DAS MOTORRAD

E 4973 D

Dutch-TT

Test HONDA CB 450

Urlaubs-Planung II

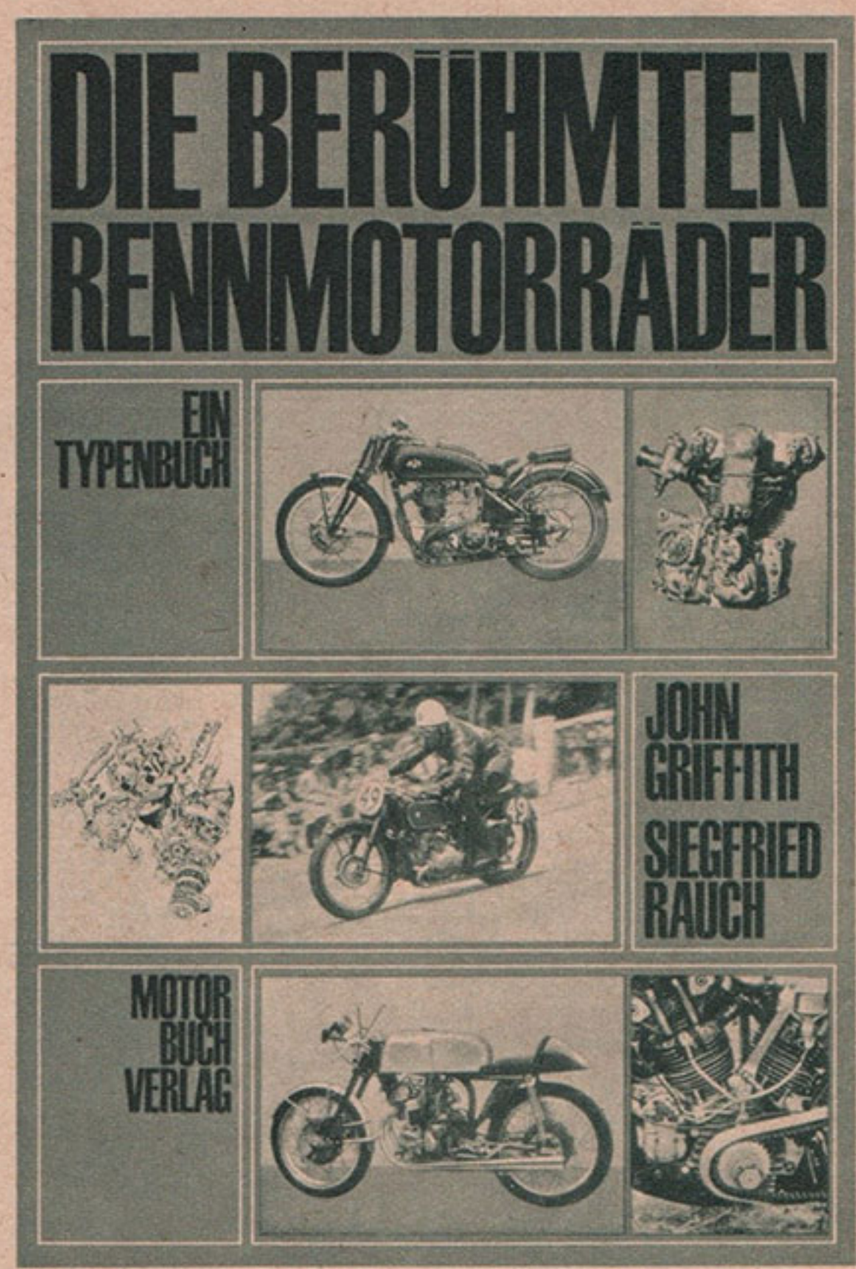
Sixdays-Generalprobe Isny + Bergamo

15 DM 1.20 · 48. Jahrgang · 16. 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

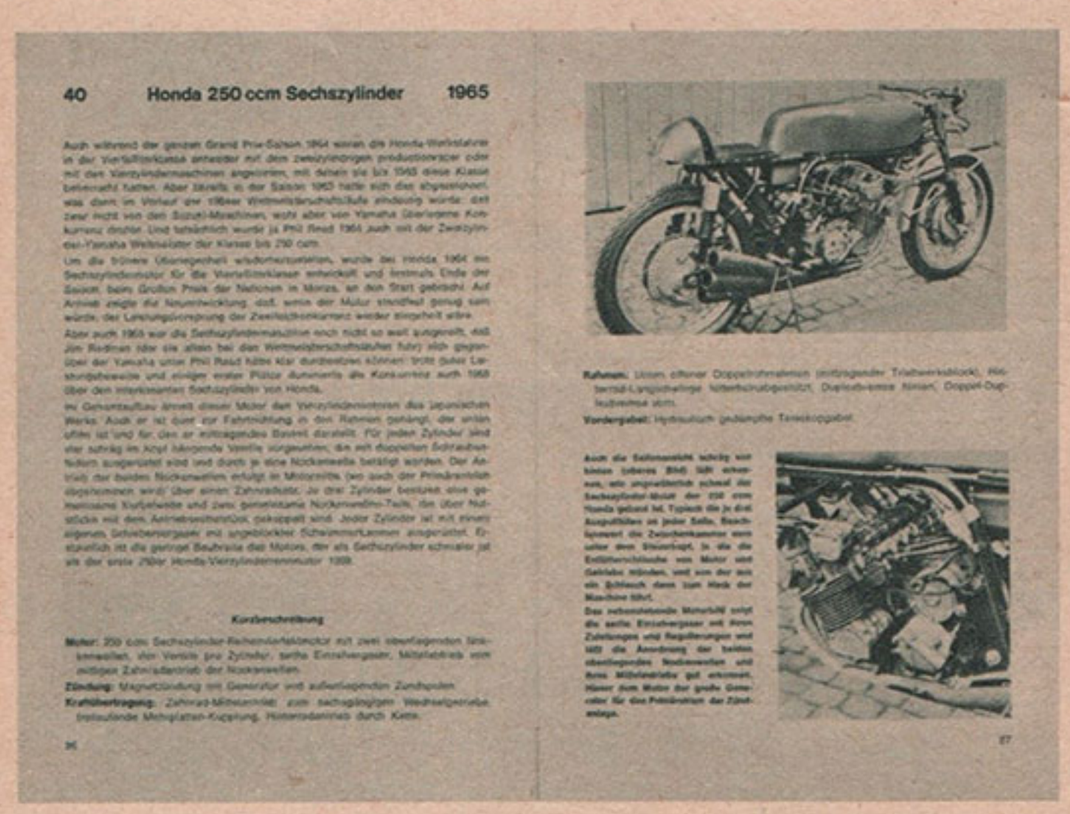
Motorradgeschichte in Wort und Bild

Siegfried Rauch, der das Buch von John Griffith über die 50 berühmtesten Rennmaschinen aus dem Englischen übersetzte und in Zusammenarbeit mit dem österreichischen Motorrad-Experten Dr. Krackowizer, Salzburg, bei der zweiten deutschen Auflage durch 35 weitere Modelle ergänzte, ist als Chefredakteur der Zeitschrift DAS MOTORRAD überall dort, wo man von Motorrädern spricht, bekannt. Er hat selbst ein Leben lang mit Motorrädern verbracht — mit selbstgebauten und, als Kundendienstmann in der Industrie, mit solchen, die andere gebaut hatten. Und er hat, vor und nach dem Krieg, als Fachjournalist fast alle der nun in diesem Buch vorgestellten Rennmaschinen noch selbst im Einsatz erlebt und Gelegenheit gehabt, sie im Fahrerlager der internationalen Rennstrecken oder in ihren Herstellerwerken in den Details zu studieren. Er ist der Meinung, daß der, der sich ein Bild von der hochinteressanten Entwicklung des Motorrades verschaffen will, nicht zuletzt auch etwas von den wichtigsten Rennmaschinen dieser Epoche wissen sollte — weil sie die Schrittmacher dieser Entwicklung waren.
85 berühmte Rennmotorräder werden in Bild und Text vorgestellt. Es handelt sich um die zu ihrer Zeit erfolgreichsten und deshalb auch technisch interessantesten Maschinen. Jedes Modell war nicht nur eine Dokumentation des Standes der Technik im Motorradbau seiner Zeit, es trug auch mit dazu bei, daß das Motorrad nach wie vor auf der ganzen Welt für viele Millionen Gleichgesinnte unentbehrlich geblieben ist.



85 berühmte Maschinen von einst und jetzt

In lebendigen Schilderungen, ausführlich in Wort und Bild, werden nachstehende Maschinen behandelt:


40 Honda 250 ccm Sechszylinder 1965

Kurzbeschreibung

A.J.S. R 7 — 1938
McIntyres A.J.S. Spezial — 1960
A.J.S. 7 R — 1961
A.J.S.-Vierzylinder — 1939
A.J.S. „Porcupine" — 1947
A.J.S. „Porcupine" — 1954
Benelli 250 ccm — 1939
Benelli 250 ccm Vierzylinder — 1960/62
Bianchi 350/500 ccm — 1925/39
Bianchi 250 ccm Twin — 1961
BMW 500/750 ccm — 1923/35
BMW 500 ccm — 1939
BMW 500 RS — 1953
Brough Superior 1000 ccm — 1930/39
Bultaco 125 SS — 1962
CZ 125/250 ccm — 1960
DKW ORE 175/250 ccm — 1927
Doppelkolben-DKW 250 ccm — 1938
DKW 250 Twin — 1951/54
Dreizylinder-DKW — 1953
„Desmodromic"-Ducati — 1959
Ducati 250 „Desmodromic" Twin — 1960
E.M.C. 125 ccm — 1960
Garelli-Doppelkolben 350 ccm — 1922
Gilera „Rondine" 500 ccm — 1939
Gilera „Saturno" 500 ccm — 1952
Gilera-Vierzylinder — zweifacher Jubiläums-TT-Sieger — 1957
Guzzi 500 ccm Zweizylinder Weitwinkel — 1935
Guzzi 250 ccm mit Kompressor — 1939/40
Guzzi „Gambalunga" 500 ccm — 1947/50
Guzzi 250 ccm — 1949
Guzzi Vierzylinder — 1953
Guzzi 350 ccm — 1954/55
Guzzi 500 ccm V 8 — 1956
Honda 125 ccm Twin — 1959
Honda 250 ccm Vierzylinder — 1960
Honda 50 ccm — 1962
Honda 125 ccm „production racer" — 1962
Honda 250 ccm Sechszylinder — 1965
Horex 350 ccm — 1955
Husqvarna 500 ccm — V — 1933/35
Adler Twin 250 ccm — 1954
Jawa 500 ccm Twin — 1954
Jawa 350 ccm Twin — 1961/62
Kreidler 50 ccm — 1962
Matchless G 45 — 1953
Matchless G 50 — 1961
Mondial 125 ccm — 1951
Montesa 125 ccm — 1956
Morini 250 ccm — 1961
Motosacoche „Fliegende Banane" — 1928/30
MV Agusta 500 ccm Vierzylinder — 1950
MV Agusta 500 ccm Vierzylinder — 1956
MV Agusta 125 — 1960
MZ 125 ccm — 1961
MZ 250 ccm — 1960
New Imperial 250 ccm — 1936
Norton 500 ccm — 1930
Norton 500 ccm — 1949
„Federbett"-Norton 500 ccm — 1950
Norton „Kneeler" — 1953
Norton „Manx" — 1961
Norton „Domiracer" — 1961
NSU 500 ccm Königswelle — 1930/37
NSU-Kompressormaschinen — 1939
NSU 125 ccm „Rennfox" — 1952
NSU 250 ccm Twin — 1954
NSU „Sportmax" 250 ccm — 1955
Parilla 250/350 ccm — 1950
Puch 250 ccm — 1930
Rudge Whitworth — 1930
Scott 500 ccm Twin — 1912/26
Suzuki 50 ccm — 1962
Suzuki 125 ccm Twin — 1963
Suzuki 50 u. 125 ccm wassergekühlt — 1965
Suzuki 250 ccm Vierzylinder — 1963/65
Triumph „Grand Prix" 500 ccm Twin — 1947
Velocette KTT Mark I — 350 ccm — 1929
Velocette KTT Mark VIII — 350 ccm — 1939
Velocette 500 ccm mit Kompressor — 1939
Vincent „Grey Flash" 500 ccm — 1950
Vincent – H.R.D. „Rapide" 1000 ccm – 1938
Vincent Spezial „Nero" 1000 ccm — 1959
Jamaha 250 ccm — 1963/66

Sie erhalten diesen Band in jeder guten Buchhandlung oder mit anhängendem Bestellschein (bitte im Umschlag oder auf eine Postkarte geklebt einsenden) direkt von Motorbuch Stuttgart. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte 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 2 Exemplare portofrei —

_____ Expl. Griffith/Rauch – Die berühmten Rennmotorräder DM 16.80

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____ MO 15/66

DIE BERÜHMTEN RENNMOTORRÄDER

von John Griffith und Siegfried Rauch sind bereits in der 2. überarbeiteten u. wesentlich erweiterten Auflage erschienen!

85 berühmte Rennmaschinen in Wort und Bild — 162 Fotos, 9 Detailzeichnungen, Beschreibungen der Entwicklungs- und Renngeschichte sowie Kursbeschreibungen mit techn. Einzelheiten der behandelten Maschinen auf insges. 176 Seiten im Kunstdruck,

jetzt in Ganzleinen mit mehrfarbigem Schutzumschlag **DM 16.80**

Das große Motorrad-Typenbuch

DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

48. JAHRGANG

HEFT 15 1966

INHALT

Der schwerste Geländewettbewerb seit Jahren: XIX. Dreitagefahrt Bergamo 417
DAS MOTORRAD testet HONDA CB 450 420
Dutch TT, 4. Lauf um die Straßen-Weltmeisterschaft in Assen . . . 424
Sixdays-Generalprobe Dreitagefahrt Isny 428
Rusel-Bergrennen, 2. Lauf um den Juniorenpokal . . 431
3. Lauf – Avus 432
Sechs-Stundenrennen auf dem Autodrom von Imola 436
Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt (Straße) 437
Garantie für den besten Zustand? „Nur Langstrecke gefahren" . . 441
DAS MOTORRAD baut am Motor: Kreidler Florett Fünfgang (Schluß) 442
Urlaubsplanung: Das zulässige Gesamtgewicht 444
Ford-Spezial als Gegner für BMW 446
Reden wir vom Sport 447
Das Letzte 452

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.
7000 Stuttgart, Postfach 1042
DAS MOTORRAD
erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend
Nachdruck nicht gestattet
Heftpreis DM 1.20

Titelbild:
Sammy Miller – diesmal aber anders. Normalerweise findet man nur Bilder von seinem klassischen Trial-Fahrstil auf seiner Bultaco. Hier ist er auf der Triumph bei der Dreitagefahrt in Isny. Wußten Sie, daß Sammy Miller auf NSU Sportmax einmal mit Erfolg Straßenrennen fuhr? – 1966 ist er Trophymann bei der Sechstagefahrt. (Foto V. Rauch)

Rücktitel:
„Kenn'n Se d e n ?" Na, wer kennt ihn nicht. Den dicken Mohr auf der Bultaco. Meist jedoch steht er als treuer Helfer am Boxenrand. In Hockenheim klappte es nicht, wie es sollte. „Dat Dingen jing nich –!" (Foto Klacks)

Der schwerste Geländewettbewerb seit Jahren:

XIX. DREITAGEFAHRT BERGAMO

„Die Beanspruchung für Menschen und Material war in diesen drei Tagen größer als normalerweise bei einer Sechstagefahrt" — mit diesem vielfach aus Fahrermund zu hörenden Urteil über die diesjährigen, in den Tagen vom 27.—29. Juni im Raum von Bergamo durchgeführten „Valli Bergamasche" war die Veranstaltung zweifellos richtig charakterisiert. Und für den Veranstalter dürfte diese Bewertung eine besondere Befriedigung bedeutet haben. Hatte er sich doch vorgenommen, den Schwierigkeitsgrad der einzelnen Etappen so hoch zu setzen, daß es diesmal bestimmt keinen Fahrer mit Null Punkten auch nur in einer Etappe — geschweige denn im Gesamtergebnis geben werde.

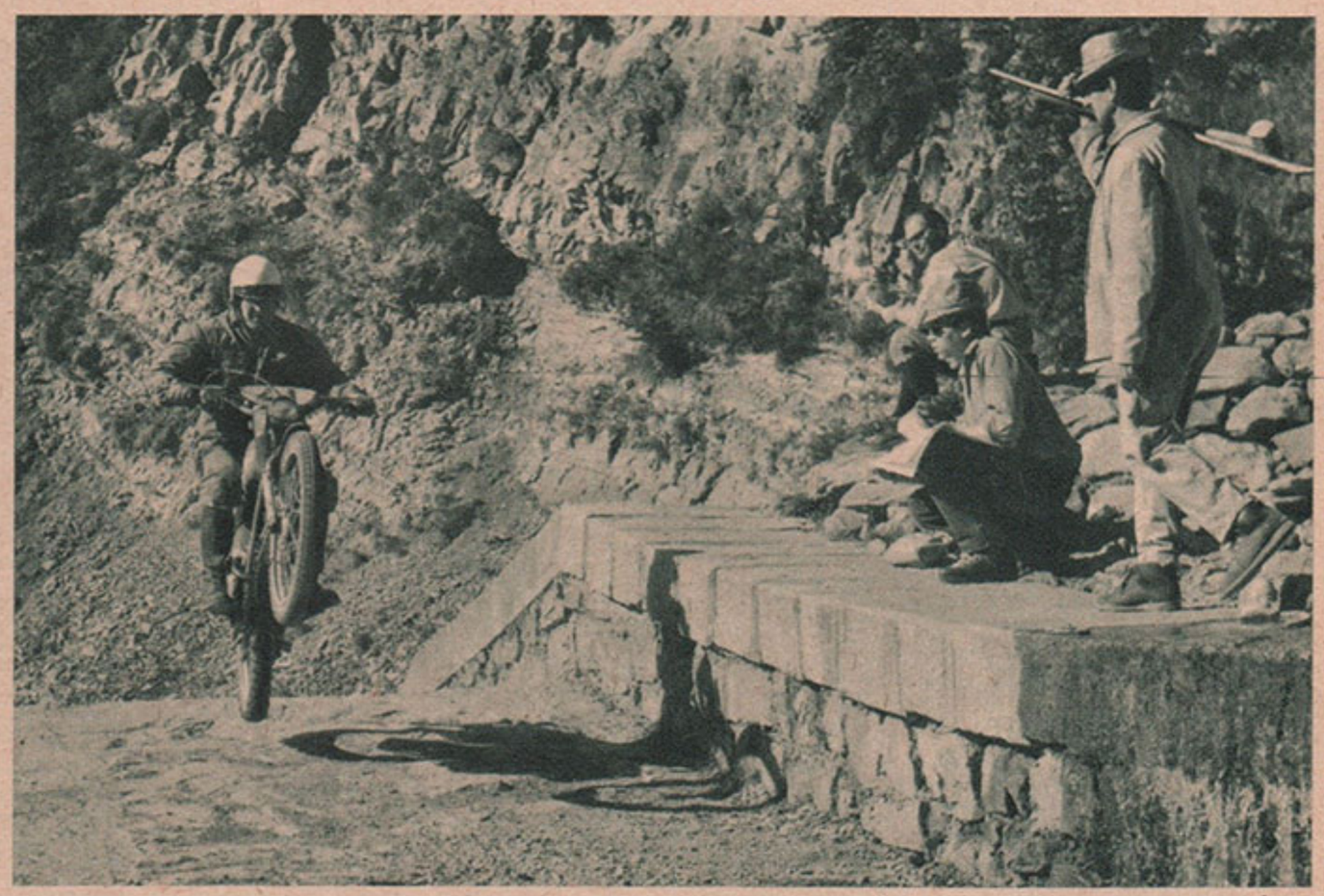
Dieses Ziel wurde also auch erreicht. Aber wenn es auch eine oft bis an die Grenze des Möglichen gehende Zerreißprobe war — es wurde nichts Unmögliches verlangt, es gab keinen Grund und keine Notwendigkeit, irgendwo, wo im Bestreben nach Erschwerung der Streckenführung der Bogen überspannt worden wäre, mit dem fragwürdigen Mittel der Neutralisierung zu arbeiten — es klappte einfach wieder alles. Oder vielleicht sogar noch um eine Idee besser als in den Vorjahren — es war eine Veranstaltung, die trotz ihrer Schwere eben wegen ihrer organisatorischen Sauberkeit allen Beteiligten letztlich Freude gemacht hat. Freude freilich auch deshalb, weil sich der Moto Club Bergamo und alle die Männer, die direkt und indirekt mit der Vorbereitung, der Ausrichtung und der Durchführung der Dreitagefahrt betraut sind, mit einer Selbstaufopferung, mit einem Maß an Können und Erfahrung — nicht zuletzt aber auch mit einer Gastfreundschaft ohnegleichen ihrer Aufgabe widmen, daß für uns als gern gesehene Gäste aus dem Ausland von der ersten Stunde des Aufenthalts in Bergamo an der Eindruck herrschen muß, bei guten Freunden zu einem großen Fest des Motorradsports geladen zu sein.

Die Streckenführung — für die im Raum nördlich Bergamo schier unerschöpfliche Möglichkeiten zur Verfügung stehen — war gegenüber den Vorjahren geändert — wohl aus organisatorischen Gründen, aber sicher auch mit Rücksicht auf den auch in Oberitalien natürlich immer mehr zunehmenden Verkehr auf den Straßen. So enthielten die drei Tage jeweils in der Vormittagsetappe einen Rundkurs in schwerem Gelände, der teilweise zweimal zu durchfahren war — trotzdem aber fehlten die für die Bergamo-Veranstaltung typischen längeren Stücke auf asphaltierten, mehr oder weniger stark befahrenen Hauptstraßen nicht. Auch in diesem Jahr war es wieder erstaunlich zu beobachten, wie sich der normale Alltagsverkehr, ja sogar der am dritten Tag flutende Feiertagsverkehr (Peter und Paul) mit den Wettbewerbsfahrern abfand — und umgekehrt (wenngleich gerade dieser Feiertagsverkehr es wahrscheinlich war, der Siegfried Gienger um die Chance, Punktbester des Wettbewerbs zu werden, brachte; aber es ist natürlich müßig, hinterher mit „wenn" und „hätte" zu operieren — ein bißchen Glück gehört zu diesem schweren Geschäft nun mal genauso wie das unvermeidliche Pech).

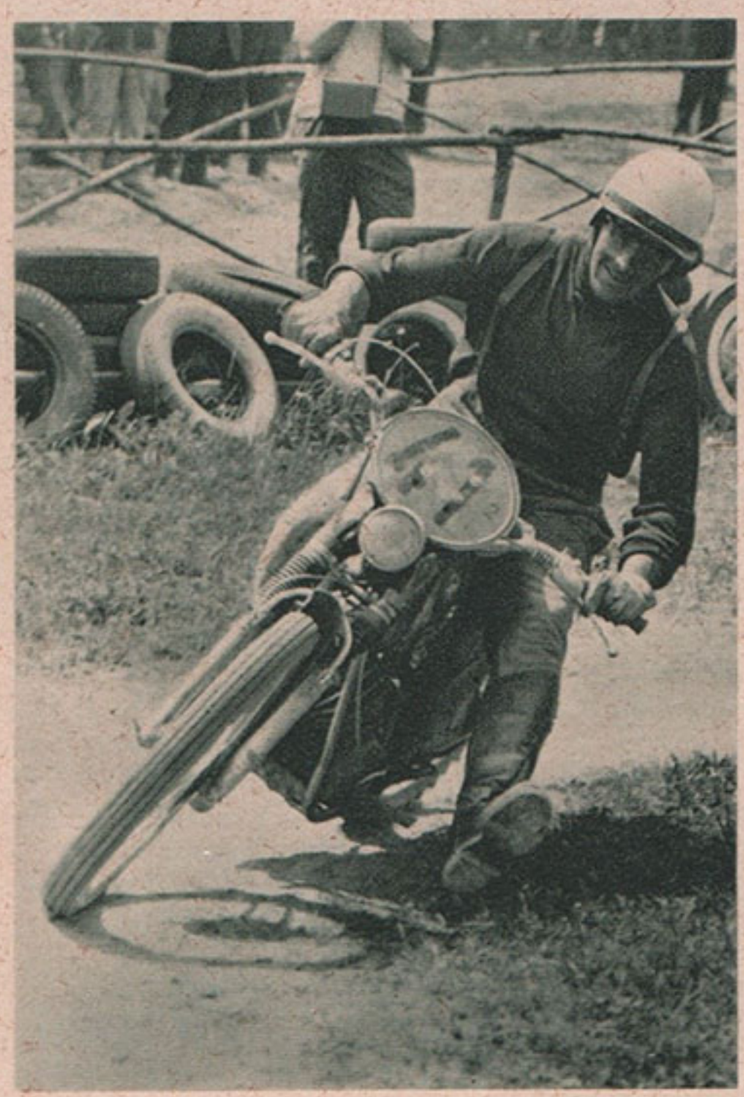
Geändert war gegenüber den Vorjahren die Wettbewerbswertung auch insofern, als man auf die Sonderprüfungen im Gelände verzichtet hatte. Geblieben war nur die Startprüfung — und alle anderen Sonderprüfungen waren durch ein abschließendes Moto Cross-Rennen ersetzt worden. Zwar hatte man eine solche Moto Cross-Prüfung schon im letzten Jahr als Schlußprüfung (damals in Fopolo) eingebaut, aber diesmal war es ein echtes Moto Cross. Ein diesbezüglicher Vorschlag ist ja auch bei uns in Deutschland schon im Hinblick auf eine Weiterentwicklung der Geländemeisterschaftswertung gemacht worden — das Experiment in Bergamo zeigte deutlich das Für und Wider einer solchen Regelung, auf die noch zurückzukommen sein wird.

Im übrigen werden die Bergamasker, wie sie selbst sagten, wahrscheinlich spätestens im übernächsten Jahr mit ihrer Streckenführung doch weiter nach Norden in die Berge ausweichen müssen. Bei aller Sportfreundlichkeit von Publikum und Behörden — die immer mehr zunehmende Verkehrsdichte wird dazu zwingen. Aber das macht den Männern, wie schon gesagt, weniger Kopfzerbrechen — glücklich jeder Veranstalter, dem Gelände-

Kämper, späterer Klassensieger bis 75 ccm und Angehöriger des siegreichen westdeutschen nationalen Teams, im Sprung bei Mulattiera Magnolini am ersten Tag.



formationen jeder Art in solcher Fülle zur Verfügung stehen wie diesem. Sorgen macht man sich in Bergamo aus einem anderen Grund: man weiß nicht, mit welchen einheimischen Maschinen man bei den nächsten Dreitagefahrten der ausländischen Konkurrenz entgegentreten soll, nachdem die italienische Industrie unverständlicherweise (denn sie ist ja am Export und damit der Werbewirkung derartiger Spitzenveranstaltungen vor allem in Amerika interessiert) sich von einer offiziellen Beteiligung an Geländewettbewerben völlig zurückgezogen hat. Lediglich eine halboffizielle Equipe von Gilera war diesmal noch dabei, für die die Maschinen im Werk präpariert worden waren — aber sonst waren die italienischen Fahrer schon heuer mehr oder weniger auf private Initiative angewiesen, wenn sie sich Maschinen zurechtmachen wollten, mit denen sie gegen die Geländespezialmodelle aus West- und Mitteldeutschland, aus Österreich und England konkurrieren wollten. Noch immer bauen Gilera, Guzzi, MV Agusta, Morini und Ducati beträchtliche Mengen kleiner Motorräder in Serie — warum, so fragen die Italiener bitter, verschließt man sich dem Geländesport — oder doch wenigstens der aus ihm resultierenden Werbemöglichkeit?



Kein Wunder, daß speziell die beiden hauptbeteiligten deutschen Industriefirmen, Hercules/Sachs und Zündapp, ob ihres starken Einsatzes in der italienischen Presse besonderes Lob erhielten — aber das steht natürlich auch im Zusammenhang mit dem guten Namen, den deutsche Geländefahrer von Jahr zu Jahr mehr in Bergamo zementiert haben. Bedauert wurde das Fernbleiben von BMW — für sehr viele Italiener ist die BMW noch immer das Traumbild eines Motorrades. Aber der Münchner Entschluß ist verständlich. Das Endergebnis ist entscheidend — nicht die Begeisterung an den einzelnen Streckenstücken, wenn eine BMW herangeröhrt kommt. Für die BMW-Konzeption ist nun mal Gelände à la Bergamo eine Überforderung, für die sie nicht gedacht war, und es ist weise, sich auf Einsätze zu beschränken, bei denen es für die großen Boxermaschinen einen fairen Kampf mit den leichten kleinen Zweitaktern gibt.

Nicht mit von der Partie waren leider auch die Tschechen, nach dem, was sie in Isny gezeigt hatten, hätten sie hier schon ein Wort in den mittleren Hubraumklassen mitzureden gehabt.

Die Klasseneinteilung erfolgte auch in diesem Jahr wieder bis 50 ccm (im Vorjahr wollte man diese Klasse fallenlassen, 18 Nennungen in diesem Jahr zeigten aber erneut, wie sehr sie nun mal dazu gehört), bis 75 ccm, bis 100 ccm, bis 125 ccm und über 125 ccm. Am stärksten vertreten waren die 125er — einfach deshalb, weil in dieser Hubraumgröße das Schwergewicht der (noch vorhandenen bzw. gebauten) italienischen Geländemaschinen liegt und weil für den Italiener 125 ccm heute wohl identisch mit dem Begriff des Motorrades geworden sind, das zeigen auch die Produktionszahlen der Industrie.

In der Klasse über 125 ccm gab es 16 250er (vor allem die MZ und die englischen Greeves), noch größer im Hubraum waren eine auf 252 ccm aufgebohrte Greeves, 9 MZ mit 300 ccm, zwei 350er BSA, eine 361er schwedische Lindström (Mammuth-Zylinder auf 250er Husqvarna-Gehäuse), eine 500er Triumph und schließlich stand in der Nennungsliste die 600er BMW von Sensburg, der aber nicht erschienen war.

So wurde also, wie schon gesagt, die deutsche Motorradindustrie durch Zündapp und Hercules repräsentiert (schade, daß es für Maico keine Möglichkeit gibt, hier mit einigen Maschinen mitzumischen — bei guter Vorbereitung und unter den richtigen Fahrern hätten sie sehr wohl etwas zu bestellen!) — und die Repräsentation konnte sich sehen lassen (deutscher Jury-Vertreter war auch in diesem Jahr wieder Wiggerl Kraus — umsichtig, gut informiert, gelassen und freundlich, wie wir ihn alle kennen und schätzen).

Hercules hatte für die 50er Klasse Gabler und den Vorjahresbesten der Valli, Brinkmann, gemeldet, Zündapp Sengfelder, Volker Kramer und Andreas Brandl. In der 75er Klasse war nur Zündapp vertreten, und zwar einmal durch Kämper, außerdem aber durch den ausgezeichneten italienischen Fahrer Guffanti. Während bei den Hundertern Augustin allein die Hercules-Fahne hochhalten sollte, setzte Zündapp Dieter Kramer und Gienger ein, und in der Klasse bis 125 ccm fuhr Specht die Zündapp und Schmider diesmal eine Hercules. Lenz Müller schließlich war die offizielle Hercules-Vertretung in der Klasse über 125 ccm, in der für Zündapp halboffiziell Eberhard Graf antrat.

In der kleinsten Klasse stießen unsere Männer auf eine Simson (unter Dieter Salevsky), drei Puch (Sommerauer, Dietrich und Paganessi), zwei KTM (Kiemeswenger und Charly Braun) — während in der 75er Klasse mit Schünemann, Stubenrauch und Rolf Uhlig die starke Simson-Konkurrenz Kämper das Leben schwer zu machen versuchte.

Die Konkurrenz in der 100er Klasse bildeten mehrere 98er Gilera sowie eine KTM unter Farioli, und in der Klasse bis 125 ccm schließlich tummelte sich die gesamte italienische Gelände-Elite: u. a. Moscheni, beide Sainis, Collina, Ranucci, Vergani, Mattioli und zahlreiche andere.

Die Mitteldeutschen hatten mit Halser eine einzige MZ in der 125er Klasse genannt, alles andere steckte in der „großen Klasse, 175, 250 und 300 ccm. Teuchert, Werner Salevsky, Lohr, Baumann, Peter Uhlig, Uhlmann, Weber und Stiegler waren die bekanntesten Namen. Einige Holländer, Polen und Schweden vervollständigten das internationale Bild der Dreitagefahrt. 132 Nennungen waren abgegeben worden, 120 Maschinen waren es schließlich, die am Sonntagabend abgenommen auf dem hermetisch abgeschlossenen und nachts hell beleuchteten Parc fermé oben in der Altstadt von Bergamo der Dinge harrten, die ab Montag 6 Uhr morgens auf sie zukommen sollten.

Und sie kamen — gleich in der ersten Etappe (die mit der Mittagspause in Colere, einem kleinen Wintersportort in der Nähe des Presolana endete): genau nach dem Wunsch des Veranstalters gab es schon — man wußte es bereits von der Zeitkontrolle Clusone her — keinen einzigen, der mit Null durchgekommen war. Aber immerhin hatten es sieben Mann zuwege gebracht, mit einem Strafpunkt durchzukommen — ausgerechnet die Kleinsten waren wieder darunter: Gabler, V. Kramer, Brinkmann, Guffanti, Moscheni, Eugenio Saini und Consonni (der eine

Oben: Vergani mit der Gilera auf einem der Maultierpfade in der schweren Geländeetappe von Fonteno.

Links: Gienger auf Zündapp, Klassensieger bis 100 ccm mit nur 12 Strafpunkten und einem Punkt Rückstand hinter den beiden Siegern punktbester westdeutscher Teilnehmer, in der Moto Cross-Prüfung des letzten Tages.

Unten: Brinkmann und V. Kramer, die beiden Konkurrenten der 50er Klasse, bei Mulattiera Magnolini.

Oben: „Ortsdurchfahrt" auf der Geländeetappe des letzten Tages in der Nähe von S. Rocco. Stufen – immer wieder Stufen – –

Unten: G. F. Saini auf der 125er Guzzi bei Adrara St. Martino. Diese Stufenfahrerei gehört in mannigfaltigen Variationen zum Programm von Bergamo.

der 350er BSA fuhr!). Zwei Punkte hatten Gienger, Farioli, Dossena, Panarari, Vergani und Werner Salevsky (mit der 250er MZ) erhalten, drei Punkte Augustin, Gorini und der Holländer Selling auf Greeves, 4 Punkte Brandl, Dieter Kramer, der zweite Saini, Signorelli und Schmider, 5 Punkte Sommerauer und Dietrich, die beiden Puchmänner, außerdem Masserini und der Greeves-Fahrer Pease.

Im Vergleich zur schweren Geländeetappe des Vormittags war dann die Nachmittagsetappe sozusagen „harmlos" (man muß wissen, was das in Bergamo bedeutet!) — demzufolge gab es da sogar einige, die mit Null durchgekommen waren: Sommerauer, Gabler, Kramer, Brinkmann, Guffanti, Schmider, aber auch Dossena, Moscheni, Saini (Eug.), Vergani, außerdem Lorenz Specht sowie von den Mitteldeutschen Peter Uhlig auf der 250er MZ. Aber für den ganzen ersten Tag gab es eben am Abend nicht einen einzigen Strafpunktfreien — und der Veranstalter schmunzelte, insbesondere wohl, wenn er an das dachte, was die Fahrer am nächsten Tag erwarten würde!

Die Ausfälle am ersten Tag waren nicht unbeträchtlich — die mörderische Hitze setzte den Fahrern nicht weniger zu als das Gelände — nur 77 Mann überstanden die 290 km dieses Tages.

Wie bei der Sechstagefahrt und anderen internationalen Geländewettbewerben bewarben sich natürlich auch Fahrergruppen um Mannschaftspreise. Nicht nur Werksmannschaften, sondern auch Club- und Behördenmannschaften waren zusammengestellt worden. Und außerdem gab es noch sogenannte „Mannschaften der nationalen Föderationen". Beileibe keine „Nationalmannschaften" — da hat nämlich die FIM einen Riegel vorgeschoben und die Nennung und Konkurrenz von Nationalmannschaften ausschließlich der Sechstagefahrt vorbehalten. Aber schlaue Leute wußten einen Ausweg: Eben den der „Mannschaften der nationalen Föderationen"; gegen die die FIM offenbar nichts einzuwenden hatte, selbst die vorsichtige OMK erklärte ihre Zustimmung zur Nennung einer westdeutschen National-Verzeihung — nationalen Mannschaft: Kämper und Kramer für Zündapp, Augustin, Schmider und Müller-Lenz für Hercules/Sachs.

Hercules und Zündapp hatten auch je zwei Fabrikmannschaften genannt, Hercules mußte seine zweite zurückziehen, da Trinkner wegen seines Trainingssturzes in Isny nicht antreten konnte und die Mannschaft daher nicht zu komplettieren war.

Von den nationalen Mannschaften führte am Abend des ersten Tages die italienische mit insgesamt 16 Strafpunkten vor der westdeutschen mit 19 und der mitteldeutschen mit 57. Bei den Fabrikmannschaften lagen die drei westdeutschen mit Abstand vorn.

Stichwort für den zweiten Tag war „Fonteno". Hier, in einem malerischen kleinen Ort hoch oben über dem Iseo-See, hatte sich, als Kontrollpunkt nach einer äußerst harten Geländeetappe, schon im letzten Jahr einiges, und zwar Entscheidendes abgespielt. Diesmal stand der Name Fonteno gleich dreimal auf dem Fahrplan der Vormittagsetappe — und man wußte, daß hier wohl die Entscheidung fallen würde. Zu den diesmal noch verstärkten Geländeschwierigkeiten kam die brütende Temperatur, kamen die außerordentlich knappen Zeiten — und so gab es Ausfälle und Stürze die Menge — die letzteren glücklicherweise ohne schwerwiegende Folgen. Unter denen, die es erwischte, als er in einer engen Kurve einem entgegenkommenden Wagen nicht mehr rechtzeitig ausweichen konnte, war auch Schmider, der sich eine recht schmerzhafte Wunde am Unterarm zuzog, die ihn für den Rest der Fahrt einigermaßen handicapte. Aber auch sonst hagelte es Strafpunkte — und das Bild der Wertung verschob sich, vor allem bei den Mannschaften.

Durch den Ausfall von Augustin, dem die Hinterradmitnehmer abscherten, platzte die einzige verbliebene Hercules-Mannschaft, während die beiden Zündapp-Mannschaften weiterhin an der Spitze der Fabrikteams blieben. Gänzlich verschob sich auch die Plazierung bei den nationalen Mannschaften: Am Abend des zweiten Tages führte die westdeutsche mit 92 Strafpunkten vor der mitteldeutschen, die 96 kassiert hatte, während Italien auf den letzten Platz zurückgefallen war.

In der Einzelwertung hatte sich an diesem Tag Werner Salevsky mit der MZ an die Spitze geschoben, er hatte an beiden Tagen insgesamt nur 5 Strafpunkte gesammelt — aber dicht auf den Fersen saßen ihm sein Markenkollege Uhlig und Gienger auf der 100er Zündapp, die beide nur sechs Punkte insgesamt aufzuweisen hatten. Gabler und Volker Kramer (Hercules und Zündapp) buchten je 13, Specht 14, Müller 16, Brandl 18, Dieter Kramer und Brinkmann je 21 (der Zündapp-Fahrer Graf war gleich im ersten Stück der ersten Etappe des ersten Tages mit Getriebeschaden ausgefallen).

Gabler, der mit der 50er Hercules nicht nur Klassensieger wurde, sondern auch ansonsten einen hervorragenden Eindruck hinterließ, bei einem gekonnten Sprung im Moto Cross-Schlußrennen.

Nur noch 65 Mann waren es, die ihre Maschinen in den Parc fermé, bereit zum letzten Start am nächsten Morgen, geschoben hatten. Außer den genannten westdeutschen Fahrern hatten noch immer Chancen auf den Wettbewerbsbesten der mitteldeutsche Salevsky mit 5 und sein Landsmann Uhlig mit 6 Punkten, außerdem die beiden Italiener Dossena und Vergani mit 8, Selling mit 10, der italienische Zündapp-Fahrer Guffanti und Consonni mit der 350er BSA mit 11, Gianfranco Saini mit 14, der Simson-Spitzenfahrer (75 ccm) Schünemann mit 19 sowie der Zschopauer Weber auf 250er MZ mit 20 Strafpunkten.

(Schluß auf Seite 440)

DAS MOTORRAD testet

HONDA CB 450 2 x ohc

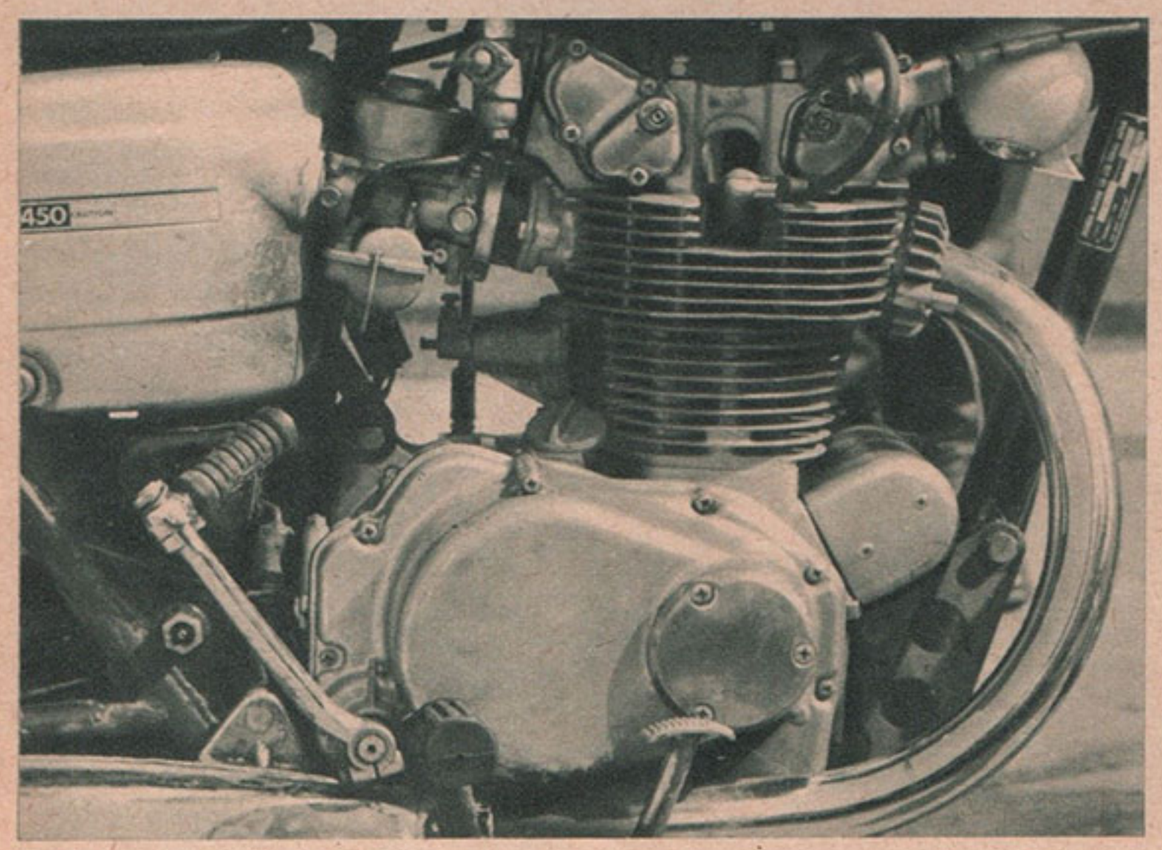
Man betrachte die Leistungskurve dieses 444 ccm-Serienmotors mit zwei obenliegenden Nockenwellen — und dann höre man, daß die Weisen der FIM (Federation Internationale Motorcycliste — der Welt oberste Motorradsportbehörde) die Honda CB 450 von der Teilnahme am Coupe d'Endurance für Serienmaschinen ausschlossen, weil diese Wettbewerbe laut Reglement der FIM nur für Maschinen mit höchstens *einer* obenliegenden Nockenwelle offen sind.

Die MOTORRAD-Leser und unsere Freunde mögen darüber denken wie sie wollen — aber ich finde, daß diese Entscheidung (und das Mitgehen der FIM mit der technischen Entwicklung!) diskussionsreif ist. Deswegen, weil dieses japanische Motorrad drauf und dran ist — besonders auf dem amerikanischen Markt, der ja z. Z. für die Motorradindustrie der ganzen Welt ausschlaggebend ist — aufgrund der gebotenen Fahrleistung und seiner Qualitäten die Konkurrenten ganz gewaltig zu bedrängen, was vor allem die englische Industrie zu merken scheint. Natürlich ist es nicht so, daß nicht auch an diesem Motorrad eine Achillesferse ist — wo gibt es Vollkommenes? Aber es ist nicht zu übersehen, daß die Japaner den Europäern bei der Produktion des Motors eine Epoche lang voraus sind. (Um gleichziehen zu können, müßte eine Fabrik in Europa einen haltbaren RS-Motor für den Alltagsgebrauch in großer Serie bauen können! Und das ist heute noch eine Unmöglichkeit.)

Für 20 Nürburgring-Runden erhielten wir im Sommer 1965 die erste CB 450, die nach Europa kam. Darüber berichteten wir in Heft 20/1965. Für einen ausführlichen Test bekamen wir die Maschine, hergerichtet nach den Bedingungen zur Betriebserlaubnis des Kraftfahrbundesamtes Flensburg und damit TÜV-reif, im Frühjahr 1966. Ich fuhr sie auf mehreren Reisen, im Alltags- und Stadtverkehr, auf Wochenendausflügen und schließlich zum Schluß 38 äußerst scharfe Runden um den Nürburgring mit dem Fahrtschreiber. Es kamen insgesamt fast 4000 Testkilometer zusammen.

Erst nach dieser Laufzeit ist es ja möglich, eine Stellungnahme zu treffen, die *in etwa* als allgemein gültige Beurteilung gelten kann. Für die Skeptiker will ich auch gern zuerst das diskutieren, was uns nicht an dem Motorrad gefallen hat, um dann um so besser über alles berichten zu können, was schlichtweg für eine Maschine dieser Klasse 1966 sensationell ist.

1. Einige CB 450-Fahrer klagten über schlechte Spurhaltung (Die Testmaschine und andere CBs waren in dieser Beziehung astrein, was ja wohl die Nürburgring-Zeiten und anderes beweisen). Es ist anzunehmen, daß, bei einwandfreier Beweglichkeit der Hinterradschwinge in der Lagerung besonders zu bemerken, die Dämpfung der Hinterradfederbeine mit der Zeit nachläßt. Zu kurzer Federweg – knapp 60 mm bei Einstellung der Federbeine auf geringe Belastung.

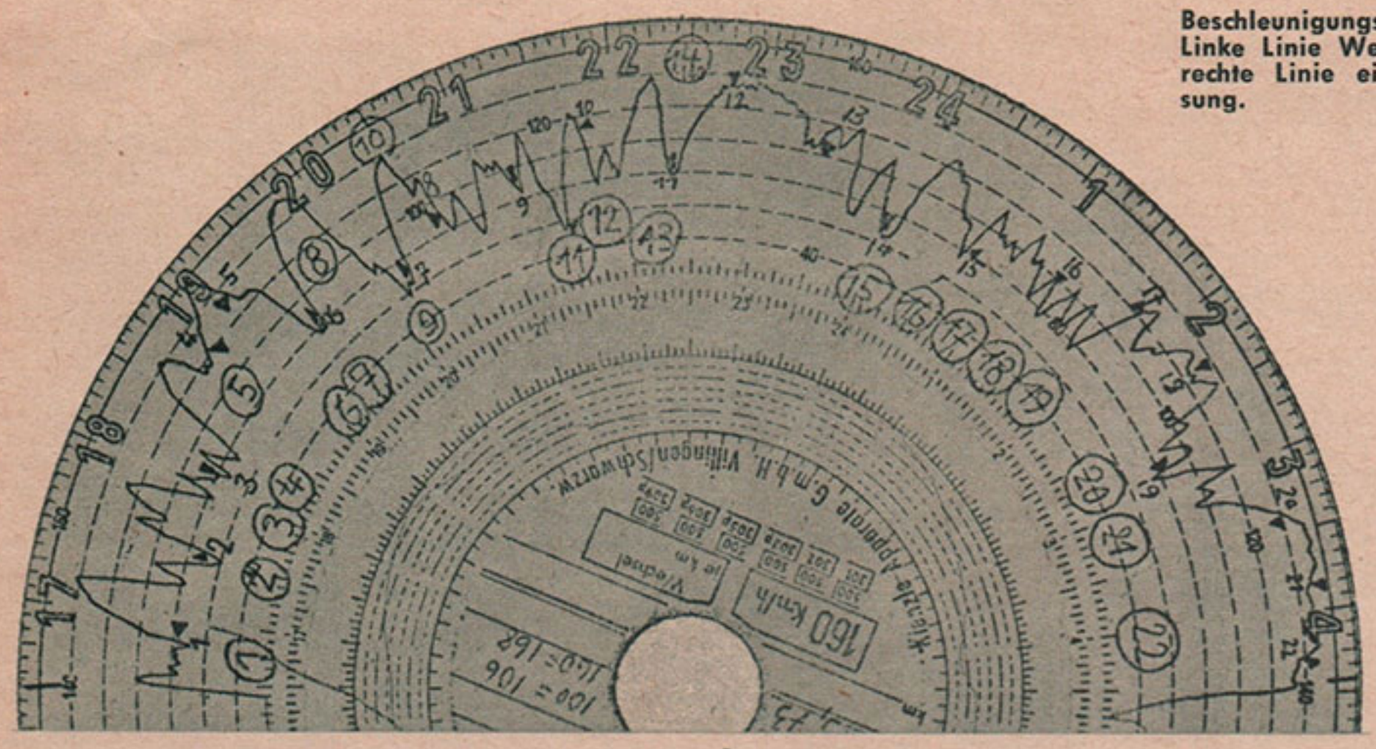


2. Dichtungen der Auspuffanlage an den Schalldämpfern werden sehr schnell undicht.
3. Die japanischen Reifen entsprechen nicht unseren Anforderungen.
4. Bei manchen Maschinen werden die Birnen in den für unsere StVZO bestimmten Scheinwerfer- und Rücklichteinsätzen durch die feinen Vibrationen sehr schnell zerstört.
5. Kontrolle des Ventilspieles erfordert mehr Zeit als bei anderen Motorrädern, obwohl es sehr einfach ist.
6. Kettenschutz ungenügend.
7. Treibstoffmenge zu gering.
8. Nicht verstellbare Fahrerfußrasten.
9. Testmaschine zeigte Ölaustritt zwischen Anlasser und linkem Motorgehäusedeckel am Ende der 38 Nürburgring-Runden.
10. Nach dem Anlauf des Verkaufs in Deutschland bis zum Datum, an dem dieser Test geschrieben wird, generell unbefriedigende Ersatzteilbelieferung (Ausnahmen bestätigen dies nur!), ungenügende Werkstattschulung und ungenügende Kundeninformation.

Das Motorrad wurde in Japan auf Durchhalten bei Höchstleistung entwickelt. Der Motor zeigt für seine Hubraumleistung von ca. 97 PS/Liter ein in dieser Dimension ungewöhnliches Stehvermögen. Die Kolbengeschwindigkeit beträgt bei Nenndrehzahl 8500 U/min und den dort gemessenen 43 PS (höchster Punkt der Leistungskurve) ca. 15,4 m/sec, bei 9500 U/min (Beginn des roten Bereiches auf dem Drehzahlmesser) ca. 18,4 m/sec und bei erreichter Höchstdrehzahl von 10 000 U/min knapp 19,3 m/sec. In der Klasse bis 500 ccm gibt es — siehe Leistungskurve — derzeit keine vergleichbare Maschine, was Leistung und Qualität des Motors betrifft. Die Japaner haben es gewagt, einen zahmen Rennmotor für eine riesige Serienproduktion von Motorrädern zu entwickeln, die im normalen Verkehr auf normalen Straßen gefahren werden. Dazu bieten sie einen heute noch gar nicht allgemein üblichen Komfort mit dem elektrischen Anlasser, der ebenso zuverlässig funktioniert wie das ganze Motorrad.

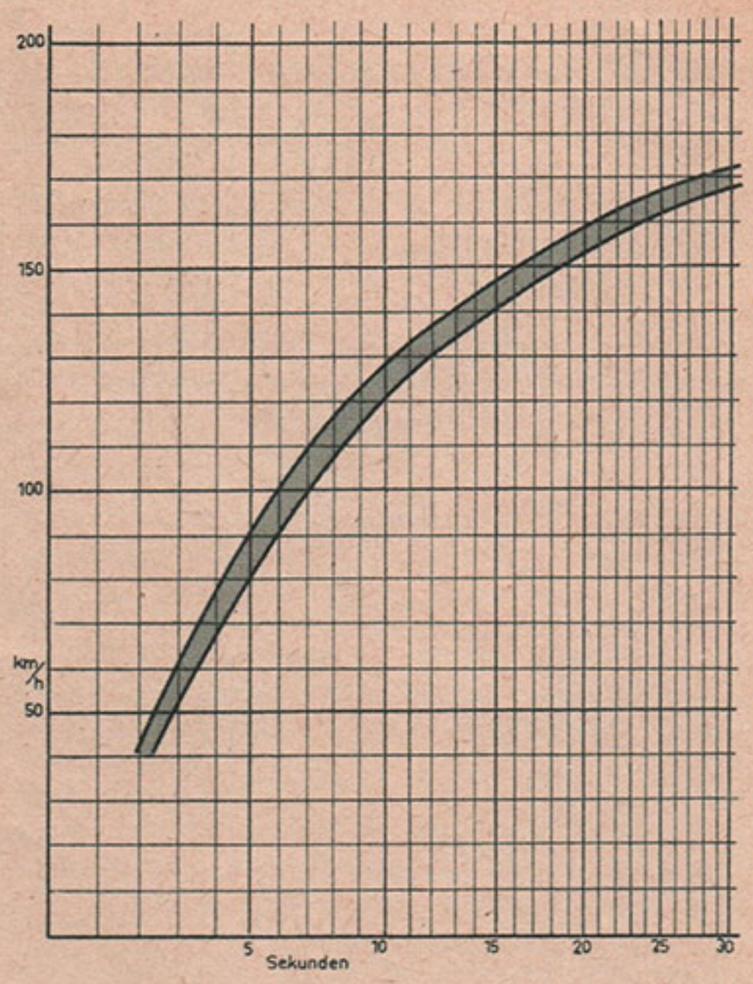
Natürlich habe ich probiert, wo die Grenze des Motors ist. Aber ich glaube, daß man sich schon sehr doof anstellen muß, um dieses Aggregat kaputt zu fahren. Während der ganzen Zeit habe ich z. B. die japanische NGK-Kerze mit dem Wärmewert B-9 E gefahren, die etwa unserem Wärmewert 260—280 entspricht. Bei großer Hitze um 25° C im Schatten wurde diese Kerze bei Jagerei fast schneeweiß, aber es geschah nichts. Im Stadtverkehr und bei Bummelei wurde diese Kerze dunkel (für Bummelbetrieb sollte man eigentlich den Wärmewert B-7 E nehmen), aber der Motor sprang immer zuverlässig an, beim ersten Druck auf

Bild oben: Geschenkt wurde der Testmaschine keine Prüfung. Auf dem Nürburgring erst recht nicht. Bild unten: Nach 38 Nürburgring-Runden und fast 4000 Testkilometern: kein Ölnebel auf dieser Maschinenseite an den Gehäusenähten.

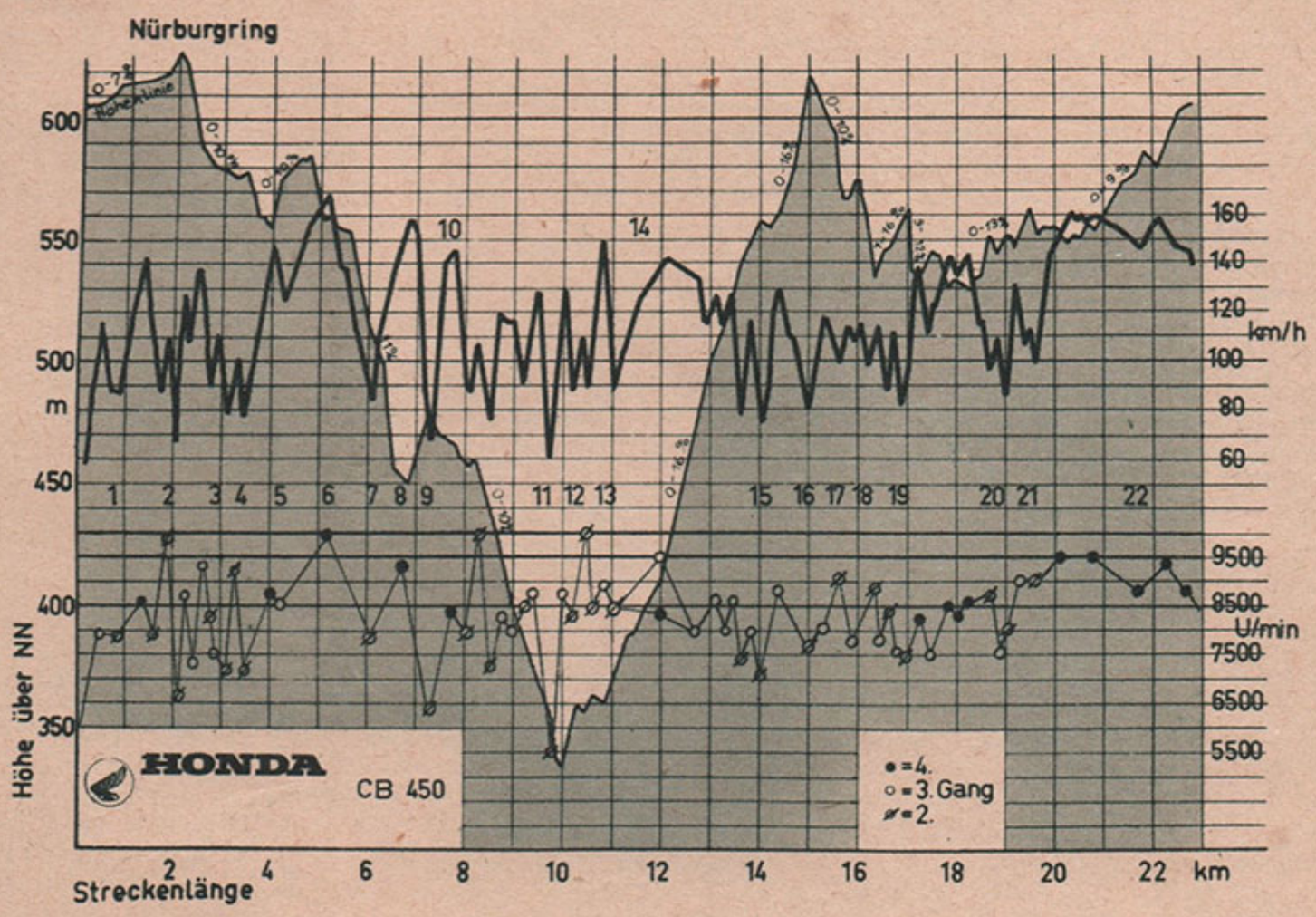


Fahrtschreiberblatt einer Runde um den Nürburgring in 12:02 = 113,73 km/h Durchschnitt. Die Runden mit fliegender Durchfahrt durch Start und Ziel ohne Fahrtschreiber lang gemacht, waren sämtlich unter 12 Minuten. Die umkreisten Zahlen geben die Streckenstellen wieder, die auch im Nürburgring-Diagramm gleich numeriert wurden. 100 angezeigte km/h = 106 echte km/h, angezeigte 160 km/h = echte 168 km/h. Übersetzung 15:34 für das Hinterrad. Mit 16:33 lag der Durchschnitt etwas höher. Interessant ist der Geschwindigkeitsverlauf zwischen km 11 und km 13 durch die lange 7–9%-Steigung zwischen Bergwerk und Karussell. Hier im dritten Gang. Mit zwei Personen im vierten Gang lag sie nicht wesentlich darunter (!).

Beschleunigungsbereich. Linke Linie Werksangabe, rechte Linie eigene Messung.

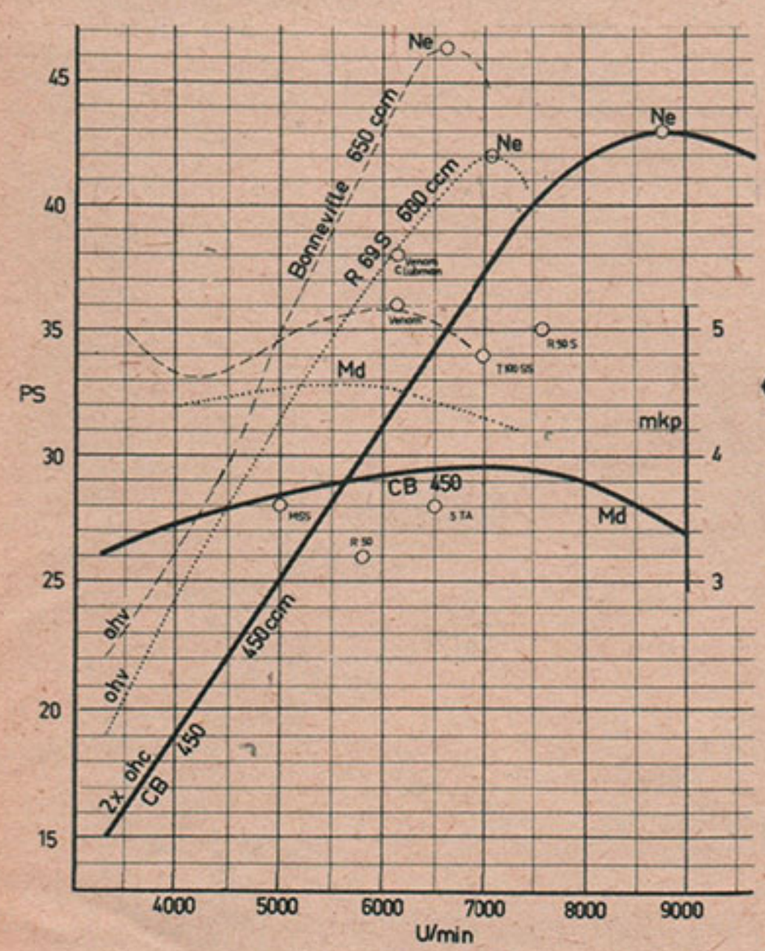


ALLES MIT EINEM BLICK

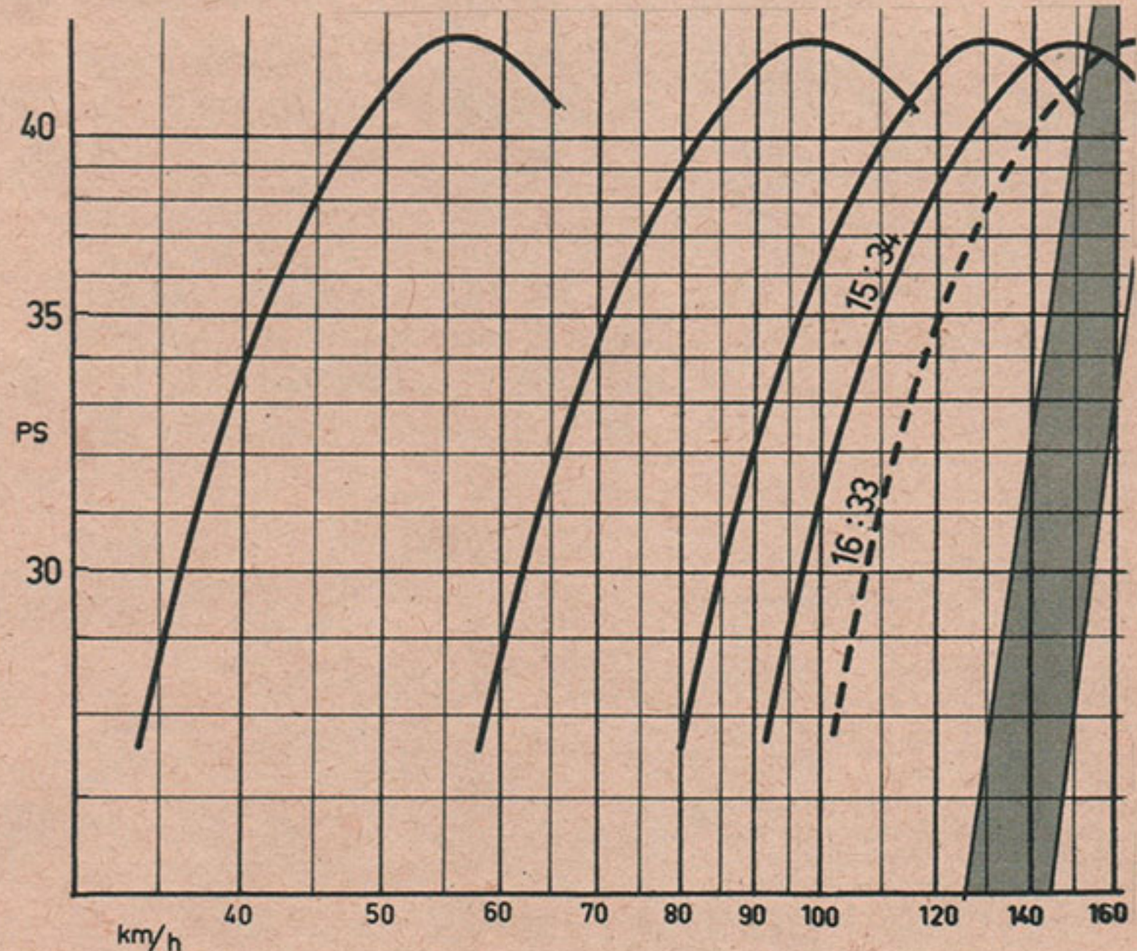


Höhendiagramm des Nürburgringes mit Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf. 1 = Südkehre, 2 = Nordkurve, 3 = Hatzenbach, 4 = Ausgang Hatzenbach, 5 = Flugplatz, 6 = Schwedenkreuz, 7 = Aremberg-Kurve, 8 = Fuchsröhre, 9 = Adenauer Forst, 10 = Metzgesfeld, 11 = Wehrseifen-Ecke, 12 = Ex-Mühle (Breidscheid), 13 = Bergwerk-Kurve, 14 = Kesselchen, 15 = Karussell, 16 = Hohe Acht, 17 = Wippermann- und Eschbach-Kurven, 18 = Brünnchen, 19 = Pflanzgarten, 20 = Schwalbenschwanz, 21 = Döttinger Höhe, 22 = Antoniusbuche. In der Fuchsröhre kam man nicht auf das gleiche Tempo wie am Schwedenkreuz, weil die Maschine bei diesem hohen Tempo mit der durch die gewichtige Fahrtschreiberanlage etwas veränderten Schwerpunktlage unruhiger lag. Nenndrehzahl für 43 PS sind 8500 U/min, die rote Marke beginnt jedoch erst bei 9500 U/min, und bis 10 000 U/min drehte der Motor anstandslos hoch. Das machte er während der ganzen Testzeit. Die Drehzahlangaben sind – wie die Geschwindigkeitslinie – aus mehreren Fahrtschreiberblättern ausgemittelt. Sie beziehen sich auf Runden, die mit Krawall, Hochdrehen und Ausnutzen aller Gänge gefahren wurden. Daß man dabei sogar an 7% Steigung im vierten Gang fahren konnte, ist deutlich verzeichnet. Das Tempo von fast 170 km/h am Schwedenkreuz konnte man trotz der an dieser Stelle vorhandenen Unebenheiten auf der Bahn in großer Schräglage einwandfrei halten.

Das Gangdiagramm unten rechts zeigt die Lage der Gänge zum Fahrwiderstand in der Ebene bei der Hinterradübersetzung 15:34, die wir für unsere Fahrerstaturen, Gewicht, Gepäck usw. auswählten. Die gestrichelte Linie rechts daneben gibt die Lage des vierten Ganges bei der knappen Übersetzung 16:33 an.



Leistungskurve und Drehmomentverlauf des CB 450-Motors im Vergleich mit fahrleistungsmäßig ebenbürtigen Maschinen von 650 ccm Hubraum. Dazu die Höchstleistungspunkte europäischer 500 ccm-Maschinen. Die Kurve bricht bei 8500 U/min nicht so abrupt ab wie bei den Vergleichsmotoren – sie läuft flach bis zu 10 000 U/min weiter, wo noch immer 41,9 PS gemessen wurden. Auch der Verlauf der Drehmomentkurve ist flach und gleichmäßig. Für 444 ccm Hubraum sind 3,9 mkp schon eine Sache. Man beachte aber, daß bei 3500 U/min bereits 3,3 mkp vorhanden sind.



den Anlasserknopf. Erst auf dem Nürburgring fuhr ich die Kerze B 10 E, die etwa unserem Wärmewert von 310 entspricht. Das Ventilspiel habe ich zwar kontrolliert, brauchte es aber nicht nachstellen. Und selbst als wir nach 2000 km mit dem Stroboskop festgestellt hatten, daß die Zündeinstellung nicht mehr stimmte und die Maschine ungefähr 400 km mit zu viel Spätzündung gelaufen war, konnten wir nicht merken, daß der Motor das übelgenommen hatte. Alles Sachen, die normalerweise ein 100 PS/Liter-Renner dieser Kategorie mit Schäden quittiert hätte. Man kann glattweg sagen, daß die CB 450 einen narrensicheren „Allround-Höchstleistungsmotor" hat, wie er bislang in unserem Sichtbereich unbekannt war.

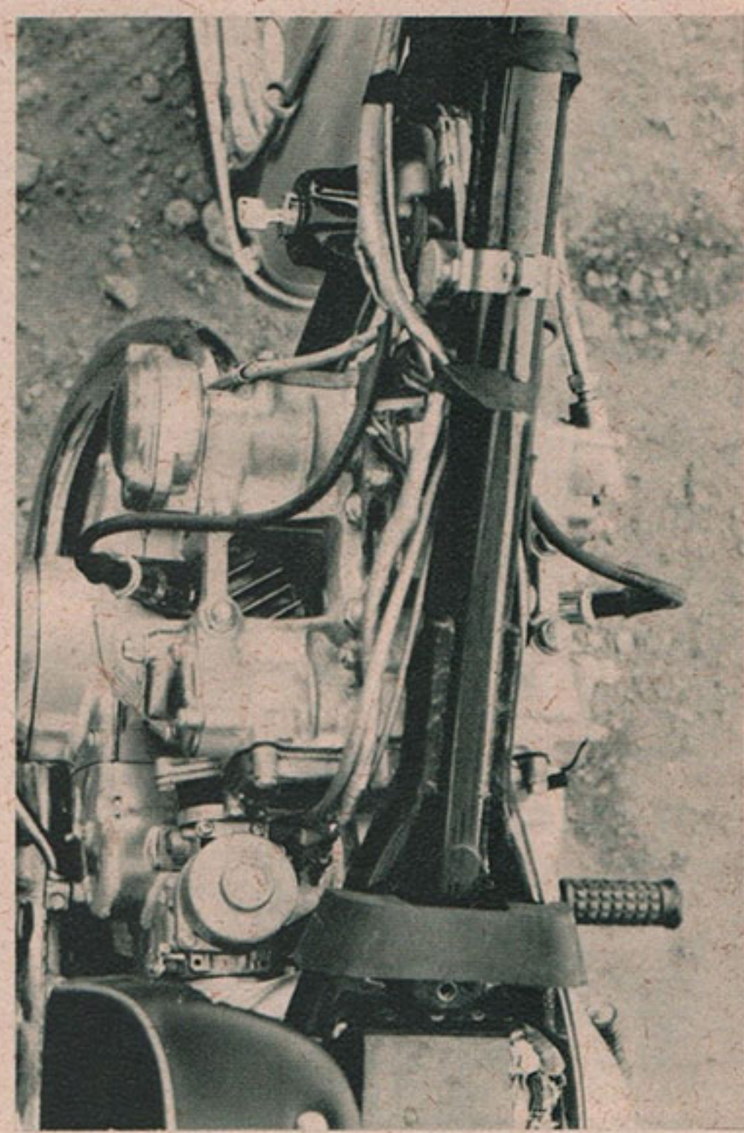
Natürlich soll man für ausgesprochen schlimme Autobahnhetze keine B-7 E verwenden, natürlich soll man bei geplanter Quälerei nicht zu kleine Hauptdüsen fahren, natürlich ist alle 2000 km mindestens eine Kontrolle der Nockenwellenkettenspannung und der Zündeinstellung mittels eines Stroboskopes und ein Ölwechsel im Motor fällig, um Löcher in den Kolben, andere Überhitzungserscheinungen und ungenügende Schmierung zu vermeiden — aber dem darf ich entgegenhalten, daß ich trotz der fabelhaften Leistung des Motors diesem fast keine Pflege angedeihen ließ und daß er darauf nicht sauer reagierte.

Hier einige Zahlen: Backnang (an der Bundesstraße 14 zwischen Stuttgart und Schwäbisch Hall) — Nürburgring mit zwei Personen und Elefantenboy, einmal Nachtanken in vier Minuten über die Route Heilbronn—Speyer—Worms—Bingen—Koblenz ohne Autobahn (ca. 380km) in vier Stunden und zehn Minuten = ca. 91 km/h Durchschnitt. Gefahrene Fahrtschreiberrunden auf dem Ring zwischen 12:02 und 12:32 (109,2 — 113,7 km/h). Langsamste Runde mit zwei Personen (zusammen 164 kg = 328 Pfund) und nur im vierten Gang in 13:19 = 102,73 km/h Durchschnitt!

Gefahren wurde die Maschine mit einer Gesamtübersetzung von 18,0 / 10,48 / 7,74 / 6,76 (15 Zähne am Getriebeausgang, 34 Zähne am Hinterradzahnkranz). Das bedeutete, daß bei dem höchsten Punkt der Leistungskurve (43 PS bei 8500 U/min) ein Tempo von 143,2 km/h vorhanden war. Auf dem Drehzahlmesser des Kombiinstrumentes war der rote Strich jedoch erst bei 9500 U/min, was bei dieser Übersetzung 160 km/h bedeutet. Der Motor ließ sich jedoch anstandslos weiterdrehen bis auf 10 000 U/min (noch immer 41,9 PS!) im Gefälle, was 168,7 km/h waren. (Ein kleiner leichter Mann, der mit der knappen Übersetzung 16:33 fahren würde, käme bei 8500 U/min auf 158 km/h, bei 9500 U/min auf 176,5 km/h, bei 10 000 U/min auf 185,6 km/h.)

Zwei erstaunliche Dinge bemerken wir dabei: das fast nicht glaubhafte Durchzugsvermögen im unteren Drehbereich (siehe die Zeit mit zwei ausgewachsenen Mitteleuropäern nur im vierten Gang um die ganze Nordschleife des Nürburgringes mit Steigungen bis zu 16%!) und die ebenso erstaunliche Möglichkeit zum Hochdrehen (von „Überdrehen" kann man da gar nicht sprechen) des Motors bis über 9500 U/min hinaus. Für das erstere sind zweifelsohne die beiden Keihin-Vergaser 32 mm Ansaugweite mit den Unterdruckkammern verantwortlich, für das letztere die Torsions-Ventilfedern. Für die Ausnutzung der besten Gemischbildung je nach Drehzahl und Belastung besonders in den Übergängen sorgen die beiden Vergaser, bei denen Drosselklappen- und Schiebersteuerung vereinigt sind.

Die Getriebestufung von 2,66 / 2.32 / 1,72 / 1 ist knapp wie für eine Straßenrennmaschine, aber aufgrund des Durchzugsvermögens des Motors habe ich bei unseren Fahrten einen fünften Gang nicht vermißt, obwohl der erste Gang ziemlich weit von 2., 3. und 4. Gang weg ist. Das wird bestimmt auf den ersten Blick jemanden erstaunen, der beim Anhören der hohen Drehzahlen auf ein sehr schmales Leistungsband des Motors schließen mag. Gerade, daß der dritte Gang so knapp unter dem vierten Gang liegt, war bei Erreichen der hohen Durchschnitte mit ausschlaggebend. Überholvorgänge waren immer



Der Tank ruht auf großen Gummipolstern und ist mit nur einem Bolzen fixiert. Zum Erreichen der Ventildeckel ist er also leicht abzunehmen. Beim Entfernen des hinteren Ventildeckels muß man an den Vergasern bauen. Schön zu sehen: die Lage der beiden Nockenwellen.

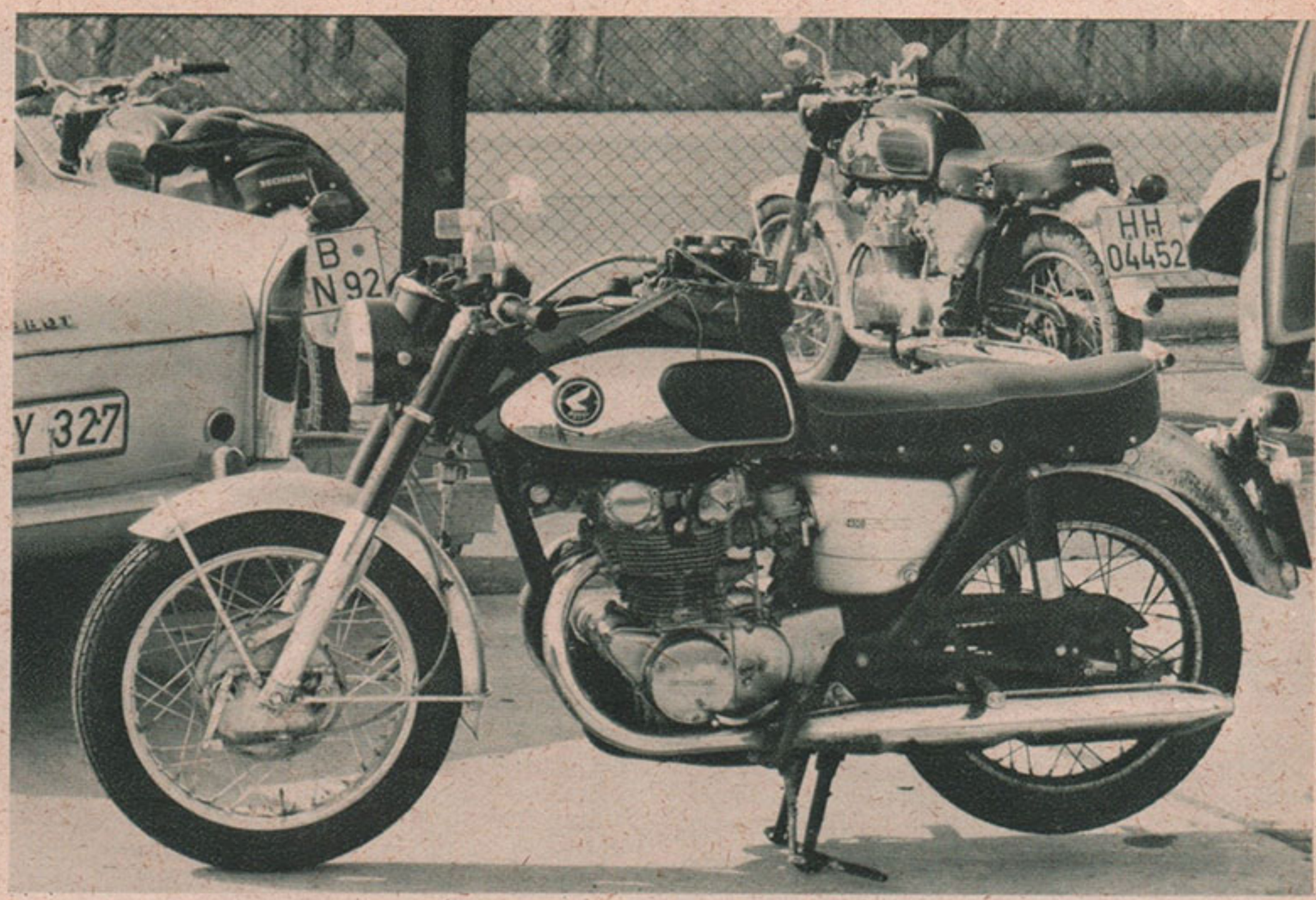
Explosionszeichnung des CB 450-Motors. Sehr gut ist das Prinzip des Nockenwellenantriebes zu erkennen, und auch die Torsionsstäbe der Ventilsteuerung kann man deutlich sehen. Auf den Vergasern sitzen die Unterdruckdome, in denen eines der Geheimnisse des Motors verborgen ist. Erstaunlich ist der geringe Durchmesser des elektrischen Anlassers. 12 Volt-Anlage. Dieses E-Werk ist den unsrigen Anlagen ebenfalls um eine Epoche voraus!

wieder kleine befriedigende und anfeuernde Erlebnisse. Das Getriebe ließ sich sehr gut schalten, die Schaltwege des Fußschalthebels sind zuerst ungewohnt kurz.

Beschleunigung: Unser Diagramm sagt ja wohl alles. In sechs Sekunden von 0 auf 100 km/h — das ist für 444 ccm ein Wort. Weiter: in 19 Sekunden auf 150 km/h, von 80 km/h auf 130 km/h (um einen Lkw auf der Landstraße zu überholen) in sechs Sekunden, von 100 km/h auf 140 km/h in ebenfalls sechs Sekunden. Welche Überlegenheit und Sicherheit liegt in diesen Zahlen! An 7% Steigung beschleunigt das Motorrad mit zwei Personen im vierten Gang noch von 100 km/h auf 140 km/h in 14 Sekunden! Streckenverbrauch durchschnittlich 6,5 Liter auf 100 km. Ölverbrauch nicht feststellbar von Ölwechsel zu Ölwechsel alle 2000 km.

Das Bild hier unten zeigt am Hinterradreifen, wie weit die Maschine in Schräglage gefahren wurde auf dem Nürburgring. Das ging mit den von mir gegen die japanischen Reifen ausgetauschten Metzeler-Reifen Rille 5 (vorn) und Block C (hinten) 3.50—18 ausgezeichnet. (3.25—18 gibt es bei Metzeler nicht für Rille 5.) Die Fußrastenstreben wurden allerdings in den Bögen abgefeilt — nicht an den Rastengummis, die bei den letzten ausgelieferten Maschinen hochklappbar sind. Damit sind wir beim Thema Handlichkeit, Spurtreue und Kurvenlage. Die Zeiten auf dem Ring besagen ja wohl, daß es da nichts Nachteiliges für die Testmaschine zu erwähnen gibt, auch die hohen Reisedurchschnitte bei Fahrten über schlechte Landstraßen mit welligen Kurven, Schlag- und Frostaufbruchlöchern beweisen, daß die Testmaschine in Ordnung war. Wenn jemand mit seiner CB 450 in dieser Hinsicht nicht zufrieden ist, dann gibt es nur eines: systematische Nachsuche. Bei Federbein-Versuchsfahrten auf dem Ring, um diesen Klagen auf den Grund zu gehen, zeigte sich eine Verbesserung bei schlechter liegenden CBs, nachdem man Federbeine mit anderer Ölfüllung und die englischen Girlings probierte. Bei starkem Seitenwind ist bei hohem Tempo eine größere Unruhe in der Spurhaltung tatsächlich auch bei der Testmaschine zu bemerken gewesen. Dies und die Aussagen anderer CB 450-Fahrer brachte mich schon auf den Gedanken, ob der Nachlauf des Vorderrades für derartige Situationen richtig ist, denn auf der anderen Seite ist das Motorrad so extrem handlich und kurvenfreudig.

Carl Jurisch in Nürnberg ist damit beschäftigt, für die CB 450 andere Federbeine zum nachträglich möglichen Austausch zu entwickeln. (Bei dieser Gelegenheit: Karl Heinrich in Maichingen macht einen Tank mit größerem Inhalt, bei Ernst Harr in Rohrdorf bei Nagold gibt es einen für die CB 450 passenden und speziell entwickelten Tankrucksack „Elefantenboy", und anderes Zubehör wird nicht lange auf sich warten lassen.) In Amerika haben bereits tüchtige Tuner einen leichten D o p p e l rohrrahmen auf dem Markt. Der Rahmen der Testmaschine unterscheidet sich von den Rahmen später ausgelieferter Maschinen durch einen engeren und nicht versteiften Bogen für die hinteren Fußrasten. Außerdem war der Lenker der Honda CB 250 montiert.



Die Testmaschine mit Fahrtschreiber an Bord. Die Ölspritzer auf dem Kotflügel hinten stammen von dem aufgesprühten Kettenschmiermittel. Die Bremsen haben wir nicht nachstellen brauchen.

Die Japaner schreiben vor, daß die Telegabel je Holm 230 ccm Öl „Idemitsu Condor Nr. 3 Öl" enthalten soll. Ich kann nicht glauben, daß dieses Öl eine Viskosität von SAE 30 hat, wie im deutschen Handbuch übersetzt. Füllt man 230 ccm SAE 30 je Holm ein, wird die Gabel bockelhart, und mit nur der Hälfte, 115 ccm, Öl SAE 30 dämpft sie fast nicht mehr. Als wir aber 230 ccm Öl SAE 10 einfüllten, funktionierte die Sache. Das — bislang englischsprachige — Werkstattbuch ist in seinem Umfang, seiner Ausführlichkeit, seinem Bildermaterial unwahrscheinlich gut — so etwas gibt es auf dem ganzen Motorradmarkt nicht noch einmal, nur fehlt bislang eine erstklassige (!) deutsche Übersetzung und die Möglichkeit, daß sich jeder CB 450-Fahrer ein solches Buch anschaffen kann. Auf der anderen Seite ist es aber so, daß ein guter Mechaniker auch mit diesen Problemen bei der CB 450 fertig wird. Ja, Motorradfahrer sind auch 1966 immer noch „Pioniere der Kraftfahrt Anno 1900" —! Und glauben Sie nicht, daß es irgendwo eine andere große Maschine gibt, die man in Deutschland kaufen und fahren kann, die auch nur annähernd so wenige Probleme stellt. Aber das kann nicht Gegenstand dieses Tests sein, wenn auch Kundenbetreuung, Ersatzteilbeschaffung, Werkstätten ein schlechtes Motorrad aufwerten oder das beste Motorrad der Welt vollkommen abwerten können — je nachdem diese Dinge funktionieren oder nicht. Die Honda-Leute sollten das eigentlich sehr beherzigen, wenn sie das CB 450-Geschäft weiter forcieren möchten.

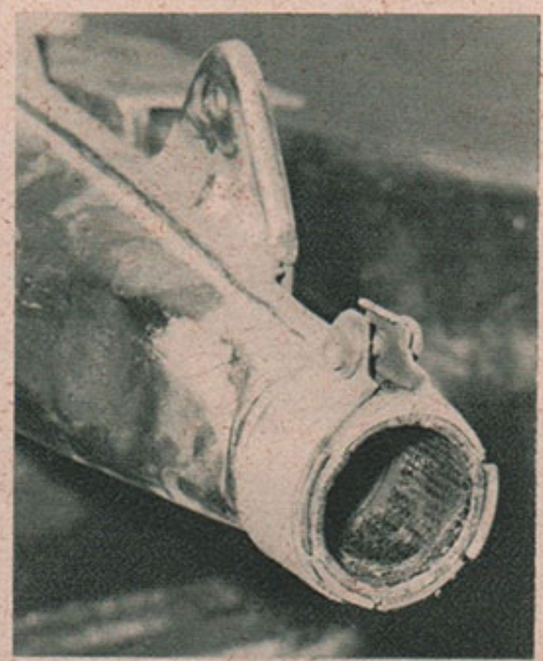
Sehr wichtig ist es, regelmäßig den Schneckentrieb der Kupplungsdruckstange durch den vorhandenen Schmiernippel zu schmieren, da sonst das Ausrücken der Kupplung behindert wird. Das ist ebenso wichtig wie der Ölwechsel und die Kontrolle der Ölzentrifuge.

Wenn in der Leistungskurve, dieselbe, die in Heft 20/1965 bereits war und die durch die Messungen der TH Braunschweig bestätigt wurde, Kurven von 600 ccm- und 650 ccm-Maschinen eingezeichnet wurden, dann deshalb, weil die mögliche Fahrleistung glatt im Bereich dieser Klassen und Maschinen liegt. Und es ist auch bereits so, daß kein Fahrer bei Vergleichen irgendeine andere 500er mehr heranzieht. Ich habe sogar CB 450-Fahrer getroffen, die enttäuscht waren, wenn sie einmal irgendwo eine starke 750er nicht einholen konnten. „Ja", habe ich einem solchen Sportsmann gesagt, „wo stellen Sie sich denn eigentlich die mögliche Grenze Ihrer Honda vor?" — Die Maschine wird nicht selten zunächst unter- und später überschätzt. Da sie so handlich im Verkehr ist, da sie enge Kurven so gut bewältigt und sich fahren läßt

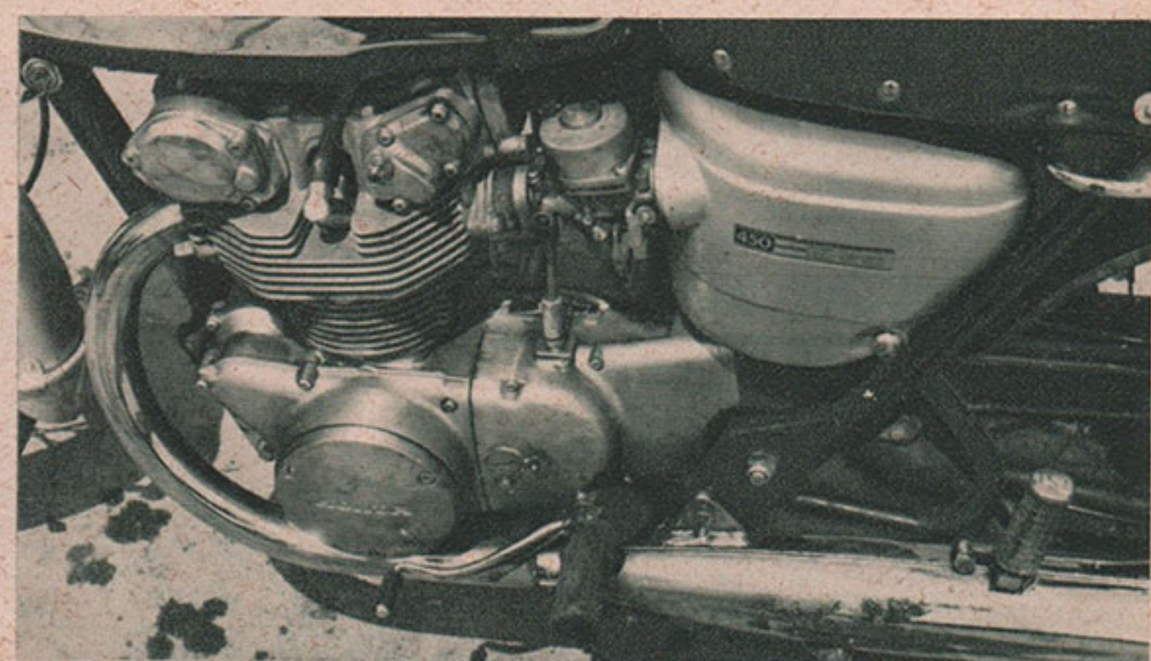
(Schluß auf Seite 438)

Hinterradreifen. Metzeler Block C, S-Reifen 3.50–18. Man sieht auf den äußersten Rillen, in welcher Schräglage die Maschine auf dem Ring gefahren wurde. Keine Dämpferschwierigkeiten am Ende des Tests.

Die Klemmschelle ist allerdings nicht mehr der letzte Stand der Technik. Alle 500 km mußte man wieder ein paar gelöste Gewindegänge nachziehen. Schließlich aber war die Dichtung endgültig hinüber.



Die linke Motorseite nach Beendigung der Fahrten um den Nürburgring. Trotz der Schinderei hatte die Maschine einen einwandfrei ruhigen Leerlauf, keine mechanischen Geräusche, keine Schäden.



4. Lauf um die Straßen-Weltmeisterschaft 1966 in Assen:

DUTCH-TT

Für Mike Hailwood gibt es derzeit keinen gleichwertigen Gegner! Das zeigte erneut der vierte Weltmeisterschaftslauf, die Dutch TT in Holland, wo er die Klassen bis 250 und bis 350 ccm gewann.

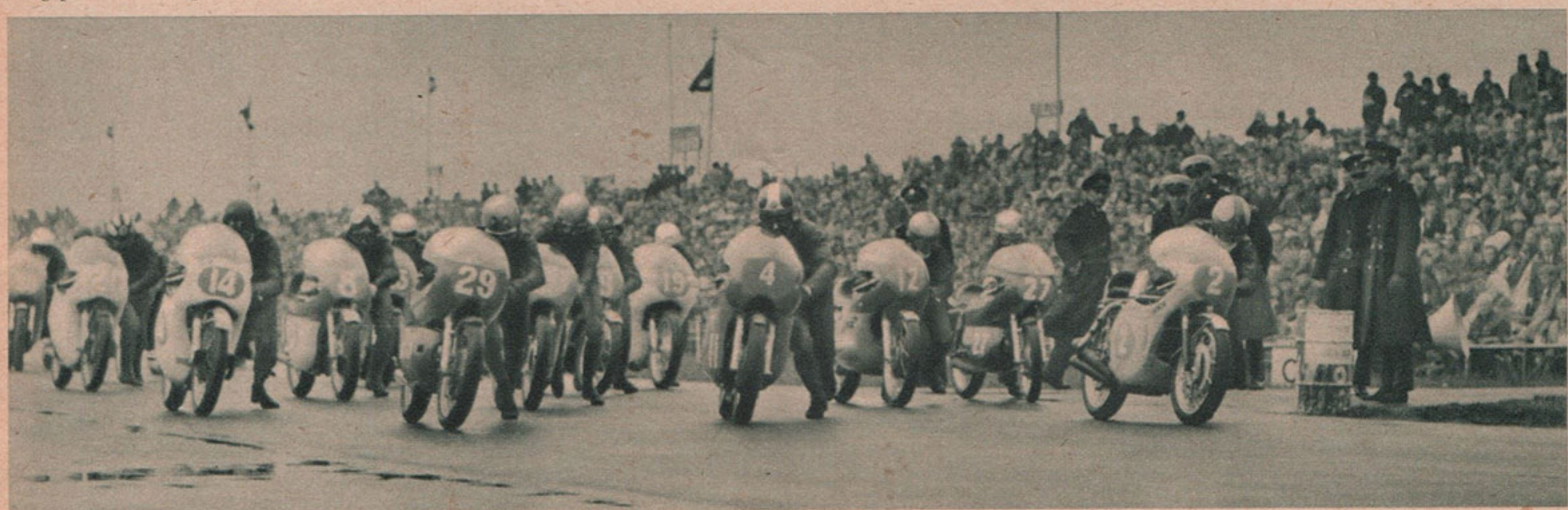
Die Sensation von Assen allerdings war die neue 420 ccm-Dreizylinder-MV Agusta, deren Leistungsfähigkeit der kleine sympathische Giacomo Agostini ganz klar unter Beweis stellte, bis er drei Runden vor Schluß des Rennens seine Führungsposition wegen Schaltschwierigkeiten an Redman auf der Honda abgeben mußte. Der neue Dreizylindermotor (mit vier Ventilen pro Zylinder), der aus dem 350er Dreizylinder entwickelt wurde, soll eine Leistung von knapp 90 PS besitzen! Also etwa die gleiche Leistung wie die neue 500er Vierzylinder-Honda, die ihr Debut bekanntlich in Hockenheim feiern konnte. Nur knapp sechs Wochen später ist es den Italienern gelungen, mit diesem Dreizylinder den superschnellen Hondas paroli zu bieten. Dabei brachten sie das Kunststück fertig, die Leistung der Maschine bis zum Rennen geheim zu halten. Zwar hatte man mit ihr trainiert, hatte aber keine schnellen Zeiten gefahren, so daß erst das Rennen selbst die Sensation brachte.

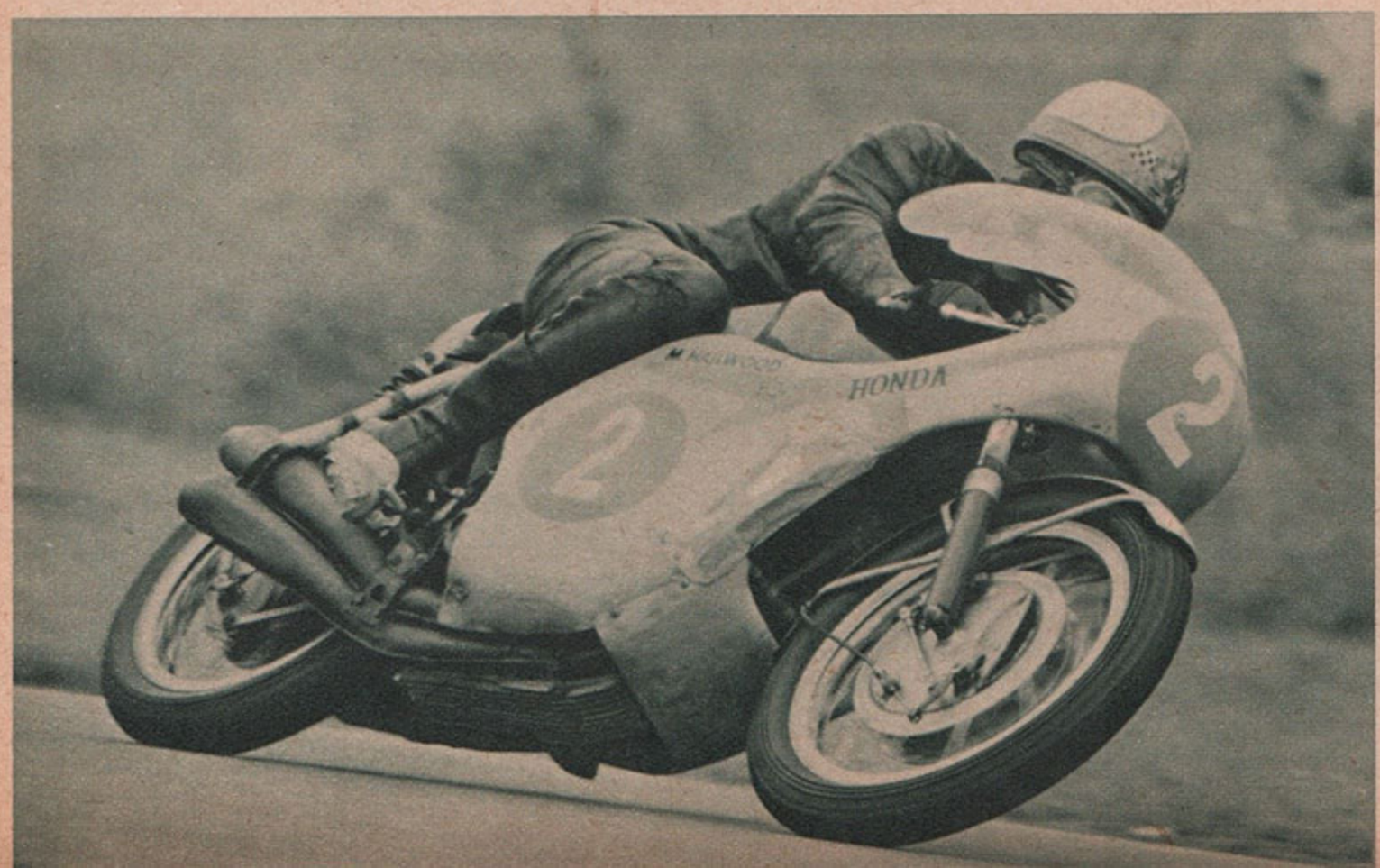
Wie üblich, am letzten Sonntag des Monats Juni, auf dem 7,7 km langen Circuit von Drenthe ausgetragen, war die Dutch TT der zweite diesjährige Weltmeisterschaftslauf, bei dem alle Klassen gefahren wurden. Vor 100 000 Zuschauern rollte dieser Lauf bei unfreundlich kaltem und regnerischem Wetter wieder mit der gewohnten Präzision ab, die schon sprichwörtlich für die Holländer bzw. den Veranstalter von Assen ist. Und wieder war es beeindruckend zu sehen, wie alle Zuschauer, die trotz des schlechten Wetters schon in den frühen Morgenstunden die Rennstrecke umsäumten, bis zur letzten Runde des Rennens der Seitenwagenklasse ausharrten.

350 ccm: Hailwoods erster Sieg an diesem Tag

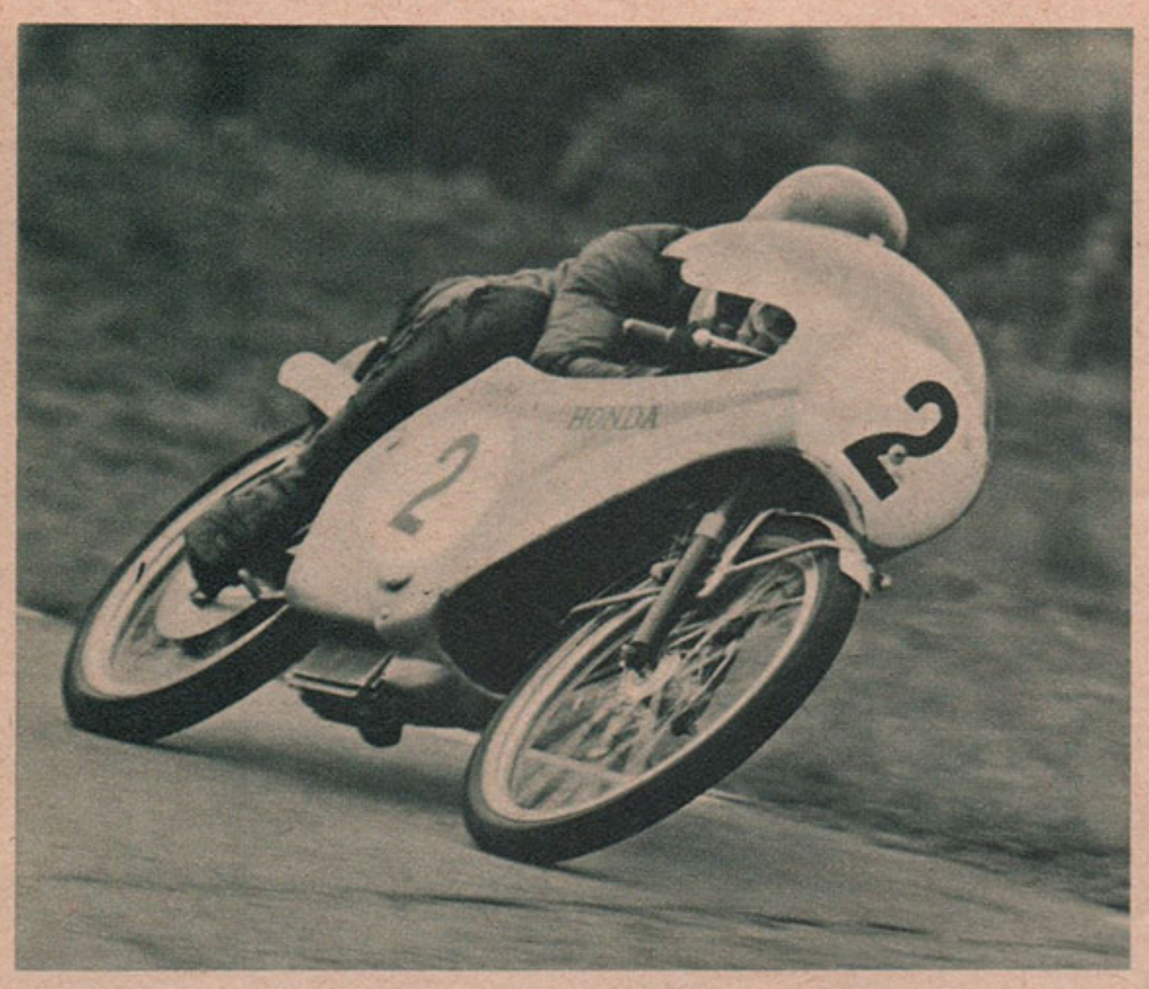
Pünktlich 10.15 Uhr wird bei Regen der erste Lauf, die Klasse bis 350 ccm, gestartet. Jim Redman und die beiden Yamaha-Fahrer Phil Read und Bill Ivy sind trotz guter Trainingszeiten nicht zum Start erschienen. Der Grund für Redmans Nichterscheinen war, daß er bei dem schlechten Wetter nicht riskieren wollte, sich in drei Rennen zu verausgaben, nachdem für ihn die Klasse bis 500 ccm die wichtigste war (Mike Hailwood allerdings startete in allen drei Klassen). Die beiden 255er Yamahas von Read und Ivy dagegen sollen, wie verlautete, nach dem Training nicht mehr einsatzbereit gewesen sein. Hailwood hatte auf einem neuen leichteren Fahrgestell und mit einem etwas verbesserten Vierzylindermotor (die beide anschließend an den Großen Preis von Frankreich aus Japan nach Europa geflogen worden waren) die schnellste Trainingszeit gefahren, die zwei Sekunden besser als Redmans Zeit von 1965 und sieben Sekunden besser als Agostinis Zeit auf der MV Agusta gewesen war.

Als Hailwood sofort nach dem Start die Führung übernimmt, hört es auf zu regnen. Agostini auf der Dreizylinder-MV folgt mit Derek Woodman auf der 251er MZ. Doch dann, nach zwei Runden schon, hat Woodman Zündaussetzer und fällt zurück. Mit einer Gruppe, die aus John Cooper (Norton), Renzo Pasolini (Aermacchi),





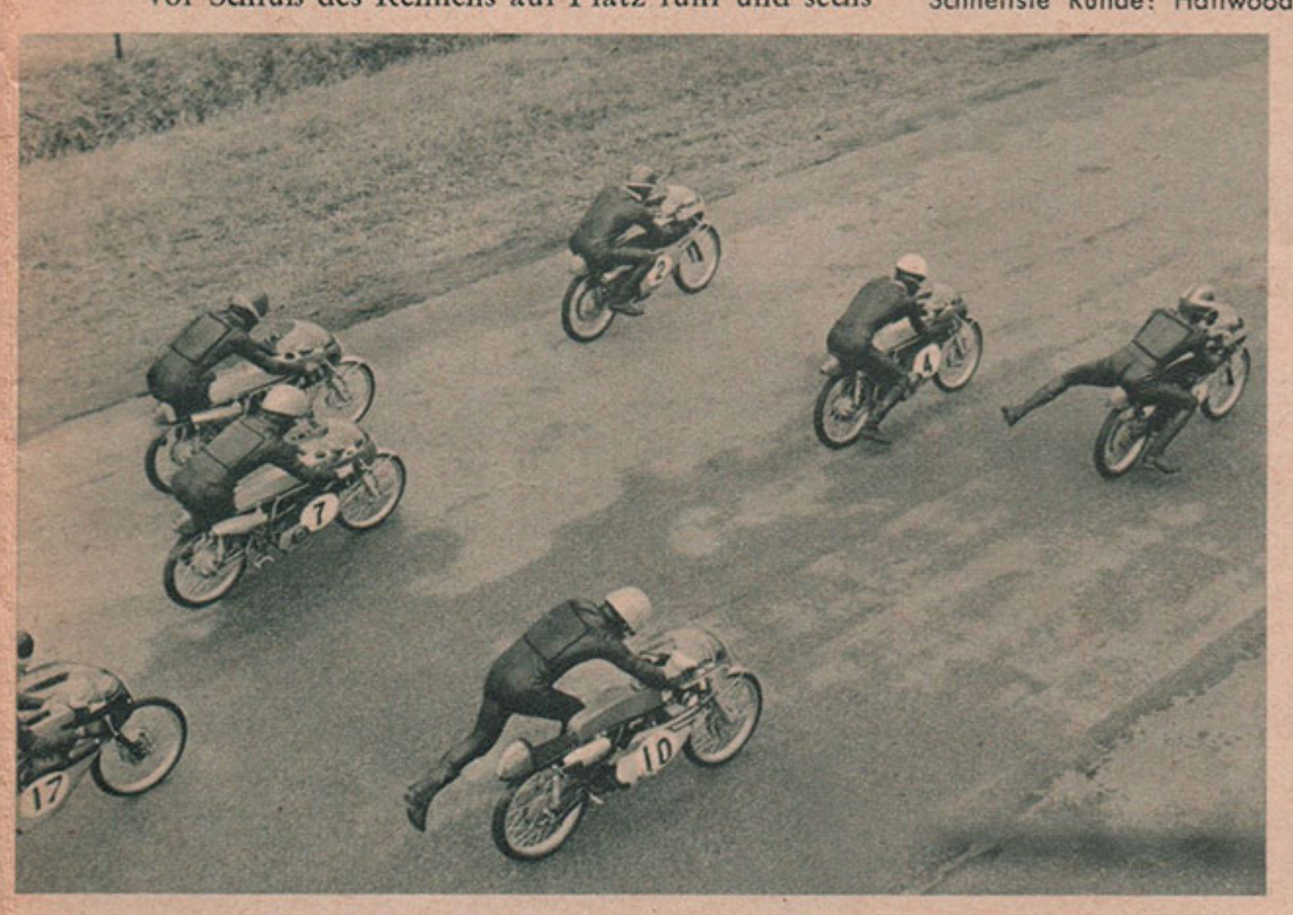
Oben: Mißgelaunt ob des schlechten Wetters unterhält sich Taveri vor dem Start zum ersten Lauf mit seinem Freund Hailwood, der bereits am Start steht. Mitte: Start zum Rennen der 350er Klasse: 2 = Hailwood, 27 = Pagani, 12 = Woodman, 4 = Agostini, 29 = Pasolini, 8 = Stastny, 14 = Cooper, 19 = Graham, 21 = Conn. Unten: Wegen der niedrigen Außentemperatur waren bei Hailwoods 350er die beiden seitlich in der Verkleidung sitzenden Ölkühler verklebt worden.



Links: Taveri fuhr auf der kleinen, luftgekühlten Zweizylinder-Honda, die prächtig lief, in der 50er Klasse einen verdienten Sieg heraus, den ihm Bryans nicht leicht machte.

Stuart Graham (AJS) und Billy Nelson (Norton) besteht, kämpft er um den dritten Platz. Aber schließlich kann Pasolini auf der Aermacchi diesen Kampf für sich entscheiden. Graham gelingt es, sich mit der AJS auf den vierten Platz zu setzen. Cooper konnte sich auf seiner Norton lange Zeit vor den beiden Werks-Jawas von Havel und Stastny behaupten, mußte aber, als sein Motor langsamer wurde, mit dem achten Platz hinter Woodman vorlieb nehmen. Den Jawas hingegen gelang es, sich noch zwei Runden vor Schluß des Rennens auf Platz fünf und sechs vor Woodman zu setzen, der wegen immer stärkerer Zündaussetzer soweit zurückgefallen war. Mike Hailwood auf Honda aber gewinnt nach 20 Runden das Rennen überlegen vor Giacomo Agostini auf der MV Agusta.

Ergebnis:
Klasse bis 350 ccm – 20 Runden = 154,09 km
1. Hailwood (Honda) mit 133,140 km/h; 2. Agostini (MV Agusta) mit 131,712 km/h; 1 Runde zurück: 3. Pasolini (Aermacchi); 4. Graham (AJS); 5. Havel (Jawa/CZ); 6. Stastny (Jawa/CZ); 7. Woodman (MZ); 8. Cooper (Norton); 9. Nelson (Norton); 10. Carruthers (Norton). – Schnellste Runde: Hailwood (Honda) mit 135,760 km/h.



Unten links: Start zum Rennen der 50er Klasse, in der ersten Reihe sind Taveri und Anscheidt schon im Sattel, Bryans „packt es" gerade. In der zweiten Reihe Anderson, Katayama und Morishita, alle auf Suzukis.

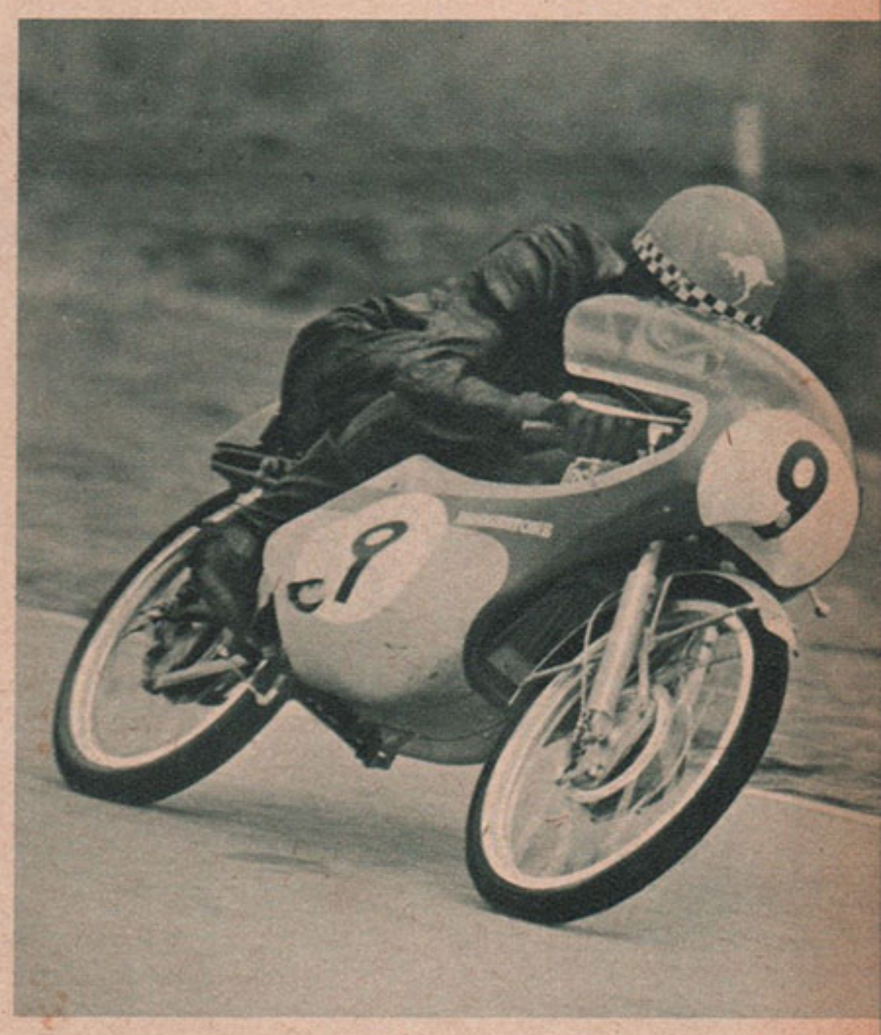
50 ccm: Honda erneut überlegen

Bei starkem Wind gehen als nächste 12 Fahrer der Klasse bis 50 ccm auf die Reise. Luigi Taveri, der bereits im Training die schnellste Zeit hatte fahren können, übernimmt auf seiner luftgekühlten Zweizylinder-Honda sofort die Führung vor seinem Teamkameraden Bryans. Anderson konnte sich anfänglich dicht hinter den beiden halten, verlor aber dann gegen die schnellen Hondas immer mehr an Boden.

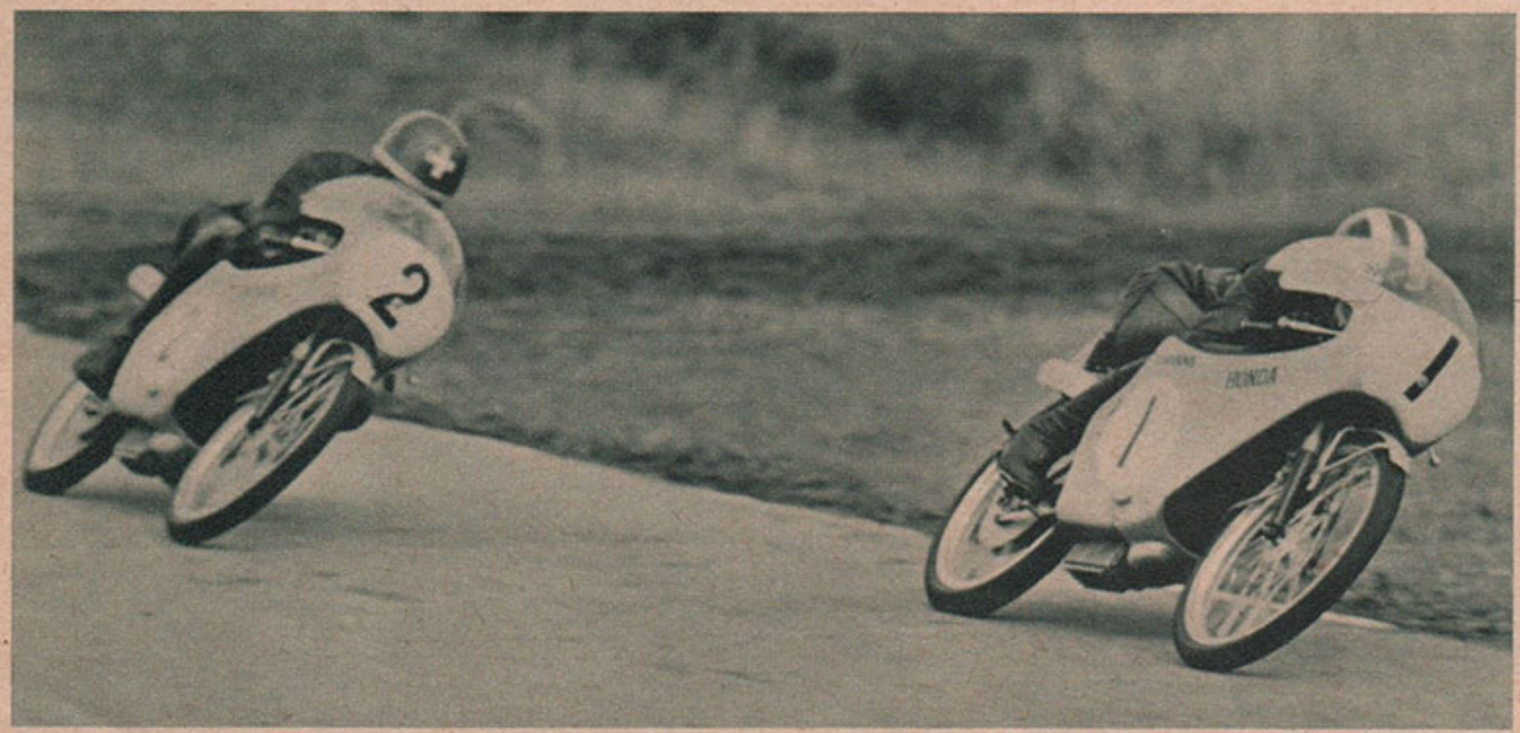
Obwohl die Honda-Mechaniker viel an den kleinen Zweizylindermotoren gearbeitet hatten, bestand doch der Eindruck, daß die Suzukis diesmal nicht die Leistung aufwiesen, mit der sie in Hockenheim brilliert hatten.

Zum ersten Mal kamen bei einem europäischen Weltmeisterschaftslauf die Bridgestone zum Einsatz. Es sind japanische Zweizylinder-Zweitakter ähnlich der Suzuki, wassergekühlt und mit Drehschiebereinlaß, deren beide Zylinder freistehen, also nicht in einem Block auf dem Kurbelgehäuse sitzen. Drei Maschinen unter Murray, Findlay und Morishita kamen zum Einsatz, ihre Leistung konnte aber noch nicht ganz befriedigen.

Wieder mit dabei war auch endlich Ernst Degner, für den es nach der langen, durch seine schweren Sturzverletzungen bedingten Pause natürlich kein ganz leichter Anfang war. Katayama auf Suzuki, der von seinen Sturzverletzungen ebenfalls geheilt, mit dabei war, lag kurze Zeit auf einem guten dritten Platz hinter den beiden Hondas, mußte aber dann seine beiden Teamkameraden Anderson und Anscheidt passieren lassen.



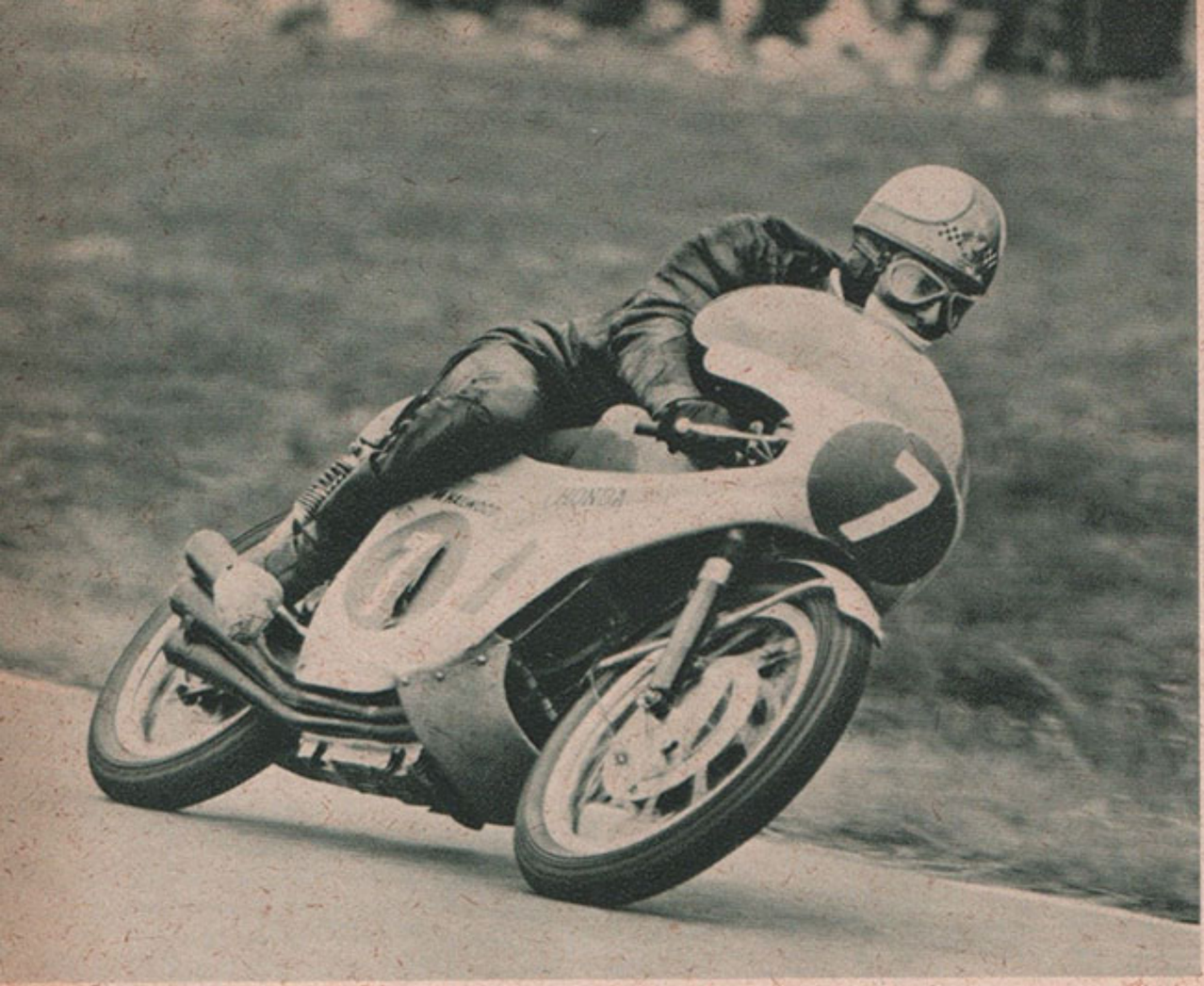
Rechts: Erstmalig bei einem europäischen Meisterschaftslauf waren die Bridgestones aus Japan mit dabei – hier die von Findlay gefahrene.



Unten: Taveri (Nr. 2) mußte hart mit Bryans kämpfen, ehe ihm der Sieg in der kleinsten Klasse zufiel, der ihn in der Weltmeisterschaftswertung mit einem Punkt Vorsprung vor Anscheidt an die Spitze brachte.

Inzwischen kämpften die beiden Hondafahrer, Taveri und Bryans, hart um die Führung. Doch nach einigen Positionswechseln gelingt es schließlich Taveri erneut, sich vor Bryans an die Spitze zu setzen, um nach einem ganz hervorragend gefahrenen Rennen mit etwa 20 Metern Vorsprung als Sieger durchs Ziel zu gehen. Anderson kommt vor Anscheidt und Katayama (alle auf Suzuki) auf den dritten Platz, während Morishita auf Bridgestone sechster vor Ernst Degner (Suzuki) wird. Findlay auf der zweiten Bridgestone wird siebter, während die dritte Bridgestone unter Murray durch Sturz ausfiel, als Murray durch eine Windböe von der Bahn geweht wurde.

Ergebnis:
Klasse bis 50 ccm – 8 Runden = 61,64 km
1. Taveri (Honda) mit 124,782 km/h; 2. Bryans (Honda) mit 124,762 km/h; 3. Anderson (Suzuki) mit 123,917 km/h; 4. Anscheidt (Suzuki); 5. Katayama (Suzuki); 6. Morishita (Bridgestone); 7. Degner (Suzuki); 8. Findlay (Bridgestone); 9. Mijwaart (Jamathi) 1 Runde zurück. – Schnellste Runde: L. Taveri (Honda) mit 127,345 km/h.



Links: Auch mit der Sechszylinder-Honda siegte Hailwood in überlegener Manier in der Viertelliterklasse. Über das Geheimnis seiner verklebten Schuhspitzen werden wir gelegentlich mal was zu berichten haben.

Motohashis Zweizylinder-Yamaha geht fest, und Heinz Rosner fällt drei Runden vor Schluß des Rennens mit festgegangenem Kolben aus. Günther Beer mußte bereits in der vierten Runde mit seiner Zweizylinder-production-Honda an die Boxe und ebenfalls ausscheiden.

Ergebnis:
Klasse bis 250 ccm – 17 Runden = 130,97 km
1. Hailwood (Honda) mit 134,111 km/h; 2. Read (Yamaha) mit 131,143 km/h; 3. Redman (Honda) mit 130,222 km/h; 1 Runde zurück: 4. Woodman (MZ); 5. Anderson (Yamaha); 6. Robb (Bultaco); 7. Marsovszky (Bultaco); 8. Stastny (Jawa/CZ); 9. Cass (Bultaco); 10. Hinton (Bultaco); 11. Beale (Honda); 12. Dickson (Bultaco). – Schnellste Runde: Hailwood (Honda) mit 137,102 km/h.

250 ccm: Wieder ein Triumph für Mike Hailwood

Im anschließenden Lauf der Klasse bis 250 ccm war es erneut Mike Hailwood, diesmal auf der Sechszylinder-Honda, der die schnellste Trainingszeit vor Redman auf der zweiten Sechszylinder-Honda hatte fahren können. Der Drittbeste im Training war Bill Ivy auf einer Vierzylinder-Yamaha vor Phil Read und dem neuen Yamaha-Mann Motohashi gewesen, der allerdings eine alte Zweizylindermaschine fuhr. Bob Anderson, der lange Zeit wegen seines schweren Sturzes pausierte bzw. zum Wagensport überwechselte, saß ebenso wie Read und Ivy auf einer Vierzylinder-Yamaha. Man spricht übrigens auch bei Yamaha von neuen Motoren — aber fertig sind sie wohl noch nicht. Derek Woodman und Heinz Rosner starteten auf alten 1965er Zweizylinder-MZ.

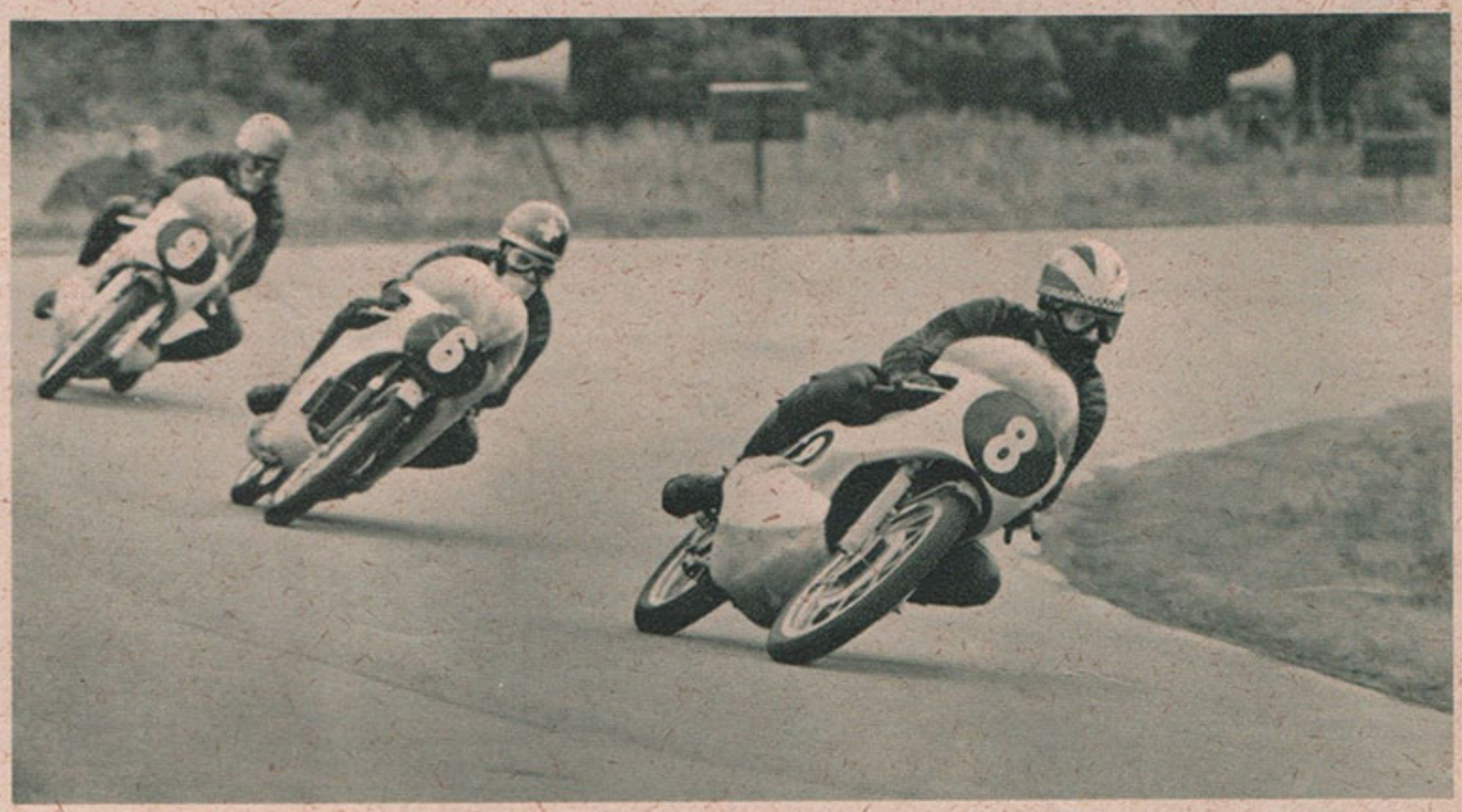
Abermals ist es Hailwood, der sich vom Start sofort in Führung setzt und diese bis ins Ziel nicht mehr abgibt. Doch Read klemmt sich sofort hinter ihn und damit vor Ivy und Redman auf die zweite Position. Doch als es erneut zu regnen beginnt, fällt Read zurück. Dann zieht auch Redman an Ivy vorbei, der offensichtlich an das 125er Rennen denkt und dessen einzige Sorge es deshalb wohl ist, nur hier ja nicht herunterzufallen. Als sein Vierzylindermotor merklich langsamer wird, muß er in der 11. der 17 zu fahrenden Runden an die Boxe, und um dem Motor nicht ganz das Lebenslicht auszublasen, gibt er auf. So übernimmt Woodman mit der MZ den vierten Platz vor Bob Anderson auf der Yamaha und Tommy Robb auf Bultaco. Ginger Molloy, der zunächst an sechster Position lag, schied bereits in der vierten Runde mit gerissener Primärkette seiner Bultaco aus.

Unten: Hier liegt im Rennen der 125er Klasse Read mit der kleinen Yamaha noch vor Taveri, der die Fünfzylinder-Honda fährt, und dem späteren Sieger Ivy (Yamaha).

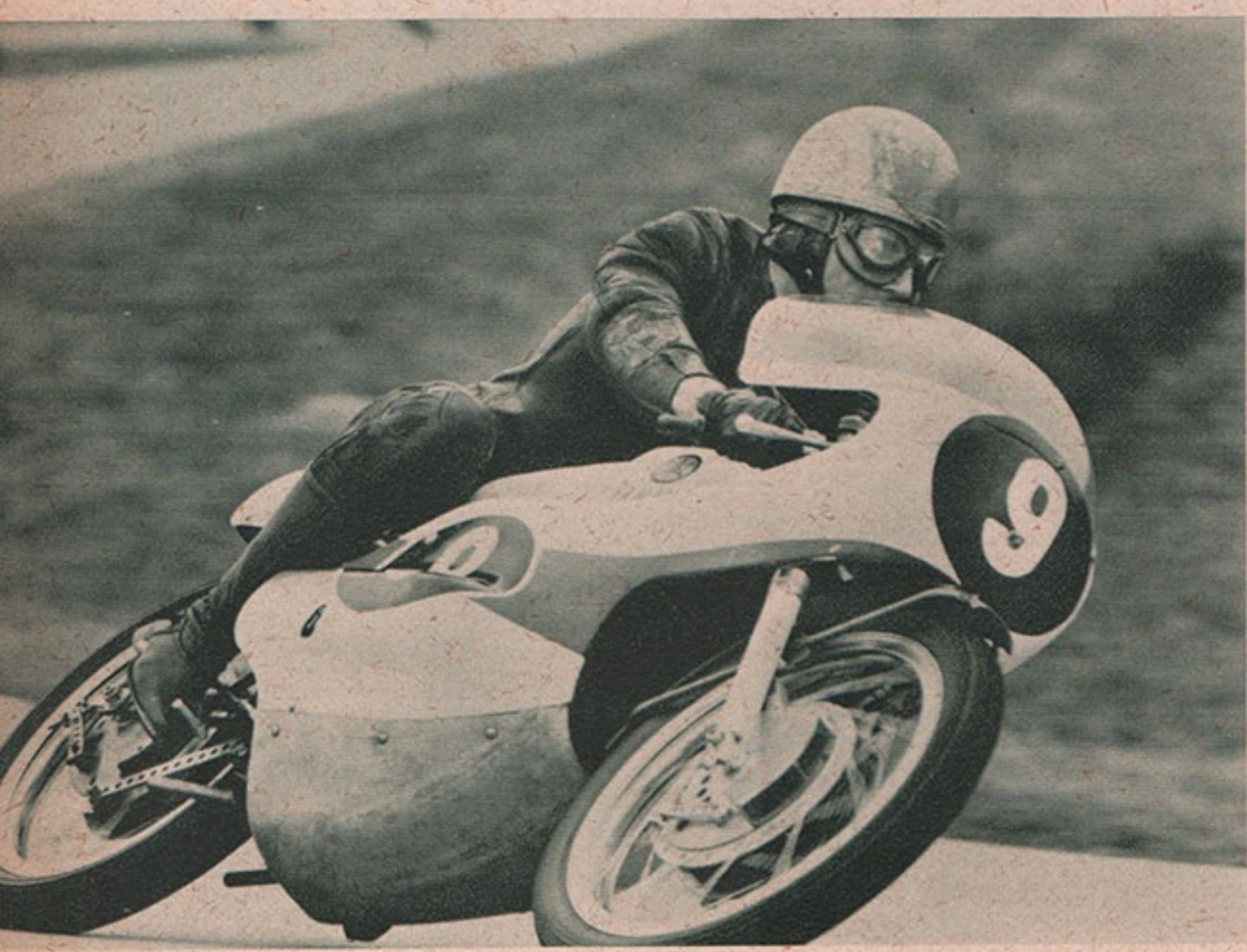
125 ccm: Taveri verliert seinen Sieg durch Öl auf der Strecke

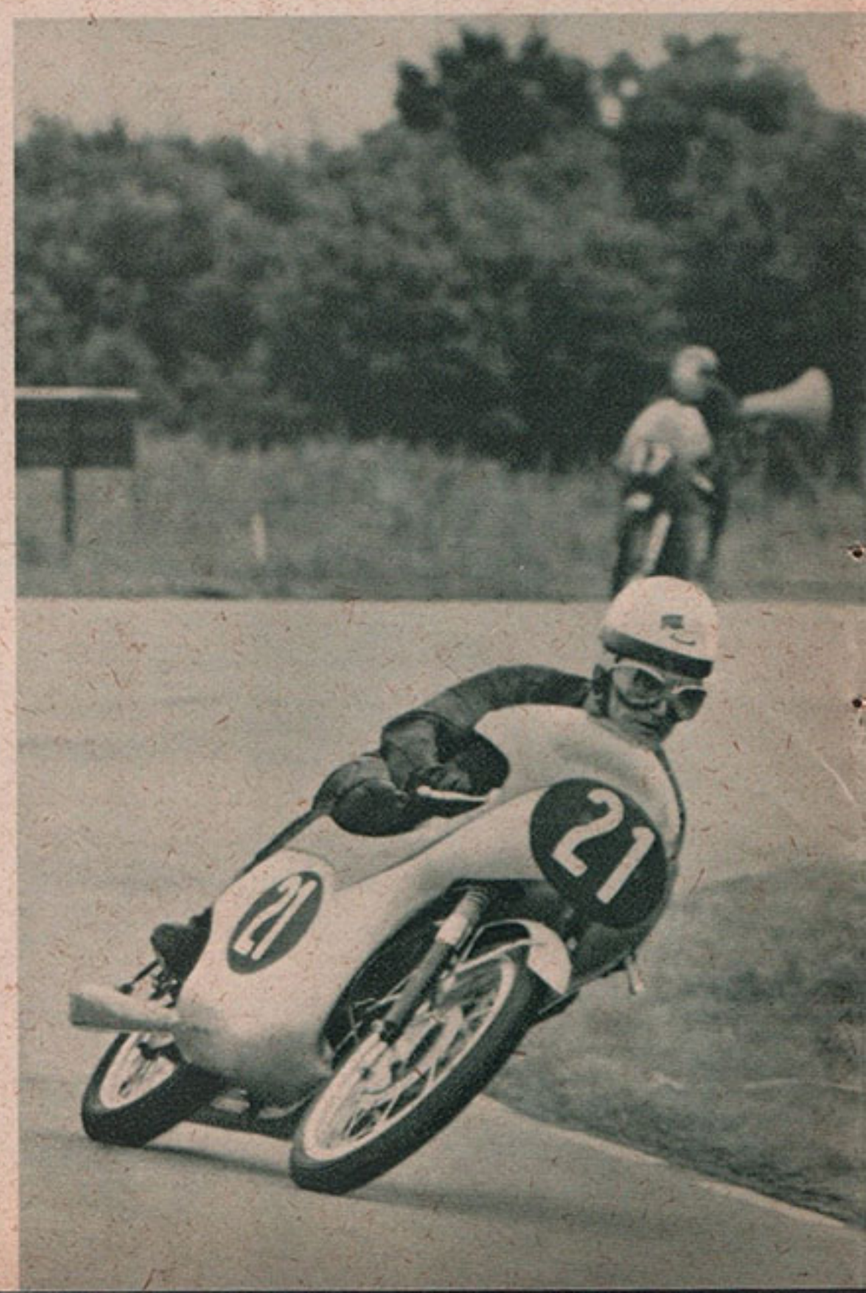
Das spannendste Rennen versprach das nun folgende, das der Klasse bis 125 ccm, zu werden. Taveri auf der Fünfzylinder-Honda hatte zusammen mit Ivy auf der Zweizylinder-Yamaha im Training genau gleiche Zeit gefahren (!). Beide waren damit schneller gewesen als Katayama auf der Suzuki, Read auf Yamaha, Anderson (Suzuki), Bryans (Honda), Perris (Suzuki) und Duff (Yamaha) (der ebenfalls nach seinem schweren Sturz zum erstenmal mit dabei war).

Read und Ivy fuhren auf neuen leichteren, ebenfalls wassergekühlten Zweizylinder-Yamahas.



Links: Bill Ivys große Stärke ist die Klasse bis 125 ccm, die er denn auch prompt gewann.





Rechts: Scheimann wurde mit der production-Honda Neunter – ein beachtlicher Erfolg gegenüber der vor ihm liegenden Konkurrenz, die überwiegend aus Werksfahrern auf Werksmaschinen bestand.

Anderson (Suzuki), gefolgt von Katayama (Suzuki) und Taveri (Honda), hat den besten Start. Doch am Ende der ersten Runde ist Read (Yamaha) in Führung vor Taveri, Katayama, Ivy und Anderson. Motohashi (Yamaha), Perris (Suzuki), Woodman und Rosner (beide auf MZ), Bryans (Honda), Duff (Yamaha) und Scheimann auf Honda folgen. Aber dann, in der zweiten Runde, schiebt sich Ivy nach vorn. Zuerst an Katayama vorbei folgt er den beiden Führenden, um am Ende der vierten Runde in Führung vor Read und Taveri zu gehen. Taveri kam durch Öl, das bei einem Sturz von Bruce Beale auf die Strecke floß, von der Bahn ab und mußte ins Gras ausweichen, bis er seine Maschine wieder unter Kontrolle hatte, wobei er etwa 250 Meter an Boden verlor. Mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit kostete ihn das den Sieg in diesem Rennen.

Katayama fiel wegen eines verlorenen Schalthebels bereits in der fünften Runde aus. So konnte sich Anderson (Suzuki) hinter Read auf Platz vier vor Motohashi und Mike Duff, beide auf den Yamahas, setzen. Frank Perris verlor durch einen Boxenaufenthalt, bei dem die Kerzen seiner Zweizylinder-Suzuki gewechselt wurden, eine Runde, nachdem er zuvor hart um den fünften Platz gekämpft hatte.

Bryans Fünfzylinder-Hondamotor lief nicht einwandfrei, und nach einigen Boxenstops schied er schließlich aus.

Bill Ivy auf Yamaha gewann nach 14 Runden dieses Rennen — aber sein Vorsprung vor Taveri war nicht groß: nur 2,2 Sekunden! Eine Runde länger — Taveri hätte sein zweites Rennen an diesem Tag gewonnen und Honda hätte fünf Siege gehabt. Hätte — — —

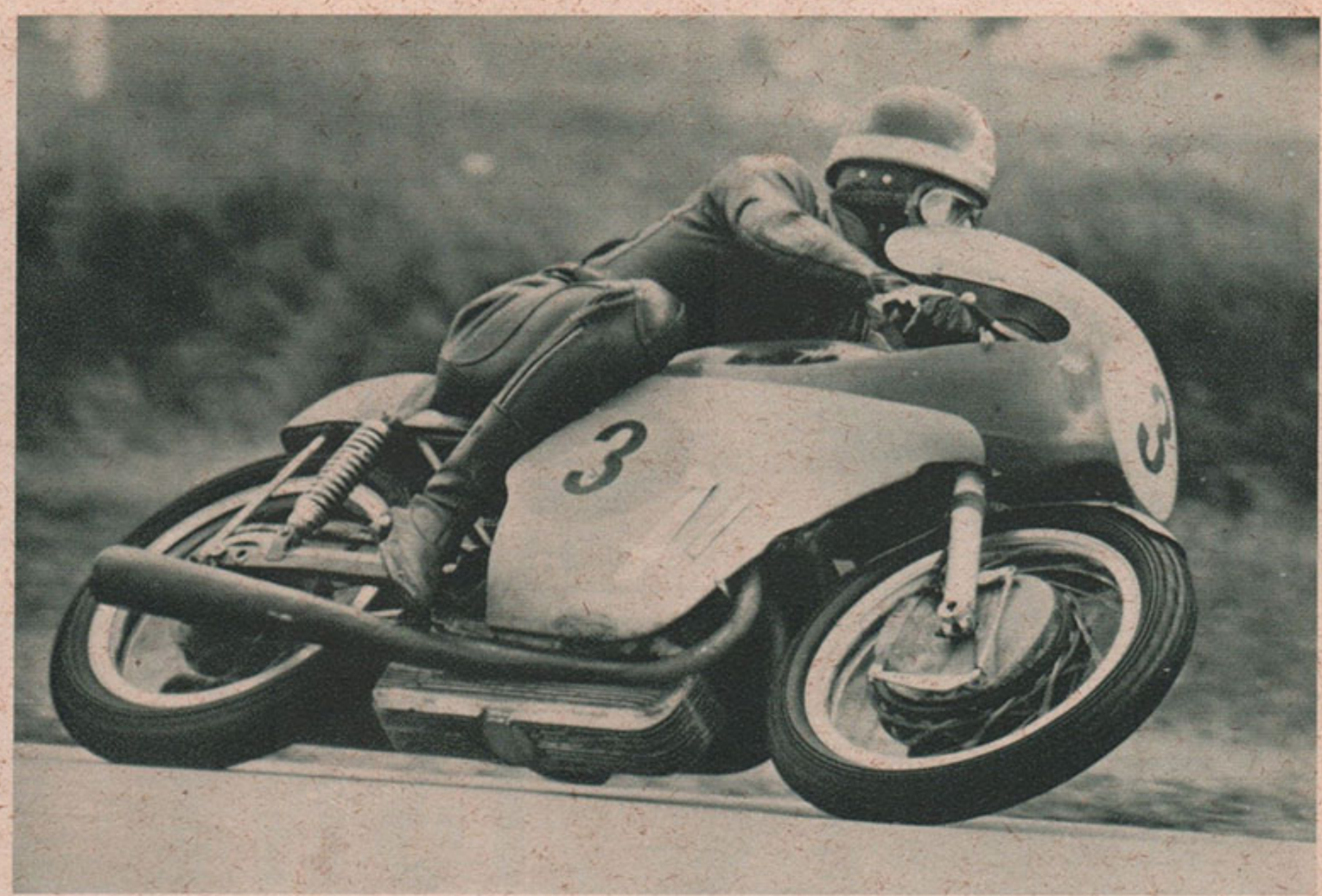
Ergebnis:
Klasse bis 125 ccm – 14 Runden = 107,86 km
1. Ivy (Yamaha) mit 136,217 km/h; 2. Taveri (Honda) mit 136,113 km/h; 3. Read (Yamaha) mit 135,598 km/h; 4. Anderson (Suzuki); 5. Motohashi (Yamaha); 6. Duff (Yamaha); 1 Runde zurück: 7. Rosner (MZ); 8. van Dongen (Honda); 9. Scheimann (Honda); 10. John (Honda); 11. Curry (Honda); 12. Perris (Suzuki). – Schnellste Runde: Taveri (Honda) und Read (Yamaha) mit 138,818 km/h.

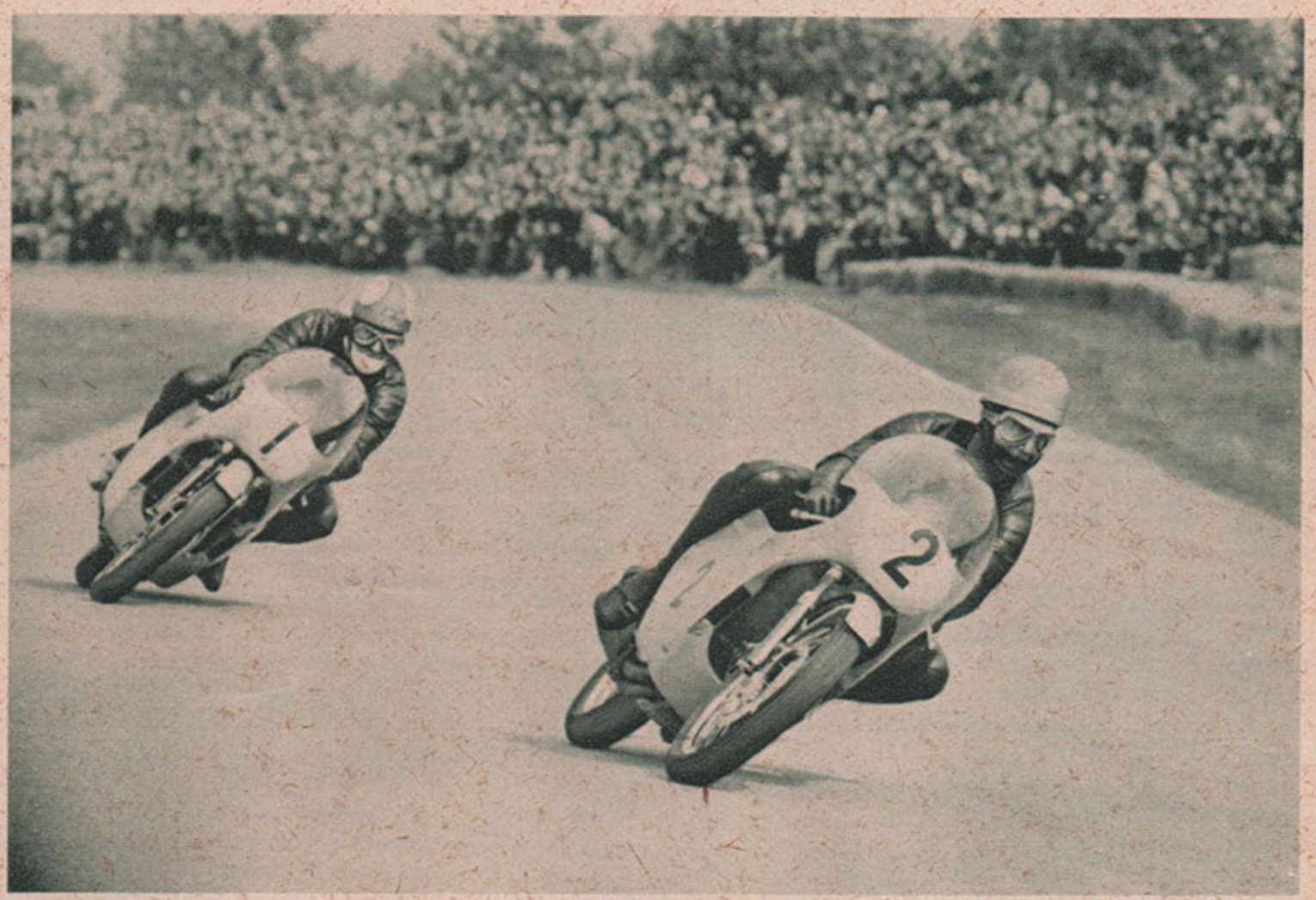
500 ccm: Die Sensation — die neue 420er Dreizylinder-MV

Als nächstes folgte das Rennen der Klasse bis 500 ccm. Jeder, der geglaubt hatte, Hailwood hier zum drittenmal an diesem Tag siegen zu sehen, wurde dadurch enttäuscht, daß Hailwoods Honda nach Aufleuchten des grünen Startlichtes nicht ansprang. Im übrigen saß er hier auf einer Maschine, die er nie zuvor gefahren hatte, denn nach Fahrwerkschwierigkeiten im Training war sein Motor in das 350er Fahrgestell von Clermont-Ferrand gehängt worden, und er hatte keine Gelegenheit gehabt, das Fahrzeug im Training nochmals zu probieren.

Aber schon nach der ersten Runde liegt er hinter Redman und Agostini auf dem dritten Platz. Eine Runde später geht Agostini auf der neuen Dreizylinder-MV vor Redman an die Spitze, und zu Beginn der vierten Runde liegt Hailwood bereits in Führung vor Agostini! Doch dann kam das Pech: als er die langsame „Linke" hinter Start und Ziel voll anbremsen will, kommt er beim Herunterschalten statt in den nächstniedrigen Gang in den Leerlauf. So fehlt die Bremswirkung des Motors auf dem nassen Boden, und da Mike sehr hart bremsen muß, versucht er es mit der Vorderradbremse. Dabei schmiert ihm das Rad auf der nassen Bahn weg und er stürzt. Nicht ohne vorher noch neuen Rundenrekord gefahren zu haben!

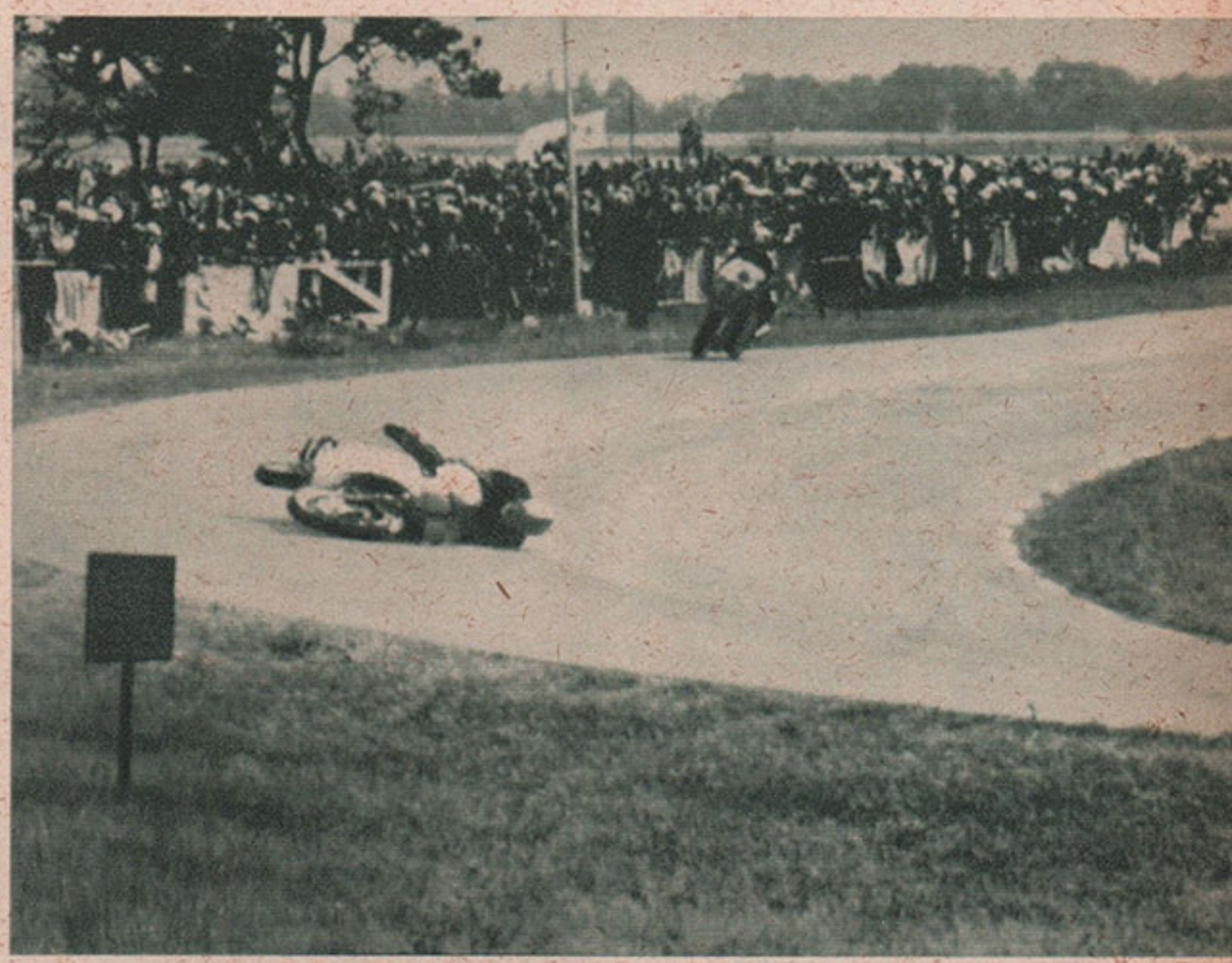
Und dann zieht Agostini, pro Runde etwa eine Sekunde gutmachend, Redman davon. Mit acht Sekunden liegt er in Führung, als er ebenfalls Getriebeschwierigkeiten bekommt und nicht mehr exakt schalten kann. Während es wieder zu regnen beginnt, rückt nun Redman immer näher an Agostini heran. *(Schluß auf Seite 445)*





Oben: Agostinis neuer 420er Dreizylinder war die Sensation der Halbliterklasse – leider warf ihn ein Getriebeschaden dann aus dem Rennen.

Mitte: Hailwood war schlecht vom Start weggekommen, hier lauert er aber bereits hinter dem Zweiten, Redman (der Agostini als Führenden vor sich hat) – und . . .



Rechts: . . . hier ist es schon passiert: als er Redman und Agostini überholt hatte, vertat er sich beim Herunterschalten vor der Linkskurve, mußte die Vorderradbremse stark einsetzen und schmierte auf dem nassen Boden weg. (Dieses Foto schoß unser holländischer Leser Schummelketel.)
Fotos V. Rauch

Sixdays - Generalprobe:

DREI-TAGEFAHRT ISNY

Großer Erfolg für Westdeutschland — sechs von neun zu erreichenden Klassensiegen gingen an BMW, Hercules, Maico und Zündapp! Den goldenen Tannenzweig aber (für niedrigste Strafpunktzahl und kürzeste Gesamtzeit aller Klassen in den Sonderprüfungen) gewann Cespiva auf der 250er Jawa/CZ

Mit einer Rekordbeteiligung von 211 Startern (darunter die Spitzenfahrer aus Mitteldeutschland und der Tschechoslowakei, 14 Engländer, 18 Holländer, 10 Österreicher und 4 Schweizer) fand in der Zeit vom 17. bis 19. Juni im Raum von Isny die traditionelle Dreitagefahrt des ADAC statt — als deutsche Vorprüfung zur Internationalen Sechstagefahrt im Herbst. Und um es gleich vorweg zu nehmen: sie endete mit einem großartigen Erfolg sowohl für unsere Fahrer als auch für unsere Industrie. Einem Erfolg, der zeigte, daß wir nicht nur in den kleinsten, sondern auch in den großen Klassen durchaus konkurrenzfähiges Maschinenmaterial besitzen. Falls wir also, was zu hoffen ist, unsere Trophy- und Vasenmannschaften für die diesjährige Sechstagefahrt mit den richtigen Fahrern und mit Maschinen der richtigen Hubraumklassen besetzen, dann sollten wir auch in Schweden wieder ein ernstes Wort mitzureden haben.

Deutlich vorangekommen sind über den Winter, so zeigte es sich wenigstens in Isny, sowohl die Fahrer aus der Tschechoslowakei als vor allem deren Maschinen, die Jawa/CZ. Das um etwa 30 mm verlängerte Fahrgestell soll nach Aussage der Fahrer jetzt ausgezeichnete Fahreigenschaften aufweisen, während die Leistung der Motoren über ein beträchtlich verbreitertes Drehzahlband zur Verfügung steht. Man hat nicht, so sagte uns Krivka, die Spitzenleistung wesentlich angehoben, sondern die Leistung im unteren Drehzahlbereich — und das ist es ja, was man bei einer Geländemaschine braucht. Die Ketten der CSSR-Maschinen haben jetzt nun auch die bei MZ seit Jahren bewährte Gummischlauch-Vollkapselung (wann endlich wird man, wenn man schon nichts Besseres weiß, diese Idee auch bei uns aufgreifen?). Gegenüber dem MZ-Vorbild hat man übrigens das vordere Anschlußstück am Motorblock drehbar angeordnet (damit die Kapselung besser den großen Ausschlägen der Hinterradfederung folgen kann), und die Abdeckung des hinteren Kettenrades besitzt einen kleinen Deckel, der das Überprüfen des Durchhangs und das Auswechseln der Kette erleichtert. Und das Resultat aller dieser Bemühungen: sechs gestartete Jawa/CZ errangen sechsmal Gold! Offensichtlich hat man sich bei Jawa die Niederlagen der letzten Jahre zu Herzen und sich vorgenommen, neu anzufangen — nicht nur bei den Maschinen übrigens, sondern auch bei den Fahrern, bei denen jetzt die „junge Garde" dran ist.

Etwas zu stagnieren scheint dagegen die Entwicklung bei MZ. Die Maschinen machen gegenüber den Jawas einen schwerfälligeren Eindruck. Aber außer Dingen, von denen man wohl noch nicht spricht, hat man etwas bald Greifbares in der Rückhand: eine 125er mit neuem, superleichtem Fahrgestell. Mit Drehschieber-Einlaßsteuerung soll der Motor 17 bis 18 PS bringen. Man sagte uns, daß man hoffe, zur Sechstagefahrt mit dieser Maschine antreten zu können. Jedenfalls ein Zeichen dafür, daß uns die Mitteldeutschen den Kampf in den kleinen Klassen nicht allein überlassen wollen.

Das wurde übrigens auch erneut durch Simson in der 75er Klasse dokumentiert, die Lothar Schünemann aus Suhl überlegen gewann. Er fuhr den neuen, in der Leistung beträchtlich angehobenen Doppelzündungs-Motor, während Dieter Salevsky, der hinter Klaus Kämper Dritter wurde, noch mit dem bisher gefahrenen antrat. Bei unseren Maschinen sah man wenig Neues, denn auch die Sechsgang-Motoren von Zündapp, die in der 125er und 175er Klasse gefahren wer-

Links: Lenz Müller, der die Maschine von Trinkner nach dessen Trainingsunfall übernehmen mußte, wurde Sieger der Klasse bis 125 ccm auf Hercules/Sachs.

Rechts: Herbert Schek, der die BMW wieder mit unvergleichbarer Souveränität fuhr, gewann die große Klasse, wenn auch knapp, gegen Sammy Miller und seine Sixdays-Triumph.

den, sind ja schon seit Pirmasens, wo sie erstmalig auftraten, bekannt.
Freilich dürfen wir uns durch unsere Erfolge in Isny auch nicht über einige Ausfälle hinwegtäuschen lassen, von denen so schnelle und gute Leute betroffen wurden wie z. B. Heinz Brinkmann in der 50er Klasse. Er fiel mit seiner Hercules/Sachs am zweiten Tag in der letzten Etappe, vermutlich wegen eines gebrochenen Kolbenrings, aus. Günter Dotterweich ereilte dasselbe Schicksal mit der 75er Victoria bereits am ersten Tag, Dieter Kramer mußte am dritten Tag, angeblich wegen eines Zündungsschadens an seiner 125er Zündapp, raus, und Albert Seitz scherte es am zweiten Tag bei der 175er Hercules/Sachs mal wieder die Magnetscheibe ab. Fritz Witzel verlor bereits am ersten Tag die Kolbenbolzensicherung an seinem Maico-Motor, der daraufhin festging. Aber nicht nur bei ihm — auch bei Kittler und Niedermann gingen die Maico-Motoren fest. Kurt Tweesmann schied am zweiten Tag wegen eines Maschinenschadens aus — aber der war nur die Folge eines im Gras versteckten großen Steines, an dem er sich einen Zylinder seiner BMW abriß.
Pech aber hatten beileibe nicht nur wir. Bei MZ verlor man noch am dritten Tag den stärksten Mann, Werner Salevsky, der in der 250er Klasse weit in Führung lag: ein Getriebeschaden (gebrochene Schaltgabel) nahm ihm seine Erfolgschancen. Unter den außerdem Ausgefallenen befand sich auch der Engländer Roy Peplow, der sich mit seiner Triumph verfahren hatte.
Die Veranstaltung selbst war genau das, was man sich von einer Dreitagefahrt, die als Vorprüfung zur Sechstagefahrt angesehen werden will, vorstellt. Hier stimmte es nicht nur mit der Beschilderung, hier war auch die Auswahl des Geländes bzw. der einzelnen Streckenstücke hundertprozentig gelungen — und genau paßten auch jeweils die angesetzten Zeiten. Am ersten Tag wurden trotz des hochsommerlichen Wetters zum Eingewöhnen in beiden Runden (mit einer Gesamtlänge von 348 km) zwar B-Zeiten gefahren, aber die waren eben unter dem Gesichtspunkt des Gewöhnens an den Kurs und seine charakteristischen Eigenschaften gerade richtig. Trotzdem gab es an diesem Tag bereits 57 Ausfälle — während andererseits nur 18 der im Wettbewerb Verbliebenen mit Strafpunkten belegt werden mußten — die wünschenswerte Aussonderung war also richtig erfolgt. Freilich waren unter den Ausgefallenen auch Pechvögel. So brach sich Ernst Dotterweich bei einem Sturz unglücklicherweise das Schlüsselbein, und Ewald Schneidewind (die große Hoffnung der Simson-Leute in der 50er Klasse) stürzte ebenfalls und kugelte sich den Arm aus. Auch Burchard Lenz brach sich das Schlüsselbein an, fuhr aber trotzdem weiter und erhielt am dritten Tag eine Goldene!
An diesem ersten Tag waren wir noch Zeugen einer netten Geschichte, die sich an der ZK Oberhofen zutrug. 7.47 Uhr hätte der erste Fahrer, es war Herbert Schek mit der BMW, laut Sollfahrzeit eintreffen müssen. Aber er kam — obwohl das die knappe Etappe war! — bereits um 7.37 Uhr. Versehentlich hatte er auf seiner Lenkeruhr 7.37 eingestellt gehabt, und er dachte während der Fahrt noch, daß die wohl wahnsinnig gewesen sein müßten, die diese Zeiten angesetzt hätten, wie solle das dann erst am zweiten Tag mit A-Zeit zu schaffen sein! Als dann der zweite Fahrer, Tweesmann, der hinter ihm gestartet war, eintraf und fragte, was denn heute in ihn gefahren sei, daß er so loslege, und als dann der Schek seine Story erzählte, gab es ein großes Gelächter. Sachen gibts . . .

Doch weil wir gerade bei Herbert Schek sind: wie der hier die BMW drei Tage lang durchs Gelände ritt, wie spielerisch er geradezu mit ihr umging — das war einfach faszinierend. Und es kann gar keinen Zweifel geben: Herbert Schek ist einfach d e r neue BMW-Mann.
Manche Kupplung fiel an diesem ersten Tag einem neuen Streckenstück, einem ansteigenden Schlammloch, zum Opfer. So auch die von Manfred Schnitz in der Maico. Allerdings hätte gerade er eigentlich wissen müssen, daß man eine Dreitagefahrt in Isny nicht mit einem Moto Cross-Getriebe durchstehen kann.
Unter den Tagesschnellsten, die durch zweimaliges Befahren der Geländesonderprüfung auf die Schletteralm in den einzelnen Klassen ermittelt wurden, befand sich auch Erwin Schmider, der auf der aufgebohrten Zündapp in der 175er

Links: Start zum (regnerischen) dritten Tag: der Fahrer mit der Nr. 20 ist der spätere Klassensieger Hocke auf Maico – Farley startet gerade.
Unten: Chefkonstrukteur Krivka war selbst mit seinen Männern aus der CSSR gekommen, um sie zu betreuen und sich vom Verhalten der geänderten Geländemodelle bei dieser Sixdays-Generalprobe zu überzeugen.

Klasse einen ausgezeichneten Eindruck hinterließ. Am zweiten Tag (wie dann auch am dritten) wurde die Strecke des ersten Tages in entgegengesetzter Richtung gefahren — in beiden Runden mit A-Zeit.
An der Auffahrt Wehrlang stehen zwei kleine Knirpse — höchstens fünf Jahre alt. Offenbar sind sie nur wegen Herbert Schek hierher gekommen, wie aus ihrem sachverständigen Ge-

Links: Erwin Schmider ließ die 131er Zündapp mit allem laufen, was drin war – am letzten Tag wäre es durch einen Schwingenbruch beinahe noch schief gegangen, aber es reichte doch noch zum Klassensieg 175 ccm.

Rechts: Werner Salevsky demonstrierte erneut seine hohe Klasse als Geländefahrer – leider warf ihn am letzten Tag ein Getriebeschaden aus dem Wettbewerb.

Links: Der ausgezeichnete Zündapp - Nachwuchsmann Beranek wurde hinter Siegfried Gienger Zweiter der Klasse bis 100 ccm.

Rechts: Manche Streckenstücke bedeuteten für die Fahrer eine böse Quälerei – wie hier für Brinkmann, der leider am zweiten Tag wegen eines Motorschadens an seiner 50er Hercules/Sachs ausscheiden mußte.

spräch hervorgeht. Als dann Schek kommt, verfolgen sie staunend seine Auffahrt. Meint der eine zum anderen: „Schnell war er ja nicht gerade — aber s i c h e r!"

Bei mörderischer Mittagsglut geht es dann die Bergprüfung von Oberhofen aus an diesem Tag zum zweiten Mal hoch. Besonders gefallen können unter anderen dabei Andreas Brandl auf der 50er Zündapp, Schünemann mit der Simson in der 75er Klasse, aber auch Siegfried Gienger und Helmut Beranek auf den beiden Zündapps in der 100er Klasse. Dieter Kramer hinterläßt den gewohnten fabelhaften Eindruck. Sehr gut aber kommt bei uns auch Lenz Müller durch. Er hatte ursprünglich in der 100er Klasse starten sollen, übernahm aber dann, nachdem Hans Trinkner am Tag vor der Fahrt beim Training recht böse gestürzt und mit Kopf- und Armverletzungen ins Krankenhaus eingeliefert worden war, dessen 125er Hercules/Sachs. Daß Erwin Schmider und Lorenz Specht, beide auf den Zündapps in der 175er Klasse, etwas Besonderes zeigten, versteht sich.

Etwas enttäuschend war hier am Berg Werner Stiegler auf der Werks-MZ — aber es ist klar, daß er gegen Salevsky abfällt, der immer besonders hervorsticht. Eine gute fahrerische Leistung zeigte am Berg Arnost Zemen auf der Jawa. Während bei den 350ern vor allem Klaus Teuchert und Karlheinz Wagner auf ihren MZ auffallen. In der 500er Klasse imponiert der Engländer Gordon Farley auf der BSA, aber auch unser Leo Zeller, der ja körperlich bekanntlich schwer gehandicapt ist, hinterläßt den besten Eindruck. Leider hat er später Ärger mit seiner Elektrik — sie kostet ihn die Goldene und wahrscheinlich sogar den Klassensieg, nachdem auch Andrews mit der Matchless nur eine Silberne herausfahren kann und Farley noch ausscheiden muß. Bei den ganz Großen, den Maschinen über 500 ccm, ist es vor allem Herbert Schek, auf den sich berechtigterweise das Interesse der Zuschauer konzentriert, aber auch Sammy Miller auf der Triumph fährt brillant. Von Anfang an stand fest, daß es zwischen beiden einen harten Kampf geben würde — Schek konnte ihn schließlich mit einem Punkt zu seinen Gunsten entscheiden!

Am Abend des zweiten Tages kommt dann das heißersehnte Gewitter. Halbe Bäume liegen danach auf der Straße, auch im Fahrerlager wirft es eine Eiche um, und nachts geht die Fahrtleitung nochmals mit der Baumsäge auf die Strecke, um sie wieder befahrbar zu machen. Der Regen aber blieb.

So regnete es dann den ganzen dritten Fahrtag — das „Isny-Wetter" hatte zwar lange auf sich warten lassen, aber nun war es da. Wegen der vielen Ausfälle (bis zum Abend des zweiten Tages) und des Regens werden natürlich von der Fahrtleitung B-Zeiten ausgegeben. Doch erst muß der über Nacht dem Regen ausgesetzte Motor mal anspringen — es sind nicht wenige, die an diesem Morgen Startschwierigkeiten haben.

Der erste, den es an diesem letzten Tag erwischt, ist Werner Salevsky; wie eingangs schon berichtet, fällt er mit Getriebeschaden gleich in der ersten Runde kurz nach dem Start aus. Bald folgt ihm Dieter Kramer. Mit den hereinbrechenden Wassermassen ist natürlich auch die Temperatur rapide abgesunken — der Unterschied zu den Vortagen ist mehr als kraß, und es bedarf für die Fahrer schon der Aufbietung aller Kräfte, um auch jetzt noch durchzuhalten. Nur jetzt keine Panne mehr haben!

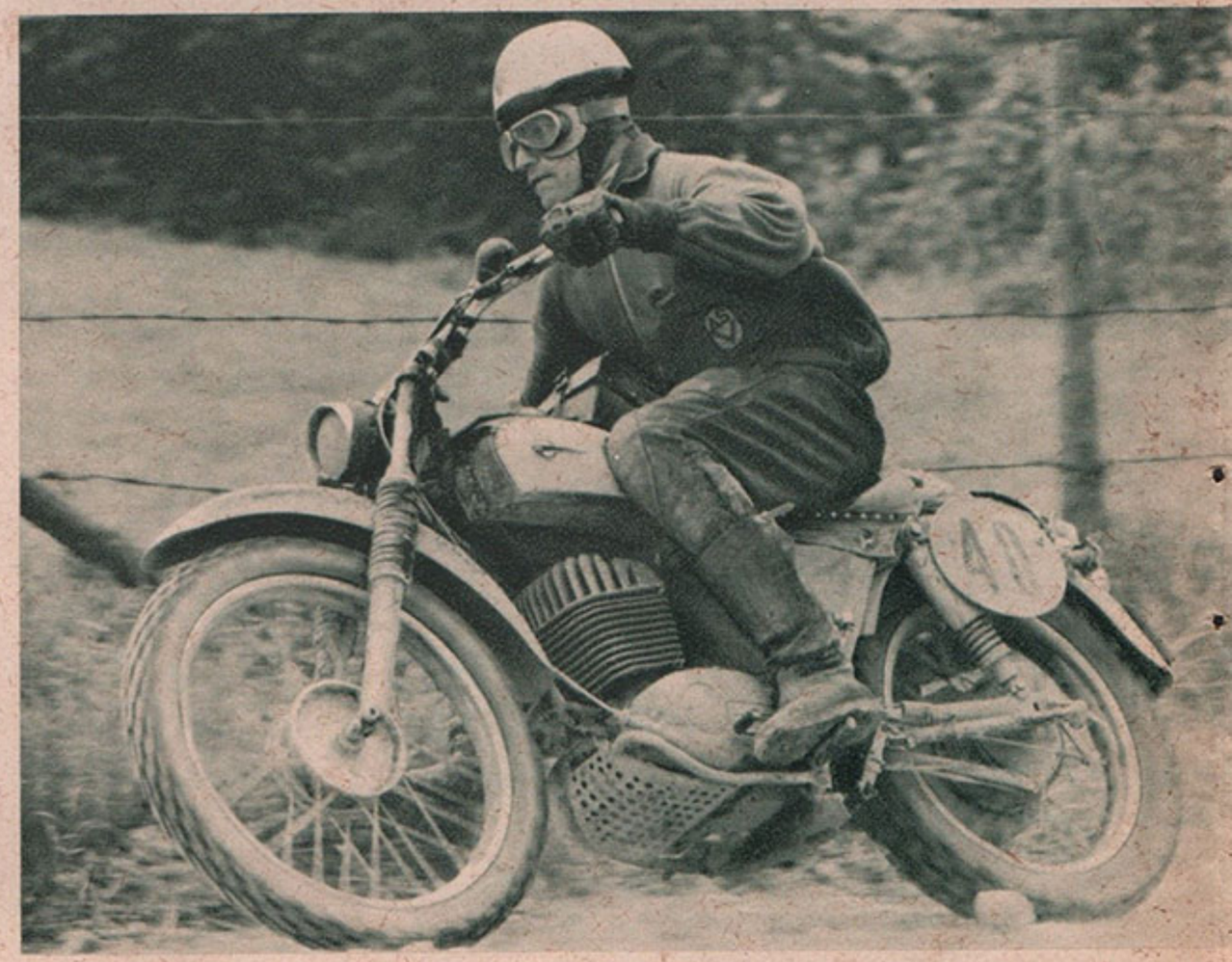
An diesem letzten Tag wird nur eine Sonderprüfung, die Beschleunigungs- und Bremsprüfung (wegen der schnelleren Auswertmöglichkeit) am Ende der ersten Runde gefahren. Noch immer wird gerade diese Prüfung stark überbewertet, und der Fahrer kann hier mehr verlieren und gewinnen, als dem Sinn einer Sonderprüfung (und noch dazu dieser Art) entsprechen sollte. Um so unverständlicher erschien es deshalb, daß Sammy Miller (angeblich weil er so schlecht Deutsch versteht!) hier als einziger Fahrer einen Probedurchgang genehmigt erhielt. Er war dann auch $^{3}/_{10}$ Sekunden schneller als Schek — der aber die Klasse doch gewann. Leicht aber hätte dieser Vorteil entscheidend für Miller sein können.

Krivka will übrigens bei der FIM den Vorschlag einbringen, zu den Sekunden jeweils noch eine Minute hinzuzurechnen — dann sähe es nämlich gleich anders aus, jedenfalls was die Überbewertung dieser Art von Sonderprüfung betrifft. Eine Idee — aber vielleicht sollte man sich als Sonderprüfung noch etwas anderes einfallen lassen.

Auch Günther Sengfelder muß in der letzten Runde noch ausscheiden, während es Klaus Kämper gelingt, mit einem Riesennagel fertig zu werden, den er in der letzten Etappe vorm Ziel eingefangen hat. Mit klammen Fingern muß er den Schlauch wechseln — aber er schafft es und erhält Gold! Große Aufregung gab es auch noch um Erwin Schmider, als der in der vorletz-

(Schluß auf Seite 445)

Links: Schmalz mit der DKW wurde „nur" Vierter in der 125er Klasse; man darf aber nicht übersehen, daß die Fahrer der Zweirad Union sozusagen Privatfahrer-Charakter haben – wenn man das betrachtet, was an direkter und indirekter Unterstützung im Vergleich zur Konkurrenz hinter ihnen steht!



Rechts: Teuchert gewann mit der 300er MZ die Klasse bis 350 ccm in hervorragender Manier vor seinem Stallgefährten Wagner sowie den tschechoslowakischen Fahrern Fojtik und Briza.

Juniorenpokal

2. Lauf Rusel-Bergrennen

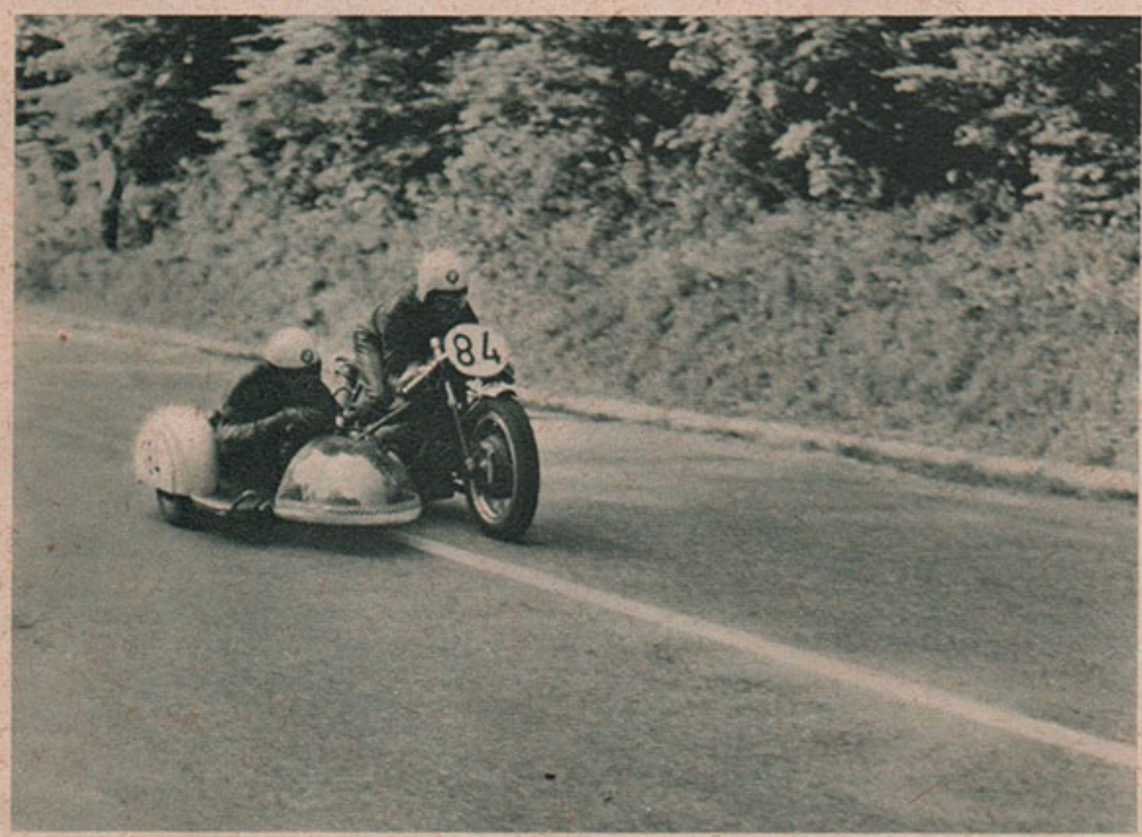
Vier Jahre verstrichen, bis am 19. Juni 1966 abermals ein ADAC-Rusel-Bergrennen auf dem Terminkalender stand. Neben den verschiedenen Wagenklassen war es als 2. Lauf um den OMK-Juniorenpokal in den Solo-Klassen bis 350 und 500 ccm sowie der 500 ccm-Seitenwagen-Klasse ausgeschrieben. Für Lizenzfahrer standen die Klassen bis 50 und 125 ccm offen. Allerdings: Bei den 50er-Maschinen sah es beim Veranstalter nach Nennungsschluß zappenduster aus. Ein einziger Fahrer hatte seine Nennung abgegeben — ein Grund natürlich für Otto Sensburg, diese Klasse zu streichen. Auch bei den 125 ccm-Maschinen keine übermäßig große Beteiligung: 7 Fahrer am Start. Der Bayerische Wald liegt wohl ziemlich abseits!?

Ein um so erfreulicheres Bild bot sich aber bei den Ausweisfahrern. Diese Jugend denkt eben noch nicht an Spesen und dergleichen; ihnen kommt es aufs Fahren, allein aufs Fahren an. 40 hatten gemeldet, 26 von ihnen bestritten das Training — und dann kam die große Gewissensforschung durch Otto Sensburg und Sportsekretär Mathias Mitterreiter. Diesen beiden alten Füchsen war aufgefallen, daß einige Fahrer auf dem Nennungsformular den Kubikinhalt ihrer Maschinen mit 251, 252 oder 253 ccm angegeben hatten. Wer würde da nicht hellhörig werden? Sensburg überlegte, ob er die Maschinen auslitern lassen sollte. Doch dann packte er die Fahrer von der menschlichen Seite: er redete ihnen ins Gewissen, ehrlich zu sein, wenn sie nicht eine zweijährige Sperre riskieren wollten. Und Ottos Ton kam richtig an: drei der kleinen Schwindler meldeten sich freiwillig und zogen ihre Nennung zurück, drei weitere von der „schwarzen Liste" kamen beim ersten Wertungslauf am Samstagnachmittag einfach nicht mehr an den Start gerollt.

Ein 20köpfiges Fahrerfeld also bei den 350er-Maschinen. Die Sonne brannte unbarmherzig herunter. Als einer der Favoriten auf der 5,1 km langen Strecke galt der Sieger des 1. Laufes um den Juniorenpokal auf dem Hockenheim-Ring, Dieter Sütterlin aus Freiburg auf Norton. Doch schon nach seinen Trainingszeiten wußte man, daß er für die ersten Plätze nicht in Frage kam. Im 2. Lauf schied er schließlich ganz aus. Mit 2:52,8 war Klaus John, Schriesheim (Bultaco), Trainingsschnellster gewesen vor Siegfried Fischer, Hohenschäftlarn (Adler), der 2:53,6 erzielte, und Willi Bertsch, Griesheim (Honda), mit 2:55,3. Diese Zeiten wurden aber im 1. Wertungslauf wesentlich unterboten. Ewald Hüttlin aus Villingen schnitt mit seiner Honda die Kurven meisterhaft an und erreichte 2:48,9. Im zweiten Lauf brachte er es sogar auf 2:48,0, was einer Gesamtzeit von 5:36,9 (= 108,9 km/h) entspricht. Obwohl er damit den bestehenden Klassenrekord von 112,50 km/h (1962 aufgestellt von Horst Ewert auf AJS) ziemlich klar verfehlte, konnte ihm keiner seiner Konkurrenten ernstlich gefährlich werden. Siegfried Fischer benötigte 2:50,6 und 2:49,5 (= 5:40,1), Willi Bertsch 2:51,2 und 2:51,6. Ein ziemlich ausgeglichenes Ergebnis also, ohne Überraschungen und Zufälle.

Ungleich farbiger ging es in der Halbliterklasse zu. Hier stellten sich 16 Fahrer dem Starter. Dietmar Völmle, Stuttgart (Norton), und Rupert Bauer, Landshut (BMW), fuhren mit je 2:39,6 die schnellste Trainingszeit. Es folgten Peter Hampe, Eiershausen (Norton), mit 2:40,0 und Ferdinand Kaczor, Altheim (BMW), mit 2:41,4. Helmut Mayr, Augsburg (Norton), drehte offenbar noch nicht ganz auf und erzielte nur 2:43,2. Beim ersten Wertungslauf ließ er aber schon erkennen, was in seiner Maschine steckt. Mit 2:38,2 schob er sich an die Spitze des Feldes. Er war als vorletzter gestartet und hatte jetzt nur noch seinen schärfsten Widersacher, Dietmar Völmle, hinter sich. Doch Völmle kam nur auf 2:38,8 — wiederum auf die Zehntelsekunde die gleiche Zeit wie Rupert Bauer. Als Bauer sich im zweiten Durchgang zwar auf 2:38,6 verbessern konnte, Mayr aber mit letzter Energie 2:37,7 erzielte, schien das Rennen schon gelaufen. Völmle als letzter Starter müßte über sich hinauswachsen, um diesen Vorsprung noch wettzumachen. Die 15 000 Zuschauer warteten gebannt auf das gleichmäßige Brummen der Norton. Mit unwahrscheinlicher Präzision jagte Völmle die 25 Kurven hinauf. Dann die Ansage im Lautsprecher: 2:37,3! Das war neuer absoluter Rekord, *die schnellste Zeit, die jemals mit einem Motorrad auf der Rusel erzielt wurde.* Aber für den Klassensieg reichte es trotzdem nicht. Helmut Mayrs Gesamtzeit betrug 5:15,9 (= 116,2 km/h). Völmle kam auf 5:16,1, Rupert Bauer auf 5:17,4, Ferdinand Kaczor auf 5:19,7. Der bisherige Klassenrekord, 1962 von Alfred Stöcker mit 113,30 km/h aufgestellt, wurde also erheblich verbessert.

In der 500 ccm-Seitenwagenklasse dominierte unter den 17 Gespannen von Anfang an ein einziges: Franz Haubl/Kurt Kraus aus Walldorf. Sie hatten schon beim Training mit 2:55,2 die schnellste Zeit gefahren. An ihrem Sieg war kaum zu rütteln — um so weniger, als sie im ersten Lauf 2:54,5 erzielten und damit einen beachtlichen Vorsprung vor den Nächstplazierten hatten: Wegener/Gödderz (Mechernich) kamen auf 2:58,7, Schons/Lauterbach (Trier) auf 2:59,6 und Müller/Buchecker (Kirchdorf) auf 3:00,4. Im zweiten Lauf waren Haubl/Kraus mit 2:58,8 erheblich langsamer, aber die Gesamtzeit von 5:53,3, was einem Schnitt von 103,96 km/h entspricht, reichte für eine klare Entscheidung. Die Reihenfolge veränderte sich auch nach dem zweiten Lauf nicht: Wegener/Gödderz fuhren 2:57,1 (5:55,8), Schons/Lauterbach 2:59,2 (5:58,8), Müller/Buchecker 3:01,2



Das Gespann Haubl/Kraus (BMW) fuhr die beste Zeit der Gespanne.

Der Einzelstart zu einem Bergrennen ist etwas ganz anderes als ein Massenstart zu einem Rundstreckenrennen. Damit die Maschine nicht zurückrollt, bekommt sie einen Block unters Hinterrad, der Starter steht direkt neben dem Fahrer. Startabstand von Fahrer zu Fahrer meist eine Minute.

Bild nächste Seite oben: Herbert Mann, Bayreuth, auf MZ. Diese 125 ccm-MZ-Rennmaschine bekam er von der Fabrik im Tausch gegen eine alte DKW-Dreizylinder-Rennmaschine.
(Fotos Willeuthner)

(6:01,6). Wie hervorragend aber diese Zeiten sind, zeigt ein Blick auf die bisherige Rekordtabelle: Der Klassenrekord für Seitenwagengespanne lag bei 94,00 km/h. Er wurde 1962 von Rohr/Schwerburger aufgestellt. Und nunmehr ist diese Bestzeit gleich um 10 km/h überboten worden. Wirklich ein unwahrscheinliches Ergebnis! Ein Triumph der Fahrer oder der Maschinen?

Bei den Lizenzfahrern, die also „mangels Masse" nur in der 125 ccm-Klasse antraten, gab es keine großen Überraschungen. Herbert Mann aus Bayreuth war mit seiner MZ der beherrschende Fahrer. Im Training erzielte er mit 2:51,0 zwar noch eine bessere Zeit als in seinen beiden Wertungsläufen: 2:53,9 und 2:53,5 (5:47,4 = 105,7 km/h), das genügte ihm aber zum Sieg. Seine schärfsten Konkurrenten blieben klar zurück. Fritz Muckle, Mannheim (Honda), kam auf 6:04,3, Horst Backes, Blickweiler (Bultaco) auf 6:05,4.

Die Straßenbeschaffenheit der Rennstrecke ließ zwar zu wünschen übrig: Seit der letzten Veranstaltung vor vier Jahren hatten sich auf der Asphaltdecke an manchen Stellen Risse und Unebenheiten gebildet, denen auch mit Ausbesserungsarbeiten nicht ganz beizukommen war. Ein Trost für das nächste Rennen an der Rusel: Die Straße soll demnächst völlig neu ausgebaut werden.

Der Witterungsumschlag, der in der Nacht zum Renntag einsetzte, wirkte sich auf die Motorrad-Zeiten nicht aus. Am Himmel hingen wohl schwere Gewitterwolken, und nach den tropischen Temperaturen der Vortage war es plötzlich ungewöhnlich kalt geworden. Die Straße blieb aber zunächst trocken, erst als die Grand Tourisme-Wagen über die Strecke gingen, setzte Regen ein und bildete einen gefährlichen Schmierfilm auf der Straßenoberfläche.

Von einigen Ausrutschern abgesehen, trübte kein ernsthafter Unfall den schönen Renntag. Lediglich Günter Bayer aus Berlin mußte nach einem Sturz im Training mit einer Gehirnerschütterung ins Krankenhaus eingeliefert werden.

Georg Willeuthner

3. Lauf – Avus

Am 25. und 26. Juni herrschte wieder Hochstimmung bei den Berliner Motorsportfreunden. Die DMV-Landesgruppe Berlin veranstaltete den dritten Lauf um den Junioren-Pokal für Motorräder. Das Wetter war schön, die Tribünen und sonstigen Zuschauerplätze gefüllt, das Nennungsergebnis überwältigend — so stand also dem Ablauf eines schönen Renntages nichts mehr im Wege.

36 Fahrer hatten für die Klasse bis 50 ccm gemeldet, 30 stehen am Start. In der ersten Startreihe die Trainingsschnellsten Kaupp, Faßbender, Munschauer, Loithaler und Schweitzer. Klüglich und Friedrich Mohr aus der zweiten Startreihe haben den besten Start und gehen zuerst auf die Reise. Sehr schlecht kommen Valentin und Reinhardt weg. Kaupp kommt aus der ersten Runde an der Spitze des Feldes zurück, gefolgt von Faßbender, Munschauer, Schuster und Velten. Nach der zweiten Runde hat er vor seinem Verfolger einen Vorsprung von 8,4 sec. Erst 42 sec nach der Spitze folgt Munschauer auf Platz drei, während Velten und Schuster bis zum Schluß der vierten Runde verbissen um den vierten Platz kämpfen. Diesen Kampf kann schließlich Velten in der fünften Runde für sich entscheiden und seine Position bis ins Ziel halten. In der Spitze holt inzwischen Faßbender Runde für Runde einige Sekunden auf, kann kurzfristig beim Einlauf in die 6. Runde auch die Führung übernehmen, muß sie dann aber doch wieder an Kaupp abtreten, da Kaupp in dieser 6. Runde die schnellste Runde und einen neuen Rundenrekord für Ausweisfahrer fährt. Nach der 7. Runde Zieldurchfahrt in der Reihenfolge Kaupp, Faßbender, Munschauer, Velten, Schuster, Loithaler, Klüglich und Schweizer. Nicht mehr mit dem Glanz der Spitzengruppe versehen, aber doch erwähnenswert die Leistung von Valentin, der seine Honda sehr spät in Gang brachte, einsam dem Feld hinterherfuhr und sich dann von Runde zu Runde weiter nach vorn arbeitete, so daß er auf Platz 10 landete. Erfreulich und auch erwähnenswert: Auf den Plätzen 13—15 liefern sich bis ins Ziel hinein Hinz, Draheim und Schulz einen Kampf um jeden Zentimeter, der in der angeführten Reihenfolge endet.

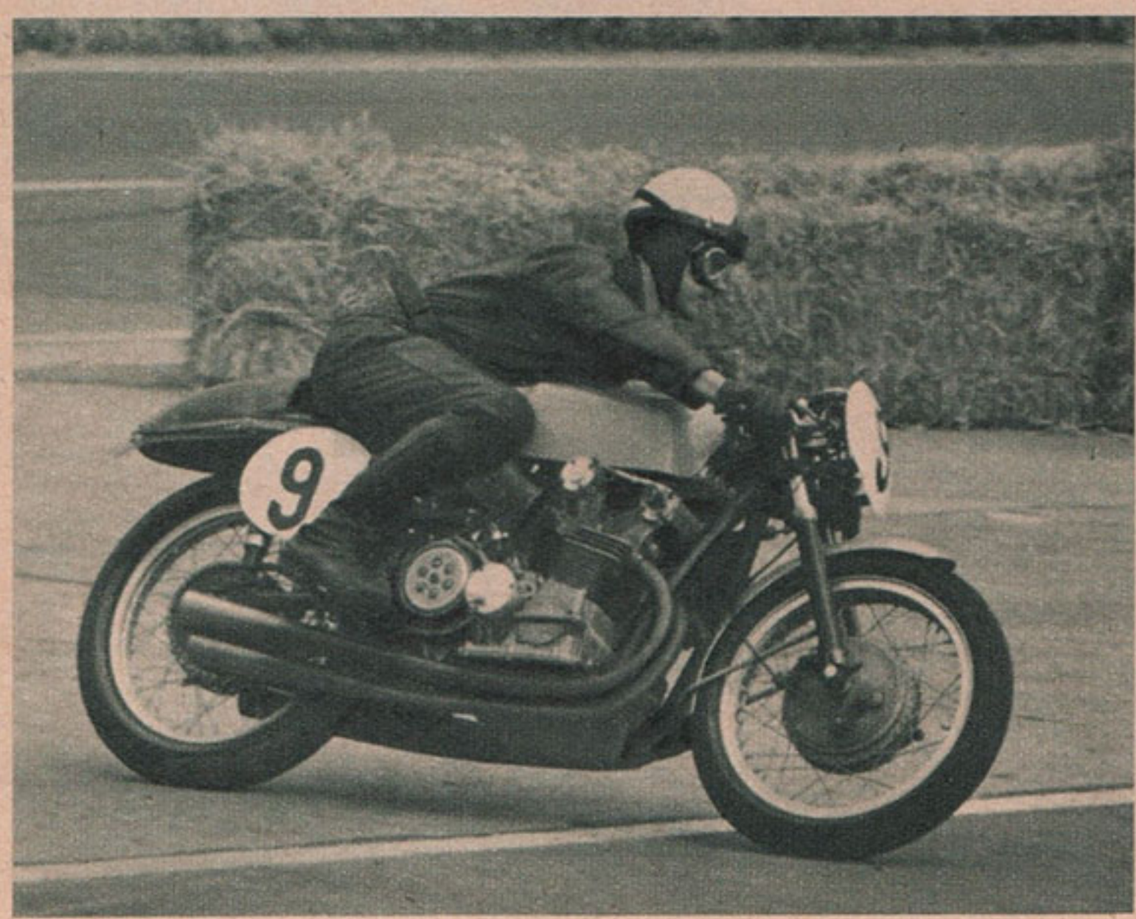
Ergebnis: 1. Albert Kaupp (Kreidler) 27:52,3 = 124,4 km/h; 2. Ludwig Faßbender (Kreidler) 124,0 km/h; 3. Franz Munschauer (Eigenbau) 116,7 km/h.
Schnellste Runde und neuer Rundenrekord für Ausweisfahrer: Kaupp, 6. Runde 3:53,0 = 128,3 km/h.

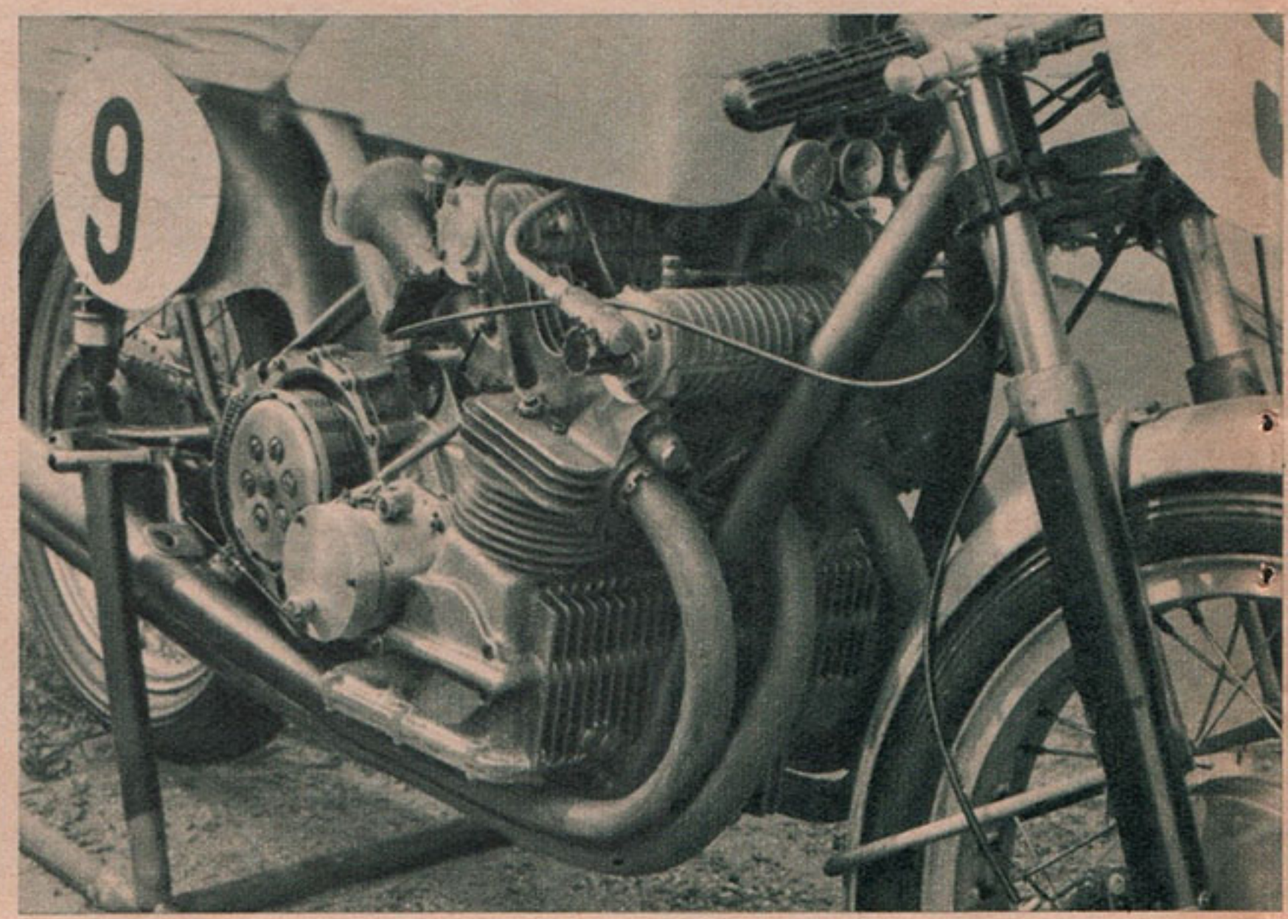
*

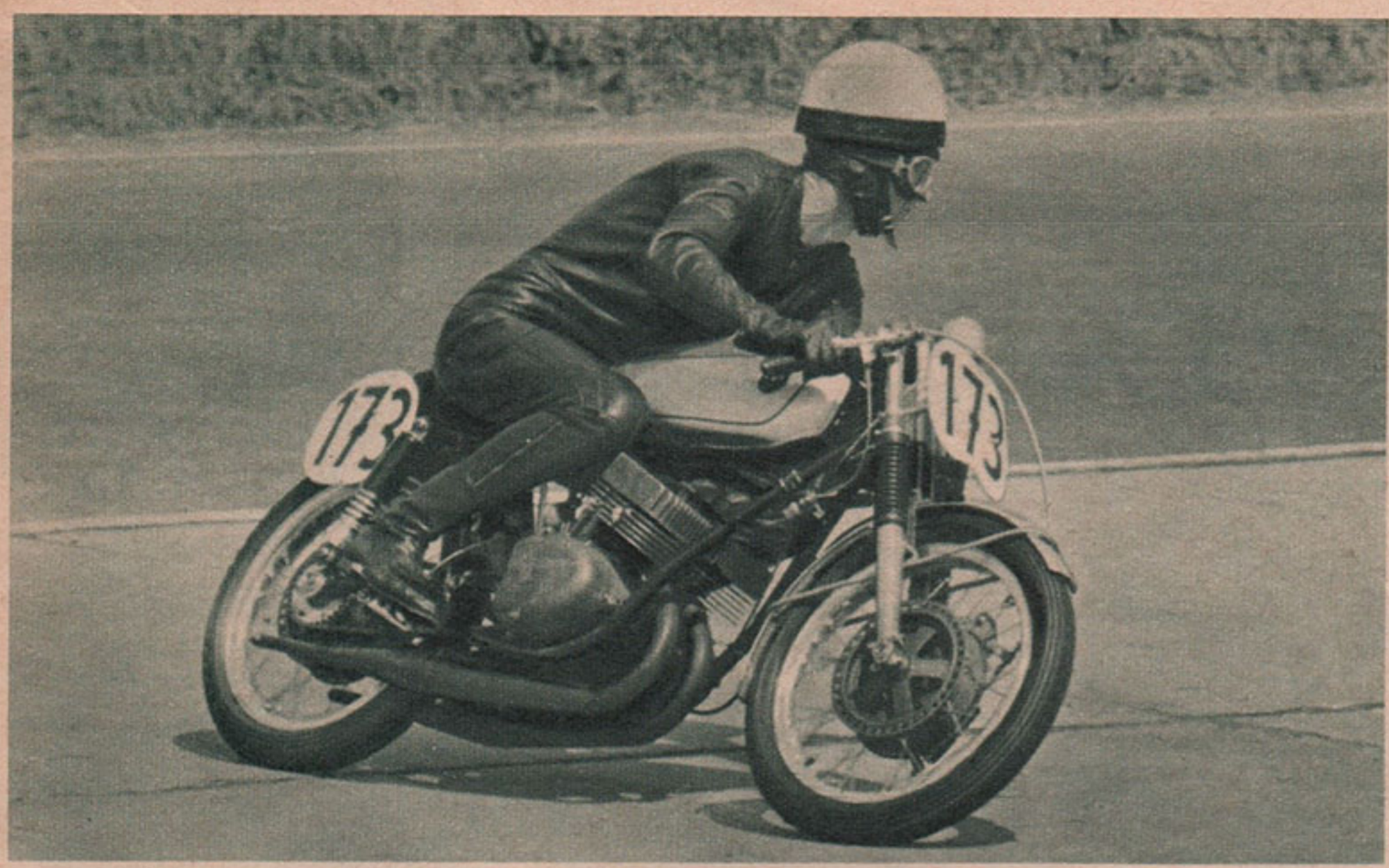
Wer die Trainingszeiten der Klasse bis 125 ccm aufmerksam studiert hatte, war gespannt auf die Auseinandersetzung zwischen den Hondas von Fahrmeister, Schmid, Gardemann und Presler und den Bultacos von Glitzner, Zähringer und Reimus. Rolf Schmid ist der Sohn des ehemaligen großen Gespannfahrers Otto Schmid (Schmid/Kölle) und verspricht, in die Fußtapfen seines Vaters zu treten.

Die Zeiten der Trainingsschnellsten differierten nicht wesentlich und ließen einiges erwarten. Schon im Fahrerlager hatte Reimus seine Bultaco nicht in Gang bekommen, und trotz der Bemühungen seiner Freunde hat er keinen Erfolg. Das Feld geht also ohne ihn auf die Reise. Ganz dicht beisammenliegend, kommen sechs Maschinen aus der ersten Runde. Reihenfolge: Fahrmeier, Schmid, Gardemann, Alberti, Schweikardt und Follert. Mit etwas Abstand hinterher Glitzner. Es sind immer noch sechs Maschinen, die nach der zweiten Runde als Pulk durch die Nordkurve gehen, Fahrmeier noch an der Spitze. Aber auf Platz 2 hat sich jetzt Glitzner vorgeschoben, während Alberti im Zieldurchgang auf Platz 6 liegt und die Maschine von Follert doch wohl nicht so recht geht, so daß er auf die Position 8 zurückgefallen ist. Der Kampf, der sich jetzt in dieser Spitzengruppe abspielt, ist mitreißend. Mit Radlänge auseinander- und mit Reifenbreite hintereinanderliegend, so kämpfen sie. Ständig wechseln die Plätze. Bis zur vierten Runde kann Fahrmeier

Helmut Fath setzt seine Vierzylinder-Rennmaschine für Versuchszwecke weiter bei Ausweisfahrer-Rennen ein. Gefahren wird sie von Paul Smetana (Bild rechts). In Berlin fuhr er die schnellste Zeit des Tages, mußte aber aufgeben, weil an der Gasfabrik ein Mitnehmer ausriß. Wieviel Jahre, Geld, Opfer und Arbeit hat Helmut Fath bis heute wohl in seine Vierzylindermotoren hineingesteckt? Und eine solche Lächerlichkeit (zu hastige Vorbereitung?) verdirbt den Erfolg.







Reinhard Scholtis gewann mit seiner luftgekühlten Adler die Klasse bis 250 ccm. (Fotos Bredow)

dieses Feld anführen, am Schluß der fünften hat es Glitzner übernommen, Fahrmeier liegt auf Platz 2 vor Schmid, Gardemann und Alberti. Beim Einlauf in die Schlußrunde scheint sich die große Überraschung anzubahnen: Schmid hat vor Glitzner die Spitze, ihnen folgen Gardemann und Alberti, und erst auf Platz 5 folgt Fahrmeier. Die Abstände sind jedoch so gering, daß ich diese Reihenfolge nur nachträglich auf einem Foto erkennen konnte. In der letzten Runde gelingt es jedoch Fahrmeier wieder, die Führung zu übernehmen, und in einem Fotofinish zwischen den vier ersten Fahrern ist die Reihenfolge im Ziel Fahrmeier, Schmid, Gardemann, Alberti. Sie liegen im Ergebnis nur mit 1/10 sec auseinander. Glitzners Bultaco hatte anscheinend den Spurt in der fünften Runde etwas übelgenommen, er trifft mit 8 sec Abstand auf Platz 5 ein. So konnten also vier Hondas die Auseinandersetzung für sich entscheiden.

Ergebnis: 1. Michael Fahrmeier (Honda) 24:03,9 = 144,9 km/h; 2. Rolf Schmid (Honda) 144,8 km/h; 3. Gerhard Gardemann (Honda) 144,8 km/h.
Schnellste Runde: Rolf Schmid 3:23,0 = 147,2 km/h.

*

Reinhard Scholtis war mit seiner luftgekühlten Eigenbau-Adler der Trainingsschnellste in der Klasse bis 250 ccm. Neben ihm stehen in der ersten Startreihe Wohleb auf der wassergekühlten „Kläger-Spezial", Heck auf Bultaco und Konwiarz und Shimada auf Honda. Beim Fallen der Flagge stößt Bodenberg mit einem Blitzstart aus der zweiten Startreihe nach vorn, Scholtis hat einen nicht so guten Start, als das Feld von 40 Fahrern abgeht. Aus der ersten Runde kommt Wohleb vor Scholtis zurück, gefolgt von Bodenberg, Scheven, Konschok, Konwiarz und Leonhardt. Am Schluß der zweiten Runde hat sich in der Spitze keine Änderung ergeben, Wohleb baut seinen Vorsprung vor Scholtis auf fast 15 sec aus. Konschok liegt jetzt auf Platz 3, Bodenberg überfährt die gelbe Linie der Nordkurve, bekommt die schwarze Flagge — für ihn ist das Rennen aus. Konwiarz hat sich vor Scheven setzen können, fällt in der dritten Runde auf Platz 7 hinter Scheven, Schneider und Leonhardt zurück, kann in der 4. Runde Leonhardt aber wieder fassen, so daß jetzt die Reihenfolge heißt: Wohleb, Scholtis, Scheven (Konschok ist ausgefallen), Schneider, Obermeyer, Konwiarz, Leonhardt.
Am Schluß der 5. Runde fehlt Wohleb. Später erfahre ich, daß seine Kette gerissen war — der Motor blieb gesund! Scholtis hat die Spitze übernommen und gibt sie nicht mehr ab. Sein Vorsprung vor Scheven und Schneider, die um den zweiten Platz raufen, wird immer größer. Schneider kann das Duell um Platz 2 schließlich für sich entscheiden. Ebenso verbissen wird auf den Plätzen 4—6 zwischen Konwiarz, Leonhardt und Obermeyer gekämpft und im Ziel in dieser Reihenfolge entschieden.
Im Feld selbst gibt es spannende Positionskämpfe und einen tollen Wirbel. Da ist es kein Wunder, daß die Zeitnahme vielleicht nicht ganz mitgekommen ist und so in den offiziellen Ergebnissen Ernst Keller mit der Startnummer 176 auf Platz 8 vor Shimada erscheint. Dieser Platz steht ihm jedoch nicht zu, er fuhr seine NSU während des ganzen Rennens am Schluß des Feldes. Ich nehme jedes Rennen durchlaufend mit dem Tonband auf und kann anhand meiner Rundentabellen diesen Fehler nachweisen. So ist auch Peter Busch aus Hamburg mit seiner Honda nicht ausgefallen, wie es die offiziellen Ergebnislisten darstellen, sondern einwandfrei noch auf Platz 16 über die Ziellinie gefahren. Auf meinen Einwand hin wird der Veranstalter die Ergebnisliste nachträglich korrigieren und den Fahrern zuschicken.

Ergebnis: 1. Reinhard Scholtis (Scholtis-Adler-RS) 21:29,2 = 162,4 km/h; 2. Adolf Schneider (Adler-RS) 22:03,1 = 158,1 km/h; 3. Dieter Scheven (Adler-RS) 22:07,3 = 157,8 km/h.
Schnellste Runde: Siegfried Wohleb (Kläger-Spezial) 2:53,6 = 172,1 km/h (neuer Rundenrekord für Ausweisfahrer).

*

In der Klasse bis 350 ccm stehen Chittka, Bertsch, Braun (alle Honda), Main (AJS) und Sütterlin (Norton) in der ersten Startreihe. Chittka hat den besten Start und führt nach der ersten Runde vor Sütterlin, Braun, Finke (AJS) und Engel (BSA). Nach der zweiten Runde hat Sütterlin die Spitze, Chittka kurz hinter ihm, gefolgt von Braun, Engel, Finke und Bertsch. Nach Runde 3 wieder Chittka vorn, hinter ihm Sütterlin, Finke, Engel, Bertsch. Chittka hält jetzt die Spitze vor Sütterlin, nur in der letzten Runde hat wohl auf der Strecke Sütterlin noch einmal kurz die Führung übernommen, die ihm kurz vor dem Ziel durch ein mitreißendes Finish Chittka in der Steilwand der Nordkurve wieder abknöpft. Auf den Plätzen 3—7 wird hier aber ebenso hinreißend gekämpft wie in der 125 ccm-Klasse. Bertsch, Finke, Braun und Emmerich sind Runde um Runde in spannende Positionskämpfe verwickelt und fahren um jeden Meter, bis sie in der eben aufgeführten Reihenfolge über die Ziellinie kommen.

Ergebnis: 1. Heinz Chittka (Honda) 21:19,8 = 163,5 km/h; 2. Dieter Sütterlin (Norton) 163,5 km/h; 3. Karl W. Bertsch (Honda) 160,8 km/h.
Schnellste Runde: Chittka 2:59,7 = 166,3 km/h.

*

Die Fahrer der schweren Soloklasse werden noch einmal von der Rennleitung eindringlich vergattert, ehe sie losgeschickt werden. In der ersten Startreihe: Smetana mit dem Fath'schen Vierzylinder URS 66. Dann Woide (BSA), Mayr (Norton), Kaczor (BMW) und Heß (Norton). Woide will es nach seinem Avus-Pech diesmal wissen und geht mit einem Raketenstart ab. Auch Smetana bekommt seine Vierzylinder gut in Gang, aus der ersten Runde kommt aber der Newcomer Dietmar Völmle aus Stuttgart auf seiner Norton zuerst zurück, gefolgt von Mayr, Smetana, Woide, Kaczor, Stanglmaier (König-BMW), Jimberger (BMW) und Kruse (BSA). Nach der zweiten Runde hat sich mit einer neuen Rekordrunde für Ausweisfahrer Smetana an die Spitze gesetzt vor Völmle, Kaczor, Mayr, Woide, Stanglmaier, gefolgt von Bauer auf BMW, der vor Jimberger und Kruse fährt. In der 3. Runde fallen Mayr und Bauer aus, Kruse hat sich vor Jimberger geschoben. Smetanas URS geht nicht mehr so ganz richtig. Er liegt noch vorn, fällt aber in der vierten Runde aus. Der Mitnehmer des Gasschiebers war ausgerissen! Die Reihenfolge ist jetzt Völmle, Kaczor, Woide, Stanglmaier, Kruse, Jimberger und bleibt auch nach der fünften Runde so. Die Berliner drücken für Woide die Daumen und hoffen, daß er diesmal genug Benzin hat. Nach der 6. Runde hat sich an der Reihenfolge nichts geändert, nur — Woide kommt erst auf Platz 12. Auch in der Zieldurchfahrt ändert sich nichts mehr in den Positionen, lediglich Woide kommt erst als 16. Diesmal noch mit Benzin im Tank, aber den Daumen auf dem Kerzenstecker. Die kleine Haltefeder war gebrochen!

Ergebnis: 1. Dietmar Völmle (Norton) 19:33,4 = 178,0 km/h; 2. Ferdinand Kaczor (BMW) 19:36,8 = 177,8 km/h; 3. Eduard Stanglmaier (König-BMW) 20:24,5 = 170,8.
Schnellste Runde: Paul Smetana (URS) 2:36,5 = 191,0 km/h (neuer Rundenrekord für Ausweisfahrer).

*

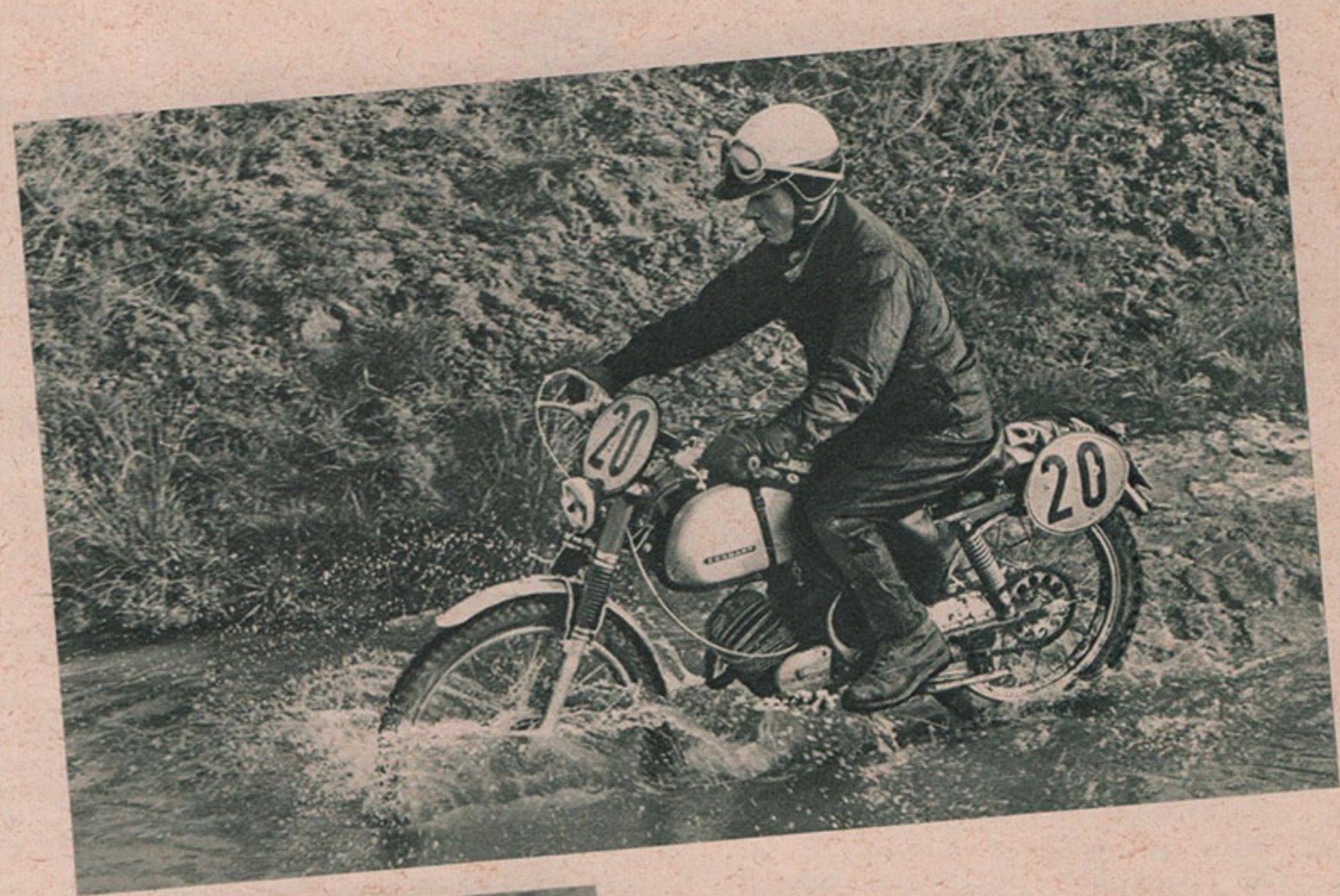
22 Gespanne standen am Start zum letzten Rennen des Tages. In der ersten Reihe Haubl/Kraus, Binding/Berbott, Wegener/Gödderz und Rohr/Schwerburger. Beim Fallen der Flagge kommen Möller/Kleber aus der dritten Startreihe am besten weg, aber auch Haubl/Kraus kriegen ihre Königswellen-BMW gut in Gang. Sie sind überhaupt die Besten in diesem Rennen. Hatten die beste Trainingszeit, kommen gut vom Start, kommen aus der ersten Runde als erste zurück, vergrößern immer mehr ihren Abstand zur verfolgenden Gruppe, fahren in der dritten Runde einen neuen Rundenrekord für Ausweisfahrer und halten die Spitze bis zum Schluß. Ab Platz 2 kommt aus der ersten Runde ein eng zusammenliegendes Feld von fünf Maschinen: Wegener/Gödderz, Kempa/Kempa, Rohr/Schwerburger, Obluda/Hattenhauer und Möller/Kleber. Nach der 2. Runde ist Obluda ausgefallen und aus dieser Gruppe heraus. So sind es nur noch vier, die da Windschattentechnik demonstrieren. Nach der dritten Runde nur noch drei, da Möller/Kleber etwas zurückgefallen sind. Diese drei (Wegener, Kempa und Rohr) jagen sich jetzt zwei Runden lang in dieser Reihenfolge. In der sechsten Runde kann Kempa vorziehen, Wegener fällt auf Platz 4 zurück. Fast auf gleicher Höhe liegend, gehen sie, aus der letzten Runde kommend, in die Nordkurve. Die Zuschauer springen auf und schreien, Wegener kann noch an Rohr vorbeigehen — was heißt „vorbei" — er kann sich um Radlänge vorschieben. Es sind nur Zehntelsekunden, die diese drei Gespanne im Ziel trennen.

Ergebnis: 1. Franz Haubl/Kurt Kraus (BMW RS) 22:11,5 = 157,0 km/h; 2. Manfred und Horst Kempa (Muthig-BMW) 22:58,2 = 151,8 km/h; 3. Richard Wegener/Dieter Gödderz 22:58,7 = 151,7 km/h.
Schnellste Runde: Haubl/Kraus 3:07,3 = 159,6 km/h (neuer Rundenrekord für Ausweisfahrer).

*

In vier von sechs Klassen wurden neue Rundenrekorde für Ausweisfahrer aufgestellt, die Maschinen — mit wenigen Ausnahmen — gut zurechtgemacht, der Fahrstil — mit wenigen Ausnahmen — erfreulich gut und diszipliniert, die Fahrweise fair. Nur weiter so! *Horst Bredow*

Nach einer 1000 km langen Hetzjagd durch Wasser, Schlamm und Geröll, hieß in Isny der Sieger in der „Schnapsglasklasse“ bis 50 ccm Andreas Brandl auf ZÜNDAPP GS 50.



Erwin Schmider, der mehrfache Deutsche Meister, gewann auch seinen zweiten Start auf ZÜNDAPP und wurde bei der ADAC-3-Tagefahrt Klassensieger bei den 175-ccm-Maschinen.

Siegfried Gienger auf ZÜNDAPP KS 100 befindet sich in Hochform. In Isny wurde er nicht nur Sieger der Klasse bis 100 ccm, sondern zugleich punktbester Fahrer dieser schweren Veranstaltung. Auch bei der Internat. 3-Tagefahrt Bergamo 1966 war Gienger auf seiner 100-ccm-ZÜNDAPP bester westdeutscher Fahrer. Auch hier war ihm der Klassensieg nicht zu nehmen.

Das sind echte Maßstäbe!

5 neue Klassensiege für ZÜNDAPP

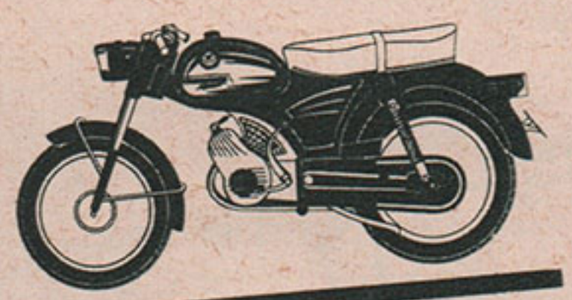
Internat. ADAC-3-Tagefahrt, Isny

Nach dem großartigen ZÜNDAPP-Erfolg bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt 1966 (4 x „Silbernes Edelweiß") holte sich ZÜNDAPP auch bei der schweren ADAC-3-Tagefahrt in Isny/Allgäu den Löwenanteil mit 3 Klassensiegen. Vor allem in der kleinen „Schnapsglasklasse" (50 ccm) durch Andreas Brandl. Siegfried Gienger wurde nicht nur Sieger in der Klasse bis 100 ccm, er erzielte im Gesamtklassement die höchsterreichbare Punktzahl nach einer Gesamtstrecke von über 1000 Kilometern. In der Klasse bis 175 ccm siegte Erwin Schmider auf einer ZÜNDAPP KS 100 mit aufgebohrtem Zylinder.

XIX. Valli Bergamasche, Bergamo

War Isny schon hart, so übertraf die Internationale 3-Tagefahrt „Valli Bergamasche", nur eine Woche später, alles bisher Dagewesene. Es lag in der Absicht des Veranstalters, hier eine echte Auslese für Fahrer und Maschinen zu schaffen. Wieder war Siegfried Gienger mit seiner 100-ccm-ZÜNDAPP an der Spitze. Als bester westdeutscher Fahrer und Sieger in der Klasse bis 100 ccm zeigte er bei dieser mörderischen 800 Kilometer-Geländefahrt sein großes Können. Einen weiteren eindrucksvollen Sieg für ZÜNDAPP holte sich in der Klasse bis 75 ccm der junge Italiener Mimo Guffanti.
Das hervorragende Abschneiden aller gestarteten ZÜNDAPP-Fahrer dokumentiert sich in dem Sieg der beiden ZÜNDAPP-Teams, wobei das Team A mit Brandl, D. Kramer und Gienger die wertvolle und begehrte „Trofeo Dietrichs Serafini" erhielt.
Nicht zuletzt hatten die ZÜNDAPP-Fahrer Kämper und D. Kramer großen Anteil an dem großen Mannschaftssieg der Bundesrepublik über die anderen hier gestarteten Nationen. Sie holten sich zusammen mit Lorenz Müller und Erwin Schmider die „Trofeo d'Oro Levo e Duccio Reggiani".

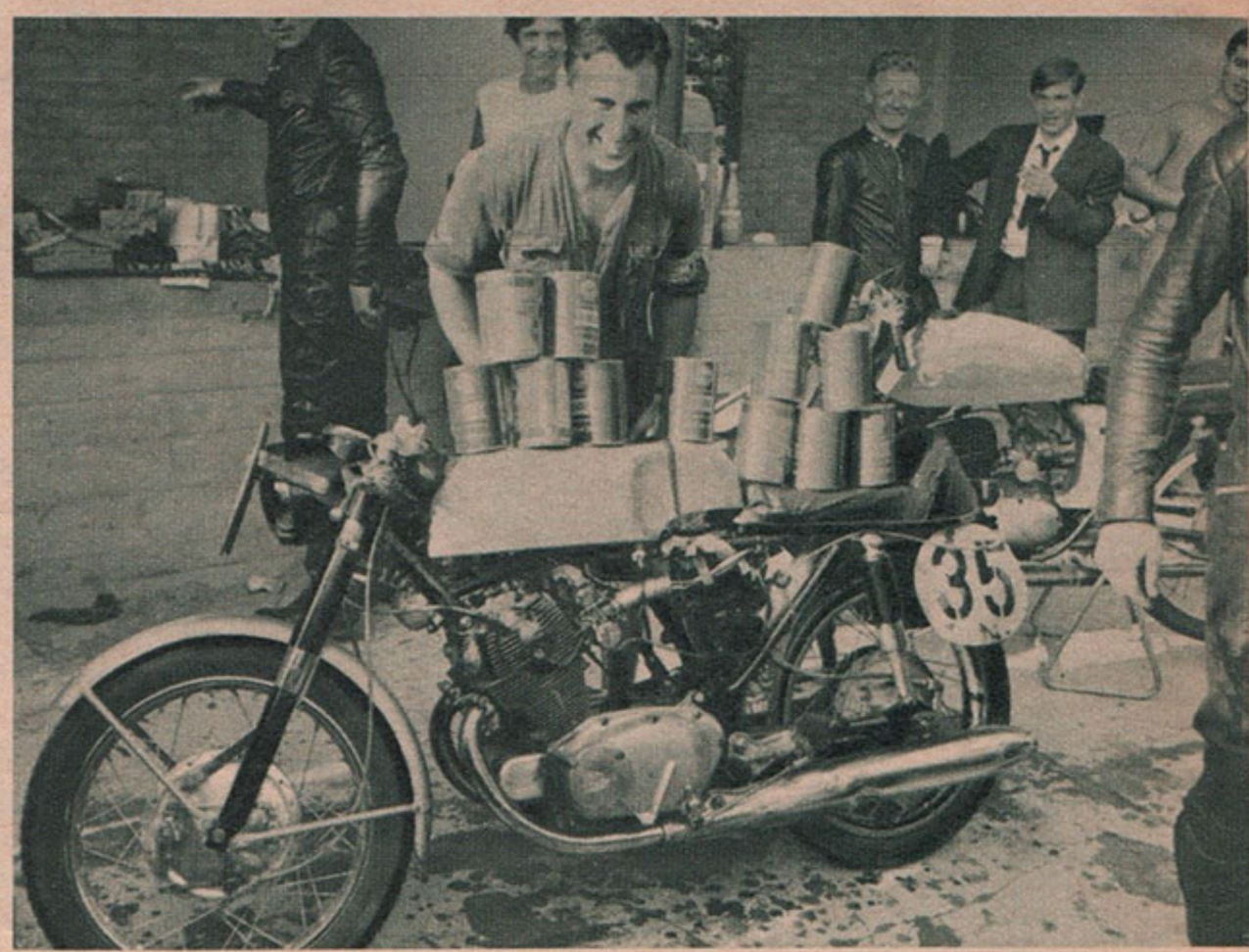
Diese großartigen motorsportlichen Erfolge zeigen: ZÜNDAPP-Motorräder sind härtesten Bedingungen gewachsen, sind schnell und zuverlässig. **Den Nutzen hat der Besitzer,** z. B. der neuen KS 50 Sport, dem rassigen 50-ccm-Sportmodell. – Verlangen Sie unverbindlich ausführliche Informationen von
ZÜNDAPP-WERKE GMBH, Abt. M 79, 8 München 8



ZÜNDAPP

Zwei Reifenschäden warfen zwei Spitzenreiter hinaus. Verbrannte Kupplungsbeläge, Tankrisse und enormer Ölverbrauch beim Sechsstundenrennen auf dem

AUTODROM VON IMOLA



Nachdem zwei Jahre lang das traditionelle italienische Sechsstundenrennen (welches zum „FIM-Cup für Ausdauer und Geschwindigkeit" zählt) in Monza abgehalten wurde, fand es in diesem Jahre im neuen Autodrom von Imola statt, wodurch die Anforderungen an Fahrer und Maschinen sogar eher gestiegen waren. Diesmal waren keine Werksmaschinen von Aermacchi am Start (die in den letzten Jahren meist vorneweg gefahren waren), da die Firma zu sehr mit der Herrichtung der Rennmaschinen für die TT beschäftigt war, die ja nun leider verschoben werden mußte. Doch kamen Werksmaschinen aus Spanien (Bultaco und Montesa) und auch von Ducati.

Beide spanischen Firmen brachten ihre schnellen 250er Einzylinder-Zweitakter an den Start, von denen die Bultacos neueste Modelle waren, mit gekapselter Hinterradkette und im übrigen noch mehr PS als bisher. Die Ducatis waren 250er und 350er Einzylinder OHC mit Doppelzündung und Fünfganggetriebe. Die Leistung hatte man ein wenig gemäßigt, um so die Lebensdauer und Zuverlässigkeit zu steigern. Nach Werksangaben hatten die Maschinen 35 BHP bei 8000 U/min (350 ccm) und 32 BHP bei 9500 U/min (250 ccm).

Im Rennen standen die ersten vier Stunden im Zeichen einer deutlichen Führung des italienischen Fahrerpaares Loro/Dardanello auf einer Norton 650 SS. Vielleicht war das mehr ein Verdienst der beiden Fahrer (beide fahren seit langem regelmäßig recht erfolgreich um die italienische Straßenmeisterschaft auf einer Norton Manx 500 ccm) als der Maschine. Leider machte ein platzender Hinterreifen dieser Jagd ein Ende. Dardanello, der gerade fuhr, konnte einen spektakulären (aber glücklicherweise ungefährlichen) Sturz nicht vermeiden.

Die Führung wurde danach von einem weiteren bekannten italienischen Fahrerpaar übernommen, nämlich von Menichelli/Trabalzini auf ihrer hergerichteten BMW. Aber auch dort gab es, nur zehn Minuten vor Schluß des Rennens, einen heftigen Knall des Hinterreifens mit nachfolgendem Sturz von Trabalzini, zum Glück aber auch hier ohne ernsthafte Verletzung des Fahrers.

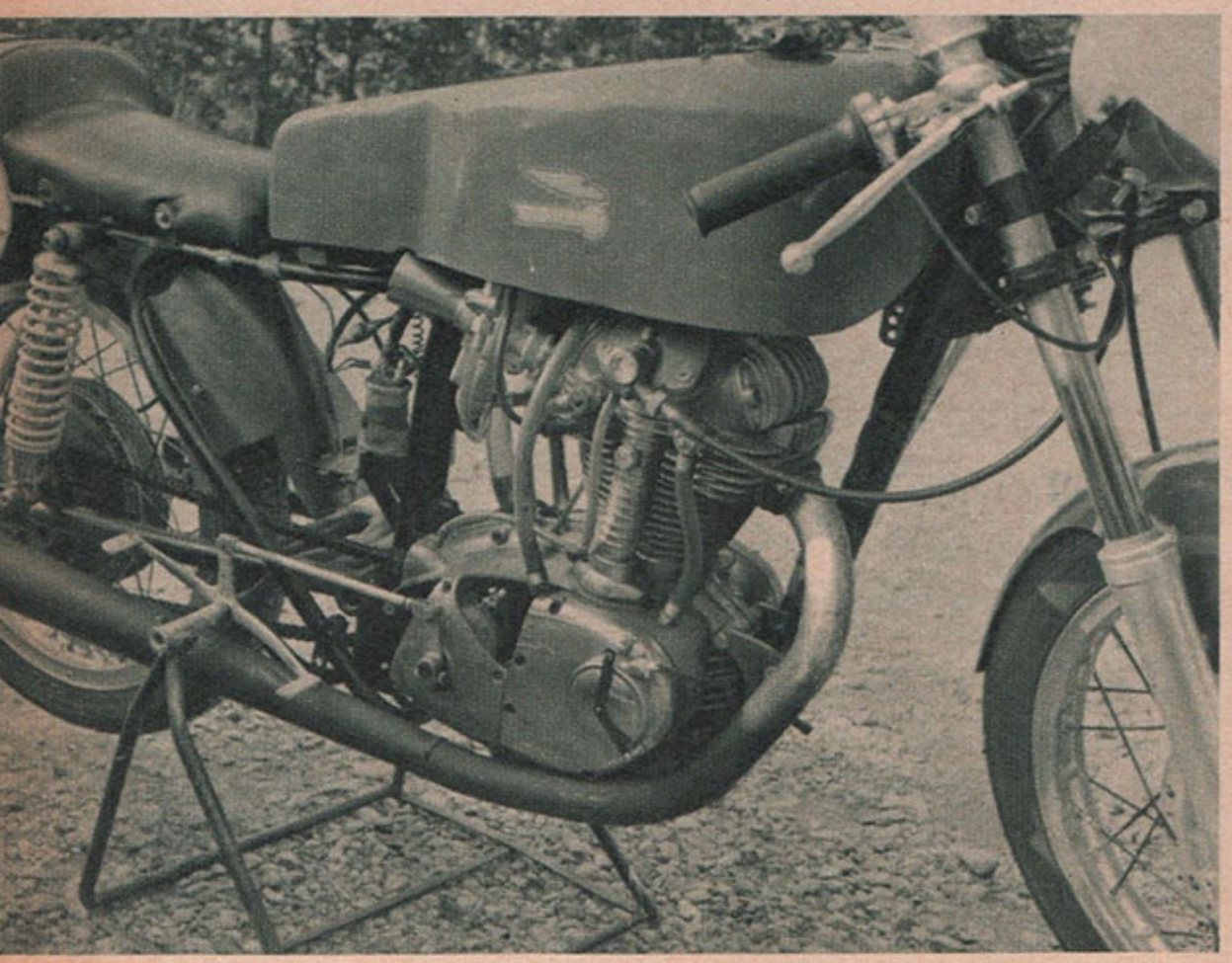
Auf diese Weise ging der Sieg an die beiden Italiener Cere/Giovanardi auf einer Werks-Ducati 250 ccm, die mit einem Gesamtdurchschnitt von 74 Meilen pro Stunde (118 km/h) vor einer weiteren Ducati 250 ccm unter Polenghi/Orsenigo das Ziel passierten. Dritte wurden Bertarelli/Mignoni auf einer 175 ccm-Stoßstangen-Morini vor den Spaniern Rocamora/Carne auf einer Bultaco. Letztere mußten mehrfach an die Boxen, doch noch heftiger vom Pech verfolgt waren ihre Landsleute Marsans/Regas auf der Werks-Montesa, die durch Motorschaden ausfielen.

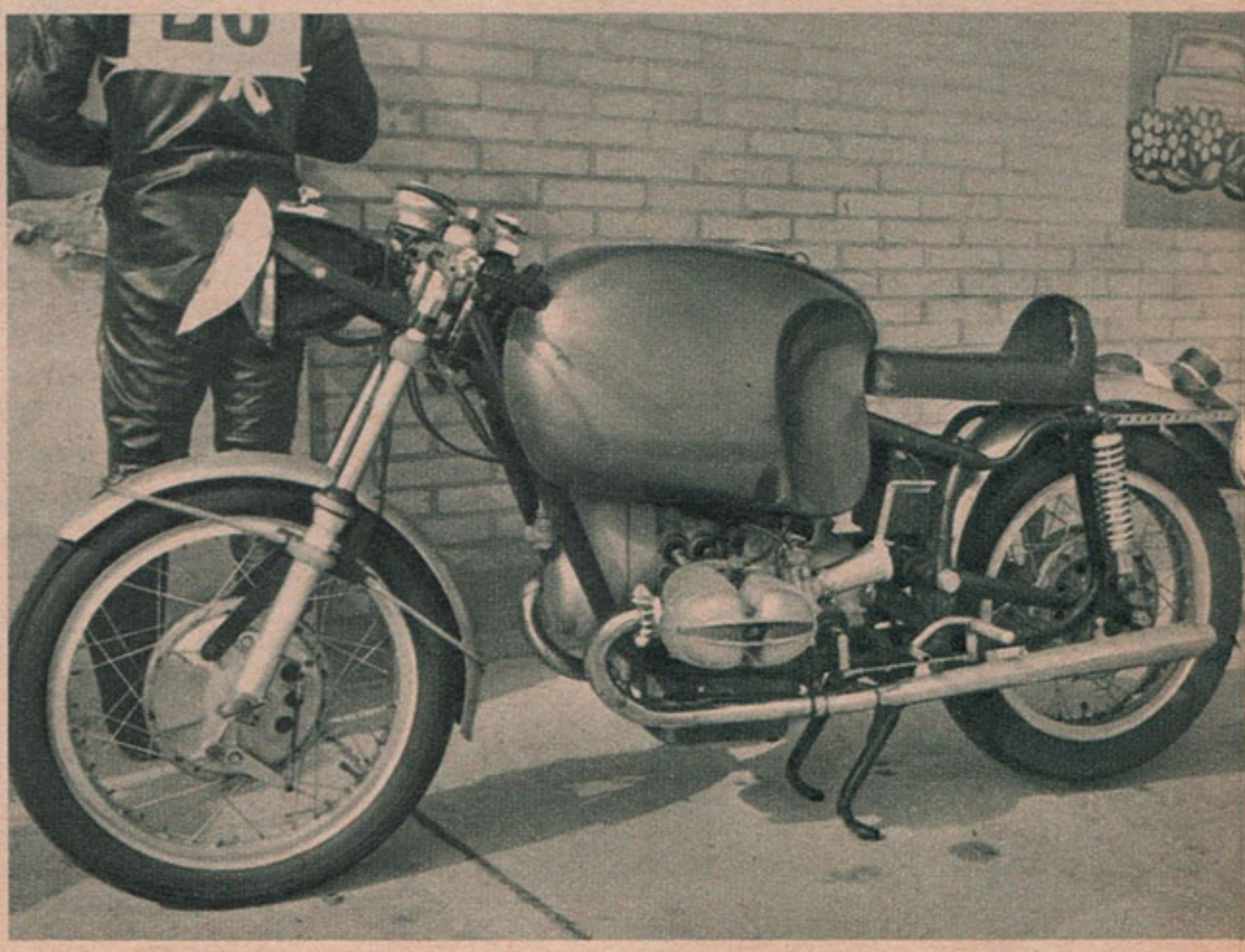
Farne/Garagnani, die bereits beim Start eine Menge Strafpunkte kassieren mußten, da sie ihre Werks-Ducati 350 ccm nicht wie vorgeschrieben mit dem Kickstarter in Gang bekamen, die weiterhin Motorschwierigkeiten hatten (die Maschine kam keineswegs auf die erforderlichen Drehzahlen, die Kraftstoffzufuhr klappte nicht), wurden Fünfte im Gesamtklassement vor Collins/Chatterton auf einer Norton Atlas 750 ccm. Auch die Engländer hatten ihren gerechten Anteil an den vielen Motorschäden, sie mußten z. B. an die Boxen, um verbrannte Kupplungsbeläge auszuwechseln. Trotzdem blieben sie die besten Fahrer des englischen Kontingentes. Smith/Butler auf einer 650er „Tom Kirby" BSA Spitfire MK II erreichten nur den achten Platz, während Buckmaster/Jackson mit einer 650er Triumph Thruxton auf Platz zehn kamen. Die schnellste Runde des gesamten Rennens buchte der durch Reifenschaden ausgefallene Dardanello für sich mit einem Schnitt von 87 Meilen pro Stunde, das entspricht immerhin knapp 140 km/h!

Carlo Perelli

Oben: Die deutschen Fahrer Zander/Schick aus Berlin waren mit ihrer CB 77 gestartet. Zunächst hatten sie mit Tankrissen zu kämpfen (drei Tanks wurden „verschlissen") und später konnten sie kaum so schnell Öl nachfüllen, wie es der Motor wieder verbrauchte. Zwölf Liter in sechs Stunden. Zum Schluß reichte es dann doch nicht zu einer Placierung, weil sie zu wenige Kilometer durch die viele Bauerei zusammengefahren hatten.

Unten links die Siegermaschine der Italiener Cere/Giovanardi: Ducati 250 ccm im Werkstrimm. Unten rechts die BMW Spezial, mit der Trabalzini/Menichelli nur zehn Minuten vor Schluß, weit in Führung liegend, durch Reifenschaden ausfielen. Umgebaute Hinterradschwinge, Ceriani-Telegabel und Federbeine, 40 Liter-Tank mit Schwallblechen, größere Ölwanne, das sind nur die augenfälligsten Änderungen, die sie an ihrer R 69 S durchführten. Hervorragend gearbeitet!



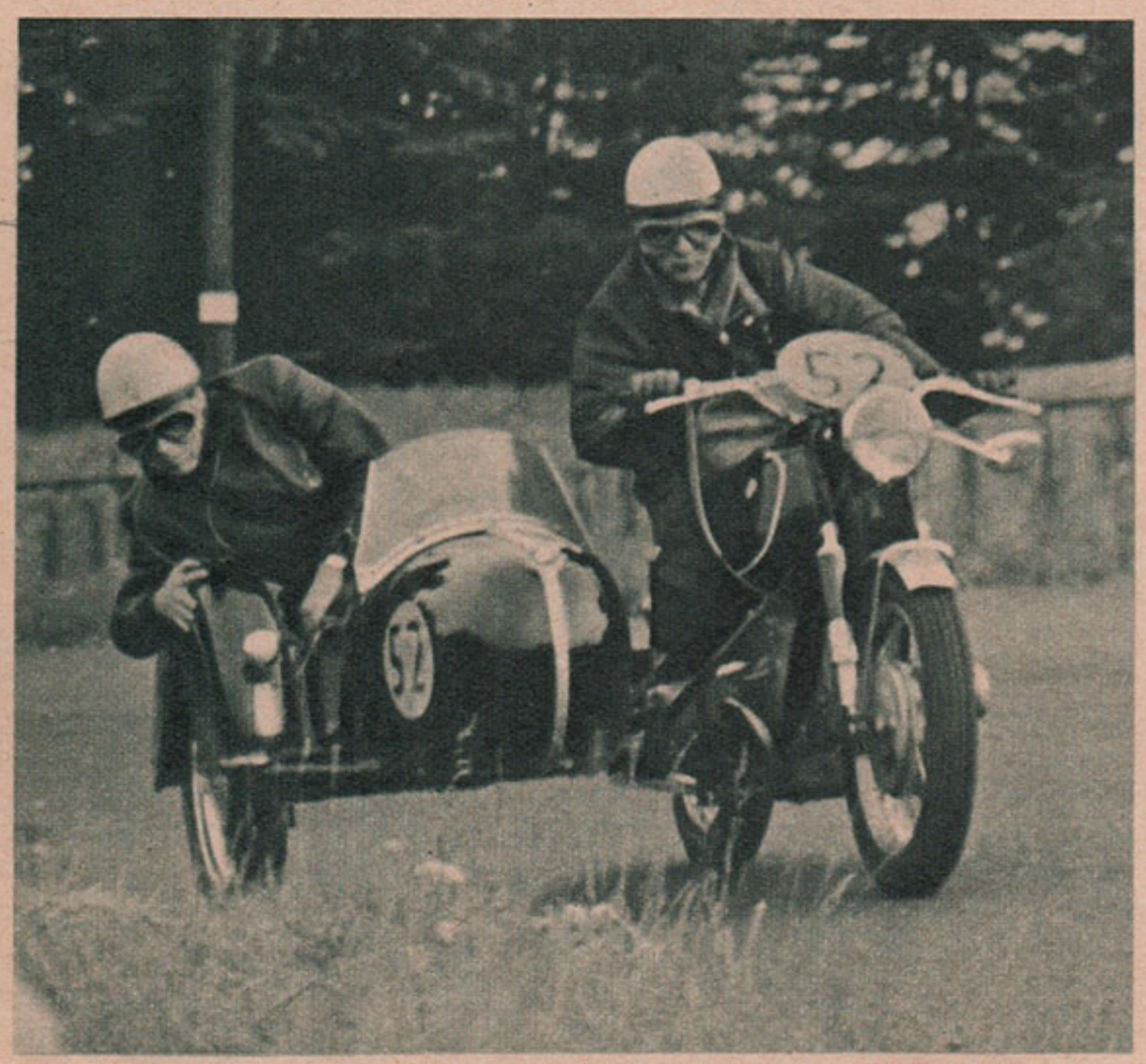


Trotz leichter Pannen eine Musterveranstaltung für normale Alltagsmotorräder

6. Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt

Alle Jahre wieder gilt mein erster Blick dem Nenngeld, wenn ich die Ausschreibung zur „Sauerländischen" erhalten habe. Wieder wollten die Dortmunder nur 15 DM von jedem von uns haben. Dafür boten sie uns eine Veranstaltung von 610 km Streckenlänge, darin eingeschlossen 8 Runden Nürburgring und, nicht zu vergessen, ein stärkendes Frühstück am Ziel!
Wollen wir jedoch von vorn anfangen. Abnahme und Start erfolgten wie jedes Jahr am Samstagvormittag in der Nähe der Dortmunder Westfalenhalle. Im Gegensatz zu der drei Wochen vorher gelaufenen 1000 km-Fahrt erhielten wir den Streckenplan erst bei der Abnahme. Obwohl sich dieser in den letzten Jahren als äußerst genau erwiesen hatte, begann doch ein emsiges Arbeiten bei den Teilnehmern. Mindestens der Streckenverlauf wurde in die Generalkarten eingetragen. Um Unklarheiten zu vermeiden, wurden vom Veranstalter wieder Karten mit eingezeichneter Fahrtroute ausgehängt. Diese abzumalen war auch angesichts der Genauigkeit des Streckenplans kein übertriebener Arbeitsaufwand. Jeder, der sich einmal verfahren hatte, wird sicherlich über seine eigene Karte froh gewesen sein.

Begeben wir uns nun auf die Strecke. Die erste und wohl unangenehmste Etappe führte uns von Dortmund direkt nach Süden über Herdecke und Hagen zur ZK 1. Unangenehm deshalb, weil wir fortwährend durch dichtbesiedeltes Gebiet zu fahren hatten, teilweise gaben längere Aufenthalte an Ampeln und Stopstellen und Bahnübergängen zu der berechtigten Sorge Anlaß, ob wir unsere Sollzeit wohl noch schaffen würden. Glücklicherweise hatte uns der Veranstalter durch ADAC-Pfeile sowie durch genaue Angaben auf dem Streckenplan recht kräftig Hilfestellung gegeben. Nach zwei relativ kurz aufeinanderfolgenden Zeitkontrollen brachte uns die schon zur Gewohnheit gewordene Autobahnetappe auf die westliche Seite des Rheins. Zwar sind Autobahnetappen bei Zuverlässigkeitsfahrten nicht gerade erstrebenswert, in diesem Falle blieb uns jedoch dadurch die Stadtdurchfahrt durch Köln erspart. Dafür mußten wir allerdings in Kauf nehmen, auf der in der Hitze flimmernden Autobahn gegrillt zu werden.



Um so erfreulicher, daß die Strecke ab Ausfahrt Kerpen ziemlich direkt nach Süden abbog. Hoffentlich würde es in der Eifel kühler werden! Als rechts im Wald das Brünnchen, Pflanzgarten, Schwalbenschwanz, Döttinger Höhe und Antoniusbuche auftauchten, war es nur noch ein kurzes Stück zur letzten ZK am Galgenkopf.
Hier erfolgte der Start zur Sprintprüfung über 4,5 km Länge. Wie in den vergangenen Jahren wurde die Sonderprüfung auf dem Nürburgring entgegen der üblichen Rennrichtung gefahren. Dies geschieht in der Absicht, diejenigen Teilnehmer nicht zu sehr zu benachteiligen, die den Ring kaum oder überhaupt nicht kennen. Ein gewisser Vorteil der Ringspezialisten bleibt natürlich nach wie vor bestehen, andererseits wird sich mancher um so mehr gewundert haben, wie alles anders aussieht, je besser er den Ring „richtigherum" beherrscht.
Sprintprüfung 4,5 km. Vergegenwärtigen wir uns vor dem Start noch kurz, wohin wir da kommen! Galgenkopf, Schwalbenschwanz — ob wir da richtig reintreffen? — Kuppe, rechts bergab, Brücke, dann ein Stück recht übersichtlich, Pflanzgarten, vor dem Brünnchen war doch die Kuppe im Wald, Eschbach, Wippermann, Hohe Acht. Da muß schon irgendwo Schluß sein. Sicherlich wird man uns nicht mehr den Berg hinunterjagen in Richtung Karussell.
Hier lag also einiges vor auf diesen 4,5 Kilometern! Im Gegensatz zur letztjährigen Bergprüfung auf der Südschleife (Müllenbach — Südkehre im Gegenkurs) war diese Sonderprüfung eine ausgezeichnete Kombination von Fahrer- und Motorenstrecke. Ich denke hier insbesondere an die beiden Bergabstücke nach dem Schwalbenschwanz und vor dem Brünnchen: zumindest für die großen Gespanne ein reines Fahrerkriterium. Selbst Solofahrer sind hier z. T. in arge Bedrängnis geraten. Wie erwartet, lag das Ziel oben auf der Hohen Acht, für die großen Dampfer vielleicht etwas zu weit oben. Manch einer wird schon zu früh den Hahn zugemacht haben.
Bei Start und Ziel traf man sich wieder. Erholsame Pause bis zum Beginn der Gleichmäßigkeitsprüfung. Langsam formierten sich die Reihen zum Start für die 8 Runden Nordschleife. Als abzusehen war, daß demnächst der erste losgeschickt werden würde, war es allerhöchste Zeit, den Ofen anzuheizen! Wenn man schon um den Nürburgring fahren darf und dazu noch ein paar Leutchen zuschauen, muß auch ein Zweitakter mindestens eine Viertelstunde angewärmt werden. Alle diejenigen, die nicht dem Herdentriebe erlagen, sind aufgerufen, bis zum nächsten Jahr ihr frevelhaftes Unterlassen einzusehen und nach Kräften mitzuhelfen, auch ihr Teil zu Lärm und Gestank beizutragen, um die echte Ringatmosphäre zu vervollkommnen. Es kann nicht geduldet werden, daß, zumal beim Start einer Gleichmäßigkeitsprüfung, immer wieder einige Leute in geradezu provozierend gemächlicher Weise ihre Uhr drücken, um dann ganz sachte loszufahren.
Die zu fahrenden Rundenzeiten entsprachen denen vom Vorjahr. Sie lagen zwischen 23 min und 16,5 min, je nach Klasse. Die 8 Runden waren in drei Wertungsabschnitte von zweimal 2 und einmal 4 Runden eingeteilt. Die Karenzzeit pro Wertungsabschnitt betrug ± 20 sec. Die Sollfahrzeiten für je 2 Runden wurden nach Beendigung eines Wertungsabschnitts jeweils um 1 min gekürzt. Überschüssige Zeit konnte vor dem Dunlopturm abgewartet werden.
Bei der herrschenden trockenen Witterung bedeutete die Gleichmäßigkeitsprüfung ein reines Uhrenspiel. Kaum einer war wohl zu ernstlichem Rasen gezwungen, es sei denn, er hatte unterwegs zu schrauben. Der Veranstalter könnte sich also ruhigen Gewissens entschließen, nächstes Jahr die Zeiten etwas anzuziehen. *(Weiter auf der nächsten Seite)*

Oben: So sieht der Start zur Gleichmäßigkeitsprüfung auf dem Nürburgring aus. Man kann allerdings nicht sehen, daß viele Fahrer ihre Maschinen viertelstundenlang warmlaufen lassen, als gelte es, durch besten Start einen Großen Preis zu gewinnen. Links: Das Paar Heinz Beckmann/Konrad Beckmann fuhr Goldmedaille und Klassensieg bei den großen Gespannen heraus. **Fotos Lux**

HONDA CB 450-Test *(Schluß v. S. 423)*

wie ein leichtes Fahrrad, drehen CB 450-Neulinge den Hahn meist ganz schön auf. Dabei kommen sie in Geschwindigkeitsbereiche, die sie u. U. bis dahin nicht gekannt haben, die sie der 190 kg-Maschine gar nicht zutrauen, und hinzu kommt, daß sie tatsächlich zuerst gar nicht merken, w i e schnell sie eigentlich fahren. Das ist mir auch so gegangen. Bis man dann plötzlich bremsen muß, bis man dann plötzlich mit zu hohem Tempo auf welligen Untergrund gerät —! Aussage des Fahrers: „Mensch, bei 170 km/h nach Tacho fing das Ding an dieser Stelle plötzlich an, Männchen zu machen." Besieht man sich dann die Strecke, dann stellt man fest, daß man als eingefuchster 450-Mann oder mit einem anderen Motorrad niemals dort bewußt *so* schnell fahren würde.

Diese Beobachtungen sind so typisch gerade für die unwahrscheinlich schnelle 444 ccm-Maschine, daß man sie im Test erwähnen muß. Ebenso muß man fahrtechnisch umlernen, weil die geringen Schwungmassen dafür verantwortlich sind, daß der Motor beim Gasaufreißen wie ein Blitz hochdreht oder beim Gaswegnehmen ebenso rasch von Drehzahl herunterkommt, was einem zwar Bremsbeläge spart, was jedoch ein ruckartiges Fahren zur Folge haben kann. Also wie bei einer Rennmaschine. Daher muß man auf nassem Untergrund, Straßenbahnschienen, Bausand und dergleichen sehr beim Hantieren mit dem Drehgriff aufpassen — die Maschine hängt förmlich daran. Ein Verschlucken beim Gasaufreißen gibt es nämlich in keinem Falle. Daß außerdem der Einsatz und die Dosierung der Kupplung mehr als bei anderen Maschinen wichtig ist, bedarf keiner besonderen Erwähnung.

Noch einige Schlaglichter: Vierfach in überaus groß bemessenen Lagern gelagerte Kurbelwelle, horizontal geteiltes Gehäuse, durch Exzenter betätigte Ölpumpe und Ölzentrifuge. Exzenter spielen auch sonst eine Rolle, z. B. sind die Kipphebelwellen exzentrisch zur Einstellung des Ventilspieles gelagert. Stabile und wasserdichte Steckverbindungen der Kabel, einigermaßen gutes Bordwerkzeug.

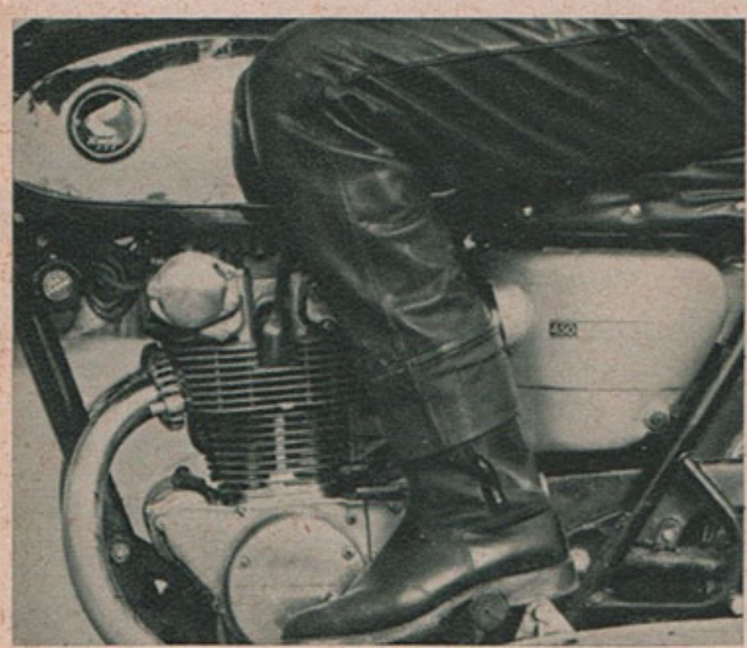
*

Bei unseren Testfahrten der letzten Jahre auf dem Nürburgring ist nur eine serienmäßig hergestellte Maschine über 600 ccm mit der CB 450 fahrleistungsmäßig ebenbürtig geblieben: die 650 ccm Norton 650 SS. Man bedenke jedoch, daß deren Motor glatt 202 ccm mehr Hubraum hat. Größere Maschinen konnten wir bisher vergleichsweise nicht auf die Fahrleistung hin testen. 500er erreichten alle nicht diese Zeiten.

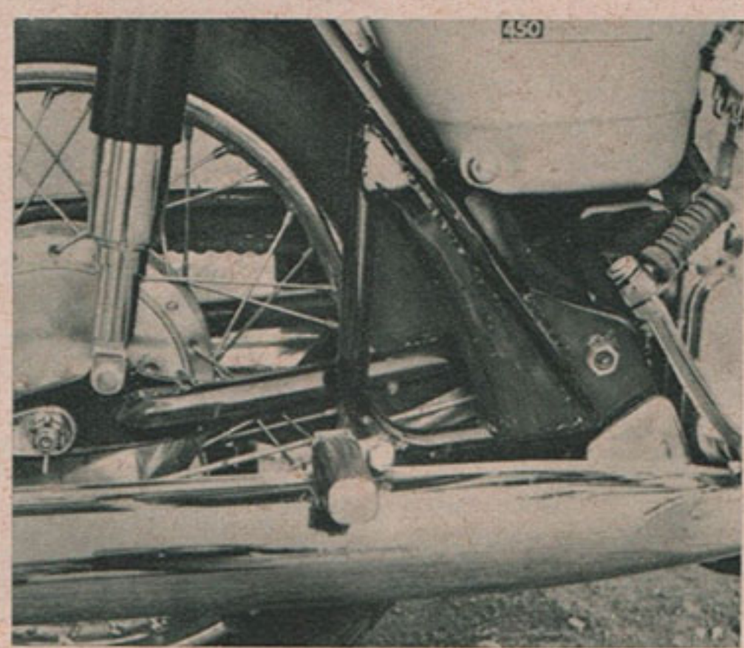
Es liegen nur noch Zeiten mit der ehemaligen 1000 ccm Vincent Black-Shadow (60 PS) bei uns vor, die jedoch nur unwesentlich besser sind. Und dieses 1000er Motorrad wird heute nicht mehr gebaut. Das ist doch wahrhaftig ein Maßstab. Das gute Finish der Honda — wobei einzuschränken ist, daß manche von uns beobachtete CB 450 offensichtlich das Überlaufen beim Tanken mit Lackschäden am Tank quittieren, die Zuverlässigkeit, die Handlichkeit (Seitenstütze serienmäßig!) kommen dazu, und ich will es kurz machen: ich überlege, ob dies Motorrad nicht die Maschine des Jahrzehntes ist.

Ob die Japaner in Tokio wissen, w a s sie da konstruieren? Ob sie begriffen haben, was sie mit der Weiterentwicklung und Verbesserung dieses Typs und der Kundenbetreuung erreichen könnten? — Tokio ist weit, und die Gedankengänge unserer japanischen Freunde werden uns sehr oft unklar bleiben. Doch eines muß man ihnen allen Ernstes sagen: mit der CB 450 könnten sie den Motorradbau der Welt umstoßen, *wenn sie wollen!* *Klacks*

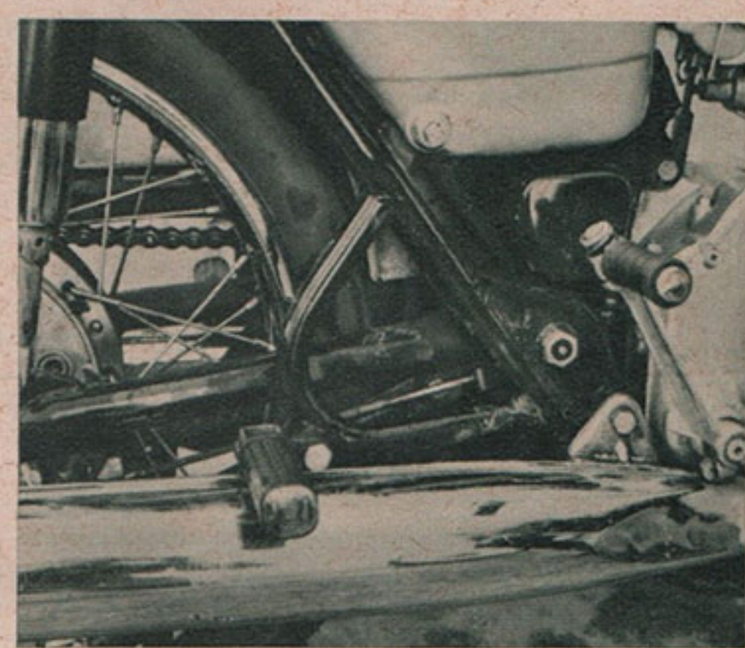
Die Sitzposition ist trotz der nicht verstellbaren Fußrasten auch für einen sehr langen Fahrer ausgezeichnet.



Rohrbogen für die hinteren Fußrasten mit Versteifung am Rahmen der zuletzt ausgelieferten CB 450.



Rohrbogen für die hinteren Fußrasten an der Testmaschine.



Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt *(Schluß)*

Ab 22.00 Uhr wurden wir wieder auf die Rückreise geschickt. Sehr bequem ließen sich die Kontrollen finden. Meist genügte es zu wissen, wo von der einen Bundesstraße auf die andere abgezweigt werden mußte. Um in groben Zügen die Route aufzuzeigen: Blankenheim, Münstereifel, Meckenheim, Bonn, Siegburg, Overath, Gummersbach, Lüdenscheid, Altena, Schwerte, Dortmund. Die einzige kurze Etappe von etwa 12 km kurz vor Lüdenscheid sollte uns jedoch noch ganz schön einheizen! Grundsätzlich gebieten solche Etappen äußerste Vorsicht. Selbst bei mäßigen Schnitten ist ein Verfahren selten mehr aufzuholen. So war denn die Aufregung besonders groß, als wir die ZK nicht fanden und immer noch nicht gefunden hatten, als die Sollankunftszeit längst um war. Manch Lüdenscheider Spätheimkehrer mag sich über all die vielen Motorradfahrer gewundert haben, die da kreuz und quer über Plätze und Straßen schossen! Erst kurz vor Altena hatte sich wieder eine einheitliche Marschrichtung ausgebildet, ebenso unsere feste Überzeugung, die ZK Lüdenscheid hätte es nicht gegeben. Also auf zur nächsten, bevor es zu spät ist!

Doch bald mußten wir feststellen, daß uns auch diese letzte ZK vor dem Ziel vorenthalten wurde. So blieb nichts weiter übrig, als die Zielkontrolle in Dortmund direkt anzufahren.

Großer Aufruhr unter den Teilnehmern, als sich plötzlich herumsprach, da hätten einige doch noch die ZK in Lüdenscheid gefunden! Wo lag nun der Fehler?

Die kurze Zeit bis zum Aushang der Resultate wurde mit Frühstück und Austausch allerlei Erlebnisse zugebracht. Die Stimmung war trotz der beiden Pannen — die wir von den Dortmundern zuletzt erwartet hätten — allgemein ausgezeichnet. Ich bin der Ansicht, daß dies vieles über die eben zu Ende gegangene Veranstaltung aussagt. Nirgendwo wurde geschimpft, wie das erst drei Wochen vorher in Helmstedt der Fall war. Erfreulich vor allem, wie der Veranstalter bereit war, aus den Erfahrungen der letzten Jahre die richtigen Konsequenzen zu ziehen. Ich darf daran erinnern, daß viele Teilnehmer sich beim letzten Mal plötzlich auf einer Geländeprüfungsstrecke der Bundeswehr befunden hatten, die mit ADAC-Pfeilen bezeichnet war. Um solches diesmal zu vermeiden, waren die für uns zuständigen Pfeile (bis auf einen) mit einem schwarzen Klebestreifen gekennzeichnet. Die Startnummern an den Fahrzeugen mußten während der Orientierungsetappen abgedeckt sein: sehr angenehm, nicht schon von weitem als rasender Motorradrennfahrer gebrandmarkt zu sein. Es scheint, auch Kritik würde bei den Dortmundern nicht auf taube Ohren stoßen. So möchte ich nicht versäumen, auf eine alte Unsitte bei manchen Zeitkontrollen hinzuweisen. Ausgerechnet am Ende der kürzesten Etappe ergab es sich, daß plötzlich mehrere Fahrer zur gleichen Zeit stempeln mußten, und zwar auf Grund verschiedener Einzelfahrzeiten. Diesem Ansturm zeigte sich das Kontrollpersonal keineswegs gewachsen. Anstatt nun aber die Kontrollkarten der einzelnen Fahrer rasch abzustempeln und anschließend die Zeiten auf die Kontrolliste zu übertragen, stempelte jedoch der gute Mann an der Uhr jede Karte für sich und notierte die jeweilige Zeit in seiner Liste ebenso! Diese Methode kann leicht einmal ins Auge gehen, dann nämlich, wenn ein Fahrer ohnehin schon die Karenz in Anspruch nehmen und dazuhin noch an der Uhr Schlange stehen muß. Also bitte, nächstes Jahr besser machen.

Inzwischen waren schon die Ergebnisse angeschlagen worden. Großes Aufatmen allerseits: die ZK Lüdenscheid war neutralisiert worden! Wer wäre wohl noch in Wertung geblieben, wenn uns nicht solche Gunst zuteil geworden wäre? Allein die hohe Zahl der Ausfälle beweist, daß die „Sauerländische" ein erhebliches Maß von Zuverlässigkeit von Fahrer und Maschine gefordert hatte. Ob wohl die Nachtetappe . . .? Von 63 gestarteten Fahrern hatten 47 das Ziel in Wertung erreicht, was einer Ausfallquote von 25% entspricht. Zum Vergleich: Sauerländische 1965: 17%, 1000 km 1966: 12%.

Drei Tage nach der Veranstaltung wurde schon die Ergebnisliste verschickt, der ein Rundschreiben an die Teilnehmer beilag. Darin heißt es: „Wenn in diesem Jahr die Veranstaltung . . . beeinträchtigt wurde, so hoffen wir doch, im kommenden Jahr den Wettbewerb wieder zu einem vollen Erfolg führen zu können." Die Dortmunder stehen ihrer eigenen Arbeit kritisch gegenüber. Ich bin überzeugt, die Sauerländische 1967 wird noch mehr Spaß machen, als sie diesmal schon bereitet hat.

Bratenstein

Fußball-Weltmeisterschaft – wer dieses Album hat, der steht nicht abseits!

Zur Fußball-Weltmeisterschaft 1966 gibt es an 6800 deutschen ARAL-Tankstellen farbige Bilder (Postkarten) berühmter deutscher und ausländischer Fußballspieler. Fragen Sie beim nächsten Tanken danach – der ARAL-Tankwart hält auch für Sie ein Bild bereit!

Sie können die Bilder in dem hochaktuellen ARAL-Fußballalbum sammeln, das in allen deutschen ARAL-Tankstellen zu haben ist. Dieses wertvolle Buch enthält interessante Artikel und vielseitige Informationen, dazu Fotos, Namen, Zahlen und Tabellen. Sammeln Sie mit!

ARAL – immer am Ball

Dreitagefahrt Bergamo *(Schluß von Seite 419)*

288 Kilometer hatte die Strecke des zweiten Tages betragen — nun waren am letzten nur noch einmal 137 zu bewältigen. Nicht ganz so schwer, so schien es wenigstens nach den Strapazen der Vortage, wie an diesen — aber es gab doch noch einige Überraschungen. Nicht zuletzt dadurch, daß die Fahrer, als sie aus der Geländeetappe zur Kontrolle im Moto Cross-Gelände Scano al Brembo zurückfahren mußten, durch den Feiertagsverkehr behindert wurden. Zwar fuhr man nicht auf ausgesprochenen Hauptstraßen, aber dafür waren die benutzten schmal, Verkehr in beiden Richtungen, dazwischen Lieferwagen mit Bier- und Limonadeflaschen (von denen an diesen Tagen gar nicht genug herbeigeschafft werden konnten) — und das gab natürlich Behinderungen beim Überholen, trotz besten Willens der feiertäglichen Autofahrer, die in keiner Weise etwa durch „passiven Widerstand" Erschwerungen schaffen wollten. Wenn man dann noch, wie Gienger, das Pech hatte, sich eine Fußraste wegzubrechen und mit dem Anbauen der Reserveraste unnötig viel Zeit zu verlieren — dann zählt das eben zu den eingangs erwähnten Fällen von Pech, gegen die kein Wettefahrer gefeit ist. Aber daß dieser Fußrastenschaden sehr wohl Giengers Chance genommen haben kann, zeigt sein knapper Abstand zu den beiden, die schließlich als Wettbewerbsbeste hervorgingen: Salevsky und Uhlig.

Bis es soweit war, mußte allerdings, in vier Läufen exerziert, auf dem Moto Cross-Gelände, das sich der rührige Moto Club Bergamo draußen vor der Stadt geschaffen hat, die Schlußprüfung absolviert werden, die bei Punktgleichheit gegebenenfalls die Entscheidung bringen sollte.

Offengestanden: Das war eine mörderische Sache! Es wurde gefahren, was nur drin war — und für manche Maschine war das ganz offensichtlich zu viel. Mancher Schrott hätte hinterher abgefahren werden können — Rahmenbrüche, durchgebogene Gabeln, tieferhängende Motoren, größer gewordene Radstände — es war eine helle Freude, hier gleich mal die negative Seite einer solchen Moto Cross-Entscheidung vorexerziert zu erhalten. Wenn man wirklich auch für unsere Geländemeisterschaft darauf zukommen will (und das wäre durchaus möglich), dann muß man sich darüber im klaren sein, daß keine bisherige Sonderprüfung und kein Geländestück wohl solche Anforderungen an das Material stellt wie eine solche Folge von 8 Moto Cross-Runden, wie sie hier gefahren wurden. Etwa 50% der Fahrer, vor allem der Italiener, mußten deshalb auch schon vorzeitig ausscheiden — vermutlich war allein die ungenügende Luftfilterung daran schuld. Denn auch bezüglich Staub wurde da etwas geboten — mehr, als die doch bei uns wenigstens inzwischen recht schön angewachsenen Luftfilter verdauen konnten. Wie gesagt — über dieses Moto Cross-Problem wird noch zu sprechen sein, ehe man sich zu gleichem entscheidet.

Zwei Mann freilich machten es beim Moto Cross mit der Ruhe: Die beiden führenden MZ-Fahrer Salevsky und Uhlig. Hand in Hand gingen sie über die Ziellinie und erhielten damit die gleiche Punktzahl — auch ohne ganz vorn zu liegen konnten sie mit Sicherheit damit rechnen, daß ihnen keiner mehr gefährlich werden könne, wenn ihre Maschinen nur diese letzte Prüfung durchstanden.

Mit je 11 Punkten wurden sie so Exaequo-Sieger dieses schweren, verdammt schweren Wettbewerbs.

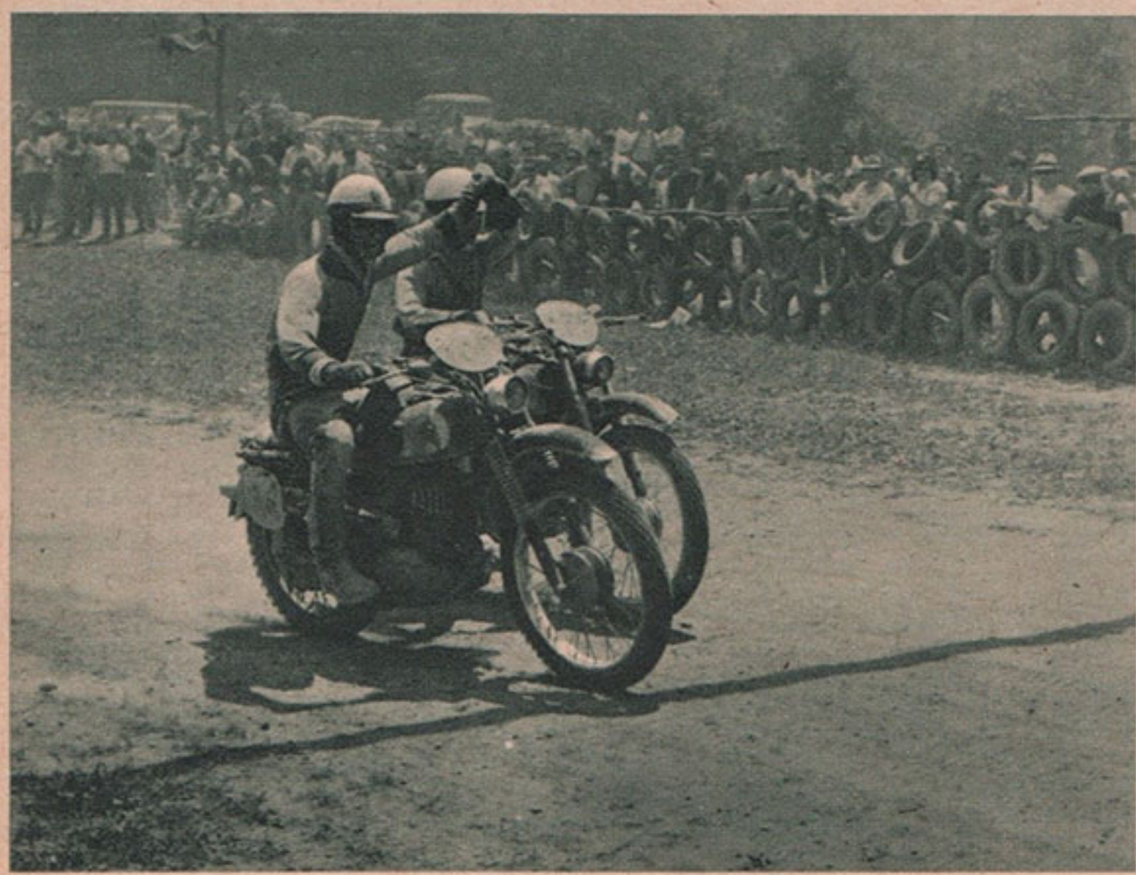
Und wenn man vor allem dem Werner Salevsky bestätigt, daß es derzeit im internationalen Geländesport kaum einen Mann geben dürfte, der besser ist als er, so schmälert das nicht die Erfolge unserer westdeutschen Fahrer: Mit nur einem Punkt Rückstand wurde Siegfried Gienger auf der 100er Zündapp Dritter — nochmals gesagt: Wir wären schlechte Verlierer, wenn wir nun hinterher herumrätselten, ob es nicht doch möglich gewesen wäre, ihn mit nur 9 Punkten als Wettbewerbsbesten durchs Ziel zu bringen.

Der Erfolg war auch so groß genug — für ihn und für Zündapp und letztlich für die gesamte westdeutsche Equipe. Denn wir gewannen die Wertung der nationalen Mannschaften vor den Mitteldeutschen und den Engländern (alles andere war geplatzt), Zündapp führte mit seinen beiden Fabrikmannschaften mit Abstand vor der Mannschaft von Greeves, der von Simson, von KTM, von Hercules und von MZ, und wie ausgezeichnet auch diesmal wieder gerade die kleinen westdeutschen Maschinen in der Gesamtwertung lagen, geht aus der nachstehenden Endübersicht der Besten hervor:

W. Salevsky (MZ)	11 Strafpunkte
P. Uhlig (MZ)	11 Strafpunkte
S. Gienger (Zündapp)	12 Strafpunkte
M. Guffanti (Zündapp)	16 Strafpunkte
E. Doyssena (Morini)	16 Strafpunkte
F. Vergani (Gilera)	16 Strafpunkte
H. Gabler (Hercules/Sachs)	18 Strafpunkte
V. Kramer (Zündapp)	19 Strafpunkte
R. Consonni (BSA)	19 Strafpunkte
A. Brandl (Zündapp)	24 Strafpunkte
L. Specht (Zündapp)	27 Strafpunkte
F. Selling (Greeves)	27 Strafpunkte
L. Schünemann (Simson)	29 Strafpunkte
L. Müller (Hercules/Sachs)	32 Strafpunkte
T. Masserini (Gilera)	32 Strafpunkte
K. Kämper (Zündapp)	34 Strafpunkte
J. Sommerauer (Puch)	34 Strafpunkte
H. Weber (MZ)	36 Strafpunkte
D. Kramer (Zündapp)	37 Strafpunkte

*

Wir Westdeutschen galten als Favoriten, als wir nach Bergamo kamen. Der Eindruck, den unsere Fahrer und Maschinen dort hinterlassen haben, dürfte auch diesmal wieder kein schlechter gewesen sein. *S. R.*



Oben links: „Mensch – mach', mach' – –" wie oft wohl hörten das die (ausgezeichnet und korrekt arbeitenden!) Männer an den Stempeluhren in diesen Tagen – nicht nur, wie gerade hier bei der Einfahrt in die Schlußkontrolle von W. Salevsky.

Oben rechts: Man sieht es den dreien (Kämper, Gienger und Gabler) an, welche Strapaze das abschließende Moto Cross-Rennen für sie war.

Links: Hand in Hand gingen sie als gleichwertige Sieger dieses schweren Wettbewerbs durchs Ziel der Moto Cross-Prüfung, Salevsky und Uhlig auf MZ. (9 Fotos Terreni, 1 Foto Perelli)

„NUR LANGSTRECKE GEFAHREN“

GARANTIE FÜR BESTEN ZUSTAND?

Das Gespenst der Unterkühlung des Motors durch dauernden Kurzstreckenbetrieb wird vielerorts weitaus überschätzt. Sicher ist, daß sich bei Kurzstreckenbetrieb, speziell im Winter, Kondenswasser im Motor bildet, welches nicht wieder verdunstet, sicher ist auch, daß dieses Kondenswasser im Verein mit Verbrennungsrückständen recht aggressive schweflige Säure bilden kann. Gar nicht so bekannt ist jedoch, wie lange diese Säure benötigt, um nun tatsächlich korrodierend auf Motorteile, Lager und Laufflächen einzuwirken. Und hier liegt der Hase im Pfeffer. Der Ölfilm auf Motorteilen ist sehr widerstandsfähig. Er läßt chemische Reaktionen erst nach recht langer Zeit zu. Man höre dazu nur einmal die Stimmen aus der Mineralölindustrie.

Für die Praxis bedeutet dies, daß ein Motor ruhig die Woche über für den kurzen Weg zur Arbeit gefahren werden kann, speziell jetzt im Sommer, auch wenn er dabei nicht besonders gut durchgewärmt wird. Wenn er nur ab und zu, übern Sonntag etwa, eine kleine Jagd absolvieren muß, die ihn auf die nötige Temperatur kommen läßt. Das Kondenswasser mit seinen sauren Anteilen wird dann mit großer Sicherheit ausgeatmet, und der Sorge um die Kaltkorrosion ist man schon enthoben.

Nur eines ist nachteilig: die Ablagerungen von Ölkohle und sonstigen Verbrennungsrückständen ist bei Kurzstreckenbetrieb recht umfangreich. Doch auch hier soll man nicht übertrieben rechnen. Vieles von dem, was sich die Woche über festsetzt, wird auf scharfer Jagd wieder hinausgebrannt, kann also nicht schaden. Das merken wir deutlich, wenn wir mit dem Alltagsmotorrad auf die Autobahn gehen. Auf den ersten Kilometern erscheint es uns recht langsam, weit unter der erwarteten Leistung. Erst nach 50 oder gar mehr Kilometern spürt man, wie der Motor wieder freier läuft, wie er besser am Gas hängt, wie er auch vibrationsärmer wird. Das sind dann Zeichen dafür, daß man einen gut eingefahrenen Motor hat, dem der Kurzstreckenbetrieb gar nicht soviel anhaben konnte. Schlimmer sieht es allerdings dann aus, wenn der Motor (nach einiger Zeit Bummelei) auf der Autobahn überhaupt nicht so recht in Fahrt kommen will. Aber auch hier ist meist nicht der Kurzstreckenbetrieb allein schuld, sondern viel häufiger die Tatsache, daß der Motor einfach nicht ordentlich eingefahren ist, daß also die Bummelei trotz der vielen Kilometer, über die sie sich etwa erstreckte, keine Einfahrwirkung hatte, kein Anpassen der Kolbenringe und des Kolbens an den Zylinder brachte. Dieser Motor kann dann sehr lange mit Halbgas und gar mit Dreiviertel-Gas auf der Autobahn gefahren werden, richtig in Ordnung ist er deshalb nicht.

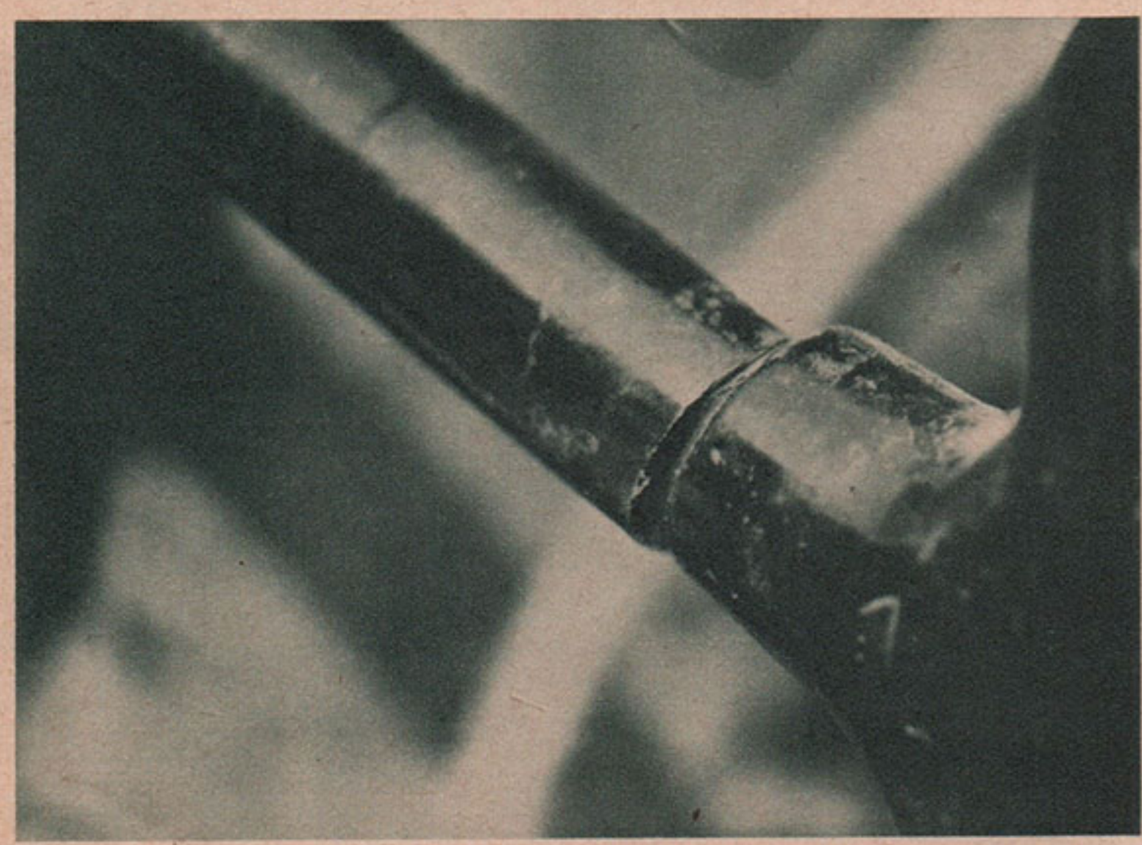
Dieser Motor muß also dann mit der richtigen Fahrweise erst eingefahren werden, mit evtl. Basteleien (Nacharbeiten am Kolben usw.). Wonach man dann genausogut auf Kurzstrecken mit ihm fahren kann, wenn man nur ab und zu zwischendurch eine kleine Jagd einlegt.

Ist soweit klar, daß Kurzstreckenbetrieb nicht unbedingt Nachteile bringen muß? Sofern es sich nicht ausschließlich um die täglichen zwei Kilometer handelt, sondern sofern man sich außerdem auch noch mindestens alle vier bis sechs Wochen darauf besinnt, daß ein Motorrad nicht nur ein Transportmittel ist, sondern auch ein Sportgerät, welches Spaß machen soll!

Bestimmt ist aber noch nicht eindeutig gesagt worden, daß das Wörtchen „Langstreckenbetrieb“ auf keinen Fall eine Art Garantieschein sein kann. Es kommt nämlich sehr stark darauf an, wie die Maschine auf diesen Langstrecken gefahren wurde. Wenn sie ein wirklich sportlicher Fahrer unter sich hatte, und sie hat dies überstanden, dann ist sie gut, sehr gut sogar. Wenn aber ein gemütlicherer Mann draufsaß, der ihr praktisch nie Vollgas abverlangte, dann darf man das nicht mit dem gleichen Maßstab messen. Ich habe es durchaus fertiggebracht, eine Maschine über 700 km und mehr mit nur kurzen Tankpausen und sehr hohen Schnitten auf der Autobahn zu fahren, ohne daß diese Fahrweise auch nur den geringsten Anspruch auf Sportlichkeit erheben könnte. Diese 700 km kamen mit praktisch Dreiviertelgas zustande, der Motor wurde niemals über länger als 3 Kilometer tatsächlich voll offen gefahren, über seine Vollgasfestigkeit (das ist es ja, was sich im Hintergrund des Begriffes „Langstrecke“ einschleicht) kann durchaus nichts gesagt werden. Und wenn der Erstbesitzer sie nach langer Zeit als vollgasfest ansieht, dann wird er schwer enttäuscht werden. Dauernd Dreiviertelgas bringt das noch nicht ein. Und ein evtller. Käufer einer solchen Maschine, der sich von vagen Begriffen täuschen ließe, würde mit genau derselben Maschine und genau denselben Schnitten seinen Ärger bekommen, weil er vielleicht etwas öfter und länger Vollgas stehen läßt und dafür woanders mehr bummelt. Man merkt immer deutlicher, daß sich der innere Zustand eines Motors nicht erraten und beschreiben läßt, jedenfalls nicht anhand der Fahrweise des Besitzers. Auch nicht anhand der bisher absolvierten Kilometerleistung. Sondern höchstens durch Augenschein und durch Nachmessen. Selbst dann kann man sich noch täuschen. Bleibt nur die Probefahrt. Aber so ausgedehnte Probefahrten wird man auch nicht machen können, daß man daraus schon ein Urteil gewinnen könnte. Es wären wohl mindestens 50 Kilometer nötig. 20 davon zum Anwärmen und die restlichen 30, um den Motor in allen Gangarten laufen zu lassen, einschließlich ca. 10 km Autobahnvollgas. Dann weiß man so etwa Bescheid, was einen erwartet, dann könnte man sogar schon unschöne Geräusche von normalen unterscheiden. Oder, was ebensogut der Fall sein kann, man hat auf dieser Strecke schon den ersten Motorschaden erlebt. Und weil das der Verkäufer nicht auch noch bezahlen kann, deshalb werden so ausgedehnte Probefahrten nicht möglich sein.

Die Nutzanwendung heißt schlicht: das Risiko, einen schlechten Motor gebraucht zu erwischen, wird keineswegs dadurch kleiner, daß einem womöglich sogar nachgewiesen wird, der Motor sei nur auf Langstrecke gefahren worden. Solange man nichts über die Fahrweise weiß (und das läßt sich nicht nachweisen!), soll man sich dessen bewußt sein, daß niemand im Material drinsteckt, daß niemand sagen kann, wie sich dieser spezielle Motor ausgerechnet bei einem selbst bewähren wird. Dazu ist eben die persönliche Eingewöhnung nötig. Und deshalb begibt man sich ja auch mit einem neuen (oder zumindest unbekannten) Motor nicht sofort in den ersten Tagen auf eine Langstrecke. Zumindest nicht mit dem Gedanken: Du mußt ankommen um 20 Uhr, damit du die Rückfahrt bis morgen früh beendet haben kannst. Sondern man lernt den Motor möglichst ohne Zeitdruck kennen. Dann weiß man nach einem Vierteljahr ziemlich genau, was man ihm zumuten darf. Und das mit geringem Risiko.

Zum Teil ist es sogar noch viel schlimmer, als es bis hierher ausgedrückt wurde. Manche Motoren leben ewig, wenn sie nur im Kurzstreckenbetrieb gefahren werden, so tägliche 50 km kann man ja schlecht als Langstrecke ansehen. Sobald man aber mit diesem Motor dann auf die Autobahn geht, wo dauernd eine und dieselbe Geschwindigkeit gefahren wird, mit immer denselben Vibrationen in gleichhoher Frequenz, dann schütteln sich plötzlich Dinge los, die vorher nie Anlaß zu Klagen gaben, deren Existenz man höchstens theoretisch kannte. Und das passiert eben nur auf Langstrecke. Selbst bei bestens eingefahrenen Maschinen, die auch wirklich vollgasfest sind. Weil die Autobahnbeanspruchung so völlig verschieden von der üblichen Bundesstraßenfahrt ist. Zum Beispiel haben bei mir Stoßdämpfer sehr lange normale Bundesstraßenfahrerei ausgehalten, sind aber auf einer einzigen Autobahnfahrt von ca. 600 km (allerdings dann nur mit einer einzigen Tankpause) praktisch alle zugleich (innerhalb von vielleicht 150 km) ausgefallen. Zugegeben, es war damals tiefer Winter, zugegeben auch, daß die kleinen Stöße der Autobahn für Stoßdämpfer-Lebensdauer viel gefährlicher sind als große Federbewegungen etwa im Gelände. Aber dieselben Stoßdämpfer wären nicht nach der gleichen Fahrstrecke ausgefallen, hätte sie sich in 50 km-Raten abspielt. Noch ein Beispiel: eine sehr berühmte Maschine, Siegermarke in vielen Geländesportveranstaltungen, die vom Hersteller als zuverlässiges Motorrad gepriesen wird, hielt bei uns im Testbetrieb einwandfrei den normalen



Was nutzt es, daß der Motor durch dauernde Langstreckenprügelei keine Möglichkeit zum Rost- und Ölkohleansatz bekam, wenn dabei der Rahmen durch die Vibrationen in die Brüche geht? Wegen dieses Bildes braucht im übrigen kein heutiger Motorradhersteller graue Haare zu bekommen, es stammt von meiner alten Regina, mit der ich früher versuchte, so viel wie möglich lange Strecken scharf zu fahren. Bei der heutigen Ölqualität braucht man sich längst nicht mehr so sehr um die Kaltkorrosion zu sorgen wie früher, einziger Nachteil dauernder Langsamfahrerei bleibt überhöhte Rückstandsablagerung. Und dafür ist es gleichgültig, ob man nur ins Kino oder immer große Reisen bummelt.

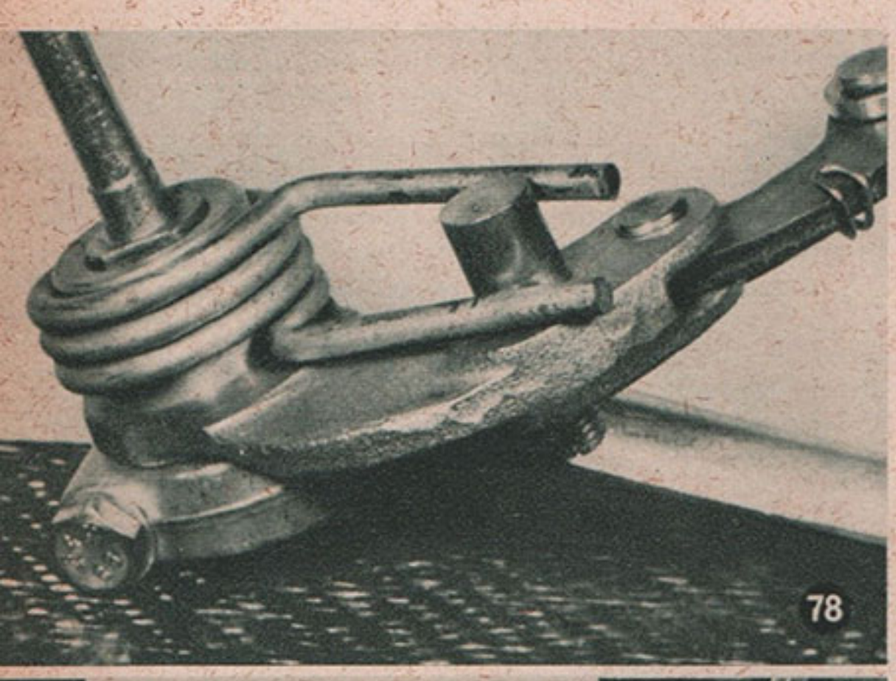
„NUR LANGSTRECKE GEFAHREN“ (Fortsetzung von Seite 441)

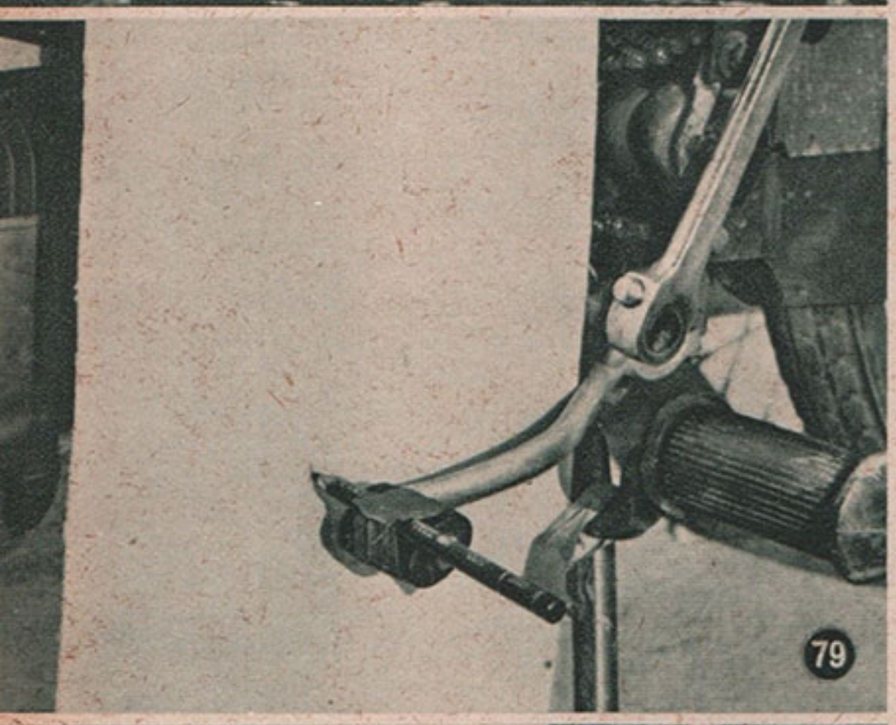
täglichen Schulweg aus. Aber bereits auf der ersten Autobahnfahrt gab es einen mittelschweren Kolbenschaden (keinen Klemmer!), und als ich dann 2000 km nach dieser Reparatur (der Motor war also eingefahren) wieder für etwa 75 km auf die Autobahn ging, war der Bart mit einem Pleuelschaden ganz ab. Es scheint da so, als hätte die Gleichmäßigkeit der Autobahnfahrerei einen erheblichen Einfluß auf die Motorlebensdauer, ich bin fast überzeugt, daß beide Schäden bei nur Bundesstraßenbetrieb nicht aufgetreten wären. Hier wieder ein Beweis für die Fragwürdigkeit irgendwelcher Rückschlüsse von der Art des bisherigen Betriebes auf den inneren Zustand und die Zuverlässigkeit der Maschine. Allerdings kann man eines tatsächlich sagen (siehe oben): Wenn die Maschine bisher nichts gegen Autobahn-Langstrecke (oder auch meinetwegen 500 km Bundesstraße an einem Stück) einzuwenden hatte, dann wird sie es auch weiterhin nicht tun . . ., das ist jedoch keine Garantie, sie kann ja ebensogut beim bisherigen Besitzer gerade solange gefahren worden sein, wie sie die Langstrecke überhaupt nur aushält, noch mehr würde dann das Faß zum Überlaufen bringen.

Weshalb das alles geschrieben wurde? Weil die Kaltkorrosion in früheren Zeiten (das ist noch gar nicht so lange her) eine sehr große Rolle spielte, und weil viele Leute übertriebene Aufmerksamkeit darauf richteten, speziell beim Kauf einer Gebrauchten, keine Maschine zu nehmen, deren Besitzer zugab, er sei mit dem Apparat auch ins Kino oder zur Arbeit gefahren. Langstreckenrösser waren mit einer Art Nimbus umgeben, als Hintergedanken immer das Wort „zuverlässig“. Ich glaube, daß nun klargemacht wurde, daß dies durchaus nicht zutreffen muß, daß durch Langstreckenbetrieb keineswegs ein besonders guter Motor zustandegekommen sein muß. Nach solchen Gesichtspunkten soll man jedenfalls nie seine Wahl treffen. Und die Chance, einen innerlich völlig verrosteten Motor zu erwischen, ist selbst bei Kurzstreckenbetrieb nicht allzu groß, man staunt, was die heutigen Öle alles verhindern. So habe ich selbst ein Motorrad nach der letzten Fahrt vor drei Jahren (Gabelbruch) einfach in die Ecke gestellt (nach zwei Kilometer Fahrt an jenem Morgen) und mir damals meine R 60 angeschafft. Erst in den letzten Tagen habe ich mich dann wieder um meine alte Maschine gekümmert (reine Zeitfrage) und konnte bei der Demontage feststellen, daß außer den Kolbenringen jedes Teil noch ohne jegliche Rostspur war, selbst im Getriebe ▶

DAS MOTORRAD baut am Motor: Kreidler Florett, Fünfgang 6

(Schluß)


78


79

80

Die richtige Einstellung des Zündzeitpunktes wird an anderer Stelle im nächsten Heft beschrieben (Vergaser und Zündanlage der Fünfziger), das kann ich mir also sparen. Der Wert für die Vorzündung beträgt beim Florett 0,9 mm, entsprechend 18 bis 19 Grad vor OT.

Beschränken wir uns zum Schluß noch auf die Einstellung des Schalthebels, dessen genaue Mittelstellung für die Getriebefunktion wichtig ist. Wenn z. B. der Schalthebel zu hoch eingestellt ist, kann es passieren, daß man beim Aufwärtsschalten den nächsten Gang nicht richtig einlegt, beim Abwärtsschalten gerät man ebenfalls in eine Zwischenstellung zwischen zwei Gängen. Was die Zahnräder dazu sagen, kann sich jeder leicht vorstellen.

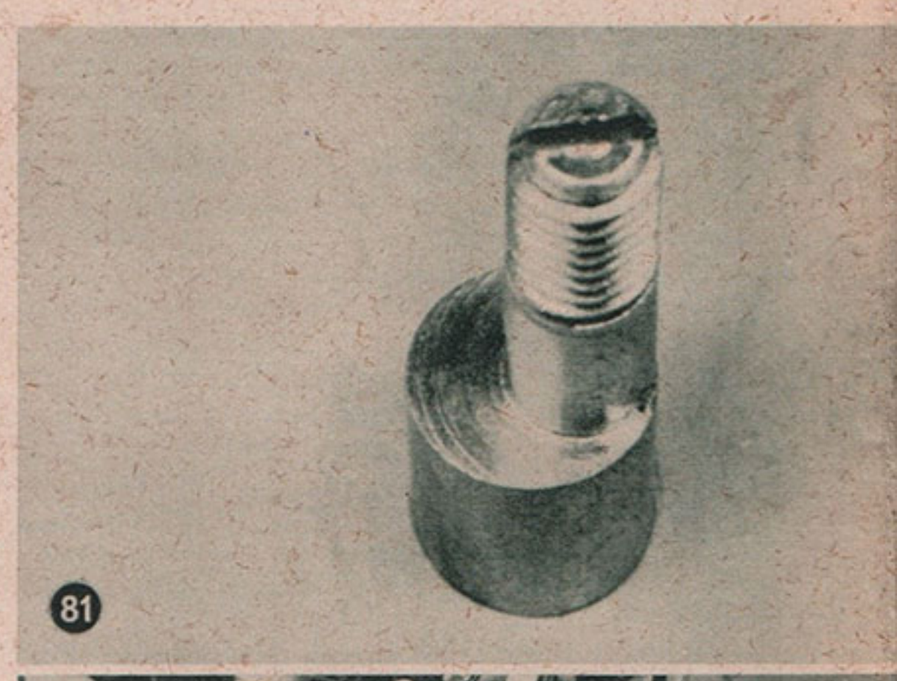
Der Motorhaltebolzen, auf dem der Schalthebel gelagert ist, wird zunächst zusammengebaut. Die Feder wird so über den Exzenterbolzen gespannt wie es Bild 78 zeigt. Dabei sehe man genau hin, ein Federschenkel ist sicher leicht nach innen gebogen, diesen nehmen wir als äußeren Schenkel, im Bild ist es der obere. Zwischen Feder und Motorhalterungsauge im Rahmen kommen noch zwei Unterlegscheiben, zuerst die mit dem großen Innendurchmesser, dann die, die gerade über den dünnen Teil des Motorhaltebolzens paßt.

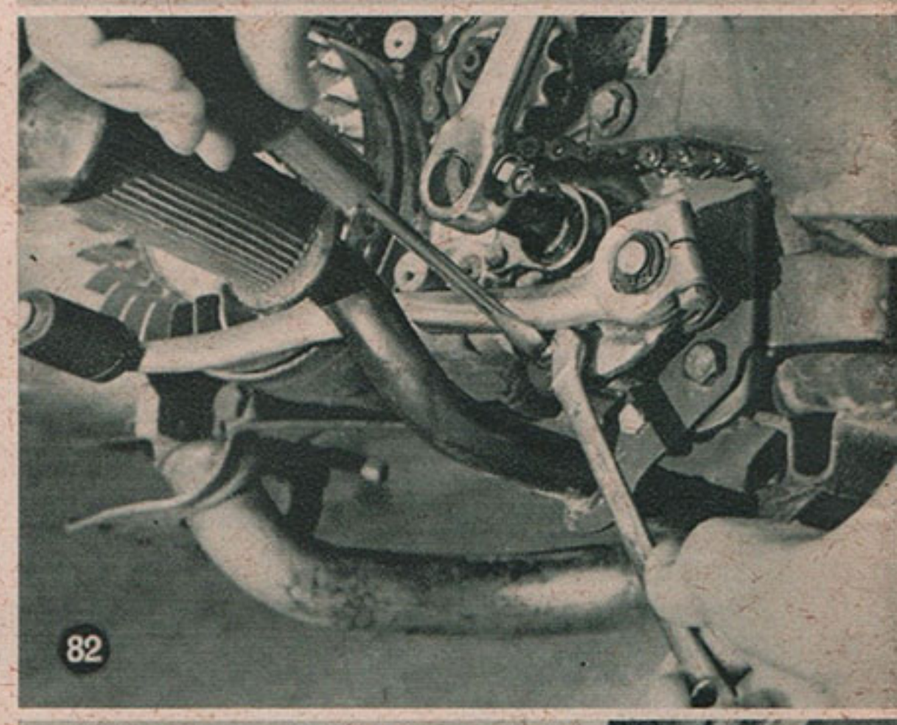
Ein Stück heller Pappe, etwa DIN A 4 groß, wird nun mit Klebestreifen nach Bild 79 am Motor befestigt. Am Schalthebel kleben wir ebenso einen Bleistift fest. Durch Einlegen des ersten Ganges (evtl. am Hinterrad drehen) wird der unterste Punkt des Schalthebelweges festgestellt und auf der Pappe markiert. Genauso bezeichnen wir durch Einlegen des zweiten Ganges die höchste Stellung des Schalthebels (Bild 80) und geben ihn dann frei. Zwischen den beiden angestrichenen Marken messen wir nun die Mitte aus, der Schalthebel muß immer auf diese Mittelstellung zurückfedern. Klappt dies nicht, so erinnern wir uns an den Exzenterbolzen (Bild 81), mit dem man die Stellung der Rückholfeder zum Schalthebel verändern kann. Siehe Bild 82: Zuerst die Kontermutter lösen (Gabelschlüssel SW 10) und dann mit dem Schraubenzieher den Bolzen verdrehen, so lange, bis der Bleistift am Schalthebel auf den Mittelstrich zeigt. Aufpassen: Der Bleistift muß auf die Mitte weisen, denn mit dem Bleistift sind ja auch die Endstellungen angezeichnet worden! Nach der Einstellung die Kontermutter wieder festziehen, dabei nicht die Bolzenstellung verändern.

Haben wir diese Einstellarbeit hinter uns, dann brauchen wir nur noch die beiden Seegerringe auf die Schaltwellen zu spannen, die Schalthebelachse bekommt noch eine Scheibe unterm Seegerring. Auch darauf achten, daß der Hebel ein wenig Seitenspiel behält.

Wenn alle anderen Arbeiten dann erledigt sind, (also die elektrischen Leitungen angeschlossen usw.) brauchen wir nur noch Getriebeöl und Kraftstoff einzufüllen, und die Probefahrt kann beginnen. Benötigt werden im Getriebe 0,25 Liter der Viskosität SAE 80, werksseitig werden als Beispiel Valvoline Tecto 2 oder ESSO GP 80 empfohlen. Kurze Kontrolle von Bremsen, Kupplung und Beleuchtung und die Bastelei ist beendet.

H.-J. M.


81


82

83

war keine Alterserscheinung bezüglich Korrosion zu finden. Wenn man dies mit dem vergleicht, was immer so dahergeredet wurde, wenn das Gespräch auf Kaltkorrosion und die innere Verrostung eines Motors durch Kurzstreckenbetrieb kam, so zwingt das doch zum Nachdenken, ob man nicht bisher einfach etwas nachgeschwätzt hat, weil es logisch schien und weil eigene Erfahrungen fehlten.

Und noch etwas muß ich erzählen, vielleicht als Gegenargument zum bisher Gesagten: Als ich vor 10 Jahren meine alte Regina kaufte, da war das eine Maschine, die äußerlich besonders gepflegt aussah, der Vorbesitzer war Werkzeugmacher (an sauberes Arbeiten also eigentlich gewöhnt), so daß ich glaubte, diese Maschine würde auch über längere Zeit nur Fahrfreude gestatten und die Bastelei würde sich auf Kleinigkeiten beschränken . . . Leider war dem nicht so. Bereits die erste Durchsicht (auf der Suche nach einem Klappern aus der Kurbelwellengegend) förderte erhebliche Mengen Rost zutage, speziell im Getriebe. So ließen denn auch die größeren Schäden nicht lange auf sich warten . . . ich wurde mehr bastelnd als fahrend gesehen. Aber, und das scheint mir der springende Punkt zu sein, damals gab es erstens noch nicht diese ausgezeichneten Ölsorten wie heute, und zweitens bin ich überzeugt davon, daß der Vorbesitzer diese Maschine bezüglich Ölwechsel und innerer Pflege (dazu gehört eben auch das etwas schärfere Fahren mindestens alle vier bis sechs Wochen) längst nicht mit dem gleichen Ernst behandelt hat wie den Lack mit Polierwatte. Denn im Grunde erwies sich die Regina (bis auf das rechte Kurbelwellenlager wohl hauptsächlich) später als recht zuverlässig und wenig anfällig gegen schlechte Behandlung, ich habe auch kaum wieder eine Regina gefunden, die innerlich so verrostet war wie meine erste eigene. Also wurde wieder kein Gegenargument daraus, höchstens eine Bestätigung der Behauptung, daß eben nicht die gefahrenen „nur langen Strecken an einem Stück" für den inneren Zustand der Maschine maßgeblich sind, sondern, abgesehen von der konstruktiven Zuverlässigkeit und Fertigungssorgfalt, nur die überlegte Pflege und das Verständnis des Fahrers für die Vorgänge im Motor. „Nur Langstrecke" sagt aber noch nichts darüber aus, mit welchen Kerzen, welcher Vergasereinstellung, welcher Fahrweise die Maschine über diese Strecken gebracht wurde (mit Gefühl brachte man auch die Regina mit nur einem Kolbenring und einem angerissenen Kolben noch über 300 km nach Hause), und vor allem sagt dieser Spruch nichts über die Pflege hinsichtlich pünktlichen Ölwechsels und ordentlicher Einstellung des Motors. Mal ganz abgesehen davon, daß schließlich auch das Fahrwerk zur Maschine gehört, dessen Rohrverbindungen auf die dauernden Vibrationen einer gleichmäßigen Langstreckenfahrt wesentlich saurer reagieren als der Motor. *H.-J. M.*

2070 Ahrensburg, Marktstr. 21, Rolf Weissberg
5110 Alsdorf, Rathausstr. 42, Hubert Krieger
7570 Baden-Baden, Wilhelmstr. 1, Horst Schneider
8580 Bayreuth, Justus-Liebig-Str., Pöhlmann & Zeller
8120 Berchtesgaden, Hindenburgallee 1, A. Hartmann
1000 Berlin 31, Joachim-Fr.-Str. 34, K. Kannenberg
5036 Berrenrath, Wendelinusstr. 60, A. Plog
5240 Betzdorf, Karl Frevel
5520 Bitburg, Hauptstr. 36, W. Gstöttner
4290 Bocholt, Ostwall 8–10, Paul Rose
4250 Bottrop, Horster Str. 37, Olschewski & Co., 2-Rad-GmbH.
2800 Bremen, Kastanienstr. 71, Walter Seekamp
7520 Bruchsal, Durlacher Str. 49, Herbert Beyer
7580 Bühl, Poststr. 4, H. Sprauer
3100 Celle, Großer Plan 24, Auto Meyer
2190 Cuxhaven, Grüner Weg 10, Heinr. Stauff
4354 Datteln, Castroperstr. 46, Heinen
4270 Dorsten, Borkener Str. 182, W. Streppelhoff
4600 Dortmund, Hansastr. 30, W. Witthoff
4000 Düsseldorf, Fr. Ebert-Str. 16, Schlembach & Co. 2-Rad-GmbH.
4000 Düsseldorf, Bilker Allee 33, Raimund Müller
4100 Duisburg, Koloniestr. 107, Ketzer & Frings
2200 Elmshorn, Bauerweg 37, Klaus Hauschildt
5180 Eschweiler, Roetgenerstr. 23, Henrotte
2390 Flensburg, Hafermarkt 19, Peter Petersen
7951 Freistett, Rheinstr. 10, Helmut Zahn
8035 Gauting, Münchner Str. 9, Oskar Heinrich
4471 Geeste, Rudolf Wessels
4660 Gelsenkirchen-Buer, Dorstener Str. 17 a, A. Meinhövel
2303 Gettorf, Herrenstr. 19, Br. Andersch
3170 Gifhorn, Am Weinberg 1, Rolf Hofmeister
4390 Gladbeck, Rentforter Str. 77, H. Kleine-Gung
3551 Göttingen, Wittgensteiner Str. 30, Heinr. Stein
4049 Gustorf, Horst Kerkow
2000 Hamburg, Rentzelstr. 10, Paul Tuscher
6733 Haßloch, Bahnhofstr. 1, Georg Zercher
3181 Hattorf, Erich Knigge
7920 Heidenheim, Neue Ulmer Str. 3, H. Schultheiss
6781 Hinterweidenthal, an der Bundesstraße, Ludwig Huber
2210 Itzehoe, Markt 2, Joh. Koll
4055 Kaldenkirchen, Wallstr. 5, Willi Heyer
7500 Karlsruhe, Kaiserstr. 59, K. Witzemann
7640 Kehl, Blumenstr. 19, Fr. Schwab
2217 Kellinghusen, Markt, Rolf Andersch
5400 Koblenz, Altengraben 2–4, Werner Kratz
8460 Krondorf, Richterweg 3, Fr. Schißlbauer
5000 Köln, Brabanter Str. 57, Schlembach am Friesenplatz, 2-Rad GmbH.
2172 Lamstedt, Große Str. 7, Willi Drewes
8910 Landsberg, Vorderanger 273, Heinz Preiss
7140 Ludwigsburg-Eglosheim, Frankfurter Str. 84, Friedr. Bommer
3140 Lüneburg, Rote Str. 6, Adolf Altendorf
3071 Mardorf/Steinh. Meer, Fr. Alexander
7802 Merzhausen, Hexentalstr. 2 a, Fritz Sütterlin
8000 München 13, Schleissheimerstr., Ludw. Fischbeck
8000 München 8, Herrenchiemseestr., Gerh. Lilie
8500 Nürnberg, Ludwigstr. 50, Emil Weigert
4200 Oberhausen, Fr. Karl-Str. 49, Olschewski & Co., 2-Rad-GmbH.
2900 Oldenburg, Hundsmühler Str. 48, Heinz Bunjes
3150 Peine, Ilsederstr. 18, Hans Hummel
2308 Preetz, Markt 4, H.-D. Koll
7550 Rastatt, Am Grün 6, Emil Schneider
4350 Recklinghausen, Herner Str. 23, M. Daum
8400 Regensburg Schäffnerstr. 25, Velo-Stadler
2370 Rendsburg, Fockbeker Ch. 46, K. & H. Kirchner
4134 Rheinberg, Orsoyer Str. 21, Gerh. Führmann
8200 Rosenheim, Innstr. 40, Herm. Wild
2130 Rotenburg, Große Str. 77, Eugen Schütz
5200 Siegburg, Luisenstr. 29, Otto Hinze
5650 Solingen-Wald, Fr. Ebert-Str. 126, A. Schmidt
7000 Stgt.-Bad Cannstatt, Brunnenstr. 51, Fahrzeuge Sass
5500 Trier, Viehmarkt 17, M. Henn oHG
5210 Troisdorf, Kölner Str. 81, Erich Schramm
4150 Uerdingen, Oberstr. 19, Nibbeling oHG.
4640 Wattenscheid, August-Bebel-Pl. 1, H. Salewski
4230 Wesel, Niederstr. 7, Th. Selders
6940 Weinheim-Bergstr., Hauptstr. 56, Eugen Honer
6200 Wiesbaden, Karlstr. 44, Erich Klose
5600 Wuppertal-Barmen, Schützenstr. 63, Robert Dickten

URLAUBSPLANUNG

DAS ZULÄSSIGE GESAMTGEWICHT

In den letzten Tagen haben wir erfahren, daß hier in Baden-Württemberg die Polizei angehalten ist, bei Wagen und auch bei Motorrädern von Urlaubsreisenden die Einhaltung des „Zulässigen Gesamtgewichts" zu überprüfen. Wir wissen alle, daß diese Gewichtsangabe bei Motorrädern nicht gerade reichlich kalkuliert wurde, daß zumeist nur zwei Personen und eine geringe Menge Gepäck transportiert werden dürfen. Etwas besser sieht es zwar bei den Gespannen aus, wenigstens bei den großen, aber gegenüber den Automobilen ist die erlaubte Zuladung beim Motorrad kümmerlich.

Wovon hängt eigentlich die Bemessung des zulässigen Gesamtgewichtes ab? Der kleine Moritz denkt da wohl zunächst an die Rahmenbauweise, an die verwendeten Materialstärken für Rahmenrohre, Achsen und dergleichen mehr. Diese Dinge sind aber seitens des Herstellers bereits mit sehr viel Sicherheit berechnet worden (wenn überhaupt), daran liegt es längst nicht im angenommenen Maße, welches Gesamtgewicht nun als zulässig vorgeschrieben wird.

Die Reifen sind es, die mit ihrer Tragfähigkeit hier eine Grenze setzen. Die Reifen werden aus mancherlei Gründen (die hier nicht zu erörtern sind) möglichst schmal gewählt, man sieht also lieber einen 3,50—18er vor als einen 4,00—18er. Damit aber beschränkt man sich bezüglich des zulässigen Gesamtgewichtes recht stark. Die Gespannfahrer unter uns werden das Lied ja bereits kennen. Wenn man sich die Verhältnisse einmal anhand eines der Technischen Reifenhandbücher (die von den Reifenfirmen herausgegeben werden) ansieht, dann wird man dort folgende interessante Feststellungen machen: Der Reifen 3,50—18 hat als Tragfähigkeit bei 2,0 atü ganze 225 kg angegeben, der 4,00 Reifen gleicher Größe aber bereits bei 2,0 atü 260 kg. Rechnen wir das einmal fürs große Gespann durch: Vorderrad 225 kg, Hinterrad 260 kg und Seitenrad nochmal 225 kg. Dabei kommen wir theoretisch auf die höchstmögliche Belastung von 710 kg. Im Kfz-Schein steht das maßgebliche zulässige Gesamtgewicht mit 600 kg drin. Irgendwo sind also etliche Kilogramme verloren gegangen oder verschenkt worden. Das passiert automatisch, denn die Lastverteilung erfolgt nicht auf alle drei Räder gleichmäßig. Für das Vorderrad und das Seitenrad gibt BMW z. B. nur 150 kg bzw. 160 kg an (ges. = 310 kg) und für das Hinterrad maximal 320 kg (entspricht dann einem Luftdruck von 2,7 atü beim 4,00—18 Reifen). Rechnet man diese Gewichte zusammen, dann kommen wieder mehr als 600 kg heraus, da stimmt also immer noch nicht alles. Auch dafür werden wir noch eine Erklärung finden: erstens einmal ist die Lastverteilung in Wirklichkeit meist etwas anders, da entfällt weniger Gewicht auf das Hinterrad und dafür mehr auf das Seitenrad und zweitens mal muß man sich bei Aufstellung dieser Vorschriften noch ein wenig Sicherheit lassen, weil die Art der Beladung eines Gespannes so verschieden gewählt werden kann, daß für sämtliche Radlasten völlig unvorhersehbare Werte zustande kommen können. Die überzähligen 30 kg nehmen wir also als 5 %ige Sicherheit an.

Soweit die Theorie. Praktisch sieht es so aus, daß man ein Gespann, welches leer 320 kg wiegt, nochmal mit 280 kg beladen kann. Das sind dann drei Personen zu je 70 kg (210 kg) und noch mal 70 kg für Gepäck. Wissen Sie, was ihr Zelt komplett wiegt? Und was der große Koffer wiegt, der hinten aufs Boot geschnallt wird? Und wiegen Sie selbst tatsächlich nur die normmäßigen 65 bzw. 70 kg (mit vollständiger Bekleidung)? Die 280 kg Zuladung sind jedenfalls wesentlich schneller erreicht als man glauben möchte. Und meist wird dann außerdem noch vergessen (auch darauf wird die Polizei achten), den Luftdruck auf den Reifen so zu halten, wie er für diese Belastung nötig ist, nämlich auf dem Hinterrad bei 2,7 atü (!), auf dem Seitenrad auch bei 1,9 und nur auf dem Vorderrad bleibt der fast normale Wert von 1,5 atü bestehen (das Vorderrad ist ja nach wie vor am wenigsten belastet).

Wie sieht das aber nun bei der Solomaschine aus? Da habe ich gerade in den letzten Tagen eine richtige Farce erlebt, als man nämlich bei der Typprüfung einer Maschine über das werksseitig angegebene zulässige Gesamtgewicht gestolpert ist. Da hieß es: der Vorderreifen wird mit 70 kg belastet, und zwar für alle Geschwindigkeitsbereiche. Der Hinterreifen darf bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h mit 180 kg belastet werden, für höhere Geschwindigkeiten bis zu 112 km/h ist dann nur noch eine Belastung von 110 kg zulässig.

Mal zusammenzählen: 70 + 110 = 180 kg zulässiges Gesamtgewicht, wenn man die Höchstgeschwindigkeit der Maschine ausnutzen will. Degradiert man sie zu einem Moped, so darf man 70 + 180 = 250 kg draufladen. Das ist auch gar nicht viel. Die Maschine selbst wiegt 99 kg, Fahrer 70 kg, Beifahrer noch mal 70 kg, insgesamt sind das schon 240 kg. Für Gepäck blieben dann noch 10 kg übrig. Der Witz ist eben, daß man mit dieser Belastung höchstens 60 km/h fahren dürfte. Über 60 muß dann der Beifahrer absteigen und nebenherlaufen. Wer hat denn da bloß im Werk geschlafen, ganz selig tief geschlafen? War es hier nicht möglich, unter dem Kotflügel statt des vorgesehenen 2,50—17er Reifens einen größeren, etwa 3,00—17 unterzubringen? Die paar Millimeter Breite, die der größere Reifen für sich braucht, sind doch bestimmt mit drin. Noch besser wäre es vielleicht gewesen, gleich mit beiden Reifen auf das international am meisten verwendete Format 18 Zoll zu gehen, dann vorn 2,50—18 und hinten 2,75—18 oder gar 3,00—18 einzuplanen. Dann wäre man jederzeit mit den zulässigen Gewichten aus dem Schneider heraus. Es tut mir persönlich sehr leid, daß diese unglaubliche Dummheit gerade einer Firma passiert ist, die ich sonst wegen der schönen Motorenkonstruktionen und wegen der vielen gut durchdachten Details sehr schätze. Ich schreibe dies hier auch aus dem Grunde, damit man drüben in Japan endlich aufwacht und merkt, wie schief man mit diesen Angaben liegt. Das mag vielleicht für dünne Japaner klappen, aber schon in Amerika müßte man doch den Denkfehler gemerkt haben. Interessant wird die Sache noch durch einen ganz anderen Gesichtspunkt: die japanische Reifenfirma weigerte sich, mehr als 110 kg für eine Geschwindigkeit von 112 km/h zuzulassen, im Conti-Technischen Ratgeber ist dieselbe Reifengröße ohne besondere Vorbehalte für Soziusbetrieb mit 170 kg angegeben. Irgendwer geht da doch auch noch von falschen Voraussetzungen aus, oder?

Man sieht, es lohnt sich, einmal in den Kfz-Schein zu schauen und das zulässige Gesamtgewicht festzustellen. So manch einer wird dann auch noch seine schöne Überraschung erleben. Man nehme sich einmal Heft 7/66 vor und schlage dort die Seiten 189/190 auf. Dort steht die Tabelle der in Deutschland käuflichen Motorräder. Absichtlich wurde in diese Tabelle damals das zulässige Gesamtgewicht mit aufgenommen, läßt es doch teilweise recht interessante Rückschlüsse zu.

Da steht z. B. die AJS 250 SS drin mit einem Leergewicht von 148 kg und einem zulässigen Gesamtgewicht von 298 kg. Das sind nur 150 kg erlaubte Zuladung. Man darf also höchstens mit Sozius und 10 kg Gepäck fahren, sofern man als Personengewicht nur 70 kg annimmt. Die Reifengröße 3,25—17 auf dem Hinterrad würde bei etwa 2,3 atü Luftdruck eine Last von rund 190 kg vertragen, das Vorderrad hat die gleiche Dimension, bekommt aber nur etwa ¾ des Gewichtes zu spüren. Auch hier ist seitens der Reifen also mit großer Sicherheit gerechnet. Aber, und das ist für uns und für die Urlaubsreise wichtig: maßgebend ist für Polizeikontrollen nur das Gewicht, das im Kfz-Schein steht.

Auch bei anderen Maschinen findet man häufig, daß außer dem Sozius praktisch nur noch 10 kg Gepäck mitgenommen werden dürfen, z. B. bei der CB 250, die als Leergewicht 153 kg aufweist und als zulässiges Gesamtgewicht 310 kg. Erlaubte Zuladung hier 157 kg, also Fahrer 70 kg, Sozius 70 kg und dann noch 17 kg Gepäck. Das ist recht wenig, man befolge ruhig mal zum Spaß die Anregung weiter oben und wiege das vorgesehene Gepäck durch. Kleinkrafträder stehen vergleichsweise etwas günstiger da, z. B. das Florett hat 78 kg Leergewicht und 245 kg zulässiges Gesamtgewicht, Zuladung ist 167 kg, ein ganz erstaunlicher Wert.

Man kann aus den Angaben der zulässigen Gesamtgewichte der Solomotorräder auch noch andere Schlüsse ziehen: eine Solomaschine taugt nicht als Transportmittel für die Urlaubsreise zu zweit. Allein kommt man zwar gut damit zurecht, aber sobald man mit Sozia fahren will, sollte man sich mit dem Gedanken an einen Seitenwagen, und sei es auch nur für den einen Urlaub, befassen. Bitte nicht auf die Idee kommen, nach einem Anhänger Ausschau zu halten, jedenfalls nicht bei Maschinen mit mindestens 200 ccm. Der Anhänger erlaubt zwar auch eine recht gute Gepäckunterbringung, man kann damit sogar fahren (wenn auch Gewöhnung nötig ist) man darf aber damit nur noch höchstens 60 km/h sowohl auf Bundesstraßen als auch auf der Autobahn fahren. Das ist dann, speziell für eine größere Maschine, die denkbar schlechteste Methode der Gepäckbeförderung. Ganz abgesehen einmal davon, daß es Anhänger heute serienmäßig für Motorräder gar nicht mehr gibt.

Und auf noch etwas muß zum Schluß hingewiesen werden: was nützt einem die theoretische Möglichkeit, eine ganze Menge Gepäck zu transportieren, wenn praktisch die Maschine durch eine solche Beladung zu einem unsicheren Fahrzeug wird? Wenn man so sieht, *wie* oftmals das Gepäck bei Urlaubern an der Maschine angebracht ist, dann fragt man sich doch, warum diese Leute überhaupt noch Motorrad fahren, Spaß macht es so nämlich nicht mehr. Es gibt praktisch nur ganz wenige Stellen am Motorrad, wo zusätzliche Belastung durch Gepäck sich nur wenig auf die Fahrsicherheit auswirkt. Da ist zunächst der Platz des Tankrucksackes (Sie staunen, was in solch einen Elefantenboy alles hineingeht!) und dann neben dem Hinterrad, möglichst nicht allzu hoch, der Raum für Packtaschen. Damit sind die guten Plätze aber erschöpft. Was sonst noch hinten auf eine zusätzliche Gepäckbrücke geladen wird, das erfordert meist, daß sich der Fahrer stärker auf den Lenker stützt, um das Vorderrad noch ausreichend zu belasten. Dahin gehören also keineswegs die großen Koffer. Selbst beim Gespann, (wo man allerdings kaum Unterbringungsschwierigkeiten hat), soll man sich wegen der Fahreigenschaften davor hüten, irgendwelche Taschen etwa auf dem Vorderradkotflügel festzuzurren (sieht man manchmal bei „Weltreisenden"). Solo ist diese Methode durch den gesunden Menschenverstand allein schon verboten, da gibt es sonst ganz merkwürdige Lenkeigenschaften, die vom Fahrgefühl des Motorradfahrens nicht mehr viel übrig lassen. Dann doch lieber das große Gepäck mit der Bahn rechtzeitig vorausschicken (versichert!) und, mit nur dem Nötigsten, unbeschwert und entsprechend wendig (dadurch natürlich auch sicherer!) solo fahren.

H.-J. M.

DUTCH-TT (Schluß von Seite 427)

In der 12. Runde scheidet Scheimann aus. Agostini aber verliert immer mehr an Boden, und dann geht Redman vor Agostini in die letzte Runde, um das Rennen für sich zu entscheiden. Erneut kämpft John Cooper um den dritten Platz zusammen mit Chandler (Matchless), Stastny (440er Jawa) und Graham (Matchless). Während Chandler bereits in der achten der zu fahrenden 20 Runden ausscheidet und Frantisek Stastny nach hartem Kampf Dritter werden kann, wird Cooper vor Stuart Graham Vierter.

Ergebnis:
Klasse bis 500 ccm – 20 Runden = 154,09 km
1. Redman (Honda) mit 143,390 km/h; 2. Agostini (MV Agusta) mit 143,308 km/h; 1 Runde zurück: 3. Stastny (Jawa/CZ); 4. Cooper (Norton); 5. Graham (Matchless); 6. Findlay (Matchless); 8. Stevens (Paton); 9. Ahearn (Norton); 10. Carruthers (Norton). – Schnellste Runde: Hailwood (Honda) mit 148,559 km/h.

Seitenwagenklasse: Scheidegger stellt sein Können erneut unter Beweis

Der letzte Lauf des Tages ist das Rennen der Seitenwagengespanne. Unsere Nachwuchshoffnung Klaus Enders (BMW) kommt mit seinem Gespann erst weg, als die anderen schon lange außer Sicht sind. Max Deubel vor Fritz Scheidegger und etwas weiter zurückliegend Colin Seeley, so kommen sie aus der ersten Runde. Vincent, Auerbacher, Kölle, Huntingford und Luthringhauser folgen vor Schauzu, Butscher und Enders als Letztem. Doch dann, am Ende der zweiten Runde, liegt Scheidegger bereits in Führung vor Max Deubel.

In der achten der zu fahrenden 14 Runden scheidet Luthringhauser aus. Und eine Runde später liegt Scheidegger (BMW) bereits sechs Sekunden vor Deubel (BMW). In der 12. Runde, während Auerbacher und Kölle, beide auf BMW, hart um den vierten Platz kämpfen, scheidet Colin Seeley mit defektem Seitenwagenrad, an dritter Stelle liegend, aus dem Rennen. Klaus Enders aber gelingt es, sich nach seinem schlechten Start (er verlor dabei fast eine ganze Runde!) noch vor Butscher auf den siebten Platz zu setzen.

Fritz Scheidegger aber gewinnt erneut diesen Lauf — es ist sein vierter Sieg beim vierten Lauf um die diesjährige Weltmeisterschaft! *V. Rauch*

Ergebnis:
Klasse Seitenwagen – 14 Runden = 107,86 km
1. Scheidegger/Robinson (BMW) mit 127,655 km/h; 2. Deubel/Hörner (BMW) mit 126,945 km/h; 3. Kölle/Marquardt (BMW) mit 123,498 km/h; 4. Auerbacher/Dein (BMW); 5. Schauzu/Schneider (BMW); 6. Vincent/Harrison (BMW); 7. Enders/Mannischeff (BMW); 8. Butscher/Neumann (BMW). – Schnellste Runde: Scheidegger/Robinson (BMW) mit 129,004 km/h.

Dreitagefahrt Isny (Schluß von Seite 430)

Richard Hessler auf der Zündapp machte, obwohl er hinter Schünemann (Simson), Kämper (Zündapp) und Dieter Salevsky (Simson) nur Vierter der Klasse bis 75 ccm werden konnte, einen ausgezeichneten Eindruck. Fotos V. Rauch

ten Kontrolle (in Oberhofen) mit auf der Kettenradseite gebrochener Schwinge ankommt. Eine mittels Schraubenzieher und Flacheisen angelegte Bandage ermöglicht es ihm aber dennoch, seine Zündapp in der Zeit ins Ziel zu bringen — Erfolg auch für Schmider: Gold und Klassensieg! Als der letzte Fahrer im Ziel eintrifft, hört es auf zu regnen. So als wollte Petrus dafür sorgen, daß diese schöne Veranstaltung ungetrübt bei allen in guter Erinnerung bleibe. *V. Rauch*

Ergebnis:
Klasse bis 50 ccm
1. A. Brandl (Zündapp); 2. V. Kramer (Zündapp); 3. Gobler (Hercules); 4. Köberl (Puch); 5. Sommerauer (Puch); 6. Zijdemans (DKW); 7. Denk (Victoria); 8. Motz (Hercules), bester Ausweisfahrer.
Klasse bis 75 ccm
1. Schünemann (Simson); 2. Kämper (Zündapp); 3. D. Salevsky (Simson); 4. Hessler (Zündapp); 5. Schell (Victoria); 6. Pollmann (Zündapp); 7. Lüken (Zündapp).
Klasse bis 100 ccm
1. Gienger (Zündapp); 2. Beranek (Zündapp); 3. Büse (Hercules); 4. van der Sluis (Hercules); 5. Kämpflein (Zündapp); 6. Lammers (Hercules); 7. Meyer (Hercules); 13. und bester Ausweisfahrer Zellmer (Hercules).
Klasse bis 125 ccm
1. Müller (Hercules); 2. Gehring (Zündapp); 3. Chasak (CZ); 4. Schmalz (DKW); 5. Zimmermann (DKW); 6. Grassinger (Zündapp); 7. Kaaden (MZ).
Klasse bis 175 ccm
1. Schmider (Zündapp); 2. Mrazek (CZ); 3. Augustin (Hercules); 4. Schenk (MZ); 5. Specht (Zündapp); 6. Lohr (MZ); 7. Molle (Hercules); 14. und bester Ausweisfahrer Bodenmüller (Hercules).
Klasse bis 250 ccm
1. Cespiva (Jawa); 2. Zemen (Jawa); 3. Happel (Maico); 4. Behrens (Husqvarna); 5. Selling (Greeves); 6. Graf (Zündapp); 7. van Olst (Greeves).
Klasse bis 350 ccm
1. Teuchert (MZ); 2. Wagner (MZ); 3. Fojtik (Jawa); 4. Briza (Jawa); 5. Uhlmann (MZ); 6. Baumann (MZ); 7. Wabnig (Puch).
Klasse bis 500 ccm
1. Hocke (Maico); 2. Andrews (Matchless); 3. Cramer (Maico); 4. Zeller (Maico); 5. Schilling (Maico).
Klasse über 500 ccm
1. Schek (BMW); 2. Miller (Triumph); 3. Lewis (Matchless); 4. Höring (BMW).

Das Zweirad-Ereignis des Jahres

IFMA Köln 1966

24. bis 28. September

SEHEN:

Die diesjährige IFMA zeigt ein noch umfassenderes Angebot. Zu den deutschen Maschinen – vom vornehmen 600 cm³ Boxer bis zu den Sprintern mit 50 cm³ und 130 PS/l – gesellen sich die gewichtigen englischen Ladies, die heißblütigen Italiener, die japanischen Renner und Fahrzeuge aus anderen Ländern.

FRAGEN:

Nur alle 2 Jahre, auf der IFMA in Köln, gibt es eine so gute Gelegenheit zum Fragen. Die Aussteller wissen, daß Motorradfahrer an technischen Einzelheiten sehr interessiert sind. Sie erwarten diese Gespräche, wobei Sie auch Ihre Wünsche anbringen können. Aus diesen Gesprächen zwischen erfahrenen Motorradfahrern und Herstellern erwächst das Motorrad von morgen.

TREFFEN:

Die IFMA in Köln ist der Treffpunkt der Zweiradwelt. 18 Länder stehen am Start zur IFMA 66. Viele Besucher sind Windgesichter, die alle Straßen Europas kennen. An den Ständen der Aussteller, im Motorrad-Sportzentrum, am MOTORRAD-Stand, überall begegnen sich die Männer, denen das Motorrad mehr als nur Fortbewegungsmittel bedeutet. Auch Sie treffen bestimmt Bekannte auf der IFMA.

7. Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung

Einzigartig für den passionierten Motorradfahrer

ein echtes Nachschlagewerk über Antriebsfragen für Mopeds, Motorräder, Motorroller

Aufgrund der großen Nachfrage möchten wir auch dem passionierten Motorradfahrer Gelegenheit bieten, solange unser Vorrat reicht, unseren Motorrad-Spezialkatalog Nr. 14 zu beziehen. In Wort und technischer Zeichnung gibt Ihnen dieses Nachschlagewerk auf 148 Seiten Auskunft über Baujahr, Motormarken, Gänge, Räder, Ritzel am Getriebe, Kettenräder am Hinterrad und Kettenräder für Einbaunaben von rund 150 Fahrzeugmarken u. ca. 1400 Typen. Sie erhalten sofort den Katalog, wenn Sie uns DM 3,– in Briefmarken einsenden.

WMH Herion GmbH
Zahnradfabrik · Spezialwerk für Kettenräder
8068 Pfaffenhofen/Ilm Postfach 96

Lange Lebensdauer

sagt man den Raben nach. Man wünscht es sich auch für die Zündkerzen. Da müssen Elektroden sein, deren Spezialwerkstoff den Funken sicher überspringen läßt, die nicht korrodieren, weder verrußen noch zu Glühzündungen neigen und deren großer Wärmebereich stets flotte Fahrt gewährleistet:

BERU
ZÜNDKERZEN

Ford-Spezial als Gegner für BMW

Mit dem Entschluß, endlich einen Motor zu finden, mit dem er die BMW-Gespanne bei internationalen Straßenrennen würde sicher schlagen können, baute sich der Londoner Ray Pollard ein eigenes Gespann mit einem 500 ccm-Zweizylinder-Ford-Motor.

Ray Pollard, der in Südafrika mit Gespannrennen begann, bevor er 1962 nach Europa zurückkehrte, hat einen guten Namen als BMW-Gespannfahrer. Aber er fand, daß die Kosten für die Instandhaltung eines BMW-Renngespannes sehr in die Höhe gehen, daß außerdem die Ersatzteilbeschaffung auf immer größere Schwierigkeiten stößt.

So verkaufte er letzten Winter seine BMW und versicherte sich der Mithilfe seines Bruders Jack, der in Kreisen der Formelrennwagenfahrer in England als Tuner sehr geschätzt wird. (Diese Formelwagen gestatten jede Veränderung am Motor, gefahren wird mit 1000 ccm-Motor, ohne Kompressor.) Sie entschlossen sich, da die Fordmotoren recht erfolgreich sind, einen halben Ford einzubauen. So sägten sie tatsächlich einen neuen Anglia-Motor in der Mitte auseinander und schweißten die offene Seite zu. Auf diese Weise hatten sie dann einen 500 ccm-Zweizylindermotor mit Wasserkühlung. Aus dem Vollen (Material EN 40 B) arbeiteten sie eine einteilige Kurbelwelle heraus, verantwortlich dafür zeichnet der Beifahrer Pollards, Maurice Westcombe. Rennwagenpleuel und Spezialkolben fanden ebenso Verwendung wie eine völlig neugefertigte Nockenwelle des Spezialisten Mike Jeffries. Obwohl ein späterer Umbau auf eine oder gar zwei obenliegende Nockenwellen keine Probleme zu bieten scheint, blieb man vorerst noch bei Stoßstangensteuerung, allerdings nahm man Leichtmetallstößel mit Endkappen aus Titanlegierung.

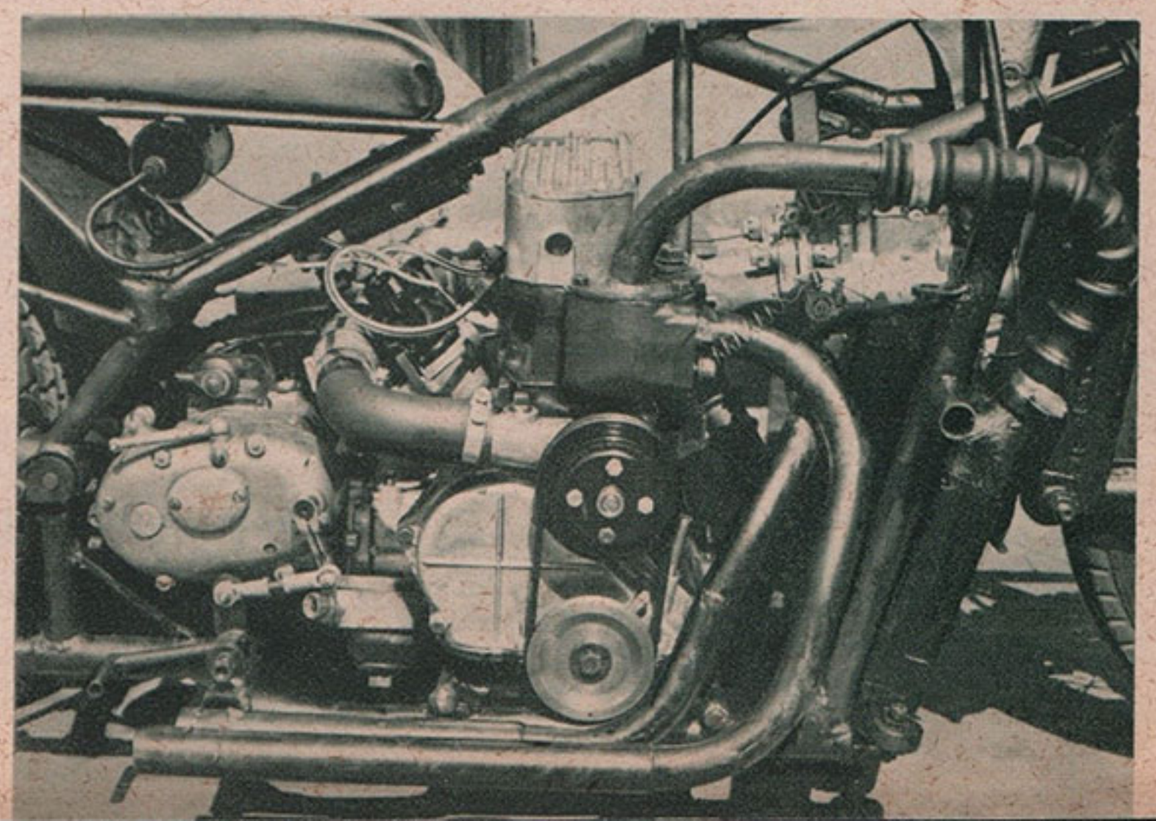
Die Wasserpumpe des Originalkühlsystems wurde beibehalten und das Wasser läuft durch einen Kühler der Velocette LE, der an den vorderen Rahmenrohren befestigt wurde. Ray Pollard entschied sich für einen normalen Ketten-Primärtrieb und eine Norton-Kupplung, die an ein enggestuftes BSA Gold Star-Getriebe angesetzt ist. Deshalb wurde der Fordmotor „verkehrt rum" in den ehemaligen Scheidegger-BMW-Rahmen eingebaut, so daß die zwei mächtigen Weber-Vergaser direkt nach vorn zeigen. In Anlehnung an die Rennwagenpraktiken hat man ganz kurze, gerade durchgehende Auspuffrohre angebaut . . ., der erreichte Lärm ist sagenhaft. Sagt Ray Pollard dazu: „Selbst wenn wir nichts Besonderes erreicht haben, so haben wir doch zumindest einen ‚New Sound', einen neuen Ton geschaffen, ein schrilles Schreien von einem Ton."

Das hängt zum Teil mit den erreichten hohen Drehzahlen zusammen, die bis zu 11 000 U/min hinaufreichen. Das ist derselbe Wert, wie er für den berühmten Cosworth-Ford-Rennmotor angegeben wird. Diese Motoren bringen bis zu 125 BHP — die Brüder Pollard hoffen auf etwa 60 PS, die sie bis Ende dieser Saison in ihrem Motor haben wollen.

Die Zündung wurde als Batteriezündung ausgelegt, eine kleine Batterie im Seitenwagen gibt den nötigen Strom. Ein Lucas-Rennwagenverteiler, von dessen vier Anschlüssen man zwei lahmlegte, versorgt die unter dem Sitz angebaute Zündspule.

Wenn diese Maschine tatsächlich die erwünschte Leistung einmal erreichen wird, dann hat sie auch alle Chancen gegen die derzeitigen BMW-Motoren, die ja leistungsmäßig auch etwa auf diesen Werten um die 60 PS liegen. Aber einen großen Vorteil verspricht man sich vom Ford-Spezial: Während man einen BMW-Motor, wenn überhaupt, nur für mindestens 1500 Lstg. bekommt, so wird der Ford-Spezial (vielleicht in kleiner Serie gefertigt) auf nur 500 Lstg. kommen. Ray Pollard sagt dazu, daß er seine BMW bestimmt nicht verkauft hätte, wenn er nicht fest daran geglaubt hätte, den Ford-Motor durch eine (gewiß nicht kleine) Menge an Entwicklungsarbeit jederzeit konkurrenzfähig machen zu können.

Mick Woollett



Noch ausstehende Weltmeisterschaftsläufe

17. 7. Ostdeutschland: Großer Preis auf dem Sachsenring, Weltmeisterschaftslauf. Klassen 125, 250, 350, 500 ccm. Veranstalter: A. D. M. R. V., Anschrift: Hohenstein-Ernstthal, Bezirk Karl-Marx-Stadt, Postfach 927.

24. 7. Tschechei: G. P. de la CSSR Brünn. 125, 250, 350, 500 ccm. VA: U. A. M. K. Anschrift: Opletalowa 29, Praha.

7. 8. Finnland: Finnish Grand Prix 125, 250, 350, 500 ccm. VA.: Suomen Moottoriliitto. Anschrift: Hietalahdenkatu 8 A 20, Helsinki, Finnland.

20. 8. Irland: 38th Classic International Ulster Grand Prix 125. VA.: Ulster Centre Promotions Ltd. Anschrift: 133 Royal Avenue, Belfast, N. Ireland.

28. 8. – 2. 9. Isle of Man: Tourist-Trophy. Alle Klassen. (28. 8. S.W./250; 31. 8. 125/350; 2. 7. 50/500.) VA: Auto Cycle Union, 31 Belgrave Square, London SW 1, England.

11. 9. Italien: G. P. des Nations. 50, 125, 250, 350, 500 ccm. VA.: F. M. I. Anschrift: Palazzo delle Federazioni, Viale Tiziano 70, Roma.

16./17. 10. Japan: The 4th Grand Prix of Japan. 50, 125, 250, 350 ccm. VA.: The Motorcycling Federation of Japan. Anschrift: Daiko Building No. 5, Ginza 1-chome, Chu-ku, Tokyo, Japan.

Noch ausstehende Straßen- und Bergrennen in der Bundesrepublik

D. M. = Deutsche Meisterschaft
J. P. = Junioren-Pokal
n. L. = nationale Lizenzfahrer ohne Meisterschaftswertung
int. = internationale Lizenzfahrer (keine Weltmeisterschaftswertung)

			Klassen					
17. 7.	Int. Norisring-Rennen (MSC Nürnberg, 85 Nürnberg, Königstr. 67)	D. M.	50		250		500	SW 500
		int.	50		250		500	SW 500
24. 7.	Eller Bergrennen (Allg. Bamberger AC, 86 Bamberg, Luitpoldstr. 12)	J. P.			250	350		SW 500
		n. L.						SW 500
31. 7.	Int. Bergpreis, Freiburg (ADAC München, Königinstraße 9)	D. M.	50	125	250	350	500	SW 500
		int.	50	125	250	350	500	SW 500
31. 7.	Bremerhaven, Fischereihafen (MSC Unterweser, 285 Bremerhaven-M., Hafenstraße 46)	J. P.		125	250	350	500	SW 500
		n. L.		125				
14. 8.	Int. Flugplatzrennen Wunstorf (ADAC-Gau Niedersachsen, Hindenburgstraße 37)	D. M.				350		SW 500
		J. P.		125	250		500	
		int.		125	250	350	500	SW 500
		n. L.					500	SW 500
27./28. 8.	Avusrennen (ADAC-Gau Berlin, 1 Berlin 31, Bundesallee 29/30)	D. M.				350		
		J. P.		125	250	350	500	SW 500
		n. L.		125				
4. 9.	Herbstpokal Hockenheim (Bad. Motorsportclub, 6832 Hockenheim, Obere Hauptstraße 8)	J. P.	50	125	250	350	500	SW 500
25. 9.	Eifelpokal, Nürburgring (ADAC-Gau Nordrhein, 5 Köln-Bayenthal, Oberländer Ufer 144)	J. P.	50	125	250	350	500	SW 500
		n. L.			250	350		
2. 10.	Ostsee-Rennen Kiel (MSC Nordmark, 23 Kiel-Suchsdorf, Sylter Bogen 12)	J. P.	50		250		500	SW 500
		n. L.			250			
2. 10.	Bergpreis Schwäb. Alb (MSC Kirchheim/Teck, 7312 Kirchheim/Teck, Lindenstraße 35)	J. P.	(geschlossen für Fahrer aus Baden-Württemberg)					
9. 10.	Rhön-Bergpr. (Fuldaer AC, 64 Fulda, Heimbacher Straße 13)	J. P.	50	125	250	350	500	SW 500
		n. L.		125				

„Großer Preis von Deutschland", Moto Cross 500 ccm

Diese Veranstaltung findet am 21. 8. 1966 in Beuern bei Gießen statt. Der ADAC-Gau Südbayern hat das Ereignis an den DMV abgegeben, so daß der Wettbewerb nicht in Immenstadt veranstaltet wird. Veranstalter: MSC Beuern (DMV), 6301 Beuern, Untergasse 76.

Ein Veranstalter legt großen Wert auf Gespanne!

Der Motorsportclub Fränkische Schweiz (ADAC) wird bei seiner fünften Geländefahrt „Quer durch die Fränkische Schweiz" wieder Gespanne bis 350 ccm und über 350 ccm starten lassen. Start und Ziel ist im Kurort Streitberg (B 470 zwischen Forchheim und Bayreuth). Die Fahrt ist national offen für den 11. 9. 1966. Ausschreibungen durch Herbert Baume, 8551 Oberweilersbach Nr. 120 bei Forchheim (Obfr.). Da nach Meinung des Veranstalters in Nordbayern der Gespannsport völlig am Boden liegt, möchte er besonders die Gespannfahrer einladen, um auch in diesen Klassen wieder frischen Wind wehen zu lassen. Also – wie ist's –?

Spezial-Zweirad-Versichergs.-Büro

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

Stützpunkte

H. EHLERT

7313 Reichenbach
Fa. H. Bender · Schillerstraße 34

741 Reutlingen
E. Schlauch · Königsberger Str. 87

744 Nürtingen
L. Kiener · Karlstraße 39

6055 Hausen
H. G. Sattler · Platanenstraße 9

7082 Oberkochen
F. Bischof · Sonnenbergstraße 1

7981 Weißenau
O. Gerster · Bahnhofstraße 22

7746 Hornberg
G. Schulz
Reichenbacher Straße 86

7401 Lustnau
Honda-Vertretung
R. Waiblinger · Zundelstraße 5

7 Stuttgart S
W. Kleindienst
Dornhaldenstraße 17 a

M. EHLERT

1 Berlin 45
E. Splettstößer
Ostpreußendamm 153 a

1 Berlin 65
Motorrad-Verworner
Lieberwalder Straße 12

2 Hamburg 13
Fa. Detlev Louis · Rentzelstraße 7

298 Norden
A. Kutzeer · Am Markt 11

307 Nienburg
Fa. Fritz Benzinger · Bahnhofstraße 3

4628 Lünen
Hildegard Dubois · In der Geist 39

6361 Nieder Florstadt
Honda-Vertretung F. Münch
Altenstädterstraße 62

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

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

Zur internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung Köln vom 24. bis 28. 9. 1966 bringt „DAS MOTORRAD", Deutschlands große Motorrad-Fachzeitschrift für Fahrer, Händler und Werkstatt, 2 in Umfang und Auflage stark erweiterte Spezialausgaben.

„DAS MOTORRAD" erscheint 14täglich mit einer Auflage von über 47000 Exemplaren.

Die Hauptausgabe zur IFMA hat eine Auflage von

50.000

Heft 20 erscheint am 24. 9. 1966 als Hauptausgabe und wird auf der IFMA vom verlagseigenen Stand und durch die Händlerorganisation zusätzlich an die in- und ausländischen Besucher verbreitet.

Heft 21 erscheint am 8. 10. 1966 als Berichtsheft.

Der letzte Anzeigenschluß für die Hauptausgabe Heft 20 ist am 8. 9. 1966.

Der Anzeigenschluß für Heft 21 ist am 22. 9. 1966.

Die Anzeigenpreise bleiben unverändert und erfahren keine Preisangleichung an die erweiterte und erhöhte Auflage. Zweifarbige Anzeigen sind möglich.

Bestellen Sie jetzt Ihre Anzeigen für beide IFMA-Ausgaben. Noch können wir für gute Placierung sorgen.

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, 7 STUTTGART 1, POSTFACH 1042

Tel. 22 41 41 · Fernschr. 07 22036 · Telegr.-Adr.: Motorpress/Stgt.

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.

DAS MOTORRAD
Stuttgart Postfach 1042

ADLER

M 250, Motor und Rahmen o. Brief billig abzugeben. Reinhold Ensel, 5407 Boppard a. Rh., Alte Burg 2. 50 238

Verkaufe Adler Favorit MBS 250 ccm u. eine **MB 250,** beide Masch. in sehr gutem Zustand. Suche Adler RS-Motor und einen Satz hohe Zylinderköpfe. Claus Dreischmeier, 6718 Günstadt, Dr.-Hans-Böckler-Straße 13. 50 356

ADLER MB 250, Bauj. 54, sehr guter Zustand, neu bereift. **ADLER M 200,** Bj. 53, überholt, sowie 250-Motor (Kolben defekt) und 200-Motor gegen Gebot zu verkaufen. Günther Kienle, 7031 Döffingen, Calwer Straße 18. 50 333

Verk. vier 250 ccm-Motoren in Einzelteilen sowie viele andere Adler-Teile. H.-J. Poppel, 5248 Wissen/Sieg, Streitholz. 50 326

ADLER M 200 mit 2 Ersatzmotoren und 2 Rahmen MB zu verk. Rainer Brunke, 32 Hildesheim, Tappenstr. 36 II. 50 229

ADLER MB 250, Motor astrein, guter Allgemeinzustand, viele Ersatzteile, für ca. DM 450.— zu verkaufen. H. Stahl, 3011 Gehrden, Barsinghäuser Str. 20, Telefon 0 51 08 — 150. 50 258

Verkaufe Adler RS mit 2. Mot., DM 500.—. Alfred Wagner, 8501 Allersberg, Schlesierstraße 8. 50 261

Verk. MBS Fav. 250, sportl., 2 Verg., TÜV bis 12. 67 zugel., für DM 250.—. H. M. Nordt, 7441 Schlaitdorf, Vogelsangstraße 201. 50 290

Suche Adler Sprinter, mögl. Raum Oberfranken oder Oberpfalz. Angebote mit Preis unter M 4924 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 381

AERMACCHI

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

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI
HARLEY-DAVIDSON

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

AJS

A·J·S Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 50 206

Verkaufe AJS 650 de Luxe, Bauj. 62, Drehzahlmesser, unzerbrechl. Kurbelw., TÜV 5. 68, Gesamtzust. neuwertig, DM 2600.—. Seitenwagen 350 S, passend für Imperator, DM 120.—. Georg Völbel, 6701 Niederkirchen, Hauptstr. 97, Telefon 0 63 26 — 642. 50 344

Verkaufe AJS 30 CSR, 600 ccm, TÜV 7. 67, Drehzahlm., Doppeltonfanfare, einmalig schön, Preisidee 1650.—. Günter Hewing, 3 Hannover, Dorotheenstr. 7/617. 50 255

Verkaufe AJS CSR, 650 ccm, 13 000 km, Bauj. 62, Vergußwelle, DM 1350.—. Rudolf Kimmel, 8 München-Waldtrudering, Wasserburger Landstraße 208. 50 322

Verkaufe AJS Boyracer 7 R mit vielen Teilen. Peter Becker, 2 Hamburg 36, Korntrier Gang 11. 50 305

AJS 31 CS, 45 PS, Unfallsch., Tank u. Vordergabel, für DM 550.— zu verkaufen. Alfred Stanzick, 51 Aachen, Frankenstr. 6. 50 373

ARIEL

Achtung Liebhaber! Verkaufe Ariel 500 VHA, Alumotor, Kurbelwelle, spez. gelagert, Schwingenfahrwerk, Aluhochschulterfelgen, Erstzulassung Febr. 62, TÜV bis Mai 68, die Maschine ist nach kompl. Neuaufbau, Motor u. Fahrwerk 7000 km gelaufen. Viele Ersatzteile. Siegfried Kölbel, 7505 Ettlingen, Pappelweg 60, Telefon 47 39 ab 17 Uhr. 50 385

BSA

BSA Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 50 208

BSA A 64, Bauj. 65, 11 000 km, viele Extras, um DM 2700.— verkauft O. Labitzke, 4 Düsseldorf, Brehmstr. 29, Telefon 62 34 63. 50 298

Verkaufe BSA A 65, Bauj. 1964, chromrot, Bestzustand, 10 000 km, Preis DM 2600.—. Werner Neuschmid, 8183 Rottach-Egern, Kißlinger Str. 41. 50 256

Verkaufe: BSA B 40 Sportster, 350 ccm, Bauj. 61 (Blockmotor), DM 500.—. P. Spahr, 1 Berlin 10, Englische Str. 29. 50 384

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 (Nettetal) Telefon: Mayen 2644

Bultaco-Grasbahnmaschine 125 ccm, für DM 800.— generalüberh. b. Mohr, zu verkaufen für DM 1460.—. Zuschriften unter M 4912 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 287

Verkaufe 125er Bultaco mit original Bultaco-Verkleidung für DM 1500.— bar. Maschine ist wie neu, nur 1 Jahr gefahren, Spitze 135 km/h, nicht frisiert. Gustav Ebertz, 544 Mayen, Triaccaweg 55 a. 50 315

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 (Nettetal) Tel. Mayen 2644

DKW

Verkaufe sofort neu ausgeschliffene 175 ccm-DKW, Bauj. 1958, für DM 400.—. Werner Weinert, 6343 Frohnhausen, Lindenstraße 50 a. 50 350

Verkaufe wegen Krankheit DKW RT 350, mit Steib S 250, Bauj. 1956, nur 16 000 km, TÜV 1967, Ia Zustand, Preis DM 800.—, evtl. Tausch gegen neuw. Moped. Erich Beysiegel, 67 Ludwigshafen/Rhein, Hartmannstr. 15. 50 241

DUCATI

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

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe gegen bar schnelle Hercules K 103 GS, Bauj. 64, in gutem Zustand, Verhandlungsbasis DM 1000.—. J. Gärtner, 6145 Lindenfels, Burgstr. 12. 50 217

Verkaufe wegen Krankheit meine neuwertige (ca. 3500 km) **Puch SGS,** LM-Zylinder, Doppelvergaser u. -zündung, zugel., verst. u. fahrfertig als Sportmaschine, mit 4 neuen Reifen u. div. Teilen, für DM 1200.—. Rudolf Nax, 3215 Lauenstein, Grundweg 7. 50 260

Verkaufe Adler Sixday GS 250 ccm sowie 1 2-Vergasermotor und 1 Motor zerlegt.
Franz Böhm, 896 Kempten, Ob. Illerfeld 6. 50 277

Verkaufe Hercules 175 GS, Bauj. 62, in einwandfreiem Zustand. Verhandl.-Basis DM 500.—. Motor im Werk generalüberh. Wolfgang Böttrich, 674 Landau/Pfalz, Rheinstr. 24. 50 312

Verkaufe 50 ccm Kreidler (ehem. Werksmaschine), mit div. Teilen, für DM 500.—. Zuschriften unter M 4922 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 379

GIULIETTA

Verkaufe billig Giulietta Spez., Spitze 85 km/h, 2750 km; dto. normal, 7000 km gel., u. viele Ersatzteile gratis. Beide vers. bis März 67. Triumph Cornet-Teile. Neuen Kreidler-Sportsatz u. Rennpleuel nur DM 70.—. Suche ältere 500er Einzyl. H. Jakob jun., 623 Frankfurt-Höchst, Siegener Str. 33. 50 357

Verkaufe 50 ccm Giulietta (Motor: Moto Morini), 2500 km, DM 500.—.
Ulrich Dietz, 7126 Sersheim, Ludwigstr. 12. 50 235

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle und Ersatzteile. 50 205

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., Friedhofstr. 58. 50 219

HEINKEL

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

HEINKEL TOURIST, 59, Ia, 40 000 km, DM 400.—. Hans Dantele, 8 München 13, Agnesstr. 35/329. 50 307

Heinkel Tourist 103 A 2, Bauj. 1960, nicht zugelassen, teilweise zerlegt, DM 150.—. Hartmut Harder, 4811 Stukenbrock/Bielefeld, Hauptstr. 41, ESSO-Tankstelle. 50 313

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.

SCHNELLER FAHREN?

leicht gemacht, durch gezielte Anweisung. Viele Tips, Tuning usw. DM 20,— für Sachs. J. H. Lindemann, Berlin 44, Mareschstr. 15

Verkaufe HERCULES KS 50, Bauj. 64, 9000 km, sehr guter Zustand, evtl. mit Gläser-Sportverkleidung. Jakob Ablasser, CH 9320 Arbon, Rehweg 5 (Schweiz). 50 300

Verkaufe neuwert. K 101-Motor, suche gegen bar dringend 4- oder 5-Gang 100er-GS-Breitwandmotor. V. Stapelfeldt, 206 Bad Oldesloe, Hamburger Str. 200. 50 240

Verkaufe getunte K 50, Bauj. 66, Spitze ca. 120 km/h, dazu 1 Zylinder, 2 Zylinderköpfe u. div. Zubehör. Verhandlungsbasis DM 1000.—. W. Krause, 852 Erlangen, Wilhelmstr. 5. 50 334

Verkaufe weg. besond. Umstände neueste K 103 S, 1966, gerade zugel., DM 300.— unter Preis. Neuwert. Gläser-Verkleidg. DM 180.—. Näheres unter M 4919 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 376

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 DORTMUND
Motorradhaus Lehmann, Ruf 4 31 59
früher Theisen, Semerteichstraße 67

Honda-Motorräder in Berlin
Bezirksvertretung **Kurt Kannenberg**, Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee), Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel.: 8 87 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

HONDA
Motorräder
SS 50 – CB 250 – CB 450 ccm, jetzt lieferbar. **Bruno Lippke,** Kempten, Füssener Straße 56

HONDA-MOTORRÄDER
Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder
RÜDIGER LIENERT
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

Honda-Motorräder, 50–450 ccm, liefert sofort Czech, 404 Neuß, Alemannenstr. 32

ANZEIGEN-SCHLUSS
für Heft Nr. 17/66
am 28. 7. 1966

BMW

Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

Ersatzteile

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

Kaufe sämtl. Typen BMW
Tageshöchstpreise, Barzahlung, Abhol.
Ondrak, München 23, Ungererstr. 137,
Telefon 36 64 28

BMW
dico MIT PFIFF **liefert und betreut**
Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker, 7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41, Telefon 071 50/81 91

Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7 50 207

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 50 226

BMW-Motorräder gegen bar zu kaufen gesucht. Baujahr, Typ und Preisangabe erbeten. Josef Krizanovic, 8 München 2, Dachauer Str. 37, Tel. 59 10 51. 50 228

R 50, Bj. 1955, Alubleche, Lenkerstummel, fahrbereit, Festpreis DM 1100.—. Motor kompl. ohne Lichtmasch. DM 250.—. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg. 50 248

Eilt! Suche Getriebe für 51/3, Bauj. 1954. Werner Senger, 7405 Dettenhausen, Gartenstraße 9. 50 332

Gesucht. R 50, R 60 oder R 69 S-Motor ab Bauj. 61. Wiesen, 85 Nürnberg, Gibitzenhofstraße 12. 50 323

BMW Schweiz

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

Suche BMW R 68 in gutem Zustand. Zahle bar. Adolf de Crousaz, 5102 Würselen, Bissener Str. 20, Tel. 0 24 05 — 23 53. 50 362

Verkaufe R 69 S, Bauj. 62, 40 000 km, mit Zubehör, wie 32-Liter-Heinrich-Tank, für DM 2500.—. Ernst Leckel, 7533 Eutingen, Enzstr. 74. 50 319

BMW R 51/3 mit R 67-Motor, h. u. v. Alubleche, 25-Ltr.-Tank, zu verkaufen od. geg. eine 250 ccm-Maschine, Adler Sprint oder dergleichen, zu tauschen. Otto Dünker, 466 Gelsenkirchen-Buer, Bergmannsglückstraße 17. 50 311

Verk. BMW R 69 S, 1963, 22 000 km, Drehzahlm., 30-Ltr.-Tank, in sehr gutem Zustand, DM 2900.—. Horst Prasse, 7031 Magstadt, Neue Stuttgarter Straße 60. 50 296

Verkaufe R 51/3 im R 50 schw. Rahmen mit 350 Steib, Tank 35 Ltr., R. Bauj. 1955, Motor ca. 18 000 km, Preis DM 2000.— oder Tausch gegen **VW-Bus.** Reinhard Herhaus, 5282 Dieringhausen, Vollmerhauser Straße 14. 50 349

BMW R 60 zu verkaufen. H. Frenz, 852 Erlangen, Dreikönigstr. 14. 50 372

Achtung Schweiz!
Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 65, 17 000 km, Gläser-Verkleidung, Hoske-Tank, Tourenzähler, sfr 4700.—, evtl. Teilzahlung. Telefon 072 — 8 10 24. 50 346

Verk. R 69 S, Bauj. 65, 12 000 km gel., Gläser-Verkleidung, Meier-Tank, neu bereift, Tacho 220, Sturzbügel, Gepäckträger, Leder-Kombi, einwandfr. Zustand, DM 3000.—. E. Trochim, 3578 Treysa, Heinr.-Wiegand-Str. 20. 50 295

Verk. BMW R 27, 1964, 30 000 km gel., neu überholt, für DM 1400.—. Wolfgang Liedtke, 221 Itzehoe, Feldrain 15. 50 227

Suche Lichtmaschine für BMW R 25/3. Manfred Kremer, 6831 Oberhausen, Marienstraße 99. 50 230

Suche BMW 500/600 ccm Schwingen, Preis, Bauj., Typ (gegen bar). Bruno Weigl, 845 Amberg, Pfistermeisterstr. 27. 50 242

Diverse T R u. S 250 Seitenwagen
für BMW ständig auf Lager
Pabst, Hamburg 22
Wandsbeker Ch. 96, Telefon 25 48 05
Ankauf — Verkauf — Tausch

Verkaufe tadellose BMW R 26, Bauj. 60, TÜV 67, für DM 850.— bar. Ulrich H. Neumann, 207 Ahrensburg, Schillerallee 14, Tel. 0 41 02 — 36 19. 50 243

Verkaufe von R 51 — 51/3 div. Teile, Seitenw. S 500 mit hydr. Bremse. Georg Oestreich, 632 Alsfeld, Volkmarstr. 15. 50 244

Verkaufe BMW-Teile: Hoske-Tank DM 150.—, 2 R 50-Schalldämpfer DM 70.—, v. R 51/3 Getriebe DM 70.—, Vollnabenräder Stück DM 90.—, Motorgehäuse DM 30.—, Kurbelwellen DM 30.—, Nockenwellen DM 10.—, Rahmen mit Brief DM 50.—, Telegabel DM 80.—, Achsantrieb 35/9, kompl., DM 60.—, R 67-Motor ohne Köpfe u. Kupplung DM 80.—, R 26-Motor, kompl. zerlegt, DM 150.—. Aral-Tankstelle Siegfried Zeh, 42 Oberhausen, Rolandstr. 84, Telefon 2 25 96. 50 246

Verkaufe gepflegte BMW R 27, Bauj. 61, 30 000 km, und 250er Adler mit Telegabel, Adler TÜV 1967, guter Zustand. Horst Kamper, 4571 Kl. Mimmelage, über Quakenbrück. 50 270

BMW R 67/2, vor 1000 km, Zyl. geschl., neue Kolben, Volln., Alufelg., neue US-Bank, gr. Hoske-Tank, Hoske-Tüten, DM 950.—. Peter Koch, 3301 Lehre, Windmühlenweg 11. 50 274

Verkaufe R 50, Bj. 1959,
neue Gläser-Verkleidg., Hoske-Tank, neue Reifen, DM 1000.—. Kurt Matthes, 6553 Sobernheim, Monzinger Straße 89. 50 263

Für BMW 2-Zyl. Tellerrad/Ritzel 35:11 (DM 40.—), Gepäcktr., verchr., neu (DM 35.—), Gespann-Tacho 0—140 km/h, (W. 1,0 DM 15.—). P. Strube, 2 Hamburg-Billbrook, Liebigstr. 42 (C + N). 50 266

Suche BMW 250, Bauj. 1956—58. Sariyayla Mustafa, 4 Düsseldorf, Kopernikusstr. 15. 50 267

Suche Zylinderköpfe R 68, R 69 od. R 69 S, können auch beschädigt sein. Karl-Heinz Döll, 404 Neuß, Berghäuschensweg 43. 50 348

Verkaufe guterh. R 50 S-Motor DM 400.—, 25 Ltr.-Meier-Tank, DM 80.—. Helmut Möhr, 614 Bensheim, Rodensteinstr. 95. 50 355

Suche dringend 1 Beiwagen für BMW R 51/3, wenn mögl. Steib. Kurt Wiechert, 433 Mülheim/R., Magdalenenstr. 48. 50 282

Verkaufe einmalig schönes BMW R 60-Gespann mit neu konstr. Seitenwagenboot (Polyester) auf TR 500-Fahrgestell, sehr elegante Form, reichhaltige u. saubere Innenausstattung, Sitzbreite 65 cm. Maschine teilüberholt, neue Kurbelwelle usw., km-Stand 47 000, vers. u. verst., TÜV 1968. Verhandlungsbasis DM 3200.—. Angebote an Horst Schoke, 756 Pforzheim, Blumenheckstr. 22. 50 353

Verkaufe R 69 S mit 2 Tanks, Hoske-Tüten, Drehzahlmesser und originalem Schalldämpfer, für DM 2600.—, 24 000 km, TÜV April 1968; eine Hercules 103/S, TÜV 1968, DM 380.—. Heinz Herdes, 5983 Balve (Westf.), Hauptstr. 2, Ruf 401. 50 278

R 69 S, 1965, 11 000 km, Gläser-Verkleidung, Meier-Bank, Hoske-Tank, Aluschutzbleche, Drehzahlmesser, Öl-thermometer, vers. u. verst., erstkl. gepflegt, neu bereift, DM 3400.—. Weissweiler, 506 Refrath, Siebenmorgen 37, Telefon 0 22 04 — 6 48 31. 50 285

Suche Vordergabel f. R 67/2. Hans Olbrich, 8032 Gräfelfing, H.-Reißner-Str. 38. 50 354

R 67-Gespann S 501, mit fast neu. Richter-Kabine, Drehstabfeder., Gepäcktr., Federbein am Boot, MC-Lenker, in gut. Zust., DM 850.—. Klaus Ritter, 7 Stuttgart-Steinhaldenfeld, Falchstr. 44 a. 50 329

BMW R 69 S, Bauj. 62, km-Stand 32 000, in hervorragendem Zustand, verkauft zum Festpreis von DM 2550.— Hans Zimmermann, 7927 Sontheim/Brenz, Hauptstr. 18, Telefon 0 73 25 — 269. 50 384

BMW R 69, sportl. Zweitfahrzeug. Motor vor 15 000 km überholt, Sportlenker mit Magura-Hebel, schmale Schutzbleche mit engl. Rücklicht, zu verkaufen für DM 1800.—. Günter Scholtisseck, 5 Köln-Riehl, Stammheimer Str. 160. 50 367

Suche sehr gut erhaltene R 50, R 60 oder R 69 S, zahle bis zu DM 2000.— bar. F. Faust, 6503 Mainz-Kastel, Blücherstr. 4. 50 369

Verk. BMW R 50, Bauj. 63, 13 000 km, mit Meier-Bank, Hoske-Tank, Hoske-Tüten u. Gläser-Verkleidung, in allerbestem Zustand. Tel. 0 61 04 — 4 11 53. 50347

HONDA

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
50 211

CB 77, blau, Lenkerstummel, Verkleidung, Motor 8000 km, Bestzust., wegen CB 450 für nur DM 2000.— zu verkaufen. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg. Tel. 0 91 41 — 28 58. 50 247

Verkaufe Honda CB 125 ccm, Bauj. Aug. 1965, vers. u. verst. bis Ende 1967. Rolf Diering, 465 Gelsenkirchen, Auf dem Graskamp 62. 50 281

Honda CB 450, neu, zu kaufen gesucht. Unter folgenden Bedingungen: in Raten bis 1. 1. 67 DM 80.— pro Monat, ab 1. 2. 1967 DM 150.— bis DM 200.— pro Monat. Möglichst Kreis Mannheim—Heidelberg—Karlsruhe. Zuschriften unter M 4910 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 285

CB 92 E, Bauj. 1964, 5700 km, TÜV 4. 68, DM 1400.—. Josef Becker, 5161 Gürzenich, Lindenstr. 15. 50 271

Suche Anlasser für CB 72. Harald Dünser, 6832 Sulz 160, Vorarlberg (Österreich). 50 299

Verkaufe Honda CB 77, Bauj. 1964, 1100 km, Motor überholt, DM 1700.—. Peter Schmiegelt, 1 Berlin 65, Hochstädter Str. 8. 50 302

Verkaufe Honda CB 72 SS, rt./si., Bauj. 1964, 9500 km, für DM 1700.— oder Höchstgebot. Exner, 5 Köln-Holweide, Wilh.-Marks-Str. 24. 50 316

Tausche einsatzbereite **64er Hercules K 103 GS,** mit 10,5 PS Zweizylinder, geg. 250er Honda. John, 87 Würzburg, Weingartenstraße 33. 50 254

Suche CB 72 in gutem Zustand. Tschierse, 46 Dortmund, Lindemannstr. 75. 50 359

Verkaufe CB 72 E, Erstzulassung 1963, km-Stand 13 000, keine Kurzstrecken gefahren, für DM 1500.—. Horst Heuser, 4292 Rhede Krs. Borken, Sandweg 1, Telefon 427. 50 317

Verkaufe sehr gepflegte CB 72, Bauj. 65, 6000 km, TÜV 1967, Preis ca. DM 1900.—. Jürgen Engel, 614 Bensheim, Am Meerbach Nr. 6. 50 327

Verkaufe Honda C 110, 50 ccm, Bauj. 1964, mit DKW-125-Telegabel, hochgezog. Auspuff, Rennbank, sehr gut erh., 1 Stößelstange (def., DM 4.30), für DM 400.—. Hch. Wieczorek, 63 Gießen, Dürerstr. 29. 50 339

HOREX

Suche gute Auspuffrohre und guten Tank für Resident und Motor für Imperator. Kraemulat, 565 Solingen, Wuppertaler Straße 191. 50 250

Ersatz- und Austauschteile

für alle HOREX-Motorräder liefert per Nachnahme: **Putsch-Berger,** 56 Wuppertal-Cronenberg, Herichhauser Straße 55, Postfach 261.

Verkaufe Horex Resident 350 ccm, fahrbereit, für DM 400.—. Anfragen an E. Sieyert, 517 Jülich, Turmstr. 5. 50 306

Achtung Liebhaber!
Sehr schöne gepfl. Horex Imperator 400, generalüberholt (TÜV), Preis nach Vereinbarung. H. Postel, 67 Ludwigshafen a. Rhein, Hafenstr. 2 c, Tel. 5 26 62. 50 337

ITAL-JET

Verkaufe Ital-Jet auf Veranlassung mein. Eltern, Bauj. 1965, 550 km gelaufen, Sachs-Motor, neuwertig, weit unter Neupreis. Arnold Wymar, 521 Troisdorf, Kölner Straße 41. 50 325

JAWA

Jawa 250, 1965, 17 PS, ca. DM 500.—. Vogel, 504 Brühl, Hubert-Geuer-Str. 5. 50 365

KREIDLER

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

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

KREIDLER-FLORETT-MOTORRAD, 4-Gg., 4,2 PS, 2. Fahrz., wie neu, nur 8000 km, Standort Hamburg, verkauft weg. Studium für DM 400.— Dieter Stellmach, 7907 Niederstotzingen, Mozartstr. 8. 50 358

Verkaufe von Kreidler: 19er Dellorto Rennsport mit Stutzen, neu, DM 45.—; 16er Bing-Vergaser DM 12.—; Beinschild, 6 Mon. alt, neuwertig, DM 30.—; Auspuffanlage für 4,2 ohne Endstück, neuwertig, DM 22.—; Doppelrohrendstück DM 8.—; Zylinder mit Kolben u. Ansaugstutzen, auf ca. 4,5 PS gebracht, erst 6000 km, DM 28.—; Zylinder, L-Kolben u. A-Stutzen, Tun.-Anleitg. nach ca. 7,5 PS, 4000 km, DM 38.—. Frank Preuss, 48 Bielefeld, Hermannstr. 48. 50 351

Verkaufe ein kompl. 50 ccm-Rennfahrgestell mit Rädern, Tank sow. viele Ersatzt. für Kreidler, DM 350.— Verhandlungsbasis. Zuschriften unter M 4917 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 293

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

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

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

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

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

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

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

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

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

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

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

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

Name: _____

Postleitzahl und Ort: _____ Datum _____

Straße: _____ Nr. _____

Mo 15/66

KREIDLER

Verkaufe von Kreidler: 1 Kurbelwelle 4,2 PS DM 30.—; 1 Kurbelw. 5,2 PS DM 40.—; 1 Zyl. 5,2 PS, ohne Kolb. DM 15.—; 1 Getr. 5,2 PS, 4-Gang DM 20.—; 1 Lichtmaschine mit Gebl. DM 20.—; 1 Kupplung DM 5.—; 1 Horex-Motor 350 ccm, ohne Lichtmasch., DM 45.—. Willi Willems, 5161 Embken, Mühlenstr. 25. 50 297

Verkaufe schnelles Kreidler Florett DM 400.—. K. Balz, 6501 Schwabenheim, Zu Pfaffenhofen 16. 50 264

Verkaufe von Kreidler: Rennsportsatz 6,2 PS, kompl. ohne Kolben, kompl. Schwunglichtmagnetzünder von 4,2 PS-Motor. Verkaufe: Vier Kriminalromane in **Buchform** vom Deutsch. Bücherb., ein J. Bond. Preisangebote an Fritz Steinwinter, 8881 Burghagel 25, Kr. Dillingen/Donau. 50 232

Umbausätze 5,5 PS, für alle Floretts bis Bauj. 64, nur DM 89.50 (Zylinder mit Kopf, L.-Kolben, Düsen u. Dichtung) bei Perscheid, 5047 Wesseling-Süd. 50 371

MAICO

Maico Moto Cross 360 ccm, 6 Wochen alt, zu verkaufen für ca. DM 2300.—. Zuschriften unter M 4913 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 288

Suche Maico-Motor 200 S, nur gut. Zustand. S. Edtmaier, 822 Einkam 7, b. Traunstein. 50 303

MATCHLESS

Matchless 650 ccm, 62, einwandfreier Zustand, mit vielen Teilen, für DM 1500.—. Vaubel, 56 Wuppertal-Barmen, Appellstraße 7. 50 294

MOTO CROSS

Schnelle Maico - Moto Cross-Maschine 360 ccm, 2 Rennen gelaufen, für DM 2800.— zu verkaufen. Die Maschine wurde aus Neuteilen von DM 3500.— im Eigenbau hergerichtet (Ceriani-Gabel, Stoßdämpfer, Husqvarna-Nabe, Barum-Reifen usw.). Paul Zitzen, 4 Düsseldorf-Nord, Efeuweg 29. 50 268

Verkaufe BSA-Victor Grand Prix Modell B 44, 450 ccm, neu, 1 Rennen gelaufen, wegen Klassenwechsel sehr preisgünstig, Bauj. 1966. Helmut Schmid, 7779 Bermatingen. 50 214

R MZ-Moto Cross-Maschine 250 ccm, ein Rennen gelaufen, Bauj. 66, zu verkaufen, DM 2200.—. **R MZ-Geländemaschine 250 ccm,** 1 Veranstalt. gelaufen, Bauj. 66, zu verkaufen, DM 2300.—. Paul Zitzen, 4 Düsseldorf-Nord, Efeuweg 29. 50 269

MOTO GUZZI

Die berühmten MOTO-GUZZI direkt vom Importeur mit Kfz.-Brief.

Zweirad-Röth

6949 Hammelbach, Odw.

MV AGUSTA

Verkaufe MV Agusta 175 ccm, 4000 km gel., DM 950.—. M. Degen, 28 Bremen, Freiberger Str. 28. 50 257

MZ

MZ-Motorräder
Importeur für Norddeutschland
Rüdiger Lienert
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 775506

RMZ GS- u. MC-Motorräder
125, 250, 300 ccm, liefert
Rolf Rohardt, 243 Neustadt
Reiferstraße 2a, Ruf 04561/9010

Verkaufe MZ 125/3, sehr gepflegt, 23 200 km, vers. u. verst. bis 22. 9. 66. Albrecht Wack, 6652 Bexbach/Saar, Hochwiesmühlstraße 5. 50 345

MZ ES 150 zu verkaufen, 5000 km gelaufen, 1 Jahr alt, sehr preiswert. K.-H. Ohlert, 2 Wedel/Holst., Akazienweg 5. 50 318

NSU

200er NSU Lux, in fahrbereitem Zustand, nicht angemeldet, billig zu verkaufen. Reinhold Ensel, 5407 Boppard/Rhein, Alte Burg 2. 50 239

Verkaufe NSU Max, Bauj. 57, kompl. Resident mit Max-Motor u. 2 Max-Motoren an Abhol. H. Kerkhof, 4913 Helpup, Mackenbrucher Str. 3. 50 340

Suche Superfox-Motoren (8,8, 11 PS), Rennmotoren sow. Federbeine. Gert Mertes, 87 Würzburg, Frankfurter Str. 63 a. 50 283

Verkaufe NSU Max, TÜV 1968, mit Beiwagen, Austauschmotor u. 2 neue Reifen, DM 450.—. Klaus Kaschner, 8651 Neuenmarkt. 50 331

Suche NSU-FOX-Motor in einwandfreiem Zust. K. Middel, 5771 Rumbeck, Ringstr. 7. 50 310

Zu verkaufen NSU Max, sportlich hergerichtet, mit def. Motor u. vielen Ersatzteilen, DM 500.—. P. Rother, 852 Erlangen, Marquardsenstr. 7. 50 236

Max-Gespann, Familienkutsche, mit Richter-Kabine, Kindersitz und viel „Gewußt wie", wegen Familienzuwachs zu verkaufen. Zweitmotor u. viele Teile. Ulrich Reh, 5902 Weidenau/Sieg, Hindenburgstraße 31/1. 50 252

Verkaufe Max (Vollnabe), verst. u. vers., TÜV bis 1968, 31 000 km, für DM 300.—. Georg Stumpf, 6845 Groß-Rohrheim, Hintergasse 13. 50 262

Suche NSU-Max - Federbein - Anbausatz komplett, ohne Federbeine. Horst Zech, 5902 Weidenau/Sieg, Tannenweg 1. 50 280

NSU Maxi 175
so gut wie völlig neu, Tacho 83 km, statt DM 1800.— zum Spottpreis von DM 850.— altershalber zu verkaufen. H. Hintzpeter, 2 Hamburg 33, Burmesterstr. 7. 50 374

NORTON

Norton 650 SS, Bauj. 62, für DM 2000.— zu verkaufen. Telefon 08 81 — 22 97. 50 265

Verkaufe 650 Stand. Norton, Bauj. 62, 28 000 km gel., gegen Höchstgebot, und Helm Gr. 58, 2× Avus-R.-Brillen, Lederjacke u. -hose, Barbour-Jacke Gr. 50, 175 cm, Stiefel Gr. 44 u. 1 Gleichrichter für Norton. Gerhard Eichler, 4355 Waltrop, Nelkenweg 14. 50 216

Suche einwandfreien Norton-Federbettrahmen mit Brief, bei günstigem Angebot außerdem Roadholder-Gabel u. Schwinge. Ulrich Saßmannshausen, 579 Brilon, Derkerborn 20. 50 215

PUCH

Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen
sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renngetriebesätze.
Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl, Regensburg-Graßlfing, Tel. 0 94 05 — 274
50 221

Anzeigen-Schluß für Heft 17/66 ist am 28. 7. 1966

RENNMASCHINEN

Bultaco 125 ccm TSS, 6-Gang, wassergekühlt, m. Verkleidung, Avon-Bereifung u. viele Teile, noch kein Rennen gelaufen, DM 4700.—, zu verkaufen. Schulz, 7691 Vogelbach, Am alten Zoll, Telefon 0 63 72 — 294. 50 342

Verkaufe neuwertige 250 ccm „DUCATI GP", echte 32 PS, Bauj. 1965, sehr preiswert. Rudolf Bergsleithner, 1100 Wien 10, Kennergasse 10, Österreich. 50 222

Verkaufe rennfertige schnelle NSU-Sport-Max, DM 950.—. Gerhard Engst, 73 Esslingen, Moltkestraße 34. 50 335

Verkaufe Sport-Max-Motor, KW, Kolben, N.-Welle u. Ventile neu. Mit Dellorto u. Megaphon. Kann vor Kauf zerlegt werden. K. Lange, 285 Bremerhaven, H.-Plett-Straße 14. 50 309

Aermacchi-Rennmaschine, 250 ccm, für DM 2000.— in bar zu verkaufen. Wolfgang Frank, 7034 Maichingen, Krs. Böblingen, Schillingstraße 12. 50 245

Verkaufe Norton 350, Mod. 61, Ia Zust., viele Ersatzteile, rennfertig, DM 2800.—, Doppelbremse. Butenuth, 46 Dortmund-Bodelschwingh, Deininghauser Str. 25. 50 279

Kreidler-Rennmaschine kommt zur Ausstellung einmalig nach Hamburg. Besichtigung vom 12. Juli 66 bis 10. August 66 im Kreidler-Spezialgeschäft Paul Tuscher, 2 Hamburg, Rentzelstr. 10, am Fernsehturm. 50 386

BMW-Rennmaschine R 50 zu verkaufen, mit Ersatzmotor, gegen Gebot, oder Inzahlungnahme einer 250 ccm SS Honda, gut erhalten. Peter Hiemisch, 4 Düsseldorf-Benrath, Brockenstr. 9. 50 388

Verkaufe meine beiden Rennmaschinen NSU Eigenbau (Rohrrahmen) **250 ccm** u. 305 ccm in rennfertigem Zustand für DM 1500.— und DM 2000.— gegen bar. Zuschriften unter M 4920 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 377

ROYAL ENFIELD

Royal-Enfield 350 ccm, 1. Besitzer, Bauj. 1953, ca. DM 400.— Verhandlungsbasis. Zuschriften unter M 4916 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 292

Royal-Enfield, Bauj. 1950 — 350 ccm Bullet, 18 PS, guter Zustand, aber Kickstarterschaden, Verkaufspreis DM 400.—. TÜV bis 1968, alles noch original. **Es eilt!** Wald, 2 Hamburg 22, Biedermannplatz 24. 50 276

SEITENWAGEN

S 501, guter Zustand, mit Bremse, Drehstabfed., Boot mit Federb. u. gedämpft, Koffertr., DM 130.—, Richterkabine, fast neu, dazu passend, DM 140.—, oder zusammen DM 240.—. Klaus Ritter, 7 Stuttgart-Steinhaldenfeld. Falchstr. 44 a. 50 329

SUZUKI

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

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
50 209

Verkaufe Triumph Bonneville, Bauj. 65, 11 000 km. Suche **AERMACCHI Ala Verde.** Karl Oehl, 7741 Tennenbronn, Wintermoos 47. 50 251

Verkaufe Englische Triumph Bonneville T 120, 650 ccm, 48 PS, Bauj. 1965, 7000 km gelaufen, Motor werksüberholt, noch nicht eingefahren, gegen Gebot. Fritz Deneke, 3144 Amelinghausen, ARAL-Tankstelle, Telefon 450. 50 272

Neuwertige Triumph TR 6 SS zu verkaufen. Nicht fahrbereit, Kupplungsschaden. Zuschriften unter M 4911 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 286

„das ist ein herrlicher Anblick . . ."

der unsere Motorradherzen höher schlagen läßt!
Kein Wunder, daß man uns oft darum beneidet. Wir fahren jetzt . .

einmalig schön

mit hochstellbarer Sichtscheibe

Sämtliche Modelle: Von Meisterfahrern entwickelt und erprobt

für alle Motorradfahrer gebaut!

Ein Qualitätserzeugnis aus der **Motorradzentrale 3387 Vienenburg / Harz**

Bitte beachten (damit's ganz prima wird!): Bei der Bestellung nicht nur die genaue Maschinentype u. Lenkerbreite, sond. auch die Fahrergröße angeben.
Leicht anzuschrauben – Versand per Bahnnachnahme

VESPA

Verkaufe Vespa-Roller 125 ccm, Bauj. 59, in einwandfreiem Zustand, für DM 270.—. Zuschriften an J. Wagner, 799 Friedrichshafen, Lindenstr. 19. 50 368

Vespa 150 GS, garantiert nur 700 km gefahren, für DM 650.— zu verkaufen. Telefon 88 40 98. 50 275

VETERANEN

Suche ein gutes Veteranen-Motorrad günstig zu kaufen. Zuschriften unter M 4921 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 378

YAMAHA

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

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

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

Yamaha 250 u. 50 sofort lieferbar. Spaett, 8 München, Landwehrstraße 66. 50 223

Suche Yamaha YDS 3 250 ccm. Zahle bis DM 1500.— bar. Zuschriften unter M 4923 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 380

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

dico MIT PFIFF **Yamaha liefert und betreut**
Ersatzteil-Stützpunkt Süddeutschland, **Walter Dillenberg,** Inh. Klaus Becker, 7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Str. 41, Tel. 071 50/81 91

Yamaha-Werksvertretung
für den Ennepe-Ruhr-Kreis und Hagen
Karl Theo Horn,
Inhaber Heinr. Ronsdorf jun.
583 Schwelm, Tel. 31 31
Machen Sie eine unverbindl. Probefahrt

Anzeigenschluß
Heft 17/66 28. 7. 66

VELOCETTE

Velocette LE/200

klass. Modell mit Handstarter, Handschaltung, nachweisl. nur 5000 km, erstklassiger Zustand, mit kompl. Ersatztriebwerk, TÜV Juni 1968, nur DM 700.—. Hans Hoffmann, 7016 Gerlingen, Gartenstraße 21. 50 338

ZÜNDAPP

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

Alle KS 601 und KS 750, auch defekt, gesucht. Selbstabholung! Bauj. u. Preisangabe an Fa. Cikrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstraße 9.

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 50 224

Achtung Liebhaber!
Verkaufe eine **Wehrmacht-Zündapp KS 750** mit Beiwagen, Rückwärtsgang und Seitenwagenantrieb, Geländegang und Öldruckbremsen. Das Gespann ist TÜV geprüft für 2 Jahre und in gutem Zustand. Festpreis DM 2000.—. Adolf de Crousaz, 5102 Würselen, Bissenerstr. 20, Tel. 0 24 05 — 23 53. 50 363

Zündapp KS 100, Bauj. 64, für DM 350.— zu verk. Elektrik u. a. überholbedürftig. H. Stelte, 48 Bielefeld, Adalbert-Stifter-Straße 2a. 50 360

Motor-Rauscher
8832 Weißenburg i. B., liefert
Ital. Rennstiefel, DM 59,50, **AGV Sturzhelme,** Jet u. normal, **TEFLON** Bowdenzüge, **Ital. Rennkombi,** DM 298,–, nach Maß, **Ital. Monteurkombi,** blau, DM 45,–, rot, DM 48,– schwarz, DM 39,–, mit weißen Reißverschlüssen, **CAMPAGNOLO,** Scheibenbremsen für 50 ccm, 250 ccm, 500 ccm, auch mit Kettenrad für Hinterrad! **Jap. Stecknußsatz** in Metallbehälter, mit Ratsche und langem Hebel, SW 6 bis 24 mm, DM 9,90, **HONDA-Motorräder-Ersatzteile**

Verkaufe KS 601, sehr guter Zust., TÜV Febr. 68, zugelassen, Steib 350 mit KS-Anschlüssen. W. Knoth, 7121 Großingersheim, Großmühlstr. 18, Telefon 0 71 42 — 29 87. 50 330

Verkaufe KS 100, carrera-weiß, Bauj. 63, guter Zustand, DM 350.—. O. Rücker, 4787 Geseke, Telefon 552 (von 8 bis 17 Uhr). 50 321

Verkaufe schnelle Zündapp GS 75, 5-Gg., mit Breitwand, Rohrrahmen, lg. Gabel usw., 1 × 75 ccm, 5-Gang-Motor, mit def. K.-Welle und fabrikneuem 75 ccm-Breitwandzylinder, 1 GS 75 in Teilen. Georg Storrer, 7 Stuttgart, Ob. Paulusstr. 56. 50 320

Suche Motorrad ab 500 ccm, zahle bis DM 800.—. **Suche KS-Motor 600 ccm** oder **750 ccm.** G. Klein, 8711 Kleinlangheim, Wiesenbronner Straße 93. 50 308

Verkaufe Zündapp KS 100, Bauj. 64, 7000 km, TÜV April 68, Beinschild, Preisidee DM 750.—. G. Jetschmanegg, 77 Singen, Freiheitstraße 51. 50 304

Suche einen intakten Motor für Zündapp KS 601, Bauj. 1953. Peter Rilling, 8959 Füssen/Lech, Abholfach Kobel C. 50 336

Verkaufe umständehalber sehr schnelle **Zündapp KS 50 Super SL,** 5,2 PS, viele Extras, 6000 km. Zuschriften unter M 4925 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 382

Verkaufe KS 601 Sp., Steib 250 S, neu gespr., blau mit silber, sehr gut. Zust., Aluräder, Sitzb., weiche Federung, für Solo gut geeignet, TÜV 4. 68, DM 1100.—. Tausch gegen Kombi oder Tonband mögl. R. Mietens, 6 Frankfurt, Voltastr. 40, nach Vereinbarg. auch 6732 Edenkoben, Weinstr. 54. 50 366

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 × 2, 18 × 2¼, 18 × 2½, 18 × 3, alle 36 Loch. Rennfelgen Alu für Bereifung 2,00 × 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, Tel. 24 72

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 50 210

DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser

lieferbar für alle Motorräder. DM 96,—. Sonderausführung für Straßenrennmaschinen DM 122.—.
Wolfgang Kröber, 5406 Winningen. 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 Nettesheim
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.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf das MOTORRAD

DAS LETZTE

Auspuffanlage für eine BMW R 27

Ich möchte Ihnen eine Geschichte erzählen, die leider wahr ist. Es handelt sich um die Beschaffung einer Auspuffanlage für eine R 27, Baujahr 1964, km-Stand: 38 100.
Am 11. 6. 66 riß mir der Auspufftopf rundherum auf der Höhe der Einbuchtung für den hochgeklappten Ständer ab. Am folgenden Montag fuhr ich zur Hamburger BMW-Niederlassung, in der Süderstraße, um mir eine neue Anlage zu holen, denn die Bördelkante vom Auspuffrohr war schon halb abgebrochen, und die alte Anlage wollte ich in Ruhe für den Winter fertigmachen. Doch bei BMW war nichts zu bekommen. Man sagte mir, man könnte die Teile zwar bestellen, aber usw. Da mein Urlaub gerade angefangen hatte, wollte ich die Anlage natürlich sofort haben und deshalb fuhr ich zur Firma Matthies, in Hamburg ein Begriff, aber auch hier erhielt ich eine Absage. Genauso war es bei Detlev Louis, bei Pabst und bei der Firma Thodt. Das Branchentelephonbuch konnte mir auch nicht weiter helfen, und so fuhr ich kurz entschlossen nach Hameln zur Firma Ernst Hoske. In seinem Laden war nichts vorrätig, also ging es zur Werkstatt. Leider war auch dort nicht einmal eine Tüte zu bekommen. Ich dachte mir, handelt es sich eigentlich um eine BMW Baujahr 1964 oder um einen Veteranen?!
Durch Zufall traf ich dann in Hameln den Herrn wieder, der mich vorher in die Werkstatt geschickt hatte. Er zeigte mir dann den Weg zur BMW-Niederlassung in Hameln, wo ich dann endlich eine neue Auspuffanlage erwarb.
Die Maschine hatte, als der Topf abriß, 38 000 km auf dem Tacho. Darf bei einem Motorrad, das vor die Haustür gestellt 2500.— DM kostete, bei 38 000 km die Auspuffanlage auseinanderfallen? Der zweite Kolben war zwar nicht nötig, aber da ich den Motor schon einmal auf hatte und der Kolbenbolzen in den Bolzenaugen lief und nicht in der Pleuelbuchse, kam ein neuer Kolben hinein (Zylinder ausgeschliffen, Mahle). Der Kolben hielt aber nur knappe 10 000 km und riß unterhalb der Bolzenaugen ab, und schon waren neuer Kolben und Zylinder fällig. Bei 35 000 km waren neue Ventile fällig. Die zweite Kurbelwelle kam schon nach 6 000 km rein (Garantiefall).
Nun muß ich noch dazu sagen, die Maschine geht bei mir nie über 120 km/h und in den Gängen nie über die blauen Striche, was die einzelnen Gänge betrifft.
Als technischer Laie kann ich mich auch nicht bezeichnen, denn ich habe täglich mit 12 Zylinder-, 28 l-Benzin-Motoren zu tun.
Ich werde es nächstens mit einer Honda probieren. *W. J. Feinler, Hamburg*

Paul Kleinpeter †

Daß die besten Kameraden immer zuerst gehen müssen —! Am Dienstag nach Pfingsten verstarb in Köln, 30 Jahre alt, Paul Kleinpeter, der in Deutschland und England als Motorradfahrer viele Freunde hatte. Seine abenteuerlichen Fahrten bis in den Orient sind vielen von uns bekannt, aber nicht minder seine stete Fröhlichkeit und Hilfsbereitschaft. Mit seinen Eltern, seiner Frau und seinen beiden Kindern trauern viele seiner Motorradfreunde in Deutschland und England um ihn. Ich sah ihn zuletzt bei der Solitude-Prüfungsfahrt, die er in der großen Gespannklasse mit Gold beendete; jetzt ist die große Fahrt für ihn vorbei. Ich meine, seine Maschine noch zu sehen, wie sie in dem Regenschauer zur Hedersbachkurve hinaufzieht — *Klacks*

Aus der „Stuttgarter Zeitung":

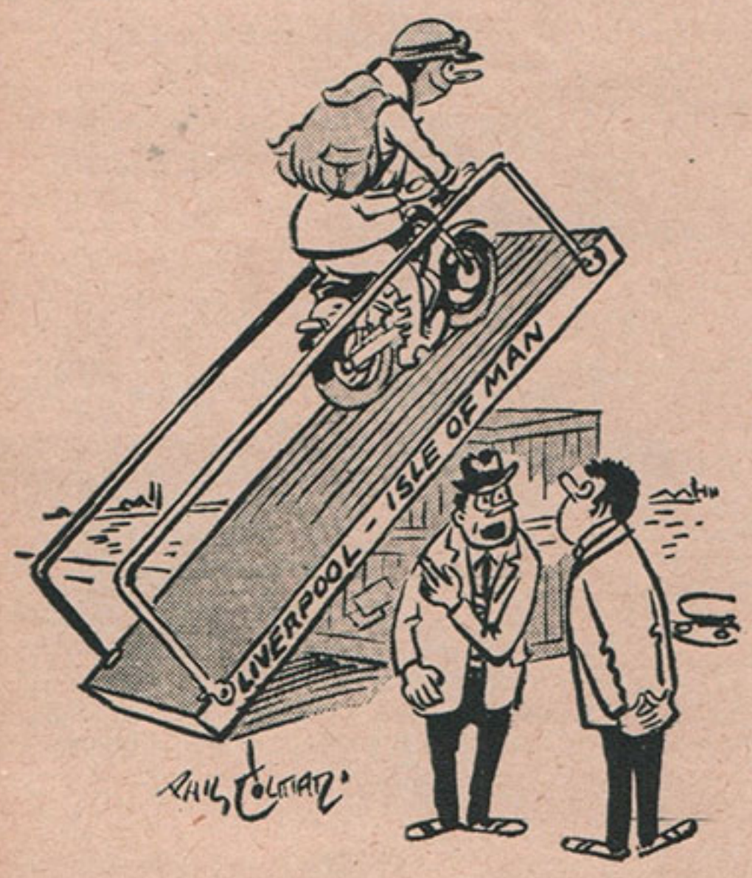
Sommernachtsfest statt Solitude-Rennen

Der Motorsportclub Stuttgart lädt ein.

Am 9. und 10. Juli sollte das internationale ADAC-Solitude-Rennen stattfinden, zu dem der Motorsportclub Stuttgart schon Nennungen aus vielen Nationen vorliegen hatte. Nachdem das Innenministerium die Genehmigung versagte, entschloß sich der Motorsportclub Stuttgart, für alle Freunde der Solitude ein Sommernachtsfest zu veranstalten, das am Samstag, dem 9. Juli, um 18 Uhr im Sportfahrerlager beginnt. Die Stadtkapelle Weil der Stadt mit ihren 45 Musikern wird für Unterhaltung sorgen. Am Sonntag um 14 Uhr lädt dann der MCS zu einem Kinderfest ein. Auch bei dieser Veranstaltung spielt die Stadtkapelle Weil der Stadt. Der Motorsportclub Stuttgart lädt alle Freunde der Solitude-Rennen ein.

Branchenkunde

Um 2 Düsen für die Bing-Vergaser meiner R 69 S zu kaufen, ging ich heute in ein Zweirad-Geschäft, das unter dem alten Meister einiges zu bieten hatte.
Die junge Frau Meisterin war im Laden, und ich sagte mein Sprüchlein. Daraufhin machte sie die Tür zur Werkstatt auf und rief hinein: „Hör' mal, haben wir noch Düsen da für eine alte BMW?" Die Antwort des Meisters: „Der soll ein Muster bringen" (also ich). Frau Meisterin kam heraus und erklärte mir, für diese alte Maschine wäre kaum noch was zu bekommen. Ich fragte, was sie unter einer alten Maschine verstehe. Ihre Erklärung: Diese BMWs würden schon lange nicht mehr gebaut und sie könne sich nicht 25 000 Teile herlegen. Ich wollte ihr erklären, daß diese Motorräder nach wie vor gebaut würden, da fragte sie wo. Ich darauf: in München. Die Frau Meisterin: „Das weiß ich genau, daß die BMWs nicht mehr gebaut werden, ich bin nun lange genug in der Branche." Da fühlte ich mich gebissen und sagte ihr (leider) heftig: „Frau G., für Sie wär's das beste, die Branche so schnell wie möglich zu wechseln", und flüchtete schnell zur Konkurrenz, um die beiden Düsen zu kaufen, wo ich sie anstandslos bekam.
Und das geschehen anno 1966, am 31. Mai in Heilbronn. *B. P.*



„Keiner getraut ihm zu sagen, daß die TT verschoben wurde!" (Aus MOTOR CYCLE, London)

TERMINE ... TREFFEN ...

Statt Hoher Hagen neuer Treffpunkt

Der Landesverband Weserstein des BVdM, 351 Hann.-Münden, Blume 29, hat ab sofort einen neuen Treffpunkt. Und zwar am Roten See in der Gaststätte Forsthaus bei Witzenhausen. Von Witzenhausen aus fährt man auf der Bundesstraße 451 in Richtung Kassel etwa 3,5 km. Dann rechts abbiegen. Erste Zusammenkunft am 6. 8. 1966, 17.00 Uhr.

Sternfahrt „50 Jahre Motor-Club St. Gallen"

Vom 9. 9. bis zum 10. 9. findet die III. Internationale Sternfahrt diesmal aus Anlaß des 50jährigen Bestehens des Motor-Klub St. Gallen (Schweiz) statt. Ausschreibungen durch Emil Niethammer, Notkerstr. 14 a, CH 9000 St. Gallen (Schweiz).

Das Int. BMW-Motorradfahrer-Treffen 1966

das ursprünglich während der TT im Juni auf der Isle of Man stattfinden sollte, wurde nun auf den 30. 8. 1966 verlegt. Ort: Witches Mill, Castletown, Isle of Man. Veranstalter: The BMW Club, Mr. F. Secker, 72 Windmill Road, London N. 18, England.

„Also ich kann ja verstehen, daß die CB 450 dich so begeistert. Aber nun mach mal halblang – denn jetzt fängst du an zu übertreiben!"

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 Albbruck, Albbruck (Baden). Printed in Germany. – Das MOTORRAD erscheint 14täglich 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".

Die neue Rennsportverkleidung für VICTORIA 159 TS

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

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

Ersatzteillager
85 NÜRNBERG
Ludwigstraße 50

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. 50 213

REIFEN

Barum Moto Cross- und Bahnreifen liefert Sopi-Tankstelle Hartmann, 605 Offenbach, Bieberer Berg. 50 225

STURZHELME

Römer Sturzhelme
die meistgetragenen – die 1 000 000fach bewährten.
Neuer Katalog 1966/67
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

TAUSCH

Suche Ia R 69, mögl. mit gr. Tank. **Biete Fiat 500,** Bauj. 63, 45 000 km, Ia Zustand, und 1 „Maico" 250 mit 23 PS-Zyl., GS-Lenk. u. v. Ersatzt., Wert zus. DM 2000.—. Peter Stöckmann, 499 Lübbecke (Westf.), Hermannstraße 11. 50 301

VERKLEIDUNGEN

Verkaufe Gläser-Verkl. „Nürburg", neuwertig, für DM 250.—. P. Welte, 7821 Gündelwangen, Haus Nr. 1. 50 352

Verkaufe Gläser-Verkleidung für Max. Lütkemeier, 4794 Schloß Neuhaus, Schatenweg 157. 50 364

VERSCHIEDENE

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 **RAICHLE, 73 ESSLINGEN,** Am schönen Rain 39

Reifenhalter, Riffelgummigriffe, **Willy Oesterle,** 7062 Rudersberg, Welzheimer Straße 42

MB Rennverkleidung

sportlich schnittig schnell

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

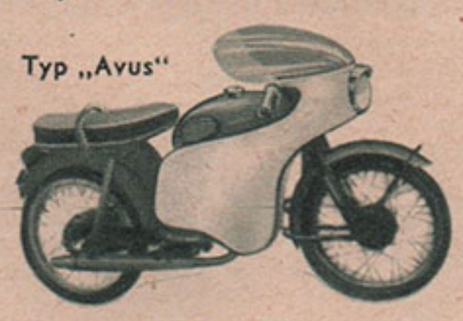
Fordern Sie bitte unverbindlich Prospekte.

Manfred Balcerek
3014 Misburg/Hann. Lohweg 44

es ist bekannt im Osten wie im Westen

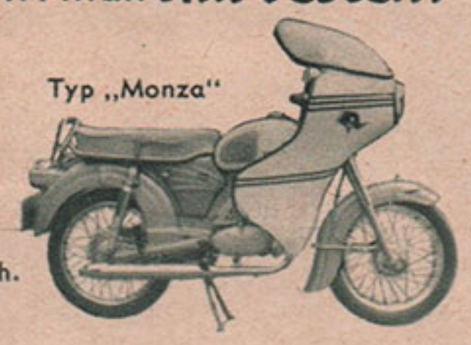
Gläser-verkleidet fährt man *am besten!*

Typ „Avus"



ges. gesch.

Typ „Monza"



Motorradzentrale 3387 Vienenburg/Harz

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
50 212

Girling-Stoßdämpfer, per Paar DM 78,—, verkauft Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstraße 12.

Zu verkaufen: NSU-Sportmax, Max-Doppelnockenbremse, Räder, Motoren, 500er Cross-Triumph, rennbereit, od. in Teilen, 21er V.-Rad mit Cross-Reifen für Horex-tele, 1 Cross-Eso, zerlegt, auch Einzelteile, KS 601 Motorenteile, K 600, guter Zust., alles gegen Gebot. Arnold Harer, 7888 Rheinfelden, Goethestr. 12. 50 343

Verk. **alle** Teile von Horex Regina 250, 350 und 400 ccm sowie eine Puch 250 TF gegen Gebot. K. Gärtner, 8632 Haarbrücken 69. 50 249

Verkaufe AJS 500 ccm, Bauj. 54, sowie leicht frisierte **Puch 175 SVS** in gutem Zustand mit Original- und Burgess-Töpfen sowie Lenkerstummeln. Reinhold Crößmann, 7 Stuttgart-Bad Cannstatt, Karlsruher Straße 8, Tel. 54 48 01. 50 231

Guterhaltener Moped-Motor, Typ „Sachs" 50 G 3 LS zu kaufen gesucht. Ausführliche Preisangebote an Siegfried Schmidt, 4501 Kloster Oesede, Glückaufstr. 50 234

Überholte Jawa 350 ccm, guter Zustand, mit Reservemotor, um DM 300.—. **Puch SVS-Motor** für DM 50.— zu verkaufen. Karl-Heinz Jasiczak, 453 Ibbenbüren, Bockraden, Karlschacht 47. 50 314

Verk. Honda CB, 450 ccm, 2000 km, Preis n. Vereinbarung. **BMW R 50 S,** Fath-Ventilfedern, Motor leicht reparaturbedürftig, Preis DM 1500.— bar. **1 Hoske RS-Tank,** 30 Ltr., für DM 250.—. Erich Reinhard, 6909 Walldorf bei Heidelberg, Neue Heimat 8. 50 233

Verkaufe zwecks Umstellung Jawa MC 360 ccm, Horex MC 500 ccm u. 750 ccm, **Hercules GS 50,** Bauj. 66, 1200 km, alle Maschinen in einwandfr. Zustand u. sofort einsatzbereit. Franz Bichler, 8851 Rothenberg Nr. 8, Post Otting. 50 387

KS 601 mit TR und R 25/3 zu verkaufen. Meyer, 4 Düsseldorf, Hallbergstr. 21. 50 324

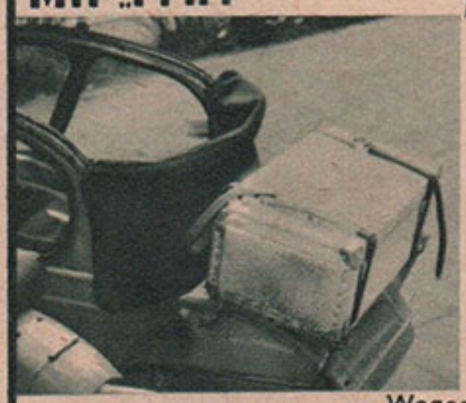
Verkaufe BMW-Motorrad R 51/3, Fahrgestell, mit R 75-Motor, für DM 250.— (m. Brief u. läuft), Zündapp KS 601, zerlegt, für DM 150.— (mit Brief). Günter Kosfeld, 4812 Brackwede, Auf den Hüchten 22. 50 273

Verkaufe Motobi-Sprite 200 ccm, 16 000 km, DM 1400.— oder tausche gegen Moto Cross-Maschine. **Verkaufe 1 Meier-Tank,** neuwertig, DM 140.—, 1 Gläser-Verkleid. Typ Nürburg DM 170.—. Werner Efinger, 7208 Spaichingen, Stettiner Weg 5. 50 253

---

dico -NACHRICHTEN NR. 58
MIT „PFIFF"

Im Sommer fängt das Reisen an,
dann sieht man manchen Fahrensmann.
dem seine Kette Ärger macht,
Er hat an Dico nicht gedacht.



Wir führen unter anderem:

Iwis-Nietenzieher in bekannnter Ausführung 20.— DM
Alu-Koffer ca. 55/35/25 cm 60.50 DM
Packgurte von 1,20 bis 2 m Länge m. od. ohne Gummizug von 2.30-6.20 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. 0 71 50/81 91

In mein bekanntes Lieferprogramm habe ich gute und preiswerte

Tankrucksäcke

aufgenommen.

Farben: schwarz, rot oder silbergrau. Größe 15 x 35 cm, 20 cm hoch, stabil u. wetterfest m. Kartentasche DM 28.– frei Haus DM 30.– (Ruf 0 51 51/36 15) ERNST HOSKE, 3251 Gr. Hilligsfeld

---

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. 049
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

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

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

Sopu-Zelte

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

H. Holzmann, 2407 Schwartau, Danziger Straße 1

Verkaufe: Honda 250 ccm DM 800.—, BMW R 51 DM 250.—, Maico 175 ccm DM 150.—, Victoria 250 ccm mit Seitenw. DM 80.—; ferner Maico-Motoren 175 u. 250 ccm, Getr. u. Motort., Naben u. Räder; Horex-Motoren u. Getriebet., Kurbelwellen, Gabelt. u. Räder; BMW R 26 Getr. u. Motort., Sitzbänke, Girling-Federbeine, Maico-Federb., für V.-Schwinge, GS-Bank, Auto-Radio, Filmkamera mit Projektor, DKW F 12, Bauj. 65, 7000 km, Unfallschad. (Blech), DM 1100.—. Franz Bichler, 8851 Rothenberg Nr. 8, Post Otting. 50 390

VERSCHIEDENES

1 Spez.-Anhänger für 2 Masch. mit Plane, geschlossen, für DM 400.— zu verkaufen. Zuschriften unter M 4914 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 289

Suche nettes Mädel bis 30 für Wochenend- und Urlaubsfahrten. Zuschr. unter M 4915 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 291

Suche guterh. SS 18 Dellorto-Rennverg., mit Einlaßtr., biete DM 40.—. Helmut Schneider, 6921 Ehrstädt, Hauptstr. 31. 50 237

Suche Harr-Damen-T-Kombi, Gr. 44, Römer Jet, Gr. 56. G. Paetzel, 2418 Ratzeburg, Geibelweg 12. 50 259

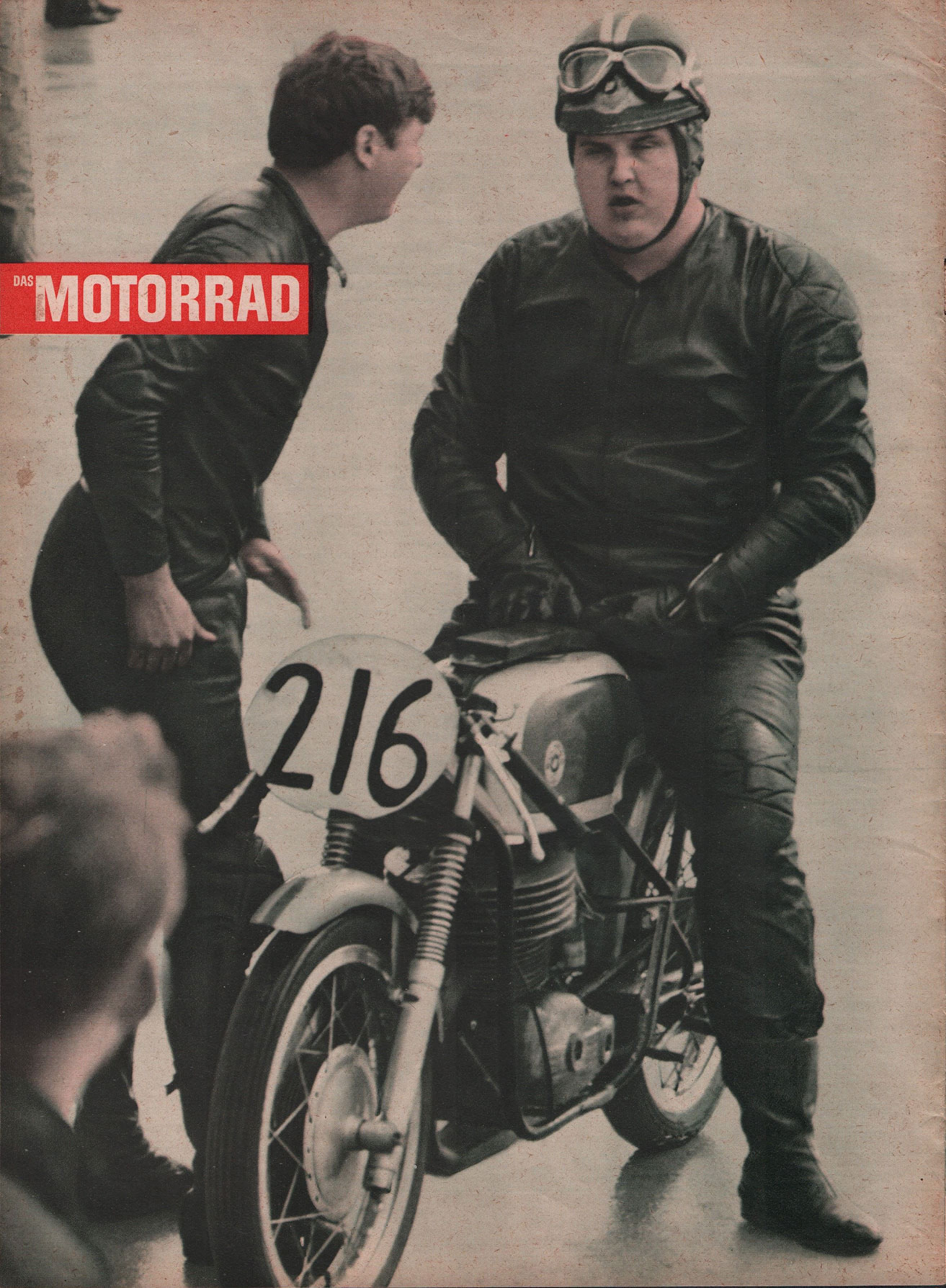
Suche leichte, moderne Lederkombination für Größe um 1,80 cm, Jacke, Breeches, Stiefel, im Raum v. München. Angeb. an Telefon München 3 13 26 34. 50 328

Achtung Motorradfahrer!
Überhole von sämtlichen Typen Zylinder und Zylinderköpfe. Gerhard Häußler, 8501 Wintersdorf 126. 50 220

Hübsches Mädel bis etwa 35, mögl. kath., als Sozia für BMW R 69 S gesucht. Postgebiete 3, 4, 5 oder 6, jedoch nicht Bedingung. Spätere Heirat erwünscht (Beamter, ledig). Bildzuschriften unt. M 4909 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 218.

Holländer sucht deutschen Hermandad zwecks Ferienaustausch; Zuschriften unter M 4918 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 50 375

Welcher Seitenwagen-(Renn-)Fahrer sucht „Schmiermaxen"? Andreas Alexander Marsch, 463 Bochum, Grüner Weg 50. 50 389


DAS MOTORRAD
216