

# DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

**Großer  
Preis  
von  
Frankreich**

**1000-km-  
Fahrt**



**Hohe  
Schnitte  
und  
Spitze**

**Fahr-  
bericht  
Jawa 350  
m. Sw.**

**Nord-  
bayerische**

**14**

DM 1.20 • 48. Jahrgang • 2. Juli 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



# Das ist das Buch der 1000 Tips -

das Buch für den sportbegeisterten Fahrer, für den verantwortungsbewußten Ingenieur und Konstrukteur.

Helmut Hütten, der bekannte Renn-Ingenieur und Konstrukteur schnellster Triebwerke, legt von seinem bereits berühmt gewordenen Buch SCHNELLE MOTOREN — SEZIERT UND FRISIERT die fünfte vollkommen überarbeitete Auflage vor. Damit ist dieses Motorenbuch wieder auf dem neuesten Stand der Technik.

Hütten kennt sein Metier und ist anerkannt immun gegen Fehltrümpfe; denn er lernte nicht nur die Theorie, sondern auch die Praxis: am Zeichenbrett, in Werkstätten und auf Rennstrecken, als langjähriger und erfolgreicher Lizenzfahrer auf zwei, drei und vier Rädern, als international angesehener Fahrzeugtester und als Renndienstleiter in der Mineralölindustrie.

Seinen großen Erfahrungsschatz hat Dipl.-Ing. Hütten aus der Praxis gewonnen. Zahlreichen Rennen und mit größter Härte durchgeführten Tests verdankt er sein reiches Wissen. Sein Rat ist, im wahrsten Sinne des Wortes, Gold wert.

## Mit den „Schnellen Motoren“ liegen Sie immer vorn!

Aus dem Inhalt des Buches:

### Teil I: Konstruktive Grundlagen und Versuchsergebnisse

Hauptabmessungen, Kennwerte und Gasströmungen  
Zylinderköpfe und ihre Bearbeitung  
Ventilanordnung, Brennraumprofil — und USA-Spezialitäten  
Von Ventilzeiten, Nockenformen, Stößelproblemen, Zwangssteuerungen  
Verdichtungsverhältnis, Kühlung und Wärmeverteilung  
Kurbelwellen und Kontrahenten  
Moderne Kolben, gesunde Zylinder — und richtiges Einfahren  
Vom Zweitakter-Trimmen  
Vergaser, Einspritzpumpen und Ansaugsysteme  
Kompressor-Reminiszenzen

### Teil II: Entwicklungsbeispiele von A bis Z

Mit Wissenschaft gezüchtet: Die schnelle Adler und ihre Nachfolger  
Erfolgreiche Mischung von Tradition und Fortschritt: BMW  
Vom Stammbaum BMW „328“ zum „V-8-Super“ — und OHC-Vierzylinder  
Zweitakter als Weltanschauung: DKW und Diadochen  
Vom Werdegang der kompressorlosen Rennzweitakter  
Ferrari — Weltmeister der Konstrukteure  
Ford — Lotus — und das „Junioren“-Finale  
Die italienische Rennmaschinen-Phalanx: Gilera, Guzzi, MV  
Leider nur noch ein Nachruf: Horex  
Schwäbischer Trend —  
oder der schnellste Weg zu Motocross- und 6-Tage-Siegen: Maico  
Mercedes-Benz und die 2,5-l-Formel 1954—1960  
Norton, die englische Schule und östliche Viertakt-Rivalen  
Meisterschaften und Rekorde nach Terminplan: NSU  
Porsche-Boxer von 20 bis 300 PS  
Flinke Einbaumotoren — für zwei, drei und Go-Kart-Räder  
Sport- und Rennsätze — gebastelte und listenmäßige Mehrleistung  
Zweitaktspülungen von A bis Z, von Ardie bis speziell Zündapp

Sie erhalten diesen Band mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von Motorbuch Stuttgart. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

**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. Hütten · Schnelle Motoren DM 26.—

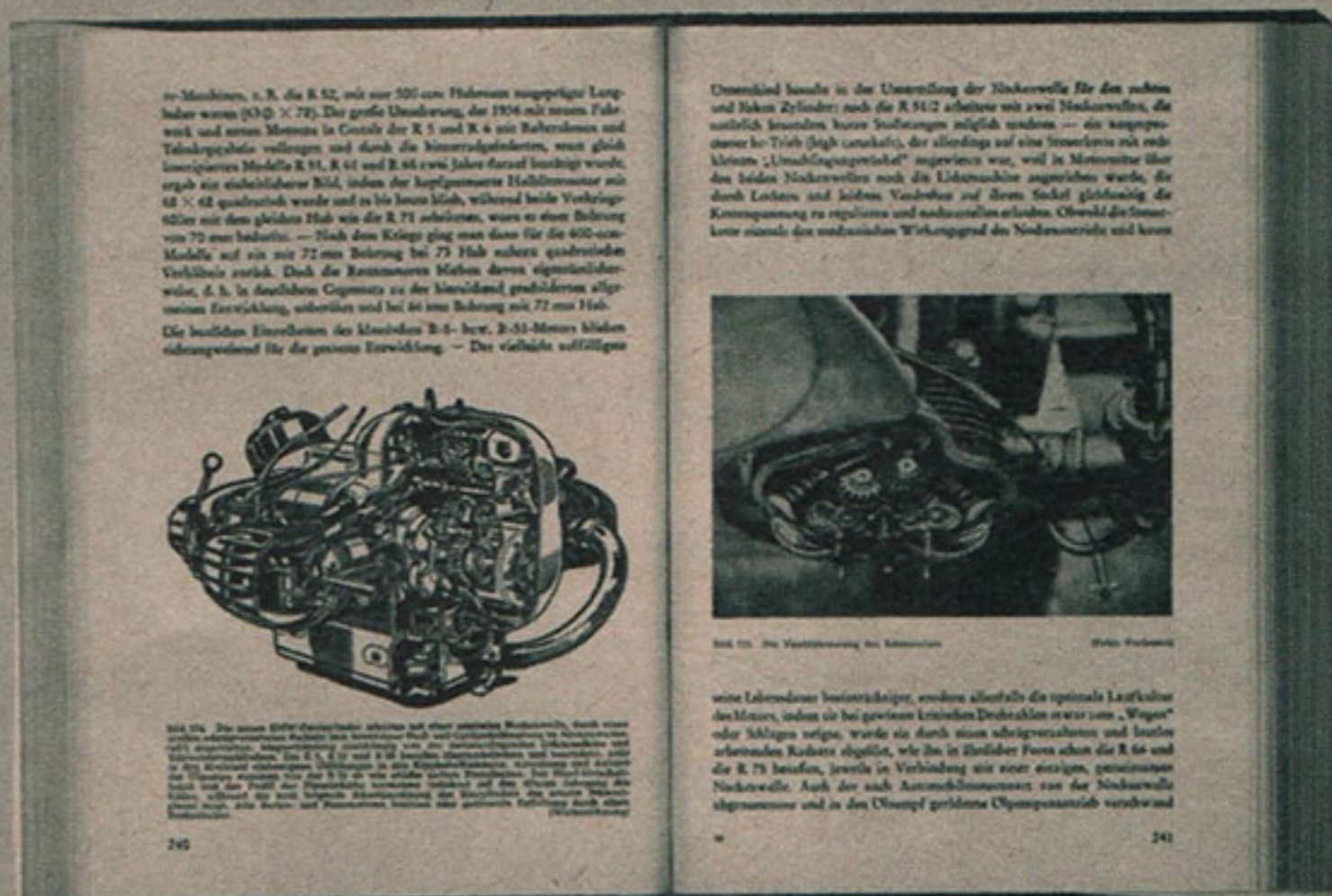
Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name \_\_\_\_\_

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

Straße \_\_\_\_\_

Mo 14/66



Zahlreiche Fotos und Zeichnungen illustrieren die lebendig geschriebenen Abhandlungen. Neben den rein technischen Details ist die stürmische Entwicklung der Motorentechnik und das faszinierende Motorsportgeschehen der Nachkriegsjahre temperamentvoll dargestellt und ergänzt durch ebenso aufschlußreiche wie amüsante Rückblicke auf frühere Epochen und Episoden.

## Ihre Maschine und dieses Buch:

Helmut Hütten

## Schnelle Motoren - seziert und frisiert

620 Seiten, 5 Ausschlagtafeln, 418 Abbildungen, Ganzleinen, farbiger Schutzumschlag

5. völlig neubearbeitete Auflage 1966!

DM 26,—

## Beide gehören zusammen!

# DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE  
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

48. JAHRGANG

HEFT

14

1966

## INHALT

Der bessere Weg . . . . .	389
Großer Preis von Frankreich . . . . .	390
Sandbahnrennen auf dem Eichenring bei Scheeßel . . . . .	393
DAS MOTORRAD fuhr: Jawa 350 ccm mit Seitenwagen . . . . .	394
Die 1000 km-Fahrt . . . . .	396
Erster Lauf um den Juniorenpokal: Motodrom Hockenheim . . . . .	398
Eine nordbayrische Fehlleistung . . . . .	400
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (7) . . . . .	402
Urlaubsplanung: Schnitt und Spitze . . . . .	404
DAS MOTORRAD baut am Motor: Kreidler Florett Fünfgang (5) . . . . .	406
Versicherung — immer ein aktuelles Thema . . . . .	410
Moto Cross-Meisterschaft: 1. Lauf Augsburg, 2. Lauf Wipperfürth . . . . .	411
Ganz unter uns . . . . .	416

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

**Titelbild:** Nicht nur bei den Spitzenfahrern — auch im Feld der Privatfahrer kann man bei Rennen und im Gelände interessante Beobachtungen machen; das hier ist R. Herberts auf der 250er Husqvarna im Sandstück der Sonderprüfung bei der Nordbayrischen. (Foto: V. Rauch)

### Rücktitel

In dieser nicht allzu scharfen Linkskurve mit einem sehr „unruhigen“ Straßenbelag schau man sich einmal die Stellung des Lenkers und die Stellung des Vorderrades des Jawa-Gespans an. Tempo: 50 km/h. (Foto: Klacks)

# DER BESSERE WEG

Mit einigem Stolz lancierte dieser Tage die ADAC-Ortsgruppe Röthenbach/Pegnitz die Nachricht in die Tagespresse, daß man eine Möglichkeit gefunden habe, Jugendliche zwischen 11 und 16 Jahren, erstmals in Bayern, hinter das Lenkrad eines Automobils zu setzen und ihnen — auf abgesperrtem, also nichtöffentlichem Übungsgelände — das Fahren beizubringen. Die Mitglieder des Clubs hätten mit erheblichem Kostenaufwand ein club-eigenes Übungsfahrzeug gestiftet, und die Jungen, die — nach mehrwöchiger theoretischer Schulung — an einem solchen Fahrkurs teilnehmen könnten, seien hell begeistert.

Uns erscheint die Röthenbacher Idee gar nicht so begeisternd. Zwar bezieht man sich in den Presseverlautbarungen auf das bereits früher bekanntgewordene Experiment des Frankfurter Polizeipräsidenten Littmann, der den Versuch unternahm, 16jährige auf einem Schulhof hinter Steuer zu setzen (ein Experiment, mit dem es aber offenbar zunächst mal wegen ungeklärter Haftungsfragen Schwierigkeiten gibt, nachdem der vorzeitige Fahr-schulunterricht in den schulischen Aufsichtsbereich hineinragt). Aber die Röthenbacher (deren Neuerertum, wie man liest, vom ADAC-Gaugeschäftsführer König-Nürnberg begrüßt wurde) gehen ja über das Vorhaben des Frankfurter Polizeipräsidenten noch weit hinaus: sind es in Frankfurt nur Sechzehnjährige, die zum Fahrunterricht auf Probe zugelassen wurden (und die schon bisher, beim Vorliegen ganz besonderer Voraussetzungen, einen Führerschein der Klasse 3 erwerben konnten — von dem der Klassen 5 und 4 ganz abgesehen, der ihnen ohnehin allen offensteht) erweitert der Röthenbacher ADAC-Club den Kreis ja nun gleich auf Elfjährige. Und keineswegs etwa mit dem Vorhaben, diese jungen Menschen auf den Führerscheinwerb mit erreichtem 18. Lebensjahr vorzubereiten. Sondern — so wird ausdrücklich gesagt — in der Hoffnung, daß der „ADAC-Nachwuchs im Gegensatz zu den bestehenden Vorschriften den Führerschein früher erwerben kann.“

Wir haben — trotz aller Kenntnis der „Jugendspitze“ in der Unfallstatistik — keineswegs grundsätzlich etwas gegen jugendliche Autofahrer. Wenn sie charakterlich der Aufgabe, ein Automobil im Verkehr anständig zu fahren, gewachsen sind, dann sind sie sicher oft trotz vergleichsweise geringer Fahrpraxis manchem alten Daddel überlegen, der seine 30 oder 40 unfallfreien Jahre mehr der Voraussicht und Reaktionsfähigkeit anderer verdankt als seinen eigenen automobilistischen Fähigkeiten.

Wir haben auch nicht das Mindeste dagegen, wenn Behörden oder private Organisationen sich bemühen, junge Menschen schon im Kindesalter auf das intensiv vorzubereiten, in was sie unweigerlich hineinwachsen müssen: auf den motorisierten Verkehr. Und wenn da die unvermeidliche Theorie durch eine das Interesse fördernde Praxis unterstützt wird, dann kann das nur vorteilhaft sein.

Wogegen wir aber etwas haben, das ist der Versuch, den Kreis der Autofahrer mindestens um zwei Jahrgänge auszuweiten. Auf der einen Seite erstickt der Verkehr in- und außerhalb der Städte von Woche zu Woche mehr, weil immer mehr vielfach kaum genutzter Blechraum nicht in Einklang mit der zur Verfügung stehenden Verkehrs- und Parkfläche steht — überlegt man, ob man nicht das Führerscheinalter für die Klasse 3 hinaufsetzen sollte, und auf der anderen Seite strebt man gar eine Herabsetzung des Führerscheinalters an. Hier wird doch zweifellos ein falscher Weg eingeschlagen (bei dem man sich sicher auch zu Unrecht auf das beruft, was Herr Littmann vorschwebt).

Nun soll niemand sagen, es sei doch nicht der Rede wert, wenn da in Röthenbach etwas Derartiges gestartet werde — die Röthenbacher würden kaum eine Gesetzesänderung durchdrücken, nachdem es der gesamten Zweiradwirtschaft im vergangenen Jahr nicht gelungen sei, nach bewährtem schweizerischen und italienischen Vorbild die Altersgrenze für das führerscheinfrei zu fahrende Mofa 25 auf 14 Jahre herunterzudrücken. Dieser Hinweis ist nicht stichhaltig — denn wer weiß, ob nicht morgen der gesamte ADAC für vorzeitigen Automobil-Fahrunterricht Jugendlicher und Herabsetzung des Führerscheinalters für die Klasse 3 eintritt.

Wir wüßten etwas anderes — für den Röthenbacher Club und für alle ADAC-Clubs in Deutschland: bleiben wir ruhig bei der Idee, daß es richtig ist, schon den Elfjährigen nicht nur Verkehrsunterricht zu geben, sondern sie auch in der Praxis mit dem Kraftfahrzeug vertraut zu machen. Denken wir aber daran, daß es sich bisher noch immer als nützlich erwiesen hat, wenn ein junger Mensch, ehe er ins Auto steigt, sich zunächst ein paar Jahre im Sattel eines kleinen Motorrads im Verkehr getummelt und einspurig sich das wichtige „Gefühl für die Straße“ erworben hat. Setzen wir die Jungs mit 14, mit 15 oder mit 16 Jahren doch erstmal auf ein zweirädriges motorisiertes Gefährt, lassen wir sie damit in den Verkehr hineinwachsen. Schaffen wir ihnen — zu ihrem eigenen und unser aller Nutzen — damit eine durch nichts Besseres zu ersetzende Fahrpraxis, erziehen wir sie — denen der psychologische Schutz des Blechmantels und der vier Aufstandspunkte fehlt — zu jenem „defensiven Fahren“, das der auch von den Röthenbachern apostrophierte Münchner Verkehrspsychologe Gerhard Munsch propagiert. Wir schlägen dabei zwei Fliegen mit einer Klappe: wir täten etwas für einen in der Praxis besser ausgebildeten Automobilfahrernachwuchs — und wir brauchten uns nicht vorzuwerfen, unsere Verkehrsmisere noch zusätzlich und völlig unnötigerweise zu vergrößern.

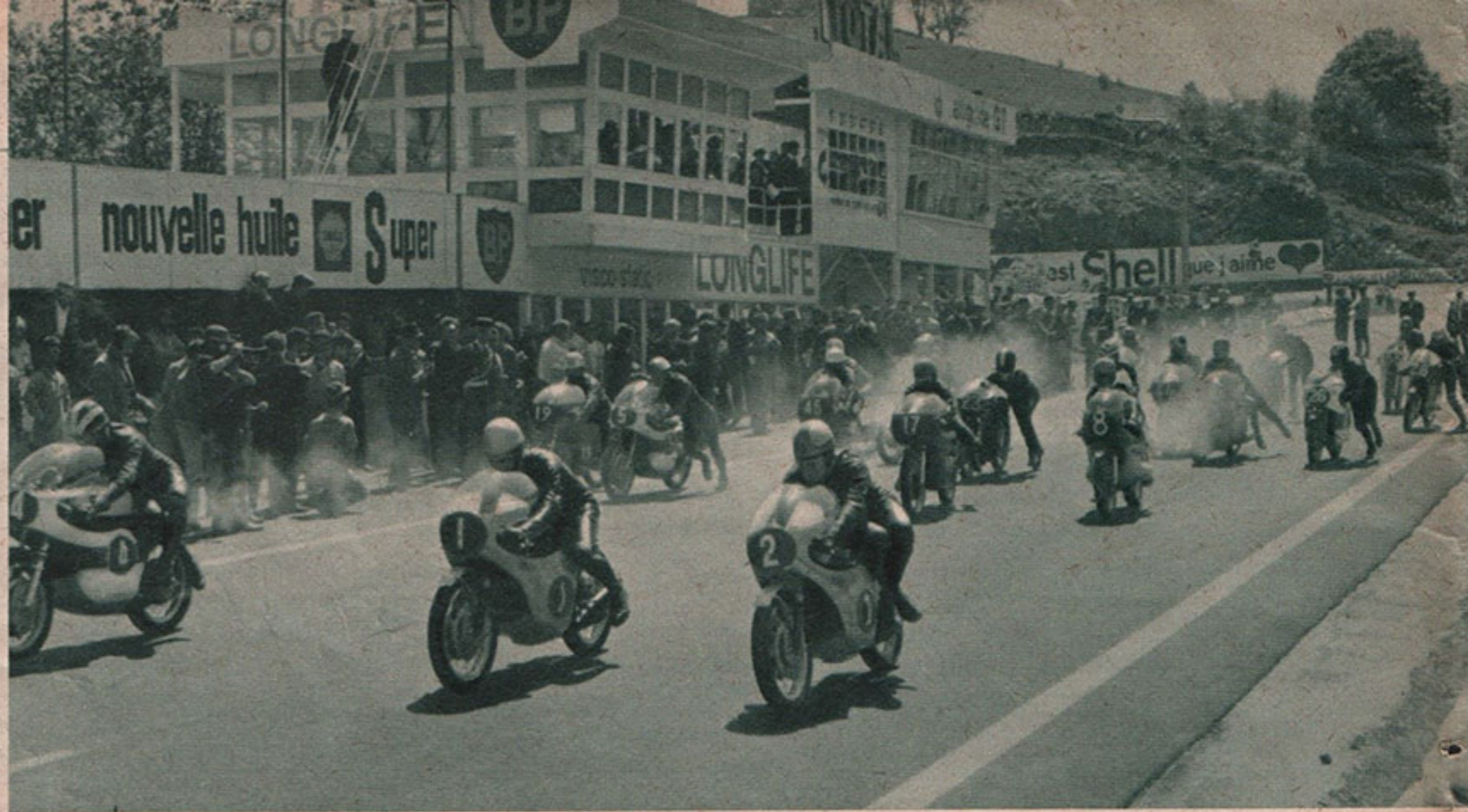
Gerade der ADAC erinnert gern daran, daß er nicht nur Automobilisten, sondern auch Motorradfahrer in seinen Reihen habe und daß gerade er für den Motorradsport mehr tue als irgendeine andere Organisation. Das ist unbestritten und dankenswert. Aber hier wäre eine Aufgabe, um die sich der ADAC außerhalb des sportlichen Sektors verdient machen könnte:

Ran an die an Technik und Kraftfahrzeug interessierte Jugend (auch an die Elfjährigen) — her mit ihnen zum Fahrunterricht im abgesperrten Gelände, aber nicht auf Autos, sondern auf Mopeds und kleinen Motorrädern. Ob man für die so Geschulten dann eine Herabsetzung des Führerscheinalters anstrebt, ist eine andere Frage. Aber zunächst mal lenkt man ihr Interesse in vernünftige, zeit- und verkehrsgerechte Bahnen.

Klacks hat in einem der vorhergehenden Hefte dieses Thema schon einmal aufgegriffen und zu privater Initiative im gleichen Sinne aufgerufen. Aber hier sollte sich eine große Organisation der Idee annehmen. Hier sollte der ADAC den richtigen Weg gehen. Nicht den von Röthenbach.

S. R.

**CLERMONT-FERRAND:  
4. Lauf zur  
Straßenweltmeisterschaft  
1966:**



# GROSSER PREIS VON FRANKREICH

Mike Hailwood — das scheint das Zauberwort der diesjährigen Straßenweltmeisterschafts-Saison zu sein. Denn nachdem er bereits beim ersten Lauf in Barcelona die Klasse bis 250 ccm und dann in Hockenheim beim zweiten nicht nur erneut die 250er, sondern auch noch die 350er Klasse gewinnen konnte, sorgte er bereits im Training in Clermont-Ferrand (am 29. Mai) für eine neue Sensation: in beiden Soloklassen (es wurden hier, wie schon in Barcelona, nur die Klassen 250, 350 ccm und Seitenwagen gefahren) konnte er nach wenigen Einführungsrounds seine Konkurrenten derart distanzieren, daß diese selbst dafür nur ein einziges anerkennendes Wort fanden: Fantastic! Sein Teamkamerad Redman und Read auf der Vierzylinder-Yamaha fuhren im Training genau die gleiche Zeit — aber Hailwood war mit der Sechszylinder-Honda fünf Sekunden schneller. Und das auf einem Kurs, der nur 5 Meilen lang ist, dafür aber 51 Kurven aufweist und deshalb nicht ganz zu Unrecht der „französische Nürburgring“ genannt wird.

Nachdem wegen Startgeldifferenzen und Organisationsschwierigkeiten beim Lauf 1964 im vergangenen Jahr der Weltmeisterschafts-Lauf in Rouen ausgetragen wurde, war der diesjährige Lauf doch wieder nach Clermont-Ferrand gelegt worden. Offensichtlich hatte sich der Veranstalter

den vorjährigen Ausfall auch zu Herzen gehen lassen und hatte versucht, es in diesem Jahr besser zu machen als 1964. Aber es mußte dennoch unverständlich erscheinen, daß der Start des ersten Rennens auf 14.30 Uhr festgesetzt worden war. Gerade der späte Start (damals wegen einer langen zwischengeschobenen Mittagspause, die diesmal entfiel, weil ja nur drei Klassen starteten) war es ja, der 1963 zur „Katastrophe von Clermont-Ferrand“ geführt hatte. Damals mußte das Rennen der Seitenwagenklasse wegen starken Nebels nach einem schweren Gewitterguß abgesagt werden, weil man sonst in die Nacht gekommen wäre. Nachdem aber in Clermont-Ferrand ähnliche klimatische Bedingungen wie am Nürburgring herrschen, das Wetter sich also von einer zur anderen Stunde schlagartig ändern kann, durfte der Veranstalter von viel Glück reden, daß diesmal alle drei Läufe ausgefahren werden konnten. Es hätte auch wiederum schief gehen können; eine Verschiebung auch nur eines der drei Läufe wäre überhaupt nicht möglich gewesen — der Start zum letzten Rennen, dem der Gespanne, erfolgte nämlich ohnehin lt. Zeitplan erst um 18.00 Uhr!

Der in der Nähe von Clermont-Ferrand, inmitten erloschener Vulkane, gelegene 5-Meilen-Rundkurs („Circuit de Montagne d' Auvergne“)

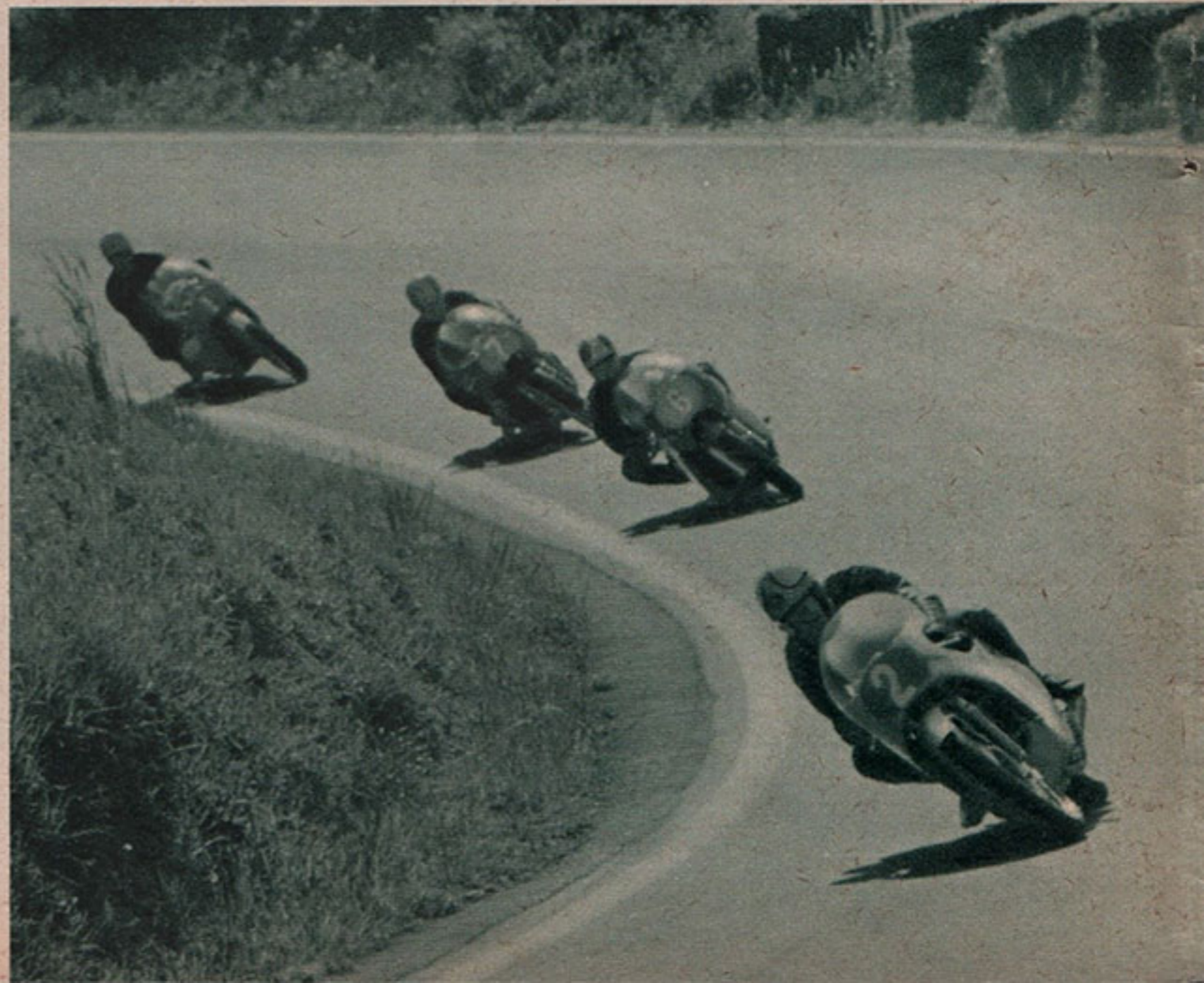
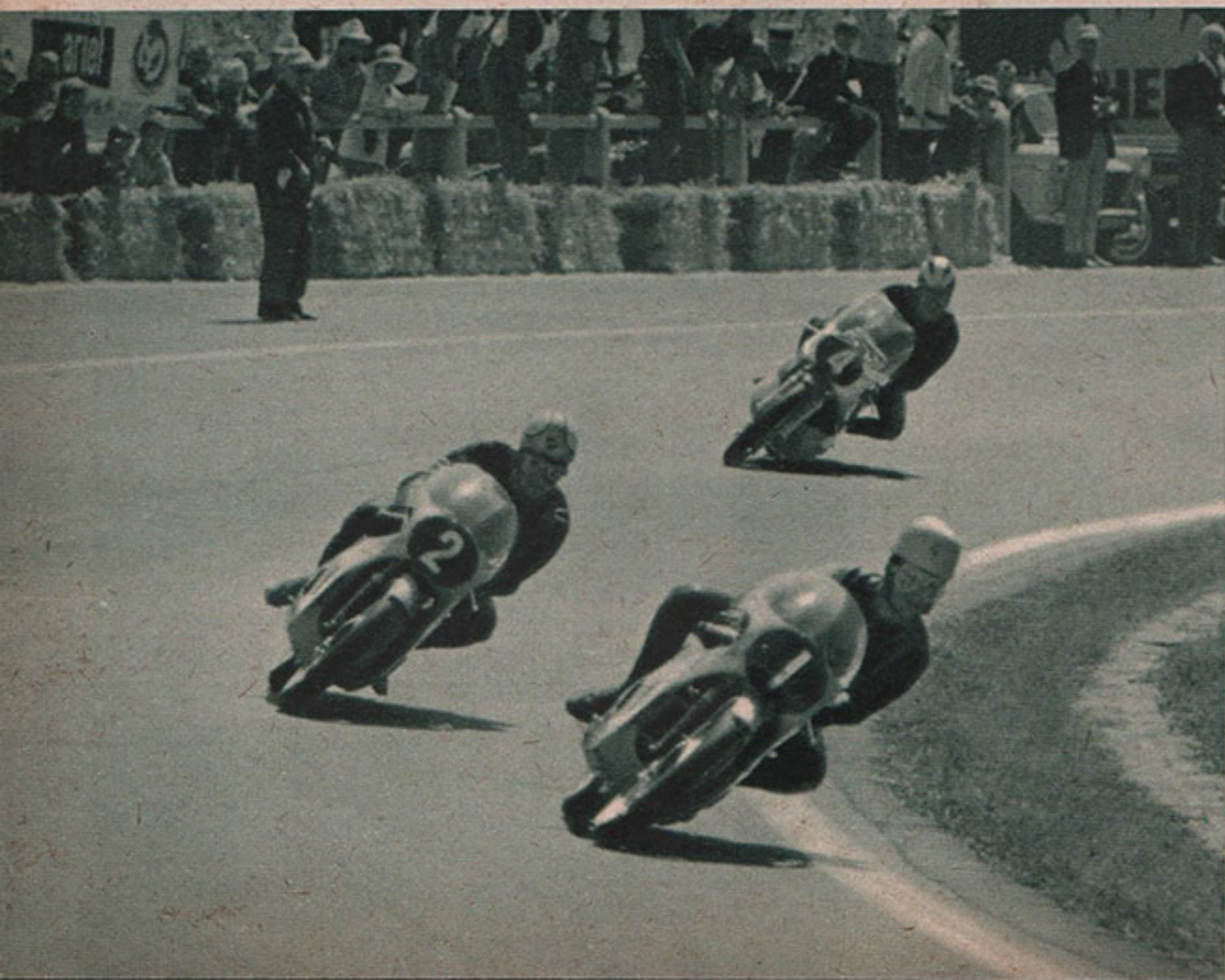
erhielt in jüngster Zeit einige (mit Rücksicht auf die dort stattfindenden Automobilrennen) neu ausgebaute Kurven und teilweise auch einen neuen, griffigeren Belag. Und natürlich stehen Hailwoods in diesem Jahr gefahrene Rekordrunden in unmittelbarem Zusammenhang damit. Aber dennoch — 10,5 Sekunden war Hailwood schneller als Read und Redman in ihrem unvergessenen Rennen 1964 auf diesem Kurs — und eine solche Differenz will erst herausgefahren sein. Hailwood ist, darüber gibt es keinen Zweifel, ein ausgesprochenes Fahr-talent und augenblicklich mit Abstand der beste aller Motorradrennfahrer.

Im übrigen gelang es nicht nur ihm, alten Rekorde das Licht auszublenden — auch das Siegerpaar der Seitenwagenklasse, Fritz Scheidegger mit John Robinson, konnten auf ihrer BMW den alten Rundenrekord aus dem Jahr 1962 (den noch Florian Camathias aufgestellt hatte, zu dessen Ehren vor dem Gespannstart eine Gedenkminute abgehalten wurde) um 10 Sekunden unterbieten.

Leider allerdings unterblieben in allen drei Klassen (denn auch Scheidegger siegte überlegen und unangefochten) die so schönen, harten Kämpfe um den ersten Platz, die in früheren Jahren geradezu typisch für Clermont-Ferrand gewesen

Kopfbild: Start zum ersten Rennen der Klasse bis 250 ccm. Vorn (Nr. 4) Read, daneben mit den Nummern 1 und 2 Redman und Hailwood. Unten links: Am Anfang des 250er Laufs blieb Hailwood noch hinter dem führenden Redman, und auch Read mit der

Vierzylinder-Yamaha konnte zunächst noch Anschluß an die Spitze behalten. Unten rechts: Auch im Rennen der 350er lag die Spitzengruppe zunächst noch eng beisammen: Hailwood führt bereits vor Agostini, hinter diesem Provini und Redman.



waren. Viele dachten wohl an die Zweikämpfe zwischen Ernst Degner und Tom Phillis oder Phil Read und Jim Redman!

Bedauerlicherweise fehlte, durch die Streichung der kleinen Klasse, nicht nur das Suzuki-Team; es fehlten auch die Werksfahrer von Jawa/CZ. Und so gab es nicht nur keine Kämpfe um die Spitzenpositionen — es gab auch von den im Nachstehenden geschilderten Ausnahmen abgesehen kaum Kämpfe im Mittelfeld.

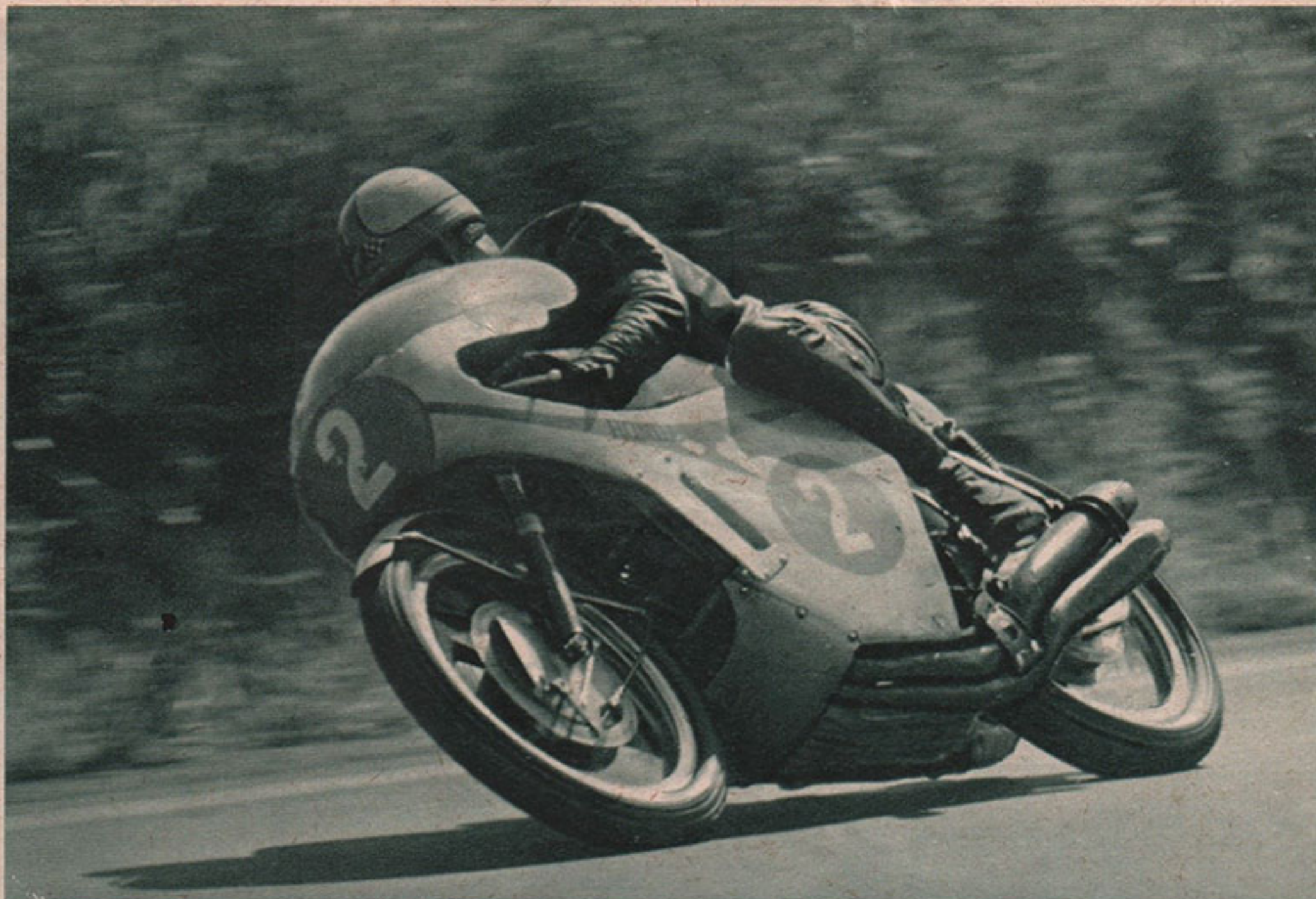
## 250 ccm

Als die 21 Fahrer der Klasse bis 250 ccm bei herrlichem Sommerwetter Aufstellung zum ersten Rennen genommen haben, werden zunächst alle Teilnehmer nochmals mit voller Deutlichkeit daran erinnert, daß dieser Weltmeisterschaftslauf in Frankreich stattfindet: die verantwortlichen Funktionäre haben nämlich bemerkt, daß über die Hälfte der Fahrer ohne die vom Veranstalter vorgeschriebenen Rückennummern zum Start antraten. Die Fahrer selbst, darunter namhafte Spitzenleute, erklären dazu, daß ihnen die Befestigung der Nummern (mit Bändern!) zu gefährlich erscheinend und daß sie deshalb davon Abstand nehmen möchten. Worauf nun wiederum der Veranstalter erklärte, er werde Fahrer (ganz gleich wer es sei) ohne Rückennummer rücksichtslos disqualifizieren. Schließlich wurde in Übereinstimmung mit der Jury entschieden, daß jeder die Rückennummer zu tragen habe!

Nach diesem kleinen Zwischenfall wird 14.28 (auf die Minute genau nimmt man's dort nicht) der erste Lauf gestartet. 18 Runden mit einer Gesamtlänge von 144,999 km sind zu fahren.

Zwei Runden lang hängt Mike Hailwood auf der Sechszylinder-Honda dicht hinter seinem Stallgefährten Redman — dann fühlt er sich sicher genug, um ihm auf und davon zu fahren und das Rennen mit über einer halben Minute Vorsprung zu gewinnen.

Die Yamaha-Streitmacht wird durch einen Sturz von Bill Ivy in der Haarnadelkurve halbiert, so daß Read auf sich allein gestellt ist. Nachdem Ivy als einer der Letzten vom Start weggekommen war, war es ihm gelungen, sich bis zu bewußter Haarnadelkurve (oberhalb von Start und Ziel) bis auf die vierte Position vorzuschieben. Aber auch Dunlop-Reifen haben eine Haftungsgrenze, und die fand Ivy. Auf drei Töpfen rollt er zur Yamaha-Boxe, um das Rennen wegen eines bei seinem Sturz beschädigten Vergasers aufzugeben. Phil Read, der sich mit der anderen Vierzylinder-Yamaha hinter Redmans Sechs-



Hailwoods Form ist derzeit unschlagbar — Clermont war für ihn mit den Siegen in beiden Klassen wieder ein Triumph.

zylinder-Honda gehängt hatte, verliert im Lauf des Rennens immer mehr an Boden. Er kann die schnelle Honda einfach nicht halten, deren Motor offenkundig jetzt steif geworden ist und die wohl auch hinsichtlich der Vergaserabstimmung keine so großen Probleme mehr zu bieten scheint wie am Anfang ihres Renneinsatzes.

Die drei Spitzenreiter überrunden Derek Woodman, der anscheinend nicht das letzte aus seiner MZ herausholt, weil er weiß, daß er gegen die japanische Konkurrenz ohnehin keine Chance hat. Doch als dann plötzlich sein Markengefährte Heinz Rosner zu ihm aufgeschlossen hat und sich sogar für einige Runden vor ihn legt, hat Woodman sich sichtlich wieder gefangen. Er setzt sich vor Rosner und fährt ihm anschließend davon.

Einen wirklich schönen Zweikampf liefern sich die beiden unentwegten Italiener, Gilberto Milani und Renzo Pasolini, auf ihren serien-nahen Aermacchis. Zwei Runden vor Schluß muß dann allerdings Pasolini, an zehnter Stelle im Rennen liegend, wegen eines Zündungsschadens ausscheiden. Nicht anders ergeht es dem Rho-

desier Bruce Beale mit seiner production-Honda, die er in der 13. Runde mit einem Kupplungsschaden zur Seite stellen muß. Und in der letzten Runde hätte es beinahe auch noch Milani erwischt, als ihn Zündaussetzer zu einem kurzen Halt zwangen. Aber er schaffte es doch noch und wurde Siebter.

### Ergebnis:

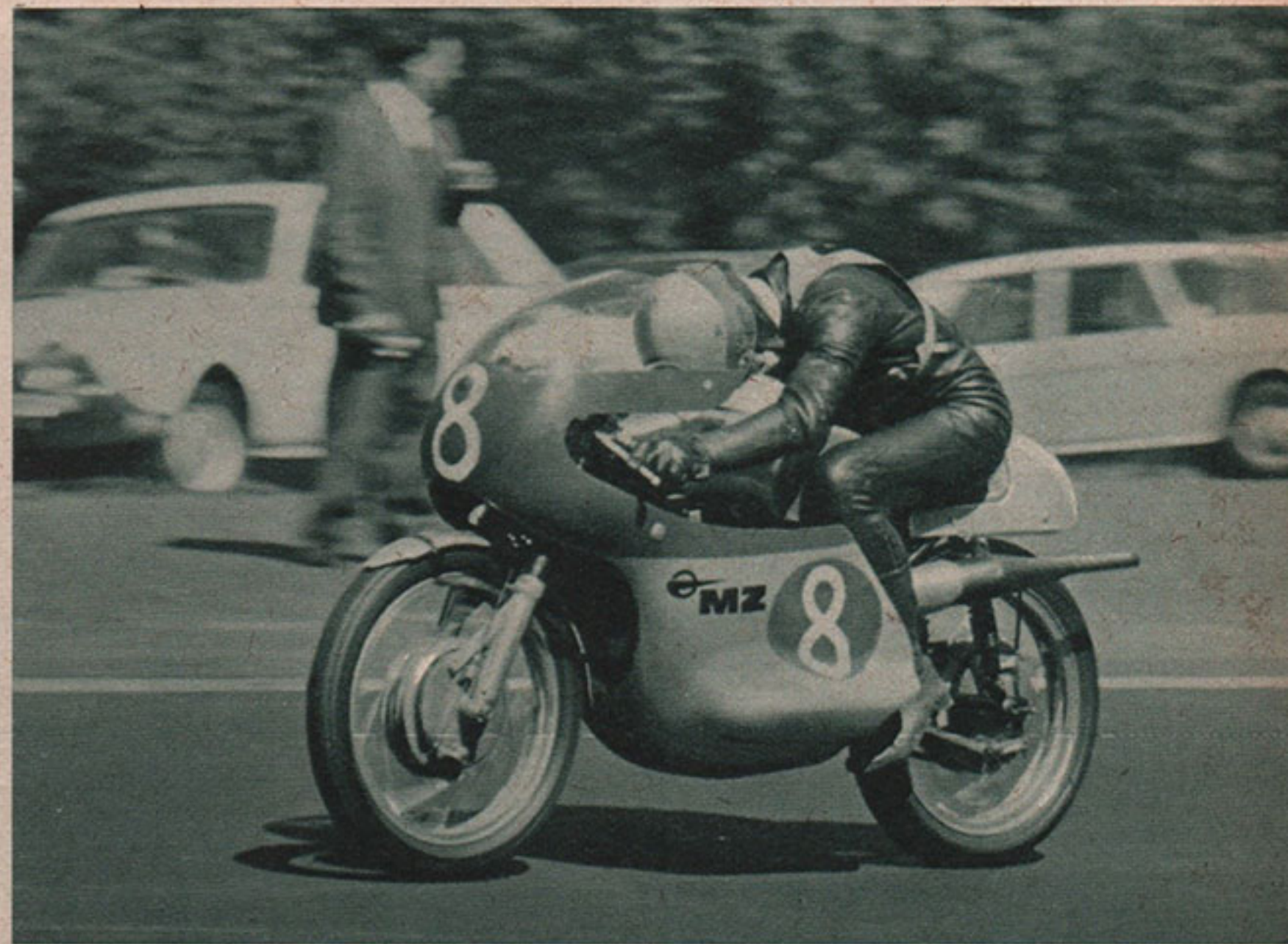
250 ccm (18 Runden = 144,999 km): 1. M. Hailwood (Honda) 1:07.51,4 = 128,202 km/h; 2. J. Redman (Honda) 1:08.37,2 = 126,776 km/h; 3. Ph. Read (Yamaha) 1:09.13,7 = 125,662 km/h; 1 Runde zurück: 4. D. Woodman (MZ); 5. H. Rosner (MZ); 6. D. Lheraud (Yamaha). Schnellste Runde: M. Hailwood (3:42.4,1 = 130,386 km/h).

## 350 ccm

Unmittelbar nachdem Mike Hailwood als Sieger des Viertelliterlaufs geehrt worden war, sitzt er schon wieder auf seiner 350er Honda, der Vierzylindermaschine. Und als der Start freigegeben ist, setzt er sich auch sofort an die Spitze des 16 Mann starken Feldes (das diesmal 20 Runden = 161,1 km zu fahren hat), um diese Führung auch bis ins Ziel nicht mehr abzugeben. Obwohl die von seinem ehemaligen Teamkameraden Agostini gefahrene Dreizylinder-MV wirklich nicht langsam ist, gelingt es Hailwood, sich pro Runde um drei bis vier Sekunden von

Die Vierzylinder-Yamaha, hier von Read gefahren, ist zwar steifester geworden — aber leistungsmäßig ist sie der Sechszylinder-Honda nicht gewachsen.

Auch die Leistung des 250er Zweizylinder-MZ-Motors ist gegenüber der japanischen Konkurrenz nicht ausreichend mitgewachsen — Woodman fuhr auf Schonung.



dem an zweiter Stelle liegenden Agostini abzusetzen. Provini auf der Vierzylinder-Benelli und Redman auf der zweiten Vierzylinder-Honda liegen dicht hinter Agostini. Das Mittelfeld aber, das wieder von Pasolini und Milani auf den Aermacchis angeführt wird und in dem sich Beale (Honda), Stanton (Norton), Roca (Ducati), Wales (AJS) und Wilson (Norton) befinden, ist dem Tempo der vier Spitzenreiter nicht gewachsen und folgt erst einige Sekunden dahinter.

In der fünften Runde liegt Hailwood bereits 12 Sekunden vor Agostini, während ihn von Redman gar 20 Sekunden trennen.

Pasolini und Milani, die beiden Aermacchi-Werksfahrer, die sich inzwischen vom Mittelfeld etwas absetzen konnten, liefern sich nun auch in diesem Lauf wieder einen harten Kampf um den fünften Platz und geben so dem Rennen wenigstens etwas an Spannung. Auch Beale liegt wie im vorhergehenden Lauf wieder als Sechster hinter den beiden Italienern. Hailwood aber zieht, weit in Führung liegend, sicher und gleichmäßig seine Runden.

Sieben Sekunden hinter Agostini, aber 15 Sekun-



den vor Redman liegt Provini auf dem dritten Platz. Redman hat Schwierigkeiten mit dem rückziehenden Zug seiner Vergaserbetätigung (die Vergaser schließen infolgedessen beim Zudrehen nicht ganz, so daß der Motor nicht ausreichend bremst und der Fahrer alles mit der Vorderradbremse machen muß) — schließlich muß er seine Hoffnung, Anschluß an Provini zu gewinnen oder gar zu Agostini vorzustoßen, endgültig begraben.

In der zweiten Hälfte des Rennens verlangsamt Hailwood sein Tempo etwas — und prompt schließt Agostini weiter auf und verringert den Abstand von 22 auf 13 Sekunden — aber das währt nicht lange. Hailwood stellt bald den alten Abstand wieder her.

In der zwölften Runde muß Provini wegen eines Pleuelschadens an seinem Benelli-Motor ausscheiden. Dadurch rückt Redman nun auf den

Die beiden Aermacchi-Werksfahrer, Pasolini (an seiner Sturzhelmbemalung erkennbar!) und Milani, lieferten sich in beiden Soloklassen einen schönen Zweikampf, der wenigstens etwas Leben in das ansonsten gleichförmige Geschehen dieses Großen Preises brachte.



dritten Platz auf (allerdings trennen ihn andert-halb Minuten von Hailwood!). An vierter Position, aber bereits überrundet, folgt Milani vor Pasolini und Beale, der etwas weiter zurückgefallen ist. Auch an der weiteren Reihenfolge ändert sich dann bis ins Ziel hinein nichts mehr, nur Wilson fällt, an zehnter Stelle liegend, in der 15. Runde noch aus, so daß der Däne Gosta auf einer production-Honda nun diese Position einnimmt.

Der Sieger aber heißt zum zweiten Mal an diesem Tag Mike Hailwood auf Honda. 19 Sekunden hinter ihm läuft Giacomo Agostini durchs Ziel — vor Jim Redman, dem letzten Fahrer, der von Hailwood nicht überrundet wurde.

#### Ergebnis:

350 ccm (20 Runden = 161,100 km): 1. M. Hailwood (Honda) 1:15.42,9 = 127,662 km/h; 2. G. Agostini (MV Agusta) 1:16.02,2 = 127,122 km/h; 3. J. Redman (Honda) 1:18.28,5 = 123,172 km/h; 1 Runde zurück: 4. G. Milani (Aermacchi); 5. R. Pasolini (Aermacchi); 6. B. Beale (Honda). Schnellste Runde: M. Hailwood (Honda) 3:42,5,1 = 130,328 km/h.

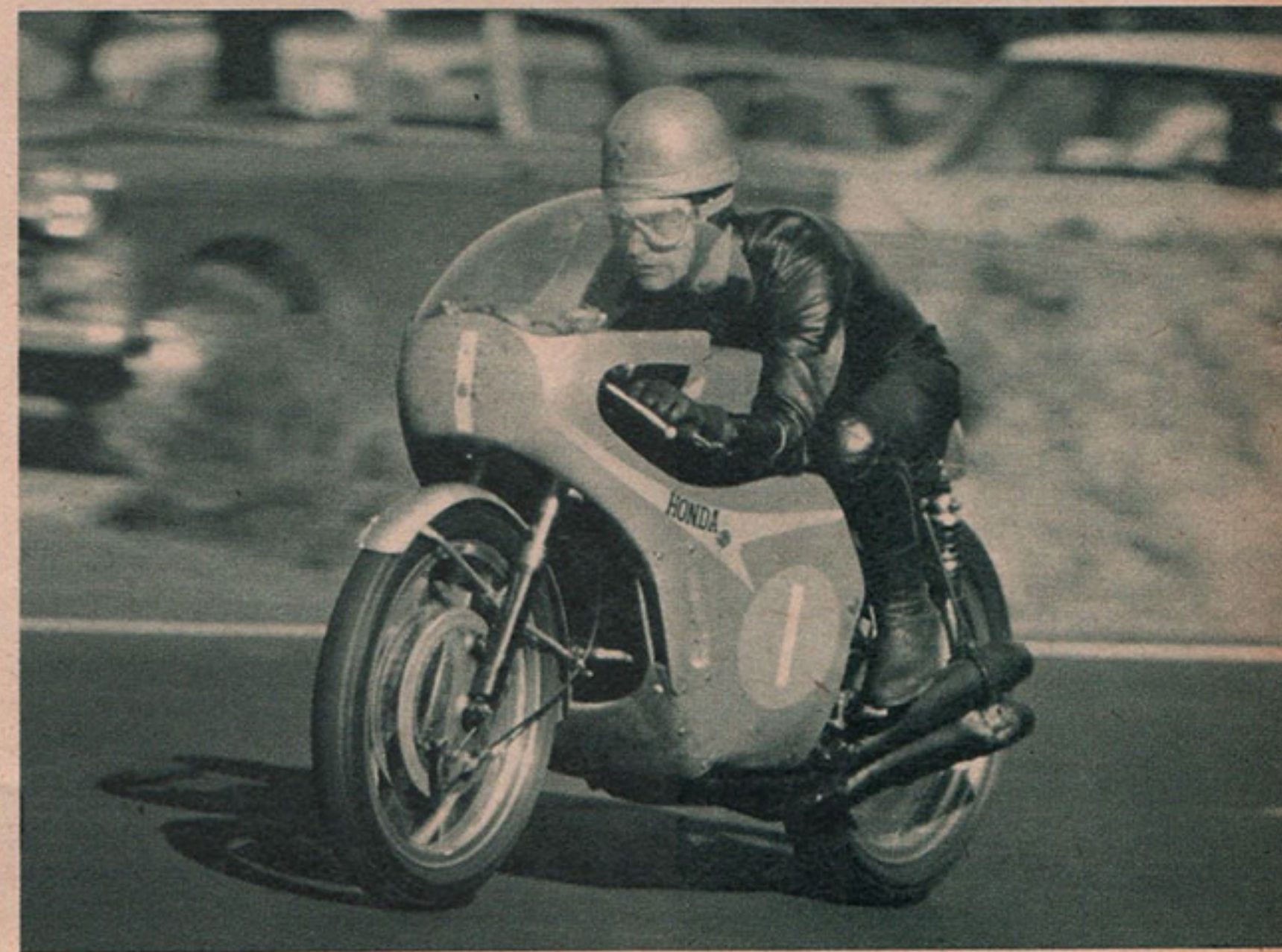
#### Seitenwagen

Als die 15 Gespanne endlich Aufstellung zum letzten Rennen des Tages genommen haben, ist es bereits Abend geworden, und die Sonne ist eben im Begriff, hinter den Bergen der Auvergne unterzugehen.

Der schweizerische Weltmeister Fritz Scheidegger mit seinem englischen Beifahrer John Robinson setzt sich nach dem Fallen der Startflagge sofort vor Deubel/Hörner an die Spitze des Feldes,

Wenige Minuten vor dem Start: der Mechaniker ist mit der Maschine bereits an der Startlinie — Hailwood selbst aber steht schon im Bann der Konzentration, mit der er auch sein zweites Rennen an diesem Tag gewinnen wird.

Redman auf der Vierzylinder-Honda gelang es nicht, sich in der 350er Klasse vor Agostini auf der Dreizylinder-MV Agusta zu setzen.



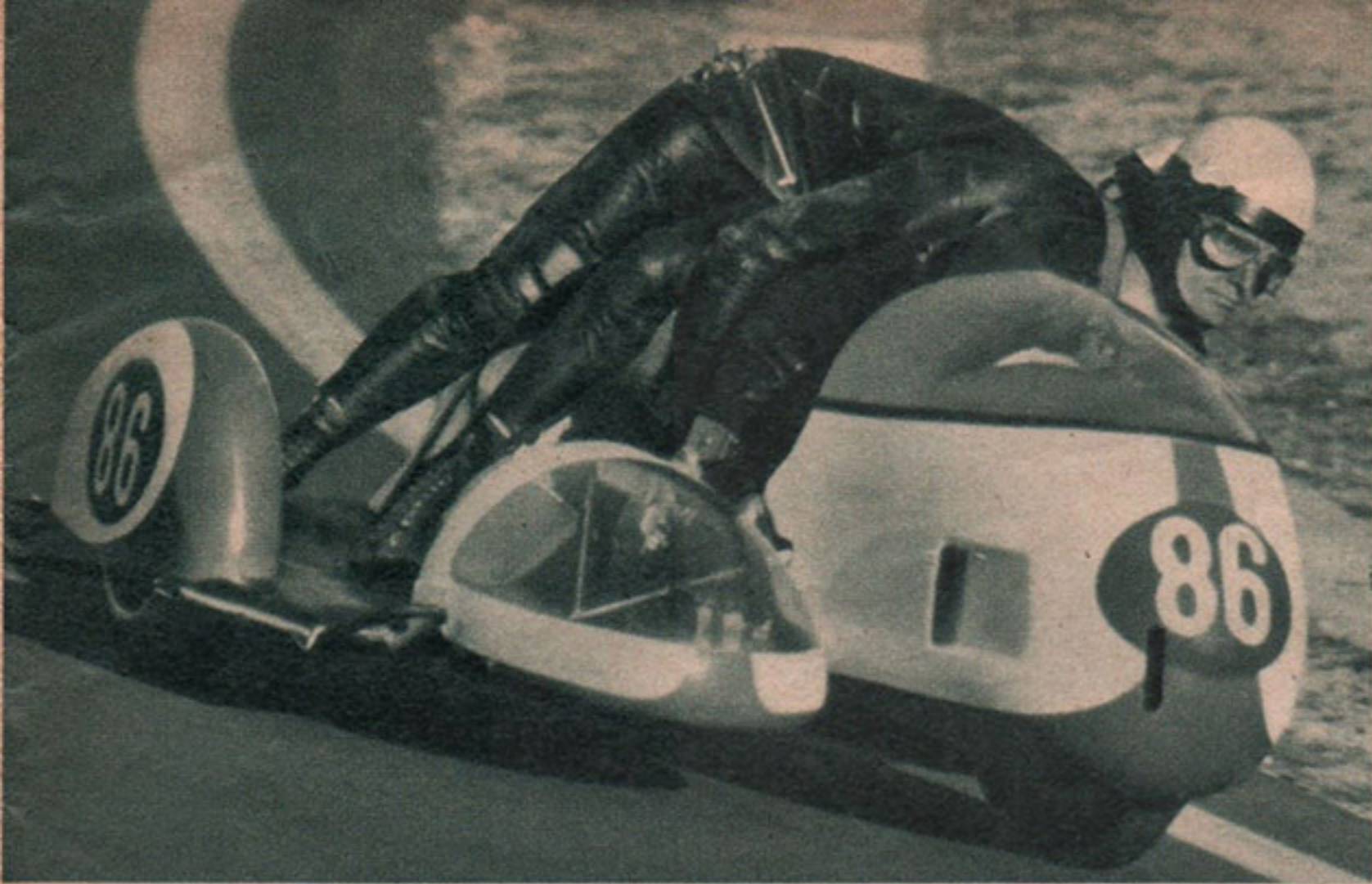
und auch sie geben diese Führungsposition des über 14 Runden = 112,770 km führenden Rennens bis ins Ziel nicht mehr ab. Auerbacher/Kalauch und Kölle/Marquardt (alle auf BMW) folgen auf den nächsten Plätzen. Leider hat Helmut Fath, wie schon in Hockenheim, Pech mit seinem interessanten Vierzylinder-Eigenbau und scheidet bereits in der zweiten Runde aus.

Eingangs der fünften Runde liegen Scheidegger/Robinson bereits 13 Sekunden vor Deubel/Hörner, und die vielen schweizerischen Schlachtenbummler, die gekommen sind, um ihren Fritz hier zu sehen, belohnen seine bravouröse Fahrt mit lauten Anerkennungsrufen und dem Schwenken der mitgebrachten Nationalfahnen.

Inzwischen aber ist es dem sympathischen Engländer Colin Seeley auf seinem sehr sauber gearbeiteten BMW-Gespann gelungen, sich vor Georg Auerbacher auf den dritten Platz zu schieben. Und auch Kölle/Marquardt konnten den Angriffen des deutschen „Newcomer“-Paares Enders/Mannscheff auf seinem BMW-Gespann nicht standhalten und verlieren ihren fünften Platz an ihre Verfolger. Siebter ist noch immer Chris Vincent mit seinem Beifahrer Terry Harrison vor Thompson/Wood, Luthringhauser/Hahn und dem Italiener Dal Toe — alle auf BMW.

Dann setzt Colin Seeley zum Angriff auf Max Deubel an — und Klaus Enders konnte inzwischen den Kampf mit Georg Auerbacher um den vierten Platz für sich entscheiden, während Otto Kölle an sechster Position liegend ausscheiden muß.

In der zehnten Runde schließlich ist es soweit: Seeley hat den Zweikampf mit Deubel/Hörner



Eine neue deutsche Hoffnung bei den Gespannfahrern? Viele halten das Paar Enders/Manischoff auf BMW dafür; leider hatten sie diesmal Pech und mußten aufgeben.

des Rennens auch nichts mehr. 37 Sekunden vor Seeley und 50 Sekunden vor Deubel zieht Scheidegger als Sieger durchs Ziel und holt sich so zum zweiten Mal acht Punkte für die diesjährige Gespann-Weltmeisterschaft.

**Ergebnis:**

Seitenwagen (14 Runden = 112,770 km): 1. F. Scheidegger (BMW) 59:05,5 = 114,503 km/h; 2. C. Seeley (BMW) 59:45,1 = 113,328 km/h; 3. M. Deubel (BMW) 59:54,7 = 112,936 km/h; 4. G. Auerbacher (BMW) 1:00.54,9 = 110,076 km/h; 5. Ch. Vincent (BMW) 1:02.56,9 = 107,488 km/h; 1 Runde zurück: 6. B. Thompson (BMW). Schnellste Runde: F. Scheidegger (BMW) 4:09,0 = 116,457 km/h.

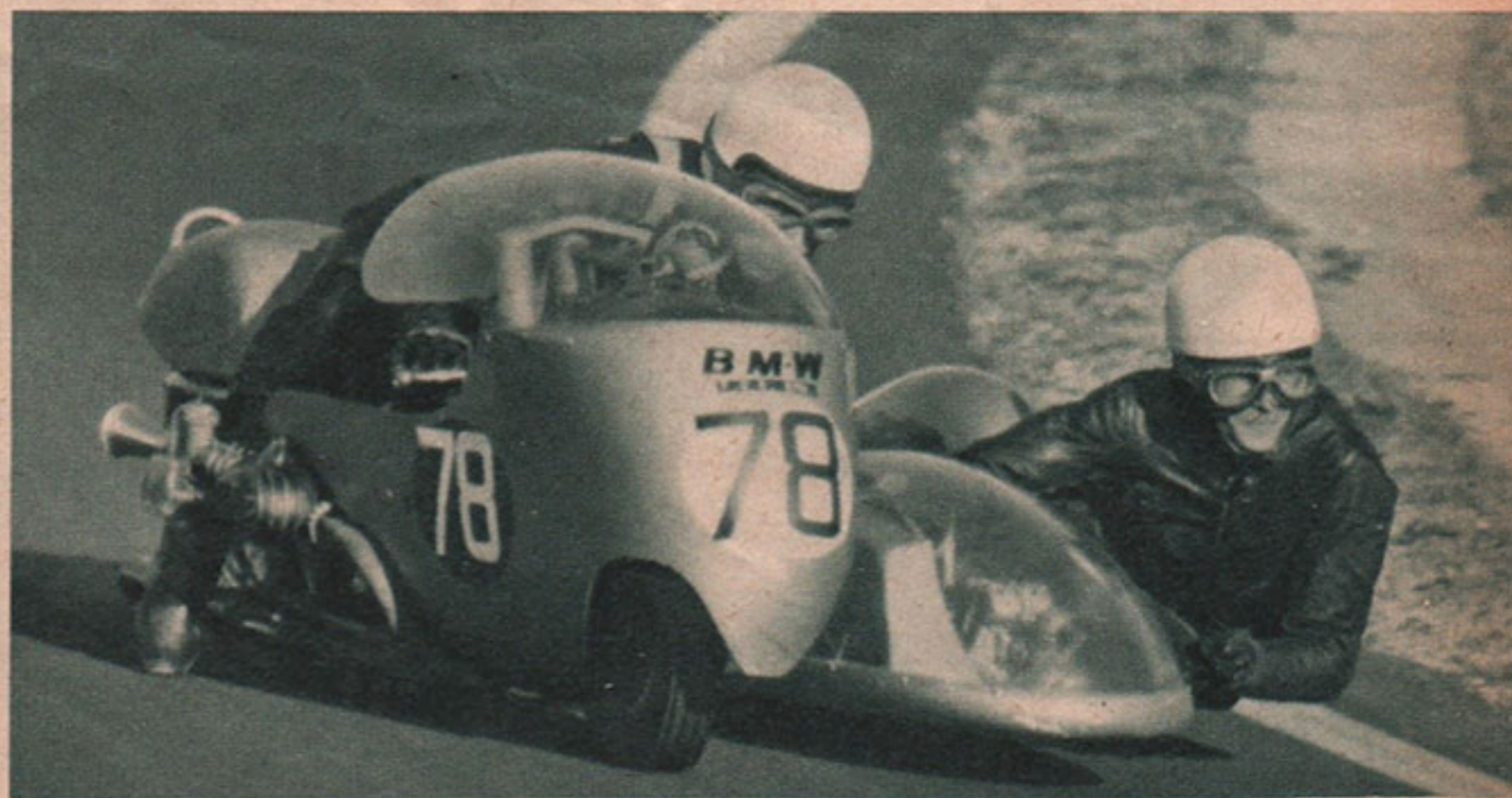
V. Rauch

für sich entschieden und liegt nun auf dem zweiten Platz, den er bis ins Ziel nicht mehr abgeben wird. 28 Sekunden vor ihm aber drehen Scheidegger/Robinson gleichmäßig ihre Runden und beweisen ein weiteres Mal ihre hohe fahrerische Klasse, die sie 1965 Gespann-Weltmeister werden ließ.

Während es Seeley gelingt, sich Runde um Runde von Deubel etwas weiter abzusetzen, ist Klaus Enders leider weniger glücklich: er stürzt in der 12. Runde und muß ausscheiden.

In dieser Runde lautet die Reihenfolge Scheidegger — Seeley — Deubel — Auerbacher — Vincent — Thompson — Luthringhauser — Dal Toe, und an ihr ändert sich bis zum Schluß

Colin Seeley, der in seinem BMW-Gespann einen ehemaligen Camathias-Motor fährt und der unbestreitbar zur Gespann-Spitzenklasse gehört. Er wurde Zweiter hinter Weltmeister Scheidegger, den das Titelbild unseres letzten Heftes in Clermont-Ferrand zeigte.



## Europameisterschaftsvorlauf der Sandbahnfahrer auf dem „Eichenring“ bei Scheeßel

Wir Nordwestdeutschen sind hinsichtlich Motorradrennen wirklich nicht verwöhnt, soweit es sich um Straßenrennen handelt. Nur gut, daß es nicht weit nach den Niederlanden ist, wo der Weltmeisterschaftslauf in Assen und das Privatfahrerfest in Tubbergen bevorzugte Treffpunkte aller Rennsportanhänger Nordwestdeutschlands sind. Aber im Bahnsport ist auch hier wirklich etwas los. So veranstaltete der MSC-Eichenring im DMV am 5. Juni auf seiner prächtigen 1000-Meter-Bahn den deutschen Vorlauf zur Europameisterschaft der Sandbahnfahrer. (Die beiden anderen Vorläufe finden in Skive [Dänemark] und Kauhajoki [Finnland] statt, der Endlauf am 17. Juli in Mühldorf [Bayern].)

Sieben Deutsche, zwei Finnen, zwei Engländer, zwei Österreicher, zwei Norweger, ein Niederländer und zwei Schweden trafen sich auf dem „Eichenring“, darunter Europameister 1965 und Speedway-Weltmeister 1965 Björn Knutsson aus Schweden. Um es vorwegzunehmen, er hatte sichtlich keinen guten Tag und konnte sich nicht für das Finale qualifizieren.

Mit 116,9 km/h überbot zu Beginn des Renntags der Münchner Rainer Jüngling den Bahnrekord des Norwegers Jon Ödegard von 1965. Zwischen dem 1. und dem 6. dieses Bahnrekordlaufes im Einzelstart lag nur eine Differenz von 1,2 Sekunden!

Neun Punktläufe mit je sechs Startern über je 3 Runden zählten zur Europameisterschaft. Hier das Wichtigste im Telegrammstil:

1. Lauf: Nach anfänglicher Führung von Poschenrieder setzt sich Sprenger an die Spitze. Poschenrieder hat kurz vor dem Ziel Maschinenschaden und wird nur noch 4. hinter Sprenger, Kastl und dem Finnen Esko Koponen. Geschwindigkeit des Siegers 108,9 km/h.

2. Lauf: Ove Fundin aus Schweden fällt schon in der 1. Runde aus. Ein großartiges Rennen zeigt Altmeister Sinzinger, der vor dem Hamburger Schlott, dem Österreicher Walch und dem Norweger Westerberg das Ziel passiert. Geschwindigkeit des Siegers 109,1 km/h.

3. Lauf: Jünglings Start wirkt etwas unkorrekt, dann zeigt dieser Fahrer jedoch ein großartiges Rennen und geht vor dem Norweger Ödegard, dem Schweden Knutsson und dem Engländer Don Godden durchs Ziel. Geschwindigkeit des Siegers 110,0 km/h.

4. Lauf: Poschenrieder gewinnt nach scharfem Kampf vor Sprenger, dahinter Schlott und der Norweger Westerberg. Geschwindigkeit des Siegers 106,9 km/h.

5. Lauf: Wieder wirkt der Start von Jüngling nicht ganz korrekt, aber wieder fährt dieser Fahrer einen großartigen Sieg heraus. Auf den Plätzen Olavi Turunen, Ove Fundin und der Österreicher Walch, Josef Sinzinger fällt bereits am Start aus. Geschwindigkeit des Siegers 107,9 km/h.

6. Lauf: Jon Ödegard kann den Engländer Don Godden, Björn Knutsson und den Österreicher Walla stets sicher halten. Rudolf Kast gestürzt (Schlüsselbeinbruch). Geschwindigkeit des Siegers 107,9 km/h.

7. Lauf Poschenrieder schlägt dank überlegener Kurventechnik Jüngling, weiter zurück Westerberg, Walla und Knutsson. Sinzinger reißt unmittelbar nach dem Start die Kette. Geschwindigkeit des Siegers 105,1 km/h.

8. Lauf: Heinrich Sprenger siegt unangefochten vor Werner Schlott, Don Godden und Esko Koponen. Geschwindigkeit des Siegers 107,0 km/h.

9. Lauf: Endlich beweist der bisher enttäuschende Ove Fundin sein Können mit einem Sieg vor Ödegard, Turunen und dem Niederländer van Gorcum. Geschwindigkeit des Siegers 107,1 km/h.

Damit stehen folgende sechs Fahrer als Endlaufteilnehmer für den 17. Juli in Mühldorf fest:

Heinrich Sprenger, Deutschl., 16 P., Jon Ödegard, Norw., 14 P., Rainer Jüngling, Deutschl., 16 P., Werner Schlott, Deutschl., 11 P., Manfr. Poschenrieder, Deutschl., 14 P., Don Godden, Engl., 9 P.

Noch ein kurzer Kommentar: Die deutschen Sandbahnfahrer hatten am 5. Juni sichtlich einen besseren Tag als die Mehrzahl ihrer Konkurrenten, vor allem aus den vier nordischen Ländern, von denen besonders die Schweden Knutsson und Fundin hinter der erwarteten Form zurückblieben. Besonders gefielen Sprenger, Poschenrieder, Schlott und der Pechvogel Sinzinger. Jüngling zeigte zwar hervorragendes Können, aber da bleibt die Sache mit den Fehlstarts, die Kritik hervorriefen. Bester Ausländer entschiedener der Norweger Jon Ödegard, und auch der Grasbahnspezialist Don Godden hat sich gut auf der Sandbahn eingefahren. Ohne ernsthafte Chancen sein Landsmann Parkins, der Niederländer van Gorcum und die beiden Österreicher Walla und Walch.

Ein Tagesendlauf ergab einen Sieg von Poschenrieder vor Sprenger, Don Godden, Jon Ödegard und Schlott, wobei der Sieger über fünf Runden die Geschwindigkeit von 111,5 km/h erreichte, eine hervorragende Leistung. In der Lizenzgespannklasse waren Herbert Traud/Heinrich Mainhard aus Homberg so überlegen, daß selbst ein Maschinenschaden im dritten Lauf (die Fahrer schoben ihr Gespann durchs Ziel, um noch einen Punkt zu erhalten) sie den Gesamtsieg mit 11 Punkten nicht kostete. Dahinter die Norddeutschen Hinrichsen/Bröge, Lübeck, mit 9 Punkten und Hauke/Weinstock, Hamburg, mit 8 Punkten. Die drei genannten Gespanne alle mit dem tschechischen ESO-Motor, der sich in dieser Klasse immer mehr gegen den Jap oder die BMW durchsetzt. Ein Sturz der Frankfurter BMW-Fahrer Mertinke/Wilhelm im ersten Lauf verlief übrigens glimpflich.

Gute Leistungen auch bei den Ausweisklassen. In der Soloklasse bis 500 ccm gewann Willi Löker, Recklinghausen (10 Punkte) vor dem Einheimischen Heinz Rahtjen (8 Punkte) und Egon Funke (7 Punkte). Bei den Gespannen siegten Tramsen/Berghahn auf BMW vor Riedl/Aumüller, München, auf Jap und Joa/Ehlen auf ESO. Dankenswerterweise kam auch die 250 ccm-Klasse zum Zuge, in der ein ganzes Maico-Rudel sich mit Radke-MZ und einer gut hergerichteten NSU-OSL raufte. Sieger Gerhard Grendel, Norden, auf Maico, vor Günther Brackland, Damme, auf NSU und Bernd Hartz, Wedel, auf Maico. Siegerdurchschnitt mit 88,5 km/h recht beachtlich.

Warmes, sonniges Wetter, etwa 18 000 Zuschauer, eine durch so bewährte Kräfte wie Herbert Raichowicz, Hans-Günther Meyer und Heinrich Intemann aus Scheeßel geleitete Organisation, die in allen Punkten voll befriedigte. Es war ein großer und gelungener Tag für den Sandbahnsport.

F. K. Kienitz

fuhr:



**360/00**

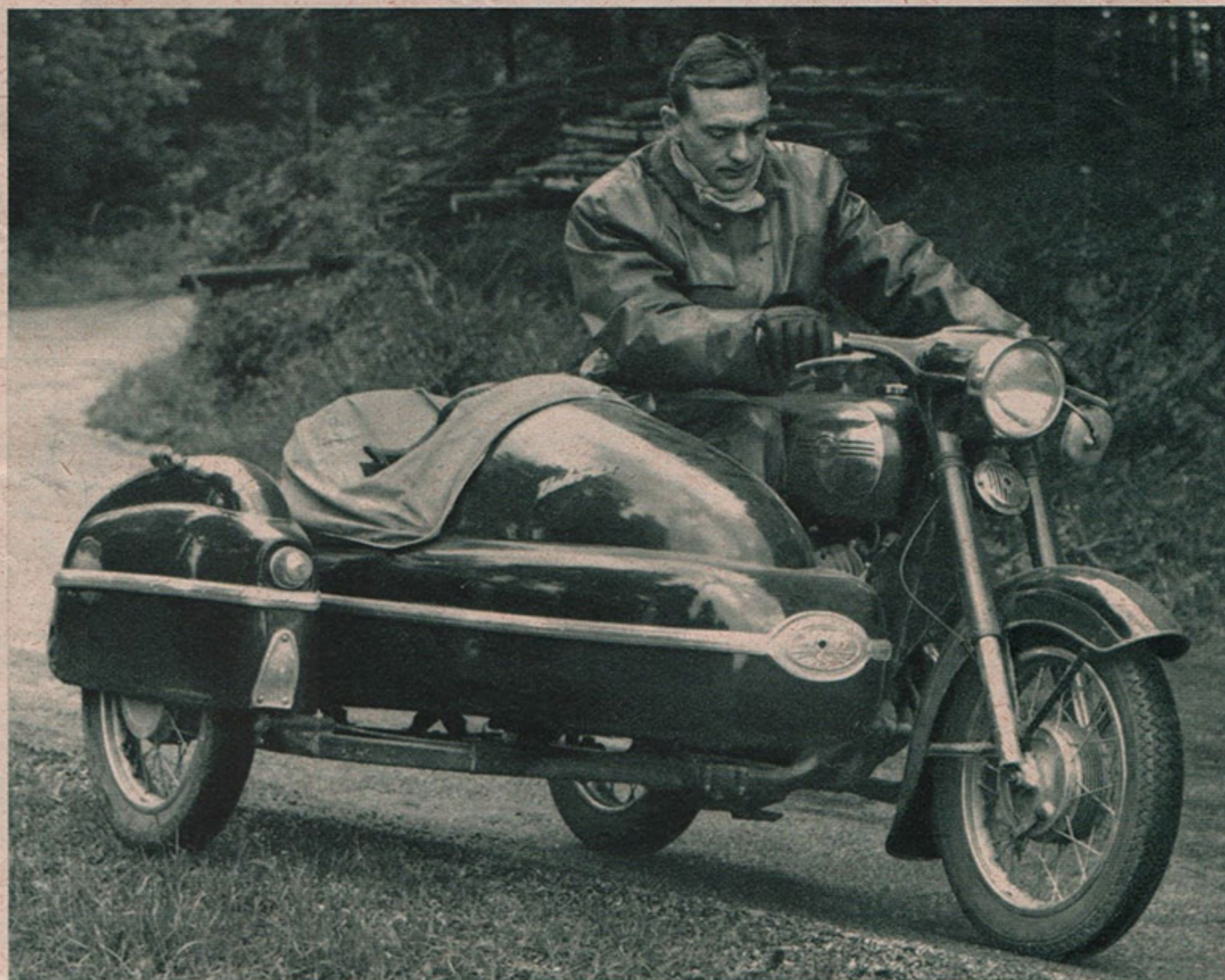
**350 ccm**

**mit Velorex-Seitenwagen**

Im Januar übernahmen wir das Gespann am Nürburgring. Die erste Fahrt war gleich eine Reise über 400 km nach Stuttgart. Belastung zwei Personen und leichtes Gepäck. Der erzielte Durchschnitt ohne Autobahnberührung und nur auf Landstraßen mit Ortsdurchfahrten und zwei Tankpausen war genau 66 km/h. Dabei zeigte sich stärker als in den früheren Jahren, daß ein Gespann mit 18 PS Motorleistung in unserem heutigen dichten und auf den Hauptstraßen auch schnellen Verkehr dadurch zusätzlich behindert ist, daß es bei den sehr oft vorkommenden Überholmöglichkeiten immer wieder zurückbleiben muß, weil ein Überholmanöver entweder zu lange dauert oder der Gegenverkehr, Kurven und anderes den Fahrer zwingen, hinter einem langsameren Verkehrsteilnehmer endlos lange dahinbummeln zu müssen, was gewaltig auf die Fahrleistung drückt. Befriedigende Schnitte könnte man allenfalls auf den Autobahnen herausholen, wenn der Motor stundenlanges Vollgasjagen anstandslos mitmacht. (Wie gehabt: Stuttgart—Hamburg 77 km/h.)

Blenden wir an dieser Stelle 11 Jahre zurück: 1955, DKW RT 350 mit Seitenwagen. Damals war die Verkehrsdichte noch lange nicht so groß, damals lag das Durchschnittstempo der Reisenden niedriger, damals war man mit einem 20 PS-Gespann kein Mauerblümchen. Und in dieser Zeit entstand auch die 350er Jawa, wie sie in ihren Grundzügen heute noch gebaut wird. Sie wird bei uns zu einem Preis mit Seitenwagen von rund DM 2900.— angeboten, und das war der Grund, weswegen wir ein solches Gespann noch einmal fahren wollten.

Es ist dem derzeitigen Jawa-Importeur, Detlev Louis in Hamburg, hoch anzurechnen, daß er das Gespann für diese Untersuchung zur Verfügung stellte, obwohl es von vornherein klar war, daß daraus kein Jubelbericht entstehen würde. Es gibt jedoch Gesichtspunkte, die auch heute noch

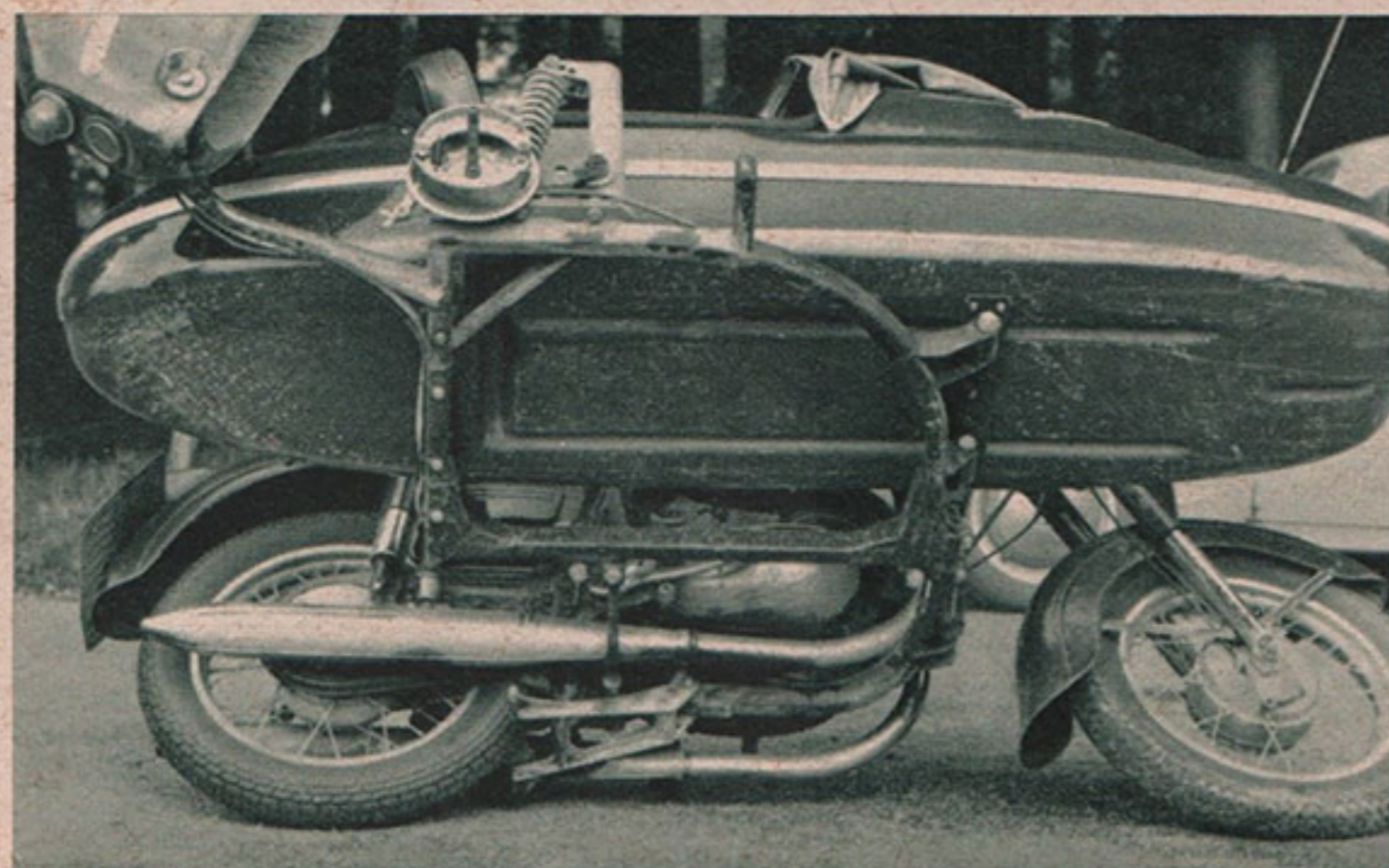


einen solchen fahrbaren Untersatz rechtfertigen mögen, wozu wohl in erster Linie der sehr geringe Anschaffungspreis gehört.

Der Zweizylinder-Zweitaktmotor der Testmaschine war vollgasfest. Er sprang immer ordentlich an, lief jedoch beim Gaswegnehmen etwas nach und zog ständig eine blaue Fahne hinter der Maschine her. Obwohl die Düsenadel auf der letzten Kerbe hing, obwohl die Luftstellschraube reichlich auf war und obwohl die Hauptdüse eine Nummer kleiner (Solobetrieb) gewählt wurde. Mischung 1:25 — wenn kein Mischen von einfachem Benzin und Schranköl in einer Mischkanne möglich war, dann mit Zweitakt-Selbstmischerölen. Während der Testzeit gab es niemals Pannen, auch die Kupplungsautomatik funktionierte immer. Sie hat beim Gespannfahren unbedingt Vorteile, wenn man — wie gerade bei diesem Gespann — besonders intensiv mit „Steuern“ beschäftigt ist. Nur beim Anfahren in dem ersten Gang und beim Herunterschalten nahm ich lieber den Kupplungshandhebel, weil man beim Herablassen des Fußschalthebels mit der Fußspitze die dann wieder zufassende Kupplung nur schwer genau dosieren kann. Vor allem bei der Sitzposition und der Fußstellung, die man auf dem Jawa-Velorex-Gespann als langer Fahrer einnehmen muß. Das Dosieren der Kupplung beim Heraufschalten geht sehr gut, denn man läßt den Schalthebel, der gleichzeitig die Kupplung bedient, mit der Fußspitze langsam wieder nach oben, was sich natürlich besser be-

werkstelligen läßt. Das Finden des Leerlaufs wird durch eine Kontrolllampe im Tachometer erleichtert, zum Antreten des Motors wird der Fußschalthebel als Starterhebel benutzt.

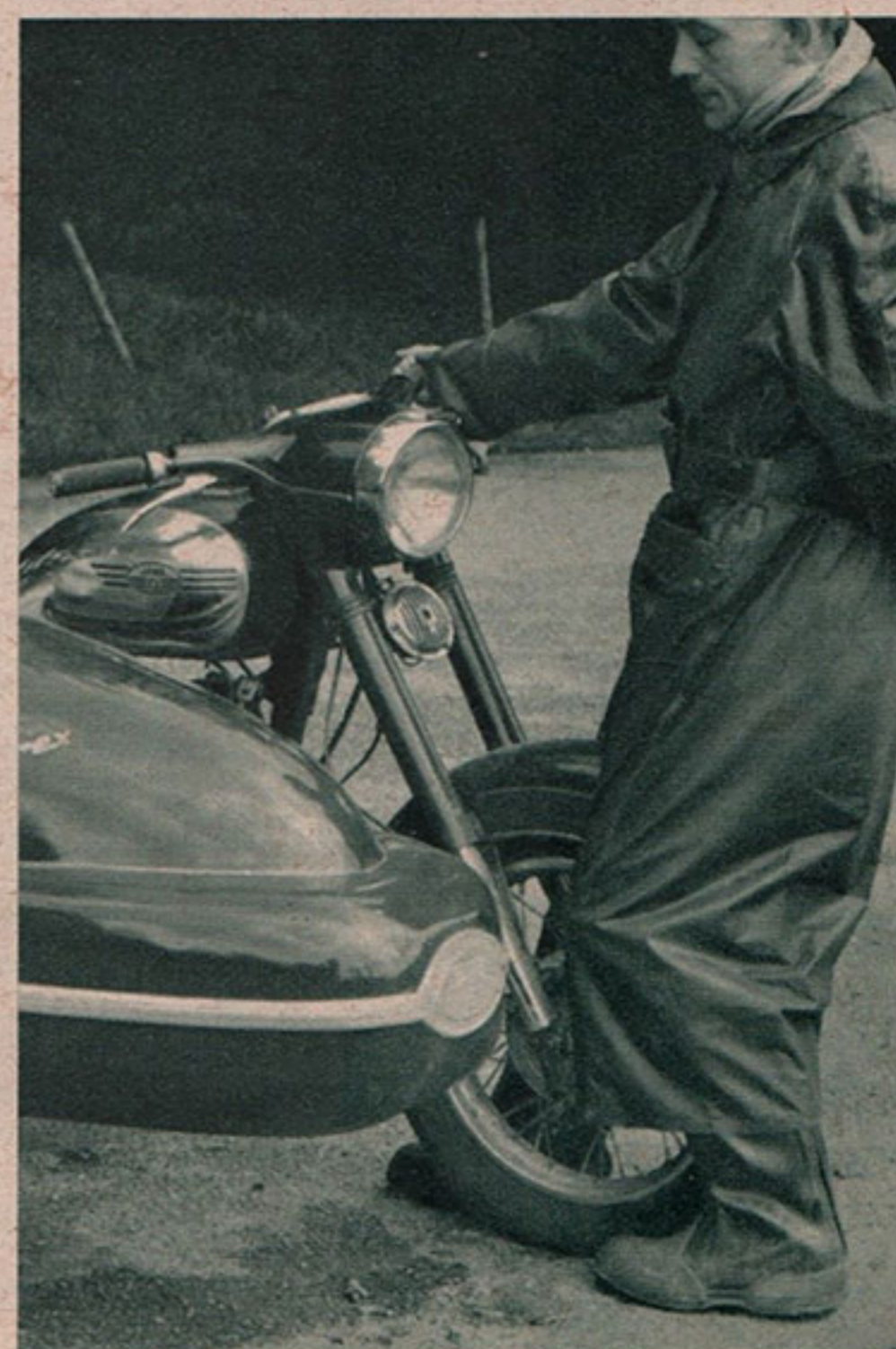
Fahrleistung des unbesetzten Gespanns ohne Windschutzscheibe: Höchstgeschwindigkeit in der Ebene 91,0 km/h. Bis zur Erreichung dieser Spitze aus dem Stand waren im Durchschnitt bei freier Bahn zwischen 30 und 35 Sekunden notwendig. Bei besetztem Seitenwagen etwa 40 bis 45 Sekunden. In dem für Überholmanöver auf Landstraßen kritischen Bereich zwischen 60 und 80 km/h brauchte man etwa 8 Sekunden, um im dritten Gang von 60 km/h auf 80 km/h zu kommen. Die Gesamtübersetzung des Gespannes war so gewählt, daß die höchste Drehzahl des Motors von 5000 U/min bei ca. 78 km/h im dritten Gang und im vierten Gang bei ca. 108 km/h erreicht war. Da man jedoch im vierten Gang dieses Tempo nicht erreichte, war es eine reichlich



Aus dieser Perspektive betrachtet paßt die Form des Seitenwagens gut zu der Maschine.

Von unten sieht die Sache so aus. Vierkantrohre für den Rahmen, Kotflügelstrebe und Federbeinhalterung angeschweißt. Bremse durch Seilzug über den Fußbrenshebel der Maschine betätigt. Der Wagen ist am Maschinenrahmen vorn bei der Motorbefestigung und hinten in Höhe der Fußrasten angeschraubt. Streben gehen nach oben zum Steuerkopf und unter die Sitzbank.

Die Gabel verwindet sich bereits bei leichtem Zug am Lenker, wenn man das Vorderrad zwischen die Knie klemmt.





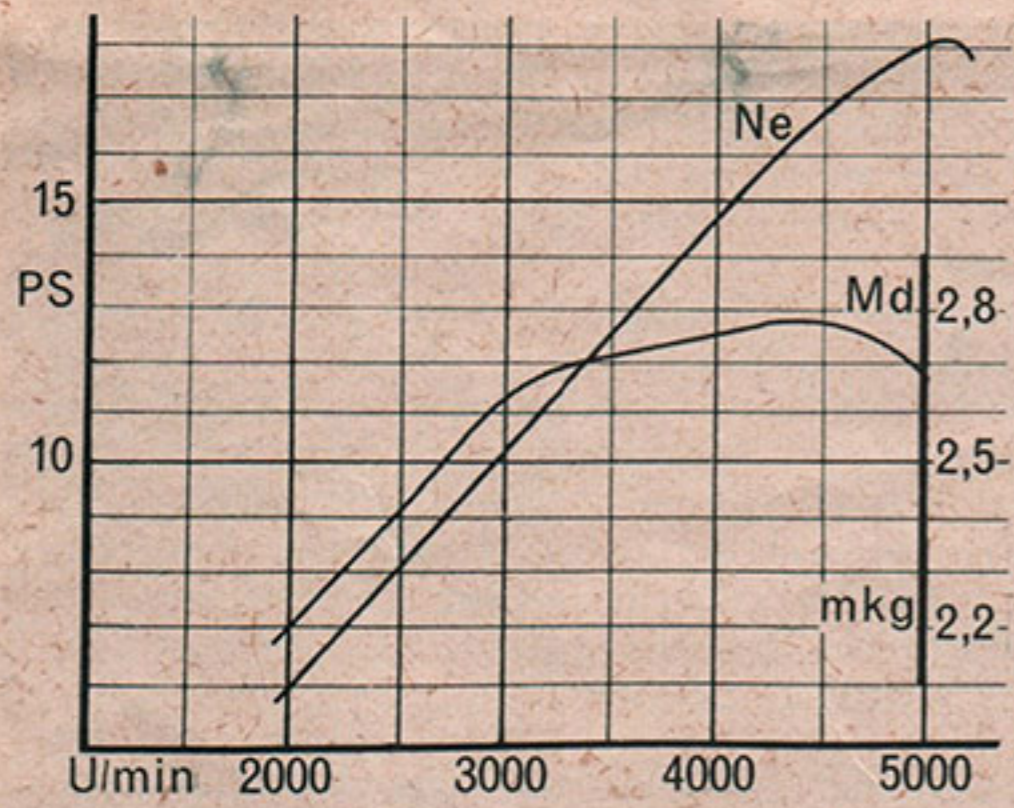


Diagramm oben: Leistungs- und Drehmomentkurve des Motors.

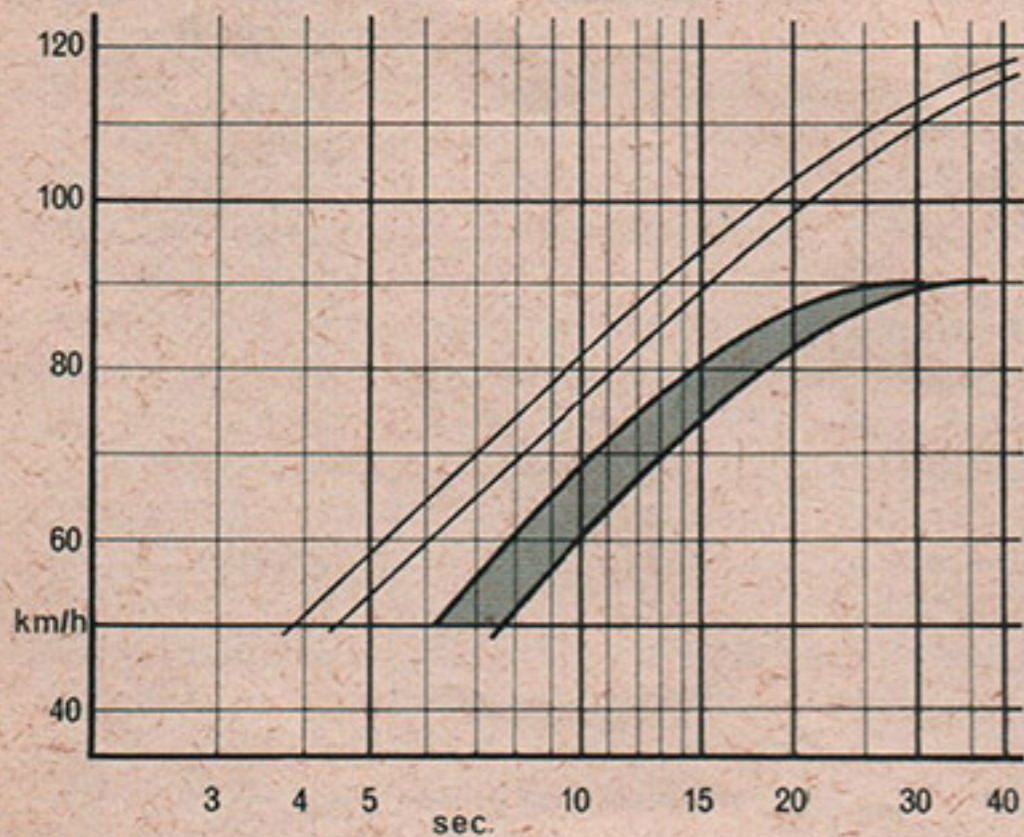
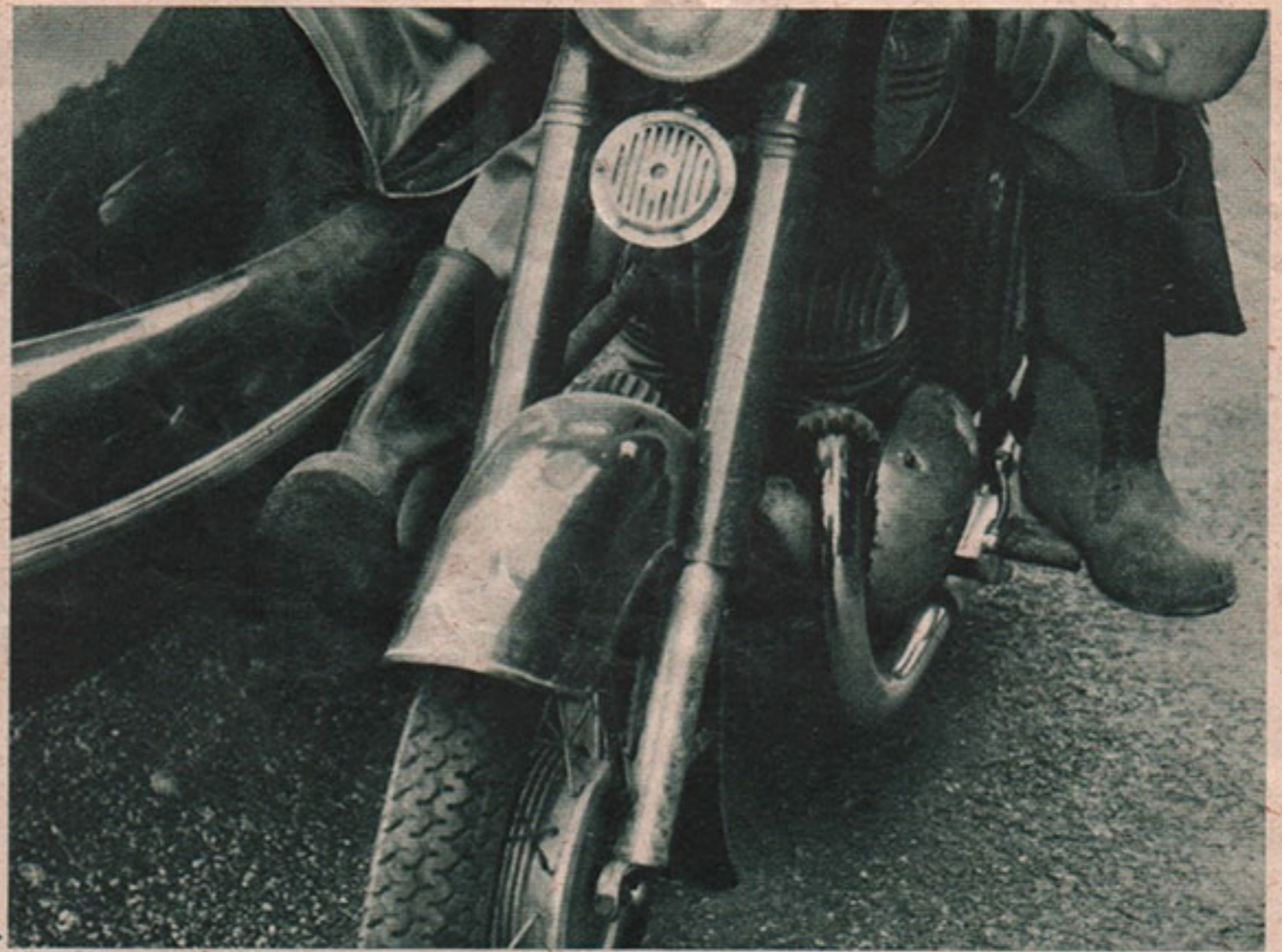


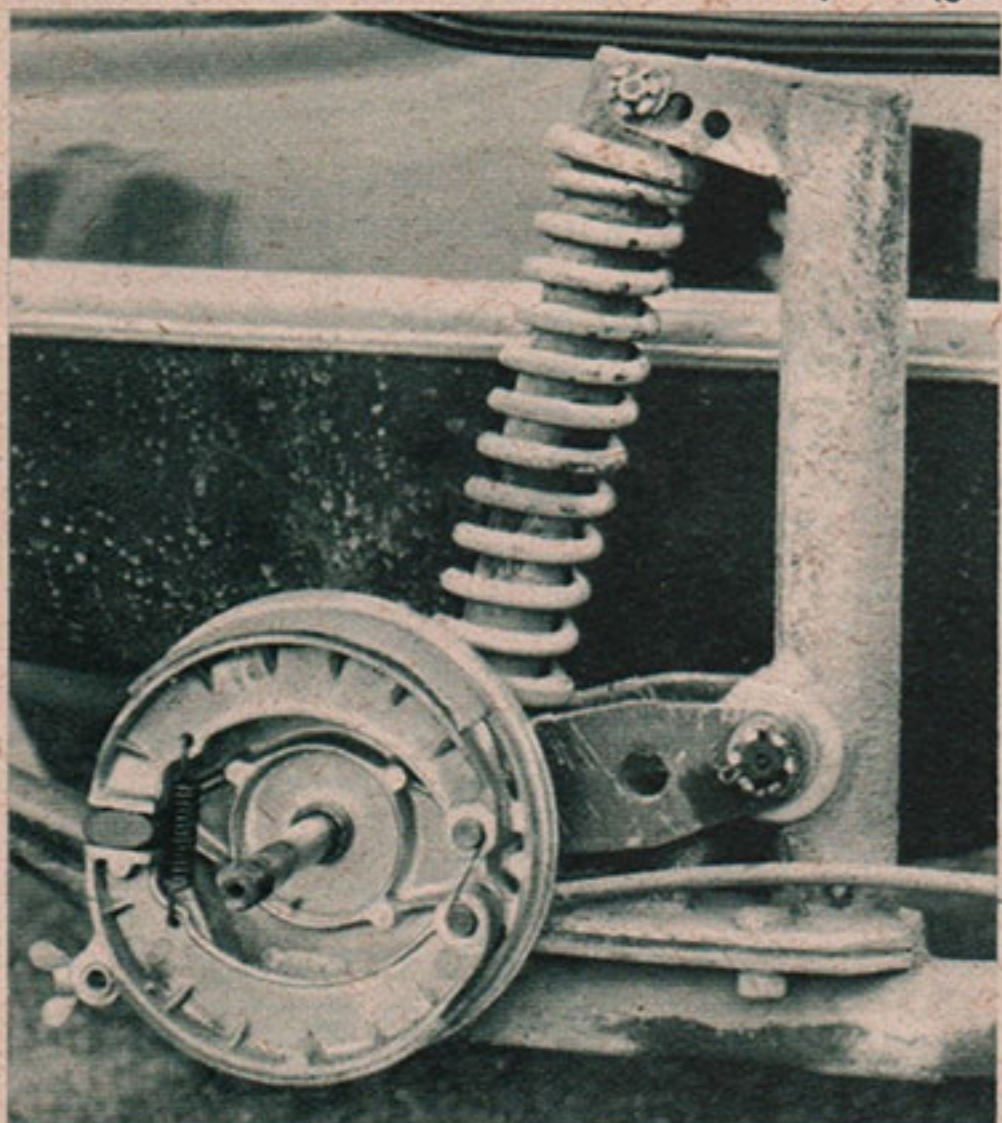
Diagramm unten: Beschleunigungskurve der Solomaschine (dünne Linien) und des besetzten und unbesetzten Gespannes (geönter Raum, dicke Linien).

Auf langen Strecken saß man selbst als nicht so großer Fahrer mit dem ausgestreckten rechten Bein abgestützt auf der vorderen Seitenwagenbefestigung. Der linke Fuß stand wegen der Lage des Schalthebels und der nicht verstellbaren Fußraste meist in dieser Stellung. Für Regenbekleidung war es zwischen Maschine und Seitenwagen zu eng, außerdem sitzt der Fahrer zu sehr eingeknickt, weswegen man gern in diese „Ausruh“-Position ging.



knappe Übersetzung, und das Getrieberitzel hätte statt 16 Zähne für Gespannbetrieb ruhig 15 Zähne haben können (Solobetrieb 17 Zähne). Damit wurde im Stadtverkehr und auf kurvenreicher und verkehrsreicher Landstraße der dritte Gang zum Hauptfahrang, denn in seinem Bereich lagen die am meisten vorkommenden Fahrsituationen und die günstigste Kraftentfaltung des Motors. Der vierte Gang blieb mehr oder weniger ein „Roll“-Gang und ein Autobahngang. Vom Stand weg auf 50 km/h in der Stadt hinter Kreuzungen brauchte man im Durchschnitt 6 Sekunden. Zum Vergleich: ein R 69 S-Gespann kann dort in 3 Sekunden sein und von 60 km/h bis 80 km/h ist so ein Geschoß in 2,8 Sekunden. Mit dem gleichen 42 PS-Reservoir braucht man bei Überholvorgängen von 70 km/h auf 90 km/h vier Sekunden, mit dem Jawa-Gespann sind 20 Sekunden drin, wobei dann bei der letzteren der Ofen ziemlich am Ende ist. Die meisten heutigen Wagen beschleunigen jedoch schneller als unser Testgespann — auch in diesem Fahrbereich. Der Verbrauch der Testmaschine bewegte sich durch das ständige Vollgasfahren

Gangdiagramm. Dünne Linie Soloübersetzung (14,3 – 8,95 – 6,45 – 4,54), dicke Linie Seitenwagenübersetzung (15,72 – 9,44 – 6,78 – 4,78). Dazu der Fahrwiderstand in der Ebene für das besetzte und unbesetzte Gespann (ge-



um sieben Liter auf 100 km herum, was durch den niedrigen Tankinhalt von nur 13,5 Litern zu sehr häufigen Tankpausen während größerer Reisen zwang.

Der Rahmen und der Nachlauf des Vorderrades der Maschine sind ursprünglich nicht für Gespannbetrieb berechnet, man merkt das daran, daß das Gespann in Kurven elastisch wird. Zunächst verwindet sich die Teleskopgabel vorn schon bei weniger scharfen und ruhig gefahrenen Kurven erheblich, bei scharfen Ecken und rasant gefahrenen Biegungen nimmt das beängstigende Formen an. Dabei scheuert der Vorderkotflügel an den oberen Gabelhülsen. Erstaunlich ist es, daß die eigentlich für Gespannbetrieb unterdimensionierte Gabel diese Belastung solange mitmacht. Infolge des für Gespannbetrieb nicht stimmenden Nachlaufs des Vorderrades muß man in Kurven ganz hübsch am Lenker zerrn, und wer das 400 km an einem Stück auf kurvenreichen Nebenstraßen gemacht hat, der weiß abends ein muskulöses Lied von der Reise zu singen. Geradeaus läuft das Fahrwerk natürlich wunderbar, doch ist die Belastung der Gabel durch die Seitenkräfte nicht aufgehoben. Auch die Hinterradschwinge ist durch eine sehr schmale Lagerung nicht sehr verwindungsfest.

Wir haben den aus Vierkantrohren zusammengeschweißten Rahmen natürlich sehr genau beobachtet. Nach 3000 km Gespannbetrieb waren Erscheinungen von Verziehen mit unseren Mitteln nicht feststellbar, auch die Steuerkopfparte zeigte keine Anrisse. Die Gabelbrücke ist aus dünnem zusammengedrücktem Profilstahlblech, zwei Klemmfäuste halten die Gabelholme. Diese

töner Raum). Man sieht deutlich, daß die Gespannübersetzung etwas zu knapp war und der dritte Gang Hauptfahrang sein mußte.

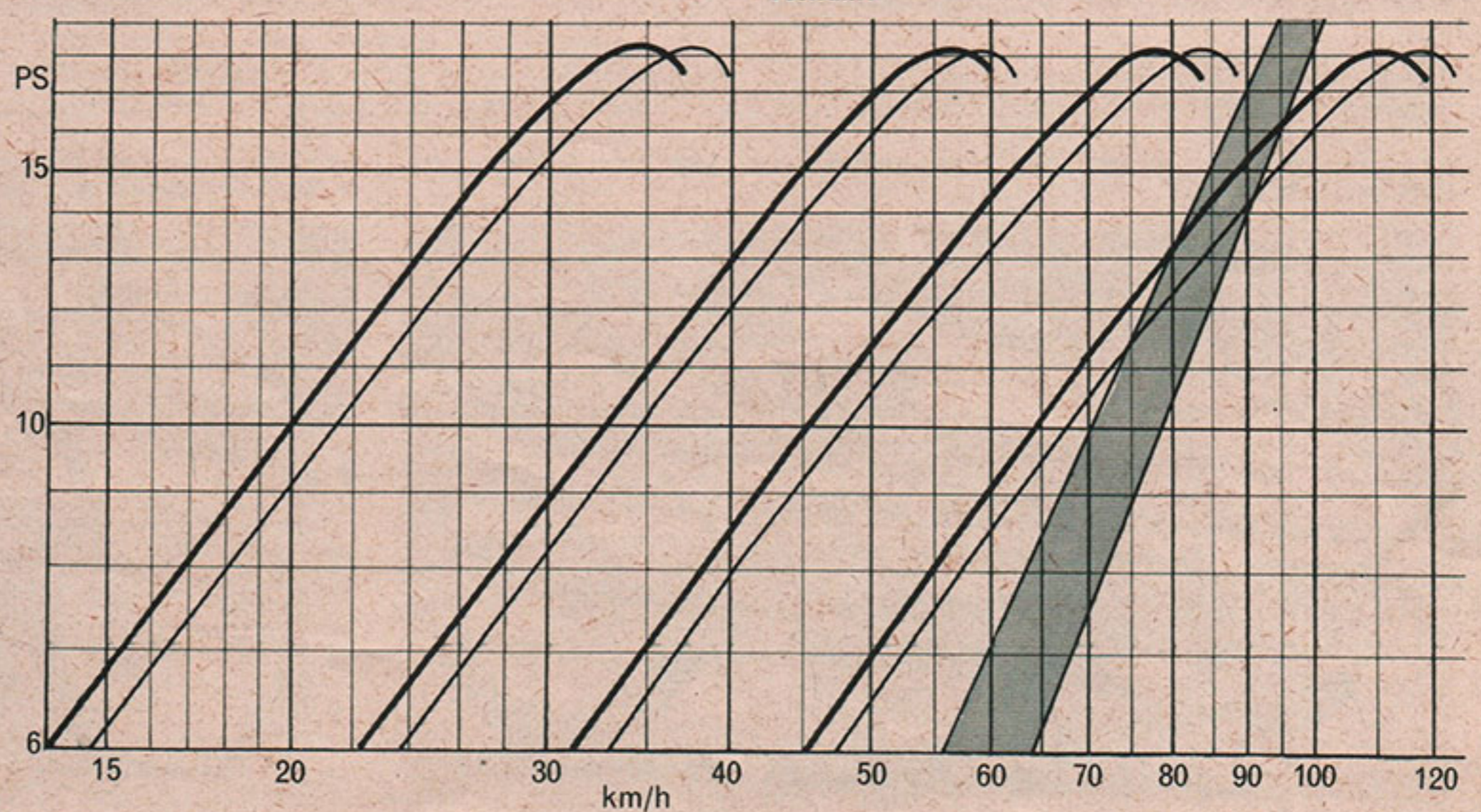
Klemmfäuste mußte man ab und zu wieder nachziehen.

Der Rahmen des Velorex-Wagens ist aus einem Vierkantrohrgestell, auf das die Kunststoffkarosse, durch Gummipolster gedämpft, aufgeschraubt ist. Die Federung besteht aus einer gezogenen, kurzen Radschwinge, die durch ein Federbein mit hydraulischer Stoßdämpfung abgestützt ist. Je nach beabsichtigter Belastung kann man das Federbein in verschiedenen Bohrungen oben aufhängen. Der Kotflügel überdeckt das Rad, die Radnabe mit Vollnabenbremse und die Radfederung nach beiden Seiten vollständig.

Die Federung ist hart, wenn der Seitenwagen wenig belastet ist. Der nur vorn und hinten im unteren Teil befestigte Kunststoff-Kotflügel vibrierte an der Testmaschine beim Fahren jenseits von 70 km/h derartig quer zur Fahrtrichtung, daß sich das auf das ganze Gespann übertrug. Daran war aber keine Unwucht und kein seitlicher Schlag in einer Radfelge schuldig. Fahrtwind, Fahrerschütterungen setzten die große Fläche in Bewegung. Die Radbremse blieb innen völlig sauber und funktionsfähig und hatte nicht unter Sprühdreck und Wasser zu leiden, wie wir das z. B. bei den Steibwagen kennen, von deren Kotflügel alles genau auf die Radbremse sprüht.

Für einen langen Menschen war der Wagen unbequem, weil man sehr steil, zusammengeknickt, hoch und eng in der Sitzöffnung hockt. Das Gummipolster an der Kante der Sitzöffnung ging sehr bald ab, die Spritzdecke ist aus zu dünnem Stoff und flattert sich beim Fahren ohne Windschutzscheibe sehr leicht los. Den Kofferraum erreicht man, wenn man die Rückenlehne auf-

Abfederung des Seitenwagens. Gezogene Kurzschwinge mit Federbein. Oben verstellbar. Beachtlich die vollkommen innen saubere Bremse nach 3000 km Testfahrt.



# Zum zehnten Mal: Die 1000 km-Fahrt

„Nie wieder 1000 km-Fahrt“, rief der Berliner auf seiner 100er Hercules seinen Clubkameraden entgegen, als er nach den zwei Tagesetappen in die Zeitkontrolle Helmstedt einfuhr! Kaum läßt sich wiedergeben, wie der Eddi seiner Enttäuschung Luft machte. Kommentar der dabei stehenden Sportkommissare: „Wat willstest denn, is ja ooch de Jubiläumsfahrt jewesen!“ Wahrlich ein Jubiläum in der Geschichte dieser traditionellen Veranstaltung, leider jedoch im negativen Sinne!

Als (ausgefallener) Teilnehmer und Berichtstatter habe ich die unangenehme Aufgabe, Leute zu kritisieren, die ich und alle meine Sportkollegen wirklich sehr hoch schätzen da sie sich durch Behördenauflagen und Genehmigungsschwierigkeiten nicht unterkriegen ließen. Harry Splettstößer ist einer von ganzen 5 (fünf) Männern im Bundesgebiet, die noch im Jahre 1966 eine Straßenzuverlässigkeitsfahrt für Motorräder zustande bringen. Kaum einer weiß die unsägliche Mühe zu schätzen, die hierbei entsteht, wenn es gilt, auf öffentlichen Straßen eine Veranstaltung noch durch verschiedene Bundesländer zu führen. Die Auflagen der Genehmigungsbehörden und der Polizei sind wohl kaum unserem Sport förderlich.

Die vielen Pannen bei der Veranstaltung und die Verstimmung der meisten der Teilnehmer gehen jedoch voll und ganz zu Lasten des Veranstalters!

Bereits vor dem Start fing es an: Druckfehler auf der Bordkarte. Erste Sonderprüfung: Startprüfung in Helmstedt. Derselbe Unfug, den ich

an der letzten 1000 km-Fahrt kritisierte, wurde wieder gemacht. Jeder brachte seine Maschine, je nach Lust und Liebe, warm, kalt oder sonstwie zum Start, und alle sprangen sie an, so gut, daß in der Ergebnisliste — jawohl, sie ist schon verschickt worden — von der Startprüfung gar nicht mehr die Rede ist. Wenn ihr Berliner unbedingt auf der Startprüfung bestehen wollt, dann fragt doch mal den Herrn Wilhelm in Leonberg (Prüfungsfahrt Solitude), wie man das macht. Oder kauft euch das MOTORRAD!

Erste Etappe: 70 km in 1 Stunde 45 Minuten, zweite Etappe: 74 km in 1 Stunde 53 Minuten. So zuckelten wir von ZK zu ZK, wälzten uns vor jeder Kontrolle eine halbe Stunde im Gras, machten Dias von der schönen Gegend und hielten kluge Reden. Die ZK IV bei Eschwege war besonders glücklich vor einer Bahnschranke angelegt. Vor dieser Kontrolle lag eine 65-km-Etappe, hinter der Kontrolle eine 8,3-km-Etappe, die kürzeste der ganzen Veranstaltung. Die Bahnlinie: Schnellzugstrecke Hamburg-München.

Die erste Bergprüfung brachte uns wie letztes Jahr auf den Hohen Meißner. Kurze Zeit später fuhren wir den stehenden Kilometer auf dem toten Autobahnstück bei Herleshausen nahe Eisenach; kurz vor dem traditionellen Tagesziel Oberhausen an der Wasserkuppe noch die zweite Bergprüfung bei Reulbach.

Am Abend mußten einige Fahrer feststellen, daß sie ja schon aus der Wertung waren. Ihnen fehlte nämlich eine Kontrolle, die andere, nach ihnen gestartete Fahrer wiederum hatten. Laut

Ausschreibung führte solches zum Wertungsausschluß! Kommentar der Fahrleitung: keiner. Der Harry wird's schon richten... Wieder sollte die alte 1000 km-Seuche ausbrechen, wieder wurden Kontrollen zu spät eingerichtet.

Der zweite Fahrttag führte auf derselben Route zurück nach Helmstedt, allerdings ohne Sonderprüfungen. Da wurde irgendwo aus einem Berliner Wagen ein Campingtisch ausgeladen. Ein Teilnehmer, von berechtigtem Mißtrauen erfüllt, hielt an. Auf die Frage, ob dies eine Kontrolle sei, schickte man ihn weiter. (Später war das doch eine... , sogar eine, deren Auslassen „aus der Wertung“ bedeutete).

Leider hatten schreckliche Geräusche tief im Innern meines Motors vereitelt, daß ich weitere Bonbons dieser Art im Laufe der Fahrt selbst kosten konnte. So hatte ich Gelegenheit, bequem im Fond des Funktionärswagens, von ZK zu ZK chauffiert zu werden. Damit war ich frühzeitig genug wieder in Helmstedt, um die Kameraden zu hören, als sie mit saurer Miene am Ziel eintrafen. Gesprächsthema Nr. 1 war nämlich die Geheime Zeitkontrolle in Seesen. Wie viele hatten dort die ersten Punkte eingeholt, weil sie zu schnell gewesen waren!

Diese Geheimen Zeitkontrollen sind mittlerweile zum Alptraum der 1000 km-Fahrer geworden, womit wir endlich wieder beim Thema Behörden angelangt wären.

Dem Veranstalter wurde ein Schnitt von 40 km/h genehmigt, verbunden jedoch mit der Auflage, diesen Schnitt zu überwachen. Dies kann allein durch vorher nicht bekannte Kontrollen geschehen. Jedem von uns wurde die reichlich bemessene Karenz von  $\pm 8$  min zugestanden.

Gibt es daran überhaupt etwas auszusetzen? Nun, wenn in 3 von 10 Klassen der Klassensieg allein durch Geheime Zeitkontrolle entschieden wurde, ist dies wohl einer näheren Betrachtung wert.

## Jawa 350 m. Sw. (Schluß)

schließt und entfernt. Da das Heck des Wagens rund ist, läßt sich dort kein Koffer festschnallen, weswegen man alles Gepäck im Wagen unterbringen muß. Dadurch kann man großes Zeltgepäck nur schlecht mitführen, wenn man nicht eine Kofferbrücke über das Wagenheck bastelt. Der Wagen ist vorn unter der Motorbefestigung und in der Nähe der Fußrasten am hinteren Rahmenteil der Maschine hauptsächlich befestigt. Er wird gegen den Steuerkopf vorn und das obere Rahmenrohr in der Nähe der Sitzbanknase abgestützt. Vorn unten ist eine Kugelkopf-Klemmverbindung vorgesehen. Der Sturz der Maschine von ca. 3° wird an den Stützstreben nach oben eingestellt, die Vorspur von 30 mm stellt man an der vorderen unteren Befestigungsstrebe ein. Die Seitenwagenachse hat einen Vorlauf von 190 mm vor der Hinterachse der Maschine.

Der Wagen wiegt leer 70 kg, sein zulässiges Gesamtgewicht ist 105 kg. So wird man in den

meisten Transportfällen bis zur Grenze der Belastbarkeit laden, wenn man den Wagen wirklich ausnutzt. Vor allem, wenn es in den Urlaub geht. Eine Person, ein kleines Kind und dazu Gepäck werden schon aus Raumgründen nicht hineinpassen, man wird also die zweite Person auf die Maschine und das Kind allein in den Wagen setzen müssen, um das Gewicht richtig zu verteilen. Dann kann man auch etwas mehr als nur die Zahnbürste mitnehmen.

Verschleißerscheinungen: Der Hinterradreifen der Maschine dürfte nach 3000 km Fahrt ziemlich heruntergefahren sein, die Hinterradkette sollte man alle 200 km auf ihre richtige Spannung hin kontrollieren und regelmäßig ölen (durch ein Fenster im Kettenkasten, das man sinnigerweise nach innen zum Rad hin anordnete), nach 1000 km mußte sie zuerst nachgespannt werden. Bei 3000 km ging die Verstellmöglichkeit an den Kettenspannern dem letzten Drittel zu. Die Vorderradbremse zeigte bei diesem Kilometerstand verständlicherweise großen Abrieb, die Seitenwagenrad-Bremse — durch Seilzug vom Maschinen-Fußbremshebel mitbetätigt — mußte leicht

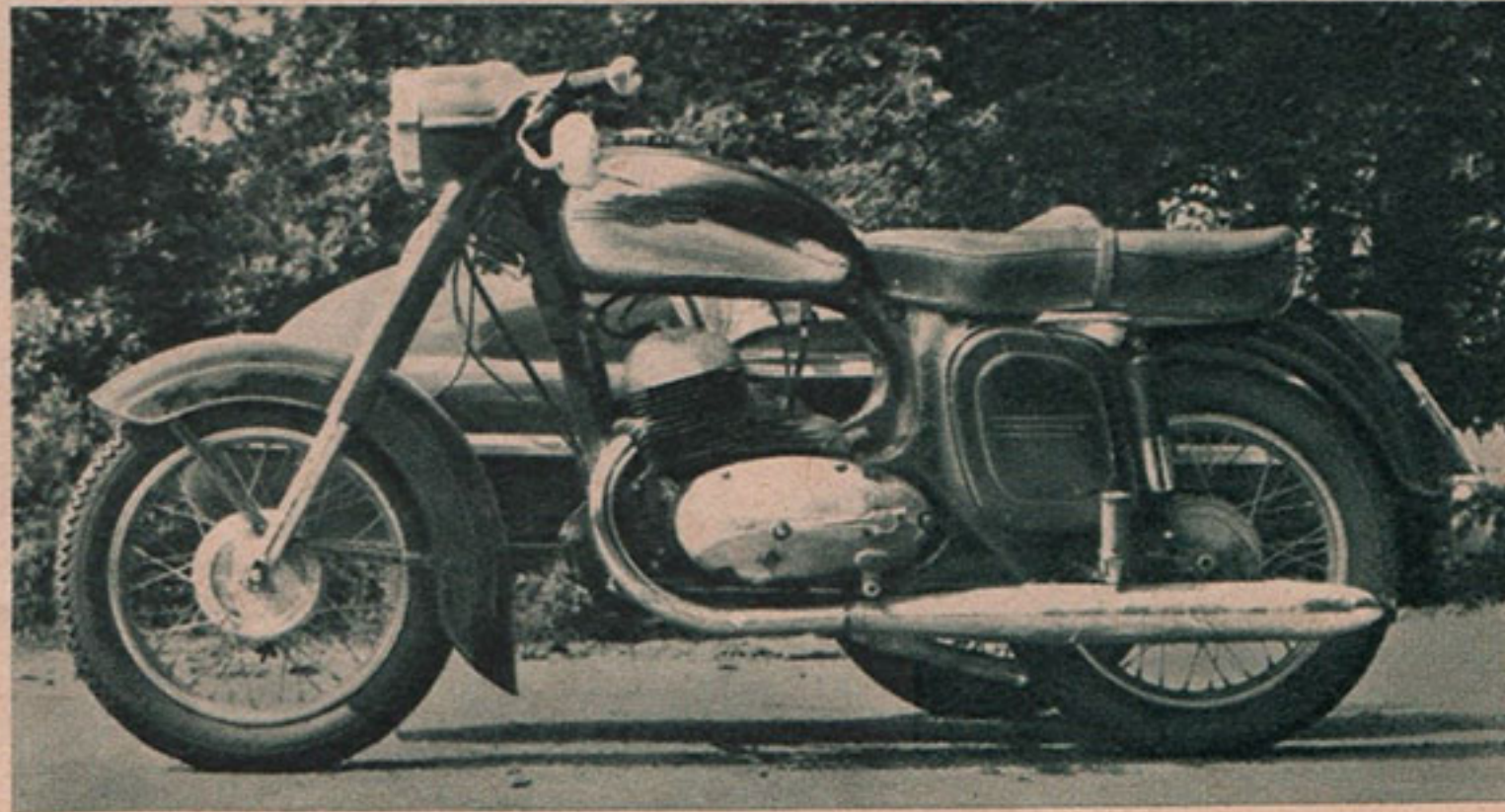
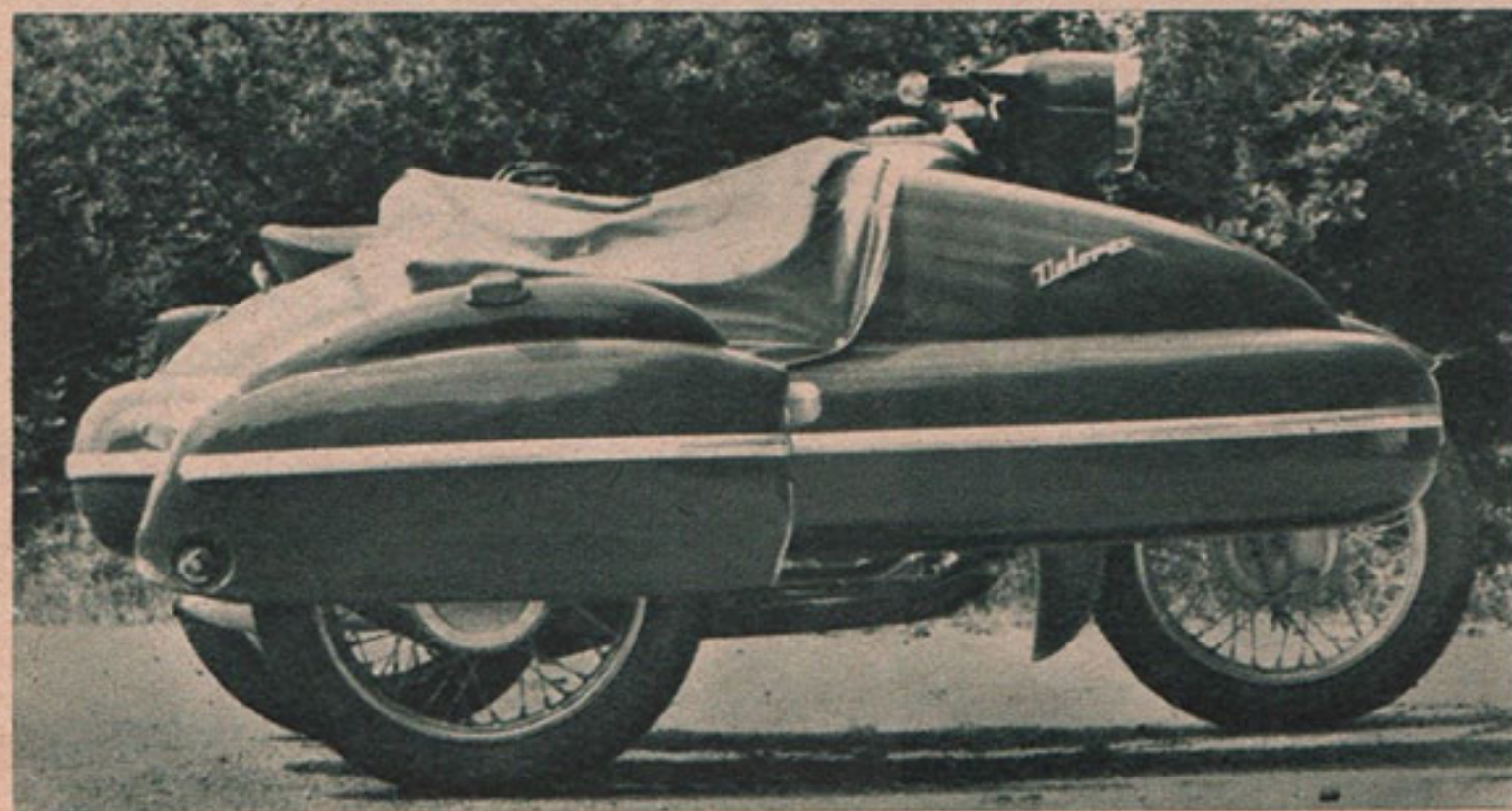
nachgestellt werden. Der Seilzug war noch nicht verschmutzt. Die Radspeichen blieben alle fest. Eine ganze Weile bin ich täglich zur Redaktion und zurück gefahren. Jedesmal 30 km und später 45 km Weg. Aktenzeug und sonstige Utensilien im Seitenwagen. In den morgendlichen und abendlichen Kriechkolonnen saß man zwar oft fest, aber es langte doch, daß man sich durch die größere Wendigkeit eines Gespannes schnell freifahren konnte. Auf der Schnellstraße saß man dann wieder im 70 km/h-Brei. Zu den Wochenenden war es gut, solange man nicht auf viel befahrene Routen kam, dann begann der zähe Weg wieder. Weil man nicht genug drin hat, um Blitzbeschleunigungen und kurze Überholmanöver auszuführen. Schließlich resigniert man und trudelt mit.

Ganz gleich, mit welchen Plänen sich jemand befaßt, der dieses weniger als gewohnt kostende Gespann erwirbt, als Arbeitsweg-Fahrzeug oder als Wochenend-Spazierfahrt-Untersatz — die heutige Verkehrssituation in den Städten und draußen kann man dabei nicht außer acht lassen.

Klacks

Der Seitenwagen sieht von der Seite nicht ungünstig aus. Sehr hohe Bodenfreiheit, Karosserie aus Kunststoff.

Die 350er Jawa-Twin als Gespannmaschine. Der Kippständer hängt wegen der Seitenwagenbefestigung etwas herunter. (Fotos: Klacks)



Zur Darstellung der Verhältnisse möge ein Beispiel dienen: Hans Löpp auf seiner 50er Hercules kassierte in Seesen 9 Strafpunkte. Das bedeutet, daß er unter Berücksichtigung der Karenz von  $\pm 8$  min ganze 17 min zu früh in Seesen war. Noch erstaunlicher wird dieser Wert, wenn wir die Karte betrachten. An der ZK Nienstedt war er losgefahren, hatte einschließlich Seesen 9 Ortschaften passiert, auf sehr kurvenreicher Straße einen Bergrücken überquert und war etwa 1 km über einen Feldweg gehoppelt. Außerdem hat er noch anhalten müssen, um einen Kontrollstempel zu bekommen. Entfernung ZK Nienstedt — GZK Seesen ca. 39 km! So läßt sich leicht ausrechnen, daß er einen Schnitt von 56 km/h gefahren sein muß, wohlgemerkt auf einer Fünffziger! Dabei gehört der Hans beileibe nicht zu denjenigen, die voll durch die Ortschaften braten. Nichts zeigt deutlicher, daß der vorgeschriebene Schnitt zu niedrig war. Müssen wir uns aber mit der Bummelei abfinden, die uns die Behörden aufnötigen? Ist es im Sinne einer sog. Zuverlässigkeitsfahrt, daß wir mit Startnummern wohl versehen durch die Gegend zuckeln müssen und allenfalls zur Verkehrsbehinderung für Sonntagsspazierfahrer werden? Jawohl, ich sagte Verkehrsbehinderung. Was anderes ist denn eine Meute von fünf großen BMW-Gespanssen, die mit 50 km/h schön hintereinander die Straßen entlangtuckern? Wo selbst Tante Frieda in der Familienkutsche sich zu 90 aufraffen möchte? Ist es weiter im Sinne unseres Sports, wenn wir während der Veranstaltung 7er Kerzen in der CB 450 fahren und zur Heimreise die 10er reinschrauben?

Ich möchte mich nicht dem Vorwurf aussetzen, nur zu kritisieren, ohne konkrete Gegenvorschläge zu bieten. Da wir uns nun einmal mit dem niedrigen Schnitt abzufinden haben, bleiben folgende Möglichkeiten, aus einer Spazierfahrt wieder eine Zuverlässigkeitsfahrt zu machen:

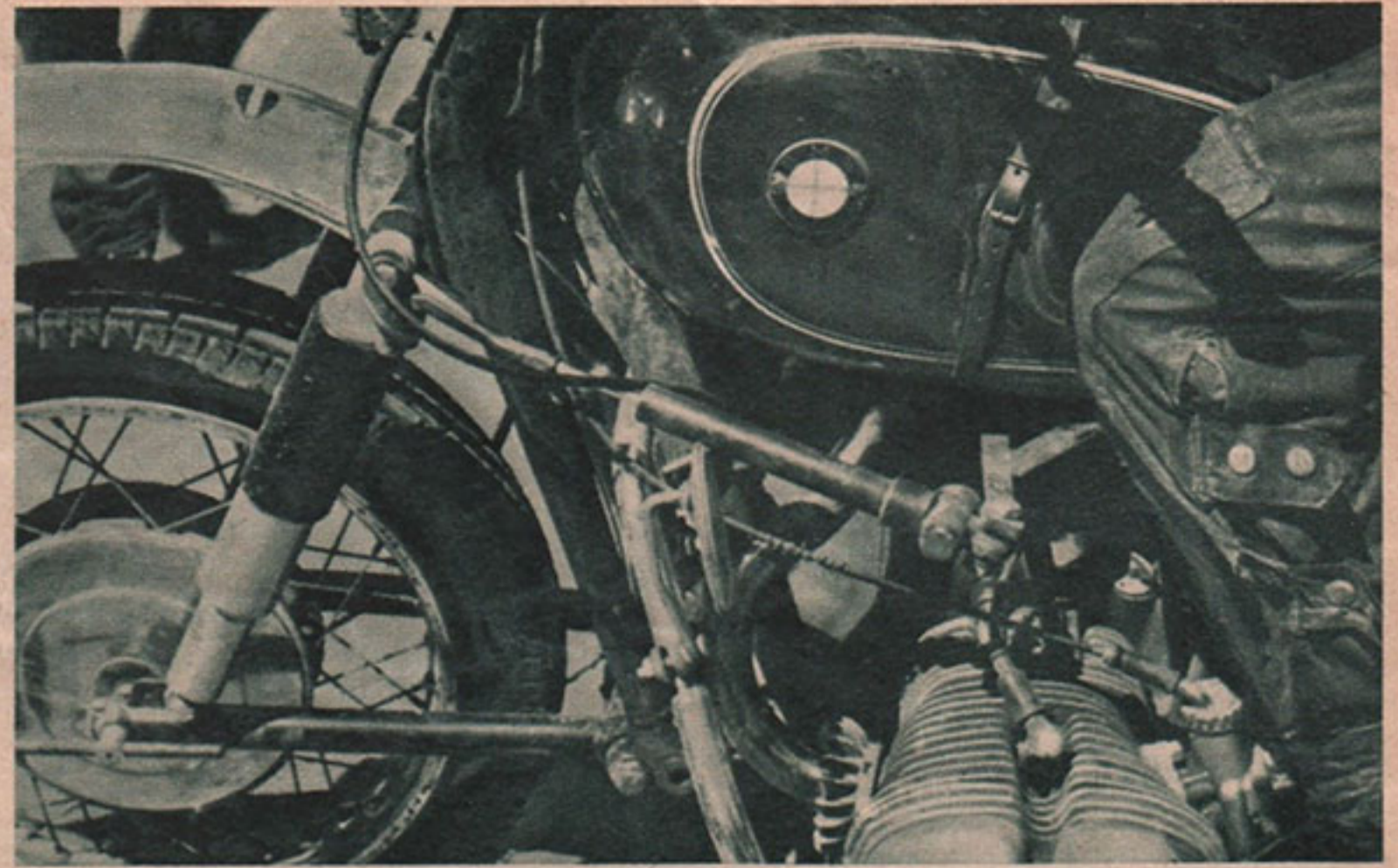
1. Schwierigere Streckenführung über möglichst nicht beschilderte Straßen und Wege.
2. Radikale Herabsetzung der Etappenlänge.
3. Ausgabe des Streckenplans erst am Start, vielleicht sogar erst an den jeweiligen Zeitkontrollen.
4. Einbau raffinierter Schleifen in die Streckenführung, in die unbekannte Kontrollen eingebaut sind.

„Und wo soll ich die Funktionäre hernehmen?“, höre ich schon den Fahrtleiter jammern. Nun, in Wolfshagen im Harz stand eine geheime Durchfahrtskontrolle just in dem Ort, in dem auch ein Orientierungskontrollstempel zu holen war! Dies war in meinen Augen sinnlose Verschwendung kostbaren Kontrollpersonals. Hätte man den Leuten eine Uhr in die Hand gedrückt und sie woanders hingestellt, wäre schon eine ZK mehr gewesen!

Hans Löpp, Oberwambach, der mit seiner 50er Hercules schon des öfteren bei Langstreckenfahrten auffiel, konnte auch hier trotz einiger Strafpunkte den Klassensieg landen . . . , allerdings praktisch ohne Konkurrenz, denn diese fiel restlos aus. War's also doch keine Kaffeefahrt?



Die Zuverlässigkeitsfahrten erfordern doch einige Umbauten an der normalen Straßenmaschine. Zwar weniger bezüglich etwaiger Leistungssteigerung, aber dafür mehr in Richtung Zuverlässigkeit und Bequemlichkeit. An den Maschinen der meisten Fahrer sieht man irgendeine Kleinigkeit, die verbessert wurde, wie hier etwa den hydraulischen Lenkungsdämpfer am BMW-Gespann. Außerdem findet man eine Menge kleiner Tricks: hier wurde die Verlegung der Gaszüge geändert, und die Vorderradachse erhielt einen Drehkebel für leichtere Demontage.



Wer schon in der Pfalz Wagenveranstaltungen fuhr, konnte erleben, daß man eine Kontrolle für zwei Durchfahrten verwenden kann. Die Strecke muß nur als Schleife ein Stück in die Gegend und wieder zurück führen. Dann läßt man die Teilnehmer wieder im Zick-Zack fahren, das Kontrollpersonal packt seine Sachen und erwartet die Fahrer ein Stück weiter an der übernächsten ZK. Inzwischen passiert das Feld eine Kontrolle, deren Funktionäre nun Zeit genug hatten, ihren ersten Standort zu verlassen und sich neu einzurichten. Dies allerdings ist eine Frage perfekter Organisation und Strategie sowie absolut zuverlässiger Leute.

Ich bin mir durchaus bewußt, daß wir auf diese Weise nicht schon nach 500 km in Oberhausen gewesen wären. Falls wir im nächsten Jahr jedoch nicht mehr dorthin kommen sollten, bitte ich meinen Vorschlag doch wenigstens zu überlegen.

Eine weitere Bitte möchte ich nicht versäumen, an den Veranstalter zu richten: laßt einen Schlußwagen laufen, der ausgefallene Teilnehmer einsammelt! Nicht immer trifft es sich nämlich, daß wir dem Koichi Shimada das Motorrad seines Freundes bringen können. Er war in einem abgelegenen Dorf ausgefallen und man hatte ihm versprochen, ihn abzuholen. Montag früh, mitten in der Nacht, fanden wir ihn schließlich nach langem Suchen in einer Scheune zu Großenmoor schlafend im Heu.

Tief in den Pyrenäen werden bei einer Veranstaltung die Maschinen ausgefallener Fahrer automatisch und kostenlos zum Ziel gebracht, erforderlichenfalls werden sie sogar vom Veranstalter bei der Bahn aufgegeben und vom Ziel aus an den Heimatort transportiert.

Drei Wochen nach der Veranstaltung erfuhren wir die Ergebnisse. Zum Vergleich: bei der Sauerländischen Zuverlässigkeitsfahrt eine Stunde

nach Ankunft des letzten Teilnehmers im Ziel! Dabei müßte es doch ohne Hexerei möglich sein, gleich am Ziel die Resultate bekanntzugeben, da alle Sonderprüfungen am ersten Tag stattfinden; vom zweiten Tag sind nur noch die Zeitkontrollen und OK-Stempel auszuwerten. Ist das so schwierig?

Zusammen mit der Ergebnisliste erhielten wir einen Brief von Fahrtleiter Spletstößer. Darin vertritt er die Ansicht, die 1000 km-Fahrt habe sich gemauert, der Medaillenregen sei geringer geworden. Ich meine jedoch, der Medaillensegen ist kein Maß für eine Veranstaltung. Es kann harte Veranstaltungen geben, die mit einem Goldregen enden, und es kann Kaffeefahrten geben, nach denen die Fahrtleitung auf ihren Goldmedaillen sitzenbleibt.

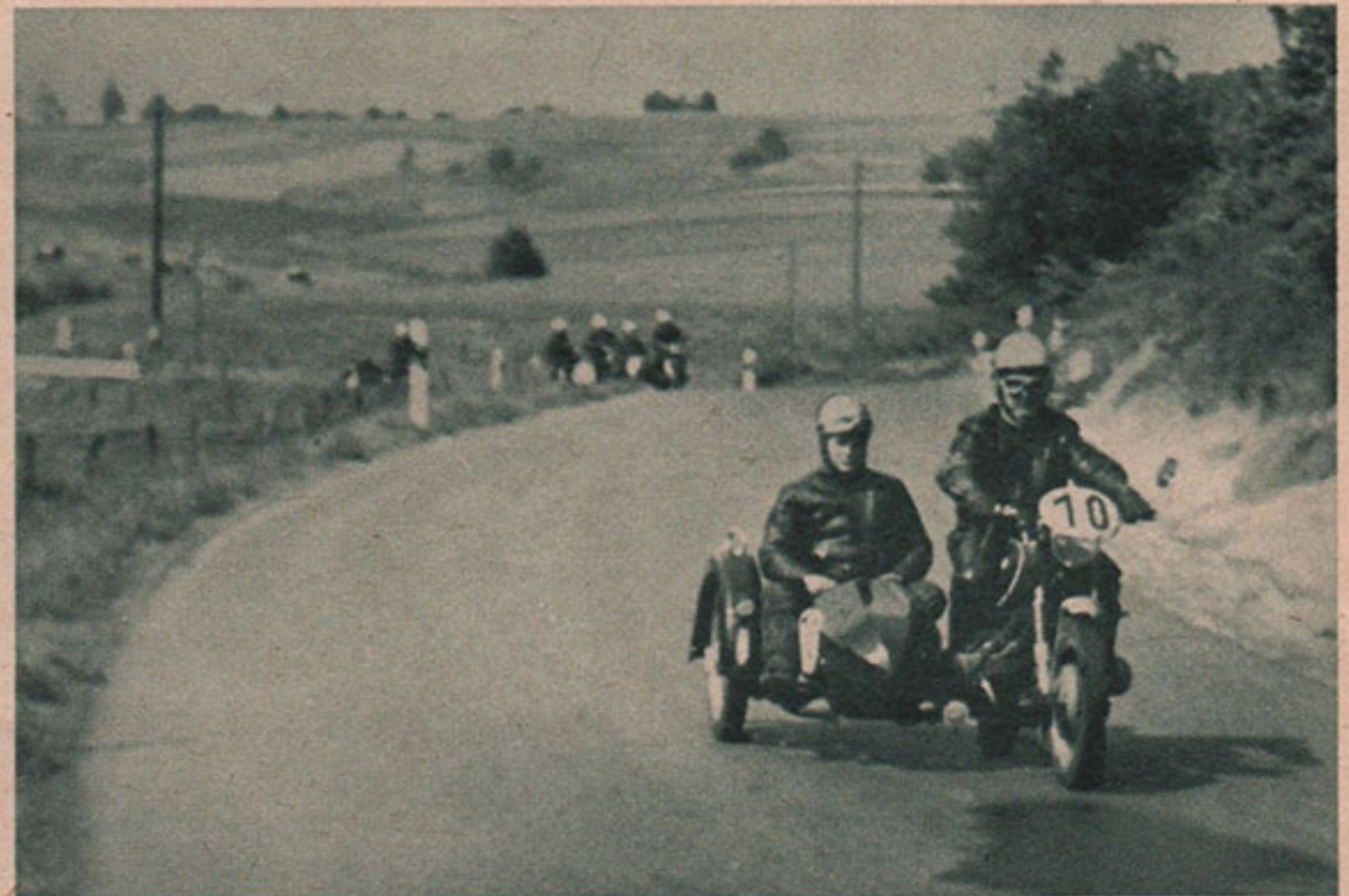
Viele meiner Sportkameraden werden mit mir der Ansicht sein, daß aus der 1000 km-Fahrt wieder eine sportliche Zuverlässigkeitsfahrt werden muß. Gewiß können auch geheime Zeitkontrollen eine Entscheidung auf der Strecke bringen. Dies wurde ja zur Genüge bewiesen. Im vorliegenden Falle waren diejenigen Fahrer bevorzugt, die sich häufig verfahren und an jeder Kreuzung anhalten müssen, um sich nach dem Weg zu erkundigen. Wo bleibt hier der Sinn der Orientierungsfahrt? Andere wieder, die die Nerven hatten, gemütlich dahinzuschaukeln, mußten sich doch fragen, was daran eigentlich „Zuverlässigkeitsfahrt“ war.

Eigentlich wollten wir ein bißchen Spaß an der Freud' haben. Die Straßen waren dazu angetan, sonnig, leer und wie geschaffen zum Motorradfahren, nur durften wir es nicht.

Es liegt nun an Ihnen, Herr Spletstößer, alles zu versuchen, uns die entgangene Freude im nächsten Jahr doppelt wiederzugeben. Glauben Sie nicht auch, daß es gelingen müßte? Wir alle wollen es hoffen!

Bratenstein

Vielleicht kann dieses Bild einen Begriff davon geben, daß die diesjährige 1000 km-Fahrt gar nicht so hart war. Das Siegergespann Lewandowski/Hagemann scheint nicht gerade wettbewerbsmäßig zu „rasen“, im Hintergrund eine Meute von Konkurrenten, die ebenso gemütlich Kolonne fahren.



# Die Jagd auf den Pokal begann!



## 1. Lauf um den Juniorenpokal im Motodrom Hockenheim

333 (in Worten: dreihundertdreißig) Fahrer hatten ihre Nennungen zum ersten Lauf um den Juniorenpokal der OMK im Motodrom abgegeben, 319 erschienen in Hockenheim. Aber nicht mehr als 35 Fahrer in den Soloklassen und 25 Gespanne durfte der Badische Motorsport-Club an den Start lassen. Das heißt, daß 129 ausgesiebt werden mußten. Was bleibt da anderes übrig, als die Rundenzeiten und die Runden des Trainings entscheiden zu lassen? Was bleibt übrig, als dann stur nach Ausschreibung und Reglement zu gehen, um gerecht bleiben zu können? Ich wurde Zeuge, wie Wilhelm Herz einen unglücklichen, aus Bremerhaven anreisenden und wegen einer Reifenpanne an seinem Transportfahrzeug zu spät kommenden, Fahrer abweisen mußte. Hätte er bei diesem Andrang nur eine kleine Ausnahme gemacht, dann hätte er auch alle anderen 129 wieder starten lassen müssen. So hart und unverständlich das zunächst erscheint, es ist glatte Notwehr um der Gerechtigkeit willen, ohne die man eine solche Veranstaltung mit einem so erfreulichen Nennungsergebnis nicht abwickeln kann. Daß da natürlich die Grenzfälle immer am härtesten dran sind, das läßt sich nicht umgehen.

Verschiedentlich kritisierten Fahrer nachher die Zeitnahme, wenn sie nach dem Training nicht zugelassen wurden, obwohl sie nach ihren Beobachtungen und eigenen Stoppungen sogar sehr schnelle Leute überholt hatten, die später starten

durften. Aber ein Protest gegen die Zeitnahme ist nicht zulässig, so daß die Frage immer offenbleiben muß, ob die Zeitnehmer beim Training durch die Menge der Startenden nicht auch überfordert sind. Was ich persönlich noch am neuen Motodrom zu bedenken gebe, das ist die Frage, wie man eigentlich anständige Bilder in den Kurven während der Rennen machen soll, wenn überall „Sperrzone“ für Fotografen ist. Die Hockenheimer müssen sich damit beschäftigen, sonst vergeht unsere Lust und vor allem die Möglichkeit, einen lebendigen Bericht vom Geschehen zu verfassen. Fürs MOTORRAD kann man nun mal nicht von der Pressetribüne herunter fotografieren und schreiben. (Vielleicht leihen die Hockenheimer uns die nötigen langbrennweitigen Super-Objektive für die augenblickliche Situation —!) Sie sind ja sonst sehr wendig und haben uns — vor allem auch bei der Herstellung unserer Schallplatten — immer großzügig arbeiten lassen. Es wird da also wohl auch noch etwas geschehen.

Von den letztjährigen Vorschlägen, das Anfangsniveau der Nachwuchsfahrer hinsichtlich ihrer Fahrkunst anzuheben, merkte man nichts. Jedoch richtete Wilhelm Herz wie immer vor einem Junioren-Start an die Teilnehmer ein paar zur Vernunft mahnende Worte. Immerhin etwas „Offizielles“ in dieser Richtung, und die Jungens sollten es nicht als Kritik, sondern als Mühe werten, den sportlichen Weg für sie zu erleichtern.

Es ist und bleibt ein Unding, daß jemand das Motorradfahren erst *während* der Nachwuchsrennen zu lernen gedenkt, und so bleibt grundsätzlich die beste Forderung bestehen: Fahrt auch im Alltag mehr Motorrad!

Ich weiß nicht, worin der Unterschied zwischen dem Herrichten mancher sauberer Junioren-Rennmaschine mit neuen Ideen steckt und mancher „diamantenen“ Fabrikmaschine, wenn man sieht, was manche junge Burschen auf die Räder bringen. Das ist etwas Faszinierendes im Junioren-Fahrerlager, denn in ihren Maschinen stecken nicht selten ebenso viele Berechnungen, Arbeitsstunden, kleine Erfindungen und technische Wagnisse — zwar noch auf einem anderen Niveau — wie in einer Fünfzylinder-Honda beispielsweise. Und ihre Begeisterung ist erstaunlich trotz oftmaliger Nackenschläge. Und während der Rennen und während des Trainings gibt es nicht selten mehr Spannung und Überraschung als bei einem Grand Prix. Soll mir einer sagen, daß das Juniorenrennen im Motodrom nicht ebenso spannend wie der Große Preis von Deutschland gewesen ist —!

Es begann gleich bei der 50er Klasse. Nach den heißen Trainingstagen hatte ein Wetterumsturz Regen gebracht. Die Strecke war intensiv durchgenäßt. Acht Runden waren zu fahren auf dem großen Kurs = 54,1 km, und fünf Runden lang führte der Düsseldorfer Ludwig Faßbender auf einer Kreidler das Feld an. Ihm folgte zuerst Franz Velten aus Rüsselsheim (Kreidler). Aber in der fünften Runde tauchte plötzlich Winfried Reinhard aus Ludwigshafen (Kreidler) mit einer Runde von 3:35,3 = 113,18 km/h von hinten an der Spitze auf! Hinten im Felde spielte sich eine zweite Schlacht ab, denn der Fahrer Albert Kaupp aus Nagold (Kreidler), der einen sehr schlechten Start gehabt hatte, war in einer rasenden Verfolgungsjagd bis auf die siebte Position aufgerückt und hatte in der fünften Runde neuen Ausweiskreidler-Rekord mit 3:30,3 = 115,85 km/h erzielt. Jetzt schickte er sich an, die Führungsgruppe anzugreifen, in der sich als einziger „Marken-Fremdling“ Friedrich Mohr (der Bruder vom Dicken!) aus Hausen auf einer Derbi befand. Aber Kaupps Maschine machte diesen Spaß nicht mehr mit und streckte die Waffen. So kam Win-



Da jagen Glitzner (117, Bultaco) und Schmid (119, Honda) fast nebeneinander auf der regennassen Zielgeraden entlang. Bis zur 6. Runde in der 125 ccm-Klasse ging dieses spannende Duell, das Glitzner schließlich für sich entschied. Bild oben: Bis in die letzte Runde gab es auch bei den Gespannen über die gesamte Distanz unerhört spannende Positionskämpfe.



fried Reinhard zu dem Sieg und zu den ersten hohen Punkten für den Gewinn des Juniorenpokales 1966.

**Das offizielle Ergebnis:**

1. W. Reinhard, Ludwigshafen (Kreidler) 29:26,0 = 110,3 km/h; 2. Fassbender, Düsseldorf (Kreidler) 29:51,7 = 108,8 km/h; 3. Velten, Rüsselsheim (Kreidler) 31:12,6 = 104,1 km/h; 4. Mohr, Hausen (Derbi) 31:48,0 = 102,5 km/h; 5. Schweitzer, Konz (Kreidler) 32:16,3 = 100,6 km/h, und weitere 19 Fahrer. Ausgefallen: 11.

Die 8 Erstplatzierten erhalten für die Wertung zum Juniorenpokal bei diesem ersten diesjährigen Lauf (wie in allen übrigen Klassen) 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 Punkte.

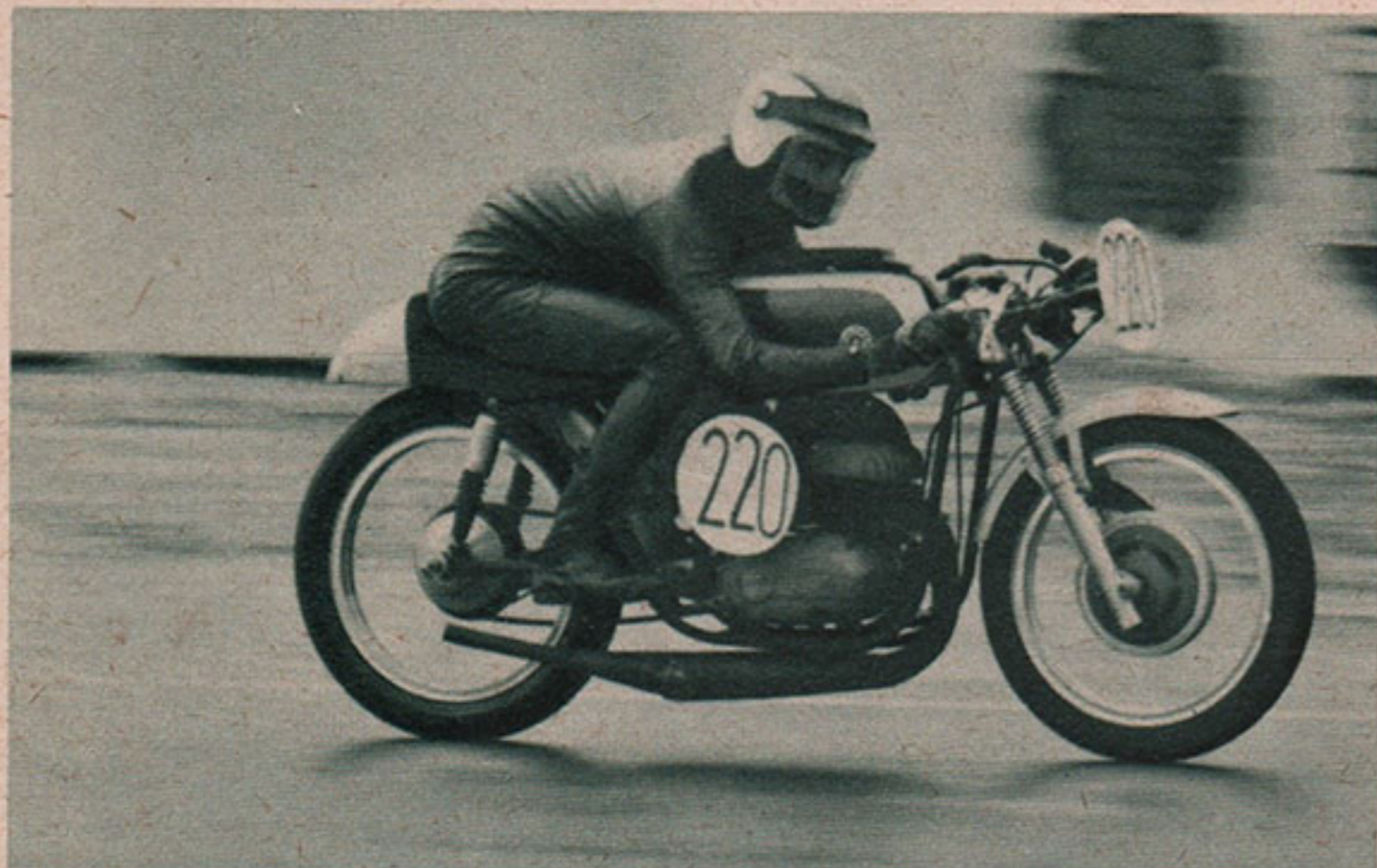


Der Regen nahm wolkenbruchartige Formen an, aber eisern wurde das Rennen der 125 ccm-Maschinen über acht Runden gestartet. Und es schien, als ob die jungen Fahrer den Wolkenbruch überhaupt nicht registrierten. Denn zwischen Manfred Noller, Stuttgart (Honda), Jürgen Glitzner, Essen (Bultaco) und Rolf Schmid, Sindelfingen (Honda) gab es sofort einen harten Kampf um den ersten Platz. Während der acht Runden sah es im einzelnen zwischen den ersten beiden folgendermaßen aus: 1. Runde Glitzner/Schmid, 2. Runde Schmid/Glitzner bis 5. Runde, 6. Runde bis ins Ziel Glitzner/Schmid. Diese Reihenfolge jedoch immer wieder dicht an dicht. Ebenso ging es dann um den vierten Platz hinter Noller zu, um den sich eine Reihe gleichschneller Leute raufeten. Noch weiter zurück ins Feld wurde ebenfalls um jeden Platz, um jeden Meter gekämpft. Dabei fuhr die schnellste Runde in diesem Wetter Manfred Noller, Stuttgart (Honda), in 3:11,7 = 127,113 km/h. Die Hondas sind ausnahmslos die 125 ccm Production Racer, die Bultacos die käuflichen Serienrennmaschinen.

**Das offizielle Ergebnis:**

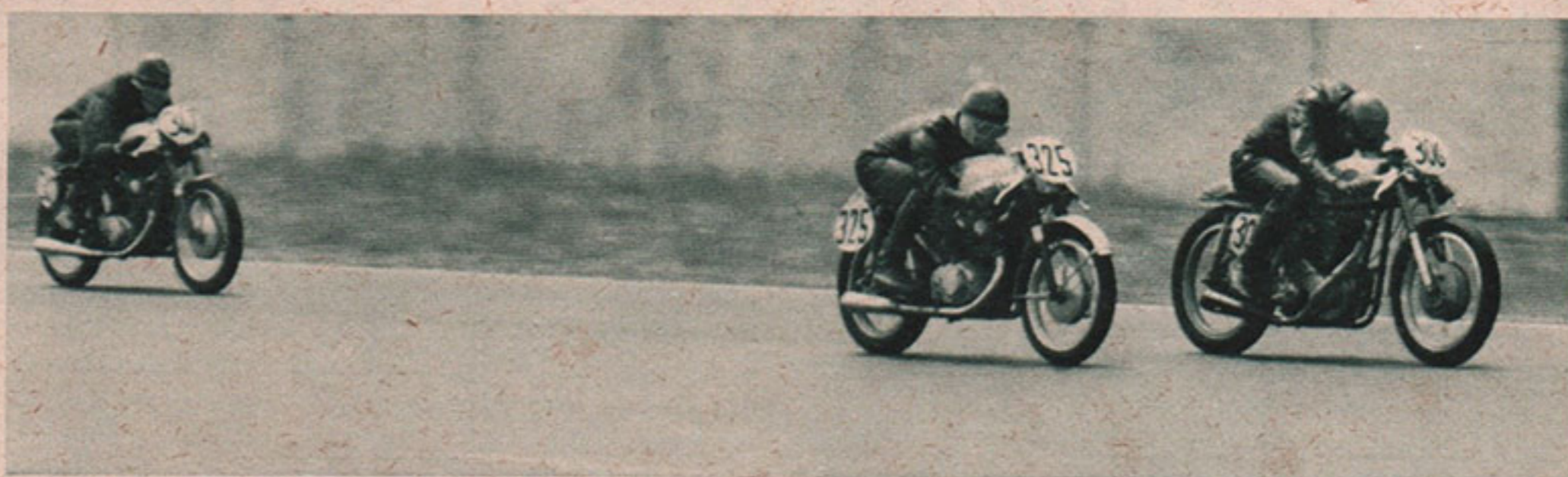
1. Glitzner, Essen (Bultaco) 26:14,3 = 123,85 km/h; 2. Schmid, Sindelfingen (Honda) 26:21,9 = 123,2 km/h; 3. Noller, Stuttgart (Honda) 26:25,4 = 122,9 km/h; 4. Alberti, Hannover (Honda) 27:14,0 = 119,3 km/h; 5. Huber, Hinterweidenthal (Bultaco) 27:15,4 = 119,1 km/h, und weitere 16 Fahrer. Ausgefallen: 12.

Toni Gruber aus Weiler, Sieger der 250 ccm-Klasse auf Bultaco. Er hatte eine wirklich schnelle, allen Konkurrenten überlegene Maschine.



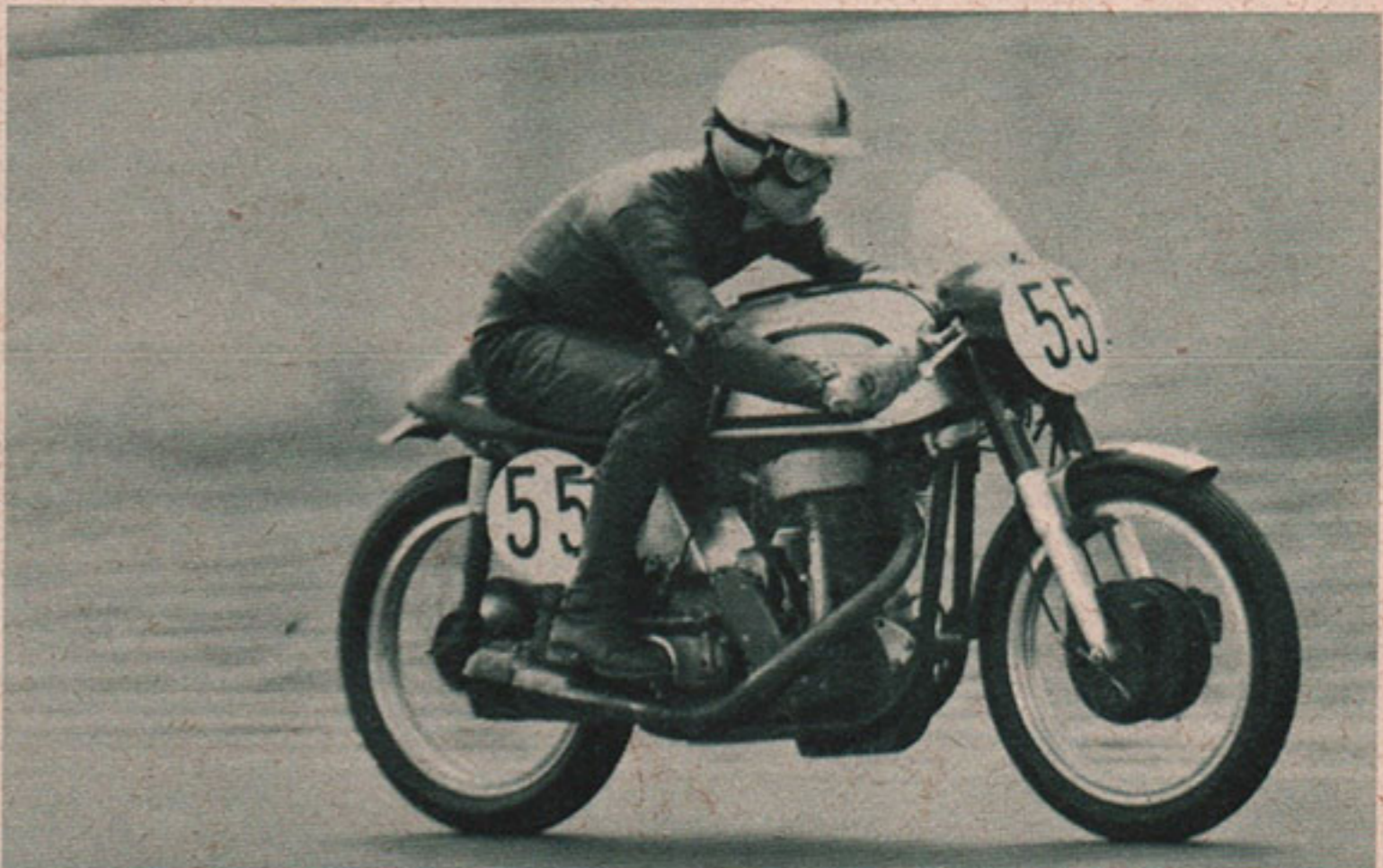
Als die 250 ccm-Maschinen an den Start gingen, hatte sich das Wetter wieder beruhigt. Einen Yamaha-Serien-Renner-Hecht im Karpfenteich sollte es diesmal nicht geben, eine gemeldete Maschine erschien nicht am Start, und die andere unter Wolfgang Camphausen aus Bochum lan-

Hinter den Spitzenreitern ist bei den Junioren sogar bis zum letzten Platz noch allerhand los. Es ist egal, welche Klasse - 125 ccm im Regen oben (106 = Klaus Huber, Bultaco, 109 = Werner Zähringer, Bultaco), 350 ccm-Klasse Mitte (325 = Günter Berg, Honda, 306 = Winfried Engel, BSA).



dete auf Platz 11. Auch von den Hondas war nicht viel zu merken diesmal, die beste unter Erhard Konwarz aus Dortmund sah man auf Platz 7. So gab es den alten Kampf der Veteranen-Mäxe gegen die Veteranen-Adler-RS und dazwischen frischen Wind von den Bultacos her. Dazu Klägers Eigenbau unter Siegfried Wohleb, Freiburg (später Platz 6). Vom Start weg sägten die letzteren ihren Konkurrenten etwas vor: Toni Gruber aus Weiler führte mit Vorsprung das Feld an, gewann mit großem Vorsprung ganz lässig, und der zweite Mann wurde Manfred Heck aus Düsseldorf, ebenfalls auf Bultaco. Die nächsten beiden Plätze gehörten zwei Adler-RS-Maschinen, und der fünfte Platz einer Nachmeldung aus Berlin auf NSU-Max. Wie wäre es,

Dietmar Völmle, Stuttgart (Norton), gewann in gekonnter Fahrweise auf einem sehr schnellen Motorrad die 500 ccm-Klasse.



wenn Honda und Yamaha sozusagen als Brausepulver ein wenig Fahrerbetreuung beim Juniorenpokal treiben würden? — Fragen Sie nicht, ob sich das auszahlt! Es zahlt sich aus. Diesmal wäre das nicht schlecht gewesen, zumal sonst kaum Renndienste im Motodrom waren —!

**Das offizielle Ergebnis:**

1. Gruber, Weiler (Bultaco) 28:01,7 = 130,3 km/h; 2. Heck, Düsseldorf (Bultaco) 28:36,7 = 127,8 km/h; 3. Badenberger, Salzgitter (Adler-RS) 28:39,2 = 127,6 km/h; 4. Schneider, Nürnberg (Adler-RS) 28:45,8 = 127,0 km/h; 5. Lohfeld, Berlin (NSU) 28:54,3 = 126,5 km/h, und weitere 17 Fahrer. Ausgefallen: 13. Schnellste Runde: Wohleb, Freiburg (Kläger-Eigenbau), 3:02,0 = 133,9 km/h.



Neun Runden (= 61 km) hatten die 250er Maschinen zu bewältigen, 10 Runden (= 67,7 km) waren für die 350er vorgesehen. Die Strecke trocknete ab, zaghaft war die Sonne wieder da, und 31 Fahrer gingen auf die kurze Juniorenreise. Wissen Sie, wer Trainingsschnellster war? Günter Fischer aus Neuhausen auf der Maico-Straßenrennmaschine! Und jetzt lag er in der ersten Runde auch in der Spitzengruppe. Vor ihm waren Dieter Sütterlin, Freiburg (Norton) und Ewald Hüttlin, Dillstein (Honda). In der zweiten Runde hatte sich der Spitzenkampf so ziemlich zugunsten Sütterlins entschieden, nur um Platz zwei bis vier gab es heftige Duelle, aus denen schließlich nach einer Ausweisrekordrunde mit 2:52,1 = 141,59 km/h Rolf Braun aus Dietlingen auf Honda als bester Fahrer hervorging. Fischer landete mit seiner Maico auf Platz 6.

Es wäre schön, wenn man bei Maico probieren würde, auf Bultaco-Basis etwas für den Straßensport zu tun, die Voraussetzungen sind schon erfüllt.

**Das offizielle Ergebnis:**

1. Sütterlin, Freiburg (Norton) 29:51,9 = 137,6 km/h; 2. Braun, Dietlingen (Honda) 29:55,7 = 137,4 km/h; 3. Hüttlin, Dillstein (Honda) 29:56,6 = 137,3 km/h; 4. Main, Gelsenkirchen (AJS) 29:58,1 = 137,2 km/h; 5. Finke, Säckingen (AJS) 30:28,6 = 135,0 km/h, und weitere 13 Fahrer. Ausgefallen: 13.



Dietmar Völmle, Stuttgart (Norton) als Trainingsschnellster mit 2:36,8 = 155,4 km/h kam als erster etwas vor dem Felde aus der ersten der (Schluß auf Seite 410)



4. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft 1966

# EINE NORDBAYERISCHE FEHLEISTUNG

*„Gerade solche harten Motorradgeländefahrten waren zur Gründungszeit unseres Clubs und jahrelang ständiger Bestandteil unseres Veranstaltungsprogramms, insbesondere als viele Motorradsportler Gründungsmitglieder unseres Clubs sind.“*

Schwerwiegendere Mängel als das Deutsch dieses Begrüßungssatzes im offiziellen Programm der Nordbayerischen ADAC-Geländefahrt (4. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft 1966) wies die Organisation der am 12. Juni im Raum um Altdorf bei Nürnberg durchgeführten Veranstaltung auf. Und wenn auch zu Zeiten der zitierten Gründungsmitglieder die Anforderungen an die Ausrichtung eines Geländewettbewerbs zweifellos andere waren als heute — man hätte sich eigentlich beim Motorsport-Club Nürnberg — und vielleicht auch beim ADAC-Gau? — darüber im klaren sein müssen, was es heißt, 1966 einen Geländemeisterschaftslauf so aufzuziehen, daß er neben den vorbildlichen Veranstaltungen anderer Clubs in anderen Gauen bestehen kann.

Wobei man sich natürlich fragen muß, wieso — obwohl es doch eben sicher Veranstalter gab, denen man ohne jedes Risiko eine solche unbestritten schwierige Aufgabe übertragen konnte — Nürnberg überhaupt diesen Lauf erhielt, nachdem frühere Veranstaltungen hätten Veranlassung geben müssen, skeptisch zu sein. Aber als man erfuhr, daß ein Mann nicht mittun werde, den man als Garanten eines ordnungsgemäßen Ablaufs betrachtet hatte, war es wohl zu einer Änderung zu spät. Vielleicht hatte auch der oder jener insgeheim geglaubt, Nürnberg sei gleich Roth. Aber das war eine Verkennung der personellen Hintergründe — eine Identifizierung mit der Krottenmüllerschen Musterveranstaltung in Roth trifft nicht zu.

Wer vor wenigen Wochen geglaubt hatte, Kritik an der Streckenmarkierung (und Streckenführung) der österreichischen Alpenfahrt üben zu können — er mußte hier insgeheim Abbitte tun. Denn was sich die Nürnberger hinsichtlich der Auspfeilung leisteten, war schon verwunderlich (und der in solchen Fällen übliche Hinweis auf die bösen Buben, die die Hinweispfeile umgesteckt hätten, ist wenig glaubhaft). Die Markierungen waren nicht nur ungenügend — sie waren

teilweise auch irreführend, so daß sich Fahrer verfahren oder bei Einheimischen nach dem Weg fragen mußten. Es gab deshalb Strafpunkte und mehrere Ausfälle durch Verfahren schon gleich in der ersten Runde.

Der organisatorisch noch schlimmere Fehler (der glücklicherweise dank der Umsicht der Fahrer mit „nur einem“ Unfall quittiert wurde) war die Anlage der Strecke. Sie kreuzte nicht nur — teilweise dabei völlig ungenügend abgesichert — stark befahrene Hauptstraßen, sondern war auch kilometerlang auf diesen geführt, so daß die behinderten und gefährdeten Wettbewerbsteilnehmer sich auf schmalen Straßen zwischen sich begegnenden Kolonnen der sonntäglichen Ausflügler bewegen mußten. So was mag in Italien möglich sein — hier war es alles andere als eine Werbung fürs Motorrad. Und man braucht sich nicht zu wundern, wenn die Behörden immer weniger geneigt sind, derartige Veranstaltungen zuzulassen; wenn sie mit so wenig Selbstverantwortlichkeit eines Veranstalters rechnen können wie hier, dann ist klar, daß sie sich auch noch den letzten Toleranzmöglichkeiten verschließen.

Der besagte Unfall ereignete sich übrigens bezeichnenderweise in einer Ortschaft, die auf der knappsten Etappe lag. Kein Wunder, daß die

**Oben:** In der Zeit- (und Tank-)Kontrolle Rasch gab es für Privatfahrer keinen offiziellen Tankdienst — obwohl sich nur 200 m danach eine Tankstelle befand, die sich auch noch auf die Übernahme dieses Dienstes eingerichtet hatte!

**Rechts:** Als ausgezeichnet erwies sich die Organisation der Trialprüfung — aber die hatte in kameradschaftlicher Schützenhilfe (einschl. der Punktrichter) der andere Nürnberger Club übernommen! Fotos: V. Rauch

Fahrer sich da nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung hielten; verantwortlich ist zwar der, dem's dann passiert — aber der moralisch Verantwortliche ist in solchem Fall der Veranstalter, der mangels ausreichender Erfahrung eine nicht passende Strecken- und Zeitplanung aufstellt. Die Strecke selbst war dort, wo sie nicht über asphaltierte Straßen lief, nicht schlecht ausgewählt. Sie war gewiß nicht leicht — ausgesprochen schwer wurde sie für die Fahrer (abgesehen von den erwähnten Markierungs- und Sicherungsmängeln) durch die Hitze, die in diesen Tagen über ganz Deutschland brütete, und durch den Staub, der in dichten Schwaden auf den Sandstrecken aufgewirbelt wurde. Von 203 Gestarteten (eine Rekordzahl bei den diesjährigen Meisterschaftsläufen) fielen allerdings 63 aus — aber von den restlichen 140 Mann wurden dennoch 102 als Goldmedaillengewinner gewertet. Die starke Behinderung der Fahrer durch den Staub war dann auch die Veranlassung, daß man, nachdem man die erste Runde forsch hatte mit A-Zeiten fahren lassen, für die zweite B-Zeit ansetzte. Aber andererseits hinderte das nicht, daß dann die dritte Runde doch wieder mit A-Zeit gefahren wurde. Zweifellos etwas ungewöhnlich — aber eben auch ein Zeichen mangelnder Erfahrung.





Natürlich erfordert die Vorbereitung einer solchen Fahrt viel Kleinarbeit und unendliche Mühe. Aber sie muß bis ins letzte Detail aufgewendet werden, wenn alles klappen soll. So hatte man keine Vorkehrungen getroffen, als die Strecke den Weg einer Prozession kreuzte, so daß die Fahrer entsprechend aufgehalten wurden und sich dann, wie nach Öffnen eines Stauwehrs, massiert wieder auf die Weiterfahrt machten. Glücklicherweise hatte man (durch einen puren Zufall) noch rechtzeitig davon erfahren, daß in einem der kleinen fränkischen Orte an diesem Sonntag gerade Kirchweih gefeiert wurde — er stand ursprünglich im Streckenplan als Kontrollstelle. Hätte das eine Gaudi zwischen den Würschtelbuden gegeben! Dafür hatte man die (dreimal zu passierende) Tank- und Zeitkontrolle in Rasch so wenig glücklich plaziert, daß die mit allen Neunen ankommenden Fahrer durch eine schmale Gasse mußten, die durch die dort abgestellten großen Sportdienstwagen der Industrie gebildet wurde. Leider aber gab es dort für unbetreute Privatfahrer keinen offiziellen Tankdienst — nicht verwunderlich, daß die nach Gutdünken unterwegs tankten u. a. direkt vor der Uhr der Zeitkontrolle an der Sonderprüfung — der darauf aufmerksam gemachte OMK-Kommissar zuckte nur mit den Schultern, er wußte wohl Bescheid.



**D. Kramer — Augustin — Behrens**

Für die Presse und andere Interessierte gab es keinen Zeitplan (die hergestellten Abzüge konnten nicht ausgegeben werden, weil sie unleserlich waren). Der in die Fahrerkarten eingetragene Zeitplan stimmte schon gleich am Anfang deshalb nicht, weil man vergessen hatte, die 20 Minuten zu berücksichtigen, die jeder Fahrer zur Besichtigung der Trialstrecke zugebilligt bekommt. So mußten also alle vorgetragenen Zeiten vom Fahrer selbst wieder geändert werden.

Unser Kollege Poensgen konnte an einer der Zeitkontrollen mit Mühe und Not verhindern, daß sie vorzeitig abgebaut wurde; „hier kommt doch keiner mehr“, sagte man ihm. Und es bedurfte aller Überredungskunst, sie zum Dableiben zu bewegen, bis — das ganze noch ausstehende Feld der Ausweisfahrer etwa 10 Minuten später programmgemäß durchkam!

Den Punkt auf's i setzte dann die abendliche Siegerehrung, die für 20 Uhr anberaumt war. Um 21 Uhr schließlich sprach der Fahrtleiter trostreiche Worte zur harrenden Menge und verhiß ihr die Resultate (die dann tatsächlich erst gegen Mitternacht kamen) für 22 Uhr. „Man müßte eigentlich 12 Stunden Zeit für eine so komplizierte Auswertung haben“, meinte er.

**Dotterweich — Gienger — Müller**



Aber damit hatte er sich auch noch verschätzt. Denn Tage nach der Veranstaltung kam eine neue Ergebnisliste (Einspruchsfrist bis 20. Juni) — weil festgestellt wurde, daß bei den am Veranstaltungabend ausgehängten Resultaten „in einigen Fällen Rechenfehler vorhanden waren“. Nach dieser Liste sollen das die Klassenbesten gewesen sein („sollen“ müssen wir deshalb sagen, weil nach neuerlichen Mitteilungen auch diese Liste noch Fehler enthält!):

**Lizenzfahrer**

50 ccm: V. Kramer (Zündapp), H. Brinkmann (Hercules), N. Gabler (Hercules). — 75 ccm: K. Kämper (Zündapp), F. Brandl (Zündapp), D. Zörnig (Victoria). — 100 ccm: K. Augustin (Hercules), S. Gienger (Zündapp), H. Beranek (Zündapp). — 125 ccm: D. Kramer (Zündapp), H. Trinkner (Hercules), G. Dotterweich (DKW). — 175 ccm: L. Müller (Hercules), L. Specht (Zündapp), A. Seitz (Hercules). — 250 ccm: W. Behrens (Husqvarna) (Tagesbester in der Sonderprüfungswertung), F. Witzel (Maico), R. Herberts (Husqvarna). — 350 ccm: E. Schmider (NSU), F. Hagemann (Maico), W. Kolisch (Maico). — 500 ccm: F. Nädinger (Maico), J. Wenz (Maico), H. Schütze (BMW). — Über 500 ccm: H. Schek (BMW), K. Tweesmann (BMW).

**Ausweisfahrer**

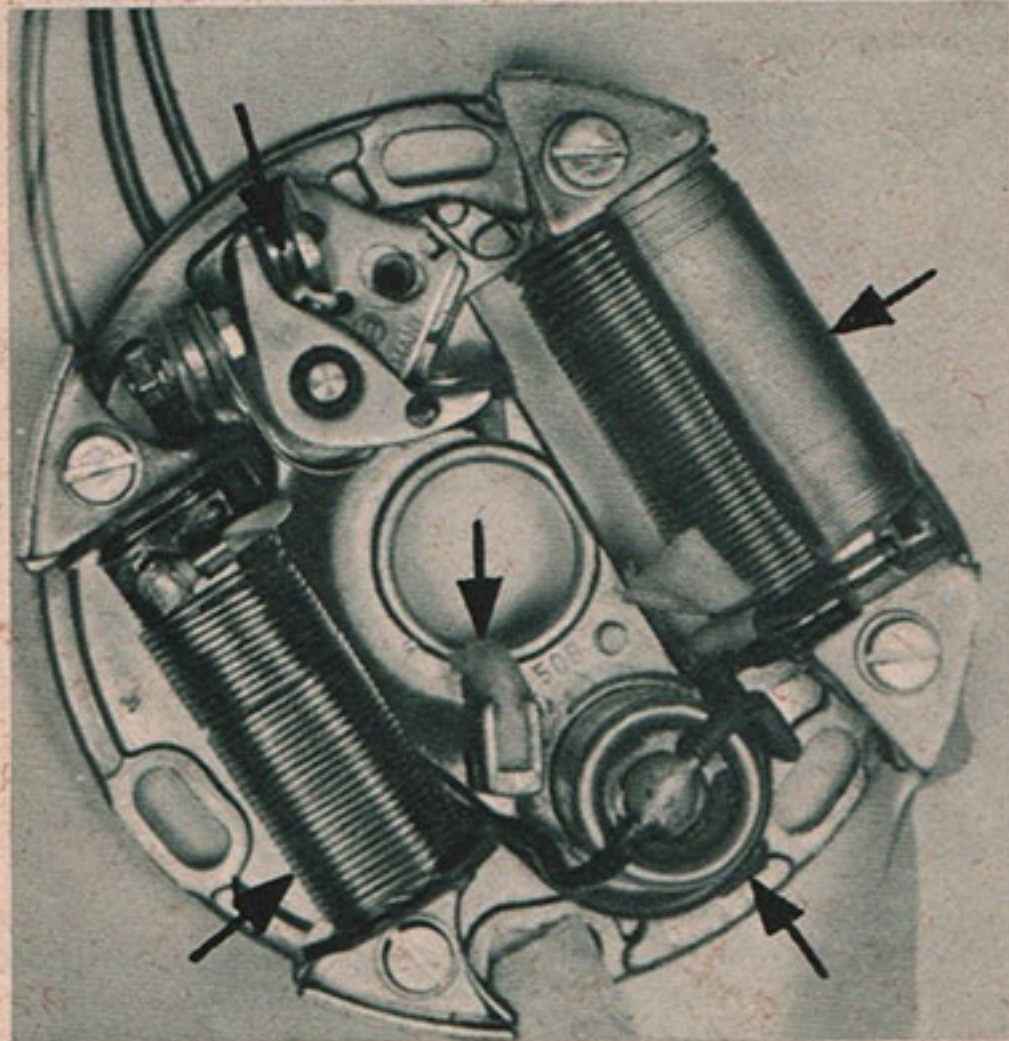
50 ccm: G. Lilie (Zündapp). 100 ccm: Gropp (Hercules). 175 ccm: H.-J. Kornfeld (Hercules). — 250 ccm: W. Butzner (Honda). — 350 ccm: E. Hartmann (Maico). — 500 ccm: H. Dähne (Maico). — Seitenwagen bis 350 ccm: Höhmann/Geisselhardt (NSU). — Über 350 ccm: Noss/Noss (BMW).

S. R.



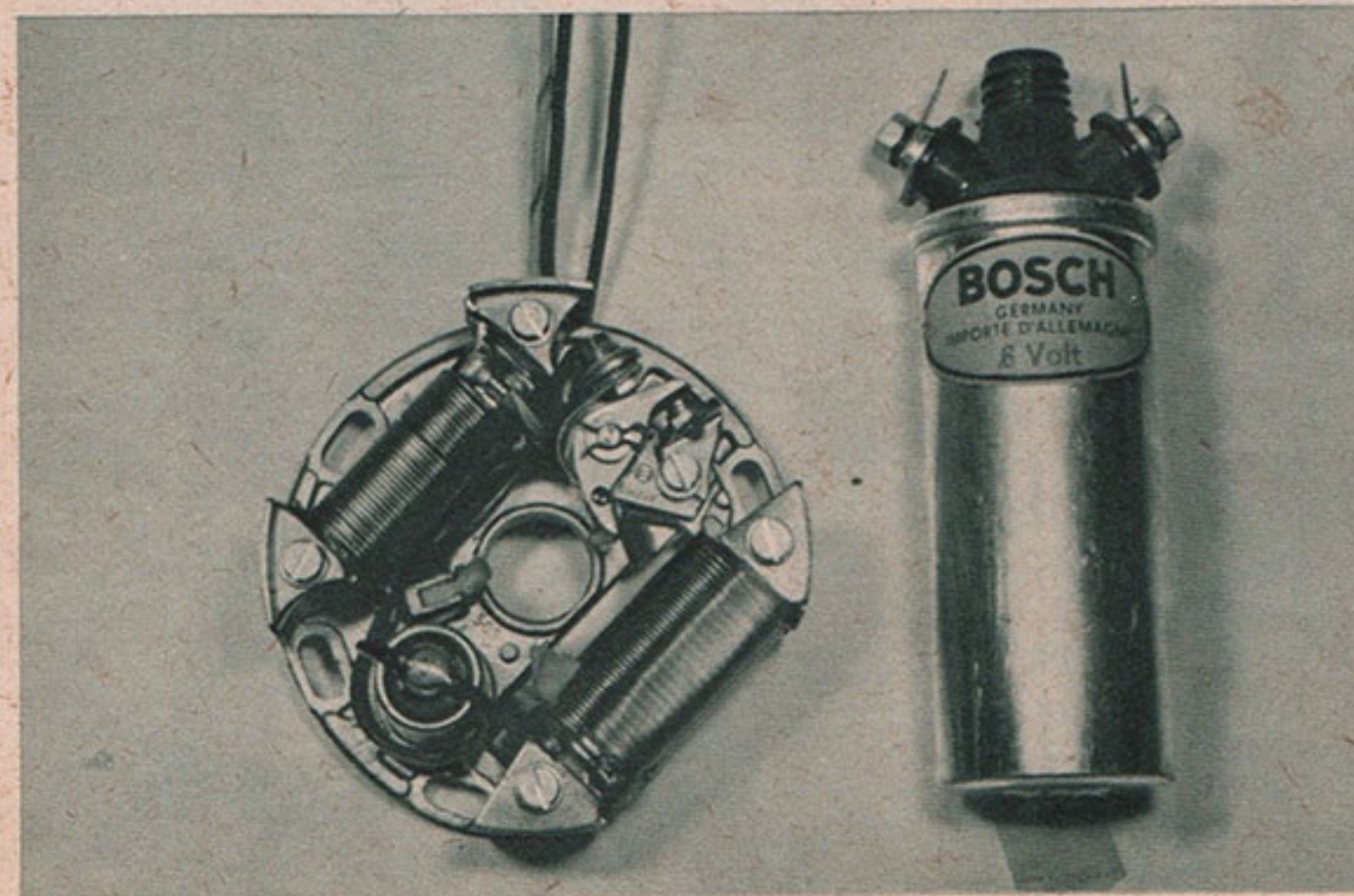
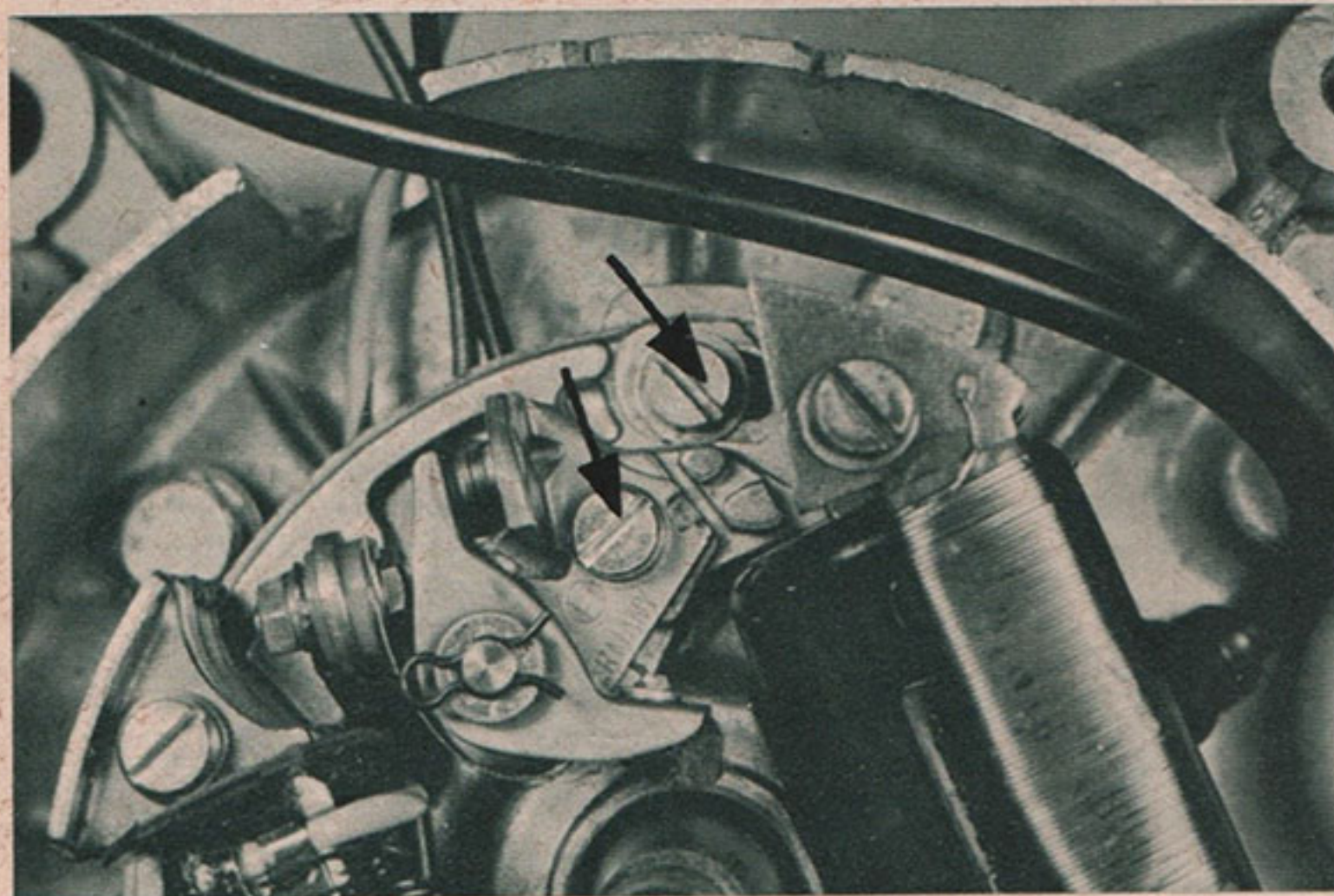
# Vergaser und Zündanlage der Fünfiger <sup>7</sup>

Oberhalb der Zündspulenwicklung befindet sich noch ein besonders kleines „Ankereisen“, sozusagen ein bewickelter schmaler Blechstreifen mit Polshuhen. Das eine Ende dieser Drahtwicklung ist wieder an Masse gelegt, das zweite mittels einer grün mit roter Linie gekennzeichneten Leitung nach außen herausgeführt. Es handelt sich hier um eine Zusatzwicklung, die einen Wechselstrom mit 5 Watt Leistung abgibt, der zur Speisung eines gesonderten Bremslichts verwendet wird. Die Leistungsausbeute der Lichtspule beträgt bei diesem Bosch-Typ 29 Watt, 25 für die Biluxbirne 25/25 Watt im Scheinwerfer, 4 Watt für die Rückleuchte. Die Addition von 29 und 5 Watt ergibt 34 Watt, und von dieser Leistungsbezeichnung ist oft die Rede, wenn man vom Schwunglichtmagnetzünder unserer Kleinkrafträder spricht.



Links: Auf den beiden Ankereisen (mit den Polshuhen) befinden sich die Wicklungen: links die Lichtwicklung, rechts entweder (wie hier im Bild) die Generatorwicklung, die in Serie mit der Primärwicklung der getrennten Zündspule geschaltet ist (Ausführung für den Sachs-Motor) oder die komplette Zündspule (wie im Bild); darüber ist noch eine gesonderte kleine Wicklung gelegt, das ist die Bremslichtwicklung. Zwischen den Polshuhen oben der Unterbrecher, unten der Kondensator und der Schmierfilz.

Unten: Von den beiden mit Pfeil markierten Schlitzschrauben ist die obere eine der drei in Langlöchern sitzenden Halteschrauben für die Grundplatte, die untere die Halteschraube für den Unterbrecher.



Die Ankereisen (sowohl das für die Zündspule wie für die Lichtspule, aber auch das kleine zusätzliche für die Bremslichtversorgung) bestehen im übrigen nicht aus massiven Eisenstücken, sondern sie sind aus isolierten Blechen „lamelliert“. Das macht man bei allen elektrischen Maschinen so, weil in massiven Ankereisen schädliche Ströme, sogenannte Wirbelströme, entstehen würden, die der Funktion des elektrischen Aggregats abträglich wären.

So wie eben beschrieben sind also die Grundplatten der Lichtmagnetzünder für die Motoren von Kreidler, Victoria und Zündapp aufgebaut. Im Unterschied dazu weist der Zünder für den Sachs-Motor im Hercules-Kleinkraftrad eine außenliegende Zündspule auf. Da trägt das Ankereisen für den Zünderteil (Licht- und Bremslichtspule bleiben unverändert) lediglich eine Primärwicklung, die man hier als Generatorspule bezeichnet. Wieder ist deren freies Ende (das andere liegt an Masse) zum Unterbrecher geführt, aber von dort führt ein Kabel weiter zur Klemme 1 der am Fahrgestell außerhalb des Magnetzünders befestigten Zündspule, wie sie das Bild zeigt, und wie sie in ähnlicher Ausführung auch für Batteriezündungsanlagen von größeren Motorrädern verwendet wird. Im Innern enthält sie eine eigene Primär- und eine eigene Sekundärwicklung, deren Anfänge an die Anschlußklemme 15 gelegt sind, mit der der Anschluß der Spule an Masse erfolgt (s. Schaltskizze). Die Funktion der Anlage mit außenliegender Zündspule ist die gleiche wie bei den Anlagen mit eingebauter Zündspule: zusammen mit der Induktion in der Generatorspule wird auch in der angeschlossenen Primärspule der außenliegenden Zündspule bei der Magnetfelddrehung ein Strom induziert, der dann im Zündzeitpunkt unterbrochen wird und die Induktion der Hochspannung im Sekundärteil der Zündspule auslöst.

Der Vorteil der außenliegenden Zündspule liegt darin, daß man auf diese Weise eine größere Windungszahl unterbringen kann (für die der Raum innerhalb des Magnetzünders zu beschränkt ist). Dadurch kann man auch bei sehr hohen Drehzahlen einen noch intensiveren Funken an der Zündkerze erhalten. Es ist nicht ausgeschlossen, daß eines Tages auch die anderen Kleinkraftradmotoren (falls deren Leistung weiter gesteigert werden sollte) einen solchen Schwunglichtmagnetzünder mit außenliegender Zündspule erhalten werden.

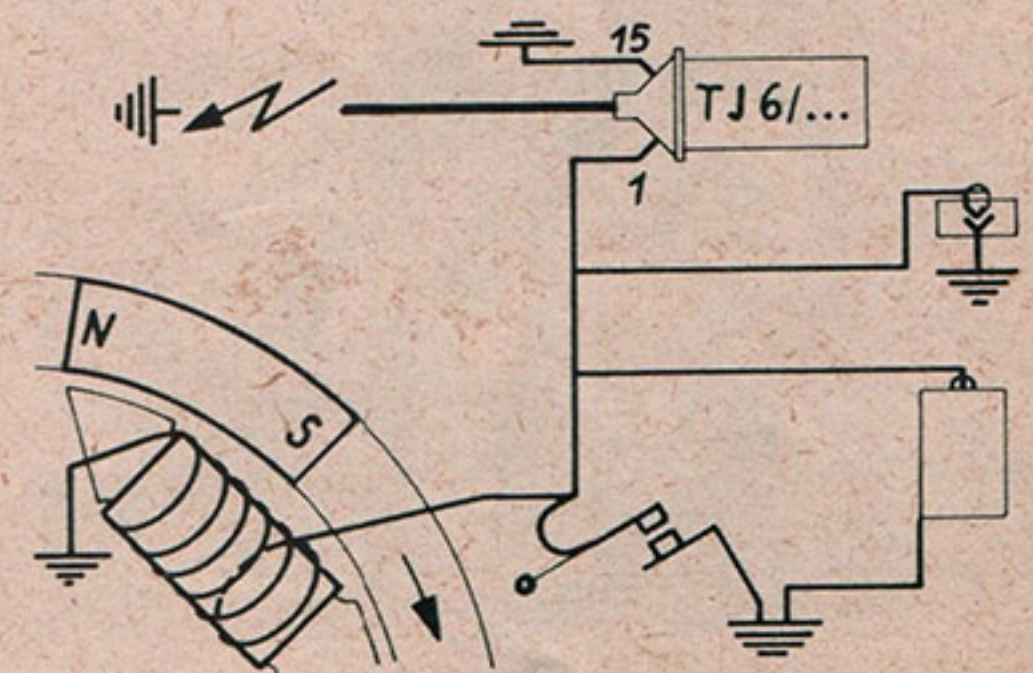
\*

Die Funktion eines solchen Magnetzünders ist in ganz besonderem Maße vom Zustand und der Einstellung des Unterbrechers abhängig. Wie bereits gesagt wurde, löst das Öffnen der Unterbrecherkontakte die Induktion in der Hochspannungswicklung aus, d. h. die Kontakttrennung muß in dem Augenblick erfolgen, in dem an den Elektroden der Zündkerze der Zündfunke gebraucht wird — im Zündzeitpunkt. Aber ehe wir uns mit der präzisen Einstellung dieses Zündzeitpunktes befassen, müssen wir erst noch ein klein wenig von der Theorie wissen, um Verständnis dafür zu haben, warum man bei Arbeiten am Unterbrecher mit aller Sorgfalt vorgehen muß. Wenn die Unterbrecherkontakte — durch Anheben des Unterbrecherhammers über den Unterbrechernocken auf der Schwungscheibennabe — getrennt werden, wird, das hatten wir ebenfalls schon gesagt, der bei geschlossenen Kontakten und damit geschlossenem Primärstromkreis in diesem induzierte (erzeugte) Primärstrom unterbrochen. Dieser Primärstrom hatte aber ein magnetisches Feld um die Primärspule aufgebaut — und dieses magnetische Feld bricht beim Unterbrechen des Primärstroms zusammen. Seine Kraftlinien schneiden dabei die Windungen der Sekundärspule und induzieren nun ihrerseits in dieser die (infolge der großen Windungszahl der Sekundärwicklung) hohe Spannung, die zum Funkenübergang an den Kerzenelektroden gebraucht wird.

Allerdings würde dieser Induktionsvorgang allein noch nicht genügen, um auch bei sehr niedriger Zünderdrehzahl schon eine ausreichende Sekundärspannung zu erzeugen. Deshalb bedient man sich beim Magnetzünder (bei allen Bauarten übrigens) einer Verstärkung. Diese entsteht dadurch, daß beim Öffnen der Unterbrecherkontakte auch noch die Richtung des magne-

Links: Bei der Anlage für den Sachs-Motor trägt die Grundplatte außer Licht- und Bremslichtwicklung nur die Generatorwicklung, Primär- und Sekundärwicklung befinden sich in der getrennt angeordneten Zündspule.

Rechts: Das Schaltschema der Zündanlage mit getrennter Zündspule: das eine Ende der Generatorspule liegt an Masse, das andere an der Primärspule der getrennten Zündspule (1), deren anderes Ende (15) wieder mit Masse verbunden ist (die beiden Wicklungen sind in Serie, hintereinander, geschaltet).





tischen Kraftflusses im Ankereisen in die Gegenrichtung umspringt. Dieser Kraftfluß läuft zwischen den Polen der Permanentmagnete in der Schwun-  
scheibe durch das Ankereisen (und er ist es ja, der bei der Drehung den Pri-  
märstrom induziert). Wenn aber bei der Schwun-  
scheibendrehung die Perma-  
nentmagnete weiterwandern, wird der Kraftlinienfluß „verzerrt“ — die  
Kraftlinien möchten das Ankereisen verlassen (um dann durch die Kraftlinien  
des nächstkommenden Permanentmagneten ersetzt zu werden). Bis zu einer  
bestimmten Verzerrung hält gewissermaßen der fließende Primärstrom den  
magnetischen Kraftfluß im Ankereisen in der alten Richtung fest — und  
wenn man nun seine Unterbrechung im günstigen Zeitpunkt erfolgen läßt,  
dann ist der Wechsel des magnetischen Kraftflusses im Ankereisen besonders  
jäh, wenn die Unterbrechung erfolgt. Dieser jähe Kraftlinien-Flußwechsel  
aber bewirkt eine zusätzliche Induktion in der Sekundärwicklung — und  
mit ihrer Hilfe gelingt es, schon bei sehr niedriger Drehzahl aus einem  
Magnetzünder eine ausreichend hohe Sekundärspannung zu erhalten.

Aus diesen theoretischen Erläuterungen geht hervor, daß das Öffnen der  
Unterbrecherkontakte zwar genau im Zündzeitpunkt erfolgen muß —  
aber auch gleichzeitig in dem für die Verzerrung des magnetischen Kraft-  
flusses günstigsten Zeitpunkt, d. h. bei einer bestimmten Stellung der Magnet-  
zu den Ankerpolschuhen. Diese Stellung der Polschuhkanten zueinander  
(der sogenannte „Abriß“) ist bei jedem Magnetzündertyp verschieden —  
und früher gehörte es zu den Einstellarbeiten an einem Magnetzünder, auch  
den Abriß zu kontrollieren bzw. einzustellen. Bei einem modernen Magnet-  
zünder haben wir mit dem Abriß und seiner Einstellung nichts mehr zu  
tun. Die Lage der Abhubkante des Unterbrechernockens zu den Permanent-  
magneten in der Schwun-  
scheibe einerseits, die Lage des Unterbrechers bzw.  
seines Anlaufklötzchens zu den Ankerpolschuhkanten andererseits bestimmen  
das Abrißmaß — und diese gegenseitigen Lagen werden in der Fertigung  
genau eingehalten.

Auch wenn die Magnetzünderplatte verdreht wird (zwecks Einstellung des  
Zündzeitpunktes) ändert sich der Abriß nicht, weil ja die Polschuhkanten  
mit der Unterbrecherklötzchenkante mitwandern. Nur durch Verschleiß  
am Unterbrecher kann sich der Abriß ändern — nämlich durch Verschleiß  
des Klötzchens und durch Verschleiß (Abbrand) der Kontakte. Aber darauf  
hat man bei der Konstruktion unserer kleinen Schwungradzünder schon  
Rücksicht genommen: der Verschleiß an den beiden genannten Stellen ist  
„gegenläufig“, d. h. ein Verschleiß am Klötzchen wird durch Verschleiß  
an den Kontakten in etwa aufgehoben!

Allerdings kann eine Änderung des Abrißmaßes (und damit eine Schwä-  
chung der Induktion in der Sekundärspule) auch noch auf eine andere  
Weise erfolgen: wenn nämlich der Abhub der Unterbrecherkontakte, also  
der Kontaktabstand, unzulässig verstellt wird. Auch dann wird nämlich  
das Klötzchen und mit ihm der Unterbrecherhammer früher oder später  
angehoben — aber das bewirkt in diesem Fall nicht nur eine Zündzeit-  
punktverstellung, sondern auch eine Verschiebung im Abriß. Deshalb ist die  
Einhaltung des vorgeschriebenen Unterbrecherkontaktabstandes wichtig für  
die Intensität des Zündfunken.

Und deshalb beginnt auch alle Einstellarbeit beim Unterbrecher: durch  
Drehen der Schwun-  
scheibe wird der Punkt des größten Kontaktabstandes  
gesucht, dann wird die Schlitzschraube, die den Kontaktwinkel auf der  
Grundplatte hält, etwas gelockert, und mittels eines ausreichend breiten  
Schraubenziehers, der lt. Bild in die vorgesehenen Schlitze gesteckt wird,  
erfolgt das Schwenken des Kontaktwinkels, also des Unterbrechers, um  
den Lagerbolzen des Unterbrecherhammers. Dabei verändert sich der Kon-  
taktabstand, der nun mittels Fühllehre gemessen und wenn er genau 0,4  
mm beträgt, durch Anziehen der Halteschraube fixiert wird.

Voraussetzung ist, daß die Kontakte einwandfrei sind. Sie bei Abbrand  
mit der Feile nachzuarbeiten, ist falsch. Verbrannte Kontakte sollen er-  
neuert werden — und das bedeutet das Auswechseln des kompletten Un-

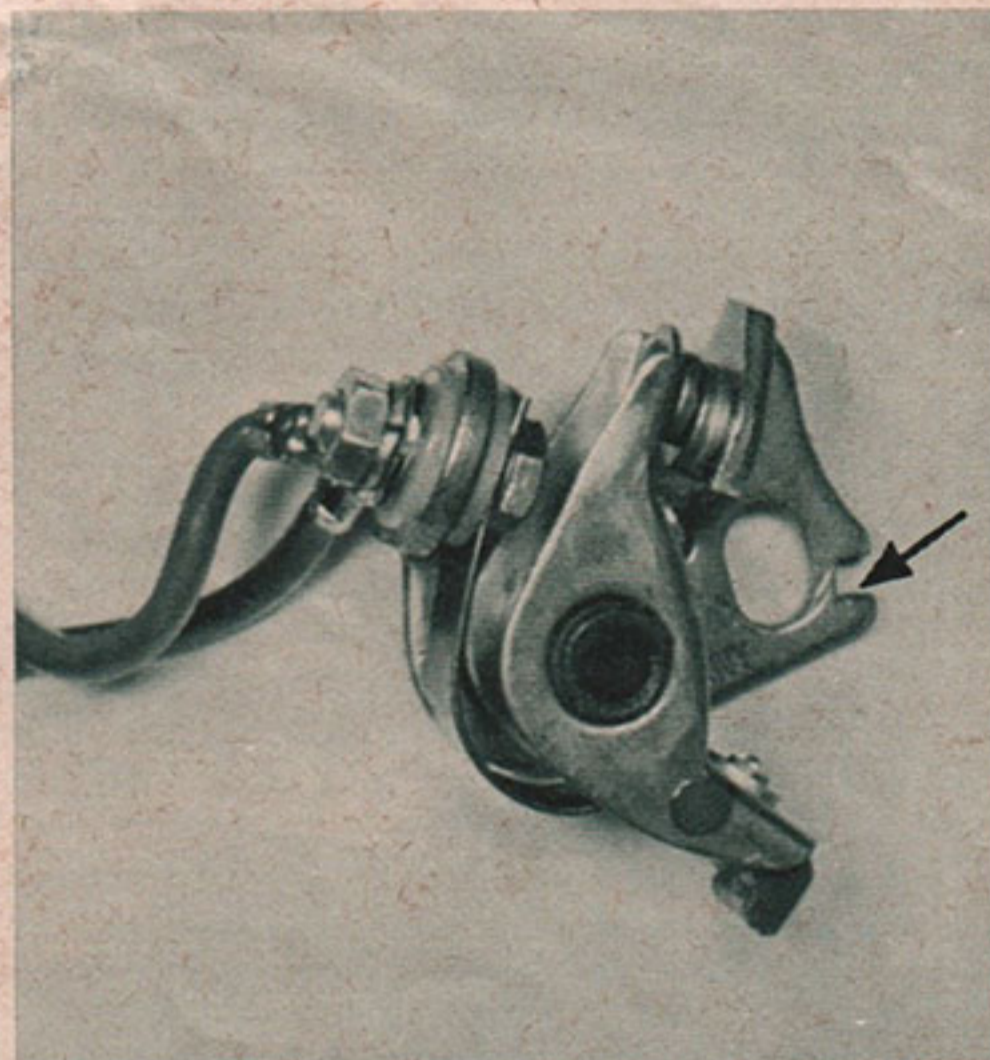
Unten: Hier sieht man noch einmal die (dickdrahtige) Generatorwicklung des Zünders  
in der Sachs-Ausführung, darüber die Bremslichtspule, und man erkennt auch, daß  
die Ankereisen „lamelliert“, d. h. aus einzelnen isolierten Blechen aufgebaut sind.  
Der Pfeil rechts weist auf den „Kontaktwinkel“ des Unterbrechers, der auf der Grund-  
platte schwenkbar ist, wenn die Schlitzschraube (Pfeil!) gelockert wurde.

terbrechers, d. h. des Hammers und des Kontaktwinkels. Dabei bekommt  
man dann nicht nur gleich neue Kontakte, sondern auch ein neues Anlauf-  
klötzchen und hat die Gewähr, daß die richtigen Verhältnisse bzgl. des  
„Abrisses“ wiederhergestellt werden, die Unterbrechung also im wirkungs-  
vollsten Zeitpunkt erfolgt.

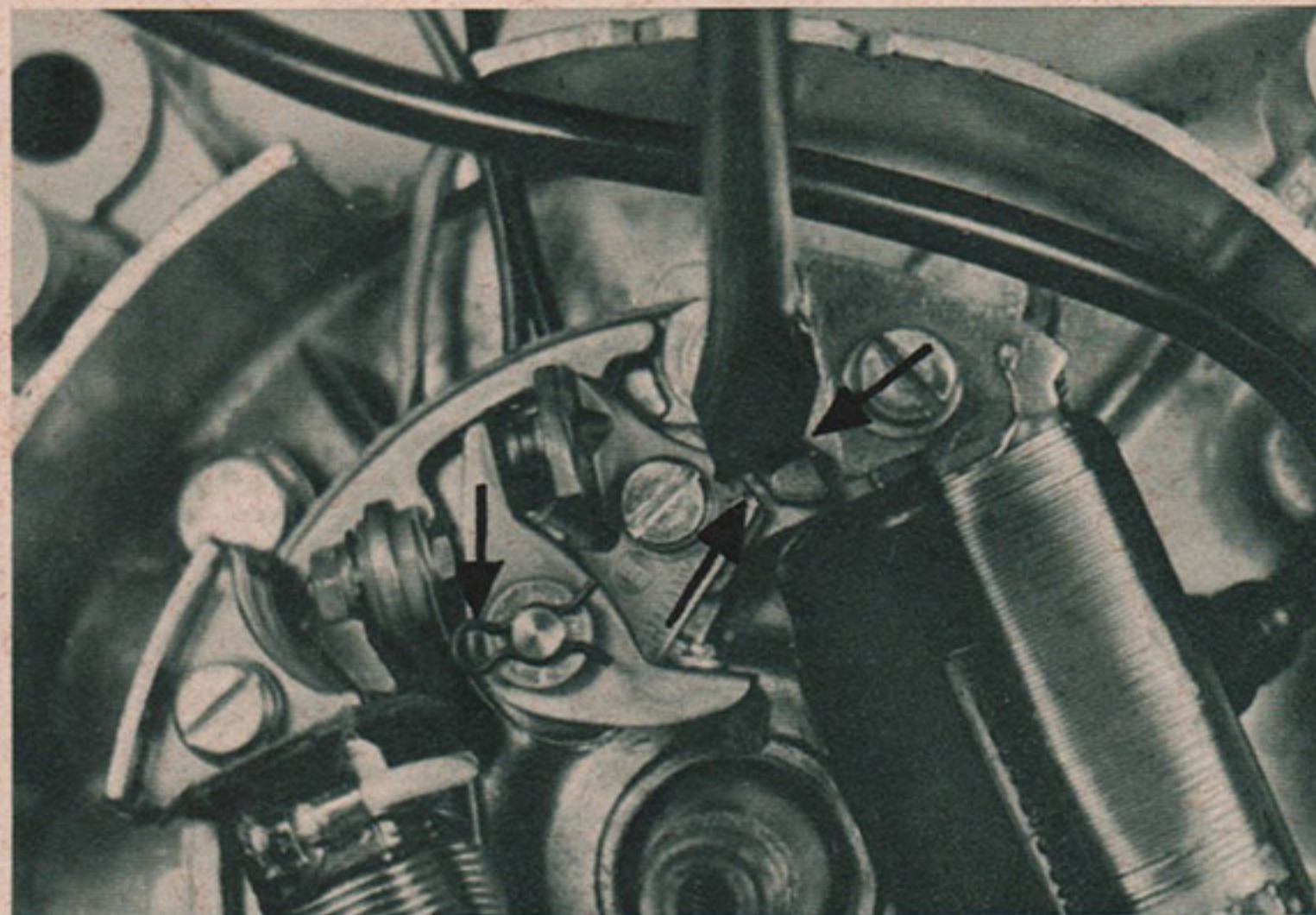
Die Einstellung des Zündzeitpunktes erfolgt dann mit Hilfe der in Lang-  
löchern verstellbaren Grundplatte. Befindet sich der Kolben im Zündzeit-  
punkt (und das soll im Hinblick auf die knappen Vorzündungswerte der  
kleinen 50 ccm-Hochleistungsmotoren besser mit einer Gradscheibe als  
durch Messen des Kolbenwegs kontrolliert werden), so müssen die Unter-  
brecherkontakte gerade zu trennen beginnen. Auch bei Schwungradzündern  
benutzt man zur exakten Feststellung dieser Trennung heute eine Prüf-  
lampe, über deren Anwendung im nächsten Heft abschließend noch etwas  
gesagt werden soll.

(Schluß im nächsten Heft)

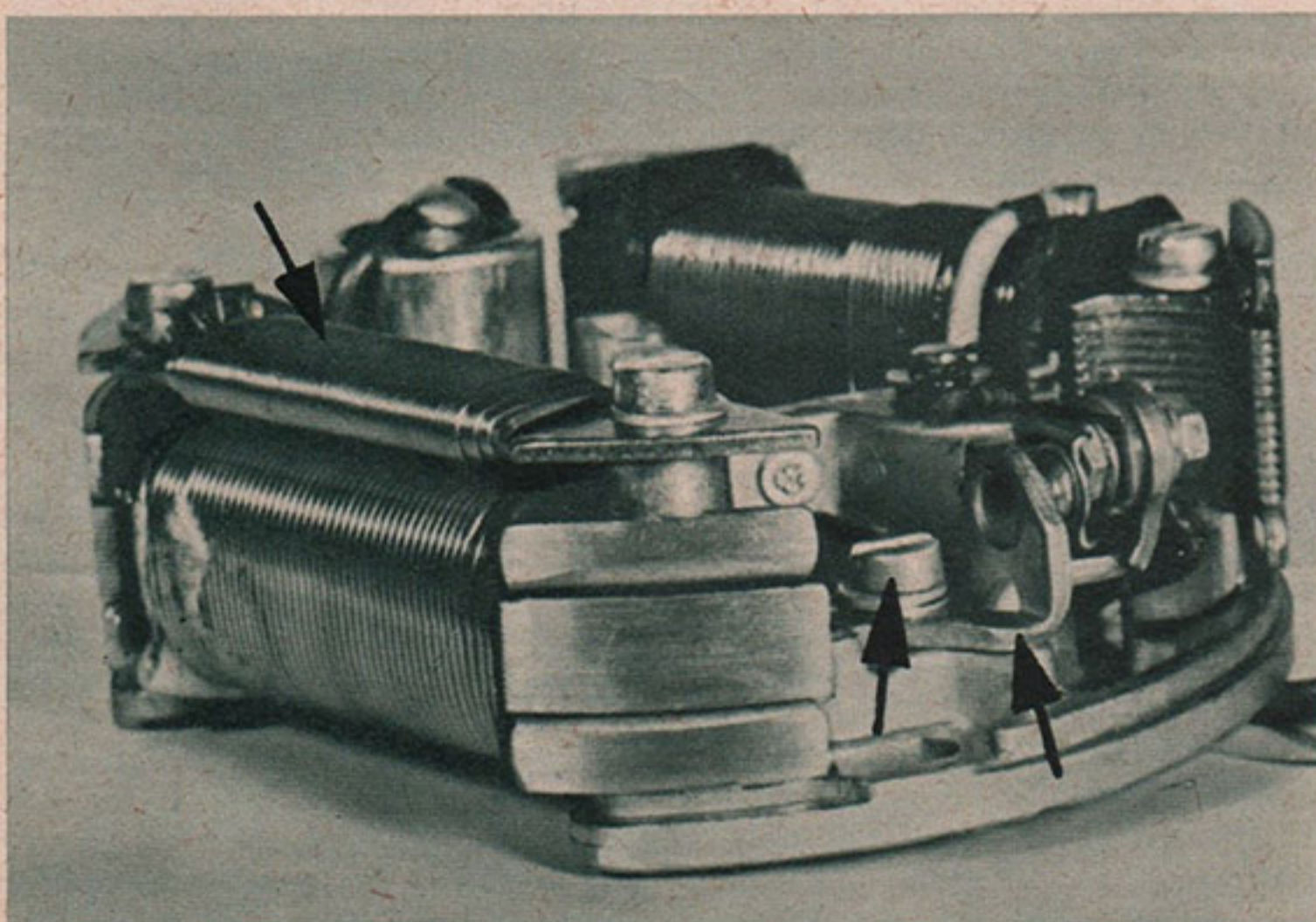
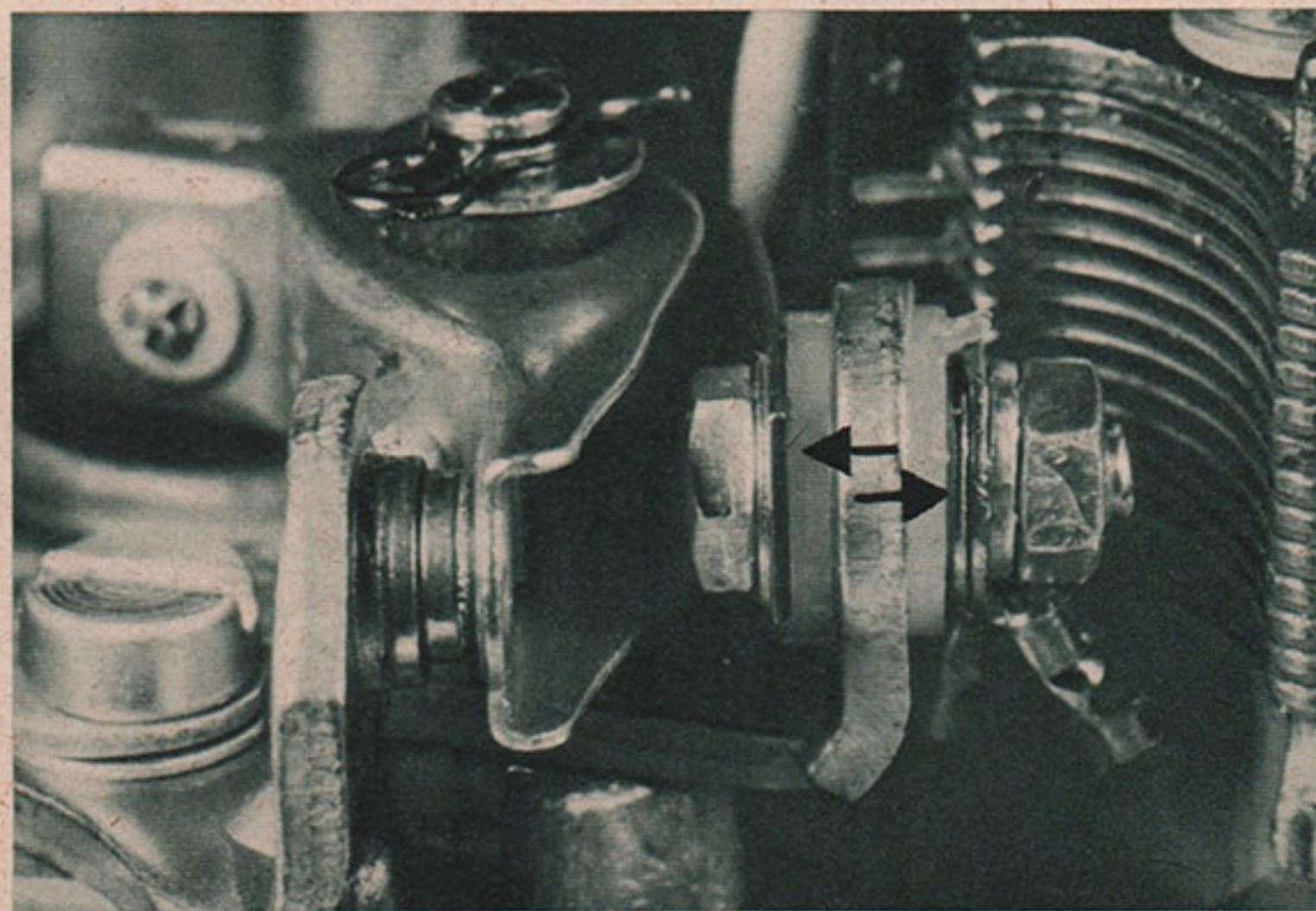
Rechts: Wird die Halte-  
schraube des Unterbrecher-  
kontaktwinkels ganz her-  
ausgeschraubt und die  
Klemmfeder auf der Achse  
des Unterbrechers entfernt,  
so kann man den Unter-  
brecher (Kontaktwinkel  
samt isoliertem Hammer)  
von der Grundplatte ab-  
nehmen.



Unten: Nach Lockern der  
Halteschraube wird der  
Unterbrecherkontakt-  
abstand durch Einsetzen  
eines Schraubenziehers in  
die vorgesehenen Schlitze  
(siehe Pfeil im oberen Bild)  
in Grundplatte und Kon-  
taktwinkel eingestellt, in-  
dem der Kontaktträger um  
die Hammerlagerung ge-  
schwenkt wird.



Unten: In diesem Bild sieht man nicht nur besonders deutlich die Lamellierung der  
Ankereisen. Man erkennt auch die Kontakte (die bei der Anlage für den Sachs-Motor  
etwas größer sind als bei den Anlagen für die übrigen 50er). Die Pfeile weisen auf  
die Isolierscheiben, die verhindern, daß der Strom bereits vor dem Unterbrecher über  
den Kontaktwinkel an Masse geht.



# URLAUBSPLANUNG: SCHNITT UND SPITZE

In vielen Diskussionen tauchen Leute mit fast ungläublichen Angaben über Spitzengeschwindigkeiten ihrer Maschine und über die gefahrenen Durchschnitte auf längeren Strecken auf. Da geht nicht nur die 250er gute 150 Sachen, da schafft man auch die Strecke von Stuttgart bis Hamburg mit einem 250er Gespann unter 9 Stunden... und was der Erlebnisse mehr sind. Vieles ist davon natürlich leichte Übertreibung, manches aber sollte doch ein wenig zum Nachdenken anregen. Vor allem sollte es zum Vergleich mit eigenen Leistungen reizen. Kümmern wir uns doch zunächst mal um den Schnitt.

Wenn man seine Urlaubsreise plant, dann will man ja in etwa auch wissen, welchen „Schnitt“ man so ansetzen kann, welche Fahrzeiten also nötig werden. Da wird dann vielfach schwer danebenkalkuliert, da gibt es dann die sattsam bekannte Methode, das Zelt bei Dunkelheit allein aufzubauen, weil die Sozia im Boot mittlerweile sowohl eingeschlafen als auch eingeschnappt ist. Mal ganz abgesehen von irgendwelchen Reparaturen, die eine nie kalkulierbare Teufelei darstellen, sollte man etwa so rechnen: ich muß mit einem 350er Gespann nach Hamburg fahren. Schnell, aber die Maschine muß in Ordnung bleiben. Spitzengeschwindigkeit des Gespanns etwa 90 bis 95 km/h. Fahrstrecke soll nur über Autobahn laufen, Kilometer sind mit 770 recht genau bekannt. Eingeplant wurde ein Schnitt von etwa 70 km/h einschließlich Tankpausen. Tatsächlich gefahren wurden 10 Stunden, was einem Schnitt von 77 km/h entspricht. Das ist nicht viel, wenn man es mit der Spitzengeschwindigkeit vergleicht. Das ändert sich aber sofort, wenn man die reine Fahrzeit, also ohne Tankpausen betrachtet: 9 Stunden entsprechend einem 86 km/h-Schnitt. Da ist nun nicht mehr viel Toleranz drin für den Motor, da muß er praktisch dauernd über 85 km/h laufen, also nur geringfügig unter der Spitzengeschwindigkeit. Die Tankpausen machen durch ihre recht große Zahl (vier Stück auf 770 km!) eine Menge aus. Und da wurde nicht etwa zwischendurch gefuttert, das war nicht drin. Jeweils nur eine Viertelstunde reichte gerade aus, als Wartezeit vor der Zapfsäule, höchstens noch für eine halbe Zigarettenlänge.

Gemütlich war diese Fahrerei nicht, sollte sie ja auch nicht sein. Wenn man nun aber mit demselben Gespann in den Urlaub fahren wollte, dann dürfte man für diese Strecke nie einen 70er Schnitt annehmen, man würde das mit dem vollbesetzten Gespann gar nicht schaffen. Also zahmer rechnen, 60er Schnitt auch für die Autobahn kalkulieren. Jedenfalls in der Kategorie der 250er Gespanne. Dann wird es noch nicht zur Quälerei, weder für den Motor noch für den Fahrer. Beim 60er Schnitt sind aber für diese angenehmen 770 km schon fast 13 Stunden nötig, reine Fahrzeit, ohne Tankpausen. Also nicht mehr möglich, jedenfalls nicht mehr mit ruhigem Gewissen. Teilt man die Strecke auf zwei Tage auf, dann wird es eine gemütliche Urlaubsfahrt. Wenn man dabei dann nämlich für ein Mittagessen und zwei Tankpausen insgesamt 2 Stunden ansetzt (was bei Passagierbeförderung kaum schneller zu schaffen ist) werden es plötzlich achteinhalb Stunden für knapp 390 km. Und das ist dann nur noch ein 45er Schnitt und trotzdem ein voller Arbeitstag! Schöne Zahlenspielererei, was?

Die gleiche Strecke mit dem großen Gespann sieht etwas anders aus. Mit Passagier und Gepäck läuft die 30 PS Maschine immer noch knappe 100 km/h, als Dauergeschwindigkeit setzt man etwa 95 an. Das bringt dann auch einen Schnitt von knapp über 80 km/h, womit die Angelegenheit wieder an einem Tag zu schaffen ist. Selbst wenn man dann noch Mittagessen einrechnet und zwei Tankpausen (mehr braucht man bei vernünftigen Tankinhalt nicht) kommt man mit 12 Stunden Gesamtfahrzeit aus, durch die Erholungspausen dürfte das gerade noch zu verantworten sein. Zwar werden auch dann die Passagiere regelmäßig während der letzten 200 km bereits einnicken, aber als Fahrer dürfte man (sofern man körperlich und geistig nicht behindert ist) gerade voll ausgelastet sein.

Alle diese Rechnereien bezogen sich aber auf reine Autobahnfahrt. Da klappt es noch, mit einem Schnitt nur ca. 15 km/h unter der gefahrenen Dauergeschwindigkeit zu rechnen. Sobald man aber, etwa als Anfahrstrecke oder kurz vorm Ziel noch Bundesstraßenfahrt einplanen muß, wird der schnelle Schnitt wieder verdorben. Das letzte Ende zieht sich dann unheimlich lang hin, ist vor allem auch nach der recht gemütlichen Autobahnfahrt einigermaßen anstrengend. Und zwar nicht nur für den Gespannfahrer, auch der Solist staunt allgemein nach längerer, gleichmäßig ruhiger Fahrt, wie doch die Bundesstraße auf die Nerven geht und den Schnitt in den Keller zwingt.

Dazu wieder ein Beispiel: Stuttgart-Nürburgring. Eine Strecke, die viele von unseren Freunden praktisch auswendig fahren. Kilometer etwa 400. Auf Autobahn (mit einigen Kilometern mehr) ist das in gut vier bis vierinhalb Stunden zu machen. Auf Bundesstraße, etwa ganz dicht an die Luftlinie gehalten, haben auch die besseren Leute alle Hände voll zu tun, um vielleicht sogar unter 5 1/2 Stunden zu kommen. Und 400 geteilt durch 5 1/2 Stunden ergibt einen Schnitt von 73 km/h, gar nicht so aufregend auf dem Papier. Mit dem großen Gespann weiß man dann aber, was man getan hat. Für eine Urlaubsfahrt ist das schon fast zuviel, vor allem, wenn man mit Passagier und Gepäck fährt und die diversen Rücksichten nehmen muß. Solo geht es etwas schneller, das Verhältnis vom Autobahnschnitt zum Landstraßenschnitt liegt da aber ähnlich.

Noch schlimmer wird es, wenn man Tagestouren in den Alpenländern plant. Wer dort mit einem 60er Schnitt rechnet, der war einfach noch nicht in dieser Gegend. Selbst ein 50er Schnitt ist da (wenn man vielleicht einige Pässe mitnimmt) kaum zu fahren, gehört schon in ein Wettbewerbstempo. So ungefähr in der Höhe lagen die geforderten Schnitte nämlich bei der Alpenfahrt, die in diesem Jahre zu einem beträchtlichen Teil über „normale“ Straßen und Wege führte. Immerhin ein Wettbewerb.

Man wundert sich in bergigen Gegenden sehr heftig, wenn man abends die tatsächlich gefahrenen Kilometer mit den gefühlsmäßigen (oder den geplanten) vergleicht. Der Schinderei nach müssen's fast 500 gewesen sein (man ist ja noch vorsichtig), aber in Wirklichkeit hat man knappe 300 geschafft.

Wie bereits mehrfach gesagt, diese Rechnereien beruhen auf Gespann-Kilometer und Gespann-Erfahrungen. Solo ergibt sich zwar ein etwas günstigeres Bild, man kommt z. B. an Schlangen besser vorbei, Solofahren ist auf die Dauer auch körperlich nicht so anstrengend (erfordert aber mehr Aufmerksamkeit! Die Gespann-Wurstigkeit gegenüber der Straßenbeschaffenheit ist solo nicht drin!), alles in allem geht es also schneller, allein durch die äußeren Umstände. Und natürlich durch die höhere Spitzengeschwindigkeit der Solomaschine.

Man soll den Zeitgewinn mit der Solomaschine aber keineswegs überschätzen. Da läuft auch die 250er Solo nur im ganzen den Schnitt, den ein 600er Gespann macht. Also auch hier nie mit Schnitten über 100 rechnen, schon gar nicht planen. Wenn man einmal in Fahrlaune ist, dann kann man ja versuchen, über 200 km 200 min zu fahren. Auf unbekannter Landstraße, also unter Urlaubsbedingungen. Am Ende gibt es dann ein großes Staunen. Ein 60er Schnitt ist nämlich schon eine ganz stramme Sache, das gehört eigentlich fast zu einer Zuverlässigkeitsfahrt.

Nur eben die Urlaubsreise wird unterm Zeitdruck eines hohen Schnittes teilweise gefährlich. Damit will ich hier nicht den Verkehrssicherheitsonkels einen Gefallen erweisen. Auch von der Psychologie will ich nicht anfangen, aber es wäre einleuchtend, wenn ein Psychologe folgende Erklärung für die Gefährlichkeit der hohen Schnitte im Urlaub anbieten würde: „Die unterbewusste Urlaubsstimmung ist auf ‚Ausspannen‘ geschaltet, dem Körper und dem Geist (der Aufmerksamkeit) hingegen wird eine erhöhte Anspannung abgefordert.“ Das kann durchaus leicht schiefgehen. Und die Rutscher im Urlaub zählen doppelt schwer. Sie verderben einem die Freude am Fahren wesentlich stärker als sonst, außerdem verursachen sie in so manchem Falle ein riesiges Loch im Geldbeutel, verkürzen also drastisch die Erholungszeit. Mal ganz abgesehen von den Schäden gesundheitlicher Art.

Da spielt auch viel zu sehr der Ehrgeiz mit, der den völlig erschöpften Fahrer dann zwingt, die letzten 50 km auch noch durchzuhalten. Wie ein Glas voll Wasser aber durch einen einzigen Tropfen zuviel zum Überlaufen gebracht wird, so können auch diese letzten 50 km einfach das Maß überschreiten.

Das alles klingt so sehr nach greisenhaftem, „weisem Geschwätz“. Viel lieber würde so mancher hören: „Wenn du glaubst, jetzt klappst du gleich zusammen, dann mußt du nur an deine Kameraden denken, die dasselbe Stück bis hierher fünf Minuten langsamer waren, dann wirst du sofort wieder wach.“ Das kann ich aber nicht schreiben. Wach wird man durch derartige Gedanken nämlich nicht, das ist wie mit dem Alkohol... man glaubt alles noch zu beherrschen und hat in Wirklichkeit bereits eine lange Leitung, die einen Schrotthändler reizen würde (wegen des vielen Kupfers!). Vor allem läßt übertriebener Ehrgeiz die persönlichen Grenzen nicht mehr klar genug erkennen. Das alles ist aber, leider, schon wieder „zahmes Geschwätz“.

Kommen wir mal anders: wir Motorradfahrer sind doch eigentlich stolz darauf, daß man mit dem Motorrad so viel schöner und sicherer fahren kann, als mit manch anderem Verkehrsmittel. Und wenn uns einer auf Unfälle hin anspricht, dann pflegen doch viele von uns zu sagen: „Aber im ganzen machen Motorräder weniger Unfälle als statistisch möglich wäre...“

Wollen wir eigentlich diesen Argumenten, unseren eigenen Argumenten, den Nährboden entziehen, bloß wegen der fünf Minuten? Und haben wir nicht früher immer den „wildem Mopeds“ gegenüber gesagt: „Wenn ihr rennen wollt, dann kommt mit auf den ‚Ring‘, aber macht hier auf der Straße nicht die Pferde scheu.“ Ich kenne einige sehr gute Fahrer, die zwar sagenhafte Schnitte fahren (wenn sie körperlich darauf eingestellt und völlig fit sind), die aber genau im richtigen Moment wissen: Jetzt muß eine Pause gemacht werden. Die bringen es fertig und übernachten zehn Kilometer vorm Ziel, weil sie merken, daß sie anfangen unaufmerksam zu werden. Dabei sind sie keineswegs „alte Männer“, nur alte Hasen! Die vor allem beim richtigen Wettbewerb auch vorneweg zu fahren pflegen.

Kurz das Fazit aus alledem: Schnitte für den Urlaub mit beladener Maschine solo bei ca. 55 ansetzen (mit mindestens einer 250er), Gespanne fahren mit Passagier und Pausen ca. 45er Schnitt (250er) oder bis zu 65er Schnitt (600er) auf Bundesstraßen allerhöchstens. Autobahnschnitte wer-

den durch häufige Tankpausen und vor allem durch unnötig lange Erholungspausen fast auch auf diese Werte hinuntergedrückt, können aber unter günstigen Voraussetzungen (wenn man nicht dicht vor oder nach Feiertagen und Ferienanfängen fährt!) bis zu 15 km/h höher liegen. Diese Zeit sollte man ruhig gegenüber seinem Fahrplan herauschinden, danach aber dann in aller Ruhe ausspannen, zumindest wenn es anderntags weitergehen soll. Ein sehr wichtiger Punkt für die Planung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Urlaubsreise ist bisher noch gar nicht erwähnt worden: Die Zuverlässigkeit der Maschine. Was nützt die körperliche Anstrengung, die der Fahrer vielleicht gern auf sich nimmt, wenn die Maschine dem gar nicht gewachsen ist. Bei mir dauert es z. B. immer sehr lange, bis ich mich an ein neues, unbekanntes Fahrzeug so gewöhnt habe, daß ich damit unbedenklich weite Reisen unternehmen möchte (freiwillig). Man muß seine Maschine vorher gründlich kennengelernt haben, muß wissen, wie sie sich verhält, wenn sie vollgepackt ist (das ist das nächste Thema zur Urlaubs-vorbereitung: Das zulässige Gesamtgewicht!), man muß wissen, wie sie auf die verschiedenen Autobahn-Dauergeschwindigkeiten reagiert. Allein schon deshalb, weil man auch wirklich am Urlaubsziel ankommen will, sollte man sich bezüglich der hohen Schnitte mächtig zurückhalten. Die beste Reisegeschwindigkeit jeder Maschine liegt niemals dicht bei ihrer Höchstgeschwindigkeit. Man kann das zwar auf solchen Fahrten versuchen, die man für sich allein unternimmt, niemals aber auf Urlaubsreisen. Lieber etwa 15 bis 20% unter der möglichen Höchstgeschwindigkeit bleiben, damit hat man (abgesehen davon, daß natürlich auch auf sogenannte kritische Drehzahlen geachtet wird, in denen der Motor etwa besonders heftig vibriert!) ziemlich viel Sicherheit, daß man sein Ziel auch erreicht. Basteln am Straßenrand ist gerade auf der Urlaubsreise sehr unangenehm. Praktisches Beispiel: Ein 30 PS Gespann hält die 750 km auch mit einer dauernd gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 105 km/h aus, ist aber damit bis an seine Grenzen beansprucht. Fährt man nur um die 95, manchmal kurzzeitig auch bis 105 km/h, dann kommt man mit viel weniger Sorgen um den Motor ans Ziel. Und auch diese Sorgen um den Motor können die Nerven überbeanspruchen, weil man durch sie nämlich praktisch dauernd mit „einem Ohr im Motor“ steckt und so seine Aufmerksamkeit noch stärker zersplittert. Leider war dieser Absatz nötig, leider haben Motorräder noch nicht so viele PS, daß man von sich aus nur etwa  $\frac{3}{4}$  davon ausnutzt. Und leider vertragen sie die volle Ausnutzung noch lange nicht.

Im übrigen: Der wirklich schnelle Mann fährt unauffällig (uralter Spruch). Der sprintet z. B. nicht mit 140 km/h über vielleicht 50 km, um danach eine Pause zu machen. Der hält (wenn er 140 nicht länger verkraften kann) 250 km lang hintereinander dann nur 120 oder 130 km/h. Und macht gegenüber dem Sprinter eine halbe Stunde gut, die der andere nämlich in seinen Pausen verplempert. Diese Sprinter gibt es leider viel zu viele. Erst vor wenigen Tagen habe ich mit einem ganz lahmen 350er-Gespann (davon war oben schon die Rede) über 450 km genau denselben Schnitt gefahren wie zwei aus der Sprinterschule. Alle 80 km standen sie nämlich auf dem Parkplatz und pausierten, brauchten dann noch mal 40 km, um mich wieder einzuholen usw. . . . der Rest ist eine Rechenaufgabe. Als ich sie das letzte Mal sah, machten sie gerade wieder eine Pause . . .

Das bessere Rezept für längere Strecken, die man „auf Ankommen“ fährt, heißt nun mal: „Mäßig, aber gleichmäßig.“ Wie nahher im Urlaubsparadies gefahren wird, das spielt keine Rolle. Da sind dann die Schnitte nicht mehr wichtig, da ist Hauptsache der Spaß. Deswegen fährt man ja in Urlaub und nicht wegen der Anfahrt!  
H.-J. M.

## Yamaha production-racer

Vor kurzer Zeit haben wir hier das englische Handbuch der Yamaha TD 1 B in die Finger bekommen, einer Maschine, die serienmäßig als fix und fertige Rennmaschine geliefert wird. Sogar mit Verkleidung und Drehzahlmesser. Und das zu einem Preis von nur 6379.— DM, also durchaus niedrig, wenn man das dafür Gebotene in Betracht zieht.

Grundsätzlich sind Motor und Fahrwerk Abwandlungen und Weiterentwicklungen der bereits genügend bekannten Straßenmaschine YDS-3 (Test siehe Heft 15/1965). So sind auch viele Teile dieser Normalmaschine verwendet worden, auch die grundsätzlichen Daten sind gleich. Also Bohrung 56 mm und Hub 50 mm, Hubraum 246 ccm. Verdichtung 8,1:1. (Aufpassen, es handelt sich hier nicht um das üblicherweise angegebene Verdichtungsverhältnis, welches die Höhe der Kanäle nicht berücksichtigt, sondern um das tatsächliche Verhältnis.) Bei einer Drehzahl von ca. 10 000 U/min werden knapp über 35 PS mit einer Leistungskurve ausgewiesen. Diese Kurve ist auch insofern interessant, als sie im oberen Bereich eine deutliche Beule nach oben zeigt, etwa ab 8000 U/min sind schon über 31 PS vorhanden. Nutzbares Drehzahlband also etwa 2500 U/min. Im Gegensatz zur YDS 3 wird der Motor nicht automatisch durch Pumpe geschmiert, sondern mit 1:15 Kraftstoff-Ölgemisch gefahren. Das Fünfganggetriebe ist 2,267; 1,579; 1,227; 1,042; 0,924 gestuft. Ritzel und Kettenräder sind von 15—18 und 33—37 Zähnen erhältlich. Bei einem Gesamtgewicht von nur 124 kg (vollgetankt) wird eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen (190 km/h) angegeben. Wieder durch Kurven im Handbuch belegt. Anstelle der Batteriezündung der YDS 3 hat man einen Magnetzündler vorgesehen.

Diese Maschine lief im letzten Jahr unter D. Braun recht erfolgreich, Ausfälle in diesem Jahr sind wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß sich die diversen Mechaniker noch nicht so recht auskennen, was aber wohl dann anders würde, wenn sich die ehemaligen Adler-Spezialisten der Sache annähmen. Wie wär's denn, „kleiner Willi“?  
H.-J. M.



## Motorrad

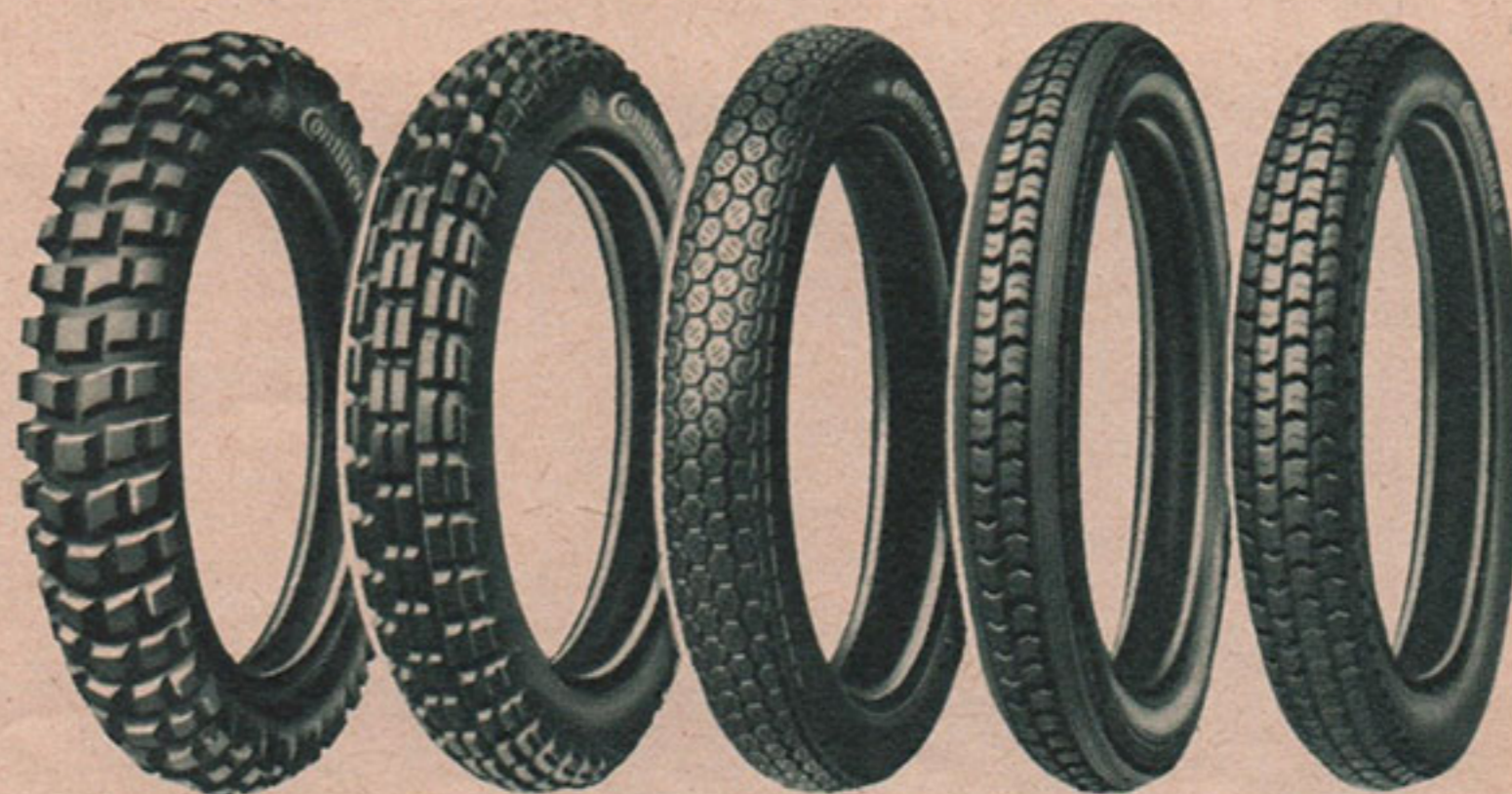
Bei keinem Fahrzeug ist der Fahrer so eng mit der Maschine verwachsen wie beim Motorrad — und die Verbindung von der Maschine zur Fahrbahn bilden die

## Reifen

Sie sollen die Motorkraft auf den Boden übertragen und das Fahrzeug sicher führen.

Für die unterschiedlichen Fahrbahnbeschaffenheiten liefert die Continental deshalb auch unterschiedliche Profile und Ausführungen (siehe Abb.).

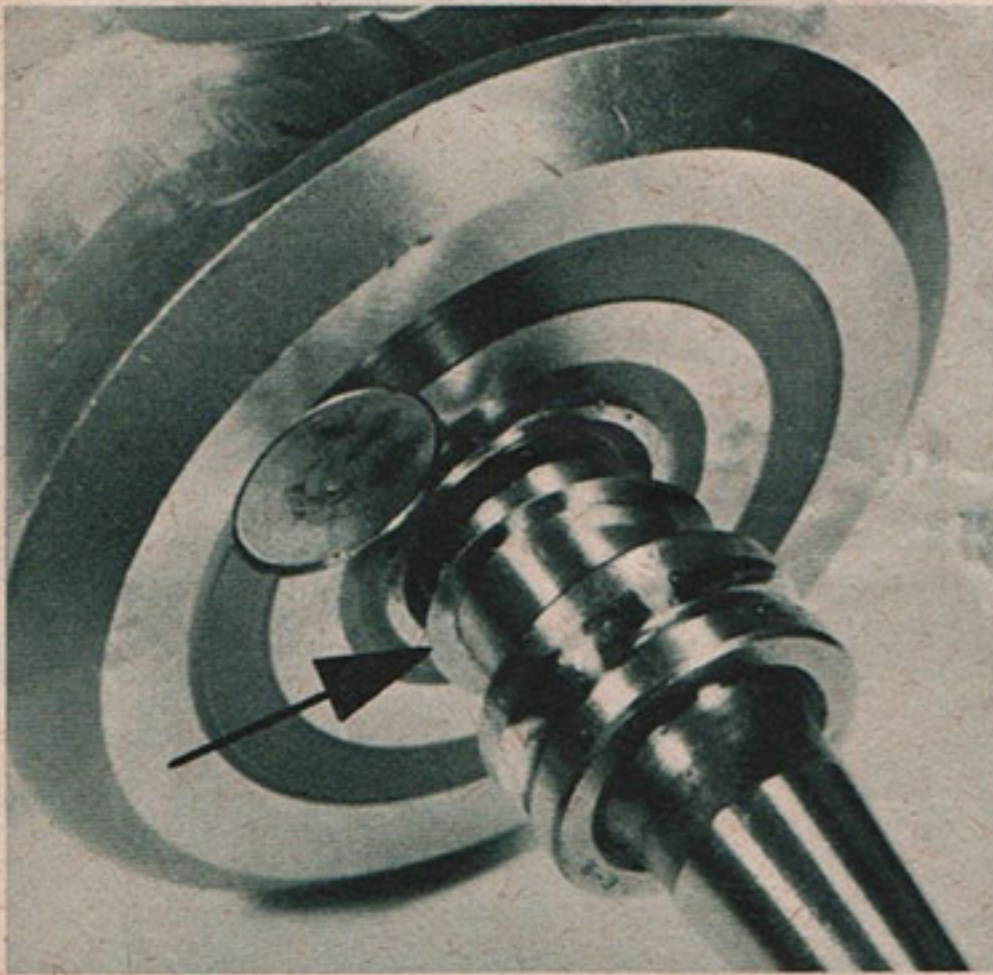
Wählen Sie aus dem reichhaltigen Programm der Continental die für Ihre Zwecke geeigneten Reifen! Ihr Fachhändler wird Sie gern beraten.



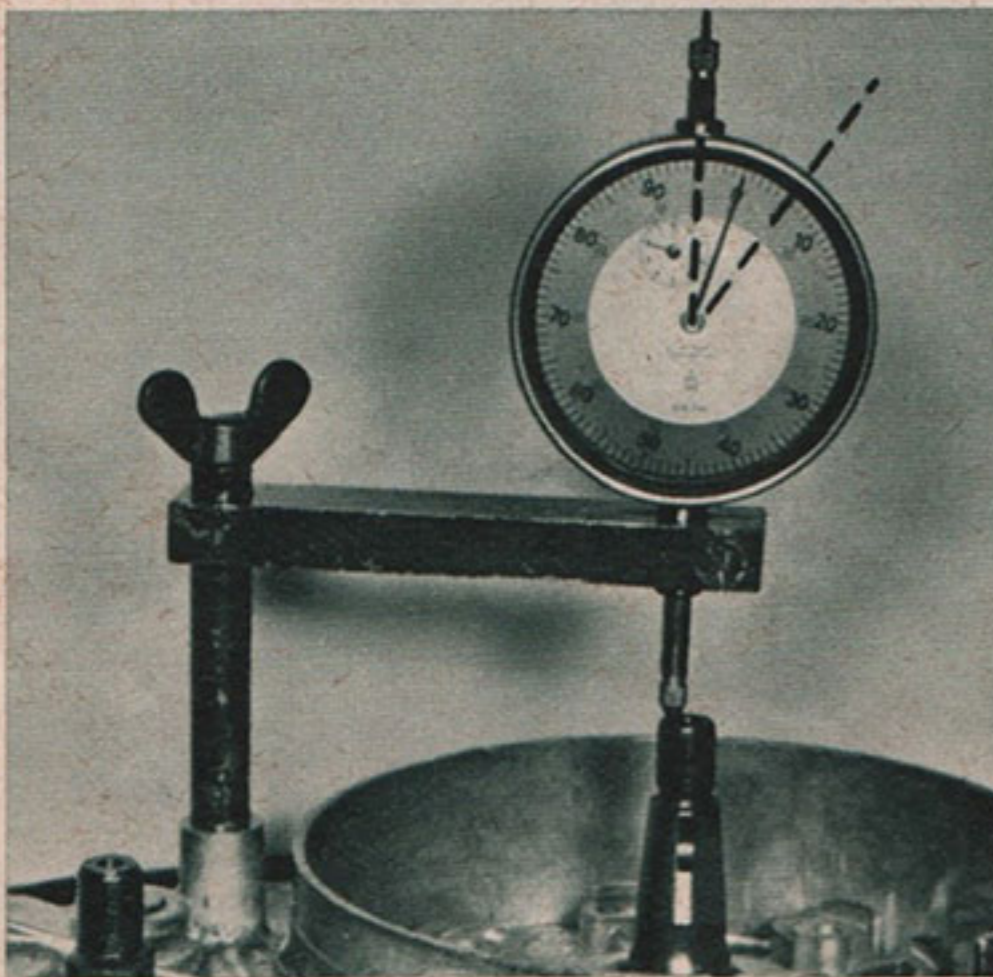
# Continental

der meistgefahrenen deutschen Reifen

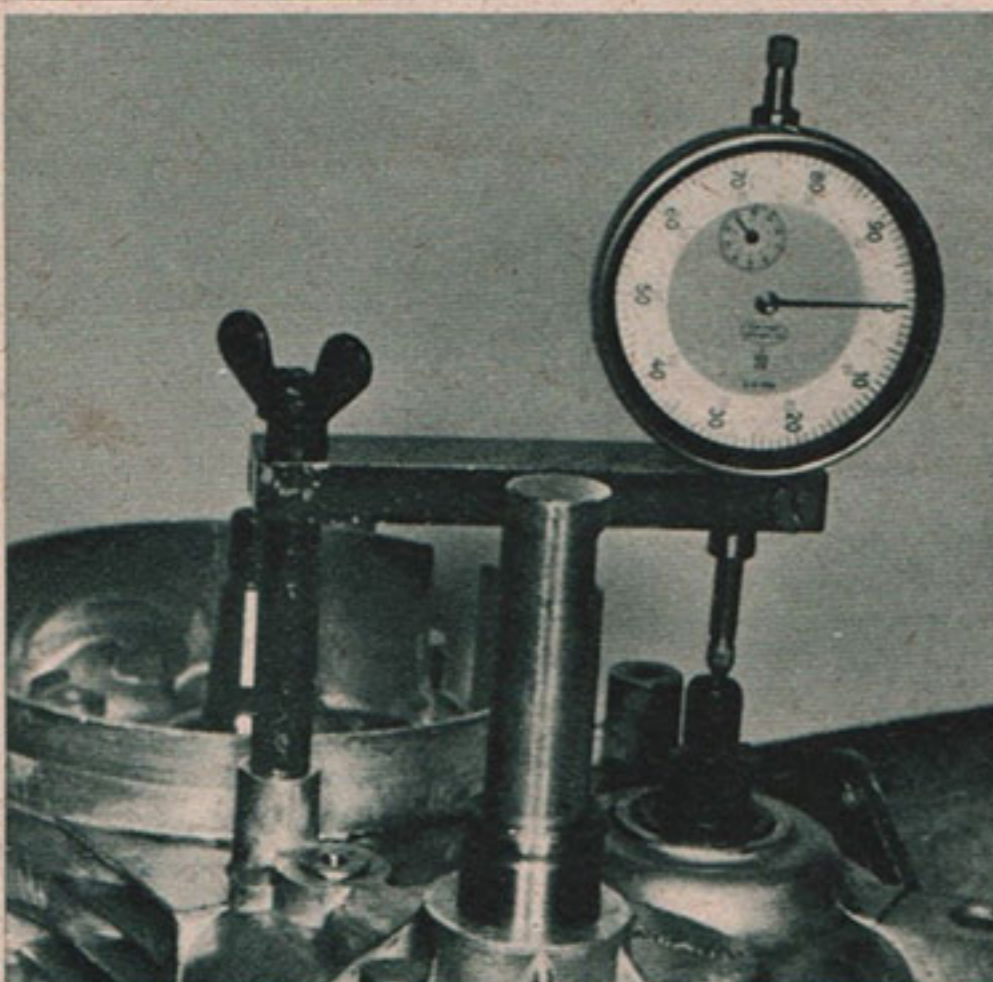
# baut am Motor: Kreidler Florett, Fünfgang 5



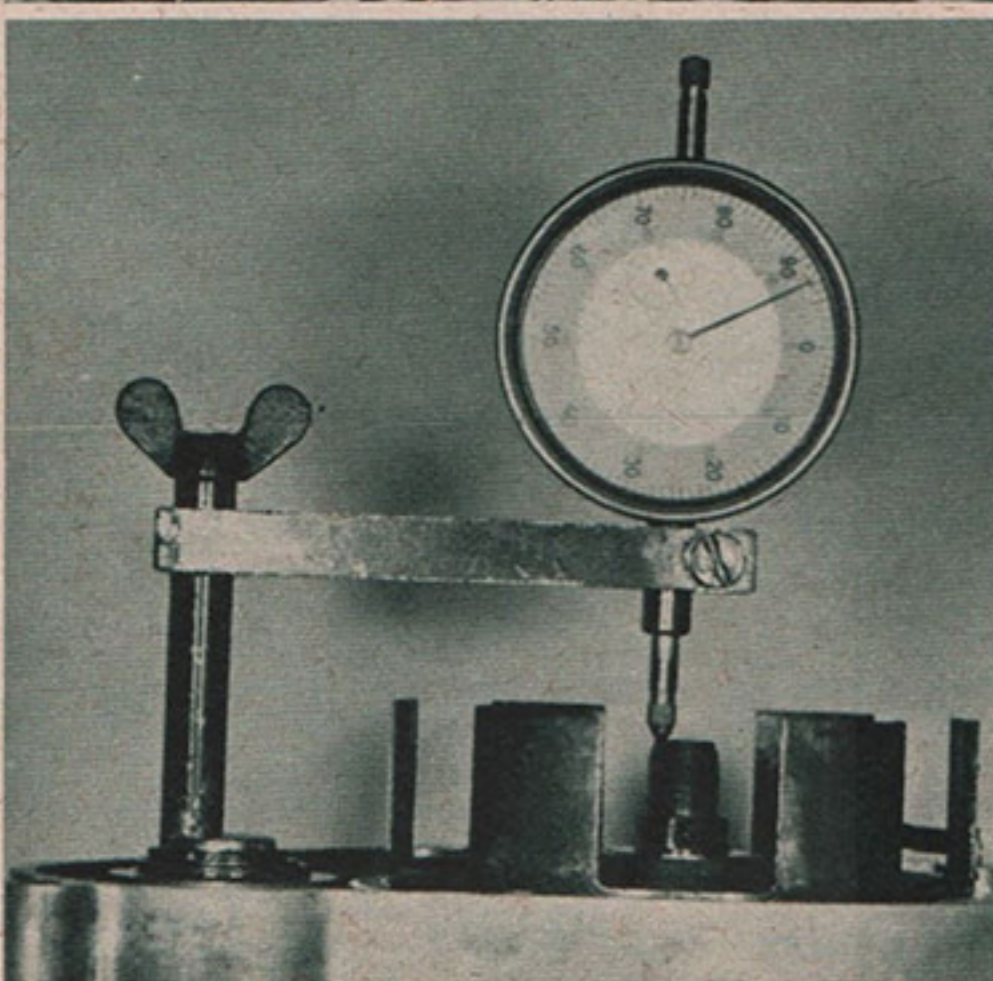
Das Abziehen der Kurbelwellenlager kann aber auch aus anderen Gründen (also nicht nur zur Reparatur) notwendig sein. Wenn nämlich das seitliche Spiel der Kurbelwelle nicht stimmt, dann muß hinterm Lagen-Innenring durch Distanzscheiben ausgeglichen werden (Bild 65). Man wird schon beim Auswechseln eines Lagers nicht um mehrfaches Abziehen und wieder Aufpressen herumkommen, eben wegen des Axialspieles. Dieses soll zwischen 0,05 und 0,1 mm liegen. Gemessen wird es mit einer Meßuhr (wie auch die anderen, bereits im letzten Heft angegebenen Spiele), die mittels des Meßuhrhalters nach Bild 66 angebaut wird. Man muß bei diesen Messungen auf mehrere Handgriffe achten: zunächst muß die Uhr richtig (aber nicht zu fest) angeklemt sein. Dann darf man nicht am Uhrhalter anfassen, schließlich erfordert das Hin- und Herrütteln der Kurbelwelle wegen der Simmerringe etwas Kraft (sie läßt sich nicht spielend schieben). Deshalb wohl auch der große Spielraum von 0,05 mm, weil die Messung selbst etwas Routine erfordert. Auch für die anderen Axialspiele kann die gleiche Vorrichtung verwendet werden, siehe die Bilder 67 und 68 (Getriebe-Hauptwelle und Nebenwelle). Natürlich werden die Spiele bei fertig montiertem Gehäuse, also mit Dichtung und fest angezogenen Schrauben gemessen.



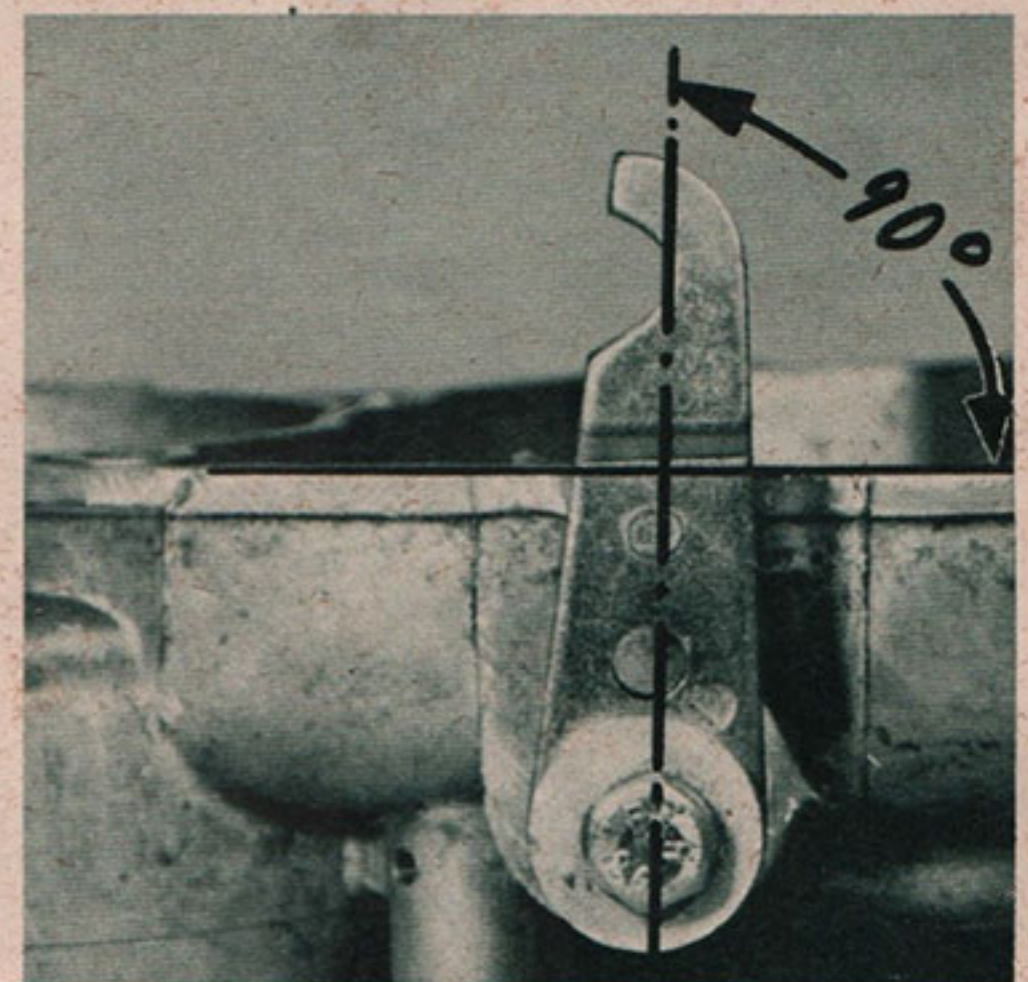
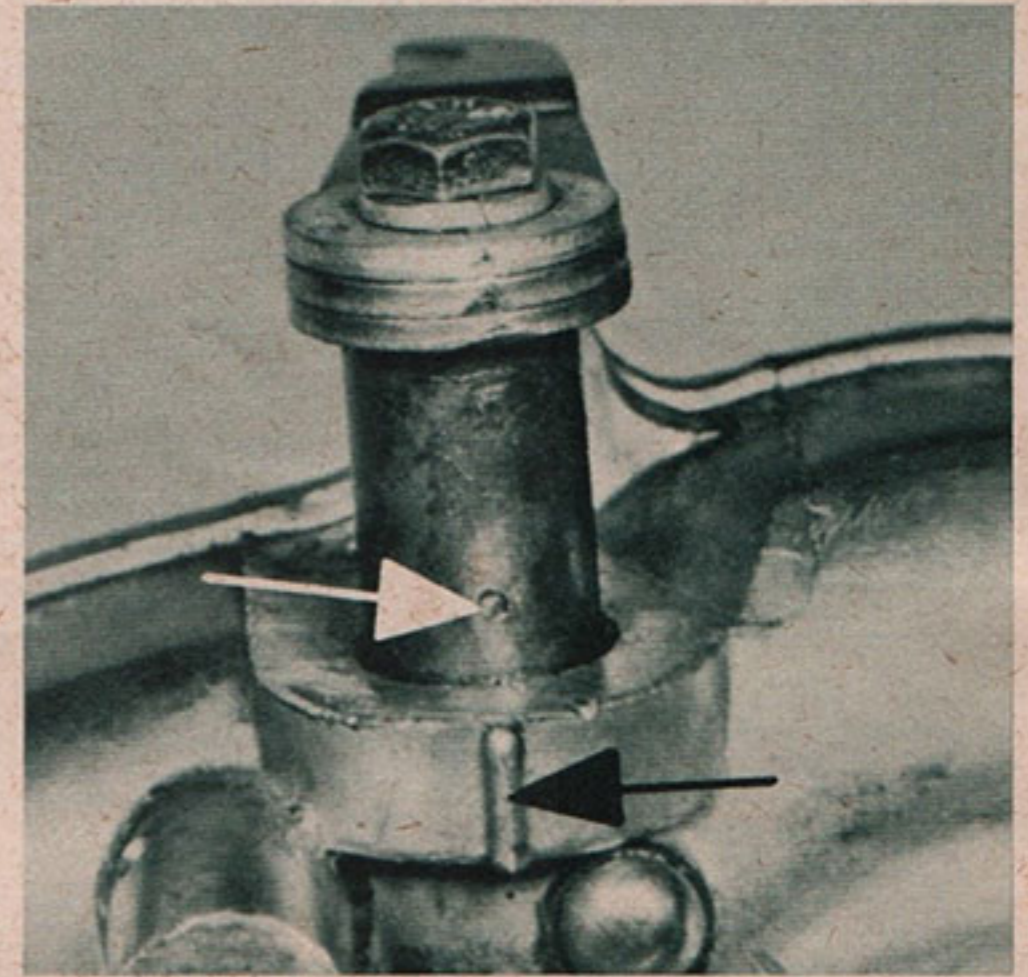
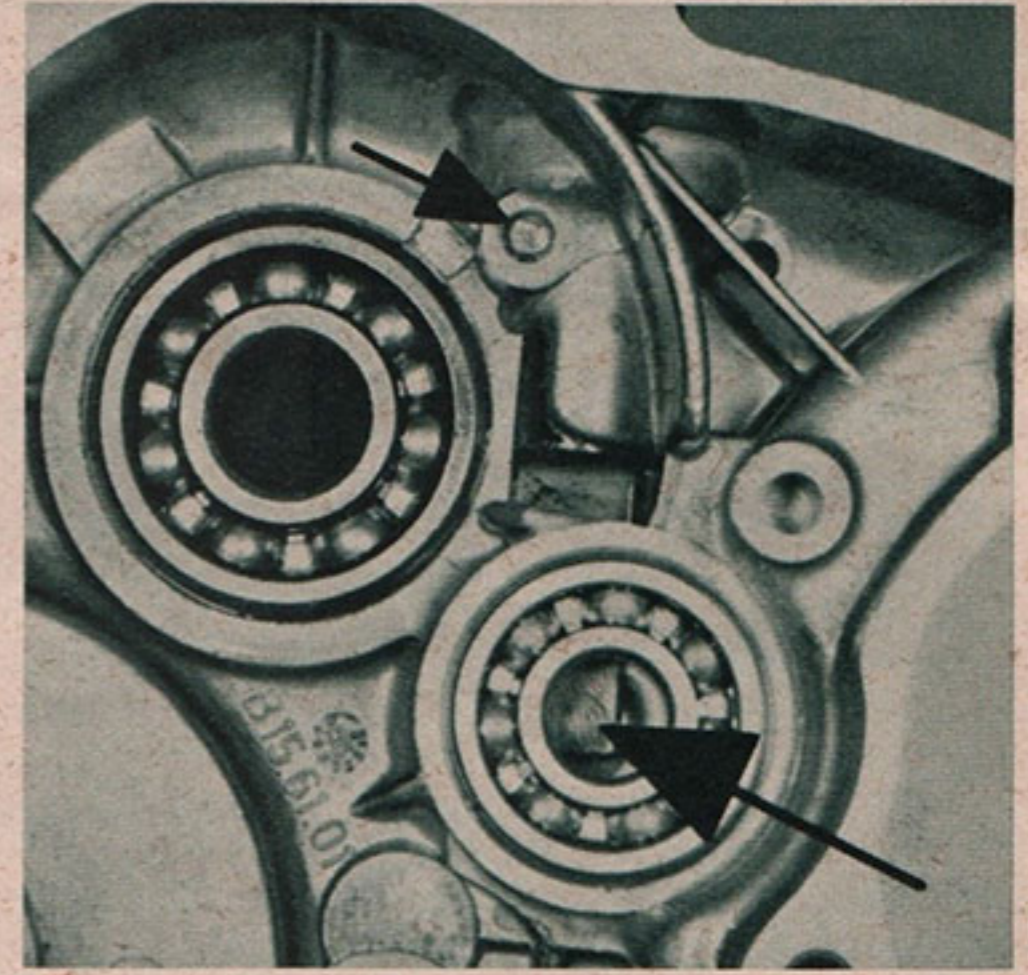
Ein weiterer Punkt, der vor der endgültigen Montage der beiden Gehäusehälften zu klären ist: die Kupplungsbetätigung. Innerhalb des Lagers für die Nebenwelle sieht man (Bild 69) das abgeflachte Wellenstück, durch welches die Kupplung ausgerückt wird. Dort, wo der große Pfeil hinzeigt, darf keine Beule im Material sein, also kein Verschleiß. Beim Auswechseln dieser Welle ist der genaue Stand des Kupplungs-Betätigungshebels am Getriebe zu beachten. Bilder 70 und 71 sollen das verdeutlichen: Wenn die Welle so steht, daß der Körnerschlag (oberer Pfeil, Bild 70) mit der Gußnase übereinstimmt (unterer Pfeil, Bild 70), dann muß der Hebel so auf die Kerbverzahnung aufgesetzt werden, daß er senkrecht zur Gehäuse-trennfläche steht (Bild 71). Zur Demontage der abgeflachten Welle braucht übrigens nur der Kerbstift von innen herausgeschlagen zu werden, der auf Bild 69 (kleiner Pfeil) markiert ist. Die Dichtung unterm Kopf des Stiftes (außen) muß dann natürlich erneuert werden.



Damit wäre fast schon alles gesagt über die Arbeiten innerhalb des Motors. Dem Zusammenschrauben der beiden Gehäusehälften steht nun nichts mehr im Wege. Nur ein paar Hinweise allgemeiner Art sollen noch gegeben werden. Das Auswechseln von Lagern, die in irgendwelchen Leichtmetallgehäusen sitzen, geschieht natürlich nicht bei kaltem Gehäuse. Eine Erwärmung der Gehäuse bis über 100 (am besten etwa 150) Grad ist nötig. Gehäuse Teile werden entweder mit weicher kleiner Lötlampenflamme oder aber (was wesentlich länger dauert) auf Kochplatte oder im Backofen aufgeheizt. Gehäuse dann mit der Zange fassen und so halten, daß das entsprechende Lager nach unten hinausfallen kann. Mit Holzhammer wird dann höchstens ganz kurz und leicht an das Gehäuse von unten angetippt (dicht beim Lager, aber keineswegs auf eine Dichtfläche), das Lager fällt dann von selbst heraus. Einsetzen der Lager wieder bei warmem Gehäuse, aber diesmal aufpassen, daß das Lager nicht schief angesetzt wird, und sich vor dem Einrutschen in den Sitz verankert. Ein passendes Führungsstück, etwas dünner als Lagerinnendurchmesser, auf dem man es hinabrutschen lassen kann und mit dem man die Richtung des Falles bestimmen kann, leistet gute Hilfe. Weiterhin muß bei der Montage der Kurbelwellenlager noch darauf geachtet werden, daß man den Innenring so aufpreßt, daß kein Druck auf den Hubzapfen der Kurbelwelle kommen kann. Man legt also am besten ein Stück Flacheisen genügender Dicke zwischen die beiden Kurbelwangen, so daß die Preßkraft von diesem Flacheisen aufgenommen wird. Im übrigen ist der Lagersitz nicht so stramm, daß man die Welle nicht in der Hand halten könnte, während der Lagerring über ein Rohrstück (18 mm Innendurchmesser, etwa Lenkerrohr!) mit Hammerschlägen auf den Sitz getrieben wird. Aber, wie gesagt, immer nur die Wange halten, deren Zapfen man gerade bearbeitet.



Wenn wir uns an die Demontage erinnern, dann fällt uns jetzt ein, daß der Kolben sich am besten einbauen ließ, wenn die Kurbelwelle demontiert war. Später, bei zusammengebauten Gehäusehälften, hinderten die Zylinderstehbolzen zu stark. Also machen wir diese Arbeit ebenfalls noch vor



dem endgültigen Zusammenbau der Gehäusehälften. Dabei achten wir auf zweierlei: erstens einmal müssen wir die Stellung der Kurbelwelle überlegen: hat sie auf ihren beiden Hauptzapfen eine Nut für eine Paßfeder (es wird auch gesagt: Keilnut für Halbmondkeil), dann ist es gleichgültig, welcher Wellenzapfen zur Zünderseite hin montiert wird. Sonst wird die Keilnut immer nur auf der Zünderseite gebraucht. Zweitens muß der Kolben so angebaut werden, daß der auf dem Kolbenboden eingeschlagene Pfeil nach unten, in Richtung Auspuff zeigt. Im übrigen versteht sich von selbst, daß bei Defekten an Kolben oder Zylinder immer nur beide Teile gemeinsam ersetzt werden, auch achte man darauf, daß man nur Kolben und Zylinder mit der gleichen jeweiligen Buchstabenbezeichnung bekommt. Falls man den berühmten Pfeil auf dem Kolbenboden nicht findet, dann kann man sich auch nach den Abmessungen des Kolbenhemdes an seinem unteren Rand richten. Die beiden Fenster für die Gassteuerung der Überströmkanäle liegen etwas außermittig, an der oberen



# Fortschritt durch Information

Zu keiner Zeit hat der technische Fortschritt in seinen vielfältigen Formen eine solche Verdichtung erfahren wie in den letzten 75 Jahren. Beginnend mit der Herstellung hochfester Stähle, der Erschließung chemotechnischer Verfahren und der allgemeinen Nutzung der Elektrizität wurde in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eine Entwicklung eingeleitet, die heute in elektronisch gesteuerten Maschinen, Fließbändern, Transferstraßen und komplizierten Prozessen der Kunststoffherzeugung einen zeitweiligen Höhepunkt erreicht hat. Jedem gelösten Problem, jedem neu geschaffenen technischen Produkt ging eine intensive Informationsauswertung voraus. Neue Ideen zu fördern war und ist vornehmste Aufgabe der Fachzeitschrift. Als Medien des Gedankenaustausches zwischen Wissenschaftlern und Praktikern sind unsere Publikationen seit Jahrzehnten in Entwicklung, Konstruktion und Fertigung gleichermaßen geschätzt.

## VOGEL-VERLAG WÜRZBURG

8700 Würzburg, Postfach 800  
Telefon 59 00 11-16, FS 068 883

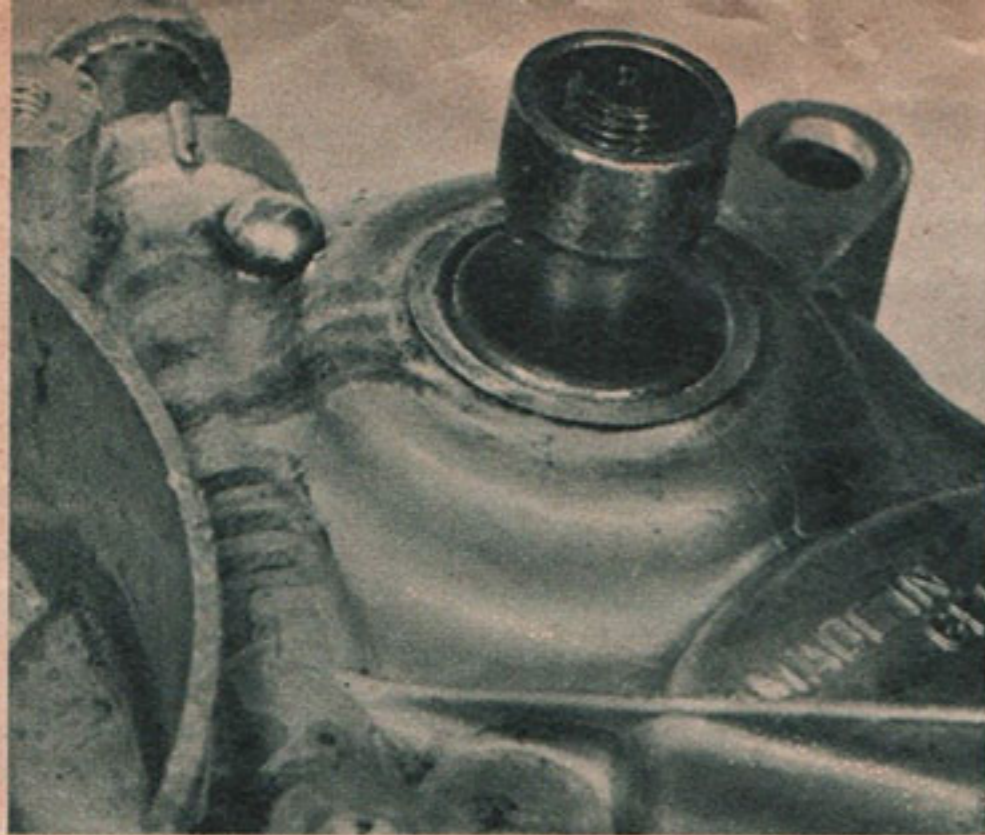
### Fachzeitschriften-Programm

- |  |   |
|--|---|
| 1 Maschinenmarkt                                 | 9 Landmaschinen-Markt   |
| 2 Elektro-Technik                                | 10 Agrarjahr  |
| 3 Elektro-Jahr                                   | 11 Spinner Weber<br>Textilveredlung   |
| 4 Radio-Fernseh-Phono-Praxis                     | 12 Export-Markt<br>mit Fachausgaben für<br>Investitions-<br>und Konsumgüter |
| 5 die elektrische ausrüstung                     | 13 Export-Berater   |
| 6 Der Kraftfahrzeug-Betrieb/<br>Auto-Markt       | 14 Investment Edition   |
| 7 Automobil-Industrie                            |   |
| 8 Der Junghandwerker<br>im Kraftfahrzeug-Betrieb |   |

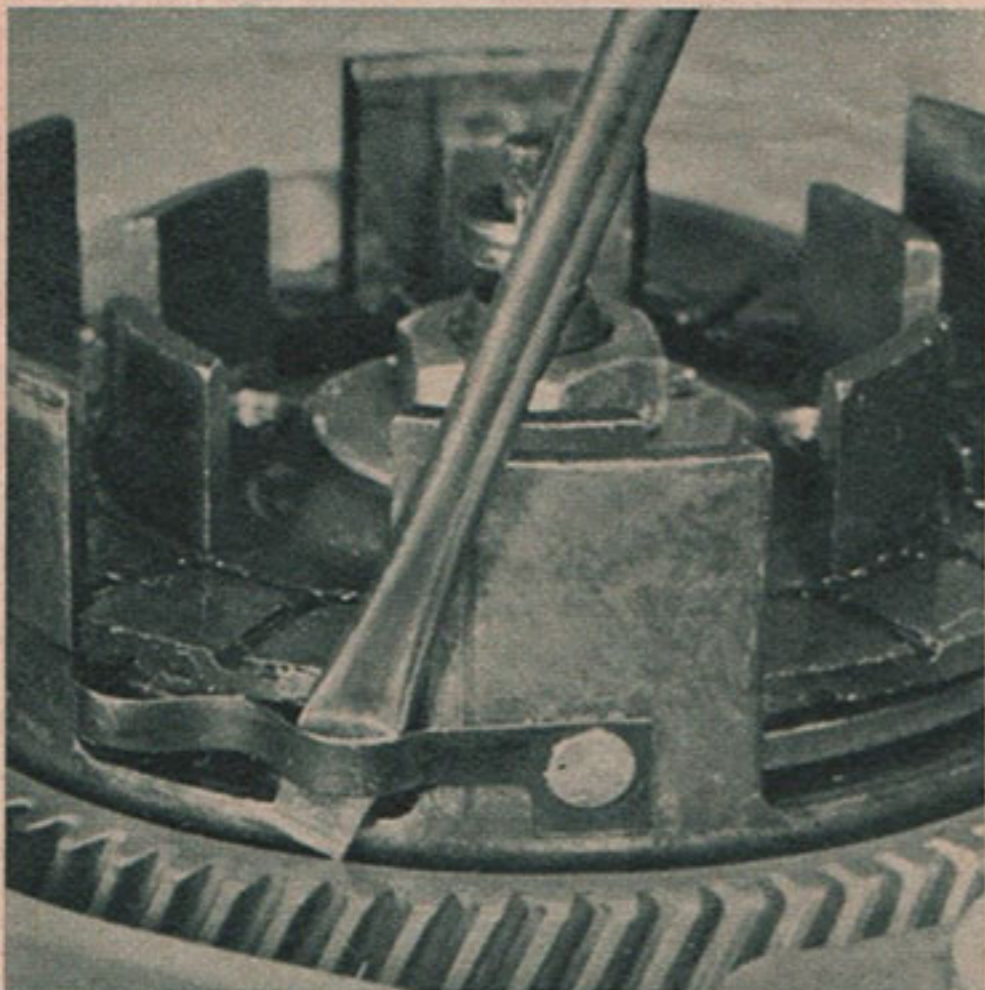
Bitte ausschneiden, im Briefumschlag (oder auf Postkarte aufgeklebt) an Vogel-Verlag Würzburg, Abt. 100, Postfach 800, senden.

- Gutschein** über ein Probeheft der mit Ziffer  bezeichneten Fachzeitschrift
- Gleichzeitig erbitte ich eine ausführliche Zeitschriften-Charakteristik .....
- sowie Erscheinungsplan und Anzeigen-Preisliste .....
- Ich interessiere mich darüber hinaus für Ihr Fachbuchprogramm .....

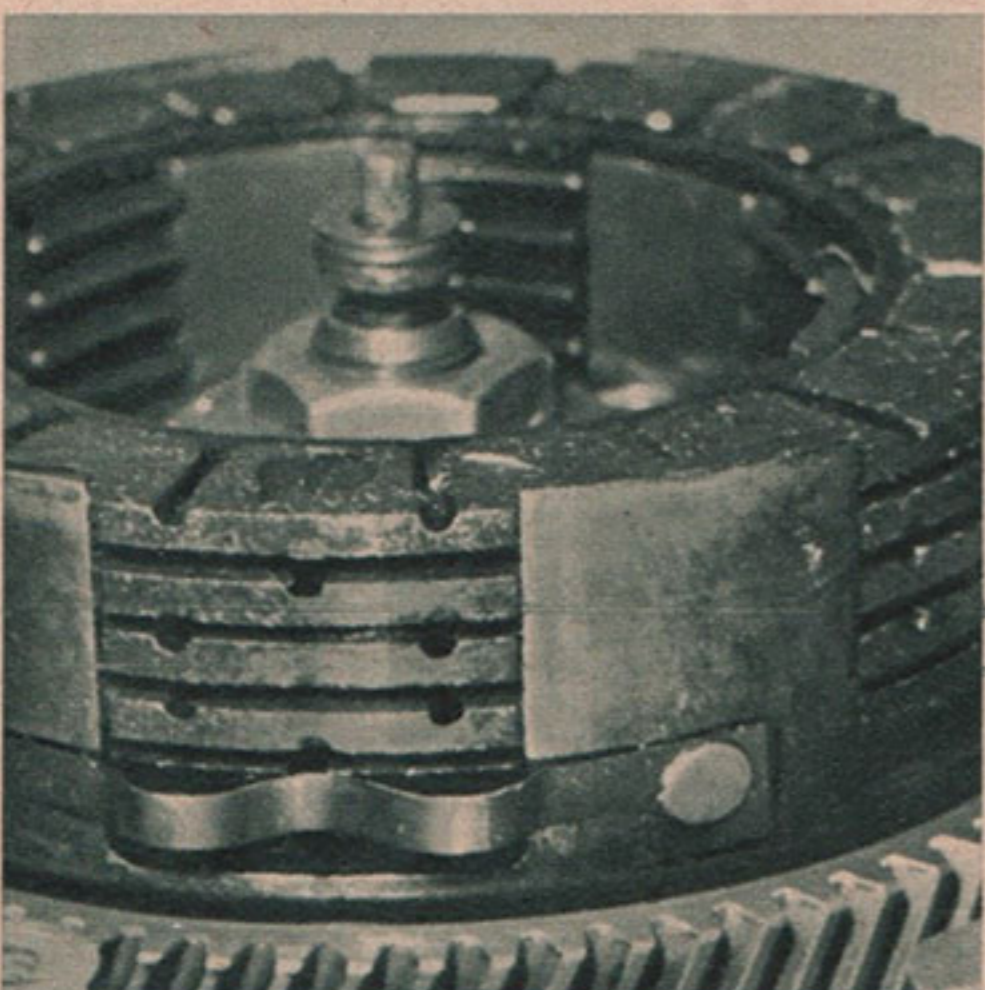
Anschrift \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



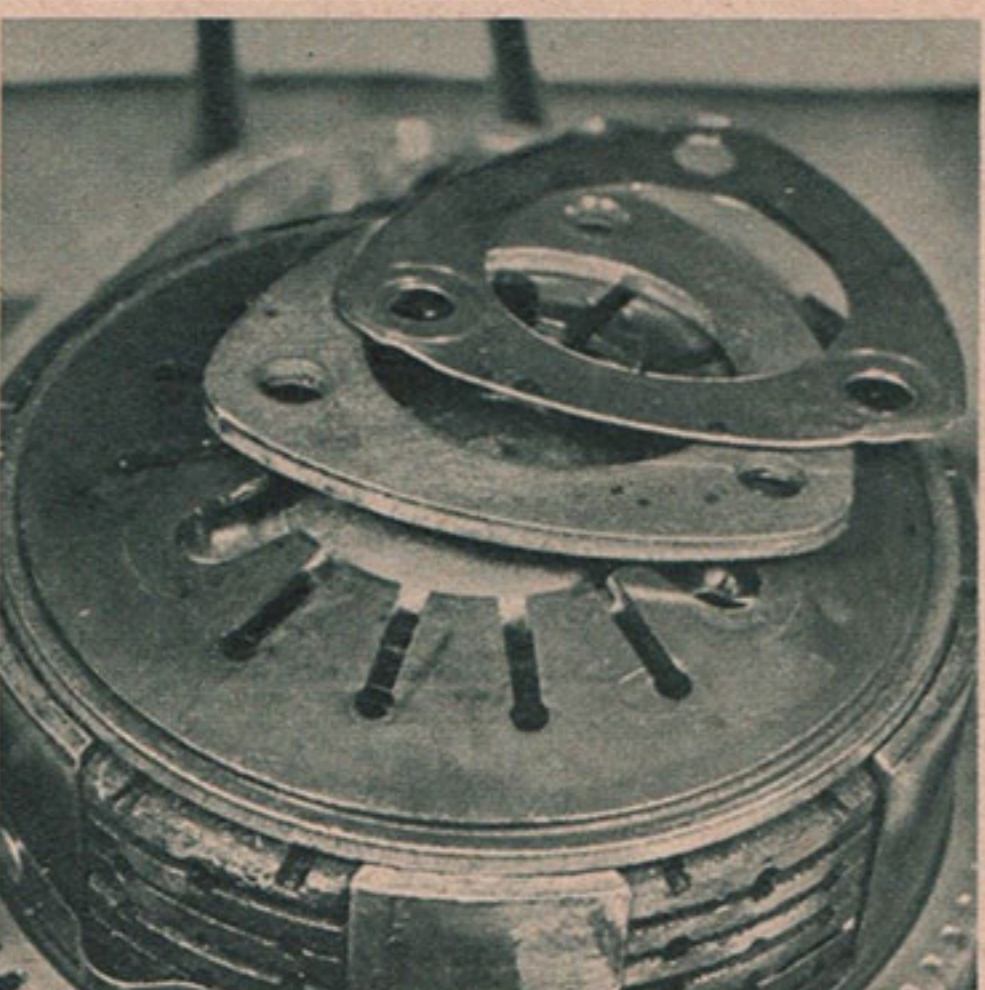
72



73



74



75

Seite ist der Steg zwischen ihnen kleiner (schmäler) als an der Unterseite. Wenn man sich die Überströmkanäle im Zylinder darauf anschaut, dann sieht man den Grund dafür.

Endlich sind wir so weit, daß beide Gehäusehälften endgültig zusammengesetzt werden können. Wahrscheinlich haben wir bei den verschiedenen Messungen bereits mehrfach hin- und hergebaut, hoffentlich haben wir dabei aber auch immer darauf geachtet, daß die Simmerringe nicht beschädigt wurden. Als Simmerringschutz gibt es Montagebuchsen (Preis 3.20 DM der Satz, für Kurbelwelle, Getriebenebenwelle und Kickstarterwelle), die vor dem Einschleiben der Welle in den jeweiligen Simmerring gedrückt werden (Bild 72). Durch diese Buchsen kann man übrigens die Beweglichkeit der Welle bei den Messungen etwas leichter halten, man kann ansonsten natürlich die Wellenabsätze (an denen sich die Simmerringe stoßen könnten) mit Tesa- oder ähnlichem Band umwickeln. Ich halte dies aber für unbequem und Notbehelf.

Die weiteren Arbeitsgänge gehen dann grundsätzlich in der umgekehrten Reihenfolge der Demontage vor sich. Gehäusehälfte (Zünderseite) wird von oben aufgelegt (Achtung auf die zwei Paßhülsen), nachdem die (unbedingt neue) Dichtung mit Fett an die andere Hälfte angeklebt wurde. Evtl. muß man mit ganz zarten Plastikhammerschlägen nachhelfen, meist genügt Handballendruck.

Die Schrauben werden wieder so eingesetzt, wie es auf Bild 34 in Heft 11 angegeben wurde. Achtung dabei auf die Sicherungen, hier Wellscheiben, die jeweils unter Schraubenkopf und unter der Mutter liegen. Und die Schrauben und Muttern nicht brutal anknallen, sind ja nur 6 mm-Schrauben!

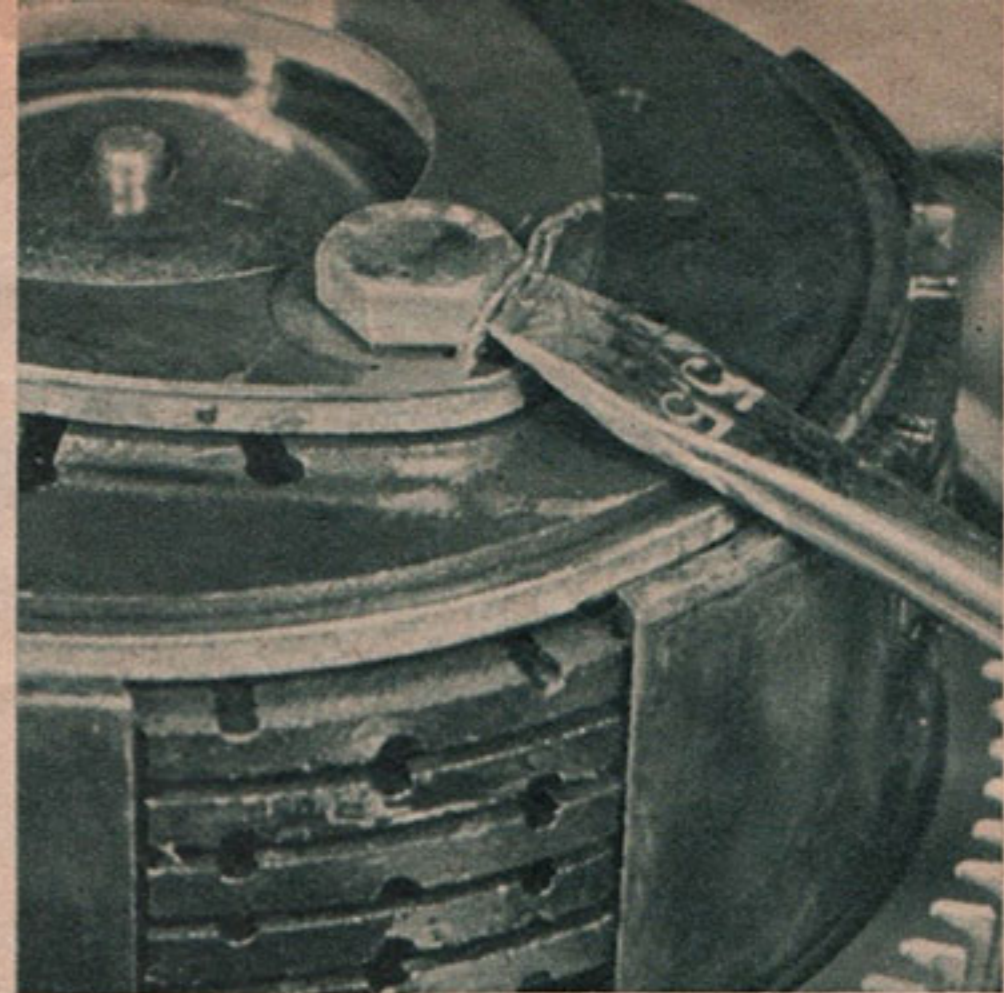
Die Montage der Kupplung ist der nächste Schritt. Zuerst legt man die Scheibe mit dem „Zweikant“-Loch auf (Bild 25, Heft 11), dann den inneren Kupplungskorb, dann die Blechsicherung und dann wird die Mutter angeschraubt. Festziehen geschieht wieder bei gleichzeitigem Gegenhalten mit dem Halteschlüssel (Bild 23, Heft 11). Auch das kleine Zahnrad auf der Kurbelwelle wird nun aufgesetzt und festgeschraubt (wieder Linksgewindemutter. Neuen Linksgewinde-Federring nehmen!). Festhalten der Kurbelwelle geschieht wieder über das Kolbenholz.

Die Kupplungsscheiben werden so montiert, wie es die nächsten Bilder (73, 74 und 75) zeigen. Erst eine Reiblamelle (dazu die Spannfeder, Bild 73, leicht wegdrücken), dann eine Stahllamelle usw. Bild 74 zeigt den Endstand. Hier ist auch schon der Kupplungsdruckstift mittig eingesetzt, man tut gut daran, ihn reichlich einzuölen. Und auch auf die Scheiben achten, die ursprünglich hier vorgesehen waren! Deckscheibe (Bild 75), Tellerfeder und Spannplatte mit Sicherungsblech (Bild 75) kommen als nächstes drauf. Aufpassen, daß man sie auch so hinlegt, daß man mit den drei Druckschrauben die Gewindebohrungen findet! Diese Druckschrauben werden voll festgezogen, bis die Tellerfeder plan gedrückt ist. Bei Florett-Modellen, die noch keine 5,2 PS haben (also bei den 4,2 PS-Typen) werden diese Schrauben jetzt gleichmäßig um 2 1/2 Umdrehungen herausgeschraubt, bei den neuesten Modellen dürfen sie nur um 2 Umdrehungen gelöst werden. Dann kann das Sicherungsblech nach Bild 76 hochgebogen werden, so daß sich die Schrauben im Betrieb nicht verstellen.

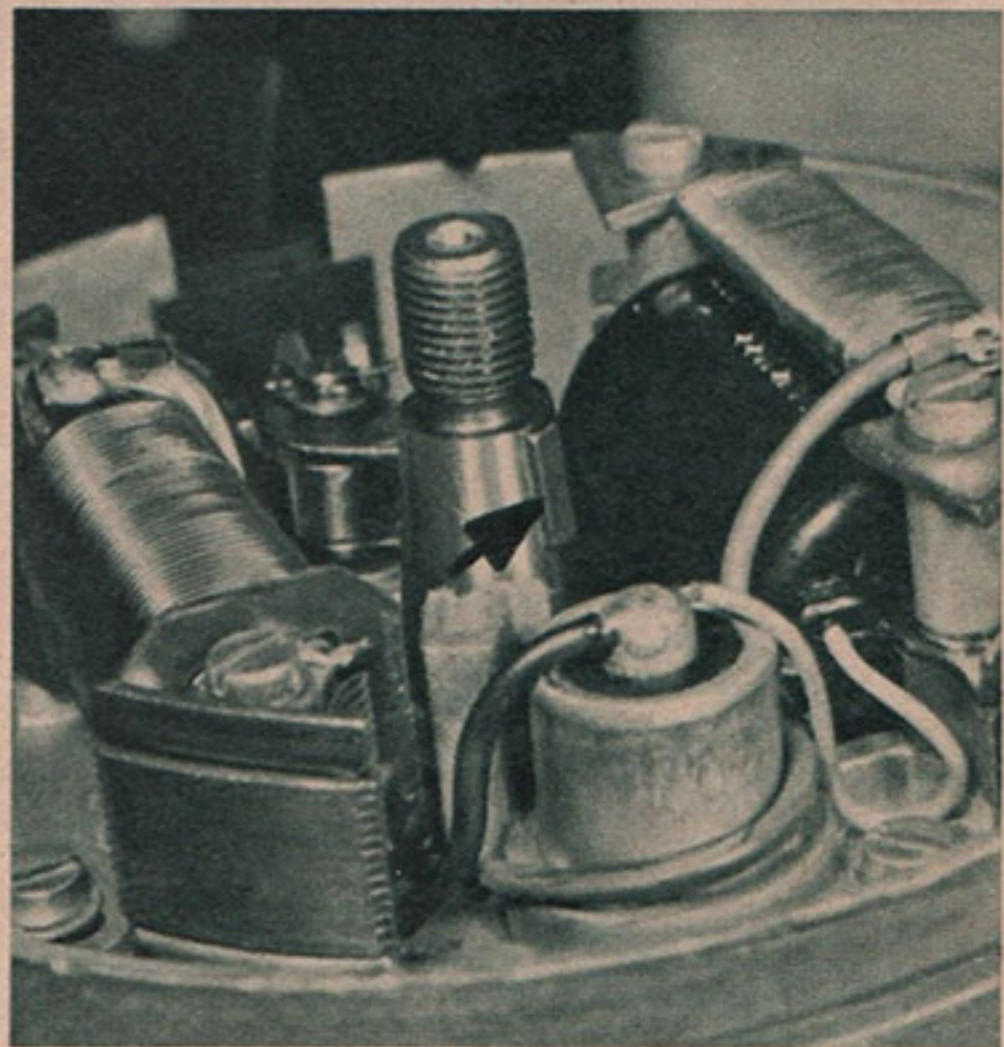
Mehr ist nicht zu tun, der letzte kleine Gehäusedeckel kann nunmehr mit seiner Dichtung aufgesetzt werden. Die Schlitzschrauben beim Anziehen nicht endgültig verderben, der Schraubenzieher soll in der Schlitzbreite möglichst satt in den Schraubenschlitz passen.

Falls übrigens der Kupplungshebel nach Montage der Tellerfeder und der Spannplatte nicht mehr senkrecht zur Gehäusetrennfläche steht, dann muß dies noch korrigiert werden: durch Zufügen (bzw. Wegnehmen) von Scheiben auf den Kupplungsdruckstift ist ein Ausgleich möglich.

Die letzten Arbeiten vor dem Einbau des Motors ins Fahrwerk sind nur noch schlichte Schlosserei:



76



77

Kettenritzel mit Sicherungsbohrung nach außen auf die Abtriebswelle aufsetzen, Sicherungsblech darüber und dann die Mutter kräftig anziehen (Festhalten des Ritzels wieder mit Haltekette, Bilder 30/31, Heft 11). Sicherungsblech wieder wie vorgefunden an zwei Stellen an den Mutternsechskant hochbiegen.

Zünder-Grundplatte anschrauben (vier Schlitzschrauben mit Wellscheiben darunter), auf die Markierung achten, die zweckmäßig vor der Demontage angebracht wurde. Dann die Paßfeder in ihre Nut in der Kurbelwelle stecken (Bild 77, der Konus muß sauber sein!), und das Polrad aufsetzen und ebenfalls mit der Mutter festziehen (Linksgewindemutter und Linksgewindefederring).

Als letztes wird dann noch der Zylinder aufgesetzt. Vorsichtig die Kolbenringe (oberen L-Ring in richtiger Stellung in die Nuten drücken (mit Fingernagel), so daß der Ringstoß auch beim Sicherungsstift liegt! Dann langsam und sanft den Zylinder drüberschieben, keine Gewalt anwenden. Natürlich unter den Zylinder eine neue Fußdichtung legen, die alte ist bestimmt unbrauchbar. Motor einige Male (Zylinder dabei festhalten) am Schwungrad weich durchdrehen, zur Kontrolle, daß alles heil geblieben ist. Dann Zylinderkopf (wieder mit neuer Dichtung) aufsetzen und festschrauben. Nicht die vier Unterlagscheiben unter den Muttern vergessen, hier müssen gute Stahlscheiben verwendet werden, also die Originalteile.

Ansaugstutzen ansetzen, aber noch nicht ganz festschrauben (auch hier ist eine neue Dichtung nötig), und damit wären wir so weit, daß der Motor wieder in den Rahmen gehängt werden kann. Zum Abschluß aller Arbeiten braucht dann das nächste Mal nur noch der Zündzeitpunkt überprüft und eingestellt zu werden, sowie die Schalthebel-Mittelstellung. Der Rest, das Anschrauben der Haube, des Auspuffrohres, des Vergasers und schließlich der Abdeckbleche, sowie das Auflegen der Kette braucht hier wohl nicht mehr beschrieben zu werden. (Schluß folgt)

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

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

Versicherungshöchsteralter 65 Jahre

**Volkswohl**  
KRANKENVERSICHERUNG V.a.G.  
DORTMUND  
Ruhrallee 92, Telefon 2 20 71



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

**VEITH**  
**PIRELLI**

# VERSICHERUNGEN

immer  
aktuelles Thema

## Keine Versicherungsnachteile für Motorradfahrer

Das bietet jetzt das Zweirad-Versicherungsbüro von Hans Ehlert in Lorch (7073 Lorch/Württ., Gmünder Str. 27, Tel. 0 71 72 / 5 79). Zunächst einmal hat Hans Ehlert den Wirkungskreis seines Büros nun auf die gesamte Bundesrepublik ausgedehnt, und er bietet grundsätzlich nur noch Haftpflichtversicherungen mit Schadensfreiheits-Rabatt an, nach drei Jahren Unfallfreiheit 50% Ermäßigung, so daß die Prämie für eine Maschine über 475 ccm Hubraum dann unter DM 200.— liegt. Bei Fahrzeugwechsel toleriert er eine Unterbrechungsdauer von 6 Monaten und behandelt den Versicherungsvertrag, als wenn dieser ununterbrochen gelaufen wäre. Im gesamten Bundesgebiet hat Ehlert jetzt Zweigstellen seines Büros mit Mitarbeitern, die meist selbst Motorradfahrer sind und daher alle auftretenden Probleme kennen.

Daneben hat er nun ein Versicherungsangebot ausgearbeitet, das ganz speziell auf die Bedürfnisse der Motorradfahrer abgestellt ist. Es gibt z. B. Lebensversicherungs-Gesellschaften, die das Motorradfahrerrisiko *trotz der üblichen Doppelzahlung bei Unfalltod* grundsätzlich ausschließen; es gibt wiederum andere Gesellschaften, die in der Unfallversicherung für Motorradfahrer nur Summen bis zu einer Höhe von DM 10 000.— bei Tod und DM 20 000.— bei Invalidität vorsehen und höhere Summen mit einem Prämienzuschlag belegen. Solche Beschränkungen gibt es beim Angebot von Hans Ehlert nun nicht mehr. Vollkaskoversicherungen für Motorräder werden oft nicht gern angenommen — das ist beim Motorradversicherer Ehlert kein Problem.

Damit sind wir wieder einen kleinen Schritt weitergekommen, auf dem Versicherungsgebiet Erleichterungen gerade für Motorradfahrer zu schaffen. In Gang gekommen ist das, weil Ehlert sich als Motorradfahrer über ungerade Versicherungsdinge genau wie wir immer wieder ärgert.

## „Solche alten Fahrzeuge“ nicht gefragt

Im MOTORRAD findet man des öfteren Anzeigen der „Gothaer Feuer-Versicherungs-Bank AG., Abteilung Motorradversicherungen“. Es handelt

sich um eine sagenhaft günstige Versicherung. Außer dem Schadensfreiheitsrabatt, den man „selbstverständlich“ erhält, gewährt man mir als Beamten von vornherein einen Nachlaß von 20%. So jedenfalls lauteten die Informationen nach einem Anruf bei der Versicherung, und auch der Text der Anzeige. Nun hatte ich meine Adler MB 250, Baujahr 1956, nach einem Umbau fahrbereit stehen und dachte, ein solch gutes Angebot auszunutzen.

Ich suchte also das Düsseldorfer Büro der Firma auf, die Tasche gefüllt mit DM und gewillt, eine Haftpflichtversicherung mit 1 Million DM Pauschaldeckung abzuschließen. Aber siehe da, man war an meinem Geld überhaupt nicht interessiert. Die erste Frage des Sachbearbeiters erstreckte sich auf das Baujahr meines Fahrzeuges. Als ich ihm zur Antwort gab, es handle sich um eine „56er Adler“, winkte er ab. Solche alten Fahrzeuge (er sagte nicht Kisten) würde man nicht mehr versichern. Wenn ich bei ihm einen Vertrag abschließen wolle, so müsse mein Motorrad Baujahr 1963 oder jünger sein.

Auf meine Zusatzfrage versicherte man mir, bei einem Auto sei das selbstverständlich etwas anderes. Hätte ich einen „de Dion, Baujahr 1896“, so würde man den selbstverständlich noch versichern. Eine harte Entgegnung (Götz) auf der Zunge, aber an solche Diskriminierungen mittlerweile gewöhnt, verließ ich diese gastliche Stätte.

Daraufhin werde ich ja nicht sagen, bei der Anzeige handle es sich um Bauernfang, ich habe mich ja auch fangen lassen, aber ich fände es doch angebracht und fair, auf eine solche „Kleinigkeit“ hinzuweisen, und zwar entweder in der Anzeige oder, wenn bekannt, durch die Redaktion. Um eine Illusion ärmer,

hochachtungsvoll,  
Hans-Joachim Sixel, Ing. (grad.)

PS. Übrigens ging „das alte Fahrzeug“ am nächsten Tag trotz Umbau und dadurch erforderlichen neuen Brief ohne Beanstandungen durch den TÜV.

## Junioren im Motodrom (Schluß)

zwölf Runden (= 74,4 km) zurück. Er blieb während des ganzen Rennens auf dieser Position. Unangefochten, sehr schnell, sehr sauber. Sein „Privat-Training“, jede freie Stunde auf einer Norton 99-SS im Schwarzwald, merkt man ihm deutlich an. Hinter ihm gab es spannende Positionswechsel um die Plätze zwischen Helmut Mayr, Augsburg (Norton), Ferdinand Kaczor, Altheim (BMW!), Friedrich Hess, Friedrichstal (Norton) und Karlheinz Woide, Berlin (BSA-Goldstar!), die in dieser Reihenfolge beendet wurden. Im Laufe des Rennens fuhr Völmle mit 2:35,4 = 156,8 km/h die schnellste Runde. Die

Eingangskurve zu Start und Ziel wurde zum Kriterium für Eduard Stanglmaier aus Tegernbach (BMW), der durch einen Ausflug auf den Sand neben der Strecke seinen vierten Platz ganz vorn verlor.

### Das offizielle Ergebnis:

1. Völmle, Stuttgart (Norton) 32:01,3 = 152,2 km/h; 2. Mayr, Augsburg (Norton) 32:19,4 = 150,8 km/h; 3. Kaczor, Altheim (BMW) 32:33,0 = 149,8 km/h; 4. Hess, Friedrichstal (Norton) 32:34,3 = 149,7 km/h, und weitere 9 Fahrer. Ausgefallen: 16.

\*

Neun Runden (= 61 km) standen den Gespannen bevor. Zwischen ihnen jetzt schon mehrere von Muthig hergerichtete Maschinen in sehr sauberer Verfassung. Franz Haubl mit Beifahrer Kurt

Kraus aus Frankfurt auf einer BMW-RS waren fast unschlagbar. Vom Start weg führten sie das Feld an und siegten mit fast 50 Sekunden Vorsprung. Aber hinter ihnen tat sich einiges bis auf die letzten Plätze. Um die Ehre des zweiten Platzes kämpften ganz verbissen gleich drei Gespanne. Rohr/Schwerburger, Wegener/Gödderz und die beiden Brüder Kempa, alle auf BMW. Nur noch eine Horex unter Goebel/Kesselmann war unter 25 Gespannen im Rennen, fiel jedoch aus. Die schnellste Runde wurde von Haubl/Kraus in 2:54,3 = 139,8 km/h gefahren. Aber auch im Mittelfeld schenkten sich die Fahrer keinen Zentimeter. Man konnte in jedem Teil des Fahrerfeldes unerhört harte Positionskämpfe verfolgen, die oft erst entschieden wurden, wenn eines der beteiligten Gespanne ausfiel. Bis zum letzten Meter vorm Ziel ging das. Danach fragte ich mich, ob es immer nur die großen Stars und die sagenumwobenen Maschinenmarken, ob es immer nur Grand Prix sein muß, um Zuschauer an die Strecken zu holen. Es waren nicht viele ins Motodrom gekommen, und das habe ich wirklich bedauert, weil gerade dieses Juniorenrennen, das durch die Trainingsauswahl in den Feldern fast nur gleichstarkes Maschinen- und Fahrermaterial hatte, von vornherein so viel Spannungen versprach. Allerdings nur demjenigen, der als „Fach“-Zuschauer den Motorrad-Straßenrennsport verfolgt.

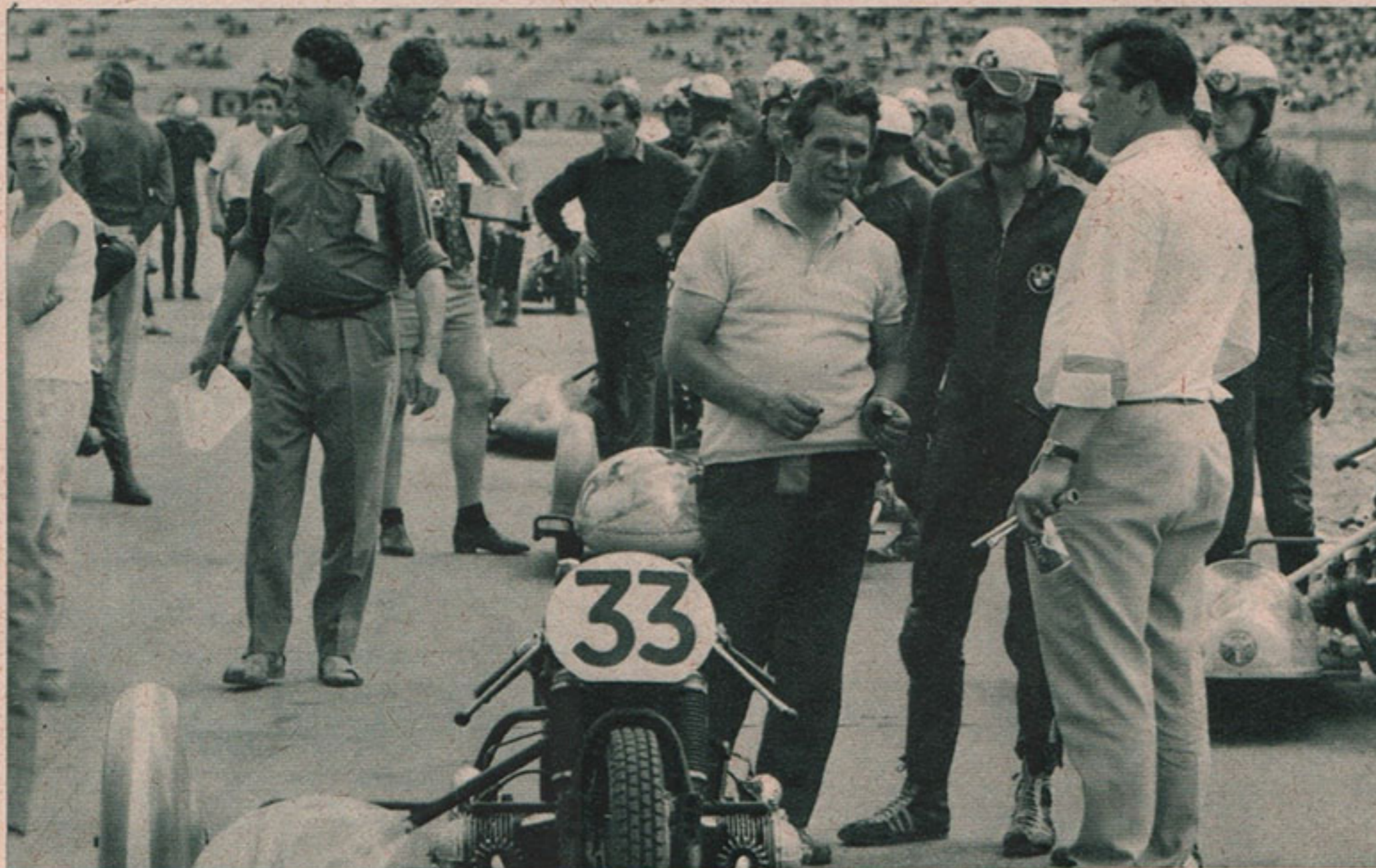
### Das offizielle Ergebnis:

1. Haubl/Kraus, Walldorf (BMW) 26:41,4 = 137,1 km/h; 2. Rohr/Schwerburger, Eddesheim (BMW) 27:28,6 = 133,1 km/h; 3. Wegener/Gödderz, Mechernich (BMW-Muthig) 27:29,1 = 133,0 km/h; 4. M. u. K. Kempa, Neuss (BMW) 27:29,6 = 133,0 km/h; 5. Müller/Buchecker, Kirchdorf (BMW) 28:17,4 = 129,2 km/h, und 10 weitere Gespanne. Ausgefallen: 7.

Klacks

An der Nummer 33 (Rohr/Schwerburger, Eddesheim, BMW) steht Erich Muthig, bekannt für seine so sauber und hervorragend hergerichteten BMW-Rennmaschinen, vor allem mit Stoßstangenmotor. Selten hat es für die BMW-Fahrer einen so guten Mechaniker gegeben.

(Fotos: Klacks)





# Moto Cross-Meisterschaft:

## 1. Lauf in Augsburg

Augsburg ist eine alte Stadt mit einer herrlichen, jungen Moto Cross-Strecke und vielen alten Funktionären. Leider war aber, witterungsbedingt, die Strecke sagenhaft staubig. Wohl hatte man vor dem Rennen wenigstens das Stück vor den Zeitnehmern, damit diese die Nummern erkennen konnten, notdürftig staubsicher gemacht, aber hier hat man entschieden des Guten etwas zu wenig getan. Vollkommen verfehlt war es aber, daß man während eines Laufes noch weitersprengen wollte, was dann den Staub so schlüpfrig machte, daß Günther Eckenbach, an fünfter Position liegend, zu Boden mußte und resigniert ins Fahrerlager zurückfuhr.

Auch Improvisation will gekonnt sein!

Ansonsten kann man über die Organisation nicht klagen, es sei denn, man verliert einige Worte über die Startanlage. Man hatte hier ein hochschnellendes Gummiseil angebracht, das aber so locker war, daß es zurückfederte und somit die Startenden gefährdete. Man hätte die Startaufstellung in einem größeren Abstand vor der Startanlage vornehmen müssen.

Alles, was im deutschen Moto Cross-Sport Rang und Namen hat, war am Start. Die WaBeHa-Gruppe mit unheimlich schnellen Apparaten, eine Menge schneller CZ's und Christoph Specht mit einer anscheinend verbesserten Maico. Lediglich die Maico von Adolf Weil ging nicht, er mußte schon im ersten Lauf der Klasse bis 250 ccm ausscheiden. Man sah aber auch einen zum ADAC zurückgekehrten Wolfgang Müller (mit seiner Triumph, einer echten 500er), der eine erstaunliche Kondition mitbrachte und lange im Spitzenfeld mithalten konnte.

In der Klasse bis 250 ccm schoß Otto Walz an die Spitze, die er in beiden Läufen nicht abgab, wenn auch hart bedrängt von Erwin Schmider, dem diese trockenen Sandstrecken absolut nicht liegen. Dichtauf lieferten sich Gerhard Stauch und Herbert Näger härteste Kämpfe, wie überhaupt die diesjährige Moto Cross-Saison, bedingt durch fast gleichwertiges Maschinenmaterial, noch härtere Rennen als im vergangenen Jahr verspricht.

Die Läufe der Klasse bis 500 ccm waren im Endergebnis sehr knapp, denn nachdem Christoph Specht den ersten Lauf vor Otto Walz für sich buchen konnte, hatte er im zweiten Lauf Kerzenschaden und fiel weit zurück. In einer großartigen Fahrt konnte sich aber Specht auf Platz vier hinter Schmider bringen, bis dieser kurz vor dem Ziel durch Kupplungsschaden etwas langsamer wurde, und er an ihm vorbeigehen konnte. So reichte es Specht mit (1+3) vier Punkten vor Walz mit (2+2) vier Punkten doch noch zum Sieg.

## Ergebnisse. Augsburg:

Klasse bis 250 ccm: 1. O. Walz, Herrenberg (WaBeHa-Montesa); 2. E. Schmider, Wolfach (CZ); 3. G. Stauch, Sielmingen (CZ); 4. H. Mederle, Trugenhofen (Maico); 5. G. Eckenbach, Hildrizhausen (WaBeHa-Montesa); 6. L. Müller, Tiefenbach (CZ).

Klasse bis 500 ccm: 1. Ch. Specht, Poltringen (Maico); 2. O. Walz, Herrenberg (WaBeHa-Montesa); 3. F. Betzlbacher, Pfäffingen (WaBeHa-Montesa); 4. E. Schmider, Wolfach (CZ); 5. W. Müller, Essen (Triumph); 6. J. Steffen, Dägeling (Husqvarna).

## 2. Lauf in Wipperfürth

Nur knappe drei Tage hatten die Fahrer Zeit, um ihre Maschinen für den zweiten Lauf der Moto Cross-Meisterschaft in Wipperfürth vorzubereiten. Und wieder war es die Maschine von Adolf Weil, die nicht so recht laufen wollte. Es lag eindeutig an der Maschine, denn nur ein Adolf Weil konnte den müden Hobel noch so über die Strecke bringen, daß es mit (2+4) sechs Punkten zu einem dritten Platz in der Gesamtwertung reichte.

Man hatte den Flaggenstart gewählt, eine Startmethode, die in der Hand eines Könners hervorragend ist. Anfänglich klappte sie auch tadellos, bis Unbedarfte glaubten, dem Starter helfen zu müssen, und so die Starts verdarben. Schade!

Die Organisation, mit einfachsten Mitteln durchgeführt, war vorzüglich. Man hatte sogar für die Fahrer und Helfer ein warmes Mittagessen bereitgestellt, was sicherlich dankbar begrüßt wurde.

Wiederum stellten sich alle Größen des deutschen Moto Cross dem Starter. Durch einen Blitzstart konnte Weil seine Maico an die Spitze der Klasse bis 250 ccm bringen, die er bis zur zehnten Runde halten konnte, um sie dann an Schmider abzugeben, der den ersten Lauf für sich buchen konnte. Im zweiten Lauf war es Walz, der vom Start weg die Spitze übernahm, um sie nur drei Runden an Betzlbacher abzugeben. In der neunten Runde mußte Betzlbacher auch den zweiten Platz an Schmider abgeben. So konnte Schmider hier einen Gesamtsieg landen, der ihm acht Meisterschaftspunkte einbrachte, so daß er nach zwei Meisterschaftsläufen mit Otto Walz einen Gleichstand von 14 Punkten hat.

In der Klasse bis 500 ccm konnte sich Christoph Specht vor Erwin Schmider mit je drei Punkten, aber der besseren Gesamtfahrzeit, behaupten, wobei ich allerdings die mit 19,6" angegebene Gesamtdifferenz rein gefühlsmäßig nur mit einigem Unbehagen akzeptieren muß.

Dr. Baumann

## Ergebnisse. Wipperfürth:

Klasse bis 250 ccm: 1. E. Schmider, Wolfach (CZ); 2. O. Walz, Herrenberg (WaBeHa-Montesa); 3. A. Weil, Solingen (Maico); 4. F. Betzlbacher, Pfäffingen (WaBeHa-Montesa); 5. G. Stauch, Sielmingen (CZ); 6. G. Hauger, Pfäffingen (WaBeHa-Montesa).

Klasse bis 500 ccm: 1. Ch. Specht, Poltringen (Maico); 2. E. Schmider, Wolfach (CZ); 3. H. Dreisilker, Münster (Metisse); 4. W. Kremers, Wassenberg (CZ); 5. W. Müller, Essen (Triumph); 6. J. Steffen, Dägeling (Husqvarna).

**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 14/66



**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.

## MOTORRAD-MARKT

### Bitte beachten!

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

**MOTORRAD**

Stuttgart Postfach 1042

### ADLER

Schalldämpfer u. Felgen für MB 250, Einspeichen und zentrieren. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 50 035

Suche dringend astreinen Sprinter-Motor (notf. auch MBS-Motor), auch Zweivergaser, kompl. mit Getriebe. N. Bauer, 707 Schwäb. Gmünd, Rich.-Bullinger-Str. 9. 50 081

Verk. Sprinter MB S, Bauj. 57, mit Telegabel, Alufelgen, außenliegenden Zündspulen, Motor überholt. Wolfgang Fuchslocher, 715 Backnang-Sachsenw., Brüdenerstraße 17. 50 185

Verkaufe Adler M 250, sehr guter Zust. TUV bis 1968, für DM 400.— bzw. Höchstgebot. H. Wittneben, 34 Göttingen, Dahlmannstr. 9. 50 161

### AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON



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

#### Achtung für die Schweiz

Ala Azzurra, 250 ccm, 4-Gang, Fr. 2590.—  
Ala Verde, 250 ccm, 5-Gang, Fr. 2770.—  
Ala Verde S, 250 ccm, 5-Gang, Fr. 3190.—  
Rennverschaltungen 210.—, Rennkombi 295.—, Rennstiefel 89.—. Liengme Motos, Linsehlstraße 48-50, 9000 St. Gallen, Telefon 071/221941

Ala Verde 250 ccm, 5-Gang, DM 2100.—, Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänseheide 19, Telefon 07 11/2457 07

### AJS

A.J.S. Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
50 052

**BSA** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
50 054

Verk. A 65 Rocket, Bauj. 1964, für DM 1600.— in bar. TUV bis 1968, vers. u. versteuert bis 1. 4. 1967. Zuschr. unter M 4895 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 092

Verk. BSA A 7 SS (650 ccm), mit zerl. Zweitmasch., Spez.-Werkz., viele Kleint., evtl. auch Tausch geg. kleinere sportl. Masch. Gerh. Schmenger, 678 Pirmasens, Zweibrücker Straße 89. 50 044

Verk. BSA A 10 Ersatzteile. Ein Schwingenfahrgestell gegen Gebot. Klaus Ziegler, 563 Rd.-Lennep, Borner Str. 99. 50 165

### BULTACO

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

Suche Bultaco 125 ccm oder eine andere Maschine mit 125 ccm. Karl Rauschnabel, 7301 Aichschieß, Hauptstr. 22. 50 076

Verkaufe Bultaco 125 ccm „Modena“, in erstkl. Zustand, mit Verkleidung, zum Preise von DM 3000.—. Kurt Guthier, 68 Mannheim-Wallstadt, Kreuzstr. 6, Telefon 79 17 67. 50 115

### DERBI

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

### DKW

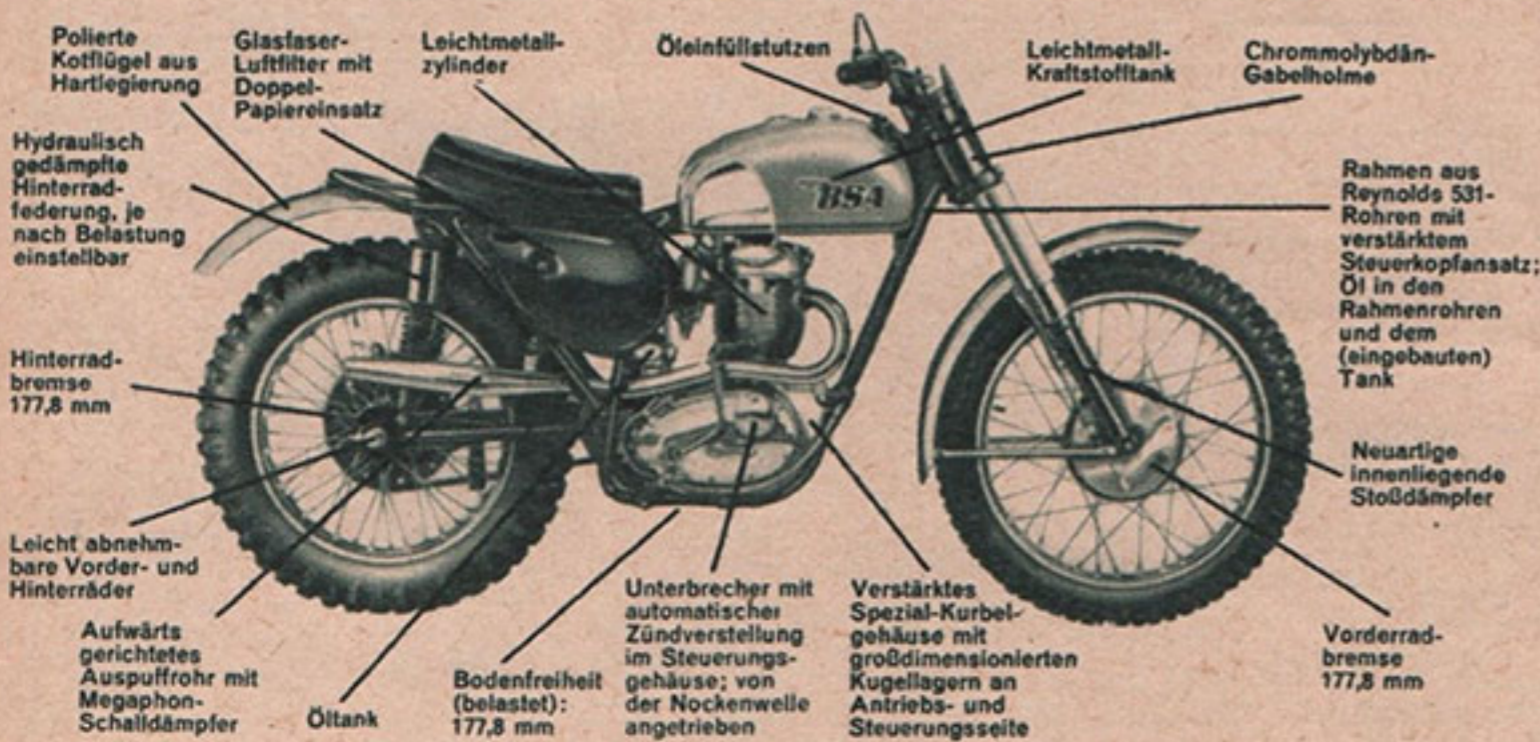
Verk. DKW RT 350 mit Steib S 250, Bauj. 1956, nur 16 000 km, Ia Zustand, Luxusausführung, Bereif. 95%, TUV 67, Preis DM 800.—. Erich Beysiegel, 67 Ludwigshafen a. Rh., Hartmannstr. 15. 50 082

## Anzeigen-Schluß

für Heft 16/66  
ist am  
11. 7. 1966

### BSA

## BSA-VICTOR-442 ccm Grand Prix MOTO CROSS



### LIEFERT

DETLEV LOUIS 2 HAMBURG 13 RENTZELSTRASSE 7  
TELEFON 0411/447491

### DUCATI

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

Verk. Mach I mit Orig.-Drehzahlmesser, 2800 km, DM 1600.—, wegen Honda 450. Lämmermann, 8531 Sugenheim 8. 50 108

### ESO

Eso Speedway Motore DT 6 liefert z. Z. ab Lager Hamburg  
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7

Neuer ESO-Bahnmotor, 50 PS, zu verkaufen, komplett, für DM 1200.—. A. Hüls-mann, Düsseldorf, Tel. 44 27 28. 50 099

### GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe gegen bar schnelle Hercules K 103 GS, Bauj. 64, in gutem Zustand, Verhandlungsbasis DM 1000.—. J. Gärtner, 6145 Lindenfels, Burgstr. 12. 50 045

Verkaufe umständehalber eine Hercules Sachs GS (100 ccm), Baujahr 63, für DM 800.— bar. W. Worofsky, 8551 Streitberg, ESSO-Station. 50 150

HERCULES GS 50, Bauj. 1965, für DM 950.— zu verk. Siegfried Müller, 8671 Töpen. 50 086

Zündapp GS 75, auf Trial umgebaut, Vorderrad 2.75 x 21, hinten 4.00 x 18 oder 3.25/3.50 x 18 GS, verst. u. versichert, günstig wegen Bundeswehr zu verkaufen. Franz Mühlbauer, 8091 Edling b. Wasserburg/Inn, Samerstr. 229. 50 089

Suche zugel., startber. Malco GS 250, 350 oder 360, mögl. Doppelrohr. P. Strohn, 7 Stuttgart, Rotenwaldstr. 11. 50 159

Verkaufe wegen Bundeswehr DKW RT 175 Geländesport, TUV bis Okt. 67, DM 350.—. Zuschriften unter M 4907 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 50 173

Verkaufe Max-Motoren, 300 ccm orig. Gel., generalüberholt, 250 ccm orig. Gel., gebraucht. Außerdem von Max: Sportnocken, Sportkolben, 300er Zylinder, 1 Gel.-Getriebe, Auspuff, 21er Gabel, Ritzel, Speichen Ø 5 mm. Hartwin Habiger, 7345 Deggingen, Silcherstr. 36. 50 126

### HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 50 033

Harley-Davidson, WLA 44, 750 ccm, Bestzustand, 1. Hand, Orig.-Lack blau, ca. 17 000 km, verkauft wegen Familienauseinandersetzung, und BMW R 25/3, auf neuesten Stand gebracht. Oder tausche beide Maschinen geg. große BMW R 50 S — R 69 S, wenn möglich mit Beiwagen. Peter Conrad, 589 Schalksmühle/Westf., Friedhofstraße 58. 50 180

### HEINKEL

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

Fast neuer Heinkel-Roller mit Seitenwagen, schwarz, 6000 km, DM 900.—. P. Wölk, Fahrzeuge, 56 Wuppertal-Elberfeld, Friedrich-Ebert-Str. 476. 50 078

### HERCULES

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

Suche guterhaltene Hercules K 50 Sport. Zahle bar bis DM 700.—. Mögl. Raum Köln—Bonn. Angebote an Dieter Philipps, 5 Köln-Deutz, Ferdinandstr. 23, oder Tel. 81 10 66, vormittags oder ab 18 Uhr. 50 083

### HONDA



**HONDA**

## Motorräder und Groß-Ersatzteillager

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

Franz Beckmann

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

## Honda-Motorräder in Berlin

Bezirksvertretung Kurt Kannenberg, Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee), Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel.: 887 64 33

## Honda Motorräder

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

## HONDA-MÜNCHEN SPAETT

Landwehrstraße 66  
Telefon 53 16 90

## Motorradhaus Lehmann

Ruf 0231/43159

früher Theisen,  
Semerteichstraße 67

HONDA-MOTORRÄDER  
Motor-Überholungen, Ersatzteile  
Tausch-Zylinder

RÜDIGER LIENERT

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77  
Telefon 77 55 06



**HONDA**

## Motorräder

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



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
50 057

Sämtliche Honda-Modelle sofort lieferbar, Ersatzteile, große Rep.-Werkstatt, Beratung und Kundendienst. Wölk, 56 Wuppertal-Elberfeld, Friedrich-Ebert-Str. 476/80, Telefon 3 39 63. 50 157



Billiger im Nachttarif!  
Kleinanzeigen per Telefon.

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



# BMW



## Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-62 und R25/3, R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cirkrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

## Ersatzteile

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

## Kaufe sämtl. Typen BMW

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



Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile,  
Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13,  
Rentzelstr. 7 50 053

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-  
räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung.  
Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen,  
Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland),  
Telefon 0 17 29 - 120. 50 037

Schalldämpfer und Felgen für alle BMW,  
auch 16". Einspeichen und zentrieren. Fa.  
F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7.  
50 034

Kaufe BMW-Motorräder, 500/600 ccm, Bj.  
51-66, u. alle R 26/27, auch beschädigte,  
bis DM 300.—. Abholung sofort! Preis-  
angebote mit Typangabe unter M 4893 an  
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach  
1042. 50 037

Eilt, Eilt, Eilt!  
Suche dringendst BMW-Schwingerahmen  
R 50 (R 60 oder R 69) oder auch kompl.  
Fahrgestell mit oder ohne Motor. Peter  
Menhofer, 8961 Kempten-Hegge, Veits  
Nr. 10. 50 104

Gesucht BMW R 75 Ex-Wehrmacht solo.  
F. Cox, 109, Markhouse Rd., London E 17,  
England. 50 038

Zu verkaufen BMW 500  
(R 51/3) mit Seitenwagen,  
modernste Konstruktion v.  
Steib. Geg. Höchstgebot.  
Tel. 051 - 98 95 72. Hürli-  
man, Badener Straße 48,  
CH 8952 Schlieren, Zürich (Schweiz). 50 039

BMW-Motorräder gegen bar zu kaufen  
gesucht. Baujahr, Typ und Preisangabe  
erbeten. Josef Krizanovic, 8 München 2,  
Dachauer Str. 37, Tel. 59 10 51. 50 040

Von R 26 hint. Kotflügel, Lampe u. Sitz-  
bank, einwandfrei, gesucht. Angeb. an  
B. Witte, 586 Iserlohn, Ackenbrockstr. 2.  
50 041

Verkaufe BMW R 51/3, Motor general-  
überh., Preis DM 700.—. Zuschr. unter  
M 4894 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart,  
Postfach 1042. 50 042

## BMW Schweiz

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

Verk. R 69 S, Bauj. 64, TÜV 68, 14 000  
km, Hoske-Tank, Drehzahlm., Amerika-  
bank, Preis DM 2750.—. U. Rummel, 7571  
Haueneberstein, Bahnhofstr. 30, Tel. B.-  
Baden 7 38 69. 50 156

Verkaufe BMW R 50 S gegen Gebot. A.  
Nerger, 5 Köln-Flittard, Leverkusener  
Straße 1. 50 153

Verkaufe neuwertige R 50, Sept. 1959,  
garant. nur 8400 km, TÜV 67, mit Zube-  
hör, oder tausche gegen kleinere, auch  
reparaturbedürftige Maschine mit Wert-  
ausgleich. H. R. Wiertalla, 547 Andernach  
a. Rh., Breite Str. 17/19, Telefon 0 26 31  
- 4 34 78. 50 152

Suche dringend guterhaltenes Getriebe für  
BMW R 50. Angebote mit Preis an M.  
Rombach, 7701 Mühlhausen, Hauptstr. II b.  
50 143

Gebrauchte R 50 od. R 60, ab Bauj. 63 od.  
64 gesucht. Angeb. an Heribert Weimer,  
6751 Trippstadt b. Kaisersl., Bogenstr. 4,  
Telefon 212. 50 142

BMW R 69 S, Bauj. Mai 1965, 11 000 km,  
Gläser-Verkl., verchr. Halter, aufgesetzte  
große Scheinw., Drehzahlm., Seitenkappe,  
Kofferträger, werkstattgepf., s. schnell,  
mit DM 1100.— Nachl. zu verk. Standort  
Hannover. Zuschr. unter M 4903 an „das  
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.  
50 139

Verkaufe R 50, 12 000 km, Gläser-Verklei-  
dung, weiß, Sturzbügel, Sportlenker, Alu-  
felgen, Meier-Bank, Hoske-Tank, Ia be-  
reift; vers. u. verst. bis Nov. 66; TÜV  
bis Juni 68. Sehr gepflegter Zustand, wie  
neu. Festpreis DM 2300.—. Horst Weitz,  
54 Koblenz, Salierstr. 1, Tel. 3 11 44.  
50 136

Suche dringend guterhalt. Auspuffanlage  
für BMW R 51/3, Bauj. 1953 (ohne Vollen-  
nabe). Angebote unter M 4902 an „das  
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042.  
50 133



BMW 500 ccm, für Ausweis-  
rennen Fahrgestell überarbei-  
tet, Motor neu, 0 km, ca. 45  
PS, 32 mm Ø Verg., Kunst-  
stofftank usw., mit Brief, nach  
Umbau für Straße geeignet,  
zu verkaufen. Preisidee DM  
3000.—. Siegfried Hiller, 404  
Neuß a. Rh., Berghäuschensweg 166. 50 129

Verkaufe R 26, Bauj. 60, mit Gläser-Ver-  
kleid., DM 500.—, Neuteile für DM 850.—.  
Hans-Dieter Medenbach, 5904 Eiserfeld-  
Sieg, Grabettstr. 120. 50 116

Verkaufe R 26, für DM 500.— überh., Pr.  
DM 500.— bar. Näheres H. Schafmann,  
6349 Driedorf, Marktstr. 8. 50 110

## Diverse TR u. S 250 Seitenwagen

für BMW ständig auf Lager

**Pabst, Hamburg 22**

Wandsbeker Ch. 96, Telefon 25 48 05

Ankauf - Verkauf - Tausch

Verkaufe R 50, 12 000 km, Gläser-Verklei-  
dung, weiß, Sturzbügel, Sportlenker, Alu-  
felgen, Meier-Bank, Hoske-Tank, Ia be-  
reift; vers. u. verst. bis Nov. 66; TÜV  
bis Juni 68, sehr gepflegter Zustand, wie  
neu. Festpreis DM 2300.—. Zuschriften  
unter M 4901 an „das MOTORRAD“,  
7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 137

Verkaufe umständehalber

BMW R 50 S

Bauj. 61, Hoske-Tank, Doppelrohr, Hoske-  
Tüten, Gepäckträger u. Sturzbügel. Ger-  
hard Schneider, 7053 Rommelshausen,  
Finkenweg 6. 50 109

Verk. R 60-Gespänn (TR), Bauj. 62, geg.  
Gebot. Götz Burkhardt, 7211 Villingen-  
dorf, Oberndorfer Str. 313. 50 091

Suche BMW R 50 - R 60 ab Bauj. 60.  
Mögl. H.-Tank, -Tüten usw., gegen bar.  
Angebote an Arno Reifferscheid, 5532  
Jünkerath, Kölner Straße 39. 50 103

BMW R 60, Bauj. 57, wenig gelaufen, neu  
bereift, sehr guter Zustand, DM 7500.—.  
J. Körlin, 3307 Schöppenstedt, Elmstr. 39.  
50 088

Suche gebrauchte, guterhaltene R 69 S,  
etwa ab Bj. 64. Heribert Weimer, 6751  
Trippstadt, Krs. Kaiserslautern, Bogen-  
straße 4, Tel. 212. 50 094

Verkaufe neuwertige R 69 S, letzter tech-  
nischer Stand. Drehzahlmesser, versichert  
und versteuert. Ernst Asmuth, 3412 Nör-  
ten-Herdenberg, Stiftsplatz 1a, Tel. 0 55 03  
- 561. 50 087

Verkaufe BMW R 26, 47 500 km, sehr gut  
erhalten, TÜV 5. 68, für DM 1000.—. F.  
Modrow, 2057 Schwarzenbek, Elbinger  
Straße 13. 50 068

Verk. BMW R 27, 1964, 30 000 km gel.,  
neu überholt, für DM 1400.—. Wolfgang  
Liedtke, 221 Itzehoe, Feldrain 15. 50 067

Verkaufe BMW-Grasbahngespänn, Typ  
R 50 S, 1 Rennen gelaufen. Dellorto-Ver-  
gaser, Tourenzähler, viele Ersatzteile,  
R 51/3-Fahrgestell mit Vollnaben, 1 Mo-  
tor, 2 Getriebe, Übersetzungen, 1 Leder-  
anzug, Gr. 176. Reinhold Kuska, 5439  
Weltersburg (Oberwesterwald). 50 187

R 25/3, Bauj. 55, DM 350.— zu verk.  
Franz Jürgen Kuschy, 8671 Rösau (Ober-  
franken), Ringstr. 19. 50 186

BMW R 27  
Liebhaberstück, 30 000 km gel., viele Son-  
derteile, unfallfrei, neuwertiger Zustand,  
umständehalber zu verkaufen. Angebote  
an Siegfried Oellrich, 2176 Osten/Oste,  
Fährstraße 69. 50 184

Verk. von R 60: 1 S.-Getriebe, DM 130.—,  
1 H.-Antrieb 11/32 DM 180.—, 1 H.-Rad  
DM 110.—, 1 S.M.-Sitzbank DM 50.—,  
1 Lima DM 40.— u. a. Motorenteile. E.  
Grunwald, 8133 Feldafing, Biersackstr. 7.  
50 171

Verk. neuw. Honda CB 72, 7000 km, lei-  
stungsgest., Pr. DM 2000.—. Nehme 100er  
Herc. od. Zündapp ab Bauj. 65 in Zah-  
lung. Ph. Eichinger, 5036 Berrenrath-Köln,  
Thürnicher Str. 32. 50 145

Verkaufe Honda CS 92, umgebaut auf  
CB 92 aus Neuteilen, Kurbelwellenlager  
defekt, TÜV 2. 68, für DM 350.—. Hans  
Müller, 591 Eichen, Krs. Siegen, Friedhof-  
straße 13. 50 124

Verkaufe Honda CB 72, 10 000 km, in  
gutem Zustand, TÜV 1967, für DM 1250.—  
bar. Hans Beppler, 6744 Ingenheim,  
Goethestraße 6. 50 101

Verkaufe Honda CB 72 SS f. DM 950.—.  
Helmut Enderich, 4136 Kaldenhausen, Krs.  
Moers, Buchenstr. 41. 50 046



Verkaufe BMW R 26,  
Bauj. 58, 43 000 km, Mo-  
tor neu überholt, fahr-  
bereit, Barpreis DM 500.—.  
Lothar Schild, 2352 Bordes-  
holm, Ellerrade 2. 50 065

## Achtung Gelegenheitskauf

Verkaufe weg. Aufgabe des Motorsports  
krankheitshalber original R 69, umgebaut  
auf 750 BMW, original Kayzers Alu-Zylin-  
der, Bauj. 1958. Motor 10 000 km, mit  
besten Zufriedenheit, TÜV bis 1968, vers.  
u. verst. bis 9. 66, Hoske-Tank, Dreh-  
zahlmesser, neu bereift, Preis DM 1900.—,  
best. Zustand, Hans Speck, 7521 Oden-  
heim/Bruchsal, Eppinger Str. 43. 50 170

Gepfl. R 50, Bauj. 59, TÜV 67, Sportlen-  
ker, Magurahebel, Meierbank, Tankruck-  
sack, weg. berufl. Gründe für DM 1500.—  
bar zu verk. G. Eitler, 8901 Affalterr. üb.  
Augsburg 2. 50 174



Verkaufe meine R 50 S,  
Bj. 61, neuer Stand, TÜV  
8. 67, sportl. zurechtgem.  
Ferner 1 Seitenwag. TR-  
Rahmen mit S 250-Boot.  
Spur 1 m, alles in fast neuwert. Zustand.  
Lothar Kern, 777 Überlingen am See, St.-  
Johann-Straße 34. 50 183

Verkaufe BMW R 60, Bauj. 64, 9000 km,  
mit Gläser-Verkleidung, Typ „Nürnberg“.  
Hoske-Doppeltüten und anderen Extras  
zum Barpreis von DM 2800.—. Ralf Monz,  
6619 Losheim, Saarbrücker Str. 21, Tele-  
fon 240. 50 176

Verkaufe R 50 S, Bauj. 62, 34 000 km,  
weiß, sehr gepflegt, nachweisbar 2 neue  
Zylinder u. Kolben, Standart, 4000 km  
gefahren, u. einig. Zubeh., vers. u. verst.  
bis Okt. 66, Preisidee DM 1500.— bar.  
Hubert Schmidtke, 645 Hanau, Pedro-  
Jung-Straße 2. 50 177

Suche BMW-Motorrad R 69, nur in best.  
Zustand. Rudi Knees, Tel. Nagold 595.  
50 066



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

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

Ruf: (0711) 224141 (Sammelnr.)

## HONDA



# 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-Bekle-  
dung, engl. Stadium-Sturzhelme, engl. Renn- und Sportbrillen. Verkleidungen, Kunststofftanks- und  
-sitzbänke. Prompt ab Lager lieferbar: 1 kompl. Satz Imbusschrauben mit Schlüssel, brüniert, pas-  
send 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 zu-  
verlässigen Ersatzteilversand  
im ganzen Land  
Täglich Express- u. Postversand

Verk. Honda CB 72, Bauj. 65, Ia Zust.  
Jörg Hoffmann, 3572 Allendorf, ROA-  
Lehrgang, Postfach 421. 50 188

Suche CB 72 SS, zahle bar. Ebert, 8 Mün-  
chen 23, Wilh.-Hertz-Str. 11, bei Stephan.  
50 189

## Anzeigenschluß

für Heft 16/1966  
ist am 11. 7. 1966



## TRIUMPH

### Schweiz

#### TRIUMPH-Motorräder 1966

Bonneville ab Lager lieferbar. Métisse-Rahmen, Ceriani-Teile-Gabeln, Girling-Federbeine, Avon-Verschaltungen, Cromwell-Helme, Barbour-Anzüge, alle Motorradbaukasten sowie Ersatzteile und Zubehör. Verlangen Sie Prospekte. Import und Vertretung: **Otto von Arx, CH 4632 Trimbach/Olfen (Schweiz) Telephon (062) 41414**

#### ENGL. TRIUMPH

**TRIUMPH** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
50 055

Triumph Thruxton T 120, mit Verkleid., umständehalber für DM 3800.— zu verkaufen. Fahrzeug in bestem Zustand, Erstzulassung Dez. 1965, ca. 6000 km. Dieter Sütterlin, 7802 Merzhausen, Hexentalstraße 2. 50 122

Verk. günstig Triumph T 110, 58, 650 ccm, mit diversen Ersatzteilen. H. J. Brandt, 2 Wedel, Am Hexenberg 8. 50 181

#### VESPA

VESPA-ROLLER GS 150 ccm, Bauj. 63, 11000 km, neuwertig, preisgünstig zu verkaufen. Urgenc, 775 Konstanz, Zandergasse 7. 50 125

#### VETERANEN

Veteran Standard, Bauj. 1929, komplett, 600 ccm, zu verkaufen. Dieter Meier, 75 Karlsruhe W, Eckenerstr. 26, Tel. 5 55 37. 50 039

Verkaufe Orig.-Imperia (Motosacoche), 1933, 500 ccm, in gutem Zustand. Angeb. an Volker Hartmann, 741 Reutlingen, Arbachstraße 12. 50 162

#### VICTORIA

Victoria Parilla, zugel., mit vielen Tln., verk. für DM 300.— Schulze, 75 Karlsruhe, Nuitsstraße 18. 50 178

#### VINCENT

Verkaufe BLACK SHADOW C 1000 ccm, 60 PS, Motor überholt (neue KW, Lager, Zylinder), mit allem erdenklichen Zubehör. Maschine ist sehr schnell und zuverlässig. Oder Tausch gegen engl. Maschine, bevorzugt „R. Enfield“. Zuschr. unter M 4896 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 127

#### YAMAHA

### YAMAHA von WEIHE

Heinrich Weihe · YAMAHA-Werksvertretung · YAMAHA-Ersatzteillager · 4972 Gohfeld-Wittel · Koblenzer Str. 243 · Tele 05731/7337 liefert

YJ 1, 50 ccm (ab Lager)  
YG 1, 80 ccm (ab Lager)  
YL 1, 100 ccm, Twin (noch kein genauer Liefertermin)  
YDS 3, 250 ccm (ab Lager)  
YDS 3 C, 250 ccm (ab Lager), Geländeausführung  
YM 1, 305 ccm (ab Lager)  
TD 1 B, 250 ccm, Production Racer (auf Bestellung)  
Ersatzteile f. a. YAMAHA-Modelle

#### YAMAHA-Werksvertretung

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

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

Yamaha-Werksvertretung  
**Bruno Lippke**

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

**Renncombi, Plexiglasscheiben,** orig. italienische Renncombi nach Maß, DM 265.—. Scheiben f. Renn- und Sportverkleidungen für jeden Typ, DM 40.—, liefert p. Nachn. Peter Eser, 89 Augsburg, Augsburgener Straße 31, Telefon 36 89 68

#### Yamaha-Dienst

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

#### Achtung für die Schweiz

Typ: YA 6 125 ccm, 4-Gang, Fr. 2150,—  
Typ: YDS 3 250 ccm, 5-Gang, Fr. 3350,—  
Y. Liengme Motos, Lindebühlstraße 48-50,  
9000 St. Gallen, Telefon 071/221941

Yamaha 250 u. 50 sofort lieferbar. Spaett, 8 München, Landwehrstr. 66. 50 050

Wer verkauft 100 ccm Yamaha Twin in 12 Monatsraten ohne Anzahlung? Muß TÜV abgenommen sein. Angebote unter M 4898 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 132

#### ZÜNDAPP

### ZÜNDAPP

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

Verk. Zündapp Trophy 250 S, Ia Zust., fast alle Teile neu, sehr preiswert. Außerdem Einzelt. von KS 601. H. H. Kneib, 4962 Obernkirchen, Rintelner Straße 18. 50 163

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 50 051

#### TAUSCH

Porsche 1600, 60 PS, Bauj. 58, Umbau auf B-Typ, mit SSD, Chromf., Abarth, Getriebe u. Lack neu, für DM 4300.— zu verk. Nehme evtl. Honda CB 72/77 oder Ducati in Zahlg., Rest evtl. Finanz. M. Bertz, 6509 Monzernheim/Worms, Pfarrhof 10. 50 190

Puch 250 3 GS, Bauj. 58, TÜV angemeld., sportl. u. schnell, mit vielen Ersatz, rot, viel Chrom, gegen BMW R 68 oder Engl. 500 oder 650 ccm oder schnelle italienische Maschine. Anfragen u. Näheres der Maschine bei Fred Freimark, 4 Düsseldorf-Hamm, Auf den Kuhlen 59. 50 111

Tausche Ford 17 M, Bauj. 58, Radio, techn. einwandfrei, gegen guterhalt. Max oder R 26. Angeb. an A. Wagner, 402 Mettmann, Angerapper Pl. 9. 50 098

#### 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

### Belstaff-Bekleidung

Trialmaster — Trojan  
sowie Motorradbrillen liefert  
**Klaus Hauschildt,**  
22 Elmshorn, Bauerweg 37,  
Telefon 2472

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 50 056

#### 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 Nettlesheim  
Flensburg, Husumer Str. 75, Tel. 2 20 44.

#### ITAL. MONTEURKOMBI

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

#### REIFEN

Verkaufe: 2 METZELER, Block C, 3.50 — 18, und 3 Schläuche dazu, alles neuwertig, für DM 30.— zuzüglich Porto.  
Schneider, 43 Essen, Hofferbergstr. 5. 50 032

Barum-Moto Cross- u. Bahnreifen liefert Sopi-Tankstelle Hartmann, 605 Offenbach, Bieberer Berg. 50 060

#### 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. 50 059

#### 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. CAMPAGNOLD, Scheibenbremsen für 50 ccm, 250 ccm, 500 ccm, auch mit Kettenrad für Hinterrad! Jap. Stecknußsatz 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 000fach bewährten.  
Neuer Katalog 1965/66  
Hans Römer, 791 Neu-Ulm  
Postfach 189

#### Engl. Sturzhelme

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

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

Römer-Helme, Ideal-Rennbrillen, Willy Oesterle, 7062 Rudersberg, Welzheimer Straße 32

„das ist ein herrlicher Anblick...“

der unsere Motorradherzen höher schlagen läßt!

Wenn man uns oft darum beneidet

einmalig schön



mit hochstellbarer Sichtscheibe



Gläser-verkleidet

Type Monza-Spezial  
von Meisterfahrern entwickelt — für sportliche Fahrer gebaut. Ein Qualitätserzeugnis aus der Motorsport-Zentrale Gläser, 3387 Vienenburg/Harz, Harleyberg 16

komplett DM 298.—  
versand per Nachnahme



... ganz winter uns

### Vorsicht - Olympiastadt!

Die Befürchtungen, daß der München zugefallene Olympia-Auftrag es schon in einigem zeitlichen Abstand vor diesem Ereignis normalen Sterblichen kaum mehr ermöglichen werde, in der heimlichen Bundeshauptstadt zu übernachten oder auch nur eine bescheidene Mahlzeit einzunehmen, haben inzwischen dazu geführt, daß man dort eine „Anti-Preiserhöhungs-Liga“ gegründet hat. Das erscheint mir tatsächlich notwendig, nachdem ich neulich in der Isar-Metropole folgendes Erlebnis hatte — wohl gemerkt, sechs Jahre vor der Olympiade!

Wir, meine Frau und ich, mußten entgegen ursprünglicher Absicht eines Abends in München bleiben. Wir riefen — schon zu später Stunde — bei verschiedenen uns bekannten Hotels an — nichts. Schließlich sagte man uns bei einem erneuten telephonischen Versuch, durch einen Glückszufall hätte man eine Möglichkeit, uns unterzubringen. Allerdings müßten wir uns entschließen, das einzige noch vorhandene Dreibettzimmer zu nehmen — und natürlich müßten wir dann für drei bezahlen.

Das wollten wir gern (was blieb uns auch weiter übrig), fuhren hin und ließen uns vom Hausdiener das Zimmer zeigen: ein ganz normales, kleines Doppelzimmer, in dem nicht mal mehr eine zusätzliche Couch Platz hatte. Also habe man erfreulicherweise doch noch ein Doppelzimmer für uns, meinten wir. Mitnichten, mußten wir uns belehren lassen; in Zeiten hektischen Fremdenverkehrs vermietet man dieses Zimmer immer als Dreibettzimmer — und so auch jetzt.

Wir schliefen gut in unseren beiden Betten. Und zahlten am nächsten Morgen für drei. In München. Schon sechs Jahre vor der Olympiade. Benjamin

### Schatzsuche

Hier suchen wir nicht etwa nach verborgenen Schätzen, sondern nach einer 8 mm Senkkopfschraube. Es war auf der Fahrt von der „Drachen-Rally“ zum Kontinent. Bis Dover hatte die R 60 brav ihren Dienst getan, doch in Ostende krachte es plötzlich unter mir. Der Motor ließ sich nicht mehr durchdrehen. „Da ist bestimmt ein Lager fest“, meinte mein Passagier. Ich glaubte es nicht und nahm zuerst einmal das Getriebe ab. Da hatten wir die Bescherung: zwischen Kupplungsdruckplatte und Gehäuse hatte sich eine Schraube gesetzt. Von den sechs Schrauben in der Druckplatte waren noch drei zu gebrauchen. Bei dieser Schrauberei, die vier Stunden dauerte, fiel mir eine in einen Kanalschacht, der sich natürlich nicht öffnen ließ. So mußte ich das Ding mit einem Draht herausfischen — eine halbe Stunde. Aber die restlichen 450 km ist „sie“ dann doch noch störungsfrei gelaufen.

Jürgen Röllner



### Der Vater der BMW †

Am 9. Juni verschied in seinem Heim am Tegernsee der Mann, dem die Welt der Motorradfahrer das BMW-Motorrad verdankt: Dr. Ing. e. h. Max Friz. Nahezu fünf Jahrzehnte dem Hause BMW als Entwicklungschef eng verbunden, als Schöpfer einer Reihe bekannter BMW-Flugmotortypen hervorgetreten — untrennbar aber für uns mit jener Motorrad-Konzeption verknüpft, die seiner Idee bereits in den zwanziger Jahren entsprang und die dann er, seine Mitarbeiter und seine Nachfolger zum Inbegriff der „Deutschen Schule“ im Motorradbau weiterentwickelten, die Zweizylinder-BMW mit dem Boxermotor, dem Doppelrohrrahmen und dem Wellenantrieb zum Hinterrad. Allein mit dieser für Jahrzehnte richtungweisenden Konstruktion ist er in die Geschichte der Technik eingegangen, so, wie er nun, an einem besonnenen Feierabend, in die Ewigkeit eingehen durfte.



S. R.

### Wilhelm Herrmann †

Für unsere norddeutschen Leser ist er vielleicht gar nicht so sehr bekannt gewesen: Herr Wilhelm Herrmann, Stuttgart, Motorradhändler von der alten, soliden Sorte. Er war derjenige, der im süddeutschen Raum die Norton-, AJS-, Matchless- und Velocette-Maschinen unter seine Fittiche genommen hatte, und der sie auch, solange es ihm überhaupt möglich war, wirklich betreute. Der sich selbst auf die Maschine setzte und sie probefuhr, solange es seine Gesundheit noch erlaubte. Und der sein Herz an seine Motorräder gehängt hatte. Er kannte nicht nur diese Motorräder, er kannte auch die Motorradfahrer, und — was wichtiger ist — er half ihnen, wo er nur konnte! Selbst dann noch, als durch die moderne Großstadtplanung seine Werkstatt und sein Ladengeschäft verloren gingen. Am 13. Juni trug man ihn zu Grabe. Wir werden sein Andenken ehren.

H.-J. M.

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

Der Badische Motorsportclub, 6832 Hockenheim, Obere Hauptstraße 8, führt am 2. und 3. Juli im Motodrom Hockenheim ein Clubtraining durch, das für alle Motorrad- und Wagenfahrer offen ist.

### Achtung, norddeutsche Motorradfahrer: Int. Straßenrennen in Dänemark

Am 31. Juli findet in Dänemark an der Hauptstraße 15 zwischen Aarhus und Grenaa ein Internationales Straßenrennen auf dem neuen „Djursland Ring“ statt. Die Strecke ist zwei Kilometer lang, die längste Gerade 600 m, bei Probefahrten wurden Schnitte bis 115 km/h erzielt. Folgende Klassen werden ausgeschrieben: 50 ccm, 250 ccm, 500 ccm und Seitenwagen. Der Veranstalter ist: Ring Djursland, Postbox 9, Kolind (Dänemark). Nennungen werden noch angenommen. Das Training beginnt am 30. 7. Damit verbunden ist ein Motorradfahrer-Treffen an der Rennstrecke bei Tirstrup. In der Nähe befindet sich die landschaftlich sehr schöne Gegend „Mols Berge“, in der es viele Campingplätze und Hotels gibt. Der veranstaltende Club ist auch an Gespannfahrern mit int. Lizenz interessiert und gibt gern auf alle Fragen Auskunft. Gerade der an Straßenrennsport so arme Norden Deutschlands dürfte dadurch eine kleine Bereicherung des Motorradspportes erfahren. Von Flensburg aus fährt man über Aabenraa, Haderslev, Kolding, Vejle, Horsens, Skanderborg, Aarhus, Ronde nach Tirstrup. Ab Flensburg ca. 210 km.

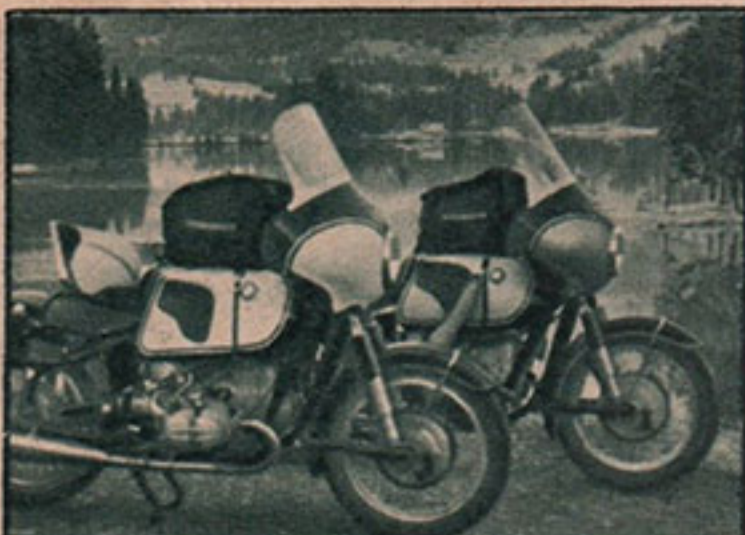
### Gespann-Trial in Ölbronn

Am 3. 7. findet in Ölbronn ein Trial statt, an dem auch Gespanne teilnehmen können. 12.00 Uhr Start der Solisten, 14.30 Uhr Start der Gespanne. Meldeschluß vor dem Start. Fahrtleiter ist Josef Prade. Startplatz: Motorsportgelände in Ölbronn. Adresse: Motorsportclub Ölbronn e. V., 7131 Ölbronn/Württemberg.

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



## VERKLEIDUNGEN



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

zu beziehen vom Herst.: **Karl Heinrich, 7034 Maichingen bei Sindelfingen, Hanfackerweg 13, Tel. 827 28 Böblingen**

## 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

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



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

**Schweißtrafo - Selbstbau 220 + 380 V**  
Schweißstrom bis 180 A, Bausatz ab 170,- DM, Bauplan p. Nn. DM 9,80 liefert Jos. Bode, 502 Frechen, Im-Kant-Str. 7



### Kostenlos

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

**Photo Schaja**

Abt. 22 MÜNCHEN 22

## VERSCHIEDENE

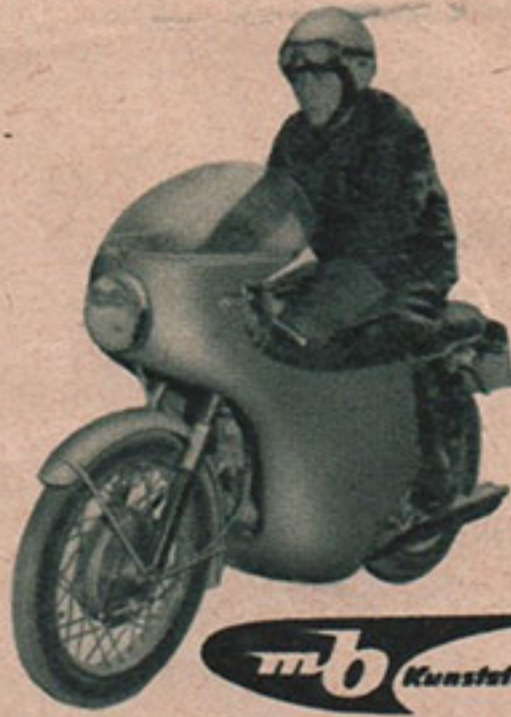
Verk. 2 K 50 S sowie 2 Kreidler, 5-Gang. H. Müller, 6 Frankfurt, Hausener Weg 110. 50 149

Adler M 100, zugel., u. NSU-Max, fahrbereit, n. zugel., versch. MB 200 - 250, KR 25 V 35, KS 601, Teile zu verkaufen. Karl Steinmüller, 85 Nürnberg, Lübecker Straße 11. 50 146

Verkaufe: Steib S 350 für DM 60,-, 1 Vergaser Dellorto 26 mm Ø, neu, DM 45,-, 1 Verg. Bing 24 mm Ø, DM 20,-, 1 Motor MP 250 Hoffmann z. Ausschl. Suche: BMW R 50 S, Norton "Domiracer" oder Honda CB 72. Zahle bar bis DM 900,-, möglichst mit Verkleidung. Henning Osterloh, 8031 Wessling, Mischenriederweg 6, Telefon 569. 50 144

Suche Motorrad 500-600 ccm, möglichst BMW, AJS, BSA. Zahle bar bis DM 1000,-. Norbert Wachtmann, 8874 Leipzig, Güssenstr. 56, b. Schmid. 50 128

Suche guterhaltenes Moped (K. L. IV) u. 50er Rennverkleidung. Zuschr., mögl. m. Bild, an Walter Mielke, 297 Emden, Auricher Straße 118. 50 100



## 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



Motorräder  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7



Ersatzteile



Zubehör

50 058

1 neuer NSU-Max, TÜV 3. 3. 68, H.-Tank, H.-Tüte, Federbeine, hinten neue Batterie, lange Mag.-Hebel, u. eine Max dazu, DM 400,-, sowie eine BSA B 40, 350 ccm, Bauj. 61, Blockmotor, DM 600,-. Spahr, 1 Berlin 10, Englische Straße 29. 50 117

## 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 61 28 58

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

Suche einwandfreien KS 601-Motor, kpl., und Sturzbügel (evtl. nur links). Hermann Hauschild, 2 Hamburg 22, Richardstr. 6, Telefon 29 82 88. 50 155

Verk. 24-Liter-Meter-Tank, schwarz, DM 115,-, Lichtmasch.-Deckel, DM 22,-, V-Schutzbl. mit Strebe, DM 25,-. Alle Teile neuwertig u. von R 69 S. D. Hupperts, 4 Düsseldorf-Benrath, Schloßhof. 50 151

Tonbandaustausch, Partner(innen) im In- u. Ausland gesucht. Martin Ehmen, 2986 Siegelsum, Post Marienhafte 16. 50 061

**DRINGEND GESUCHT**  
Harro-Herren- (oder Damen-)Kombi, passend für ca. Hüften 104, Brust 95, Schulterbreite 43, Schritt 78, Armlänge 51 cm. Sonja Mager, Durudveien 12 D, Haslum, Norwegen. 50 112

25jähriger, 185 cm, sucht kameradschaftlichen Motorrad-Fan. Bildzuschriften unt. M 4900 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 135



## -NACHRICHTEN NR. 57

Bei Regen und im dicksten Dreck,  
da fährt man vielen and'ren weg.  
Es weiß ein guter Fahrersmann,  
der Fahrer hat ein Belstaff an.



**Der Anzug der Meister —  
Belstaff heißt er . . .**

Trialmaster nur	165,15 DM
Jackenfutter	24,60 DM
Überhandschuhe	15,- DM

Wegen Urlaub sind Reparaturen und Reinigungen vom 10. 7. bis 30. 7. nicht möglich.

**Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker**

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

Suchen für engl. Freund unseres Hauses: 1 Beiwagen TR 500, mögl. mit BMW-Rad u. 1 Hinterachsgetr. 7:27

## RÖMER Helme und Zubehör

**Neu:**  
Beschlag- u. wirbel-  
freies Klappvisier



**Hans Römer · 791 Neu-Ulm**  
Postfach 189

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

Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von **CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. N49** 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

## Die neue Rennsportverkleidung für VICTORIA 159 TS



Kompl. ab 167,- DM. Prospekt kostenl. **HABERMANN & PICHLER, 8261 Burgkirchen/Alz, Ad.-Stifter-Straße 12**



## Ernst Hoske liefert:

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

Bitte neuen Prospekt anfordern  
**3251 Gr.-Hilligsfeld bei Hameln**  
Telefon 051 51 / 36 15

DAS **MOTORRAD**

