

DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

Ulster Grand Prix

Flugplatzrennen Wunstorf

**Erfahrungen mit
Bultaco „Metralla“**

**DMCV,
die
„Wilden“?**

**Erstmals
ohne Verkleidung:
Yamaha
Rennmaschinen**

19

DM 1.20 • 48. Jahrgang • 10. September 1966

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

Schweiz Fr. 1,40
Italien L 250

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

Printed in Germany
US \$ -.50

2 Überraschungen von „Klacks“ für seine Freunde:

Als hervorragender Fachmann und versierter Motorjournalist ist Ernst „Klacks“ Leverkus seiner großen „MOTORRAD“-Lesergemeinde bereits seit langem bekannt. Neben seiner journalistischen und schriftstellerischen Tätigkeit schuf er ein Schallplatten-Standardwerk, wie es ein ähnliches auf dem deutschen Markt nicht gibt — die Schallplattenreihe „Großer Preis von Deutschland“. Aus einem Hobby, einem Experiment heraus entstand diese großartige Dokumentation ganz besonderer Art. Alljährlich fängt sein Mikrophon jene ganz eigene Atmosphäre ein, die für Weltmeisterschaftsläufe so typisch ist. Das Geschehen im Fahrerlager wie in den Läufen selbst wird dem Hörer originalgetreu dargeboten, und durch das Dröhnen der Motoren hochtouriger Maschinen hindurch bringt er mit absoluter Sachkenntnis seine Kommentare über Fahrer und Maschinen an. So auch auf dieser neuen Platte, die über den „Großen Preis von Deutschland 1966“ im neubauten Motodrom Hockenheim am 22. Mai 1966 begeistert berichtet — eine Schallplatte, die jeden Zuhörer vom Stuhl reißt:

Ernst Leverkus / Volker Leverkus

Schallplatte Großer Preis von Deutschland Hockenheim 1966

Wertungslauf um die Motorrad-Weltmeisterschaft
25-cm-Langspielplatte, 33 1/3 UpM, ca. 30 Minuten Laufzeit **DM 13.50**

Die zweite Überraschung ist eine Neuerscheinung auf dem Büchermarkt, die ganz bestimmt schnell viele Anhänger finden wird. „So fährt man Motorrad“ heißt das Buch von Ernst „Klacks“ Leverkus. Und wenn gerade er seinen Freunden etwas über Motorradfahren erzählt, dann darf man sicher sein, daß alles Hand und Fuß hat und nützlich zu wissen ist. Eine „Motorrad-Fahrschule“ ganz besonderer Art ist hier entstanden, die man jedem wahren Motorradfreund nur wärmstens empfehlen kann. Denn über das Wissen aus seiner eigenen jahrelangen Motorradpraxis hinaus vermittelt Ernst Leverkus auch das, was er aus vielen Quellen bei seiner Arbeit als Redakteur der Zeitschrift „DAS MOTORRAD“ zusammengetragen konnte. Und dabei gibt es manches Erstaunliche, Überraschende und Begeisternde, das sich für die eigene Fahrpraxis bestens verwenden läßt. Kurz: Endlich das richtige Buch für jeden, der „seinen“ KLACKS immer griffbereit haben möchte, um stets aufs neue interessante Tips daraus zu entnehmen.

Ernst Leverkus

So fährt man Motorrad

188 Seiten, zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Diagramme
Ganzleinen mit mehrfarbigem Schutzumschlag **DM 16.80**

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

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

- | | | |
|--------------------------|--|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | Expl. Leverkus — So fährt man Motorrad | DM 16.80 |
| <input type="checkbox"/> | Schallplatte Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1966 | |
| <input type="checkbox"/> | Schallplatte Großer Preis von Deutschland — Nürburgring 1965 | |
| <input type="checkbox"/> | Schallplatte Großer Preis von Deutschland — Solitude 1964 | |
| <input type="checkbox"/> | Schallplatte Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1963 | |
| <input type="checkbox"/> | Schallplatte Großer Preis von Deutschland — Solitude 1962 | |
| <input type="checkbox"/> | Schallplatte Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1961 | |
| <input type="checkbox"/> | Schallplatte Großer Preis von Deutschland — Solitude 1960 | |
| <input type="checkbox"/> | Schallplatte Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1959 | |

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung jede Platte DM 13.50

Name

Ort (PLZ)

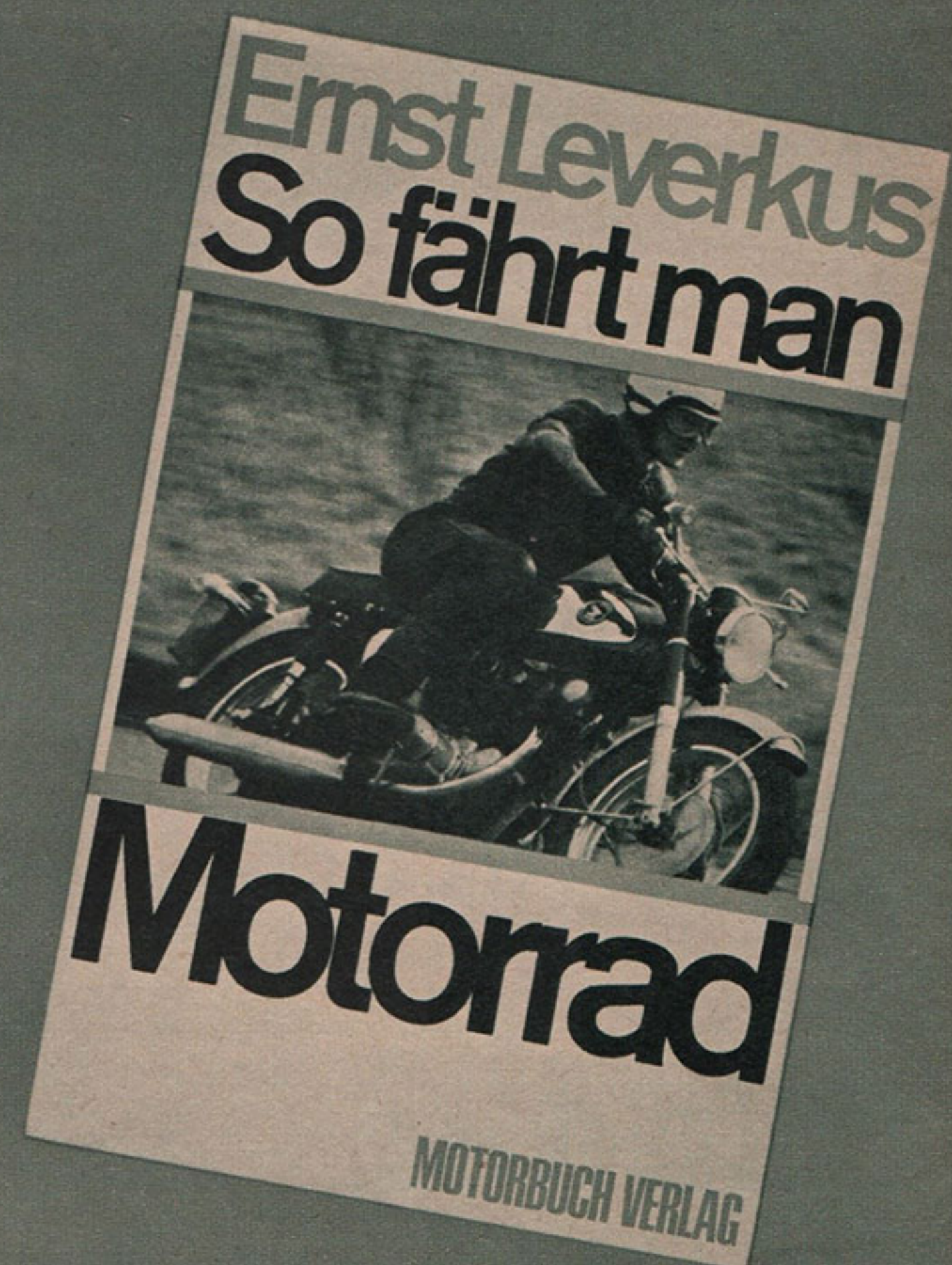
Straße

MO 19/66



Schallplatte Hockenheim 1966

Wertungslauf um die Motorrad-Weltmeisterschaft
25-cm-Langspielplatte, 33 1/3 UpM, ca. 30 Minuten Laufzeit **DM 13.50**



Neuerscheinung!

188 Seiten, zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Diagramme, Ganzleinen mit mehrfarbigem Schutzumschlag **DM 16.80**

INHALT

IFMA in Sicht	537
9. Lauf zur Straßen-Weltmeisterschaft: Ulster Grand Prix	538
Leser-Erfahrungen mit der Bultaco Metralla 200 ccm	542
Die 500 Meilen von Brands Hatch	543
DAS MOTORRAD besucht den Deutschen Moto Cross-Verband	544
Flugplatzrennen in Wunstorf	546
Dichtungsprobleme (Schluß)	548
Honda-Schreck: Yamaha 125 und 250 ccm	550
DAS MOTORRAD baut am Motor Honda CB 450 (3)	552
Gewußt wo	556
Treffen am Stifserjoch	557
Moto Cross Oberlahn	558
Weltmeisterschafts-Lauf Moto Cross Beuern	559
Das Letzte	564

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Mike Hailwood, der die Weltmeisterschaft 1966 in der 250er Klasse auf der Sechszylinder-Honda bereits in der Tasche hat, gewann beim Ulster GP auf den Honda-Vierzylindern auch die 350er und die 500er Klasse. Foto: V. Rauch

Rücktitel:

Man sieht die Anstrengung nur im Gesicht des Fahrers, der Sprung selbst wirkt spielerisch... so wird Moto Cross von Könnern gefahren. Hier Erwin Schmider beim nationalen Lauf anlässlich des Weltmeisterschaftsendlaufes in Beuern. Foto: Besendörfer

IFMA in Sicht

In der Zeit vom 24. bis 28. September 1966 findet auf dem Kölner Messegelände (wie erstmalig bereits 1964) die 7. IFMA, die Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung, statt. Mancher unserer Leser wird in diesen Tagen überlegen, ob er sich einen Besuch der Ausstellung leisten soll — und ob wohl ein solcher Besuch für den, der vielleicht einige hundert Kilometer Anmarschweg nach Köln hat, auch lohnend sei. Wir möchten deshalb einiges zu diesen Fragen aus unserer Sicht sagen.

Die IFMA gehört, wie die (auch noch in diesem Jahr, im November, stattfindende) Ausstellung in Londons Earls Court oder die (ebenfalls in zweijährigem Turnus veranstaltete, 1967 wieder auf dem Plan stehende) Ausstellung in Mailand und wie die Zweiradschauen in Amsterdam und Zürich, zu den wirklich wichtigen europäischen Industrieausstellungen, bei deren Besuch man sich ein ungeschminktes Bild von dem machen kann, was die Fahrrad- und Motorradindustrie des jeweiligen Ausstellungslandes für den heimischen Markt und den Export, was andererseits die Industrien anderer motorrad- und fahrradbauender Länder für den Markt des Ausstellungslandes anbieten. Stets wird eine solche Ausstellung in erster Linie ein Spiegelbild der heimischen Zweiradwirtschaft sein, d. h. einen Überblick über das vermitteln, was die eingeseessene Industrie für den Markt im eigenen Land herstellt — und das wird zum überwiegenden Teil das sein, was dieser Markt verlangt (wobei immer wieder darauf hingewiesen werden muß, daß es gerade eine im Land etablierte Industrie weitgehend in der Hand hat, dieses „Verlangen“ der Käufer zu steuern; wenn sie beispielsweise in ihrer Werbung verschämt verschweigt, was ein Motorrad mit 100 oder 125 ccm für ein feines Gefährt ist und daß man deshalb Motorräder mit diesem Hubraum im Fertigungsprogramm hat, dann braucht man sich nicht zu wundern, wenn der Käufer die 100er oder 125er „nicht verlangt“!). Eben wegen dieser primären Ausrichtung auf den heimischen Markt wird das Bild der Londoner, der Mailänder, Amsterdamer und Züricher Ausstellung immer etwas anders sein als das einer IFMA. Keine dieser großen Ausstellungen aber wird einen Überblick über die Gesamtproduktion von Motorrädern auf der Welt bieten, sondern stets nur einen Ausschnitt. Der andererseits zweifellos ausreicht, um als interessierter Besucher sich ein Bild vom Stand der Technik insgesamt zu machen — und der vor allem eben das darstellt, was man derzeit in diesem Lande kaufen kann.

Unter solchen Gesichtspunkten ist ein Besuch der IFMA in Köln auf jeden Fall lohnend — wie groß auch der Aufwand an Zeit und Geld sein mag, der im Einzelfall notwendig wird. Wer uns fragt, ob er nach Köln fahren soll: wer es irgendwie machen kann, sollte es tun! An den genannten Ausstellungstagen sind die Hallen auf dem Deutzer Messegelände von 9 Uhr an geöffnet. Geschlossen wird an den drei letzten Tagen um 18 Uhr, am Samstag und Sonntag, mit denen diesmal die Ausstellung beginnt, um 19 Uhr. Der Eintritt (für einmaligen Besuch) kostet an allen Tagen DM 3.— pro Person, zum gleichen Preis ist auch der Ausstellungskatalog erhältlich (der allerdings weniger für private Interessenten in Frage kommt, die sich ihr Material lieber in Form einer reichhaltigen Prospektsammlung selbst zusammenholen).

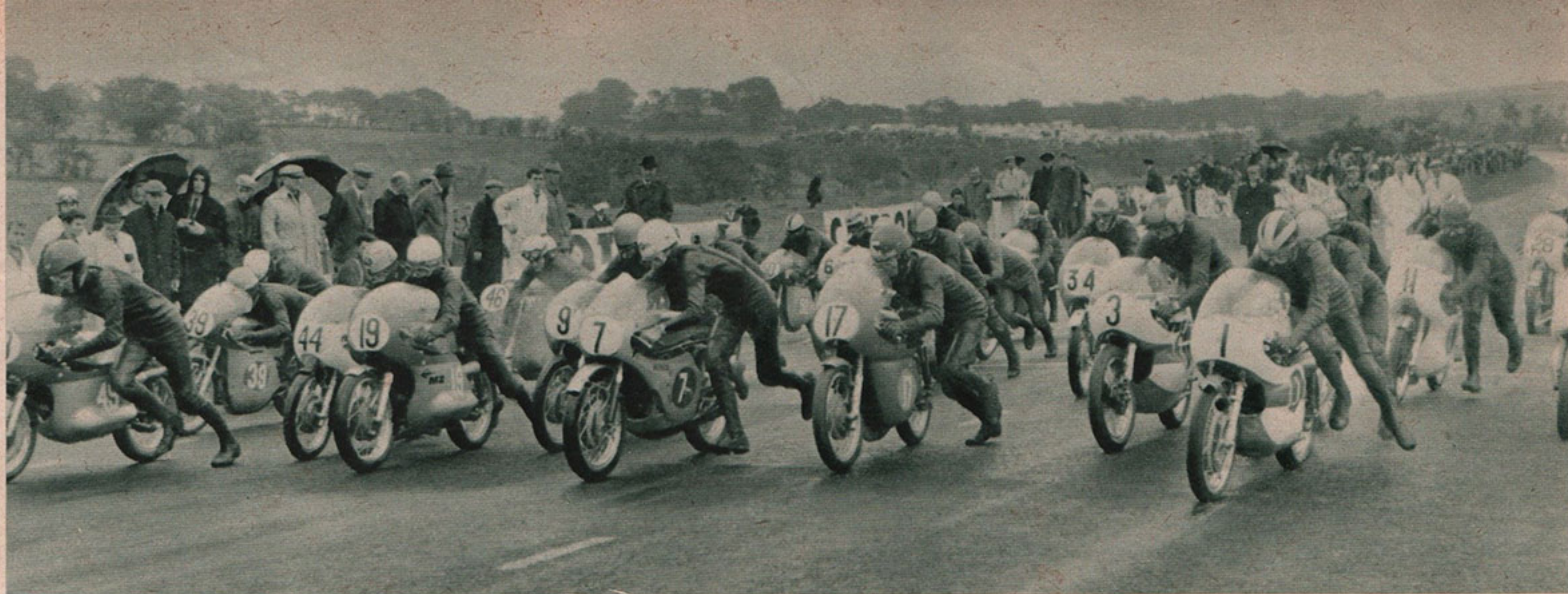
Zu erreichen ist das Deutzer Ausstellungsgelände (in unmittelbarer Nähe des Kölner Hauptbahnhofs, nur auf der anderen Seite des Rheins, den man vom Hauptbahnhof aus auch zu Fuß in wenigen Minuten über eine Brücke überquert) einmal also vom Bahnhof aus — für die Besucher, die per Bahn anreisen. Wer mit dem Fahrzeug kommt, findet Abfahrten an der Autobahn, von denen Zubringerstraßen direkt zum Ausstellungsgelände führen, wo sich im übrigen am Haupteingang zur IFMA ein Sonderparkplatz für Motorräder befindet. Wer in Köln übernachten will und keine persönlichen Beziehungen besitzt, wendet sich — wie stets in solchem Fall — am besten an die Zimmervermittlung des Verkehrsvereins, um sich eine preiswerte Unterkunft nachweisen zu lassen (die freilich in einer Stadt wie Köln kaum direkt beim Ausstellungsgelände liegen wird).

Die Stände vom MOTORRAD (je einer für Vertrieb und Redaktion) befinden sich rechts und links vom Fuß des Treppenaufgangs aus der Erdgeschoßhalle 12 zur Halle 11, unmittelbar gegenüber dem BMW-Stand. Diesmal wird an allen Ausstellungstagen mindestens ein Mitglied der Redaktion zu Besprechungen zur Verfügung stehen; keiner unserer Leser freilich soll uns böse sein, wenn wir bei starkem Andrang, also vor allem an den ersten beiden Tagen, Gespräche mit unseren Freunden mit Rücksicht auf die anderen, die auch noch ihre Sorgen und Beschwerden loswerden wollen, nicht allzu lang ausdehnen können. Die Ausstellung selbst wird in diesem Jahr zweifellos noch vielgestaltiger und deshalb interessanter sein als die vorhergehende. Natürlich darf niemand vergessen, daß hier auch die Fahrrad-Wirtschaft ausstellt und daß deshalb ein Teil der ausgestellten Objekte Fahrräder, Fahrradbauteile oder Fahrradzubehör sind. Und keiner, der sich ausschließlich für mittelschwere und große Motorräder interessiert, darf vergessen, daß nun mal Mofa, Moped, Mokick und Motorroller einen ganz beträchtlichen Käuferkreis in Westdeutschland haben — und daß noch immer auf jedes neuzugelassene Motorrad über 50 ccm nicht weniger als 15 neu in den Verkehr kommende „Kleinkraftmäder“ (Führerschein 4) kommen. Aber es wird diesmal noch weniger als bei der 1964er IFMA Veranstaltung sein, die Ausstellung als „Fahrradschau“ abzuqualifizieren; es wird auch für den Liebhaber der größeren Hubräume eine Menge Interessantes und Neues zu sehen geben — von deutschen Herstellern ebenso ausgestellt wie von ausländischen und ihren Importeuren oder Importniederlassungen.

Das Ausland ist im übrigen recht kräftig in Köln vertreten. Und wenn auch manche der Ursprungsländer derzeit nur als Lieferanten für Fahrräder und Fahrradteile auftreten — die Motorradindustrie von Großbritannien und Japan, von Österreich, der Tschechoslowakei und Italien ist mit interessanten, für den deutschen Markt in Frage kommenden Motorradmodellen ebenso vertreten wie die mitteldeutsche Motorradindustrie. Die deutsche Motorradindustrie, an Zahl der Firmen ja wahrlich nicht mehr sehr groß, ist natürlich vollzählig zur Stelle — bis auf die Firma Kreidler, die unerklärlicherweise dieser großen Leistungsschau auch diesmal fernbleibt.

Abschließend nochmals: wer es zeitlich und nach dem momentanen Stand seiner Finanzen ermöglichen kann, sollte sich die IFMA 1966 ansehen!

S. R.



9. Lauf zur Straßen-Weltmeisterschaft

Ulster-G.P.

Wie stets, so auch diesmal wieder an einem Samstag, ging am 20. August der diesjährige irische Weltmeisterschaftslauf, der Große Preis von Ulster, auf dem 7,4 Meilen messenden Dundrod-Kurs bei Belfast über die Bühne. Im Gegensatz zum Training, bei dem demzufolge auch bessere Zeiten von den Spitzenfahrern erzielt worden waren, ließ das Wetter sehr zu wünschen übrig. Trotzdem kamen die Zuschauer auf ihre Kosten, denn es gab eine Menge Aufregungen.

Hailwood gewinnt die 350er Klasse und einen weiteren Weltmeistertitel

Mit über 104 mph hatte bei den 350ern Hailwood im Training auf trockener Straße die beste Zeit gefahren. Aber als dann die Startflagge zum ersten Rennen des Tages fiel, schoß zunächst Agostini mit der Dreizylinder-MV vor und führte das Feld an. Nicht lange freilich — denn am Ende der ersten Runde schon lag Hailwood mit der Vierzylinder-Honda vorn und hatte sich bereits einen Vorsprung von etwa 200 Metern vor seinem italienischen Konkurrenten gesichert. Pro Runde nahm er ihm im weiteren Verlauf des über 15 Runden (111 Meilen) führenden Rennens etwa 5 Sekunden ab und gewann so in geradezu überlegener Manier (wenn auch wegen des schlechten Wetters nur mit einem Schnitt von 95,5 mph) diesen Lauf. Um sich gleichzeitig, nach dem Titel-

gewinn in der 250er Klasse, nun auch die Weltmeisterschaft in der 350er Klasse (übrigens zum ersten Mal in seinem Leben) zu sichern. Denn mit 48 Punkten gegenüber den 32 von Agostini ist ihm der Titel praktisch nicht mehr zu nehmen. Agostini lag im Ziel so ziemlich genau 2 Minuten hinter Hailwood, war aber mit ihm noch in der gleichen Runde, während alle Nachfolgenden von den beiden Fahrern an der Spitze bereits mindestens einmal überrundet waren.

So erfreulich dieser Sieg Hailwoods für ihn und Honda war — fast mehr noch galt in diesem Lauf das Interesse des Publikums dem dramatischen Kampf um den dritten Platz.

Zunächst hatte sich der Vorjahressieger dieser Klasse, Frantisek Stastny auf der Zweizylinder-Jawa, an diese Stelle gesetzt. Ihm folgten Havel auf der zweiten Jawa, Blanchard auf einer Seeley-AJS und Rosner auf der 251er MZ. Schon in der fünften Runde aber änderte sich das Bild. Da mußte nämlich Blanchard wegen eines Scha-

dens an seiner Vorderradbremse aufgeben, und kurz danach schob sich Rosner an Havel vorbei — und gleich auf den dritten Platz, nachdem Stastny mit Motorschaden in der sechsten Runde ebenfalls das Rennen aufstecken mußte. Jedoch war auch Rosners Glück nur von kurzer Dauer — zwei Runden nur lag er vor Havel auf dem dritten Platz, dann machte ein Zündschaden seiner Fahrt ein Ende.

Nun lag also Havel mit der Jawa an dritter Position. Bis von hinten ein Mann aufrückte, dem die ganz besonderen Sympathien der Zuschauer galten: Tommy Robb, dem Iren, auf einer aufgebohrten 250er Bultaco mit dem schlitzgesteuerten wassergekühlten Einzylinder gelang es, auf heimischem Boden den Jawa-Werksfahrer mit dem zweizylindrigen Doppelnockenwellenmotor vom dritten Platz zu verweisen.

Auf den weiteren Plätzen liefen dann die englischen Norton- und AJS-Fahrer ein, teilweise bereits zwei Runden hinter dem Sieger zurück.

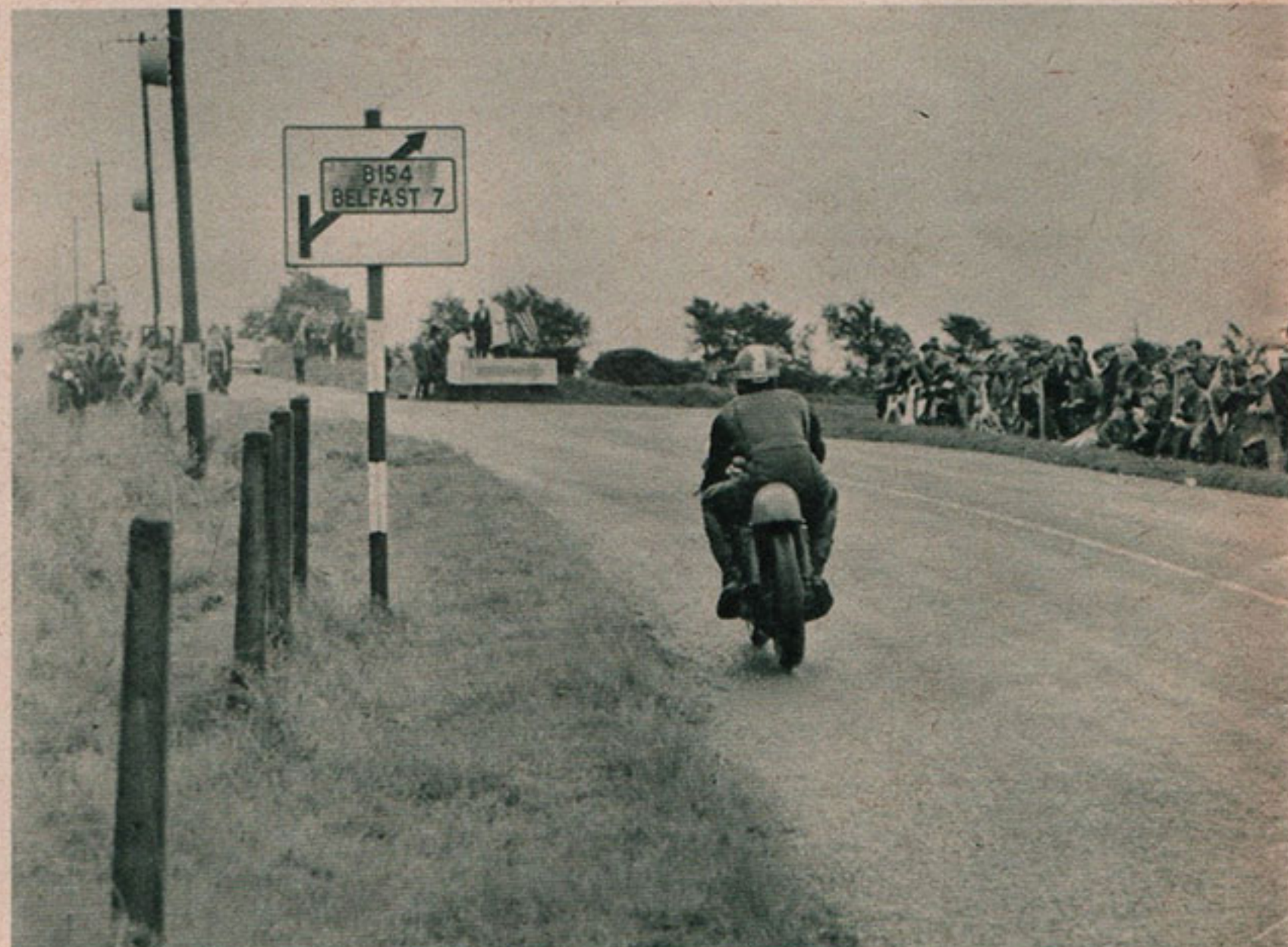
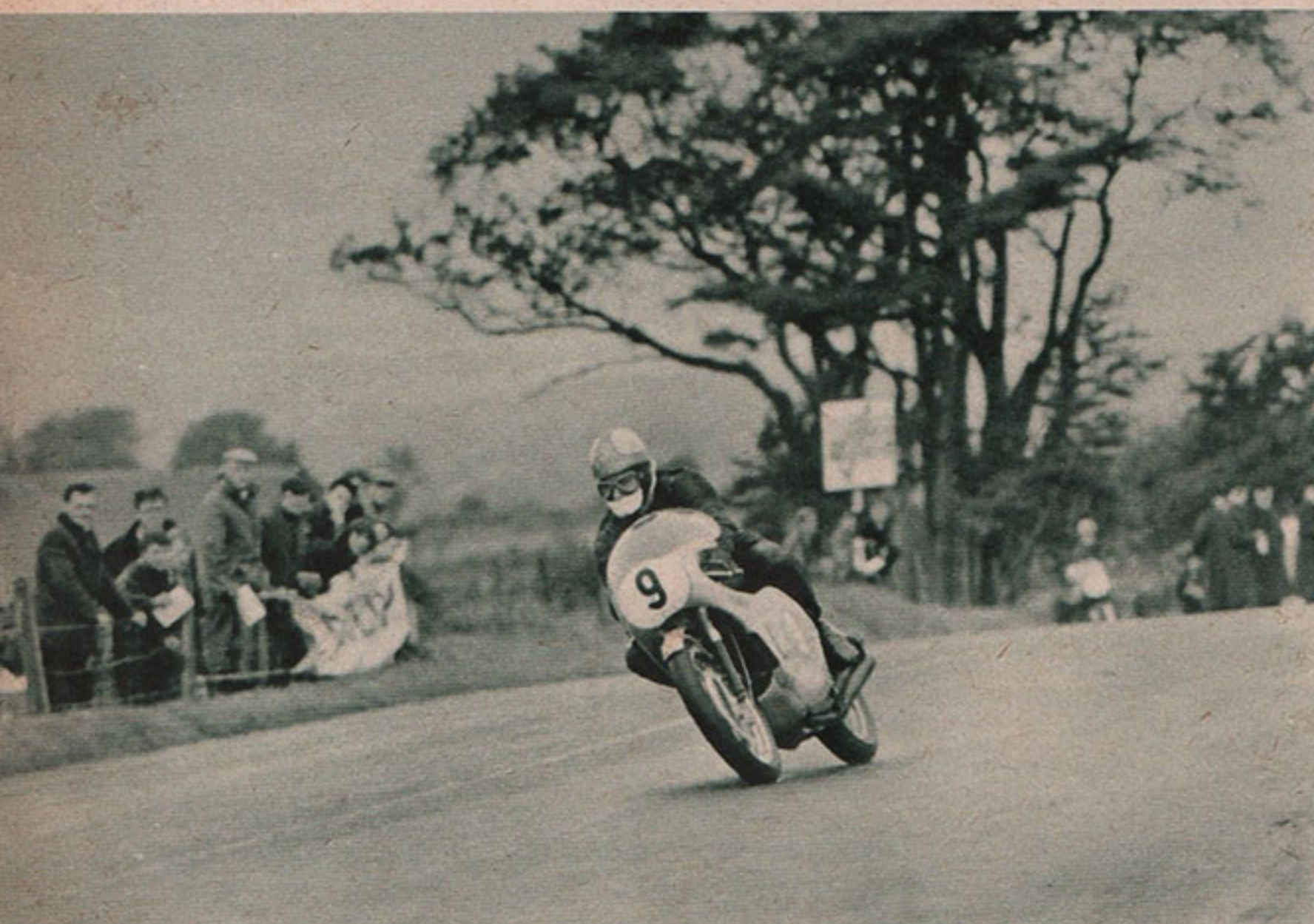
Kopfbild:

Start zum ereignisreichen Lauf der 250er Klasse; 1 = Read (Yamaha), 3 = Duff (Yamaha), 17 = Robb (Yamaha), 7 = Graham (Honda), 9 = Beale (Honda), 19 = Rosner (MZ), 44 = Cass (Bultaco), 49 = Stevens (MZ). Unten links: Mike Hailwood fährt weit in Führung seinem für die Weltmeisterschaft entscheidenden Sieg in der 350er Klasse entgegen.

Unten rechts: Agostini, ebenfalls allein auf weiter Flur, aber mit Abstand hinter Hailwood an zweiter Stelle in diesem Rennen liegend.

Ergebnis:

Klasse bis 350 ccm — 15 Runden = 178,64 km
 1. M. Hailwood (Honda) mit 95,50 mph (153,7 km/h);
 2. G. Agostini (MV Agusta) mit 93,69 mph (150,9 km/h);
 1. Runde zurück 3. T. Robb (Bultaco); 4. G. Havel (Jawa);
 5. D. Simmonds (Honda/Norton); 6. P. Dunphy (Norton);
 7. P. Williams (AJS); 8. R. Fitton (Norton); 9. K. Carruthers (Norton); 10. C. Conn (Norton).
 Schnellste Runde M. Hailwood (Honda) mit 97,21 mph (156,4 km/h).





Taveri kann diesmal die 125er Yamaha klar distanzieren

Es regnete immer noch, als die 125er sich am Start zum nächsten Lauf des Tages aufbauten. Die Yamaha-Leute hatten für Ulster ihre neue Vierzylinder-125er herangeflogen (im Aufbau des Motors genau der 250er gleichend), aber der Motor war bereits im Training in die Binsen gegangen, und so starteten Phil Read und Tommy Robb (anstelle des von seinen Sturzverletzungen in Brands Hatch doch noch nicht wieder ganz hergestellten Bill Ivy) auf den schnellen wassergekühlten Zweizylindermaschinen. Taveri, der trotz Reads Sieg in Finnland nach wie vor in der Weltmeisterschaftswertung vorn liegt, sowie Ralph Bryans traten natürlich mit den Fünfzylinder-Hondas an. Ähnlich wie vorher bei den 350ern Hailwood, hatte zwar auch in der 125er Klasse Taveri mit über 97 mph die schnellste Trainingszeit gefahren, ging aber zunächst nach dem Start Phil Read mit der Yamaha an die Spitze — und auch hier ging Taveri, der spätere Sieger, bereits in der zweiten Runde in Führung, um sie bis ins Ziel nicht mehr abzugeben.

Der zweite Honda-Mann, der Ire Bryans, war zunächst weniger glücklich; erst hatte er Schwierigkeiten mit seiner Brille, und dann wollte sein Motor nicht ordentlich auf allen fünf Zylindern laufen. Erst nach der fünften Runde war der Motor richtig da, und Bryans konnte den Kampf um den dritten Platz mit Tommy Robb, seinem Landsmann auf der Ivy-Yamaha aufnehmen — Read lag zu dieser Zeit noch immer auf dem zweiten Platz hinter Taveri. Schon eine Runde

später aber war es Bryans gelungen, sich an dem ausgezeichnet fahrenden Robb vorbei auf den dritten Platz zu arbeiten; im Verlauf dieses Kampfes fuhr er die schnellste Runde dieses Rennens mit knapp 94,5 mph — im Hinblick auf den nassen Kurs eine ausgezeichnete Leistung. Zweifellos hätte er allzu gern versucht, sich angesichts des irischen Publikums auch noch an seinen Stallgefährten Taveri heranzumachen und dieses Rennen zu gewinnen — aber da hatte er wohl strikte Stallorder: Taveri ist nun mal der Honda-Spitzenmann in den beiden kleinen Klassen, und sein Sieg in Ulster war entscheidend wichtig für seine Chancen, Weltmeister dieser Klasse zu werden.

So wenig erfolgreich wie in diesem ganzen Jahr schon waren auch hier wieder die Suzuki-Werksfahrer. Sie hatten wieder mit Kerzenschwierigkeiten zu kämpfen, die sie mehrmals an die Boxe zwangen, und so konnte sich gerade eben Anderson noch in der gleichen Runde mit dem Sieger an fünfter Stelle hinter den beiden Yamaha-Fahrern, Read und Robb, halten — aber Frank Perris war bereits überrundet, als das Rennen abgewinkt wurde. Der dritte Suzuki-Mann, Katayama, war — ebenfalls wegen wiederholter Kerzenscherereien — bereits vorher ausgefallen.

Oben: Nr. 21 = Tommy Robb auf der kleinen Yamaha, Nr. 1 = Hugh Anderson, der Suzuki-Spitzenmann, und Nr. 7 = Ralph Bryans, der mit der Fünfzylinder-Honda hier noch auf den Vorstoß lauert. Rechts daneben Luigi Taveri im Lauf der 125er, den er gewann, vor Phil Read (Yamaha).

Unten: Tommy Robb fuhr die 125er Zweizylinder-Yamaha. Daneben rechts: Taveri hat sich mit der Fünfzylinder-Honda von seinen Verfolgern abgesetzt und fährt seinem Sieg entgegen.

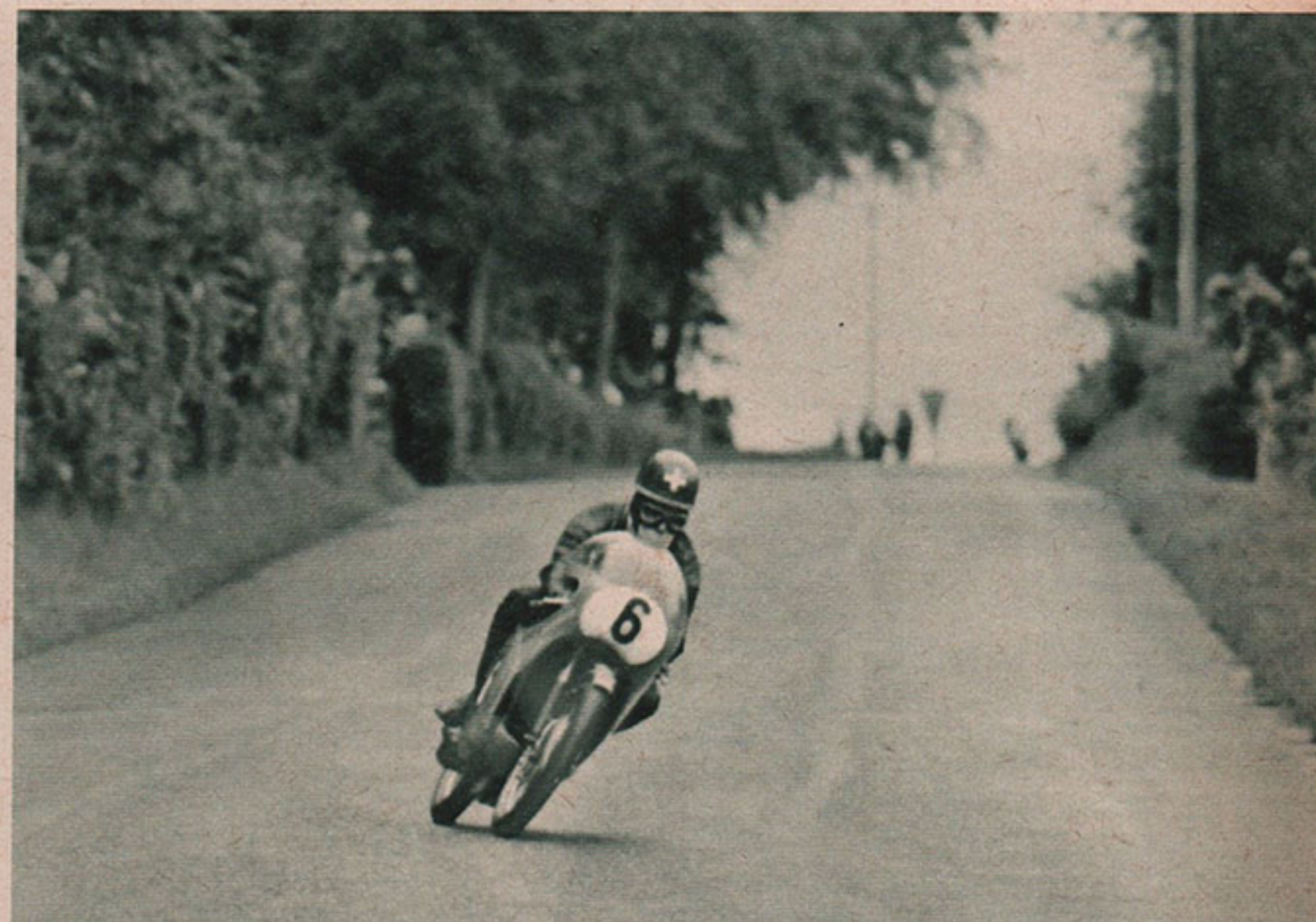
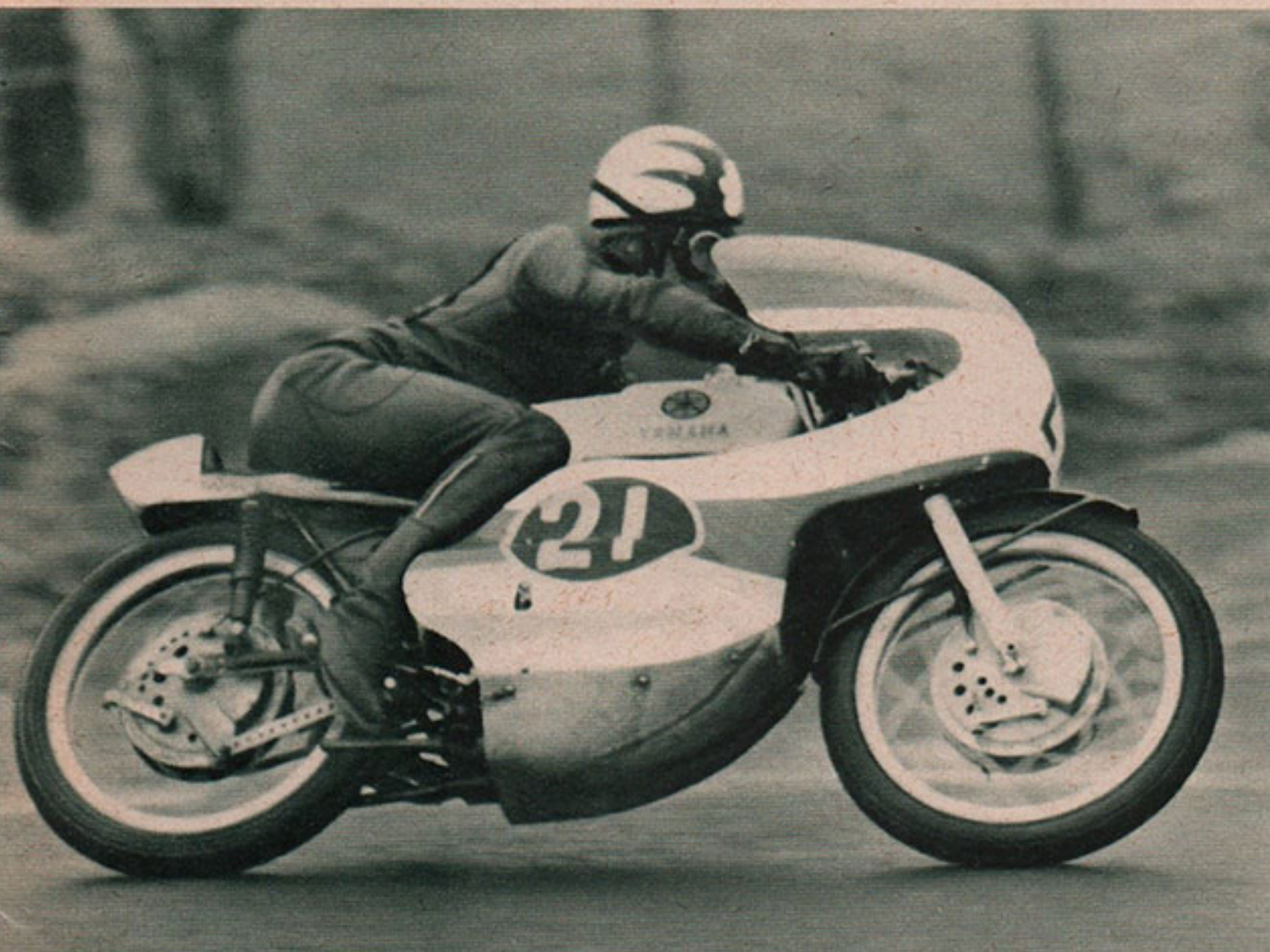
Ergebnis:

Klasse bis 125 ccm — 11 Runden = 131,0 km
 1. L. Taveri (Honda) mit 92,38 mph (148,7 km/h); 2. R. Bryans (Honda) mit 92,25 mph (148,5 km/h); 3. P. Read (Yamaha) mit 91,56 mph (147,4 km/h); 4. T. Robb (Yamaha); 5. H. Anderson (Suzuki); 1. Runde zurück 6. F. Perris (Suzuki); 7. C. Cass (Bultaco); 8. K. Carruthers (Honda); 9. G. Molloy (Bultaco); 10. F. Curry (Honda).
 Schnellste Runde R. Bryans (Honda) mit 94,45 mph (152,0 km/h).

Auch die Halbliterklasse gewinnt Mike Hailwood

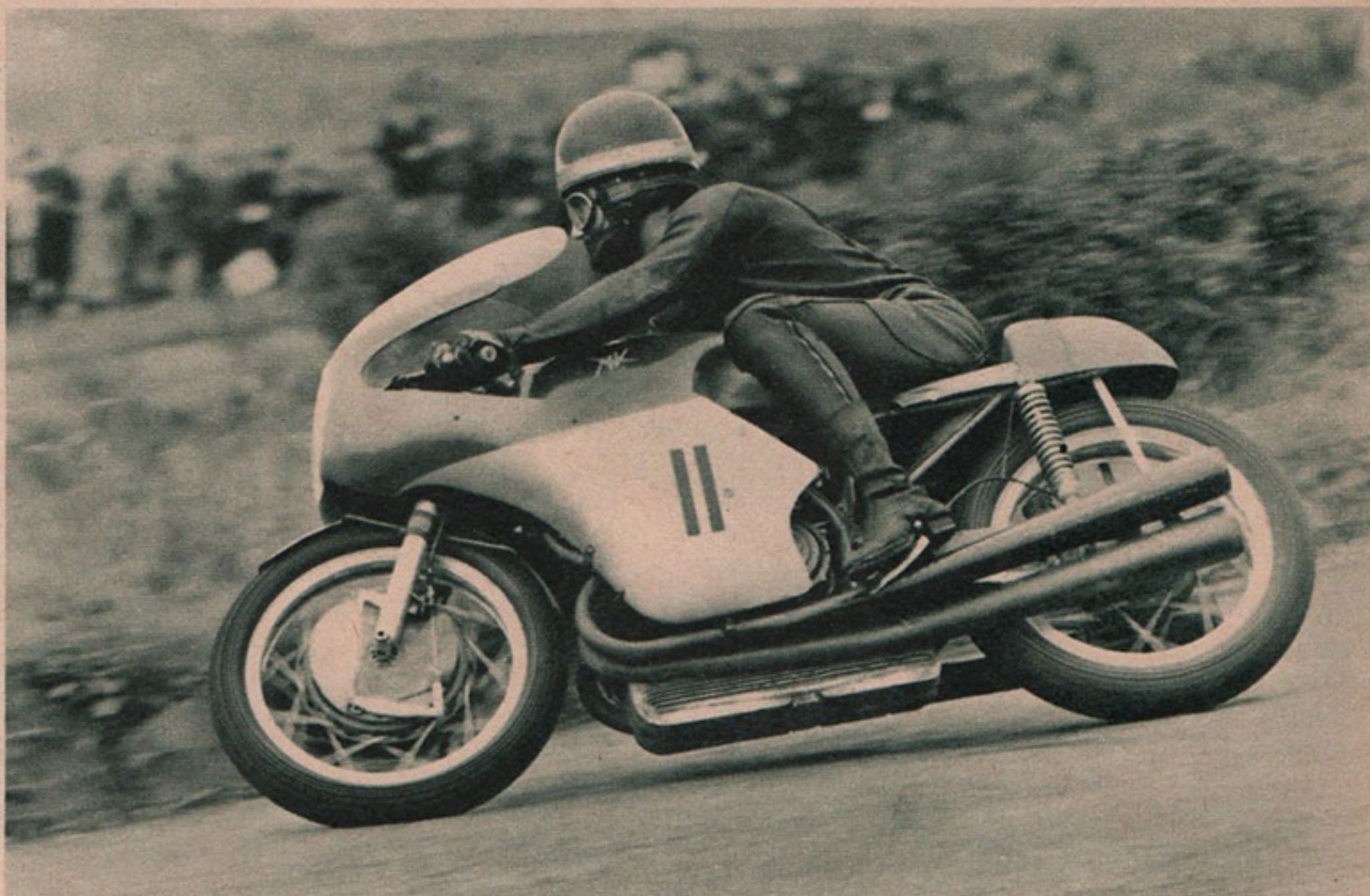
Während der anderthalbstündigen Mittagspause hatte es aufgehört zu regnen, und die durchbrechende Sonne hatte die Strecke etwas abgetrocknet. Trotzdem blieb sie an einigen Stellen schmierig und zwang zu Temporeduzierungen.

Hailwood hatte die beste Trainingszeit der Klasse (und damit überhaupt) mit 107,75 mph gefahren, Agostini war nur um ziemlich genau 1 mph langsamer gewesen. Auch vom Start weg zog Hailwood mit der Vierzylinder-Honda als Erster weg, gefolgt von Agostini mit der 420er Dreizylindermaschine von MV, hinter ihnen Blanchard auf einer Seeley-Matchless, John Cooper auf Norton und Peter Williams auf einer Arter-Matchless. Hailwood legte gleich einen Schnitt von knapp 100 mph für die erste Runde hin und brachte auch schon Distanz zwischen sich und Agostini, der sich wiederum von der folgenden Gruppe absetzte; die bestand nach der zweiten Runde aus Blanchard, Chris Conn (Norton) und Williams, zu denen Fran-tisek Stastny mit der 440er Zweizylinder-Jawa



aufgeschlossen hatte. In der nächsten Runde schon gelang es dem Tschechen, sich auf den dritten Platz zu schieben und seinerseits Abstand von den anderen Fahrern seiner Gruppe zu gewinnen. Hailwood dagegen hatte seinen Vorsprung bereits auf sieben Sekunden vor Agostini ausbauen können, und von Runde zu Runde schneller werdend vergrößerte er diesen Abstand auch immer mehr. Es war ganz offensichtlich, daß noch immer Hailwood der derzeit beste Mann unter den Weltklassefahrern ist, so nahe ihm auch Agostini kommt, dem man zweifellos in der Rangliste den zweiten Platz zusprechen muß.

In der zweiten Runde hatte Hailwoods Durchschnitt 101.43 mph betragen, in der vierten 102.45. In der achten Runde steigerte er sich auf 102.68, in der neunten auf 103.65, und während Mikes Durchschnittsgeschwindigkeit in der elften Runde 103.73 und in der zwölften 104.03 mph betrug, konnte er in der letzten Runde sogar 105.03 erreichen und damit nahezu seine Trainingsbestzeit — 4 mph mehr als sein 1963 auf der MV-Agusta aufgestellter Rundenrekord! Agostinis bester Rundenschnitt im Rennen war 102.68 mph, und er allein konnte auch, obwohl im Ziel anderthalb Minuten hinter Hailwood, einer Überrundung entgehen.



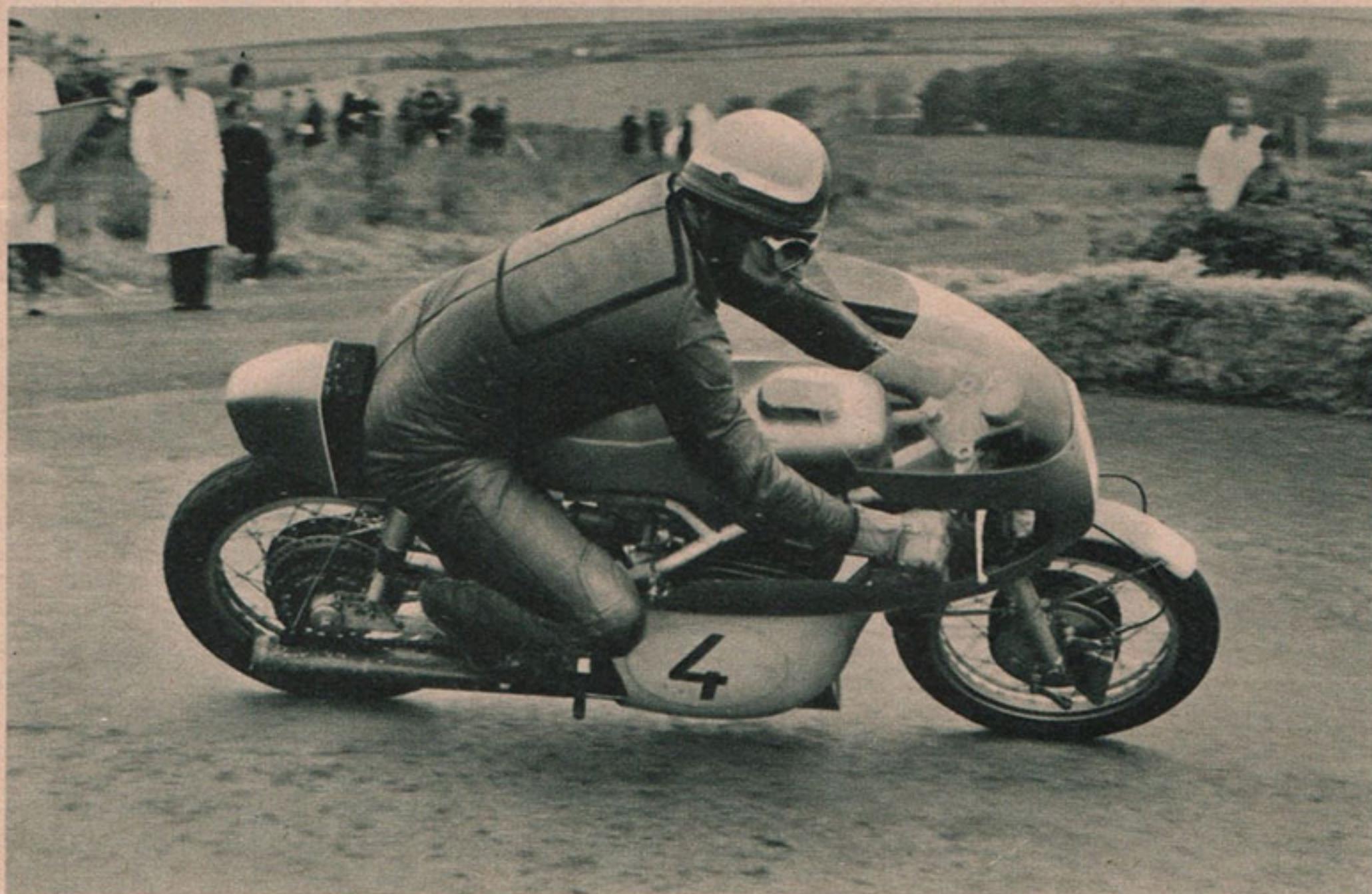
Oben: Agostini auf der Dreizylinder-MV Agusta, der sich auch im Rennen der Halbliterklasse der größeren Erfahrung Hailwoods beugen mußte. Groß freilich ist sein Abstand nicht mehr, und der Tag ist abzusehen, an dem er als weltbesten Fahrer bezeichnet werden wird.

Ergebnis:

Klasse bis 500 ccm — 15 Runden = 178.64 km
 1. M. Hailwood (Honda) mit 102.44 mph (164.9 km/h);
 2. G. Agostini (MV Agusta) mit 100.14 mph (161.2 km/h);
 1 Runde zurück 3. F. Stastny (Jawa); 4. J. Findlay (Matchless);
 5. C. Conn (Norton); 6. P. Williams (Matchless);
 7. S. Griffiths (Matchless); 8. G. Marsovszky (Matchless);
 9. G. Havel (Jawa); 10. W. McCosh (Matchless).
 Schnellste Runde M. Hailwood (Honda) mit 105.03 mph (169.03 km/h).

Die Sensation des Tages: drei Bultacos in der Viertelliterklasse in Front!

Das interessanteste Rennen dieses an sportlichen Höhepunkten wahrlich nicht armen Tages sollte für die etwa 70 000 Zuschauer, die sich trotz der ungünstigen Witterung am Dundrod-Kurs eingefunden hatten, der letzte Lauf werden, bei dem die 250er antraten. Hailwood startete hier — entgegen seiner ursprünglichen Absicht — nicht, weil mit einem dritten Lauf an diesem Tag das von der FIM gesetzte Distanzmaximum für einen Fahrer überschritten worden wäre. Auch Jim

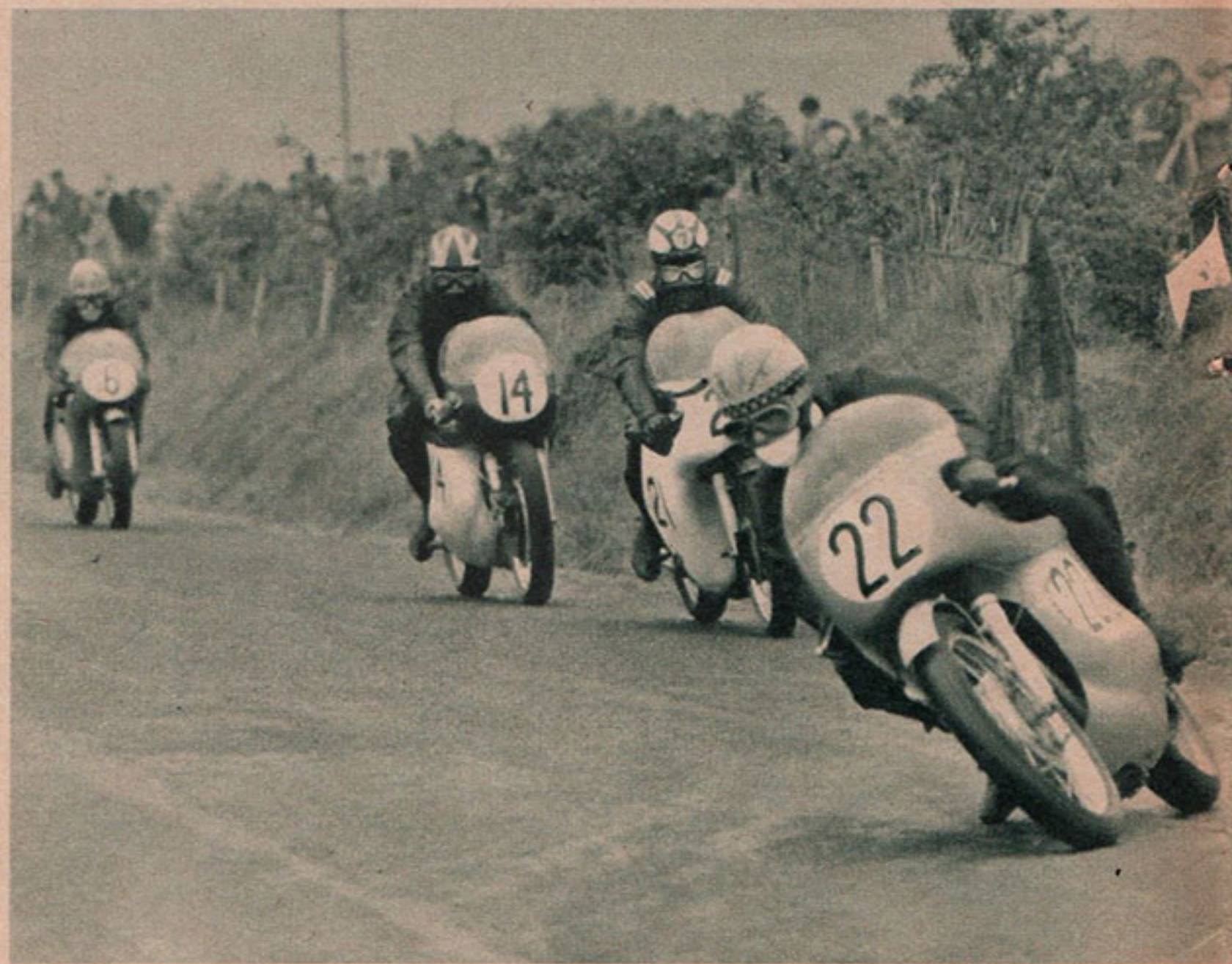


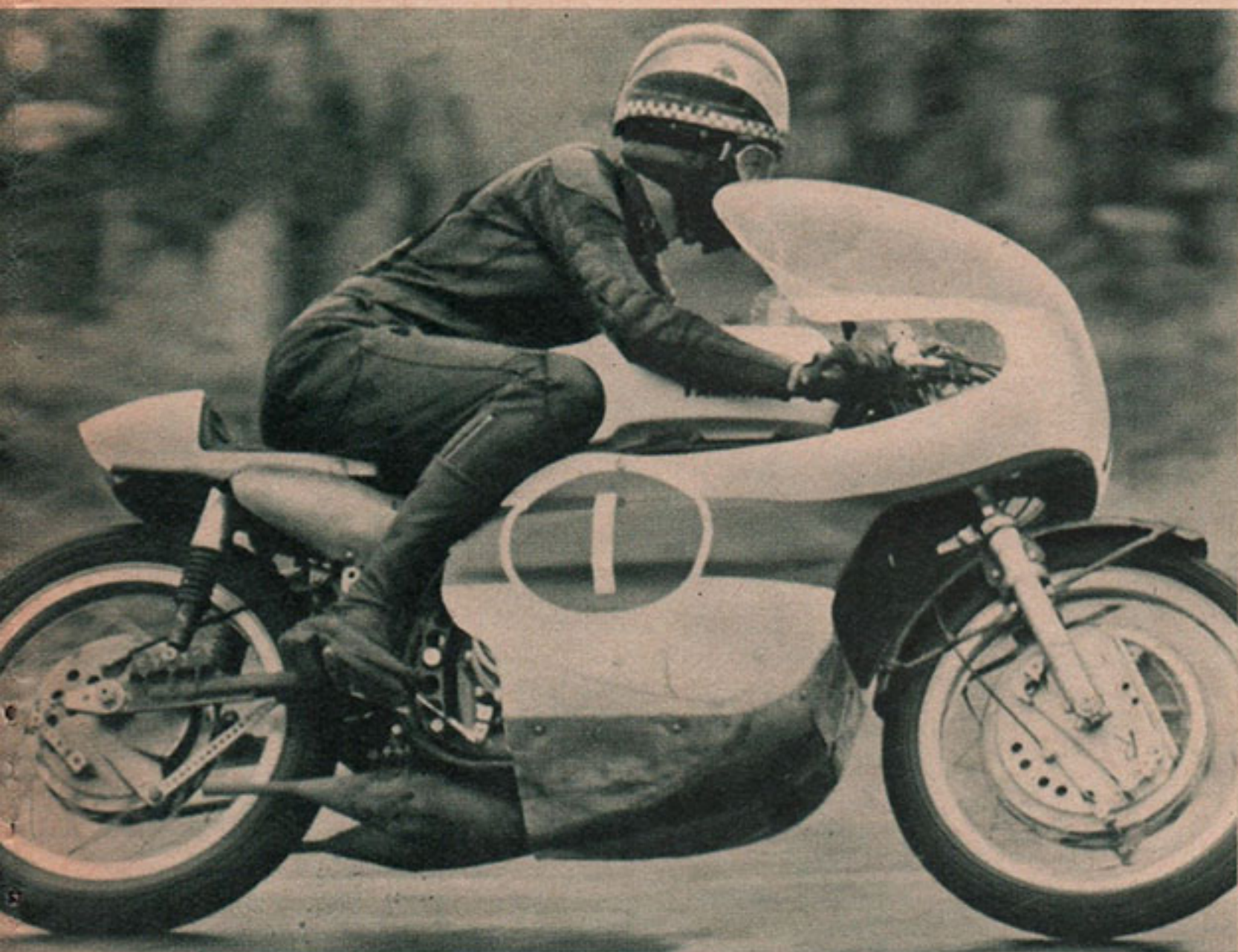
Mitte: Frantisek Stastny gehört in dieser Saison mit der Zweizylinder-Jawa zweifellos zur internationalen Spitzengruppe.

Während Stastny seinen dritten Platz halten konnte, als er ihn einmal, bald nach Beginn des Rennens eingenommen hatte, gab es um den vierten außerordentlich harte Kämpfe. Zunächst spielten sie sich zwischen Jack Findlay, der die ehemalige McIntyre-Matchless Spezial fuhr, Blanchard (Matchless), Conn (Norton) und Williams (Matchless) ab. Dann mußte als Erster Williams die Waffen strecken, und der Nächste war Conn, der in der elften Runde den Anschluß verlor. In der letzten Runde lag Blanchard um Radlänge vor Findlay — aber dann übernahm er sich und kam zum Sturz. Das brachte den etwas zurückgefallenen Conn mit der Norton auf den fünften Platz, während Williams sich noch vor Griffiths (Matchless), der zum Schluß wegen eines Kupplungsschadens noch an die Boxe gemußt hatte, auf den sechsten setzen konnte. Der Schweizer Marsovszky wurde achter, noch vor Havel, dem zweiten Jawa-Werksfahrer.

Mit Hailwoods Sieg in diesem Lauf der 500er aber ist die Chance für Honda, in diesem Jahr die Weltmeistertitel aller fünf Soloklassen zu erringen, wieder gestiegen — entgegen früheren Wertungsvergleichen besteht nämlich für Hailwood nun doch noch die Möglichkeit, auch in der 500er Klasse Weltmeister zu werden!

Unten: Die Kämpfe im Feld hinter den Spitzenfahrern waren kennzeichnend für den diesjährigen Ulster-GP; hier Blanchard (Seeley-Matchless), Conn (Kirby-Matchless), Williams (Arter-Matchless) und Findlay (Matchless) im Kampf um den 4. Platz in der 500er Klasse.





Links: Phil Read auf der Vierzylinder-Yamaha 250 ccm, die ihn leider im Stich ließ.

Mitte: Molloy auf der wassergekühlten Einzylinder-Bultaco.

Unten: Molloy ist gerade eben als Sieger des Rennens der 250er Klasse abgewinkt worden.
Fotos: V. Rauch

sovszky sowie Selwyn Griffiths auf einer (bekanntlich von Hermann Meier entwickelten) Royal-Enfield mit Einzylinder-Zweitaktmotor, die alle drei hinsichtlich der Motorleistung sicher nicht an die MZ herankommen.

Stevens führte das Rennen über mehrere Runden an, und in der MZ-Boxe war bereits Hochstimmung ob des zu erwartenden ersten Klassensiegs in einem diesjährigen Weltmeisterschaftslauf. Aber zwei Runden vor Schluß, als Stevens schon etwa 100 Meter Vorsprung vor Molloy herausgefahren hatte, war der Traum aus. Ein bisher noch an keinem MZ-Rennmotor aufgetretener Schaden beendete die Fahrt von Stevens: einer der beiden Ansaugstutzen brach von der Deckplatte des Drehschiebergehäuses ab!

So gelangte Molloy, der bei seinem Kampf mit Stevens einen Vorsprung vor dem Nächsten, Marsovszky auf Bultaco, herausgefahren hatte, an die Spitze und ging schließlich als Sieger dieses Rennens durchs Ziel — vor Marsovszky und einem dritten Mann auf Bultaco, K. Cass, der sich noch vor Griffiths Royal Enfield hatte setzen können. Auf diese Weise kam die Sensation zustande, daß drei Bultacos die ersten Plätze um die Weltmeisterschaft einnehmen konnten.

Baxter

Redman ging nicht an den Start — angeblich, weil seine beim Großen Preis von Belgien erlittenen Sturzverletzungen das noch nicht gestatteten. Aber gut Informierte wollen wissen, daß Redman, der ehemalige Team-Kapitän von Honda, überhaupt nicht mehr für das japanische Werk starten wird. So stand also lediglich Stuart Graham für Honda am Start.

Aber weder er noch die beiden Yamaha-Werksfahrer Read und Duff sollten diesem letzten Lauf des Tages sein Gesicht geben.

Zwar übernahm Phil Read mit der Vierzylinder-Yamaha zunächst die Führung, hinter ihm Graham mit der Sechszylinder-Honda, und als Dritter Mike Duff, der wieder seine luftgekühlte Zweizylinder-Yamaha fuhr, mit der er sich nun schon während der ganzen Saison so hervorragend, wenn natürlich auch nicht mehr in der Spitzengruppe, gehalten hat.

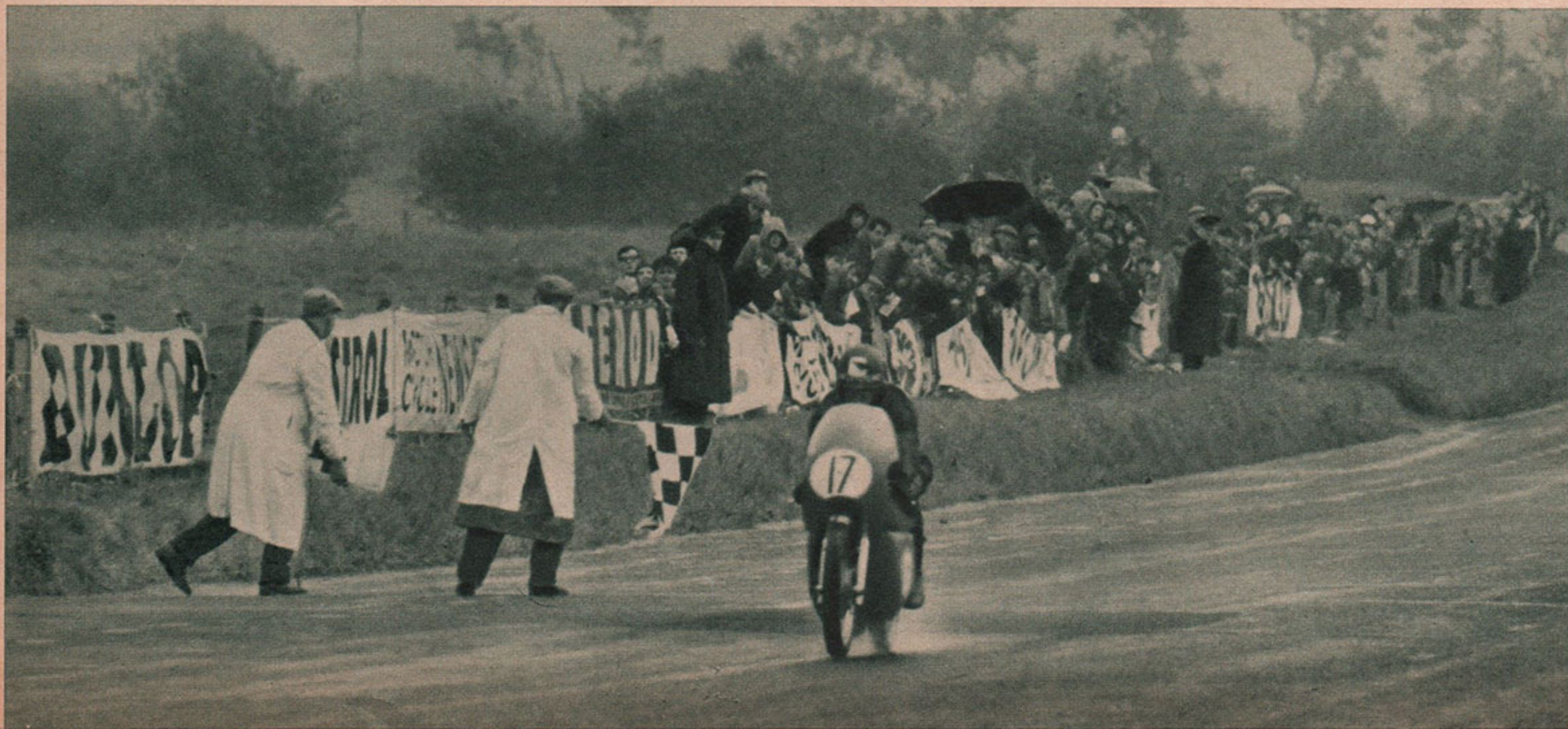
Graham versuchte in den ersten Runden an Read heran- bzw. vorbeizukommen. Aber nachdem er einige böse Schlenker mit der Honda gemacht hatte, war er so vernünftig, etwas zurückzustechen. In der vierten Runde mußte er mit Motorschaden aufgeben — angeblich wegen eines durchgebrannten Kolbens. Dadurch kam Mike Duff auf den zweiten Platz, und es sah so aus, als hätten nun die beiden Yamahas kaum noch eine Konkurrenz zu fürchten. Das wäre wohl auch so gewesen, wenn sie gehalten hätten. Aber leider war das nicht der Fall: Zündstörungen warfen Duff zurück und ließen ihn schließlich aufgeben während Reads Motor in der zweiten Hälfte des Rennens einen Kurbelwellenbruch erlitt und so auch ausfiel.



Für MZ startete in diesem Lauf erstmals Fred Stevens außer Heinz Rosner. Und während Rosner durch einen Getriebeschaden aus dem Rennen geworfen wurde, konnte Stevens sich nach Reads Ausfall an die Spitze setzen. Allerdings war wohl Stevens mit dem etwas diffizil zu handhabenden MZ-Zweizylinder noch nicht genügend vertraut, und so hatte er dicht hinter sich die beiden Bultaco-Fahrer Molloy und Mar-

Ergebnis:

Klasse bis 250 ccm — 15 Runden = 178.64 km
1. W. Molloy (Bultaco) mit 87.03 mph (140.1 km/h); 2. G. Marsovszky (Bultaco) mit 86.09 mph (138.5 km/h); 3. K. Cass (Bultaco) mit 85.37 mph (137.4 km/h); 4. S. Griffiths (Royal Enfield); 1 Runde zurück 5. F. Curry (Honda); 6. L. Atlee (Cotton); 7. G. Plenderleith (Honda); 2 Runden zurück 8. C. Carr (Bultaco); 9. P. Conran (Bultaco); 10. M. Meli (Bultaco).
Schnellste Runde P. Read (Yamaha) mit 92.81 mph (152.37 km/h).



Ein Leser berichtet
über Erfahrungen
mit der



Bultaco Metralla 200 ccm

Als ehemaliger Besitzer dieser Maschine möchte ich Ihnen meine Erfahrungen kurz schildern. Nachdem ich drei Monate lang (ausgerechnet im Sommer) auf die Maschine gewartet hatte, kam sie dann doch noch Mitte August 1964. Der Importeur Mohr brachte sie recht schnell durch den TÜV, und schon ein paar Tage später konnte ich sie in Mayen abholen.

Erster Eindruck war die unwahrscheinliche Elastizität des Motors (bei 100 PS/l!) schon aus sehr niedrigen Drehzahlen. Nächster Eindruck auf der Überführungsfahrt war das fahrradmäßige Verhalten in allen Arten von Kurven. Heute, nachdem ich einige andere Maschinen gefahren habe, weiß ich dieses Verhalten erst richtig zu schätzen. Man kommt sehr mühelos an die Grenze, und das Fahrwerk warnt eigentlich vorher nicht.

Schon beim ersten Ausflug in die Eifel gab es einen Rutscher, glücklicherweise ohne Bodenberührung, einfach aus dem Grund, weil man unglaubliche Schräglagen fahren kann, die einem kaum bewußt werden, weil „sich unter einem nichts tut“.

Selbst in kriminell welligen Kurven bleibt das Fahrverhalten gut, man fährt, als gäbe es keine Wellen.

Großen Anteil an dieser enormen Spurtreue haben natürlich die Reifen, vorn 2,75—18 Pirelli Rillen, hinten 2,75—18 Pirelli Block.

Der relativ lange Radstand und die verhältnismäßig weiche Federung ergeben ein komfortables Fahren für solch ein sportliches Motorrad.

Der enorme Spurt des Motors (20 PS/7000 U/min, 2,35 mkg/5500 U/min, Gewicht 97 kg!) macht das Überholen zu einem besonderen Vergnügen. 0—100 km/h werden in 8—9 Sekunden erreicht, und das mit 196 ccm.

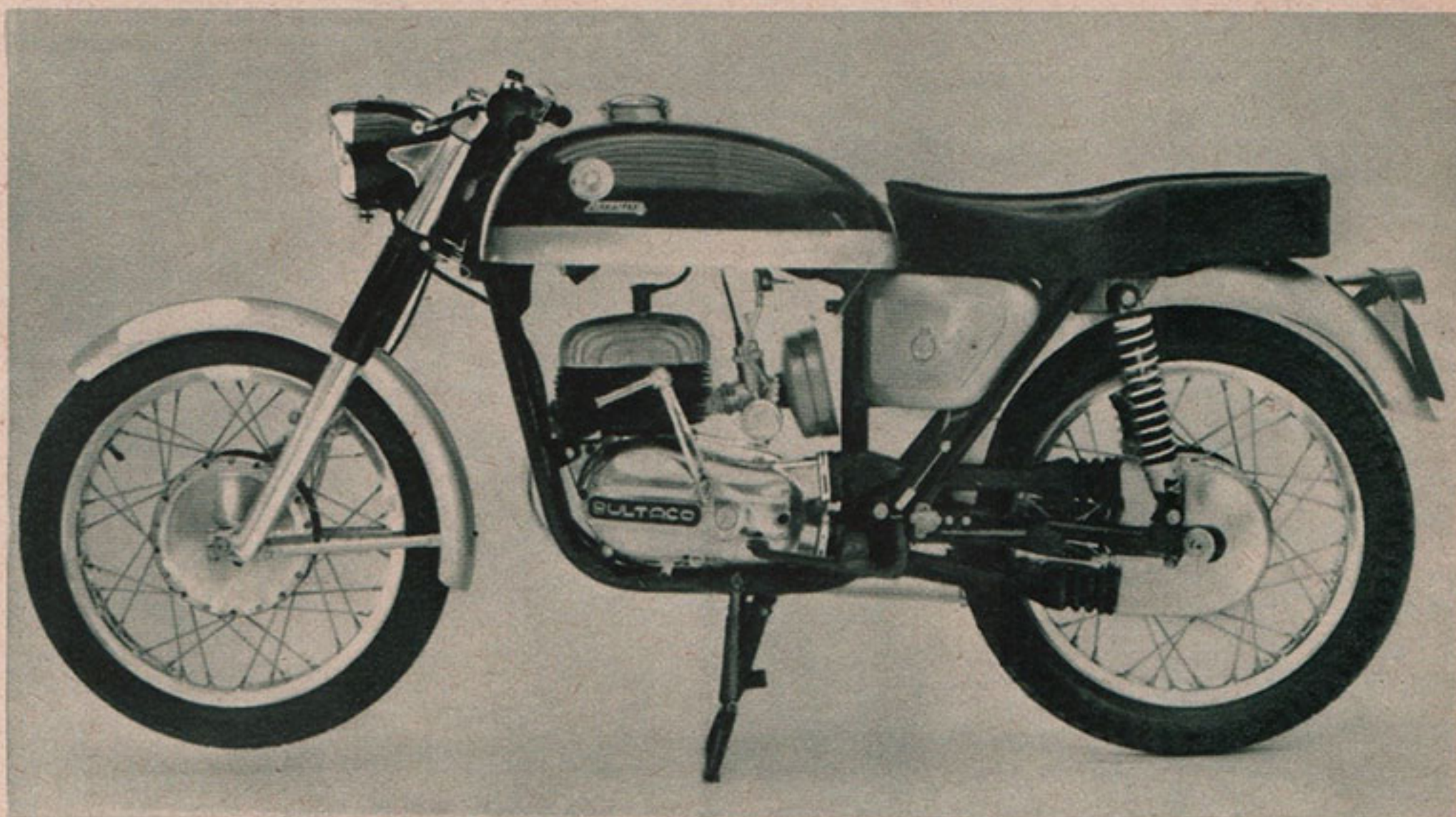
Andererseits kann man im 4. Gang aus schon 30 km/h kräftig beschleunigen. Gangbereiche bei 8000 U/min:

- | | |
|---------------------|----------------------|
| 1. Gang ca. 43 km/h | 3. Gang ca. 115 km/h |
| 2. Gang ca. 82 km/h | 4. Gang ca. 140 km/h |

Spitze ca. 140 km/h

Nutzbarer Drehzahlbereich des Motors 2500—8500 U/min.

Der Verbrauch bei schneller Fahrt liegt etwa bei 5,5 l/100 km. Bei mäßiger Fahrt (90—100 km/h) ca. 3,5 l/100 km.



Bei mäßig schneller Fahrweise war der hintere Reifen nach 6000 km blank, vorn nach 11 000 km. Kette war nach 5000 km wegschmeißreif.

Der Wartungsanspruch ist sehr gering, ca. alle 3000 km Zündkerze erneuern, Wärmewert 240—280.

Zündung einstellen ca. alle 10 000 km, wenn nötig.

Ölwechsel im Getriebe alle 3000—5000 km. Ca. alle 6000 km neue Bremsbacken (Eifelfahrerei!).

Und nun zu den Minuspunkten der Maschine:

Kurbelwellenseitenzapfen zu schwach, bei mir Abreißen des Magnetzünders bei 8000 km.

Bremsen zeigen bei harter Beanspruchung Fading, was bei solch einem Sprinter peinlich werden kann. Sehr lange Einfahrzeit, ca. 5000—7000 km. Kolben mit nur 0,04 mm Spiel bei 64,5 mm Bohrung eingepaßt.

Sanftes Einfahren mit häufiger Kontrolle des Kolbens ist das beste Mittel gegen Kolbenklemmer bei plötzlicher Belastung und niedrigen Außentemperaturen (LM-Zylinder mit Büchse). Kupplung für dieses Drehmoment zu schwach, rutscht bei nicht 100%iger Einstellung bei starkem Gasgeben. Anbei die Bilder der neuen 250er Bultaco, die in folgenden Punkten verbessert worden ist:

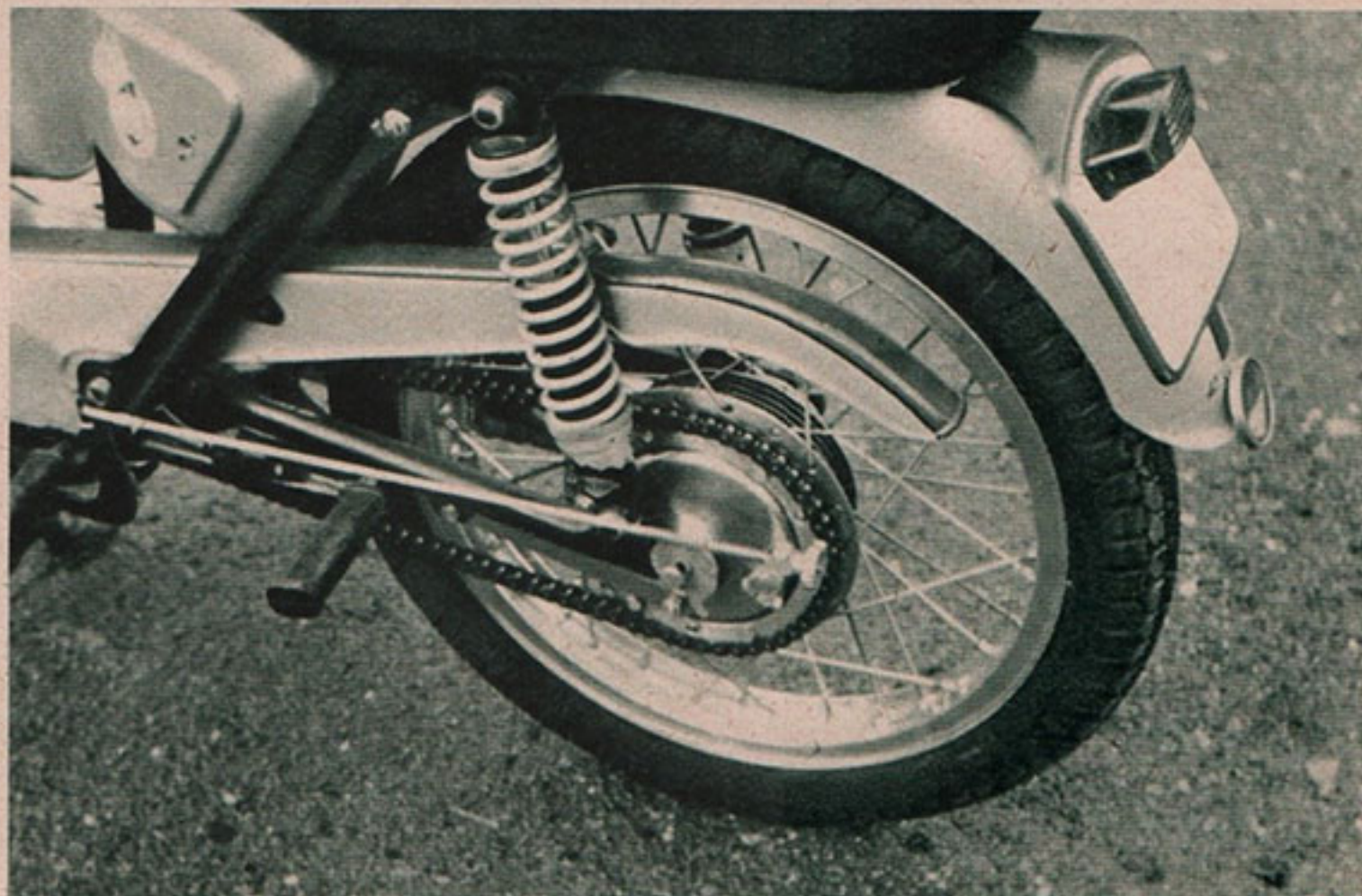
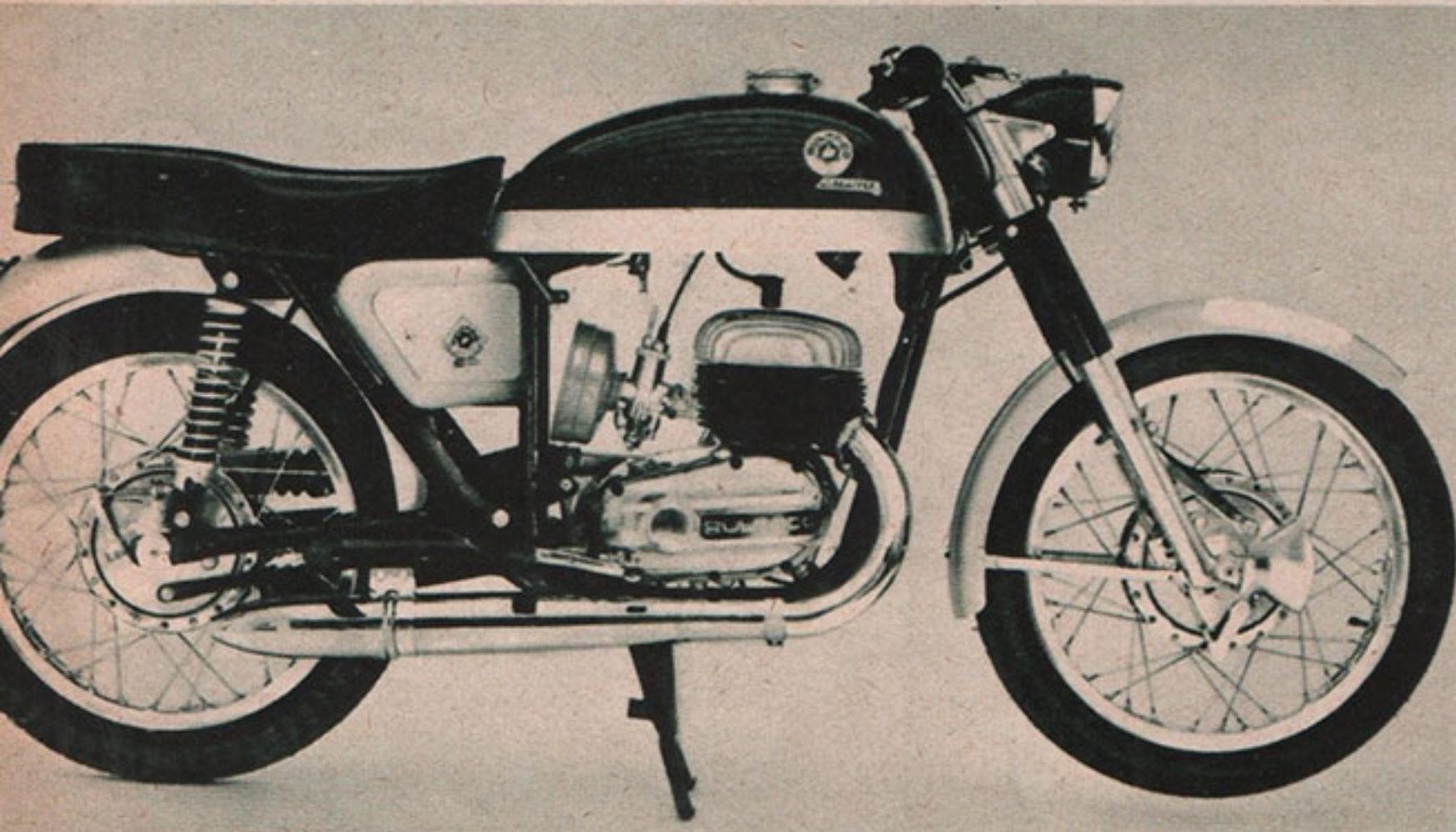
1. stärkere Kurbelwellenzapfen,
2. 3fach gelagerte Kurbelwelle, früher 2fach,
3. 5-Ganggetriebe (bei dem Drehmoment Spielerei!),
4. Duplex-Bremse vorne, früher Simplex 160—30,
5. hinten Vollnabenbremse, früher „Dosendeckel“,
6. Kettenkasten ala MZ, früher offen,
7. Duplex-Primärkette, früher einfach,
8. Pumpen-Frischölschmierung, früher Mischung 20:1.

Ein besseres Finish, besonders in der Rahmenlackierung, wäre wünschenswert. Die Verchromung ist gut, Lackierung von Tank und Schutzblechen usw. ist durchschnittlich.

Ich fahre zur Zeit eine Honda CB 72, die mich weder in der Leistung noch im Fahrverhalten befriedigt. Meine nächste Maschine wird deshalb wieder eine Bultaco sein!

A. B. in Gemünd

Unser Leser machte seine Erfahrungen noch mit der Maschine aus dem Baujahr 1964, gegenüber dieser sind bis heute (wie bei einem so rührigen Werk wie es Bultaco ist, gar nicht anders zu erwarten) erhebliche Änderungen durchgeführt worden. Die wichtigsten Punkte betreffen dabei den Motor, der besonders in der Kurbelwelle wesentlich verstärkt wurde. Außerdem gab es ein Fünfganggetriebe und fürs Vorderrad eine Duplexbremse. Interessant ist übrigens, daß man die MZ-Kettenschutzschläuche verwendet (Lizenz), auch dies wieder ein Zeichen dafür, daß man genau weiß, was gut ist. Das rechte untere Bild zeigt noch die 1964er Ausführung ohne Kettenschläuche, man sieht, daß die Übernahme der MZ-Teile sogar noch einen Umbau der Hinterradbremse nötig gemacht hat, heute wird die Bremse (Bild links) auf der rechten Fahrzeugseite betätigt, und zwar über Seilzug vom Fußhebel links.



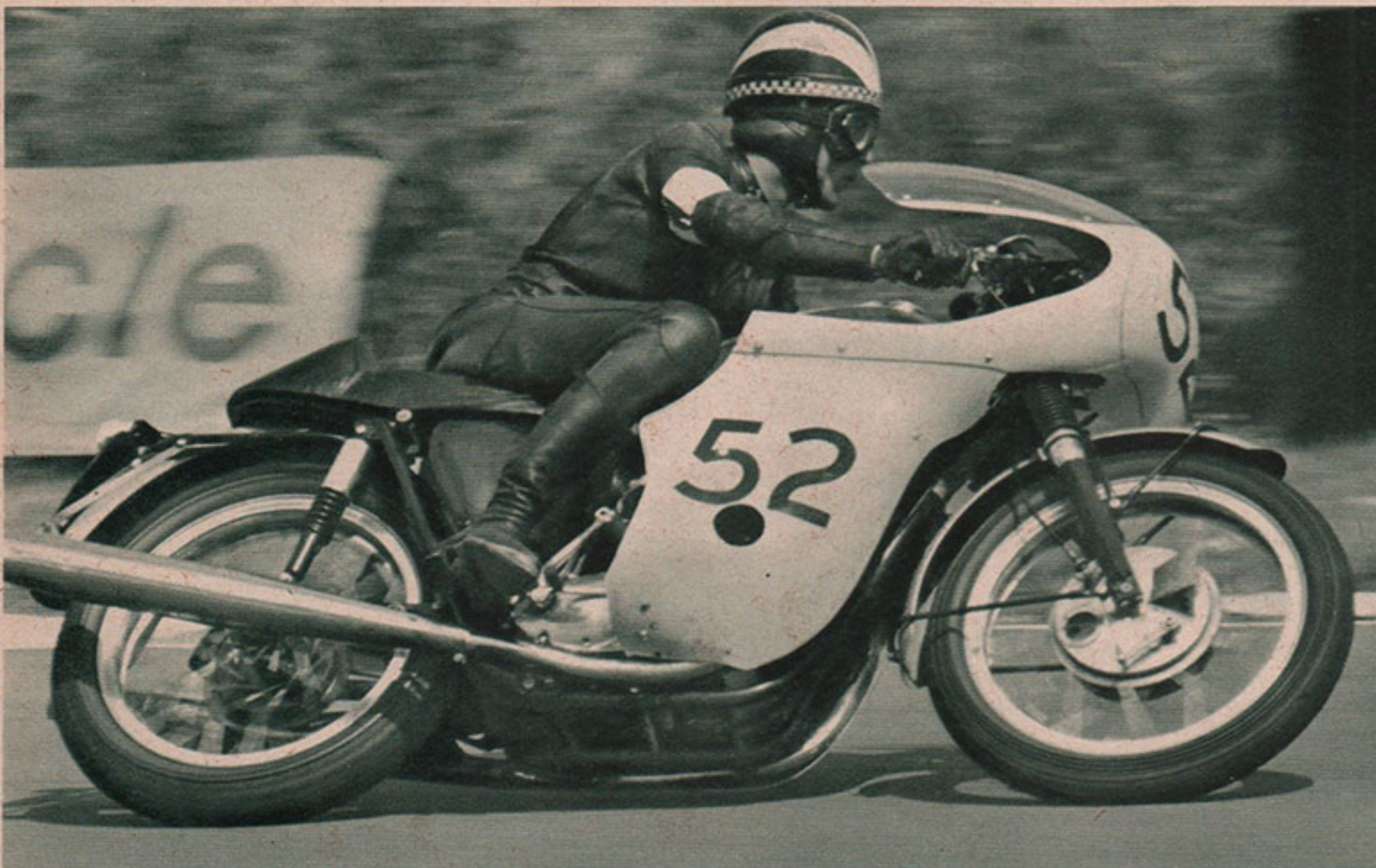
Langstreckenrennen für Serienmaschinen. Die 6 Stunden von Imola in Italien, die 500 Meilen von Brands Hatch in England, die 24 Stunden von Barcelona in Spanien z. B. — und hier nun ein kurzer Bericht von Brands Hatch.

In Deutschland wurde im Jahre 1963 zuletzt auf der Avus ein 24 Stunden-Rennen veranstaltet, seit der Zeit ist Ruhe. Obwohl wir den Nürburgring und obwohl wir jetzt das Motodrom in Hockenheim haben. Und da sich in der Bundesrepublik trotz gewaltiger Überzahl der Privatfahrer im Sport (besonders bei Straßenrennen und bei Straßenwettbewerben) alles scheinbar nur danach richtet, was die noch verbliebene Industrie aus ökonomischen Gründen gern hat oder nicht, scheint es aussichtslos zu sein, einen Veranstalter für eine derartige Prüfung von Serienmaschinen zu finden. Und gerade das wäre doch wenigstens eine *kleine* Möglichkeit, *annähernd* den technischen Stand zu demonstrieren. Nachdem aber die FIM dazu übergeht, besonders leistungsstark scheinende und konkurrenzstarke Typen aus Übersee mit dem Hinweis auf ein überaltertes Reglement



Die 500 Meilen von Brands Hatch

1



2

von der Teilnahme an solchen Veranstaltungen auszuschließen (siehe Honda CB 450), scheint es aussichtslos zu sein, diese so echte und vielversprechende Sportart in Europa und in Deutschland in größerem Umfang durchzubringen.

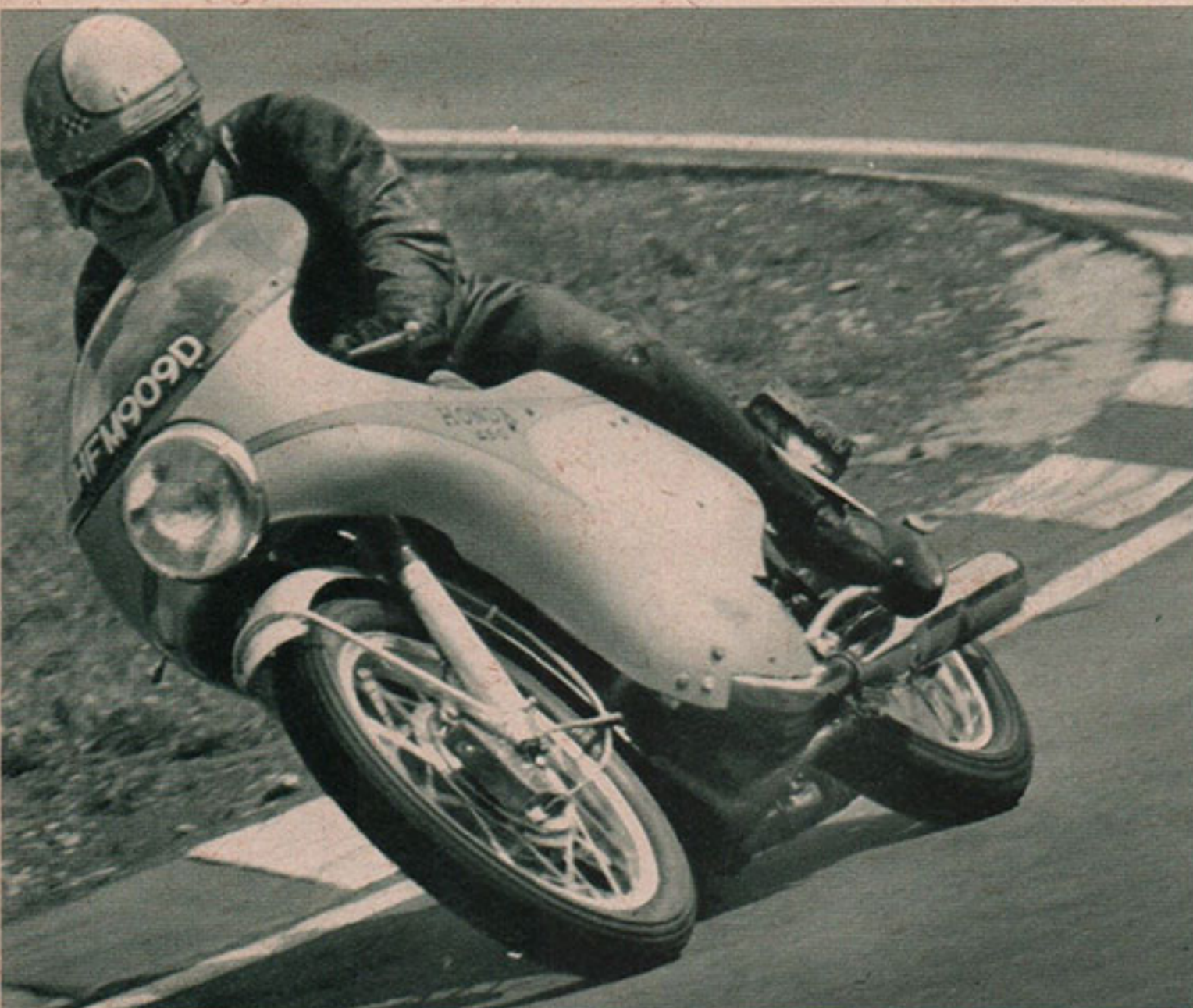
Ende Juni 1966 fand auf der Rennstrecke von

Brands Hatch in England das Internationale 500 Meilen-Rennen für Serienmaschinen statt. Gesamtsieger wurde das Fahrerpaar Dave Degens/Rex Butcher auf einer Triumph-Thrupton. Da die FIM die Teilnahme der Honda CB 450 nicht gestattete (wegen der beiden obenliegenden Nockenwellen, die im Reglement nicht vorge-

sehen sind!!!), blieben die englischen Marken bis auf Maschinen kleineren Hubraumes aus Japan und Spanien unter sich. (Es ist amüsant, wie man auf diese Weise eine gewisse Angst vor der Honda nicht verbergen kann.) Trotzdem fuhr Mike Hailwood vor dem Rennen eine „Demonstrations-Runde“ auf der CB 450 (Bild 3). Unser Mitarbeiter Lord Wheel sandte uns diese Fotos. 1) Der Start zum Rennen. 54 Maschinen. Die erste Maschine im Vordergrund ist die 175 ccm Montesa von Ferdinand Meyer und Manfred Rahm (Deutschland). Sie belegten unter 38 Maschinen im Ziel den 29. Platz.

2) Phil Read auf einer Triumph-Thrupton. Vier Stunden lang führte er das Rennen mit seinem Co-Piloten Percy Tait an, dann brach der Drehzahlmesserantrieb, was 4 Minuten wertvolle Zeit kostete. So belegten sie nur noch den zweiten Platz im Gesamtklassament.

4) 24 = Gerhard Zander (Deutschland/Berlin) auf seiner schon betagten Honda CB 77. Ein Ventildfederbruch warf ihn aus dem Rennen. 31 = Brian Benett (Triumph 500 ccm, England), hinter Zander fährt Ron Chandler (BSA 650 ccm, England) und 59 David Nixon (Triumph 650 ccm). Die Ausfallursachen waren in vielen Fällen Zündungsschäden. Auch Reifenpannen waren Gründe für großen Zeitverlust. Nur ein kleinerer Teil der Fahrer benutzte Verkleidungen auf der kurvenreichen Strecke. Die Norton 750 ccm Atlas, die unser Mitarbeiter Lord Wheel fuhr, hatte eine Reifenpanne und zum Schluß Zündungsschwierigkeiten.



3



4

den Deutschen Moto Cross-Verband DMCV e.V.

Man belegt zu gerne Vereine oder Verbände, die sich nicht in alteingefahrene Gleise hineinzwängen lassen wollen, mit dem Beinamen „Wilde“. Man versucht nicht selten, sie dadurch abzutun oder gar zu diskriminieren. Genauso macht man es auch mit dem Deutschen Moto Cross-Verband (DMCV) sowie seinem Dachverband, dem „Internationalen Motorsport-Bund für Amateure“ (IMBA).

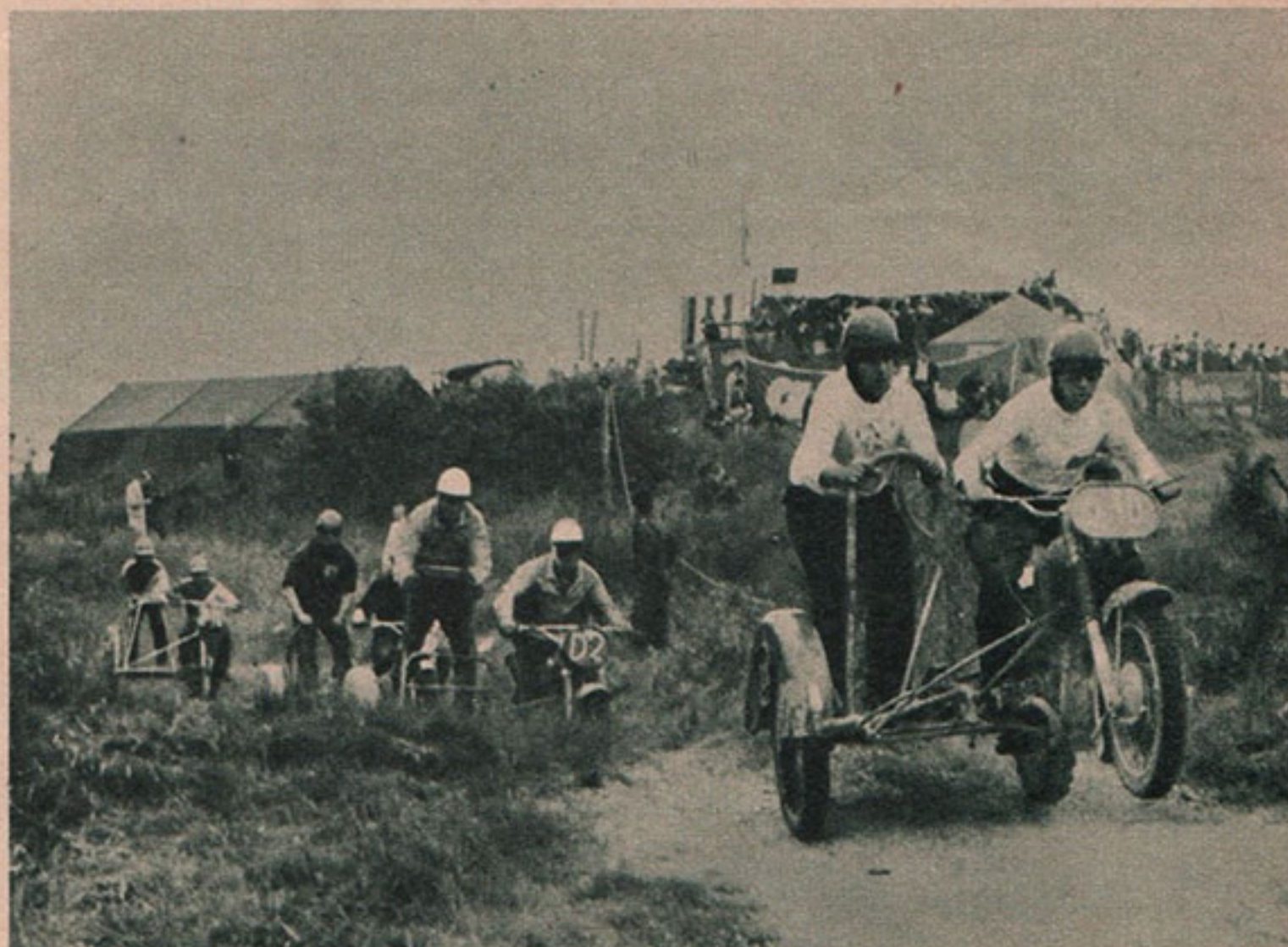
Es liegt ganz klar auf der Hand, daß sowohl DMCV als auch IMBA Konkurrenten in den Augen derer sind, die schon seit Jahrzehnten das Recht der Alleinvertretung des deutschen bzw. internationalen Motorradsports für sich in Anspruch nehmen. Um einmal zu untersuchen, was sich dort tut, hat DAS MOTORRAD einen Berichterstatter zu einem Rennen des DMCV nach Wieskirchen geschickt, der sich mit den Verantwortlichen des DMCV, dem Vorsitzenden, Herrn Friedel Kalz, und dem Sekretär, Herrn Josef Bajonczak, über das, was der DMCV will und welche Ziele der IMBA hat, unterhielt.

Wenn man so von „Wilden“ spricht, stellt man sich einen wüsten Haufen vor! Wie groß war aber meine Überraschung, als ich feststellen mußte, daß diese „Wilden“ gar nicht so wild sind, sich im Gegenteil sogar sehr gesittet benehmen und in ihren motorsportlichen Sitten und Gebräuchen ein hohes Niveau besitzen!

Gegründet wurde der DMCV im Jahre 1957 als spezieller Moto Cross-Verband. „Wir wollen, daß die Jungs fahren können. Aber nicht nur 3—4 mal im Jahr, da lohnt sich die Anschaffung von Maschinen und Zubehör nicht. Sie sollen jeden Sonntag fahren.“ Es werden pro Jahr von der IMBA 80 bis 90 Rennen veranstaltet, davon vom DMCV allein 12 bis 15. Das dürfte bei der Mitgliederzahl ausreichend sein.

Zur Frage der Organisation erklärte man, daß es in der Bundesrepublik 16 Clubs gäbe, die sich dem DMCV angeschlossen hätten. In der Hauptsache lägen diese Clubs im Raume Euskirchen und Rheydt. Jeder Club, der sich dem DMCV anschließen wolle, müsse mindestens 25 Mitglieder nachweisen, ein eingeschriebener Verein sein und mit dem DMCV einen Vertrag abschließen. Im IMBA sind die Verbände aus Belgien, Holland, Luxemburg, Frankreich und Westdeutschland zusammengefaßt, mit etwas über 8 500 Mitgliedern. Der Anschluß eines mittelenglischen reinen Ama-

Den Veranstaltern des DMCV stehen eigene Wagen zur Verfügung für Lautsprecheranlage und Zeitnehmerteam. Außerdem hat jeder Veranstalter dafür zu sorgen, daß bei Rennen die vorgeschriebenen zwei Krankenwagen und der ebenso vorgeschriebene Feuerwehrgewagen zur Stelle sind.



Das Rennen der Gespanne zeigte nicht nur guten Sport, es zeigte auch, wo im allgemeinen noch die Schwierigkeiten liegen, falls seitens der OMK die Gespannklasse für Moto Cross eingeführt würde: nämlich bei den speziell herzurichtenden Maschinen. Beim DMCV gibt es diese Maschinen seit langem, man weiß da schon genau, wie ein Cross-Gespann aussehen muß.

teur-Verbandes stehe dicht vor dem Abschluß und soll in den nächsten Tagen unter Dach und Fach kommen. Darüber hinaus seien Verhandlungen mit skandinavischen Clubs schon sehr weit gediehen. Der Rechtssitz des IMBA ist in Gent (Belgien), der des DMCV in Hückelshoven.

Wie werden nun die Fahrer eingeteilt? Prinzipiell darf jedes Mitglied des IMBA bei den Veranstaltungen starten, sofern es einen gültigen Führerschein besitzt. Ausnahmen machen lediglich die Belgier, bei denen der Führerschein gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. Darüber hinaus muß der Fahrer eine Maschine besitzen, die den Abnahmebestimmungen entspricht. Das Alter des Fahrers spielt praktisch keine Rolle — es war ein 14-jähriger Holländer am Start —, sofern ein ärztliches Attest vorliegt und das Einverständnis der Eltern vorliegt, das bis zur Volljährigkeit verlangt wird.

Die Maschinenabnahme erfolgt nach strengsten Richtlinien und wird von Kfz-Meistern — hier Werkmeister genannt — vorgenommen. Dabei erstreckt sich die Abnahme nicht nur auf Fummelei an den Hebeln, sondern sie wird, wie ich mich selbst überzeugen konnte, sehr gewissenhaft durchgeführt. Besonders Maschinen mit selbstgestricktem Fahrwerk werden eingehend, speziell an den Schweißstellen, überprüft. Man hat mich z. B. vorher darauf aufmerksam gemacht, an einer Maschine sei der Tank mit Schnur befestigt. Es stimmte, aber später bei der Maschinenabnahme war der Tank vorschriftsmäßig angebaut.

Jeder Fahrer hat den Nachweis einer abgeschlossenen Unfall- und Haftpflicht-Versicherung zu erbringen, die weit über dem gesetzlich vorgeschriebenen Minimum zu liegen hat. Die Zuschauer sind mit dem Lösen der Eintrittskarte bei Lloyds (London) gegen Unfall versichert. Darüber hinaus hat der Verband eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen.

Es lag nun die Frage, wer denn eigentlich die Rennen genehmige, in der Luft. Antwort: „Der Herr Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen hat am 29. 7. 57 mit einem Runderlaß Richtlinien für motorsportliche Veranstaltungen herausgegeben. Auf unsere Anfrage wurde uns am 5. 12. 1958 mitgeteilt, der Runderlaß sei auf Moto Cross-Veranstaltungen nicht anzuwenden, da es sich um keine öffentlichen Verkehrswege, sondern um eigenes oder zu diesem Zwecke angepachtetes Gelände handele, doch bittet das Innenministerium die Veranstalter, rechtzeitig ihre Rennen den zuständigen Ordnungsbehörden anzuzeigen.“

„Das Wort SICHERHEIT wird beim DMCV an den Anfang gestellt“ erklärte Herr Kalz. Es kann auf clubeigenem Gelände — und es gibt davon eine beachtliche Menge — jederzeit trainiert werden, sofern ein Arzt, ausreichendes Sanitätspersonal, mindestens 1 Krankenkraftwagen sowie Absperrpersonal vorhanden sind. Bei Rennen sind 2 Krankenkraftwagen sowie Feuerwehr zwingend vorgeschrieben. Zu den Veranstaltungen hat jeder DMCV-Club mindestens einen Funktionär zu stellen. Ein eigenes Zeitnehmerteam, untergebracht in einem eigenen zugelassenen Omnibus, sowie eigene Beschallungsanlage sind vorhanden.

Die Strecken selbst entsprechen, sowohl in der Länge als auch in ihren Streckenführungen und Schwierigkeitsgraden, den mir bekannten Strecken, wobei man allerdings, wie hier in Wieskirchen, die topographischen Gegebenheiten einkalkulieren muß, denn im Flachland kann man schlecht Steilhänge herzaubern, es sei denn, man hätte, wie im benachbarten Dom-Esch, die einmalige Gelegenheit einer Sandgrube.

Die Fahrer, die ich sah, entsprachen in ihrem Können ungefähr dem Niveau des Mittelfeldes der Fahrer bei der OMK, wenigstens was die Klassen bis 250 und 500 ccm anbelangt. Ganz anders lagen dagegen die Verhältnisse in der Klasse 50 ccm und bei den Gespannen, für die es bei den der OMK angehörenden Verbänden keine Vergleichsmöglichkeiten gibt. Man scheint jedoch hier besonders diese beiden Klassen zu kultivieren. Auf alle Fälle aber haben mir gerade die kleinen Bienen restlos imponiert, sowohl in ihren



Fahrleistungen als auch in ihrem Stehvermögen. Ich glaube, wenn einer der belgischen Fahrer, die in dieser Klasse dominieren, in Augsburg mit von der Partie gewesen wäre, hätte er das gesamte Feld überrundet. Gefahren werden Flandriamotoren, Kreidler (die von Mohr in Hausen getunt werden) und Zündapp, meist in Eigenbaufahrwerken. Es sollen sich, einem ondit zufolge, auch zwei Sengfeldermaschinen im Feld befunden haben.

Die Gespanne waren eine Wucht! Ich selbst hatte bis dato noch kein Moto Cross mit Gespannen erlebt, aber das, was ich hier sah, hat mich überzeugt, daß man mit entsprechend hergerichteten Maschinen, wobei der Nachdruck auf das Wort „entsprechend“ gelegt werden muß, sehr wohl Moto Cross-Rennen bestreiten kann. Natürlich muß die Strecke breit genug sein, um überall Überholmöglichkeiten zu bieten. Leider entsprach die Wieskirchener Strecke nicht dieser Forderung, doch waren genügend breite Teilstücke vorhanden. Daß sich für Moto Cross-Zwecke der Boxermotor durch seine breite Bauweise nicht anbietet, ist klar, und so sah man denn auch hauptsächlich Triumph-, AJS-, Norton- und Matchless-Maschinen in der Gespannklasse. Sogar eine sehr gut zurechtgemachte 1000 ccm wassergekühlte „DKW“ war am Start und hielt sich ausgezeichnet auf dem 2. Platz, bis sie kurz vor Schluß wegen eines Schadens an der Kühlung ausfiel. Ich glaube, daß sich der Versuch mit t a u g l i c h e n Maschinen in der Klasse bis 50 ccm sowie mit Gespannen auch bei den der OMK angeschlossenen



Die kleinen Bienen der 50 ccm-Klasse, die recht ordentlichen Sport boten, fuhren bei dem von uns besuchten Rennen in Wieskirchen einen „Westeuropäischen Meisterschafts-Lauf“, der ein international gut besetztes Feld aufwies.



Auch in der Klasse bis 250 ccm wurde ein internationaler Lauf ausgetragen, hier der Sieger Günther Pohl (Jawa CZ). Auch beim DMCV wird kein anderer Stil gefahren als anderswo, die Güte der Fahrer wird häufig bewiesen durch die zur OMK übergewechselten Fahrer, ebenso wie durch die Fahrer, die von der OMK zum DMCV übergegangen sind.

Verbänden durchaus lohnen würde, zumal besonders die Gespanne immer wieder die Zuschauer von den Sitzen hochreißen, bringen sie doch Abwechslung und Spannung in das Geschehen. Mag man es ruhig Sensation nennen!

Es ist ja nicht so, als gäbe es zwischen den Verbänden der OMK und dem DMCV keine Fluktuation! So ist der Gewinner des Juniorenpokals 1964, Manfred Wolf, heute ein Fahrer des DMCV, während die Fahrer Kojacs und Wolfgang Müller heute bei Verbänden der OMK fahren. Und dies sogar mit Erfolg, wie das Beispiel in Wipperfurth bei Kojacs zeigt, der in der Klasse Ausweissfahrer bis 250 ccm den Gesamtsieg und in der schweren Klasse den zweiten Platz für sich buchen konnte, während Wolfgang Müller sowohl in Augsburg als auch in Wipperfurth in der Klasse der Lizenzfahrer den Spitzenfahrern ganz schön einheizte. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß er eine echte 500 ccm Viertaktmaschine an den Start bringt und damit gegenüber den leichteren CZ, Maicos und Montesas ein Handicap hat. Soviel zu den Fahrern, wobei ich aber nach einem einzigen Rennen nicht weiß, ob ich die ersten Garnituren zu Gesicht bekam. Ich müßte die Rennen um die Europameisterschaft des IMBA sehen, an denen jeweils die 6 besten Fahrer einer Nation teilnehmen.

Die Fahrerdisziplin ist ausgezeichnet. Man weiß, daß man die Fahrer bei Verstößen gegen die Disziplin rücksichtslos aus den Rennen nimmt. Und das hält denn doch manchen ab, sich vorbeizubenehmen. Ebenso rücksichtslos geht man bei Startverstößen vor. Man nimmt die Fahrer aus dem ganzen Rennen, nicht nur aus dem betreffenden Lauf.

Einheitlich beim IMBA ist die Startanlage. Sie besteht aus einem Seil, das an zwei Ständern nach oben geführt wird und nicht zurückschnellen kann. Die Auslösung erfolgt elektrisch durch die Zeitnahme. Das Ganze ähnelt in seiner Anlage etwas der alten Anlage in Beuern und Schiffweiler. Die Fahrer sind etwa 5 m hinter der Startanlage aufgestellt. Ein Fehlstart kam in Wieskirchen, wenigstens solange ich dort war, nicht vor.

Natürlich mußte auch über das Thema Fahrerspesen und Preisgelder gesprochen werden. Man erklärte, es würden keine Verträge mit den Fahrern geschlossen, doch gäbe es eine Unkostenvergütung nach einer gestaffelten Liste und auch Preisgelder. Das Ganze sei aber nur als kleiner Beitrag zu den Unkosten anzusehen. Die Hauptlast bliebe immer am Fahrer hängen. Man lege großen Wert auf den Amateurstatus, wie es ja auch im „A“ des

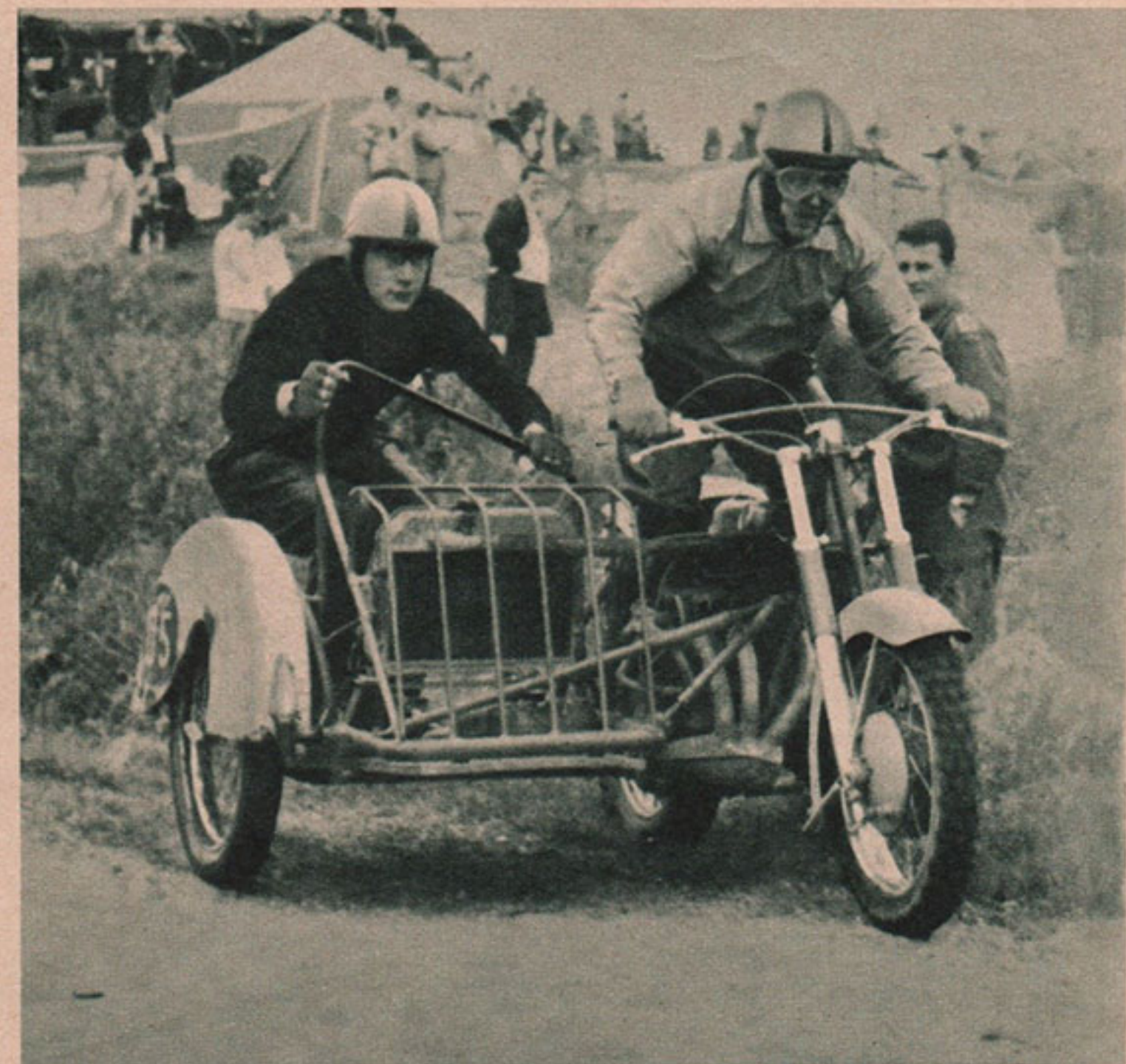
IMBA zum Ausdruck gebracht sei. Das Hauptziel des DMCV und auch des IMBA sei es, die motorisierte Jugend von der Straße weg in gelenkte motorsportliche Bahnen zu bekommen. Vor allen Dingen will man sich über die Klasse der 50 ccm Maschinen einen breiten Nachwuchs schaffen.

Auf die Frage nach den Funktionärsspesen gab man mir folgende, etwas befremdliche Antwort: „Wo viel Geld in der Kasse ist, gibt es erfahrungsgemäß immer Streit“, sagte Bajonczak; Kalz fuhr fort: „Alles Geld wird investiert.“ Die Funktionäre bekämen ein Benzingeld, aber an eine volle Unkostenvergütung oder gar an ein Honorar sei nicht zu denken.

Was unterscheidet nun die IMBA von der FIM und den DMCV von den der OMK angeschlossenen Verbänden? Die Antwort: Im Prinzip, wenn man von der Tatsache ausgeht, daß beide den Motorsport pflegen wollen, nichts. Nur sei man hier nicht bereit, sich unter Vorschriften zwingen zu lassen, die antiquiert seien. Wer gäbe der FIM und der OMK das Recht, *allgemeinverbindliche* Motorsportgesetze zu erlassen und den *Alleinvertretungsanspruch* zu erheben? Man lebe in demokratischen Staaten, und hier in der Bundesrepublik gelte noch immer das Grundgesetz, das jedem Staatsbürger, der eben dieses Grundgesetz anerkenne, die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit zusichere — auch im Motorsport! Es liefen gerade Verhandlungen zum Anschluß an DJK und an den deutschen Sportbund. Mein Urteil, das ich allerdings auf diese eine Veranstaltung in Wieskirchen beschränkt sehen möchte, da ja bekanntlich eine Schwalbe noch keinen Sommer bringt: es war organisatorisch nichts zu beanstanden, es war alles exakt durchdacht, und man hat anscheinend, um Friedel Kalz zu zitieren, „Nägel mit Köpfen gemacht“!

Dr. Roland Baumann

Die Gespannklasse erlaubt auch Eigenbauten, die mit großen Motoren ausgerüstet sind, hier ein KS 601-Fahrwerk mit dem 3=6-DKW 1000-ccm-Motor, wie es ja schon von Straßenmaschinen bekannt ist.



Vier Klassen der Ausweisfahrer, zwei internationale Lizenzklassen und ein Lauf der nationalen Lizenzfahrer beim internationalen

Das internationale Flugplatzrennen in Wunstorf auf dem Fliegerhorst der Bundesluftwaffe wies die gleiche Streckenführung wie im Vorjahr auf. Eine Runde war 5,1 km lang. Die beiden langen Geraden an Start und Ziel und am Fahrerlager vorbei hatte man durch eingebaute Schikanen hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit entschärft, jedoch fahrerisch schwieriger und interessanter gestaltet. Flugplatzrennen werden bei unseren Fahrern immer beliebter, weil sie für Mann und Maschine Sicherheit bieten. Wer hier durch Verschätzen oder Verbremesen zu stürzen droht, richtet die Maschine auf und macht einen Abstecher ins Grüne. Rein wettermäßig stand Wunstorf auch diesmal wieder unter einem guten Stern. Nachdem Freitag und Samstag sommerliche Temperaturen herrschten und in der Nacht zum Sonntag tolles Gewitter die Zelte der Fahrer wegzuwaschen drohte, war es am Renntag bei einer steifen Brise trocken. Da der Fliegerhorst für Training und Rennen nur Samstag und Sonntag zur Verfügung stehen kann, befindet sich die Rennleitung ähnlich wie in Bremerhaven in Zeitnot. Sie hatte sich mit 7 Motorrad- und 12 Wagenklassen auch wahrlich keine leichte Aufgabe gestellt. Man kann dem ADAC Gau Niedersachsen nur bestätigen, daß er diese Aufgabe blendend gelöst hat. Darüber hinaus haben wir uns gefreut, daß der Veranstalter, entgegen den im Programm festgelegten abwechselnden Läufen — mal Motorräder, mal Wagen — alle Motorradläufe zusammengelegt und vor den Wagen hat starten lassen. Es wäre wünschenswert, wenn andere Veranstalter diesem Beispiel folgen würden. Die Motorradrennen waren in vier Ausweisklassen, einen Lauf nationaler Lizenzfahrer und zwei Läufe für Fahrer mit internationaler Lizenz unterteilt.

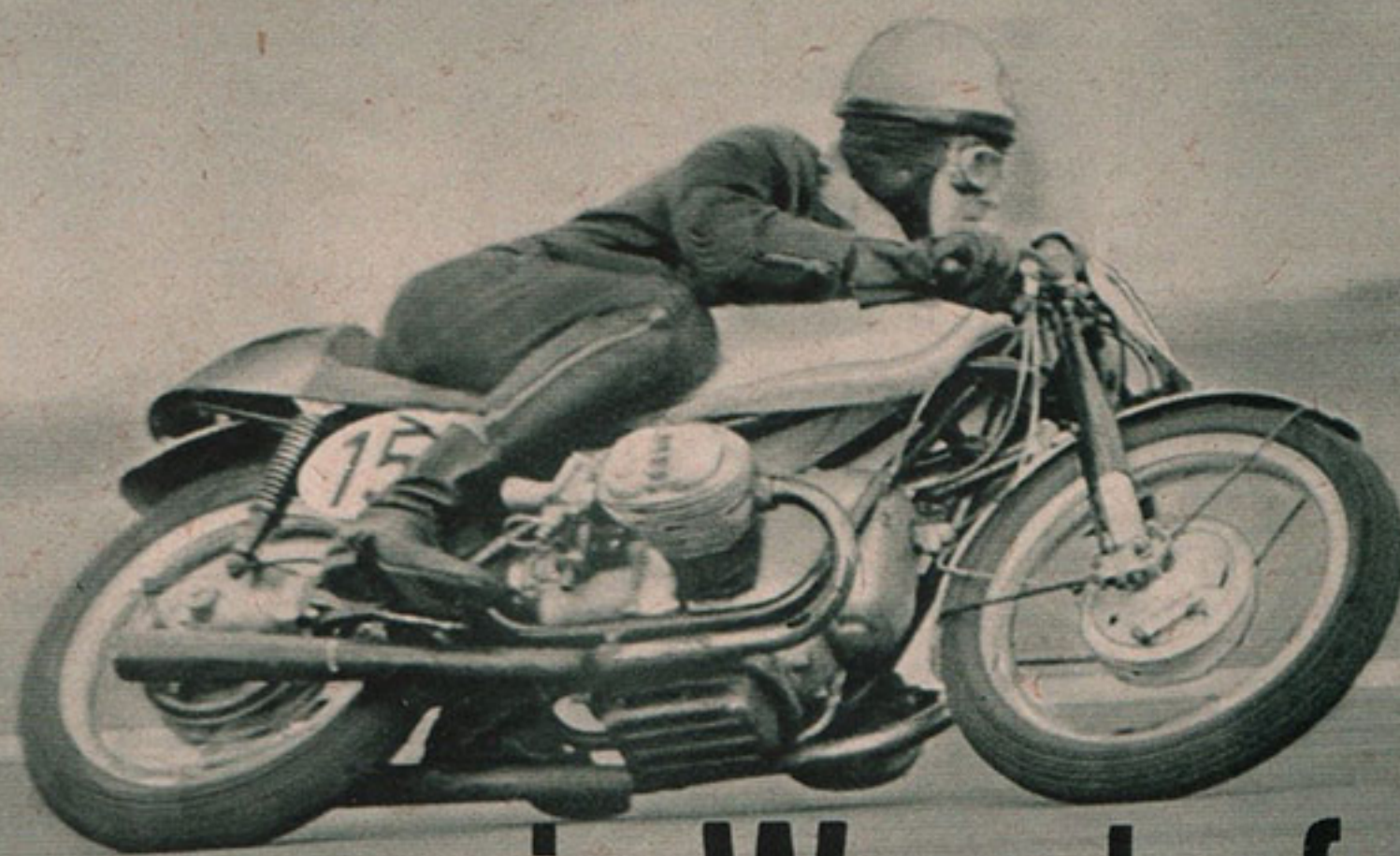
Am Sonntag um 8.30 Uhr wurde als erstes die Klasse bis 500 ccm der Ausweisfahrer gestartet. Es waren Wetten abgeschlossen worden, wer das Rennen gewinnen würde. Getippt worden war auf Völmle/Norton, Kaczor und Bauer/BMW, Woide/BSA und als Außenseiter für Überraschungen gut, Smetana auf der URS 66, der Fathschen Vierzylinder. Der Verlauf des Rennens zeigte, daß sich in dieser Klasse ganz eindeutig eine Gruppe herauskristallisiert hat, die ein Abonnement auf die vorderen Plätze hat. Smetana auf der URS ging als erster vom Start, gefolgt von Hampe und Domes, beide Norton und Woide/BSA. Es dauerte nicht lange, dann übernahm Kaczor auf seiner Stoßstange-BMW die Spitze, um aber bald das Kommando an Völmle übergeben zu müssen. Dieser gab die Führung nicht

wieder ab, er wurde in 23.32,6 min, das ist eine Geschwindigkeit von 130 km/h, Sieger vor Kaczor, der 23.43,1 min für diesen Lauf benötigte. Nach mehrmals wechselnden Positionen der folgenden Fahrer wurde Bauer Dritter vor Hampe und Woide. Wie sehr bei den 500 ccm Ausweisfahrern auf Tempo gedrückt wurde, sollte das nachfolgende Rennen der 500 ccm-Klasse der Fahrer mit nationaler Lizenz zeigen. Völmle war nicht nur im Gesamtschnitt, sondern auch mit seiner schnellsten Runde schneller als der Sieger dieser Klasse, und auch Kaczor war schneller als der Zweite mit nationaler Lizenz. Die Fathsche Vierzylinder wollte bald nicht mehr so recht, Smetana lief auf Platz 21 ein. Beim Rennen der 500 ccm mit nationaler Lizenz, die ja leider etwas schwach besetzt ist, stand nach dem Training fest, daß der Kampf um die Spitze zwischen Eccarius und Braun, beide Matchless, Nerger/Honda, Backes und Engelhardt, beide Norton, ausgetragen würde. Hinzu kam noch Schuster auf der Bianchi. Und so führte dann auch Nerger nach der Startrunde vor Engelhardt und Eccarius, in Runde zwei sah die Reihenfolge so aus: Eccarius—Nerger—Engelhardt—Schuster (der eine Bianchi aus dem Stalle Raab fährt) — Braun. Und nachdem Engelhardt ausfiel und Braun sich vor Schuster setzen konnte, beendeten sie diesen Lauf in dieser Folge. Eccarius benötigte

Oben: Auch seine Konkurrenten erkennen neidlos an, daß Helmut Kaczor mit seiner Stoßstange-BMW umgehen kann wie kaum ein zweiter. Dieses Bild gibt einmal einen Eindruck von der unwahrscheinlichen Schräglage, in der er die Maschine noch einwandfrei beherrscht.

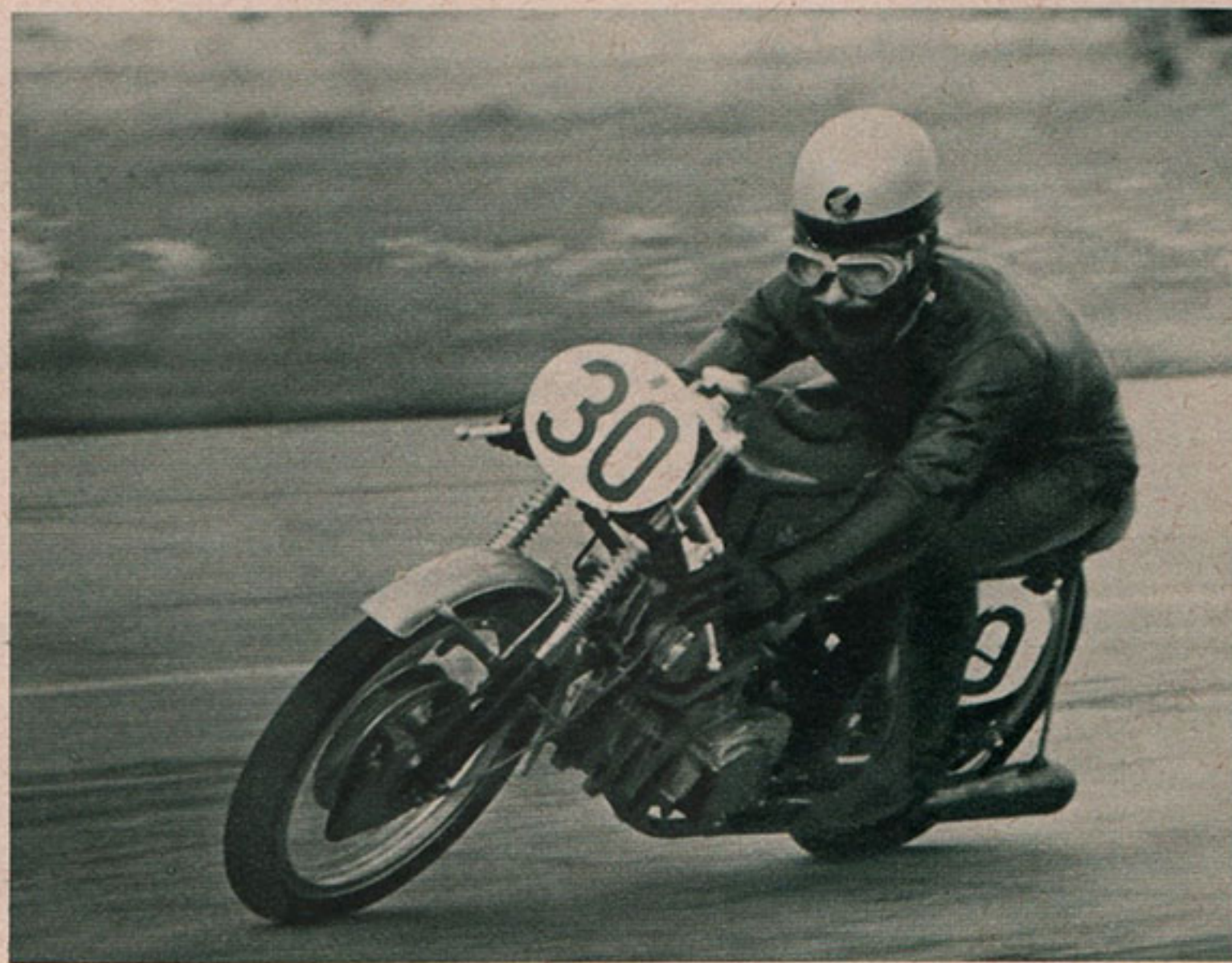
Unten: In der 125er Klasse konnte zwar zunächst Klaus Huber auf Bultaco die Spitze übernehmen, nach einem Motorschaden mußte er jedoch aufgeben. Damit war der Weg frei für den Sieger Schmid auf Honda, den unser Bild zeigt.

Flugplatzrennen



in Wunstorf

23.33,4 min und fuhr die schnellste Runde mit 131,9 km/h. Nergers zweiter Platz war unangefochten und ein schöner Erfolg für seine CB 450. Auf dem fünften Platz lief Horst Backes ein. Beim Ausweisrennen der 125 ccm-Klasse führte, aus der Startrunde kommend, Klaus Huber auf Bultaco eine ganze Honda-Meute an. In der zweiten Runde war dann aber Schmid/Honda vor Huber, in der dritten Runde wieder Huber vor Schmid und es sah rundenlang so aus, als wenn diese einsam an der Spitze liegende Bultaco das Rennen machen würde. Aber mit des Geschickes Mächten . . . in der sechsten Runde fehlte Huber und konnte das Rennen auch nicht wieder aufnehmen. Nun waren die Hondas unter sich und Schmid konnte die Führung bis zum Ziel behalten und in 27.21,5 = 111,18 km/h den Lauf für sich verbuchen. Hinter ihm, mit gehörigem Achtungsabstand und auch von seinen Verfolgern wiederum abgesetzt, konnte Gardemann sicherer Zweiter werden. Um Platz drei kämpften rundenlang Fahrmeier und Klaus John, der jüngere Bruder von Lothar John, beide ebenfalls auf Honda. In Runde neun lag Fahrmeier vor John, in Runde zehn John vor Fahrmeier, aber auf dem Weg zum Ziel noch konnte Fahrmeier John auf den vierten Platz verweisen. Fünfter wurde der Sieger von Bremerhaven, Möhringer, auf, ja im Programm stand wieder MZ. Wie wir inzwischen



gehört haben, handelt es sich doch wirklich um die MZ, die Ernst Degner aus Mitteldeutschland mitbrachte. Die Überlegenheit der Hondas in der 125 ccm-Klasse ist erklärlich, handelt es sich hier doch um reine Produktions-Rennmaschinen, während in den anderen Klassen nur getunte Honda-Sportmaschinen bewegt werden.

Die 250 ccm-Klasse ist die begehrteste und härteste Klasse der Ausweisfahrer. Über 80 Nennungen waren eingegangen. Schon das Training zeigte, daß in dieser Klasse die Zweitakter vorne sein würden, und zwei Runden nach dem Start lagen zwei Yamahas unter Camphausen und Hausmann an der Spitze. Dahinter folgten Shimada/Honda, Domes/Adler und Kudenhold/Lohmaha. Camphausens Yamaha lief wie der Teufel und wurde auch entsprechend bewegt, er wurde in 25.55,9 = 118 km/h Sieger vor Hausmann, auf den Shimada immer wieder heftige Angriffe gefahren hatte. Außer dem dritten Platz konnte Shimada die schnellste Runde für sich buchen, nämlich mit 120,1 km/h. Um Platz vier ging es zwischen Domes und Kudenhold heiß her, erst in der vorletzten Runde konnte Kudenhold den Kampf für sich entscheiden. Immer wenn man die betagten Adler-Rennmaschinen sieht und feststellt, wie gut sie noch mithalten können, tut es einem leid, daß solch schöne Maschinen nicht mehr gebaut werden. Wie müßten die erst gehen, wenn sie vom Werk weiterentwickelt und betreut würden!

den auch Aermacchi-, NSU-, Yamaha- und Adler-Maschinen dieser Kategorie. Außer den deutschen Fahrern waren hier die Engländer Wales/AJS, Saunders/Aermacchi und Robinson/Norton und die Dänen Almeliden/Norton, Kroon/Honda und Radberg/Aermacchi am Start. Karl Hoppe, der wohl derzeit stärkste deutsche Fahrer, war mit seiner AJS nicht zufrieden, er hatte im Training einen Kolben verheizt. Für die Überraschung sorgte Walter Sommer, als er nach dem Start als Spitzenreiter vor Horst Ebert/Norton, Nerger/Honda und dem Dänen Kroon auf Honda bei uns vorbeikam. Erst an sechster Stelle folgte Hoppe. Aber in der nächsten Runde sah es schon anders aus. Hoppe führte das Feld an vor Nerger, Sommer, Kroon und Rosenbusch. In den folgenden Runden setzte sich Hoppe immer weiter vom übrigen Feld ab, Nerger und Kroon wechselten die Plätze und Rosenbusch konnte an Sommer vorbeigehen.

Dann lag wieder Nerger an zweiter Stelle und konnte sich jetzt weiter von dem Dänen absetzen. Morgenstern war inzwischen nach vorne gekommen und verdrängte auch noch Sommer von seinem Platz. Eccarius, ein Schüler von Karl Hoppe, drängte gewaltig nach vorn. Der Abstand von Nerger zu Hoppe wurde plötzlich unübersehbar kleiner, die AJS zeigte eine blaue Auspufffahne, und in der dreizehnten Runde fehlte Hoppe ganz. Wie sich später herausstellte, war schon wieder einmal der Kolben kaputt. Nerger führte nun

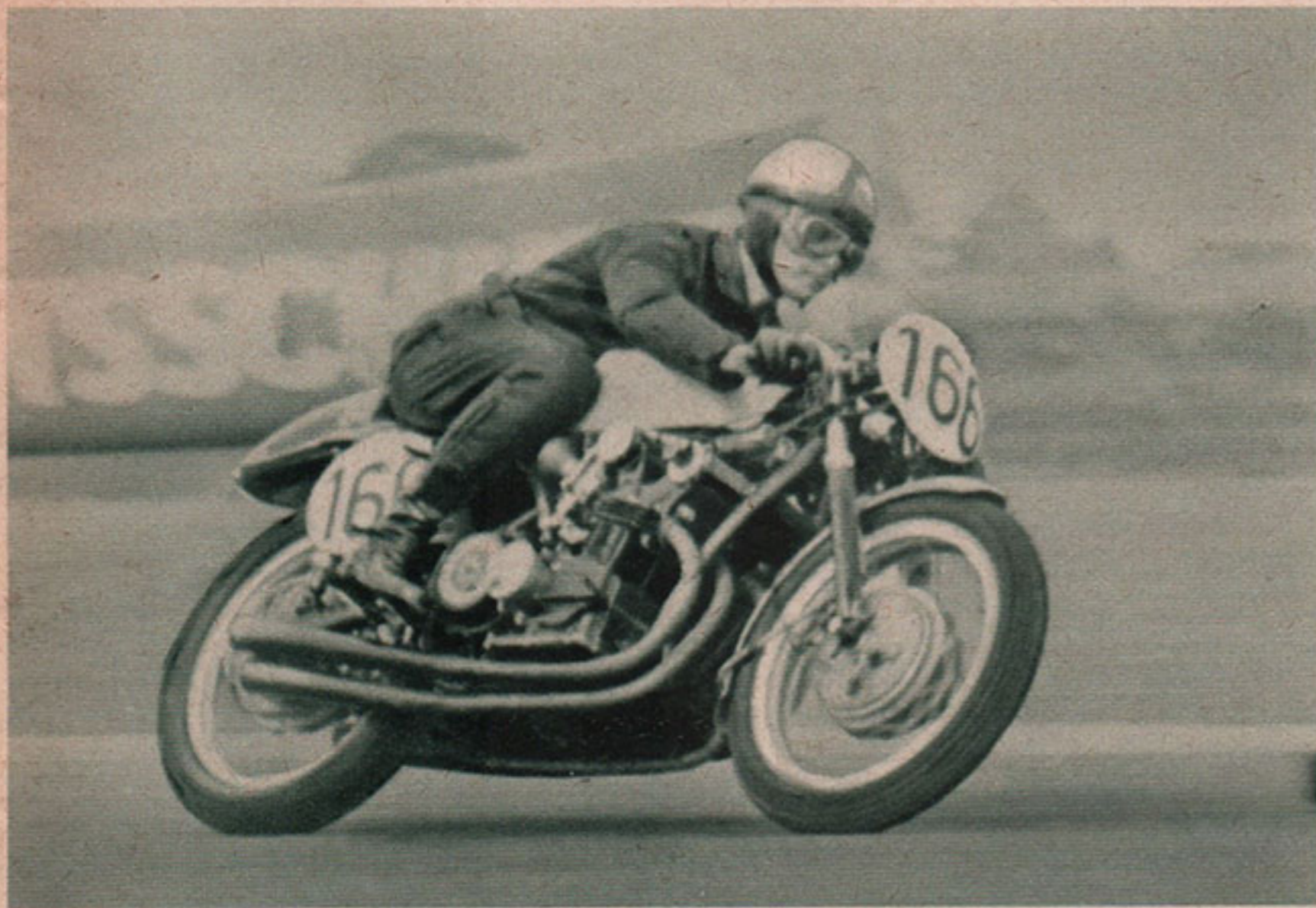
das Feld an, er wurde unangefochten Sieger dieser Klasse, seine Zeit: 48.18,8 min = 126,7 km/h. Eine blendende Leistung, sowohl fahrerisch als auch in technischer Hinsicht. Die getunte, aber sonst serienmäßige Honda lief unwahrscheinlich! Eccarius war inzwischen auf den dritten Platz vorgerückt, nur der Däne machte ihm noch zu schaffen, aber im Ziel hatte er es dann erreicht, ein zweiter Platz war ihm damit sicher. Morgenstern belegte vor Sommer den vierten Platz.

Als letzter Motorradlauf wurden die Gespanne der Lizenzfahrer auf die Reise geschickt. Alles, außer Deubel/Hörner, was in Deutschland Rang und Namen hat, war am Start. Auerbacher/Kalauch übernahmen die Spitze, dahinter lagen Enders/Engelhardt, Kölle/Marquardt, Schauzu/Schneider, Butscher/Neumann und Luthringhauser/Hahn, alle auf BMW RS. Auerbachers Motor ging in den oberen Drehzahlen nicht astrein, und in der zweiten Runde setzten sich Enders/Engelhardt an die Spitze, sie bauten ihren Vorsprung weiter aus, ihr Sieg schien sicher zu sein, als sie plötzlich in der zehnten Runde fehlten. Durch einen Speichenbruch im Vorderrad waren sie ausgefallen, hatten aber vorher noch die schnellste Runde gedreht mit 134,4 km/h, was die schnellste Zeit aller Motorradläufe bedeutete. Das abgebrochene Speichenstück hatte sich in den Schlauch gebohrt. Enders hatte alle Mühe gehabt, das Gespann abzufangen.

Nun war der Weg für Auerbacher frei, ohne auch nur einmal bedrängt zu werden, konnte er das Rennen als Sieger beenden. Er überrundete selbst noch den Vierten dieses Laufes. Weitere Verschiebungen fanden nicht mehr statt, und in der obigen Reihenfolge endete dieses Rennen.

Bis auf kleine Schönheitsfehler waren alle Rennen als gelungen zu bezeichnen. Wir sind bestimmt nicht diejenigen, die Meckerern das Wort reden, aber es muß hier auch einmal gesagt werden, daß das Gelingen einer Veranstaltung auch von den Fahrern abhängt. Es geht nicht, daß im letzten Lauf ein namhafter Gespannfahrer ohne Endabnahme an den Start will und dem Ordner noch nicht einmal eine Erklärung abgibt, sondern ihn noch fast über den Haufen fährt, um auf die Strecke zu gelangen. Es ist dem Veranstalter hoch anzurechnen, daß er diesen Fahrer trotz des faux pas nicht disqualifizierte und ihn nicht um seinen Erfolg brachte. So geht es nicht. Es geht nur miteinander und nicht gegeneinander, denn schließlich ist der Veranstalter unserem Sport zugetan, sonst würde er doch wohl auf die Austragung von Motorradrennen verzichten.

H. Briel

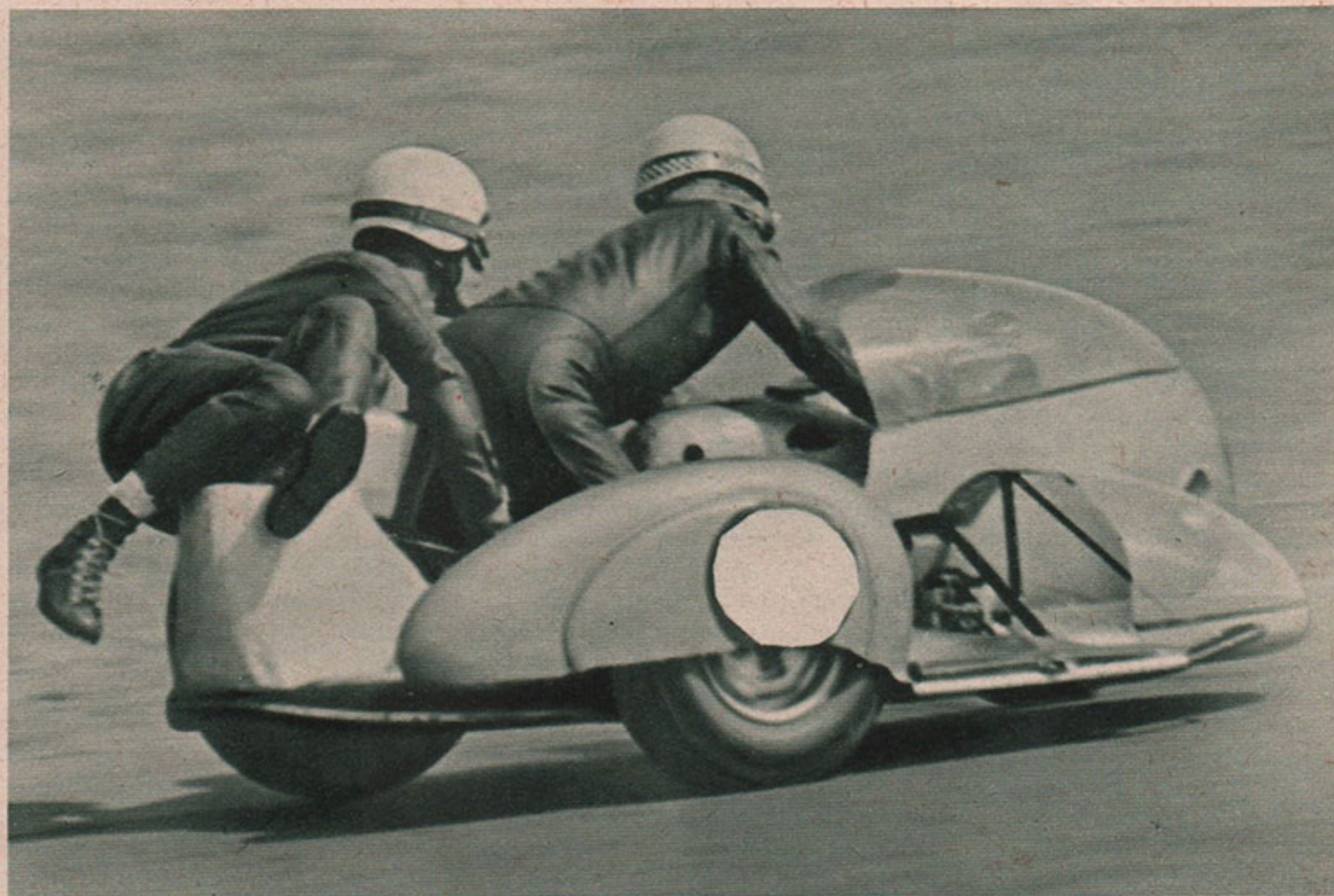


Immer noch nicht ganz reif scheint die URS 66 von Helmut Fath zu sein, die er probeweise unter dem Fahrer Smetana so oft wie möglich einsetzt. Aber die Engländer haben das Fath'sche Gespann schon respektieren gelernt, sie trauen ihm nach einem dritten und einem vierten Platz in Brands Hatch durchaus zu, daß er im kommenden Jahr (wenn die Getriebebeschwerden behoben sind) ernsthafte Chancen auf den Weltmeistertitel hat!

Auch namhafte Lizenzfahrer sollten darauf achten, daß ihre Beifahrer die Füße im Boot behalten. Es gibt diesbezüglich Regeln, deren Nichtbeachtung sogar zum Ausschluß eines Gespannes aus dem Rennen führen kann!

Die 500 ccm-Gespannklasse bei den Ausweisfahrern wird, genau wie bei den Lizenzlern, fast ausschließlich von BMWs bestritten. Nach erfolgreichem Start lagen Wegener/Göddertz an der Spitze, gefolgt von Müller/Buchecker, Rohr/Fleck, Emrich/Emrich und Schons/Eichmann, alle BMW. Aber schon in der vierten Runde entbrannte zwischen Wegener/Göddertz und Haubl/Kraus ein prächtiger Zweikampf. Bis zur sechsten Runde führten Wegener/Göddertz, aber sie wurden dann überholt. In der neunten Runde erkämpften sie sich von neuem die Spitze, aber vergebens, in einem tollen Endspurt verwiesen Haubl/Kraus sie auf den zweiten Platz. Sie benötigten für die Gesamtdistanz 26.14,7 min, das sind 116,6 km/h. Müller/Buchecker, die auf dem dritten Platz lagen, wurden laufend von Schons/Eichmann bedrängt, bis zur Runde zehn konnten sie sich behaupten, dann aber, auf dem Weg zum Ziel, wurden sie abgefangen und auf den vierten Platz verwiesen. Bis zum fünften Platz hatten sich inzwischen Möller/Hegewald vorgearbeitet, ihnen folgten Dahlenburg/Haas, Ratzburg/Kahlmann und Rohr/Fleck.

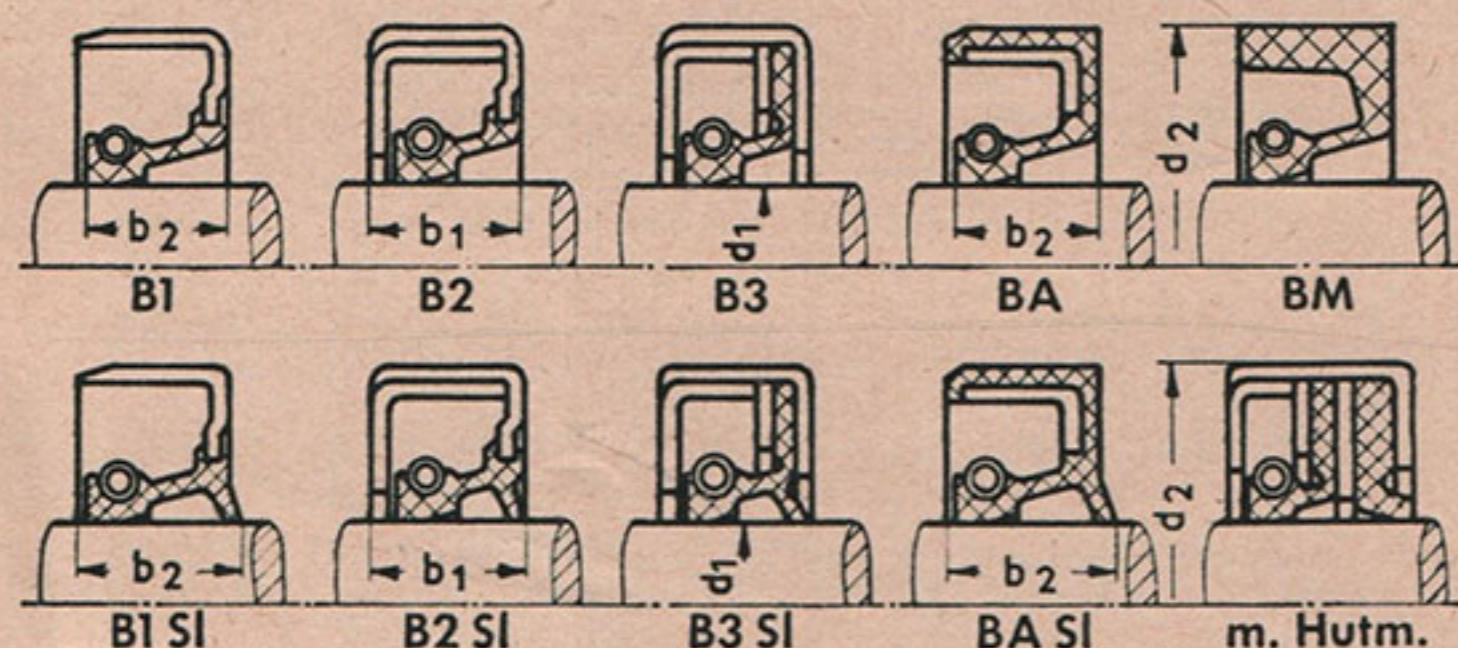
Die 350 ccm-Klasse der Lizenzfahrer war nie bunter als in Wunstorf, da gab es neben traditionsgemäßen 350 ccm Norton und AJS-Maschinen nicht nur hergerichtete 305 ccm Hondas, son-



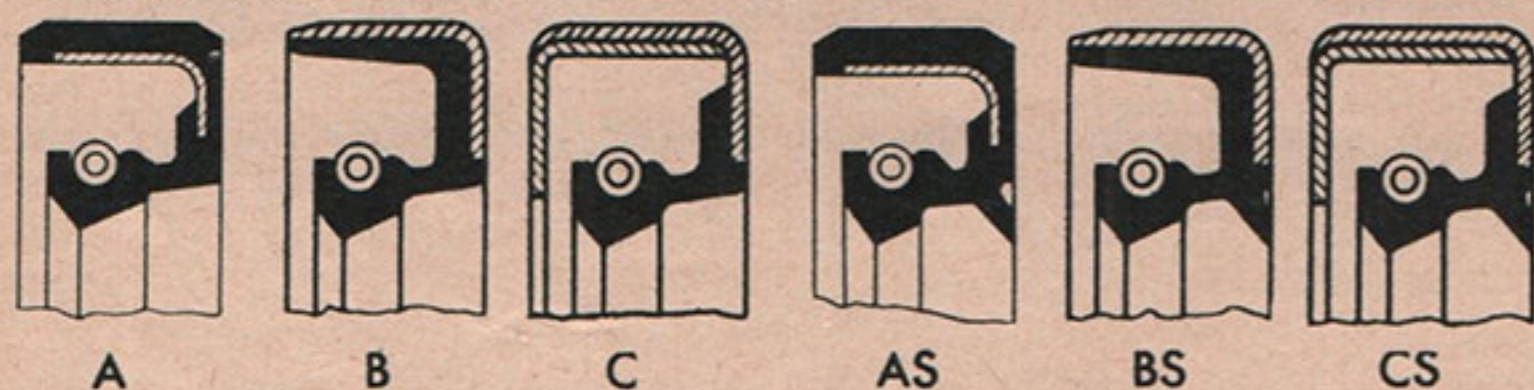
DICHTUNGSPROBLEME (Schluß)

Nach dem Zwischenspiel mit vielen Fotos muß zum Schluß noch etwas Theorie folgen. Dazu zunächst einige Zeichnungen, die den grundsätzlichen Aufbau der einzelnen Ausführungen von Wellendichtungen zeigen. Einmal einige Zeichnungen der Firma Freudenberg für „Simmerringe“, wobei die drei linken Bilder Ausführungen mit außenliegendem Blechmantel und die rechten beiden dann Ausführungen ohne Blechmantel darstellen. Darunter noch die verschiedenen Möglichkeiten von Simmerringen mit zusätzlicher Staublippe, die bei Freudenberg hinter der Grundform-Bezeichnung noch die Buchstaben Sl angehängt bekommen.

In der unteren Reihe ganz rechts ist eine Sonderform gezeichnet, ein Dichting mit zusätzlicher Hutmanschette, also nicht nur mit Staublippe. Diese Hutmanschette reicht weiter und weicher über die Welle als die kurze Staublippe, entspricht etwa der Abdichtung, die früher im Zusammenhang mit der Vorderachsdichtung der 100er Yamaha erwähnt wurde.

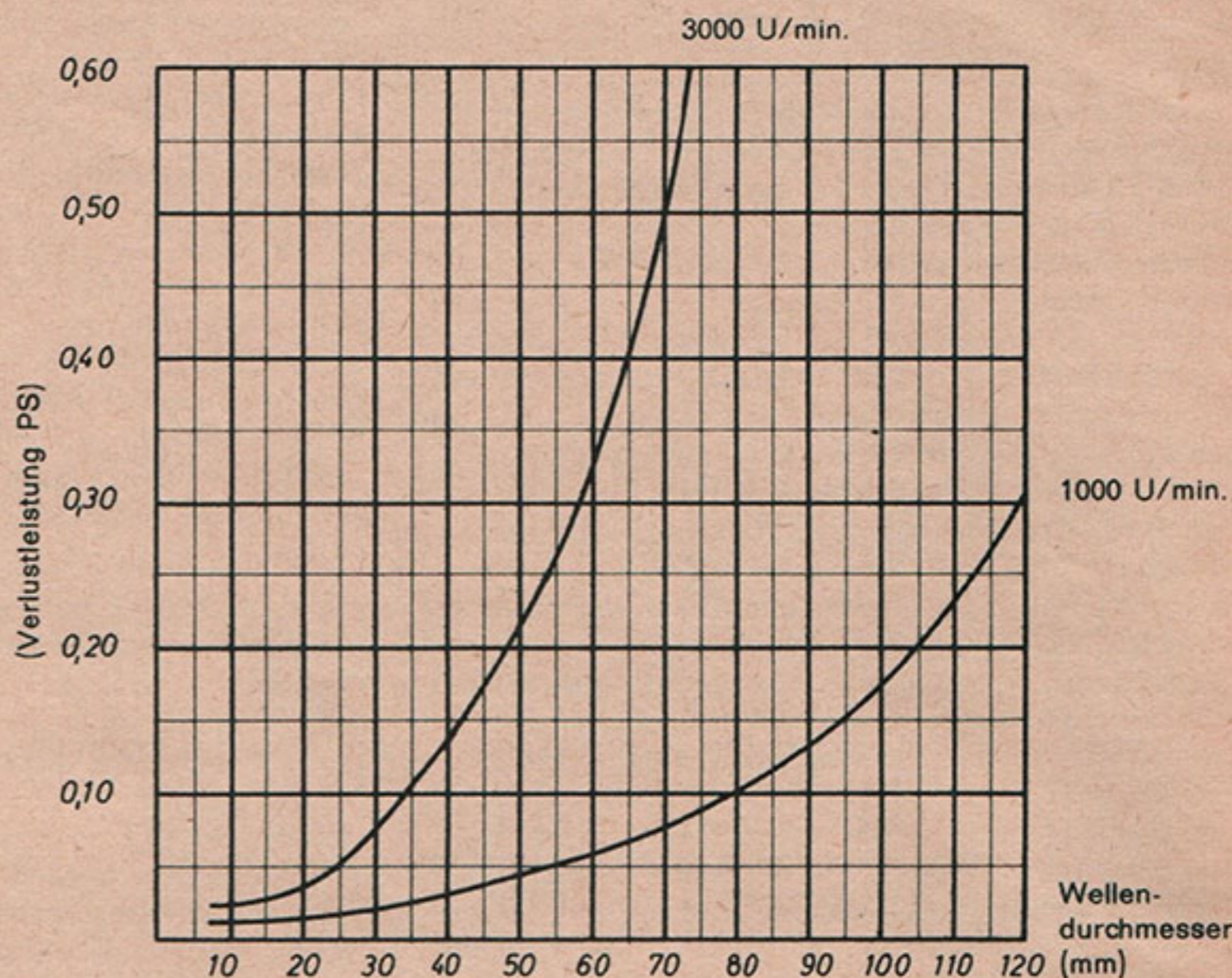


Unten nun die Reihe der Wellendichtungsformen und Bezeichnungen der Firma Lechler Elring in Stuttgart. Da ist zuerst links auch wieder ein Dichting mit eingebettetem Blechring als Versteifung, dann der nächste (Form B) mit Blechmantel außen. Form C hat nicht nur einen Blechmantel, sondern noch zusätzlich eine Blech-Abdeckkappe nach außen. Die drei rechten Ausführungen sind wieder mit Staublippe, im grundsätzlichen Aufbau natürlich (wie auch aus der Bezeichnung ersichtlich) den drei anderen Formen gleich, nur daß eben das Dichtmaterial rückseitig bis auf den Wellendurchmesser heruntergezogen wurde, um eine Abdichtung gegen feinen Staub zu erreichen. Die Staublippe sitzt natürlich auch mit einer leichten Vorspannung auf der Welle, doch hängt die Anpreßkraft hier nur von der Elastizität des Dichtmaterials ab und der Größe des Innendurchmessers. Eine wirksame Abdichtung gegen starke Wasserspritzer kann diese Lippe nicht sein, das ist auch nicht ihr Zweck, grober Schmutz und Wasser müssen konstruktiv vorher weggefangen werden.



Reibungsverluste

Ein Punkt wurde bisher noch gar nicht erwähnt, der vor allem die Leser ein wenig zum Schmunzeln bringen wird, die bisher recht amüsiert Diskussionen über Leistungen im Bereich um die 5 PS herum verfolgt haben. Wenn dort von jungen Hitzköpfen mit $\frac{1}{10}$ PS mehr oder weniger argumentiert wird, dann sind sich die meisten Jungens gar nicht darüber klar, welche Größenordnung das ist, wie sich diese Zehntel überhaupt auswirken. Um mal einen Maßstab zu bekommen, lohnt sich die Betrachtung des Diagrammes oben rechts. Da steht an der linken Seite „Verlustleistung in PS“. Und innen sind zwei Kurven eingetragen, eine für eine Drehzahl von 3000 U/min und die andere für 1000 U/min. Ganz unten die Einteilung gibt den jeweiligen Wellendurchmesser an. Verlustleistung tritt tatsächlich an Wellendichtungen auf, das ist einleuchtend, denn die Abdichtung wird erreicht durch Reibung von elastischem Dichtmaterial auf der Stahlwelle. Ebenso einleuchtend ist, daß die Reibung um so größer ist, je höher die Drehzahl ansteigt und je größer der Wellendurchmesser wird. Diese beiden Einflußgrößen lassen sich noch einfach übersehen und glauben. Leider sind sie nicht die einzigen. Genau solche Einflüsse üben die Formgebung der Manschette, die Schmierung, die Arbeitstemperatur, die Vorspannung der Dichtkante sowie die Art und Güte des Schmiermittels aus. Wahrscheinlich sind auch noch einige andere Faktoren maßgebend an den Reibungsverlusten beteiligt, die aber neben den erwähnten in der Größenordnung etwas abfallen. Kann man sich nun vorstellen, daß diese vielen Einflüsse sich kaum alle auf einen Nenner bringen lassen, daß man also nie angeben kann: der und der Dichting muß bei der und der Drehzahl soundsoviel PS schlucken, sondern daß man praktisch für jeden Betriebszustand, für jedes Schmiermittel usw. regel-



rechte Leistungsverlust-Kurven aufnehmen müßte, um über den tatsächlichen Verlust im Betrieb genaue Kenntnis zu erhalten.

Deshalb ist also auch die obenstehende Zeichnung nur so zu verstehen, daß sie Anhaltspunkte geben soll, wie groß in etwa Leistungsverluste an einer Wellendichtung sein könnten. Man geht sogar noch weiter, man gibt genau an, unter welchen Bedingungen diese Kurven ermittelt wurden, anders geht es ja in einem wissenschaftlichen Labor gar nicht. So sind als Versuchsdaten der Firma Lechler Elring hierzu folgende gegeben: (unter anderen) Schmiermitteltemperatur 90 Grad C, Schmierstoff Shell X-100 SAE 30 und die Werkstoffe der speziellen Lechler-Wellendichtungen. Bei einer solchen Versuchsreihe kommt es natürlich darauf an, daß dieser Versuch unter den angegebenen Bedingungen jederzeit wiederholt werden kann und dann auch dieselben Ergebnisse bringen muß . . . und schon dabei gibt es wieder einen Haken: Steht eine Maschine über längere Zeit still, dann ergeben sich wesentlich veränderte Reibungsverhältnisse, z. T. kann die Reibung zunächst sehr stark ansteigen.

Aber so vage die Aussage des Diagrammes auch sein mag, zeigt sie doch, daß Streitereien um $\frac{1}{10}$ PS ziemlich Unsinn sind. Jedenfalls dürfte klar sein, daß es kaum einen Grund für zwei Kleinkraftfahrer gibt, eine augenblickliche Unterlegenheit des einen Fahrzeuges (gleicher Marke und gleichen Typs) etwa auf Fertigungsschlamperei zu schieben. Derartige Leistungsunterschiede können sogar noch innerhalb der Reibungsverluste durch etwa gealterte Wellendichtungen liegen. Im übrigen werden die Bastler sicher schon gemerkt haben, wieviel Kraft man braucht, um die Dichting-Reibung zu überwinden, wenn man etwa das seitliche Spiel einer Pleuellwelle fühlen will. Die Fingerspitzen merken von dem Spiel überhaupt nichts mehr, das geht alles in der Dichtungsreibung unter, man kommt ohne Meßuhr in den meisten Fällen gar nicht mehr aus.

Was verlangen Wellendichtungen nicht?

Wir haben bisher praktisch nur die schwierigsten Fälle hervorgehoben, die zu starkem Verschleiß der Dichtkante führen; etwa Staub, Wasser, Rost und Sand. Genauso groß werden die Probleme, wenn man einige andere Anforderungen nicht erfüllt, die der Dichting an die Konstruktion der Einbaustelle stellt. Zunächst einmal soll natürlich die abzudichtende Welle keinen Schlag haben. Vor allem bei hohen Drehzahlen leuchtet ein, daß die Elastizität der Dichtkante einer schnellen Bewegung der Auflagefläche nicht folgen kann. Das heißt also, daß man bei rätselhaften Ölverlusten trotz Einbau neuer Dichtungen und sogar einer neuen Lauffläche als nächstes den Schlag der abzudichtenden Welle nachmessen muß. Bis zum Durchmesser von ca. 30 mm, wie er bei Wellen an Motorrädern wohl höchstens vorkommt, sollte man einen Schlag der Welle von höchstens 0,05 mm zulassen, was natürlich auch aus anderen Gründen hier schon meist werksseitig für notwendig gehalten wird. Bei schnell drehenden Wellen (über 3000 U/min) ist selbstverständlich ein Wellenschlag noch schlimmer, es muß also bei Verdacht noch genauer kontrolliert werden.

Im übrigen muß es ja nicht unbedingt eine verbogene Welle sein, die die Elastizität des Dichting überfordert. Schon geringe Lagerluft kann genau den gleichen Effekt haben. Vor allem dann, wenn die Welle unter ständig wechselnden seitlichen Beanspruchungen steht, wirkt sich Lagerspiel neben einem Dichting sehr schnell ungünstig aus. Man sehe sich also auch die Lagerung einer Telegabel (Führungsrohr unten gegen Hauptrohr) an, wenn man dem Ölverlust an dieser Stelle nicht abhelfen konnte. Hier sollte

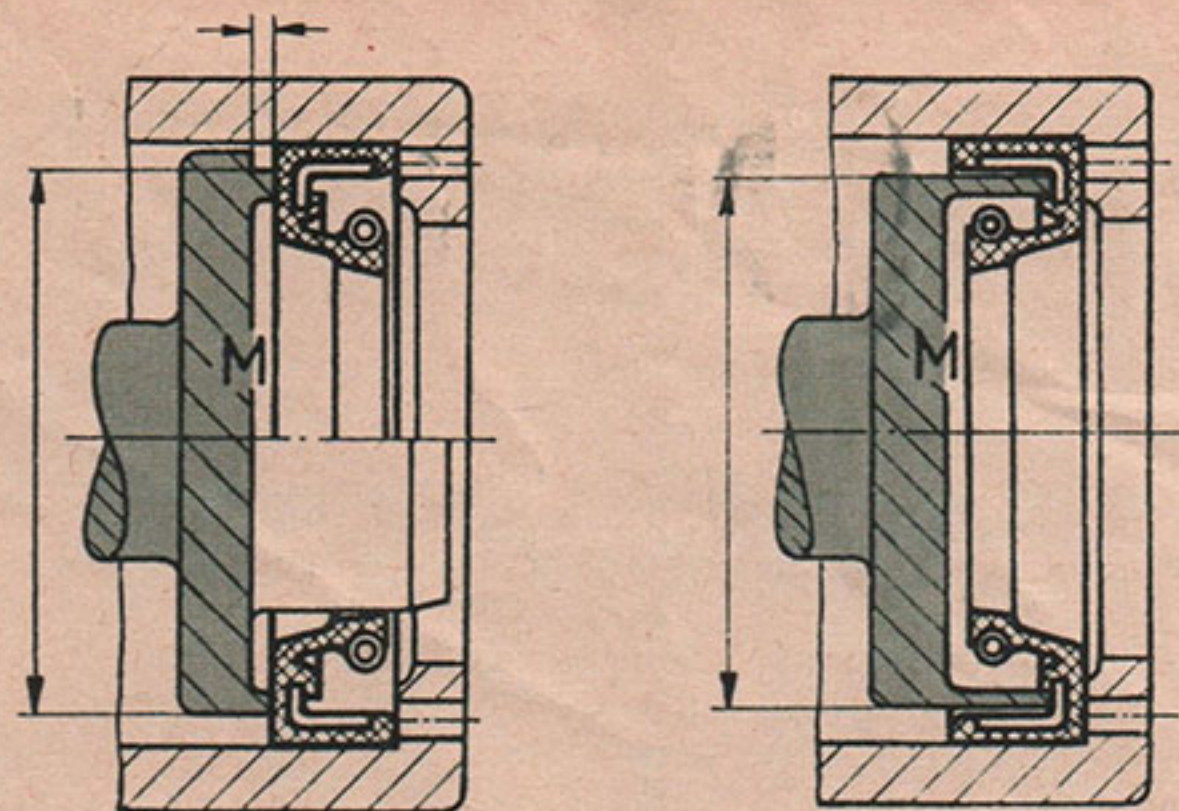
das Telegabel-Hauptrohr in der Führungsbuchse je nach Durchmesser des Hauptrohres nicht mehr als 0,04 bis 0,08 mm Spiel haben, mehr führt dort nicht nur zum Klappern, sondern auch fast immer zu Ölverlust. Schließlich muß noch erwähnt werden, daß bei Verdacht auf seitlichen Schlag einer Welle genau dort zu messen ist, wo die Dichtkante des Dichtringes läuft. Wenn also eine Buchse auf die Welle gesetzt wurde, weil vielleicht die Welle selbst nicht hart genug vorgesehen werden konnte oder aus Gründen der leichten Auswechselbarkeit bei Verschleiß, dann mißt man Wellenschlag natürlich an der Buchse. Wobei dann noch nachgeprüft werden sollte, ob etwaige Abweichungen nicht sogar durch eine exzentrisch gedrehte Buchse verursacht werden.

Der nächste Punkt, der schnell zu Verschleiß einer Wellendichtung oder zumindest zu Undichtigkeiten führt, wäre eine falsche oder schlechte Oberflächenbeschaffenheit der abzudichtenden Welle. Da wurde auch schon gesagt, daß man die Laufstelle polieren soll. Wichtig wäre vielleicht noch, daß etwaige feinste Drehriefen oder Schleifriefen möglichst nicht gewindeähnlich um die Welle herumlaufen dürfen. Ein solches „Gewinde“ fördert nämlich das Öl unter der Dichtkante hindurch ins Freie, ganz abgesehen davon, daß es natürlich im Laufe der Zeit auch hohen Verschleiß bringt. Auf die Idee, eine Wellendichtung an einer Welle aus NE-Metall (also Messing, Kupfer, Leichtmetall) am Motorrad laufen zu lassen, ist glücklicherweise noch niemand gekommen, da diese Materialien sich wegen ungenügender Härte überhaupt nicht zu diesem Zwecke eignen.

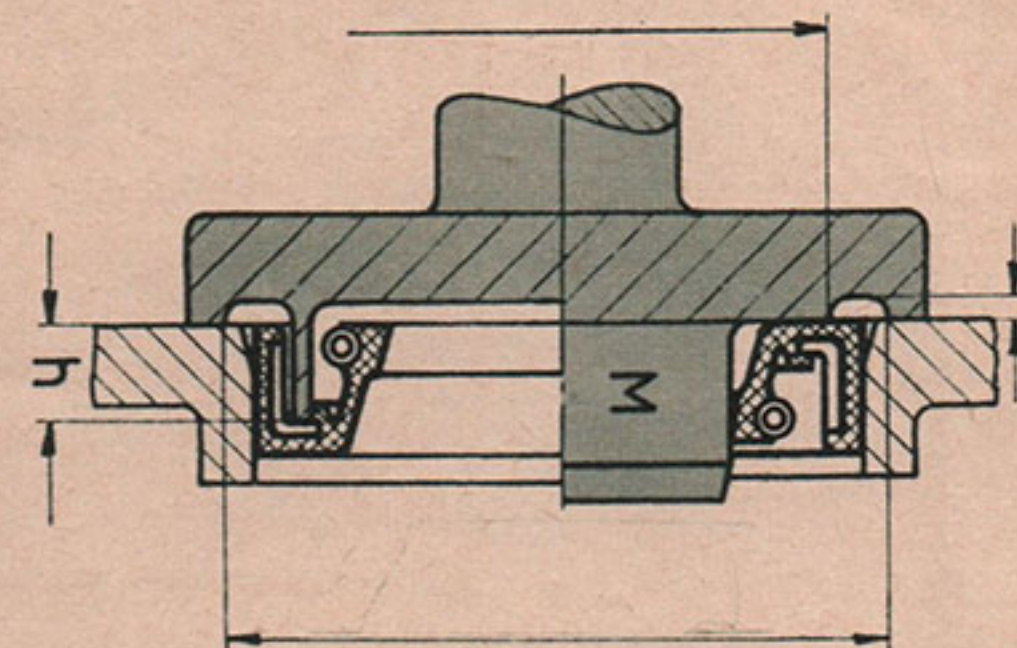
Falsche Vorspannung ist weiter eine Möglichkeit, dem Dichtring das Leben schwer zu machen. Es gibt seitens der Wellendichtungs-Hersteller zwar nur selten eine Möglichkeit, einen Dichtring mit geringerer oder größerer Vorspannung an der Dichtfläche zu kaufen, das ist in den Maßlisten einfach nicht drin (Werkzeugkosten usw.), aber man kann schon durch Auswahl einer anderen Abmessung hierauf Einfluß ausüben, der durchaus nicht immer günstig sein muß. So wird man besser sich hüten, bei Dichtungsschwierigkeiten an einer schnell umlaufenden Welle etwa einen Dichtring zu nehmen, dessen Nenn-Innendurchmesser z. B. 1 mm kleiner ist als der Durchmesser der Welle. Man erreicht damit zwar zunächst eine tatsächlich bessere Abdichtung, das dürfte aber nicht lange anhalten, denn die Wärmeentwicklung an der reibenden Dichtfläche wird schnell über das zulässige Maß hinauswachsen und zum Verhärten der Dichtlippe führen.

Die Wärmeableitung vom Dichtring fort ist ebenfalls ein Problem, welches für Bastler interessant werden kann. Es hängt eng mit der richtigen Schmierung der Dichtfläche zusammen, denn das Schmiermittel nimmt Wärme auf und transportiert sie ab. Deshalb soll man sich nicht besonders klug vornehmen, wenn man etwa eine kritische Dichtstelle mit einem doppelten Dichtring versieht, in der Hoffnung: „Was der erste nicht abfängt, das schafft der zweite.“ Ganz so einfach liegen die Verhältnisse nämlich nicht, der jeweils äußere Ring wäre, da er zunächst überhaupt nicht mit Schmiermittel in Verbindung kommt, innerhalb kürzester Zeit zerstört, was sich im übrigen durch merkwürdige Pfeifgeräusche bemerkbar macht. Sobald ein Dichtring also pfeift, kann man sich schon auf eine Bastelei gefaßt machen. Mir ist es bisher allerdings nur einmal passiert, daß ich einen Wellendichtring arbeiten „hörte“, und das war an einem Radlager, dessen Schmierung wesentlich zu sparsam gehalten war, wo der Dichtring von dem Fett überhaupt nichts mehr abbekommen hat. Man muß also auch darauf achten, daß man schon beim Einbau eine kleine Menge Fett (oder gegebenenfalls Öl, wenn's ein Ring am Getriebe ist) auf die Dichtlippe streicht, selbst kurzzeitiges Trockenlaufen bringt Gefahren mit sich.

Bei der Konstruktion der Dichtstelle kann man genau wie beim Einbau auch einige Fehler machen, man kann zumindest den Einbau unnötig erschweren und komplizieren. Ich denke da hauptsächlich an die Möglichkeit, einen Dichtring schief einzubauen, die man eigentlich fast in allen Fällen konstruktiv ausschließen könnte. Ein Dichtring muß natürlich gerade, also senkrecht zur Welle sitzen, sonst wird die Dichtlippe völlig verzogen, sie sieht dann nicht wie ein Kreis aus, sondern wird zu einer Ellipse. Um den Einbau zu erleichtern, könnte also z. B. der Sitz des Ringes mit einem Bund oder Anschlag versehen sein, oder durch einen Sprengring (Seegerring) festgelegt sein, wobei man dann den Dichtring nur bis zum Anschlag einzupressen braucht. Natürlich gibt es nicht immer die Möglichkeit, dies schon bei der Gestaltung der Dichtstelle zu berücksichtigen, natürlich muß man sich dann aber anders behelfen. Das geschieht meist dadurch, daß man den Dichtring nur soweit einpreßt, bis er bündig mit dem Gehäuse liegt, in dem der Ringsitz vorgesehen ist. Auch hier ist aber bei der Montage Vorsicht geboten, man kann da sehr leicht in Schwierigkeiten kommen, wenn der



Es gibt viele Methoden, einen Wellendichtring ins Gehäuse zu drücken, hier weitere gezeichnete Beispiele, die aus den Technischen Mitteilungen der Fa. Freudenberg entnommen wurden. Mit Pfeilen bezeichnet sind die Abmessungen, die besonders wichtig sind. Oben wird beide Male der Ring bis zu einem Anschlag eingedrückt, während er in der unteren Zeichnung bündig mit dem Gehäuse sitzen muß.

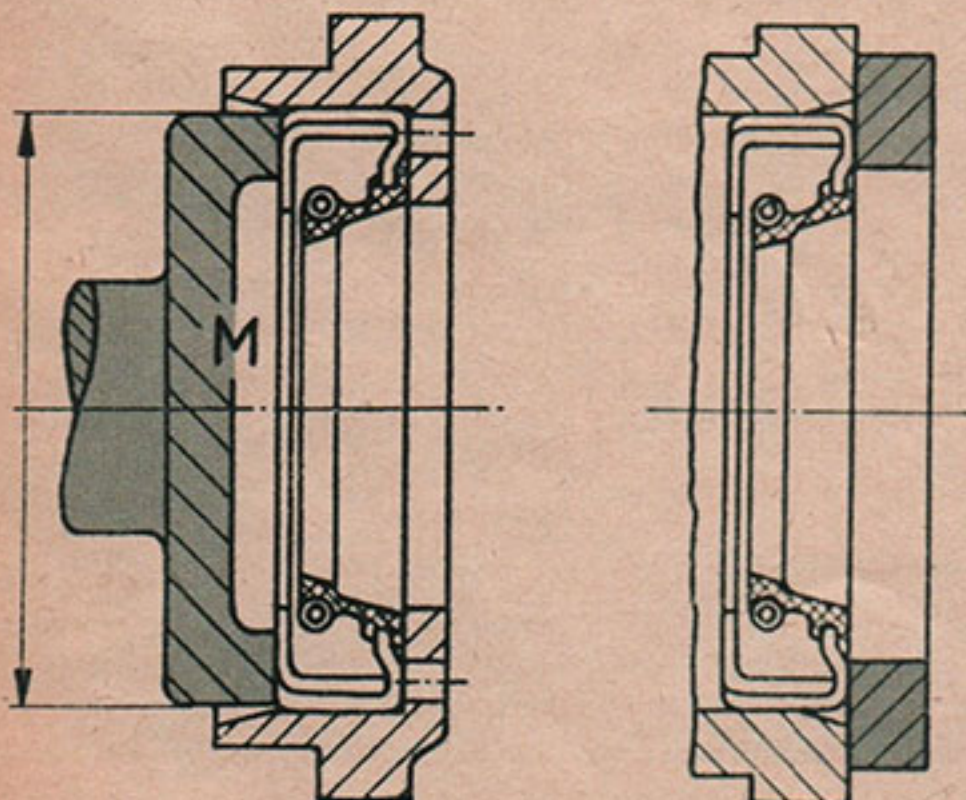


Dichtring beim Einpressen nicht sofort gerade lag und nun trotz großer Zwischenlage (Dorn oder Stempel mit größerem Durchmesser als der Ring-Außendurchmesser) immer noch einseitig etwas tiefer sitzt. Dann ist der Ring kaum noch zu retten, es sei denn, hinterm Ring ist so viel Platz vorhanden, daß man durch geringfügig tieferes Eindrücken noch nicht der Dichtlippe die Bewegungsfreiheit wegnimmt. Also an allen Stellen, wo keine Anlage für den Ring vorgesehen ist, setzt man ihn besonders vorsichtig an, so daß er nicht schief gezogen wird, und man drückt ihn auch nur so weit ein, daß er mit der Gehäusesitzkante bündig liegt. Dazu siehe auch Zeichnungen, die die verschiedenen Einbauwerkzeuge einmal zeigen. Die meisten Bastler haben ja einen gehörigen Vorrat an Rohrstücken und Rundmaterialenden, so daß nur in seltenen Fällen ein Freund mit einer Drehbank eingreifen muß. Man beachte dabei aber unbedingt, daß die beiden Enden solcher Eigenbauwerkzeuge möglichst parallel zueinander liegen, also nicht etwa schief abgeschnitten sind. Mit schiefem Werkzeug bekommt man einen Dichtring nicht gerade in seinen Sitz.

Als letzter Punkt muß noch erwähnt werden, daß auch Überdruck innerhalb des abzudichtenden Gehäuses schädliche Auswirkungen haben kann. Dieser Fall tritt aber beim Motorrad nur selten ein, z. B. wenn einmal die Kurbelgehäuseentlüftung nicht mehr funktionsfähig ist. Oder sogar beim Getriebe, wenn dort nämlich der Ölschaum einen Überdruck erzeugt, der nicht aus der etwa verstopften Getriebeentlüftung entweichen kann. Aber in beiden Fällen steigen die Drücke kaum so stark an, daß sie womöglich die Dichtlippe umstülpen, was die letzte Fehlermöglichkeit wäre. Immer müßte man also bei rätselhaften Ölverlusten trotz neuer Wellendichtringe überlegen, ob nicht ein übermäßiger Druck durch Versagen der Entlüftung des entsprechenden Gehäuseaumes daran schuldig sein könnte.

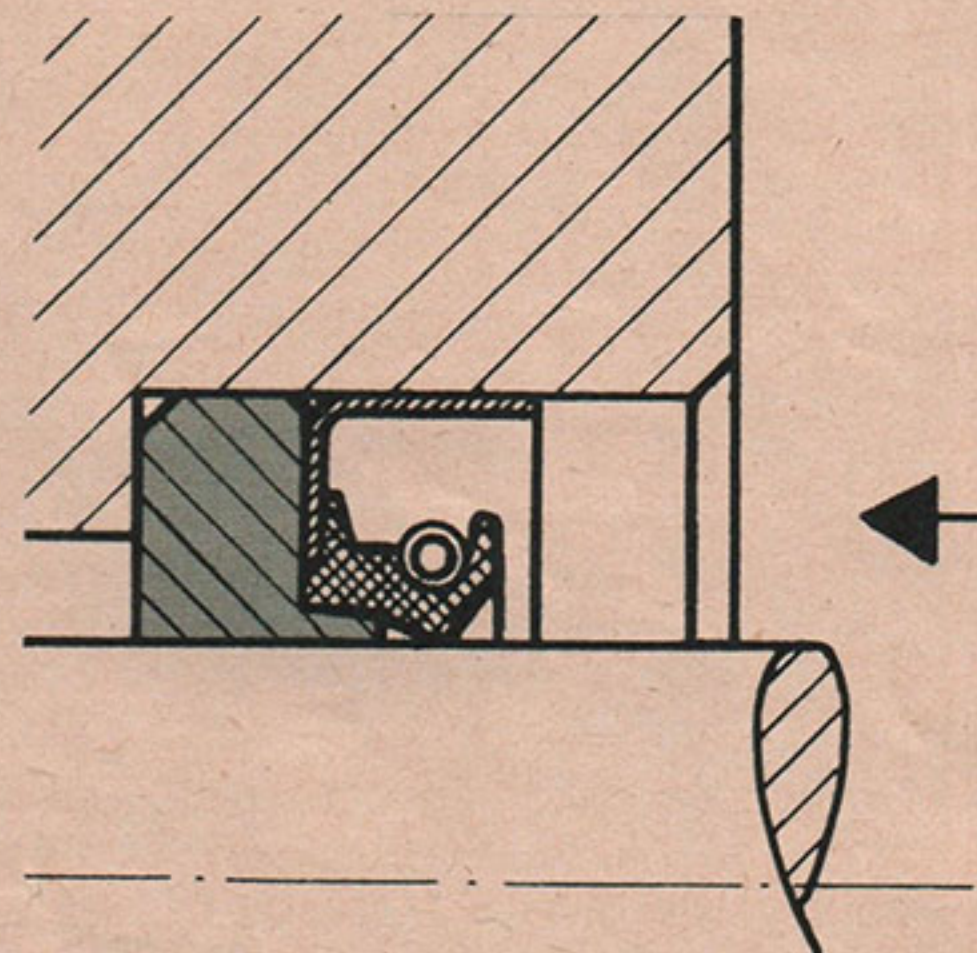
Damit dürfte dies Thema zunächst abgeschlossen sein, obwohl natürlich längst nicht alles erwähnt werden konnte, was mit Wellendichtungen zusammenhängt. Beispielsweise wurde kein Material erwähnt. Die Firmen haben dafür alle ihre speziellen Bezeichnungen, die für den praktischen Gebrauch für uns völlig nichtssagend sind, die aber doch in ihren Eigenschaften wiederum soweit unterschiedlich sind, daß man allein mit der Materialkunde viele Seiten füllen könnte. Und dabei würde die Theorie wieder zu stark überwiegen müssen.

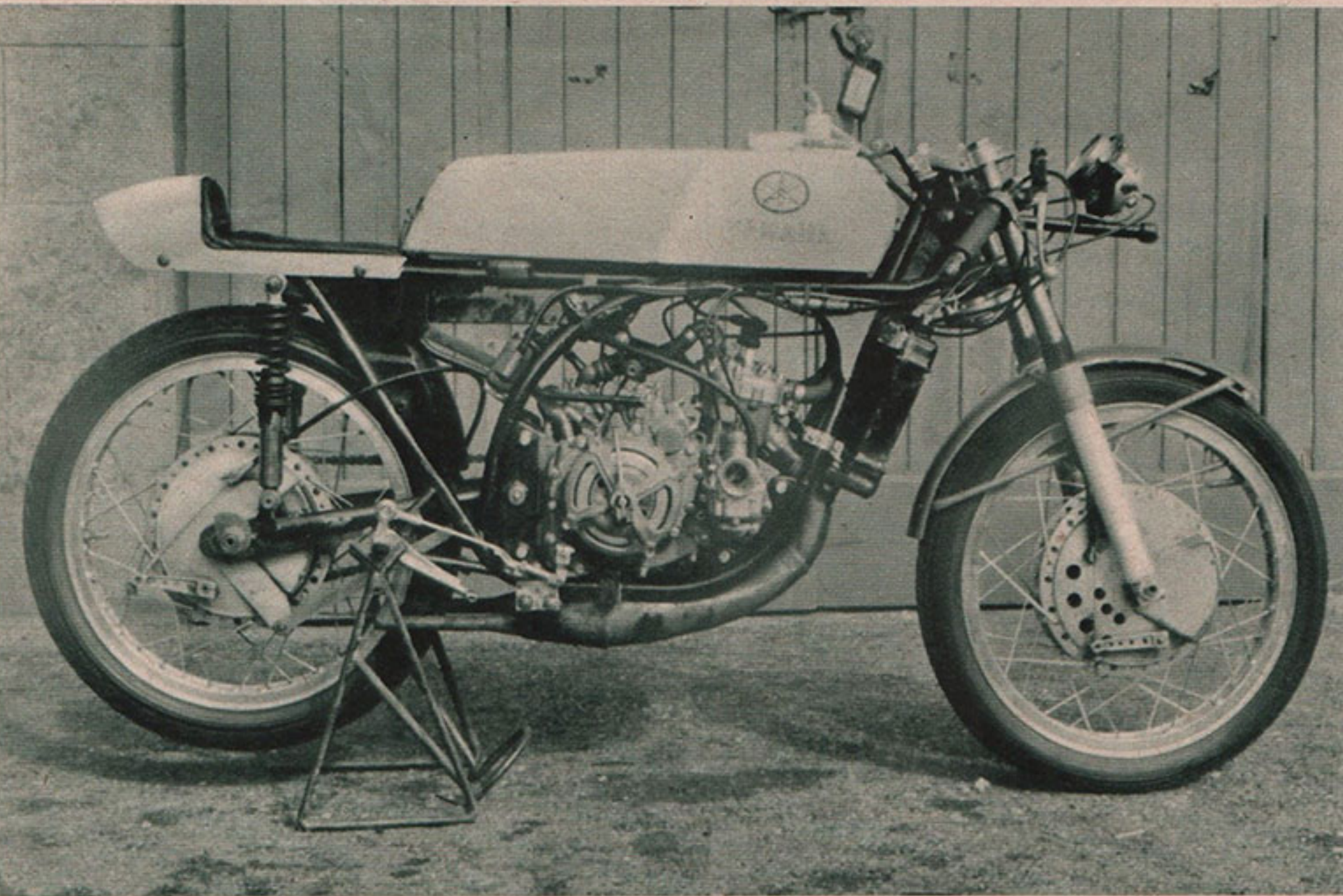
H.-J. M.



Links einige Bauarten von Einpreßwerkzeugen für Dichtringe (getönt), die hier die beiden Grundmöglichkeiten zeigen. Einmal das Einpressen des Ringes bis zu einem Anschlag, das zweite Mal einpressen bündig zum Gehäuse. Durch die Werkzeuge soll außer der Pressung erreicht werden, daß der Ring möglichst unverkantet eingesetzt wird, das geht z. B., indem man das Werkzeug so ausbildet, daß es außen in der Bohrung des Ringsitzes geführt wird. Auch bei den Zeichnungen oben kann man dies gut erkennen.

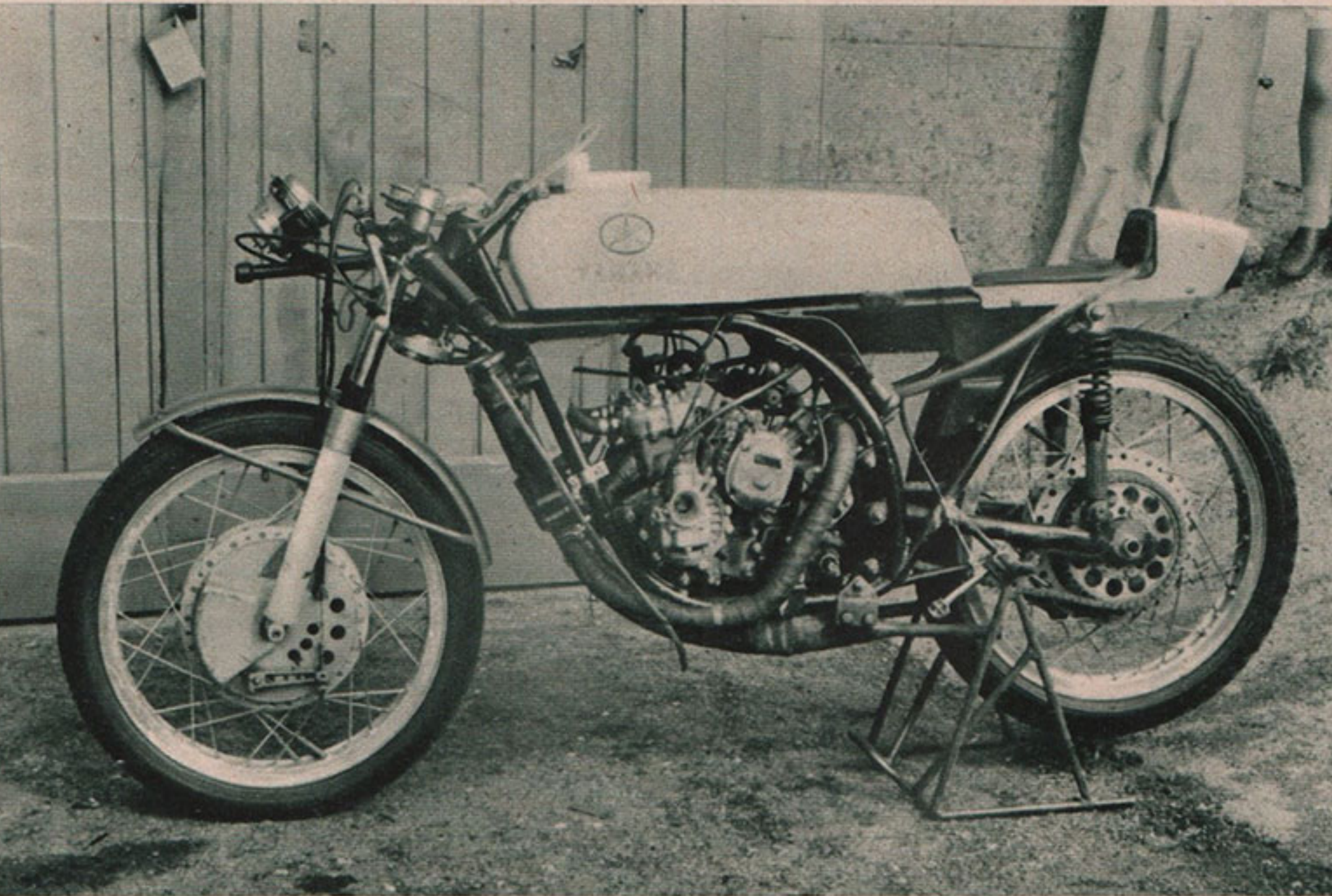
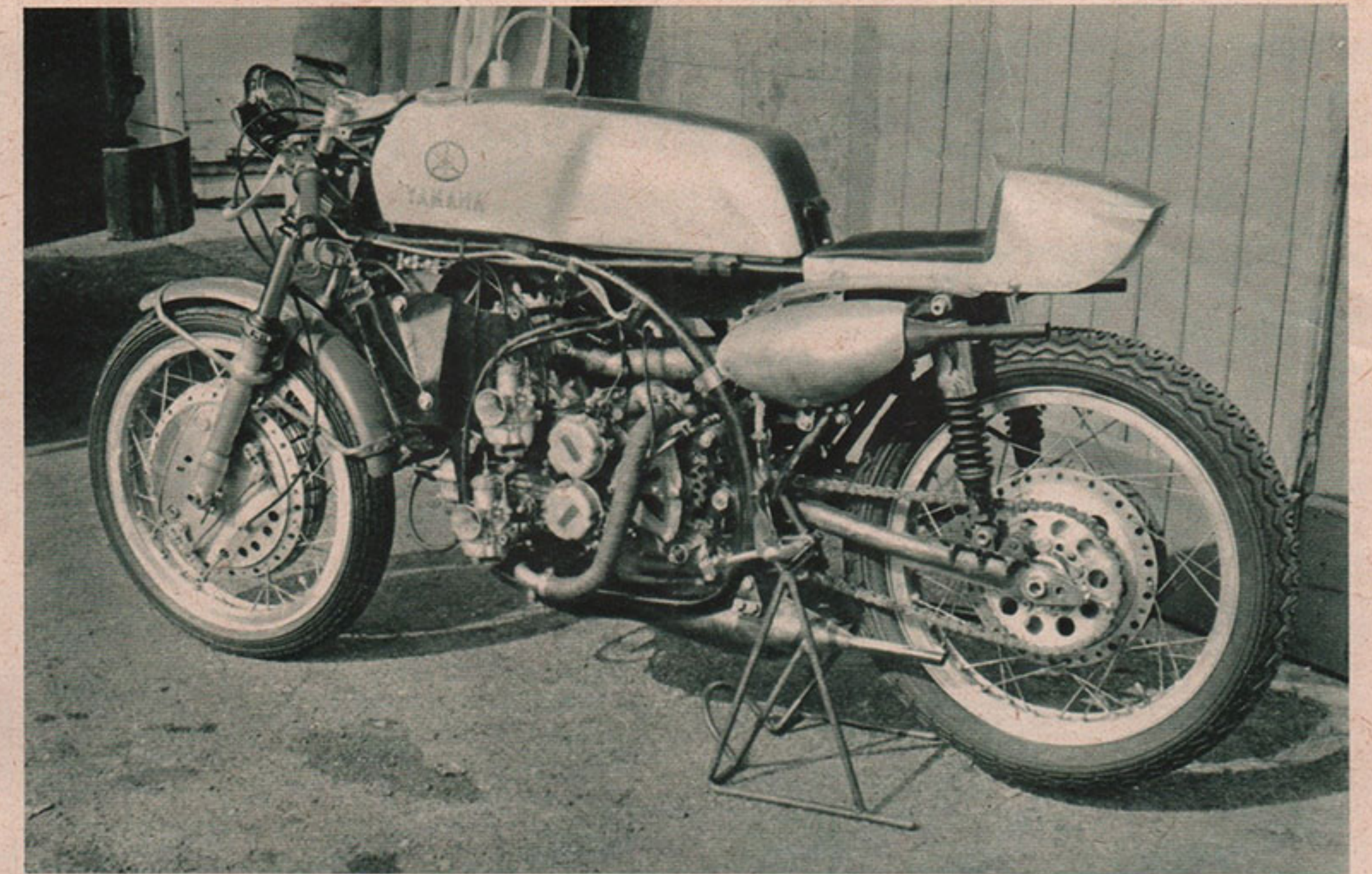
Rechts: Wenn Überdruck abgedichtet werden soll, dann ist es oft zweckmäßig, dem Dichtring eine Stütze zu geben (getönt). Außerdem auf diesem Bild zu sehen, in welche Richtung die Dichtlippe zeigen soll: Die Pfeilrichtung gibt an, von wo aus Druck gegen die Dichtung wirkt, aus diesem Raum (rechts) soll kein Öl nach außen (links) entweichen können.





Zum ersten Male ohne
Verkleidung im Bild

Honda-Schreck: YAMAHA 125/250 ccm

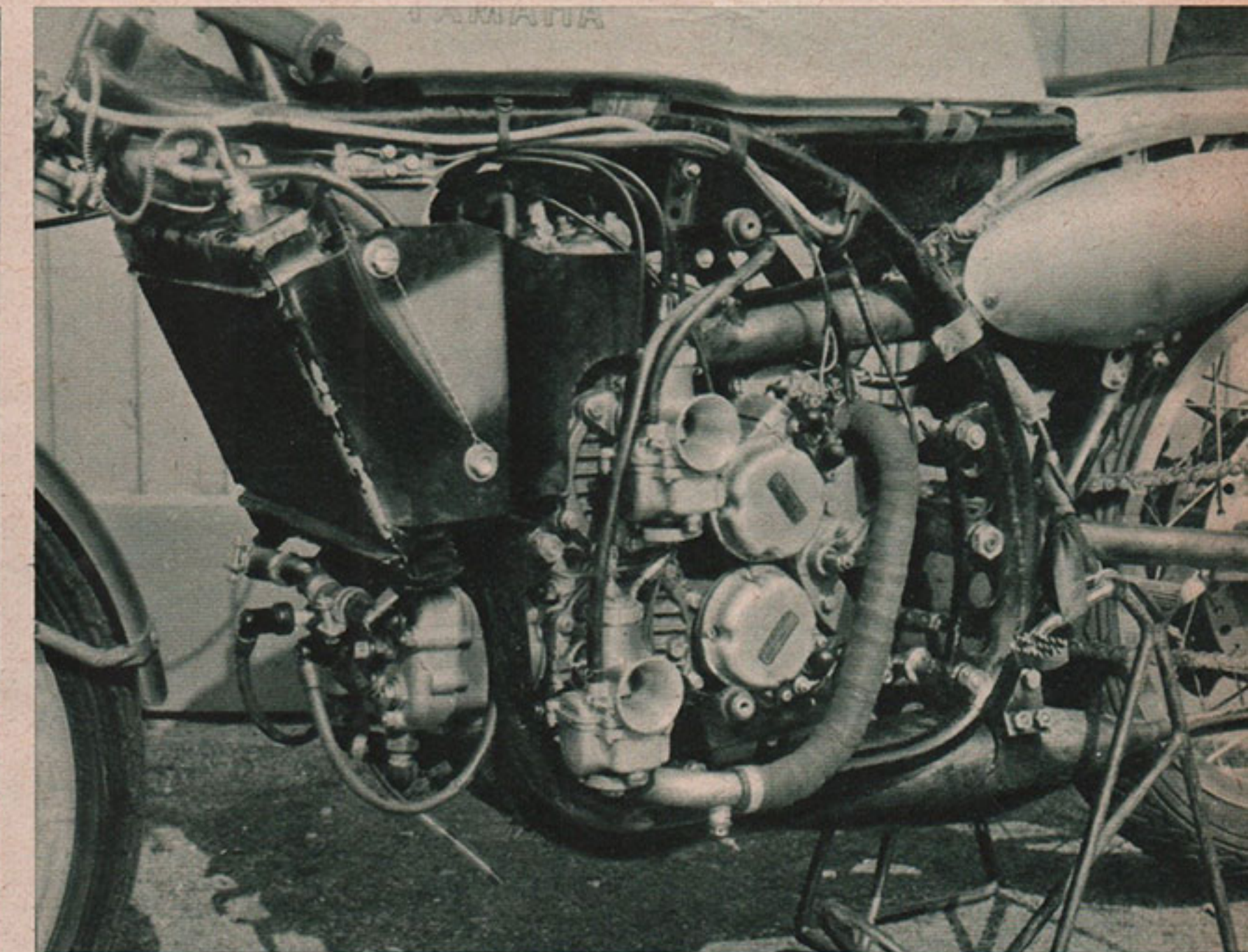
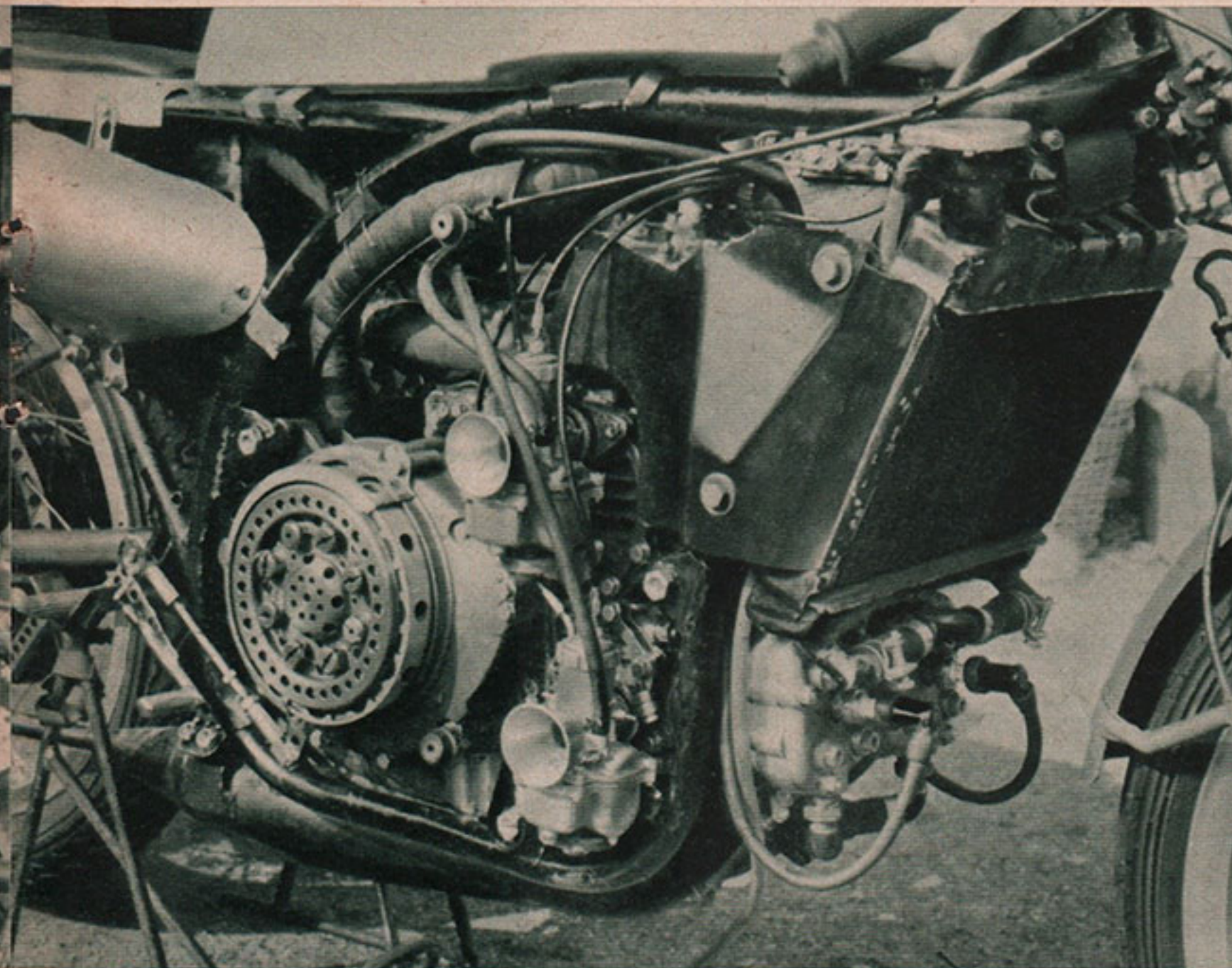
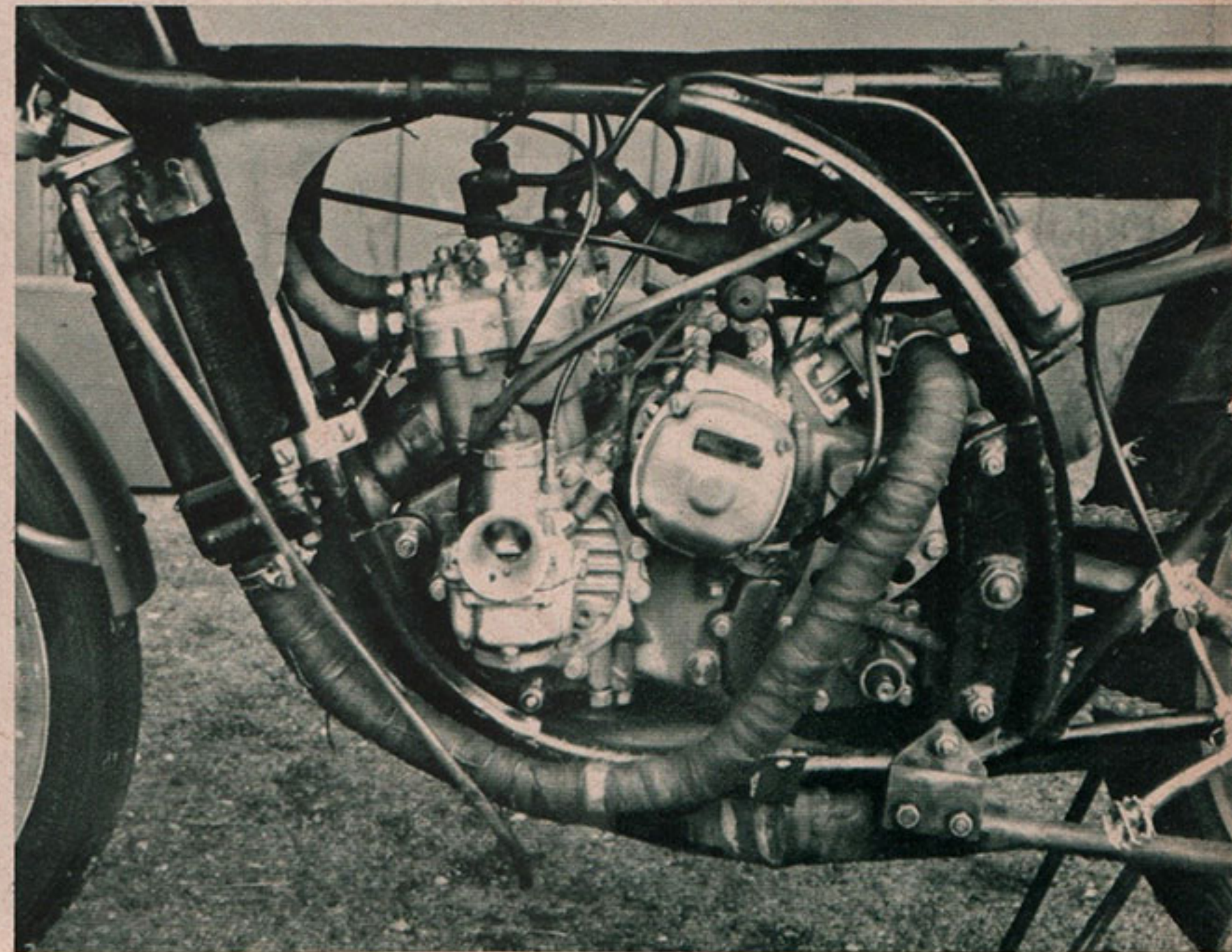
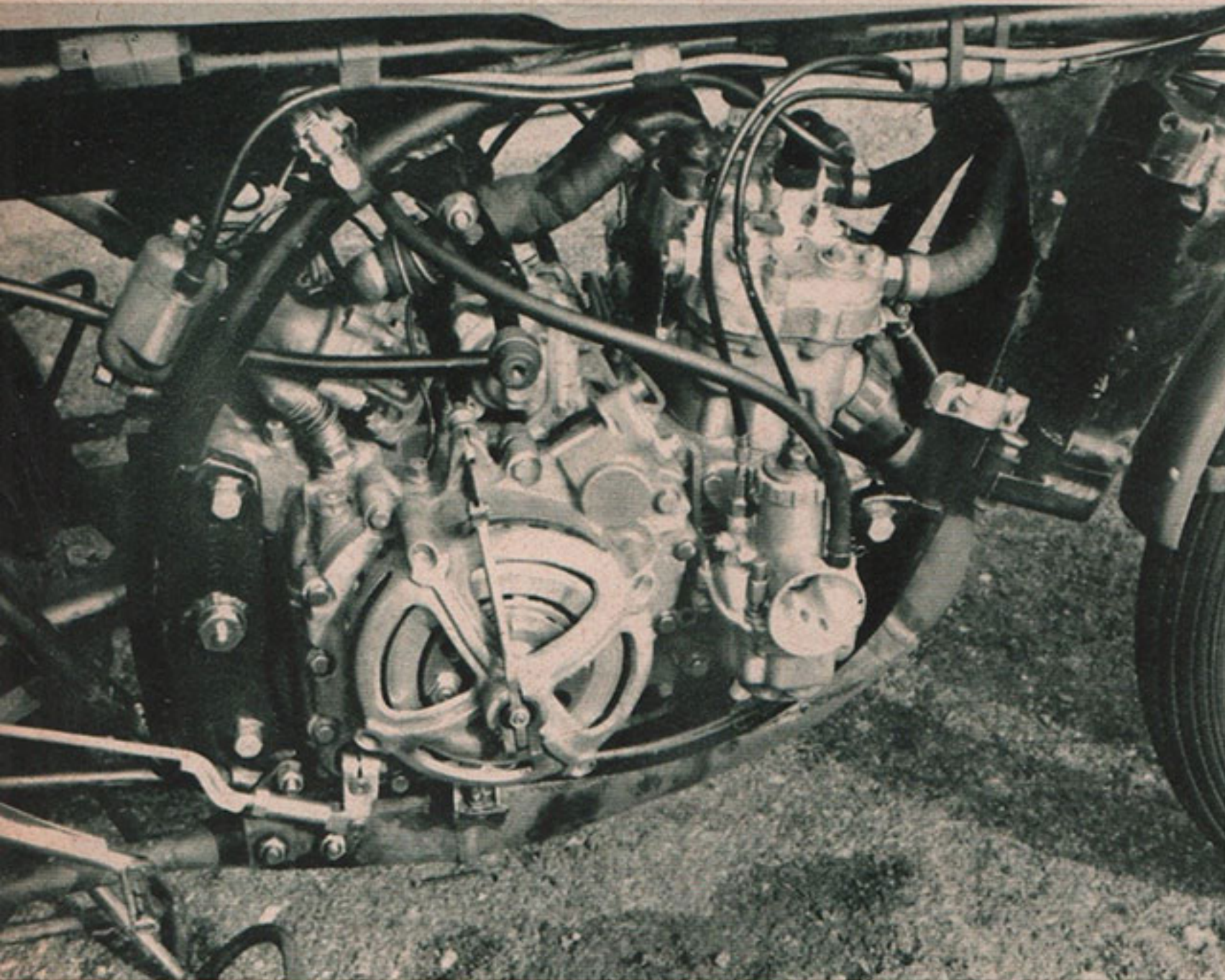
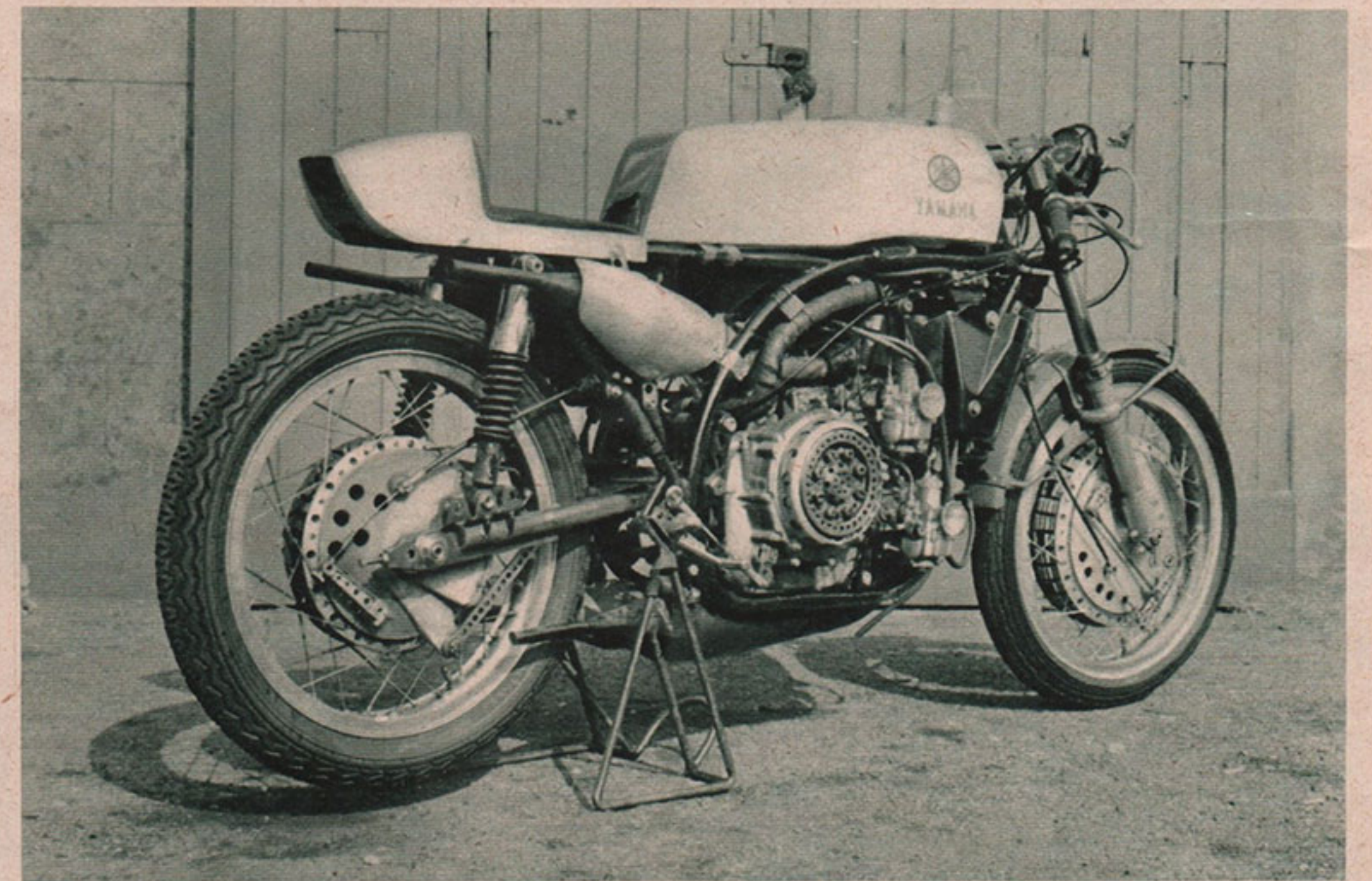


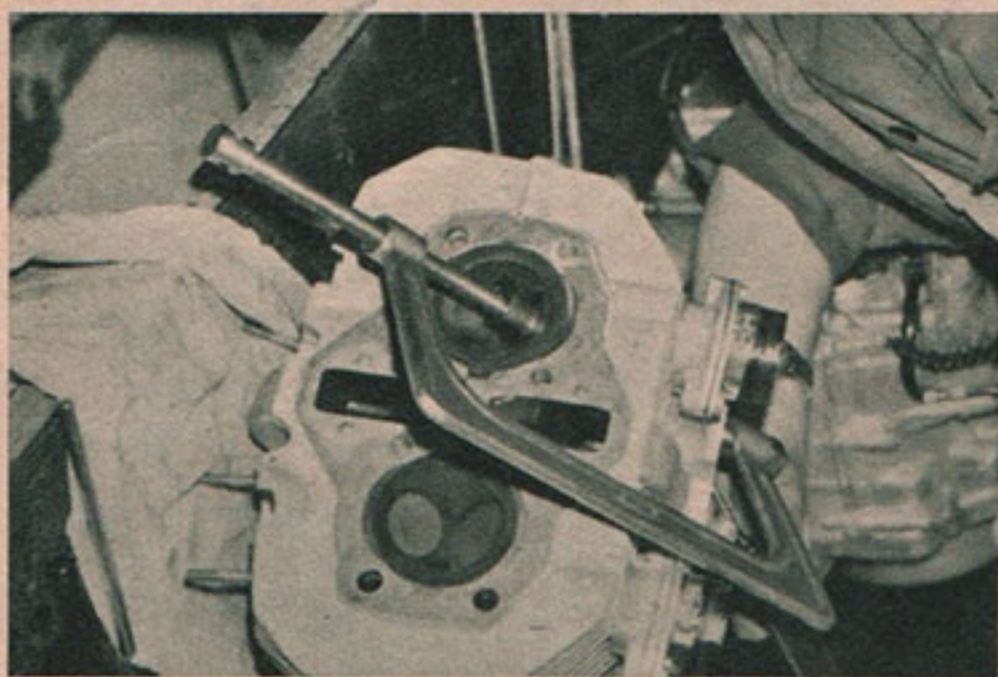
Bilder links: Nachdem die Suzukis in diesem Jahr reichlich vom Pech verfolgt sind, stellen die Yamaha-Zweitakter in den Klassen bis 125 und bis 250 ccm die einzige leistungsmäßig ebenbürtige Konkurrenz für die Honda-Viertakter dar – MZ, Bultaco und andere Zweitakter dieser Hubraumgrößen rangieren durchweg hinter den Spitzenreitern, sofern vom Leistungsniveau die Rede ist. Fast noch mehr als die Honda-Leute ihre Rennmaschinen aber vor neugierigen Blicken und Fotoobjektiven hüteten, laten es die Männer im Yamaha-Stall. Man wußte zwar einiges vom grundsätzlichen Aufbau dieser Zweitaktmotoren, man hörte auch gelegentlich Leistungsangaben, Maximaldrehzahlen und Getriebe-Gangzahlen – aber ohne Verkleidung bekam kein Außenstehender die Yamaha-Maschinen bisher zu sehen. Erst anlässlich des TT-Trainings gab der Rennleiter seine Einwilligung, daß der Mann vom MOTORRAD und einer seiner englischen Kollegen die schnellen Zweitakt-Triebwerke fotografierten – und heute können wir nun unseren Lesern die Bilder zeigen, die Volker Rauch von der Isle of Man mitbrachte.

Die vier Aufnahmen der linken Seite zeigen die 125er Yamaha, den wassergekühlten Parallel-Zweizylinder, der an jedem Kurbelgehäuse einen Vergaser trägt (nachdem der Einlaßvorgang natürlich durch Plattendrehchieber auf der Kurbelwelle gesteuert wird). Die Zündung erfolgt als Magnetzündung mit Generator und außenliegenden Zündspulen – eine Kerze pro Zylinder. Hinter dem Generator sieht man die Wasserpumpe, die bei der tiefen Lage des Kühlers unbedingt erforderlich ist. Die Schmierung erfolgt als Frischölschmierung, deren Pumpe vor der Kupplung (die frei der Fahrtwindkühlung ausgesetzt ist) sitzt. Die Auslaßschlitze liegen vorn, der Antrieb des neugängigen Getriebes erfolgt in der Mitte zwischen beiden Zylindern, die Kurbelwellenkoppelung ist so raffiniert gemacht, daß sich eine geringe Baubreite des Motors ergibt, geringer als beispielsweise bei MZ.

Bilder rechts: Auch die 250er ist als Zweitakter ausgeführt. Aber während ursprünglich der Yamaha-Viertakterrennmotor ein (ebenfalls drehchiebergesteuerter) luftgekühlter Twin war – Mike Duff fährt ihn noch heute –, ließen sich die Yamaha-Konstrukteure, als sie erst einmal den 125er Zweizylinder fertig hatten, auch vom Mißerfolg ihrer Suzuki-Konkurrenz mit dem Quadratter-Vierzylinder 250er nicht abschrecken und teilten auch den Viertelliter-Hubraum auf vier Zylinder auf, die analog zum 125er nun ebenfalls wassergekühlt ausgeführt wurden.

Während aber der – inzwischen wieder aufgegebenen – Suzuki-Vierzylinderrennmotor seine vier Zylinder in Quadratanordnung zeigte und deshalb in wichtigen Details von der durchaus bewährten Anordnung des 125er (und 50er) Twins abwich, zeigen unsere Bilder das deutlich, was man mittlerweile schon wußte: daß nämlich beim Yamaha-Vierzylinder zwei völlig voneinander getrennte 125er Twins so in V-Form gekoppelt sind, daß das eine Zylinderpaar liegend, das andere stehend angeordnet ist. Ein Zahnradtrieb in der Mitte koppelt die vier Einzylinderkurbelwellen und führt außerdem als Primärtrieb zum siebengängigen Getriebe, dessen Kupplung auch hier wieder, der heutigen Rennmotoren-Praxis entsprechend, freiliegt. Genau wie beim 125er sitzt auch hier an jedem Kurbelgehäuse ein Vergaser, wird der Einlaß durch Drehschieber gesteuert und versorgen zwei Generatoren die außenliegenden Zündspulen. Auch hier gewährleistet eine Wasserpumpe den sicheren Kühlmittelumlauf, auch hier werden natürlich die beiden Motorenteile mittels Pumpenschmierung mit Frischöl versorgt, das durch außenliegende Leitungen direkt zu den Triebwerkslagern gedrückt wird (wobei man offensichtlich Erfahrungen zu machen gedenkt, die sich nachher tatsächlich in den Konstruktionen der Serienmaschinen auswirken könnten). Aus Platzgründen sind hier die Auspuffrohre der stehenden Zylinder nach hinten hinausgeführt, während die der liegenden unter dem Motor nach hinten führen. S. R.





Nachdem die Dichtung über das Ventil geschoben wurde (Heft 18, Bild 39 Pfeil und Bild 46), setzt man den Haltering für die Keile auf (Bild 39). Mit der Spannvorrichtung wird dann das Ventil so weit heruntergedrückt (Bild 47), daß man die Keile vorsichtig mit dem magnetischen kleinen Schraubenzieher wieder einsetzen kann. Dabei müssen wir wie bei der Demontage des Zylinderkopfes aufpassen, daß die Keile nicht hinter die Federstäbe fallen.

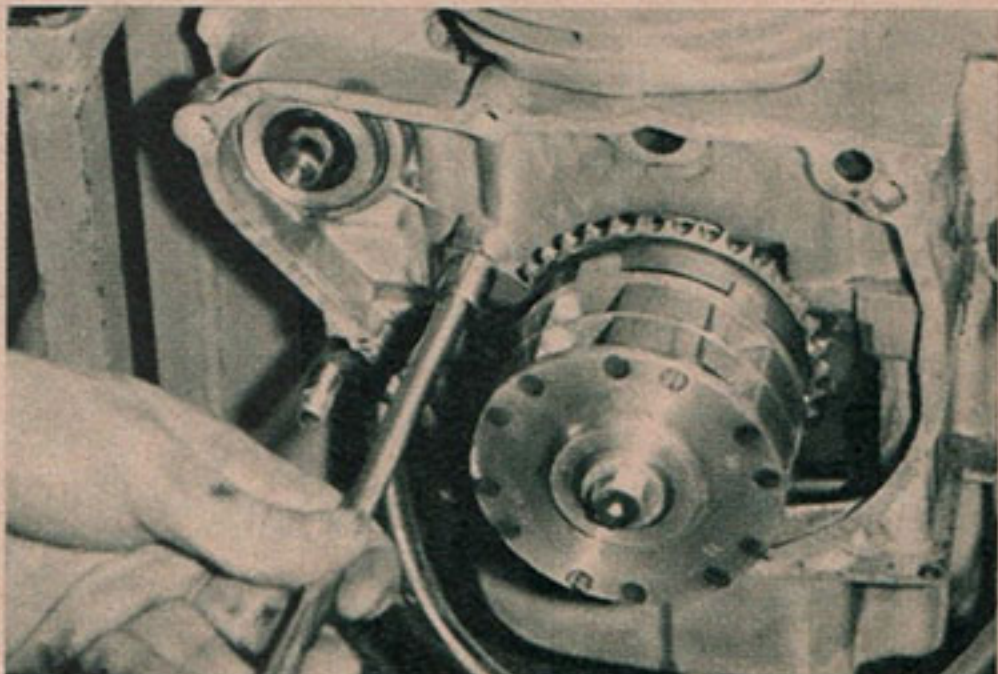
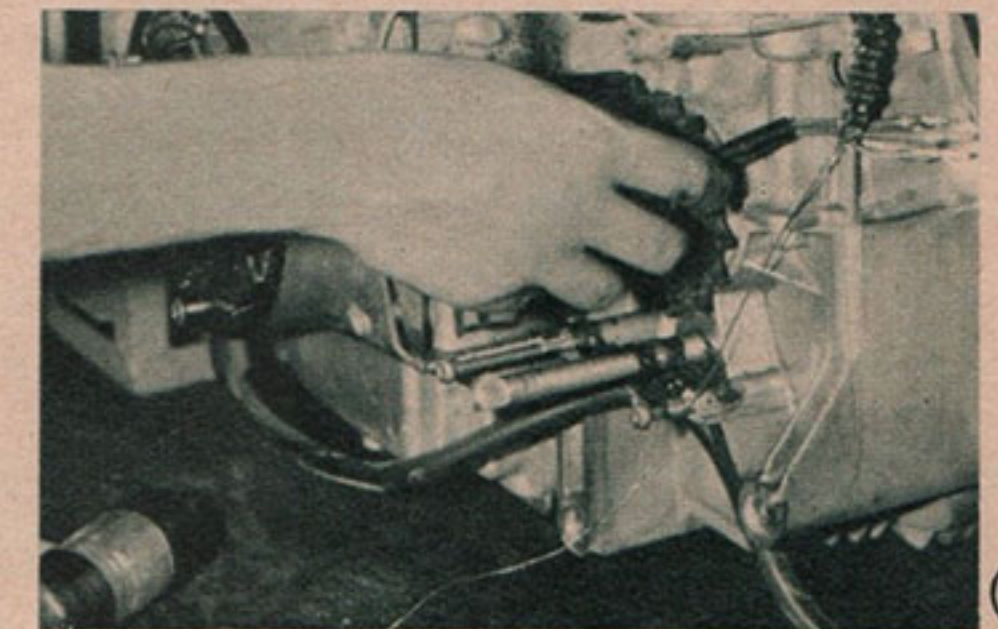
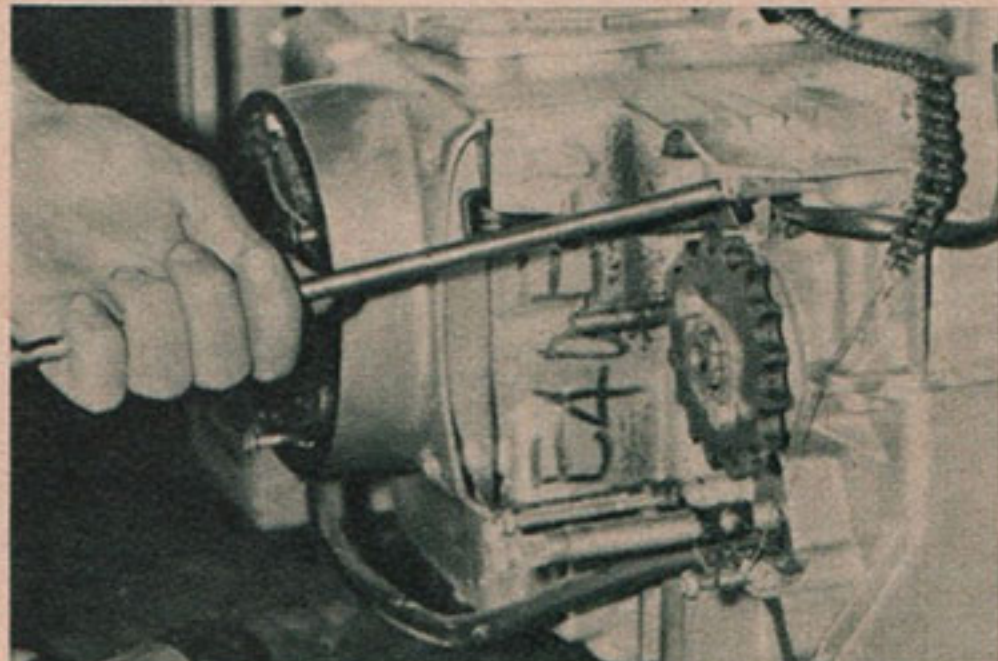
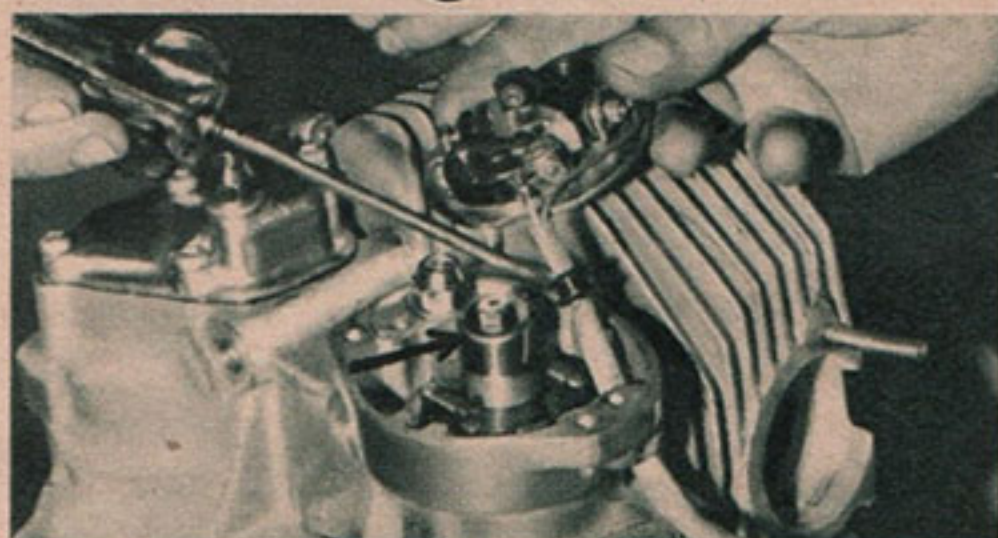
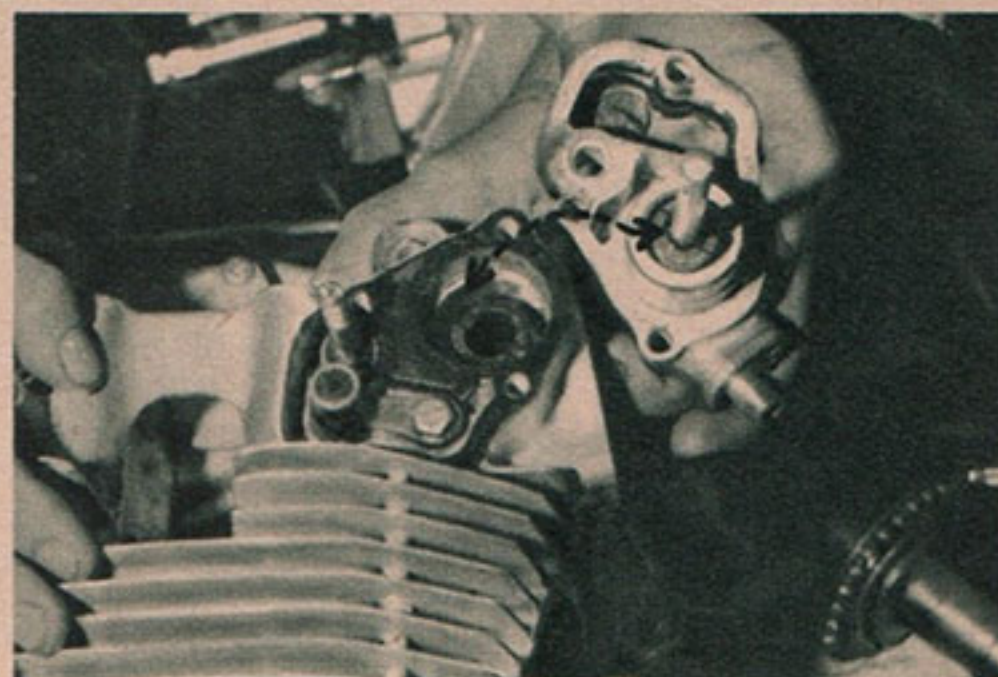
Beim folgenden Einbau der Nockenwellen beginnen wir auf der Auslaßseite. Auf die eventuell weggelegten Ausgleichscheiben achten, wenn diese vorhanden waren! (Siehe Bild 33, Heft 18). Die Nockenwelle wird eingesetzt, wie es Bild 32 in Heft 18 zeigt. Auf der rechten Seite befindet sich der Drehzahlmesser-Antrieb, der mit seiner Nut in die Aussparungen der Welle fassen muß (Bild 48). Die Anlaufscheibe hinter dem Schneckentrieb des Drehzahlmessers darf man nicht vergessen (Bild 49). Der lange Zapfen der Welle auf der linken Auslaßseite ist ein Kennzeichen für die richtige Lage. In Fahrtrichtung auf der rechten Seite des Zylinderkopfes haben die Lagerdeckel für die Nockenwellen eine Markierung für die Einstellung. Damit ergibt sich automatisch die richtige Lage. So ist es nicht möglich, die Nockenwellen verkehrt herum einzubauen. Der Abstand zu den Schleppebeln muß beim Einbau natürlich besonders groß sein, die Einstellung der Exzenter sollte also demzufolge entsprechend vorgenommen werden.

Beim Aufsetzen der Lagerdeckel findet man die richtigen Schrauben dadurch, daß man sie zuerst aufsetzt und beobachtet, ob sie etwa 12 mm aus den Schraubenlöchern herausstehen (Bild 50 verkehrt, zu lang / Bild 51 richtig).

Der Unterbrechnocken faßt in einen Mitnehmerstift auf der Nockenwelle (Bild 52). Die Platte mit Fliehgewichten und Unterbrechnocken wird eingebaut, dann schieben wir das Kabel mit Dichtung (Bild 53) durch die Gehäusebohrung und setzen die Doppelunterbrecherplatte so ein, daß die Arretiernase in die zuständige Aussparung hineinfällt (Bild 54). Beim Festziehen der Mutter für den Fliehkraftregler (Bild 53 Pfeil), wird die Nockenwelle festgehalten, wie das im Bild 28, Heft 18, gezeigt wurde. Das Ventilspiel stellen wir ein, wenn der Zylinderkopf wieder auf die Zylinder aufgesetzt und festgeschraubt wurde. Aus der Demontage-Anleitung des Zylinderkopfes (Hefte 17 und 18/1966) lassen sich alle Details entnehmen, die hier aus Raumgründen nicht abgebildet wurden. Der Zylinderkopf ist damit fertig montiert.

Die Demontage des Motors geht weiter

Mit dem Kreuzschlitzschraubenzieher (Bild 55) oder mit dem Schlagschrauber (Bild 56) lösen wir die Schrauben auf der rechten Motorseite, die den Gehäusedeckel, den Schalter für die Leerlaufanzeige mit Lichtmaschinenkabel halten. Das Kabel wird aus seiner weiteren Halterung herausgezogen



47

49

52

54

56

58

48

51

53

55

57

60

59

Die Welt des Erdöls — die Welt von ARAL

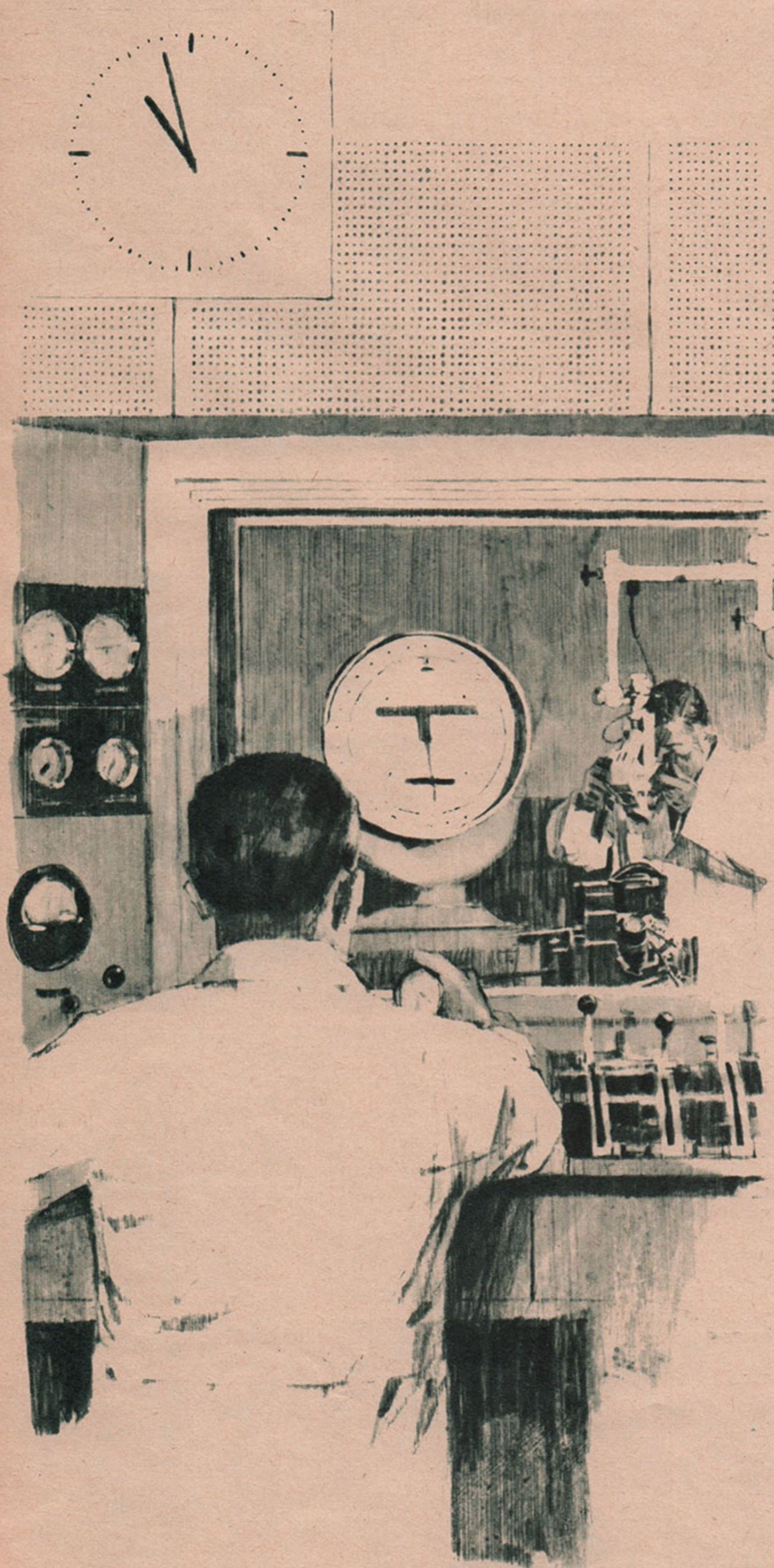
Die Entwicklung steht niemals still

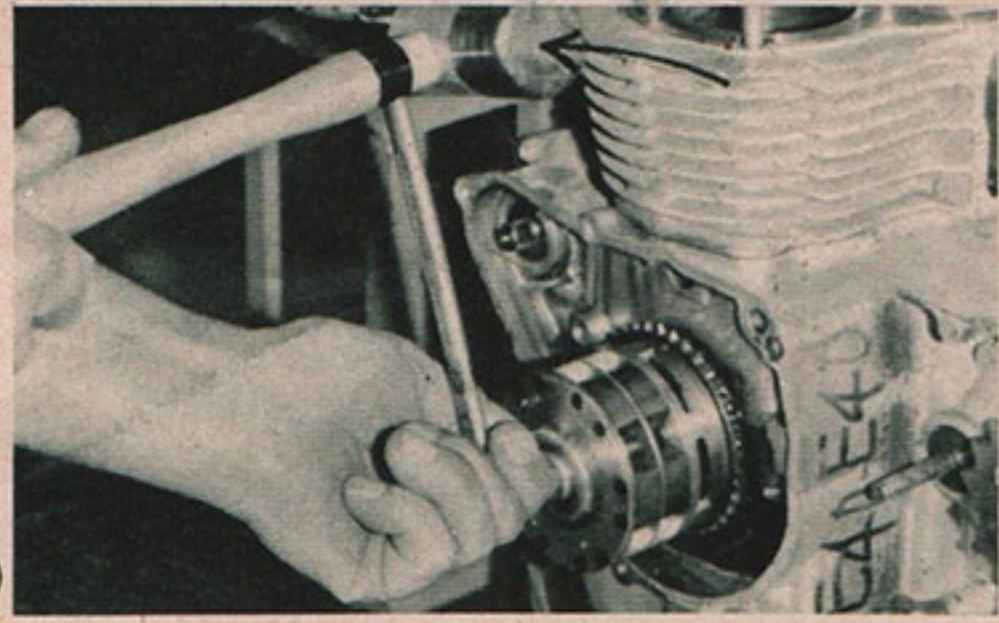
Messen und prüfen. Forschen und entwickeln. Testen und erproben — bis zu optimalen Rezepturen. Das ist typisch für ARAL: alle Arbeit steht unter dem Qualitätsgedanken.

ARAL und ARAL SUPER sind Kraftstoffe eigener Prägung — Ergebnisse der ARAL-Forschung: ergiebig und fortschrittlich — die reine Kraft.

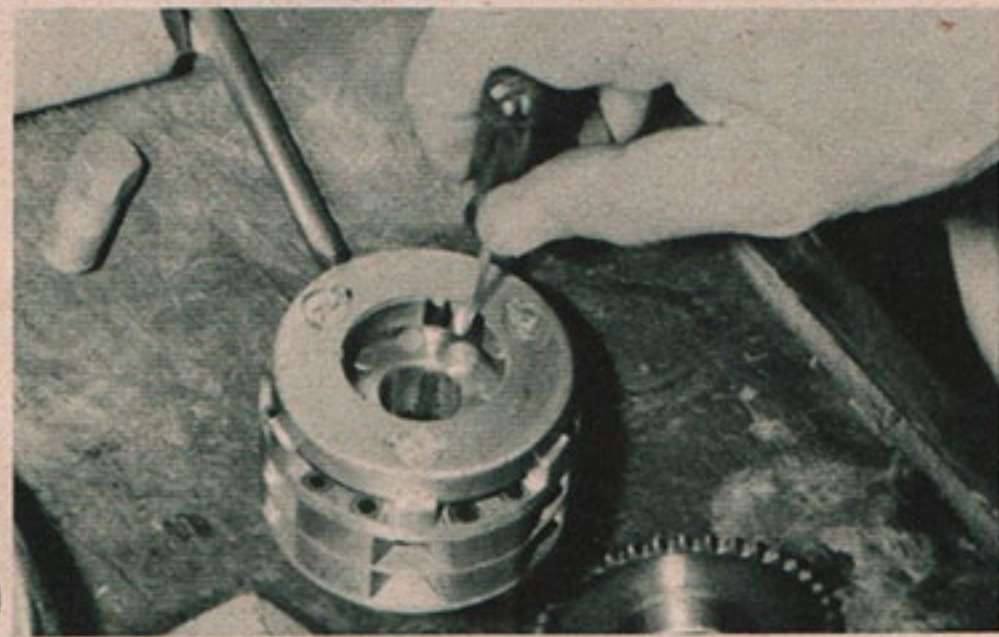
Dazu freundlicher Kundendienst — selbstverständlich. Und ARAL SUPER Motor Oel, das in arktischer Kälte ebenso erprobt ist wie in tropischer Hitze.

Wo
Fortschritt
ist, da ist
ARAL

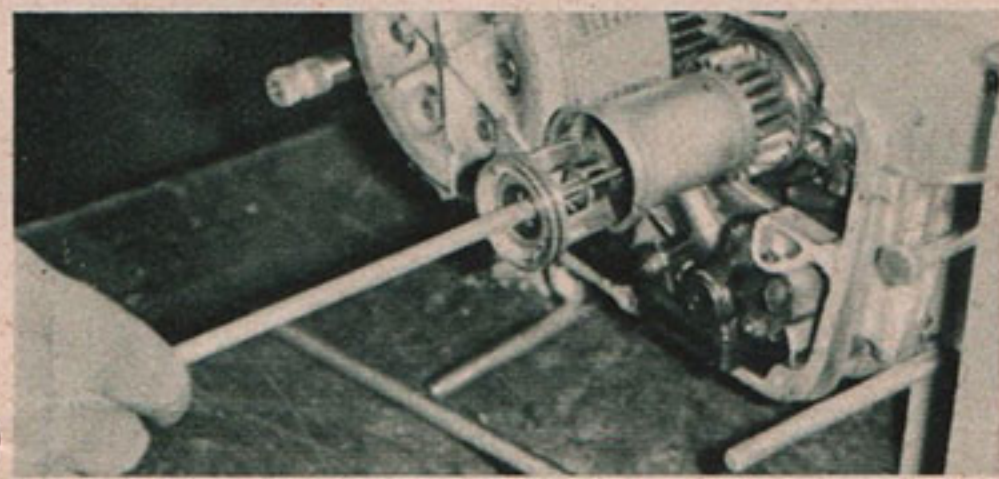




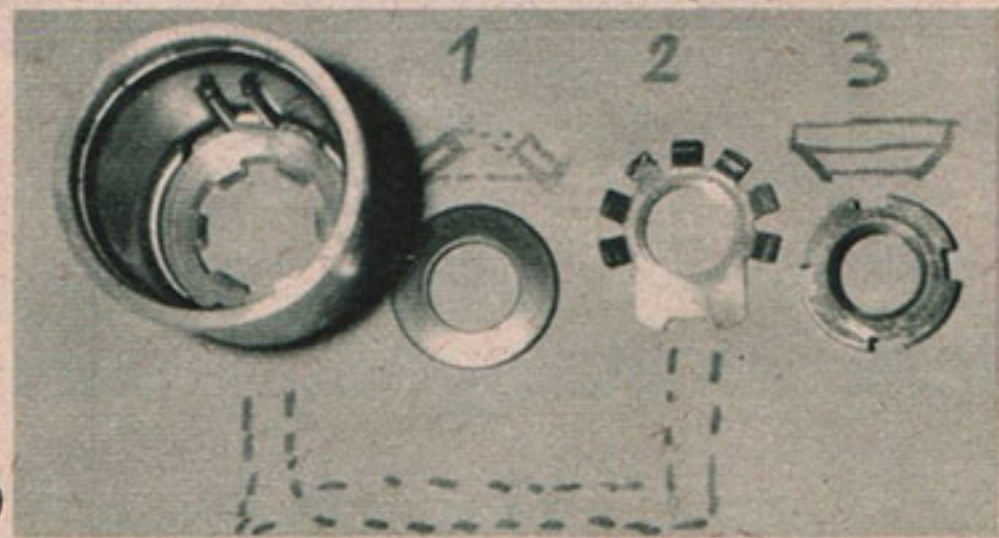
61



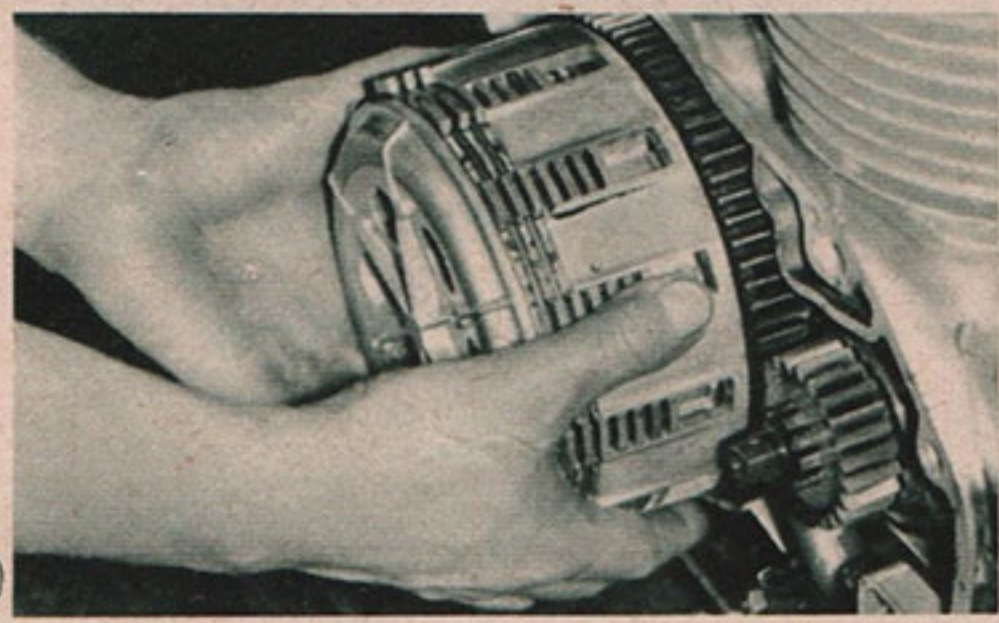
62



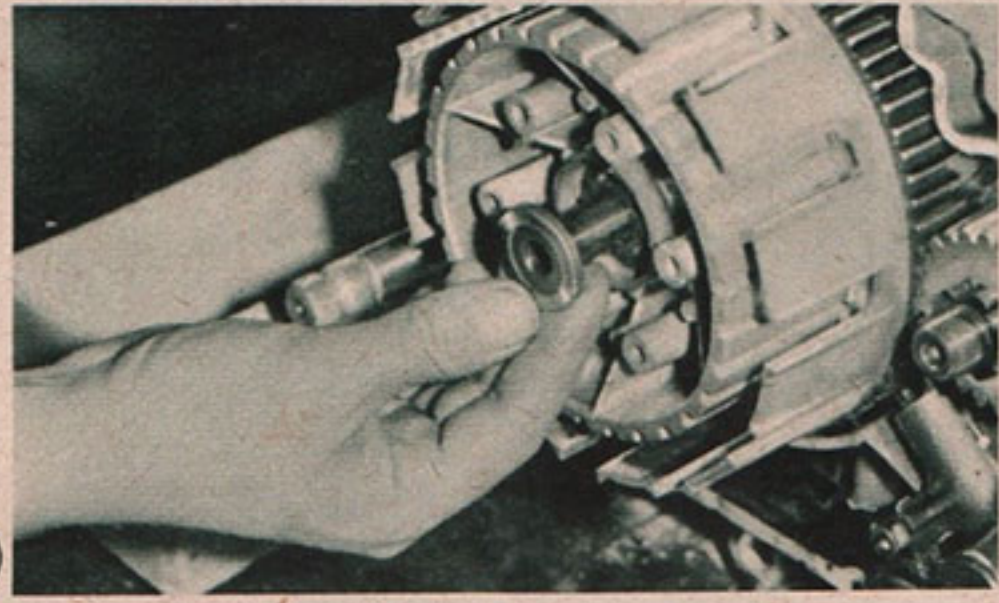
64



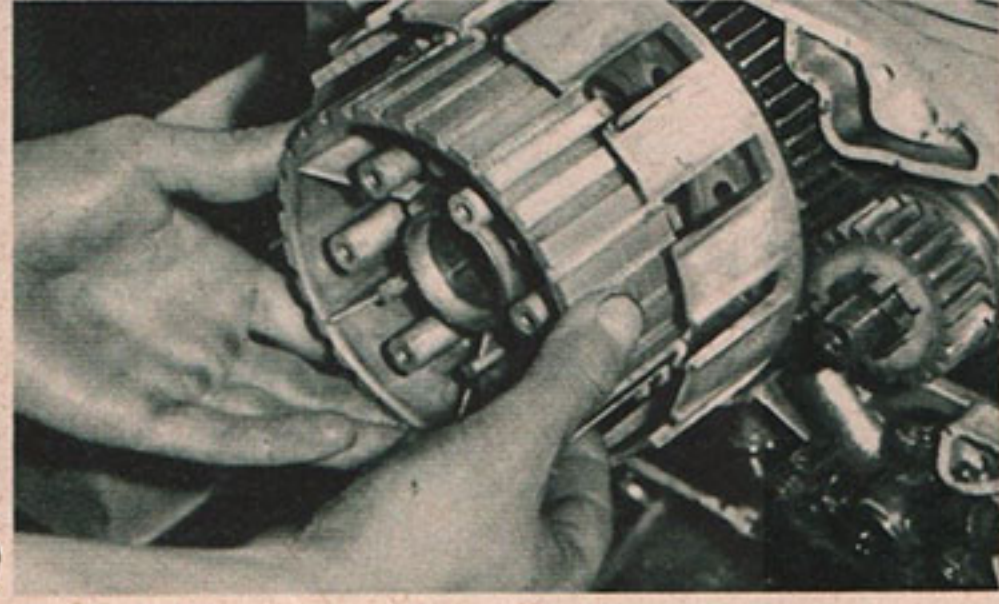
66



68



69



71

(Bild 57). Mit dem Gummi- oder Kunststoffhammer klopfen (nicht schlagen!) wir den Gehäusedeckel los (Bild 58), wobei wir darauf achten, die Dichtung nicht zu zerstören, falls wir nicht später für die Montage des Motors sowieso einen völlig neuen Dichtungssatz verwenden wollen (was zu empfehlen wäre).

Das Anlasserritzel mit Antriebskette läßt sich sehr leicht abziehen und abnehmen (Bild 59). Danach schraubt man das Halteblech los (Bild 60), das das Antriebsrad auf der Kurbelwelle festhält.

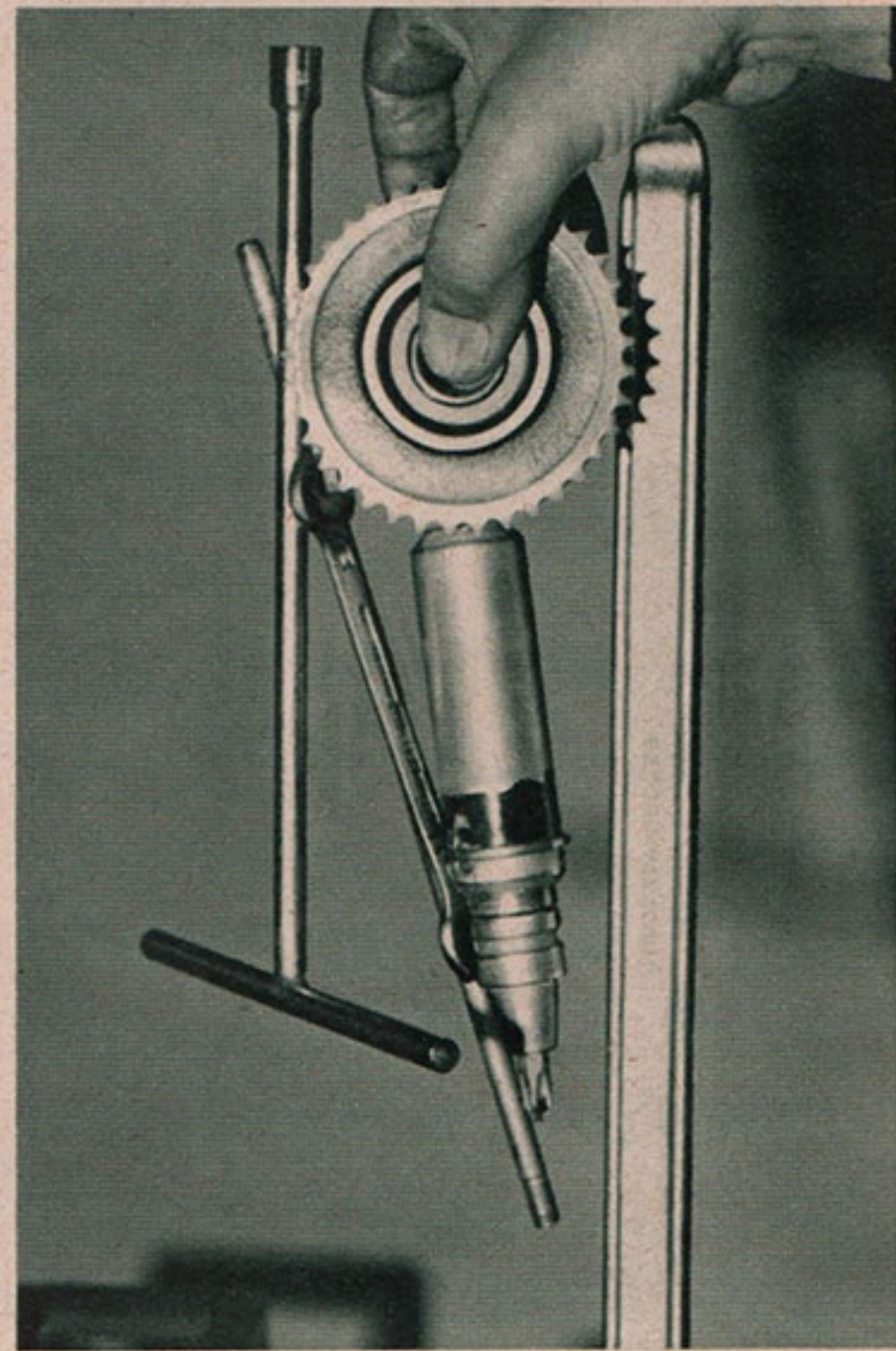
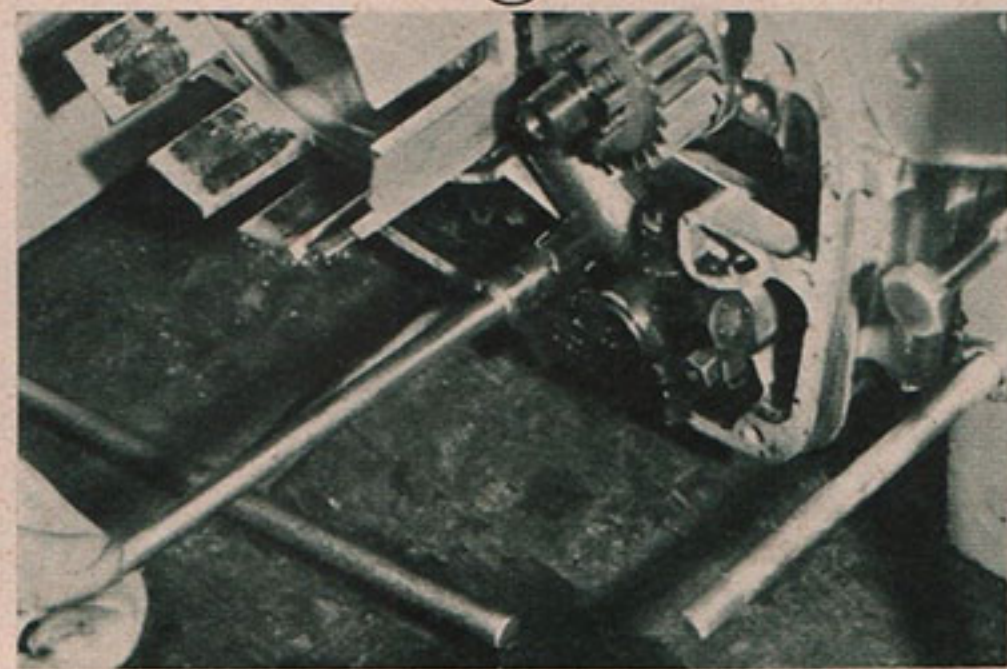
Auf die Mutter, die den Lichtmaschinenrotor auf der Welle hält, setzen wir einen gekröpften Ringschlüssel auf. Wenn man nun mit dem Kunststoffhammer einen kurzen, harten Schlag auf das äußere Schlüsselende setzt, löst die Mutter sich sehr leicht, ohne daß man die Kurbelwelle festhalten muß (Bild 61 Pfeil: Schlagrichtung). Beim Abnehmen des Rotors muß man aufpassen, daß die Arretierwalzen für den Freilauf nicht herausfallen (Bild 62), da sie sonst magnetisiert und angezogen werden, so daß der Freilauf gesperrt bleibt. Wie stark die Magnete des Rotors sind, zeigt Bild 63. Der schwere Schlagschrauber, ein T-Schlüssel, ein Bolzen, Maulschlüssel und langes Montiereisen werden glatt festgehalten. Man könnte noch weitaus mehr Lasten anhängen. Deswegen muß man den Rotor an einem Ort weglegen, an dem er keine Metallteile, Feilspäne, Abrieb, Metallstaub usw. anziehen kann!

Am besten wickelt man ihn in einen ganz sauberen Lappen fest ein und legt ihn staubfrei in einen Schrank oder eine Lade hinein.

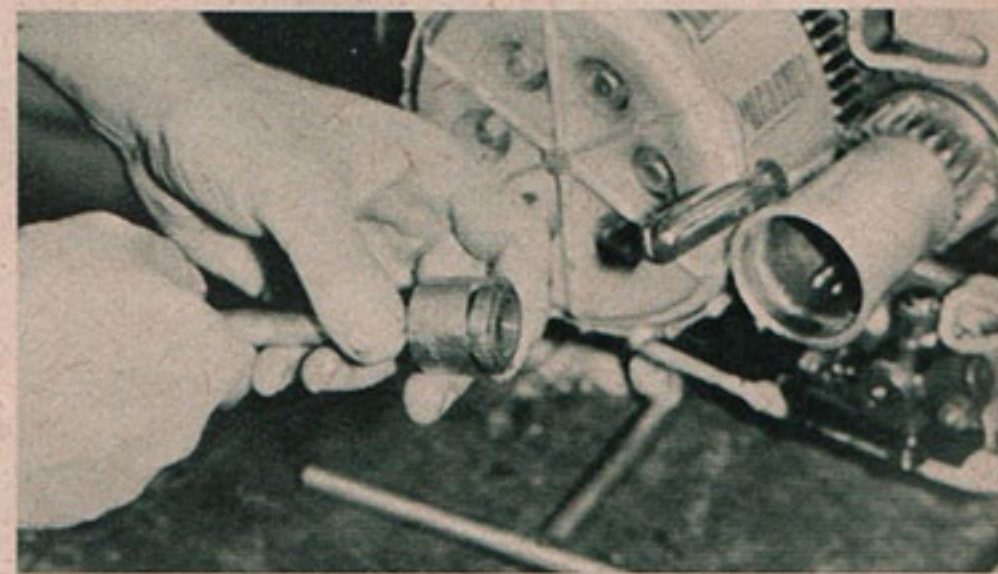
Wir wenden uns der rechten Motorseite zu. Dort befinden sich Kupplung und Ölpumpe mit Ölzentrifuge. In den Zentrifugenkörper führen wir einen 8 mm Stehbolzen mit seinem Gewinde ein, um die Schaufeln herausziehen zu können (Bild 64). Anschließend müssen wir die in der Zentrifuge befindliche Nutmutter losdrehen. Hierzu ist leider ein Spezialwerkzeug von Honda nicht zu umgehen (falls man sich den Nutmutternschlüssel nicht selbst herstellen will). Dieser Nutmutternschlüssel ist jedoch sehr einfach, er wird aufgesetzt und die Mutter losgedreht (Bild 65). Nun kann man das Gehäuse abnehmen. Unter der Nutmutter (Bild 66/3) liegt eine Arretierscheibe (Bild 66/2) und ein Sicherungsblech (Bild 66/1). Die genaue Lage dieser Teile ist in Bild 66 skizziert. Ohne Lösen der Ölzentrifuge läßt sich die Kupplung nicht ausbauen.

Zum Ausbau der Kupplung drehen wir erst die Kupplungsschrauben los, nehmen die Federn heraus (Bild 67) und holen dann Lamellen und Scheiben aus dem Kupplungskorb (Bild 68) heraus. Der innere Kupplungsteil ist noch drin. Um ihn herauszubekommen, nimmt man den Druckpilz ab (Bild 69). Auch die Druckstange zieht man heraus — und verliert möglichst nicht die Druckkugel, die hinter der Druckstange liegt. Nachdem man den Sprengring geöffnet hat (Bild 70), nimmt man den inneren Kupplungsteil ab (Bild 71). Achtung! Ohne Demontage der Ölpumpe kann man den Kupplungskorb nicht entfernen, da der Ölumpfenantrieb mit seinem Exzenter vom Kupplungsrad angetrieben wird. Daher öffnen wir die Sicherungsbleche an der Pumpenbefestigung und drehen die Haltemuttern los (Bild 72). Dann kann man Kupplungskorb und Ölpumpe zusammen entfernen (Bild 73).

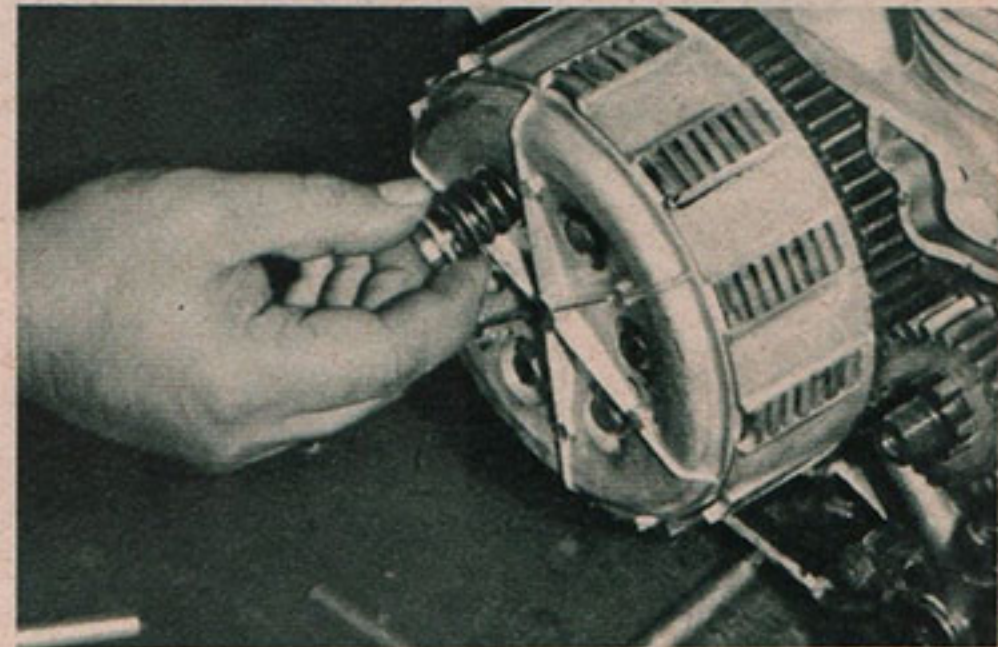
72 (Wird fortgesetzt)



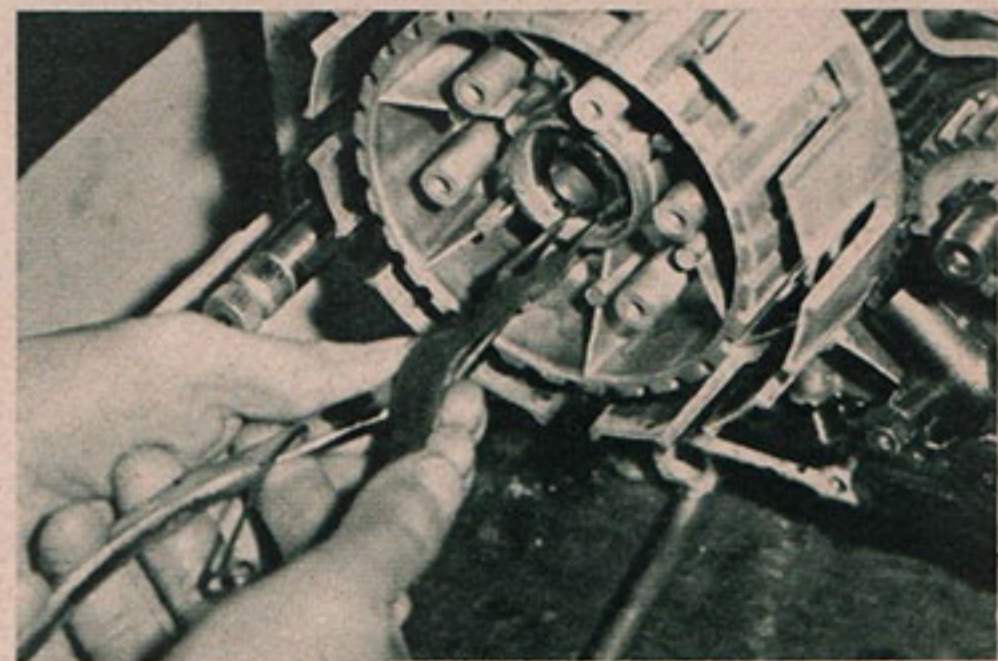
63



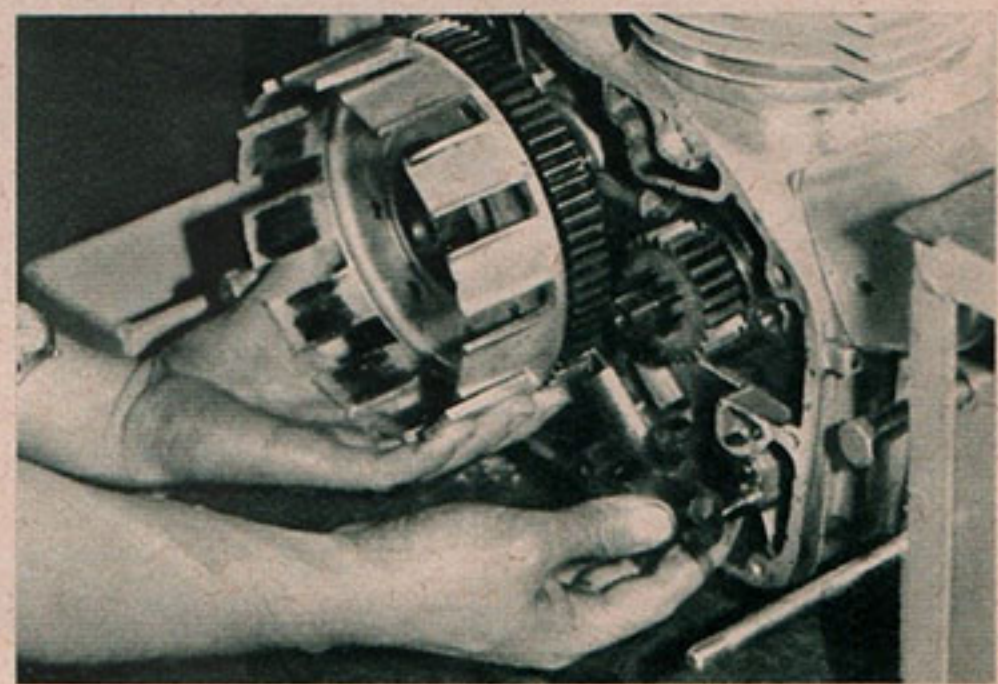
65



67



70



73



Fortschritt durch Information

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

VOGEL-VERLAG WÜRZBURG

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

Fachzeitschriften-Programm

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

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

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

Anschrift _____

Treffen am Stilfserjoch („Stella Alpina“ Rallye)

Trotz des schlechten Wetters waren aus Deutschland 45 Motorradfahrer Ende Juli zum Treffen am Stilfserjoch gefahren, das vom BMW-Club Turin veranstaltet worden war. Aus England waren 62 Fahrer gekommen und hatten im Kreise von 200 Motorradfahrern und 140 Maschinen aus sieben europäischen Nationen an der Aufahrt über die Paßstraße (unser Bild) teilgenommen. Unter den Fahrern war einer aus Australien und einer aus Neuseeland, die beide eine Europareise machten.

Über 2700 m hoch geht es hinauf, und man hat von oben einen herrlichen Blick auf die Ortler-Gruppe. Vielen MOTORRAD-Lesern dürfte die Stilfserjoch-Straße gut bekannt sein, und es läßt sich denken, welches Motorradfest dort gefeiert wurde. Trotz des zum Teil schrecklichen Wetters während der Anfahrt, waren die Berge gut sichtbar. Der Organisator, Mario Artusio aus Turin, hatte alles unternommen, um das Treffen freizügig und interessant zu gestalten. Das Erlebnis der Bergwelt und die interessante Straße taten das ihrige dazu. Es wäre schön, wenn diese Treffen insofern Schule machen würden, als man schon eine gewisse Fahrleistung verlangt, um teilnehmen zu können.

Klacks



Moped - Mofa - Mokick - Roller



und sportliche Krafträder von 50-250 ccm. Verlangen Sie bei Ihrem Händler eine neue Puch!

Warum? Weil sie mehr bietet: mehr Leistung, mehr Komfort, mehr Geschwindigkeit - und eine Qualität, wie man sie heute nicht mehr kennt.

**DEUTSCHE STEYR-DAIMLER-PUCH GMBH,
8228 Freilassing/Obb., Postfach 140**

Moto Cross Oberlahn

Laubus-Eschbach ist immer für Überraschungen gut! War es im vergangenen Jahr die Tatsache, daß man ein eigenes Gelände hat, so heute die völlig umgebaute, breite Strecke, die dazu noch vollkommen umzäunt ist. Ideen muß man haben, und außerdem etwas Fingerspitzengefühl, denn wie die Laubus-Eschbacher an das Holz für die Streckenabspernung gekommen sind, ist eine Story für sich. Trotzdem, so gekonnt die Streckenabspernung ist, so sicher für die Zuschauer, birgt sie aber einen kleinen Denkfehler. Denn durch diese lückenlose Einzäunung können ausgefallene Fahrer nicht mehr ihre Maschinen von der Strecke schieben, was gewisse Gefahrenmomente mit sich bringt. Vielleicht überprüft man die Einzäunung einmal nach diesem Gesichtspunkt, und schafft an besonders gekennzeichneten Stellen Durchgänge für Fahrer und Maschinen.

Darüber hinaus sollte man sich, nachdem nun einmal eine permanente Strecke vorhanden ist, mit einer Startanlage befassen. Flaggenstart mag, in der Hand eines Könners, bei kleineren Veranstaltungen angehen. Bei Meisterschaftsläufen aber, besonders bei den zweiten Durchgängen, ist eine solche Startart wegen der mehr als nervösen Fahrerfelder nicht mehr brauchbar. Und so war es auch hier! Die Starts zu den ersten Durchgängen waren gut bis sehr gut, aber die Starts der zweiten Durchgänge schlecht, wobei ich den Start der Klasse bis 500 ccm Lizenz sogar als glatten Fehlstart bezeichnen möchte.

Das Geschehen des Tages wurde mit dem ersten Durchgang der Klasse bis 250 ccm eröffnet. In einem geglückten Blitzstart setzte sich Adolf Weil an die Spitze, gefolgt von Stauch, Schmider und Walz. In seiner zielstrebigsten Fahrweise, ohne einen Meter zu verschenken, baute Weil seinen Vorsprung aus, während hinter ihm ein erbitterter Kampf um den zweiten Platz tobte, der leider durch den Ausfall von Otto Walz in der siebten Runde etwas an Würze verlor. Trotz heftigster Angriffe von Schmider war Stauch vom zweiten Platz nicht zu vertreiben.

Im ersten Durchgang der Klasse bis 500 ccm kam, nach einem nicht ganz einwandfreien Start, die Spitze in der Reihenfolge Specht, Walz, Schmider aus der Startrunde zurück, aber schon in der fünften Runde war Specht durch Schalthebelbruch auf Platz acht zurückgefallen. Er hatte sich jedoch schon bald auf die neue Situation eingestellt, und mühsam mit dem vorhandenen Schalthebelrest schaltend, schob er sich bis zur siebten Runde auf Platz zwei vor. Otto Walz stürzte an derselben Stelle, an der er schon im

Lauf der Klasse bis 250 ccm zu Boden mußte und verlor damit seine führende Position. So führte Erwin Schmider mit einem Vorsprung von 31 sec das Feld an. Als er abgewinkt wurde, hatte sich Otto Walz noch auf Platz drei hinter Chr. Specht geschoben, nachdem er kurz vorher den fabelhaft fahrenden Wolfgang Müller überholen konnte.

Fünf Runden lang führte Erwin Schmider das Feld der Klasse bis 250 ccm im zweiten Durchgang an, bis er Adolf Weil an sich vorbeiziehen lassen mußte, der unangefochten seinen Vorsprung Runde für Runde vergrößerte. Stauch auf dem dritten Platz konnte nicht mehr zu Schmider aufschließen, war aber auch nie von Anton Kleele auf Platz vier bedroht, so daß sich das Interesse mehr und mehr auf das Mittelfeld konzentrierte, wo besonders zwischen Bauer, Näger und Kocjas hart um die Plätze gekämpft wurde.

Im zweiten Durchgang der Klasse bis 500 ccm ging Christoph Specht vom Start weg an die Spitze. Mit seinem unheimlichen Tempo konnten nur Schmider und Walz mithalten. Als dann Walz wiederum an derselben Stelle zu Boden mußte (da muß irgend etwas an der Strecke nicht stimmen, denn dort stürzten viele Fahrer, darunter Stoll mit Armbruch) lagen im Ziel nur noch Specht und Schmider in einer Runde. Trotzdem konnte Specht die 31 sec aus dem ersten Durchgang nicht aufholen, so daß der Gesamtsieg Erwin Schmider nicht mehr zu nehmen war, der dann auch aus den Händen des hessischen Justizministers „seine wohlverdiente Siegerehrung“ überreicht bekam.

Die beiden eingeschobenen Ausweissfahrerläufe in den Klassen bis 250 und 500 ccm konnte der einheimische Ernst Schmid für sich buchen. Die Organisation, kameradschaftlich unterstützt von den sachverständigen Funktionären des MSC Beuern, klappte ausgezeichnet, nur hätten die zahlreichen Zuschauer einen Streckensprecher verdient, der voll mit der Materie vertraut ist.

Dr. Baumann

Ergebnisse:

Klasse bis 250 ccm, Lizenz:

1. A. Weil, Solingen (Maico); 2. E. Schmider, Wolfach (CZ); 3. G. Stauch, Sielmingen (CZ); 4. W. Bauer, Harthausen (Maico); 5. K. Kocjas, Gladbeck (CZ); 6. G. Eckenbach, Hildrizhausen (Montesa).

Klasse bis 500 ccm, Lizenz:

1. E. Schmider, Wolfach (CZ); 2. Chr. Specht, Poltringen (Maico); 3. W. Müller, Essen (GZO Triumph); 4. J. Steffen, Dägeling (Husqvarna); 5. E. Siegle, Oberndorf (WaBeHa).

Ausweis 250 ccm:

1. E. Schmid, Laubus-Eschbach (CZ); 2. W. Weber, Palmersheim (CZ); 3. H. Staab, Aschaffenburg (Maico).

Ausweis 500 ccm:

1. E. Schmid, Laubus-Eschbach (Maico); 2. H. Pütz, Kuchenheim (Maico); 3. A. Krischer, Düren (Jawa).

HARRO stellt aus **IFMA** Halle 11
mit an **Gang K**
auf der **Stand 4**

Rennkombi, Tourenkombi DGM
Tankrucksäcke ELEFANTENBOY,
Pelzanzug EISBÄRHAUT,
Kradmantel WETTERBURG, Nierenschutzgürtel,
Moto Cross-Hosen, Leder-Jacken, Handschuhe usw.

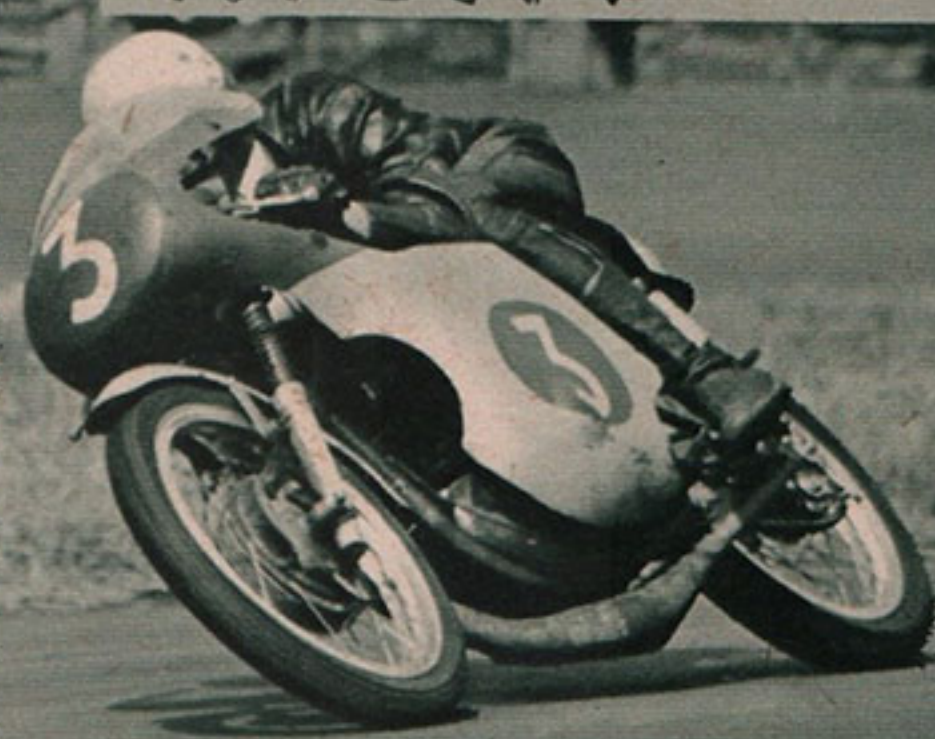
Besuchen Sie mich, oder schreiben Sie mir. Prospekte kostenlos.

HARRO Gerberei u. Lederbekleidungsfabrik
Inhaber Ernst Harr, 7271 Rohrdorf bei Nagold

Telefon 07452/360

Größe	Decke/Schl.	DM	DM
3.00-16	44.60	8.70	
3.25-16	46.60	8.70	
5.00-16	70.80	11.60	
2.25-17	35.20	8.50	
3.00-17	47.-	8.50	
3.25-17	47.-	8.50	
3.50-17	50.80	8.50	
2.75-18	41.30	8.60	
3.00-18	44.70	9.30	
3.25-18	50.50	9.30	
3.50-18	53.40	9.30	
4.00-18	68.50	10.20	
2.75-19	39.30	9.10	
3.00-19	45.50	9.10	
3.25-19	50.80	9.60	
3.50-19	55.70	9.70	
4.00-19	68.50	10.20	
3.00-20	48.30	9.60	
2.25-21	33.30	8.40	
2.75-21	53.20	9.10	
3.00-21	56.-	9.70	
AvonGrand-PrixReifen			
3.50-19	82.50	9.70	

AVON-Motorradreifen



DETLEV LOUIS · HAMBURG 13

RENTZELSTR. 7 IMPORT TEL. 44 74 91

MOTORRÄDER · ERSATZTEILE · ZUBEHÖR

**Strömungsgünstige
Rennsportverkleidung**
für sämtl. Moped- u. Motorradtypen



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

Der metallische Kitt

PLASTEEL

für Blechschäden, Holz-, Glas-, Rohr-
bruch-, Gewinde und Teile erneuern,
knetbar und formbar. 80% Metall /
1200 kg/cm² druckfest, einfachste Ver-
arbeitung. Handpackung DM 4.90,
550 g DM 25.40, Kilo DM 37.70 und
Nachnahmespesen. Im Fachhandel
oder PLASTEEL-Vertrieb, 6 Frank-
furt (Main), Dornbusch 12.

Kunststoffboote
Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode
auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von
Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Bro-
schüre polyester + glasseide mit genauer Anlei-
tung u. Preisliste geg. DM 3.90 + Nachnahme von
CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. S49
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Anzeigenschluß

für das Berichtsheft

zur IFMA (Heft 21)

ist der 22. Sept. 1966

Weltmeisterschafts-Endlauf der Klasse
bis 500 ccm beim

Moto Cross Beuern

Es waren so ziemlich alle Fahrer, die in dieser Weltmeisterschaftsklasse Punkte haben, außer Jeff Smith, der verletzt ist, und Paul Friedrichs, am Start. Ja sogar Fahrer wie z. B. der Russe Victor Arbekow, den man sonst nur in der Klasse bis 250 ccm zu sehen gewohnt ist. Und da wir von den Russen sprechen, so fiel auf, daß sie anscheinend über einen sehr beachtlichen Stamm weltmeisterschaftsreifer Fahrer verfügen, denn ständig tauchen hier neue Gesichter und Namen in den großen Rennen auf. Diese Fahrer werden von ihren Betreuern taktisch ausgezeichnet gemanagt, verfügen aber auch über ein hervorragend hergerichtetes Maschinenmaterial, und sie wissen mit diesen Apparaten, wenn auch mit einem enormen körperlichen Einsatz, sehr gut umzugehen.

Schon beim Training gab es eine Überraschung, als Adolf Weil (Deutschland) mit seiner Maico die beste Zeit fuhr, aber noch größer wurde sie, als er im ersten Lauf schon nach der 4. Runde an der Spitze vor Válek und Arbekow lag, und seinen Vorsprung ausbaute. Leider hielt er aber in der 8. Runde in der Schlucht an, um seinen Schalthebel wieder gerade zu biegen,

Oben: der tschechische CZ-Fahrer Vlastimil Válek, der in Beuern den zweiten Platz im Gesamtklassement schaffte. Unten: Adolf Weil (Maico) hatte alle Siegeschancen, leider aber Pech mit der Elektrik. Hier kämpft er (34) mit dem Engländer Dave Bickers auf CZ (4) zu Anfang des zweiten Laufes um die Spitze.



so daß er zunächst auf den 6. Platz, und in der 10. Runde sogar auf den 8. Platz zurückfiel. Aber nun zeigte Weil, daß er wirklich fahren kann, denn in einer unglaublichen Verfolgungsfahrt suchte er wieder Anschluß an die Spitze zu bekommen. Er ging an Polanka und Brabec (beide CSSR) und schließlich noch an Matveev (UdSSR) vorbei, um auf dem 5. Platz den ersten Lauf hinter Válek, Arbekow, Bickers und Nilsson zu beenden. Im 2. Lauf konnte sich Weil mit einem Blitzstart an die Spitze des Feldes setzen, gefolgt von Bickers, Arbekow und in einigem Abstand Válek, der schlecht weggekommen war. Aber schon in der 7. Runde sah man Bickers an der Spitze, bis sie in der 10. Runde wieder von Weil eingenommen wurde. Und wieder setzte Weils Maschine an der gleichen Stelle wie im ersten Lauf aus, so daß er zunächst Bickers und Arbekow vorbeilassen mußte. Als die Maschine in der 13. Runde erneut wegblieb, kam auch Válek an ihm vorbei. Zu groß war für ihn der Abstand zur Spitzengruppe, um aufzuschließen, wenn er auch in den restlichen 5 Runden viel Boden gutmachte. Immerhin reichte es Weil in diesem Gremium von Weltklassefahrern zu einem recht beachtlichen 4. Gesamtplatz. Sieger des 2. Laufes wurde Bickers vor Arbekow und Válek, so daß es sich beim Zusammenzählen der Punkte ergab, daß drei Fahrer mit je 4 Punkten vorhanden waren. Durch die bessere Gesamtfahrzeit wurde Victor Arbekow (UdSSR) auf CZ Gesamtsieger des letzten Weltmeisterschaftslaufes der Klasse bis 500 ccm, vor seinen Markengefährten Vlastimil Válek (CSSR) und Dave Bickers (England).

Was war mit Weils Maschine los? Der Kupferwurm hatte ihm einen Streich gespielt. Zuerst setzte eine Zündkerze aus und beim 2. Halt war die Zündspule durchgebrannt.

In den beiden nationalen Läufen der Klasse bis 250 ccm siegte der Wolfacher Erwin Schmider (CZ) vor Willi Bauer, Harthausen (WaBeHa-Montesa) und Josef Hölzle, Eurishofen (Husqvarna). Sehr gut hielten sich in diesem Feld der Lizenzfahrer die zahlreich mitfahrenden Ausweissfahrer.

Dr. Baumann

Ergebnisse (Weltmeisterschaftslauf):

1. Victor Arbekow, UdSSR (CZ); 2. Vlastimil Válek, CSSR (Jawa-CZ); 3. Dave Bickers, England (CZ); 4. Adolf Weil, Deutschland (Maico); 5. Bill Nilsson, Schweden (Husqvarna); 6. Juri Matveev, UdSSR (CZ); 8. Fritz Betzlbacher, Deutschland (WaBeHa-Montesa); 15. Willi Kremers, Deutschland (CZ); 16. Werner Helmbold, Deutschland (Maico); 17. Helmut Schöffler, Deutschland (Maico); 20. Werner Winkel, Deutschland (Maico).



Das Motorrad lebt

Das beweist die IFMA Köln 1966 mit ihren neuesten Modellen.

Die 50-ccm-Klasse wartet mit 7,5 PS-Motoren im Alltagsmotorrad auf – 150 PS/l.

1100 cm³ und 100 PS in einer deutschen „Mammut“-Spezialmaschine, die erstmalig ausgestellt wird.

Mehr als 50 Hersteller aus aller Welt zeigen ihr neues Programm an Motorzweirädern.

Das Motorradsportzentrum auf der IFMA

ist der Treffpunkt der Motorradfahrer. Hier präsentieren sich die Rennmaschinen, mit denen Geschwindigkeitsrekorde gefahren wurden. Hier werben Spezialmaschinen für Gelände, Trial, Moto-Cross und Sandbahn sowie Filme über Motorradsportliche Höchstleistungen für den Motorradsport.

Der Sportfahrer-Treffpunkt ist allein für Sie reserviert. Hier können Sie mit Gleichgesinnten „Benzin reden“. Der Versicherungsonkel gibt Auskunft über günstige Prämien, im Archiv für Motorradgeschichte können Sie stöbern. Asse des Motorradsportes geben Autogramme.

Übrigens: der Zweiradparkplatz liegt direkt am Eingang zum IFMA-Gelände.

Wir erwarten Sie!

IFMA Köln 24. - 28. September 1966
7. Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung



MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die

Chiffre-Nummer

an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

Norton, A.J.S., MATCHLESS, Velocette Motorräder v. 200-750 ccm u. Original-Ersatzteile f. AMC-Getriebe/MS-6-Gang, Spezialteile u. Tuning, Spezialwerkstatt f. engl. Maschinen u. Motoren, AVON-Reifen 18", 19", 20" u. 21". **A. Rittthaler**, 8102 Mittenwald, Innsbrucker Straße 54, Telefon 464.

ADLER

Verkaufe Adler MB 250 ohne Motor DM 70.—, 1 Adler-Motor MB 200 für DM 50.—, 1 Vorderrad DM 30.—, 1 Straßenrennseitenwagen für DM 80.—. **Karl Hässler**, 7711 Behla, Haus Nr. 40. 51 052

Gesucht für MB 250 S: Schwingenrahmen, „Frankfurter Töpfe“, Moto Cross-Köpfe. Zuschriften unter M 4969 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 113

Verkaufe ADLER MB 250 (Favorit) mit Seitenwagen S 250, DM 400.—, TÜV bis 6. **Joachim Wendler**, 2 Hamburg 1, St. Georgskirchhof 8, b. Fromm. 51 106

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

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

ARDIE

Verkaufe defekten 175 ccm-Ardie-Motor sowie 175 ccm-DKW-Motor gegen Gebot. **B. Mattes**, 6091 Ginsheim, Schulstr. 5. 51 034

AJS

A.J.S. Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, **Detlev Louis**, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 50 951

Verkaufe AJS 650 ccm CSR, Preis DM 1400.—. **Arnold Schmidt**, 5431 Herschbach, Bundesstraße 8, Nr. 21. 50 939

BSA

BSA Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, **Detlev Louis**, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 50 953

BULTACO

Bultaco-Renn-, Cross-, Gelände-, Trial- u. Sportmaschinen liefert: Generalimporteur **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal), Telefon Mayen 26 44.

Wer macht für Ausweissfahrer wassergekühlte 1966er Bultaco 125 ccm nachweisbar schneller. **K. Groh**, 415 Krefeld, Uerdinger Straße 314. 51 007

DKW

Zu verkaufen **DKW RT 350**, Bauj. 55, TÜV bis 1967, wird auch in Einzelt. verk., Zyl. u. Kolben fast neu, 500 km gel., Doppelverg. für RT 350, neu, Aluschuttblende, Vorderrad usw., Preis DM 250.—, wenn mögl. Selbstabholer. **P. Domann**, 21 Hamburg 90, Tanneck 7. 51 013

DKW RT 250 VS, Bauj. 57, 26 000 km, TÜV 6. 68, Lieb.-Masch., Ia Zustand, wegen Ansch. einer 69 S zu verkaufen. **Nungefer**, 61 Darmstadt, Donnersberg- ring 84. 51 018

Eilt! Verkaufe **DKW RT 250 H**, mit neuer Bereifung, TÜV Juli 1967, Bauj. 1953, Verhandlungsbasis DM 150.— bis DM 200.—. **Hans Götzinger**, 8228 Freilassing, Laufener Str. 17. 51 116

Verkaufe schnelle **DKW 125 MC**, Ia Zustand, DM 600.—. **M. Schlegel**, 7312 Kirchheim/T., Henriettenstr. 75. 51 104

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe meine sehr schnelle 500 ccm-Sandbahn- und Grasbahn-Jap. Motor ist generalüberholt. Nehme auch Geländemaschine bis DM 800.— in Zahlung. **K. H. Brinkmann**, 4812 Brackwede, Holterstr. 57. 50 966

Hercules 100 GS, Werksmaschine, sofort zu verkaufen. **Werner Schröder**, 7 Stuttgart, Berliner Str. 12. 51 037

Zündapp GS 175 ccm, ehem. Werksmaschine, sofort wegen Einberufung zur Bundesw. zu verkaufen. **Horst-H. Felstehausen**, 2091 Stöckte 129, b. Winsen/Lahe. 50 969

Honda-Grasbahnrennmaschine GB 92, 125 ccm, neu überh. Motor, mit sämtl. Ersatzteilen, gegen Gebot zu verkaufen. **Diethold Rinn**, 6301 Wattenborn-Steinberg, Kreuzplatz 4, Tel. Großen-Linden 478. 50 980

Verkaufe **Malco 250 GS Breitwand**, für Straße gerichtet, keine Wettbewerbe gefahren. **Rolf Füss**, 7421 Auingen/Vorlager, Rametshalde 36. 50 990

Verkaufe **Sachs GS 50** für DM 450.—. Alles in bestem Zustand. **Heinrich Frank**, 68 Mannheim, Stamitzstr. 14. 50 995

Malco 360 Geländesport, Bauj. 65, werksüberholt, zu verkaufen. **Heinz Kittler**, 856 Lauf, Hardtstr. 20. 51 043

Verkaufe **Malco GS 250**, Doppeln., Aluzyl., Bauj. 65, 9000 km, Drehzahlm., mit viel Zubeh. u. Ersatzl., keine Wettbew. gef., TÜV abgen., Festpreis DM 1800.—. **bar. Berger**, 4155 Greifath, Bruckhauser Straße 54. 51 069

1 **RMZ-Geländemaschine 250 ccm**, zugel. Mai 1966, 1 Transportanhänger für 3 Maschinen verkauft **Lothar Engel**, 403 Ratingen, Kleine Dörnen 8. 51 102

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: **Fa. Georg Suck**, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 50 938

Verkaufe **Harley-Davidson 1200 ccm**, Bauj. 1959, Motor generalüberh. (nachweisbar neue Kolben, Ventile, Nockenwelle, Ketten usw.), Preis DM 2750.—. **Ingo Neumann**, 1 Berlin 47, Fritz-Reuter-Allee 172, b. Haesler. 51 032

Wieder **Harleys da.** **Rudolf Lauterbach**, 5038 Rodenkirchen, Weisserstr. 42. 51 086

HEINKEL

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

Suche Vorderradgabel für **Heinkel Tourist**, Bauj. 1959, Barzahlung. **Peter Harke**, 1 Berlin 19, Bayernallee 43. 51 091

HERCULES

Versicherung sparen

Umbau von **Sachs 50 S Motoren** auf 80 ccm, Leistung bis 9 PS, ab DM 154.—. **Kurt Meier**, 68 Mannheim, Schwarzwaldstraße 67.

Achtung **Hercules-Fahrer!** Frisieranleitung u. Anleitg. zum Bau einer Rennverkleidung für DM 10.—. Broschüre über die Funktion des Zweitakters für DM 5.— bei **MMSC Gunter Brecht**, 68 Mannheim, K 3. 5. 50 944

Hercules K 103 S, 65, 14 000 km, Beinschild, Scheibe, DM 650.—. **R. Riechers**, 2 Hamburg 71, Glindwiese 7 F. 51 049

Hercules 175 ccm, Bauj. 63, 20 000 km, neue Gläser-Verkleidung, sehr guter Zustand, gesundheitsf. gegen Höchstangebot abzugeben. **K. Thiel**, 205 Hamburg 80, Gojenbergsweg 11. 50 942

Verkaufe guterhaltene **Hercules K 100** zum Preis von DM 250.—. **Werner Baun**, 7051 Großheppach, Hauptstr. 13. 51 075

HOREX

Dringend! Suche geg. Barzahlung, sportl., 450 ccm, Zweivergaser, **Imperator**. **Albert Auch**, 73 Esslingen, Alleenstr. 45. 51 023

Achtung! Zu verschenken bzw. billig zu verkaufen div. Teile von **Horex Imperator**. **Erwin Becker**, 62 Wiesbaden-Erbenheim, Köhlstr. 15. 50 977



Verkaufe sportliche **Horex Imperator 400**, Bauj. 55, TÜV bis Juli 1967, neu bereift, Motor nach Überholung wenig gef. Preis DM 1050.—. **G. Hilß**, 7305 Altbach, Esslinger Str. 26. 50 976

Verkaufe sportl. 2-Verg.-**Imperator**, Bestzustand, ca. DM 1000.—. **Liebig**, 741 Reutlingen, Königstr. 10. 51 076

Eilt! Suche dringend eine sportliche **Horex Imperator 400 ccm** oder sportliches **R 69 S-Gespann**. Muß im Bestzustand u. vers. u. verst. sein. Kann nur auf Teilzahlg. bezahlen, etwa Raten von DM 200.— monatlich. Angebote: **Klaus Skotara**, 28 Bremen, Beckhusenweg 58. 51 064

HUSQVARNA



WELTMEISTERMARKE

Neue Modelle 1966! Jetzt bestellen! Begrenzte Serie!

- MC - 175 ccm 90 kg über 20 PS
- MC - 250 ccm 90 kg über 26 PS
- MC - 252 ccm 90 kg über 26 PS
- MC - 360 ccm 98 kg über 33 PS

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

Husqvarna

Modell 1967

- NEU Moto Cross 250 ccm
- NEU Moto Cross 360 ccm

Wie sie Weltklasse-Fahrer fahren, sind auch für Sie käuflich.

Import-Export, Verkauf u. Service **Lorenz Vetter**

CH-8475 Ossingen-Hausen, Schweiz

JAWA



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör **Detlev Louis**, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 04 11/44 74 91 50 957

KREIDLER

Achtung Sportfahrer! 6 und 7 PS-Rennsportsätze für **Kreidler**, **Zündapp**, **Sachs 50 S** u. **Victoria 5-Gang**, sowie 10 PS-Rennsätze für **Kreidler**, **Sachs 50 S** und **Victoria-5-Gang**, **Kreidler-Kurbelwellen-Umbau** mit Rennmesserpleuel, beim Zweitaktspezialisten **Alfons Mohr**, 5441 Hausen b. Mayen (Nettetal), Telefon 26 44 Mayen. Prospekt anfordern!

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

Kreidler

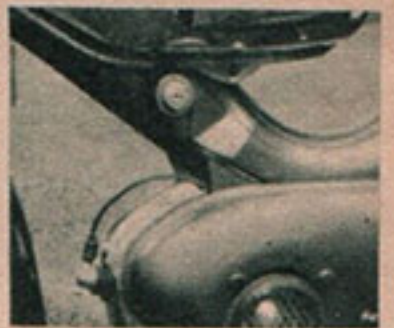
Motor-Reparatur-Überholung-Umbau Rücksendung erfolgt am Tag des Einganges. Ersatzteilversand.

Kreidler-Dienst Gelnhausen 6460 Gelnhausen Herzbachweg/Parkstraße Telefon 060 51/22 46

Verkaufe schnelle **Kreidler Florett 5,2 PS** (= 110 km/h), mit viel Chrom, Büffeltank u. Höcher-Sitzbank. Motor (4-Gang) neu überholt. Preis DM 700.—. **Siegfried Boes**, 813 Starnberg, Hauptstr. 6. 51 097

Kreidler-Florett

Zündschloß für alle Modelle, absolut zuverlässig, Zylinder-schloß, leichter Einbau. Nachnahme DM 28.— und Porto.



Kreidler-Dienst Gelnhausen

6460 Gelnhausen, Herzbachweg/Parkstraße Telefon 0 60 51/22 46

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 Esseling-Süd. 50 960



Für Liebhaber! Sehr schnelle 4-Gang-Florett mit Rennarmaturen, **Ceriani-Gabel**, **Dellorto SSI 20** u. **E.N.S.-Sport-Verkleidung**, DM 900.—, sowie div. Mengen Zubehör wie Sitzbänke, Tanks, Federbeine, Vergaser, Reifen usw. Außerdem eine **Harr-Damen-Lederkombi** (neuwertig Gr. 168 cm) DM 150.—, 1 **Herren-Lederhose** Gr. 52 DM 65.—, 1 **Nierengürtel**, lammfellgefüttert, DM 25.— 2 engl. **Jet-Helme**, Gr. 57 u. 58, à DM 30.—. **Martin Weichenhan**, 298 Norden/Tidofeld, Rheinstr. 10. 50 994

Achtung Sportfahrer! Anleitung zum Bau eines leichten Rohrrahmen für **Kreidler** liefert billig **W. Kroll**, 7141 Heutingsheim, Schillerstraße 6. 51 084

ACHTUNG KREIDLER-FAHRER! Frisieranleitung u. Anl. zum Bau einer Rennverkleidg. für DM 10.—. Genaueste Pläne über den Umbau der **Kreidler** auf 75 ccm für DM 20.—. Broschüre über die Funktion des Zweitakters für DM 5.— bietet an der **MMSC Günter Brecht**, 68 Mannheim, K 3. 5. 50 943

Kreidler SS 62 75 ccm, 17 600 km, viele Extras, **BMW-Stopl.**, zweif. Lack, gut erhalten, TÜV April 68. **E. Leyer**, 6072 Dreieichenhain, Bahnhofstr. 5. 51 003

Verkaufe von **Kreidler**: 1 17er Bing mit Stutzen u. Ansaugschalld. für DM 30.—, 1 19er **Dellorto** mit Stutzen u. Trichter DM 50.—, 1 **Lenker** DM 8.—, 1 **Lenker-Verkleidung** DM 5.—, 1 **Kettenkasten** DM 10.—, 1 **Doppelsitzbank** mit Gepäckträger u. Anhängerkuppl. u. neuw. **Bauer-Anh.** DM 100.—. **Michael Arnold**, 6941 Buchklingen, Ortsstr. 37. 51 015

Kreidler, Mustang, Geländesport, TS u. a. Modelle, großes Ersatzteillager, Kundendienst und Reparaturen. **Paul Tischer**, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 10, Am Fernsehurm. 51 038

MAICO

Verkaufe **Malco M 175**, Bauj. 1953, DM 100.—. **Herbert Lück**, 5282 Dieringhausen, Martinstr. 7. 50 982

Malco Blizzard M 250 S II, Bauj. 1965, neuwertig, DM 950.—. Fahrzeuge **Wölk**, 56 Wt.-Elberfeld, Friedr.-Ebert-Str. 476/80, Telefon 3 39 63. 51 051

Verkaufe: 1 **Malco GS 250 ccm**, Mod. 62, 1 **Malco Trial 250 ccm** sowie div. Ersatzteile, zusammen DM 500.—. **Hartwig Hollmann**, 287 Delmenhorst, Schollendamm 147, Telefon 0 42 21 — 35 79. 51 006

Verkaufe **Malco 250 ccm MC** mit vielem Zubehör, Hinterrad 18", **Barum-bereift** u. Ersatzmotor. Preis DM 700.—. **Rolf Oerter**, 6341 Allendorf/Dill, Steighausstr. 12. 51 066

Anzeigen-Schluß

für Heft 21/66

ist am

22. 9. 1966



BMW



BMW-Motorräder und Zündapp KS 601
auch defekt, gesucht. Selbstabholung!
Bauj., Typ und Preisangabe an: Fa. Cikrit,
6231 Schwalbach/Ts., Feldbergstraße 9

BMW
dico liefert und betreut
MIT PFIFF **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,
Renzelstraße 7, Telefon 04 11/44 74 91

SEIT 30 JAHREN
überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motor-
rädern von 250 ccm bis 600 ccm, Heinkel-
und Vespa-Roller auf Teilzahlung ohne
Aufschlag.

PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05
Ankauf · Verkauf · Tausch

Verkaufe BMW R 51/2 mit od. ohne SW,
grün, in gutem fahrber. Zust., erst 37 000
km gel., je nach Ausstatt. für DM 500.—
bis DM 1000.—. J. Moritz, 6341 Offdilln,
Am Horch 9. 50 978

Suche R 60 (S) ab Bauj. 63. ca. 20 000 bis
30 000 km, fahrbereit, ca. DM 1500.—.
Bitte um Finanzierung. Werde als Wehr-
pflichtiger im Sept. entlass. Angeb. an
M. Dröse, 559 Cochem-Brauheck, F-Stff.
50 983

Verkaufe R 67 in Einzelteilen gegen Ge-
bot. Günter Ort, 5141 Gerderath, Eschen-
weg 20, üb. Erkelenz B 57. 50 998

Verkaufe R 50 mit Verkleidung DM
1500.—. R 26 DM 650.—. 1 kompl. R 26-
Motor m. Getr. DM 200.—, 1 kompl. R 50-
Motor DM 250.—, von R 51/3: Getriebe,
Achsantriebe, Kardanwellen, Vollnaben-
räder, Kurbelwellen, R 26-Motor zerlegt,
Getriebe, Achsantrieb. Aral-Tankstelle
Siegfried Zeh, 42 Oberhausen, Roland-
straße 84. 51 001

Verkaufe R 69, Bauj. 60, Bestzustand,
Smith-Drehzahlm., Alukotfl., b. engl.
Bank, Sporthelb., Fath-Federn, 24 Ltr.-
Tank, neue N.K.-Batterie sowie 1 Lauf-
rad, DM 2200.—. R. Hohmann, 507 Ber-
gisch-Gladbach, Ahornweg 58. 51 085

BMW R 50, Bauj. 65, 25 000 km, neuw.,
unfallfrei, 30 Ltr.-Hoske-Tank, Sturzbügel,
Olthermom. usw. umständeh. für DM
2500.— (bar) zu verkaufen. W. Scheffler,
2941 Wilhelmshaven, Accumersiel 30.
51 090

BMW R 26, sehr gut erhalten, zu ver-
kaufen für DM 500.—. W. Johann, 48
Bielefeld, Alleestr. 2. 51 021

Verkaufe 69 S, Bauj. 65, 15 000 km, Dreh-
zahlmesser, 3 Ltr.-Ölw., gr. Tank, 95%
bereift, einwandfrei, für DM 3200.—.
Karl Stegerwald, 8702 Retzbach, Retz-
stadter Str. 2. 51 022

R 69 S mit Gläser-Verkleidg., Bauj. 64,
gepflegt, zu verkaufen, ab 19 Uhr, Fest-
preis DM 3000.—. Wolfgang Klaffke, 605
Offenbach, Mittelseeestr. 26. 51 024

Verkaufe BMW R 60/2 Solo, Bauj. 66,
9000 km, mit allem Sonderzubehör. Fest-
preis DM 2800.— bar. Berger, 4155 Gref-
rath, Bruckhauser Str. 54. 51 068

Seltenwagen

fabrikneu, liefert
BMW-Nefzger, Berlin 10,
Charlottenburg, Quedlinburger Straße 1-3
Telefon 34 36 31

Verkaufe weg. Abreise meine sehr schnelle
BMW R 69 S, 64, 600 ccm (Spezial), Alu-
schutzbleche, Tourenzähler, engl. Sitz-
bank, RS-Tank schwarz, Speziallenker,
viele Teile verchromt. Die Masch. wurde
vor ca. 5000 km revidiert, neue Kurbelw.,
verstärkte Kupplung usw., einwandfreier
Zustand, Preis sfr 4800.—. Armin Frey,
Café du Lac, 1400 Yverdon/YD, Schweiz.
51 025

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 1960, in sehr
gutem Zustand, mit Hoske-Tank, Dreh-
zahlmesser, Verkleidg., Preis DM 1800.—.
Kurt Wehran, 43 Essen, Am Jungborn 8,
Telefon 67 25 45. 50 798

Verkaufe R 69 S, Bauj. 65, 6000 km, Dreh-
zahlmesser, M.-Tank u. Sturzbügel. Klaus
Jedan, 71 Heilbronn, Rosenbergrstr. 28.
51 028

Verkaufe kompl. SW-Übersetzung für
R 26/R 27, neuwert., 26:5, u. gebr. SW
Steib LS 200 für DM 100.—. Siegfried
Böhm, 56 Wuppertal-Elberfeld, Talstr. 83.
51 030

Kaufe R 50 S-, R 68-, R 69-, R 69 S-Motor,
auch defekt, und 1 Schwingengetriebe.
Horst Scherer, 5104 Eilendorf b. Aachen,
Lindenstr. 61. 51 039

BMW R 69 S, Bauj. Aug. 65, 12 000 km,
36 Ltr.-Hoske-RS-Tank, Sturzbügel, Sport-
lenker u. -gas, Schorsch-Meier-US-Bank,
neuwert. Zustand, umständeh. zu ver-
kaufen. HJ. Mahler, 2391 Lindewitt, Krs.
Flensburg. 51 048

BMW R 68-Gespann, guter Zustand, neu
bereift, mit Ersatzgetriebe u. Ersatzberei-
fung, TÜV bis April 67, unfallfrei, preis-
wert zu verkaufen. Besichtigung täglich.
Otto Bastowski, 725 Leonberg, Ober-
amteistraße 9. 51 054

R 27, **LIEBHABERFAHRZEUG**, Bauj. 62,
Motor neuest. Stand 4000 km, Tank silber,
Sportgas, neue Sitzbank, Stahlchromfel-
gen, viel Zubehör, z. B. neue Kupplung,
Magura-GS-Lenker, VDO-Uhr, 2 kompl.
Räder usw., Festpr. DM 950.—. R. Krämer,
8972 Sonthofen, Lugerstr. 4. 51 055

Suche R 69 S, ab Bauj. 1963, mit großem
Hoske-Tank, Sturzbügel u. Hoske-Tüten
(Doppelrohr), auf Teilzahlung, zahle
monatl. DM 180.— bis DM 200.—. Zuschr.
unter M 4962 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 057

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 1960, neue
Bereifg., mit Heinrich-Verkleidg. Dieter
Kühlmann, 71 Heilbronn, Siegfried-Gum-
bel-Straße 33. 51 081

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

Suche BMW R 51/3, biete BMW R 25/3,
31 000 km, TÜV 7. 68, einwandfrei. Sieg-
fried Nusser, 8623 Staffelstein. 51 105

Suche dringend Handbuch (Baubeschr.)
für BMW R 25/3. R. Surou, 5174 Siers-
dorf, Honigmannstr. 19. 51 117

Verkaufe BMW R 69 S, 31 000 km, in
erstklassigem Zustand, Gläser-Verkleidg.
(Monza), Drehzahlmesser, Sportarmaturen
u. vieles extra. Verhandlungsbasis DM
2500.—. Klaus Kießling, 3422 Bad Lauter-
berg, Hüttenstr. 43. 51 077

Neuer R 69-S-Motor, S-Getriebe, Kardan
8/25 u. 6/26, nicht gef., zu verkaufen,
Preise: DM 1400.—, DM 370.—, DM 240.—.
Neupr. DM 1900.—, DM 430.—, DM 320.—.
R. Bachmeier, 8 München 45, Dientzen-
hofer Str. 30. 51 026

Suche Belwagenübersetzung für R 25/3.
Paul Koziol, 4354 Datteln, Erlenkamp 29.
50 959

Verkaufe für R 50 2 Alufelgen DM 30.—,
Spezialwerkzeug DM 90.—, Zentrierbock
DM 45.—, 2 Zyl.-Köpfe ohne Ventile für
R 51/3 DM 45.—, Damen- u. Herrenkombi,
164 u. 178 groß, je DM 120.—, Winter-
stiefel Gr. 44 DM 25.—. Horst Borntäger,
6078 Neu-Isenburg, W.-Leuschner-Str. 124.
51 063

Verkaufe R 69 S, Bauj. 62/63, Motor
generalüberh., 3000 km, Kröber-Drehzahl-
messer, 24 Ltr.-Tank, Magura-Hebel, neue
Auspuffanlage. Preis nach angeb. Bar-
zahlung. Joseph Schneider, 6082 Mör-
felden, Waldenserstr. 10. 50 065

R 60, Bauj. 66, 3500 km gel., Schorsch-
Meier-Tank, Stahlfelgen u. Soloübersetz.,
Neupr. DM 3900.—, gegen Gebot zu ver-
kaufen. Winfried Sterczewski, 445 Lingen,
Kaiserstr. 12, Tel. 21 02. 51 114

BMW R 68, Motor 8000 km, S-Kolben u.
-Zyl., Hoske-Tank, Drehzahlm., Oltherm.,
DM 1350.—. K. Holdenried, 7333 Ebers-
bach, Tel. 0 71 63 — 231. 51 093

Bei Anfragen beziehen
Sie sich bitte auf das **"MOTORRAD"**



HONDA



HONDA
UMBEER
75 KARLSRUHE · Adlerstr. 16
Tel. (07 21) 651 81

5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77 sofort lieferbar. Preis DM 460.—. Engl. Belstaff-Beklei-
dung, engl. Stadium-Sturzhelme, engl. Renn- und Sportbrillen. Verkleidungen, Kunststofftanks- und
-sitzbänke. Prompt ab Lager lieferbar: 1 kompl. Satz Imbusschrauben mit Schlüssel, brüniert, pas-
send für Honda CB 250 und CB 450, Satz DM 18.—. Alles für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in
reicher Auswahl. Fordern Sie meinen Katalog M an! Barzahler haben große Vorteile.

BETRIEBSFERIEN vom 19. Sept. bis 3. Okt. 1966
— Deshalb rechtzeitig disponieren —

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

HONDA
Motorräder
und Groß-Ersatzteillager

Anerkannt schneller Ersatzteilversand.
Motorüberholungen in eig. Werk-
statt. Nur **HONDA-Fachleute** be-
dienen Sie in der Bezirksvertretung und
Motorradzentrale.

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

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

Honda-Motorräder
in Berlin

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

Honda Motorräder

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

HONDA
Motorräder

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

Honda CB 72, 250 ccm, Erstzul. 8. 66,
1500 km, mit Lenkerstummel u. Rennsitz-
bank (Originalteile vorh.), für ca. DM
300.— bis DM 400.— unter Neupreis zu
verkaufen. Martin Reischer, 8961 Kim-
rathshofen, Bronnen 197. 51 103

Verkaufe 2 Honda S 90, 11 000 u. 7000
km gelaufen, Bauj. 65 bzw. 66, in best-
gepflegtem Zustand, für DM 900.— bzw.
DM 950.—. Dieter Nagel, 56 Wuppertal-E.,
Stuttbergstr. 63-65. 50 014

HONDA

Honda 450, S 90 u. SS 50

Sofort lieferbar

Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7

HONDA-MÜNCHEN SPAETT Landwehrstraße 66 Telefon 531690



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 0411/447491 50 956

Suche guterhaltene Honda CB 72. Preis-
idee DM 1400.— bar. Gerhard Vogel,
713 Mühlacker, Ziegeleiweg 4/II. 51 010

Honda 50—450 ccm liefert und betreut
Czech, 404 Neub/Rh., Alemannenstr. 32.
51 074

Suche guterhaltene CB 72, mögl. Raum
Bayern. Hans Hofmaier, 805 Freising,
Wippenhauser Str. 24. 51 033

MOTO CROSS

Gelegenheitskauf! Greeves 250 ccm Moto
Cross, fabrikneu, z. stark herabgesetzten
Preis von DM 2500.— an schnell entschlos-
senen Sportsmann zu verkaufen. D. Louis,
2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11—
44 74 91. 51 045

Achtung Moto Cross-Fahrer! Wegen Auf-
gabe verkaufe ich meine Wabaha-Mon-
tesa 250 ccm, Wabaha-Malco 360 ccm,
einige Ersatzmotoren, 1 Transportanhänger
u. div. Ersatzteile. Georg Hauger, 7403
Pfäffingen, Wiesweg 11. 50 945



Wegen Aufgabe des Moto
Cross-Sports inf. Krankh.
abzugeben: 1 Wabaha-
Malco-250 ccm-Lizenz-
maschine, nachweisb. voll-
kommen generalüberholt,
Ceriani-Gabel u. -Dämp-
fer, mit div. neuen Ersatzteilen. 1 RMZ
250 ccm, Bauj. 66, MC-Ausführung, gene-
ralüberh. (erfolgreich gelaufen unter Fritz
Troll). 1 DKW-Moto Cross 125 ccm, u. a.
4 erste u. 9 zweite Plätze, mit schnellstem
Ersatzmotor u. vielen Teilen. 1 Transport-
anhänger, neu, siehe Bild, nur 112 kg,
TUV abgenommen, mit Querstabilisator,
Goggo-Rädern u. -Federbeinen, speziell
für sündhafte Geschwindigkeiten konstru-
iert, deshalb Straßenlage wie Formel 1.
Hermann Stoll, 8531 Illesheim 33, üb.
Neustadt/Aisch. 50 970

1 Villiers Starmaker 2-Verg.-Moto Cross-
Rennmotor mit Getriebe u. Auspuffrohr
DM 1500.— ab Lager Hamburg lieferbar.
D. Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7,
Telefon 44 74 91. 51 100

1 CZ 250 ccm-Moto Cross-Maschine in
Kürze ab Lager Hamburg lieferbar.
D. Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7,
Telefon 44 74 91. 51 098

1 Sprite-Moto Cross/Geländesport-Fahrge-
stell DM 1000.— einschl. Fiberglastank u.
Kotflügel und Spezialvordergabel nebst
Räder ab Lager Hamburg lieferbar.
D. Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7,
Telefon 44 74 91. 51 099

Verkaufe englische Triumph, Blockmotor
500 ccm. H. Dreisilker, 44 Münster, Salz-
mannstraße 48. 51 095

MOTO GUZZI



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

Zweirad-Röth
6949 Hammelbach, Odw.

MV AGUSTA

MV Agusta-Sportmaschine 125 ccm, 4-
Takt, komplett revidiert, verkauft für
DM 400.— I. Sauter, 4 Basel, Pruntrut-
straße 16, Schweiz. 51 111

Verkaufe Honda CB 92 SS, gut erhalten,
für ca. DM 1000.—. Peter Meschkat,
46 Dortmund-Scharnhorst, Am Hahnen-
holz 25. 51 046

Honda CB 72 für DM 650.— zu verkaufen.
Theo Dentzmann, 565 Solingen, Erben-
häuschen 78. 51 115

Gelegenheit! Honda CB 450, 1966, 1100 km,
10% unter Neupreis zu verkaufen. Dirk
Schulte, 599 Altena, Bahnhofstr. 19. 51 096

CB 72, Bauj. 65, 16 000 km. Kopf, 33
Braunschweig, Schüblerstr. 4, Tel. 2 99 07
51 062

Verkaufe Honda CB 450, Juni 1966,
3000 km, DM 3400.—, DM 900.— in bar,
Rest DM 150.— im Monat. Rolf Klein-
wort, 2381 Schaalby. 50 979

Verkaufe CB 450, bestens 10 000 km gel.,
Fahrwerk verbessert, Reifen u. Ketten
neu, für DM 2700.—. Kann finanziert wer-
den. Peter Schulte, 3422 Bad Lauterberg,
Promenade 11 a, Tel. 310. 50 999

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

RMZ: R. Rohardt, 2430 Neustadt, Reiferstr. 2a

NORTON

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

Verkaufe Norton Dom. 88, Bauj. 1953,
guter Zustand, Bosch-Lichtanlage. Albert
Eberl, 8183 Rottach-Egern, Ludwig-Thoma-
Straße 51. 50 961

Verkaufe Norton 99, 600 ccm, Bauj. 60,
TUV 1968, für DM 900.—. Jürgen Kleiner,
1 Berlin 28, Benekendorffstr. 18. 51 027

Norton Atlas 750 ccm, Bauj. 1963, 15 000
km, billig abzugeben. H. Grell, 2 Ham-
burg 57, Lüttisch 13 B I. 51 029

Achtung Österreich! Norton Dominator,
Liebhaberstück, billigst abzugeben. Eilt!
Anfragen an Lechner, 5202 Neumarkt,
Sighardtstein 20, Salzburg/Osterreich.
51 041

Verkaufe Domi. 88, neue Büchse u. Kol-
ben, u. div. Ersatzteile für DM 950.—.
P. Wachter, 80 Rosenheim, Heubergstr. 59.
51 047

Für Norton 600 bzw. 650 ccm-Zylinder
mit autobahnfesten umgearbeiteten Kol-
ben 7.1, fabrikneu, für DM 400.— zu ver-
kaufen. A. Bienert, 88 Wasserzell, Nr. 24.
51 107

NSU

Zu verkaufen 1 Spezial-Max in Teilen,
nur für Selbstabholer. Erich Hoffmann,
48 Bielefeld, August-Bebel-Str. 32. 51 008

Maxi, mit vielen Neuteilen, TUV 7. 68,
verkauft D. Flaig, 6908 Wiesloch, Hirsch-
straße. 51 040

Verkaufe NSU Max, hinten Federbeine,
TUV 1968, für DM 280.—. Stefan Horvath,
6451 Rüdingen b. Hanau, Beethovenstr. 2.
51 042

Verkaufe NSU Max, Bauj. 1954 guter Zu-
stand. Bernd Fiebler, 8 München, Agnes-
Bernauer-Str. 68, Tel. 56 88 04. 50 987

Verkaufe gepflegte Supermax, TUV 1968,
Kurbelwelle neu, mit Garantie, schnelle
Nocken, Spitze 145 km/h, mit Ersatzteilen,
für DM 480.—. Scheiwe, 576 Neheim-
Hüsten, Postfach 301. 50 988

Verkaufe 2 NSU-Max-Rahmen mit Feder-
beinen und Brief und alle Ersatzteile für
NSU Max sehr billig und in bestem Zu-
stand. Ternes, 807 Ingolstadt, Waldeysen-
straße 13. 50 981

PUCH

Original-Ersatzteile für Puch, Moped,
Roller, Motorräder und Wagen
sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen,
Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chrom-
zylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und
Motoren, Geländesportausrüstungen und
Renntriebwerke.
Spezialwerkstätte, Kundendienst,
Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl,
Regensburg-Gräbfling, Tel. 0 94 05 — 274
50 946

Verk. neuw. Puch 250 SG, wenig gel.,
Bj. 62, für DM 950.—. Erwin Meessen,
Eupen/Belgien, Kehrweg 30. 50 019

Suche Verbindg. zu Puch-Fahrern überall.
Loth. Paschke, 4711 Stockum, Forstbreite 7.
51 020

RENNMASCHINEN

Verkaufe meine 250 Bultaco-Rennmasch.
Lothar John, 6905 Schriesheim, Bismarck-
straße 27, Telefon 0 62 03 — 83 73. 50 947

Verkaufe wegen Aufgabe des Rennsports
BMW-Solo-Rennmaschine mit Muthiq-
Motor u. 32er Dellorto-Gespannvergaser
gegen Höchstgebot. Helmuth Schöne,
6 Frankfurt, Glückstr. 8. 50 962

Verkaufe 50 ccm-Eigenbau-5-Gang-Dreh-
schleber-Rennmaschine mit Verkleidung u.
Ersatzteilen (gute Placierungen). Ital-Jet,
zerlegt, mit 75 ccm-Sachs-Motor (neu).
Preisangebote an: Walter Noroso, 6806
Viernheim/Hessen, Wasserstr. 36. 50 975

Verkaufe mein BMW-Renngepann. Aral-
Tankstelle Siegfried Zeh, 42 Oberhausen,
Rolandstr. 84. 51 000

Verkaufe Imperator RS 500 oder Tausch
mit CB 72. H Barth, 61 Darmstadt, Sturz-
straße 28. 50 984

**Bitte fassen Sie den Text für
Ihre Anzeige in Blockbuch-
staben oder deutlich lesba-
rer Schrift ab. Sie ersparen
sich und auch unnötigen
Ärger und Fehlerquellen;
denn für Fehler, die auf un-
leserliche Manuskripte zu-
rückzuführen sind, können
wir leider nicht haften.**

Dunstall, Norton Domiracer für DM 2500.—
zu verkaufen, 2 Motoren. Kaufe 350 ccm
Manx. Jansen, 5 Köln-Kalk, Esserstr. 4.
51 004

Sehr sauber gebaute 50 ccm-Maschine,
wie neu, 110 Spitze, nur beste Teile,
gegen Höchstgebot. Arndt, 34 Göttingen,
Lotzestr. 40. 51 005

1 Tomatsu 50 ccm Prod.-Racer, 6-Gang,
10,5 PS, Spitze 150 km/h bei 13 700 U/min,
verkauft oder tauscht gegen einwandfreie
und erfolgreiche 50 ccm-Kreidler, Preis
DM 2760.—. Auch Motor allein zu ver-
kaufen oder Tausch gegen Kreidler-Renn-
motor, Preis DM 1200.—. Alles in gutem
Zustand. C. H. Molders, Culemborg/
Holland, Prussestraat 28. 51 035

Verkaufe Honda-Rennmaschine 450 ccm u.
sämtl. Normalteile sowie Sitzbank, Lampe,
Anlasser, Tank, Schutzbleche, Auspuffe
u. mehr. Alles zusammen für DM 5500.—.
Rudi Schmidt, 5916 Müsen, Krs. Siegen,
Hochstr. 37. 51 050

Achtung Rennfahrer! Verkaufe wasser-
gekühlte 125er 6-Gang-Bultaco, in bestem
Zustand, mit Verkleidung, Drehzahlm.,
Dunlop-bereift, Bauj. 1966, gegen Höchst-
gebot. Verkaufe nur aus beruflichen Grün-
den. Zuschriften an Horst Rauber, 6691
Eisweiler, Römerstr. 20. 51 071

Verkaufe meine sehr schnelle Norton,
Bauj. 1962, 350 ccm, 6-Ganggetr. mit Ver-
kleidung u. vielen Ersatzteilen, Masch.
in Ia Zustand, Motor neu instandgesetzt.
Dieter Sütterlin, 7802 Freiburg-Merz-
hausen, Hexentalstr. 2, Tel. 4 70 96. 51 094

Bultaco TSS 250, Bauj. 1966, wassergek.,
wenig gefahren u. in bestem Zustand,
preisgünstig zu verkaufen. Zuschriften
unter M 4968 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 112

Verkaufe Honda-250 ccm - Rennmaschine,
rennfertig, komplett oder in Einzelteilen.
Verhandlungsbasis DM 1500.—. Rolf Beru,
6909 Walldorf, Am Wiesgraben 12. 51 053

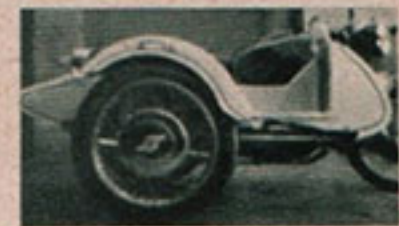
ROYAL ENFIELD

Da vom Interessenten nicht abgeholt, biete
ich nochmals an: Royal Enfield 750 ccm,
52 PS, Bauj. 65, 5000 km, DM 3200.—,
mögl. bar. L. Mossmann, 6 Frankfurt,
Comeniusstr. 2, Tel. 45 44 54. 51 082

SEITENWAGEN

Steib S 250, passend R 69 S, 1 m-Spur,
BMW-Rüchl., Gepäckträger, hydr. Rad-
dämpfer, Bootfederbeine, mech. Bremse,
weiß, TUV abgenommen, DM 250.—. W.
Jühr, 871 Kitzingen, Kanzler-Stürtzel-
Straße 5. 51 012

Nicht vollendete Eigenkonstruktion, Sitz-
breite 65 cm, Boot mit Federb. ged.,
R 51/2-Rad, 4-Punktanschl., fahrbereit u.
beleuchtet, an Bastler für DM 120.— ver-
kauft K. Ritter, 7 Stuttg.-Steinhaldenfeld,
Falchstr. 44 a. 50 993



Geländeseitenwag.,
nach orig. Steib neu
aufgeb., passend für
BMW od. and., DM
560.—. W. Vogel-
mann, 716 Gaildorf,
Karlst. 51 092

Verkaufe TR mit Richter-Kabine DM 250.—.
Hillebrecht 45 Osnabrück, Kurze Str. 8.
51 009

SUZUKI

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

VELOCETTE

Velocette, Bauj. 65, 3600 km, 37 PS, DM
2800.—. Gisbert Köster, 1 Berlin 47,
Britzer Damm 51, Tel. 68 34 30. 50 948

VICTORIA

V 35-Gespann, Solo- u. SW-Übersetz.,
Zweitmotor, mit Umbausatz auf 400 ccm,
Zweitgetriebe, DM 300.—, zu verkaufen,
auch einzeln. H. Peeters, 33 Braunschweig,
Am alten Petritor 7. 51 017

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-Dienst-Nord

E.-Teile, 50 ccm, laufend vorrätig. Motor-
räder aller Typen sofort lieferbar. Hannig,
3 Hannover, Tegmeierstr. 7, Telefon 0511-
441045. Prospekte nur gegen Rückporto.

Yamaha liefert und betreut

dico Ersatzteil-Stützpunkt Süddeutsch-
land, Walter Dillenberg, Inh.
Klaus Becker, 7141 Schwieberdingen,
Stuttgarter Str. 41, Tel. 071 50/81 91

**Beim 24-Stunden-Rennen in Barcelo-
na wurde eine serienmäßige 4053
von Fa. Verworner in einem Feld
astreiner Rennmaschinen 9. in ihrer
Klasse u. 13. in der Gesamtwertung.**

Motorrad-Verworner
Ihr Spezialist für Motorräder

Yamaha-Werksvertretung

Karl Theo Horn,
Inhaber **Heinr. Ronsdorf jun.**
583 Schweiß, Tel. 31 31

Yamaha 250 u. 50 sofort lieferbar, Spaett,
8 München, Landwehrstr. 66. 50 949

Verkaufe Yamaha 50 ccm, Bauj. 65, Best-
zustand für ca. DM 800.—. Jakob Os-
wald, 8031 Neu-Esting, Gleiserstr. 9.
51 036

STURZHELME



Römer Sturzhelme

die meistgetragenen -
die 100000fach bewährten
Neuer Katalog 1966/67
Hans Römer, 791 Neu-Ulm
Postfach 189

Engl. Sturzhelme

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

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

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
50 954

Bonneville, Bauj. 63, für DM 1800.— ver-
kauft Karl-Heinz Kühnen, 289 Norden-
ham 2, Fritz-Reuter-Str. 4. 51 073

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

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

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle
Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Git-
schiner Str. 47, Telefon 61 26 79. 50 950

Verkaufe KS 601 Sport mit Seitenwagen,
vor 10 000 km bei Zündapp-Hensch ge-
neralüberholt, Preis DM 800.—, Hans Anger-
mann, 1 Berlin 44, Ringbahnstr. 18. 51 080

Finanzierungsmöglichk.! Zündapp KS 601,
Bauj. 52, TÜV Mai 1967, Bestzustand, für
DM 500.— zu verkaufen, Horst Sawatzky,
5204 Hangelar/Siegkrs. Vilicher Str. 52.
51 070

Verkaufe Zündapp KS 100, Bauj. 1964,
TUV 1968, 11 000 km gegen Gebot. H.
Stender, 401 Hilden/Rhld., Erikaweg 16.
51 101

Verkaufe KS 601 Sport, überh. Motor,
gr. Hoske-Tank, Seitenw. mit Richter-Kab.
u. Reserverad, ca. DM 1500.—, H. Sänger,
4901 Hücker-Aschen 46. 51 118

STELLENGESUCHE

Eilt! Kfz-Meister, 30 J. (Motorrad- u.
BMW-Spez.), sucht in Süddeutschl. kleine
Werkstatt zu pachten, evtl. geeign. Raum
zum Umbau. Meisterstelle auch angenehm.
Zuschriften unter M 4964 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 059

Junger strebsamer Schlosserges., luxemb.
Nation., sucht Stelle in mittl. AL-Verarb.
Betrieb, Umgebung Karlsruhe, Frankfurt,
Köln. Schreiben bitte an: Jacoby Jos,
Reckingen, Mersch/Luxemburg. 50 067

TAUSCH

Verkaufe sauber zurechtgemachte R 26
für DM 550.— oder tausche gegen Ducati.
Uwe Klose, 2941 Roffhausen, Tannen-
bergstraße 13. 51 056

Tausche 500 ccm-Steib-Beiwagen gegen
200 ccm-Beiwagen. Wolfgang Schildhauer,
56 Wuppert.-Beyenburg, Sanddornweg 27.
50 989

Tausche Porsche-Motor 1300 ccm, 44 PS,
komplett, für Einbau in VW, Preis DM
600.—, gegen Moped, Motorrad od. Roller.
Zahle bis DM 1000.— auf. Anton Braunger
jun., 7996 Meckenbeuren, Leimäckerstr. 2.
51 011

Verkaufe oder tausche R 67/2-Gespann
mit Steib 500 L, Motor reparaturbed.,
35 000 km, garant. 1. Motor, geg. Höchst-
gebot. Tausche Honda oder Ducati ab
125 ccm. Evtl. Wertausgleich. Zuschriften
unter M 4963 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 058

Anzeigenschluß für Heft 21/66 ist
der 22. 9. 1966

Heute beginnt es - das langersehnte, vielgewünschte, große

»Motorrad-Quiz!«

Wertvolle Preise winken!

1. Preis: 1 kompl. *Gläser-Sportverkleidung* mit Blinker und Spiegel
2. Preis: 500 l Benzin
- 3.-20. Preis: je 1 Packung Rennöl

Teilnahmeberechtigt sind alle echten Motorradfahrer (deshalb Fabrikat, Type und
Pol.-Kennzeichen mit angeben).

Wer kennt den Motorradfeind Nr.1?

- Frage: a Wie heißt er?
b Wo sitzt er?
c Was treibt er?

Hinweis: Wer „das Motor-
rad“ kennt und aufmerksam
studiert, begegnet ihm oft. Er gibt
sich sogar zuweilen als unser
Freund aus, kann das aber nie-
mals sein, höchstens zum Schein!

Alle Lösungspostkarten mit dem Kennwort »Motorrad-Quiz« an die **Motorrad-
zentrale**, 3387 Vienenburg/ Harz, Postfach 21. Einsendeschluß: 8.11.66 (Datum
des Poststempels). Auslosung der Gewinne öffentlich unter notarieller Aufsicht am
19.11.1966 in Bad Harzburg.

Charakterfeste Motorrad-Techniker, geschickte Karosseriebauer, Schlos-
ser, Tischler, Lackierer, Maler und Fiberglas-Fachleute (mit gut abge-
schlossener Ausbildung) finden bei uns das richtige Motorradklima.
Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen bitte umgehend an

Rudi Gläser, 3387 Vienenburg/ Harz, Telefon 05324/264

Verkaufe Zündapp 250 ccm GS für DM
1000.— oder tausche gegen 100 ccm GS.
Fritz Brosi, 7101 Lehensteinsfeld, Wills-
bacher Str. 96. 51 061

Verkaufe 50 ccm-Kreidler-Drehschieber-
Rennmaschine. Tausche auch gegen sportl.
Motorrad. Zuschriften unter M 4967 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 51 110

Tausche Honda C 72, Bauj. 62, 28 000 km
gelaufen, Motor neu, Bereifung neu, TÜV
bis 1. 9. 68, gegen BMW 500-600 ccm.
Josef Zimmermann, 5161 Derichsweiler
b. Düren, Martinusplatz 22. 51 119

Verkaufe 50 ccm-Tohatsu-6-Gang-Renn-
maschine, 2-Zyl., 10,5 PS, 13 500 U/min,
max. Geschwindigkeit 150 km/h, mit Renn-
verkleidg., in best. Zustand. Evtl. Tausch
geg. andere schnelle 50 ccm- od. 125 ccm-
Rennmasch. Preis DM 2600.— Evtl. auch
Motor allein, f. DM 1000.—, C. Molders,
Prijssesh 28, Culemborg/Holland. 50 891

Verkaufe oder tausche saubere Zündapp
KS 601 S gegen große englische Lady;
für über DM 500.— Neuteile, viele Er-
satzteile mit neu geschliffenen Zylindern.
Klaus Pschorr, 891 Landsberg/Lech, Her-
komerstr. 25. 50 867

Tausche Malco 175 SS, wie in Heft 7/66
beschrieben, gegen Horex Imp., BMW
oder engl. Maschine (500 ccm). Peter
Gawlista, 338 Goslar, Wallstr. 6-7, Ge-
bäude G. 50 845

Tausche oder verkaufe Sportmotorboot,
4,50 x 1,95 m, rot, weiß, Holz, ohne
Motor, Bauj. 65, für DM 1700.— oder
tausche geg. CB 72, gr. BMW (Schwinge),
Harley oder engl. Maschine ab 500 ccm.
Evtl. Wertausgleich. Peter Schmitt, 8751
Heimbuchenthal, Flutgraben 12, Telefon
0 60 92 - 512. 50 836

R 51/3, sehr schnell, 25 Ltr.-Tank, Gl-
verkleidg., TÜV Mai 67, u. SW LS 200
gegen Gebot od. tausche gegen CB 92/72.
Joachim Quickert, 4443 Schüttorf, Bres-
lauer Str. 45. 50 795

ALUFELGEN

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

ALU-SCHUTZBLECHE

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

BEKLEIDUNG

Belstaff-Bekleidung
Trialmaster — Trojan
sowie **Motorradbrillen** liefert
Klaus Hauschildt,
22 Elmshorn, Bauerweg 37, Tel. 24 72

Herren-Harrkombi, 171 cm, sehr guter
Zust., verkauft für DM 140.— bar M.
Zwiener, 7419 Hülben, Trogtal. 51 078

Verkaufe: Schwarze Lederhose u. Leder-
jacke mit Nierengürtel, beides Größe
185 cm, neuwertig, für DM 150.—, Jo-
hannes Schubert, 605 Offenbach, Falltor-
straße 14, b. Dietrich. 51 087

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzel-
straße 7, Tel. 04 11 - 44 74 91. 50 955

DREHZAHLMESSER

Elektrischer
Drehzahlmesser

lieferbar für alle
Motorräder.
DM 96.—
Sonderausfüh-
rung für Straßen-
rennmaschinen DM 122.—



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

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 Ketten-
rad für Hinterrad! Jap. Stecknußsatz in Metallbehäl-
ter, mit Ratsche und langem Hebel, SW 6 bis
24 mm, DM 9,90, HONDA-Motorräder-Ersatzteile

ERSATZTEILE

Motorrad-Ersatzteile, neu und gebraucht,
für alle deutschen Motorräder: Austausch-
motoren, Kurbelwellen, Zylinder, Rahmen,
Gabel, Tanks, Räder. Über 3000 kom-
plette Motoren gebraucht, Export auch
nach Übersee.
Motorradverwertung Nettlesheim
Flensburg, Husumer Str. 75, Tel. 2 20 44.



Schalldämpfer Felgen

Für: BMW, HOREX, NSU-MAX,
ADLER, ZÜNDAPP KS 601
F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7

RENNBRILLEN

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

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13,
Rentzelstr. 7. 50 958

RENNFEDERBEINE

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

RENNGABELN

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

RENNKOMBI

Leder, superleicht, 1250 g, DM 295.—, zu-
sätzlich Regenkombi im gleichen Schnitt
DM 125.—, Bühler KG, 7 Stuttgart, Gäns-
heide 19, Telefon 07 11 / 24 57 07.

RENNSITZBÄNKE

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

RENNSTIEFEL

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

VERKLEIDUNGEN

Verkaufe Star-Verkleidung, für Honda
CB 250 passend. Heinz-Jürgen Hain,
6343 Frohnhausen, Hauptstr. 59, Telefon
Dillenbg. 51 31. 51 089

Verkaufe Rennverkleidung (Fiberglas)
für Norton. Telefon Hamburg 6 51 33 21.

ZÜNDANLAGEN

Achtung Straßenrennfahrer!

Meine Zündanlage BC 6/18 ist jetzt wieder
lieferbar. Die BC 6/18 ist eine der ganz we-
nigen kontaktlos gesteuerten HKZ-Zünd-
anlagen, die für Privatfahrer erhältlich sind.
Machen Sie einen Versuch, Sie werden er-
staunt sein, wie sauber Ihr Motor hoch-
dreht und wieviel Zündungsschwierigkeiten
entfallen. Nachstellung der Zündung wird
überflüssig. Komplette Anlage 240.— DM.
Wolfgang Kröber, 5406 Winnigen,
Wilhelmstraße 27

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 · ER-
SATZTEILE · TUNING · ZUBEHÖR · ALLE
ENGL. u. DEUTSCHE MASCHINEN**
RAICHEL, 73 ESSLINGEN, Am schönen
Rain 39

Suche Ducati Elite u. Mach 1 oder Honda
CB 72/77 gegen bar. Ammersdörfer, 85
Nürnberg, Heynestr. 31. 50 985

B M W R 69 S, Bauj. 1962, für DM 2100.—
und N S U Prinz 1000 S Pkw, Bauj. Ende
1965, für DM 3700.— aus Berufsgründen
zu verkaufen. Beide Fahrzeuge sind un-
fallfreie, sehr gepflegte Garagenfahrz.
Zuschriften unter M 4965 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 060

Verkaufe Derbi 50 ccm, 12 PS, 5-Gang
mit Verkl. u. Zubehör, neu, Bauj. 66,
keine Rennen gelaufen, u. Puch 50 ccm RS,
Trainingsmaschine. Hans Pammer, 3382
Loosdorf, Roggendorf 41, Niederösterreich.
50 967

Verkaufe zwecks Umstellung meine bei-
den Moto Cross- und Grasbahn-Maico-
Maschinen. 1. Bauj. 1964 mit Magnet
(92 kg), 2. Bauj. 1958, beide Maschinen
sind sehr schnell u. in einsatzbereitem
Zustand. Ferner verkaufe ich 1 einbau-
fertigen serienmäßigen NSU-Max-Motor.
Suche einbaufertigen Jap. oder Eso-Alko-
hol-Motor. Angebote an Philipp Röhl, 6491
Schwarzenfels, Haus Nr. 33. 50 992

Verkaufe schnelles Kreidler-Moped (4-
Gang), neuwert., an Liebhaber, für DM
650.—. EILT! Suche Imp. R 3-Nocke.
Palme, 7503 Neureut, Buchenweg 2. 51 031

Das Letzte

Ein Händler schrieb

Im folgenden geben wir einen Brief wieder, den wir anlässlich des MZ-Fahrberichtes von Herrn Lienhart Lienert, dem Bruder des Hamburger MZ-Importeurs, bekamen. Uns erscheint dieser Brief sehr interessant, weil er nämlich einige Dinge sagt, die die Situation recht deutlich kennzeichnen. Allerdings ist der Brief sehr lang, so daß wir ihn nur auszugsweise bringen können: „... Die Situation erwies sich so, wie ich es nach unserer Abholbegegnung im stillen erwartet hatte. Ich fand den Bericht den Umständen entsprechend gut. Unsere lieben Motorradfahrer-Freunde sahen allerdings, wie zu erwarten, lediglich den explodierten Motor. Sie schieden sich im wesentlichen nur in zwei Gruppen. Die eine Gruppe machte einfach das große ‚Bäh‘ und sagte: ‚Es ist doch eben alles Sch...‘, was von drüben kommt, die andere Gruppe sang ein Loblied auf das MOTORRAD, indem sie sagte: ‚Haben die HUNDE doch mal wieder den Mut gefunden, eine Maschine zu verreißen! Sonst loben sie doch nur über den grünen Klee.‘ Dann kam allerdings der Nachsatz: ‚Na, das haben sie sich wohl nur getraut, weil das Ding aus dem Osten kommt und weil ihr nur ein kleiner Laden seid‘...“

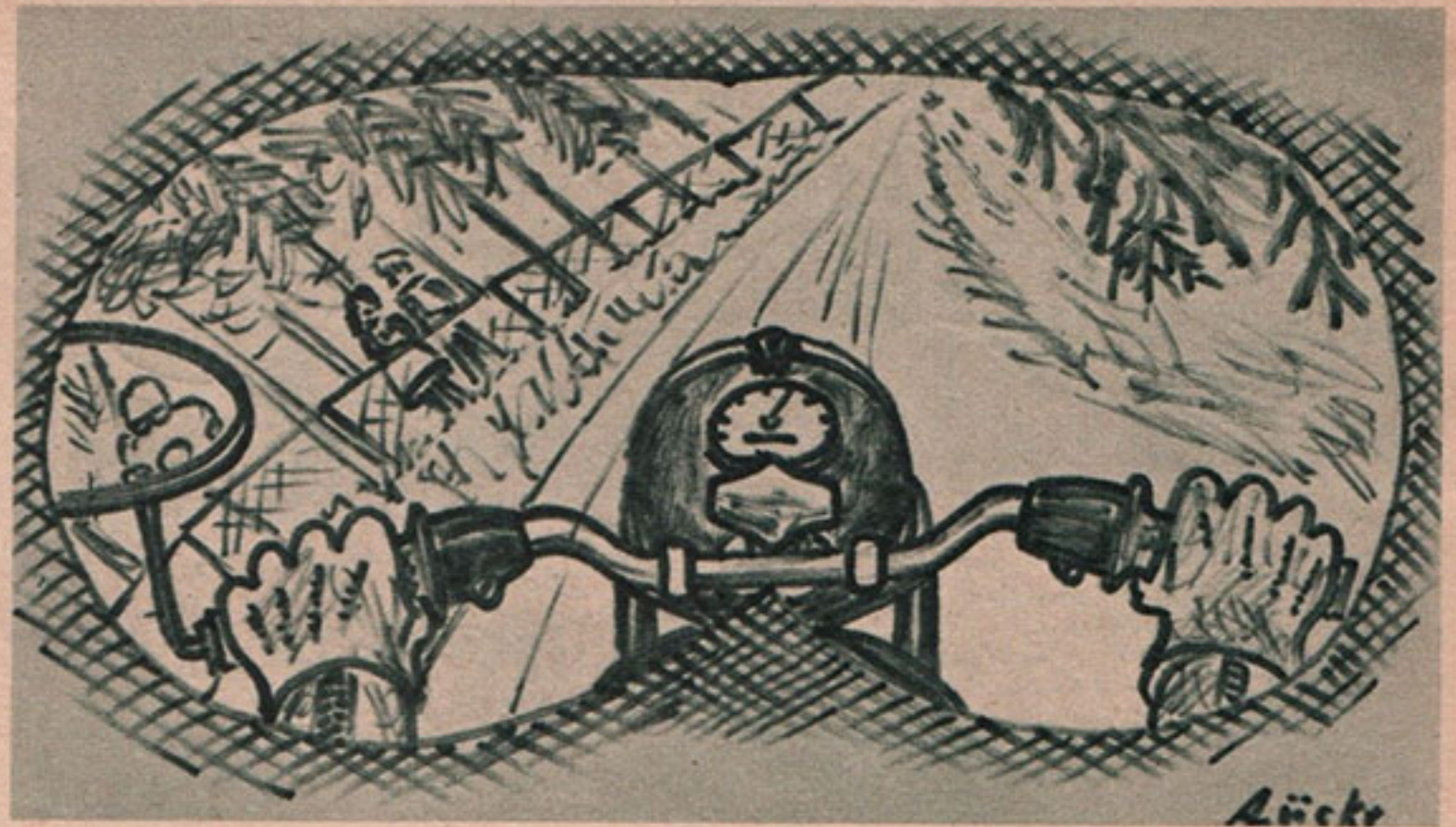
Wir kennen diese Reaktionen zur Genüge, sie waren ja zu erwarten, ein bißchen ärgerlich ist es natürlich schon, daß nicht die sachliche Seite des Fahrberichtes im Vordergrund stand, sondern daß nach Gründen gesucht wurde, die die Abfassung des Fahrberichtes beeinflusst haben könnten, aber nicht durch das Fahrzeug selbst gegeben wurden. Doch der Brief bringt noch einige weitere Dinge, die es wert sind, wieder-



Schön wär's:
„Wenn Sie wirklich glauben, daß Sie so besser arbeiten können, dann wollen wir mal vorerst eine Ausnahme machen...“

Durch die Brille: Das Brännchen

Nichts Besonderes an dem Bild? Genauer hinsehen! Die Bäume zeigen die Schräglage und den Schwung. Gleich kommt das Überlegen, ob der zweite Gang bis oben hin drinbleiben soll... Gezeichnet hat's unser Leser Lücke.



gegeben zu werden: „...übrigens fahre ich heute nacht ins Ruhrgebiet, um einer Motorradfahrerin eine brandneue kleine MZ auszuliefern. Die Dame rief uns heute morgen an, sie wolle in drei Tagen mit der Maschine zu einem Balkantrip starten, sie also übermorgen noch zulassen... und da sagt der S. R., die Motorradhändler ständen ewig mit untergeschlagenen Armen in der Haustür, und darum könnten die armen Motorradhersteller auch nichts mehr verdienen...“
(Anm. d. Red.: Ja, wenn sie nur alle soo wären!)

Eingebrochen

wurde bei uns. Der Stahlschrank war fachmännisch aufgeschweißt, Geld wurde kaum in nennenswerter Menge gefunden. Schade, daß die Gangsterchen nicht einen Stapel Leserpost mitgenommen haben... wir sind dank der Urlaubszeit und dem bevorstehenden Umzug und der auch noch bevorstehenden IFMA einigermaßen mit Papier zugedeckt, Luft holen klappt nur so eben gerade noch. Bitte etwas Geduld haben, wenn die Beantwortung in den nächsten Wochen nicht so recht klappt.
Die Redaktion

TERMINE... TERMINE...

IFMA-Quartiere

Um auch denjenigen Motorradfahrern aus Nord und Süd, die wegen unsicherer Unterkunftsfragen nicht nach Köln kommen würden, den Besuch der IFMA zu ermöglichen, hat der B.V.d.M. direkt an der Autobahnabfahrt Burscheid, an der Linie Leverkusen-Wuppertal-Kamen, knappe 20 km vom Ausstellungsgelände entfernt, einen zusätzlichen Zeltplatz und einen mittleren Gaststätten-saal zum Übernachten bereitgestellt. Auch Nichtmitglieder können diese Gelegenheiten benutzen, soweit der Platz reicht. Interessenten sollen sich umgehend, unter Angabe der in Frage kommenden Tage bzw. Nächte beim Schriftführer des B.V.d.M., Willy Reuter, 56 Wuppertal-Barmen, Siedlungsstr. 13, melden. Platz und Saal stehen ab Freitag mittag, den 23. 9., zur Verfügung. Außerdem ist der sehr schöne und große Campingplatz am linken Rheinufer in Rodenkirchen geöffnet. Rodenkirchen liegt an der südlichen Stadtgrenze von Köln, direkt an der Autobahn Köln-Aachen, nächste Abfahrt Bonn.

3. ng.-Trial in Bad Sooden-Allendorf

Der Landesverband „Weserstein“ des BVdM veranstaltet am 18. September 1966 ein ng.-Trial, welches zur Bundesmeisterschaft des BVdM zählt.
Wertungsgruppen: 1. Serienmaschinen; 2. Geländemaschinen; 3. Gespanne.
Treffpunkt: Gaststätte „Onkel Toms Hütte“, Bad Sooden-Allendorf (oberhalb des Stadtteiles Allendorf), 8.00 Uhr. Die Anfahrt ist beschildert.
Fahrtleiter: Dietrich Vondran, 3437 Bad Sooden-Allendorf, Sickenberger Straße 10.
Am 1. 10. 1966 ab 16.00 Uhr veranstaltet der gleiche Landesverband anlässlich des monatlichen Treffens am Roten See bei Witzhausen eine Ausstellung von Motorradmodellen. Für das beste Modell gibt es einen kleinen Preis.

Geschicklichkeitsfahrt für 50er

Am 24. September 1966 findet in Konstanz ein Geschicklichkeitsfahren statt. Es kann sich jeder Fahrer einer 50 ccm-Maschine daran beteiligen. Als Ehrenpreis für den Sieger ein Kreidler Florett. Anmeldung und Auskunft bei Florett-Club, 7750 Konstanz, Emmishofer Straße 8. Bei Anmeldung genügt Postkarte mit Anschrift, Alter und Art des Fahrzeuges. Anmeldung bis 10. September 1966.

Immer noch Ersatzteile

für englische Fabrikate (und auch für Horex-Motorräder) kann die Firma Fr. & W. Herrmann in Stuttgart-Sonnenberg, Laustraße 62, liefern. Nach dem Tode von Herrn Wilhelm Herrmann liegt nun die ganze Last der Arbeit bei seiner Frau, die auch schon früher immer mit ganzer Kraft den Verkauf hochgehalten hat. In all den Jahren hat sie sich so sehr in die Motorradtechnik eingelebt, daß sie recht gut Bescheid weiß. Ich erinnere mich noch daran, daß ich ganz früher mal für den Steuergehäusedeckel meiner Regina die sieben Schraubchen brauchte. Bevor ich mit meiner langen Erklärung, um welche Schrauben es sich handelte, überhaupt fertig war, lächelte Frau Herrmann kurz: „Ach, Sie meinen die sieben Schlitzschrauben M 6 x 30 für den Steuergehäusedeckel“. Und das hat mir mächtig imponiert.
In den Räumen in Stuttgart-Sonnenberg lagern große Mengen von Ersatzteilen auch älterer Modelle, vornehmlich AJS/Matchless/Norton, aber auch Rudge, zum Teil auch seltene Sachen für die diversen Rennmaschinen. Bei diesen Spezialteilen sollte man aber möglichst nach Muster bestellen oder einkaufen gehen, denn all die feinen Unterschiede kann Frau Herrmann ja nicht im Kopf haben. Falls man also wirklich etwas dringend sucht, so lohnt sich ein Besuch bei Herrmann immer noch.
H.-J. M.

„Sauerländische“

Im Heft 15/66 brachten wir den Bericht über die Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt und schrieben dort in einer Bildunterschrift, daß das Gespann Beckmann/Beckmann sich sowohl Goldmedaille als auch Klassensieg in der großen Gespannklasse holte. Das stimmte nur zum Teil, zwar war die Goldmedaille sicher, doch zum Klassensieg kamen bei der „Sauerländischen“ Eberhard Bartsch mit seiner Frau Renate im Seitenwagen.
H.-J. M.

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



Ich greife zu! - -

das laß ich mir doch nicht länger entgehen, sagen alle Motorradfahrer, wenn Sie die wunderschöne

Gläser-Verkleidung

kennenlernen, denn

- ◆ - ich fahr' endlich trocken und sauber durchs Land!
- ◆ - ich fahre jetzt leichter und sicherer, noch dazu elegant
- ◆ - ich brauch' keine lästige Vermummung mehr!
- ◆ - ich fahre jetzt einfach bekleidet und das freut mich sehr
- ◆ - ich hab' keine Kälte mehr auf der Hand und dem Magen!
- ◆ - ein Komfort ist vorhanden, fast als sitz ich im Wagen
- ◆ - hab' dennoch mein geliebtes Rad unterm - H.
- ◆ - ganz gleich, wohin's geht - ich bin schneller da!
- ◆ - nach 'nem Rutscher brauch' ich nicht mehr zu verzagen
- ◆ - 's ist kaum was passiert - sie hat mich gefragt!
- ◆ - sie bringt mir ein neues Gefühl der Sicherheit bei
- ◆ - und --im Verkehr fährt alles rechts (!) man denkt: Vorsicht - Polizei!
- ◆ - so gibt es noch viel, das lob ich mir sehr - deshalb steht's für mich fest

unverkleidet? Nie mehr!

Anfragen an **Motorradzentrale**,
3387 Vienenburg/Harz, Tel. 05324/264

Achtung Motorradfahrer!

Mein Ersatzteillager (Motorradverwertung Laubscher) habe ich altershalber Herrn **Karlheinz Ackmann**, 4962 Obernkirchen, Rintelnstraße 18, übergeben. Schenken Sie auch ihm Ihr Vertrauen, er wird Sie fachmännisch und bestens bedienen. Meinen alten Kunden danke ich herzlichst für das mir seit 36 Jahren entgegengebrachte Vertrauen.

Laubscher

Stuttgart W, Rosenbergstraße 84

ALU-Schutzbleche ganz billig!

100 mm Vorderrad, nur DM 13.50
125 mm Hinterrad, nur DM 18.—
RENNSITZE, passend für alle Lads
und Honda 450, DM 88.—

Frh. Rosenbaum, Nortonspezialist
5757 Wickede/R, Gartenstraße 40

VERSCHIEDENE

Suche Oldani-oder Münchbr. Breidenbach,
585 Hohenlimburg, Reher Weg 16. 51 083

Wegen Todesfall zu verkaufen: 1 Norton
Manz 500 ccm, 1 Adler RS, 1 Sand-Gras-
bahnmaschine Jap 500 ccm. Alle Masch.
sehr schnell u. in einwandfr. Zustand.
1 Horex Imperator, 2-Vergaser (zerlegt).
Manfred Domes, 6313 Homberg, Wilhelm-
straße 6. 51 088



Verkaufe wegen Umzug
DKW RT 200 S, 22 PS,
viele Ersatz. u. 2 Mo-
toren, DM 650.— (siehe
Bild). 1 Motobi, zerlegt,
ca. 8000 km, um DM 350.—, 1 S-Max,
2 Motoren, 19,5 PS, gegen Gebot. Alles
nur an Selbstabholer. H. Till, 792 Hei-
denheim, Schülestr. 29. 51 002

Max Spezial, TUV 1967, Aermacchi Ala
Verde, 25 000 km, div. Extras, TUV 1968,
Adler MB 250/LS 200, TUV 1967, mehrere
MB-Motoren, Fahrgest. AJS-Einzyl. mit
Brief zu verkaufen. Angeb. unter M 4957
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 50 874

Gelegenheit! Verkaufe Malco MC 200 ccm
DM 500.— und NSU Max mit 2. Motor
für DM 200.—. Wolfgang Reich, 6921
Weiler, Schloßgasse 10. 50 827

Verkaufe K 50-Fünfgangmotor, überholt,
DM 200.—. 1 Honda CB 92, 1 P. Tüten für
CB 92, viele Adler-Teile. W. Kamradt,
5047 Berzdorf, Nordbahnhof 23. 50 791

AJS oder Matchless 500 ccm, Einzylinder-
motor oder Horex-Imperator-Motor ge-
sucht! H. Zimmer, 895 Neugablonz, Son-
nenstraße 14, Tel. 6 27 02. 50 902

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 unverbindl. Prospekte

Manfred Balcerek

3014 Misburg/Hann.,
Lohweg 44, Tel. 0511/581464

Honda CB 77, Bauj. 1964, Motor überh.,
Borrani-F., für DM 1500.—; Ducati Grand
Prix, Doppelnocken, 125 ccm, 5-Gang, für
DM 1500.—; 250 ccm NSU-Doppelnocken-
motor mit Getriebe gegen Gebot. G.
Mitulla, 463 Bochum-Oberdahlhausen,
Karl-Wagner-Str. 74. 50 808



Verkaufe BSA A 65,
Bauj. 64; 1 Yamaha Yds 3,
Bauj. 65; ferner 1 Fospaic-
brille DM 15.— u. BMW-
R 2-Rahmen DM 20.—.

Suche für CB 72 Sitzbank und Tank.
Artur Groß, 5239 Niedermörsbach, Haupt-
straße 36. 50 930

Suche 250 BMW oder NSU, auch mit Bel-
wagen, zahle DM 250.— bis DM 300.—.
EILT! Wolfgang Lütke, 4701 Berge I,
Hellweg 193. 50 901

VERSCHIEDENES

Girling-Federbeine

per Paar DM 78.—, verkauft:
Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstraße 12

Der neue Modellbaukasten MONDIAL

ist erhältlich. sFr. 18.50+Porto. Ausland nur
gegen Vorauszahlung. Max Hug, Bahn-
hofstr. 49, CH-8957 Spreitenbach, Schweiz

1 kompl. erstklassigen Resident-Motor,
250 ccm, und alle Teile von KS 601
verkauft Kraemulat, 565 Solingen, Wup-
pertaler Str. 191. 50 986

250 ccm-Villiers-Starmaker-Moto Cross-
Motor, fabrikneu, zum Preise von DM
1500.—, mit 2-Vergaser-Anlage u. Aus-
puffrohr. D. Louis, 2 Hamburg 13, Rentzel-
straße 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 51 045

Verkaufe Trial-Spezial mit Maxi-Motor
(neue KW.), Spez.-Öltank, Rohrfahrgest.,
Zündapp-Tele, Alubleche, Bestzust., für
DM 220.—. Günter Catherey, 8453 Seli-
genstadt, Bahnhofstr. 43. 50 964

Startschilder
Polyester, superleicht, per Stück DM 3.—,
liefert: Joachim Happel, 35 Kassel, Jäger-
straße 12. 51 072

Verkaufe Jahrg. 60—65 „das MOTOR-
RAD“, Stück DM 0.40. Hans Angermann,
1 Berlin 44, Ringbahnstr. 18. 51 078

Suche nettes Mädchen bis 25 aus dem
Bergischen Raum für gemeinsame Wochen-
endfahrten. Bin 25, ev. Zuschriften unter
M 4966 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 51 109

Die Geburt der Amazone

Jaqueline

am 24. 8. 1966 meldet aus dem BSA-
Stall. Willi und Inge Bäcker. 51 108

Einsamer Motorradfahrer, 22 J., sucht
nettes Mädchen. Fahre 600er-BMW. Mög-
lichst Raum Bielefeld—Gütersloh oder
Umgegend. Zuschriften unter M 4951 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 50 786

Motorradfahrer sucht motorsportbegeister-
tes Mädel aus Norddeutschland für ge-
meinsame Fahrten. Zuschriften unter
M 4949 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 50 782

Verkaufe: schw. Lederkombi 170, schlank,
u. Stiefel Gr. 41 DM 100.—, Marqu.-Man-
tel DM 80.—, Tankrucksack DM 40.—,
Lampengehäuse für Tacho u. Drehzahlm.
DM 25.—, S-Getriebe BMW, zerlegt, 2
Räder, defekt, DM 60.—. Angebote an P.
Rieger, 545 Neuwied, Bismarckstr. 1.
50 907

1 neuwert. Lederkombi, 2teilig, 1,80 m
bis 1,90 m, schlank, DM 165.— (Neupreis
DM 280.—). Becker, 6 Frankfurt, Kölner
Straße 68. 50 823

Verkaufe Transportanhänger für 2 Motor-
räder, TÜV 8. 68, und VW-Anhänger-
kupplung DM 320.—, auch einzeln. Gerd
Schumacher, 1 Berlin 20, Spandauer Str. 71.
50 832

Suche 250 ccm-Motorrad bis DM 500.—.
Hans Hummel, 7312 Kirchheim-Öttingen,
Stuttgarter Str. 137, Tel. 69 70. 50 852

Verkaufe 3 DKW 175, 1 GS-MC-Kopf,
1 Normal-, 1 MC-Grasbahn-Aluzyl.-MC-
Kopf. Alfons Bösel, 7051 Großheppach,
Schulstr. 2. 50 858

Bastler! 1/100 mm-Meßuhren, neu, DM 21.50!
Rückgaberecht. Jenrich, 51 Aachen, Reu-
montstraße 41. 50 800

4 deutsche Gelände- meister

des Jahres 1965
versichert durch

**Spezial-Zweirad-
Versicherungsbüro**

Und Sie?

Hans Ehlert, Generalagen-
tur der LHU, 7073 Lorch/
Württemb., Gmünder Str. 27,
Tel. 07172/579, Postfach 83

Ab 1. Januar 1966 bis 50%
Schadensfreiheitsrabatt für
Zweiräder bei günstigen
Prämien.

**Beamte, Angestellte und
Arbeiter im öffentlichen
Dienst 20% Vorausrabatt.**



In mein bekanntes
Lieferprogramm
habe ich gute und
preiswerte

Tankrucksäcke

aufgenommen.

Farben: schwarz, rot oder silbergrau.
Größe 15x35 cm, 20 cm hoch, stabil
u. wetterfest m. Kartentasche DM 28.—
frei Haus DM 30.— (Ruf 051 51/36 15)
ERNST HOSKE, 3251 Gr. Hilligsfeld

Bundesverband der Motorradfahrer e. V.

die echte Interessenvertretung
aller Motorradfahrer!

Auf der IFMA Auskunft in Halle 11
am HEINRICH-Stand.

Nach wie vor erhalten Sie engl. fabrikneue Motorräder

NORTON, AJS, MATCHLESS und VELO-
CETTA, 1 gebrauchte BSA u. neuwertige
engl. MOTOREN und Ersatzteile, Horex-
Ersatzteile, gebraucht u. neu, VESPA-Roller
und Ersatzteile, neu und gebraucht, samt
vielen Zubehör. Außerdem engl. Ketten
u. engl. Reifen. **Fr. & Wilh. Herrmann**,
GmbH, Stuttgart-Sonnenberg, Laustr. 62,
Telefon 76 24 08

-NACHRICHTEN NR. 62

Der Jet-Helm ist ein schönes Ding,
doch selten man ne' Brille find.
Beim Dico kennt man sie seit Jahren
und weiß, sie ist sehr gut zu fahren.

Climax-Rennbrille mit abgewinkelten, splitterfreien
Sicherheitsgläsern und Leder-
polsterung · Passend für jeden
Helm. In bester Verarbeitung:
24.- DM

Lieferbar in klaren, oder leicht getönten Gläsern.

Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker
Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 - Tel. 071 50/81 91

Kostenlos

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

Postkarte per Post

Photo Schaja
Abt. 22 MÜNCHEN 22

ANZEIGEN- SCHLUSS

für Heft Nr. 21/66
am 22. 9. 1966

(Berichtsheft zur IFMA)



DAS **MOTORRAD**