ß e“. Möglicherweise hat dieser Fehler zur Rücksendung von Briefen geführt. Das war natürlich von mir keineswegs beabsichtigt. Die Senioren treffen sich hoffentlich trotzdem zum in Heft 12 angegebenen Termin, nicht wahr?

H.-J. M.

Verlag MOTORPRESSE-VERLAG GMBH., 7000 Stuttgart W, Seidenstr. 50, Postfach 1042, Telefon 22 41 41. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 07/22036. Herausgeber Paul Fietsch und Ernst Troeltsch †. — Redaktion: Oberger, Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Verantwortlich für Österreich Hans Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellvertreter: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbuck, Albbuck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14-tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—, Ausland DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonto: Dresdner Bank AG, Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 12. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): 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“.



**VERSCHIEDENES**

Sturzhelme - Brillen - Schutzscheiben - Motorrad- u. Moped-Zubehör. Werkvertr. für Kreidler - Zündapp - Hercules - Victoria - Sachs - NSU.



Ersatzteillager  
85 NÜRNBERG  
Ludwigstraße 50



In mein bekanntes Lieferprogramm habe ich gute und preiswerte

**Tankrucksäcke** aufgenommen.

Farben: schwarz, rot oder silbergrau. Größe 15x35 cm, 20 cm hoch, stabil u. wetterfest m. Kartentasche DM 28.- frei Haus DM 30.- (Ruf 051 51/3615) ERNST HOSKE, 3251 Gr. Hilligsfeld

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



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

**Hockenheim 1966**

Neue Photoserien! 12 Stück schwarz/weiße Originalphotos 9/13 cm in Umschlag mit nochmals 2 Rennphotos nur sfr/DM 8,50 einschl. Porto. Oder dito 6 Stück farbige sfr/DM 12,50. Alles Bilder aus dem Rennen in Hockenheim. Auch Einzelbilder. Gratisprospekt anfordern. Ausland nur gegen Vorauszahlung. Bestellung kann auf der Rückseite des Einzählungsscheines erfolgen. Rückgaberecht.

**Photo Max Hug**  
Rainfußweg 3, CH-8038 Zürich

**Neueit: Schwenkbarer Kickstarter**



(gesetzlich geschützt) für KREIDLER-FLORETT zum Selbstmontieren. Fr. 19,80 komplett. Zu beziehen durch Ihren Motomechaniker oder direkt vom Hersteller:

Edw. Oswald, 8625 Gossau ZH (Schweiz)



**Sopu-Zelte**

Das Zelt für uns Motorradfahrer! Schnellaufbau, handlich, leicht, durchdacht, strapazierfest. Meistbestant beim Elefantentreffen 66! 1 Jahr Garantie. Prospekt anfordern!

H. Holzmann, 2407 Schwartau, Danziger Straße 1

Rennkombi, 178 ccm, mit Rennstiefel, Gr. 42, zu verk., DM 200.-. D. Schäfenacker, 7251 Gegersheim/Leo., Heimerdinger Straße 30. 49 929

Verk.: Gisenia, Gr. 43-44/102-106, DM 25.-, Leder-Stiefel, Gr. 42, DM 20.-, Helm, Mod. 10, Gr. 59, DM 15.-, Tankrucks. Tour. III, DM 20.-, Brille 1600/1 ESG, DM 7.-, Schirmer, 3 Hannover, Ebelingstraße 56. 49 904

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

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

**NACHRICHTEN NR. 56**



Wissen Sie, was Fahren heißt?  
was Schöneres in uns'rem Geist!  
Ein Ton, zwei Rohre, Welch ein Spaß,  
'ne Yamaha von Dico war's.



Auch Yamaha-Motorräder werden von uns geliefert. TÜV-überprüft, mit Fahrzeugbrief u. unserem erstklassigem Kundendienst.

Darum: Nicht verzagen - Dico fragen.

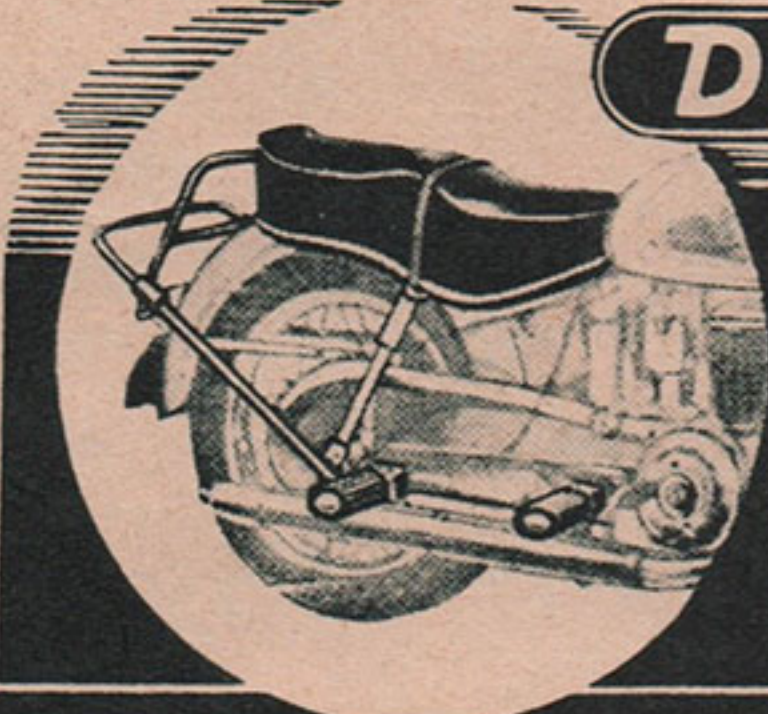
**Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker**

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör

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

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

**Denfeld**



**Sitzbänke**

Sportsitze  
Sättel  
Fussrasten  
Kofferträger  
Pocktaschen

DBP u. BGM

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik - Bad Homburg

Rennkombi, 183-185 cm, schlank, gesucht! S. Krämer, 858 Bayreuth, H.-Sachs-Str. 2. 49 961

1 Kreidler 4-Gang-Motor (Renngetriebe), 1 Kreidler 3-Gang-Motor, 1 Sachs S 50 5-Gang-Motor, 1 Moto Morini 3-Gang-Motor, 18 φ und 20 φ Dellorto-Vergasers, gegen Gebot zu verkaufen. Dieter Leonhard, 7 Stuttgart-Vaihingen, Im Sommerwind 9. 49 949

Verkaufe Harr-Rennkombi, 1,86 m, schl., fast neu, mit kl. Unfallschaden, für DM 120.-. Friedrich Kettler, 41 Duisburg-Meiderich, Quadtstr. 31. 49 906

Suche „das MOTORRAD“, Heft 24/60, 25/63, 8/64. Günter Kieslich, 7891 Oberlauchringen, Königsberger Str. 19. 49 892

Kaufe sämtl. Jahrgänge „das MOTORRAD“ vor 1963 u. Motorradfachbücher. Ernst-Aug. Cordes, 294 Wilhelmshaven-Rüstringen, Stuthofer Zeile 5. 49 878

BMW-Fahrer R 60, 24 Jahre, möchte nettes Mädels für Urlaub in der Schweiz kennenlernen; bei gegenseitiger Zuneigung spätere Heirat. Zuschr. unter M 4888 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 998

Neuwertige Motorradjacke (Eisbärhaut), Gr. 180 cm, und „das MOTORRAD“ von Nov. 1960 bis Juni 1966 gegen Gebot zu verkaufen. Peter Frings, 518 Eschweiler, Cäcilienstraße 80. 50 016

Tonbandaustausch, Partner(innen) im In- und Ausland gesucht. Martin Ehmen, 2986 Siegelsum, Post Marienhafte 16. 50 005

Westfalen Handwerker, 1,80 groß, möchte Motorrad-sportlerin bis 30 J. kennenlernen. Zuschriften unter M 4887 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 997

R 50-Fahrer sucht Urlaubspartner mit gl. Maschine. Raum Nord-West. Zuschriften unter M 4890 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 000

Junger Motorradfahrer mit schwerer BMW möchte gern echte Sportkameraden kennenlernen. Gegend gleichgültig. Zuschriften erbitte ich höflichst, wenn mögl. mit Foto, unter M 4885 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 49 995

**ANZEIGEN-SCHLUSS**

für Heft Nr. 15/66  
am 30. 6. 1966

**MB Rennverkleidung**

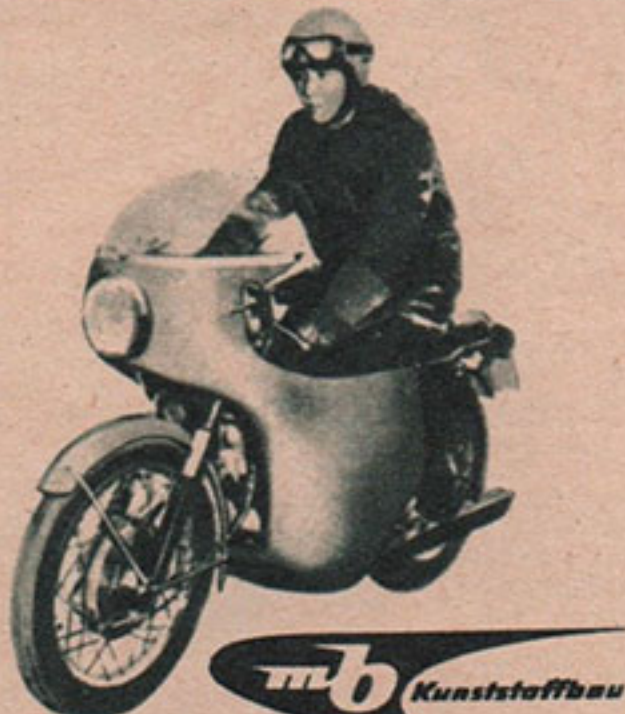
sportlich schnittig schnell

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

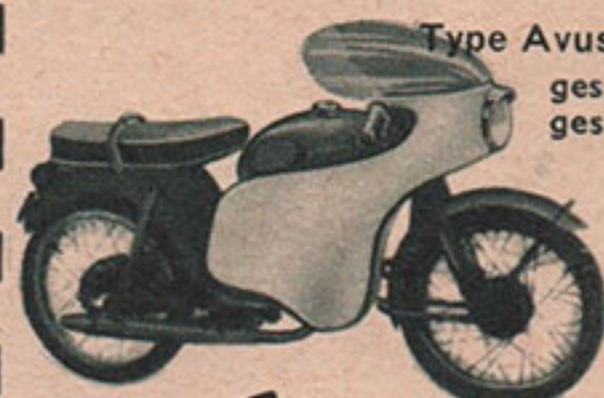
Fordern Sie bitte unverbindlich Prospekte.

**Manfred Balcerek**

3014 Misburg/Hann. Lohweg 44



für alle 50er-Maschinen



Type Avus-R  
ges.  
gesch.

**Gläser-**

**Rennverkleidung**

komplett mit Scheibe

**DM 138.-**

**BEKANNTMACHUNGEN**

Motorradfahrer! Wir sind in unserer Gegend ein kleiner Kreis von Freunden. Wer uns sonntags anfährt, ist herzlich willkommen bei: Karl Krottenmüller, 8804 Dinkelsbühl, Bierstüble, Wassertrüdinginger Straße 1. 49 923

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.

**Kunststoffboote**



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.M49 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

**Kostenlos**

192 seitigen Foto-Katalog mit 230 günst. Foto- u. Filmapparaten, Projektoren u. Feldstechern. Kamera ABC, 20 Schoja-Vorteile, 1/3 Anzahl., 10 Raten, Ansicht, Garantie. Alle Kamera nehmen wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an

**Photo Schaja**  
Abt. 22 MÜNCHEN 22



**RENNFOTOS**

v. Motorrad-WM-Lauf in Hockenheim. Portraits, Maschinen, Fahraufnahmen in erstklassiger Qualität.

Auswahl 10 Stück 13x18 cm, DM 12.-  
20 Stück 13x18 cm, DM 20.-

**Foto Koraushek**  
505 Porz, Akazienweg 6, Tel. 57690

**Beilagenhinweis**

Einer Teilaufgabe dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Fa. Mairs Geographischer Verlag - Deutsche Generalkarte - bei.

DAS **MOTORRAD**

