DAS MOTORRAD

E 4973 D

Wechsel zur Großen

Bosch-Entwicklungen für das deutsche Motorrad von morgen

In Bildern: Yamaha-production racer

Sechstage-Technik

Sport: Eifelpokal Neue Straßenfahrt

Moto Cross-Endlauf in Erbach

22 DM 1.20 · 48. Jahrgang · 22. Oktober 1966

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

Zwei „Knüller" von

MOTORBUCH STUTTGART

für alle Motorrad-Freunde

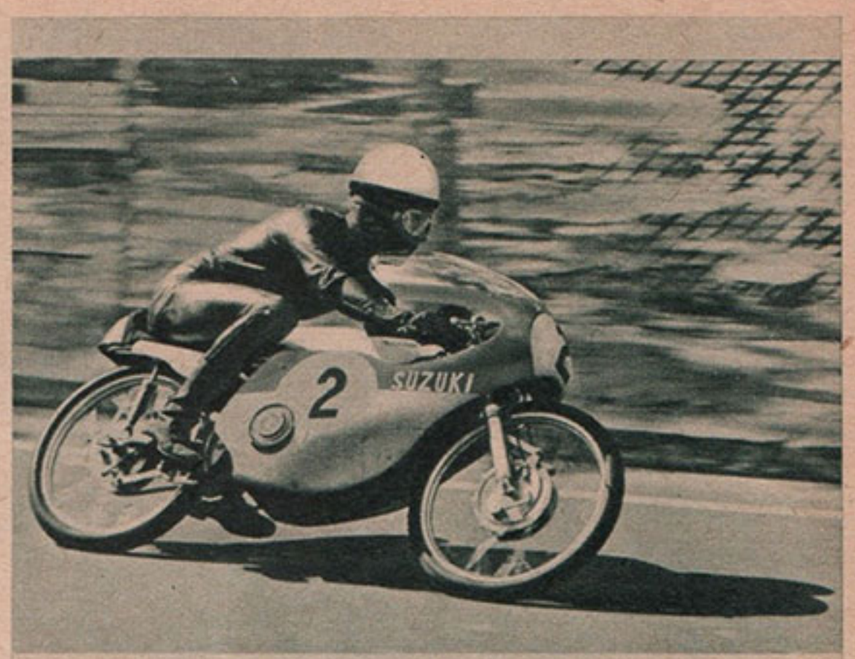
Ernst „Klacks" Leverkus, allen „MOTORRAD"-Lesern bestens bekannt, gibt mit diesem Buch seinen Freunden ihren „ganz speziellen Klacks" in die Hand, und wir sind sicher, daß dieses Buch rasch viele Anhänger finden wird. „So fährt man Motorrad" heißt es — und wenn gerade er seinen Freunden etwas über Motorradfahren 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. Aus seiner eigenen jahrelangen Motorradpraxis hinaus vermittelt Ernst Leverkus manches Erstaunliche, Überraschende und Begeisternde, das sich für die eigene Fahrpraxis bestens verwenden läßt. Endlich das richtige Buch für jeden, der „seinen" KLACKS immer griffbereit haben möchte, um stets aufs neue interessante Tips daraus zu entnehmen.

„So fährt man Motorrad" mit „Klacks"

„So fährt man Motorrad", sagt Ernst Leverkus, und zeigt, wie man's macht, denn: „Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen, wohl aber manch einer vom Motorrad, bevor er Meister war!". Ernst Leverkus, ein Fachmann par excellence und Journalist, der sich mit Leib und Seele den zweirädrigen Fuhrwerken verschrieben hat, erzählt hier genau in der Sprache, die seine Freunde so an ihm lieben: offen, humorvoll, manchmal „mit dem Finger drohend", nie jedoch schulmeisterlich belehrend oder gar trocken. Wer Motorrad fährt, hat ganz bestimmte Ambitionen — eben sportliche. Daß zum Sportfahrer aber mehr gehört als nur eine rasante 250er, eine schnittige Rennverkleidung und ein attraktiver Sturzhelm — zum Beispiel ebenso eine gediegene Grundhaltung im Sinne guten Benehmens auf der Straße, eine entsprechende Grundhaltung im Hinblick auf sauberen Fahrstil und Fahrtechnik, ein gerütteltes Maß an Wissen und Kenntnis über Maschine und Mechanik — kurzum: daß dieses Hobby eine Menge Verstand, Disziplin und Feingefühl verlangt, das vermittelt Ernst Leverkus auf die gleiche Weise, wie er immer wieder mit Tips und Hinweisen aller Art aus seiner jahrelangen Praxis heraus aushilft. „Das ist ein Jugendbuch für junge Herzen zwischen siebzehn und siebzig", sagt er gleich zu Anfang seines Buches, und dann geht es schon los: Zehn Regeln des guten Motorradfahrens stellt er auf, die jeder gewissenhafte Fahrer beherzigen sollte; „Welche Maschine ist die richtige?" heißt es dann, indem er die Qual der Wahl beratend erleichtert und viele Details zu verschiedenen Typen und ihren besonderen Eigenschaften vermittelt. „5 — 4 — 3 — 2 — 1 — Start!" — vom Anspringen über das Anfahren, Fahren auf den verschiedenartigsten Straßen und Strecken, Überholen, Überlandfahrten, Geschwindigkeit in vertrackten Situationen, Stadtdrängelei, Kurvenfahren, Haltung auf der Maschine und Fahrstil, Kleidung, Anordnung der Instrumente — von der „Selbsthilfe" bis hin zu den Rennen in Schlammschotter und auf unseren herrlichen Rennstrecken berichtet dieses Buch mit immer wieder wissenswerten Tips und Einzelheiten. „Was sind das nur für Menschen?" heißt es im Ausklang, der die „Figur des Motorradfahrers" einmalig treffend umreißt —, was es für Menschen sind, erfährt man aber bereits im Kapitel davor: ein fast lyrisch zu nennender Bericht von einer Fahrt, bei der der Leser glaubt, selbst auf der Maschine zu sitzen und selbst die Melodie zu erleben: „Das Lied vom Ring" — eine morgendliche Fahrt über die taufrischen Geraden, über die Höhen und durch die Kurven des Nürburgrings. Von vorn bis hinten ein sprühendes Feuerwerk lebendigen Motorradwissens ist dieses Buch, das selbst einen „Nicht-Motorradler" packt und ihn Geschmack an diesem besonderen Sport finden läßt. Was erst muß es einem wahren Motorrad-Fan bedeuten . . .!

ERNST LEVERKUS: SO FÄHRT MAN MOTORRAD
188 Seiten, zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Diagramme, Ganzleinen

DM 16.80



Internationaler Motorradsport-Bildkalender 1967

Hans-Georg Anscheidt, der erfolgreiche deutsche Motorradrennfahrer, ist Initiator und Herausgeber dieses Bildkalenders, an dem die besten europäischen Sportfotografen mitgewirkt haben. Ein Kalender, der den Motorradfreund durch das ganze Jahr hindurch begleitet und an dessen vorzüglich ausgewählten, großformatigen Abbildungen er sich immer wieder erfreuen kann. 25 sind es insgesamt, im Abbildungsformat 30 × 42 cm (Gesamtformat des Kalenders 40,5 × 43 cm), 7 davon mehrfarbig. Sie bringen einen Querschnitt durch das gesamte Motorrad-Geschehen — Straßenrennen, Geländefahrten, Moto Cross und Trials, u. a. Bilder vom Moto Cross „Scano al Brembo" und im österreichischen Sittendorf, vom „Elefantentreffen" am Nürburgring, von Trial-Meisterschaftsläufen in Lindenfels und Garmisch-Partenkirchen, von der „Valli Bergamasche", der „Tourist Trophy", den „Sixdays" auf der Isle of Man, dazu die Bilder von den berühmten Rennstrecken, u. a. Motodrom Hockenheim, Solitude und Santa Pod. Doch nicht nur die Orte sind es, in die uns die meisterlichen Fotos führen, hauptsächlich die Akteure begeistern uns immer wieder, wie wir sie hier in voller Aktion erleben: Barry Briggs, Fritz Scheidegger, Siegfried Gienger, Fausto Vergani, Dieter Kramer, Erwin Schmider, Lorenz Specht, Giacomo Agostini, Gustav Franke, Steenbock/Kistner, Deubel/Hörner, Phil Read, Heinz Brinkmann, Lorenz Müller, Jim Redman, Ernst Degner, Werner Dieringer, Olaf Persson, Jerry Scott, E. J. Potter, Günther Sengfelder, Herbert Scheck und — auf dem Titelblatt selbst — Hans-Georg Anscheidt. Diese Aufzählung, die keine Rangfolge darstellt, soll einen Eindruck von der Vielseitigkeit dieses großartigen Kalenders vermitteln, der mit seinen ausgezeichneten Fotos nicht nur den eingefleischten Motorrad-Fan, sondern jeden Sportfreund überhaupt begeistern wird! Ein herrliches Geschenk für das ganze Jahr!

25 Blätter, Format 40,5 × 43 cm,
Text dreisprachig

DM 15.80

Sie erhalten diese Neuerscheinungen mit untenstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

——— Expl. Leverkus — So fährt man Motorrad DM 16.80
——— Expl. Internationaler Motorsport-Bildkalender 1967 DM 15.80

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____ Mo 22/66

Weisen Sie bitte auch Ihre Sport-Kameraden auf diese Neuerscheinungen hin

es lohnt sich, sie zu besitzen!

DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

48. JAHRGANG

HEFT 22 1966

INHALT

	Seite
Betriebsblindheit	669
Eifelpokal auf dem Nürburgring	670
„. . . das kannst du eben noch nicht . . ."	672
Gedanken nach der IFMA	674
Sechstage-Technik	676
Gummilagerung von empfindlichen Teilen	680
Yamaha-Rennmaschine TD - 1 B	681
Neues bei Bosch	682
Moto Cross Erbach	684
Troll-Rallye	685
Eine neue Straßenfahrt: Hessen–Rheinland–Nürburgring-Fahrt	686
Jetzt für den Winter basteln	687
Die Deutschen Straßenmeister	687
Das MOTORRAD baut am Motor: HONDA CB 450 (6)	688
Gewußt wo	691
Das Letzte	696

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:
In diesem Heft ist vom Umsteigen von 50 ccm auf mehr Hubraum die Rede. Den Anlaß dazu gab die große 700 ccm-Guzzi V 7. Diese Maschine geht im Augenblick beim MOTORRAD in einem ausführlichen Test durch alle Lebenslagen, wobei zum Vorschein kommt, daß die Väter von Moto Guzzi den Gedanken des „Büffels" genau erfaßten. Vielleicht ist es ein ganz großer Wurf! Wir werden sehen.
Foto: Inge Rogge

Rücktitel: Hinter den Kulissen vollzieht sich die Arbeit der Männer, die alle Sorgfalt und alle ihre Erfahrungen in die Vorbereitung der Wettbewerbsmaschinen stecken. Foto: V. Rauch

Betriebsblindheit

Wenn irgendwo das Stichwort „Betriebsblindheit" fällt, muß ich stets an eine Geschichte aus meiner DKW-Vergangenheit denken. Unsere Zschopauer Versuchsfahrer bewegten die in der Entwicklung befindlichen Motorräder auf dem Straßendreieck Zschopau—Dresden—Leipzig—Chemnitz—Zschopau, pro Runde etwa 300 km. Wie üblich wurde nach Absolvierung des Tagespensums auch mal wieder einer der Versuchsfahrer nach besonderen Vorkommnissen und an der Maschine aufgetretenen Schäden gefragt — nichts sei gewesen, meinte der. Aber zufällig traf der Versuchsleiter abends beim Kegeln mit einem anderen Mann aus dem Werk zusammen, der ihm erzählte, daß er am Morgen, als er auf dem Weg zur Arbeit gewesen sei, eben jenen Versuchsfahrer gesehen habe, knapp einen Kilometer vom Werk entfernt am Straßenrand — er habe gerade den Zylinder runter gehabt. Am nächsten Morgen befragt, warum er dieses „Vorkommnis" nicht gemeldet habe, meinte der schnelle Mann: „Der war festgegangen, da mußte ich die Ringe losmachen." Als besonders bemerkenswertes Ereignis aber war ihm das offenbar nicht erschienen.

Diese Geschichte ist nicht erfunden — wenn sie auch ein wenig grob klingt. Aber sie ist typisch dafür, wie sehr sich gerade Versuchsfahrer an bestimmte Eigenheiten neuer Modelle gewöhnen (z. B. auch die falsche Lage irgendeines Bedienungshebels, eine harte Stelle in der Sitzbank, ein besonders starkes Vibrieren in einem bestimmten Drehzahlbereich — oder an ein Loch im Vergaser).

Auch zu dem fällt mir dann immer eine Geschichte ein: von jenem 100er Zweitaktmotor nämlich, der in der Testmaschine beim Aufmachen ein deutliches, recht unangenehmes „Loch" gezeigt hatte; als wir daraufhin mit dem Pressechef des betreffenden Werkes darüber sprachen, schwor der natürlich Stein und Bein, er habe von solch ungebührlichem Verhalten seines Staatsstücks noch nie etwas gehört — und wir könnten uns das gleich mal unten im Fahrversuch bestätigen lassen (die Fabrik baute die Motoren nicht selbst, sondern bezog sie von auswärts). Also runter in den Versuch: „Hier wird behauptet — habt Ihr das schon mal bei einem dieser Motoren bemerkt?" „Natürlich", meinte der Mechaniker, „diese Mucke haben sie doch alle. Wir haben's auch schon weitergemeldet, aber es tut sich nichts."

Daraufhin tat sich dann doch etwas. Aber eben erst, nachdem da einer von außen gekommen war und dran gedreht hatte. Und wieder war es letztlich überkommene Betriebsblindheit, die die Männer im Werk teilnahmslos gegenüber vielem werden läßt, das zu bemerken ihre vordringlichste Aufgabe sein sollte (denn wenn man's bemerkt und tut als Versuchsmensch nicht alles Erdenkliche, um eine Abänderung zu erreichen, dann ist das nicht weniger schlimm, als wenn einem überhaupt nichts auffällt).

Solche Fälle offensichtlicher Betriebsblindheit gibt es natürlich nicht nur im Versuch — sie finden sich dann später in der Fertigung ebenso wie auf dem Ersatzteil- oder Kundendienstsektor. Nur werden sie dort, wenn nicht von einem wachsamen Auge im Betrieb selbst, durch das Gemecker der ärgerlichen Kunden aufgedeckt. Leider oft zu einem Zeitpunkt, zu dem sie schon viel an Geld und Prestige gekostet haben, wenngleich Fehler solcherart meist auch nicht so tiefgehend sind wie die, die bereits bei der Entwicklung gemacht werden. Dort andererseits ist die Wahrscheinlichkeit, daß sie von Außenstehenden, also nicht mit Betriebsblindheit Geschlagenen, noch rechtzeitig entdeckt werden, ungleich geringer. Weil man — aus verständlichen Gründen — die Entwicklungsobjekte so weitgehend wie möglich gegenüber unberufenen Augen abschirmt.

Man muß diese Geheimnistuerei (die ja schließlich keine spezifische Eigentümlichkeit gerade unserer Branche ist) verstehen: in Neuentwicklungen wird so viel an geistiger Substanz und an Geldmitteln investiert, daß sich das eines Tages auch auszahlen soll. Und der Erfolg einer Neuentwicklung verpufft zum Teil, wenn die Konkurrenz von den „Knüllern" oder von einer ganz neuen Gesamtkonzeption schon so vorzeitig erfährt, daß sie, des eigenen Nachdenkens enthoben, schnell noch an ihren Modellen Ähnliches durchführen kann.

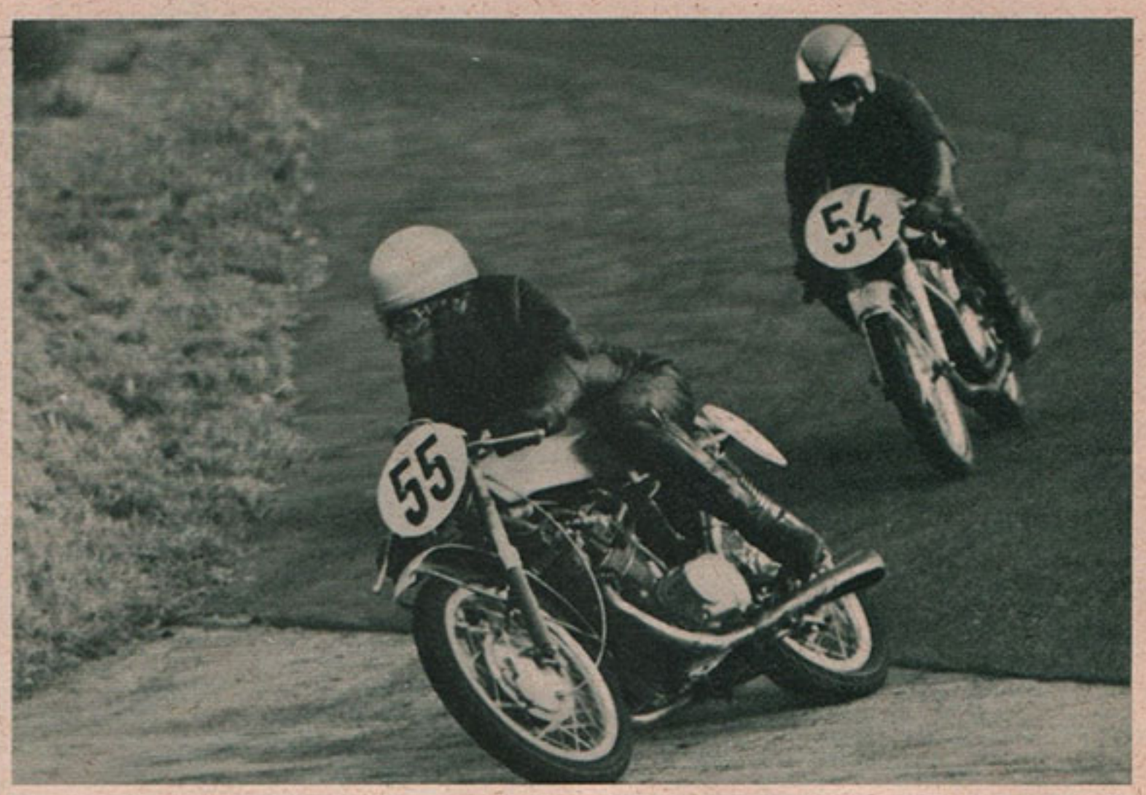
Und dennoch sollte man dort, wo Motorräder neu- bzw. weiterentwickelt werden, sich den Anregungen nicht verschließen, die aus der Praxis außerhalb des Werkes kommen; einer Praxis, die oft so grundverschieden von der der Versuchsfahrer ist. Deren Resumé durchaus nicht in allen Fällen für Entscheidungen im Werk ausschlaggebend sein muß oder kann (weil die industriellen Überlegungen oft dazu zwingen werden, dennoch auf als richtig Erkanntes zu verzichten oder einen Kompromiß zu wählen) — das man aber doch nicht ganz außer acht lassen sollte, wenn man sich nun schon bemüht, der Konkurrenz den Rang abzulaufen.

Auf der IFMA sprach uns dieserhalb ein Mann an, der seit Jahrzehnten mit Motorrädern handelt, stets eine ganze Anzahl von Fabrikaten in seinem Laden stehen hat (auch heute!) und der, weil er rührig ist und nicht einer von denen, die am Motorradgeschäft nur die Rabatthöhe interessiert und sonst gar nichts, auch die miesen Jahre durchgestanden hat, und der jetzt gerade seine Werkstatt erweitert, weil er meint, daß das für die kommenden Jahre richtig und notwendig sei. Dieser Mann zählte ein paar danebengegangene Einzelheiten an Fahrzeugen auf, die auf dieser IFMA als Neuheiten präsentiert wurden — und er war der Meinung, daß sich die hätten vermeiden lassen, wenn man rechtzeitig während der Entwicklung mal in den betreffenden Werken einen ganz, ganz kleinen Kreis solcher alter Praktiker zusammengeholt und sich mit ihnen unterhalten hätte. Und wenn dann alle oder vielleicht von fünfen viere das gleiche bemängelt und die gleichen Änderungsvorschläge (zu Altem oder Beabsichtigtem) gemacht hatten — dann sollte das die Reise- und Hotelkosten lohnen. Vielleicht wird man da und dort sagen, daß man zu solcher Kontaktpflege ja den eigenen Verkaufsaußendienst habe — aber die Erfahrung hat gelehrt, daß das nicht genügt: es ist wirksamer, wenn sich die Männer im Werk direkt mit denen unterhalten, die draußen Tag für Tag mit ihren Fahrzeugen und deren Besitzern zu tun haben.

Von einem Vorurteil muß sich dann allerdings mancher im Werk lösen: daß man nämlich zunächst einmal grundsätzlich jeden Vorschlag ablehnen müsse, der von außerhalb und damit, wie man so gern meint, von einem „Laien" kommt! *S. R.*

Vorletzter Lauf um den Juniorenpokal 1966

Eifelpokal auf dem Nürburgring



Der bei Punktgleichheit entscheidende Lauf um den Juniorenpokal ist das Ausweisrennen auf der Südschleife des Nürburgringes.

Am 24. und 25. September kämpften die Nachwuchsfahrer um die entscheidenden Punkte und wie gewohnt, gab es selbst um die letzten Plätze spannende und harte Auseinandersetzungen. Schade, daß der Termin sich mit der IFMA überschnitt, dadurch wird manch' einer am Ring gefehlt haben, der sonst liebend gerne gekommen wäre. Das Training am Freitag wurde in einer für den Ring neuen Form eröffnet. Die allen praktischen und wertvollen Neuerungen aufgeschlossene Rennleitung hatte das System des Strecken-Marschalls, hier Straßen-Major genannt, übernommen. Wie es in England schon lange üblich ist, hat der Major die Aufgabe, die Fahrer zu überwachen und gegebenenfalls zu leiten. Er hat das Recht, irgendwelche Bolzer aus dem Training zu nehmen und damit auch aus dem Rennen, wodurch die Rennen selbst von unerfreulichen Begebenheiten entschärft werden sollen. Nach kurzer Erklärung und Ermahnung durch Rennleiter Bosch wurden die Fahrer auf die Strecke geschickt, voran der Straßen-Major. Erst nach einer Einführungsrunde konnte dann jeder frei trainieren. Während des Freitagstrainings wurden die Runden nicht gezählt, erst am Samstag erfolgte die Zeitnahme und jeder Fahrer hatte zumindest zwei aufeinanderfolgende Runden mit Wertung zu absolvieren. Der Strecken-Marschall war Walter Sommer aus Köln auf einer 450 ccm-Honda, der seine Aufgabe mit Fleiß und Umsicht versah.

Während ca. 90 Runden kontrollierte Sommer die Fahrer, und es war erstaunlich, wie diszipliniert gefahren wurde, durch Hinweise und Winke korrigierte er das Verhalten mancher Teilnehmer und die wenigen Stürze verliefen dadurch harmlos. Wer aber glaubt, das Training wäre zur Kaffeefahrt geworden, der irrt. Gerade durch das faire Verhalten eines jeden Fahrers konnten sich die Talente entfalten und in fast allen Klassen gab es Trainingsrekorde.

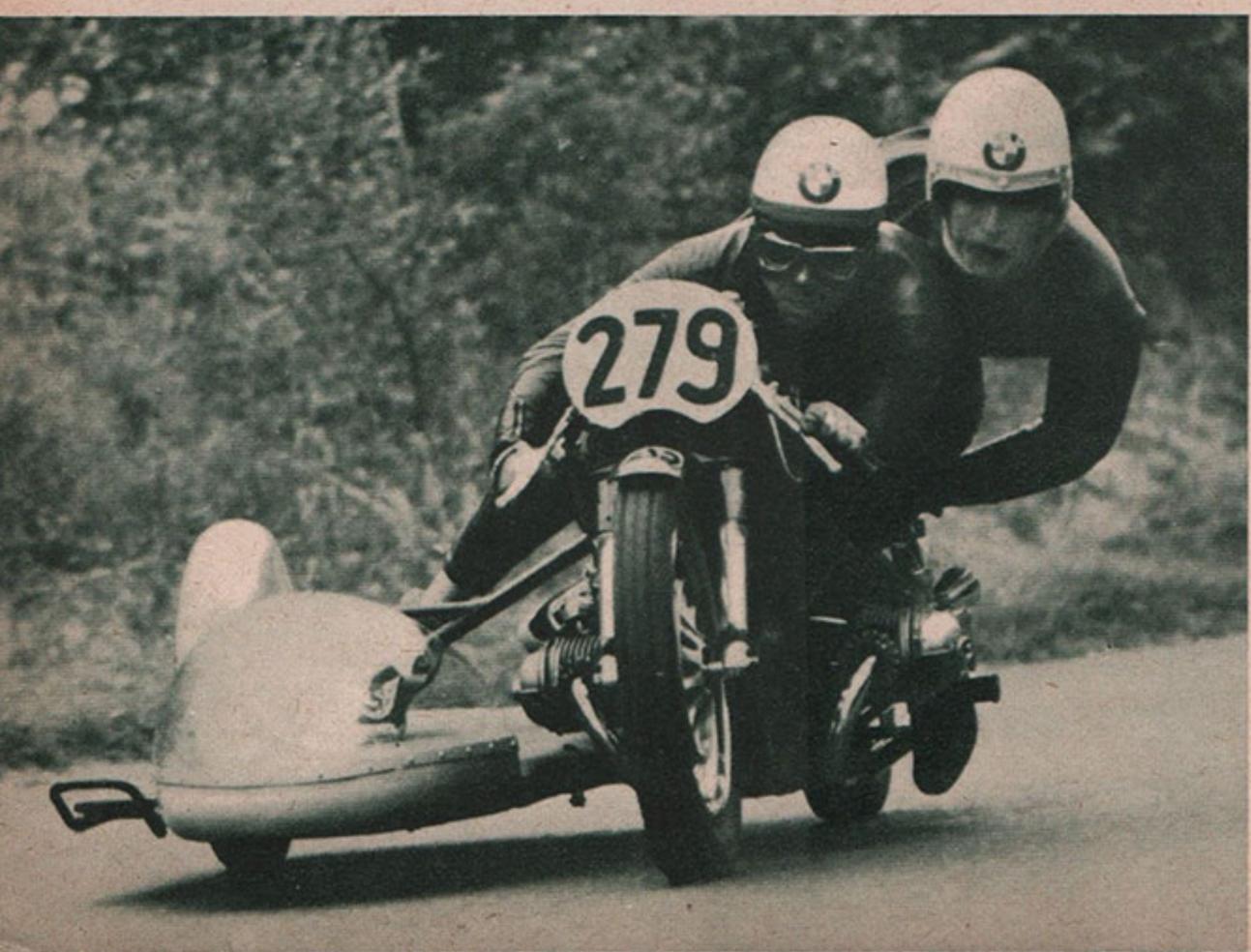
Übrigens gelang es mir diesmal, Siegfried Möhringer zu sprechen. Möhringer, hinter dessen Namen im Programm MZ steht. Seine Maschine ist wirklich eine MZ aus Zschopau, mit einem liegenden Einzylinder-Zweitaktmotor, und zwar war es eine Privatmaschine von Ernst Degner, der sie, um seine Sturzverletzung auskurieren lassen zu können, verkaufte. Von dieser, der DKW so ähnlichen Version, wurden nur ein paar Stück gebaut; sie war schon immer sehr schnell, hielt aber leider nicht. Möhringer hat ihr Wasserkühlung verpaßt und jetzt hält sie.

Der Entschluß des Veranstalters, alle Motorradläufe einschließlich Siegerehrung zusammenzulegen, war sehr erfreulich. Am Samstag waren ab 15 Uhr die Klassen 250 ccm Lizenz, 350 ccm Ausweis und 350 ccm Lizenz am Start. Man hatte den Fahrern mit nationaler Lizenz auch hier noch einmal eine Startmöglichkeit geboten. Alle Motorradläufe gingen über sieben Runden = 54,229 km.

In der Klasse bis 250 ccm der Lizenzfahrer waren die Fahrer Wintermeyer und Ohligschläger, beide Bultaco sowie Nerger und Dittberner, beide Honda, favorisiert. Nach dem Start hieß die Reihenfolge Ohligschläger, Nerger und Wintermeyer. Mit einem Schnitt von 117,8 km/h und 1,5 sec Vorsprung absolvierte der Führende die erste Runde und nur Dittberner vermochte als einziger der übrigen Fahrer das Tempo der Spitzengruppe mitzuhalten. Mit schon merklichem Abstand folgten auf den Plätzen Hund/Bultaco und Kessing/NSU. In der dritten Runde griff Wintermeyer, der auch Trainingsschnellster gewesen war, Ohligschläger an. In der vierten Runde betrug der Vorsprung Ohligschlägers trotz seiner tollen Zeit von 123,8 km/h nur noch $^{7}/_{10}$ sec. Nerger war inzwischen 9 sec zurückgefallen, weiterhin gefolgt von Dittberner, Hund und Kessing. Nach der vierten Runde saß dann Wintermeyer mit neuem nationalen Lizenzrekord von 127,2 km/h Ohligschläger im Nacken, um in der fünften Runde mit 127,7 km/h die Spitze zu übernehmen. In der sechsten Runde brach an Nergers Honda ein Einlaßkipphebel, nachdem ihm schon im Training auf der gleichen Seite der Auslaßkipphebel gebrochen war. Wintermeyer führte nun sicher und überlegen, er brach noch einmal seinen eigenen Rekord mit 131,7 km/h und siegte mit der Gesamtzeit von 126,4 km/h. Zweiter wurde Ohligschläger, dritter Dittberner, der ein taktisch kluges Rennen fuhr, gefolgt von Hund und Kessing. In welch guter fahrerischer Form sich Wintermeyer befindet, beweist eindeutig eine Gegenüberstellung seiner Zeit mit der Zeit des Siegers des internationalen Eifelrennens von 1964. Mir kam es auf die Zeit eines Privatfahrers an, deswegen nahm ich nicht 1965, wo es ein Weltmeisterschaftslauf war. Sieger der 250 ccm-Klasse 1964 war Luigi Taveri, damals noch Privatfahrer auf Honda. Im Gesamtschnitt war Taveri mit 129,8 km/h nur 3,4 km/h schneller und der von Taveri aufgestellte Rundenrekord betrug 132,3 km/h, das sind 0,6 km/h mehr als sie Wintermeyer jetzt fuhr. Das sagt wohl genug!

Beim folgenden Lauf der 350 ccm-Ausweisklasse war der Trainingsschnellste Kull auf Norton. Aber uns fiel zwischen den folgenden Hondas eine Maico unter Gruber auf dem vierten Platz besonders auf. Ob sie wohl genug Stehvermögen für diesen Kurs und diese Gegner haben würde? Nicht so angenehm war uns schon im Training eine selbstgetunte Honda mit vier Auspuffmegaphonen aufgefallen, die trotz ihrer moralischen Aufrüstung ihre schwänzelnde Straßenlage nicht verbergen konnte. Daß nun gerade diese Honda von ihrem Fahrer auch noch in einem wahrhaft gladiatorhaften Einsatz bewegt wurde, gereichte den anderen Fahrern nicht zur Freude und bereitete dem Strecken-Marschall einige Kopfschmerzen. So etwas dürfte es nicht geben.

Nach dem Start war es nicht die Norton von Kull, sondern Hüttlin/Honda, der das Feld anführte, dichtauf gefolgt von Gruber mit seiner Maico und Kull, sowie Main/AJS und Bertsch/Honda. Dahinter lag wieder eine Norton vor einer Meute Hondas. Erst in der sechsten Runde gelang es Hüttlin, sich von Gruber abzusetzen und dem Sieg entgegenzufahren. Seine Zeit: 26.59,8 min = 120,5 km/h, die schnellste Runde kam auch auf sein Konto, sie betrug 122,5 km/h. Kull, der vergeblich versucht hatte, Gruber von seinem Platz zu verdrängen, kam ganz knapp hinter ihm als Dritter über die Ziellinie, beide waren nur 0,3 km/h langsamer als der Sieger. In der Wertung um den Juniorenpokal führt Hüttlin nun mit 40 Punkten vor Braun und Sütterlin mit 29 Punkten. Sein Titelgewinn steht damit schon fest. Im Verlauf des 350 ccm-Rennens hatte Main auf AJS anfangs an vierter Stelle gelegen, war jedoch immer weiter zurückgefallen, seinen Platz nahm Bertsch ein, gefolgt



Oben: Eine Sensation war der Maico-Prototyp, der in der 350er Klasse von Toni Gruber auf den zweiten Platz gefahren wurde. Hier liegt Gruber nach der ersten Runde dicht hinter Hüttlin (Honda). Links: Bei den Gespannen siegten Wegener/Gödderz, die (im Gegensatz etwa zu Seegers/Polster mit dem „Kneeler"-Gespann) noch die herkömmliche Art des Gespannes fahren: Der Fahrer sitzt und hat den Tank zwischen den Knien.

Rechte Seite: Ein erfreuliches Bild: sauber der Mann und sauber die Maschine, dazu disziplinierter Fahrstil. Bertsch auf Honda.

von Stawicki, beide auf Honda. Stawicki hatte aus dem Pulk Kaiser, Schumacher und Fries ausbrechen können, was die drei immer wieder zu gleichen Ausbruchsversuchen veranlaßte, es wurde ein mitreißender Rad-an-Rad-Kampf.

In der 350 ccm-Klasse der nationalen Lizenz bewies der Pechvogel Nerger, daß er ein unerhört schneller Mann ist. Seine Trainingszeit war mit Abstand die beste. Willi Stein war wegen seiner Produktions-Honda ein vielbeneideter Mann, ist es doch die einzige 350 ccm-Rennmaschine von Honda in deutscher Hand. Verständlicherweise kam Stein noch nicht richtig zurecht mit dem guten Stück. Er bewies aber anerkennenswerterweise genügend Selbstdisziplin, um sich selbst nicht zu überziehen, er fuhr sich im Training auf diesem schnellen Apparat erst einmal ein. Außer diesen waren aber ebenso Eccarius, Backes (beide AJS), Ohligschläger/Bultaco oder Winhart/Norton gut für die ersten Plätze. Insgesamt waren 20 Fahrer am Start. Nerger übernahm auf seiner Hausstrecke die Führung vor Eccarius, Stein, Backes und Ohligschläger. Nerger fuhr in der Startrunde schon 123,0 km/h, in der zweiten Runde verbesserte er den Rundenrekord für nationale Lizenzfahrer auf 127,8 km/h und sein Vorsprung betrug in dieser Runde schon ganze 21 Sekunden, in der dritten Runde war es sogar über ½ Minute und dann war es aus. Gegen eine Pechsträhne ist kein Kraut gewachsen, die Primärkette riß und brachte ihn um den Erfolg. Nun lag Stein mit seiner Produktions-Honda an der Spitze, dicht gefolgt von Eccarius und Backes. Er setzte sich in den folgenden Runden weiter ab und fuhr die schnellste Runde dieses Laufes mit 128,0 km/h. In 26.15,3 min wurde er Sieger. Hinter ihm gab es wechselvolle Kämpfe zwischen Eccarius und Backes, in den Bergabkurven nach Müllenbach gelang es aber Eccarius, den Kampf für sich zu entscheiden, und auf Platz vier lief Ohligschläger vor Winhart ein. Wie ausgeglichen und spannend dieses Rennen war, beweist der geringe Unterschied im Gesamtschnitt zwischen dem Sieger und dem Fünften, er betrug nur 0,8 km/h. Allerdings waren die beiden ersten der 250 ccm-Lizenzklasse um einiges schneller.

Das Rennprogramm des Sonntags wurde durch die 50 ccm-Klasse der Ausweisfahrer eingeleitet. Leider ist diese Klasse noch immer durch die motormäßige Überlegenheit der ehemaligen Werks-Kreidler sehr einseitig, die anderen Fahrer können gegen diese Öfchen nicht viel ausrichten. Von den 33 Fahrern übernahm dann auch Kaupp die Führung, mit seiner Kreidler fuhr er eine schnelle Runde nach der anderen und nach der vierten Runde hatte er bereits den Klassenrekord überboten. Sein Vorsprung betrug nach der halben Distanz 35 sec und mit 105,6 km/h buchte er die schnellste Runde für sich. Seinem Sieg stand nichts entgegen. Der an zweiter Stelle liegende Faßbender wurde währenddessen von Velten auf seiner getunten Kreidler hart angegriffen. Eine tolle fahrerische Leistung, aber leider mußte Velten in der vierten Runde durch Ausfall die Waffen strecken und auch Faßbenders Motor kam nicht spurlos aus dieser Hatz, in der fünften Runde mußte er mit Maschinenschaden aufgeben. Nun lag Munschauer auf dem zweiten Platz, gefolgt von Dingler und Späth, alle Kreidler, während auf Platz fünf eine Victoria unter Schulz einlief.

Die 125 ccm-Klasse war hinsichtlich der Maschinenbesetzung doch etwas interessanter, allgemein war man gespannt darauf, ob Möhringer mit der ex-Degnerschen MZ den Produktion-Hondas und Bultacos würde Paroli bieten können. Möhringer war Trainingsschnellster. Er hatte sich allerhand vorgenommen, und so ging er beim Start auch als erster auf die Reise. Seine erste Runde brachte ihm gleich einen 10 sec Vorsprung. Hinter ihm lagen in einem Pulk Kustermann, Fahrmeir, Glitzner und Schweikardt zusammen. In der zweiten Runde verbesserte Möhringer den Rundenrekord auf 121,3 km/h und seinen Vorsprung auf 21 sec, in der vierten Runde betrug der Vorsprung dann 33 sec. Es war unwahrscheinlich, wie die Maschine lief und wie sie bewegt wurde. In der fünften Runde allerdings passierte Möhringer ein Ausrutscher, in der Rechtskurve an Kilometer 1,2 langte es nicht ganz und Mann und Maschine landeten auf dem Randstreifen. In 27 sec hatte sich Möhringer wieder aufgerappelt und auf die Maschine geschwungen, die Führung hatte es ihn nicht gekostet. Mit 11 sec Vorsprung gewann er diesen Lauf mit einem Schnitt von 116,9 km/h. Hinter ihm ging es rundenlang sehr turbulent zu, drei Hondas unter Gardemann, Fahrmeir und Schmid kämpften um die Plätze, mittendrin noch Kustermann auf Bultaco. Die endgültige Reihenfolge lautete im Ziel: Gardemann, Fahrmeir, Kustermann und Schmid.

Für die 50 ccm- und 125 ccm-Klasse noch den Vergleich zum Sieger des internationalen Rennens von 1964. In der 50 ccm-Klasse siegte Taveri auf Kreidler und war auf die Gesamtdistanz ca. 7 km/h schneller, bei den 125ern ebenfalls Taveri, hier auf Honda, ebenso ca. 7 km/h schneller als der diesjährige Juniorensieger.

Die Überraschung der 250 ccm-Ausweisfahrer war die Eigenbau-NSU von Obermeyer, der damit schneller war, als die schnelle Adler von Scholtis und die Yamaha von Camphausen, die beide zeitgleich auf Platz zwei und drei standen. Aber nach der ersten Runde kam doch Scholtis auf seiner singenden Säge als erster vorbei, gefolgt von Gruber/Bultaco, Fischer/Suzuki, Camphausen/Yamaha und Mohr/Bultaco. Obwohl Scholtis die zweite Runde mit 120,5 km/h hinter sich brachte, lag nun Camphausen dicht hinter ihm und in der nächsten Runde hatte Camphausen die Führung übernommen. Die Yamaha ging unwahrscheinlich gut, sie dürfte der Adler kaum nachstehen in der Motorleistung, im Fahrverhalten war sie bedeutend besser. Allerdings war an der Adler der Lenkungsdämpfer gebrochen und im Bergabstück zauberte er ein enormes Lenkerpendeln herbei. In dieser Runde fuhr Camphausen neuen Ausweisfahrerrekord mit 123,6 km/h, so sehr sich Scholtis auch bemühte, der Sieg war Camphausen nicht mehr zu nehmen. Aber auch Scholtis zweiter Platz war unangefochten. Gruber, der in der Wertung führte, fiel durch Motorschaden hoffnungslos zurück und Fischer mußte ganz ausscheiden. Bullig wie ein Traktor ging die NSU das Tempo vorne mit, nur Heck auf Bultaco noch mußte Obermeyer ziehen lassen, dann war ihm der vierte Platz sicher. Schmitz auf Honda fuhr ein beachtliches Rennen, er konnte sich von Platz elf bis auf die fünfte Stelle vorarbeiten.

In der 500 ccm-Klasse waren wieder die beiden Kontrahenten der diesjährigen Saison die Trainingsschnellsten. Völmle/Norton und Kaczor/BMW. Völmle um 0,2 km/h schneller als Kaczor. Übrigens ein blitzsauberer Apparat, diese BMW. Außer Motor, Getriebe und Kardan ist nicht mehr viel dran von Original-BMW. Kaczor hat, ebenso wie Bauer, einen ganz neuen Rahmen gefertigt. Die Maschine hat eine Horex-Telegabel und Girling Federbeine. Das Gesamtgewicht liegt bei 137 kg, prächtige kg/PS! Auch hier gab es ein großes Starterfeld, 28 Fahrer warteten mehr oder weniger nervös auf den Start. Die Norton von Völmle kam sofort, mit Abstand ging er als erster auf die Strecke, Kaczors BMW wollte nicht auf Anhieb, und so lag Völmle mit 17 sec Vorsprung vor Kaczor als sie auf der Gegengeraden wieder in Sicht kamen. In dieser Startrunde schon fuhr Völmle einen Schnitt von 124 km/h, auf der dritten Stelle lag Jansen vor Hampe und Fellmann. In der zweiten Runde gab es wieder eine schnelle Zeit für Völmle mit 130,0 km/h. Es ist eine Augenweide, ihn fahren zu sehen, Mann und Maschine ein Guß. Dabei war Völmle das erstemal auf dem Ring! Es sah schon jetzt nach einem sicheren Sieg für ihn aus, als plötzlich in der dritten Runde Kaczor vorne lag. Völmle fehlte und Unruhe breitete sich unter den Zuschauern aus. Als Völmle auf Platz 14 wieder erschien, war klar, daß da an der Maschine irgend etwas nicht gestimmt haben mußte. Und später erfuhren wir, daß der Schwimmer festsaß und der Motor den Sprit nicht in ausreichendem Maße bekam. Nun war also Kaczor vorne, er sollte uns bald zeigen, daß das nicht von ungefähr kam. In der gleichen Runde, in der Völmle den Streckenrekord aufstellte, hatte Kaczor ihn auch schon überboten. Mit 132,4 km/h fuhr er neuen absoluten Ausweisfahrerrundenrekord. Kaczor demonstrierte, wie man eine BMW fahren muß, da wurde nichts verschenkt, immer am gleichen Punkt angeschnitten, abgebremst. So wurde auf dem Ring lange keine BMW mehr bewegt. Dem aus dem Jahr 1964 stammenden Ausweisfahrer-Klassenrekord von 124,8 km/h blies Kaczor mit 129,2 km/h das Licht aus. Das schreibt sich so einfach hin, was aber für eine Leistung vollbracht wurde, zeigt wieder der Vergleich zu dem Rennen von 1964. Damaliger Sieger war Marsovszki auf Matchless mit einem Gesamtschnitt von 133,9 und der schnellsten Runde mit 136,1 km/h. Zu bedenken ist, daß diese Rekorde mit Rennmaschinen gefahren wurden, mit reinrassigen, verkleideten Rennmaschinen.

In der Begeisterung für die Spitzenfahrer gingen die Kämpfe um die Plätze aber nicht unter, d. h. um Platz zwei wurde nicht gekämpft, den hatte sich Bauer auf BMW reserviert und auch gegen Hampes Angriffe erfolgreich verteidigt. Die Plätze drei bis acht fielen an Nortonfahrer, neunte wurde eine Honda und auf Platz elf und zwölf kam je eine BSA.

22 Maschinen standen beim letzten Motorradlauf auf dem Startplatz. 19 BMW- und 3 Horex-Gespanne. Wegener/Gödderz und Schons/Lauterbach, beide auf Muthig-BMWs übernahmen die Führung und gaben sie auch in dieser Reihenfolge nicht wieder ab. Die Sieger verbesserten den Klassenrekord um 0,3 km/h auf 117,4 km/h, und das mit einer Stoßstangen-BMW, während der Rekord von einer RS aufgestellt worden war. Den Rundenrekord jedoch verfehlten sie um 0,3 km/h. Die favorisierten Gespanne von Haubl/Kraus und Kempa/Obluda konnten sich wegen Motorschwierigkeiten nicht durchsetzen. Haubl/Kraus lagen nach der zweiten Runde an 14. Stelle und Kempa/Obluda mußten schon in der ersten Runde an die Boxen. Haubl/Kraus konnten das Rennen verschärft weiterfahren und in der sechsten Runde hatten sie sich auf Platz sieben vorgearbeitet. Um den dritten Platz kämpften rundenlang Ratzburg/Vester, Seegers/Polster und Rohr/Fleck. In dieser Reihenfolge beendeten sie auch das Rennen, bis auf Rohr/Fleck, die von Haubl/Kraus noch von ihrem Platz verdrängt wurden. Haubl/Kraus fuhren zum Schluß mit 119,4 km/h eine schnelle Runde und stellten damit den bestehenden Rundenrekord ein.

Abschließend kann ich ohne Übertreibung sagen, daß auf dem Nürburgring sehr guter Sport gezeigt wurde, daß auf breiter Ebene ein Fahrerstamm heranwächst, wie wir ihn uns nur wünschen können. Und daß die Rennen auf dem Nürburgring bei Rennleiter Bosch und seinen Helfern in wirklich guten Händen liegen.

Horst Briel

„... das kannst du eben noch nicht!“

Der große Sprung von 50 ccm auf einen größeren Hubraum

Ein Mofa-Tempo von 25 km/h bedeutet, daß man in einer Sekunde fast sieben Meter zurücklegt. Bei 50 km/h sind es 14 Meter in einer Sekunde (abgerundet), bei den 70 km/h eines 50 ccm-Motorrades sind es schon fast 20 m/sec und bei 80 km/h genau 22,2 m/sec. Jetzt kommt der Moritz aus dem Nachbardorf mit seinem 50er Rennerle herübergefahren, auf dem er sich bislang bewegte, und erzählt, daß er den Führerschein der Klasse 1 gemacht und sich eine 250 ccm-Yamaha YDS 3 gekauft habe, die er nächste Woche geliefert bekäme. Nun wolle er auch eine Rosine aus dem großen Kuchen der Fahrfreude herauspolken. „Mit der Yamaha komme ich klar. Das ist 'n Klacks. Schließlich fahre ich jetzt schon zwei Jahre mit meinem Florett herum, habe die Führerscheinprüfung bestanden und da kann ich fahren.“ Sagt er.

Und das, lieber Moritz, ist eben ein Irrtum. Denn das ausgefuchste Fahren der Yamaha-Rakete, das kannst du eben doch noch n i c h t!

Warum nicht? Ganz einfach: weil 20 gefahrene Meter in einer Sekunde etwas anderes als 40 m in einer Sekunde sind. Denn wenn die schnelle Yamaha mit ihm wirklich 140 km/h geht, dann legt sie mit Moritz bei diesem Tempo in einer Sekunde knapp 40 Meter zurück. Aber unser Moritz ist noch gar nichts. Sehr oft erfährt man von viel größeren Abenteuern. Da steigt beispielsweise einer von 50 ccm auf 750 ccm um, weil er einen guten Vater hat, weil er ein richtiger Junge ist und nach seiner 50er statt eines gebrauchten Fiat oder VW ein größeres Motorrad will. Dieser Sprung jedoch ist etwas happig. Denn da wechselt er von 5 PS auf 50 PS; von 20 m/sec auf 50 m/sec (bei einer Geschwindigkeit von 180 km/h); von 80 kg auf 180 kg (Norton Atlas) oder sogar 250 kg (Guzzi V 7); von 15,8 kg/PS Leistungsgewicht auf 7 kg/PS oder sogar nur 3,7 kg/PS. Und das, liebe Freunde, liebe wohlmeinende, zahlende, glückliche und stolze Väter (!), das ist heute ein ander' Ding und bedarf einiger Worte.

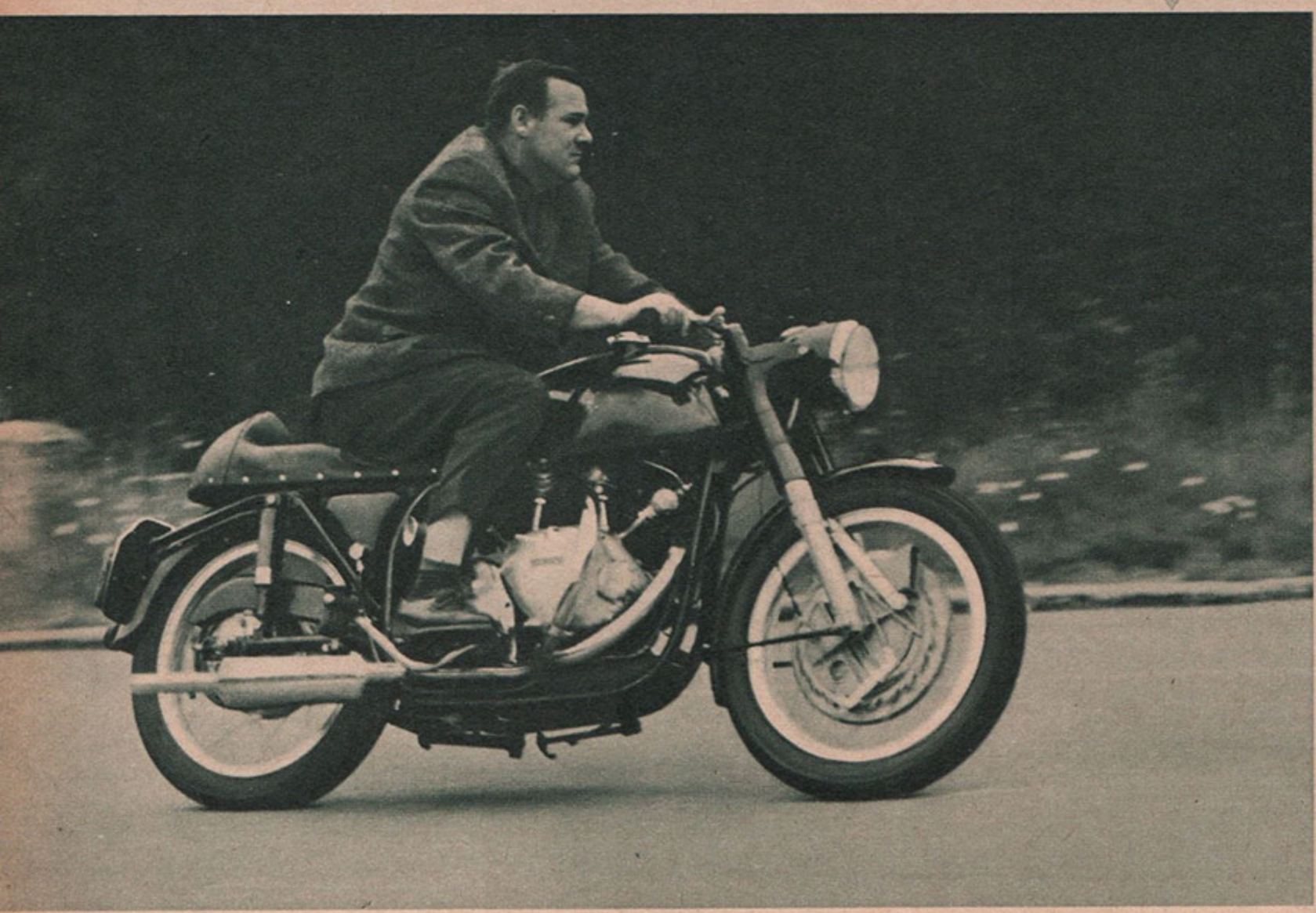
Es bedarf wirklich einiger Worte, von dem großen Sprung zu sprechen, der gemacht wird, wenn ein Motorradfahrer sich eine größere und stärkere Maschine anschafft.

Zuerst aber etwas Grundsätzliches: Es mag vielleicht ein oberflächlicher Leser oder jemand, der mich nicht kennt, meinen, hier würde jetzt ein Artikel gestartet, der g e g e n das große Motorrad gerichtet ist oder geeignet wäre, die G e f ä h r l i c h k e i t eines großen Motorrades darzulegen, was ja die ahnungslose Öffentlichkeit zu gern immer wieder hervorkramt, wenn es irgendwo um das Motorradfahren in Presse und Publikationen geht. Das ist natürlich Unsinn. Vielleicht darf ich mir erlauben, einmal erneut die Frage zu stellen, wo denn eigentlich der richtige Spaß beginnt — bei 5 PS, bei 25, 30, 40 oder 50? Siehste. Und wer mich kennt, der weiß, daß mein persönlicher Motorradgeschmack (ich darf ihn ja wohl haben) und der der meisten meiner Freunde erst bei 30 PS und darüber anfängt, so daß ich gar nicht auf die Idee kommen würde, etwas zu sagen, was dem großen Motorrad schaden könnte. Diese Untersuchung und Mahnung richtet sich gegen etwas anderes. Nämlich in erster Linie gegen die Ahnungslosigkeit und gegen das Überschätzen der eigenen Kunst. Meine Worte sollen sich auch an jene unter uns richten, die vom eigenen Sohn glauben, er sei ein überdurchschnittliches Fahrtalent und könne bestimmt die große Mühle beherrschen. Jeder, der einen Sprung von wenig auf viel ccm Hubraum hinter sich brachte, wird das Gesagte bestätigen können. Nur — wir sprechen viel zu wenig davon.

In den letzten zehn Jahren ist mir nur eine Fahrschule begegnet (Zimmerman in Karlsruhe), bei der es eine 650 ccm-Triumph-Bonneville, also einen ausgesprochenen Renner, gegeben hat, der dazu angeschafft wurde, Anwärtern und Inhabern des Führerscheines der Klasse 1 ein wenig mehr von der echten Praxis zu vermitteln. Ob und wie weit dies mit oder ohne Erfolg durchgeführt werden konnte, entzieht sich meiner Kenntnis — ich zeige es nur auf, weil ich damit sagen möchte, daß sich über dieses Problem ansonsten Fahrschulen keine Gedanken machen. Da wird auf einem alten Motorroller der Führerschein 1 gefahren — so ein bißchen hinter dem Fahrschulwagen irgendwo in der Stadt. Fertig. Am nächsten Tag kann der junge Mann ein 50 PS-Hundertmeilen-Geschoß besteigen —!

„Rollt doch genauso auf zwei Rädern. Wenn man Gas gibt, wird es schneller. Wenn man auf den Bremshebel tritt, wird es langsamer. Natürlich fährt man ein paar Kilometer schneller in der Stunde. Aber das kriegt man doch schnell spitz. Die Bremsen sind ja auch größer.“ Damit oder mit ähnlichen Argumenten tut man einen Wechsel auf mehr PS meist schnell ab. Vorher.

Nachher, wenn es mal nicht mehr gelangt hat, dann denkt man allerdings anders. Ob man aber davon gelernt hat, steht auf einem anderen Blatt. Ich behaupte, daß man zum schnelleren Fahren und zum Beherrschen einer größeren Maschine d o c h mehr Köpfchen, mehr Einsicht, mehr Reife, mehr Körper- und Geist-Training mitbringen muß. Zum sicheren Fahren gehört sowieso mehr praktisches Einfühlungsvermögen, mehr Gehirnschmalz, und mehr Beherrschung. Wer nicht das geistige Niveau mitbringt, herausfühlen zu können, w a n n er die größere Beschleunigung, die besseren Bremsen, die höhere Endgeschwindigkeit sicher und zur Sicherheit richtig einsetzt, der wird bald zur Erhöhung der Haftpflicht-Versicherungsprämien durch einen saftigen Bumms beitragen. Die größere Maschine bietet nämlich viel mehr Sicherheit durch stärkeren Abzug und bessere Bremsen — und d a s sollte die erste



So gewaltig wird sich wohl keiner verändern – von Honda SS 50 (Bild oben) auf 1000 ccm Vincent (Bild unten. Metzmeier, Baden-Baden, auf seiner „Windsbraut“). Aber der Vergleich beider Fotos sagt schon viel über die auftretenden Probleme.

Lehrstufe sein. Nicht die höhere Endgeschwindigkeit.

Wie oft schon ist man mit einer kleinen Maschine auf der Landstraße hinter einem Lkw verhungert, weil man einfach nicht vorbeikam. Jedesmal, wenn man den kleinen Teekocher mit den paar armseligen PS bis auf knappe 90 km/h mühselig hochgequält hatte, wenn man schon am Hinterrad des Lkw war, dann war auch schon wieder der Ofen aus, weil jemand entgegenkam und man wieder hinter den Dicken verschwinden mußte. Das alles ist mit dem großen PS-Reservoir kein Problem mehr. Lkws registriert man fast nicht mehr, und Pkws kann man auf der Landstraße meist immer ohne Gefahr mit kürzesten Überholzeiten hinter sich lassen. Man kann jedem Pulk, jeder gefährlichen Ballung gefahrlos davonlaufen.

Um von 0 auf 80 km/h zu kommen, braucht man mit einer guten 5 PS 50 ccm-Maschine bis zu 25 Sekunden, von 50 bis auf 80 km/h etwa 15 bis 18 Sekunden. Eine Maschine mit 40 PS macht das in nur 4 Sekunden oder kürzer und von 50 bis 80 km/h ist man in knapp 2 Sekunden.

Dieser Unterschied, diese wesentlich kürzeren Zeitabschnitte zwischen Erkennen einer besonderen Situation, Überlegung was zu tun ist, Entschluß zum Handeln, Ausführung des Manövers, Beenden der Sache verlangt von einem Mann auf einer schnellen Maschine eine ganze Portion mehr blitzschnelles Reaktionsvermögen, Erfahrung, Überlegenheit und — Ruhe. Ein nervöser Mensch, einer ohne Fähigkeiten, eine Situation sehr schnell zu erkennen, der ist von vornherein ein Unfallkandidat. Hat er außerdem nicht die Gabe, in jeder Lage einen ruhigen Kopf zu bewahren, dann sollte er nie ein „Zweirad" fahren, das schneller als 25 km/h geht.

Kommen wir noch einmal auf die Meter zurück, die man in einer Sekunde zurücklegt. Nehmen wir an, wir fahren mit einem 50 ccm-Motorrad mit etwa 70 km/h (= 20 m/sec) auf ein Hindernis los (siehe Skizze). Bis zum Beginn der Ecke sind es von Punkt A noch 1 Sekunde Zeit, von Punkt B wären es zwei Sekunden, von C aus 3 Sekunden usw. Habe ich nun ein Motorrad, das so schnell ist, daß ich mit 140 km/h ankomme, dann sind von Punkt B aus bis zur Ecke nur noch 1 Sekunde Zeit, zu welchem Abschnitt ich mit 50 ccm noch 2 Sekunden Zeit hatte.

Ein anderes Beispiel. Ich fahre auf der Autobahn mit einer Maschine, die ungefähr genau 100 km/h macht. Das sind 28 m/sec. Alles, was vor mir fährt, habe ich gut im Auge, und ich weiß aus Erfahrung und gefühlsmäßig, wie weit ich Abstand halten muß, wie weit ich vorausblicken muß, um bei Überholmanövern durch unerwartete Taten der Vorausfahrenden nicht überrascht zu werden. Eines Tages wechsle ich die Maschine und habe das Glück, etwas ganz Tolles zu erwischen. Einen Bolzen, der auf der Autobahn auch ein Dauertempo von 150 km/h nicht übelnimmt, und warum dann auch diese 150 km/h ständig auf der Uhr stehen. Nun muß ich wissen, daß ich mich mit 42 m/sec über die Betonbahn bewege.

Gerade überhole ich — wie ich es mit der schwächeren Maschine jahrelang gewohnt war — einen Lastzug und gedenke, noch weiter auf der linken Fahrbahnhälfte zu bleiben, weil 200 m weiter vorn ein weiterer Lkw auf der rechten Seite fährt. Sollte dieser irgendwie in diesem Augenblick plötzlich nach links abschwenken, habe ich

Solche Streckenabschnitte sind deswegen für „Umsteiger" gefährlich, weil sie u. U. zu viel riskieren, wenn eine leichtere Maschine sich dort als schneller erweist. Darum Kopf nicht verlieren – nach 500 km Tagesetappe ist der große Brummer doch besser gewesen. (Fotos: Klacks)

Raum und Zeit genug, das Tempo zu bremsen, daß ich nicht auf den Brummer auffahre. Diesmal aber komme ich mit 150 km/h daher, und was man vielleicht schon ahnte — der zweite Lkw da vorn wechselt urplötzlich aus irgendeinem Grunde die Fahrbahn nach links.

In einem solchen Augenblick merkt man dann den Unterschied das erste Mal sehr handgreiflich. Man muß also lernen, viel weiter zu sehen, viel schneller richtig (!) zu handeln, und — was noch viel wichtiger ist — mit Erfahrung vorauserkennen, was sich in den nächsten Sekunden weit vor einem abspielen könnte.

Kurven geben andere Aufgaben auf. Eine kleine, leichte Maschine ist da immer im Vorteil, und zuerst glaubt man mit einem dicken Brocken, daß es in den Kurven „Arbeit" gebe. Plötzlich wird mancher sonst auf 50 ccm mutige Mann vor dem Trumm des großen Motorrades bange. Das ist ein schwerer Fehler, und man sagt, daß nun nicht der Fahrer mit der Maschine, sondern die Maschine mit dem Fahrer fährt.

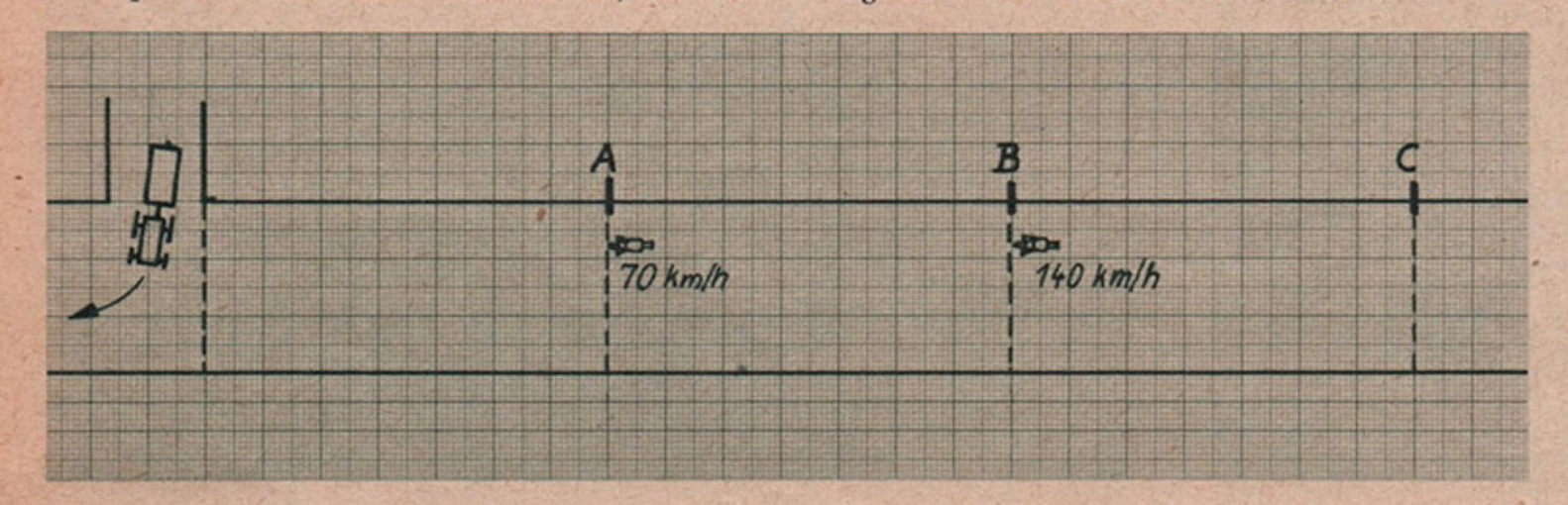
Maßgeblich beteiligt an guter Kurvenführung ist der Radstand. Eine Maschine, die einen längeren Radstand hat — so über 135 cm — ist etwas schwerfälliger. Die großen Brocken gehen meist darüber hinaus, die Guzzi V 7, die jetzt bei uns im Test läuft, hat einen Radstand von 145 cm. Hinzu kommt das Gewicht und die Schwerpunktlage.

Es hat keinen Sinn, mit Gewalt zu probieren, wie schnell eine Kurve mit vielen Kilogramm und langem Radstand zu durchfahren möglich ist. Es hat zunächst auch keinen Sinn, ein lustiges Dorfrennen mit einem kleinen, handlichen Flitzer in einer Kurve zu beginnen, solange man nicht auf dem neuen großen Brocken Herr im Hause ist. Es empfiehlt sich, an einem stillen Nachmittag allein mit dem Motorrad irgendwohin zu fahren, wo es in etwas gebirgiger Gegend viel Kurvengeschlängel gibt. Und dann fängt man mit der Grundschule wieder an. Vor der Kurve herunterschalten, bis zum Scheitelpunkt Gas weg, danach wieder Gas aufziehen. Wieviel, das muß man halt lernen und merken. Auf einer großen Maschine ist dann aber auch in den Kurven das Sitzen von großer Wichtigkeit. Sollte man sich auf einem kleineren Roß einige spektakulär wirkende Unarten angewöhnt haben (z. B. Beinchen raus zur Innenseite usw.), so muß man sich das j e t z t ganz schnell abgewöhnen. Denn die hundert Kilogramm mehr reagieren auf solche Mätzchen nur günstig, wenn es einer auf dem Papier ausrechnet. Hier heißt es jetzt ganz eisern: Knie am Tank lassen, Ellenbogen locker, die Senkrechte des Oberkörpers bildet mit der Senkrechten der Maschine eine gerade Linie. Gegenüber der früheren kleinen Maschine zieht das größere Motorrad eine ruhigere, stetige, und im Radius größere Linie durch die Kurve. Wer das merkt, ist schon auf dem Wege, sich in die ruhige Überlegenheit einzuleben, die ein dicker Brocken bietet.

Noch etwas zum Schluß: es ist kein Witz, aber es gibt Motorradfahrer, die schieben und rangieren eine neue, größere Maschine erst einige Male im Hof herum. Solange, bis sie alle Tricks beherrschen, die dazu nötig sind, 200 kg oder mehr mühelos zu jonglieren. Das beginnt mit dem Aufbocken und hört beim Vorwärts- oder Rückwärtshangeln im Sattel sitzend auf.

Wer in seiner Nähe kein kurvenreiches Gebirge hat — z. B. die Motorradfahrer in Norddeutschland, wo schon ein Kurvenschild erscheint, wenn es nach 20 km Geradeausfahrt einmal unmerklich links oder rechts schräg ab geht — der kann sich mit einem größeren Motorrad sehr schön auf Sand- und Feldwegen vertraut machen. Er wird sehr bald merken, daß da die PS kleine Hindernisse einfach nicht mehr zur Kenntnis nehmen, und daß das Gewicht manche Spurränder niederwalzt, die eine 70 Kilogramm-Maschine zum Ausbrechen gebracht hätten.

Das aber ist alles nicht so wichtig, wie die einfache Rechnung mit den Metern, die man in einer Sekunde zurücklegt. Wie gesagt: bei 70 km/h sind es 20, bei 140 km/h schon 40 und bei 160 km/h 45. Und da muß man körperlich und g e i s t i g mitkommen. Aber es steht geschrieben: Es wächst der Mensch mit seinen höheren Zwecken. *Klacks*



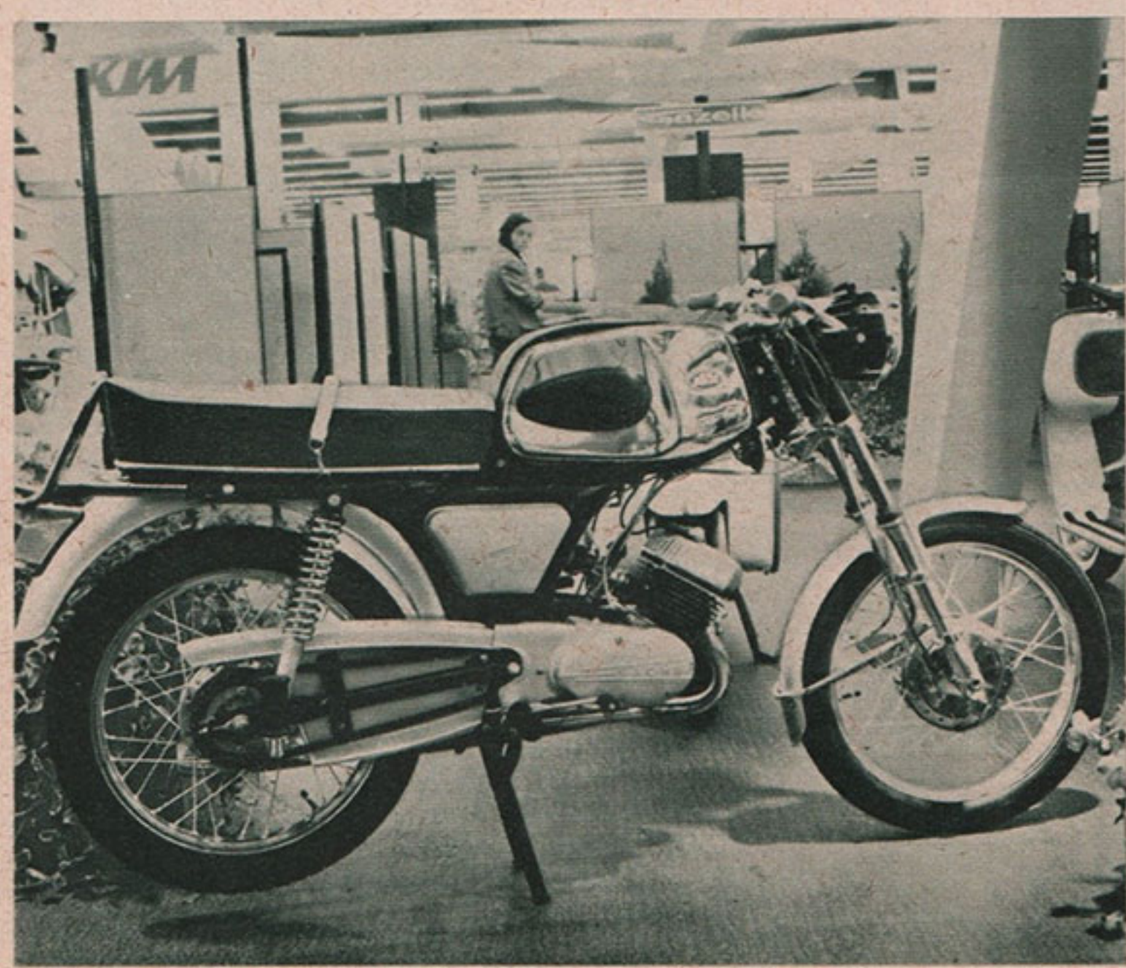
Gedanken nach der IFMA

Ein Vorstandsmitglied der Fichtel & Sachs AG hatte anläßlich der IFMA in Köln einem Wirtschaftsjournalisten ein Interview für die FAZ gegeben, und dieses verdient es wohl, hier erwähnt zu werden. Es ging dabei — wieder einmal — um das unsere Branche sehr bewegende Amerika-Geschäft. Bei F & S ist man hinsichtlich zukünftiger Exportmöglichkeiten nach den Staaten durchaus optimistisch. Aber man weiß, nach dem im Gespräch Gesagten, auch, daß man mit 50 ccm-Modellen nur einem geringen Teil des Interesses amerikanischer Motorradkäufer wird entsprechen können — man weiß in Schweinfurt (und anderswo sicher nicht weniger), daß, will man wirklich groß in den amerikanischen Markt einsteigen, man mit größeren Hubvolumen wird aufwarten müssen. Mit etwa 90 ccm, aber außerdem mit 160, mit 250 ccm und vielleicht sogar noch etwas darüber hinaus. Das aber wird man nicht mit Einzylinder-Motoren machen können, dazu müssen Zweizylinder her, und der Schweinfurter Finanzgewaltige meinte, man sei auf diese Entwicklung so vorbereitet, daß man zur rechten Zeit mit entsprechenden Typen werde aufwarten können.

Das sind natürlich goldene Worte, die genau in die Richtung gehen, in der wir hier im MOTORRAD nun seit Jahren unverdrossen predigen: das Motorrad über 50 ccm wird wiederkommen. In Amerika kam es, dank der Initiative und des gewaltigen Werbeeinsatzes der Japaner — aber natürlich letztlich eben nur deshalb, weil die Zeit wieder einmal reif dafür war. Und wenn wir in den letzten beiden Jahren so oft von diesem neuerlichen Motorrad-Boom in den Staaten sprachen, dann nicht, weil wir glaubten, wir würden nun eine absolute Parallelentwicklung erleben. Mehr doch mit dem Hintergedanken, daß eines Tages die deutsche Motorradindustrie an diesem großen Geschäft partizipieren könnte, daß sie dabei zur Entwicklung neuer Modelle gezwungen (und durch die in Frage kommenden Stückzahlen dazu auch in die Lage versetzt) würde — und daß wir, wir Motorradinteressenten in Europa, in Westdeutschland primär, auf diese Weise zu neuen, zu modernen deutschen Motorradtypen kommen würden. Die ansonsten wegen der kleinen in Europa abzusetzenden Stückzahlen niemand entwickeln könnte.

Hinderlich war einem solchen Gang der Dinge bisher nur die Preissituation: Es ist noch nicht lange her, daß uns einer der größten amerikanischen Motorradimporteure sagte, er sähe für die Zukunft keinerlei Möglichkeiten für die deutsche (und vielleicht bald auch die gesamte europäische) Motorradindustrie mehr, in Amerika mit den Japanern zu konkurrieren, weil der hohe europäische Lebensstandard und die daraus resultierenden Exportpreise diese Konkurrenz mehr und mehr verhinderten. Nun vernahm man aber auch wiederum auf der IFMA in diesem Zusammenhang, daß neuerlich amerikanische Motorradinteressenten durchaus bereit wären, für (modern konzipierte und damit im Entwicklungsstand den Japanern ebenbürtige) europäische Motorräder mehr anzulegen als für ein japanisches Fabrikat.

Beim KTM in Mattighofen gibt man sich viel Mühe, davon zeugt nicht nur der neuerdings intensive Sporteinsatz, sondern auch dieses nette kleine Motorrad mit dem 50er-Sachs-Fünfgangmotor, mit Rückgratrohrrahmen, modernem Tank und Ceriani-Gabel. Nur die Ketten-„Kapselung" ist offensichtlich danebengeraten.



Und zwar deshalb, weil durch nicht befriedigende Qualität bei manchen japanischen Waren (nicht Motorrädern!) ein deutlicher Trend zum europäischen Lieferanten entstanden sei, der es ermöglichen würde, mit zwar knapper, aber auskömmlicher Kalkulation Motorradgeschäfte Europa/Amerika zu machen.

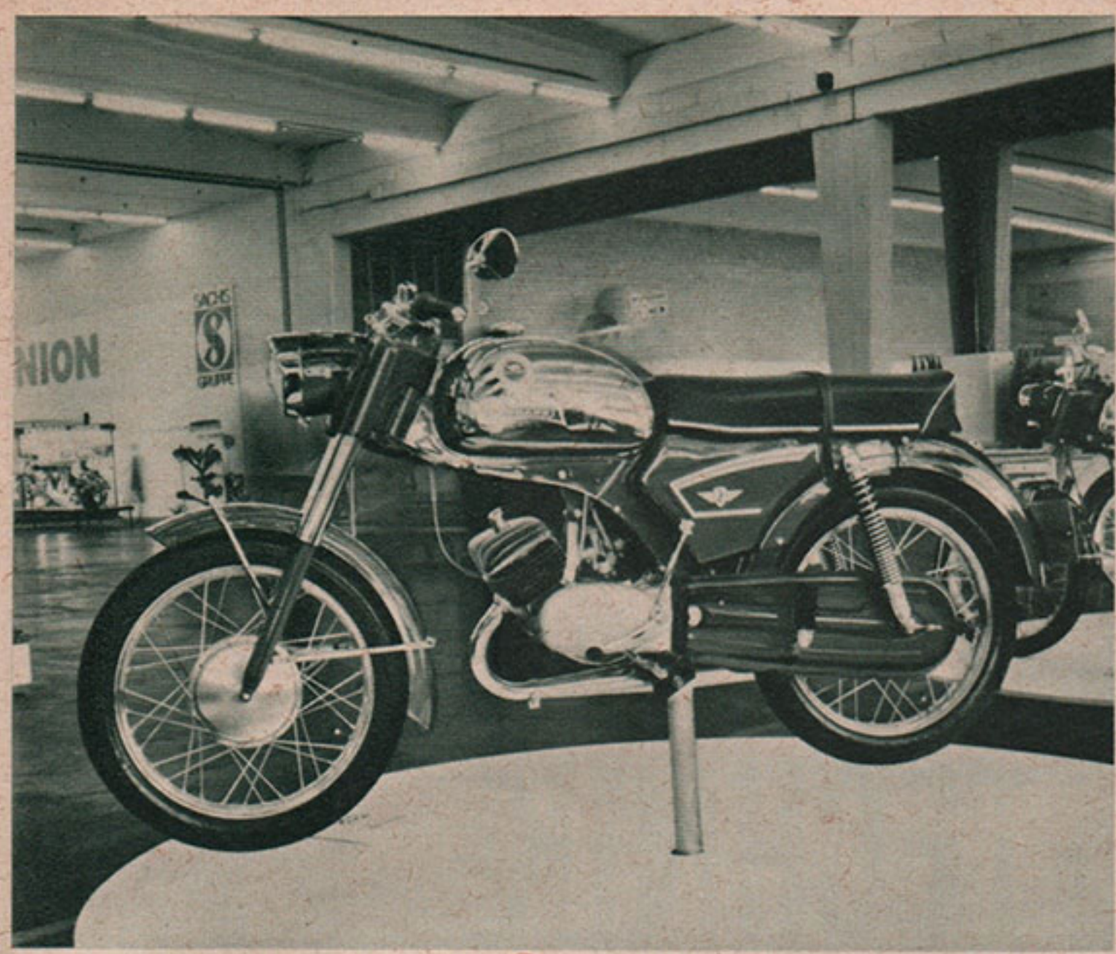
Wie dem auch sei — offenbar geraten die Dinge nun doch in Fluß, und wir wissen, daß man sich nicht nur in Schweinfurt auf diesbezügliche Zukunftsmöglichkeiten einstellt. Insofern ist es sehr wohl möglich, daß diesmal in Köln tatsächlich zum letztenmal das Gesamtbild und das Angebot der Weiterentwicklungen in erster Linie von den deutschen Fünfzigern beherrscht wurde. Vielleicht werden wir tatsächlich auf der IFMA 68 (die nach allem, was man weiß, als gesichert betrachtet werden kann) auch von den deutschen Fabriken wieder mehr Motorradmodelle über 50 ccm sehen.

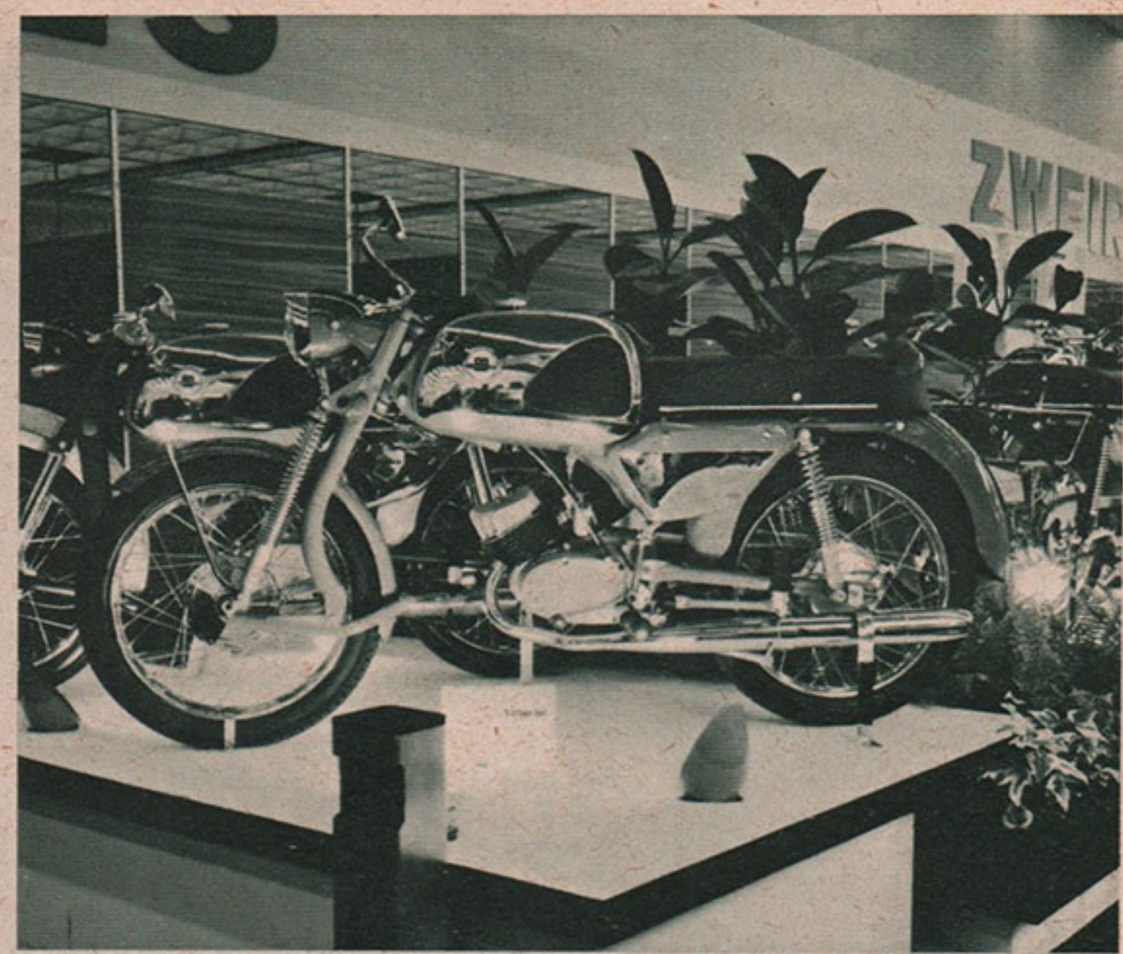
Bei aller Schrumpfung erscheint die Struktur unserer Industrie für solche Zukunftspläne durchaus nicht ungünstig. Durch die jüngste Zusammenfassung der restlichen Nürnberger Zweiradbetriebe, d. h. durch das Aufgehen der Zweirad Union im Sachs-Konzern, ist zweifellos eine Straffung und damit eine Kapazitätserweiterung erfolgt, die eines Tages noch sehr von Nutzen sein wird — und schließlich sind ja sowohl Hercules als auch Victoria einst Hersteller von Motorrädern auch größerer Hubräume gewesen, nicht ausschließlich, wie man heute gern abwertend unterstellt, „Fahrradlbuden" und Mopedfabrikanten. Und mit der starken Tante Sachs im Rücken, mit der (unvermeidlichen) Konzentration des Sachs-Motorenbaus und der Vereinheitlichung des Fahrwerksbaus von Hercules und der Zweirad Union in Nürnbergs Nopitschstraße liegen dort beachtliche Zukunftsaussichten. Eine Hoffnung dabei am Rande: daß sich die Schweinfurter der nach wie vor bestehenden Werbewirkung der nun in ihrer Hand befindlichen Marke DKW erinnern und geschickt bedienen!

Im Münchner Raum finden sich die beiden anderen wichtigen Hersteller, Zündapp und BMW. Zündapp hat sich, seit der Konzentration in München, an die Spitze der deutschen Hersteller motorisierter Zweiräder hochgearbeitet — und wenn mal gesagt wurde, daß dieses Unternehmen das einzige der Branche sei, das kein „zweites Bein" besäße, dann hat die Entwicklung der letzten Jahre gezeigt, wie vorteilhaft es ist, wenn jeder im Betrieb weiß, daß er mit einem Fertigungsobjekt, nämlich mit dem Motor auf zwei Rädern, auf Tod und Leben verbunden ist und wenn gar nicht die Ansicht aufkommen kann „wenn's mal damit nicht mehr geht, werfen wir uns halt auf den anderen Fabrikationszweig". So ist zwar für Zündapp durch den Nürnberger Zusammenschluß die Konkurrenz nicht leichter geworden — aber man steht ihr ebenbürtig und für die Zukunft gerüstet gegenüber.

Was BMW als den anderen Münchner Teil unserer Industrie betrifft, so könnte man nach dem, was in Köln gezeigt wurde, wohl pessimistisch sein: die Enttäuschung, daß da weder das neue Fahrgestell noch ein größerer (und innerlich modernisierter!) Motor gezeigt wurden, war im Kreis der BMW-Freunde schon groß. Und wenn man an die Gerüchte dachte, daß nun vielleicht doch, wie es die Spatzen seit langer Zeit von den Dächern pfeifen, die Motorradfertigung im Jahr 1967 aus Milbertshofen nach Spandau verlegt werden solle — man dachte an das Schicksal der Norton und wurde traurig. Obwohl man gleichzeitig hörte, daß der amerikanische BMW-Importeur gut und gerne — seine eigenen Worte — pro Jahr das Doppelte an BMW-Motorrädern drüben einführen würde, wenn — ja, wenn er sie nur bekommen könnte. In Milbertshofen jedoch bestehen nicht die geringsten Möglichkeiten, die Kapazität auszuweiten, man muß — deshalb das Spandauer Projekt — auch den letzten Quadratmeter für die Wagenfertigung freimachen. Aber da erscheint am Horizont eine neuer Hoffnungsschimmer: BMW hat eine Zusammenarbeit mit Glas vereinbart — vorläufig zwar nur für gemeinsamen Verkauf und Service — aber vielleicht könnte sich daraus eines Tages doch auch eine engere Zusammenarbeit ergeben, könnte eine noch ausbaubare niederbayerische Kapazität für den Motorradbau nutzbar gemacht werden, könnte die Heimstatt der BMW-Motorräder im Münchner Raum und könnte all das beisammenbleiben, was ohne Schaden gerade beim Bau der BMW nicht auseinandergerissen werden sollte . . . Kombinationen vorläufig noch, aber sicher nicht ganz aus der Luft gegriffen.

Und dann wäre noch der dritte „Motorrad-Raum" Westdeutschlands, der um Stuttgart. Schließlich werden hier die Floretts gebaut, schließlich steht 50 km südlich von Stuttgart noch immer die Fabrik von Maico. Beide Marken gehören aufs engste zu dem, was von der einst allzusehr aufgeblähten westdeutschen Motorradindustrie übriggeblieben ist. Es ist zu hoffen, daß die IFMA 66 auch in einer weiteren Hinsicht einen letztmaligen Status hatte: den ohne die Firma Kreidler. Man sollte im Hause Kreidler die Absonderung von der Branche endlich aufgeben, sich mit der Konkurrenz an einen Tisch setzen, wo es im Interesse des ganzen richtig und notwendig erscheint — und man sollte in Zukunft überall dort auf dem gleichen Podium auftreten, auf dem sich die deutsche Motorradindustrie zeigt. Daß





Diese beiden 50 ccm-Maschinen werden – zusammen mit dem neuen Florett von Kreidler – die Favoriten im Kampf um die Gunst der Interessenten für ein 50 ccm-Motorrad sein: die KS 50 Sport von Zündapp (links) und die K 50 Supersport von Hercules. In der Motorleistung und der Getriebeauslegung sind sie alle drei gleich – aber in Fahrwerksdetails zeigen sie doch so beachtliche Unterschiede (Vordergabel, Rahmenbauweise, Tankform, Kettenkapselung z. B.), daß die Werbechefs auch über die Farbgebung hinaus noch genügend zugkräftige Argumente gegenüber der Konkurrenz finden dürften.

das ohne Schwierigkeiten möglich ist, dafür war ja gerade diese IFMA ein Beweis: wenn nicht quasi hinter den Kulissen ein paar vernünftige Gespräche stattgefunden hätten, hätten wir in Köln sicher neue, höhere PS-Angaben für die Fünfziger vorgesetzt bekommen, die kein Stück mehr in der Verkaufsstatistik gebracht, wohl aber die Gefahr verstärkt hätten, daß uns der Führerschein 4 — und damit zwei ungemein wichtige Jahrgänge von Motorradinteressenten! — verlorengehen!

Und Maico? Dort hat man glücklicherweise nicht den falschen Ehrgeiz, an eine Stückzahl-Konkurrenz mit den großen Drei zu denken (die BMW liegt ohnehin abseits aller heimischen Konkurrenz). Aber noch immer erscheint es fraglich, ob man in Pfäffingen die einmalige Chance erkannt hat, die ein „Kleiner" mit individuell variablem Programm in diesem auf Gedeih und Verderb zusammengeschmiedeten Kreis von Herstellern hat. Was Greeves in England, was Bultaco in Spanien ist (im letzteren Fall soweit es wenigstens die Sportmaschinen angeht) — das könnte heute mehr denn je Maico sein. Hoffen wir, daß dort die heute stärker als in den letzten Jahren sichtbaren Ansätze mit Sachverstand und Geschick, mit Liebe zum Motorrad und kaufmännischer Seriösität ausgebaut werden und daß man sich zukünftig zugunsten des Motorrades bei Maico aller Experimente enthalten kann, die verhältnisbedingt doch kein „zweites Bein" wachsen lassen werden, die aber desto mehr dem guten alten Spruch vom Schuster, der bei seinen Leisten bleiben sollte, widersprechen.

München—Nürnberg—Stuttgart ist das Dreieck, auf dem unsere Motorradhoffnungen für die kommenden Jahre liegen, und diese Hoffnungen brauchen keine unrealistischen Phantastereien zu sein, wenn Marschrichtung und Ziel klar sind und wenn alle, die zum Schicksal des deutschen Motorrades etwas beizutragen haben, mit Liebe und Begeisterung die ihnen gesetzten Aufgaben erfüllen. Der kommerzielle Erfolg, die Voraussetzung für alles weitere, wird dann nicht ausbleiben.

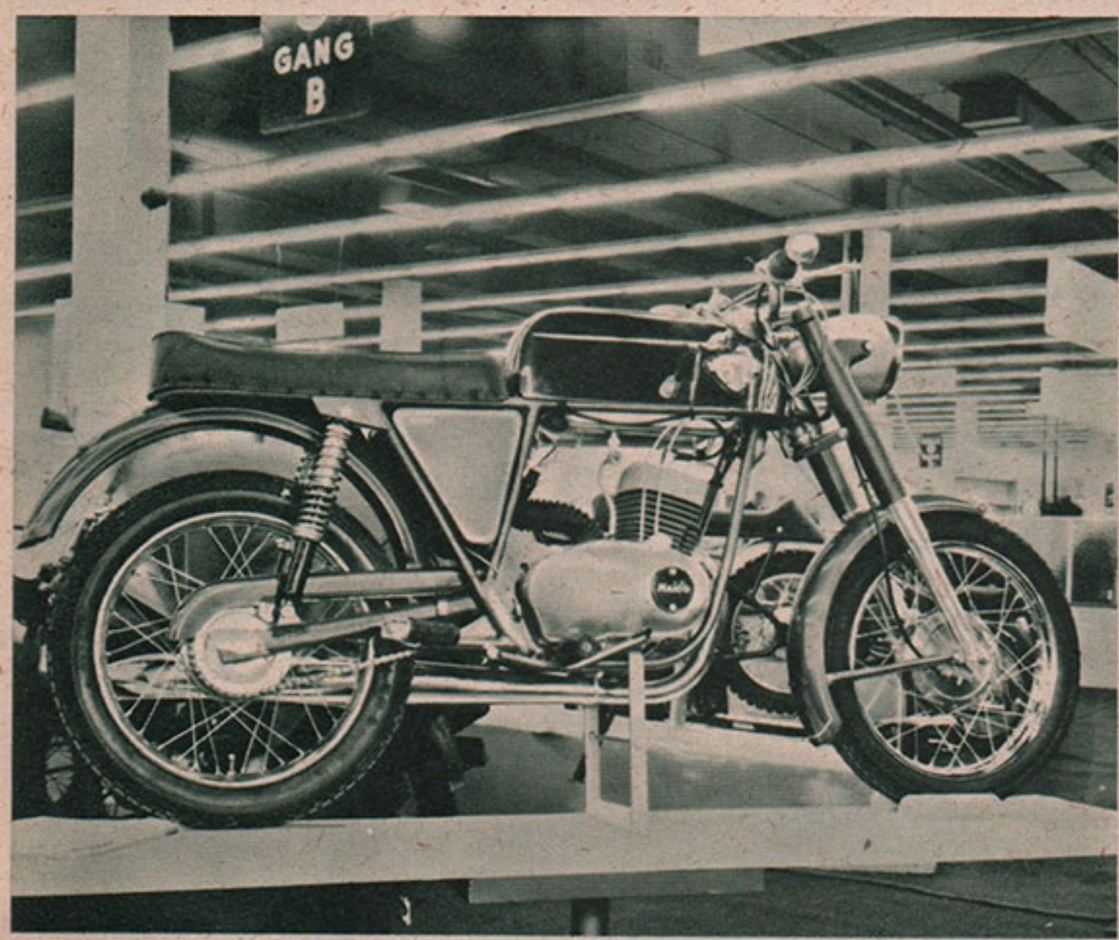
Was wir freilich in der Zeit, die vor uns liegt, weniger denn je gebrauchen können sind Stümper, sind Scharlatane gerade in unserer Branche. So nebensächlich sie vielleicht zunächst erscheinen können — so gefährlich sind sie im Gesamten. Das beginnt mit den Leuten, die ahnungslosen Motorradbesitzern kaltlächelnd 10 PS aus einem Serien-Fünfziger als eine Kleinigkeit verkaufen wollen, und das endet bei anderen Leuten, die zwar ultramoderne Außenformen, aber technisch unbrauchbaren Mist anbieten. Oder soll man es vornehmer ausdrücken, wenn man, wie es uns ging, auf einem IFMA-Stand ein Motorrad fand, sich über dessen komische Gabel- bzw. Vorderachslage wunderte, dann mit Meßlatte und Maßstab ranging, und, wenn auch etwas provisorisch, einen Vorderradnachlauf um Null herum maß — ein Zeichen dafür, daß dieses Wunderwerk niemals gefahren worden sein kann ?!

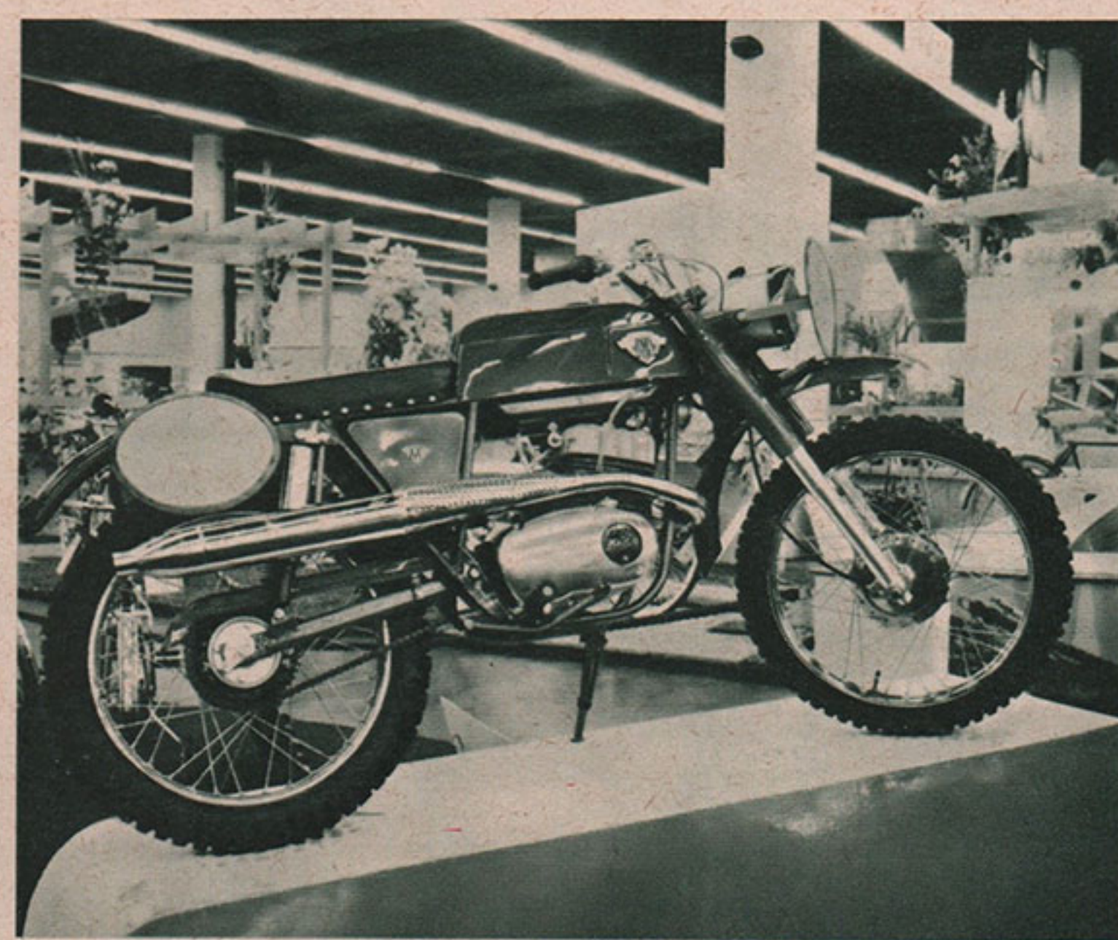
Der Himmel verschone uns also vor diesen Totengräbern; denn daß der Weg so steil bergab und so weit in die Tiefe ging, daran waren nicht allein das Wirtschaftswunder und die Versicherung und das Automobil schuld: das danken wir auch jenen desinteressierten Unfähigen, die in den Zeiten der Hochkonjunktur zwar ihr Schäfchen ins Trockene, das Motorrad aber in den Bach brachten.

S. R.

Die 50er- und die 125er-Drehschiebermaschinen von Maico sind auf Baukastenbasis entwickelt worden – am deutlichsten wird das, wenn man die 50er und die normale 125er (mit dem kleinen Zylinder) nebeneinander hat (nur Eingeweihte erkennen dann auf Anhieb, welches die 50er ist). Aber das große Geschäft für Maico könnte wohl in erster Linie die im rechten Bild gezeigte 125 GS werden, die sich mit ihrem 15 PS-Motor und dem Fünfganggetriebe nicht nur für Geländeeinsatz, sondern (mit einigen Detailabwandlungen) besonders auch für schnelle Straßenfahrt eignen sollte.

Fotos V. Rauch



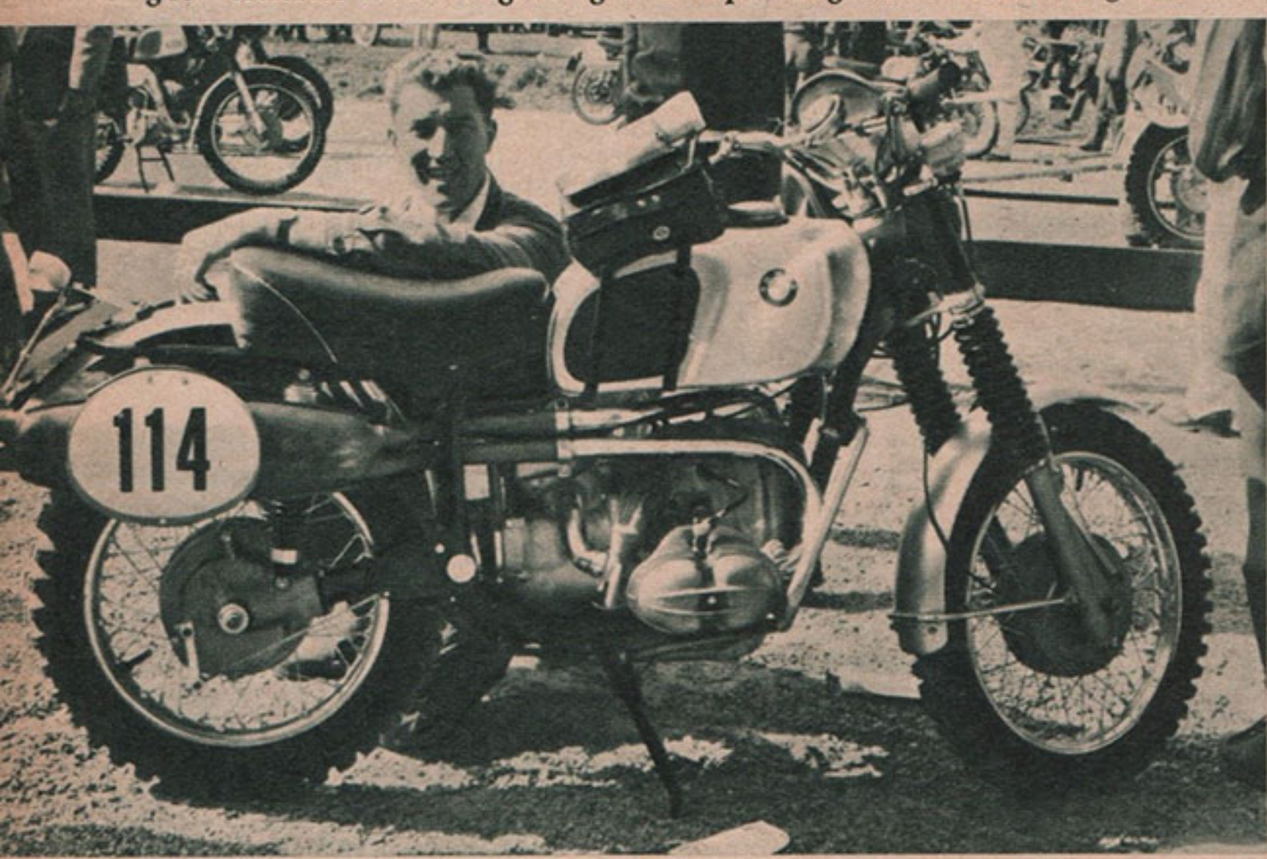


SECHSTAGE-TECHNIK

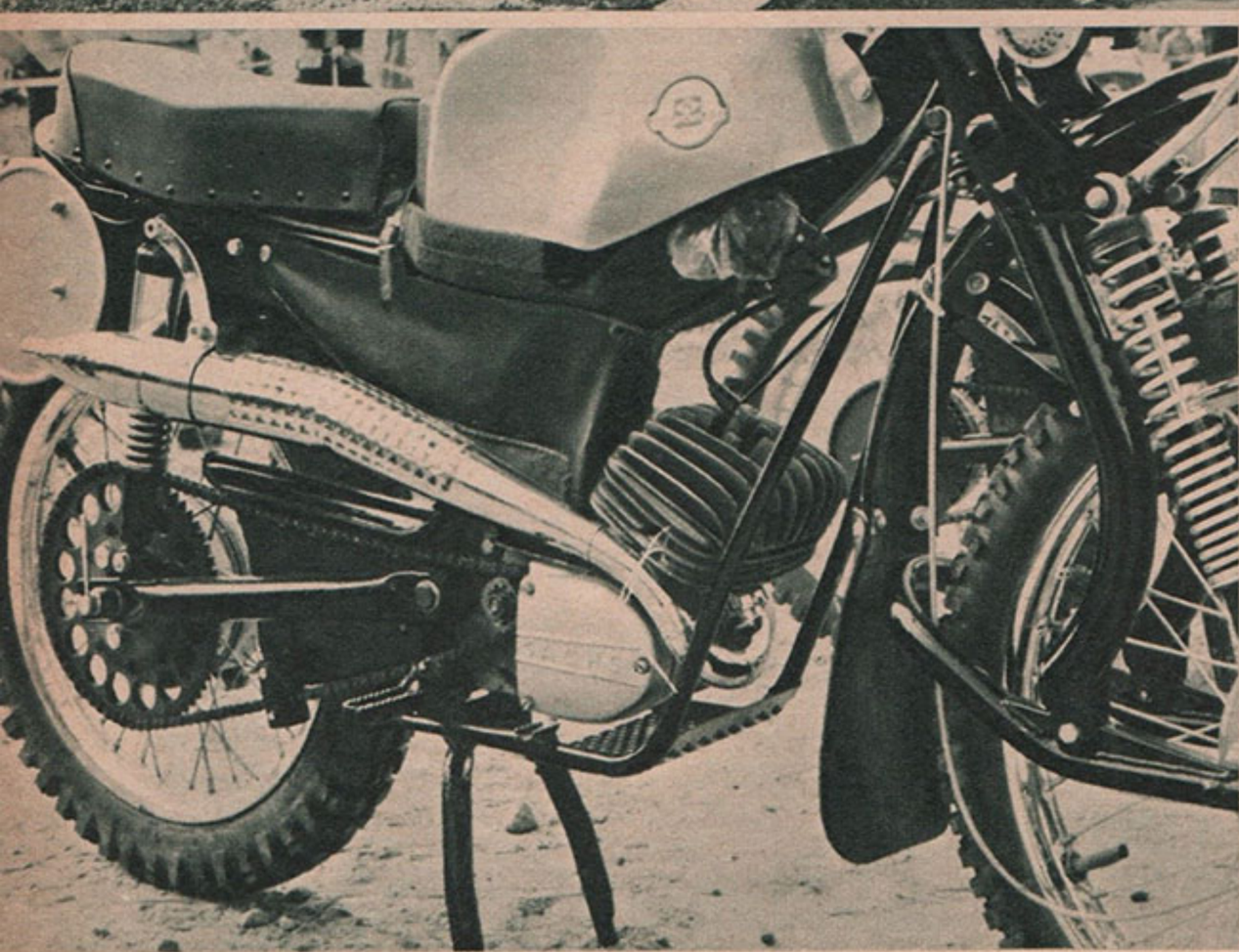
Im Gegensatz zu anderen Jahren hatten die Veranstalter der diesjährigen Sechstagefahrt die Abnahme auf nur einen Tag, den Montag vor Fahrtbeginn, festgelegt, und mancher zweifelte als er erstmals davon hörte, daran, daß das wohl gut gehen würde. Aber die Schweden hatten sich auch diesbezüglich gut vorbereitet: nicht weniger als sechs Abnahmezelte waren aufgebaut, in denen parallel von jeweils einem halben Dutzend technisch gut versierter Armeeangehöriger Überprüfung und Plombierung der Maschinen korrekt und so zügig abgewickelt wurden, daß es gelang, alle nahezu 300 Teilnehmer in weniger als acht Stunden durchzuschleusen. Eine organisatorische Meisterleistung, die einen Ausschnitt aus der insgesamt sorgfältigen Organisationsarbeit des Veranstalters bot.

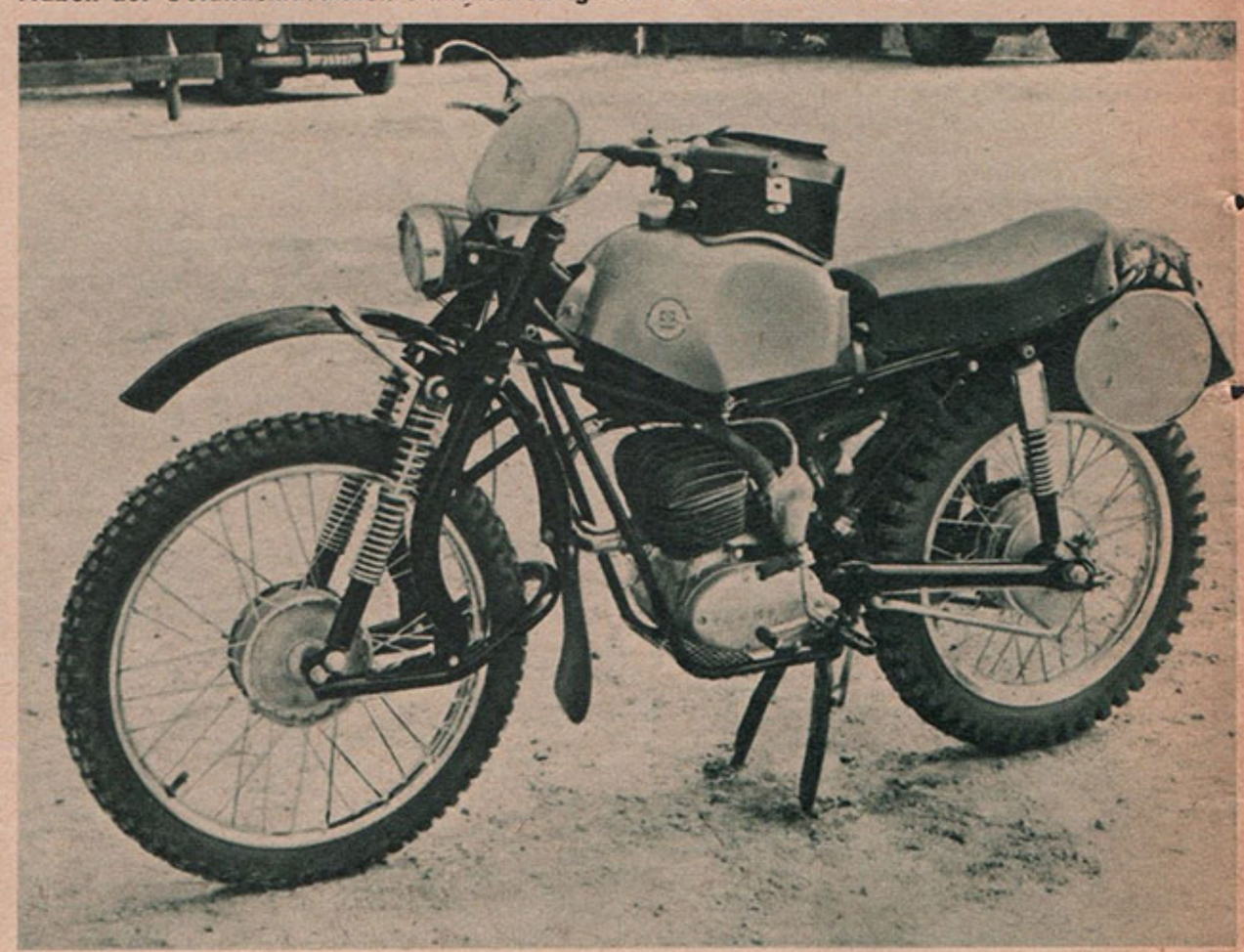
Das zur Abnahme kommende Maschinenmaterial zeigte, wie zu erwarten, nichts sensationell Neues (mit einer Ausnahme: der 125er Puch, auf deren Abschneiden alle, die von ihrem Auftreten Notiz genommen hatten, recht gespannt waren). Ansonsten kannte man die meisten der Maschinen schon von den anderen internationalen und nationalen Geländeveranstaltungen dieses Jahres, und lediglich in Details waren hier und da Änderungen an den Fahrwerken erfolgt, um sie der erwarteten Härte des Wettbewerbs noch besser gewappnet sein zu lassen. Motorisch war mindestens bei einigen eher eine Reduktion als eine Steigerung der Leistung vorgenommen worden — sechs Tage sind nun mal eine entsetzlich lange Zeit bei einem Geländewettbewerb und stellen an das Stehvermögen der Fahr- und der Triebwerke und deren Zuverlässigkeit weit mehr Anforderungen als nur das Sechsfache einer Eintagesfahrt (was für die Fahrer freilich nicht minder gilt).

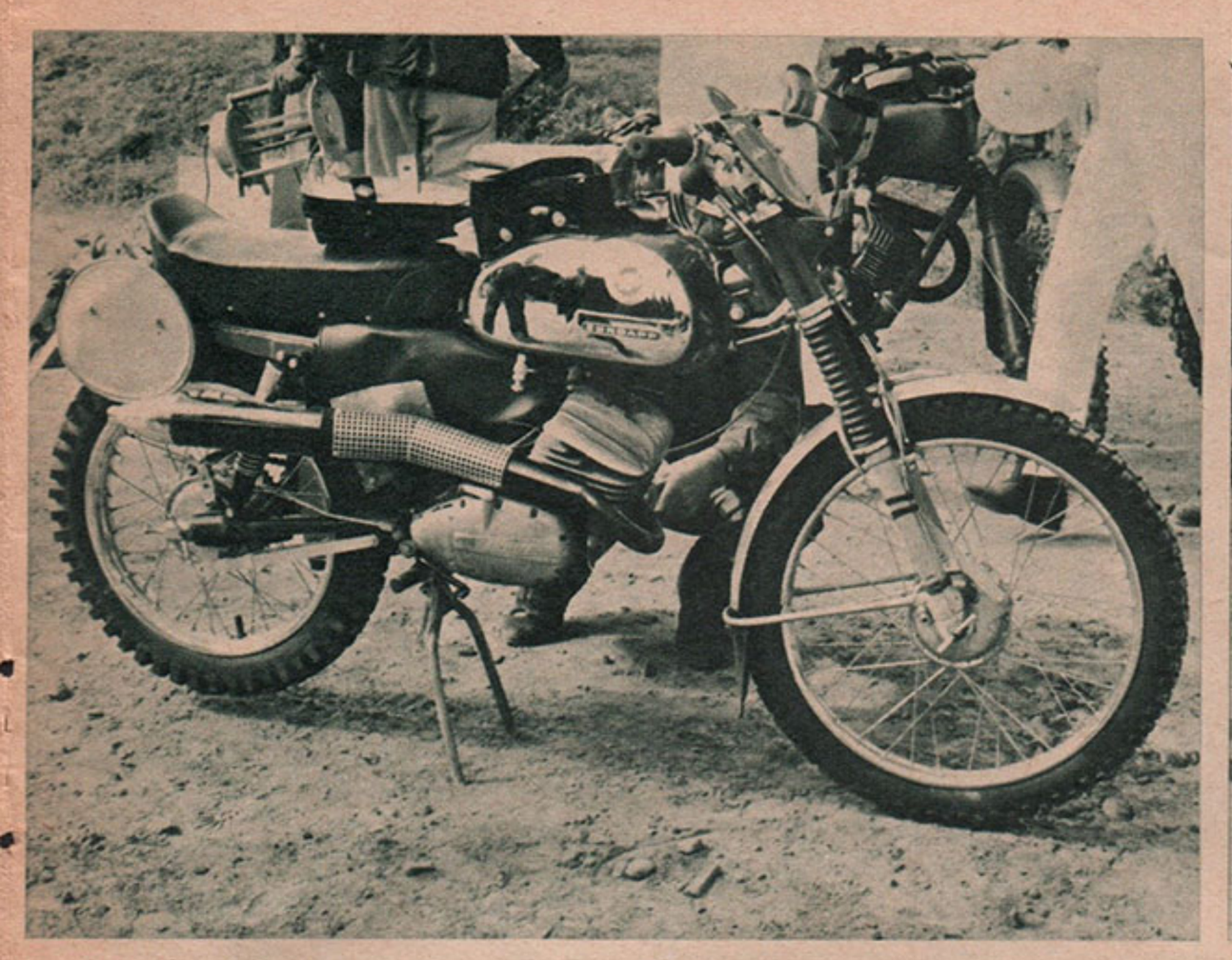
So bot der Abnahmetag in Villingsberg gleichzeitig einen Überblick über den derzeitigen Stand des Geländemaschinenbaus, nachdem erfreulicherweise diesmal auch die Engländer mit einem interessanten Aufgebot zeigten, was man dort noch immer kann.

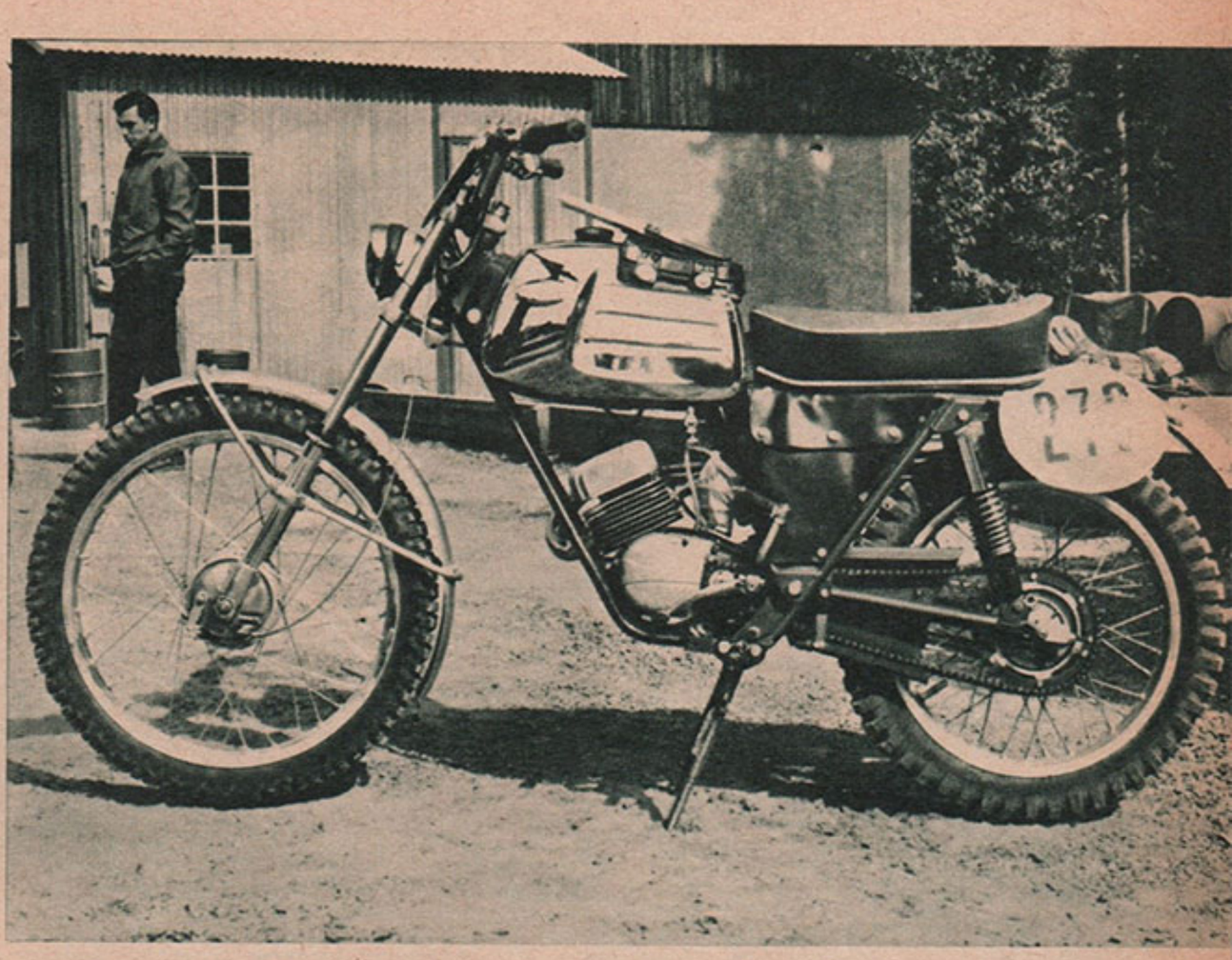


Links: Herbert Schek, in fünf der elf Sonderprüfungen mit Klassenbestzeit gegen die Engländer und strafpunktfrei Goldmedaillengewinner – in diesem Fahrwerk hatten sich die BMW-Freunde den 600er Motor auf der IFMA erhofft (vom 750er ganz abgesehen) – aber leider vergebens.
Unten links: Die Sachsmotoren (hier der Fünfziger) in den Hercules-Fahrwerken waren für die Sechstagefahrt klugerweise mit Rücksicht auf ihre Zuverlässigkeit in der Leistung (die auch so noch ausreichte) etwas gedrosselt worden.
Unten rechts: Im nahezu gleichen Fahrwerk (mit dem doppelten Rohrunterzug) sitzt der Sechsgang-Sachsmotor auch bei der hunderter Hercules; ausgesprochen schön wirken die Maschinen mit dem zurückgezogenen Tank nicht gerade – und ob der zusätzliche Doppelrohr-Unterzug das brachte, was man sich von ihm erhoffte, ist fraglich. Die Naben der Geländemaschinen stammen übrigens nach wie vor von MZ!

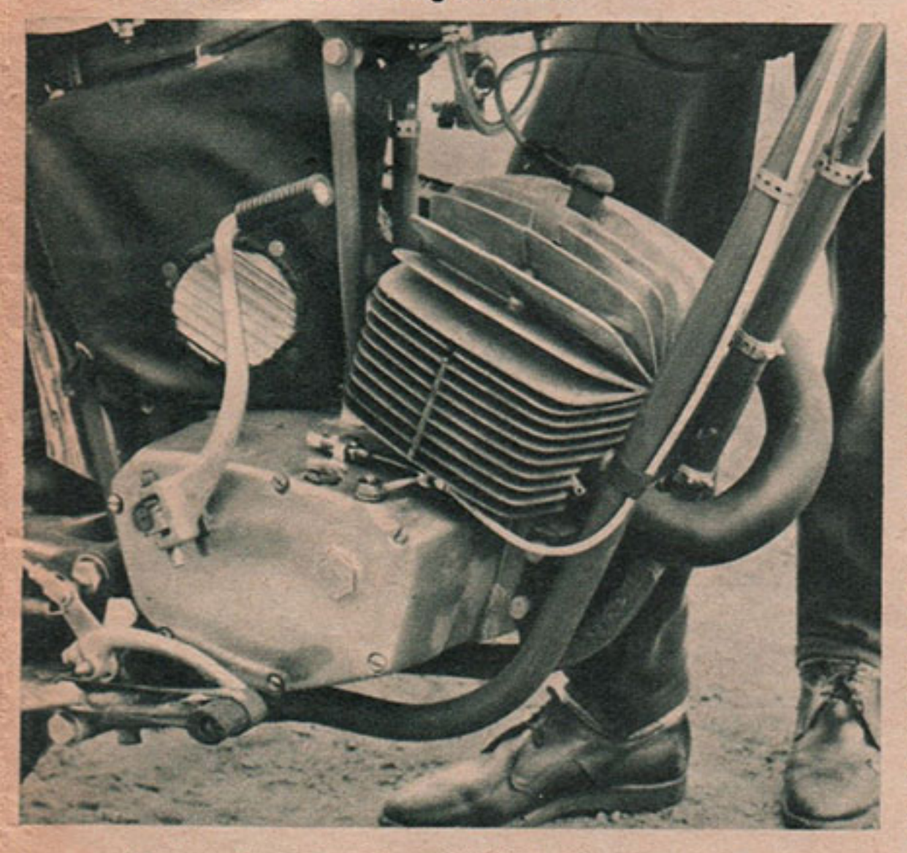








Oben: Bei Zündapp hatte man die wohl noch im Entwicklungsstadium befindlichen leichten Doppelrohrrahmen nicht eingesetzt, sondern alle Motoren (hier den 125er) in den bewährten Rückgratrohr-Rahmen gehängt. Erstaunlich die kleine Vorderradbremse, die aber offenbar völlig ausreicht.

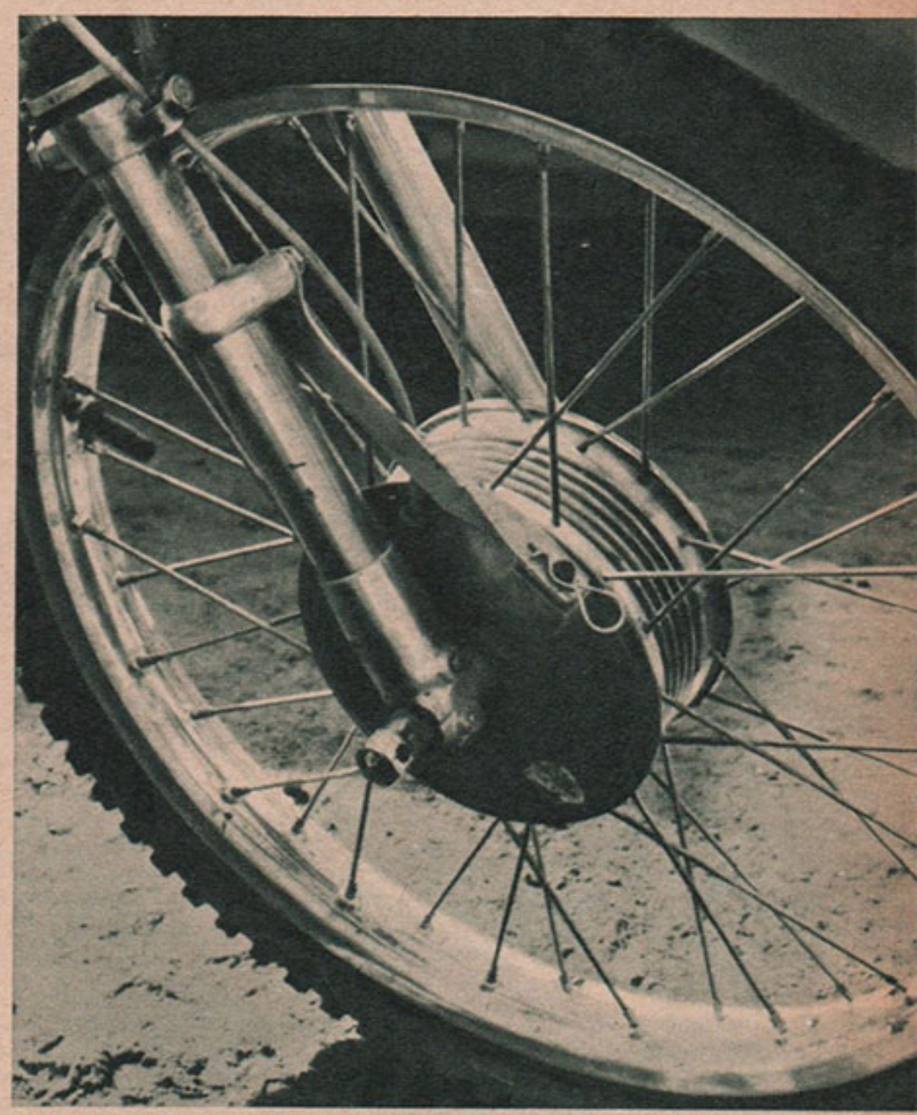


Oben rechts: Günter Dotterweich, zuverlässig wie immer, brachte auf der 75er Victoria (die man, abgesehen von der – in dieser kleinsten Ausführung nicht einmal so überragenden – Ceriani-Gabel, für eine Serien-159 halten könnte) wieder eine Goldmedaille mit heim.

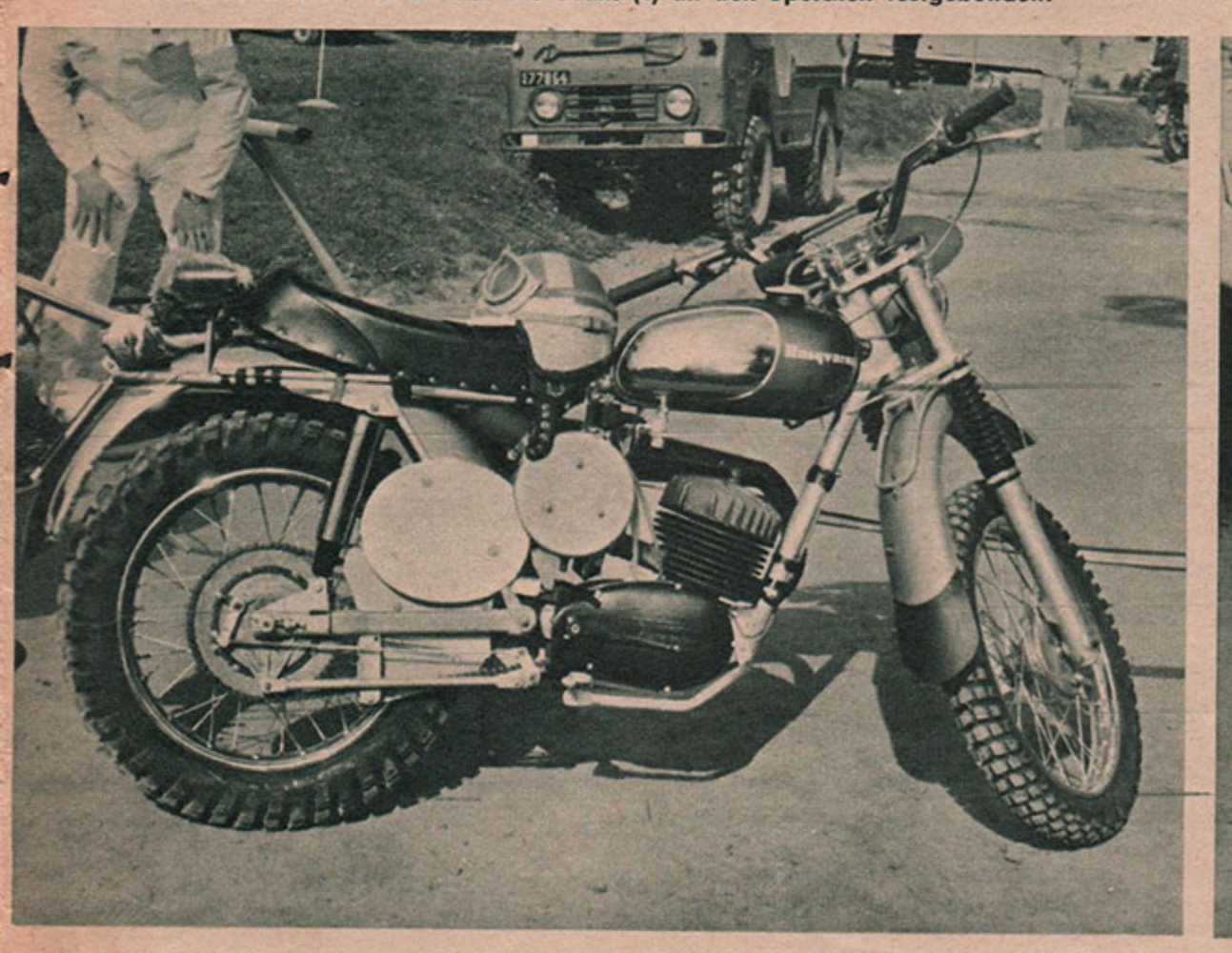
Links: Der Breitrippen-Zylinder der neuen 125er Puch mit dem Fächerkopf sieht nicht nur gut aus – in ihm steckt auch eine pfundige Leistung und ein bulliges Drehmoment, das mit nur vier Gängen selbst bei der Geländeausführung auskommen läßt.

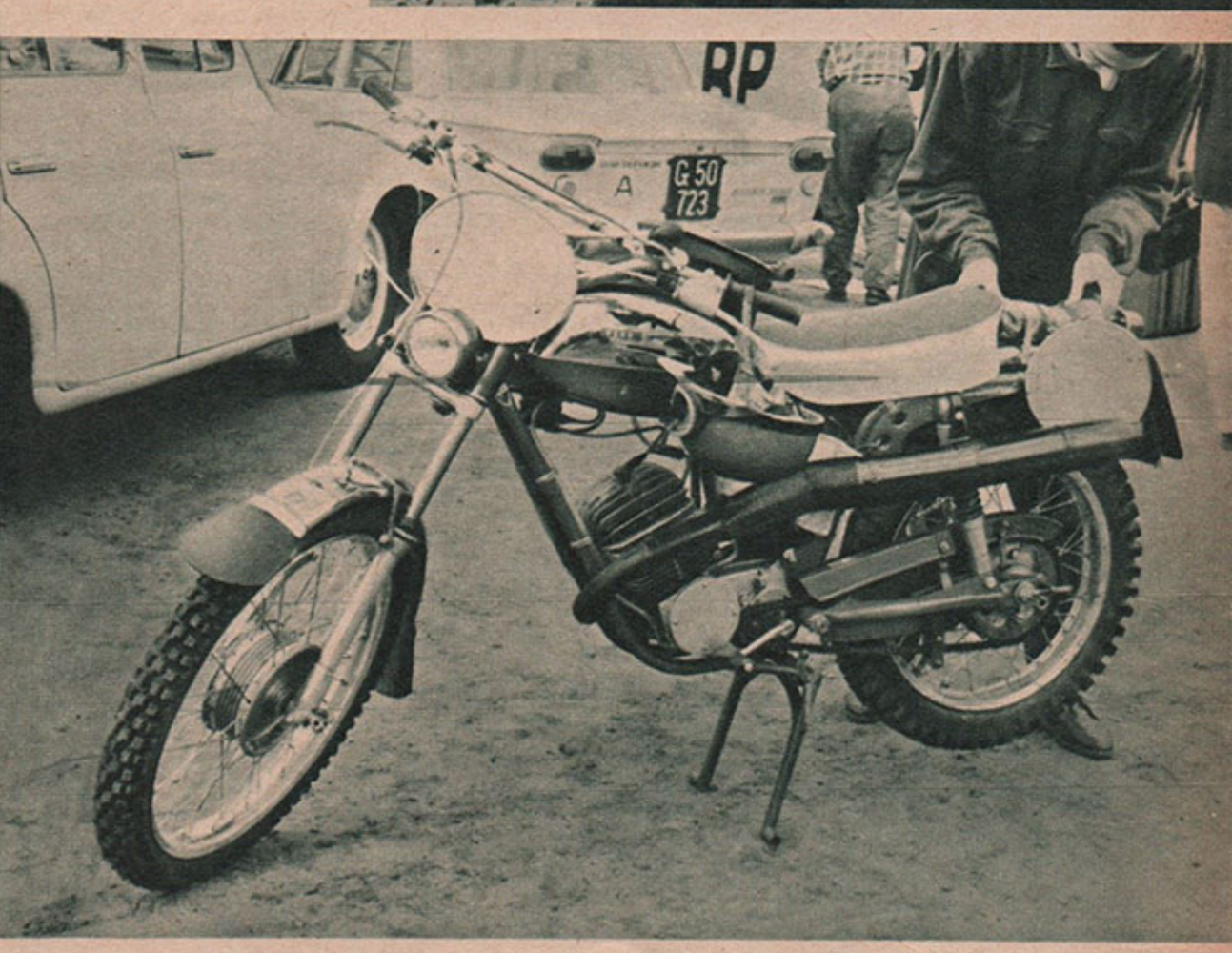
Rechts: Auch bei Puch hat man die Geländemaschinen mit Ceriani-Gabeln ausgerüstet (die für die Serie zu teuer sind); die Vorderradnabe (mit der originellen Bremsteller-Verankerung) der 125er stammt auch hier von MZ – sicher nicht ohne Grund.

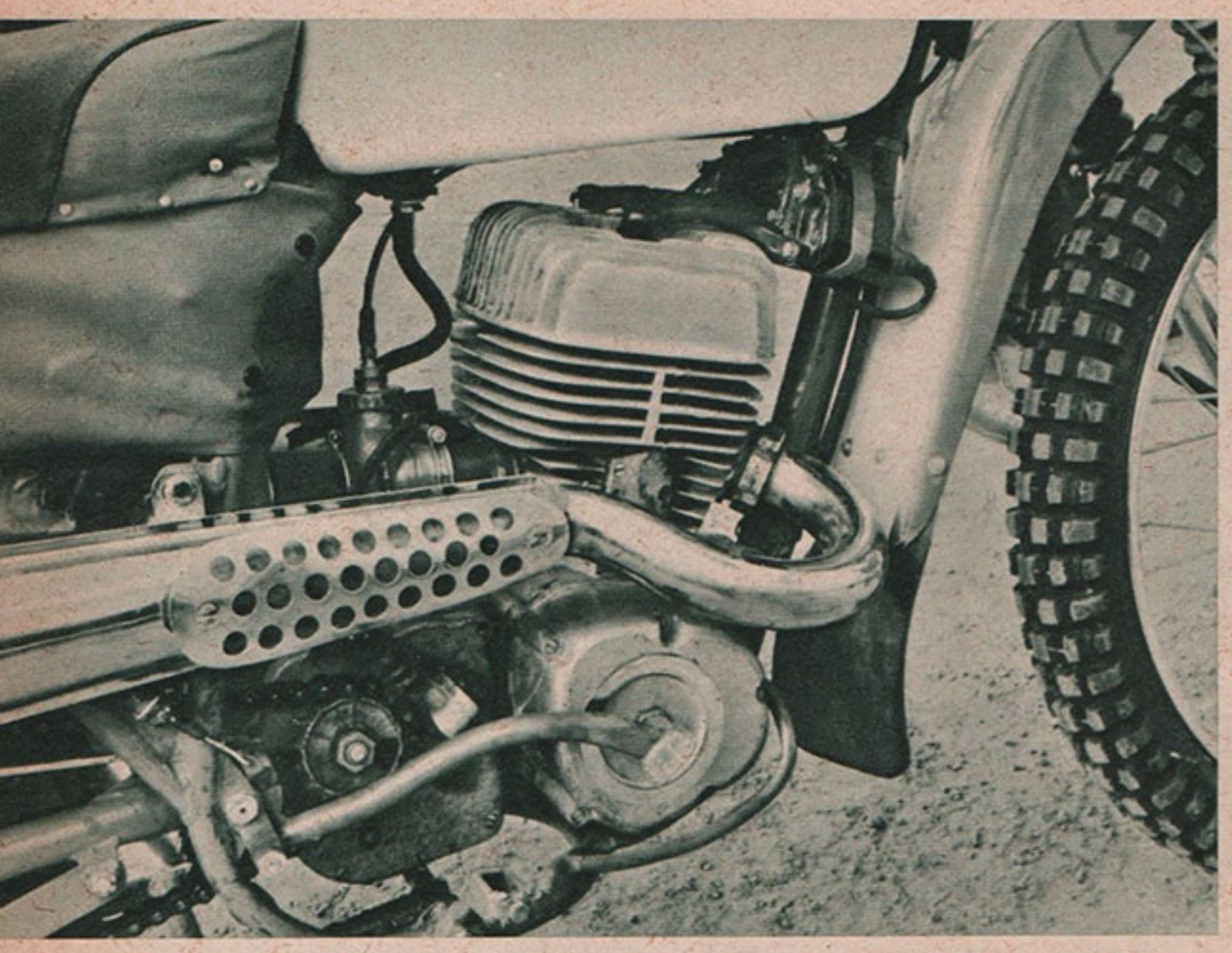
Unten rechts: Die neue Serien-125er von Puch ist ein bildschönes, zukunftsträchtiges Maschinchen; aber die Geländeausführung ist nicht weniger interessant und wird hoffentlich in der kommenden Saison auch außerhalb Österreichs, d. h. bei internationalen Veranstaltungen und unseren Geländemeisterschaftsläufen, allerhand Wirbel in die 125er Klasse bringen. Mit 598.55 Gutpunkten aus den elf Sonderprüfungen wurde Sommerauer mit ihr hinter Kämper/Zündapp Zweitbester der Gesamtwertung.



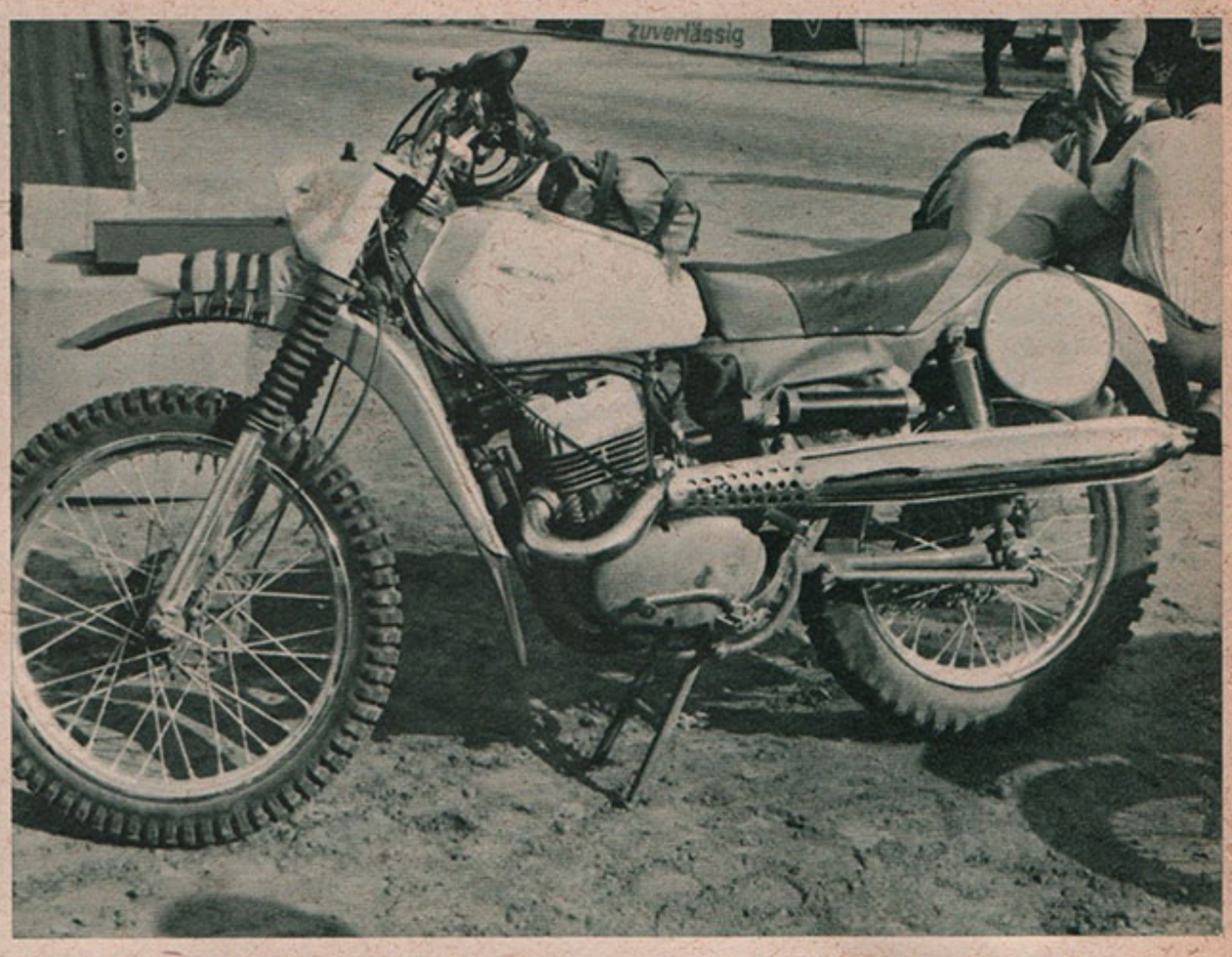
Unten: Das war die gefährliche Waffe der Gastgeber (auf der ja auch einige westdeutsche Fahrer, u. a. Meister Behrens, starteten): die schwedischen Husqvarna-Zweitakter, im ultraleichten Fahrwerk, die mit 175, 250 und 360 ccm eingesetzt wurden. Doppelter, konzentrischer Hinterrad-Zahnkranz – der große wurde vor dem Schlußrennen demoniert und einfach mit Draht (!) an den Speichen festgebunden.



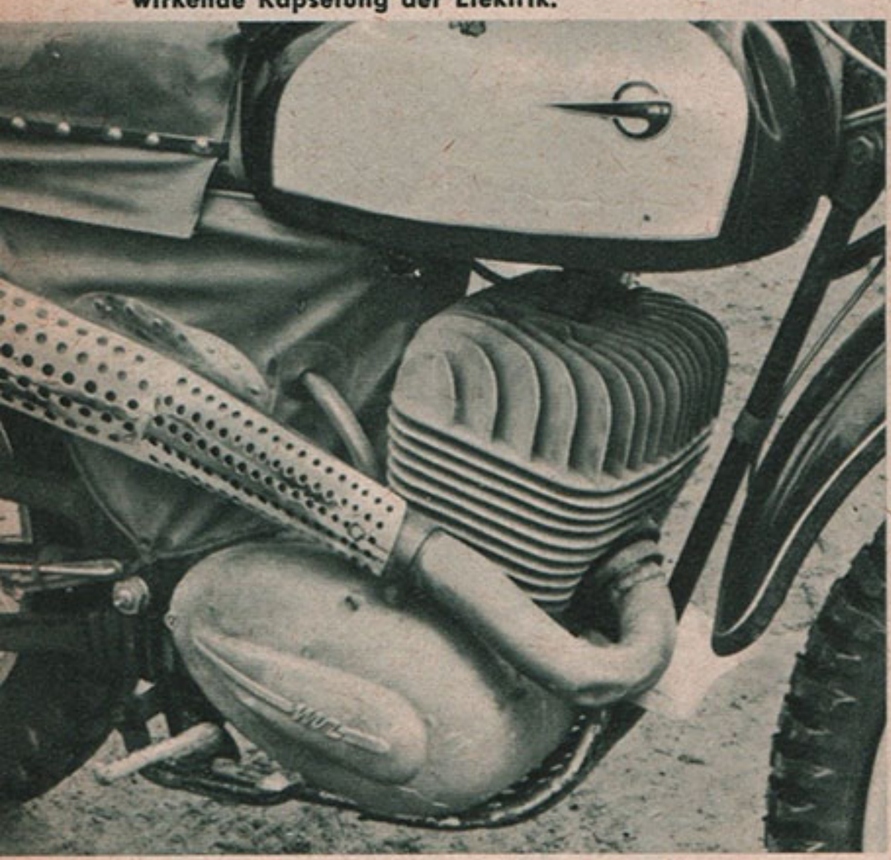




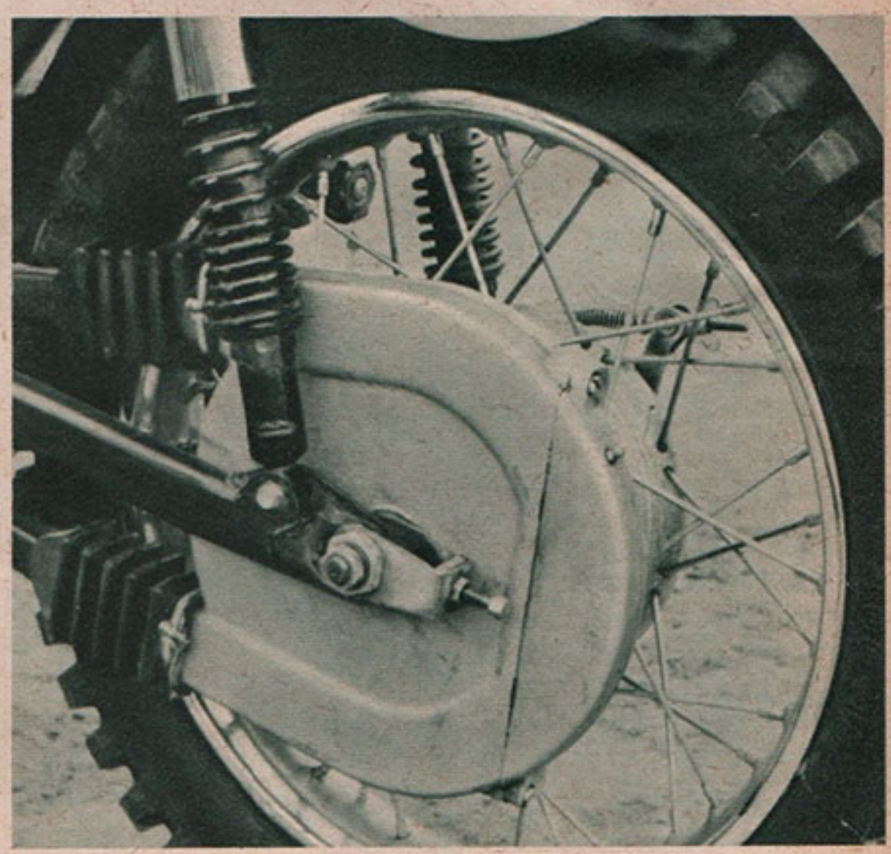
Oben: Die sowjetischen IZH-Maschinen haben sich gegenüber früheren Jahren im Fahrwerk wie im Motor deutlich gemausert und stellen (wie ihre Fahrer) heute international durchaus ernstzunehmende Gegner dar. Doppelzündung – und noch immer die großen „aufgenähten" Überströmkanal-Deckel. Sehr sorgfältige, wenn auch etwas plump wirkende Kapselung der Elektrik.



Oben: Nachdem die Sowjets im Rennmaschinenbau (den sie freilich offenbar inzwischen bis auf weiteres aufgegeben haben) sich so eng an das von ihren tschechoslowakischen Freunden Geschaffene anlehnten, bleibt erstaunlich, warum sie es bei den Geländemaschinen nicht tun, die noch immer ihre Vorkriegs-DKW-Abstammung nicht verleugnen können.

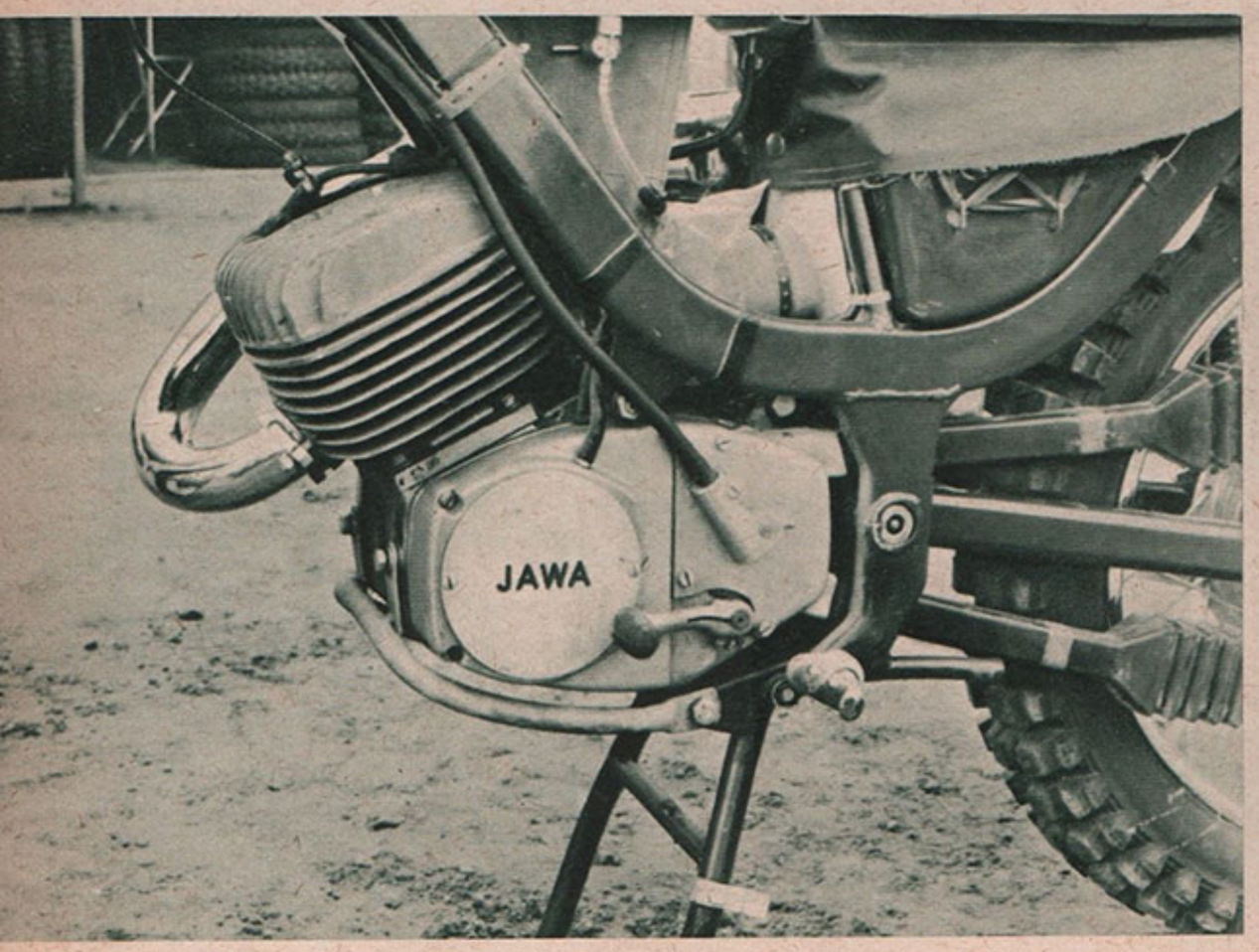


Links: Drei Faktoren (außer dem nun mal unbedingt notwendigen Wettbewerbs-Glück) waren es, die die MZ-Männer heuer zum vierten Mal die Trophy gewinnen ließen: das Können und die Kondition der Fahrer, eine brillante (aber diesmal weniger denn je angreifbare) Betreuung – und die Zuverlässigkeit der nun schon viele Jahre alten Triebwerks-Konstruktion (Leichtmetall-Großrippenzylinder mit umschaltbarer Doppelzündung und Sechsganggetriebe).

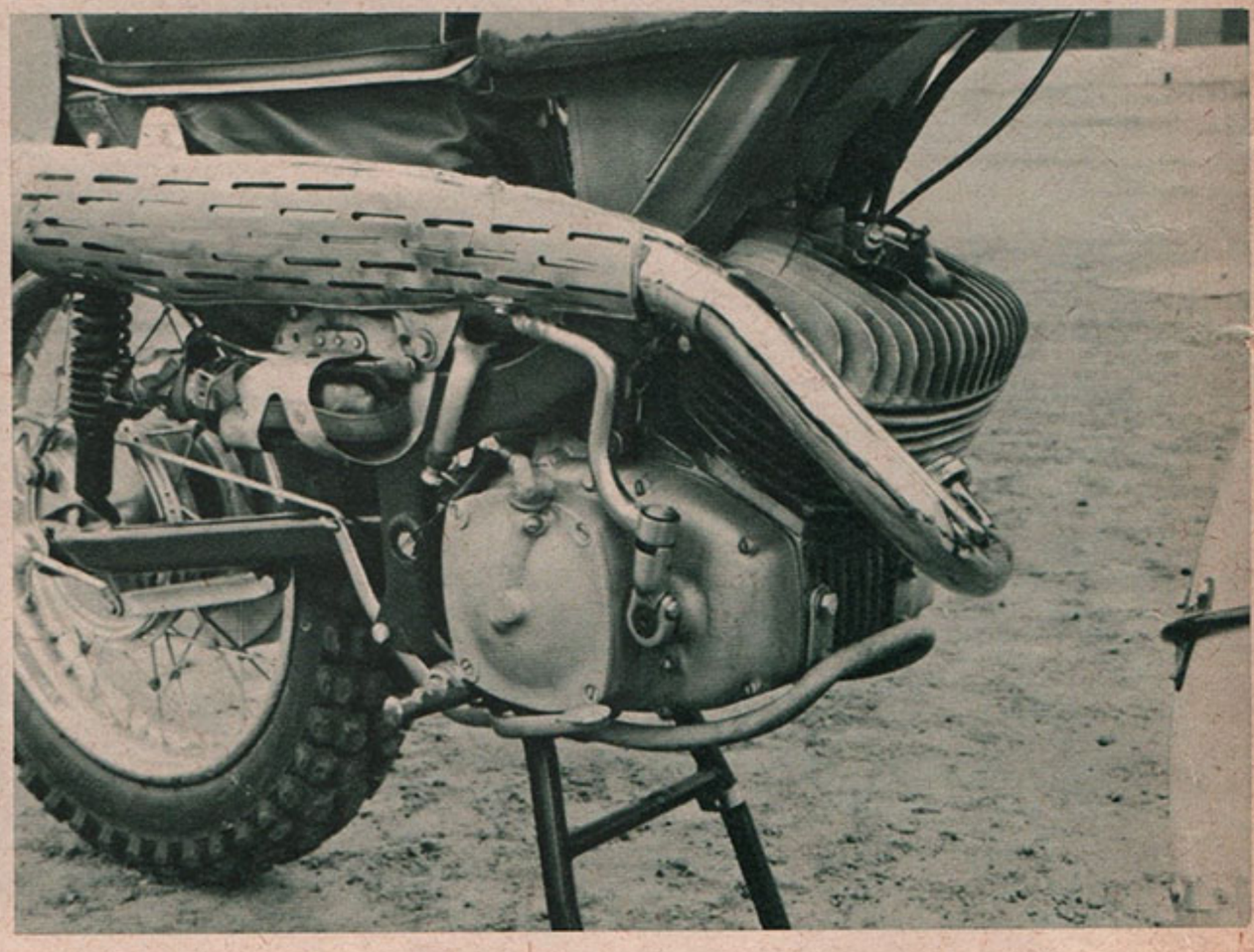


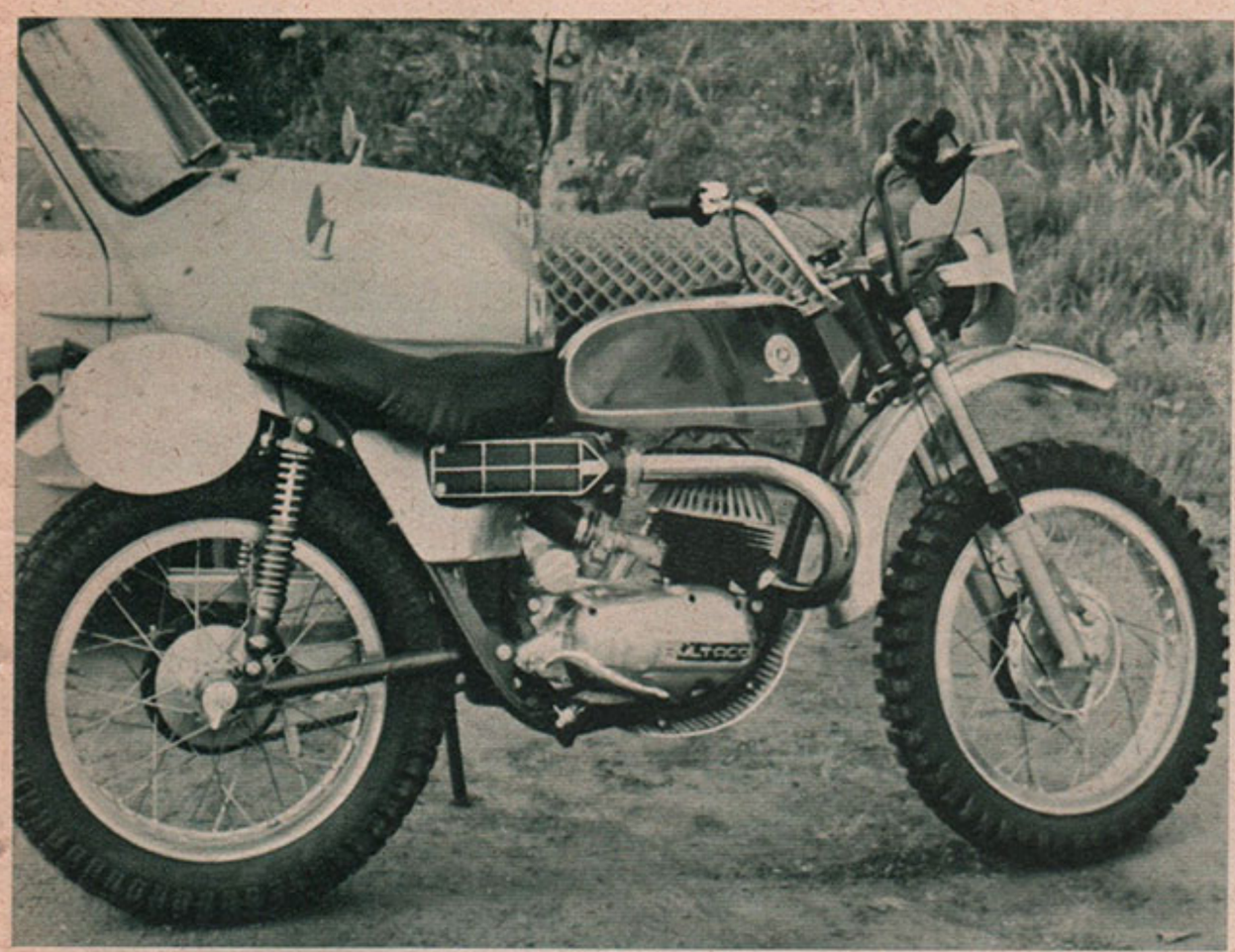
Rechts: Nun haben auch die Tschechen für ihre Jawa-Maschinen die kaum zu übertreffende MZ-Kettenvollkapselung übernommen (gut der vertikale Deckel am hinteren Kettenradgehäuse, aber kaum nötig der Schmiernippel!); der Vorteil dieser Ausführung mit den Gummischläuchen liegt wahrscheinlich mehr noch als in der schmutzdichten Kapselung in der Dämpfung der auf der ganzen Länge geführten Kette.

Unten: Die von Jawa verwendeten Fahrwerke mit dem oberhalb des Motors durchgezogenen Doppelschleifenrahmen aus nahtgeschweißten Profilrohren sind leicht und steif – aber offenbar befriedigen sie noch nicht restlos hinsichtlich Radstand und Abstimmung der Raderhebungen.

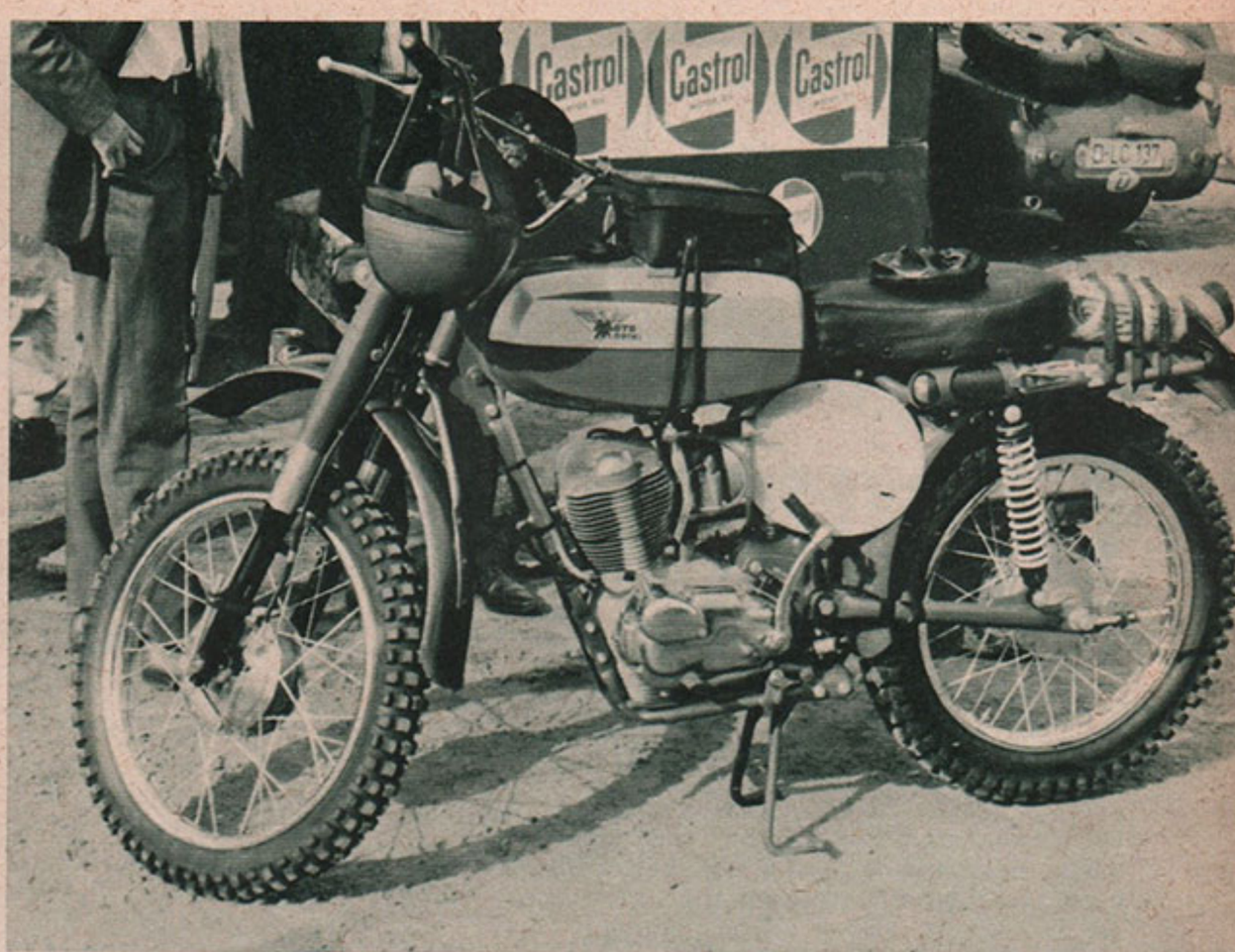


Unten: Die vor etwa zwei Jahren neuentwickelten Jawa-Motoren mit den überdimensionierten Großrippen-Zylindern sind leistungsmäßig wahrscheinlich der gesamten Konkurrenz ihrer Klassen (175, 250, 350 und 360 ccm) überlegen; aber ihre Zuverlässigkeit läßt noch zu wünschen übrig

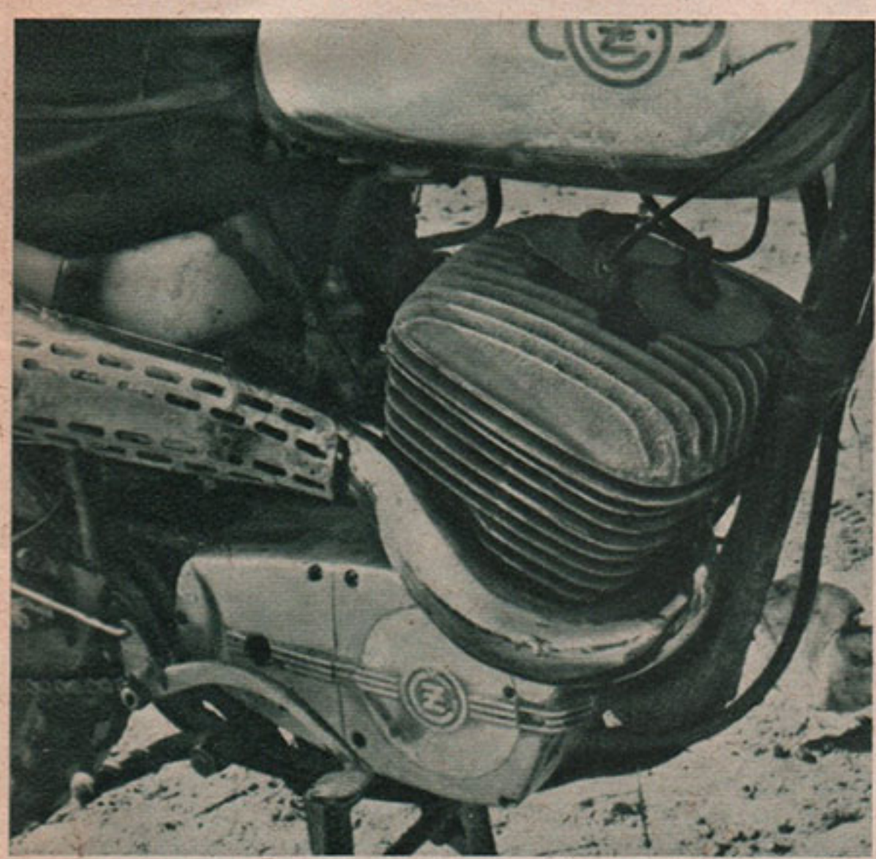




Oben: Die Spanier traten mit 125er, 175er und 250er Bultacos an, die meisten mit den schon bekannten (und offensichtlich inzwischen bewährten) Radialrippen-Zylinderköpfen mit Sechsbolzen-Befestigung. Gut konzipierte und ausgezeichnet gefertigte Fahrgestelle in standardmäßiger Bauweise (vorn Ceriani).

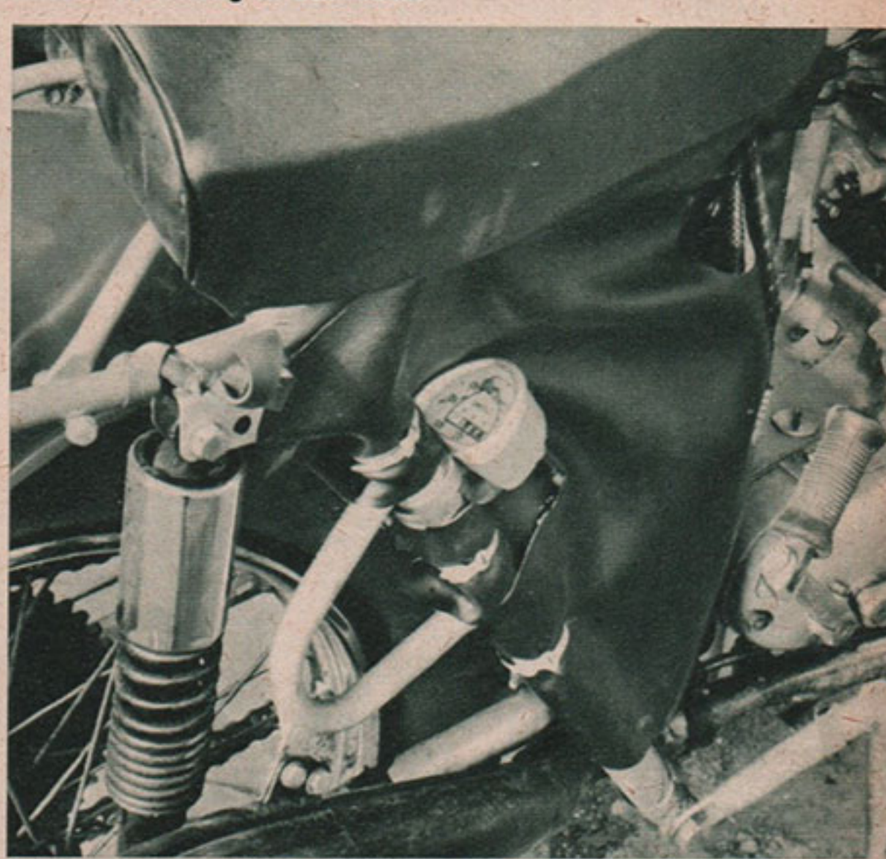


Oben: Wie gern hätte man mehr italienische Fahrer und italienische Maschinen bei diesem Wettbewerb gesehen – Gilera, Moto Guzzi und Morini, wo doch überall konkurrenzfähige Geländemodelle existieren. Aber Dall'Aras flinke 125er Stoßstangen-Morini war die einzige italienische Vertretung in Schweden.



Links: Bei CZ hat man zwar in den letzten Jahren, wie bei Jawa, weitgehend neue Motoren entwickelt, ist jedoch bei den herkömmlichen zweidimensionalen Rohrfahrwerken geblieben. Wie bei Jawa auch hier bei den 125er, 175er und 360er Motoren zwei Zündkerzen und außerdem ein Dekompressionsventil im Zylinderkopf. Fünfganggetriebe.

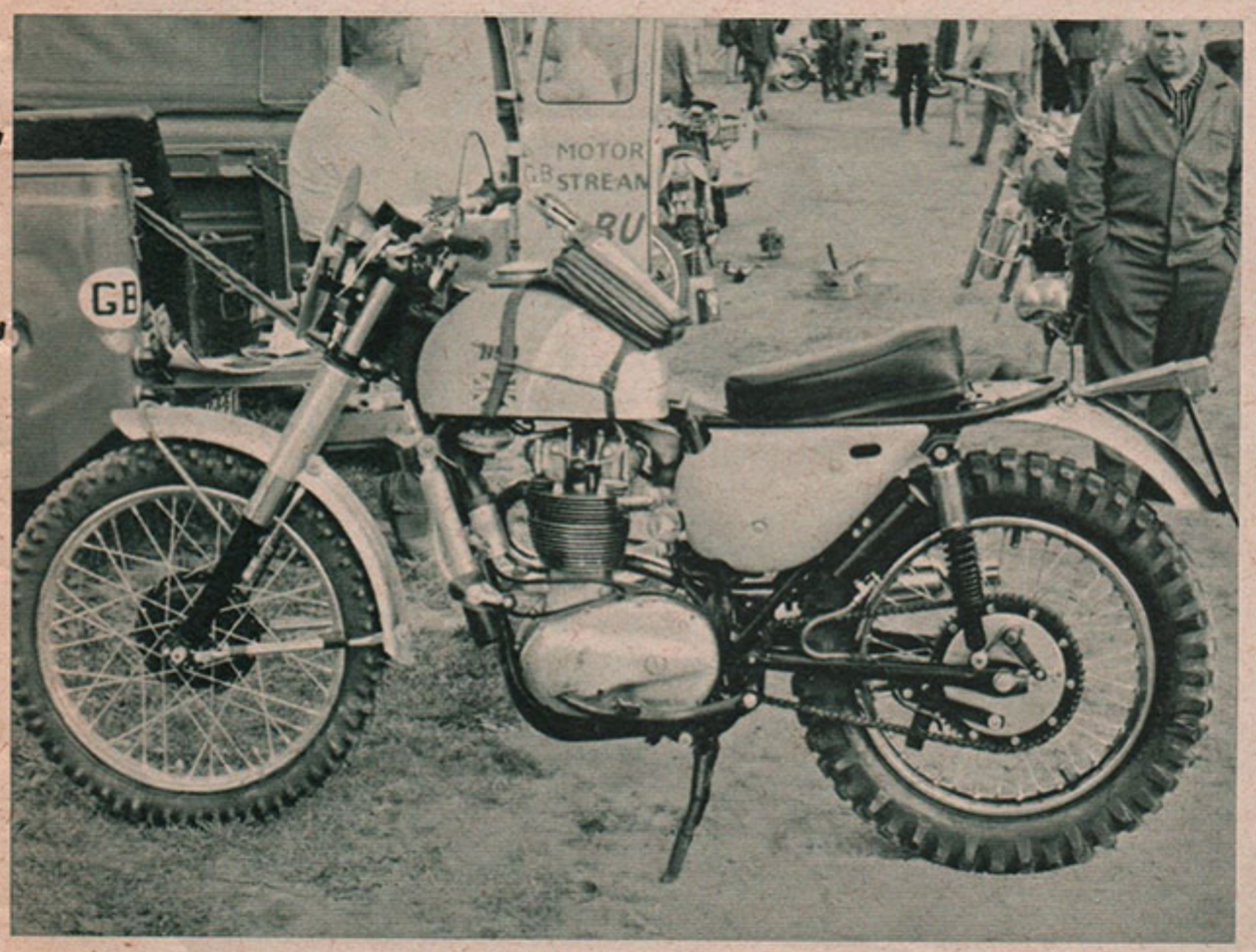
Rechs: Irgendwer hat bei uns die Mär aufgebracht, Tachometer bzw. Kilometerzähler seien für eine Geländemaschine eine unnötige Gewichtserhöhung – und deshalb wird bei uns neuerdings von vielen ohne ein solches Instrument gefahren (was bei der letztjährigen Sechstagefahrt auch prompt Ärger bei der Abnahme gab und nur durch König Ottos Beredsamkeit klargezogen werden konnte). Natürlich braucht man keinen Tacho – um so mehr aber einen Kilometerzähler – möglichst sogar einen zweiten, rückstellbaren (Tageszähler), der rückwärts zählt. Bei dieser englischen Maschine saß ein (normales) Instrument (mit entsprechend kurzer Antriebsspirale) seitlich am Rahmenheck.

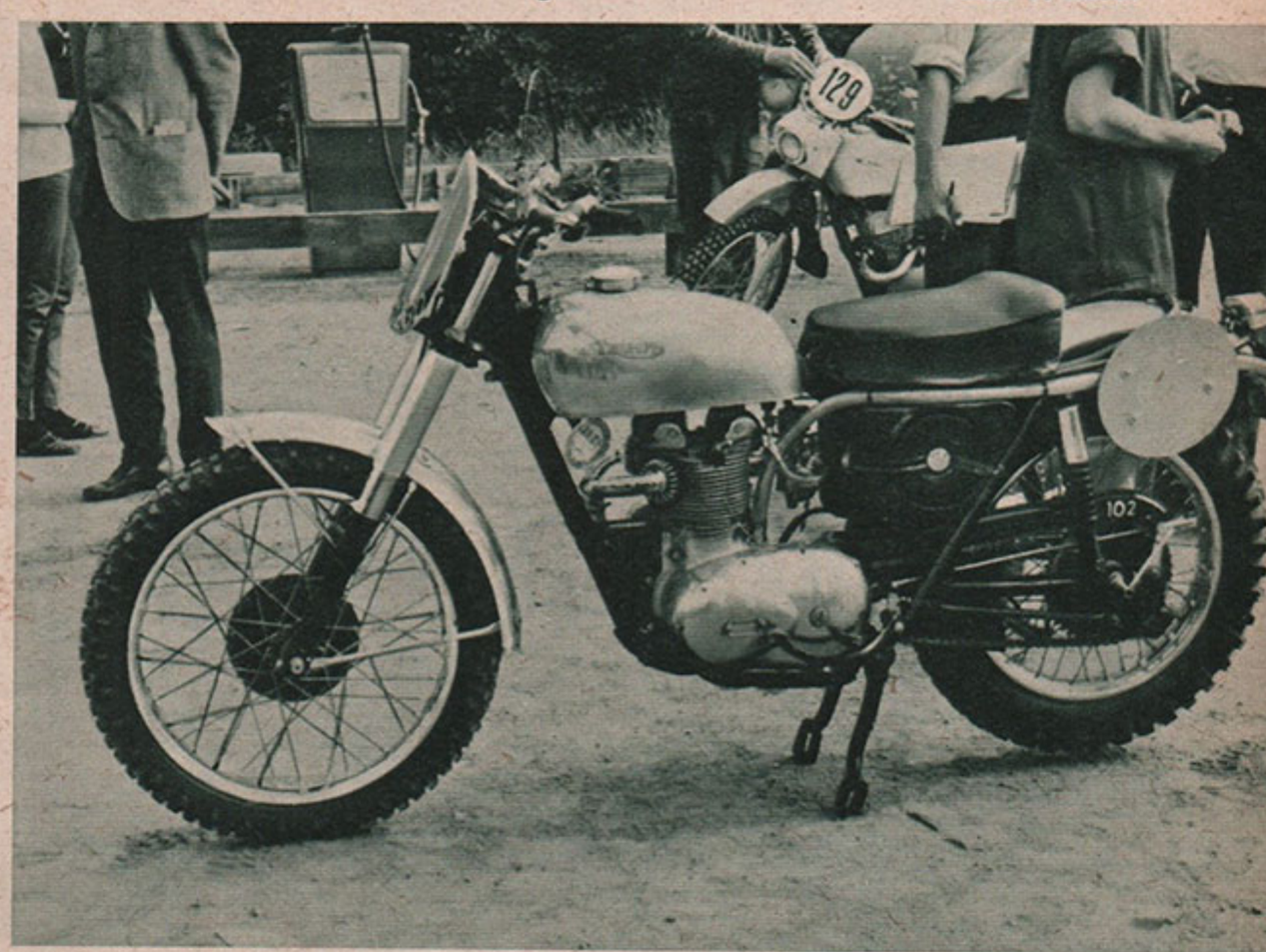


Unten: Ariel, BSA, Matchless und Triumph – vier traditionsreiche englische Viertaktmarken traten außer dem Zweitakt-„New comer" Greeves in Schweden an. Und die 350er (hier die 350er BSA von Bull – Bronze –) wie die 500er und die noch darüber liegenden Twins zeigten, daß England noch immer ein ernstzunehmender Konkurrent im internationalen Geländesport sein kann – hoffen wir, daß man sich eines Tages auch in England für die Gelände-Europameisterschaft interessieren wird.

Unten: Die Maschinen der Engländer, besonders auch die der Trophy- und Vasen-Mitglieder, waren natürlich sorgfältig hergerichtet (sehr sorgfältig diesmal sogar!) – aber es waren keine Spezialmodelle, sondern serienmäßige Fahrzeuge. Ihre Motorenleistung lag spezifisch zu niedrig, und deshalb waren sie auch zu langsam in den Sonderprüfungen – aber es war beeindruckend, wie ausgezeichnet die Fahrwerke lagen und wie die Motoren von unten herauf abzogen.

Fotos V. Rauch

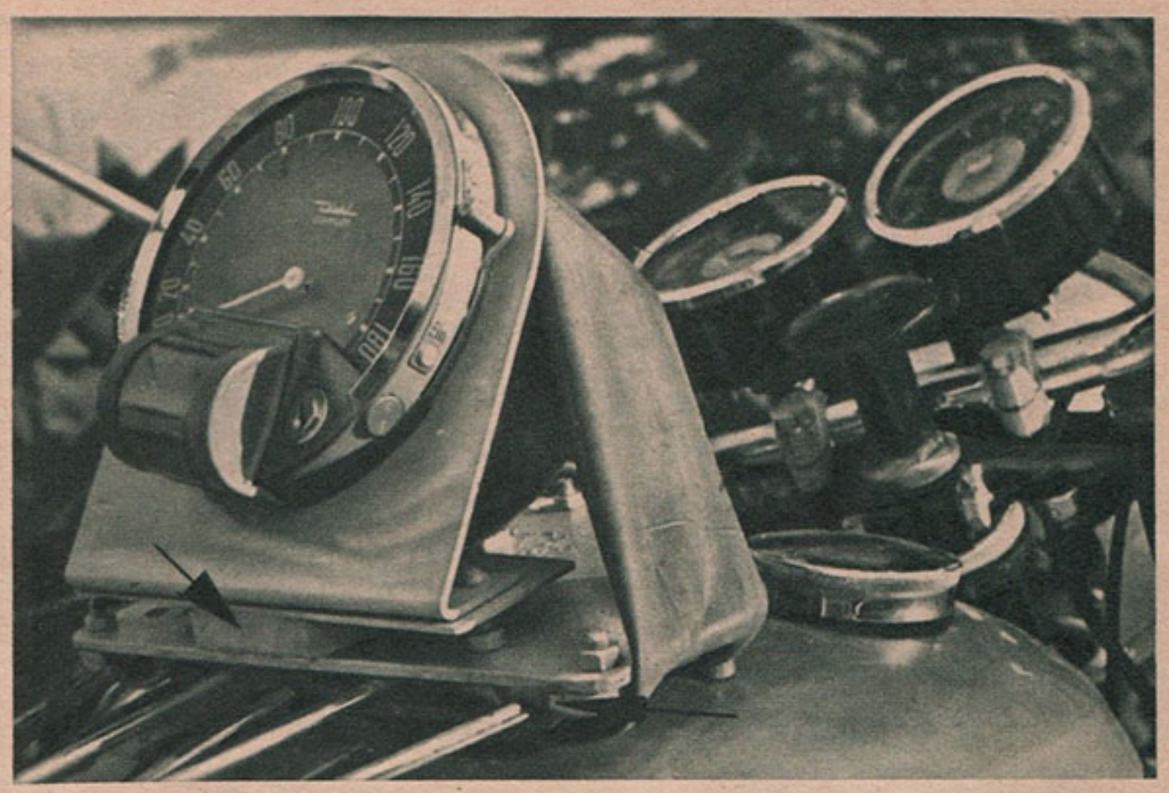




Es gibt so viele sinnvolle Basteleien an jedem Motorrad, zum Beispiel

Gummilagerung

von empfindlichen Teilen



①

Man kann die schädlichen Motorvibrationen auf zwei verschiedene Arten von empfindlichen Bauteilen fernhalten: entweder man hängt den Motor als Störenfried selbst weich genug in Gummi auf (siehe R 27), oder aber, und das wird für den Bastler die einzige Möglichkeit sein, man lagert die Instrumente, denen die Schwingungen schaden könnten, einzeln für sich irgendwie gefedert und gedämpft. Grundsätzlich ist dazu nicht einmal Gummi nötig, man könnte ebenso eine Stahlfeder mit zusätzlicher Dämpfung vorsehen ... nur hat Gummi den Vorteil, daß er außer der Federwirkung gleichzeitig eine gewisse, meist ausreichende Eigendämpfung hat. Kombinationen von Stahlfeder und Gummifeder sind natürlich ebenso möglich, z. B. erinnere ich mich an einen Fall, bei dem es um die völlig erschütterungsfreie Lagerung eines Anzeigeinstrumentes ging: Alle gebräuchlichen Gummilagerungen hatten den Nachteil, daß sie für das leichte Gerät zu hart waren. Als letzten Ausweg wählte man da eine kurze, ganz weiche Stahl-Schraubenfeder, die die eigentliche Federung bewirkte, und schob in diese Druckfeder ein Stückchen Schaumgummi hinein, welches die Dämpfung zur vollen Zufriedenheit (bei recht hohen Anforderungen) übernahm.

Bei unseren Motorrädern gibt es eine ganze Menge Instrumente und Bauteile, die eigentlich schön weich gehalten werden müßten, angefangen vom Tacho über den Drehzahlmesser (der nun wirklich ein empfindliches elektrisches Meßgerät darstellt) bis zum Regler und schließlich sogar zur Batterie, der ja bekanntlich die Motorvibrationen ein gut Teil der Lebensdauer stehlen. Die Bilder hier geben einige kurze Anregungen, später wird dem noch wesentlich mehr hinzuzufügen sein, da das Thema praktisch unerschöpflich ist. Wie überall in der Technik gibt es auch hier für eine bestimmte Aufgabe eine Unzahl von Lösungen, jede mit ihren speziellen Vorzügen und Nachteilen.

Bild 1: So wurde vor zwei Jahren der Diehl-Fahrtschreiber auf dem Tankgepäckträger der Triumph-Bonneville befestigt, keine schöne Lösung, die nur aus Zeitmangel so provisorisch gemacht werden mußte. Aber die Anzeige des Instrumentes war auf diese Art einwandfrei, während sie vorher in Vibrationsbereichen in wildes Gekritzel ausartete. Die Pfeile weisen auf die Gummilagerungen.

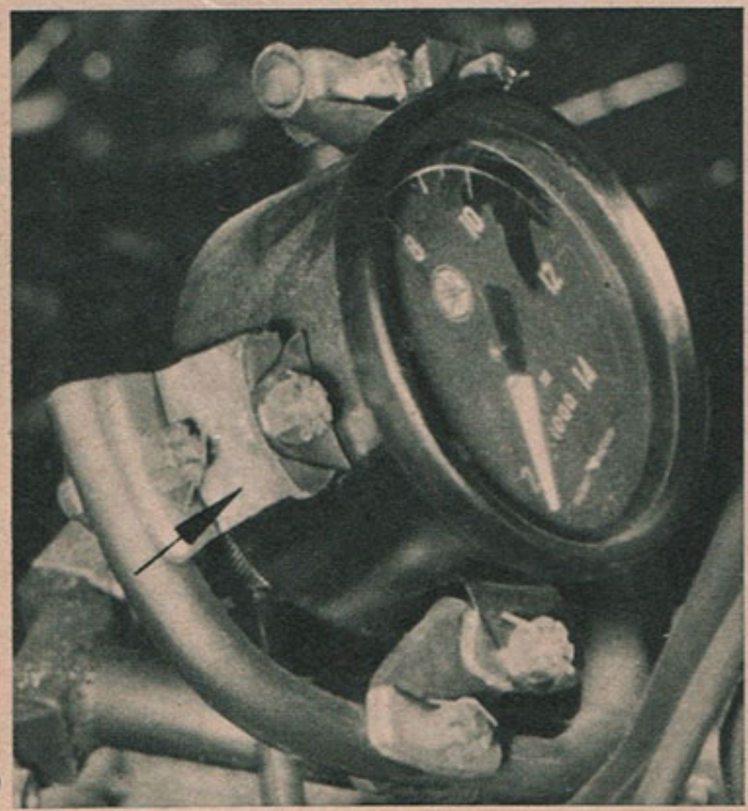
Bild 2 zeigt eine verbotene Methode: Nummernschildbefestigung durch Aufkleben auf Schaumstoff. Hier ist Anschrauben vorgeschrieben.

Bilder 3 und 5: So kann man unter anderem Drehzahlmesser aufhängen. Die Pfeile weisen dabei auf die Gummiteile hin, in Bild 5 sind es kleine Gummipuffer, in Bild 3 sind es Gummibänder.

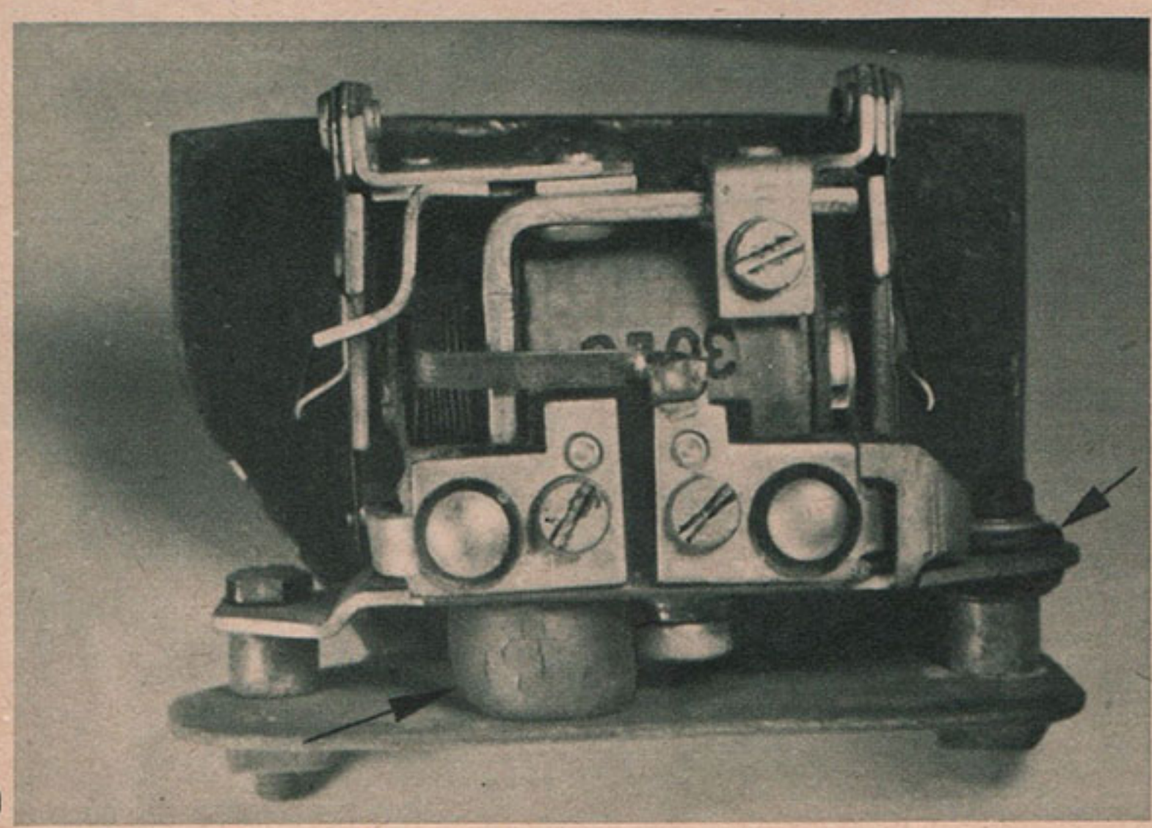
Bild 4: Der Regler hat einseitig bereits serienmäßig ein kleines Gummilager (Pfeil rechts), bei genauerem Hinsehen nach der Montage beim Probelauf zeigte sich aber, daß die Grundplatte zum Schwingen neigte ... also kam auch dort ein Puffer drunter.

②

„In Gummi aufhängen oder in Gummi lagern", das schreibt sich schön leicht schnell dahin, es gibt aber gerade bei der Gestaltung solcher Lagerungen so viel zu bedenken, daß man ohne einige Erfahrungen praktisch verloren ist. Da muß die Form des Gummiteiles überlegt sein, seine Weichheit muß auf das Gerätegewicht abgestimmt sein ... und was der Dinge mehr sind, so daß man, wenn man erst einmal damit anfängt, bestimmt für lange Zeit ein Basteltheme hat, das einen völlig gefangennimmt. Es läßt sich zwar vieles auch ausrechnen, aber für einen echten Bastler ist das nicht die richtige Methode: Basteln mit Mißerfolgen bis zur richtigen Lösung macht viel mehr Spaß. *H.-J. M.*

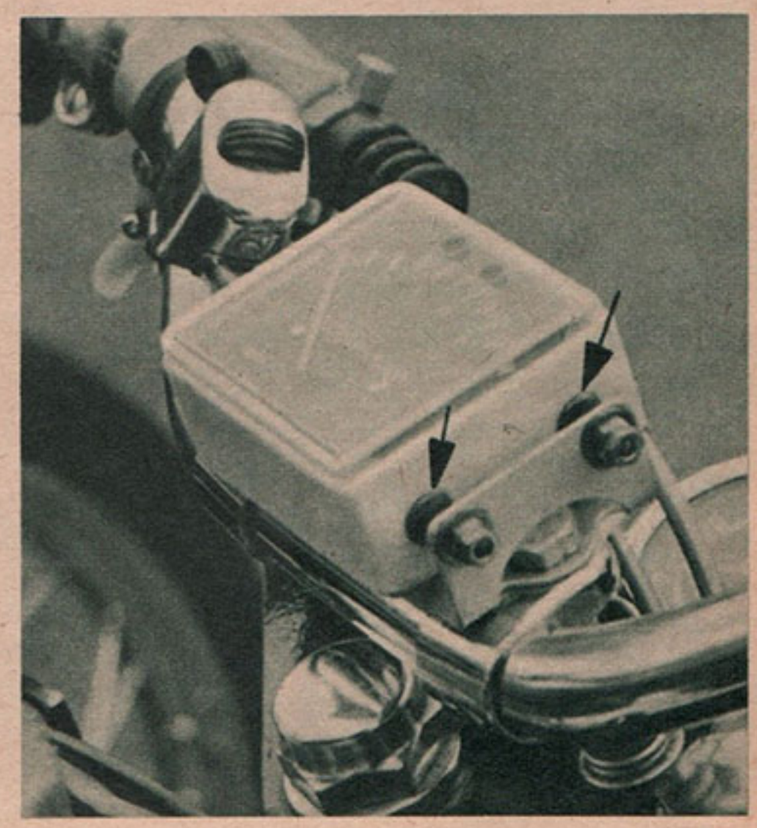


③



④

Die Bilder zeigen nur einige wenige Beispiele, wie man Gummilagerungen machen kann. Das heißt noch nicht, daß diese Lagerungen vorbildlich seien, sie sind alle auch mit einigen Nachteilen behaftet. Die Fahrtschreiberbefestigung sieht nicht schön aus, die Unterstützung der Reglergrundplatte ist ein Provisorium ... aber nur so kann man die Grundlagen lernen, um zum Schluß eine elegante Lösung auszuknobeln. All das könnte man auch berechnen ... aber Probieren macht sicher mehr Spaß, nicht wahr?

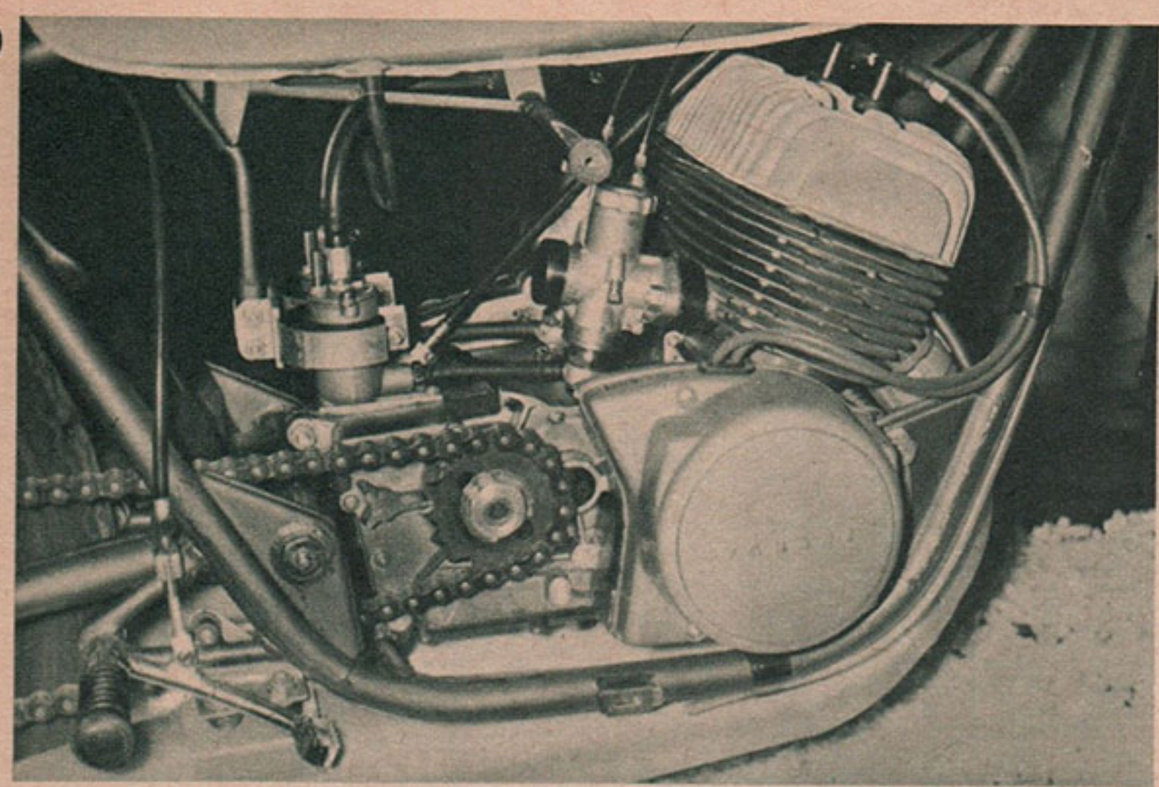


⑤

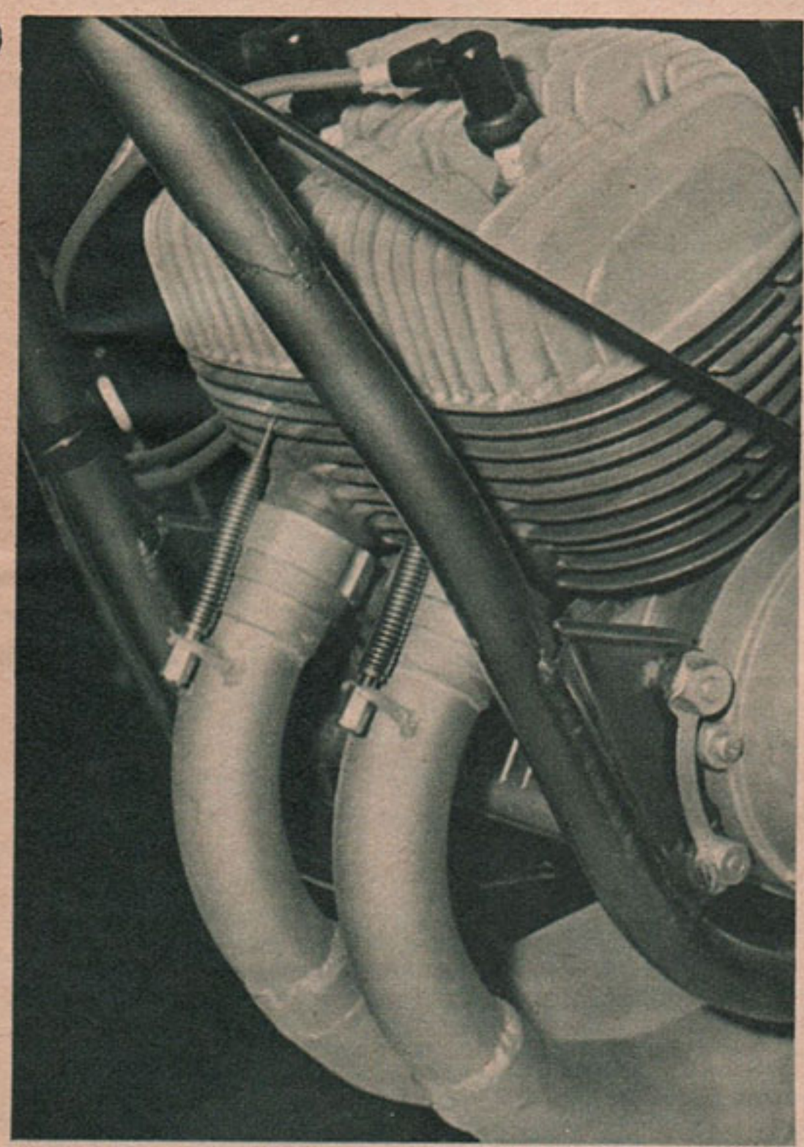
Ein paar interessante technische Details an der käuflichen

Yamaha-Rennmaschine

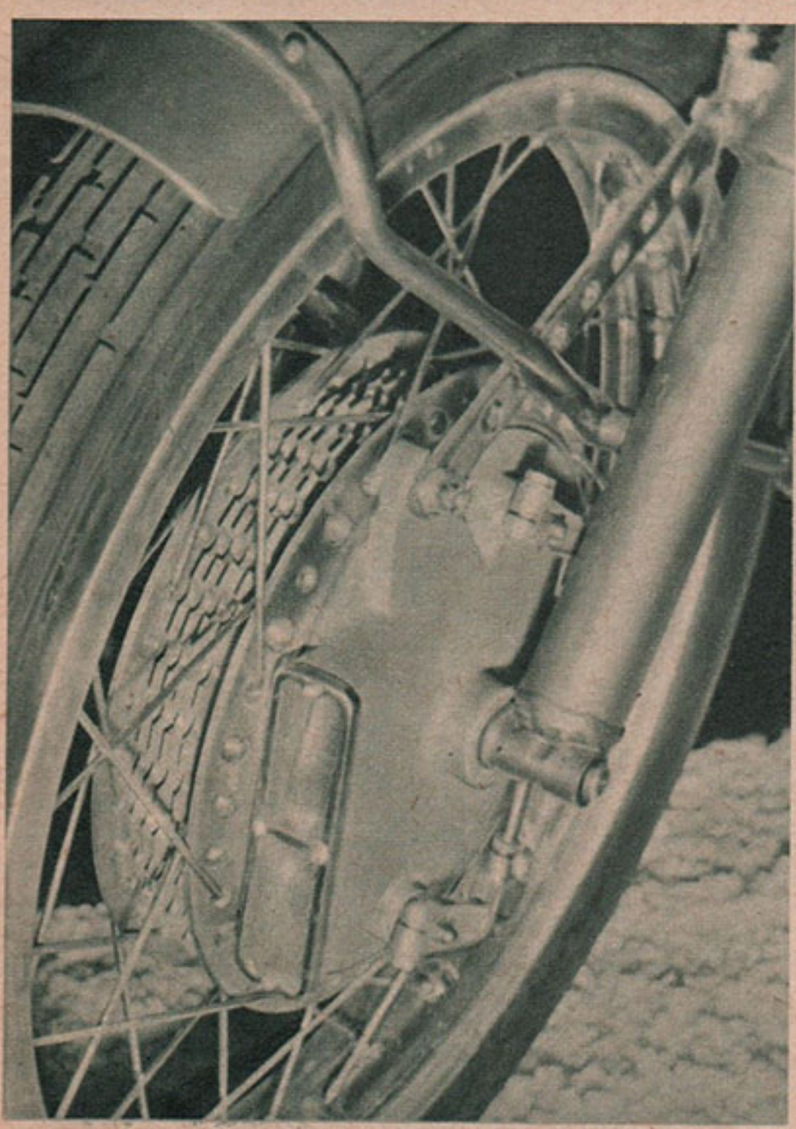
Typ TD-1 B, 250 ccm, 35 PS



①



②



③

Hier sind nun die versprochenen Bilder der Yamaha-TD-1 B Serienrennmaschine. Zwar handelt es sich nur um eine kleine Auswahl, doch zeigen sie deutlich die Charakteristik dieses Motorrades; kompromißlos für den reinen Rennbetrieb zugeschnitten. Zwar liegt die Leistung mit 35 PS (die im Handbuch durch eine Leistungskurve ausgewiesen werden) natürlich beträchtlich unter den Werten der Werksrenner, dafür ist die TD-1 B schließlich längst nicht so teuer. Aber an kleinen Gewußt-wie-Spezialitäten findet man hier eine ganze Anzahl, die zum Teil schon von den Werksrennmaschinen bekannt sind. Von der Sorte wünscht man sich für sein Alltagsmotorrad manchmal auch einiges, und wenn es nur Kleinigkeiten sind.

Zu den einzelnen Bildern:

Bild 1: Der Motor von der rechten Seite hat eine große Ähnlichkeit mit der alten Bekannten aus deutscher Fertigung: Adler RS. Kette liegt offen, Fußraste nach hinten versetzt, Bremshebel mit Zakken-Fußplatte, Bremsbetätigung über Seilzug. Unter dem Deckel der Lichtmaschine liegt beim Renner eine Magnetzündanlage (die übrigens auch auf die Kurbelwelle der normalen 250er paßt) mit innenliegenden Zündspulen. Interessant ist an den Einstellwerten, daß z. B. die Frühzündung nur 2,0 mm vor OT liegen darf, ein erstaunlich „später" Wert.

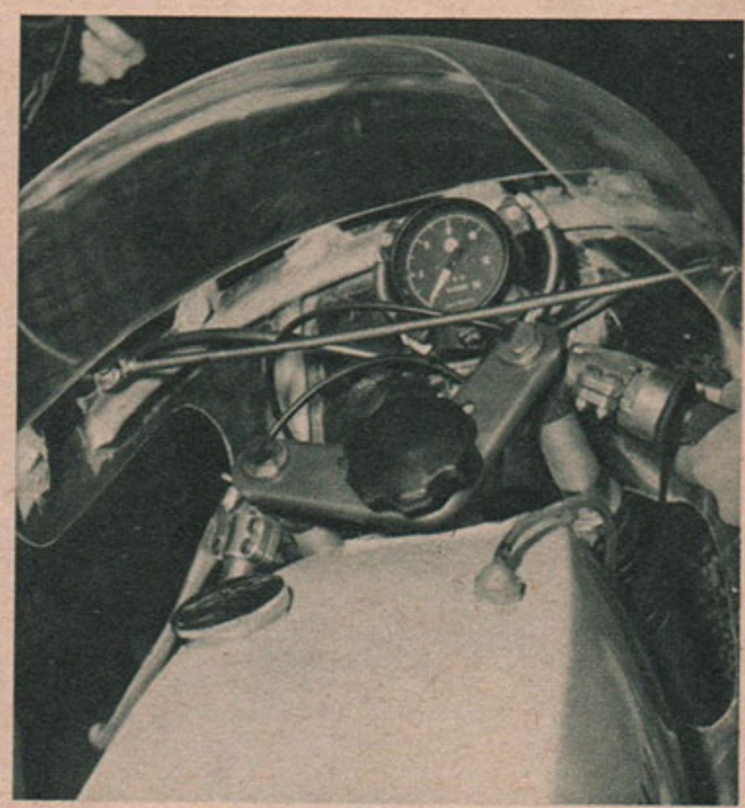
Bild 2: Die Auspuffrohrbefestigung wurde wie bei den Werksrennmaschinen mit Zugfedern abgesichert, man beachte übrigens, daß auch die Motorhalteschrauben mit einem Sicherungsblech versehen sind. Da gibt es gerade beim Zweitakttwin viele Stellen, die äußerster Sorgfalt bedürfen, und so steht auch im Fahrerhandbuch ein ganzes Kapitel über die richtige Sicherung aller möglichen Muttern und Schrauben.

Bild 3: Die Vorderradbremse wurde (wie auch bei der Serienmaschine) als Duplexbremse ausgeführt, nur in den Dimensionen ist sie natürlich der größeren Belastung angepaßt. Außerdem hat die Ankerplatte eine Lufthutze. Die Koppelung der beiden Bremsnocken geschieht durch ein kurzes einstellbares Gestänge, auch das ist eine übliche Methode. Diese Bremse wäre übrigens was Feines für die Serienmaschine: schmal, formschön und mit großem Durchmesser!

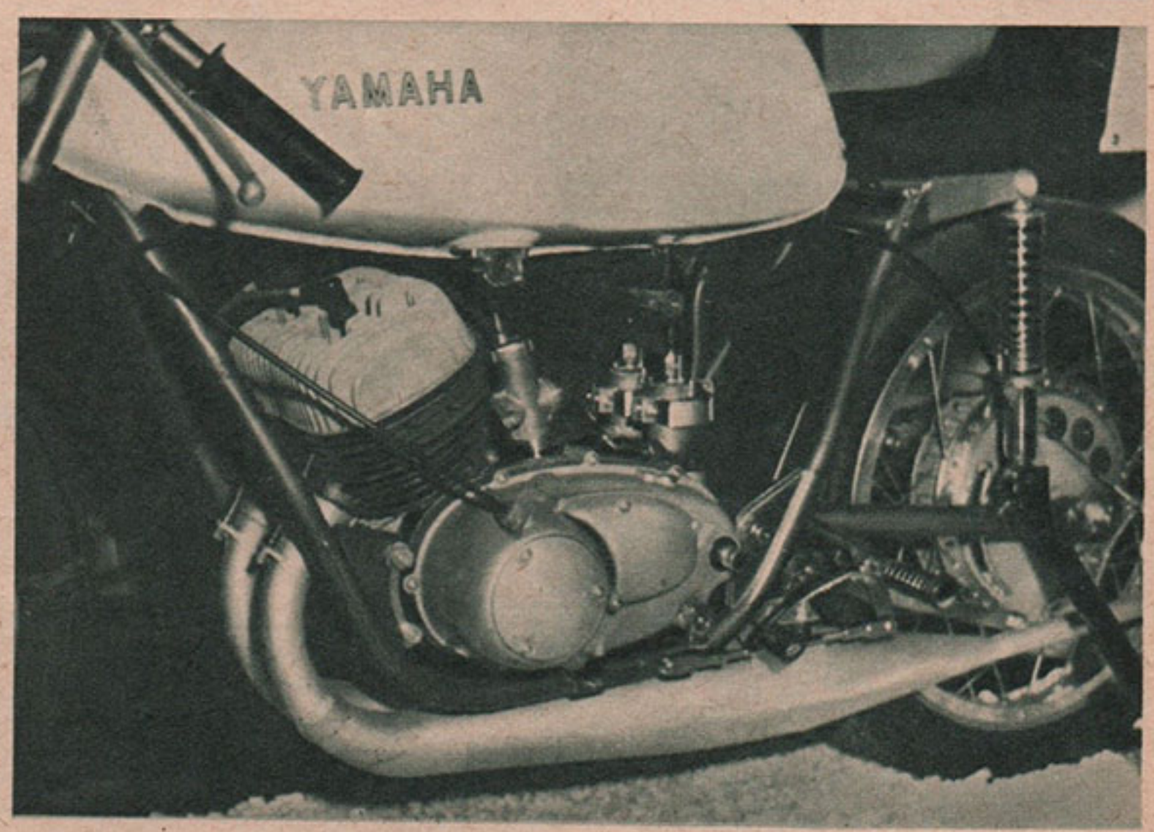
Bild 4 zeigt einen Blick auf den Lenker mit den Armaturen unter der Verkleidung: einziges Anzeigeinstrument logischerweise ein Drehzahlmesser, rote Marke bei 10 500 U/min.

Bild 5: Schließlich noch die Ansicht des Motors von links: Kickstarter ist nicht nötig, aber weil man viele Serienteile verwendet, liegt hier die leere Kickstarterwelle frei. Ungünstig ist vielleicht die Anbringung der Schwimmerkammern so weit hinten, da sollte man sich was Besseres einfallen lassen. Das wäre aber nur eine kleine Änderung, die das Gesamtbild kaum beeinträchtigt: nicht nur in Leistung und Preis, sondern auch in den Details eine konkurrenzfähige richtige Rennmaschine.

H.-J. M.



④



⑤

Über die Yamaha-Serienrennmaschine haben wir bereits mehrfach berichtet, hier einige Detailbilder, die die Sorgfalt zeigen, mit der dieses Modell bis in Kleinigkeiten durchdacht wurde. Alle wichtigen Schrauben wurden besonders gesichert, überflüssige Teile zur Einsparung von Gewicht weggelassen und die wichtigen Bauteile wurden rigoros den höheren Belastungen angepaßt. Mit einer Maschine dieses Typs wurde die französische Meisterschaft der Klasse 250 ccm inter. in diesem Jahre von dem Fahrer Daniel Lheraud gewonnen.

Hier hat die Zukunft schon begonnen:

Neues bei BOSCH

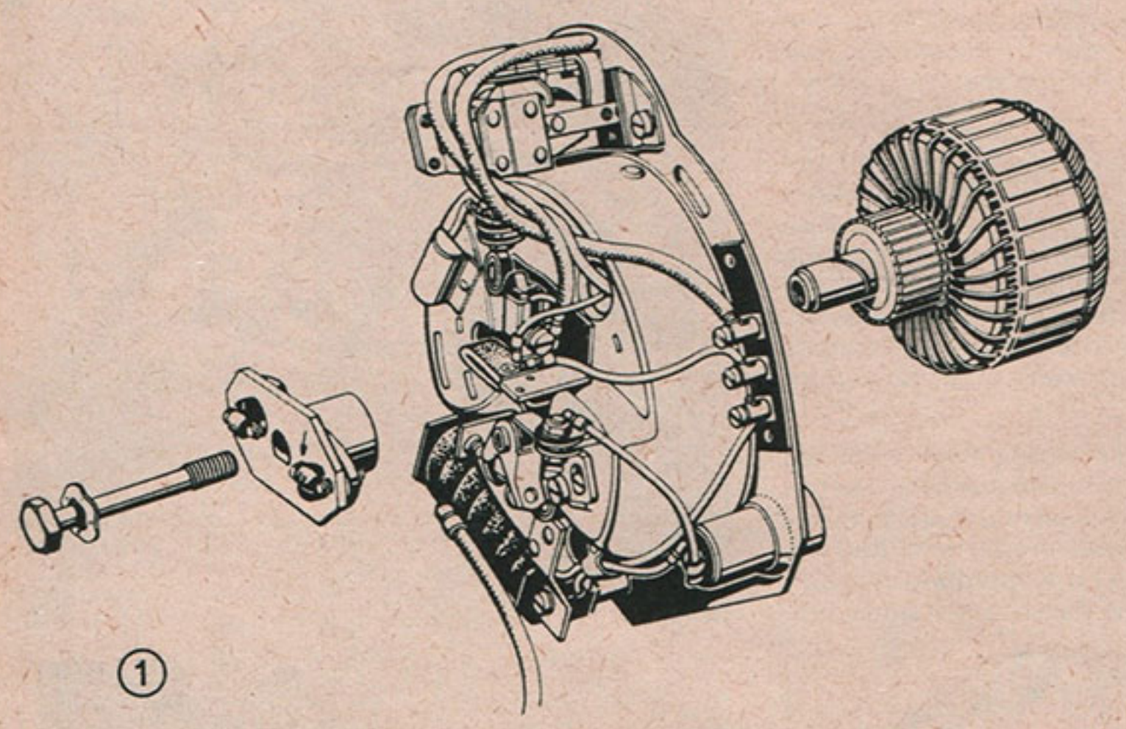
Die Entwicklung neuer Motorrad-Typen bei der Fahrzeugindustrie, die dann später bei der Serienherstellung auf Lieferungen aus einer spezialisierten Zubehörindustrie angewiesen ist, setzt voraus, daß auch bei dieser rechtzeitig Neuentwicklungen erfolgen. Gerade diese Tatsache ist es ja, die sich heute oft allein schon der Schaffung eines neuen, modernen Modells in der Motorradindustrie entgegenstellt. Denn wenn man sich schon dort zu diesbezüglichen Entwicklungsarbeiten entschließt, dann ist noch lange nicht gesagt, ob man denn in der heimischen (oder notfalls der ausländischen) Zulieferindustrie Bauteile und Zubehöraggregate findet, die sich für eine Verwendung in dem entworfenen neuen Motorradmodell eignen. Die Zubehörindustrie andererseits wird mit eigenen Neuentwicklungen solange zögern, als sie nicht die Gewähr hat, daß von dem interessierenden Objekt dann auch später lohnende Stückzahlen anfallen. Die Fahrzeugindustrie wiederum kann nicht hergehen und, weil anderwärts nicht erhältlich, die benötigten Bauteile und Aggregate alle im eigenen Betrieb herstellen. Dazu fehlen ihr nicht nur die Spezialkräfte und Fertigungseinrichtungen — das wäre auch aus Kostengründen gar nicht zu verantworten.

Zu diesem entscheidend wichtigen Zubehör gehört bei einem Motorrad nicht zuletzt die Elektrik. Dafür kommt in Westdeutschland als Lieferant, soweit es sich um komplette Aggregate handelt, nahezu ausschließlich die Firma Bosch in Frage. Wenn man sich aber einmal ganz nüchtern die Zahlen von Fahrzeugen betrachtet, die allein die westdeutsche Automobilindustrie täglich ausstößt und wenn man sich weiter überlegt, daß diese Fahrzeuge durchweg mit zahlreichen Bosch-Aggregaten ausgerüstet sind, dann kann man sich vorstellen, wie schwer es ist, in einem Unternehmen wie Bosch, das mit der Entwicklung, der Modellpflege und der Fertigung von Automobilaggregaten bis über die Halskrause voll ist, Neuentwicklungen für den Sektor Motorrad durchzuziehen. Dazu gehört Weitblick, Optimismus bezüglich der Zukunft des Motorrades — gehört aber auch einiges organisatorische Geschick, um die innerbetrieblichen Klippen zu meistern.

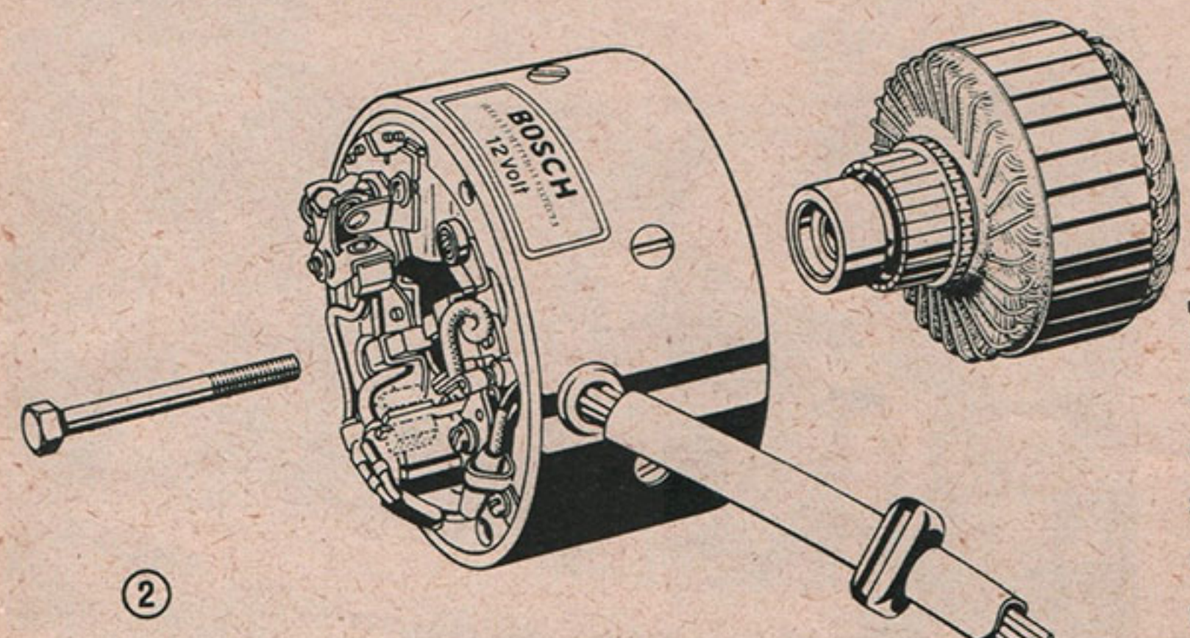
Das für „motorisierte Zweiräder" in den letzten Jahren bei Bosch gefertigte Programm entsprach absolut der Marktstruktur: Zündlichtanlagen für Mopeds und andere Fünfziger, dazu einige wenige Typen von Batteriezündanlagen für Zwei- und Viertakter, eine Lichtanlaßanlage in mehreren Größen (für Motorräder aber besonders für Motorroller) und ein Spezial-Standmagnetzünder für die BMW-Modelle — das war in etwa das verbliebene Grundprogramm für den Zweiradsektor bei Bosch. Folgerichtig waren auch Nebenaggregate, wie etwa Scheinwerfer, von einer ursprünglichen Vielzahl von Typen und Größen auf einige wenige reduziert worden, und wer z. B. hergehen und ein kleines Motorrad mit 125 ccm neu entwickeln wollte, das keine Gleich-, sondern eine moderne Wechselstromanlage erhalten sollte, der kam recht sehr in Bedrängnis.

Offenbar gibt es aber im Hause Bosch weitschauende Optimisten, die wie wir an die Renaissance des Motorrades glauben, die aber natürlich auch wissen, daß die deutsche Fahrzeugindustrie, will sie auf dem heimischen Markt und den Weltmärkten (insbesondere in Amerika) mit den Japanern konkurrieren, neue Motorradmodelle bringen muß und dazu moderne Zubehöraggregate braucht. Anläßlich der IFMA hat Bosch nun mal ein bißchen hinter die Kulissen schauen lassen — und da liegen offenbar recht interessante Dinge, die ihrer Verwendung durch eine hoffentlich ebenso optimistische Motorradindustrie harren.

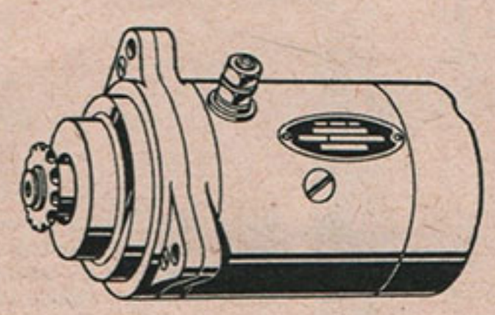
Auch in Zukunft wird es sicher Batteriezündanlagen bei deutschen Motorrädern geben, und insbesondere die in unserem ersten Bild gezeigte Anlage, bei der sich Regler und Zündspule sowie der Unterbrecher (bei Ein- und Zweizylinderanlagen) gleich mit am Polgehäuse befinden, wird es in verschiedenen Leistungsstufen auch weiterhin geben. Auch eine Abwandlung für Viertakter, bei der der Unterbrecher getrennt an der Nockenwelle angeordnet ist bzw. wo ein Magnetzünder den Motor unabhängig von der Batterie macht. Zweifellos wird man, vor allem aus Gründen des Ersatzbedarfs bei Motorrollern, auch die Schwunglichtanlaßbatteriezünder (immer wieder bricht man sich fast die Zunge an diesem Wortmonstrum, für das es doch eigentlich die schöne kurze Bezeichnung Dynastart gibt) weiter bauen. Aber man wird wahrscheinlich für diese beiden Grundtypen keine Neuentwicklungsarbeiten betreiben. Zumal Bosch schon vor zwei Jahren einen kleinen „Hochleistungs-Dynastart" herausgebracht hatte (unser zweites Bild zeigt ihn), bei dem es gelungen war, in einem Ge-



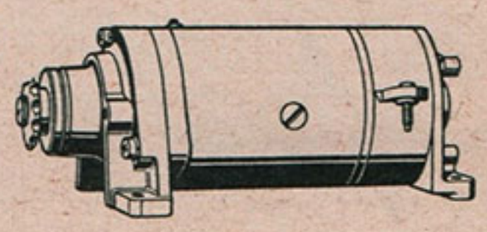
(1)

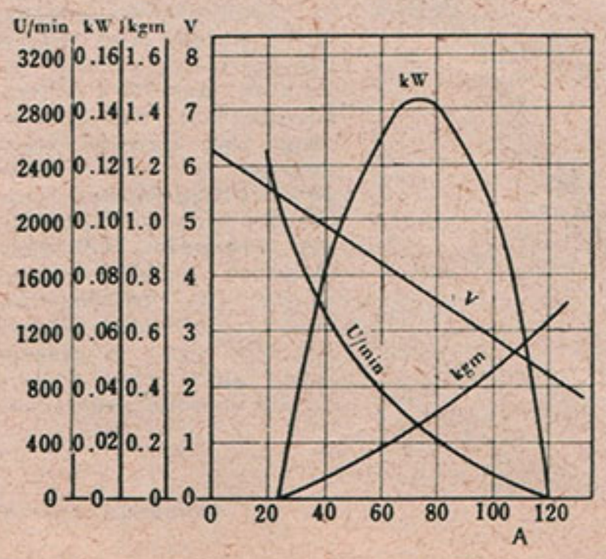


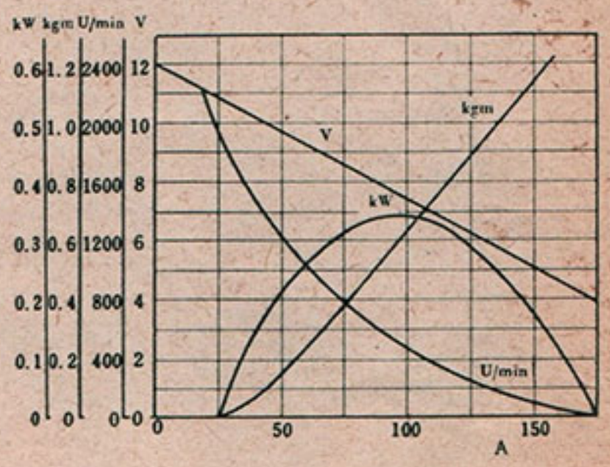
(2)



(3)







(1)
Links oben: Für Motorräder über 150 ccm steht im Bosch-Programm der sogenannte Lichtbatteriezünder zur Verfügung: Zündspule und Regler sind auf dem Polgehäusetopf montiert, das Polgehäuse ist am Motorgehäuse fixiert und zentriert. Der Anker ist fliegend auf der Kurbelwelle angeordnet, vorn auf der Ankerachse sitzt der automatische Zündversteller. Die Lichtleistung beträgt max. 90 Watt, Nennspannung 6 Volt.

(2)
Links unten: Außer den besonders für Motorroller verwendeten großen „Schwunglichtanlaßbatteriezündern" (sogen. Dynastarts) hat Bosch bereits seit zwei Jahren ein besonders kleines solches Aggregat zur Verfügung: es kommt mit 110 mm Gehäusedurchmesser aus, seine maximale Lichtleistung beträgt 120 Watt und die Anlaßleistung reicht für Motoren bis 75 ccm in Kleinkrafträdern oder Leichtrollern aus (Nennspannung 12 Volt).

(3)
Unten: Anlasser mit fliegend auf der Kurbelwelle angeordnetem Anker haben Nachteile; deshalb verwendet man bei japanischen Motorrädern und auch bereits bei anderen ausländischen Neuentwicklungen mit elektrischem Starter normale Trommelanlasser mit eingebautem Untersetzungsgetriebe; Bosch kann jetzt zwei solcher Aggregate zur Verfügung stellen – eines mit 68 mm (links) und eines mit 76 mm Gehäuse-Durchmesser (rechts), Flansch- bzw. Sockelbefestigung.

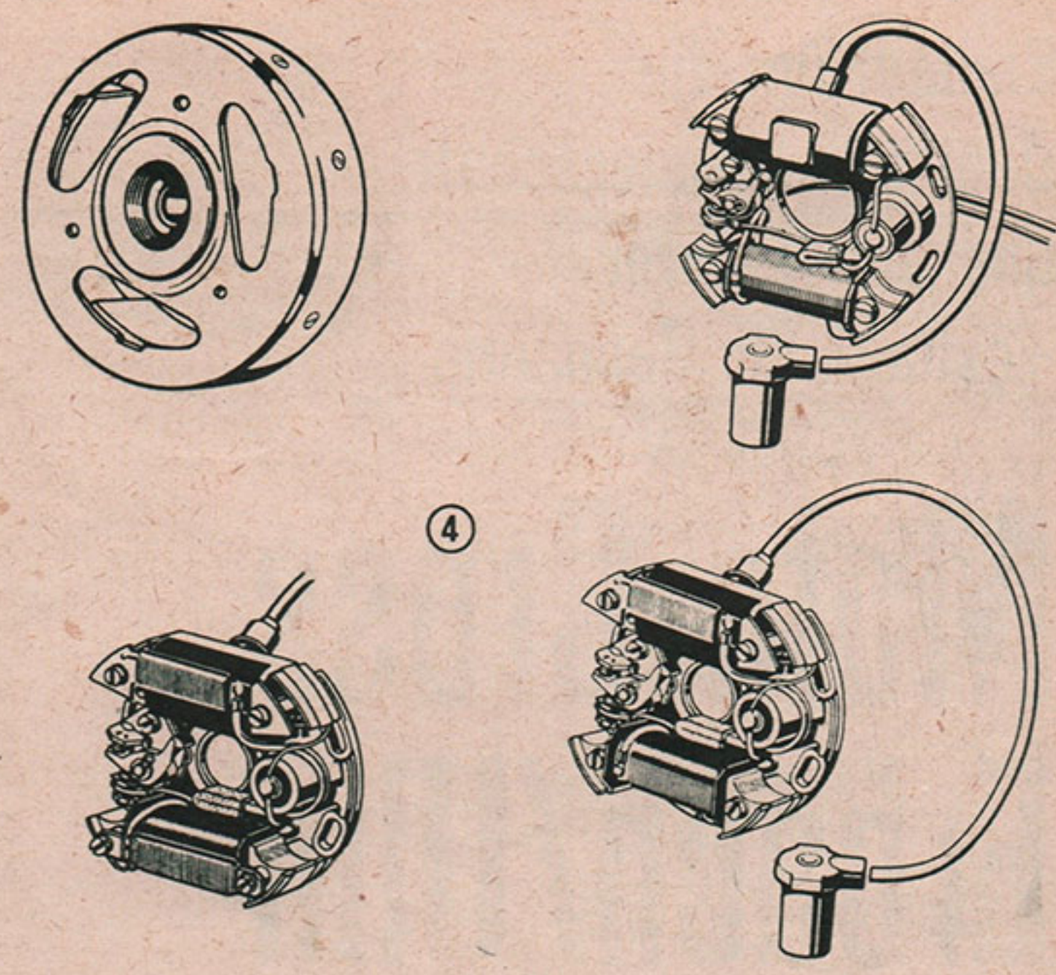
häusedurchmesser von nur 110 mm nicht nur eine Lichtleistung von 120 W, sondern auch die für Motoren bis 75 ccm benötigte Anlaßleistung unterzubringen. 50 ccm-Fahrzeuge mit Anlasser könnte es also schon längst geben; der unvermeidliche Preis der Anlaßanlage dürfte der Einführung hinderlicher gewesen kein als die vielleicht befürchtete größere Kompliziertheit gegenüber dem einfachen Schwunglichtmagnetzünder.

Für größere Motoren freilich wird man, wie schon gesagt, kaum noch Dynastartanlagen neu entwickeln — der fliegend auf der Kurbelwelle befestigte schwere Anker hat in der Praxis zu viele Nachteile im Gefolge, das weiß man auch aus dem Kleinwagenbau. Eben wegen dieser Nachteile erhielten ja englische, japanische und italienische Neuentwicklungen, nachdem der elektrische Anlasser wieder stärkerem Interesse begegnet, getrennte Trommelanlasser ähnlich den im Automobilbau verwendeten. Da aber bei Motorradmotoren die mit einer entsprechenden Einrückverzahnung versehene große Schwungscheibe meist fehlt, muß zwischen Anlasser- und Motorwelle auf andere Weise für die erforderliche hohe Übersetzung ins Langsame gesorgt werden und ebenso für eine automatische Abschaltung nach dem Anspringen des Motors, damit ein gefährliches Hochdrehen des Anlaßmotors sicher vermieden wird. Bisher gab es solche Anlasser bei uns nicht — jetzt hat sie Bosch geschaffen. Wie unser drittes Bild zeigt gleich in zwei Grundtypen, die sich nicht nur durch ihre Befestigungsart unterscheiden (die kleinere Ausführung mit Flansch-, die größere mit Sockelbefestigung), sondern auch im Durchmesser und entsprechend in der Leistung sowie in der Nennspannung (6 bzw. 12 V). Diese Anlassermodelle enthalten eine eingebaute Antriebsübersetzung zwischen Ankerwelle und Abtriebsritzel, das Abschalten besorgt ein Freilauf in der (Kettenrad-)Übertragung zur Kurbelwelle.

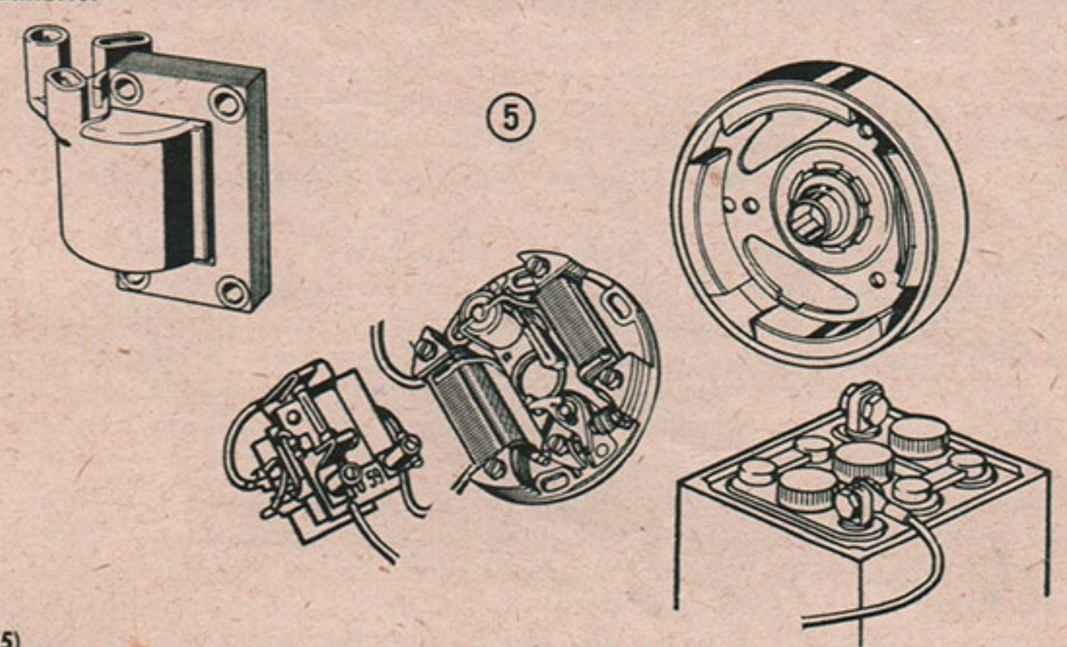
Nach wie vor wird der Schwerpunkt der motorisierten Zweiräder bei den kleinsten Fahrzeugen mit 50 ccm-Motoren liegen. Dementsprechend — und weil hier verschiedenartige Anforderungen hinsichtlich der Lichtleistung gestellt werden — gibt es die hierfür verwendeten Schwunglichtmagnetzünder auch in zahlreichen Varianten. Angefangen von der Mofa-Anlage mit innenliegender Zündspule und 17 W Lichtspule über Anlagen mit höherer Lichtleistung (für eine 25/25 W Biluxbirne) und gesonderter Spule für die Versorgung eines Bremslichtes bzw. für Batterieladung über einen kleinen Trockengleichrichter, bis zu Anlagen, bei denen sich auf der Grundplatte, also im Innern des eigentlichen Zündapparates, nur noch eine Generatorspule für die Zündstromerzeugung befindet, während drei Spulen der Lichtstromerzeugung dienen: eine mit 35 Watt für das Hauptlicht, eine mit 18 Watt für Bremslicht, Horn und Blinker oder Ladung einer größeren (12 Ah) Batterie, und schließlich einer dritten für die unabhängige Versorgung des Schlußlichts (5 W), wie sie neuerdings vom Gesetzgeber gefordert wird. Dank raffinierter Ausnutzung des Innenraumes und moderner Isoliermaterialien sowie moderner „gerichteter" Oxydmagneten konnte dabei selbst trotz Verstärkung der Schwungscheibennabe (um sie für die Aufnahme eines 20er Wellenkonus geeignet zu machen) der Außendurchmesser bei 116 mm bleiben — wie bei der kleinen Mopedanlage mit 17 W! Damit steht nun auch eine einfache und doch im Zünd- wie im Lichtteil leistungsfähige Magnet- bzw. Wechselstromanlage zur Verfügung, die bei Motorradmotoren bis 125 ccm eingesetzt werden kann. Die bisher bei solchen Anlagen verwendete außenliegende Motorradzündspule wurde durch eine leistungsfähige Spule in Kompaktbauweise ersetzt, weil die Zündspannung moderner Motoren durch Erhöhung der Verdichtung und der Drehzahl offenbar auch noch weiter ansteigen muß.

Der Clou der Bosch-Neuentwicklungen aber scheint uns ein Einphasen-Wechselstromgenerator zu sein, wie man ihn bisher von englischen und japanischen Maschinen kannte und wie ihn unser letztes Bild zeigt. Da sitzt direkt auf der Kurbelwelle ein kleiner Rotor, der die Permanentmagnete trägt und der innerhalb der Polschuhe eines Stators rotiert, der wiederum Träger der sechs Generatorspulen ist und am Motorgehäuse zentriert und befestigt ist. Die Leistung der Maschine wird durch Zu- und Abschalten von Wicklungspaaren (mittels des Lichtschalters) geregelt, sie wird über einen Gleichrichter gleichgerichtet und einer Pufferbatterie zugeführt, über die sämtliche Verbraucher versorgt werden. Bei Tagfahrt arbeitet nur 1 Spulenpaar für die Zündung und die Batterieladung, bei Nachtfahrt werden alle drei Spulenpaare eingeschaltet. Diesen neuen Wechselstromgenerator (dessen Entwicklung ja der parallelen Tendenz im Automobilbau zur Dreh- bzw. Wechselstrommaschine entspricht) gibt es bei Bosch in drei verschiedenen Größen bzw. Leistungsstufen: mit 7 V Nennspannung, ca. 65 W Leistung, 115 mm Durchmesser und 1,6 kg Gewicht, ebenfalls mit 7 V Nennspannung, ca. 75 W Leistung, 130 mm Durchmesser und ca. 2,0 kg Gewicht sowie schließlich mit 14 V Spannung, ca. 100 W Leistung, 130 mm Durchmesser und 2,3 kg Gewicht. Da Kollektor und Schleifkohlen entfallen, sind die Störungsmöglichkeiten einer solchen Anlage natürlich weit geringer als bei einer Gleichstrom-Lichtmaschine, Verschleiß gibt es praktisch überhaupt nicht — und hinsichtlich des Einbaus tut sich der Konstrukteur auch sehr leicht: der Generator kann sogar im Ölbad der Primärkraftübertragung laufen! Natürlich muß — von der Kurbel- bzw. Nockenwelle angetrieben — ein gesonderter Unterbrecher für die Zündung vorgesehen werden.

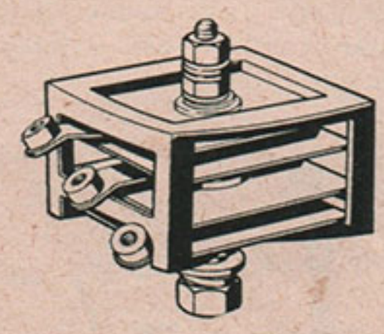
Mit diesem neuen erweiterten Programm gibt Bosch der deutschen Motorradindustrie Möglichkeiten für Neuentwicklungen, die sie bisher nicht hatte und von denen sie hoffentlich recht bald Gebrauch machen wird. Wenn auch zunächst mit Blickrichtung Amerika — wir würden auf jeden Fall ebenfalls unseren Nutzen davon haben. *S. R.*



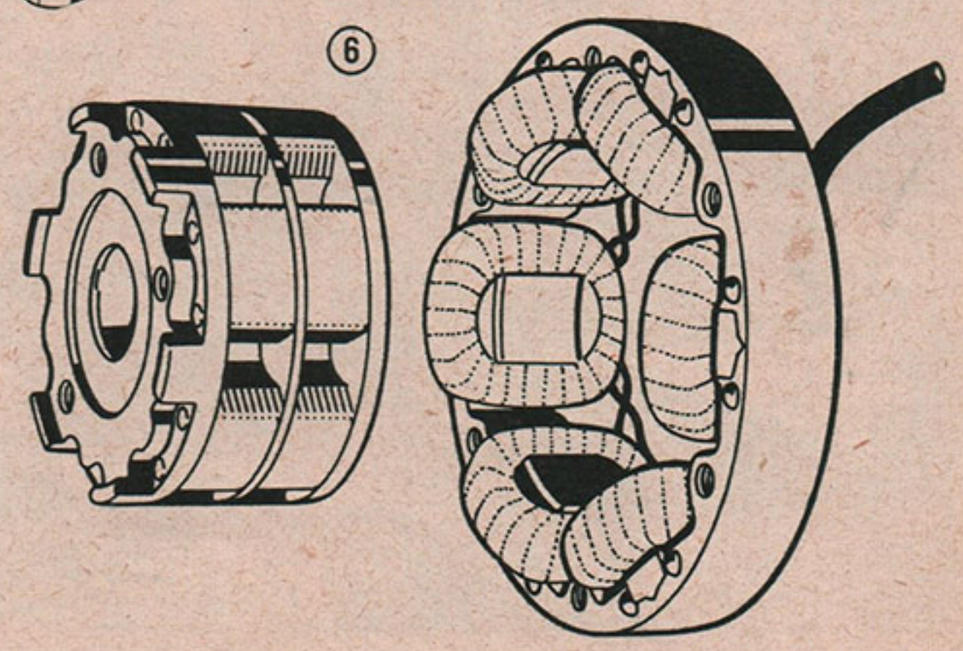
(4)
Die Mehrzahl aller in Westdeutschland hergestellten Zweirad-Motoren (in Mofas, Mopeds, Leichtrollern und Kleinkrafträdern) ist mit Schwungmagnetzündern ausgerüstet. Bosch liefert zahlreiche Typen, die jedoch in den Einbaudimensionen weitgehend vereinheitlicht sind und die sich vor allem in der Auslegung und Leistung des Lichtstromteils unterscheiden. So gibt es beispielsweise einen Typ mit innenliegender Zündspule und 17 Watt-Lichtspule (oben rechts), einen mit zusätzlicher 5 W-Spule für ein Bremslicht (unten rechts) sowie einen mit 25 W-Lichtspule, 4 W-Zusatzspule für das Rück- sowie einer weiteren 5 W-Spule für das Bremslicht (links) bzw. die Ladung einer 6,7 Ah-Batterie.



(5)
Wird noch mehr Lichtleistung benötigt, so wird, um Platz für die größere Lichtspule zu schaffen, statt der Zündspule lediglich eine Generatorspule auf der Zündergrundplatte angeordnet, die die außenliegende Hochspannungsspule (jetzt in neuer Ausführung) speist. Während die Lichtleistung 35 Watt beträgt, liefert die über der Generatorspule angeordnete Zusatzspule 18 Watt zur Speisung eines Bremslichtes bzw. zur Ladung einer Batterie (über einen Trockengleichrichter), und über der 35 W-Hauptlichtspule ist eine 5 W-Zusatzspule für das getrennt zu versorgende Schlußlicht angebracht.



(6)
Mehr und mehr gewinnt die Wechselstromanlage Bedeutung auch für Motorräder mit Motoren über 125 ccm. Bisher gab es solche Anlagen (mit 12 V Nennspannung) nur in England und Japan; jetzt hat man sie auch bei Bosch entwickelt. Der Rotor des Wechselstromgenerators mit den Permamentmagneten sitzt direkt auf der Kurbelwelle, das die Spulen tragende Poleisen ist am Motorgehäuse zentriert und fixiert. Ein Gleichrichter sorgt für Gleichspannung zur Batterieladung. (Bosch-Werkbilder)



Endlauf um die Deutsche Meisterschaft und ein weiterer Testlauf für Gespanne

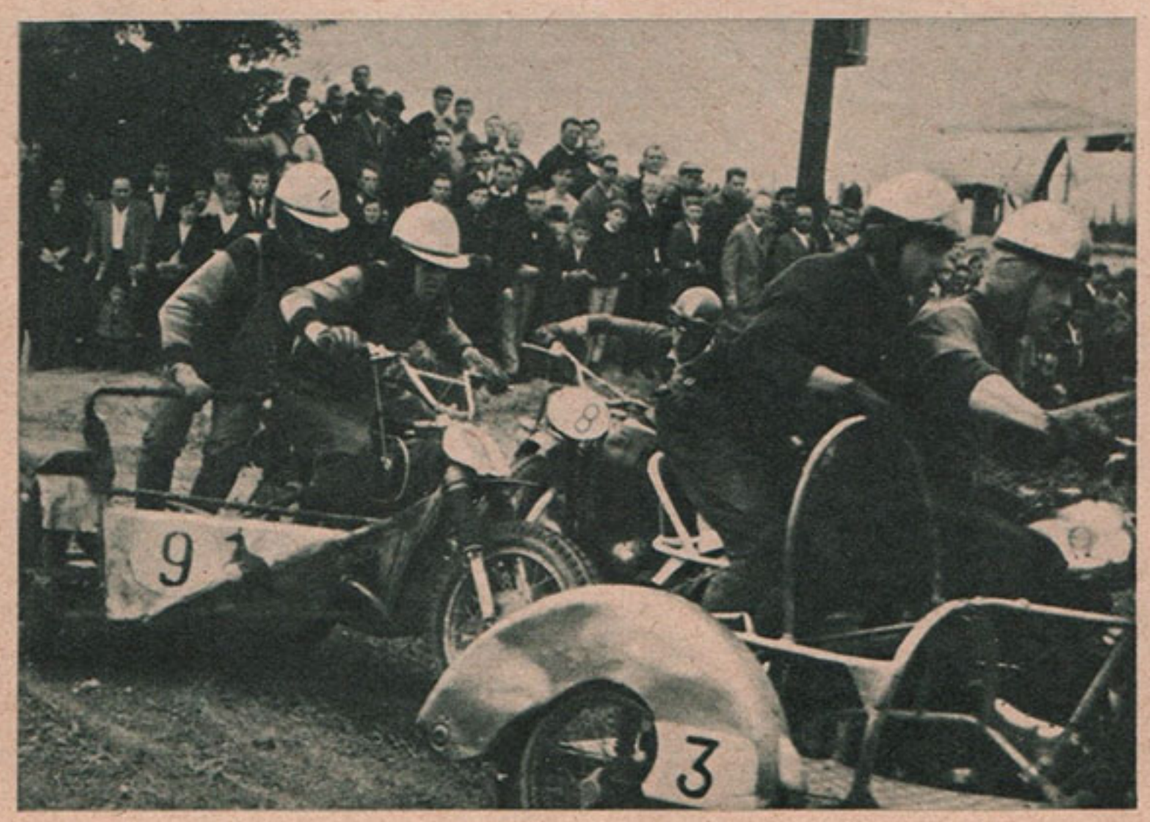
Moto Cross Erbach/Ulm

Man hatte in diesem Jahr den Schwäbischen Automobil-Club im DMV, Ortsgruppe Erbach, mit der Durchführung des Endlaufes um die Deutsche Moto Cross-Meisterschaft beauftragt, und man hatte damit keine schlechte Wahl getroffen. Gleichzeitig wurde von der OMK ein weiterer Testlauf für Gespanne genehmigt, und hierzu je zwei Beobachter vom DMV und vom ADAC hinzugezogen, da sich gerade die Erbacher Strecke für Gespanne anbietet. Hoffen wir, daß sich diese Beobachter darüber einig geworden sind, daß man auch bei uns im Moto Cross Gespannrennen durchführen kann. Ich wüßte auch nicht, was dem entgegenstehen sollte, nachdem man im Ausland schon seit Jahren mit großem Erfolg Gespanne laufen läßt. Ich wüßte manchen Veranstalter, der durchaus in der Lage wäre, ein Gespannrennen durchzuführen, zumindest was die Streckenbeschaffenheit betrifft.

Was unterscheidet denn eigentlich eine Gespannstrecke von einer Strecke für Solomaschinen? Als Vorbedingung muß die Strecke genügend breit sein und reichlich Gelegenheit fürs Überholen bieten. Das ist aber auch die einzige Forderung an die Strecke. Es stimmt, daß sie dadurch für Solofahrer sehr breit wird und dadurch wiederum schnell, da nun auch Solofahrer beim Überholen nicht mehr behindert werden. Vielleicht hört dann auch das ewige Gemeckere einiger Solisten über die zu engen Strecken auf.

Die zweite Forderung für Gespannrennen richtet sich aber an die Fahrer. Wie ich schon einmal bei der Besprechung der Gespannrennen des DMCV betont habe, müssen die Fahrer mit dem entsprechenden Maschinenmaterial an den Start kommen. Es genügt nicht, eine Geländemaschine für Moto Cross zurechtzunageln! Auch hat der Boxermotor hier kaum eine Berechtigung. Hierher gehören stehende Ein- und Zweizylinder, die alles unten drin haben, mit Cross-Seitenwagen.

Und so war es denn auch kein Wunder, daß die einzige BSA im Rennen — sie entsprach auch genau den gestellten Forderungen — den Sieg davontrug. Auf alle Fälle haben die Gespanne das Publikum restlos begeistert! Schon am Morgen, als das freie Training der Gespanne begann, war auf einen Schlag das Fahrerlager von den reichlich sich darin aufhaltenden Zuschauern geräumt. Was kein Funktionär je fertigbringt, die oft lästigen „Sehleute" vom Fahrerlager fernzuhalten, die Gespanne schafften es.



Denn als sie auf die Strecke gingen, war alles sogar freiwillig aus dem Fahrerlager verschwunden und sah den Gespannen zu. Es ist tatsächlich ein Erlebnis, diese Brocken zu beobachten. Man weiß nicht, was man mehr bewundern soll, das Fahrkönnen der Fahrer oder die akrobatische Turnerei der Beifahrer.

Doch zu den Rennen selbst: Die Läufe der Klasse bis 250 ccm Lizenz standen eindeutig unter der Vorherrschaft des Maico-Werksfahrers Adolf Weil, dessen Maschine diesmal durchhielt. In einem unheimlichen Tempo ging er über die Strecke und zeigte, welch ein Klassefahrer er ist, obwohl er in beiden Läufen nicht den besten Start hatte.

Während im ersten Lauf der Klasse bis 500 ccm Lizenz sich der Essener Wolfgang Müller auf seiner echten 500er Viertakt Triumph 13 Runden lang an der Spitze halten konnte und diese erst nach hartem Kampf an Erwin Schmider und in der 14. Runde auch den zweiten Platz an Otto Walz abgeben mußte, wurde der zweite Lauf dieser Klasse zu einem Start-Ziel-Sieg des Herrenbergers Otto Walz. Leider war der bereits feststehende Meister dieser Klasse Christoph Specht nicht am Start, sondern er mußte mit einem gebrochenen Finger das Rennen als Zuschauer verfolgen. Schade! Sein Eingreifen hätte sicher noch mehr Farbe in das Geschehen gebracht! Es ist im Laufe dieser Saison viel über die Spitzenfahrer bzw. über die voraussichtlichen Meister gesprochen worden. Das soll nicht heißen, daß darüber die Leistungen des Mittelfeldes nicht gewürdigt würden. Ich möchte nur an die Fahrer Hölzle, Eckenbach, Kocjas, Willi Bauer, Hafner u. a. erinnern, wobei die Reihe der Aufzählung keine Qualifikation darstellen soll. Auf alle Fälle sind es diese Fahrer, die die Kämpfe im Mittelfeld beleben.

Die Deutsche Meisterschaft der Senioren ist entschieden. Vorbehaltlich der Anerkennung durch die OMK haben sich in der Klasse bis 250 ccm Erwin Schmider-Wolfach (CZ) und in der Klasse bis 500 ccm Christoph Specht-Poltringen (Maico) den Meistertitel errungen. Herzlichen Glückwunsch! Die Veranstaltung war bis auf die Pressebetreuung ausgezeichnet aufgezogen. Vielleicht könnte man sich auch in Erbach, wie es bei anderen Veranstaltern üblich ist, dazu entschließen, den sich meldenden Presseleuten die Durchschriften der Ergebnisse zu geben.

Dr. Baumann

Ergebnisse:

Klasse bis 250 ccm, Lizenz: 1. A. Weil, Solingen (Maico); 2. O. Walz, Herrenberg (WaBeHa-Montesa); 3. E. Schmider, Wolfach (CZ); 4. A. Kleele, Mindelheim (CZ); 5. W. Bauer, Harthausen (WaBeHa-Montesa); 6. H. Hafner, Augsburg (Maico).

Klasse bis 500 ccm, Lizenz: 1. E. Schmider, Wolfach (CZ); 2. O. Walz, Herrenberg (WaBeHa-Montesa); 3. W. Müller, Essen (Triumph); 4. H. Dreisilker, Münster (Rickman Metisse); 5. S. Hailer, Schanbach (Maico); 6. E. Siegle, Oberndorf (Hedlund).

Klasse bis 250 ccm, Ausweis: 1. H.-P. Jordan, Wolfsburg (Maico); 2. S. Müller, Winterbach (Maico); 3. C. Meyr, Haunstetten (Maico); 4. D. Bullinger, Geradstetten (WaBeHa-Montesa); 5. W. Czermin, Kaufering (Maico); 6. W. Laforge, Pürgen (Maico).

Gespanne: 1. Ritz/Bischoff, Konstanz (BSA); 2. Schulz/Ehestätt, Konstanz (BMW); 3. Müller/Sander, Konstanz (BMW); 4. Roggenbach/Dieringer, Liggeringen (BMW); 5. Krieb/Becker, Hachborn (BMW).

Bild oben:
Im Rennen der Klasse bis 250 ccm führt hier noch Erwin Schmider (Nr. 3) vor Adolf Weil (Nr. 1) und Otto Walz (Nr. 5). Im Endergebnis konnte sich jedoch Weil den Sieg vor Walz und Schmider sichern.

Bild unten:
Hier eine packende Szene aus dem Lauf der Gespanne. Die späteren Sieger, Ritz/Bischoff aus Konstanz, liegen mit ihrer BSA (Nr. 8) noch auf dem dritten Platz. Sie konnten sich aber im Verlauf des Rennens an ihren Konkurrenten vorbei nach vorn arbeiten, ein Zeichen dafür, daß die Erbacher Strecke breit genug für Gespanne ist.

Sommertreffen der Langstreckenfahrer in Norwegen

Troll-Rallye

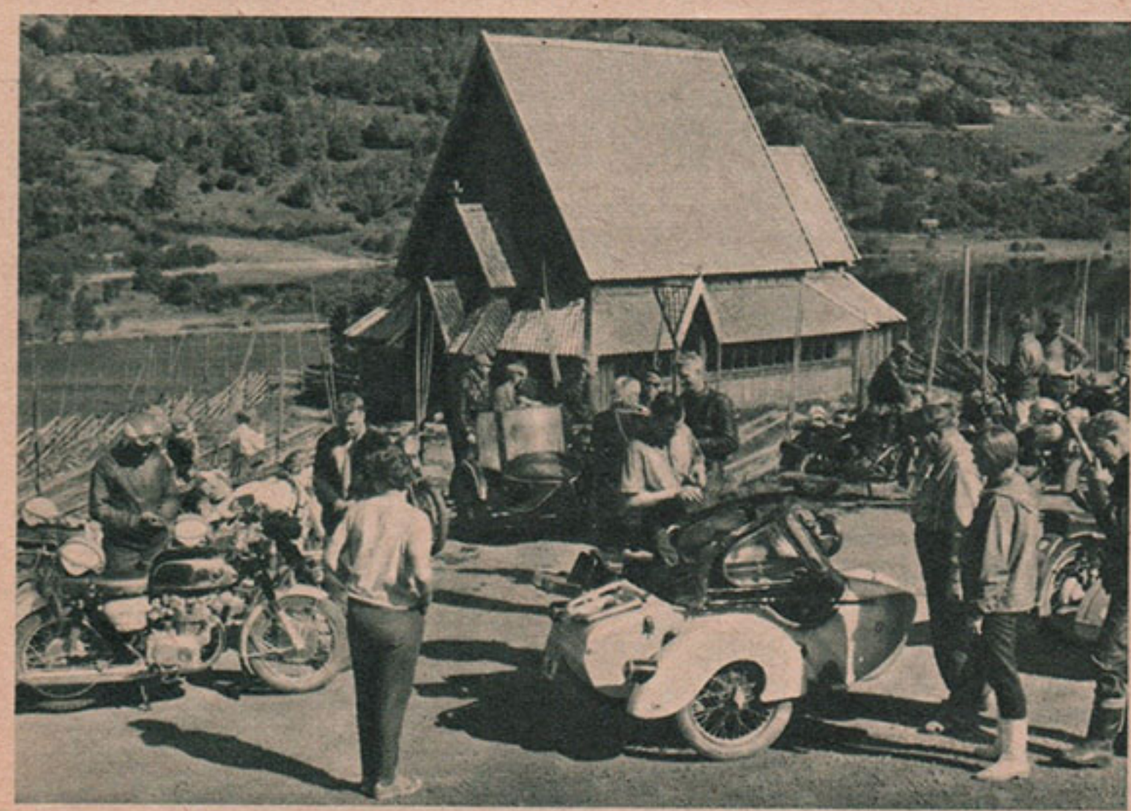
Am 27./28. August wurde die zweite Troll-Rallye ausgefahren, wieder ging es nach Grindaheim in Norwegen. Um es gleich zu sagen: Uns fiel ein Stein vom Herzen, als wir am Samstagabend insgesamt nur 150 Maschinen zählten. Das waren etwa 35 Maschinen mehr als im Vorjahr. Außerdem kann man daran erkennen, daß trotz der sehr guten Vorbereitung durch die vielen Fachzeitschriften Europas nur wenige Fahrer die Reise in den hohen Norden antraten. Es wird also kein Gedränge geben wie beim Elefantentreffen, und falls die Gefahr doch einmal bestehen sollte, dann ist es beruhigend zu wissen, daß die am weitesten entfernte Spitze Norwegens noch weitere 2000 km nördlich liegt.

Erfreulich war für uns, daß wir viele Gesichter vom Vorjahre wiedersahen, besonders aus Deutschland und Holland, was ja ein Zeichen dafür ist, daß es ihnen im letzten Jahre in Grindaheim nicht schlecht gefallen hat. Viele hatten die Troll-Rallye in ihre Ferienreise mit eingeplant, unter anderem waren zwei Franzosen ums Nordkap gefahren, und ein Pfadfinderpokalfahrer hatte das Glück (bei allem Pech), daß seine Puch in der Nähe von Grindaheim ihren Geist aufgab. Am Montag nach dem Treffen waren seine Ersatzteile schon angekommen. Der Schotte (norwegischer Abstammung) Aanonsen war mit seiner betagten Ariel (seitengesteuert) mit Seitenwagenbus auch über Meer, Gebirge und Fjord gekommen. Die Teilnehmer mit der weitesten Anfahrtstrecke kamen jedoch aus Südfrankreich.

Als man am Samstagabend das große Lagerfeuer anzündete, waren 11 Nationen im Kreise versammelt und lauschten einer Ansprache (auf englisch), die der nicht mehr ganz junge Trondheimer Motorradhändler Messel hielt — eine Ansprache, die im Licht der sternklaren Nacht im Kreise des Lagerfeuers die Fahrer der elf Nationen einander noch näherbrachte. Es waren nicht zu wenig und nicht zu viele Teilnehmer gekommen, so daß man noch miteinander sprechen konnte, und wenn der Freddy einen Witz machte, dann hatten alle ihren Spaß, genauso wie alle staunten, wenn der Hamburger als Araber verkleidet (mit Handtuchturban und Schlafsack) seine Zauberkünste vorführte. Zwischendurch spielte ein Norweger Gitarre.

Als später am Abend die Preisverteilung stattfinden sollte, kam noch eine Maschine auf den Platz gerollt. Und als der Fahrer dann am Feuer anhielt, warteten wir lieber noch mit dem Preis für den ältesten Teilnehmer — aber nein, es zeigte sich, daß Ivar Eriksen aus Schweden mit seinen 60 Lenzen doch noch zu jung war. Der älteste Teilnehmer war Herr Cochins (KS 601, originalgrün) aus Nürnberg mit 63 Jahren, während der jüngste Teilnehmer, David Beeson aus England (seine Eltern fuhren ein Vincent-Gespann), nur 13 Monate alt war. Der Club mit den meisten Teilnehmern war der VNM e. V., Kiel.

Oben: In gemütlicher Runde beim Lagerfeuer (ob der Stamm wohl ganz verbrannt ist?) sitzen die Teilnehmer aus elf Nationen bei der diesjährigen Troll-Rallye in Grindaheim.



Am Samstagabend wurden auch einige Volkstänze aufgeführt. Am Sonntag wurde eine gemeinsame Fahrt rund um den Vangsmjøsasee gemacht und die Øje Stavkiche aus dem 11. Jahrhundert besichtigt. Am Sonntagnachmittag fuhr man Trial für normale Tourenmaschinen in drei Klassen, bei dem rege Teilnahme zu verzeichnen war und wir großes Vergnügen hatten. In der Klasse bis 250 ccm gewann der Australier Bob Evans mit einer Cotton, die ihn bereits um die halbe Welt begleitet hatte. Bester Deutscher dieser Klasse wurde auf Platz elf Uwe Gross auf NSU. In der Klasse über 250 ccm siegte Jan Larsen (350er Jawa), während G. Zühlke (R 69 S) auf Platz sechs bester Deutscher wurde. Bei den Gespannen schließlich gewannen Grohn/Mager (R 60) Norwegen und das beste Deutsche Paar waren Braun/Engler (R 60) auf dem dritten Platz.

Die Troll-Rallye zeigt wieder einmal ganz deutlich, daß es eine große Gruppe Fahrer gibt, die mal etwas ganz Besonderes erleben wollen, die auch dafür gern noch ein paar Strapazen auf sich nehmen und vor der Einsamkeit nicht zurückschrecken. Hier wurde auch wieder sehr klar bewiesen, daß diese Fahrer ganz eng zusammenhalten (es ist nur schade, daß unsere norwegischen Motorradfahrer nicht immer dazu passen) — wenn man schließlich einige Wochen in Norwegen unterwegs ist, da kommt es schon mal vor, daß die Maschine nicht mehr so ganz in Form ist. Eine der nettesten Geschichten ist wohl jene von dem R 60-Fahrer, der in Grindaheim einem Franzosen seinen Ersatzreifen verkaufte, weil dem der letzte bereits geplatzt war. Und kurz nach der Abfahrt von Grindaheim stand dann der R 60-Fahrer selbst da — mit Reifenschaden — ohne Reservemantel. Per Telefon bestellte er sich eine neue Decke, kaufte sich beim Landhandel eine Angel und fing sich an der Wartezeit sogar noch ein paar Fische. Als er dann schließlich am nächsten Tage weiterfuhr, traf er nach kurzer Fahrt auf eine am Wege stehende R 26, die er dann bis Oslo noch etwa 200 km weit schleppte . . .

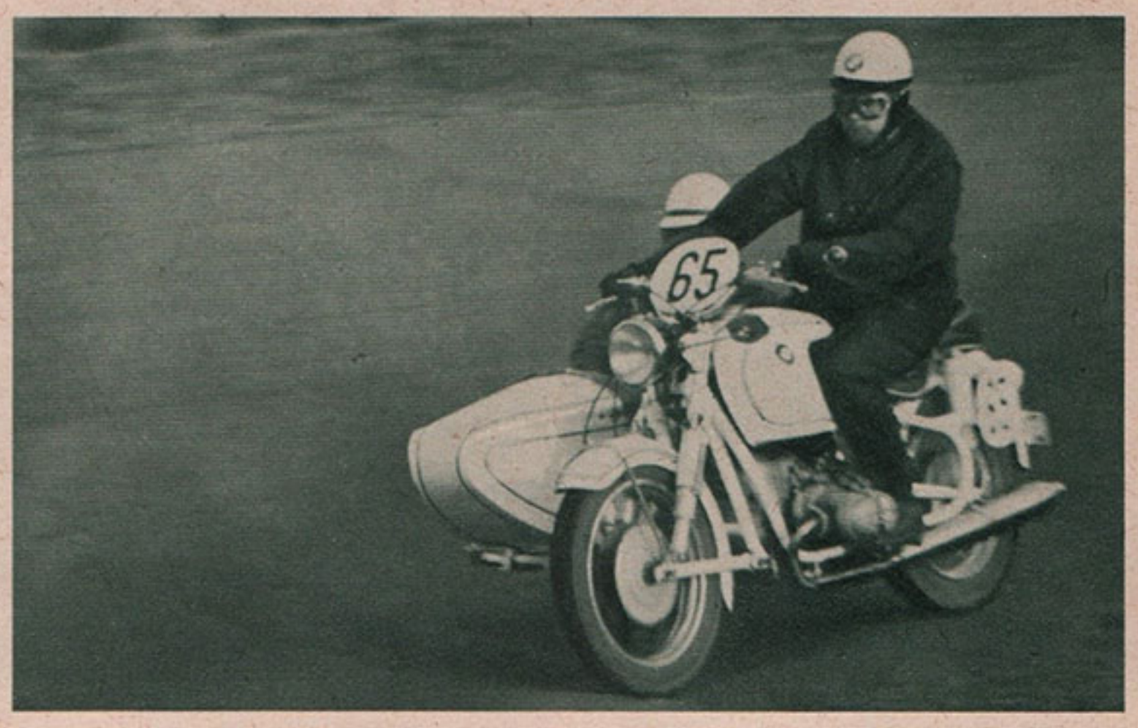
Im nächsten Jahre werden wir uns am gleichen Ort wieder treffen, und wer bis dahin das Datum — 19./20. August — im Gedächtnis behält, der wird sicher auch den Weg finden.

Maarten Mager

Unten links: Am Tage wurden zunächst die Maschinen begutachtet, da war manche dabei, die man hier zum ersten Male aus der Nähe ansehen konnte. Und warm war es auch, freundliches Wetter und eine romantische Landschaft machten die Zusammenkunft zu einem Erlebnis. Unten rechts ein Bild vom nächtlichen Lagerfeuer.

Eine neue Straßenfahrt:

Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt



Nachdem wir Anhänger der Straßenzuverlässigkeitsfahrten uns in den letzten Jahren auf ein an Terminen recht bescheidenes Standardprogramm eingestellt hatten, war unsere Freude begreiflich, als mit dieser Veranstaltung eine neue Startmöglichkeit in Aussicht gestellt wurde. So ist es einigermaßen verwunderlich, daß das Nennungsergebnis wohl nicht ganz den Vorstellungen des Veranstalters entsprach. Dies ist um so bedauerlicher, als diese Fahrt zum ersten Mal stattfand und ferner das uns allen wohlbekannte Gespannpaar Klever/Günzel verantwortlich zeichnete. Als aktive Sportkameraden hätten diese beiden wohl mehr Anerkennung ihrer Mühe verdient, die sie letztlich doch für uns alle auf sich genommen hatten. Der geringe zeitliche Abstand von nur einer Woche zur Langstreckenfahrt „Rund um Hannover" mag allerdings der Grund dafür gewesen sein, daß viele bekannte Gesichter vermißt wurden.

Für immer allerdings werden wir unseren Werner Lewandowski vermissen. Schon ganz am Anfang der Veranstaltung hatte er einen unglücklichen Sturz an einer Stelle, an der kurz vor ihm schon drei Solisten von der Fahrbahn verschwunden waren. Nachdem zunächst hoffnungsvolle Meldungen über seinen Zustand durchgesickert waren, ist Werner zwei Tage später seinen schweren Verletzungen erlegen.

Frühmorgens um 4 Uhr wurde in Kassel das erste Fahrzeug auf die Reise geschickt. Sehr bequem waren die ersten 40 km Autobahn Richtung Süden. Wer franzt schon gerne gleich nach dem Aufstehen durch fremde Gegenden? Ab Ausfahrt Homberg ging es dann auf Landstraßen. Homberg, Treysa, Kirchhain und Marburg wurden auf Umwegen erreicht oder berührt. Auf kleinen Nebenstraßen waren wir mit uns und den Kühen allein, die inzwischen begannen, ihre verkehrsgefährdenden Visitenkarten tückisch auf der Ideallinie zu plazieren. Herborn fanden wir schließlich auf der B 255, um dann von der bisherigen Richtung etwas nach Norden abzuweichen. Conti-Pfeile wiesen den Weg zur „Geländeprüfung" (und zur DK!). Auf einer kurzen und knappen Etappe hätte dieser Weg zwischen Müsen und Littfeld etliche Aufregung hervorrufen können. Bei den früheren 1000 km-Fahrten waren ähnliche Streckenabschnitte sozusagen das Salz in der Suppe. Heute jedoch werden sie mehr und mehr für den Verkehr gesperrt oder zum „Grünen-Plan-Feldweg" veredelt. Eigentlich schade drum! Es müssen ja nicht gleich solch derbe Klamotten sein. Aber nur Asphalt . . .?

Nach einer neuerlichen Richtungsänderung traf man sich auf der Drabenderhöhe bei Bielstein zur vorletzten Zeitkontrolle des Tages. In der folgenden 100 km langen Etappe war die angekündigte geheime Zeitkontrolle eingebaut. Aufgrund der Streckenführung dieses letzten Abschnittes jedoch war das etwas unglücklich gewählt, hatten wir doch von Bielstein über Siegburg—Bonn—Euskirchen die B 56, dann fast bis zum Etappenziel die B 51 vorgeschrieben. Wider Erwarten und trotz des herrlichen Wetters war besonders die B 56 kaum befahren. So war es praktisch möglich, den geforderten Schnitt von 40 km/h allein dadurch zu halten, daß man nach Tacho dauernd 40 km/h fuhr; gewiß eine recht langweilige und einschläfernde Tätigkeit. Manch Unbeteiligter mag sich wohl gefragt haben, warum denn wohl die Motorradfahrer heute so langsam fahren! Endlich, kurz hinter Münstereifel, empfing uns die längst herbeigesehnte GZK. Es war geschafft!

Oben ein Schnappschuß von der Gleichmäßigkeitsprüfung auf dem Ring. Da zieht gerade das Kölner Gespann Horst Vandersee / Hasso Kramer mit Dampf durch die Nordkurve, die Maschine hebt sich heftig aus den Federn. – Unten: Die Fahrer wurden nicht nach Klassen geordnet vom Start losgelassen. An den Kontrollen ergab sich dadurch ein bunteres Bild, man sah nicht nur die gleichen Gesichter, und die Cliquenwirtschaft in den einzelnen Klassen hörte auf . . . eine gute Idee!?

Das kurze Stück bis zur Zeitkontrolle Lommersdorf bot keine Schwierigkeiten mehr, und die letzten 25 km bis Müllenbach waren zeitlich neutralisiert. Wie bei der Sauerländischen im letzten Jahr war die Südschleife des Nürburgrings im Gegenkurs bis kurz vor der Südkehre unsere Bergprüfungsstrecke — nach wie vor für die kleineren Hubräume leider eine reine Leistungsangelegenheit.

An den Boxen empfing uns Fahrtleiter Günzel, ehrlich bemüht, persönlichen Kontakt zu den Fahrern herzustellen und zu erfahren, wie es uns denn gefallen habe. An dieser Stelle möchte ich ihm auch für seine Sorge um unser leibliches Wohl danken, der Gang ins Sporthotel blieb uns dadurch nämlich erspart.

Sozusagen als Dessert standen uns noch zwanzig Runden Südschleife bevor. Aufgeteilt in zweimal sechs und einmal acht Runden war diese Gleichmäßigkeitsprüfung ganz nach dem Vorbild der Prüfungsfahrt Solitude aufgezogen. An den Boxen waren normale Stempeluhren aufgestellt, an denen jeder Teilnehmer für sich seine Zeit stempeln lassen mußte. Die Rundenzeiten für den ersten Wertungsabschnitt hatte man zum Eingewöhnen etwas reichlicher gehalten. Meine eigene Stoppung beim ersten Durchgang zeigte mir dann aber, daß recht flott gefahren werden mußte. Überschüssige Zeit durfte am Ende der Gegengeraden abgewartet werden, doch waren selten größere Ansammlungen dort anzutreffen, was darauf schließen läßt, daß auch in den anderen Klassen die angesetzten Schnitte recht gut getroffen waren.

Gerade rechtzeitig bei Einbruch der Dunkelheit, als schon Rehe die Fahrbahn für sich beanspruchen wollten, trat wieder Ruhe ein.

Im Sporthotel sollte noch am selben Abend die Siegerehrung abgehalten werden. Einige Fahrer hatten unmittelbar nach Beendigung der Südschleifenrunden die Heimfahrt angetreten. Die meisten fanden jedoch zu einem gemütlichen Plausch zusammen, und viele von ihnen hatten noch kaum eine Bedienung an ihren Tisch gelockt, als bereits die Ergebnisse angeschlagen wurden! Fahrtleiter Günzel erntete großen Beifall für seine Veranstaltung, besonders für sein Versprechen, sich auch im nächsten Jahr wieder dafür einzusetzen.

Die Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt war also angekommen. Für nächJahr möchten wir uns noch mehr Zeit- und Durchfahrtskontrollen wünschen. Die Hannoveraner z. B. zeigten eine Woche später auf recht drastische Weise, wie sich vor allem durch DKs eine Entscheidung auf der Etappe erzwingen läßt! Es darf allerdings nicht vergessen werden, daß die HRN-Fahrt eine reine Clubveranstaltung war. Der Veranstalter hatte also nicht die einem ADAC-Gau offenstehenden finanziellen und personellen Möglichkeiten. Doch aus dem, was zur Verfügung stand, wurde das Beste gemacht. Pannen irgendwelcher Art gibt es nicht zu vermelden.

An dieser Stelle möchte ich auch vorschlagen, die Wertung der Bergprüfung etwas zu verschärfen. Der bisherige Wertungsmodus — übrigens der gleiche wie bei der „Sauerländischen" — sieht als Richtzeit das Mittel der zwei bis fünf Zeitschnellsten jeder Klasse plus zehn Sekunden, je nach Anzahl der Starter pro Klasse, vor. Bei Überschreiten dieser Richtzeit wird für je eine Sekunde 0,1 Strafpunkt erteilt. Rechnen wir mal ein einfaches Beispiel: In einer Klasse mit zehn Startern fahren die drei Schnellsten je 2:00, 2:10, 2:14 min; Richtzeit somit 2:18 min. Ein Lizenzfahrer, der sonst überall ohne Strafpunkte geblieben ist, kann immer noch Gold mit einem Punkt, entsprechend einer Bergzeit von 2.28 min, erhalten. Oder anders ausgedrückt, er kann annähernd 25% langsamer am Berg sein als der Schnellste. Ein Ausweisfahrer kann sich sogar 2.38 min erlauben, da er mit 2 Punkten noch Gold erhält.

Demgegenüber erscheint der Wertungsausschluß bei Auslassen einer Orientierungskontrolle (OK) nicht im rechten Verhältnis. Es soll da einen gegeben haben, der in einer Bäckerei wohl seine Kontrollkarte zusammen mit anderen, gleichzeitig eingetroffenen Fahrern, zum Stempeln auf die Theke gelegt hat. Während er dann mit dem Einkauf leckerer Süßigkeiten voll beschäftigt war, wurde nebenan fleißig gestempelt. In der Annahme, daß auch er einen Stempel erhalten hätte, steckte er alsdann seine Karte wieder ein und fuhr davon, gab sie am Ziel ab und . . . war aus der Wertung, der arme Fritz! Es ist gewiß schwierig, eine allen gerechte Relation der Einzelwertungen zu erreichen. Aber dies hier war etwas extrem. Hoffen wir alle, daß die Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt ihren Stammplatz in unserem Terminkalender finden wird. Sie wäre eine erfreuliche Bereicherung. *Bratenstein*

JETZT FÜR DEN WINTER BASTELN

So langsam hält der Winter seinen Einzug, zunächst einmal haben wir zwar noch einige warme, schöne Fahrtage gehabt, das kann aber nicht täuschen. Und auf den Winter müssen wir langsam uns selbst und die Maschine vorbereiten, denn jetzt läßt es sich noch einigermaßen in der ungeheizten Garage, Werkstatt oder Bastelbude aushalten ... nicht lange, dann wird es für saubere Arbeit zu kalt. Deswegen sollen heute einige Tips gegeben werden, die einmal aufzeigen, was eigentlich alles so zur Wintervorbereitung gehört. Wir brauchen da nicht zu ausführlich zu werden, alles dürfte weitgehend bekannt sein, nur daran erinnern muß man ab und zu mal wieder. Ich bin zwar kein Freund von Strichlisten beim Basteln, aber die Wintervorbereitungen umfassen so viele einzelne Punkte, daß man fast doch vorher aufschreiben sollte, was alles zu tun ist. Und wenn man dadurch nur einen Überblick erhält, wie lange man beim Bauen sitzen wird.

Fangen wir mit einer sehr gründlichen Wäsche der Maschine an. Normalerweise wird man nur fürs Auge putzen, jetzt kommt es darauf an, daß man jedes einzelne Teil kurz begutachtet. Da ist z. B. die Lagerung des Kippständers, die wohl bei den meisten Maschinen jahrelang unter einer leichten Öl-Sand-Schmiere versteckt ist. Und gerade dort gibt es dann auch versteckte Schäden bei manchen Maschinen (so z. B. bei der Imperator, wo der Kippständeranschlag sich direkt gegen das untere Rahmenrohr stützt, und dort ab und zu Risse verursacht). Solche Stellen können jetzt gefunden werden, man muß sich dann auch gleich mal darum kümmern, ob die Lagerung des Ständers nicht allzuviel klappert und ob in dieser Gegend schon irgendwo Rost zu finden ist.

Der Rost ist das nächste Übel, das es vor dem Winter zu beseitigen gilt. Im Sommer auf den vielen Kilometern konnte sich überall Steinschlag auf den Lack auswirken, da werden sowohl bei den untenliegenden Rahmenrohren als auch unter den Kotflügeln bestimmt Stellen zu finden sein, die man ausbessern müßte. Und hier gleich mal überlegen, womit man dort ausbessert. Hat man beispielsweise im Winter viel zu fahren, dann würde sich ein Unterbodenschutz (Teroson — Anti Rhombo, Chassitol — U-Flächenspachtel o. ä.) sicher lohnen, ganz feine Leute lassen sich die Unterseite der Kotflügel durch Flammspritzen (siehe Heft 2/1964) gegen Korrosion sichern. Falls aber nur wenig gefahren werden soll, dann dürfte ein guter Lack auch reichen, nur muß man den möglichst doppelt aufpinseln, wobei immer eine Trockenzeit der einzelnen Lackschichten von etwa 3 Tagen mindestens eingehalten werden sollte. Natürlich wird vor dem Lackieren der Rost entfernt, und zwar nicht nur mit der Drahtbürste, sondern mit Feile, Schaber und Schmirgelleinen. Auch die kleinen Narben wegschleifen, die sind es nachher nämlich, die unterm Lack ein Weiterrosten verursachen. Hier hilft oft ein sogenannter „Rostumwandler", den es praktisch an jeder Tankstelle zu kaufen gibt. Zinkstaubhaltige Rostumwandler geben einen noch besseren Schutz, man muß aber auch hierbei beachten, daß nicht der lockere Rost umgewandelt werden soll, sondern nur die festsitzende Grundschicht.

All diese Dinge, die man beim Waschen schon findet, sollte man sich gleich mal notieren. Nachher hat man nämlich so viel zu tun, daß man sonst zu leicht etwas vergißt. Da muß man sich z. B. um die Felgen kümmern. Außen sind Rost und abblätternder Chrom zwar nicht viel mehr als Schönheitsfehler, aber innen drin muß die Felge saubergemacht werden. Hier könnte es nämlich Beschädigungen des Schlauches geben. Also Reifen demontieren (sind die auch noch brauchbar?) und Felgen entrosten. Vielleicht ist auch ein neues Felgenband nötig, vielleicht sind wieder einige Speichen nachzuziehen oder auszuwechseln. Und wenn man sowieso das Rad herausgenommen hat, dann kümmert man sich gleich noch um die Radlager. Wenn das Fett darinnen noch einigermaßen sauber aussieht, dann lohnt sich ein Ausbau der Lager nicht. Nur die Abdichtung gegen die Außenwelt sollte man kurz inspizieren, evtl. gleich Neuteile vorher besorgen. Und dann sollte man endlich (man hatte es sich doch schon so lange vorgenommen, nicht wahr) die Achse in Ordnung bringen. Oftmals ist sie nämlich schon leicht angerostet (um das zu vermeiden fettet man sie bei jeder Reifenmontage schön ein), bei einer anderen Achse ist vielleicht das Gewinde zart angeschlagen (Gewindefeile!) oder die Achse ist etwa gar nicht am Gewindeende angespitzt. Alles Kleinarbeiten, die man beizeiten erledigen sollte, weil man sie bei großen Reparaturen meist vergißt.

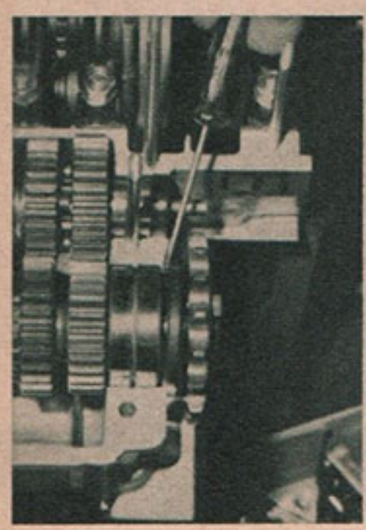
Selbst wenn man gedenkt, die Maschine über den Winter abzumelden, was aus vielfach erklärten Versicherungsgründen nicht unbedingt zu empfehlen ist, selbst dann sollte man sich die Mühe einer Generaldurchsicht vor Einbruch des Winters machen. Schließlich will man ja im kommenden Frühling sofort und ohne Bastelei wieder ein zuverlässiges Motorrad aus dem Winterschlaf erwecken und nicht eine reparaturbedürftige Mühle, die man an den ersten schönen Sonnentagen, an denen man viel lieber fahren wollte, zunächst einmal in Ordnung bringen müßte. Im übrigen muß hier noch eingeflochten werden, daß man auch beim Einmotten sorgfältig vorgehen muß, daß man vor dem Stillegen möglichst einen Ölwechsel durchführt, dann kurz den noch warmen Motor durchdreht, so daß das neue Öl auch an alle Stellen hinkommt, und von diesem Augenblick an die Zündung während der ganzen Lagerzeit nicht mehr einschaltet. Daß man vor allem die Batterie ausbaut und evtl. sogar den Tank mit Zweitaktgemisch gut durchschüttelt. Erinnert sei auch daran, daß es für solches Einmotten praktisch von allen Mineralölfirmen Schutzöle gibt. Wenn die eigene Tankstelle es nicht führt, dann bei den großen Motorradhändlern danach fragen. *(Forts. S. 690)*

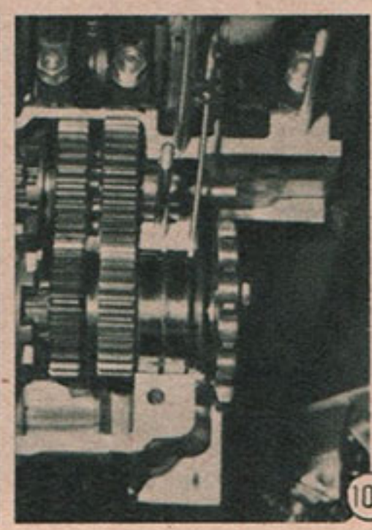
DEUTSCHE STRASSEN-MEISTER 1966

Unseren deutschen Straßenmeistern von 1966 gratulieren wir herzlich. Daß wir bei dieser Gelegenheit erneut betonen möchten, daß es um diese Meisterschaft bei uns viel zu wenige Rennen gibt, dürfte auch wohl in ihrem Sinne sein. Vier Läufe — das ist praktisch alles. Und so ergab es sich, daß Karl Hoppe Doppelmeister (Bild oben rechts) der 350 und 500 ccm-Klasse wurde, obwohl er nur drei Rennen mitgefahren hatte (Nürburgring, Hockenheim, Freiburg), wohingegen sein schärfster Konkurrent Walter Scheimann vier Rennen fuhr. Gesamtpunkte: Scheimann 20, Hoppe 16. Da aber nur drei Läufe gewertet wurden, hatte jeder 16 Punkte. Hoppe war am Nürburgring vor Scheimann Sieger, und da dieser Lauf entscheidet, ist er Deutscher Meister der 500er-Klasse. Hansgeorg Anscheidt wurde Doppelmeister der 50 und der 125 ccm-Klasse (oben links). Die 250er-Klasse wurde erneut der Gewinn von Günter Beer (Bild unten links), die Seitenwagenklasse sieht Georg Auerbacher als Deutschen Meister (Bild unten rechts). (Fotos: H. Bredow)

DAS MOTORRAD baut am Motor: HONDA CB-450. 6

(Fortsetzung aus Heft 21/1966)


107


108

Man muß darauf achten, daß die Lippendichtung auf der Welle nicht verkantet sitzt (Bild 107, der Schraubenzieher zeigt darauf), sondern genau satt vor dem Lager (Bild 108).

Wir nehmen die Nockenwellenkette und legen sie sauber um das Antriebsrad zwischen den Schwungscheiben (Bild 109). Wenn das jetzt jemand vergißt, dann hat er später, wenn der Motor ziemlich weit schon zusammengebaut ist, mit einem Draht eine elende Fummelei. Also gehen wir gleich daran, wenn es noch einfach ist. Die Kettenenden fixieren wir natürlich.

Das Gehäuseunterteil, das noch neben uns liegt, bekommt nun die Ölbleche eingelegt. Diese beiden Bleche sind verschieden, wie man deutlich sieht (Bild 110). Beim Einführen der Haltestange muß man die federnden Bleche etwas andrücken, damit sie unter Spannung liegen. Läßt diese nach, oder sind die Bleche falsch eingelegt, dann gibt es später beim Laufen des Motors eine elende Schepperei. Also, bitte Sorgfalt auch bei diesem so einfachen Handgriff!

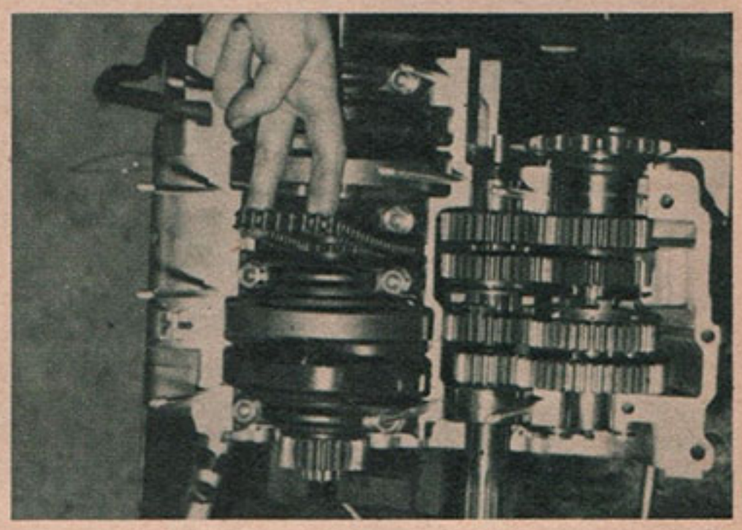
Die Dichtflächen des Gehäuse**unter**teiles bestreichen wir gleichmäßig, nicht zu dick (!), mit einer Dichtungsmasse. Dazu nimmt man beim HONDA-Motor Teroson-Atmosit. Nicht die Flächen des Oberteiles bestreichen, in dem Kurbelwelle und anderes schon eingebaut sind. In diesem Fall nimmt man einmal kein Curil, dessen Reste leicht nachher vor das Ölsieb geschwemmt werden können (Bild 111).

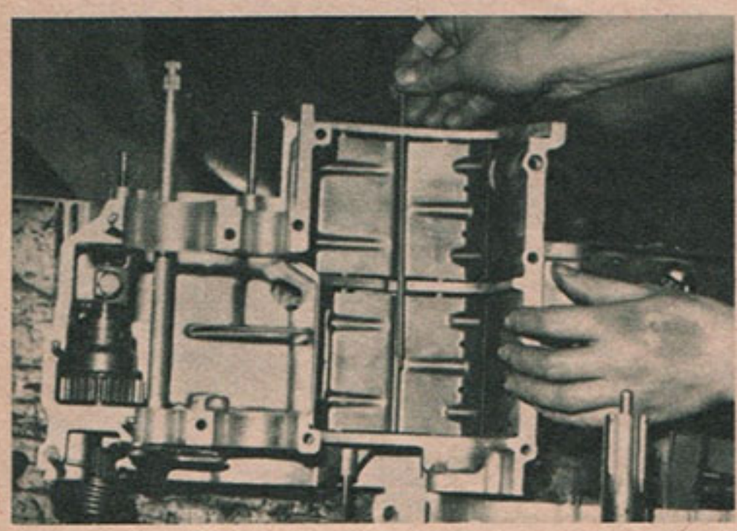
Nun müssen wir schnell arbeiten, weil das Atmosit schnell trocknet. Also fix die Führungshülsen einsetzen (Bild 112), wenn diese noch nicht im Gehäuseoberteil sitzen, und dann das Unterteil von oben gleichmäßig aufsetzen (Bild 113). Beide Hälften klopft man rundherum leicht mit dem Hammerstiel fest, wobei die Schaltklinke automatisch einrastet. Möglichst schnell setzen wir die Bolzenmuttern wieder auf (vorher bereitlegen!) und ziehen sie fest (Bild 114). Das Festziehen beginnen wir wieder in der Mitte aller Bolzen und arbeiten über Kreuz nach außen. Dabei setzen wir die Laschen für das Anlasser- und für das Lichtmaschinenkabel (Bild 115, Pfeil oben Anlasserkabel, Pfeil unten Lasche für Lichtmaschinenkabel) mit auf, packen die Kabel schon drunter und ziehen alles mit fest. Zum Schluß wird die Ölablaßschraube eingesetzt und festgezogen (Bild 116).

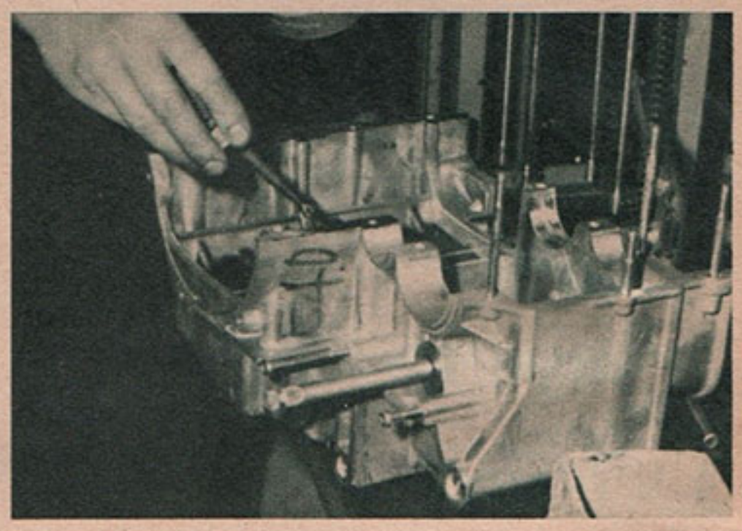
Der Motor wird auf die Seite des Antriebs gedreht, und dort machen wir uns an den Einbau der Ölpumpe und der Kupplung. Kupplungskorb und Ölpumpe werden gemeinsam montiert. Den Ölpumpenkolben versorgt man vor dem Einsetzen in die Ölpumpe tüchtig mit Öl (Bild 117). Im Gehäuse wird zuerst die Hülse für die Ölpumpe eingesetzt (Bild 118), und dann wird Pumpe und Kupplungskorb aufgesetzt (Bild 119).

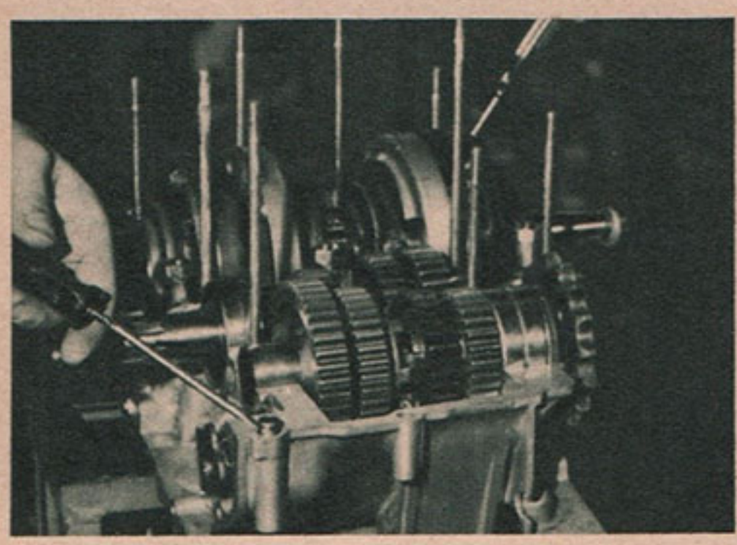
Bevor die Muttern aufgedreht werden, die die Ölpumpe halten, darf man die Sicherungsbleche nicht vergessen. Nach dem Festziehen der Muttern (Bild 120) werden die Bleche umgebogen.

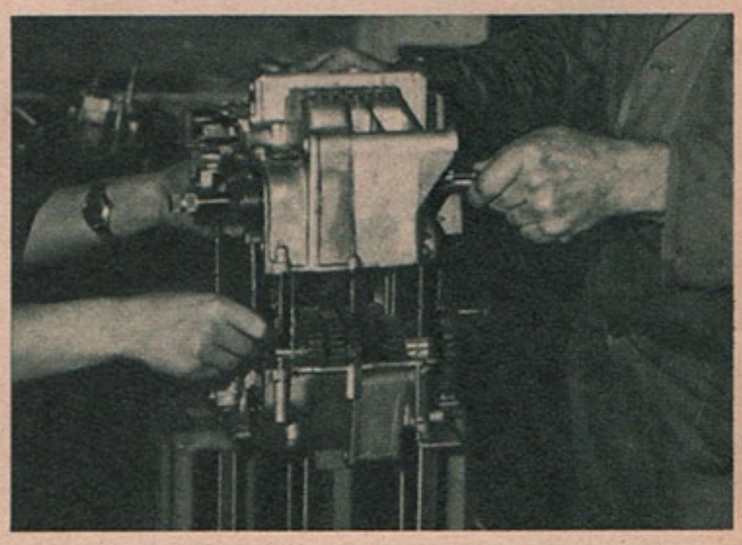
Das Innenteil der Kupplung wird auf die Welle aufgeschoben und durch einen Sprengring gesichert

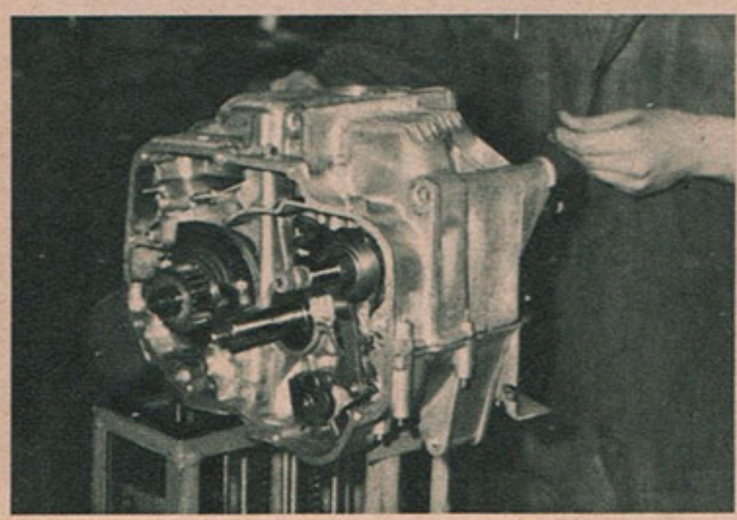

109

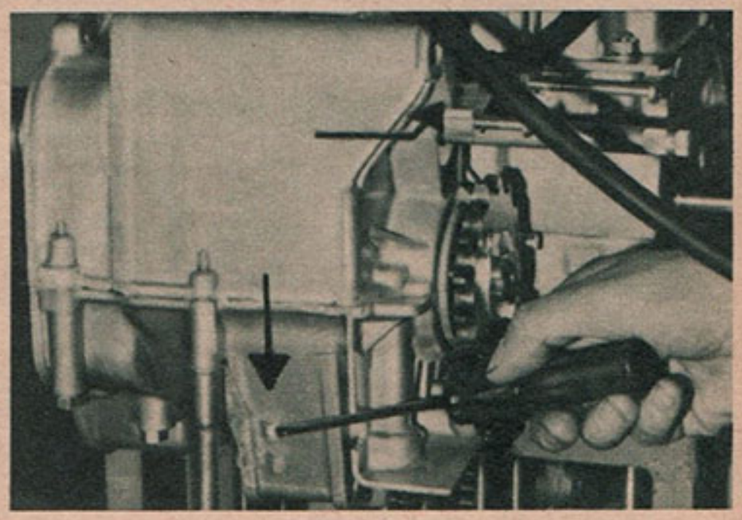

110

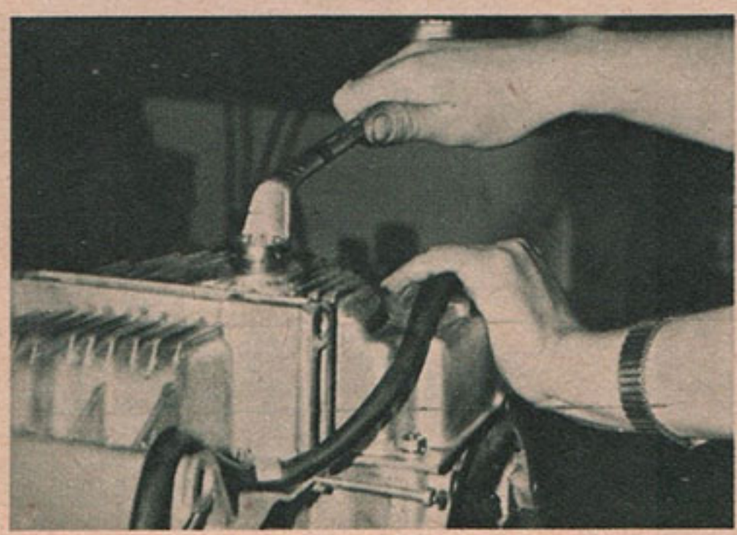

111

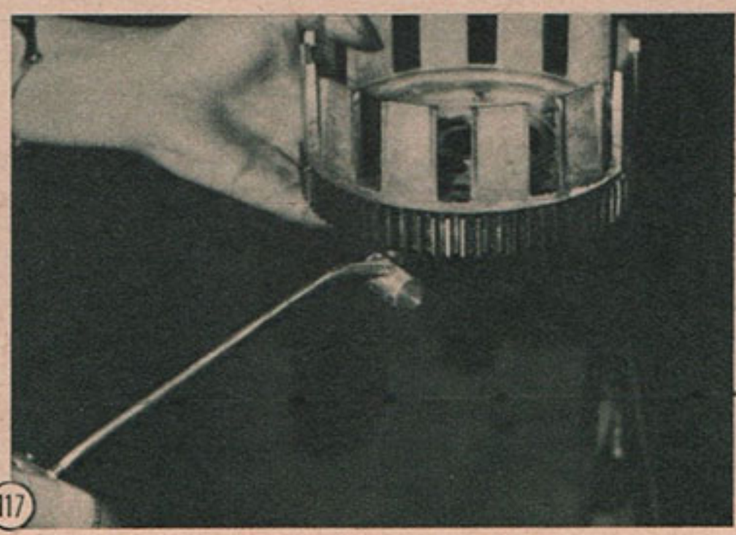

112

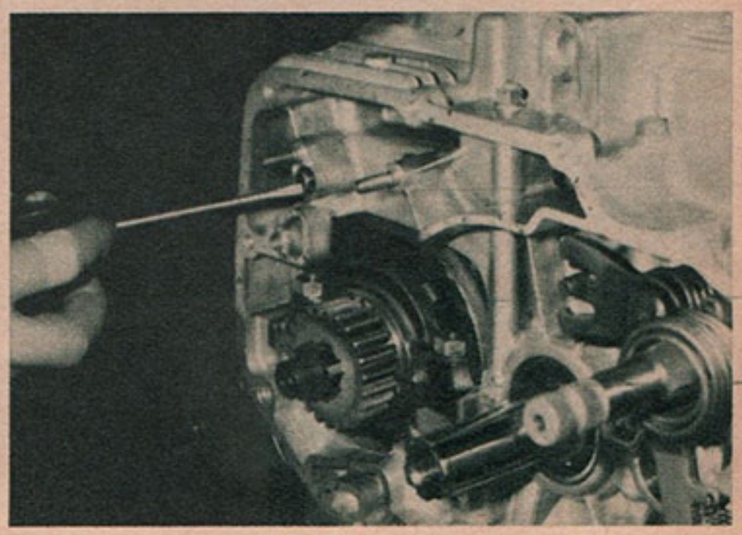

113

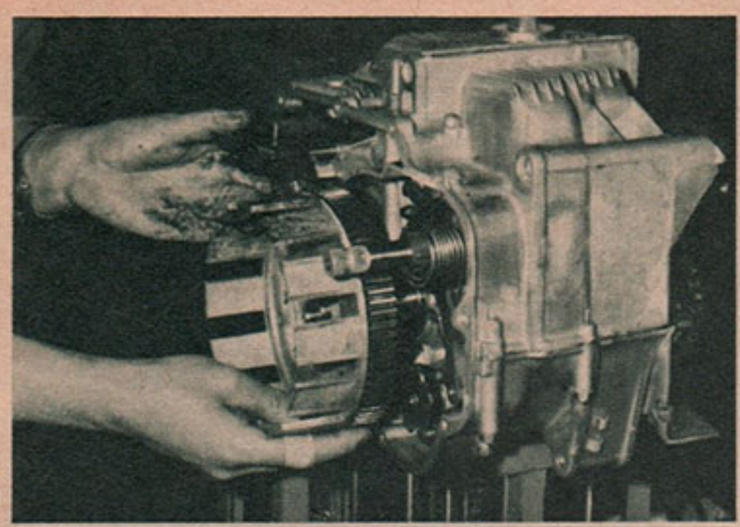

114

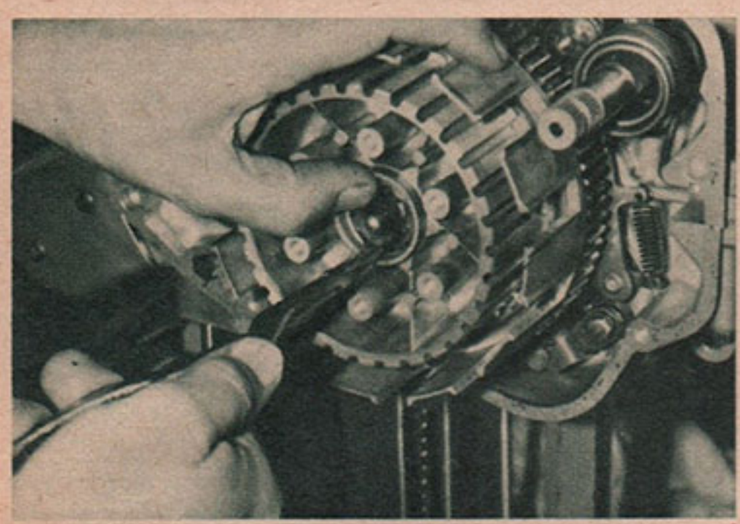

115

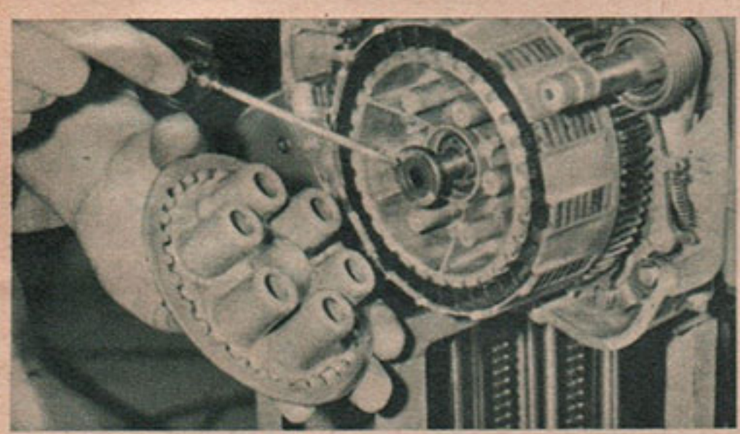

116


117


118


119


121


123

(Bild 121). Unbedingt muß man kontrollieren, ob der Ring auch wirklich in der Nut sitzt. Es kann sein, daß er oben auf dem Profil der Welle aufsitzt und nur unten eingerastet ist. Dann würde beim ersten Kuppeln der ganze Salat auseinanderrutschen. Das Innenteil der Kupplung hat hinter dem Sprengring auf der Welle leichtes axiales Spiel.

Dann beginnen wir mit dem Einlegen der Kupplungsscheiben. Zuerst wird die konische Scheibe eingesetzt, und zwar mit dem konischen Anschliff nach innen (Bild 122). Es folgt der Druckpilz (Bild 123, der Schraubenzieher bezeichnet es genau) und darüber der Druckteller (Bild 123). Die Kupplungsdruckfedern mit Schrauben und Unterlagscheiben werden eingesetzt und festgezogen. Und zwar über Kreuz. Man braucht auf nichts weiter zu achten und nicht wie bei anderen Kupplungen nach Gefühl festziehen. Man zieht die Muttern an, bis sie fest sitzen (Bild 124).

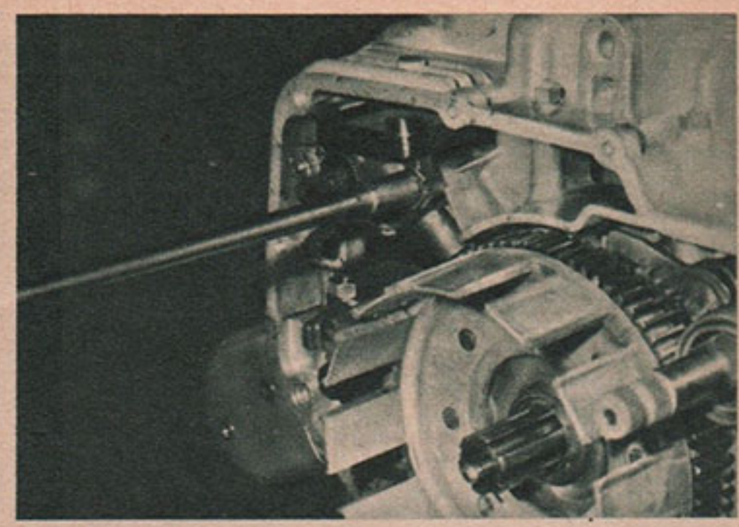
Vor der Kupplung sitzt die Ölzentrifuge. Man kann sie erst einbauen, wenn die Kupplung sitzt. Beim Einsetzen (Bild 125) muß der Schleuderbügel in die Rillen passen. Mit dem Nutmuttern-Spezialschlüssel wird die Nutmutter festgezogen (Bild 126). Wieder setzt man Führungshülsen ins Gehäuse (Bild 127, Pfeile). Darüber wird die Dichtung gelegt. An den Stellen oben (Bild 127, Finger) und unten (Bild 128, die Schraubenzieher weisen dorthin) muß die Dichtung haargenau passen und genau anliegen, sonst geht später der Öldruck verloren. Den Gehäusedeckel setzen wir aber erst später auf und drehen den Motor wieder auf die andere Seite.

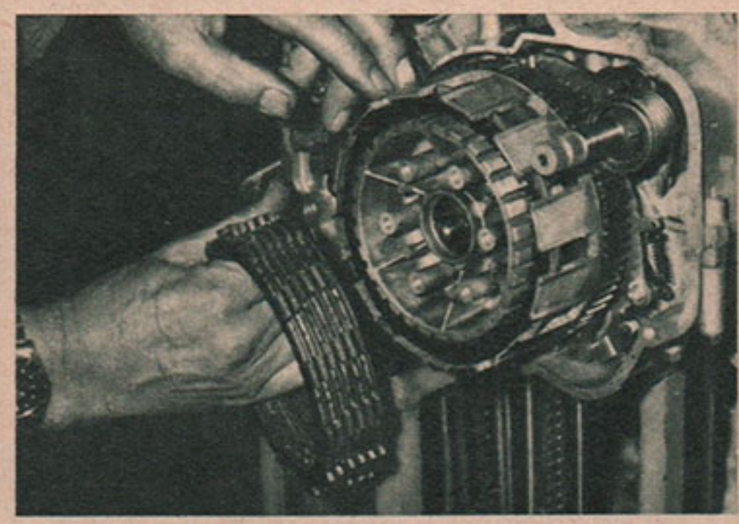
Wir wollen den Rotor der Lichtmaschine mit dem Anlasser-Rad montieren. Den Rotor haben wir ja staubfrei sauber weggelegt, und bevor wir ihn auf den Wellenstumpf aufsetzen, wischen wir diesen mit einem ganz sauberen Lappen völlig trocken von Öl und säubern ihn, so gut es geht (Bild 129). Beim Hantieren mit dem schweren Rotor müssen wir aufpassen, daß infolge seiner überaus starken Magnetwirkung keine Metallteile, kein Metallstaub usw. angezogen wird. Man sollte das Ganze in einen Lappen gewickelt montieren und diesen erst entfernen, wenn der Rotor sitzt.

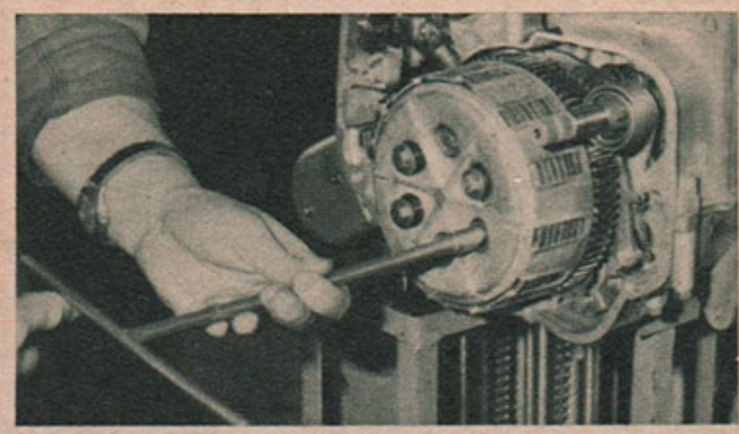
Bevor wir ihn aufsetzen, ölen wir (Bild 130) die Buchse des Antriebsrades für den Anlasser etwas. Dann setzen wir den Keil auf den Konus der Welle, schieben den Rotor auf und arretieren ihn mit dem dafür vorgesehenen Bolzen (Bild 131).

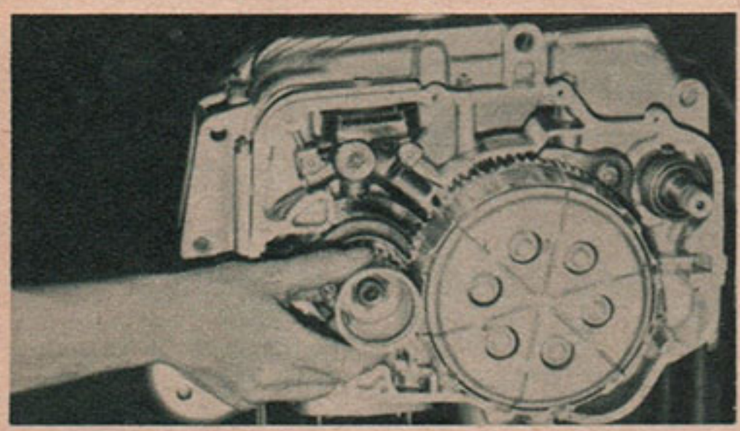
Das Festziehen des Bolzens ist einfach. Man braucht nicht die Kurbelwelle festlegen, denn wenn man den Rotor festhält, einen gekröpften Ringschlüssel aufsetzt und auf dessen Ende einen kräftigen Schlag mit dem Kunststoffhammer führt (Bild 132), dann sitzt der Bolzen absolut fest.

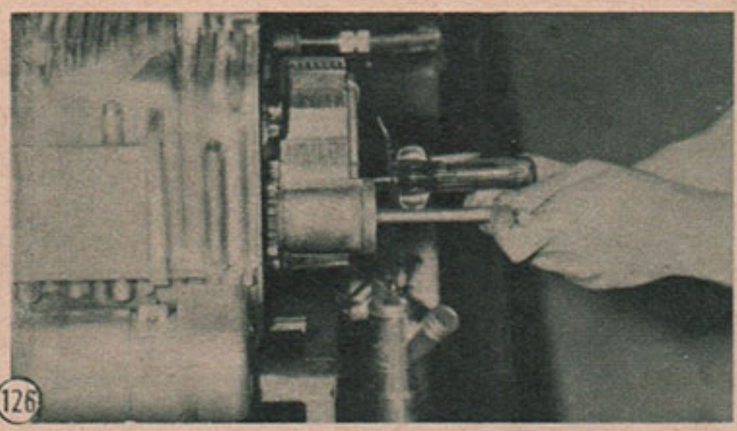
(Wird fortgesetzt)

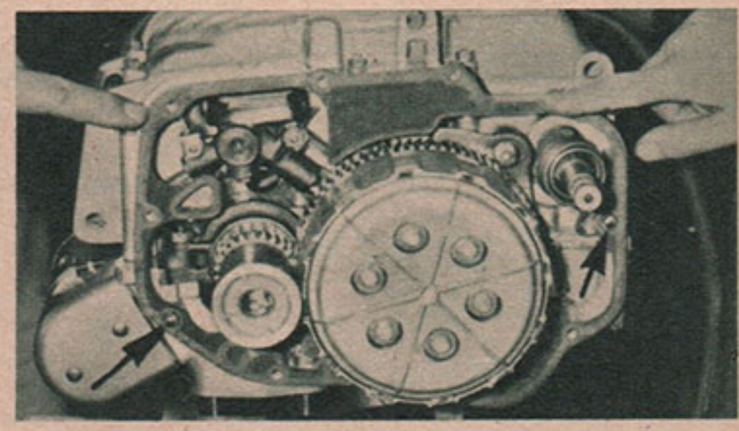

120

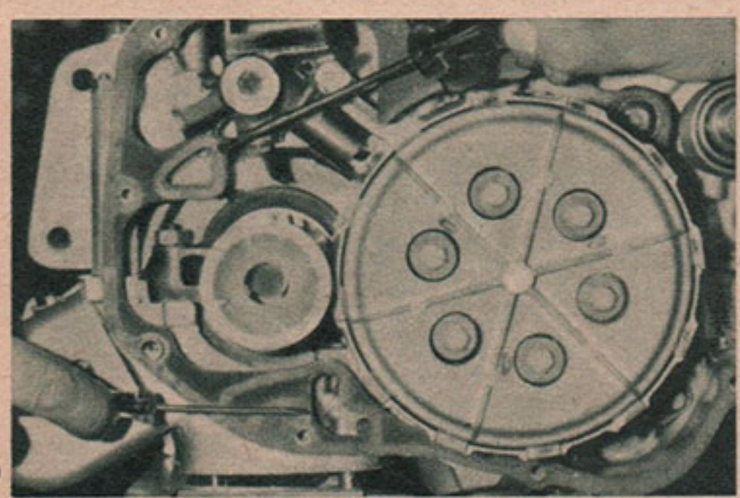

122

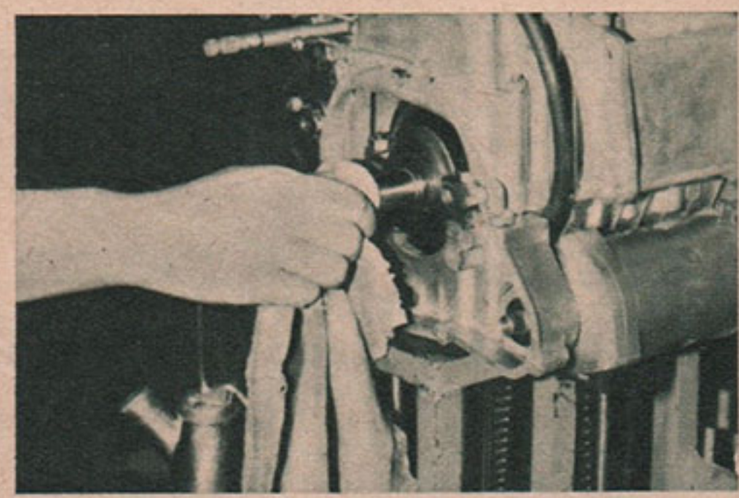

124

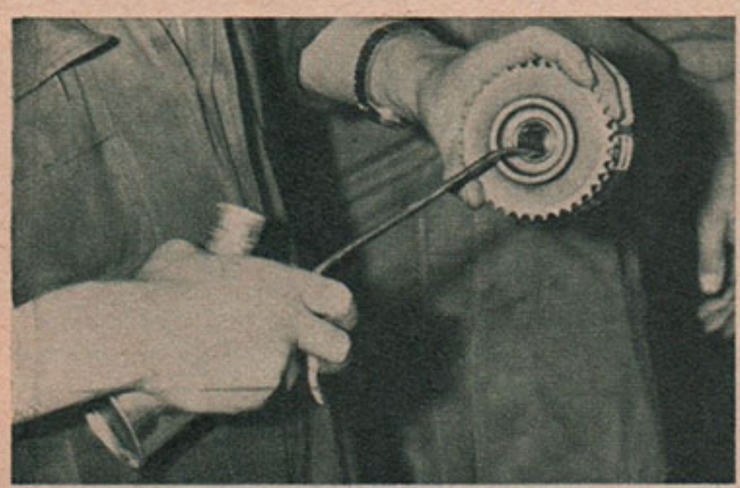

125

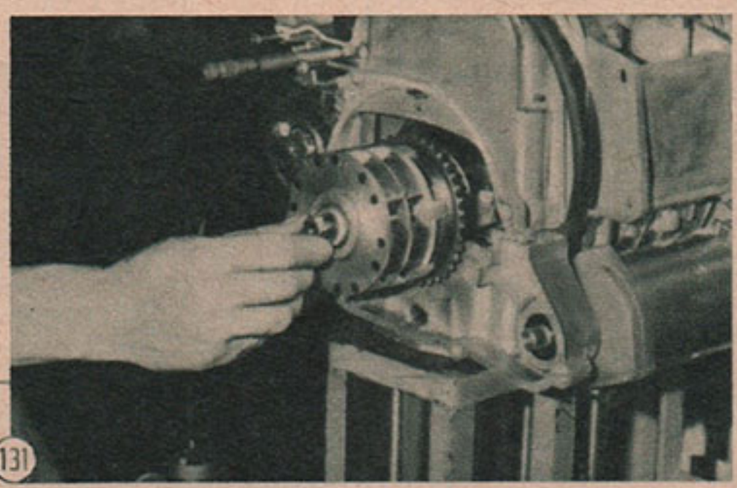

126

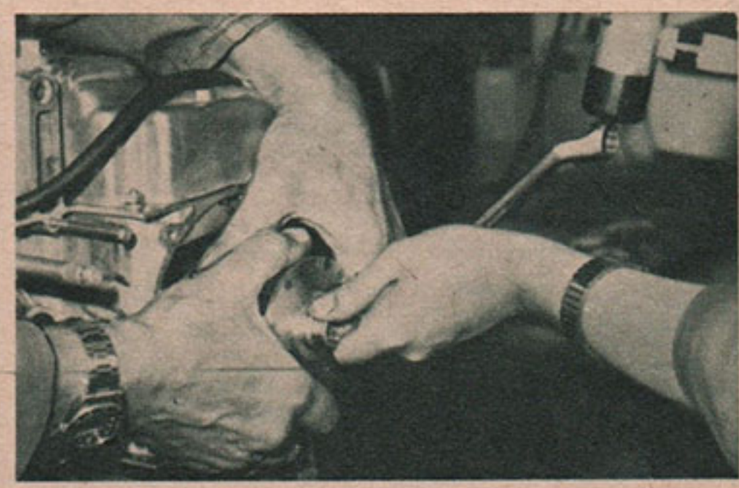

127


128


129


130


131


132

Jetzt für den Winter basteln

(Schluß von Seite 687)

Das Thema Batteriepflege wird auch für die anderen, die im Winter weiterfahren, nun akut. Bereits jetzt ist es morgens und abends schon so dunkel, daß man den Weg zur Arbeit praktisch immer mit Licht fahren muß. Schon jetzt kommen die ersten Ausfälle der Lichtanlage, speziell der über den Sommer arg vernachlässigten Batterie. Zunächst lädt man die Batterie einmal richtig auf und bringt dann den Säurestand auf genaue Höhe. Wenn nun noch die Reglereinstellung stimmt (tat sie es bisher, dann nichts verstellen, damit kommen nur gute Werkstätten klar oder die Edelbastler, die auch richtige Meßgeräte haben), dann sollte die Batterie ihren guten Ladezustand eine ganze Weile halten. Sofern sie einigermaßen neu ist. Nach einer Lebensdauer von etwa zwei Jahren hat eine Motorradbatterie sowieso ausgespielt, da lohnt sich dann schon (speziell für den Winter!) eine Neuanschaffung. Was man im Sommer versäumt hat, etwa das regelmäßige Nachladen der Batterie, das darf man jetzt im Winter nicht mehr vergessen, denn bei der spärlichen Ah-Kapazität der Motorradbatterien allgemein dienen sie praktisch nur als Überbrückungshilfe für den Augenblick des Antretens bis der Motor läuft und die Lichtmaschine die Versorgung der Verbraucher übernimmt. Bummelverkehr mit niedrigen Motordrehzahlen, wobei der Strombedarf zum Teil aus der Batterie gedeckt werden muß, ist eigentlich nur in begrenztem Umfange seitens der Konstruktion eingeplant. Das merkt man im Winter deutlich bei Maschinen mit elektr. Anlasser.

Weitere elektrische Durchsicht erstreckt sich auf sämtliche Kabelanschlüsse. Wenn hier ein paar Klemmungen den ganzen Sommer über mit nur wenigen Kupferfädchen gehalten haben, im Winter bei Dunkelheit und Schneeregen fallen sie bestimmt endgültig ab. Und wenn man bei dieser Suche auch noch angebrochene Bougierrohr-Isolationen entdeckt, in die das Wasser hineinlaufen kann, dann gleich mit in Ordnung bringen. Denn der Winter bringt wieder das Salzwasser auf die Straßen, und Salzwasser leitet bestimmt besser als normales Regenwasser. Wenn da eine Stelle kurzschlußverdächtig ist, dann wird sie im Winter mit Sicherheit zum Defekt führen. Man achte da besonders auf die Leitungen, die unterm Kotflügel ein kümmerliches Dasein fristen, oder die sogar innerhalb von angepunkteten Rohren laufen. Wenn man diese Leitungen schon nicht mehr aus der Rohrführung herausziehen kann, dann ist es für die „Pflege" zu spät.

Und noch etwas ganz Wichtiges muß bedacht werden: Salzwasser leitet nicht nur die schwache 6 Volt-Spannung, sondern mit Vorliebe die Hochspannung, die an der Zündkerze gebraucht wird. Jetzt muß man also an wasserdichte Kerzenstecker denken, etwa die Beru-Stecker WOA 4/14 P, die nicht den dunkelbraunen Isolatorkörper haben, sondern entweder noch den weißen oder den karamelfarbigen. Isolierband hilft nur in der Not.

Bleiben wir noch etwas bei der Lichtanlage. Wenn einer sich den letzten Sommer lang überlegt hat, ob er doch den großen 200 mm-Scheinwerfer in Angriff nehmen soll . . . jetzt ist die Zeit dazu. Ich selbst fahre mittlerweile zwei Jahre lang mit einem großen Scheinwerfer, hatte wegen der verschiedensten Meinungen, die man so in Gesprächen darüber hört, zunächst skeptischerweise den Original-Scheinwerfer komplett beisammengelassen, um schnell wieder zurückbasteln zu können, möchte aber keineswegs wieder die doch recht trübe Normalfunzel benutzen müssen. Es lohnt sich wirklich, vorausgesetzt, daß man alles richtig macht. Fehler können dabei nämlich in Mengen vorkommen, und zwar bei Dingen, an die man zunächst gar nicht sofort denkt. Der neue Scheinwerfer muß genauso präzise geradeaus leuchten wie der alte. Die Größe bringt auch mehr Gewicht, was man beim Anbau berücksichtigen muß, und vor allem darf man nicht beliebige Glühbirnenfassungen mit beliebigen Spiegeln und Gläsern zusammenkombinieren. Damit erreicht man dann, daß man nicht die Vorzüge, sondern nur die Nachteile kennenlernt, die ein großer Scheinwerfer bringt.

Aber weiter mit den anderen Teilen, die es zu überprüfen gilt. Da ist z. B. der Kettenschutz, der im Winter seine große Zeit hat. Mit Sportblechen kommt man nicht mehr aus, da muß entweder mit Gummimatten oder mit Blech soviel probiert werden, bis auch wirklich für die Kette ein Schutz erreicht wird. Wobei trotzdem für regelmäßige Schmierung entweder Platz gemacht werden muß, oder aber gar eine Art Tropfschmierung nach früher vorgeschlagenem Vorbild vorgesehen werden sollte.

Diese Wintervorbereitung läuft im ganzen gesehen praktisch auf etwas Ähnliches hinaus, wie man es werksseitig mit den Geländemaschinen vorexerziert: weitestgehender Wasserschutz bei größtmöglicher Zuverlässigkeit und leichter Demontierbarkeit. Was die Zuverlässigkeit betrifft, so können wir ohne große Umbauten natürlich nur dafür sorgen, daß vor dem Winter wenigstens alles in Ordnung gebracht wurde. Was die schnelle Demontierbarkeit betrifft, so können wir sogar darauf verzichten. Aber wasserdicht oder wasserunempfindlich sollte die Maschine gemacht werden. Weil es nicht nur das Wasser ist, was Gefahr bringt, sondern eben auch das Salz. Und wenn einer im Winter mit einem halb defekten Motor herumfährt, so ist das nervlich immer viel anstrengender als nötig, denn auch Motorreparaturen macht man vorher, solange es noch warm ist, solange einem die Schlüssel noch nicht an den Fingern festfrieren. Denn nachher kann man z. B. nicht die Nacht über im Bastelraum hocken und das letzte bißchen schnell noch fertig machen, weil sonst die Nachbarn und Kollegen am nächsten Tag sagen: „Siehste wohl, dein Schnupfen kommt vom Motorradfahren" . . . Höchstens General-Motorreparaturen, die man einer Werkstatt überläßt, die kann man sich für den Winter aufsparen, damit ist dann nämlich auch der Werkstatt gedient. *H.-J. M.*

Kaum noch bekannt: Regina-Daten

Meine Horex Regina, Baujahr 1952, müßte dringend einmal überholt werden. Dazu brauche ich jetzt die technischen Daten für die Einstellung des Motors sowie die Angaben über Ölfüllmengen. Die Maschine ist außerdem nicht angemeldet. Was müßte ich unternehmen, um sie wieder zuzulassen? W. L. in P.

Zunächst die reinen Einstelldaten der älteren Reginas: Einlaß öffnet 50–55 Grad vor OT, Einlaß schließt 80–85 Grad nach UT. Einlaß öffnet 20–23 mm v. OT, Einlaß schließt 43,4–47,6 mm nach UT. Auslaß öffnet 90–95 Grad vor UT, Auslaß schließt 50–55 Grad nach OT, Auslaß öffnet 51,5 mm v. UT, Auslaß schließt 20–23 mm n. OT.

Gemessen wird bei Betriebsventilspiel, das für Einlaß 0,05 mm und für Auslaß 0,1 mm beträgt, wobei vielleicht eine geringfügige Vergrößerung auf 0,1 bzw. 0,15 nicht ungünstig wäre. Zündzeitpunkt wird auf 3–5 Grad vor OT (0,05–0,2 mm) eingestellt, was praktisch auf OT hinausläuft. Zündkerzen-Wärmewert etwa 240 bis 260 wählen. Vergaserbestückung: Bing-Vergaser Typ 2/26/11 mit Hauptdüse 115 (vorgeschrieben, aber zu mager: 105), Leerlaufdüse 45, Nadeldüse 2,70, Nadelstellung 2. Kerbe von oben (besser 3. von oben), Leerlaufluftschraube ca. 1½ Umdr. offen. Ölfüllmengen: Motor (Öltank) 2,0 Liter SAE 30 oder SAE 40, Getriebe 1,25 Liter SAE 30 oder SAE 40, Telegabel pro Holm für die steile Gabel 75 ccm, für die ältere, flache Gabel 150 ccm Motoröl SAE 20. Wenn die Maschine noch den flachen Tank (ca. 13 Liter Inhalt) hat, dann hat sie auch noch die flache Gabel, der neuere Tank faßte schon ca. 18 Liter. Reifen-Luftdrücke: vorn 1,3 bis 1,5 atü je nach Belastung, hinten 1,5 bis 1,9 atü.

Für die Zulassung der alten Regina wird es seitens des TÜV höchstens bezüglich des technischen Zustandes Schwierigkeiten geben, die technischen Daten liegen jeder TÜV-Stelle vor und können jederzeit zur Ausstellung eines neuen Kfz-Briefes herangezogen werden, falls der alte Brief nicht vorhanden sein sollte. Dann aber unbedingt korrekten Nachweis über Herkunft der Maschine beibringen! Technische Schwierigkeiten: Phonzahl zu hoch, Abhilfe: Neue Schalldämpfer evtl. von Firma Fallier, Nürnberg, Munkerstraße, oder anderen (siehe Anzeigenteil). Gegen die Bremsen wird kaum etwas einzuwenden sein, wenn sie gut in Schuß und richtig eingestellt sind. Bitte, vorher gründlich alles durchkontrollieren, eine saubere und gepflegt aussehende Maschine (speziell wenn sie dieses hohe Alter hat) kommt eher durch als eine vergammelte! Ansonsten geht die Zulassung genauso vor sich wie bei einer neuen Maschine: Anmelden, Steuer und Versicherung zahlen, Nummernschild anbauen und TÜV-Vorführung. Von der Versicherung läßt man sich natürlich zweckmäßigerweise bereits vorher die sogenannte Doppelkarte geben, die Steuer wird am Tage der Anmeldung bezahlt, während man sich bei manchen TÜV-Stellen wegen Personalmangels zur Prüfung vorher anmelden muß. Beste Reihenfolge also: Zuerst mal mit dem TÜV-Mann reden und dann die Anmeldeformalitäten danach regeln.

Zylinder schwarz malen

An meiner Maschine ist es wieder einmal soweit, daß einige Reparaturen durchzuführen sind, und da möchte ich auch gleich ein paar Kleinigkeiten mit erledigen. Zum Beispiel den Zylinder wieder schwärzen. Welchen Lack nimmt man dazu? Und von welcher Firma kann man selbstsichernde Muttern beziehen? V. A. in A.

Die Firma Teroson-Werke in Heidelberg stellt einen speziellen Zylinderlack her, den Sie schlimmstenfalls bei Ihrer Tankstelle oder Ihrem Händler bestellen können. Vielleicht fragen Sie auch mal bei den großen Motorradzubehör-Händlern an, manche haben Zylinderlack sicher auf Lager.

Selbstsichernde Muttern stellt fast jede Schraubenfabrik her, man bekommt sie im Handel meist allerdings nicht in den kleinen Eisenwarengeschäften, sondern eher in speziellen Handwerker-Läden. Oder aber in einer Autowerkstatt!

Unterdruck-Vergaser

Mit Interesse habe ich von den neuen japanischen Unterdruckvergasern in Heft 18 gelesen und möchte mir diese nun anschaffen, da ich glaube, die Probleme an meiner Maschine damit lösen zu können. Wo kann man diese Vergaser beziehen? S. K. in M.

Auf der IFMA in Köln stand bereits ein neues Modell von Honda, die 125 ccm-Maschine, von der wir im Heft 21 schon ein Bild brachten. Diese Maschine ist mit den bewußten Unterdruckvergasern ausgerüstet, besser: Die Vergaser sind besonders auf diese Maschine zugeschnitten. Wieweit ein günstiges Ergebnis beim Anbau an andere Motoren zu erwarten ist, läßt sich von der Theorie allein kaum vorhersagen. Falls Sie es mal probieren wollen, könnte es ein teurer Spaß werden. Aber versuchen könnte man, diese Vergaser bei European Honda Motor Trading GmbH in Hamburg, Spaldingstraße 110, zu bekommen.

Taifun mit Seitenwagen

An meine Maico-Taifun möchte ich einen Seitenwagen anbauen, und zwar einen Steib S 250. Kann man diese Belastung der Maschine zumuten, wird man evtl. auch ohne gebremstes Seitenrad durch den TÜV kommen, oder welches Laufrad mit Bremse paßt ohne große Schwierigkeiten (kann nicht viel selbst anfertigen, muß mich aufs Schrauben beschränken)? Die Bremsen der Taifun müßten doch aber eigentlich ausreichen. J.-M. G. in H.

Die Maico-Taifun verträgt sicher einen Seitenwagen, auch leistungsmäßig dürfte diese Maschine einen erfreulichen Gespannbetrieb ergeben. Wir sehen Schwierigkeiten auch nicht einmal so sehr in der Zulassung, sondern eher in der Beschaffung der nötigen Anschlußteile. Fragen Sie einmal sowohl bei der Firma Maico in 7403 Pfäffingen bei Tübingen als auch bei Steib, Nürnberg, Zerzabelshofstraße, an, vielleicht hat man dort noch zufällig etwas am Lager. Eine Seitenradbremse selbst zu bauen bedingt immer auch etwas Feilen, Sägen, Drehen und Bohren, so daß man ohne Werkzeug und handwerkliche Fähigkeiten kaum auskommt. Bleibt Ihnen nur der teure Weg: Für den S 250 hat es von Steib eine Nabe mit hydraulischer Bremse gegeben, die vielleicht noch zu haben ist oder evtl. im Gebrauchthandel besorgt werden müßte. Ohne Bremse kann der TÜV Schwierigkeiten machen, obwohl nur neu in den Verkehr kommende Seitenwagen unbedingt gebremst sein müssen. Aber die zu erreichende Bremsverzögerung liegt gar nicht so niedrig, wie es den Anschein haben mag, so daß evtl. eine Bremse auch für solche Beiwagen gefordert werden kann, die bereits ungebremst typgeprüft wurden und seit längerer Zeit im Gebrauch sind.

Reisen ohne Reißen...

Zugluft bringt Rheuma, Gliederreißen, Hexenschuß. Dann möglichst früh ABC-Pflaster auflegen! ABC-Pflaster enthält Extrakte aus Arnica, Belladonna und Capsicum, die ihre natürlichen Heilkräfte tief in die Haut hinein entfalten. Der Erfolg: Anhaltend wohliges Wärmegefühl, bessere Durchblutung und damit Abbau der Stoffe, die den Schmerz verursachen. Meist sind die Beschwerden dann rasch fort.

DM 1,50 in Apotheken

ABC pflaster

Wollen Sie mehr über Ihre Maschine wissen?

Folgende MOTORRAD-Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

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

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

Strömungsgünstige Rennsportverkleidung für HERCULES K 50

Kompl. ab DM 167.—. Prospekt kostenlos.

HABERMANN & PICHLER, 8261 Burgkirchen/Alz
Ad.-Stifter-Straße 12

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

Bitte neuen Prospekt anfordern
3251 Gr.-Hilligsfeld bei Hameln
Telefon 05151/3615

MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die

Chiffre-Nummer

an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

DAS MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

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. Ritthaler,** 8102 Mittenwald, Innsbrucker Straße 54, Telefon 464.

ADLER

Schalldämpfer u. Felgen für MB 250, Einspeichen u. Zentrieren. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 51 627

Verkaufe Adler RS, wassergekühlt. Zuschriften unter M 4995 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 666

AERMACCHI

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

Aermacchi Ala Verde: Einmaliges Angebot, neuwertig, rassig, schnell. Wegen Kaufs einer größeren Maschine für DM 1500.— zu verkaufen. Beim Monza-Rennen im Werk gewesen und viele Ersatzteile mitgebracht. Thom, 468 Wanne-Eickel, Friedensstr. 2. 51 551

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

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

Achtung für die Schweiz

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

AJS

A·J·S Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 51 562

AJS 500 ccm, TÜV 12. 67, Motor überh., Preis nach Vereinbarung. H. Seliger, 7141 Heutingsheim/Neckar, Pfarraldingerstr. 10. 51 681

BERNEG

Verkaufe Berneg 175 Twin ohc, Bauj. 60, mit Rennverkleid., DM 700.—. Peter Löhnchen, 8012 Ottobrunn, Putzbrunner Str. 128 b. 51 651

BSA

BSA Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 51 564

BSA ROAD ROCKET, ERSTKL. ZUSTAND, FIBERGLASTANK, RENNBANK. VERHANDLUNGSB. DM 1500.—. MANFRED KANIG, 1 BERLIN 20, STREITSTRASSE 35 b. 51 690

Verkaufe: BSA A 10, in bestem Zust., Mot. vor 1500 km von Benzinger generalüberh. (Gespann), Farbe silberblau, einschl. Ersatzmaschine mit A 7-Motor, DM 900.—. Wolfgang Riess, 3011 Ahlem üb. Hann., Die Rehre 8. 51 652

Suche A 10 650-Motor oder Teile. Heinz G. Klein, 8 München 2, Nymphenburger Straße 122, b. Trommler, Tel. 5 16 33 68. 51 676

Suche BSA Gold Star 500 Clubman oder Moto Cross. B. A. Schalke, 7701 Worblingen, Rielasinger Str. 29 a. 51 581

BSA A 65, Bauj. 1964, 9000 km, zu verkaufen. Anzusehen bei Witzemann, 75 Karlsruhe, Kaiserstr. 59. 51 613

Suche einwandfreie BSA Gold Star 500 Clubman oder BSA 650 A 65 L. Franz König, Gartenau 14, 5083 St. Leonhard bei Salzburg (Österreich). 51 689

BULTACO

Bultaco-Renn-, Cross-, Gelände-, Trial- u. Sportmaschinen liefert: Generalimporteur Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal), Telefon Mayen 2644.

Verkaufe 250 ccm 6-Gang-Bultaco. Zuschriften unter M 4999 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 679

Suche 2 Kurbelwellen für Bultaco 250 (auch defekt). R. List, 75 Karlsruhe, Auf d. Lohn 6 a. 51 593

DKW

Kleinkraftrad DKW 159 TS zu kaufen gesucht, nicht über 10 000 km, mit Preisidee an Walter Gassmann, 7892 Luttingen HN 111. 51 620

DUCATI

125 ccm Sport, DM 1430,–, 200 ccm Elite, DM 1480,–, 250 ccm GT, 5-Gang, DM 1820,–, 250 ccm Mach I, 5-Gang, DM 1850,–, 350 ccm Sebring, 5-Gang, DM 1980,–. Preise verstehen sich verzollt. Verpackg. frei. Anzahlg. b. Bestellg. DM 500,–, Rest bei Auslieferung in bar. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 245707

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe wegen Aufgabe d. Geländesports meine erfolgr. orig. 250/350 ccm-MZ-Geländesport, Bauj. 66. Kretzschmar, 4 Düsseldorf, Pestalozzistr. 14. 51 580

Achtung! Einmalige Gelegenheit. **Honda CB 250** Geländesport, Meisterschaftsmaschine (bester Ausweisfahrer 1966), fahrbereit, für DM 1850.— zu verkaufen. Wolfgang Butzner, 4816 Sennestadt, Landhaus Nr. 25. 51 643

Verkaufe Hercules GS 100, Bauj. 64, in sehr gutem Zustand, Motor im Werk grundüberholt, mit etl. Zubehör u. Ersatzteilen, Verhandlungsbasis ca. DM 1000.—. Kurt Zimmermann, 2092 Maschen, Hamburger Str. 51, Tel. Hittfeld 67 87. 51 622

Verkaufe Hess. Grasbahnmeisterschaftsmaschine 1966, Maico 250 ccm Lizenz, Zylinder, Getriebe, Kupplung neu. Preis nach Vereinbarg. Werner Schwerburger, 6238 Hofheim a. Ts., Roedersteinweg 27. 51 710

GUAZZONI

GUAZZONI 50 ccm, Drehschiebermotor, Doppelrohrrahmen, 4- u. 6-Ganggetriebe, Spitze 110 km/h, schon ab sfr 1295.— lieferbar. R. Wangart, Generalvertretung für die Schweiz, Kirchgasse 18, 4600 Olten. 51 560

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile 51 578

HEINKEL

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

Gelegenheit! Heinkel Tourist, 10 000 km, weiß, neuwertig, DM 530.—. Dieter Bohle, 3501 Großenritte, Mühlengraben 10. 51 660

Suche Heinkel Tourist, gut erhalten und möglichst TÜV 1968. Bitte um Angabe von Farbe und Preis. Klaus-Peter Weide, 415 Krefeld, Gerberstr. 55. 51 702

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.

Verkaufe Hercules K 103 S, 100 ccm, Bauj. 65, mit Verkleidung, DM 650.—. Werner Hvjoff, 43 Essen-Steele, Zeche Eiberg 28. 51 635

Suche guterhaltene Hercules K 50 Sport oder Ital-Jet mit Sachs-Motor. Zahle bar bis DM 650.—. Angebote an Gerhard Knauer, 8711 Obernbreit, Kirchgasse 269. 51 621

Suche lenkeroffene Verkleidung f. K 50 S. Rapsch, 858 Bayreuth, Kulmbacher Str. 19. 51 602

Verkaufe Hercules K 101, Bauj. 62, 15 000 km, TÜV 1968. Zuschriften an: Rolf Kobel, 5841 Rheinen, Dorfstr. 19. 51 546

HOREX

Verkaufe sehr gepflegte Horex Regina, 400 ccm, 22 PS, mit Ersatzmotor, für DM 500.—, TÜV bis 1968. Manfred Reis, 6093 Flörsheim/M.-Keramag, Egerländer Straße 12. 51 647

Resident-Motor, auch defekt, sucht Georg Wrobel, 4 Düsseldorf, Brehmstr. 29 51 601

Verkaufe Horex Resident 250 ccm, grundüberholt, Ia Zustand, TÜV 5. 68, zugelassen, DM 400.—. Heino Petersen, 3144 Amelinghausen, ARAL-Tankstelle. 51 614

Verk. Horex Regina 4, mit SW, Rauscher-Verkleidung, Tank u. Sitzbank, umgebaut auf Schwinge u. 16er-Räder, u. 500er-Spezial-Horex-Motor. H. Bindner, 882 Gunzenhausen, Schießwasen-Gäßchen 8. 51 544

Verkaufe Horex Resident, Bauj. 1955, 350 ccm, Maschine fahrbereit, zum Preis von DM 200.—. Henning Höltge, 433 Mülheim/Ruhr, Heidestr. 62. 51 558

Horex Regina 350/400 ccm, Bauj. 53, zum Ausschlachten od. Herrichten (Kupplungsschaden) billigst abzugeben. Zylinder u. -kopf generalüberh. (3000 km), Lichthupe, Heizgriffe, BMW-Stoplicht, Bereif. 60%, Batterie neu etc. Maschine: Paul, 855 Forchheim/Ofr., Wiesenstr. 39; Auskunft: Dr. Gottschall, 8399 Fürstenzell, Kreiskrankenhaus, Ruf 0 85 02 — 212. 51 547

Imp.-Rennfahrgestell, mit Tele u. Räder, Sitzbank, Renntüten. Suche 450-Zylinder. 250 Resident-Motor, kompl., billig abzugeben. K. Kahrmann, 64 Fulda, Tränke 27, Telefon 32 27. 51 691

Verkaufe Horex Resident 350, in sehr gepflegtem Zustand, wegen Studium für DM 450.—. Horst Schnerr, 757 Baden-Baden, Bahnhofstr. 8 a. 51 697

HUSQVARNA

Husqvarna

Modell 1967

NEU Moto Cross 250 ccm
NEU Moto Cross 360 ccm

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

Import-Exp ort, Verkauf u. Service

Lorenz Vetter

CH-8475 Ossingen-Hausen, Schweiz

Husqvarna 175 ccm, 20 000 km, billig zu verkaufen. Anfr. an Johann Muda, 635 Bad Nauheim, Liebigstr. 1, Ruf 58 28. 51 561

ITAL-JET

Verkaufe Ital-Jet 66, 3000 km, mit Rennverkleidg., um DM 800.—. 53 Bonn, Euskirchener Str. 18. 51 615

JAP

Jap 500 ccm, div. Übersetz., Kurzbahnrahmen u. Lederzeug, rennfertig für 1967, zu verkaufen. K. Friedrichsen, 2251 Riesbriek/Husum. 51 598

Verkaufe krankheitsh. 1 Sand- u. Grasbahnmaschine **JAP 500 ccm** im neuen Kurt W. Petersen-Fahrgestell, mit vielen Ersatzteilen; **1 JAP 350 ccm** Speedway-Maschine, kompl. oder einzeln. H. J. Mahler, 2391 Lindewitt Krs. Flensburg. 51 618

JAWA

JAWA ČZ ESO

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 0411/447491 51 568

Verk. weg. Platzmang. 250 ccm JAWA (rot), Bauj. 55, Chrom u. Lack wie neu, vor ca. 6000 km generalüberh. (Rechn. vorh.), TÜV 68, um DM 300.—. Manfred Dobrowsky, 5455 Rengsdorf bei Neuwied, Andreestraße 14. 51 597

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 2644 Mayen. Prospekt anfordern!

Spezial-Zubehör-Versand für KREIDLER „FLORETT". Gratiskatalog „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 0 60 51/22 46

Kreidler-Florett

Zündschloß für alle Modelle, absolut zuverlässig, Zylinderschloß, leichter Einbau. Nachnahme DM 28.— und Porto. Kreidler-Dienst Gelnhausen

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

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. 51 572

Verkaufe Kreidler Florett, 5,2 PS, 5-Gang, Bauj. 65, generalüberholt. Dieter Nierobisch, 715 Backnang, Stuttgarter Straße 89, Telefon Backnang 24 21. 51 656

Verkaufe Kreidler Florett, Baujahr 65, 4-Gang, 5,2 PS, 6500 km, für DM 650.—. Ehrenfried Homberg, 6349 Driedorf, Bergstraße 13. 51 594

2 Super TS mit Chromtank, fabrikneu, mit Garantie, verkauft Perscheid, 5047 Wesseling Süd. DM 200.— Preisnachlaß bei Barzahlung und Selbstabholung! 51 535

Kreidler, Mustang, Geländesport, TS u. a. Modelle, großes Ersatzteillager, Kundendienst und Reparaturen. Paul Tuscher, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 10, Am Fernsehturm. 51 571

Verkaufe Florett 3-Gang, Bauj. 57, TÜV 8. 68, um DM 300.—. Vor 10 000 km neu: 5,2 PS, Zyl., Kolben, Kopf, 29 Watt-Lichtanlage, Vergaser, Kurbelw., Auspuffanl., Sturzbügel an Lampe u. Schutzblech. Fahrzeug ist in farbiger. Zustand. K. Rösser, 7313 Reichenbach, Blumenstr. 61. 51 704

Von Kreidler: 4-Gang-Motor DM 200.—, 7 PS neuer Zyl. mit Kolben DM 120.—, Super-Florett DM 600.—, 4-Gang, 4,2 PS. Dieter Bleiholder, 7541 Gräfenhausen, Bärenstr. 3. 51 680

Eilt! Suche guterhaltene Kreidler Super 65. Spitze ca. 95 km/h, zahle bar! Angebote mit Preisangaben erbeten. Horst Langner, 63 Gießen, Westanlage 9. 51 684

BMW

Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51–65 und R 25/3, R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cikrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

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, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/44 74 91 51 563

BMW R 51/3, Bauj. 54, mit Ersatzmotor u. Rahmen, preiswert zu verkaufen. Stephan Bolt, 7543 Calmbach, Meisternstr. 37. 51 667

Suche BMW R 26 — R 27, bitte mit Preisangebot. Peter Schulte, 449 Papenburg, Osterkanal 19. 51 658

Suche ältere R 26 (ab Bauj. 56), auch defekt, bis DM 250.—. W. Koch, 3001 Höver, Am Kleikamp 140. 51 659

Notverkauf! R 69 S, Bauj. 65, 20 000 km, DM 2100.—. L. Schmodt, 852 Erlangen, Theaterplatz 21. 51 655

Verkaufe BMW, umgebaut für Straßenrennen, mit einigen Ersatzteilen, wie abgebildet, für DM 1200.—. H. Laue, 5812 Herbede/Ruhr, Hauptstr. 25. 51 653

Verkaufe 1 Magnetzünder, neuw., für R 50/R 69 S DM 80.—, 2 neue Zündspulen à DM 20.—, 1 Lichtmasch. R 50/R 69 mit neuem Anker DM 60.—, 1 Schleicher-Nockenw. RS für R 50, gebr., DM 20.—, 1 Kurbelwelle R 50, neuw., DM 100.—. Erb, 85 Nürnberg, Burgschmiedstr. 46/III, rechts. 51 677

Verkaufe R 50, Bauj. 1960/61, 29 000 km, Meier-Tank u. vielen Extras, in bestem Zustand. Manfred Becker, 5439 Emmerichenhain. 51 531

Verkaufe gepflegtes BMW-Gespann R 69 S, Bauj. 65, vor 8000 km von Kayser umgebaut auf 750 ccm, u. neue Kurbelwelle zum Preis von DM 1100.—. Spez.-BMW-Beiwagen, hydr. gebremst, u. 400—18-Ersatzrad sowie 34 Ltr.-Heinrich-Tank, Geländesportlenker, Drehzahlmesser, Öltemperaturanzeiger von 0—150° C, weg. Anschaffung einer neuen Harley zum Preis von DM 3500.— zu verkaufen. Siegfried Höhmann, 7111 Geißelhardt, Karolinenhof, Telefon 0 79 03 — 478. 51 642

Suche dringend **BMW R 50-Rahmen** mit hinterer Schwinge, ohne Vorderradgabel. Wolfgang Eppel, 6834 Ketsch, Werderstraße 1. 51 607

Verkaufe BMW R 69, Bauj. 1960, Motor generalüberh., neu lackiert, Gläser-Verkleidg., Masch. wie neu, evtl. mit SW Steib S 501. H. Diel, 6411 Künzell. 51 637

BMW R 75 in 51/3-Fahrwerk, mit Ersatzmotor u. div. Einzelteilen, außerdem Rahmen u. Getriebe R 51 sowie sämtl. Einzelteile von R 25 zu verkaufen. Arnold Kahnenbley, 211 Buchholz, Itzenbütteler Weg 5. 51 588

SEIT 30 JAHREN
überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motorrädern 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

Gelegenheitskauf! 3 BMW R 51/3
1. mit fabrikneuem Motor, Sturzbügel u. Gläser „Nürburg", kompl. ca. DM 1500.—;
2. in gutem Zustand, kompl. u. zugelassen, ca. DM 800.—;
3. mit neuem R 50-Tank u. Kurbelwelle, guter Lack, Sturzbügel, Sportscheibe, teilmontiert, l. Kolben u. Ventil defekt, ca. DM 600.— oder alles zus. ca. DM 2500.— oder Gebot. Nehme Breitwand-Maico 250 in Zahlung.
Johann Diers, 29 Oldenburg, Gristeder Straße 6. 51 583

BMW R 50 S, Bauj. 63, 23 000 km gel., Neuwert DM 3750.—, gegen bar zu verkaufen. Verhandlungsbasis DM 2400.—. Greisinger, 85 Nürnberg, Schäferstr. 51 585

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 63, Sommerfahrzeug, 3700 km, 25 Ltr.-Hoske-Tank, Hoske-Tüten, Drehzahlmesser, S.-M.-Sitzbank, Amperemeter, Lenkungsdämpfer, lange Rennhebel, versch. Raddeckel, Bereifung 90%, dazu 1 orig. 17 Ltr.-Tank, 2 Sturzbügel, 1 Gepäcktr. u. div. Ersatzt. Festpr. DM 2100.—. Hans-Dieter Küpper, 6451 Langendiebach, Krs. Hanau, Eugen-Kaiser-Str. 21. 51 587

Eilt! Welche Werkstatt ist in der Lage, an einer BMW R 51/2 eine Lichtmaschine zusätzlich am Motor anzubringen? Joachim Grieger, 74 Tübingen, Galgenbergstr. 34. 51 555

Suche BMW R 60-Achsantrieb, 8/25 in Tausch gegen 7/27. Wolfgang Dworaceck, 5023 Weiden, Aachener Str. 136. 51 591

Verkaufe R 69, mit Öltherm ometer und Drehzahlmesser, gut im Chrom u. Lack, 200er-Scheinwerfer, neue Batterie, DM 2200.—. 1 Fahrwerk R 67/2 mit Brief DM 50.—. W. Pummat, 2800 Bremen, Borgfelder-Deich 22 A. 51 603

Verkaufe BMW 51/3 mit Vollnaben, mit 26 Ltr.-Hoske-Tank, Aluschutzbleche u. viele Extras. Kaufpreis DM 900.—. Außerdem 1 2teil. Lederanzug Gr. 50, Sturzhelm, Brille u. Lederstiefel Gr. 42, Barpreis DM 200.—. Albert Hanus, 859 Marktredwitz, Kaisersteinstr. 1. 51 604

R 50, Bauj. 65, 6500 km, mit Extras. 731 Plochingen, Filsweg 24. 51 678

Eilt! Verkaufe BMW R 26, Bauj. 1959, TÜV 3. 67, 56 000 km, 2 Bosch-H., Lichth., Sportlenker, da Rahmen hinter d. unteren Befestigungsschraube d. Motors gebrochen ist, gegen Gebot. Vor 4000 km Zyl. ausgeschliffen, neue Ventile u. neuer Kolben, Lichtmasch. überh. u. div. Neuteile eingebaut, neuer Bing-Vergaser. Horst ALLMACHER, 6606 Gersweiler b. Saarbrücken, Krughütter Str. 7. 51 533

Suche Hinterradantrieb für BMW R 69 S, 6:26 oder 7:27, sowie Laufrad 4,00 oder 3,50 × 18 mit Stahlfelge. Werner Bott, 652 Worms, Landgrafenstr. 36. 51 687

R 26 Unfallmaschine gesucht. Peter Ruoss, 7987 Weingarten, Goethestr. 7. 51 549

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

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 65, 29 000 km, Hoske-Tank u. -Rohre, neue Kolben u. Ventile, Zylinder ausgeschliffen, neu bereift, Preis ca. DM 3000.—. Reiner Wöhle, 6 Frankfurt, Jugenheimer Str. 61. 51 537

Verkaufe R 60-Gespann, Bauj. 59, 81 000 km, SW BMW-Spez., mit Richter-Kab., Federb. u. hydr. Bremse. Gepfl. Garagenfahrzeug. Preis DM 2000.—. H. Knoll, 42 Oberhausen, Alstadener Str. 203. 51 540

R 51/3 Solo, vor 4000 km generalüberh.: Motor (eingef.), H.-Antrieb, Telegabel, Bestzustand, Barpreis DM 800.—. 1 Behördenboot, ölgebr., DM 180.—. Przybilka, 652 Worms, Stresemannstr. 1. 51 541

Verkaufe R 50, Bauj. 60, mit Hoske-RS III-Tank, vor 2000 km Motor überh. u. neue Kolben, Räder neu eingespeicht, guter Zustand, DM 1500.— Verhandlungsbasis. Klaus Hagedorn, 468 Wanne-Eickel, Plutostr. 104. 51 548

Verkaufe neuwertige R 69 S, Bauj. 1964. v. Engeln, Göttingen, Wagnerstr. 8. 51 579

BMW R 50, Bauj. 1962, 17 000 km gel., wie neu, viele Extras, für DM 2300.— zu verkaufen. Ewald Hommes, 519 Stolberg, U. Donnersbergstr. 28. 51 553

Verkaufe R 50-Nabe, neues Vergasergehäuse, 1 Vorderradholm. A. Bock, 54 Koblenz-Pfaffendorf, Im Schenkelsberg 29. 51 664

Suche BMW R 60 ab Bauj. 63, ca. 25 000 km. Angeb. mit Zustand der Maschine an Lothar Schild, 2352 Bordesholm, Ellerrade 2. 51 630

Schalldämpfer und Felgen für alle BMW, auch 16". Einspeichen und Zentrieren. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 51 628

Notverkauf. R 50 S, Bauj. 61, mit Drehzahlmesser, Öltherm om., neuer Reifen, Zyl.-Köpfe u. Zyl. neu. Zum einmaligen Preis von DM 1600.— sofort an schnellentschlossenen Käufer zu verkaufen. R. Corall, 285 Bremerh.-Surh., Egerländer Straße 10, Tel. 04 71 — 2 78 50. 51 626

Verkaufe R 50, Bauj. 66, 500 km, neuw., mit Heinrich-Lenkerverkleidung, Sitzbank, Sturzbügel, Chromfelgen, 24 Ltr.-Tank, unfallfreies Garagenfahrzeug, aus gesundheitlichen Gründen, bar DM 3000.—. Telefon Köln 71 64 71, nach 19 Uhr. 51 616

ACHTUNG BMW-FAHRER! Spitzenfahreigenschaften erreichen Sie durch den Einbau einer HOREX-HYDRA-Gabel. Für BMW-Seitenwagenmaschinen 500—600 ccm liefern wir für Vorderschwinge Girling-Federbeine, 3mal verstellbar, Lochabstand 410 mm, per Paar DM 98.—. G. Zabrocky, 42 Oberhausen-Buschhausen, Thüringer Straße 82, Tel. 6 62 47. 51 695

Suche BMW R 51/3 oder R 50, Bauj. 1954 bis 1957, mit Kilometerstand und Preisangabe. Alexander Tanackor, 7972 Isny (Allgäu), Untere Stadtmauer 4. 51 688

Suche BMW 500/600 ab R 51/2. H.-J. Böhnke, 2871 Vielstedt/Hude, Schule. 51 622

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

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 65, 10 000 km, in bestem Zustand, Garagenfahrzeug, mit Camphausen-Verkleid., f. DM 3500.—. Klaus Arlt, 475 Unna, Goethestr. 27. 51 559

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 51 570

Suche einwandfreie und gepflegte R 27, ab Bauj. 61, möglichst versteuert u. versichert. Angebote mit Preiswunsch an Werner Jasnau, 6070 Langen, Breslauer Straße 25. 51 700

Verkaufe BMW R 26, gut erhalten, neue Kupplung 80% bereift, DM 550.—. D. Crutziger, 338 Goslar, Geheimrat-Ebert-Straße 4. 51 707

Für BMW R 50 S 3 Zylinder zum Ausschleifen DM 60.—; 2 Zylinderköpfe DM 100.—; 2 Ansaugstutzen DM 10.—; 1 Nockenwelle R 5 DM 20.—. Johann Straßgürtl, 8305 Ergoldsbach, Blumenstr. 2. 51 694

4 deutsche Geländemeister
des Jahres 1966
versichert durch
Spezial-Zweirad-Versicherungsbüro
Und Sie?
Hans Ehlert, Generalagentur 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.

MAICO

Verkaufe geländeerprobte Maico Moto Cross-Maschine 250 ccm für DM 500.—. Wolfgang Eppel, 6834 Ketsch, Werderstraße 1. 51 570

Verk. Maico Taifun 400, mit def. Getriebe, vers. u. verst., günstig abzugeb. H. P. Horn, 7187 Blaufelden, Stifterweg 13. 51 621

Verk. meine 360 ccm Maico 6 S, Bauj. 1966, 4. Pl. Deutsch. Gel.-Meister u. nordbayr. Meister, für DM 1950.—, in sehr gutem Zustand. Siegfried Hocke, 845 Amberg, Dón-Basco-Str. 46. 51 610

Verkaufe meine erfolgreiche Grasbahn-Maico (1966 9 erste Plätze) mit 2. Motor, etlichen Ersatzteilen u. Transportanhänger. Günter Niebusch, 4505 Iburg, Laeregge Nr. 8. 51 624

MATCHLESS

Gelegenheit: Verk. G 12 CSR, abgem., Bj. 62, wenig gel., Kbw. u. Kolben neu, Siamesen u. Drehzm., dazu 1 Borb., 1 Wellenh. (Gr. 1,75 m), 2 P. Stiefel (44), 2 Helme, zus. DM 850.— bar. W. Henschel, 28 Bremen, Duckwitzstraße 19. 51 648

MOTO CROSS

360er Maico-Cross 66 zu verkaufen. Wroblewski, 5 Köln, Bittburger Str. 4, Telefon 43 32 89. 51 589

Verkaufe 250 RMZ Moto Cross ohne Räder, neuer Zylinder und Kolben, Baujahr 65. Herbert Vogel, 7831 Kiechlinsbergen a. K., Haus 73. 51 672

Eso-Metisse 500 ccm (Langhub) mit Zubehör und Transportanhänger für DM 2900.— zu verkaufen. Paul Niesel, 415 Krefeld, Engerstr. 51. 51 617

Verkaufe Moto Cross-Maschine 18 CS, 500 ccm, mit neuer Ceriani-Gabel, sowie Federbeine mit Ersatzgetriebe, Rennmagnet, GP-Vergaser 36, gegen Angebot. Albert Gölz, 7 Stuttgart N, Tunzhoferstraße 17 III 51 623

Verk. meine erfolgreiche Orig. 250 ccm MZ Cross-Maschine. Stubenrauch, 4 Düsseldorf, Reisholzer Werftstr. 9. 51 674

Blitzs. Maico 250 ccm, Breitw., div. Übersetz. u. Lederzeug zu verk. K. Friedrichsen, 2251 Riesbriek/Husum. 51 599

Verkaufe bekannt schnelle Cross-Grasbahn-Maico, 250 ccm, und **Jap 500 ccm,** in bestem Zustand. Hermann Christiansen, 2263 Risum/Lindholm. 51 683

HONDA

Honda-Motorräder in Berlin

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

Honda Motorräder

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

HONDA-Ersatzteile

liefert Franz Beckmann, 6 Frankfurt/M, Radilostr. 16, Telef. 78 05 04

Honda CB 72 SS, Bauj. 63, 22 000 km, für DM 1500.— zu verkaufen. Manfred Raab, 8867 Oettingen/Bay., Schloßbuck 11. 51 538

Verkaufe CB 450, neuwertig, und eine **CB 72,** km-Stand 800. Preis auf Anfrage. Wolfgang Böhme, 7531 Hohenwart, Brunnenstr. 110. 51 657

Verkaufe Honda CB 72, Bauj. 1965, 7000 km, vers. u. verst. bis April 1967, zum Preise von DM 1800.—. Helmut Mohr, 614 Bensheim, Rodensteinstr. 95. 51 699

C 110, 9000 km, TÜV 1968, DM 350.—. Noll, 74 Tübingen, Cottastr. 12. 51 663

Suche Honda CB 72 oder Yamaha YDS 3 gegen bar. K.-H. Püschel, 8581 Marktschorgast, Talmühle 1. 51 671

HONDA Motorräder

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

Honda Motorräder

Ersatzteile für C 110

SPAETT München, Landwehrstraße 66 Telefon 53 16 90

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

Verkaufe CB 72, Bauj. 63, mit Verkleid. Berster, 507 Berg.-Gladbach, Kempener Straße 138. 51 556

Suche HONDA-MOTOR CB 72 oder C 72 (auch defekt) sowie 1 Auspufftopf links für CB 72. Torsten Berger, 752 Bruchsal, Karl-Berberich-Str. 4. 51 552

Verkaufe CB 450, 10 000 km, Bestzustand, wegen Heirat, DM 2800.—. D. Crutziger, 338 Goslar, Geheimrat-Ebert-Str. 4. 51 706

LB 72, 63; neu: Lack, Kolben. Verhandl.-Basis DM 1250.—. H. Leineweber, 403 Ratingen, Drosselweg 1 a, Tel. 2 28 39. 51 682

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

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

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

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 Telefon 04 11/44 74 91 51 567

Honda CB 92 zu verkaufen, Bauj. 1962, Motor leicht defekt, sonst guter Zustand, DM 500.—. Anzusehen bei Jörgen Erichsen, 741 Reutlingen, Riedstr. 14. 51 661

Fiberglastank für CB 450

20-21 Ltr., ca. 2,5 kg, 145 mm Knieschluß, 2 Bezinhahngewinde, durch Nylonlegierung 100% kraftstoffbeständig, passend zur Serien-Sitzbank und Normal-Tankrucksack, Preis nur DM 158.—! **Frh. Rosenbaum,** Fiberglastechnik, 5757 Wickede/R, Gartenstraße 40. **Ein guter Rat:** Bestellen Sie sofort!

Verkaufe von CB 72 Gabel, Räder, Schwinge mit Federbeinen, einbaufertigen Motor u. viele Kleinteile, alles spottbillig, es lohnt sich. Hannelore Bethe, 28 Bremen, Göteborger Str. 59. 51 554

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

MOTO CROSS

Zu verkaufen: 1 rennfertige **Triumph-Metisse** 500 ccm, Bauj. 65, zum Preise von DM 3600.—, andere MC-Maschine wird in Zahlung genommen. 1 BSA-MC-Motor B 34, 500 ccm, rennfertig, 42 PS, mit Magnet u. Vergaser z. Pr. von DM 850.—. 1 BSA-Getriebe Std. DM 150.—. 1 AMC-Moto Cross-Getriebe DM 270.—. 1 Goldstar-Rahmen mit Schwinge DM 180.—. 1 Goldstar-Hinterrad kompl. DM 60.—. Mehrere gebr. Girling-Federbeine per Paar DM 45.—. G. Zabrocky, 42 OB-Buschhausen, Thüringer Str. 82, Telefon 6 62 47. 51 696

MOTO GUZZI

Importeur: ZWEIRAD-ROTH
6949 Hammelbach/Odw.

MZ

MZ-Motorräder
Importeur für Norddeutschland
Rüdiger Lienert
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

NORTON

Verk. Norton Atlas, Bauj. 64, DM 3000.—. A. Räker, 5 Köln-Flittard, Eduard-Heis-Straße 2. 51 584

Norton 750 ccm, Bauj. 1966, an Liebhaber geg. Gebot. Tel. Hambg. 6 51 33 21. 51 645

Norton 600 ccm, Federbett, 2 Verg., einwandfr. Zust., zu verkaufen. Nehme für Tochter leichte Sportmasch. in Zahlung. Franz Nellessen, 5161 Heimbach, Auf Mühlenfeld, Telefon 101. 51 693

Anzeigenschluß
für Heft Nr. 24/66
am 3. 11. 1966

NSU

Federbein-Anbausätze
NSU Max Lux Fox

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

Suche defekte Supermax mit oder ohne Motor oder nur hinteren Rahmenteil. Heinz Schöttner, 7314 Wernau, Lindenstraße 45. 51 606

NSU-Max 55, Volln. mit Federbeinen, neuer Kolben, neue Ventile, KW defekt, Max-Rahmen mit Br., Tank, Laufräder Volln., 2. Motor, Kopf überh., neue KW-Lager, KW defekt, weit. Motor- u. Getriebeteile, b. Gesamtabn. DM 200.— od. Gebot, Selbstabh. bevorz. U. v. Czapiewski, 51 Aachen, Studentendorf 63. 51 608

Suche guterhaltenen NSU-Max-Motor, 18—21 PS. Manfred Mücke, 7804 Oberglottertal, Talstraße 33. 51 636

Suche Denfeld-Bank für NSU-Max und Auspuffanlage. Helmut Böcking, 5248 Wissen, Hockelbachstraße 33. 51 612

Verkaufe NSU-Max, guter Zustand, Baujahr 1955, für DM 280.—. Karl Häßler, 7711 Behla bei Donaueschingen, Straße Nr. 40. 51 631

PUCH

Schweiz! Suche Verkleidung für Puch 125 SL. R. Bachmann, CH-3700 Spiez, Laengmaad. 51 543

Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen
sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renngetriebesätze.
Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl, Regensburg-Graßlfing, Tel. 0 94 05 — 274 51 328

RENNMASCHINEN

Verk. 350 ccm Maico RS Straßenrennmasch., Bauj. 66, mit diversen Teilen. Motor auch allein! Herbert Rau, 73 Esslingen, Krummenacker Straße 142, Telefon 37 62 89. 51 654

Federbettfahrgestelle für Rennmaschinen, spez. für Honda, rennerprobt, in bester Qualität, baut preisgünstig auf Bestellung für Saison 67. Georg Wrobel, 4 Düsseldorf, Brehmstraße 29, Tel. 62 34 63. 51 600

Verkaufe ESO-Sand- u. Grasbahnmaschine in einwandfreiem Zustand. Erich Geltinger, 8311 Triendorf bei Landshut. 51 586

Verkaufe weg. Krankheit meine 250 ccm-5-Gang-Honda-Rennm., 3. — 6. — 7. — 8. Plätze, mit sämtl. Übersetzungen und Ersatzteilen. Theo Eckstein, 1 Berlin 33, Charlottenbrunner Straße 7, Tel. 03 11 — 8 86 12 14. 51 590

Verkaufe meine Rennmaschine Honda CB 450 mit „Münch"-Bremse kompl. für DM 4900.— und meine bekannt schnelle 350er gegen Gebot. Armand Nerger, 5 Köln-Flittard, Leverkusener Straße 1. 51 595

Suche 250 ccm-Rennmotoren Honda und **Bultaco,** evtl. **Yamaha** (mit technischen Daten). Kurt Kehrer, Kfz-Mech., 74 Tübingen, Seelhausgasse 23. 51 605

Verk. Ducati 125 mit 2. Motor u. viel Zubehör. Ewald Sauer, 6614 Hütersdorf, Reimsbacher Straße 69. 51 534

Verkaufe meine beiden sehr schnellen Rennmaschinen 350 u. 500 ccm Norton Manx, Bauj. 1963, mit Verkl. u. Zubeh. Beide Maschinen in England repariert u. 1 Rennen gelaufen. Preis: 350 ccm DM 5800.— und 500 ccm DM 6200.—. Helmut Morgenstern, 672 Speyer a. Rh., Viehtriftstraße 26. 51 550

Verk. 125 ccm 6-Gang-Bultaco. Schmidt, 582 Gevelsberg, Wittener Str. 65 51 662

Verkaufe Grasbahnrennmaschine „Münch Horex", in einwandfreiem Zustand, mit neuem 600 ccm Münch-Motor, außerdem einen 500 ccm Imperator-Rennmotor, neu überholt, sämtliche Übersetzungen, Räder, Reifen und Ersatzteile. Teilzahlung möglich. Heinrich Rohde, 3508 Melsungen, Obermelsunger Straße 44, Ruf 0 56 61 — 24 43. 51 625

Verkaufe meine international erfolgreiche wassergekühlte Adler-Rennmaschine, mit vielen Übersetzungen, wegen Aufgabe des Rennsports für nur DM 2500.—. Gerhard Thurow, 403 Ratingen, Speestr. 22. 51 708

Verkaufe neuwertige 350 ccm-Norton-Rennmaschine, Bauj. 1962. Angebote bitte an A. Mayer, 89 Augsburg, Lützowstr. 7a. 51 698

Verkaufe wegen Heirat sehr schnelle, einwandfreie **Bultaco TSS 125.** N. Blasius, 6691 Selbach, Ringstr. 5. 51 685

Rennmaschine Motobi 250 ccm, Spezialpleuel, nadelgelagert, C 3-Nocke, Spezialventile, 2 Oldaniräder-Doppelnocken, Ceriani-Gabel. Sehr schnelle Maschine. Preis nach Vereinbarung. R. Wangart, Motos, Kirchgasse 18, **4600 Olten,** Schweiz. 51 484

SACHS

Verkaufe Sachs K 50 RS, Breitwandmotor, 9 PS, Dellorto, 20 SS, gegen Höchstgebot. Franz Schermer, 75 Karlsruhe, Durlacher Allee 58 b. 51 641

SEITENWAGEN

Suche Seitenwagen TR 500 bzw. BMW Spez. gegen bar. Rich. Büttner, 1./221, 8102 Mittenwald, Edelweißkaserne. 51 633

Schwerer Wehrmacht-Seitenwagen zu kaufen gesucht. Hein de Bernardo, 75 Karlsruhe, Riedstraße 32, Telefon tags 6 54 78, abends 3 22 97. 51 545

Verkaufe: Seitenwagen TR 500 und wenig getragene Eisbärhaut (entspr. Gr. 50). Ich bin 1,78 groß. W. Drews, 2361 Bark, Krs. Segeberg, Ruf: Todesfelde 0 45 58 — 144. 51 536

STEIB

Steib 500, gebremst, mit Federbein, für ca. DM 200.— zu verkaufen. Walter Rau, 5109 Imgenbroich, Hengstbrüchelchen 14. 51 609

SUZUKI

Einmalige Gelegenheit
SUZUKI-Sport 50, DM 890.– Ausverkaufspreis, neu, o. G. Zwischenverk. vorbeh., **Beckmann,** Frankfurt/M-Rödelheim, Radilostraße 16

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
51 565

Schweiz
TRIUMPH-Motorräder 1966
Bonneville ab Lager lieferbar. Métisse-Rahmen, Ceriani-Tele-Gabeln, Girling-Federbeine, Avon-Verschalungen, Cromwell-Helme, Barbour-Anzüge, alle Motorradbaukasten sowie Ersatzteile und Zubehör. Verlangen Sie Prospekte. Import und Vertretung: **Otto von Arx, CH 4632 Trimbach**/Olten (Schweiz) Telephon (062) 41414

Bonneville T 120, Bauj. 1960, generalüberholt, gegen Gebot zu verkaufen oder gegen einwandfreie 250er neueren Baujahrs zu tauschen. Harald Holzknecht, 355 Marburg, Frankfurter Str. 44. 51 596

Verkaufe Triumph Cornet, 4-Gang, 200 ccm, Bauj. 54, in gutem Zustand, 21 000 km gelaufen, DM 180.—. Horst Ulber, 4991 Diedlingen, Nr. 263, Krs. Lübbecke. 51 639

VETERANEN

NSU 500 ccm, ungef. Bauj. 28—30, gegen Gebot zu verkaufen, ferner 1 Heinrich-Verkl. für BMW u. 1 Sturzbügel. F. Nahm, 6972 Tauberbischofsheim, Frauenstr. 34. 51 619

VICTORIA

Motorrad Viktoria, Bauj. 1954 (Hubraum 245 ccm), gut erhalten, billigst abzugeb. Eugen Stich, 776 Radolfzell, Teggingerstraße 13. 51 629

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

YAMAHA

Yamaha 250 u. 50 sofort lieferbar. Spaett, 8 München, Landwehrstr. 66. 51 576

Yamaha-Vertretung: Fahrzeughaus Petry, Inh. A. Klein, 6638 Dillingen/Saar, Lotteriestr. 5. **Verkaufe Yamaha YDS 3 250 ccm,** 4600 km gelaufen, DM 2200.—. 51 709

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. Motorräder aller Typen sofort lieferbar. **Hannig,** 3 Hannover, Tegtmeierstr. 7, Telefon 05 11-44 10 45. Prospekte nur gegen Rückporto.

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

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

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

Anzeigenschluß
für Heft 24/66
ist am 3. Nov. 1966

„Trial"
Die **Motorrad-Ledersportmütze** von internat. Format.
Das Kennzeichen aller Motorradfreunde!
DM 29,70. Prospekt gratis!
Karin Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstr. 6

ZÜNDAPP

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

Suche Zündapp GS 100 oder umgebaute KS 100. Günther Machalett, 3344 Börßum, Hauptstraße 124. 51 638

Verk. KS 601 mit TR 500, ferngespritztem Rahmen u. neu lackiert, div. Ersatzteile. Werner Thiel, 7712 Blumberg, Haldenstraße 14. 51 634

Suche gr. Tank, 90 Watt Lima f. KS 601. M.M.M. u. Bekanntsch. m. KS-Fahrern. **Verk.** Super-Max DM 400.— mit SW. Hebisch, 6 Ffm. 1, Ingolstädter Straße 37 h. 51 675

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 51 574

Suche großen Tank für KS 601. Helmut Gaus, 4018 Langenfeld, Rudolfstr. 34. 51 701

ALUFELGEN

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

16" 40 Loch für BMW-RENNGESPANN, Borrani 18 × 2, 18 × 2¼, 18 × 2½, 18 × 3, alle 36 Loch. Rennfelgen Alu für Bereifung 2,00 × 18 (50 ccm). Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 24 57 07.

ALU-SCHUTZBLECHE

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

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

BEKLEIDUNG

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

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 51 566

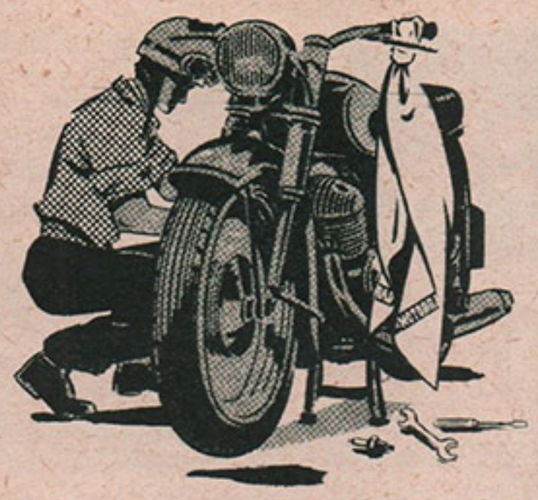
Rennkombi od. andere Lederbekleidung, Gr. 186, schlank, gesucht. Zuschr. unter M 4994 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 665

Suche Harro-Kombi, Größe 48—50 Herren; 44—46 Damen. Angebot an G. Weiß, 7411 Großengstingen, Kleinengstinger Str. 31. 51 632

DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser
lieferbar für alle Motorräder. DM 96,—. Sonderausführung für Straßenrennmaschinen DM 122.—.

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



Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

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

GUTSCHEIN

an MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart, Postfach 104

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab _____ 1966 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 184 99 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,– (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28.60). Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,40 (DM 5,90 + DM –,50 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort **Motorschal.** Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. M 22/66

Das Letzte

Anfassen verboten!

Unser Filius, der in der zweiten Klasse zur Schule geht, übt jetzt eifrig Rechtschreibung. Neulich hörte ich wie er eine uns bekannte ältere Dame fragte: „Tante Klara, wann schreib ich groß und wann klein?" Sagte Tante Klara, die aus einer anderen Gegend stammt: „Die Regel mußte dir merken: das, was du anpacken kannst, das schreibste immer groß, was nicht — immer klein. Als Beispiel nimma mal ‚heiß' — kannste nich anpacken, also schreibste kleen. Genau so hoch oder dick oder dünne — kannste ja alles nich anpacken." Fragt da doch der Sohn: „Wie schreib ich denn ‚NSU Gelände-Max'?" Sagte die Tante: „Am besten ooch kleen, denn wenn de die anpackst, kriegste von deinem Vata eene geklebt!" *Ingeborg*

Berichtigung (Sechstagefahrt-Ergebnis)

Im zweiten Sechstagebericht ist uns ein Irrtum unterlaufen: der auf Seite 648 im Bild gezeigte MZ-Fahrer Uhlig gehörte, wie viele unserer Leser inzwischen festgestellt haben werden, nicht zur „MZ-Equipe", sondern der Düsseldorfer startete, wie stets, als westdeutscher Einzelfahrer. Sein Ausfall am 5. Tag geht aber demnach auch nicht auf das mitteldeutsche Konto (S. 649); tatsächlich hatte die mitteldeutsche Vertretung in Schweden nur einen Ausfall = 4,5% der Gestarteten. *S. R.*

Adresse gesucht

Unsere Leser wissen fast alle, daß sie ihre Adresse nicht nur auf dem Briefumschlag, sondern auch auf dem Briefbogen selbst angeben sollten, wenn sie vermeiden wollen, daß die Beantwortung ihrer Fragen entweder verzögert oder gar unmöglich gemacht wird. Leser H. König wußte es anscheinend noch nicht. Bitte noch mal melden, es gibt Honorar!

Es geht weiter

Die Würfel über das zukünftige Schicksal von Norton und den anderen im AMC-Konzern vereinigten britischen Motorrad-Marken sind gefallen: es geht weiter!

Nachdem sich zunächst die britische Suzuki-Niederlassung dafür interessierte, die Schwierigkeiten bei AMC, die zur Anforderung eines staatlichen Treuhänders geführt hatten, durch eine Kapitalspritze zu beheben, stieg nun Villiers ein. Besser gesagt die Manganese Bronze Holdings Ltd., eine Tochtergesellschaft von Villiers. Es wurde eine neue Gesellschaft gegründet, die den Namen „Norton-Matchless Ltd., London" führt. Gebaut werden sollen von ihr weiterhin Motorräder der Marken Norton, Matchless, AJS, James und Francis-Barnett, wobei zunächst die vorliegenden Exportaufträge vordringlich ausgeliefert werden sollen (AMC hatte schon bisher einen guten Markt vor allem auch in Nordamerika).

Die beiden Direktoren der neuen Gesellschaft kommen von der Manganese Bronze Ltd. bzw. von Villiers, aber nach wie vor sind auch führende Techniker von Matchless in der Produktion und im Verkauf tätig.

Die Ersatzteilversorgung für die in aller Welt laufenden Motorräder der traditionellen britischen Marken dürfte damit ebenfalls gesichert sein.

Zu hohe und zu niedrige Schnitte

Nachdem in letzter Zeit allenthalben Klagen über den zu niedrigen 40er Schnitt bei unseren Straßenzuverlässigkeitsfahrten zu hören waren, hier die andere Seite: Ein Gespräch mit einem Genfer Motorradhändler, der sich wohl auskennt, ließ uns von den Klagen der Franzosen erfahren. Denen sei der 60er Schnitt zu hoch, welchen sie sogar des Nachts vorgesetzt bekämen. Und deshalb würden immer mehr von ihnen zu Hause bleiben. Jedoch, ob sie sich bei uns viel wohler fühlten? So oder so müßten Strecke und Schnitt im richtigen Maße aufeinander abgestimmt sein. Allerdings ist es dann für den Veranstalter leichter, der seinen Schnitt aufgrund seiner Strecke frei wählen kann, als für den, der nicht einmal seine Strecke entsprechend dem ihm genehmigten Schnitt auswählen darf. *B. R.*

Werner Lewandowski †

Er hatte in Berlin und in der Bundesrepublik viele Freunde, denn er war selbst das, was man einen guten Kameraden nennt. So war es eine sehr böse Nachricht, die uns von dem unglücklichen Sturz mit seinem Gespann während der Hessen-Rheinland-Nürburgringfahrt erreichte. In einer Kurve bei Kassel fuhr er auf einer frisch gestreuten Straße durch eine Hecke eine Böschung hinunter. Obwohl das Tempo nicht zu hoch war, schlug er aber so unglücklich auf einen Stein auf, daß er zwei Tage darauf an den erlittenen Verletzungen starb. Mit dem fröhlichen und immer frischen Werner Lewandowski, der am 16. Oktober 40 Jahre alt geworden wäre, ist ein Teil Berliner Motorradgeschichte von uns gegangen. Er war Inhaber des Goldenen Motorsportabzeichens, hatte zahlreiche Erfolge bei Zuverlässigkeits- und Langstreckenfahrten, und mit seinem niedrigen BMW-Gespann war er Klassensieger beim 24-Stunden-Rennen auf der Avus und bei den Avus-Zuverlässigkeitsfahrten. Sein Element waren die Straßenfahrten, und es ist unbegreiflich, daß nun ausgerechnet dieser sichere Fahrer nicht mehr bei uns ist. *Klacks*

Nachwuchs

Wir bringen Bilder zum Thema „Kleinkinder und Motorräder" immer nur mit heftigem Zögern — alldieweil wir im Anschluß an eine solche Veröffentlichung immer mit einer Flut weiterer solcher Bildchen rechnen müssen. Aber das nebenstehende erschien uns doch besonders reizend. „Der Artikel ‚Dichtungsprobleme' war ihm noch nicht ganz klar geworden!" schrieb der Vater dieses anderthalbjährigen Nachwuchslesers dazu.

TERMINE... TERMINE...

Stahlberg-Geländefahrt verschoben

Die Sportabteilung des DMV gibt folgende Mitteilung: Infolge behördlicher Genehmigungsschwierigkeiten mußte die Stahlberg-Geländefahrt der Motorsport-Vereinigung Hammelbach/Odenwald auf den **6. 11. 1966 verschoben** werden. Ausschreibungen bitte entweder beim DMV, Deutscher Motorsport-Verband e. V., 6 Frankfurt/Main, Wiesenhüttenstraße 10, oder bei der Motorsport-Vereinigung Hammelbach/Odenwald, anfordern.

Großer Sport in der Lünburger Heide 5./6. 11. 1966

Nachdem die Deutsche Trial-Meisterschaft 1966/1967 am 8. und 9. 10. in Garmisch und Holzkirchen ihren Anfang nahm, finden die nächsten Läufe am 5. 11. in Lüneburg und am 6. 11. in Uelzen statt. Startort für Lüneburg ist das Forsthaus Böhmsholz westlich von Lüneburg (auf der Deutschen Generalkarte 1:200 000 zu finden), Startort für das Trial in Uelzen ist der kleine Ort Velgen. Beide Trials finden in der schönen Landschaft der Lüneburger Heide statt, und es lohnt sich, einen Herbstausflug zu diesem Ereignis zu machen. Wahrscheinlich wird sich dort wieder ein großer Teil sportbegeisterter MOTORRAD-Leser ein kleines Motorrad-Stelldichein geben. Der Trialsport hat es verdient. Veranstalter: ADAC-Ortsclub Lüneburg und der MSC Uelzen (ADAC).

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr, 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbruck, Albbruck (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD" erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test". In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport", Motor-Revue + Europa-Motor", „Flug-Revue", „lastauto — omnibus", „mot/Auto-Kritik", „Die Auto-Modelle", „Reiseheft" und „Der Motor-Test". Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. 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: jährlich 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 207 14. — Anzeigenverwaltung: Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.

ERSATZTEILE

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

Ersatzteile – Zubehör
Kreidler – Hercules – Zündapp
– Versand nach allen Orten –
Verlangen Sie nicht die Ware verteuernden Kataloge!
Schreiben Sie, bitte, was Sie benötigen unter Angabe von Type, Baujahr, Rahmen- u. Motor-Nr.
Als Fachleute senden wir Ihnen dann schon das Richtige.
7 u. 10 PS Rennsätze für alle Typen
FAHRZEUG VOLLRATH
Inh. Hans Ebert, 87 Würzburg
Kranenkai 2 – Ruf 51378

Achtung Motorradfahrer! Motorrad- und Roller-Ersatzteile für alle Fabrikate, neu u. gebraucht. **Karl-Heinz Ackmann,** Motorrad-Ersatzteillager, 4962 Obernkirchen, Rintelner Straße 18, Telefon 2019, vorm. Laubscher, Stuttgart.

ITAL. MONTEURKOMBI

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

RENNBRILLEN

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

Fospaic GS 11, L 45, TT 1 in Leder. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 07 11 — 24 57 07.

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 51 569

STURZHELME

Engl. Sturzhelme
Gratis-Katalog „St" anfordern beim Importeur:
K. H. Meller, 2 Hamburg 22
Winterhuder Weg 58–62

Römer Sturzhelme
die meistgetragenen –
die 1 000 000fach bewährten
Neuer Katalog 1966/67
Hans Römer, 791 Neu-Ulm
Postfach 189

ZÜNDANLAGEN

Achtung Straßenrennfahrer!

Meine Zündanlage BC 6/18 ist jetzt wieder lieferbar. Die BC 6/18 ist eine der ganz wenigen kontaktlos gesteuerten HKZ-Zündanlagen, die für Privatfahrer erhältlich sind. Machen Sie einen Versuch, Sie werden erstaunt sein, wie sauber Ihr Motor hochdreht und wieviel Zündungsschwierigkeiten entfallen. Nachstellung der Zündung wird überflüssig. Komplette Anlage 240.— DM.
Wolfgang Kröber, 5406 Winningen, Wilhelmstraße 27

TAUSCH

Suche guterhalt. Motorräder jeder Marke. Bis 650 ccm. Zahle bis sfr 600, **od. tausche** gegen DKW 250 ccm, fahrbar, Jahrg. 57. Ernst Friedrich, CH-3257 Grossaffoltern, Gemeindehaus, Schweiz. 51 557

Tausche wertvolle Kameraausrüstung geg. Honda CB 250 od. Hercules GS 50, BMW 500, Norton 650 SS, Bauj. 62, BSA oder AJS. Wert der Kameraausrüstung ca. DM 2000.—. Walter Neumann, 795 Biberach, Freiburger Straße 3. 51 646

Tausche: Neue Vespa 50 N gegen schwere Maschine. Zahlungsausgleich. K. Kahrmann, 64 Fulda, Tränke 27. 51 692

STELLENGESUCH

18jähriger Landmaschinenschlosser, in ungekündigter Stellung, sucht Stelle in der Motorradbranche für sofort oder später. Zuschriften unter M 4997 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 668

MB Rennverkleidung
sportlich schnittig schnell

Honda	50-125-250-450	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

VERSCHIEDENE

RADSPANNEREI – Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder – mit Reparatur für Auto — Motorrad — Moped — Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68 Gitschiner Straße 64, Ruf 61 28 58

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

Rennöle, Sturzhelme, Kettenfett, Brillen, Yamaha-Anzüge, Lenker/Stumel, Reifen etc. liefert Motorradhaus **R. Waiblinger,** 7401 Tübg.-Lustnau, Zundelstr. 5

Kleinkraftrad bis 50 ccm (Kreidler, Hercules oder Zündapp), gut erhalten, zu kaufen gesucht. Heinz-Peter Ersfeld, Wasserhess, Post Uckerath (5201). 51 673

Verkaufe oder tausche orig. Cross-Grasb.-Bultaco 200 ccm, 29 PS, DM 1400.—, oder Cross-Masch. R. Junker, 4771 Lohne. 51 611

Verkaufe Adler MBS 250, TÜV 1968; **Horex Imperator 500,** TÜV 1968; **Kreidler 3,6 PS,** ohne Brief, alle Ia; Zylinder Imperator 450 DM 50.—; Regina LM à DM 17.—; 1 Regina u. 2 Rahmen u. Motor, zerlegt, DM 100.—. Prucker, 834 Pfarrkirchen, Lindnerstr. 15 b. 51 686

Neue aus der IFMA
Honda, Puch, Yamaha, Maico
verkauft nicht nur, sondern wartet und repariert Motorradhaus **R. Waiblinger,** 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5

VERSCHIEDENES

Horex-Tele, sämtl. Motorteile von 250 ccm Max, Max-Gabel u. Versch. verk. Ernst Schindler, 85 Nürnberg, Leonhardstr. 18. 51 539

350er-Kurbelwelle mit Kolben u. Zylinder, R 3-Nockenwelle für Imperator gesucht. R. List, 75 Karlsruhe, Auf d. Lohn 6 a. 51 592

Geländemaschinen:
Wegen Aufgabe des Geländesports verkaufe ich in einwandfreiem Zustand: **Honda-Scrambler 250 ccm** (viel Zubeh.), Puch MC 282 ccm, 1 Horex-Gabel, umgeb. von Oesterle, 1 sehr leicht. Spez.-Anhänger für 1—3 Masch., evtl. Teilzahlg. Horst Ziehn, 7522 Philippsburg, Goldwäscherstraße 25. 51 582

Suche für KS 601 eine kompl., gute Auspuffanlage und für Steib S 500 L ein gutes Laufrad (gebremst). Fritz Meyer, 2831 Blockwinkel üb. Bassum 33. 51 640

Motorradfahrer finden liebevolle Aufnahme in Kinheim-Kindel (Mosel) bei Johann Nilles. Übernachtung und reichhaltiges Frühstück, gute Weine, niedrige Preise, Garage. 51 649

Auf vielfachen Wunsch weitere Treffen in der Motorradbar, Gießen, Marburger Straße 146, Tel. 3 13 37, jeweils ab 19 Uhr: 29. 10., 26. 11., 17. 12. 66, 28. 1., 4. 3., 1. 4., 29. 4., 20. 5., 3. 6. 67. 51 542

Welcher Motorradfahrer in der Schweiz
(Alter ab 25 J.) möchte mit anständigem Herrn Sportkameradschaft schließen? Ihre Antwort wird diskret behandelt. Zuschr. unter M 4998 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 669

Verkaufe BMW R 71, Bauj. 1938, 750 ccm, Motor defekt, Preisidee DM 250.—, 1 SW TR Geländesport, Boot beschädigt. **KS 601,** Öldruckbremse, ca. DM 80.—. Suche alte engl. Maschine. Gerd Körner, 61 Darmstadt-Arheilgen, Brüder-Grimm-Straße 9. 51 650

Adler MB 250, Farbe: schwarz/silber, TÜV Aug. 68, Chromlampe, hochgezogene Auspuffanlage, außenliegende Zündspulen, neu: Lack, Kette, Kolben, Zündung u. a., Verhandlungsbasis: DM 470.—.
Ford 12 M, 1959, Farbe: elfenbein/schiefergrau, TÜV 5. 68. Neu: Schiebedach, Bremszylinder, Bremsbeläge, Kupplung u. a., AT-Motor ca. 35 000 km (Rechnung). Extras: Talbotspiegel, Fanfaren, elektr. Waschanlage, UKW-Radio u. vieles mehr. Verhandlungsbasis: DM 1500.—. Schriftl. Absprache mit Gerd Huß, 5480 Remagen a. Rh., Wässigertal 22. 51 575

Achtung Motorradtreffen Edesheim! Jetzt wie üblich jeden 2. Samstag im Monat in 6733 Haßloch (Pfalz), Wirtschaft Stamer, am Rennplatz, ab 19 Uhr. 51 705

---

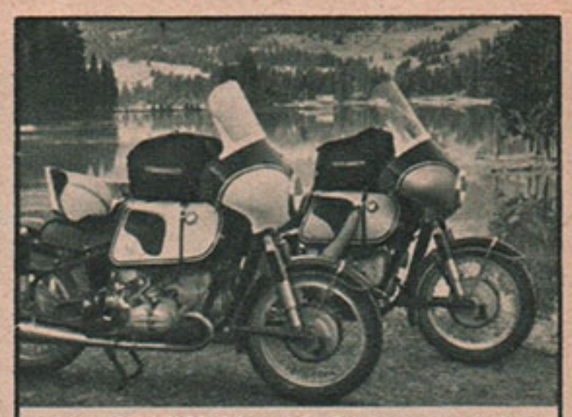
dico -NACHRICHTEN NR. 65
MIT „PFIFF"

Verkaufen ist mitunter leicht,
wenn's auch zum Dienst am Kunden
nicht mehr reicht.
Was nützt der beste Anzug auch,
hast du ein großes Loch am Bauch.

Wir bieten unseren Kunden:
Spezial-Reinigung für Belstaff-Trialmaster u. Barbour-Anzüge DM 8.–
anschließende Imprägnierung des kompletten Anzuges DM 22.50

Auch werden selbstverständlich die Reparaturen an Bekleidungsstücken ausgeführt.
Lieferung wie gewohnt: Prompt und preiswert.

Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker
Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 – Tel. 07150/8191



HEINRICH-Verkleidungen und Kraftstofftanks sind zweckmäßig und zeitlos formschön
zu beziehen vom Herst.: **Karl Heinrich, 7034 Maichingen** bei Sindelfingen, Hanfäckerweg 13, Tel. 8 27 28 Böblingen

---

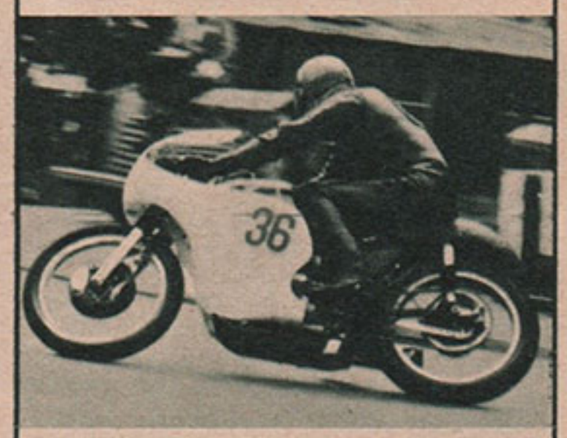
Kunststoffboote
Motor- und Segelboote

zum Selbstbauen nach der Voss-Methode
auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre **polyester + glasseide** mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von
CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. V49
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

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

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

Inge Rogges TT - Kalender



11.80+1.– DM Versandkosten bei Vorauskasse, sonst Nachnahme. Format DIN A 3, 29,5×42 cm, 14 Blatt, Kunstdruckpapier. — Zu beziehen durch
Verlag Motor-Publizistik
Hans Ehlert, 7073 Lorch,
Postfach 10, Telefon 07172/579

Anzeigenschluß
für Heft 24/66
ist am
3. Nov. 1966

DAS MOTORRAD