

DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

Suzuki 250-Fahrbericht

**Anscheidt
Weltmeister!**

**Das
Trialjahr
begann**

**Der Rhön-
Bergpreis**

**Die Jawa-
Geschichte**



23

DM 1.20 • 48. Jahrgang • 5. November 1966

Österreich S. 8.80
Niederlande Hfl. 1.50

Schweiz Fr. 1.40
Italien L 250

Dänemark dKr. 3.50
Schweden Skr. 2.35 inkl. oms.

Printed in Germany
US \$.50

Festliche Geschenke für Motorrad- Freunde!

Ernst Leverkus So fährt man



Motorrad

MOTORBUCH VERLAG

Ernst „Klacks“ Leverkus
So fährt man Motorrad

Wenn „Klacks“ seinen Freunden etwas über Motorradfahren erzählt, dann darf man sicher sein, daß das Hand und Fuß hat und nützlich zu wissen ist. Und daß neben seinen sachlichen Ausführungen auch der Humor und der sacht erhobene Zeigefinger nicht zu kurz kommen, das wissen seine Freunde, die gerade diese Art seiner Sprache besonders schätzen. Aus seiner eigenen jahrelangen Motorradpraxis und seiner Arbeit als Redakteur an der Zeitschrift „Das Motorrad“ weiß er manches zu berichten, das jeden wahren Motorrad-Freund erstaunen und begeistern wird. Und daß sich das aus diesem Buch geschöpfte Wissen dann für die eigene Fahrpraxis bestens verwenden läßt, ist selbstverständlich. Ein interessantes Buch für jeden, der „seinen“ KLACKS immer griffbereit haben möchte, um immer wieder neue Gedanken daraus aufzugreifen.

188 Seiten. Zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Diagramme, Ganzleinen

DM 16.80

Die Deubel/Hörner-Story: Sieg und Niederlage

Der packende Bericht von den großen Läufen der viermaligen Weltmeister auf den berühmten Rennstrecken, der spannungsgeladene Kampf um die Zehntelsekunden des nahenden Sieges — Max Deubel selbst erzählt von diesen dramatischen Momenten, die er mit seinem Seitenwagenfahrer Erwin Hörner erlebte. Ein Buch, das die rechte Renn-Atmosphäre vermittelt und den Freund des Motorrad-Sports begeistert wird.

Jeder Band mit den handsignierten Fotos der viermaligen Weltmeister. 235 Seiten, 117 Fotos auf 58 Kunstdrucktafeln, 10 Streckenpläne, Aufstellungen der Deutschen Meisterschaften 1954—1964 und der Rennerfolge von Max Deubel und Emil Hörner, viele Zeichnungen, Ganzleinen

DM 19.80

Internationaler Motorradsport- Bildkalender 1967

Hans-Georg Anscheidt, ein erfolgreicher deutscher Motorradrennfahrer, ist Initiator und Herausgeber dieses Bildkalenders, an dem die besten europäischen Sportfotografen mitgewirkt haben. In 25 teils farbigen Großaufnahmen im Format 30 x 42 cm bringt dieses aktuelle Bildwerk einen Querschnitt durch das Motorrad-Geschehen des Jahres 1966: Straßenrennen, Geländefahrten, Moto Cross und Trials, wie sie nicht nur jeden eingefleischten Motorrad-Fan, sondern jeden Sportfreund begeistern werden.

Gesamtformat 40,5 x 43 cm, fester Rücken, dreisprachiger Text, DM 15.80

Geröll, Motoren, feine Kerle

Alljährlich im Herbst treffen sich die Motorradfahrer aus vielen Nationen zu diesem spannungsgeladenen, sechstägigen Leistungsvergleich. Der bekannte Journalist Robert Poensgen war als aktiver Fahrer und Beobachter überall dabei und schrieb für seine Freunde das packende Buch der „Six-days“. Es schildert den Ablauf der zwölf Sechstagesfahrten nach dem zweiten Weltkrieg, an denen deutsche Nationalmannschaften neben einem Heer tapferer Privatfahrer um Gold-, Silber- und Bronzemedallien und um die wertvollen Mannschaftspreise kämpften. In einem umfangreichen Tabellenenteil sind Mannschaftsaufstellungen, Einzelerfolge, Starterzahlen und Ausfallquoten festgehalten — bis ins Jahr 1925 zurück.

Zweite, verbesserte Auflage, 298 Seiten, über 100 Fotos

DM 14.80



Sie erhalten alle Bücher mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt einsenden) umgehend und 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. _____ DM _____

Expl. _____ DM _____

Expl. _____ DM _____

Expl. _____ DM _____

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

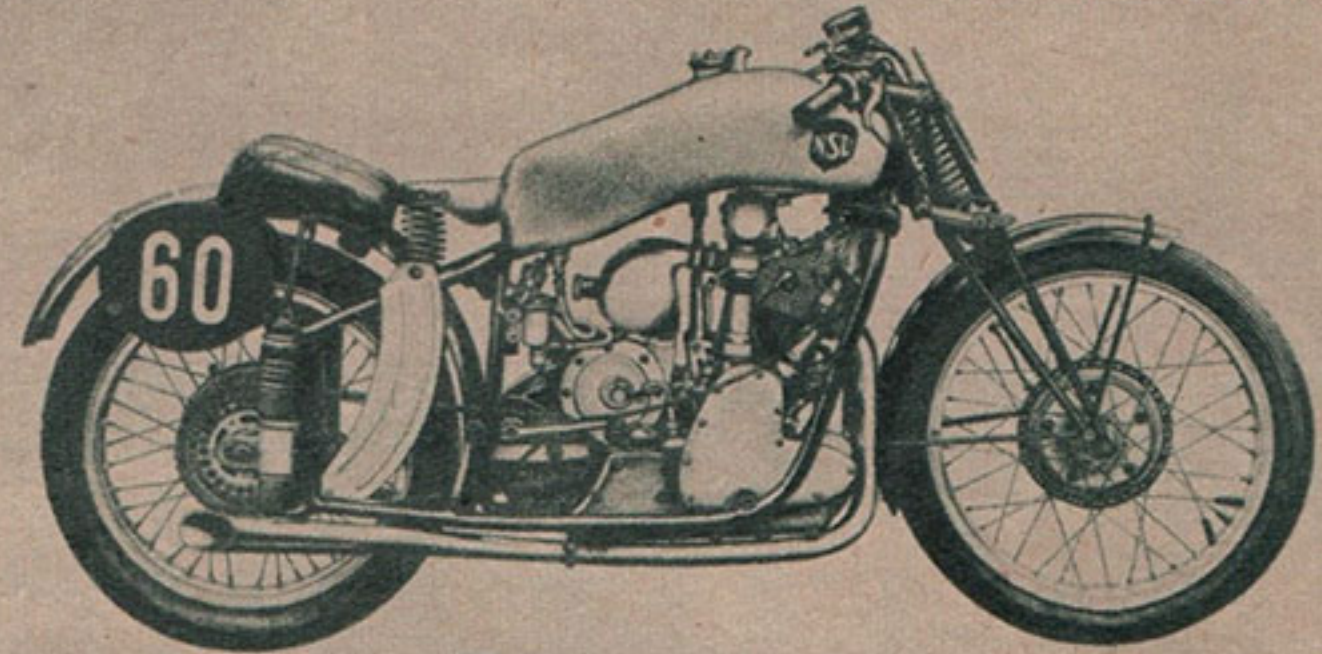
Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____

MR 23/66

Helmut Krackowizer
Eine Typengeschichte
der dreißiger Jahre



DIE KLASSISCHEN RENNMOTORRÄDER

Etwas Besonderes für alle Freunde historischer Rennmaschinen:

Helmut Krackowizer

DIE KLASSISCHEN RENNMOTORRÄDER

Eine Typengeschichte der dreißiger Jahre

Mit dieser neuen Bildmappe liegt jetzt auch eine Typengeschichte der Rennmotorräder vor, die jeden Motorradfreund begeistern wird. Die Bleistifttechnik dringt bis ins letzte Detail vor und verdeutlicht Rasse und Klasse von Maschinen wie: AJS 350 R 7 1938, Benelli 250 1939, BMW Kompr. 550 1938/39, DKW 250 ULD 1937/38, Husqvarna 500 2-Zyl. 1935, Moto Guzzi 250 1935/37, Motosacoche 350 M 35 1928, Norton 350/500 1937, NSU 350 Kompr. 1939, Puch 250 mit Ladepumpe 1931, Rudge 250 „TT-Replica“ 1934, Velocette KTT MK VIII 1939.

Bildmappe in Großformat 485 x 385 mm. 12 Bildtafeln. Einfarbiger Offsetdruck. Jedes Blatt mit Beschreibung des abgebildeten Modells und Motor-Detail-Zeichnung. Zweifarbiger Umschlag, lackiert

DM 19.80

MOTORSPORT-SCHALLPLATTEN

25-cm-Langspielplatten, 30 Minuten Laufzeit, 33 1/3 UpM jede Platte DM 13.50

- Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1966
- Großer Preis von Deutschland — Solitude 1964
- Großer Preis von Deutschland — Nürburgring 1965
- Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1963
- Großer Preis von Deutschland — Solitude 1962
- Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1961
- Großer Preis von Deutschland — Solitude 1960
- Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1959

Jede Platte DM 13.50

Das Motorrad-Jahr 1959

Ein Querschnitt durch die großen Veranstaltungen 1959. Zwei 20-cm-Langspielplatten, 33 1/3 UpM, zusammen DM 15.—



Rasante Reportagen von den dramatischen Ereignissen auf der Piste, in den Kurven, am Start und am Ziel. Reportagen und Interviews, wie sie echter nicht sein können. „Klacks“ Ernst Leverkus weiß, was seine Freunde von ihm erwarten. Deshalb schuf er mit diesen Reportagen Schallplatten, die alle Freunde des Motorrad-Sports immer wieder begeistern werden.

Nebenstehende Platten sind lieferbar:

85 große Rennmaschinen in Wort und Bild beschrieben

John Griffith / Siegfried Rauch
Die berühmten Rennmotorräder

Es gibt viele Bücher über Autos — über Motorräder aber nur wenige. Um so mehr werden die vielen Motorradsportfreunde von diesem Buch begeistert sein. Obering, Siegfried Rauch, der das in England herausgekommene Buch „Famous Racing Motorcycles“ von John Griffith übersetzte und ergänzte, hat sein Leben lang mit Motorrädern verbracht. Als Fachjournalist hatte er vor und nach dem Kriege Gelegenheit, fast alle die in diesem Buch vorgestellten Rennmaschinen in Aktion zu erleben. Mit allen technischen Details, wichtigen Daten und Siegen sind hier 85 berühmte Rennmotorräder, die erfolgreichsten und interessantesten ihrer Zeit, in Katalogform zusammengefaßt.

2. wesentlich erweiterte Auflage, jetzt in Ganzleinen — 176 Seiten, über 160 Abbildungen, DM 16.80



kostenlos

wenn Sie uns nachstehenden Gutschein einsenden.

Bitte schreiben Sie an:

MOTORBUCH 7 STUTTGART 1, POSTFACH 1370

GUTSCHEIN für Motorbuch-Katalog 67

Bitte senden Sie ihn mir sofort — meine Adresse:

INHALT

	Seite
Wird es deutsche Rennmaschinen geben?	697
Letzter Lauf zur Straßenweltmeisterschaft: Anscheidt Weltmeister!	698
DAS MOTORRAD fuhr: Suzuki 250 ccm T 20, Sechsgang	699
Rhön-Bergpreis	702
Die Jawa-Geschichte (I)	704
Geröll und Wurzeln als Auftakt zur Deutschen Trialmeisterschaft	706
Mit dem Wind über die Rhön	708
Int. Sandbahnrennen in München	709
Neuer Amal-Ringschwimmervergaser	710
Die Gebrauchtkauf-Lotterie	711
Was so alles bricht und reißt	712
Richtig Metallkleben	713
DAS MOTORRAD baut am Motor HONDA CB 450 (7)	714
Nach der TT	716
Das Letzte	724

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Die Saison der Trialfahrer hat wieder angefangen. Mit den Trials in Garmisch-Partenkirchen und Holzkirchen begann die Deutsche Meisterschaft 1966/67. Die nächsten Läufe sind am 5. und 6. Nov. in Lüneburg und Uelzen. Dies ist „Alt-Trialmeister“ Günter Sengfelder in Garmisch. Foto: Blumenthal

Rücktitel:

Es wäre wohl ungerecht geblieben, wenn die FIM die Disqualifikation von Fritz Scheidegger bei der TT aufrechterhalten hätte! Die Vernunft und Gerechtigkeit brachen sich Bahn: Fritz ist nun nachträglich zum Sieger der Seitenwagen-TT 1966 erklärt worden und Max Deubel ist Zweiter. Selbstverständlich ist der Max mit dieser Entscheidung einverstanden, schließlich hatte er nicht protestiert, sondern die Treibstoff-Firma Shell in England. Foto: Volker Rauch

Wird es deutsche Rennmaschinen geben?

Auch 1967 wird voraussichtlich das Interesse am Motorradrennsport unvermindert anhalten bzw. sogar noch weiter steigen — sowohl die Zuschauer- als auch die Aktivenzahlen werden eher größer als kleiner werden, ungeachtet dessen, daß es überall für die Veranstalter immer schwieriger wird, Rennen auf anderen Strecken als speziellen, nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Kursen durchzuführen.

Daß Honda aussteigt (wie man angeblich vorhatte, falls es gelungen wäre, alle Soloklassen dieser Weltmeisterschaftssaison zu gewinnen) ist unwahrscheinlich. Andererseits steht fest, daß sich im kommenden Jahr das japanische Aufgebot wohl auch außerhalb Japans durch das Hinzukommen von Kawasaki und Bridgestone eher vergrößern wird. Was die in Frage kommenden italienischen Firmen (vornehmlich MV Agusta, Gilera und Benelli) bezüglich des Renneinsatzes tun werden, ist bisher noch nicht publiziert worden — zumindest daß Conte Agusta, nachdem er jetzt mit einer italienischen Maschine und einem italienischen Fahrer triumphieren konnte, daheimbleiben wird, ist kaum anzunehmen, und von Benelli erzählt man sich, daß dort an einer 250er Sechszylindermaschine gearbeitet wird. Auch bei den Engländern wird es weitergehen: da wird gerade bekannt, daß Colin Seeley den gesamten Bestand an Rennmaschinenteilen der AJS/Matchless 7 R und G 50 sowie Norton Manx von AMC übernommen hat, in Kürze mit der Eigenfertigung dieser Ersatzteile beginnen und wahrscheinlich schon im nächsten Jahr auch neue komplette Rennmaschinen liefern wird. Dazu kommen vielleicht einige konkurrenzfähige Zweitakter aus England, die neuen Huskies und nicht zuletzt auch 125er und 250er Bultacos — ganz allein werden die Japaner bei den internationalen Straßenrennen jedenfalls nicht sein, und von den genannten Marken wird es zweifellos auch da und dort production-racer geben, mit denen das Material der Privatfahrer modernisiert werden kann.

Die Frage liegt nahe, ob denn Aussichten bestehen, daß in absehbarer Zeit, d. h. also möglichst schon im kommenden Jahr, auch wieder deutsche Motorradmarken in den internationalen Kampf bei Straßenrennen eingreifen — oder daß wenigstens aus deutschen Fabriken production-racer käuflich sein werden, mit denen Privatfahrer Chancen hätten, gegen die käuflichen Rennmaschinen der ausländischen Hersteller anzutreten.

Was das Eingreifen deutscher Marken in den internationalen Kampf auf den Hochgeschwindigkeitspisten betrifft, so wäre es sicher falsch, Hoffnungen zu wecken — gar schon welche, die 1967 realisiert werden könnten. Am ehesten käme da ja Kreidler für eine Wiederaufnahme der offiziellen Rennbeteiligung in der 50 ccm-Klasse in Betracht. Aber nach allem, was man aus Kornwestheim bzw. Zuffenhausen hört, ist damit vorläufig nicht zu rechnen. Zwar ruht offenbar die Arbeit an der Weiterentwicklung der Rennmotoren nicht, aber mit Rücksicht auf die Serienentwicklung bzw. die zur Verfügung stehende Personalkapazität kann sie derzeit nicht forciert werden. Ob zu einem späteren Zeitpunkt — niemand kann es heute mit Bestimmtheit sagen.

Bei BMW, als dem Träger der motorischen Basis für die Mehrzahl der Gespannfahrer, ist die Situation noch krasser. Mit der Entwicklung und Fertigung neuer Rennmotoren (oder gar ganzer Rennmaschinen) ist heute in Milbertshofen weniger zu rechnen denn je. Das könnte vielleicht anders werden, wenn insgesamt eine Kapazitätsausweitung möglich würde (wie wir sie im letzten Heft andeuteten) — aber welches Gewicht man dann an verantwortlicher Stelle dem Rennsport und der Rennmaschinenentwicklung beilegen würde, ist völlig unklar. Schließlich ist ja auch hier nicht nur die räumliche und maschinelle Kapazität ausschlaggebend, sondern noch mehr die personelle. Und nicht zuletzt die finanzielle Frage: Bei BMW müßte ja die Rennentwicklung ganz neu aufgezo-gen werden — die dafür benötigten Mittel sind erheblich, vielleicht erheblicher als sie selbst der zu erwartende Prestigegewinn durch weltweite Rennerfolge rechtfertigen würde.

Bei Zündapp wird man sich ohne Zweifel auch in Zukunft ausschließlich dem Geländesport verschreiben und sich von reinen Rennentwicklungen fernhalten wollen. Und ob man, nach der Verschmelzung der beiden Nürnberger Motorradbetriebe, bei Sachs Ambitionen hat, den Markennamen außer im Geländesport in kommenden Jahren auch durch Erfolge im internationalen Straßenrennsport herauszustellen — etwa im Hinblick auf das lockende Amerikageschäft —, ist vorläufig auch nicht mehr als eine vorsichtige Frage.

Wo aber keine Rennmaschinen für Werksfahrer gebaut werden, gibt es auch keine production-racer. Oder doch? Anscheinend beschäftigt man sich bei Maico derzeit intensiv mit einer wirklich konkurrenzfähigen Privatfahrer-Rennmaschine, aufbauend auf dem bewährten (natürlich entsprechend zu modifizierenden) Doppelrohr-Fahrwerk und dem im Moto Cross erfolgreichen 250er und 350er Einzylinder-Triebwerk. Vielleicht bietet hier auch der neue 125er Drehschiebermotor Ansätze für eine Rennentwicklung. Sofern allerdings nicht alle solche Pläne die Möglichkeiten von Maico übersteigen, wo ja schon die Wünsche nach Gelände- und Moto Cross-Maschinen nicht ohne Hemmnisse und lange Verzögerungen zu erfüllen sind, und wo außerdem nicht unbedeutliche Weiterentwicklungen sowohl am Motor wie am Getriebe erforderlich sind, um die 250er- und 350er-Maschinen in Zukunft konkurrenzfähig zu halten.

So bleibt also die Frage offen, ob nicht dort, wo man schon bisher dem Sport mit Motorrädern sehr aufgeschlossen war und die ihm innewohnende Propagandawirkung kannte und nutzte, Überlegungen angestellt werden könnten, die die Schaffung eines konkurrenzfähigen Privatfahrer-Rennmodells zum Ziel hätten, bei Sachs nämlich und bei Zündapp. Die Aussichten dafür erscheinen uns gering — wenigstens solange, als man bei beiden Unternehmungen dem reinen Straßenrennsport grundsätzlich ablehnend gegenübersteht. Aber wenn schon keine Hoffnungen auf käufliche Rennmaschinen von diesen deutschen Marken bestehen — einer Sportart sollte man sicherlich dort außer dem reinen Geländesport seine Aufmerksamkeit widmen: dem Moto Cross. Moto Cross gewinnt mehr und mehr Anhänger in aller Welt, Moto Cross ist eine zukunftsstrahlende Motorradsport-Disziplin. Die Tendenz zu kleineren Hubräumen wird auch in dieser Sportart noch stärker werden — und vielleicht sollte man sich heute auf die bereits national zugelassene 50 ccm Moto Cross-Klasse einstellen, um auf die vielleicht ebenfalls eines Tages kommende internationale 125er-Klasse rechtzeitig vorbereitet zu sein? S. R.

Letzter Lauf zur Straßen- weltmeisterschaft in Japan

Anscheidt Weltmeister!



Was ihm während seines Einsatzes auf der Kreidler verwehrt blieb, gelang H.-G. Anscheidt nun in diesem Jahr auf der Suzuki: durch einen zweiten Platz beim letzten Lauf auf dem neuen japanischen Fisco-Kurs am 16. Oktober wurde er Weltmeister der 50 ccm-Klasse. Unser aller Glückwünsche gelten dem Gerlinger, der dafür sorgte, daß wir nun auch in diesem Jahr einen Titel der Straßenweltmeisterschaft nach Deutschland bekamen.

Der Fisco-Kurs, über den wir bereits im Heft 2/66 berichteten, ist 6 km lang und liegt am Fuße des Fuji etwa 100 km westlich von Tokio. Er ist dank seiner breiten Bahn und seiner stark überhöhten Kurven außerordentlich schnell und wird mit Recht gern mit dem ebenfalls ultraschnellen Kurs von Francorchamps verglichen, auf dem es Phil Read mit der 250er-Yamaha im Juli dieses Jahres gelungen war, die kaum glaubliche Rundenrekordgeschwindigkeit von 199,68 km/h zu fahren.

Trotzdem war dieser 4. japanische Grand Prix nicht das Ereignis, das er eigentlich hätte sein müssen (MOTOR CYCLE NEWS überschrieb seinen Bericht sogar mit „Fisco Fiasco“). Schon in der Besucherzahl kam das zum Ausdruck: am Samstag, als die 350er Klasse gefahren wurde, waren kaum zweitausend Zuschauer an der Strecke — und auch am Sonntag waren es nicht mehr als etwa 25 000 — wirklich ein Fiasko bei einem Fassungsvermögen der Zuschauerplätze von etwa 300 000 Personen! Der eigentliche Grund des mangelnden Interesses war sicher das schon vor geraumer Zeit publizierte Fernbleiben von Honda. Warum man sich dort zu dieser Absage entschied, ist nicht ganz klar — vielleicht trifft es zu, daß es die Verärgerung darüber war, daß man den im wesentlichen von Honda gebauten (angeblich gefährlicheren) bisherigen Grand Prix-Kurs zugunsten des Fisco-Kurses aufgegeben hatte — jedenfalls verschenkte Honda auf diese Weise nicht nur die 50er-Weltmeisterschaft (die noch zu gewinnen gewesen wäre), sondern entwertete auch den dreifachen Erfolg der Yamahas, die die Klassen bis 125, 250 und 350 ccm gewannen.

Für die 50er Klasse waren seitens Suzuki außer Anscheidt die Fahrer Anderson, Katayama, Ito, Ichino und Koshino genannt worden. Als einzige Konkurrenz standen ihnen die Bridgestone-Werksfahrer Tommy Robb, Findlay, Morishita, K. Itoh und Tamada gegenüber — aber man wußte schon vorher, daß sie den Suzukis nicht würden gefährlich werden können.

Besser besetzt war schon die 125er Klasse, und zwar von drei japanischen und einer europäischen Marke: Yamaha wollte mit Ivy, Read, Motohashi

Warum Anscheidt ein zweiter Platz in Japan für die Meisterschaft genügte: Dieses Bild stammt vom vorletzten Lauf dieser Klasse in Monza. Da war Anscheidts Suzuki (4) überlegen. Er liegt hier zusammen mit Taveri (5) und Bryans auf den beiden Hondas, und diese Dreiergruppe ist im Begriff, den bereits überrundeten deutschen (trotz dunklen Sturzhelms) Fahrer Seidl zu überholen. Taveri wollte sich hinter Anscheidt, der einen schlechten Start gehabt hatte, klemmen, wenn der an ihm vorbei war. Auf diese Weise hätte er sich im Windschatten mitziehen lassen und wäre Zweiter geworden. Aber das mißlang, weil in diesem Augenblick Seidl mehr nach der Kurveninnenseite ging, so daß Taveri nicht hinter Anscheidt kam und deshalb erst als Dritter hinter Bryans das Ziel passierte. Wäre er Zweiter geworden, so hätte Anscheidt in Japan den Lauf gewinnen müssen, um Weltmeister zu werden. (Foto V. Rauch)

und Yuzawaya starten, Suzuki hatte Anderson und Katayama für diese Klasse genannt. Als drittes japanisches Team standen die Kawasaki mit Degner (der nicht startete), Simmonds und Araoka im Programm. Als europäische Gegner hatten sie die beiden Bultaco-Fahrer Findlay und Bengtsson.

Für die 250er Klasse erwartete man sich die schnellste Runde des Tages (die dann auch tatsächlich in dieser Kategorie gefahren wurde) — hier repräsentierten Read, Ivy, Hasegawa, Motohashi und Yuzawaya die Yamaha-Streitmacht, denen kein anderes japanisches Team gegenüberstand, wohl aber eine Anzahl europäischer Fahrer: Findlay, Robb und Vincent auf Bultaco, Anderson und Bengtsson auf den neuen Husqvarna und Pagani auf der Aermacchi.

Für den Lauf der 350er Klasse hatte Yamaha dieselben Fahrer wie für die 250er genannt. Für Bultaco sollte wieder Tommy fahren, für Husqvarna Anderson und Bengtsson, für Aermacchi außer Pagani auch Black, und auf Norton-Maschinen schließlich C. Vincent und J. Cooper.

Von diesen vier Läufen war natürlich der der 50er am wichtigsten, weil ja hier die einzige noch fällige Weltmeisterschaft fixiert werden mußte. Die Suzukis waren den Bridgestone, wie erwartet, weit überlegen, und Katayama gewann das Rennen mit 13 Sekunden Vorsprung vor Anscheidt (so daß ihm und Suzuki der Weltmeistertitel gesichert, trotzdem aber ein Japaner auf dem japanischen Kurs Sieger war!). Ganz knapp hinter Anscheidt passierte Anderson als dritter Suzuki-Mann das Ziel, vor Itoh, ebenfalls auf Suzuki — mit zwei Runden Rückstand erst liefen die Bridgestone-Fahrer Robb und Findlay ein.

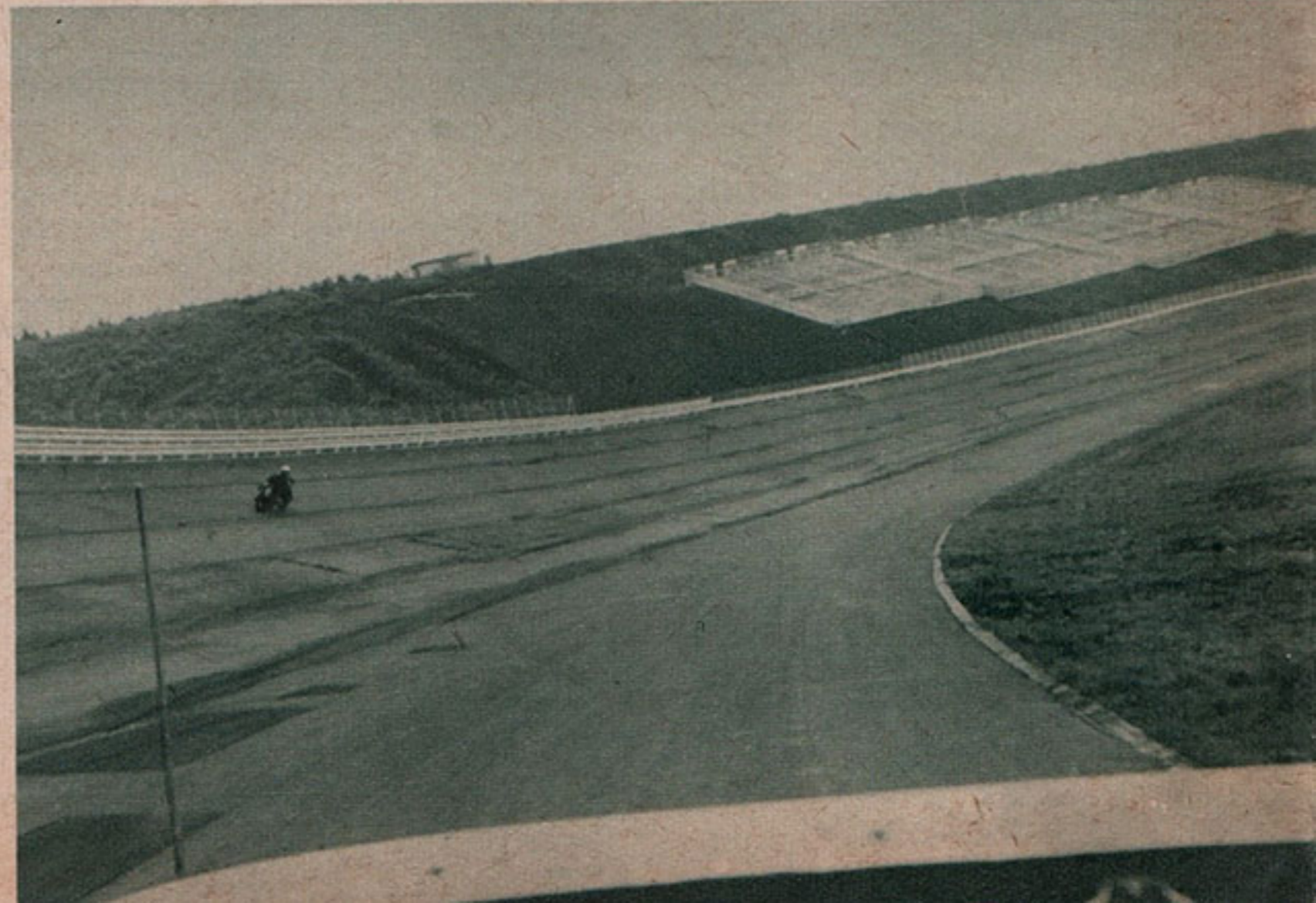
In der 125er Klasse waren weder von Yamaha noch von Kawasaki die Vierzylinder-Maschinen am Start, sondern nur die bekannten wassergekühlten Zweizylinder. Mit einer solchen Kawasaki setzte sich nach dem Start des 125er-Laufes zunächst der Engländer Vincent raketentypisch an (Fortsetzung Seite 719)

Der Fisco-Kurs aus der Vogelperspektive.

(Foto: Motor Cycle Publishing)



Eine der großen überhöhten Kurven des Fisco-Circuits. (Foto: Motor Cycle Publ.)

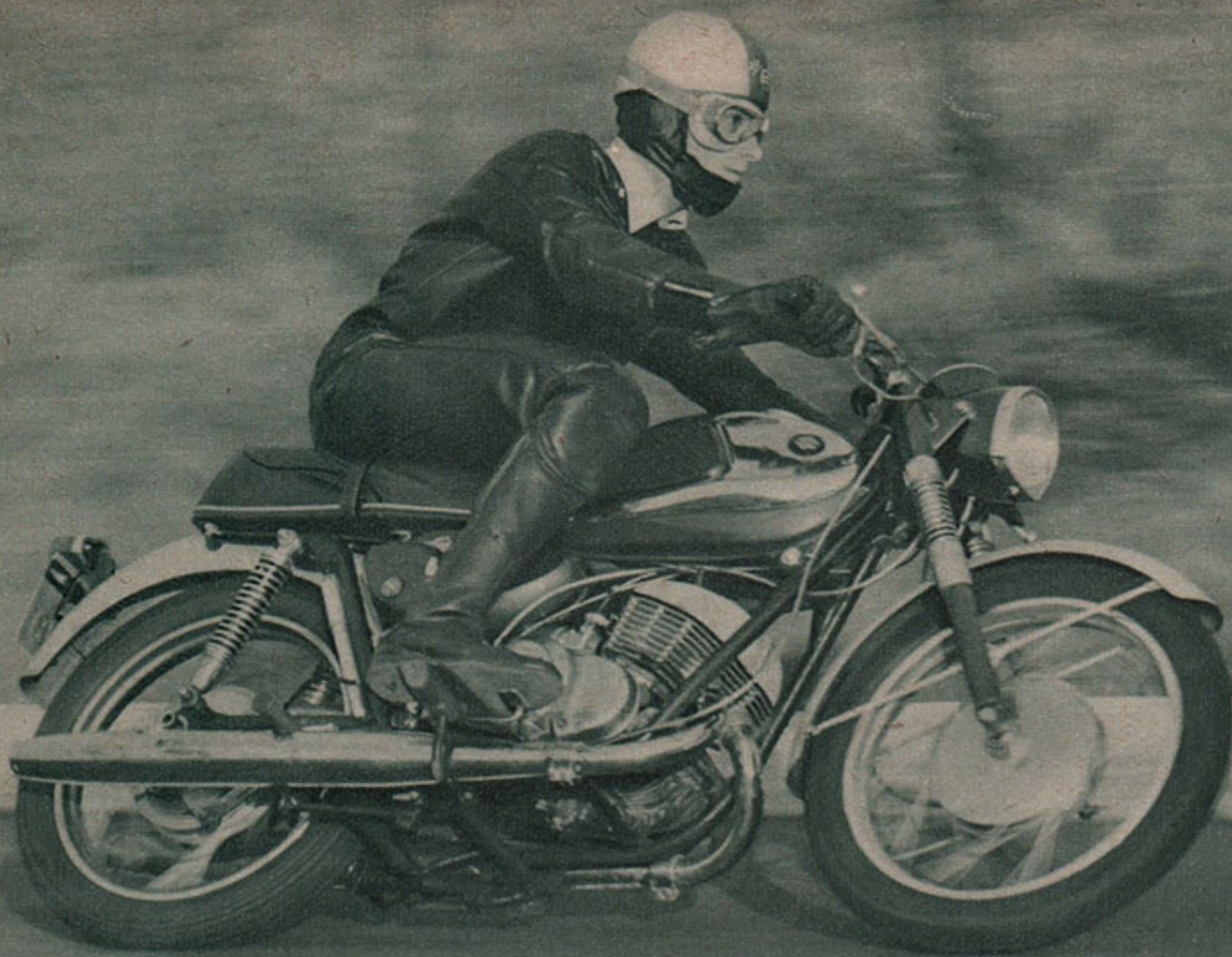


fuhr

eine schnelle 250er

SUZUKI

T 20



Die sagenhaften 29 PS bei 7500 U/min sind SAE-PS britischer Norm. Das heißt, daß die Leistung mit Luftfilter, Ansaugeräuschkämpfung und Schalldämpfer (so wie sie für England und USA zugelassen sind) an der Kurbelwelle gemessen wurde. Vielleicht wären es 26 DIN-PS deutscher Norm, wenn die Zubehörteile auch für Deutschland zugelassen würden. Die 135 kg Leergewicht sind demnach ca. 4,6 kg/PS bzw. 5,2 kg/PS Leistungsgewicht, wodurch zu erklären ist, daß ein normaler Mitteleuropäer zusammengefalet in engem Lederzeug nicht nur schneller als 155 km/h damit fahren kann, sondern daß auch Rundenzeiten über die 22,8 km lange Nordschleife des Nürburgringes zwischen 12:15 (111,7 km/h) und 12:30 (109,5 km/h) möglich waren. Das alles aus 250 ccm einer in großer Serie gefertigten Straßensportmaschine. Die Testmaschine der Suzuki T 20, die über den Importeur für Europa aus Belgien auf den Ring kam. (sie war von einer holländischen Firma zugelassen), wurde demnach die schnellste 250 ccm-Serienmaschine, die ich bis heute auf dem Nürburgring gefahren habe. Vor zehn Jahren war ein Durchschnitt von knapp 95 km/h (14:30) auf dem Nürburgring mit einer 250 ccm-Maschine etwas Besonderes — so haben sich die Maßstäbe inzwischen verschoben. Man könnte sagen, daß die japanischen Mittelklasse-Sportmaschinen zur Zeit auf dem Wege sind, mit ihrer Fahrleistung selbst jene gleichgearteten großen Sport-Motorräder mit 500 ccm und mehr Hubraum zu distanzieren, deren Väter in den

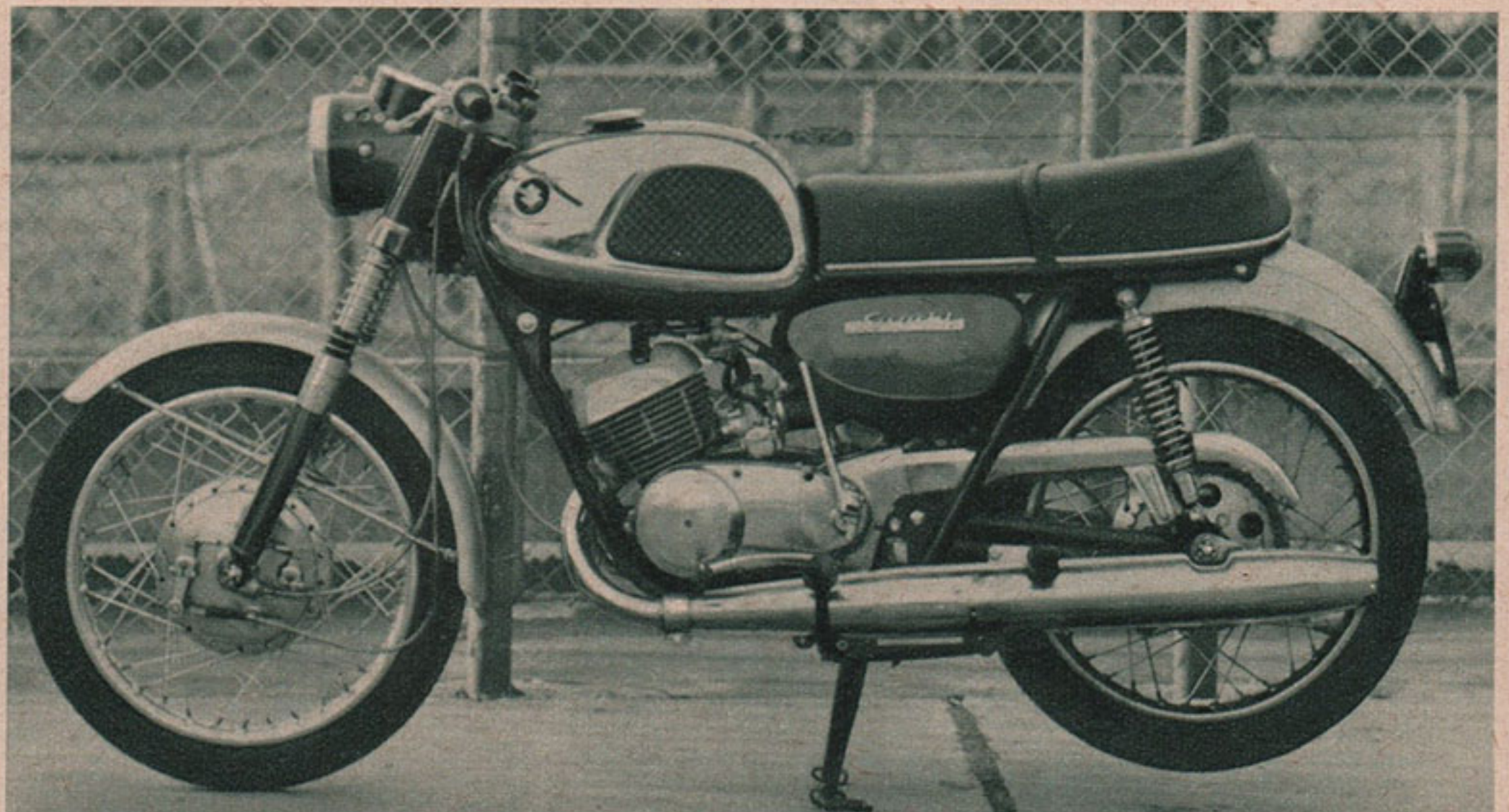
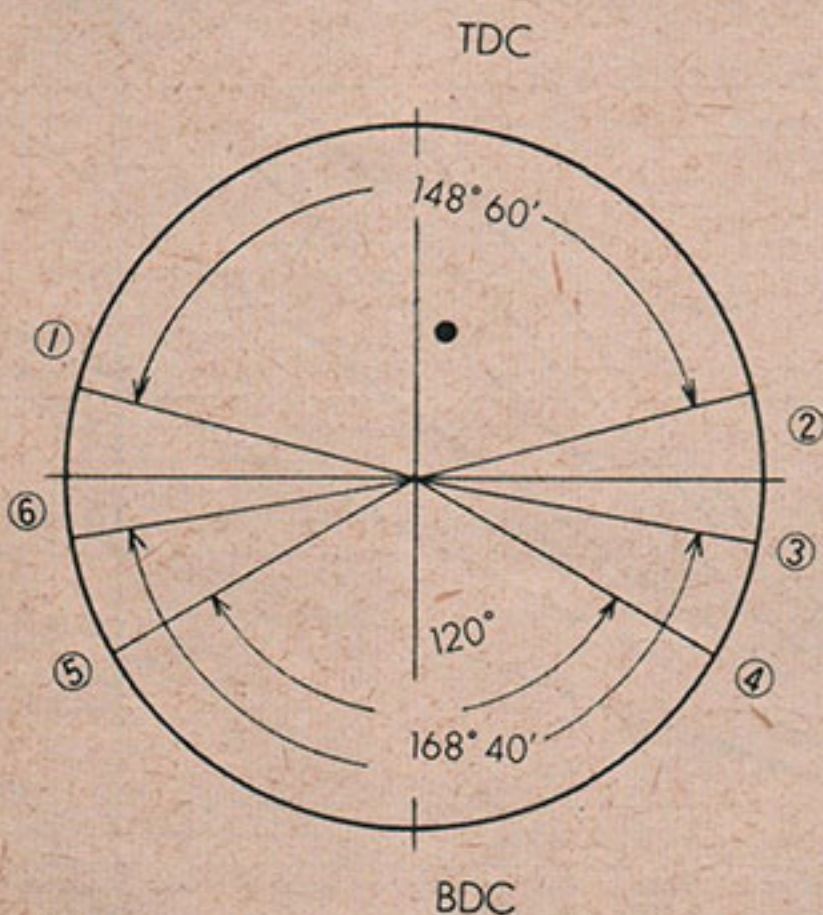
letzten Jahren nur Ungenügendes für die Forschung und Entwicklung ebenso leistungsfähiger und qualitativ (!) guter neuer Modelle getan haben. Die 250er Sechsgang-Suzuki könnte bei diesem Leistungsgewicht nicht nur in ihrer Klasse einen neuen Maßstab setzen.

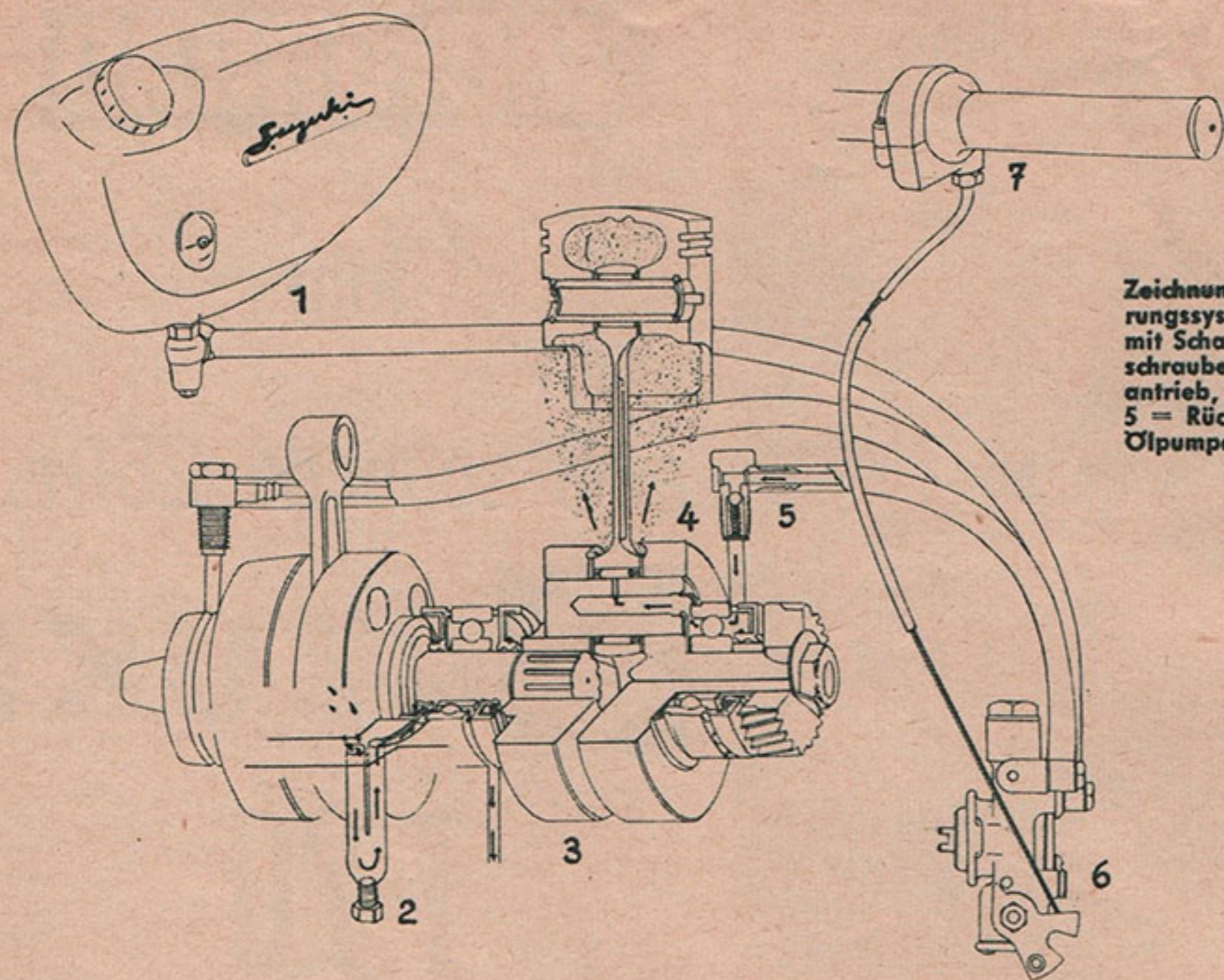
Aus der Schweiz, aus Holland und aus anderen Ländern in Europa erreichten uns in den letzten Monaten mehrfach begeisterte Schilderungen von der Leistung der T 20, so daß es uns keine Ruhe gelassen hat, das Motorrad selbst ausführlich auszuprobieren, obwohl es in Deutschland bis jetzt keinen Importeur gibt und die Frage der allgemeinen Betriebserlaubnis durch das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg noch offen ist. Doch müssen wir einmal Stellung nehmen zu einem solchen Feuerzeug, das ein so großes und positives Echo unter den Fahrern in Europa gefunden hat. Die gefahrenen Rundenzeiten, die selbst bei nasser Strecke noch unter 15:30 blieben (obwohl die japanischen Reifen keineswegs unseren Anforderungen an Spurtreue und Haftung bei Nässe entsprechen), die Zahl der ohne Anstände und Defekte zurückgelegten Vollgas-Kilometer (es waren bei 35 Runden runde 800 km), die erreichte Höchstgeschwindigkeit von 148,77 km/h bis 150 km/h in der Ebene hinter der Döttinger Höhe (gestoppt von Kilometer 20 bis Kilometer 21 wurden 24,2 / 24,0 / 24,0 Sekunden) für meine Person, soweit das Langmachen und Zusammenfallen klappte, setzen die Marken der Orientierung für diese Klassen beim MOTORRAD neu.

Wer nun meint, dies alles seien irgendwie gut aufgerundete Zahlen, der höre den Verbrauch an: auf vier Runden bei dieser Jagerei gut und genau gemessen 7,2 Liter. Vier Runden sind 91,24 km, und somit betrug der Verbrauch der Testfahrt 7,8 Liter auf 100 km. Für 10 Runden = 228,10 km wurden etwa 1,75 Liter Öl nachgefüllt, was jedoch kein echter Verbrauchswert ist, da leider bei Beginn der Fahrten nicht gemessen worden war, ob der Öltank vollständig gefüllt war. Nach weiteren 10 Runden wurden nochmal 1,5 Liter bis zum Strich im Schauglas des Öltanks eingefüllt. Die Luft am Nürburgring ist sehr sauerstoffhaltig, und alte Zweitakthasen werden von zu magerer Einstellung dort oben in der Eifel viele Schauer-geschichten erzählen können, besonders wenn es sich um Motoren handelt, deren Hubraumleistung über 100 PS/Liter hinaufreicht. So fanden wir das Kerzenbild der serienmäßigen Kerze NGK B-77 HC (Wärmewert etwa 225—240) gefährlich hell nach der ersten scharfen Runde. Die 110er Hauptdüsen, die serienmäßig montiert sind, wurden gegen 120er ausgetauscht, da 115er nicht vorhanden waren. Damit war der Motor etwas zu fett, so daß man wieder auf 110 herunterging. Inzwischen waren wir mit dem Kerzenwert bis zur Bosch 290 T 16 gekommen. Nun schien es gut zu stimmen. Dabei ist die Kompression nur 7,3. Einen Klemmer gab es nicht, der Motor blieb überhaupt auch nach dieser Prüfung ohne mechanische „Neben“geräusche. Es war vielleicht auffallend, daß das Kurbelgehäuse nur handwarm

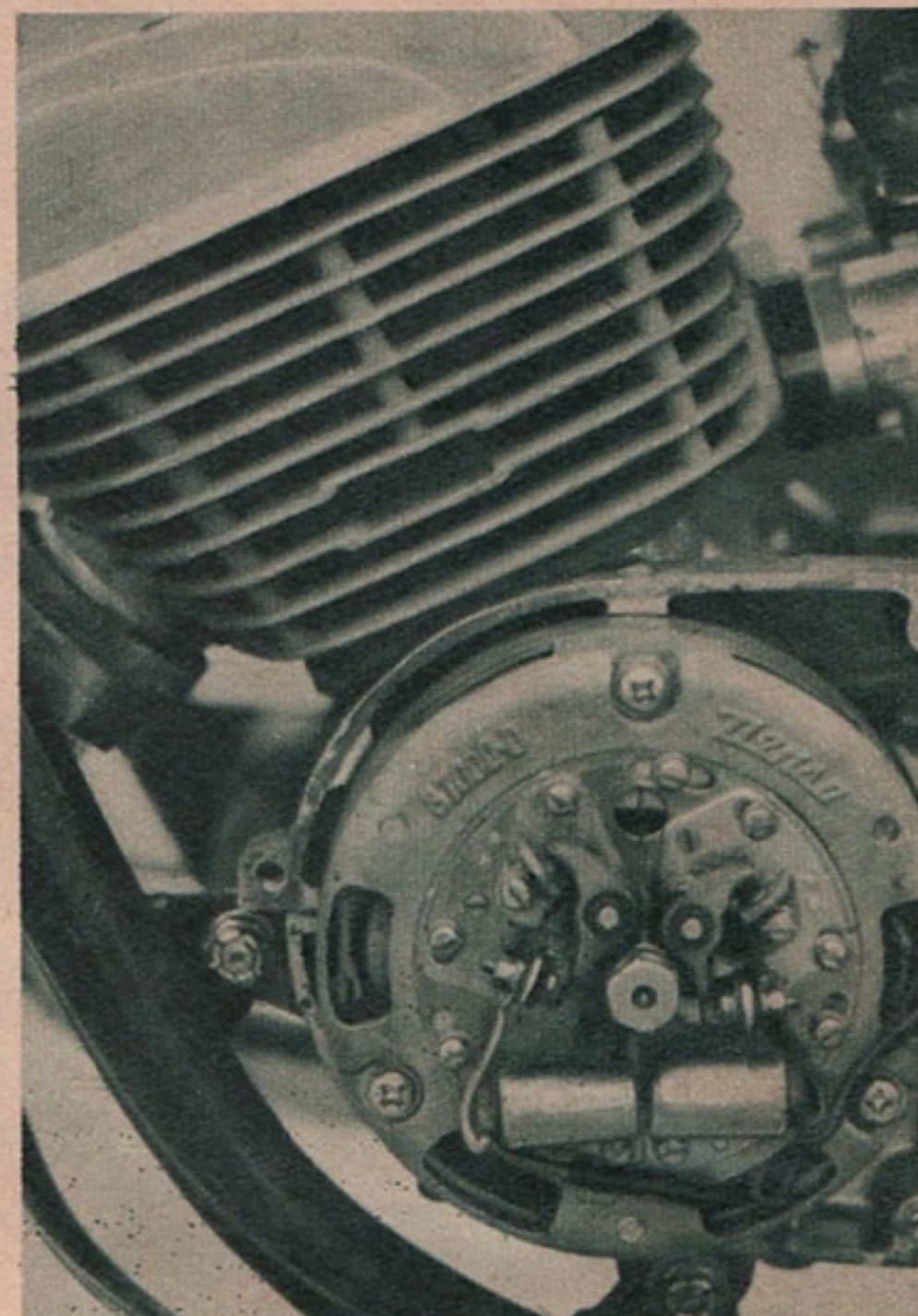
Oben: Walter Sommer auf der Testmaschine.

Unten links: Steuerdiagramm des interessanten Motors. 1 = Einlaß öffnet, 2 = Einlaß schließt, 3 = Auslaß öffnet, 4 = Überström öffnet, 5 = Überström schließt, 6 = Auslaß schließt.





Zeichnung links: Schmierungssystem. 1 = Öltank mit Schauglas, 2 = Ablassschraube, 3 = zum Primärtrieb, 4 = Pleuellager, 5 = Rückschlagventil, 6 = Ölpumpe, 7 = Drehgriff.



wurde bei einer Außentemperatur von ca. 14° C. Bei Nenndrehzahl 7500 beträgt die Kolbengeschwindigkeit 13,5 m/sec, bei 8000 U/min sind es 14,4 bei 9000 U/min 16,2 m/sec. Das ist wirklich wenig (Bohrung/Hub = 54/54 mm). Unterhalb von 6000 U/min kommt jedoch nur langsam Kraft von unten her, und wenn man bedenkt, daß man beim Beschleunigen bis über 8000 U/min drehen ließ, dann erkennt man, daß der leistungsfähige Drehbereich nur 2000 U/min sind. Nun wird einem auch klar, warum das Getriebe sechs Gänge erhielt. Die Gesamtübersetzung serienmäßig ist 20,18 / 13,21 / 9,98 / 8,16 / 6,98 / 6,17. Primärtrieb (schrägverzahnte Räder) 2,68, Sekundär 2,93 (14 Zähne am Getriebeausgang, 41 Zähne am Hinterradzahnkranz). Bei 145 km/h dreht der Motor etwa 8000 U/min, und diese Zahl erreichte ich auf der langen Geraden im großen Gang jedesmal. Trotzdem bin ich überzeugt, daß man bis über 8500 U/min bei meinem Gewicht im

6. Gang kommen könnte, wenn man vielleicht zwei Zähne mehr am Hinterrad hätte. Damit würde nicht nur etwas Endgeschwindigkeit gewonnen, sondern auch etwas mehr Kraft im fünften und sechsten Gang von unten her. Trotzdem: vom Start weg ist der linke Fuß ununterbrochen zum Schalten in Bewegung, etwas mehr Ruhe gibt es ein paar Sekunden hinter der Dunlop-Brücke zum Schwedenkreuz hinunter, an der Steigung zur Hohen Acht und auf der Geraden hinter der Döttinger Höhe.

Man frage mich nicht nach der Notwendigkeit des Drehzahlmessers, denn wenn der Zeiger so weit pendelt — insbesondere im Bereich bei 6000 U/min — dann muß man doch nach dem Gehör und nach dem Gespür fahren. Hier wäre eine ruhige Nadel sehr angebracht, und es wundert mich, daß die Japaner bei der Suzuki T 20 nicht mit einem elektrischen Instrument (wie es etwa der Kröber-Drehzahlmesser ist) arbeiten,

zumal sie ja auf diesem Gebiet Erstaunliches leisten. Mit einem genau und ruhig anzeigenden Instrument ließe sich doch manche Zehntelsekunde holen. Wir befinden uns auf der Ebene der Straßenrennen, und die T 20 ist unbedingt ein begeistern-der Ableger dieses Sportes: geringes Gewicht, hohe Leistung, schmalerer Drehbereich zur Leistungsausnutzung, viele Gänge. Aber auch der Rahmen erscheint als Ableger der Straßenrennmaschinen (ein amerikanischer Giraffenhals-Lenker wirkt darauf wie eine Ackerwagen-Deichsel an einem Rennpferd). Er ist zierlicher, leichter — und ein Doppelrohrrahmen. Und zwar ein echter und vollwertiger Doppelrohrrahmen mit großer Stabilität. Es ist nichts von Verbindungen zu merken, Telegabel und hintere Federbeine (dreifach verstellbar, Girling-Lizenzbau) haben eine feine Dämpfung, man fährt auf Antrieb sehr sicher und frech in den Kurven, wovon die abraderten Fußrastengummi wohl erzählen könnten. Obwohl es durch die offenen Federn so aussieht, als gäbe es keinen Schmutzschutz für die Telegabel, verhindern dichte Gummiabstreifringe das Eindringen von Wasser und Dreck. Trotzdem: wäre es meine Maschine, würden Gummi-Manschetten über die Federn montiert.

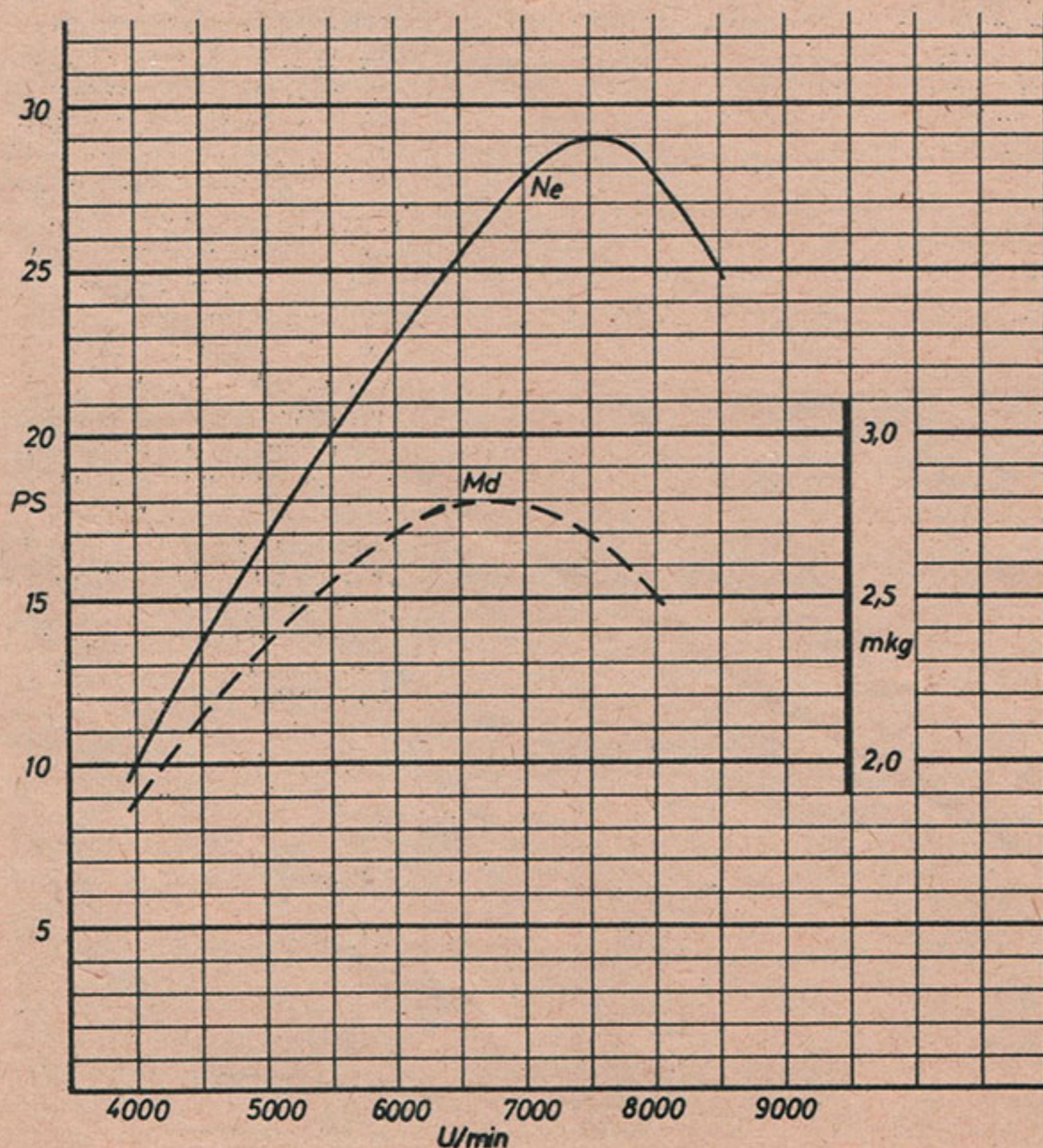
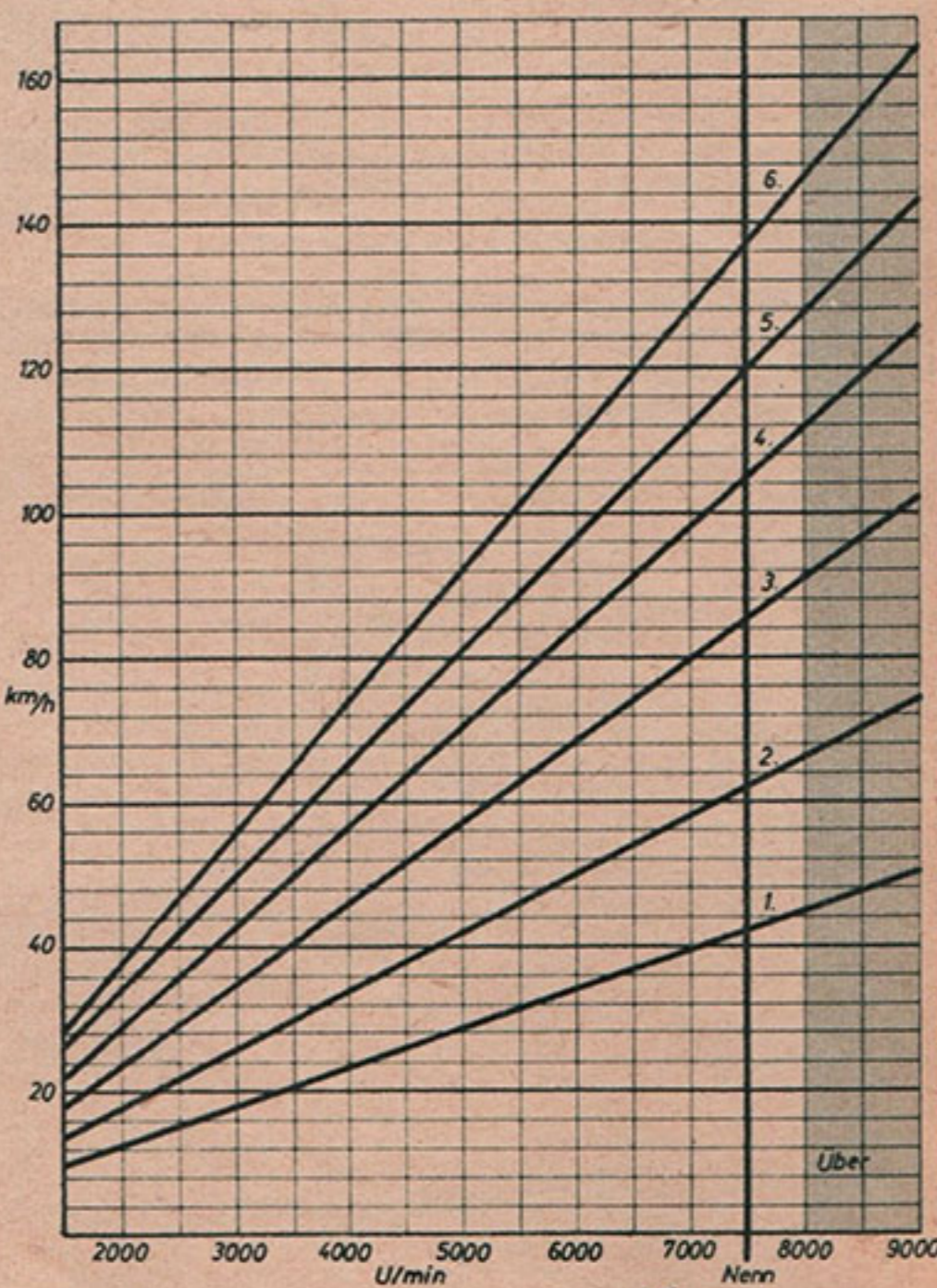
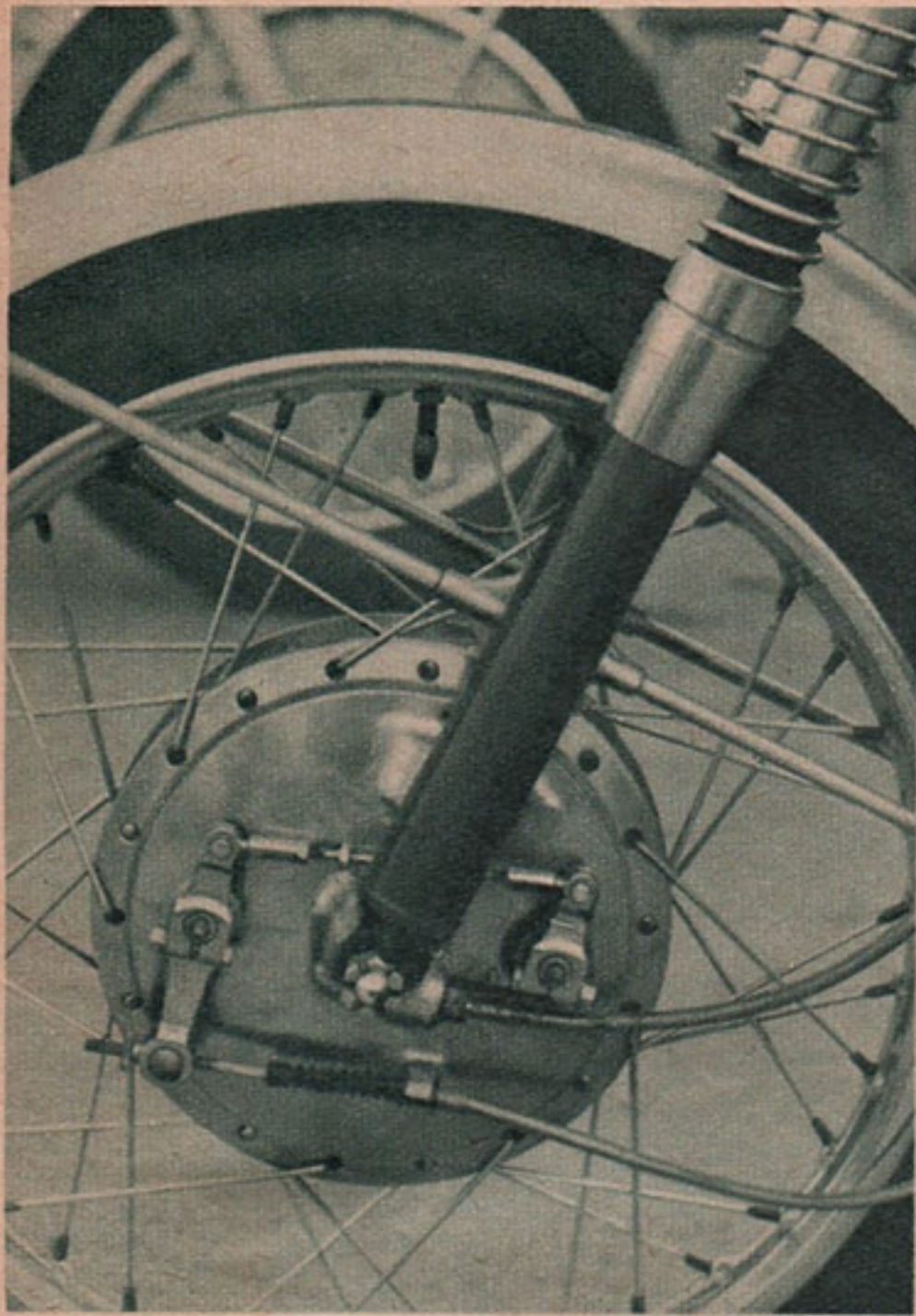


Bild oben rechts: Leichtmetallzylinder mit zahlreichen eingegossenen Rippenstützen. Da schwirrt keine Kühlrippe. Darunter die beiden Unterbrecher und Kondensatoren der Denso-Zündanlage. Über dem Kurbelwellenstumpf eine Markierung und Schaulöffnung zur Einstellung.

Diagramm links: Leistungskurve und Drehmomentverlauf des Motors. Die angegebenen PS sind SAE-PS britischer Norm. Mit Ansaugeräuschkämpfung, Feinstfilter, Schalldämpfern an der Kurbelwelle gemessen. Dieser Motor entfaltet sein Können zusammen mit dem Sechsganggetriebe zu erstaunlicher Fahrleistung.

Diagramm rechts: Die Lage der Gänge zu den Drehzahlen des Motors. Die dicke Linie ist die Nenndrehzahl (bei der die 29 PS gemessen wurden). Der getönte Raum zwischen 8000 und 9000 U/min gibt den Überdrehbereich an. Da der sechste Gang für 1,82 m und 74 kg Fahrergewicht, für Überanzug und leicht gebeugte Sitzhaltung zu knapp war, drehte man den fünften Gang natürlich sehr oft bis in diesen Bereich. Das machte dem Motor über die lange, qualvolle Testdistanz nichts aus.



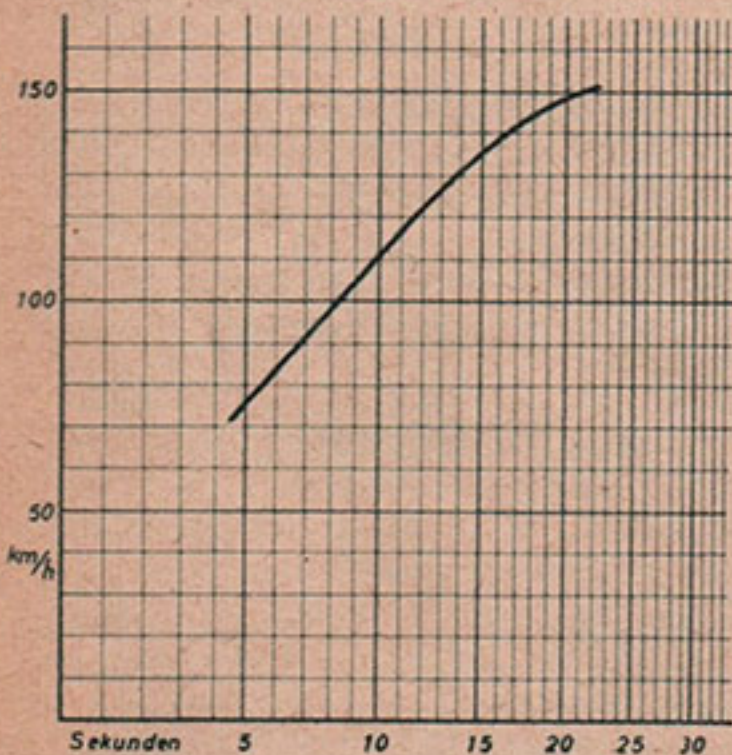


Doppelnocken-Vollnabenbremse im Vorderrad. Leichte, sehr gut arbeitende Teleskopgabel mit offenen Federn.

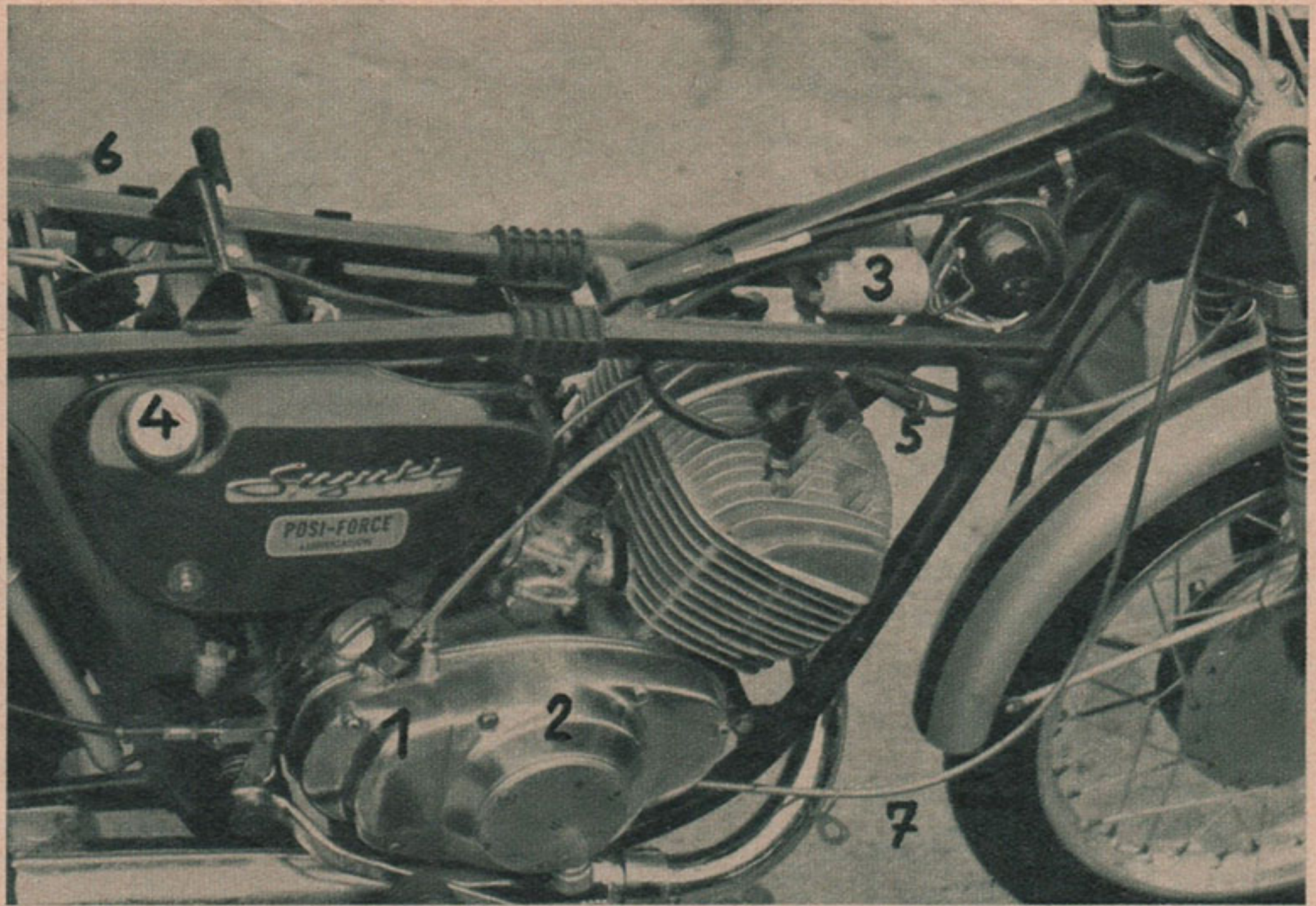
Es geht aus dem Geschilderten hervor, daß die T 20 kein Urlaubsgefährt, keine Tourenmaschine, sondern ein sehr, sehr schnelles und leichtes Straßensport-Motorrad ist. Wie es möglich ist, mit den sechs Gängen im Stadtverkehr klarzukommen, habe ich nicht ausprobieren können, wahrscheinlich wird man da hauptsächlich im zweiten, dritten und vierten Gang fahren. Mit der möglichen Beschleunigung und der großen Wendigkeit ist man bestimmt nicht Mauerblümchen.

Nach sechs Runden mußten die Schellen nachgezogen werden, die die Schalldämpfer am Auspuffrohr anklebten und auch die dort sitzenden Dichtungen zusammenpressen. Beim Auswechseln der Hauptdüsen muß man die Vergaser ganz abbauen, weil zum Abnehmen der Schwimmerkammer zu wenig Raum nach unten vorhanden ist. Bei dieser Gelegenheit haben wir natürlich einen Blick auf die Einlaßkanäle geworfen, die an der Testmaschine spiegelglatt wie poliert waren. Alle Achtung vor dem Aufwand, der hier offensichtlich bei der Serienfertigung getrieben wird. Irgendwelche Anrisse im Blech der Kotflügel, der Schalldämpferhalter, des Kettenschutzes waren nach unseren Testrunden nicht zu entdecken, doch möchte ich beinahe annehmen, daß z. B. die Schalldämpfer-Befestigung nach längerer Laufzeit Anrisse zeigen könnte. So genial man in Japan an den Motoren entwickelt, hinsichtlich Kettenschutz und Reifenprofil hat offensichtlich noch keine Fabrik größere Entwicklungsarbeit geleistet. Auch hier fehlt wieder eine ausreichende Kettenabdeckung.

Mancher denkt natürlich, daß ein Motorrad mit sechs Gängen etwas Schnelles sein muß, weil nur das als etwas Besonderes oft in Reklamedrucksachen hervorgehoben wird. Es sind nicht nur die sechs Gänge, die ein Motorrad schnell machen



Die für die Testmaschine gemessene Beschleunigung. Fahrer 1,84 m und 77 kg schwer im Harro-Lederanzug.



Ein Blick unter den Tank auf den großartigen Rahmen. 1 = dahinter liegt die Ölpumpe, 2 = Kupplungsgehäuse, 3 = Zündspulen gut gekühlt im Freien, 4 = Öltank mit Schauglas und Magnet-Ablass, 5 = Seilzugverteiler für

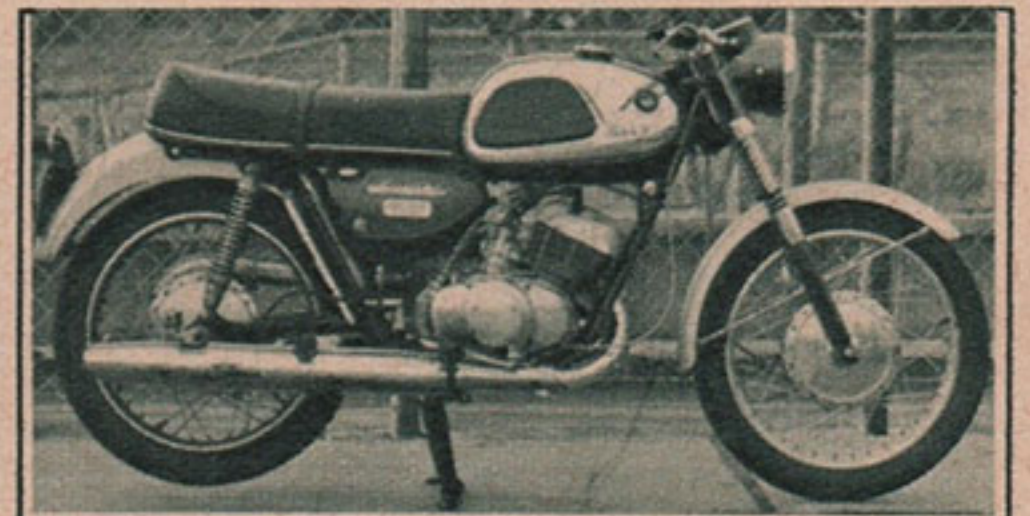
— böse Buben würden sogar sagen, daß sechs Gänge nur darauf hinweisen, daß der Motor in seiner Leistung im oberen Drehbereich recht schmalbrüstig ist und nur mit diesem Hilfsmittel annehmbare Fahrleistung zeigt. Die Suzuki T 20 ist schnell, weil der kleine 250er Motor wirklich viele PS bei Nenndrehzahl aufweisen kann, weil die Maschine so leicht und so handlich ist, weil das Fahrwerk wirklich große Klasse ist und weil man mit den sechs Gängen (Klauengetriebe) immer in dem leistungsfähigsten Drehbereich fahren kann. Die Schmierung — das Suzuki-System „Posi-Force“ — gilt in Japan als etwas ganz Besonderes. Eine durch den Drehgriff über Seilzug gesteuerte Ölpumpe drückt das getrennt in einem Öltank befindliche Öl direkt in die drei Kurbelwellenlager (Kugellager) und in die Kurbelwelle. Es stäubt aus den Pleuellagern nach oben an die Zylinderwände (eingezogene Graugußbüchsen). Der Öldruck entsteht in der Ölpumpe durch ein Kolbensystem, wobei ein Kolben, in dem sich Verteilerbohrungen für die beiden Zylinder befinden, so rotiert, daß jeweils zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Zylinder Öl gefördert wird. Mit dem Seilzug wird über einen Nocken der Kolbenhub für die zu fördernde Menge gesteuert. Der Antrieb der Pumpe erfolgt vom Primärtrieb aus über ein Schneckengetriebe. So kompliziert das alles klingt — so einfach ist die Funktion, und sie hat den Vorteil, ziemlich narrensicher und zuverlässig zu sein.

Nun wird es natürlich interessant sein, welche Geschwindigkeiten und Drehzahlen um den Nürburgring erreicht wurden. Die Nordkurve (km 1,8) durchfuhr ich im dritten Gang, Drehzahlmesser über 7500 U/min (= ca. 85 km/h); Hatzenbach-Einlauf (km 2,5) fünfter Gang, 7500 U/min (= ca. 120 km/h); Flugplatz (km 4,0) fünfter Gang, 8000 U/min (= ca. 130 km/h); Schwedenkreuz (km 5,0) sechster Gang, 8500 U/min (= ca. 155 km/h); Arembergkurve (km 5,5) dritter Gang, knapp 8000 U/min (= ca. 85—90 km/h); Fuchsröhre (km 6,5) tiefster Punkt sechster Gang, über 8500 U/min (= ca. 160 km/h); Tachoanzeige 170 km/h; Kesselchen-Karussell (km 11,5—14) fünfter Gang, 7500 U/min (= ca. 120 km/h) und vierter Gang über 8500 U/min (= ca. 110—115 km/h); Wippermann (km 15 bis km 16) vierter Gang, zwischen 7000 und 7500 U/min (= ca. 95 bis 115 km/h); Pflanzgarten (km 17 bis km 18) fünfter Gang, 8000 und 8500 U/min (= ca. 130 und 135 km/h); Döttinger Höhe bis Antoniusbuche (km 20 bis km 22) sechster Gang bis 8500

zwei Gaszüge und einen Ölpumpenzug, 6 = Gleichrichter, 7 = Halteöse für Kupplungskabel. Das Kurbel- und Getriebegehäuse des Motors ist horizontal (!) teilbar.

U/min (= ca. 150—155 km/h) und fünfter Gang bis über 8500 U/min (= ca. 135 km/h). Ab 8000 U/min ist auf dem Drehzahlmesser der rote Strich, Die Nadel pendelte jedoch sehr leicht darüber hin, wobei ich wohl glaube, daß da noch einige Prozente Mißweisung für Sicherheit sorgten. Eminent wichtig ist jedoch, daß man sich hinsichtlich des unterschiedlichen Fahrwiderstandes die richtige Übersetzung besorgt. Reinhard Scholtis, der sich in ganz knappem Lederzeug besonders gut langmachen kann (weswegen ihm seine Sportfreunde den Beinamen „Bleistift“ gaben), kam z. B. im sechsten Gang auf fast 9000 U/min (= ca. 160 km/h) in der Ebene. Der rührige Importeur für Deutschland sollte sich gleich ein Sortiment Zahnkränze für das Hinterrad besorgen.

Die Leichtigkeit und das Tempo, mit dem man über die Straße zischen kann, packt jeden. Junge, Junge — immer fleißig schalten, rauf und runter, die Kupplungshand darf nie müde werden (die Kupplung geht nicht zu schwer)! Und wenn die 14 Liter im Tank mit dem fabelhaften Verschluss nicht sehr bald am Ende gewesen wären, dann hätte man gar nicht an eine Pause gedacht, und wir kreiselten noch immer um den Ring. Klacks



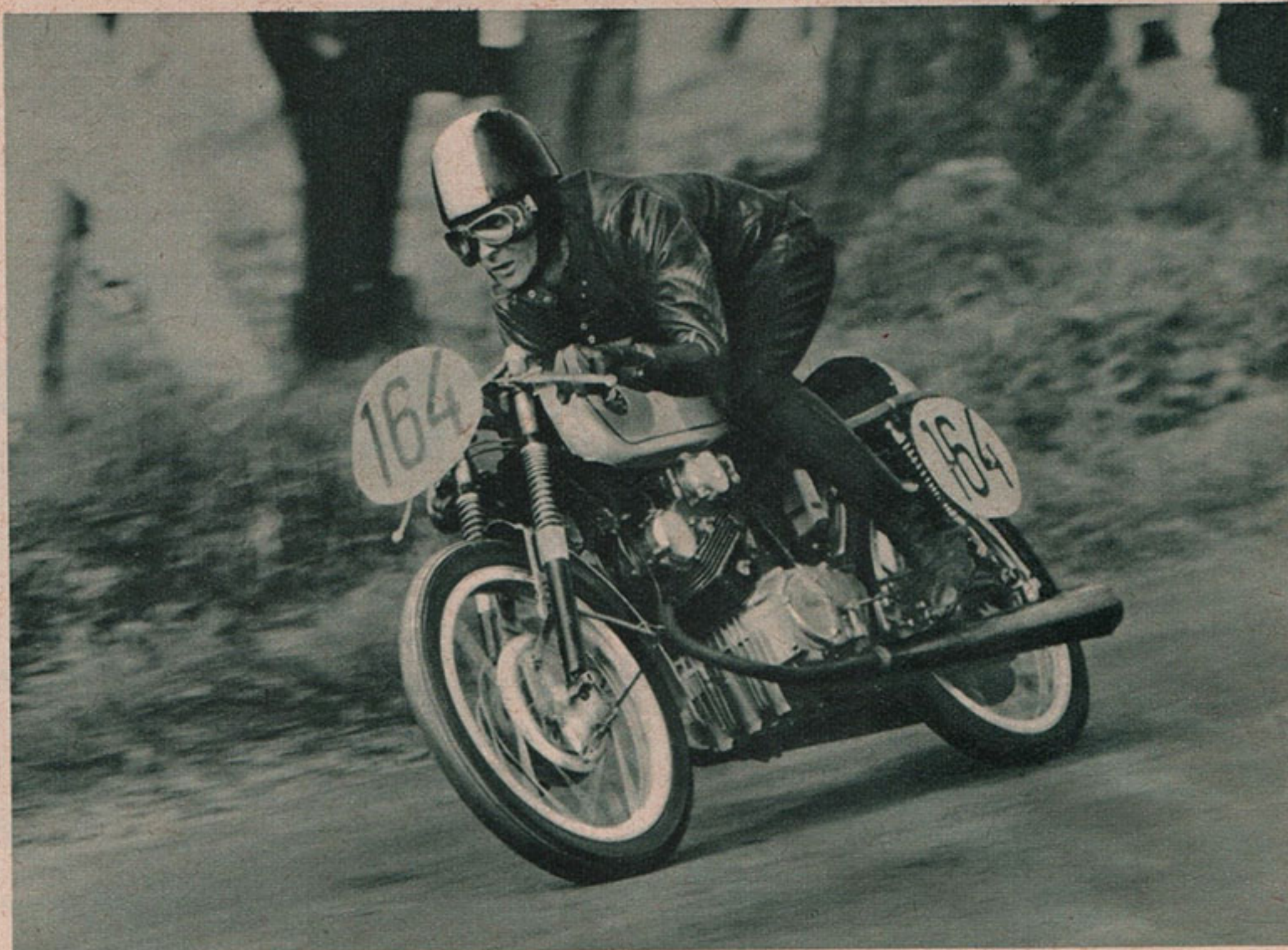
Technische Daten

Motor: Zweizylinder-Zweitakter, luftgekühlt. Leichtmetallzylinder mit eingezogenen Graugußbüchsen, schlitzgesteuert. Bohrung/Hub 54/54 mm. 29 SAE-PS brit. Norm bei 7500 U/min. Höchstes Drehmoment 2,8 mkg bei 6750 U/min. Kolbengeschwindigkeit 13,5 m/sek bei 7500 U/min. Dreifach gelagerte Kurbelwelle, getrennte Pumpenschmierung. 24er Mikuni-Vergaser. Getriebe: Sechsgang-Fußschaltung, Klauen. Gesamtübersetzung 20,18 / 13,21 / 9,98 / 8,16 / 6,98 / 6,16 mit 14 Zähnen am Getriebeausgang und 41 Zähnen am Hinterradzahnkranz. Elektrik: 12 Volt. Wechselstromlichtmaschine mit Gleichrichter. Scheinwerferlicht 35/25 Watt. Fahrwerk: Doppelrohrrahmen. Telegabel vorn, Schwinge hinten. Bereifung 2.75/3.00—18. Vorn Doppelnockenbremse. Radstand 128 cm, Länge 195 cm, Höhe 103 cm, Gewicht 135 kg. Importeur für Europa: Suzuki Motor Co., Ltd. Japan, 203 Avenue Louise, Brüssel 5 (Belgien), Telefon 49 47 52, Telex 22 236. Importeur für Deutschland: Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach i. Odw., Telefon 0 62 53—305.

Die letzten
Entscheidungen um
den Juniorenpokal
fielen beim

Rhön- Bergpreis

Am 9. Oktober fand bei sehr gutem Herbstwetter auf der Milseburg-Rennstrecke bei Fulda das letzte diesjährige Ausweisrennen, der Endlauf um den Juniorenpokal, statt. Die Rennstrecke war gegenüber dem vergangenen Jahr abgeändert worden, der Start befand sich nicht mehr am Ortsausgang von Kleinsassen, sondern hinter Schackau und führte an Kleinsassen vorbei, um nach ca. 1000 m auf die alte Rennstrecke zu stoßen. Mit einer Länge von 3410 m ist sie um 910 m länger als im vergangenen Jahr. Da die starke Steigung am Start mit der nachfolgenden scharfen Rechtskurve in Wegfall kam, stiegen schon im Training die Schnitte rapide an. So fuhr Faßbender aus Düsseldorf auf Kreidler einen Schnitt von 81,7 km/h, der alte Streckenrekord stand auf 80,7 km/h und war im Vorjahr auf einer 500 ccm-Solomaschine errungen worden. Der schnellste diesjährige Motorradfahrer war Bauer auf seiner Stoßstangen-BMW, der mit



96,2 km/h den Berg hinaufjagte. Bei den Wagenläufen wurde diese Zeit nur zweimal überboten, und da brauchte man dazu einen Shelby-Mustang und einen Porsche Carrera 6. Das Training verlief trotz über 300 Startern reibungslos und ohne schweren Unfall. Lediglich Link erlitt bei einem Sturz mit seiner BMW eine leichte Gehirnerschütterung. Erstaunlich war, wieviel Sorgen und Kopfzerbrechen eine solch kurze Strecke den Fahrern hinsichtlich Maschinenabstimmung bereiten kann. Das durch die vielen Klassen unvermeidlich kurze Training trug nicht zur Klärung einer genauen Abstimmung bei. Waren schon am Samstag erstaunlich viele Zuschauer an der Strecke, so wurden am Renntage selbst 25 000 Besucher gezählt. Das warme, sonnige Herbstwetter und ein wirklich gutes sportliches Ereignis hatten viele Motorsportanhänger in dieses herrliche Stückchen Land gelockt. Am Sonntag begann um 9 Uhr

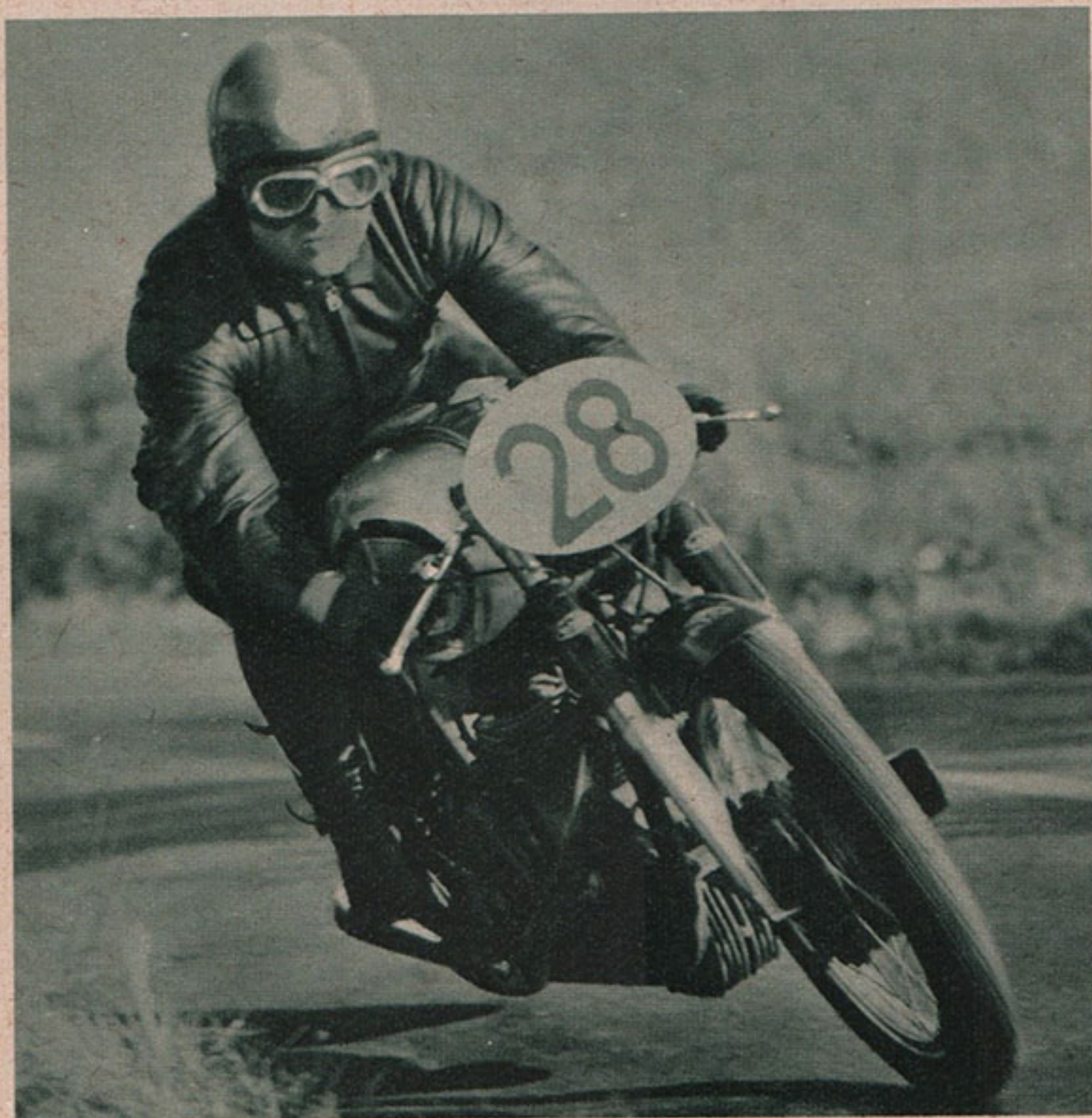
das Rennen mit dem ersten Durchgang der Motorräder, dann kamen die Wagenläufe und anschließend an eine Mittagspause der zweite Lauf der Motorradfahrer.

Die 50 ccm-Maschinen machten den Anfang. Nach dem Nürburgring führte Kaupp mit 30 Punkten vor Faßbender, der 24 Punkte mitbrachte. Letzterer war hier im Training schneller gewesen, und so war die Spannung groß. Nun, Faßbender brachte seine Kreidler mit 81,5 km/h den Berg hinauf und war damit Sieger des Bergpreises, aber Kaupp wurde mit 5 Sek. Rückstand sicherer Zweiter und die gewonnenen Punkte langten ihm zum Gewinn des Juniorenpokals. 3. und 4. wurden Dingler und Hinz, alle auf Kreidler, vor Mohr auf Derbi.

Zwischen Fahrmeier und Schmid konnte es, wenn alles gut ging, nur eine ganz knappe Entscheidung in der 125 ccm-Klasse geben. Sie lagen bisher in der Wertung punktgleich, allerdings führte Fahrmeier, da er auf dem Ring die bessere Placierung hatte. Aber hier sollte es für beide nicht zum Sieg reichen. Überlegener Sieger wurde der Trainingszweite Huber auf Bultaco, der mit 89,2 km/h die Trainingsbestzeit seiner Klasse übertraf. Möhringer auf MZ belegte den zweiten Platz, erst dann kam Fahrmeier vor Schmid. Wer nun aber glaubte, Fahrmeier wäre Juniorenmeister seiner Klasse, der irrte. Da in der OMK-Wertung von den zehn diesjährigen Läufen die fünf jeweils besten Läufe gewertet werden, kam Schmid mit 39 Punkten vor Fahrmeier mit 38 Punkten und wurde, wenn auch knapp, so doch verdienter Pokalgewinner seiner Klasse. Wie knapp es auch auf den folgenden Plätzen in der Wertung herging, zeigt der Punktunterschied zwischen Sieger und 5. Platz. Der Sieger hatte 39 und der 5. noch 31 Punkte.

In der 250 ccm-Klasse war Fischer auf Suzuki weder im Training noch im Rennen zu übertrumpfen. Er gewann mit einem Mittel von 92 km/h vor Keller auf Adler, Schmitz auf Honda und den Kontrahenten in der Pokalwertung, Gruber auf Bultaco und Scholtis auf Adler. Fünf Punkte Vorsprung brachten Gruber den Pokal.

Wie im Nürburgring-Bericht schon vorausgeschickt, war in der 350 ccm-Klasse Hüttlin auf Honda die Juniorenmeisterschaft schon sicher. Aber damit war er wohl nicht zufrieden, mit bravouröser Fahrt und 7,2 Sek. Vorsprung wurde er überlegener Sieger seiner Klasse. Seine Gesamtzeit betrug 4:12,9 min, auch er übertraf



In einer leichten Rechtskurve kurz nach dem Start mußten sich die Fahrer als rechte Jockeys erweisen. Eine Reihe von Schlaglöchern hob sie entweder aus dem Sattel (wie oben Michael Fahrmeier auf der Honda) oder brachte selbst (unten) Norton-Fahrwerke dazu, mit dem Hinterrad vom Boden abzuheben. Gerade in den großen Klassen machte sich diese Stelle sehr schnell bei den Fahrern unbeliebt, und wenn einer noch dazu auf einer ungewohnten Maschine fuhr (wie etwa Völmlle), dann mußte er hier schön vorsichtig sein.

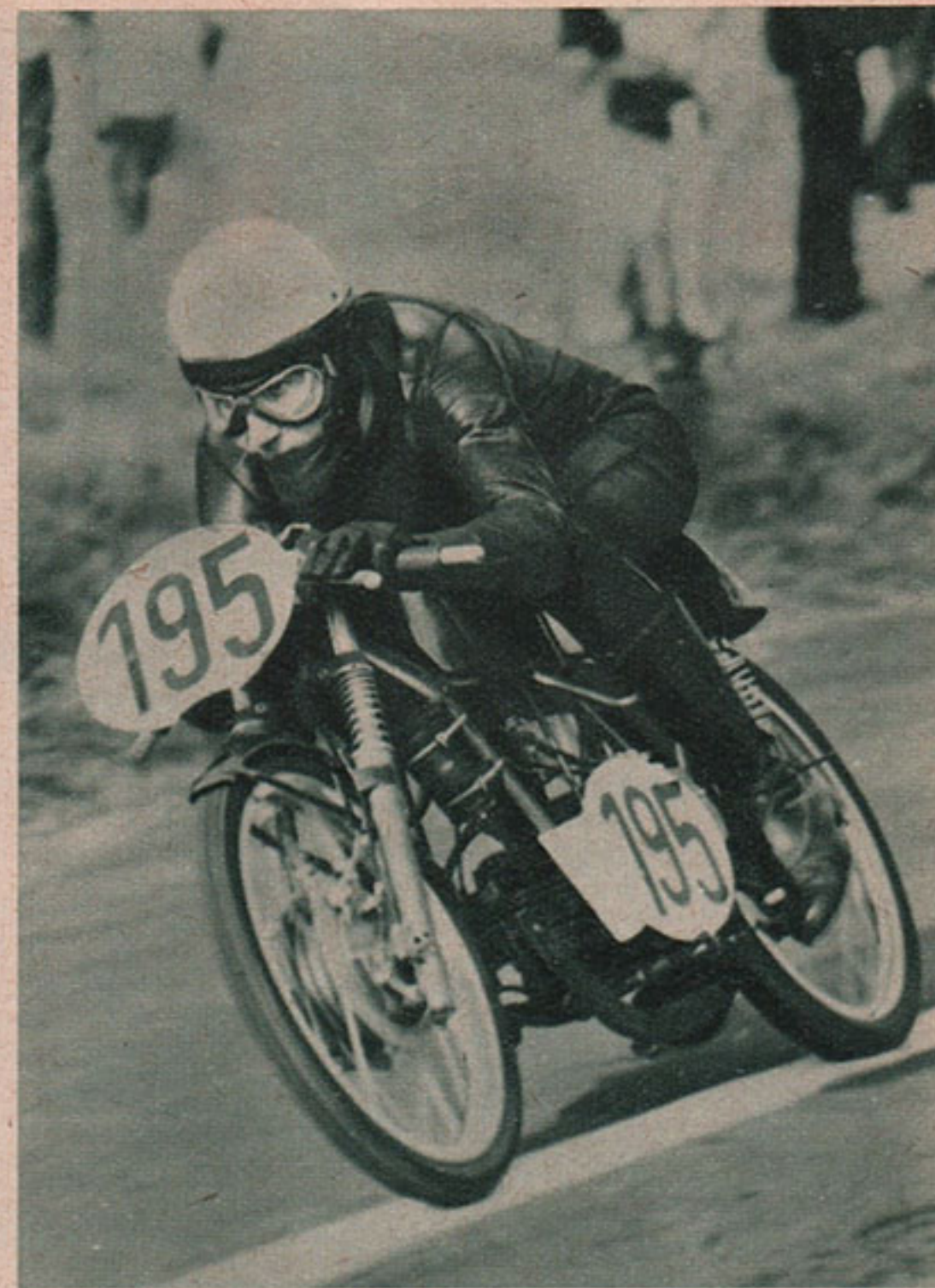


die Trainingsbestzeit. Sein 16-Punkte-Vorsprung in der Juniorenmeisterschaft beweist sein Können auf der Straße und am Berg. Zweiter wurde Kaiser auf NSU vor Braun und Bertsch, beide Honda, auf Platz 5 kam Fischer auf Maico. Eine schöne Erfolgsserie für Maico, was für das nächste Jahr noch einiges erwarten läßt.

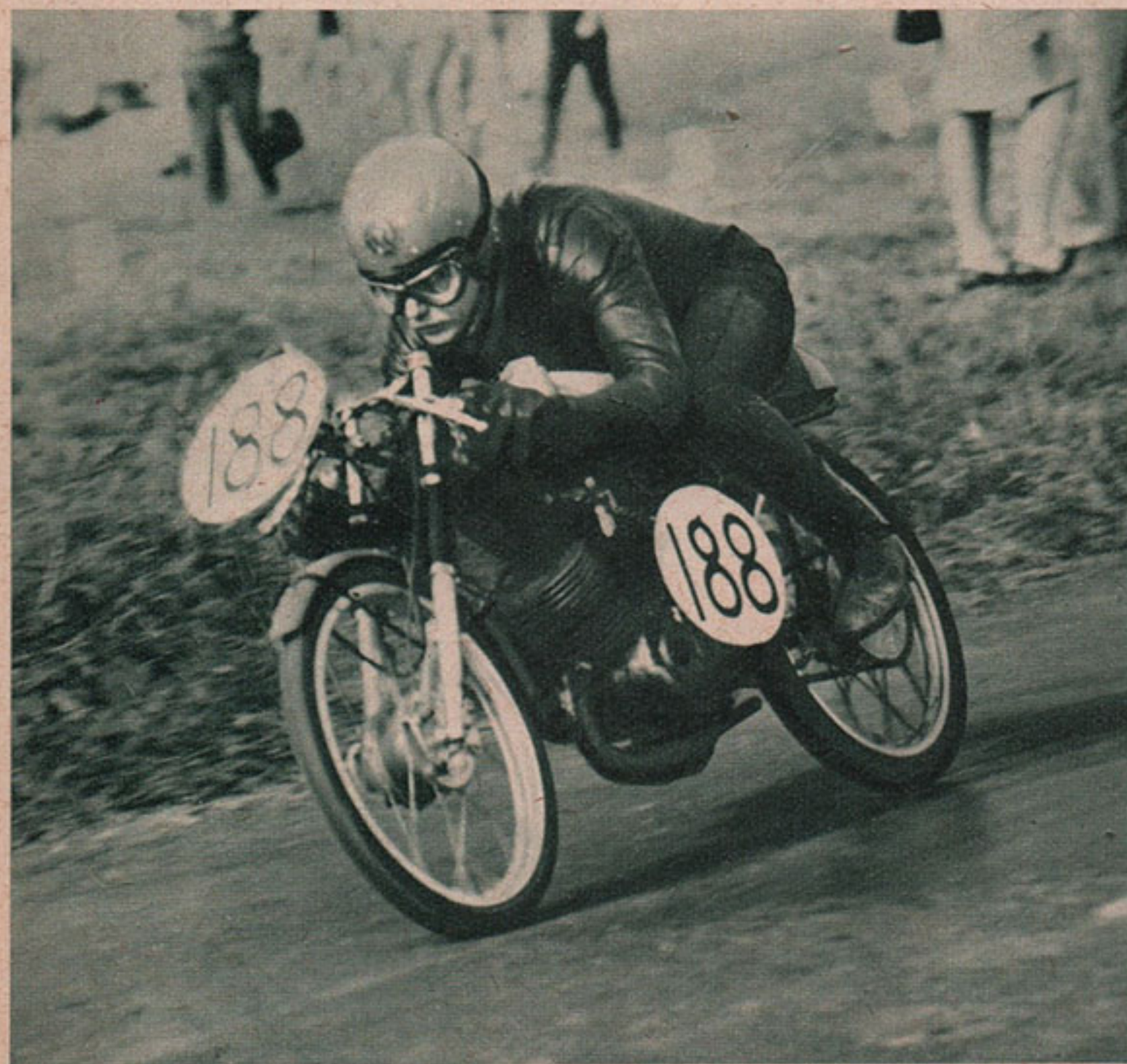
Kameradschaft und sportliche Fairneß bewahrten Völmle aus Stuttgart davor, seine führende Position in der Wertung kampflos aufgeben zu müssen. Bei einem Rennen am vorhergegangenen Wochenende war seine Norton geplatzt, und nun stand er ohne Maschine da. Von Engelhardt war ihm eine Norton zugesagt worden, aber da er durch eine Verkehrsstauung nicht früh genug in der Rhön ankam, war diese Maschine vergeben worden. Da sprang in anerkennenswerter Weise Woide aus Berlin ein und ließ ihm zum Training am Samstag eine BSA. Damit hatte Völmle aber noch keine Maschine für das Rennen. Aber unter den Motorradfahrern ist der Begriff Kameradschaft wirklich noch nicht ausgestorben, Fritjof Eccarius, der in der 125 ccm-

Lizenzklasse am Start war, fuhr Samstagnacht nach Hause, baute seine Matchless zusammen und kam in buchstäblich letzter Minute wieder in der Rhön an. Bei so viel Einsatz wollte auch die Rennleitung nicht nachstehen und gestattete Völmle am Sonntag vor dem Start der Motorräder, die Strecke zweimal hinaufzufahren um das erforderliche Training erfüllt zu haben. 1200 km hatte Völmle zusätzlich zurückgelegt, um überhaupt starten zu können. Nach so viel Mühen lachte für ihn dann doch noch Fortuna, er gewann den Bergpreis und damit die Juniorenmeisterschaft. Mit 93,4 km/h war er auch knapp vor Hüttlin Schnellster am Berg. Kaczor auf BMW, der auf dem 2. Platz in der Wertung lag, tat des Guten etwas zuviel, in der letzten scharfen Linkskurve vor dem Ziel hatte er zuviel Dampf drauf, mußte mit allem in die Bremsen steigen und die Maschine richtete sich erst auf und ging dann nach rechts weg. Aus der Traum. Von noch mehr Pech wurde Bauer auf BMW verfolgt, er war Trainings-schnellster und beim Start zum 1. Lauf blieb seine BMW nach dem Start mit verölten Kerzen stehen. Damit war er praktisch schon ausgeschieden. Es spricht für seine sportliche Einstellung, daß er beim zweiten Lauf wieder am Start war und wer ihn dann die Strecke hinauffahren sah, dem wurde klar, daß er bei etwas mehr Glück auf Sieg gefahren wäre. So wie er fuhr keiner den Berg hinauf. Zweiter des Bergrennens wurde Bertsch aus Reutlingen auf Norton vor Jansen/Norton und dem Jockey aus Berlin, Woide auf BSA.

Bei den Gespannen wiederholte sich das Ereignis der 350 ccm-Klasse. Die als Pokalgewinner schon feststehenden Haubl/Kraus auf BMW/RS wurden Sieger in 4:30,1 min. Ihre Zeit war besser als die Zeit der 125 ccm nationalen Lizenzfahrer. Sichere Zweite wurden Kempa/Obluda vor Wegener/Gödderz, Schons/Lauterbach und Ratzburg/Vester, alle Stoßstangen-BMW. Bei den Gespannfahrern zeigte sich Routine und Gespür sehr deutlich in der ersten schnellen Linkskurve hinter dem Start. Bei den schnellen Leuten blieben die Schmiermaxen lang liegen, während andere durch Turnen Zeit versenkten. Man muß eben wissen, wo man was tun muß. Zum Abschluß lief dann die Klasse 125 ccm Lizenz. Trainings-schnellster war Seel/Bultaco vor Mann/MZ. Aber nach dem ersten Lauf mußte Seel die Bultaco auseinandernehmen, der Kolben hatte eine Druckstelle und außerdem lagen Blechstückchen von der Kugellagerhalterung des Hauptlagers im Kurbelgehäuse, die fachmännisch von Mohr jr. Nr. 2, dem zweiten Sohn des Bultaco-Vertreters aus Hausen, beseitigt wurden. Aber beim zweiten Lauf flog dann der Kugellagerkäfig restlos auseinander und die



Fetzen zischten durch den Simmerring. Aus – vorbei. So wurde dieses Rennen eine sichere Beute von Mann, dessen singende MZ nicht zu schlagen war. Auf dem nächsten Platz folgte Backes, der seine Bultaco erfolgreich vor die Produktions-Hondas der Fahrer Muckle, Stein und Eccarius brachte. Das Rennen der Motorräder verlief bis auf den Unfall von Hampe, der sich unglücklicherweise einen Oberschenkel brach, ohne schwere Stürze. Mit diesem Bergpreis in der Rhön ging ein schönes Sportjahr zu Ende, ein Sportjahr, das uns zeigte, daß uns um unseren Nachwuchs nicht bange zu sein braucht. Das darüber hinaus bewies, daß dem Motorrad sowohl von der Fahrerseite als auch von den Zuschauern großes Interesse entgegengebracht wird. Denn auch hier verließen, wie bei den anderen gemischten Veranstaltungen, die Zuschauer in Scharen die Strecke nach den Motorradläufen, als der Renntag noch gar nicht beendet war. Die Motorräder sind das Zugmittel für die Besucher und sie sollten auch überall dementsprechend behandelt werden, so wie wir es in dieser Saison erfreulicherweise schon öfters berichten konnten. *Horst Briel*

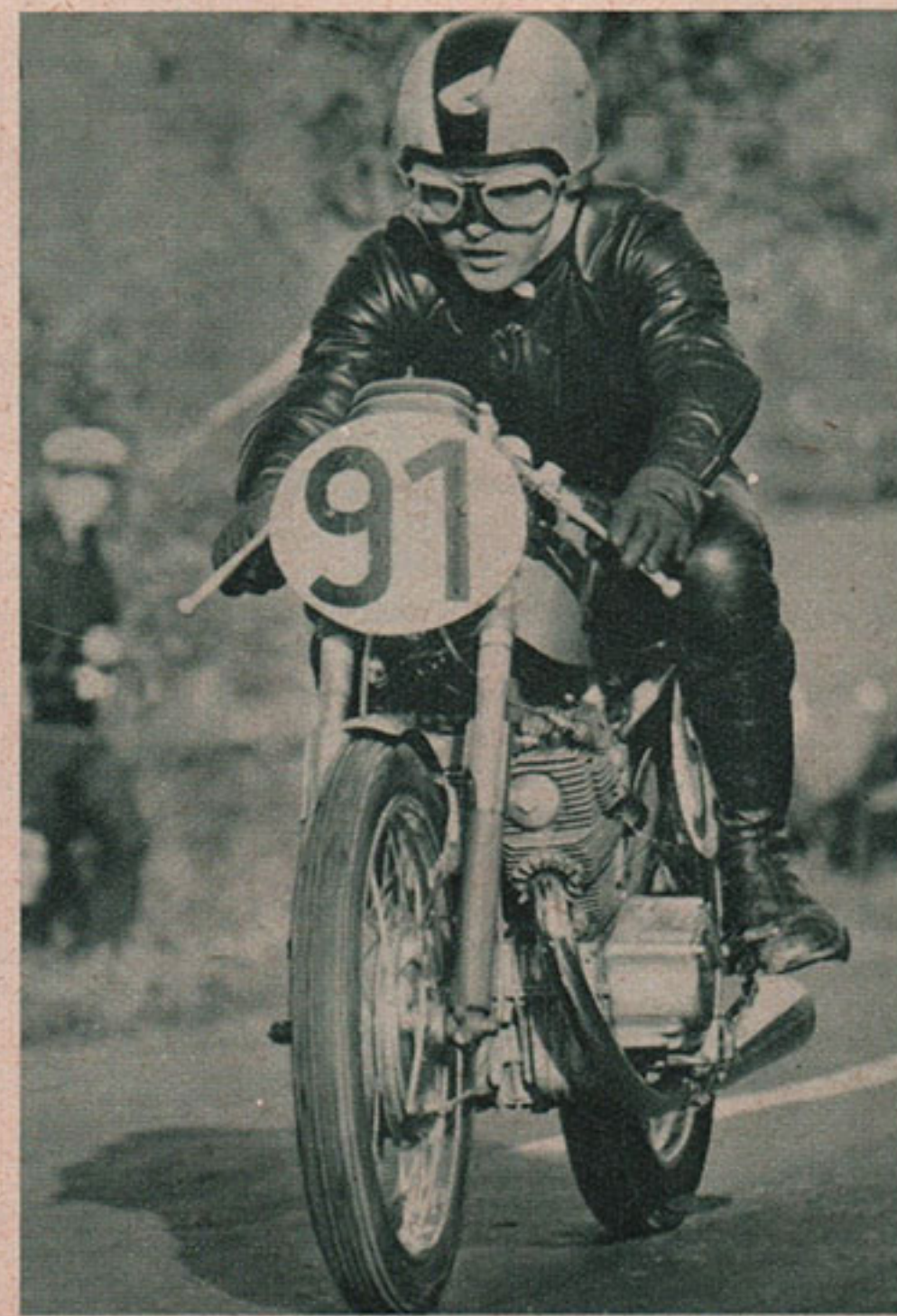


Oben links: Siegfried Möhringer auf der MZ. Sehr deutlich kann man hier den beibehaltenen Originalzylinderkopf und die abgeänderte Kühlung des Zylinders selbst erkennen. Die Telegabel hat übrigens sichtlich ihren Dämpfer dort, wo er auch bei den KS 601-Maschinen war, nämlich zwischen den beiden Holmen!

Oben rechts: Für Kaupp auf der Kreidler reichte der zweite Platz beim Rhön-Bergpreis zum Gewinn des Juniorenpokals der 50 ccm-Klasse. Er hatte einen zu großen Vorsprung vor Faßbender (ebenfalls Kreidler), um gefährdet zu sein.

Unten links: Auch der zweite Sohn von Mohr/Hausen fährt Rennen, und zwar in der 50 ccm-Klasse auf einer Derbi, während der ältere Mohr-Junior bei den 250ern eine Bultaco bewegt.

Unten rechts: Wie alle Hondas in der 250er Klasse ist auch diese hier, die Hans-Peter Hähnel fährt, eine selbstgetunte CB 72.



Die JAWA-Geschichte.



Es ist kaum zu glauben, aber 1929 gab es auf der Welt Politiker, die keinerlei Absichten hatten, einen Krieg herbeizuführen. Diese friedliebende Einstellung führte zu Absatzproblemen bei der Waffenfabrik von Dr.-Ing. h. c. Frantisek Janaček in Prag — und um diesen zu begegnen, entschloß sich die Firma, den Motorradbau aufzunehmen. Damals gab es keine Einfuhrbeschränkungen in der Tschechoslowakei, und man konnte dort fast jede in der Welt erzeugte Motorradmarke erhalten. Dazu kamen aber auch noch die bereits existierenden einheimischen Produzenten wie Premier in Eger, Bekamo in Rumburg, Grizzly in Pardubitz, Orion in Schlan, Itar in Radlitz, Böhmerland in Schluckenau-Kunratitz u. a. Besonders die Engländer, Amerikaner und auch die deutschen Motorradfabriken hatten damals gute Umsätze in der Tschechoslowakei, und es gehörte viel Mut dazu, eine von Grund auf neue Motorradherstellung einzuführen.

Bei Janaček gab man sich auch keinerlei Illusionen hin und versuchte erst gar nicht, eine eigene Neukonstruktion auf den Markt zu bringen. Man entschied sich für den Lizenzbau einer eingeführten ausländischen Marke und zog zuletzt hierfür die österreichische Puch mit ihrem Doppelkolben-Zweitaktmotor, die in Berlin gebaute Schliha mit dem „obengesteuerten“ Zweitaktmotor sowie die neue 500 ccm Wanderer mit ohv-Blockmotor, Kardanantrieb und Preßstahlrahmen — die von den Wanderer-Werken AG. in Schönau bei Chemnitz hergestellt wurde — in Betracht. Die Entscheidung fiel dann auf die Wanderer, und Ing. Janaček erwarb nicht nur deren Baulizenz, sondern auch die ganze Produktionseinrichtung mit vielen bereits fertiggestellten Teilen. Bei Wanderer entschloß man sich damals, den Motorradbau ganz aufzugeben, und als der Prager Waffenfabrikant eine schöne Summe Geld den Direktoren in Schönau auf den Tisch legte, war man dort keineswegs betrübt. Dies um so weniger, als sich der Motorradmarkt in Deutschland auf Grund der internationalen wirtschaftlichen Verhältnisse bedeutend verschlechtert, und auch deshalb, weil sich die Herstellung des neuen 500 ccm Wanderer-Modells — als direkte Konkurrenz zu BMW gedacht — nicht als rentabel erwiesen hatte. Unter der Verwendung der ersten zwei Buchstaben von JANAček und WANDerer schuf Prag gleich auch den Namen Jawa — und erkannte gleichzeitig, daß sein erstes Erzeugnis auf dem Gebiet des Motorradbaus keinesfalls perfekt war. Wohl hatte man keine direkten Erfahrungen mit Motorrädern, doch verstand man als Waffenhersteller viel von Material, Bearbeitung und Produktion, und so entschloß man sich, vorerst die Konstruktion der Wanderer zu verbessern und weiterzuentwickeln. Eingehende Versuche zeigten bald die schwächsten Stellen derselben, und als die allererste Jawa in den Handel kam, da hatte sie — im Gegensatz zur Original-Wanderer-Konstruktion — bereits eine Preßstahlgabel an Stelle der Rohrgabel und einen Satteltank an Stelle des Dreiecksbehälters. Später wurde auch der Steuerkopf umkonstruiert, das Schmiersystem weiterentwickelt, der Zylinderkopf mit dem Ventiltrieb geändert, die Pleuellager und die Entlüftung des Motors verbessert, die Kupplung umkonstruiert und auch die Bremsen und Auspufftöpfe Verbesserungen unterzogen. Viel Augenmerk mußte auch dem Kardanantrieb zugewandt werden, und obwohl dieser bei den letzten Ausführungen schon viel besser war als am Anfang, blieb er doch bis zur Aufgabe der Herstellung dieses Modells ein schwacher Punkt. Aufgegeben wurde dieser 498,7 ccm ohv-Einzyylinder mit 84 mm Bohrung und 90 mm Hub 1932, nachdem 1016 Stück bei Jawa gebaut worden waren.

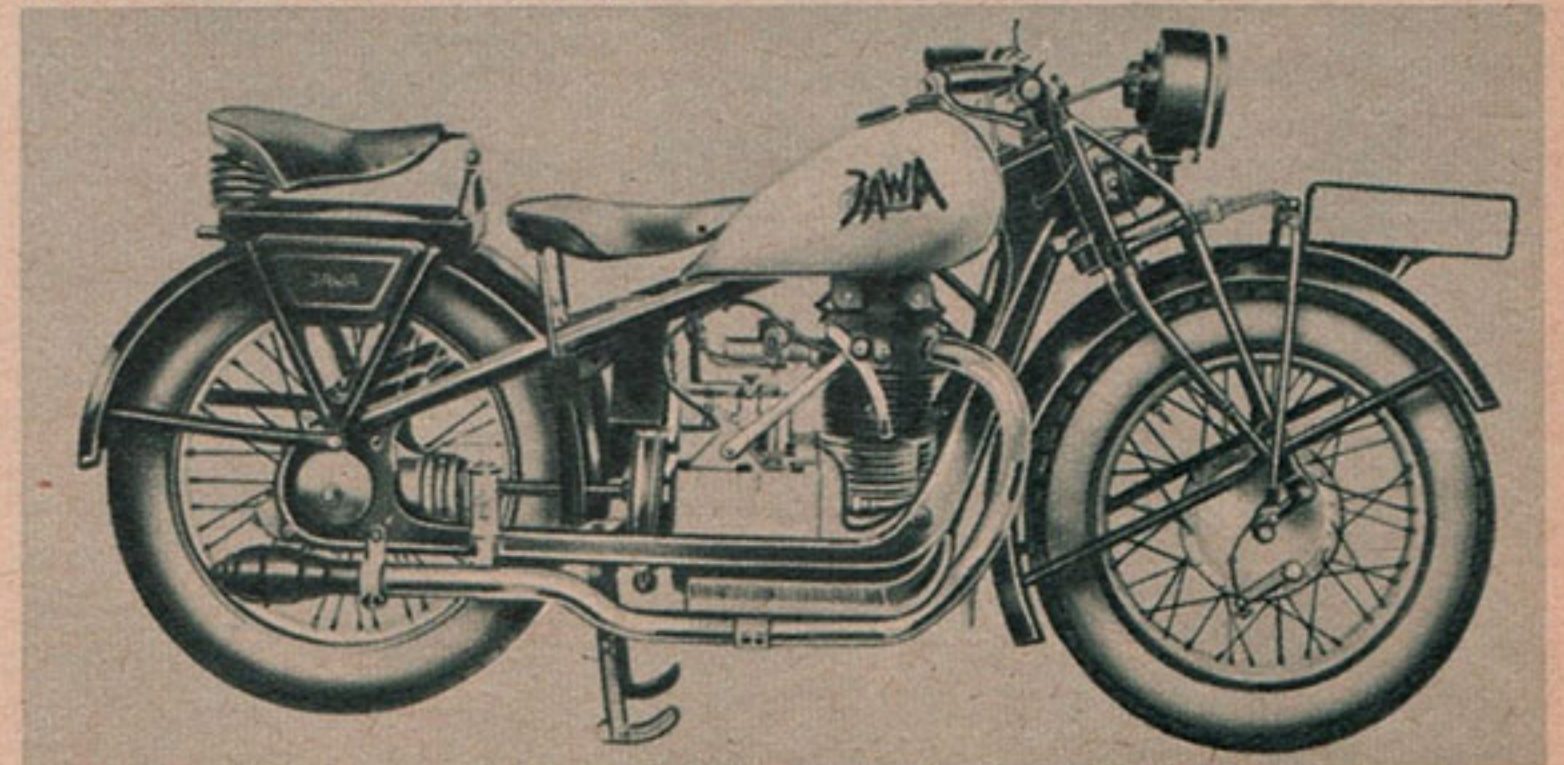
Kommerziell waren die ersten Jaws kein Erfolg. Ihre Herstellungs- und Entwicklungskosten übertrafen alle Erwartungen, und nur dadurch, daß es sich um eine finanzkräftige Fabrik handelte, gelang es, die Produktion aufrechtzuerhalten. Die Maschine wog 175 kg und war solo nicht leicht

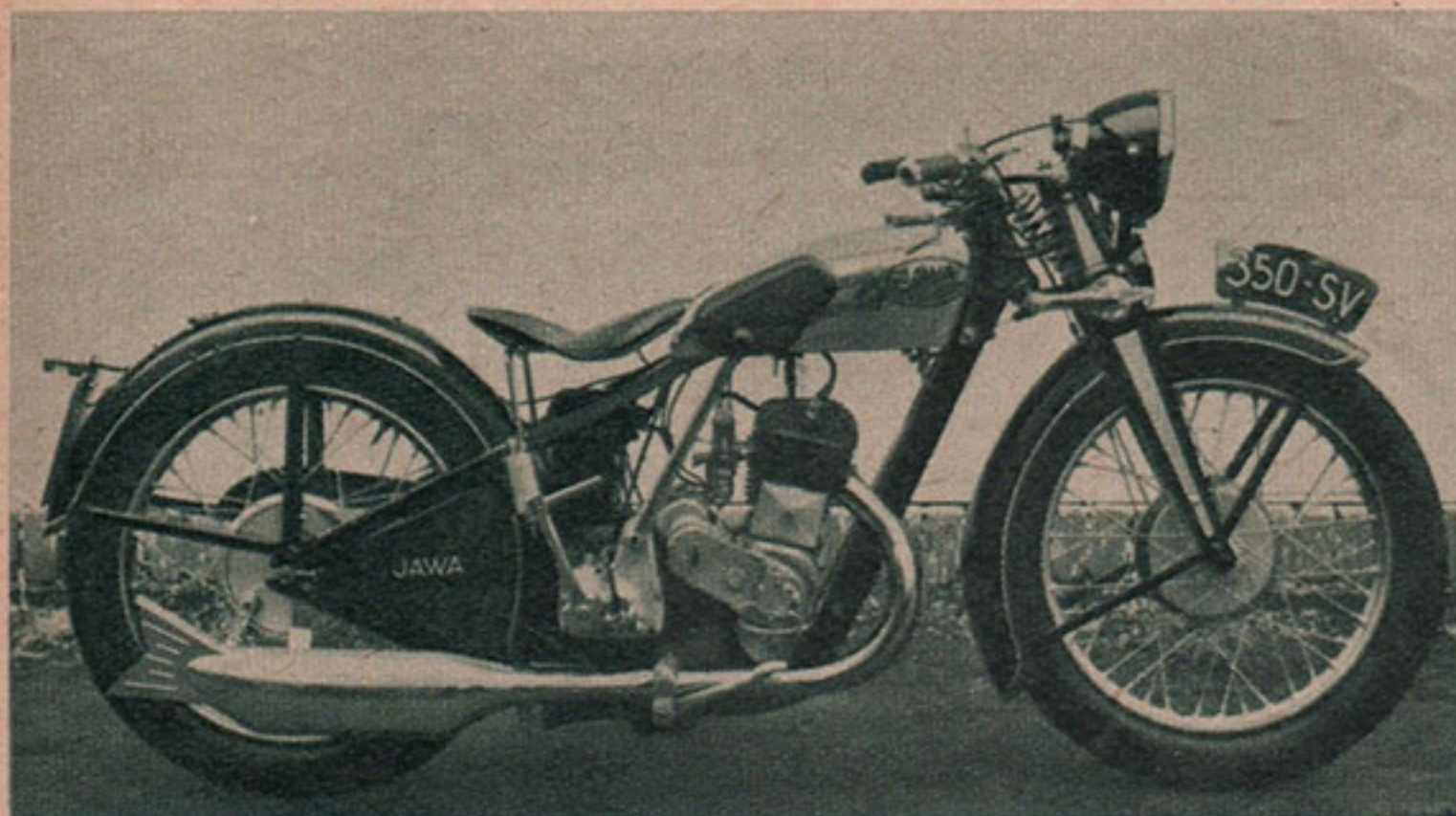
zu fahren. Dagegen konnte man ihr eine gewisse Schönheit nicht absprechen, und mit ihrem rotgelben — in Luxusausführung rot-chrom — Preßstahlfahrgestell machte sie einen ausgezeichneten Eindruck. Dazu kam, daß sie sich bei den schwersten Wertungs- und Zuverlässigkeitstagen ausgezeichnet bewährte und auch bei der internationalen Sechstagesfahrt 1931 und 1932 (in Italien) sehr gut abschnitt. Janaček hatte damals auch den Vorteil, daß er erstklassige Fachleute für sein Unternehmen bekommen konnte, und das betraf auch erfahrene Rennfahrer. Den großen technischen und publizistischen Wert einer erfolgreichen Rennabteilung bald erkennend, engagierte der Jawa-Chef bereits 1930 den früher bei Brough-Superior und McEvoy in England und nachher bei FN in Belgien gewesenen Konstrukteur-Rennleiter und Rennfahrer George William Patchett, der bereits im folgenden Jahr die ersten Jawa-Rennmaschinen fertiggestellt und im Renneinsatz hatte. Es waren sehr schöne 498 ccm ohv-Einzyylinder-Blockmaschinen mit Preßstahlfahrgestell und Kettenantrieb zum Hinterrad. Gefahren wurden sie von Patchett selbst sowie von Brand, Uvira, Rzehak und den Engländern S. „Ginger“ Wood und Tommy Spann. Der erste Auslandsstart war 1931 beim GP von Belgien und die ersten größeren Erfolge bei Rennen in der Tschechoslowakei. Bei der letzten TT in Österreich (1932) führte diese Jawa mit Brand im Sattel rundenlang das Rennen an; bei der englischen Senior-TT — dem ersten Start einer Jawa auf der Insel Man — belegte dieser kleine Tscheche damals den 14. Platz. Im folgenden Jahr war Wood Achter und Spann Zwölfter. Patchett selbst zog sich 1933 vom aktiven Rennsport zurück und konzentrierte seine Tätigkeit auf die Konstruktion neuer Modelle und auf die Leitung der immer größer werdenden Rennabteilung.

Es war Patchett, der zunächst am Aufstieg von Jawa maßgeblich beteiligt war. Die Marktlage am Anfang der dreißiger Jahre richtig erkennend, schuf er ein richtiges kleines Volksmotorrad mit einem niedrigen und dabei modernen und schönen Preßstahlrahmen. Rot emailliert, erlangte diese Neukonstruktion bald große Beliebtheit, zumal sie nicht nur mit einem leistungsfähigen und zuverlässigen 172 ccm Villiers-Zweitaktmotor ausgestattet war, sondern auch für nur Kronen 4250.— angeboten wurde. Bis dahin konnte man unter Kronen 7000.— kein neues Motorrad in der Tschechoslowakei bekommen, und die neue Jawa wurde gleich ein großer Erfolg. Die Firma erwarb bald darauf die Lizenz für die Herstellung dieser Villiers-Motoren und etablierte auch ein gutes und weitverzweigtes Vertreternetz, das viel zur Verbreitung dieses Modells beitrug. Mit 57,2 mm Bohrung und 67 mm Hub gab der Nasenkolbenmotor 5,5 PS bei 3750 U/min ab, und diese schnittige Maschine diente nicht nur als Transportfahrzeug, sondern auch als Sportfahrzeug für die jüngere Generation. Bereits 1933 war sie das meistgekaufteste Motorrad in der Tschechoslowakei, und Jawa konnte es sich leisten, die große 500 ccm-Maschine aus der Produktion zu nehmen.

Als Ersatz dafür entschied man sich für den Bau einer einzylindrigen 350 ccm sv-Maschine. Patchetts erste Konstruktion hatte einen Preßstahlrahmen mit Blockmotor, Kardanantrieb und elektrischem Anlasser. Zur Serienreife kam sie, hauptsächlich wegen der hohen Produktionskosten, nicht. Gebaut wurde dann eine ähnliche Konstruktion mit einem eigenen, nach vorn geneigten 346 ccm sv-Motor mit getrenntem Getriebe und Kettenantrieb zum Hinterrad. Ein Jahr darauf, 1934, folgte eine ähnliche ohv-Variante. Beide hatten 70 mm Bohrung und 90 mm Hub, wobei die seitengesteuerte Konstruktion 14 PS und die obengesteuerte 18 PS bei 4200 U/min abgab. Ein weiteres, 1934 herausgekommenes Modell war eine 175 ccm „Luxus“-Version, die einen etwas höhergezüchteten Zweitaktmotor hatte, der 6 PS leistete. Die Jahresproduktion dieser Zweitakt-Modelle betrug zwischen 4000 und 5000 Maschinen, und die Fabrik mußte ständig vergrößert werden. Damals wurde in Tynec an der Sazava auch eine eigene Gießerei aufgebaut, und Jawa wurde so immer unabhängiger von Zulieferanten.

Die Jawa-Fabrik in Prag im Jahre 1929 (Bild oben) und die erste 500 ccm-Maschine aus demselben Jahre (Bild unten).





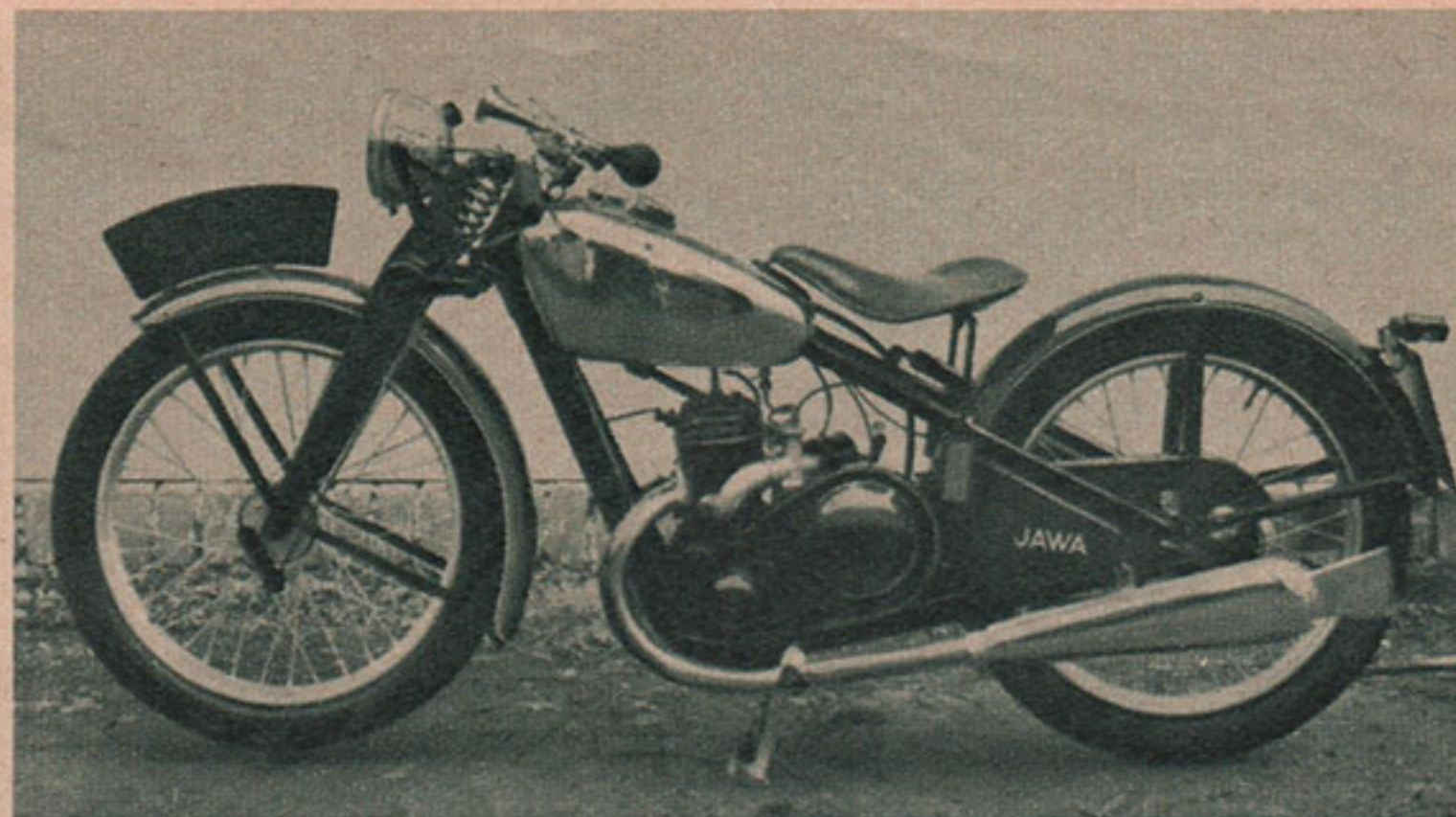
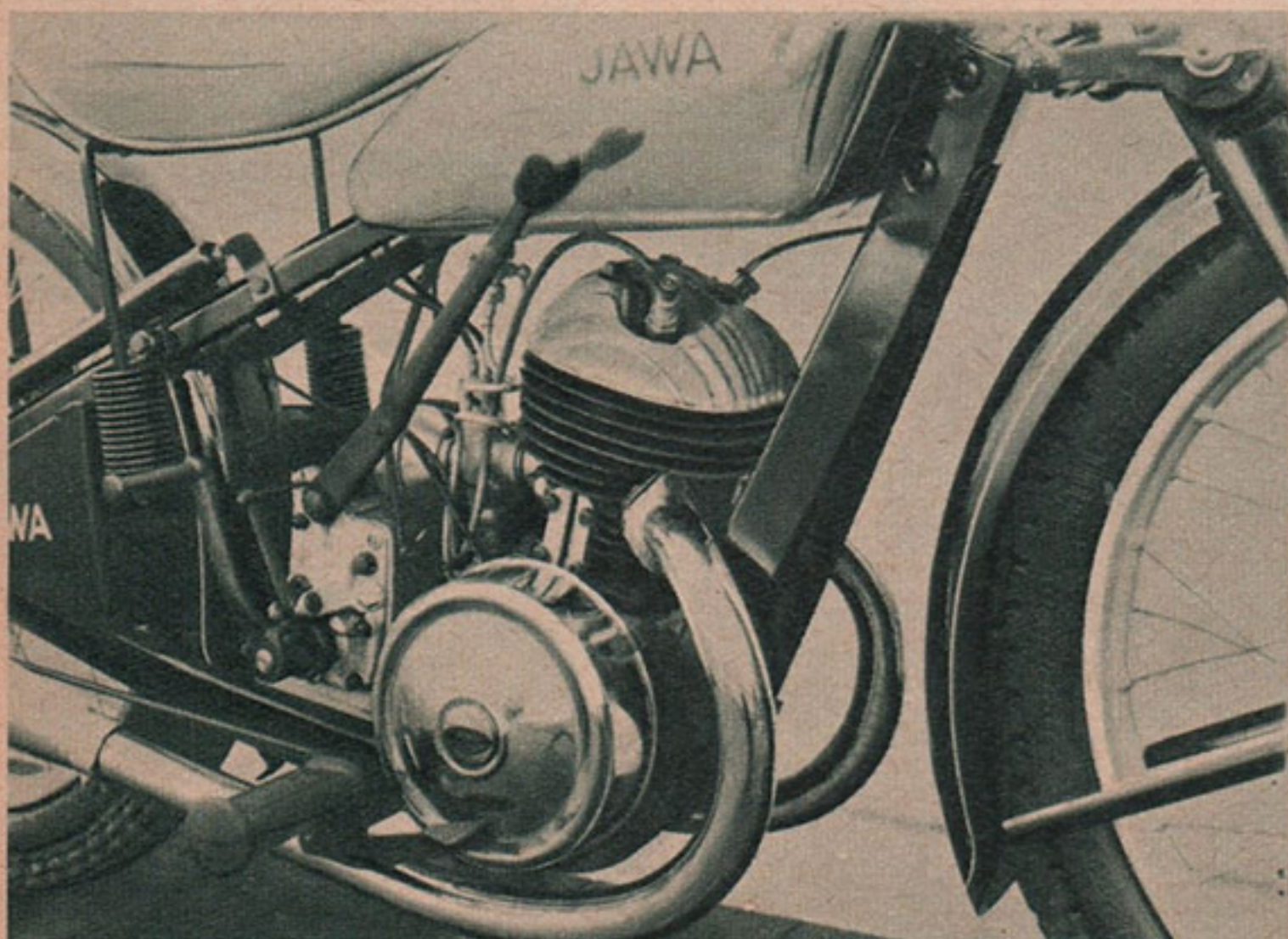
1933 baute man eine 350 ccm Viertakt-Maschine, seitengesteuert.

Zu den 175 ccm Zweitaktern und 350 ccm Viertaktern kam Mitte der dreißiger Jahre auch ein 247 ccm Zweitaktmodell hinzu. Ursprünglich wollte man auch hier den Nasenkolben-Zweitakter von Villiers verwenden. Dann kam jedoch der Villiers-Flachkolbenmotor mit Kreuzstromspülung heraus, den man versuchsweise benutzte, ohne von ihm jedoch — vor allem infolge thermischer Probleme — begeistert zu sein. So kam es, daß man sich damals wieder nach Sachsen, genau gesagt nach Zschopau, wandte, wo die Auto Union AG. die alleinigen Patentrechte für die Umkehrspülung von Dr. Adolf Schnürle besaß und wo man bei DKW mit großem Erfolg dieses System anwandte. Jawa erwarb damals die Lizenz für die Schnürle-Spülung und rüstete damit erstmalig die neue 250 ccm-Maschine aus. Wie eine vergrößerte 175er Jawa aussehend, hatte ihr Motor 63 mm Bohrung, 80 mm Hub und gab 8,5 PS bei 3750 U/min ab. Auch dieser Typ wurde bald ein großer kommerzieller Erfolg und bildete zusammen mit der 172 ccm-Maschine die Basis für die Motorradproduktion von Jawa, nachdem die 346 ccm Viertakter mehr aus Prestige Gründen als auf Grund eines besonders hohen Absatzes gebaut wurden. 1936 wurde dann auch die Herstellung der sv-Maschine aufgegeben und nur die schnittige ohv-Jawa im Viertaktprogramm beibehalten.

George William Patchett war aber nicht nur für diese Touren- und Sportmodelle, sondern auch für eine ganze Reihe neuer Jawa-Rennmodelle für Straßen-, Berg- und Bahnrennen verantwortlich. Diese, teils mit Preßstahl-, teils mit Rohrrahmen ausgerüstet, hatten eigene ohv-Motoren mit 172, 248, 348 und 498 ccm Hubraum, getrennte Getriebe und Kettenantrieb zum Hinterrad. Es gab auch einige Exemplare mit 548 ccm und 598 ccm Einzylinder ohv-Motoren (meistens für Bahn- und Bergrennen) sowie 172 ccm-Zweitakter mit Villiers „Brooklands“-Motoren und auch eigenen luft- und wassergekühlten Zweitakt-Versionen. In der Rennabteilung wurden auch Maschinen für Wertungsfahrten vorbereitet, und jahrelang war Jawa der einzige tschechoslowakische Vertreter bei der internationalen Sechstagesfahrt. Im Werksteam befanden sich damals auch der deutsche Bahnrennfahrer Hermann Gunzenhauser sowie die erstklassigen tschechoslowakischen Rennfahrer Anton Vitvar, der 1936 verunglückte Franta Brand, Richard Dusil, Hugo Rosak, Václav Stanislav, Jirka Bayer, Josef Kosinka, Ladislav Nerad, Josef Paštika, Ján Lucak, Fritz Bardas, Jarda Simandl, Václav Somol, Josef Lukeš, Jan Bednář und auch der sehr erfolgreiche Franta Juhan. Leopold Killmayer, der frühere österreichische Bahnmeister, befand sich ebenfalls einige Zeit im Werksteam von Jawa, wo man — im Gegensatz zu anderen Werksmannschaften in Europa — großen Wert auf Erfolge bei Bahnrennen legte.

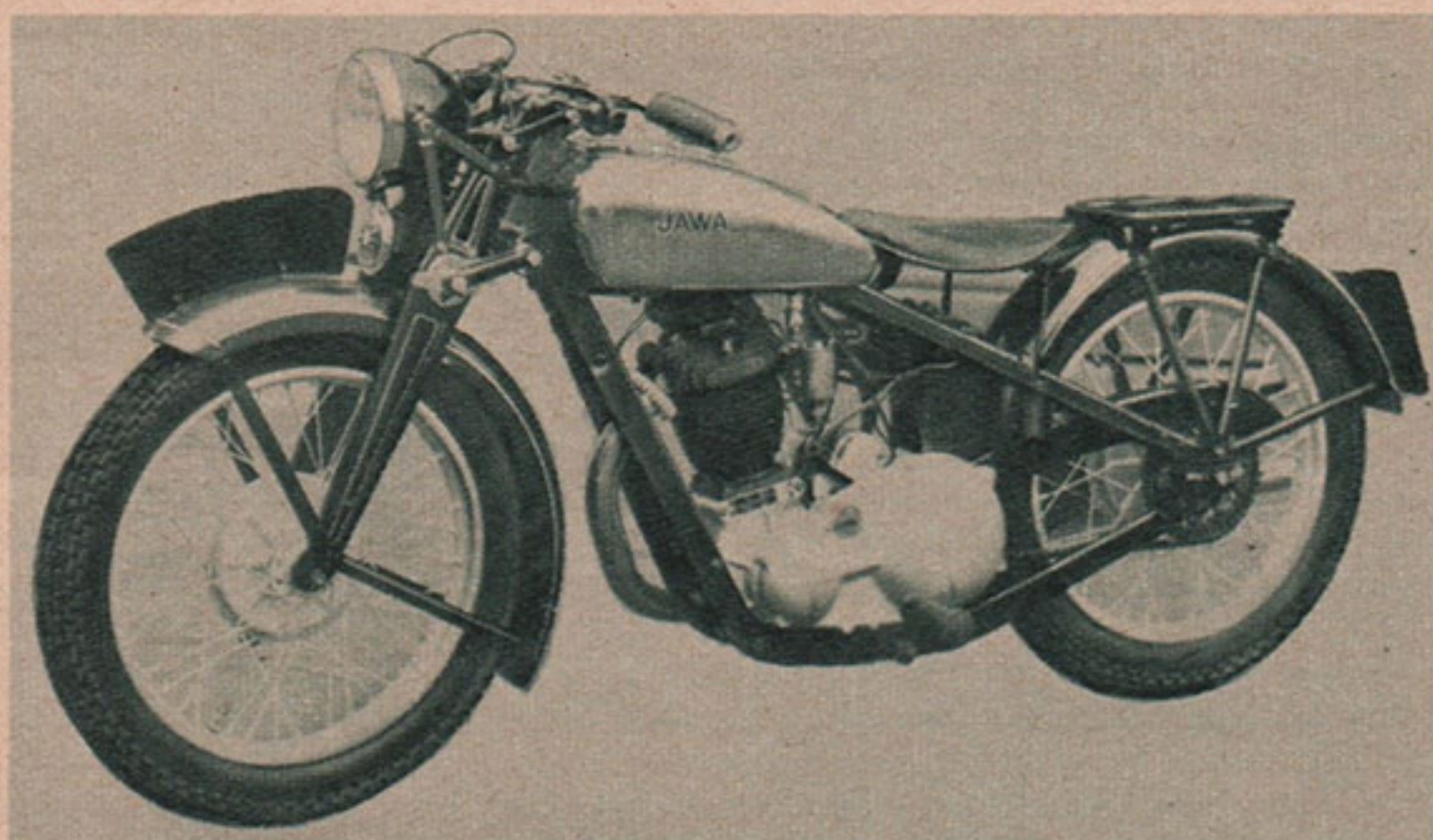
Das Auftreten der Jawa-Maschinen, besonders die Einführung der 175 ccm-Zweitakter 1932, brachte eine Revolution in der Struktur des tschechoslowakischen Motorradwesens mit sich. Bis dahin dominierten

Der 250 ccm-Zweitaktmotor von 1935.



Die 175 ccm Zweitakt-Maschine von 1933.

im Lande ausländische Erzeugnisse und die einheimischen Motorradfabriken spielten keineswegs eine führende Rolle. Premier, mit einer Jahresproduktion von rund 2000 Maschinen, war bis dahin der größte tschechoslowakische Motorradproduzent, und gerade als Jawa festen Fuß mit der neuen Zweitaktmaschine faßte, entschloß man sich bei Premier, den Motorradbau — man baute auch Fahrräder und Kinderwagen — ganz aufzugeben. Große Schuld am Untergang von Premier trug das ungewöhnlich große und teilweise veraltete Typenprogramm, das eine rentable Pro-

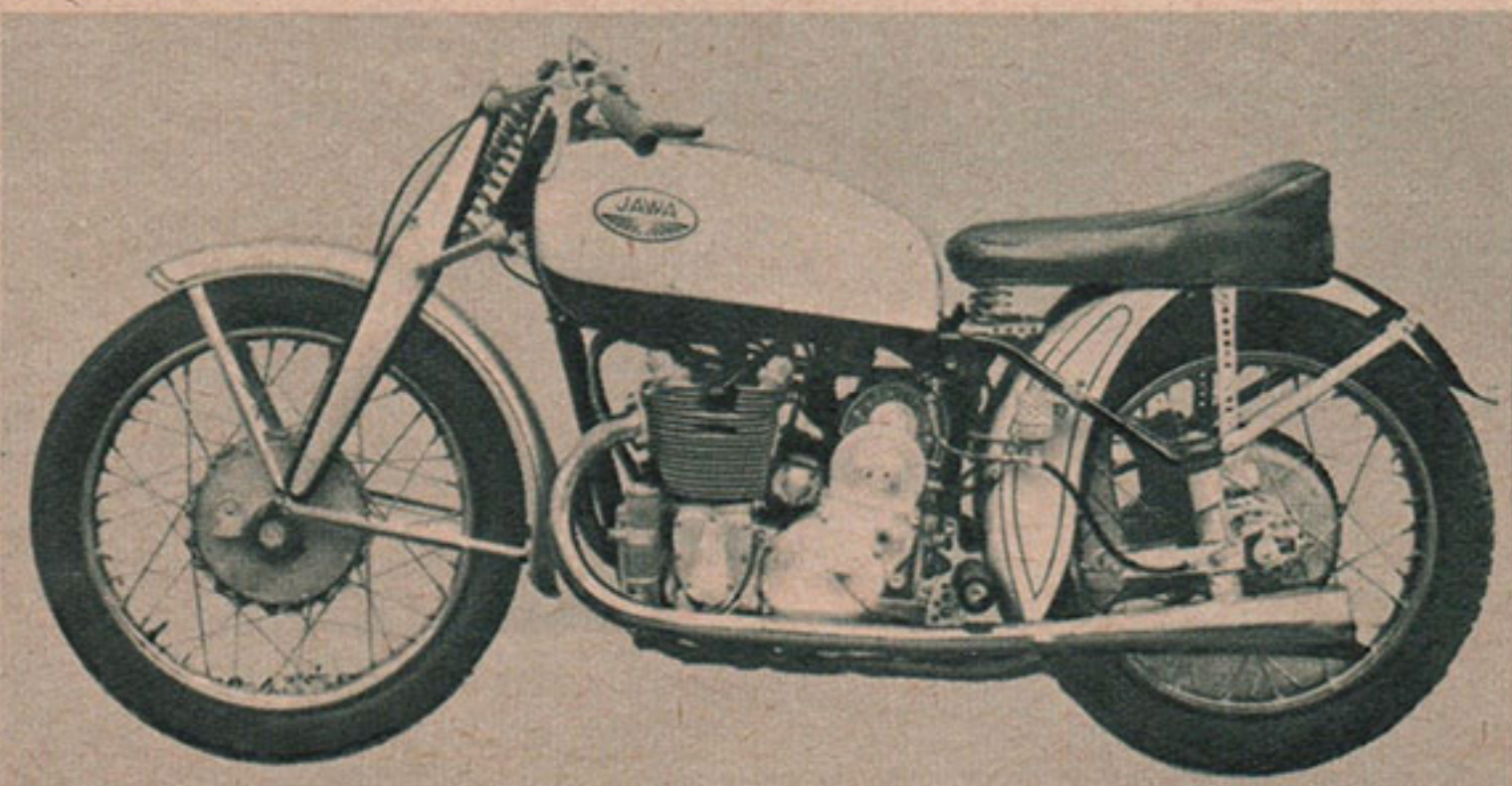


Im Jahre 1935 kam diese 350 ccm Einzylinder-Viertaktmaschine, ohv, auf den Markt.

duktion verhinderte — im Gegensatz zu Jawa, wo man zunächst das ganze Gewicht auf die Serienproduktion der kleinen Zweitakter verlegte. Und während der Name Premier aus den Reihen der Motorradhersteller verschwand, mußte man bei Jawa die Produktionsstätten durch den Bau einer modernen Fabrik in Brodce an der Sazava weiter vergrößern. Dort, in Brodce, wird auch jetzt ein Großteil aller Jawa-Maschinen gebaut, während die ursprüngliche Fabrik in Prah-Nusle II vor allem der Entwicklung neuer Konstruktionen dient.

Zu einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen der Auto Union AG. und Jawa kam es Mitte der dreißiger Jahre durch die Aufnahme der Automobilherstellung seitens der tschechoslowakischen Fabrik. Man übernahm damals die Lizenz für den Bau der DKW „Meisterklasse“-Autobile mit 684er Zweitaktmotoren. Das waren Zweizylinderkonstruktionen mit Flachkolben und Schnürle-Umkehrspülung. Damals tauchte auch eine große Konkurrenz für Jawa auf dem Motorradsektor auf, indem die zum großen Skoda-Konzern gehörende tschechische Waffenfabrik in Strakonice — ČZ — mit prachtvollen 172 und 250 ccm-Zweitaktern — von Ignaz Uhl konstruiert — den Markt bereicherte. Diese Neukonstruktionen hatten nette und moderne Preßstahlrahmen (schwarz-weiß emailliert) und eigene Blockmotoren. (wird fortgesetzt)

Die 500 ccm Kompressor-Rennmaschine, 1935.



Geröll und Wurzeln
als Auftakt zur

Deutschen Trial-Meisterschaft

Erster Lauf: Garmisch-Partenkirchen

Den Auftakt zur neuen Meisterschaft — bekanntlich erstreckt sich diese immer übers Winterhalbjahr — bildete der Lauf in Garmisch-Partenkirchen. Wer jedoch erwartet hatte, daß die sich in der letzten Saison als so stark erwiesenen Nachwuchsleute, wie Schneider, Lechner, Dresselhaus oder Kornfeld, das Leben in den Lizenzklassen etwas beleben würden, sah sich bitter enttäuscht. So verlief das erste Trial nach der bekannten Melodie: Andreas Brandl, Sengfelder und Franke gewannen bei den Lizenzfahrern, Schneider, Dresselhaus und Scherzl bei den Ausweiskfahrern. Aber wieder zeigte sich, wie gut die jungen Leute sind: In der Wertungsgruppe I, bis 100 ccm, erhielten die ersten drei Ausweiskfahrer weniger Strafpunkte als der zweite Lizenzfahrer (der übrigens Helmut Mayr hieß und damit, als einer der wenigen, die in die Lizenzklasse umstiegen, gleich einen erfolgreichen Einstand feiern konnte).

Doch nun der Reihe nach. Bei strahlendem Sonnenschein vor erhabener Bergkulisse nahmen 53 Fahrer den Kampf mit den Steilhängen und dem Geröll des als dem „schottischsten“ aller deutschen Trials bekannten Wettbewerbs in Garmisch auf. Die erste Sektion bot gleich ein stei-



les Auf und Ab am Hang mit teilweise losem Untergrund und einer dicken Wurzel quer über der stärksten Steigung vor der letzten Kehre. Und manchem, der sich nach erfolgreichem Durchstehen der davorliegenden Kuhle schon in Sicherheit wähnte, stellte die Wurzel noch schnell ein Bein. Überhaupt erforderte diese Sektion ein konzentriertes Einhalten der Idealinie und eine gefühlvolle Gashand über die ganze Distanz. Dafür ließen sich die Fahrer auch eine Menge Zeit mit Ablaufen, besser gesagt: Abkraxeln der Sektion und Beobachten der mutigen Konkurrenz, die das Wagnis schon auf sich nahm.

Sektion zwei wie auch Sektion vier waren dafür etwas einfacher, indem es jeweils in einem ausgetrockneten Wildwasserbett fast nur geradeaus den Berg hinaufging. Wer jedoch etwas zu sorglos gleich nach dem Ende in den blauen Himmel spähte, stolperte dann sicher über den plötzlich aus dem Gras auftauchenden Stein oder nahm so viel Fahrt weg, daß die Maschine ohne Nachhelfen nicht mehr zog.

Die Verbindungswege führten größtenteils durch kerniges Gelände und hätten selbst einer Geländefahrt gut gestanden. Man hatte den Eindruck, daß der Kurs schon im Hinblick auf die

So macht das Trialfahren Spaß: Bei herrlichem Wetter im bunten Herbstwald. Hier W. Linz in der ersten Sektion des Holzkirchener Trials am Sonntag.

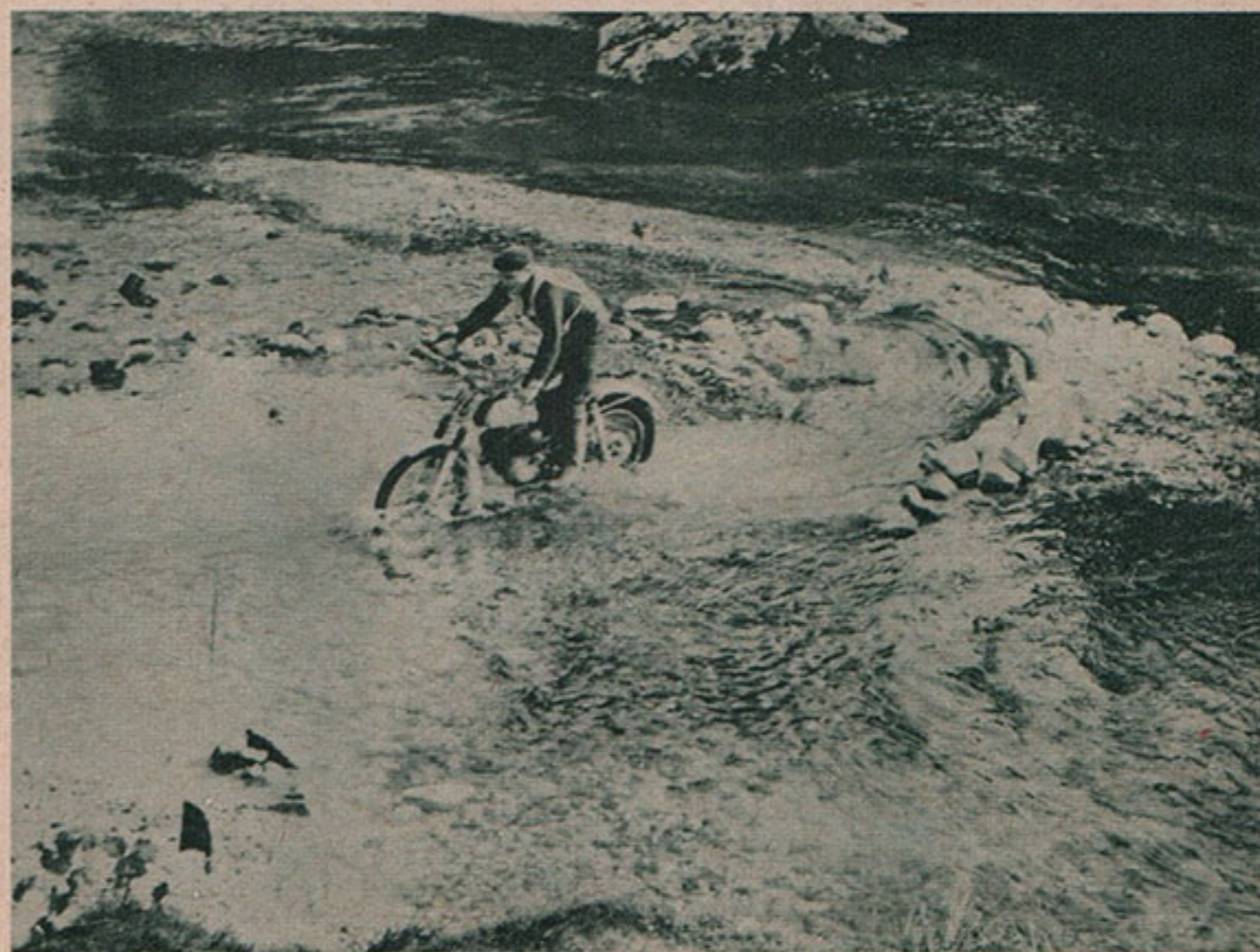
Links: Hier holt sich H. Schneider in Garmisch in der ersten Sektion einige seiner 42 Gesamtpunkte, mit denen er den ersten Tag als punktbesten Fahrer der kleinen Ausweisklasse beendete.

Rechts: Die erste der beiden Wasserdurchfahrten beim Garmischer Trial wird hier gerade von Horst Andres gemeistert. In dieser siebten Sektion wurden die Ein- und Ausfahrten im Laufe der Veranstaltung immer tückischer, dafür blieb der Untergrund wenigstens innerhalb des Baches einigermaßen befahrbar.



nächste Dreitage-Fahrt, die in Garmisch ausgetragen wird, so wie die nächste Sechs-Tage-Fahrt in Polen ausgerichtet war. Jedenfalls war mit der Straßenmaschine und großem Tankrucksack nicht überall durchzukommen. Deshalb mußte man einen Teil der Sektionen auf Umwegen suchen, was durch das Fehlen eines Streckenplanes bestimmt nicht erleichtert wurde. Auch sonst schien der Veranstalter keinen Wert auf zahlreiches Publikum zu legen. Es waren weder Plakate für die Veranstaltung noch Hinweisschilder zum Trialgelände zu sehen. Und dabei hätte man doch gerade hier den Zuschauern in schönster Weise zeigen können, daß Motorsport nicht immer mit „Raserei“ gleichzusetzen ist, mit Gefahr verbunden ist oder nur unter großer Lärmentwicklung ausgeübt werden kann. So waren auch nur wenige Spaziergänger da, und die fast ausschließlich an den zwei Sektionen an Start und Ziel.

Als hätte der Veranstalter das vorausgesehen, hatte er es auch nicht für nötig befunden, einen Getränkestand zu organisieren, geschweige denn eine Wurstbude oder ähnliches. Daß deswegen in der sommerlichen Hitze nur die fanatischsten unter den Zuschauern aushielten, ist verständlich. Da hatten die Fahrer es doch erheb-





Zwei Bilder von derselben Stelle: Sektion 1 in Garmisch. Links ist L. Arnold kurz vorm Failing, er hat den Lenker schon zu weit herumgezogen, während die richtige Fahrtrichtung fast geradeaus geht (und nicht schräg rechts hoch). Im rechten Bild Andreas

Brandl, der zunächst auch etwas nach links einschlägt, aber dann doch in die Geradeausrichtung einschwenkt. Fotos: R. List

lich besser. Die konnten sich wenigstens äußerlich kühlen. Etwa in Sektion sieben und acht, in denen es durch Wasser ging. Sektion sieben brachte gleich eine zweimalige Ein- und Ausfahrt in einen Bach. Tückisch waren hier besonders die Ausfahrten, die mit der Zeit immer schwieriger wurden. Dafür hatte der Bach einen einigermaßen befahrbaren Geröllgrund, während in Sektion acht ein teilweise knietiefer, schlammiger Tümpel zu durchqueren war. Wie mutig die Teilnehmer dieses Gebiet zuerst zu Fuß durchforschten, erregte allgemeine Bewunderung. Oder lechzten sie vielleicht doch nur nach Kühlung? Nicht bloß einmal schwappte dabei das Wasser über die Knobelbecher! Erstaunlich, mit welcher Routine und Überlegung da manche Ausweiskfahrer die bestimmt nicht leichte Hürde nahmen, während einige Lizenzler müde doch noch irgendwo einen Dab hinsetzten.

Die — zumindest vorläufige — Auswertung ging sehr rasch, nachdem schon nach jeder Runde die Summe der Strafpunkte notiert und auch auf einer Tafel für die Zuschauer aufgeschrieben wurde. Allerdings kamen bei einigen Fahrern noch überraschend viele Zeitstrafpunkte dazu, weil sie die Sollzeit, die auf vier Stunden festgelegt worden war, überschritten hatten. Könnte man nicht zu einem etwas großzügigeren Zeitplan gelangen, wenn man versuchte, die Verbindungswege zwischen den Sektionen auf ein Minimum zu schrumpfen? Was sagt die OMK dazu? Oder meinen die Herren dort, mit einer Mindestdistanz den Trialsport vor Spezialmaschinen zu bewahren?

Wie gesagt, die Wertung ergab das alte Bild, wenn auch einige Fahrer sich offenbar von den Geländemaschinen noch nicht genügend auf die Trialmaschinen umgewöhnt haben, worüber besonders Lorenz Specht klagte. Auch scheinen die Maschinen noch nicht ganz fit zu sein, 14 Ausfälle bei 53 Startern sind wirklich nicht unerheblich.

Doch die Saison ist noch lang und Garmisch war erst der Anfang.

*

Zweiter Lauf: Holzkirchen

Am nächsten Tag trafen sich alle wieder in Holzkirchen zum Stechen um weitere Meisterschaftspunkte. Pünktlich um zehn wurde der Gesamtsieger des Vortages, Andreas Brandl, mit der Startnummer 1 auf die Reise geschickt. Über den 17,2 km langen Rundkurs waren sechs Sektionen verteilt, die je fünf Mal zu durchfahren waren. Und wenn dem Trial in Garmisch Steine und Steilhänge das Gepräge gaben, so waren es in Holzkirchen die Bäume, Wurzeln und Baumstümpfe. Alle Sektionen führten durch tiefen, dunklen Wald und den Fahrern mag es selbst manchmal gespenstisch vorgekommen sein, wenn eine eigentlich recht harmlos aussehende Wurzel sie doch noch zum Fußeln zwang oder sie plötzlich vor einem Baumstumpf standen und nicht mehr wußten, ob es besser links oder rechts herumginge . . .



Hans Trinkner fährt auf einer Eigenbaummaschine mit Sachsmotor hier die zweite Sektion des Holzkirchner Trials. Nachdem er am ersten Tage in Garmisch ausgefallen war, war sein Abschneiden in Holzkirchen interessant: 7. Platz in Wertungsgruppe II.

Auf alle Fälle beklagten sich nachher einige Fahrer, daß die Sektionen viel zu schwierig gewesen seien. Dem kann nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Sektion drei vielleicht war nicht sehr glücklich. Nach einer Einfahrt in einen Bach mußte diesem ein Stück gefolgt werden, dann kam eine Wende im Bachbett um einen Holzpfosten, dieselbe Strecke zurück und schließlich auf der anderen Bachseite wieder eine Ausfahrt ans Ufer. Die einzige größere Schwierigkeit bestand dabei in der Wende. Denn offensichtlich war der Bach schmäler als der Wendekreis der Trialmaschinen. Während ich dort stand, schaffte es jedenfalls niemand mit Null. Mit einem geschickt eingesetzten Fuß allerdings ließ es sich mit einem Punkt machen.

Ansonsten aber muß der Schwierigkeitsgrad der Sektionen bei einem Meisterschaftslauf auf die Spitze der Fahrer abgestimmt werden, und wenn man erfährt, daß der Gesamtsieger Gustav Franke in der letzten Runde einen einzigen Strafpunkt erhielt und etwa der Ausweiskfahrer Hartmut Kornfeld (Sieger der Ausweiskfahrer Klasse II) auch nur sechs Punkte, so wird man diese Anklage zurückweisen müssen.

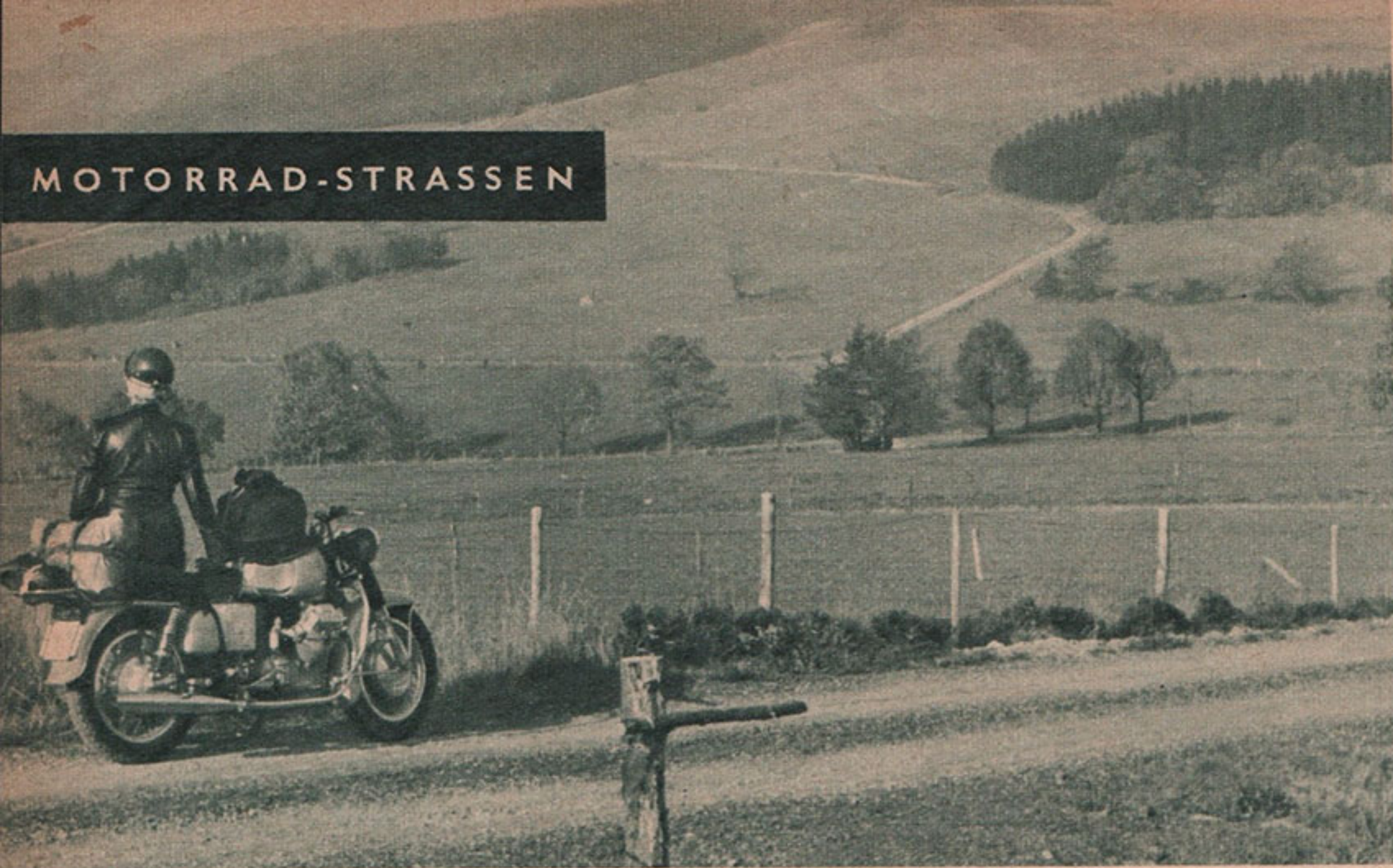
Wenn man etwas bemängeln muß, dann ist es die Eintönigkeit in der Führung der Sektionen. Bis auf das oben beschriebene Intermezzo im Bach liefen alle Wertungsabschnitte zwischen Bäumen hangauf und hangab und eventuell noch durch kleine Senken oder quer über einen Hohlweg. Immer derselbe Charakter und immer über Wurzeln. Da muß der Veranstalter sich das nächste Mal unbedingt etwas Neues einfallen lassen.

Wenngleich auch bei diesem Trial für das leibliche Wohl der Zuschauer nicht gesorgt worden war, fand es doch mehr Zuspruch. Zum einen wohl, weil es Sonntag war, zum andern, weil Start und Ziel in Holzkirchen lag. Zudem war noch im Programm eine Landkarte beigelegt, auf der die Lage der einzelnen Sektionen eingezeichnet war, was das Aufsuchen derselben natürlich sehr erleichterte.

Nach dem Zusammenzählen der Strafpunkte, was auch mittels eines Tafelaufschriebs an Start und Ziel recht schnell ging, ergab sich in der Lizenzfahrerkategorie II ein überraschendes Ergebnis: Sengfelder, Specht und Gienger waren mit je 49 Strafpunkten gleichauf. In Klasse I konnte Andreas Brandl seinen Vortagesieg nicht wiederholen. Mit 44 Strafpunkten mußte er sich diesmal seinem Vetter Franz beugen, der nur 39 Punkte kassieren mußte. In Klasse III gewann überlegen Gustav Franke mit 22 vor Johann Atzinger mit 52 Strafpunkten. Bei den Ausweiskfahrern hießen die Sieger:

Klasse I:	Martin Lechner	45 Strafpunkte
Klasse II:	Hartmut Kornfeld	71 Strafpunkte
Klasse III:	Albert Straßer	72 Strafpunkte

List



Mit dem Wind über die Rhön

„120 Nebeltage zählt man im Jahr in der Rhön, der Frühling kommt spät in dieses Gebirge, die Sommer sind kurz, aber alles das macht der Herbst wieder gut mit seinem Farbenreichtum.“

So oder ähnlich kann man es in den Reisebüchern über die Rhön lesen. Und es stimmt. Der überraschende erste Eindruck, den wir auf unserem Ritt mit der dicken Guzzi V 7 von Bad Kissingen her hatten, war die Farbenpracht der Parks und Anlagen. Schon auf der Straße von Hammelburg nach Kissingen hatten wir ein Wettrennen mit bunten wirbelnden Blättern und mit Nebelfetzen, die immer wieder in dicken Schwaden die Sonne verdeckten.

Bad Kissingen, das Staatsbad an der Fränkischen Saale, liegt am Südostrand der Rhön. In diesem Ort treffen zwei Welten aufeinander, das Kurviertel ist elegant und weiträumig, dagegen ist die Altstadt fränkisch mit Fachwerkhäusern, behäbigen Bürgerhäusern und einem hübschen Marktplatz. Das heutige Rathaus ist ein, am Anfang des 18. Jahrhunderts erbautes, ehemaliges Schloß.

Schon kurz nach der Zeitwende in vorgermanischer Zeit wurde um den Besitz der Solequellen erbittert gekämpft. Im 4. Jahrhundert kam es zu blutigen Auseinandersetzungen um den Besitz dieser heilkräftigen Quellen zwischen den Burgundern und den Alemannen. Bad Kissingen hat wahrhaftig eine bewegte Geschichte hinter sich, und nach dem Bauernaufstand Anfang des 16. Jahrhunderts wurden dem damaligen Pfarrer und vielen Bürgern die Augen ausgestochen, und ein Chronist schreibt darüber „volle zwei Monate dauerte das Nasen-, Ohren- und Zungenherausschneiden an“. Gut, daß das so lange her ist — sogar unser großer Brummer schaudert beim Gaseben. Die Geschichte weiß noch von vielen Kämpfen zu berichten, 1866 erkämpften sich die Preußen gegen die mit den Österreichern verbündeten Bayern den Übergang über die Fränkische Saale.

Sehenswert wäre die Altstadt, der Kurgarten, die Kohlensäurequelle, die in Intervallen von 1 Minute mächtig aufwallt, und die Burgruine Bodenlaube, die sich ein Minnesänger nach einer Kreuzfahrt um das Jahr 1200 bauen ließ.

An der oberen und der unteren Saline vorbei führt die Straße an der Fränkischen Saale entlang. Nicht immer macht sie alle Bogen des Flusses mit, denn dieser windet sich in flachen Biegungen durch das Land. Die Straße mit langgezogenen, feinen Kurven ist gut. Nur wenige sehr kleine Ortschaften muß man durchfahren bis Roth, wo wir die Fränkische Saale verlassen wollen.

Wie wäre es noch mit einem kleinen Abstecher nach Bad Bocklet? Dieses kleine Biedermeierbad besitzt die stärkste Stahlquelle Deutschlands, es war früher ein beliebter Sommeraufenthalt der Würzburger Geistlichkeit. Die alte Dorfkirche mit dem spitzen Juliusturm, mit der Rokokokanzel und einer geschnitzten Holzmadonna ist wirklich schön. Der Badeort liegt zwischen Wiesen und Wäldern am Flüsschen.

Über Roth und Steinach, wo in der Dorfkirche eine geschnitzte Madonna von Tilmann Riemen-schneider zu sehen ist, fuhren wir durch ein besonders feines Tal am Schmalwasser-Bach entlang. Die Sonne hatte endlich den Nebel verscheucht, Altweibersommerfäden flogen über die Straße, alle paar Meter führen Holzbrücken über den Bach im Schmalwassergrund. Der Wind bläst ganz schön um die Waldecken. Ungeschickt und vom Wind hin- und hergeworfen flog ein Eichelhäher vor uns her. Er war eifrig damit beschäftigt, seine Lieblingsfrüchte, die Eicheln, zu sammeln und so gut zu verstecken, daß er sie selbst nicht mehr findet. Scheinbar konnte er es aber nicht lassen, unsererwegen einen weiteren Haken zu schlagen, und er ließ dabei seine gesammelten Eicheln auf die Holzbrücke fallen, auf der wir gerade mal eine Pause machten. Nun ja, alle

Tage kriegt so ein Geselle keine große Guzzi zu sehen.

Von Schmalwasser aus steigt die Straße ziemlich steil an nach Sandberg, einem Dorf mit erstaunlich breiter Dorfstraße und einzeln stehenden Häusern. Es geht immer weiter aufwärts, am Kilianshof vorbei, kurvenreich um den Kälingsberg herum. Fabelhaft zog die V 7 die Berge herauf! Das waren die richtigen Straßen für diese bullige Maschine, eine letzte schnelle Kurve, und schon ging es nach Bischofsheim hinunter. Während wir die Karte studierten, um die Hochrhönstraße zu finden, stieg ein älterer Herr aus seinem 220, kam auf uns zu und blieb vor dem Motorrad stehen: „Das ist aber mal eine feine große Maschine.“ Uns blieb natürlich der Mund offen, denn allzu oft hört man so etwas nicht, wenn man unterwegs ist.

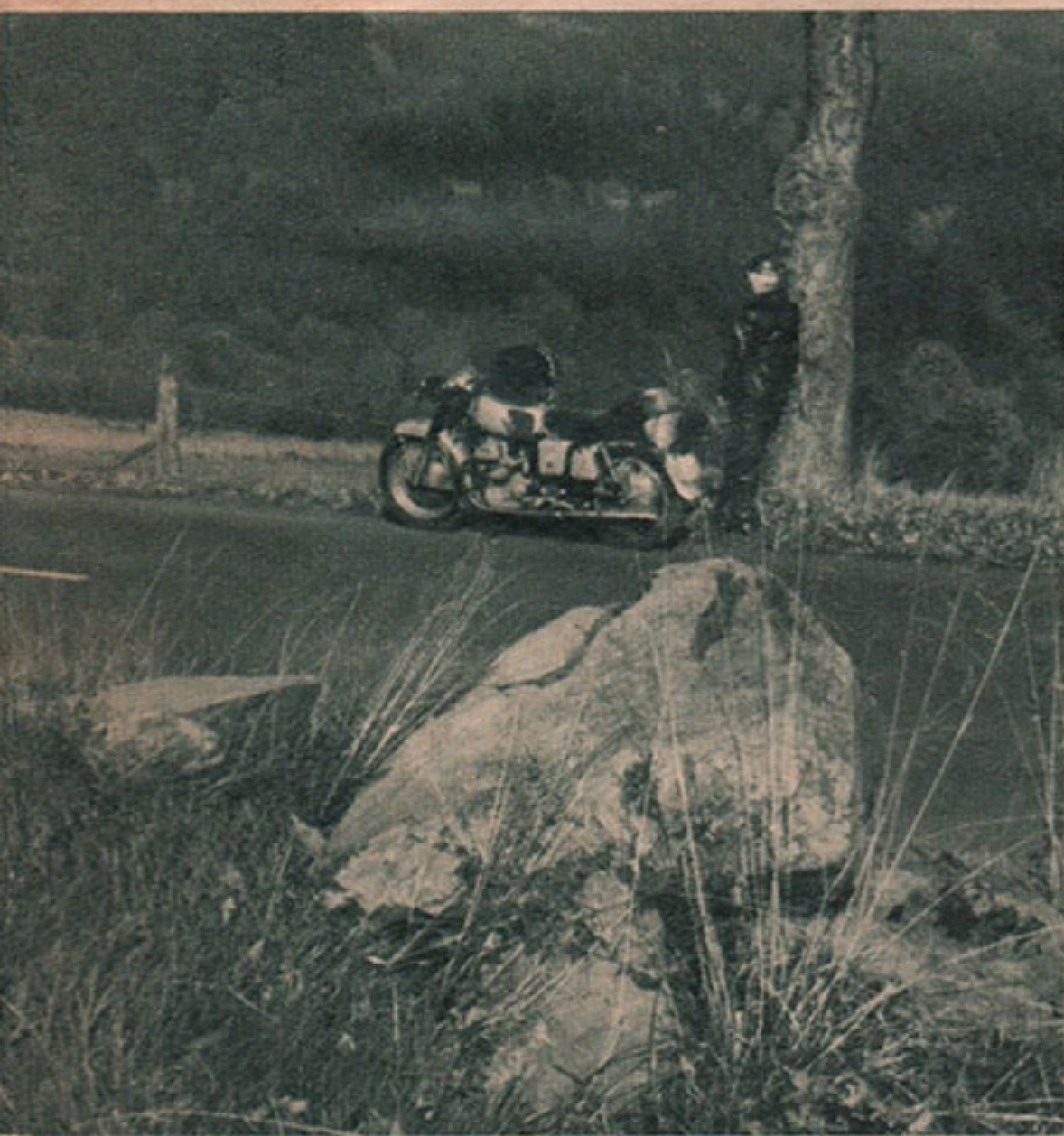
Schnell noch einige Worte über Bischofsheim, ehe wir einen Abstecher auf den Kreuzberg machen. Der Ort liegt an der Brend und ist aus einem ehemaligen Kloster entstanden, und zwar zur Zeit der Karolinger. Das Kloster soll bis auf den heil. Bonifacius, der auch das Kloster Fulda gründete, zurückgehen. Verschiedene hübsche Fachwerkhäuser und die Pfarrkirche sind sehenswert, außerdem gibt es im Ort eine Holzschnitzschule, die man besichtigen kann. Einen schönen Abstecher kann man auf den Kreuzberg machen. Die Straße führt steil bergauf, an der Ruine Osterburg und an den drei mächtigen Kreuzen vorbei. Von hier aus hat man eine herrliche Fernsicht. Im Norden kann man die Hohe Rhön sehen, im Nordosten den Thüringer Wald mit dem Schneekopf, im Osten die Veste Coburg, die Lichtenburg bei Ostheim, und die Ruine Henneberg. Ein gewaltiges Holzkreuz steht auf dem Gipfel des Berges, der 928 m hoch ist. Unterhalb des Gipfelkreuzes liegt ein Franziskanerkloster mit Wallfahrtskapelle auf einer Felsenplatte an den Berg gedrückt. Funkturm und UKW-Station überragen alles. Am Osthang des Berges liegen viele mächtige Basaltblöcke, Johannisfeuer genannt.

Natürlich hat sich auch die Sage mit diesem Berg befaßt, denn bereits in grauer Vorzeit wurde er als „Heiliger Berg“ verehrt. Die Reste einer keltischen Fliehburg sollten noch vorhanden sein, und der heil. Kilian, der Schutzheilige Frankens, soll bereits im 7. Jahrhundert das erste Kreuz dort aufgepflanzt haben.

Jetzt aber zurück nach Bischofsheim und wieder auf der anderen Seite hinauf durch den Wald. Es kommen einige schöne Kurven bei Bauersberg, wo eine schöne Jugendherberge neben einem alten Braunkohlenbergwerk liegt. Weiter fahren wir auf der Hochrhönstraße am Schloß Holzberghof, einer früheren Glashütte und einem späteren Maultiergestüt vorbei. Der Wind pfeift ganz schön hier oben, aber den 250 kg der 700er



macht er nichts. Kurz hinter dem Ehrenmal für die Gefallenen beider Kriege beim Heiberstein, verlassen wir die Höhenstraße und fahren Richtung Wüstensachsen. Der Ort Schafstein und dahinter die Wasserkuppe sind schon zu sehen. Je höher wir kamen, desto klarer wurde die Luft. In Oberhausen verließen wir die B 284, die wir ein Stückchen befahren mußten, in Richtung Abtsroda. Ganz in der Nähe liegt die Fulda-Quelle, der Baumwuchs ist recht kärglich, in ganz geringer Höhe flogen zwei Birkhähne über uns weg. Ein ganz seltener Anblick, aber das Gelände ist wohl besonders gut geeignet für diese Wildart. Die Segelflieger nutzten das Wetter und die guten Aufwinde auf der Wasserkuppe aus. Mindestens 10 Flieger waren dauernd in der Luft, und wir hätten stundenlang ihrem Starten und Landen zuschauen können, aber die Guzzi wollte fahren, und uns machte es so richtig Spaß, mit Dampf durch die Kurven ins Tal zu stechen. Junge, ist das ein Motorrad! Wir kamen nach Poppenhausen, einem Luftkurort und Wintersportplatz an der Lütter mitten zwischen den Landschaftsschutzgebieten der „Hohen Rhön“ und „Milseburg“. Am Wachtküppel (706 m) über Schwarzerden fuhr wir hinunter nach Gersfeld an der jungen Fulda. Dieser Ort litt unter schreck-

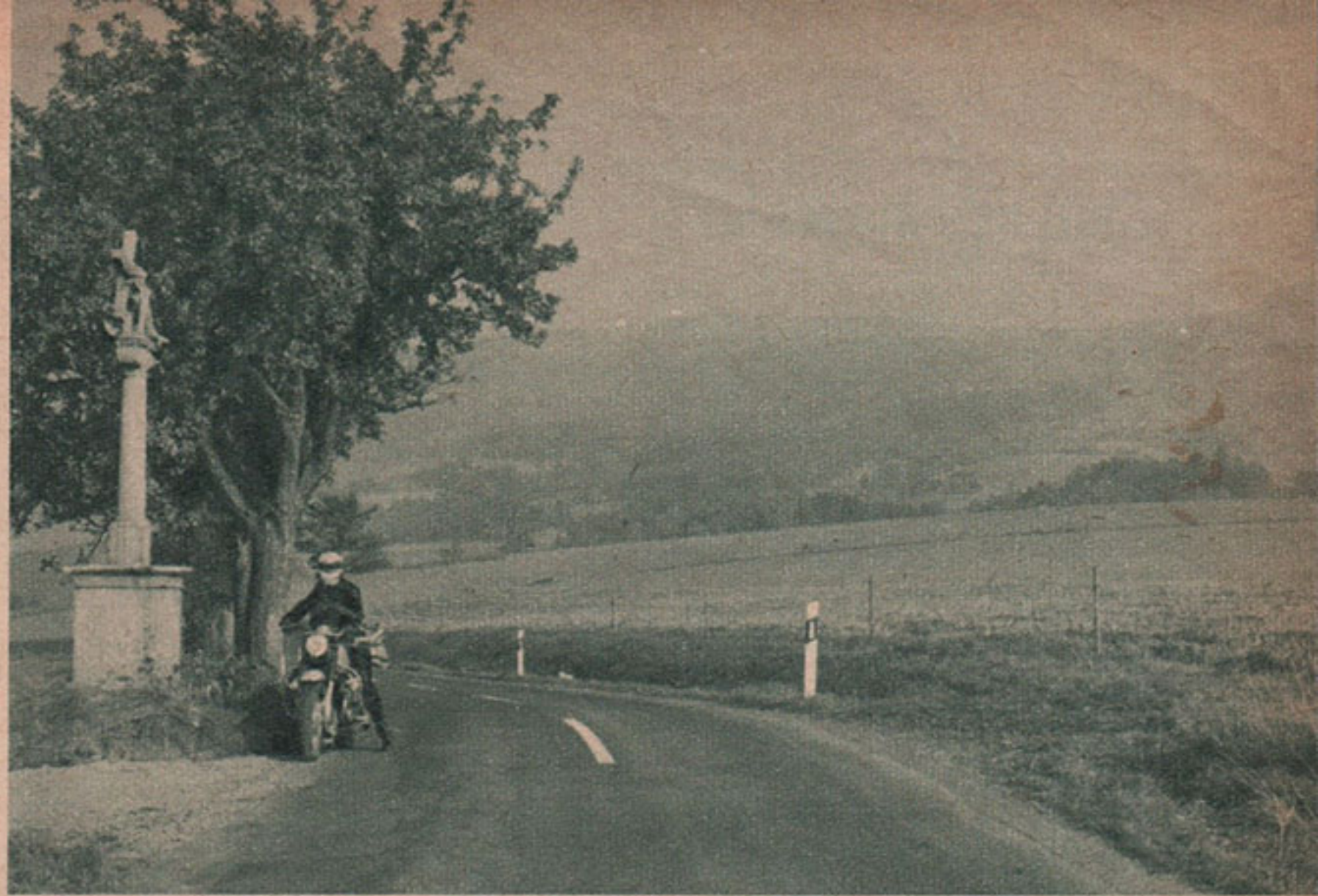


Linke Seite, oben: Rhönlanschaft in der Nähe des Roten Moores.

Karte: Ausschnitt aus der Deutschen Generalkarte 1:200 000 (Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart) mit der gefahrenen Route.

Rechte Seite, oben: Bei Poppenhausen vor der Wasserkuppe. Man sieht die Gebäude auf dem kahlen Gipfel (950 m über NN) in der Herbstsonne glänzen.

Rechte Seite, Mitte: Neben den Straßen liegen auf den Höhen große Felsbrocken. Über das Hochmoor „Rotes Moor“ pfeift der Wind, und dort kann man sogar Birkwild erleben. (Fotos: Rogge)



lichem Hochwasser. Kurz nach dem Dreißigjährigen Krieg zerstörte die hochgehende Fulda viele Häuser und sämtliche Brücken des kleinen Ortes. Bemerkenswerter scheint mir aber zu sein, daß hier in der Reformationszeit mitten im katholischen Land die lutherische Lehre eingeführt wurde, die sich bis heute in Gersfeld gehalten hat.

Von Gersfeld aus benutzten wir jetzt die B 279 hinauf zur Gaststätte Schwedenschanze. Dann auf der schnellen Straße wieder bergab nach Oberweißbrunn, gleich am Ortsbeginn geht es rechts ab zur Hauptstraße nach Wildflecken, einem kleinen romantischen, im Tal der Vorderen Sinn gelegenen Dorf. Leider liegt Wildflecken genau an dem ausgedehnten Truppenübungsgelände zwischen Gersfeld und Brückenaue, und das hat ihm als Erholungsort sehr Abbruch getan.

Wir bogen wieder von der Hauptstraße ab, um mitten durch die Wälder auf einer schönen Straße nach Langenleiten zu gelangen. Es war inzwischen Nachmittag geworden, die Sonne ließ das bunte Herbstlaub in den schönsten Farben schimmern, der Wind zerstreute es übers Land und das Fahren mit der schweren und schnellen Solomaschine machte uns Freude. Wußten Sie, daß die Rhön einen „Paß“ hat? Hier ist er: Guckaspaß. Da sahen wir auf unserer Karte eine schöne Straße mit vielen tollen Kurven fünf Kilometer lang durch den Wald wieder hinauf nach Sandberg führen. „Sollen wir noch mal?“ Natürlich, das mußte ja ein Spaß sein, da mal schnell rauf- und runter zu donnern. Was machten schon 10

Kilometer aus? Und es lohnte sich wirklich, daß wir wie Rotkäppchen im Märchen von „unserem Wege seitwärts sprangen“. Wunderbar durch den Wald kommt man da, an ein paar Häusern, dem Ort Waldberg vorbei, und plötzlich sahen wir etwas einige Meter im Walde drin, das uns an den Nürburgring erinnerte. Ein altes, steinernes Kreuz, ähnlich dem Schwedenkreuz, steht dort. Leider konnte man die Inschrift nicht mehr ganz entziffern, aber ich nehme an, es stammt genau wie das Kreuz am Nürburgring aus dem Dreißigjährigen Krieg.

Nach einer Weile langten wir hochbefriedigt wieder bei Langenleiten an und konnten unsere Fahrt fortsetzen. Es ging jetzt immer sachte bergab mit der Straße, auf der rechten Seite steigt der Wald noch etwas bergan, linker Hand breiten sich Wiesen aus. An mehreren Mühlen vorbei kamen wir ziemlich bald nach Aschach, einem kleinen Ort mit alten Fachwerkhäusern, dem Schloß Aschach, das aus dem 12. Jahrhundert stammt. Man kann die mit alttümlichen Möbeln eingerichteten Zimmer besichtigen. In den Wäldern an der Mündung der Aschach in die Fränkische Saale fanden im Sommer 1866 schwere Vorpostengefechte zwischen den Bayern und den Preußen statt. Entlang der Fränkischen Saale, wo im Frühjahr der Ginster so herrlich blüht, vorbei an einem Flugplatz, erreichten wir nach einer schönen Herbstfahrt durch die Rhön wieder Bad Kissingen. Als Abschied wehte uns an einer Kreuzung, wo wir bei Rot warten mußten, ein großes Kastanienblatt auf den Elefantenboy. Inge Rogge

Int. Sandbahnrennen in München

Zum Abschluß der diesjährigen Sandbahnrennsaison veranstaltete der Bund Bayerischer Motorsportler am 9. Oktober in seinem Stadion am Oberwiesenfeld in München vor über 10 000 Zuschauern ein Internationales Sandbahnrennen. Es konnte ein erstklassiges Fahrerfeld verpflichtet werden, darunter die drei Erstplacierten der diesjährigen Sandbahn-Europameisterschaft, nämlich Europameister Manfred Poschenrieder aus Kempten, Petersen-Dänemark und Ödegard-Norwegen. Auch der bereits 47jährige Altmeister Josef Seidl-München war wieder dabei. Die Wertung erfolgte nach dem Punktsystem, wobei sich die acht punktbesten Fahrer aus den Vorläufen für den Endlauf qualifizierten.

Schon beim Start des ersten Laufes der Lizenzfahrer gab es einen Sturz. Die Maschine von Rainer Jüngling ging hoch und kippte nach rückwärts um. Jüngling zog sich dabei eine Verletzung zu und konnte in den nächsten Rennen nicht mehr starten. Der Norweger Ödegard übernahm schon in der ersten Runde dieses Laufes die Spitze, die er bis ins Ziel hinein behielt. Er erzielte dabei einen Schnitt von 104,7 km/h. Einen sicheren zweiten Platz belegte Europameister Poschenrieder. Dritter wurde Schwarze-Theenhausen.

Im zweiten Lauf holte sich Vize-Europameister Petersen-Dänemark den Sieg. Er gewann mit 103,3 km/h vor Josef Seidl aus München. Die nächsten Plätze belegten Krammel-Bad Gögging und Dauderer-München.

Zwei Runden lang lag Otto Lantenhammer mit seiner JAP beim dritten Rennen an der Spitze und mußte dann wegen Maschinenschadens ausscheiden. Es gewann Rudolf Kastl-München vor Heinrich Sprenger-Bad Wiessee und Hörmann-St. Mang.

Altmeister Josef Seidl aus München zeigte im vierten Lauf, was noch in

ihm steckt, und gewann mit 103,2 km/h vor dem Norweger Ödegard, der 103,1 km/h erzielte. Dritter wurde Gottfried Schwarze-Theenhausen. Der Däne Petersen, der in den beiden letzten Jahren in München gewann, holte sich den Sieg im fünften Lauf. Kastl-München wurde Zweiter. Heinrich Sprenger-Bad Wiessee kam auf den dritten Platz.

Den nächsten Lauf gewann Otto Lantenhammer-Moosmühle mit 104,5 km/h. Den zweiten Platz sicherte sich Manfred Poschenrieder-Kempten vor Aigner-Oberpfaffenhofen.

Im siebten Rennen verwies Sprenger den Norweger Ödegard auf den zweiten Platz. Kastl fuhr als Dritter durchs Ziel.

Lantenhammer gewann den achten Lauf mit rund 50 m Vorsprung vor dem Schweden Thomsson und Hörmann-St. Mang.

Den neunten und letzten Vorlauf gewann nach hartem Kampf Josef Seidl-München vor Petersen-Dänemark. Poschenrieder, der sich wohl etwas zurückhielt, wurde Dritter.

Damit hatten sich folgende acht Fahrer für den Endlauf um das „Blaue Band des BBM“ qualifiziert: Ödegard-Norwegen, Petersen-Dänemark, Seidl-München, Poschenrieder-Kempten, Schwarze-Theenhausen, Sprenger-Bad Wiessee, Kastl-München und Lantenhammer-Moosmühle.

In der ersten Runde des Endlaufes lag Josef Seidl aus München an der Spitze, dicht gefolgt von Europameister Manfred Poschenrieder-Kempten. Poschenrieder ging dann in der zweiten Runde, tief über seine Maschine gebeugt, in rasanter Fahrt an Seidl vorbei und gewann dann auch mit klarem Vorsprung. Mit 104,9 km/h erreichte er Tagesbestzeit. Josef Seidl-München, mit 47 Jahren der weitaus älteste Teilnehmer, holte sich den zweiten Platz vor Heinrich Sprenger-Bad Wiessee. Die nächsten Plätze belegten Ödegard-Norwegen und Petersen-Dänemark.

Den Endlauf der Ausweisklasse gewann Hans Siegl-Gröbenzell vor Barth-Diessen und Träger-Ismaning. Gesamtsieger der Lizenz-Seitenwagenklasse wurden Gruber/Mang-Ismaning vor Hofmann/Hohenester-Diessen. Schwaiger

Statt des Monobloc:

Neuer Amal-Ringschwimmervergaser

Mehr als zehn Jahre war der Amal-Monobloc-Vergaser der Standard-Vergaser für englische Motorradmotoren. Als er seinerzeit eingeführt wurde, löste er eine ganze Typenreihe mit getrennt angeordneter Schwimmerkammer ab — und typisch für den Monobloc war ja seine seitlich der Mischkammer sitzende trommelförmige Schwimmerkammer. Diesen nahezu berühmt gewordenen Vergaser hat man bei Amal nun durch einen neuen Ringschwimmervergaser abgelöst, der vermutlich ebenso wie bisher der Monobloc der Standard-Vergaser der britischen Motorradmotoren werden wird. Das um so mehr, als er in einer größeren Vielfalt der Durchlässe erhältlich sein wird. Es gibt nämlich von ihm ein Modell 600, das mit 22, 24 und 26 mm Durchlaß geliefert werden kann, und ein Modell 900, das die Durchlaßgrößen 28, 30 und 32 mm enthält. Damit ist der neue Vergaser auch mit größerem Durchlaß lieferbar als der größte Monobloc, den es nur mit maximal 1,26 inch Durchlaß gab.

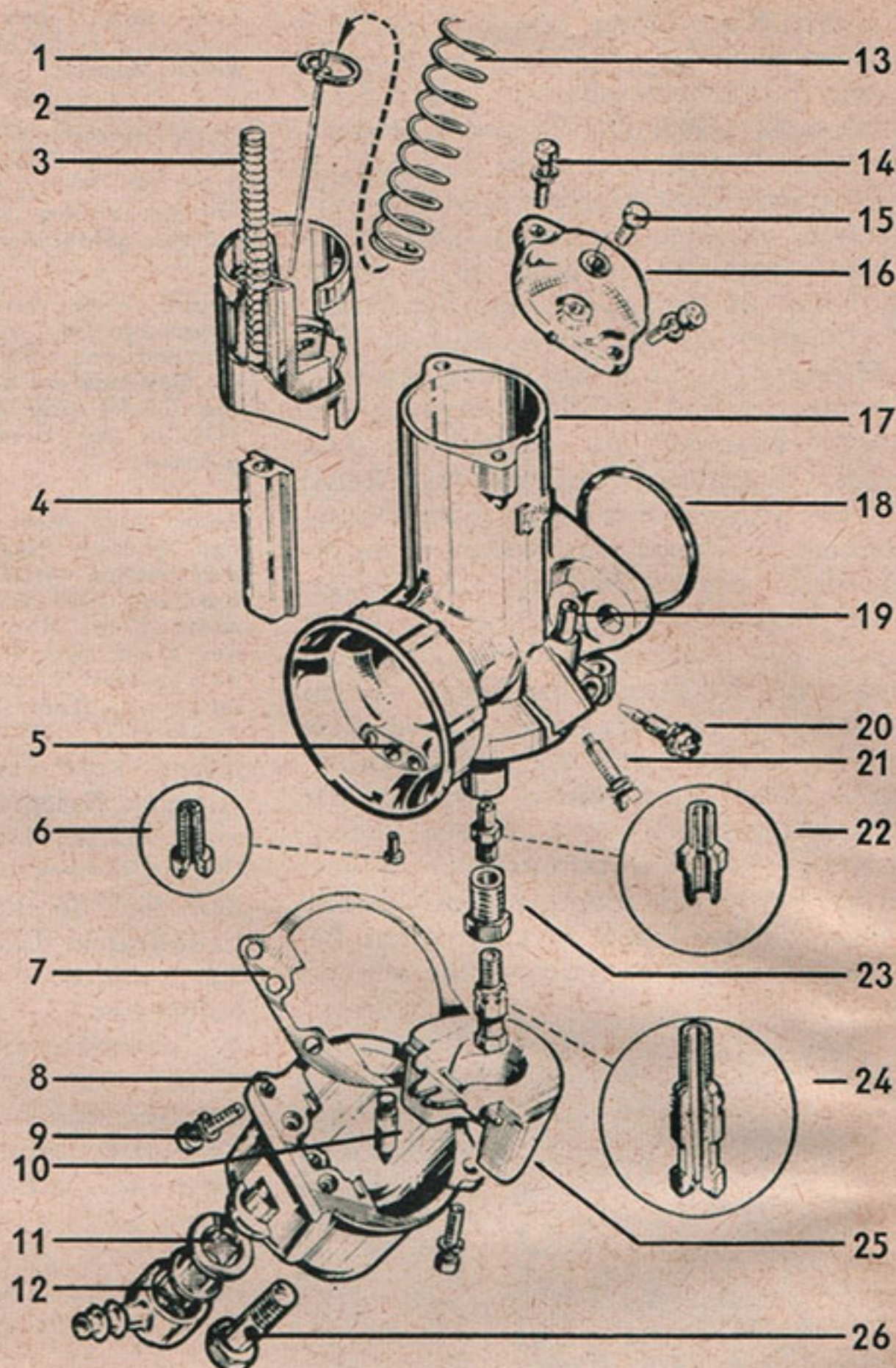
Der neue Amal-Ringschwimmervergaser ist leichter, außerdem kürzer und baut auch in der Breite kompakter als der bisherige. Das letztere bedeutet, daß man ihn auch an Twins ohne Schwierigkeiten und ohne Änderungen (beim Monobloc mußte man teilweise die eine Schwimmerkammer weglassen und beide Vergaser aus der des anderen versorgen!) anbauen kann. Das wird auch noch dadurch erleichtert, daß der Vergaser sowohl in Rechts- wie in Linksausführung geliefert werden kann (das Gußstück des Vergaserkörpers bleibt dabei gleich), dabei wechseln dann lediglich Schieberanschlag- und Leerlaufstellschraube die Seiten und sind dann so bei beiden Vergasern gleich gut zugänglich.

Leichter ist der neue Vergaser einmal durch seine kompaktere Bauweise, zum andern durch die Verwendung von Kunststoff: der Schwimmer und die Schwimmernadel sind aus Kunststoff hergestellt (und sowohl gegen Benzin und Benzol als auch gegen Alkohol widerstandsfähig), außerdem besteht das im Anschluß eingesetzte Kraftstofffilter aus Kunststoff und ebenso der Ansaugtrichter. Daß man nun auch bei Amal zum Ringschwimmervergaser übergang (wie beispielsweise schon bei Bing), hat seinen Grund in bestimmten Vorzügen dieses Vergasers gegenüber solchen mit seitlich liegender Schwimmerkammer. Zunächst mal ist natürlich ein Apparat, bei dem Schwimmer- und Mischkammer ein Gußstück bilden, rationeller herzustellen als die früher übliche getrennte Ausführung. Außerdem ist ein solcher Blockvergaser störungssicherer (weil es nicht so viele Dichtstellen gibt, die lecken bzw. sich lockern können), und er ist auch narrensicherer (weil der weniger Kundige beim Zerlegen und Zusammenbauen weniger Murks machen kann). Vor allem aber ist ein solcher Ringschwimmervergaser kurven- und neigungs-unabhängig: das Niveau im Düsenystem ändert sich praktisch weder durch die kurvenabhängige Zentrifugalkraft noch bei Schräglage der Maschine in der Kurve. Und was sich bei seitlicher Neigung so günstig auswirkt, das ist natürlich in Fahrtrichtung dasselbe: der Ringschwimmervergaser ändert sein Niveau auch bei Berg- oder Talfahrt kaum — d. h. in all den genannten Betriebsituationen bleibt die Gemischzusammensetzung gleich, es gibt keine Überfettung oder Abmagerung beim Durchfahren scharfer Kurven, steiler Anstiege oder Gefälle.

Eben wegen dieser weitgehenden Niveauunempfindlichkeit kann der neue Ringschwimmervergaser von Amal auch beim Anbau an den Motor verhältnismäßig stark auf Schrägstrom gestellt werden: 40° Neigungswinkel läßt die Herstellerfirma zu, ohne daß Schwierigkeiten mit der Gemischbildung zu befürchten sind (wie sich dann allerdings das Leerlaufsystem verhält, können wir erst sagen, wenn wir einen der neuen Vergaser selbst einmal in der Hand gehabt haben — erst dann wird festzustellen sein, wie man sich gegen das Herauslaufen des Sprits aus dem Leerlaufsystem bei so starker Fallstrom-Stellung bei Amal geschützt hat).

Hinsichtlich seiner Funktion freilich ist auch der neue Amal nicht anders als seine Vorgänger: die Gemischbildung bzw. die Kraftstoffdosierung erfolgt rein mechanisch mit Hilfe des bekannten Düsenystems, das aus einem Leerlaufsystem für das erste Achtel der Schieberöffnung, einer Nadeldüse mit im Gasschieber hängender Düsenadel für den Teillast- und einer unten in der Nadeldüse sitzenden Hauptdüse für den Vollast-Bereich besteht. Die Erfahrungen, die die Japaner mit ihren immer weiter entwickelten Unterdruck-Vergasern gemacht haben, hat man sich also auch hier noch nicht zunutze gemacht. Was den Schluß zuläßt, daß der neue Amal-Ringschwimmervergaser kaum wieder ein zehnjähriges Leben haben wird — irgendwann wird man ja auch in Europa die Vergaser mal wirklich modernisieren müssen.

Betrachtet man die Darstellung der Einzelteile des Vergasers, so findet man einerseits das Gesagte bestätigt, erkennt aber auch noch ein paar erwähnenswerte Einzelheiten.



Die Einzelteile des neuen Amal-Ringschwimmervergasers. 1 = Düsenadelhaltefeder, 2 = Düsenadel, 3 = Luftschieberfeder, 4 = Luftschieber, 5 = Luftzutrittsbohrungen für Hauptdüsenystem, Leerlaufsystem und Schwimmerkammerbelüftung, 6 = Leerlaufdüse, 7 = Dichtung für Schwimmerkammer, 8 = Schwimmerkammer, 9 = Befestigungsschrauben für Schwimmerkammer, 10 = Schwimmernadel, 11 = Dichtungsring, 12 = Banjoanschluß für Kraftstoffzulauf, 13 = Gasschieberfeder, 14 = Deckelbefestigungsschrauben, 15 = Bowdenzug-Seilhüllenstellschraube, 16 = Mischkammerdeckel, 17 = Vergaserobertheil (Mischkammer), 18 = Kraftstofffilter, 19 = Tupfer, 20 = Leerlaufstellschraube, 21 = Schieberanschlagschraube, 22 = Nadeldüse, 23 = Düsenhalter, 24 = Hauptdüse, 25 = Schwimmer, 26 = Anschlußhohlschraube.

Aus MOTOR CYCLE NEWS

Da hat man zunächst auf die ansonsten oft verwendete, mit grober Korde lung versehene Ringmutter verzichtet, die den Deckel der Mischkammer (des Gasschiebergehäuses) hält. Dieser Deckel wird hier, zweifellos besser gegen Lockern zu sichern, durch zwei Schrauben gehalten. Als Kaltstarthilfe (bzw. zum gelegentlich erwünschten Anreichern des Gemischs auch nach dem Start) ist ein Luftschieber in üblicher Anordnung vorgesehen. Der Gasschieber zeigt auf der Einlaßseite den gewohnten „Schieberausschnitt“, mit dem es möglich ist, die Gemischzusammensetzung im Übergangsbereich, d. h. dort, wo sich Leerlauf- und Düsenadel-Bereich überdecken, noch zusätzlich feinstzuregulieren.

Die Leerlaufstellschraube wird nicht mittels der üblichen Schraubenfeder gegen ungewollte Verstellung gesichert, sondern mittels eines Gummiring, der gleichzeitig Kraftstoffaustritt an dieser Stelle verhindern soll. Die Zusammensetzung des Leerlaufgemischs wird in üblicher Weise mit Hilfe einer auswechselbaren Leerlauf-Kraftstoffdüse und der Luftstellschraube bestimmt, die Menge des Leerlaufgemischs, also die Leerlaufdrehzahl, mit Hilfe der Schieberanschlagschraube (die ebenfalls die erwähnte Gummi-Fixierung bzw. -Abdichtung aufweist).

Die Kraftstoffzuführung sitzt nicht genau zentrisch am Schwimmergehäuse (das ebenfalls mit zwei Schrauben unter Zwischenlage einer Dichtung am Vergaserkörper befestigt ist), sondern etwas seitlich versetzt. Genau darüber befindet sich nämlich das Schwimmernadelventil, in dem die Kunststoffnadel von oben auf dem konischen Sitz aufliegt. In die in ihrem Schaft vorgesehene Kerbe greift die Gabel des Schwimmergelenks ein — anders als bei anderen Vergasern ist dieses Gelenk doppelarmig, so daß der hochgehende Schwimmer (der tatsächlich nur einen hohlen „Halbring“ bildet) die Nadel von oben auf ihren Sitz preßt, was auch in Vibrationsbereichen des Motors einen dichteren Abschluß ergeben und Überlaufen besser verhindern soll. Gegen Überlaufen ist übrigens auch der Tupfer geschützt: er ist im Gehäuse so geführt, daß kein Kraftstoff beim Niederdrücken hier austreten kann, sondern daß tatsächlich das Überfluten des Vergasers nur in seinem Inneren erfolgt (zweifellos nicht für alle Fahrer das Richtige, die gern erst dann mit der Panscherei aufhören, wenn der Saft außen herunterrinnt und die nun evtl. den Motor, vor allem bei Schrägstromanordnung des Vergasers, zum Ersaufen bringen). Aber im Interesse einer sauberen Maschine (insbesondere eines Zweitakters mit Mischungsschmierung) sind diese Abdicht-Kleinigkeiten schon erfreulich.

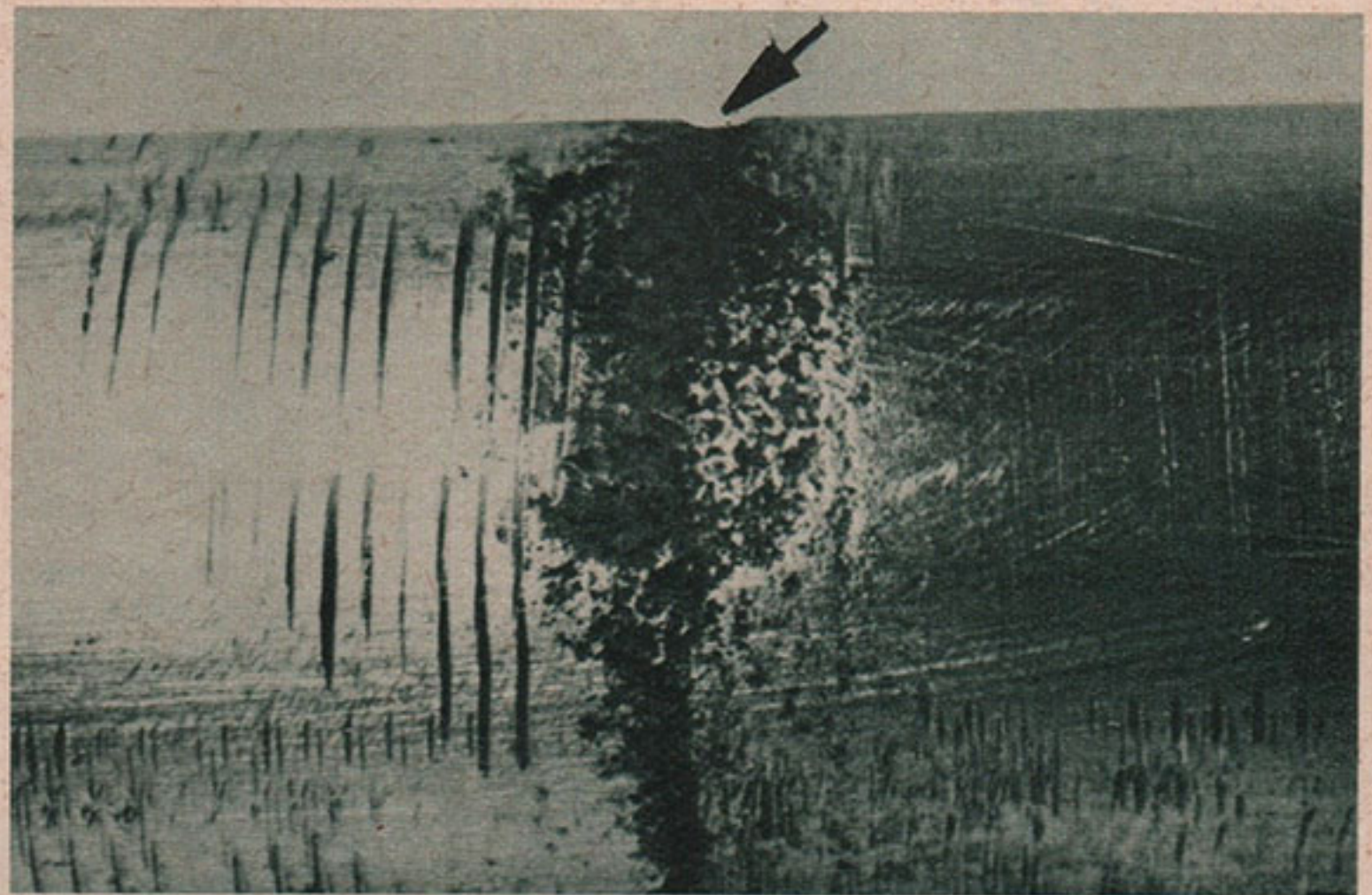
Ra.

Die Gebrauchtkauf-Lotterie

Ich kenne einen, der hatte für seine Maschine fünf Austauschmotoren im Keller stehen, so daß ihm theoretisch nie etwas passieren konnte, wenn mal ein größerer Defekt auftrat oder eine Motorüberholung altershalber nötig wurde. War der eine Motor „fertig“, so wurde eben schnell ausgewechselt, einer von den fünf konnte immer verwendet werden. Eines Tages aber machte dieser Mann einen Montagefehler an einer Stelle, die an allen fünf Motoren gleich alt und damit gleich schlecht erhalten war. Schon war der Bart ab, auswechseln ging nicht mehr... neue Teile wurden fällig; was mit der entsprechenden Sucherei verbunden war. Schön, damals ging man kurz beim nächsten Schrotthändler vorbei, holte sich die Dinge, die man brauchte. Damals gab es sogar noch Motorradhändler, die von seltenen Maschinen Teile auf Lager hatten. Aber heute? Die Fundgrube Schrotthaufen ist keine richtige Fundgrube mehr, da muß man schon etwas Glück haben, da muß man vor allem regelmäßig nachsehen, ob wieder „was reingekommen“ ist. Und was am Beispiel des Mannes mit den fünf defekten Motoren gut zu erkennen ist: Was nützt einem ein kompletter gebrauchter zweiter Motor, wenn er denselben Defekt hat wie der „erste“? Denn die Ausrede: wenn was defekt ist, dann brauche ich nur schnell den Motor zu wechseln und kann mich später in Ruhe um den Schaden kümmern, die Ausrede zieht nur solange, wie man tatsächlich irgendwann einmal Zeit hat zum Basteln, bevor der zweite Motor auch seinen Geist aufgibt. Die Arbeitszeit bleibt in jedem Falle gleich lange, und nur selten gibt es Leute, die die Vorteile des zweiten Motors auch wirklich richtig ausnutzen, die eben den zweiten Motor einmal als Ersatzteilquelle und zum anderen als Nothilfe in ganz eiligen Fällen ansehen. Die vor allem dafür sorgen, daß der ausgebaute Motor so schnell wie möglich wieder flottgemacht wird und ihn nicht ein halbes Jahr herumliegen lassen, bis dann tatsächlich die nächste Bastelei wieder dringend fällig wird.

Um die Ersatzteilbeschaffung wird man so oder so nicht herumkommen, denn erfahrungsgemäß sind es bei einer Konstruktion jeweils dieselben Teile, die nach gewisser Laufzeit schlicht ausgewechselt werden müssen. Und ob man sich nur diese einzelnen Teile gleich fünfmal als Ersatz hinlegt oder ganze Motoren, das ist ein Rechenexempel.

Ganz hartes Beispiel: als ich noch meine Regina hatte, da lagen als Vorrat etwa drei bis vier demontierte und halb demontierte Motoren in der Garage herum, wobei natürlich daran gedacht war, diese Motoren im Laufe der Zeit soweit auszuschlachten, daß zumindest ein Motor im Fahrwerk und einer in Reserve immer in Ordnung waren. Das klappte eine Zeitlang recht gut, man kam auch mit dem Basteln einigermaßen flüssig nach. Bis sich dann herausstellte, daß die rechte Motorgehäusesseite bei fast allen (bis auf einen) Motoren einen Schaden hatte. Die linken Gehäusehälften waren alle einwandfrei. Auch Zylinder und Köpfe waren genug vorhanden. Aber gerade ein so teures Teil wie eine ganze Gehäusesseite hatte man ja im Auge, wenn man an Ersatzteillagerung dachte. Da lagen also schließlich diverse Motoren herum, alle mit dem ausgeschlagenen Lagersitz fürs rechte Kurbelwellenhauptlager. Kein Problem, nicht wahr? Da kann man ja die diversen Mittelchen anwenden, die den Lagersitz wieder instandsetzen, also Flammispritzen (wer bohrt einem das dann wieder in der zum linken Gehäuse passenden Lage mit richtiger Flucht wieder zurecht?) oder Einziehen einer Buchse (auch da braucht man wieder einen Freund mit einer Drehbank, der nicht nur drehen, sondern auch genau drehen kann) oder schließlich auf chemische Weise mit Loctite. Das Schönste kommt aber noch. Wenn man auf dem Schrottplatz einen Regina-Motor fand, der tauschbare Teile hatte, dann war der aber unter Garantie auch mit dem aufgeweiteten Lagersitz versehen, erforderte also auch erst mal genau dieselbe Überholung, die man eigentlich schon beim ersten Motor hätte machen lassen müssen. Und dem Manne auf dem Schrottplatz konnte man keinen Vorwurf machen, der hatte von Regina-Motoren keine Ahnung, der steckte ja schließlich auch nicht „im Material drin“.



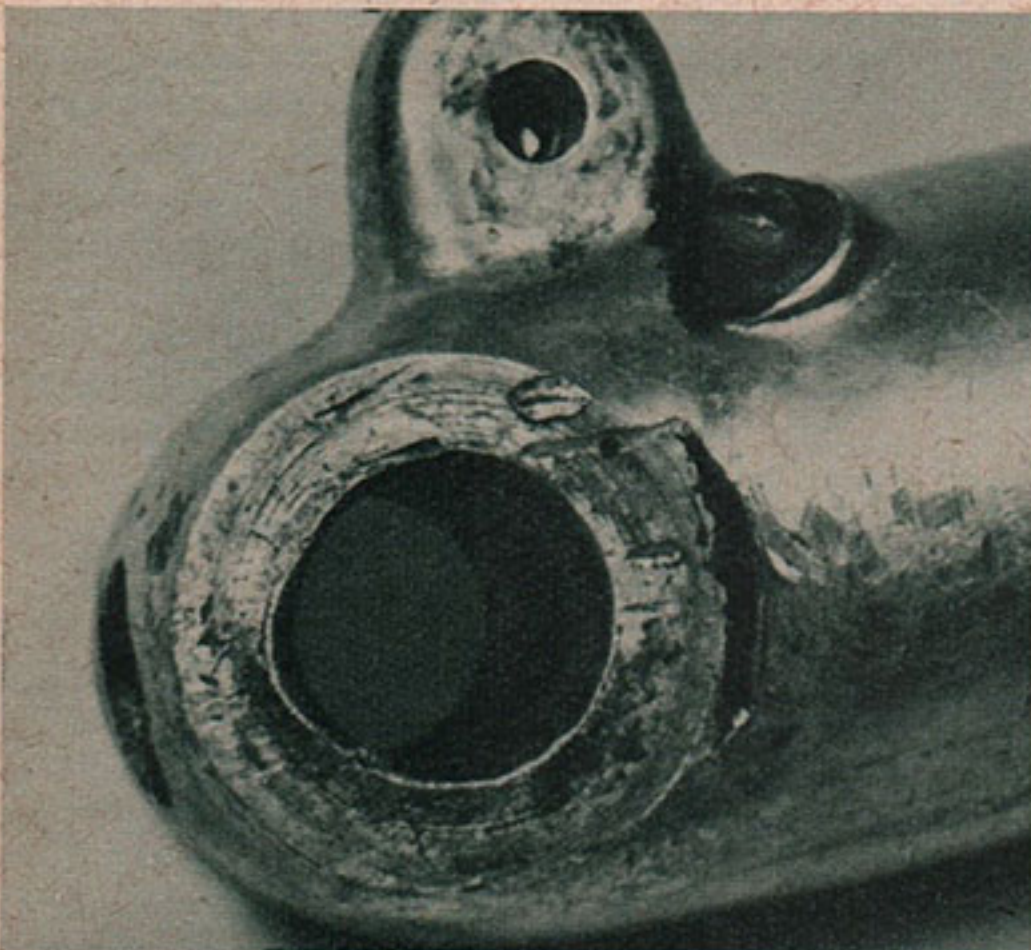
Anscheinend wurde an dieser Gabel schon von diversen Leuten herumgeschliffert, denn die Hauptrohre zeigen beide eine Menge Spuren von Hämmern und Schraubstöcken. Alles nicht so schlimm, ließe sich überpolieren, soweit es nicht direkt auf der Gleitbahn zu finden ist. Schlimm ist einzig die hier mit Pfeil bezeichnete Roststelle, die die Wandstärke des Rohres so stark verringert, daß mit Bruch gerechnet werden muß. Und das ist wieder ein Fehler, den man ohne Demontage nicht findet, von dem auch der Vorbesitzer nur selten etwas weiß.

Der einzige Vorteil, den ich bis zum letzten Augenblick meiner Regina-Zeit hatte, kam mir kaum zugute: ich hatte dutzendweise Getrieberäder und Schaltwalzen und Kupplungsteile und Ölpumpen usw., die nie gebraucht wurden, die im Endeffekt zwar wohl einen Wert darstellten, nur eben einen nutzlosen Wert.

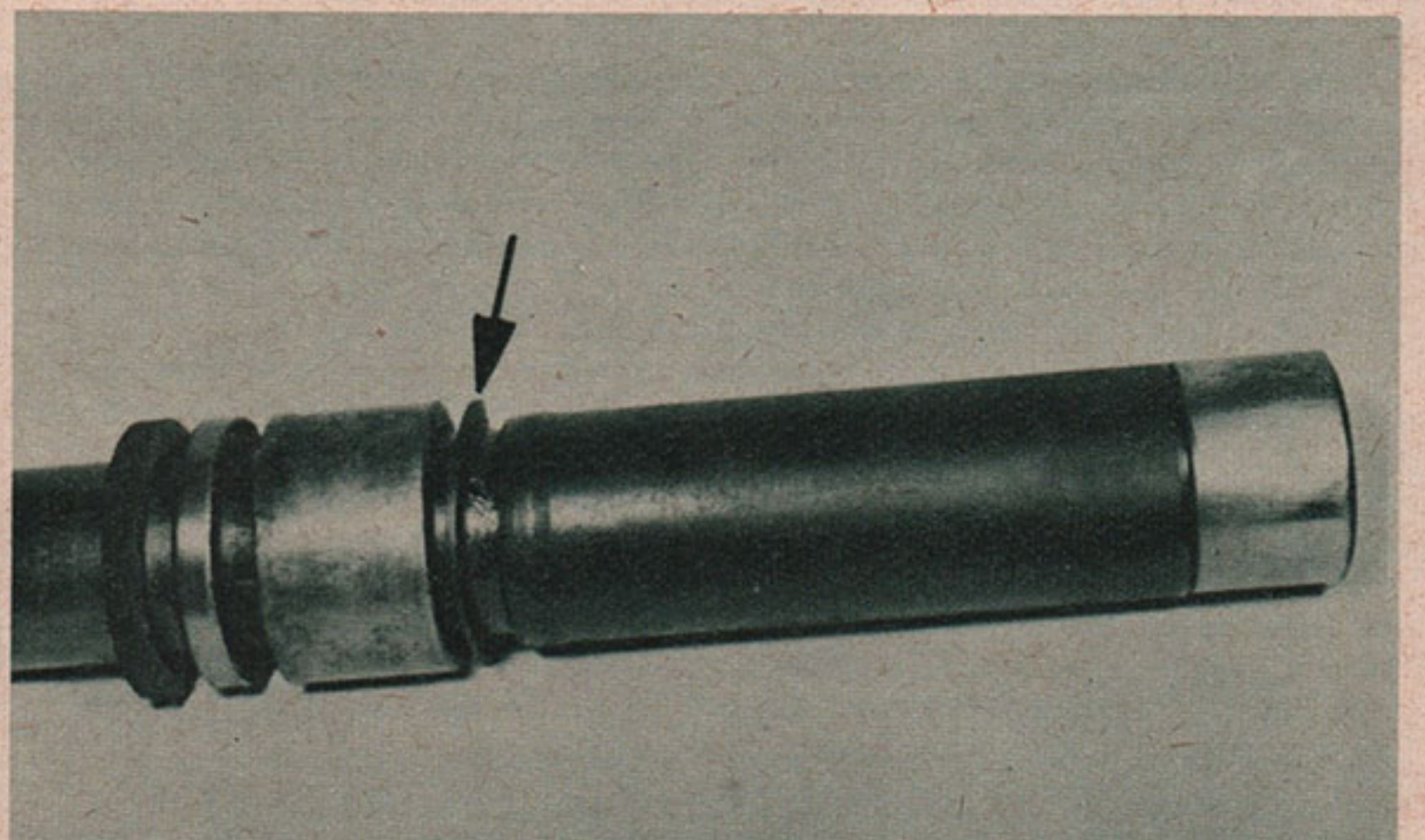
Und so geht es einem praktisch bei jeder Maschine. Wenn man mit dem Gedanken an die Anschaffung eines zweiten Motors spielt, dann muß man sich von vornherein darüber klar sein, daß der zweite Motor denselben Fehler wie der erste Motor hat (oder wenigstens haben kann), daß man ihn also zunächst einmal instandsetzen muß. Und genau von diesem Augenblick an merkt man, daß der zweite Motor nur ein Hinauszögern einer notwendigen Reparatur, einer notwendigen Geldausgabe bringen kann. Das kann sich schon lohnen, wenn man weit weg vom Arbeitsplatz wohnt und die Maschine täglich braucht, das lohnt sich aber in dem Moment nicht mehr, wo man die Maschine als Hobby hat und eigentlich nicht gezwungen ist, ein dauernd betriebsbereites Fahrzeug zu haben. Es lohnt sich auch dann noch, wenn man, wie das einige Kameraden machen, den zweiten Motor nicht nur betriebsbereit halten will, sondern ihn mit besonderer Liebe montieren will, kleine Raffinessen dran probieren will oder ihn schlimmstenfalls sogar schneller machen will. Da tut dann der erste Motor nur die Dienste eines Arbeitspferdes, dient vielleicht noch als Vergleichsbasis, der zweite aber ist der eigentliche „Liebling“. Aber diese Dinge sind für den Alltagsbetrieb meist nicht diskutabel, weil sie hauptsächlich nur Edelbastler angehen, die sowieso genau zu wissen pflegen, was sie am besten tun.

Am Beispiel des Motors wurde nun die grundsätzliche Seite besprochen. Wie sieht es aber mit den einzelnen Teilchen aus, die man ja auch gebraucht und damit wesentlich billiger besorgen kann? Auch hier ist naturgemäß ein kräftiges Risiko vorhanden, weil dieser Gebrauchtkauf ja fast immer auf dem Versandwege vor sich geht. Man weiß also nie, was einem da nun für das gute Geld angedreht wird. Und Rücksendung ist praktisch unmöglich, man bekommt sein Geld nicht auf schmerzlose Art wieder.

(bitte umblättern)



Die Schlagmarken und das oval gehämmerte Auge (beides stammt von „Schwierigkeiten“ bei einer Demontage) kann man ja schon äußerlich feststellen, diese Fehler lassen sich auch einigermaßen preiswert beheben. Aber wenn der Wellendichtring da sitzt, wo im rechten Bild der Pfeil hinzeigt, wenn außerdem eine Menge Rost auf der Laufbahn ist, das kann nur durch Demontage erkannt werden und wird letzten Endes auch teuer.



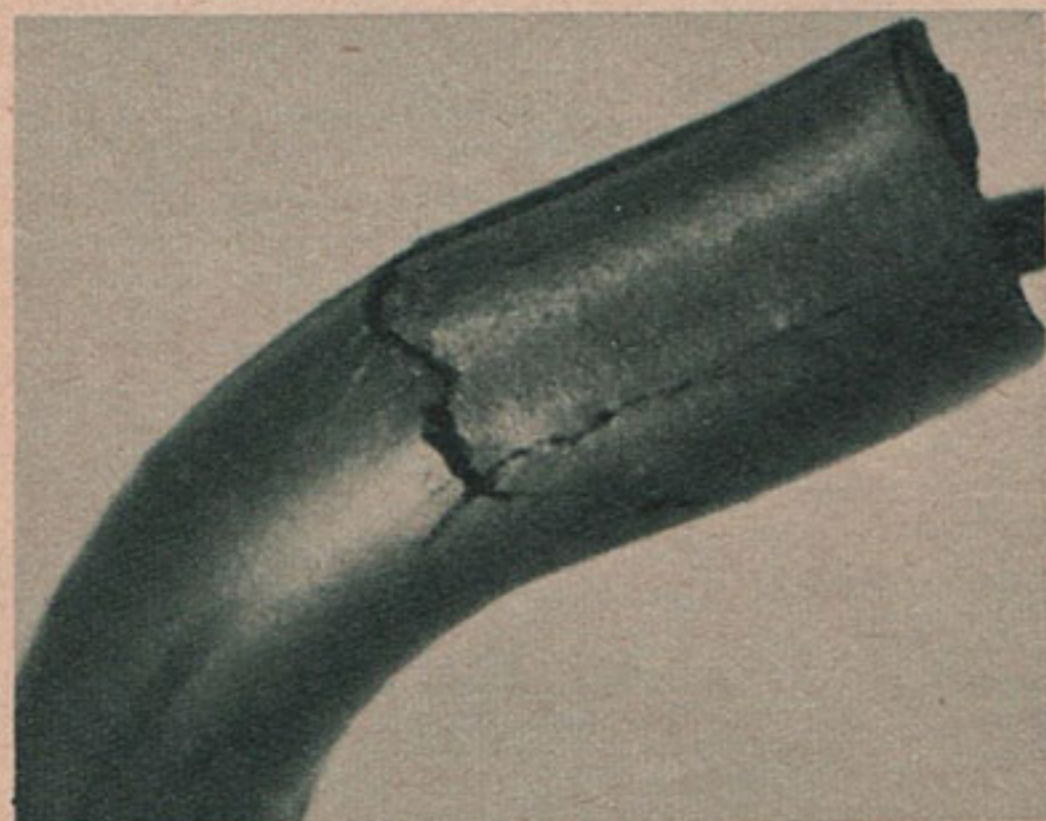
Was so alles

bricht und rei--ßt...

Im Laufe der Zeit sammeln sich bei mir die vielen Schäden, die man so nebenbei zu beheben hat, und die diversen Kleinigkeiten, die man kaum noch beachtet, wenn man ein Fahrzeug insgesamt beurteilt. Und darunter ist dann auch sehr vieles, was wirklich interessant ist, weil es deutlich zeigt, wie weit oder wie wenig weit man beim Hersteller gedacht und überlegt hat, wie genau gezeichnet wurde und welche Materialvorschriften gemacht wurden. Nicht alles, was uns an unseren Motorrädern ärgert, ist nämlich nur schlichter Serienmurr. Es sind viele Dinge dabei, die den Fehler schon einkonstruiert bekamen, die beim besten Willen nicht halten konnten. So als Beispiel hier nur die drei defekten Teilchen. Alle drei Fehler waren ganz simpler Natur, alle zwangen sie aber zum Absteigen bzw. zum Gang in die

Werkstatt oder Bastelbude. Da ist zunächst der brüchig gewordene Kraftstoffschlauch (einer deutschen Fünzfziger). Warum mußte dies bei der sonst so hochentwickelten Klasse überhaupt vorkommen? Oder das abgebrochene Lenkerschloß. Schuld war nur ein kleiner Diebstahlversuch, es wurde einmal kurz am Lenker geruckt. Die Diebstahlsicherung funktionierte zwar noch, das abgebrochene Ende zwang aber auch den Besitzer zum Schieben. Etwas mehr Wandstärke an der gefährdeten Stelle hätte ausgereicht. Nicht anders ist es mit dem hart aufgelöteten Stoßdämpfergewinde... auch hier wagte man doch wohl zuviel.

Über einige dieser Fehler ist die Industrie schon wieder hinaus, glücklicherweise, aber muß das denn sein, daß man immer auf solche und ähnliche Kleinigkeiten gefaßt sein muß?
H.-J. M.



Oben: Die Diebstahlsicherung soll fremde Leute an der Benutzung des Fahrzeuges hindern. Wenn der Zapfen abbricht und sich im Lenkerrohr verklemmt, dann kann zwar der Dieb nicht mit der Maschine wegfahren, aber auch der Besitzer selbst nicht. Da hat sich jemand beim Konstruieren mit der Wandstärke vertan, denn zum Abbrechen dieses Zapfens war kaum Kraft nötig.

Links: Zu dem brüchig gewordenen Kraftstoffschlauch muß nicht viel gesagt werden, außer daß diese Risse bereits nach knapp 1000 km auftraten. (Das ist kein Schlauch von einer japanischen Maschine.)

Gewiß kann man ein Gewinde auf ein Rohr auflöten, dann muß aber die Garantie gegeben sein, daß das Lot auch überall hinkommen kann. Nicht daß wie hier die ganze Kraft nur auf dem geringen Querschnitt (ca. 0,5 mm Wandstärke am Gewindegrund) des aufgelöteten Teiles liegt.



Die Gebrauchtkauf-Lotterie

Schließlich muß auch noch gesagt werden, daß es nicht unbedingt immer böser Wille ist, wenn man eine verbogene Getriebewelle zugeschickt bekommt, der Mann, der sie abschickte, hat sie ja gar nicht so genau angesehen, der hat sich vielleicht sogar stolz gefühlt, weil er einem Kameraden einen Gefallen tun können. Also nicht immer gleich aufbrausen und von Betrug reden, wenn etwas nicht so aussieht, wie man es sich gedacht hat. Der eine legt eben strenge Maßstäbe an ein Ersatzteil an und der andere sagt sich, daß es ja schließlich als gebraucht verkauft wurde. Das braucht nun nicht gerade ein Kleinteil zu sein, das kann durchaus etwa eine Telegabel sein, wieder ein Beispiel (sogar mit Bildern). Diese Gabel wurde als einwandfrei angeboten. Wenn man sie einfedern ließ, dann funktionierte auch alles ordentlich, sie kam sogar von allein aus der zusammengedrückten Stellung wieder heraus. Nur aus Vorsicht wurde sie trotzdem demontiert, vor allem deshalb, weil sie innerlich mal richtig ausgewaschen und weil eine kleine Änderung durchgeführt werden sollte. Und da stellte sich dann so einiges heraus, was mit dem Gefühl und dem noch so scharfen Blick nicht zu finden war. Die Gabelholme waren verbogen (nur um 2 mm in der Mitte gemessen), unter der einen Führungsbuchse war irrtümlich noch ein Wellendichtring montiert worden, in den sich nunmehr das Stück Gummischlauch hineinquetschte und ein Demontieren durch gegenseitiges Verkeilen sehr schwierig gestaltete. Schließlich hatten beide Hauptrohre auch in ihrem unteren Teil und in der Gegend der Klemmung der Gabelbrücken soviel Rost angesetzt, daß tiefe Narben vorhanden waren, was die Bruchfestigkeit erheblich heruntersetzt, die Rohre also praktisch wegschmeißreif machte. Und noch genaueres Nachmessen zeigte einen weiteren Defekt. Der Durchmesser der Rohre war durch Verschleiß so ungleichmäßig geworden, daß selbst eine neue Buchse keine Aussicht auf lange Lebensdauer gehabt hätte, zumindest öldicht wäre diese Gabel bestimmt nicht mehr geworden. Mit den 50.— DM, die diese Gabel gekostet hatte, hätte man sich praktisch auch eine gute Zigarre anstecken können, wäre sogar weniger Ärger gewesen. Dem Verkäufer konnte man nicht mal böse sein, von dem Montagefehler wußte er tatsächlich nichts, die Roststellen hatten ihm selbst noch eine nachträgliche Gänsehaut den Rücken heruntergejagt, denn er war schließlich mit dem guten Stück bis zum letzten Augenblick selbst gefahren (ohne etwas zu merken, was auch wieder durchaus glaubhaft ist, denn bei manchen Fehlern denken die Leute eben, man müßte sich an diese spezielle Eigenschaft erst noch gewöhnen!).

Warum das alles hier steht? Es mußte mal gesagt werden, denn es kommen bei uns ab und zu Briefe an, in denen sich der Mann bitter beschwert,

wie offensichtlich er doch betrogen worden sei... welchen Schund man ihm für sein gutes Geld doch geliefert habe... und er habe doch extra gefragt, ob auch alles in Ordnung sei... und was der Dinge mehr sind. Das ist eben das Risiko beim Kauf von gebrauchten Teilen. Ob das nun ein Kühlschranks oder ein Auto oder ein Motorradteil ist, das ist im Grunde gleichgültig. Der Verkäufer ist nur in sehr seltenen Fällen mit einem ordentlichen schlechten Gewissen behaftet, ausgesprochene Betrugsabsicht liegt nicht oft vor.

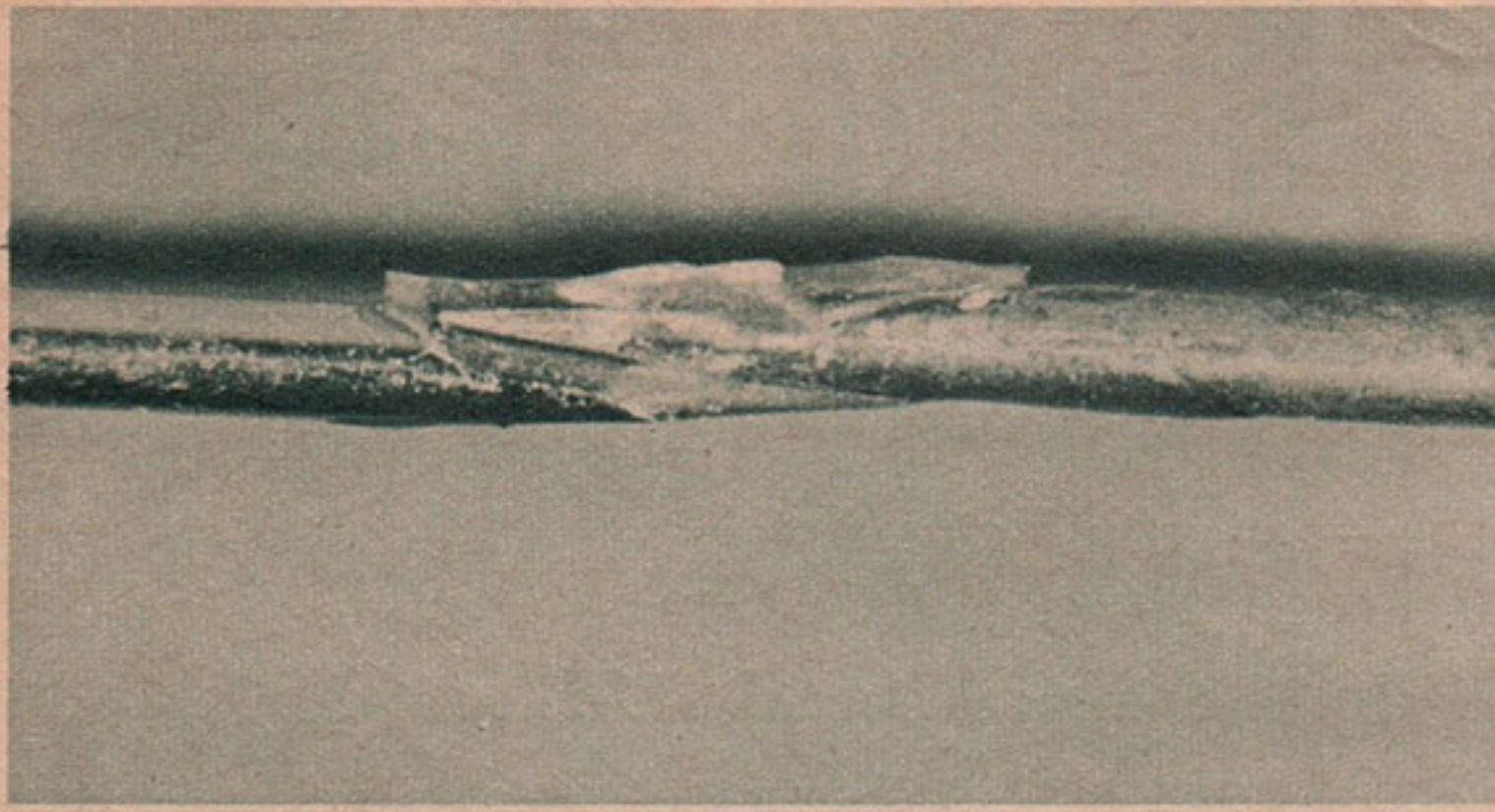
Das Risiko hat aber auch eine andere Seite: Man kann ja Glück haben. Etwa wie der Mann, der eine alte R 67/2 zu einem sehr günstigen Preis kaufte. Der Preis war deshalb so niedrig, weil der Besitzer meinte, die Maschine sei wirklich nicht mehr wert, ein Ventil würde vielleicht bald mal in den Keller fallen oder was er sonst für Tücken vermutete. Er glaubte es zu wissen, denn er hatte sich mit diesem Apparat eine ganze Weile herumgeschlagen und alle möglichen Pannen erlebt. Um wenigstens noch einen halbwegs brauchbaren Preis herauszuholen, hatte er die Maschine vor dem Verkauf noch sorgfältig neu lackiert, unter durchgerosteten Kotflügelstellen Verstärkungen angebracht, hatte viel Zeit, viel Spachtel und Politur verwendet. Und jedesmal, wenn er den Käufer sah, fragte er zuerst: „Wie geht's eigentlich meiner alten Maschine?“ Jedesmal war er dann baß erstaunt, wenn er hörte: „Ooch, die ist mittlerweile schon am Polarkreis und in der Wüste gewesen, nur eine Panne gehabt (das Ventil war tatsächlich in den Keller gefallen)... aber sonst, im Lack prima und keine Klagen, läuft wie am ersten Tag, der Motor hat schon ein anderes Fahrwerk überlebt.“ Das kann also auch vorkommen. Man kann Glück haben und einen Motor, eine Gabel oder sonst was erwischen, alles Teile, die vollkommen einwandfrei sind. Und dazu noch zu günstigem Preis.

Genau das ist es aber, was den Anreiz zum Kauf von gebrauchten Teilen gibt, die heimliche Frage, ob man in dieser Lotterie nun gewinnt oder nur sein Geld wegwirft. Eine sichere Methode ist es also nicht, nur leider für alte Maschinen heute manchmal die einzige Methode. Und wer nur ein bißchen mit der Materie vertraut ist, der weiß genau, daß man es einem Teil nicht ansehen kann, ohne zu messen, ob es nicht doch einen kleinen Fehler hat. Daß man vor allem nicht im Brief beschreiben kann, welche Bedingungen das gebrauchte Ersatzteil noch erfüllen muß, weil man nämlich garantiert die eine Sache vergißt, die dann tatsächlich fehlerhaft ist, und weil man sich nicht auf das Urteil von anderen Leuten verlassen kann. Mißtrauen ist also angebracht, allerdings nicht dem möglichen „Betrüger“ gegenüber, sondern vielmehr seinen Kenntnissen, seiner Urteilskraft und seiner Auffassung vom Begriff „einwandfrei“ gegenüber. Da gibt es nun mal so viele verschiedene Maßstäbe, wie es verschiedene Menschen gibt. Und vielleicht ist es deshalb doch oftmals besser und billiger, Neuteile etwas teurer zu kaufen als sich in Gebrauchtlotterie einzulassen.
H.-J. M.

Metallkleben

hält nur, wenn man es

richtig
macht



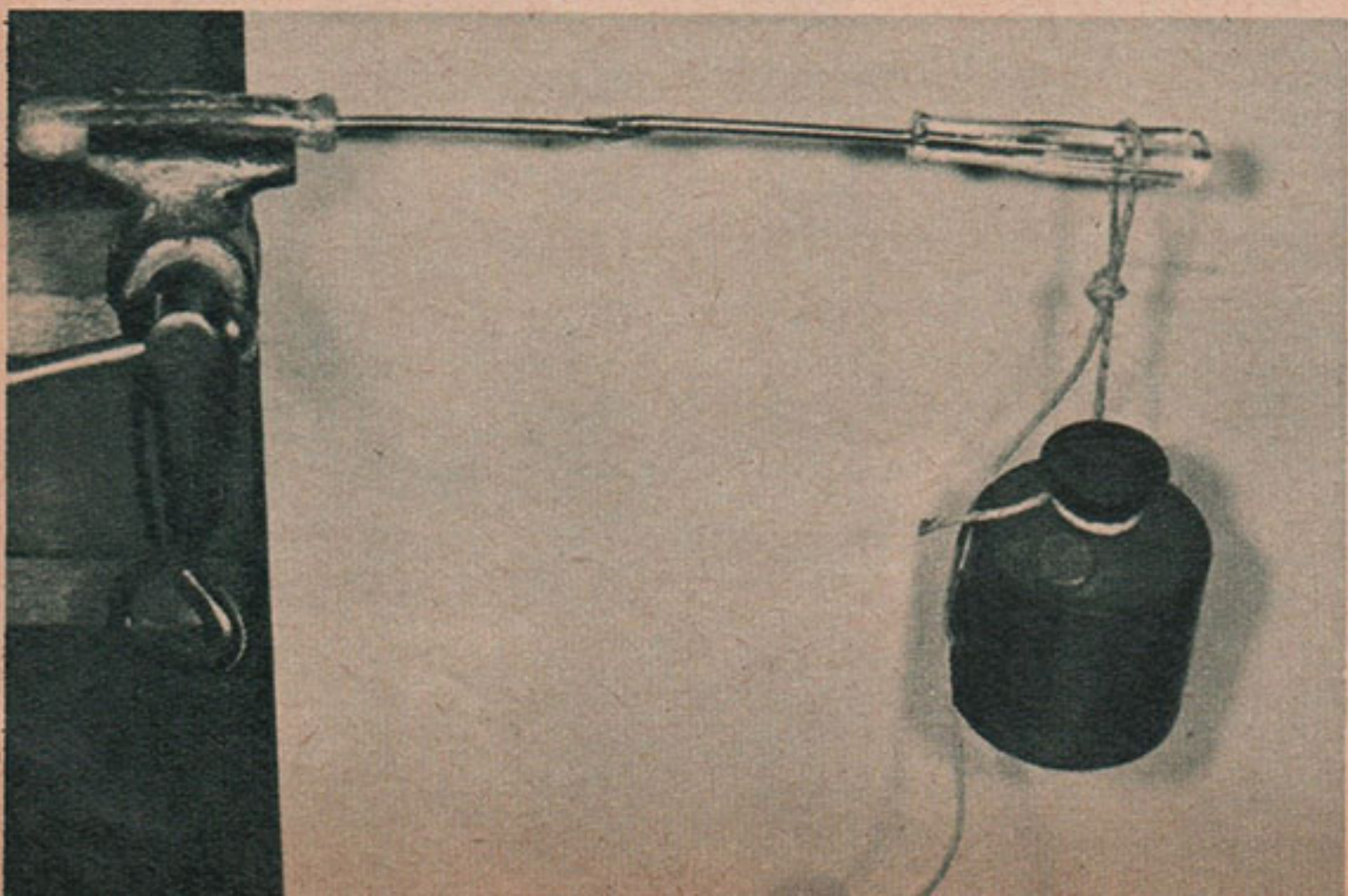
Oben: Teile, die man miteinander verkleben will, sollen abgeflacht werden, um Belastungsspitzen an den Enden bei Biegebeanspruchung zu vermeiden. Das sieht so aus wie hier die zwei Schraubenzieherklingen.

Es gibt eine Menge Leute, die trauen irgendwelchen Neuerungen nie über'n Weg. Auch wenn noch soviel Reklame gemacht wird, wenn noch so viele Kameraden des Lobes voll sind, sie bleiben skeptisch. Gerade die Methode, Metalle miteinander zu verkleben, gefällt ihnen auf keinen Fall, weil... ja einen richtigen Grund wissen sie kaum zu geben. Eigene Erfahrungen, die schlecht aussahen? Oder mal bei anderen Leuten gesehen, wie etwas Geklebtes doch abgerissen ist? Dagegen gibt es aber eine Vielzahl von Argumenten, auf solche „Erfahrungen“ darf man sich nicht ausschließlich verlassen. Mittlerweile haben sich Metallkleber nämlich schon soweit durchgesetzt, daß Zweifel an ihrer Berechtigung eigentlich gar nicht mehr aufkommen könnten. Man hat natürlich auch die Grenzen kennengelernt, die dieser Verarbeitungsmethode gesetzt sind, und genau das ist es in den meisten Fällen, was übervorsichtige Leute bei eigenen Versuchen nicht in Betracht gezogen haben. Man kann längst nicht alles kleben, manchmal wird man um Schrauben oder Schweißen einfach nicht herumkommen. Aber wenn man schon klebt, dann muß man es richtig machen.

Ich entsinne mich eines Streiches, den ein Bekannter mal einem anderen gespielt hat: Zwei flache Sicherheitsschlüssel mit UHU-Plus aneinandergeklebt. Nur hatte der Mann das Pech, die Sache nicht ordentlich gemacht zu haben, so daß ein Trennen der Schlüssel recht leicht gelang, was allgemein dann als Zeichen dafür genommen wurde, daß die Kleberei „eben doch nichts Rechtes“ sei.

Bevor man etwas kleben will, muß man sich über die Belastungen klar sein, die diese Klebestelle aushalten muß. Wenn nur eine Plakette irgendwo anzuheften ist, dann gibt es keine Fragen. Wenn aber irgendwelche Konstruktionen zusammengesetzt werden sollen, dann nützt die Überlegung vorher bestimmt. Dazu sehen wir uns mal das Bild unten links an. Hier sind zwei kleine Elektroschraubenzieher an den Klingen zusammengeklebt. Einer wurde in einen Schraubstock gespannt und der andere mit dem Gewicht (500 g) belastet. Diese Last ist falsch aufgebracht. Zwar hält die Klebestelle die 500 Gramm noch gerade eben aus, aber jede andere Verbindungsmethode wäre hier besser gewesen. Wenn man die Schraubenzieher senkrecht gestellt hätte und dann unten Gewicht angehängt hätte, dann wäre man mit 500 Gramm längst nicht bis zum Bruch gekommen. Grundsatz: Eine Klebestelle darf nicht senkrecht beansprucht werden, also nicht auf Knicken, Biegen oder Abschälen. Klebstellen sollen möglichst auf Zug, Druck oder Scherung belastet werden.

Diese Schraubenzieherspielerei zeigte aber noch mehr. Als nämlich durch ein weiteres angehängtes Gewicht ein Bruch herbeigeführt worden war, konnte man auch schön sehen, wo die Klebung nicht gehalten hatte (Bild unten rechts). Die rechte Schraubenzieherklinge zeigt einen gleichmäßigen Klebstoffüberzug, während auf der linken dunkel das Metall durchschimmert. Also hat dort die Verbindung zwischen Metall und Kleber nicht gehalten. Grundsatz zwei: Die Metallteile, die geklebt werden sollen, müssen wirklich sauber sein. Fettfrei (mit Benzin abwaschen oder mit Tri usw.) und außerdem möglichst angeraut, etwa mit einer Feile einige Male drüberfahren. Es leuchtet ein, daß Öl, Fett und Staub eine Trennschicht zwischen Kleber und Metall bilden. Was vielen übrigens nicht einleuchtet: Auch Lack bildet eine solche Trennschicht. Das auf Lack geklebte Teil hält nur mit der Haftfähigkeit des Lackes! Und warum soll



Unten links: Eine Biegebelastung soll man Klebstellen nicht zumuten. Sie halten besser, wenn sie auf Scherung oder Zug/Druck beansprucht werden. So wäre hier z. B. die Bruchgrenze höher gewesen, wenn man die Schraubenzieher nur um 90 Grad gedreht (sie also waagrecht gelassen) hätte. Die Klebestelle wäre dann auf Abscheren beansprucht worden. Hätte man die Schraubenzieher senkrecht aufgehängt und das Gewicht unten befestigt, dann hätte man Zugbelastung gehabt.

Unten rechts: Richtige Vorbereitung der Klebestelle kurz vor dem Auftrag des Klebers ist nötig, damit nicht wie hier bei der linken Klinge, die Haftung zwischen Kleber und Metall durch eine Fettschicht verlorenght (die dunklen Stellen waren fettig).

man zusätzlich zur Reinigung auch noch aufrauhern? Aufrauhern bringt viele winzige Unebenheiten, in denen sich der Kleber noch zusätzlich festkrallen kann, was einer mechanischen Verzahnung fast gleichkommt. Natürlich beruht auf diesem Effekt noch längst nicht allein die Klebkraft, aber man kann sie durch das Aufrauhern wesentlich verbessern.

Soweit die Vorbereitung zum Kleben. Beim Überlegen, ob man nun kleben soll oder nicht, muß aber noch mehr bedacht werden. Dazu sehe man sich das Bild oben einmal an. Die Schraubenzieherklingen laufen jeweils zum Ende hin flach aus. Und so sollte auch eine Klebstelle ausgebildet sein. Keine scharfen Übergänge vorsehen, also nicht etwa ein 3 mm Blech an ein 6 mm Flacheisen ohne Vorarbeit anheften. Da sollte das Blech auf mindestens 10 mm Länge flachgefeilt werden, so daß keine grobe Stufe entstehen kann. Wenn man auch noch die Möglichkeit hätte, das Flacheisen ebenso verjüngend zu bearbeiten, dann könnte die Verbindung sogar leichte Biegekräfte aufnehmen, wobei sich diese Kräfte etwa gleichmäßig auf die gesamte Klebefläche verteilen und dadurch die Höchstlast pro Quadratmillimeter entsprechend kleiner wird.

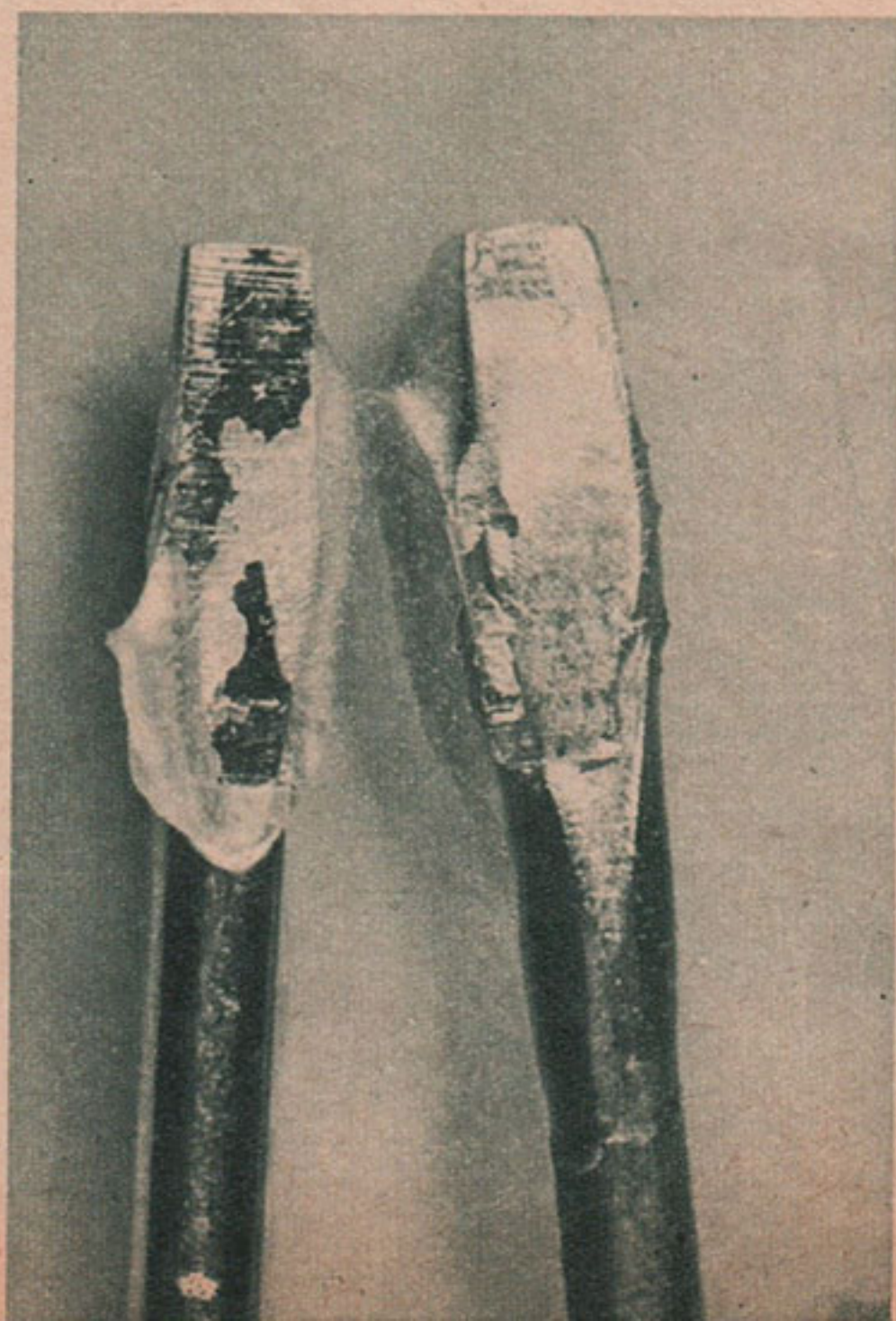
Dritter Grundsatz also: Keine scharfen Übergänge, die nur Belastungsspitzen innerhalb der Klebefläche brächten.

Wobei wir beim nächsten Punkt wären: Es leuchtet ein, daß eine Klebung um so besser hält, je größer man die Klebefläche macht. Auch damit erreicht man ja wieder, daß auftretende Kräfte auf viele Quadratmillimeter verteilt werden. So könnte man z. B. bei einem durchgerosteten Seitenwagen ohne weiteres die verrostete Stelle ausschneiden, rundherum sauberfeilen und von innen dann, schön weit überlappt (also ca. 50 mm größer als das Loch ist), eine Blechscheibe gegenkleben. Die außen auftretende Stufe ist nicht weiter schlimm, die wird später mit Spachtel aufgefüllt und die Flickstelle wäre unsichtbar. So käme man um Schweißarbeit herum.

Im übrigen kann man die Klebemethode auch überall dort anwenden, wo man bisher entweder weich oder hart gelötet hat (natürlich nicht am Rahmen und ähnlich lebenswichtigen Teilen, da sind die auftretenden Kräfte zu hoch), wobei die gleichen Überlegungen anzustellen sind wie eben beim Löten. Auch da sollte also etwa ein Spalt zwischen einem Rohr und einer drübergeschobenen Muffe nur sehr eng sein, ca. 0,1 mm, je größer nämlich der Spalt wird, um so schlechter wird die Festigkeit der Klebung. Und auch in einem solchen Falle wird man die beiden Rohrtteile an den Enden abschrägen.

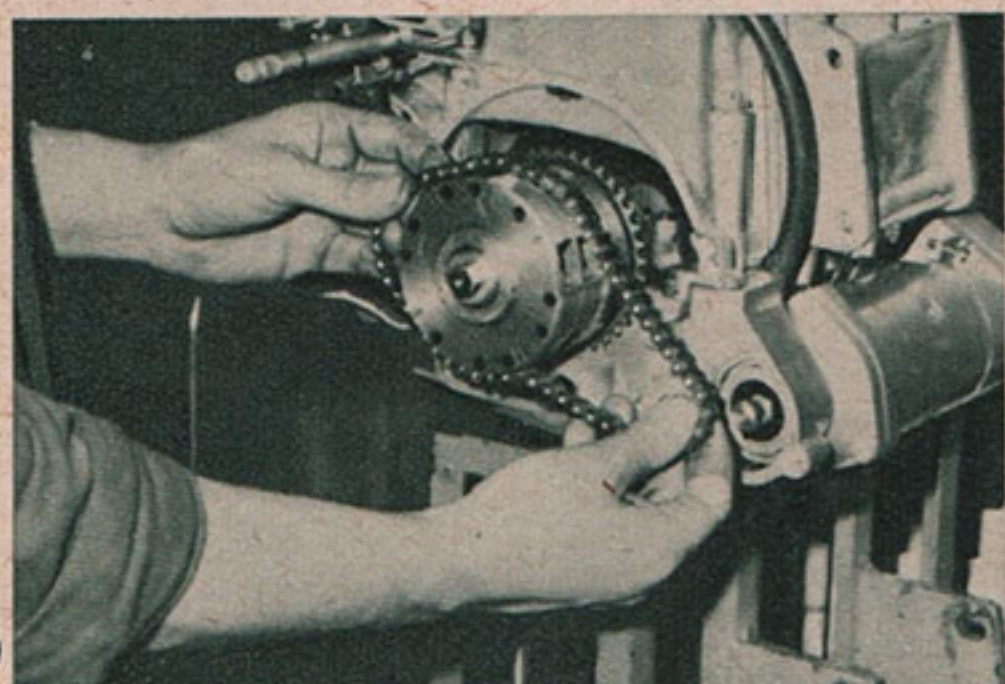
Wenn man alle diese Hinweise für eine Metallklebung beherzigt, wenn man außerdem noch die Verarbeitungsrichtlinien, die dem Kleber beigegeben sind, sorgfältig beachtet, schließlich noch die auftretenden Temperaturen und die chemischen Einflüsse (Kraftstoff, Öl, Salzwasser usw.) berücksichtigt, dann braucht eine Klebung durchaus nicht zu Mißtrauen Anlaß geben, dann hält sie nämlich.

H.-J. M.



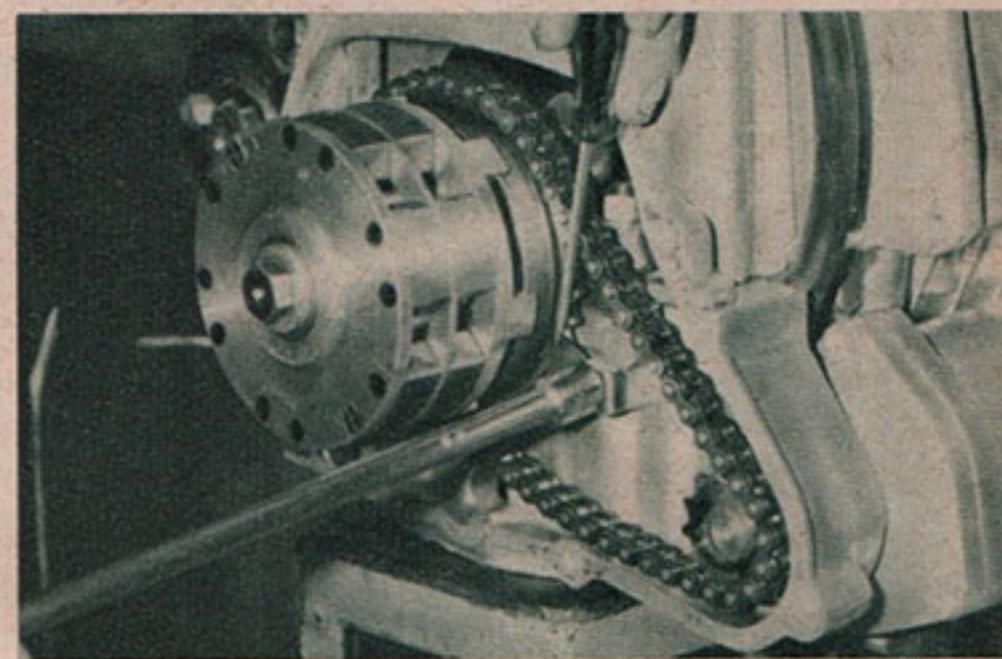
DAS MOTORRAD baut am Motor: HONDA CB-450.

(Fortsetzung aus Heft 22/1966)

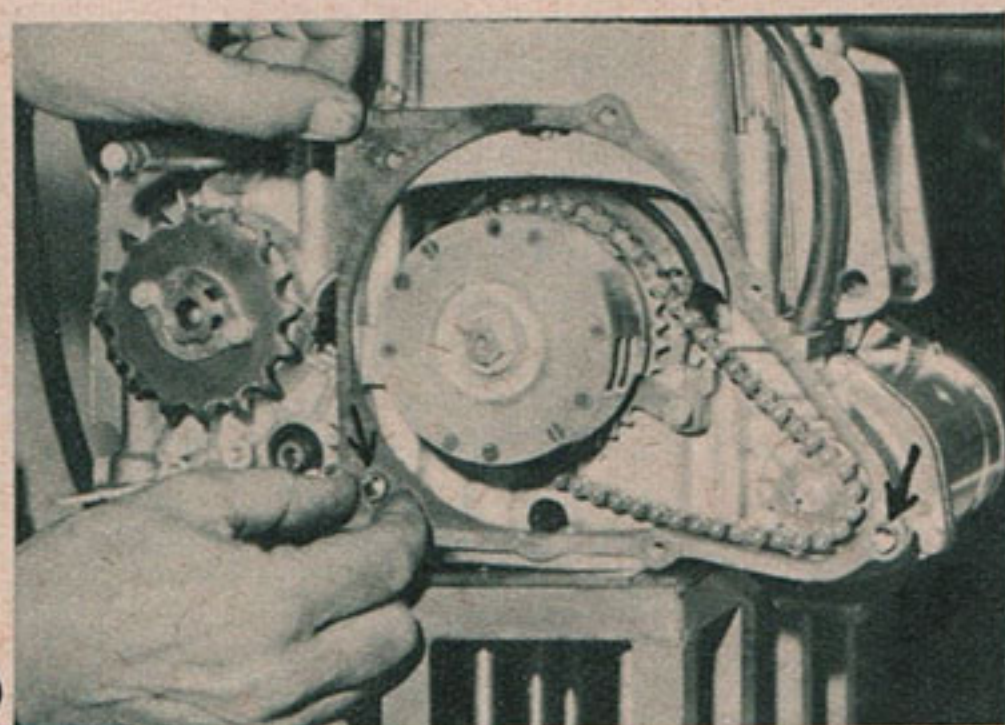


133

Die Antriebskette des Anlassers wird zuerst über das Zahnrad des Rotors gelegt, dann über das Ritzel am Anlasser, welches wir auf die verzahnte Welle schieben (Bild 133). Die Haltetasche für das Anlasserrad hat ein Arretierblech (Bild 134), welches wir aufsetzen und festziehen. Anschließend werden die Führungshülsen (Bild 135, Pfeile) eingesetzt und die Dichtung aufgelegt (Bild 135). Beim Anlegen des Gehäusedeckels, in dem sich die Lichtmaschinenwicklungen befinden, merkt man wieder, wie stark die Magnete des Rotors ziehen. Daher bitte Sauberkeit, damit keine Fremdkörper angezogen werden (Bild 136)! Für das Kabel ist eine Durchführung vorhanden, die richtig eingelegt werden muß (Bild 137).

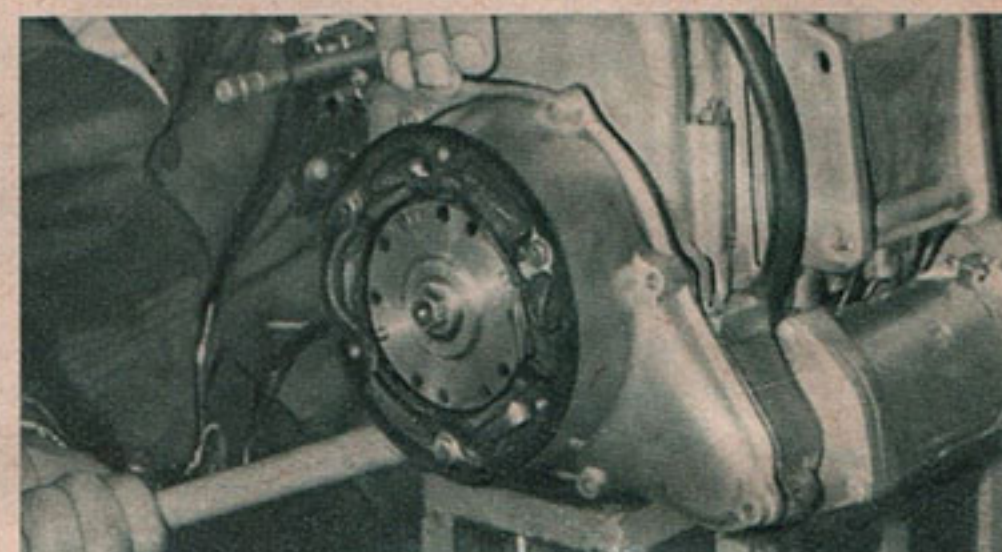


134

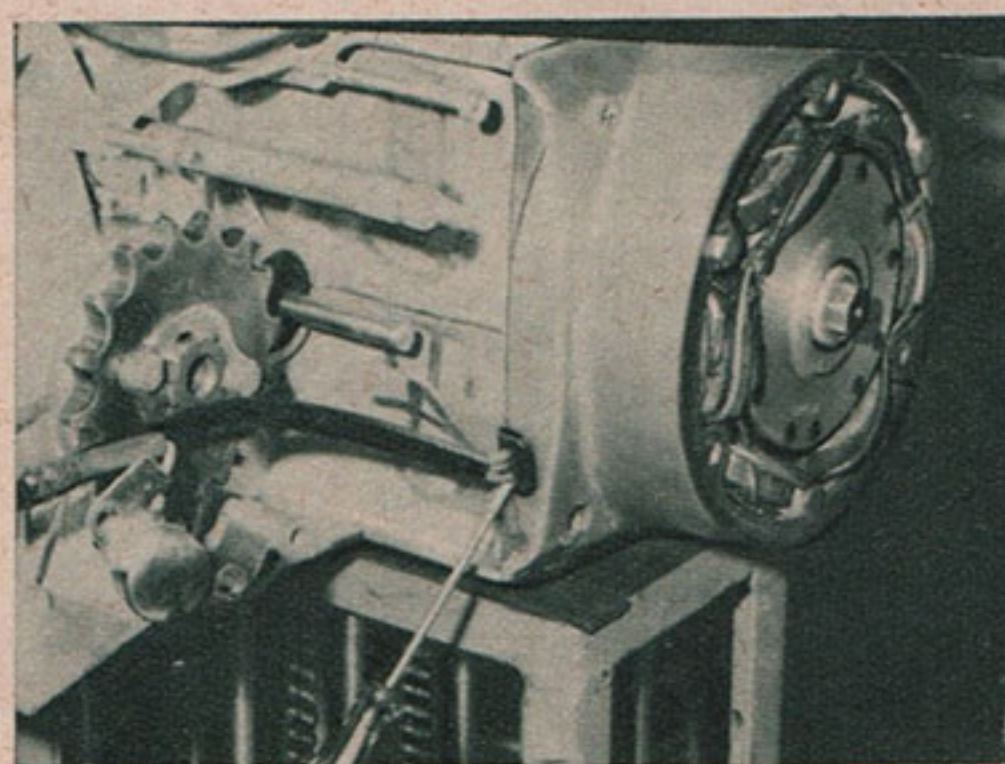


135

Beim Einsetzen der Schrauben ist es wichtig, die verschiedenen Längen an die richtigen Stellen zu bringen. Wenn die Schraube ca. 12 mm aus dem Gehäuse herausragt (Bild 138), ist sie am richtigen Ort. Mit dem Kreuzschlitzschraubenzieher werden die Schrauben aber über Kreuz erst lose angezogen, und der Deckel der Lichtmaschine wird noch nicht vollständig montiert, weil wir später noch Einstellarbeiten vornehmen müssen.

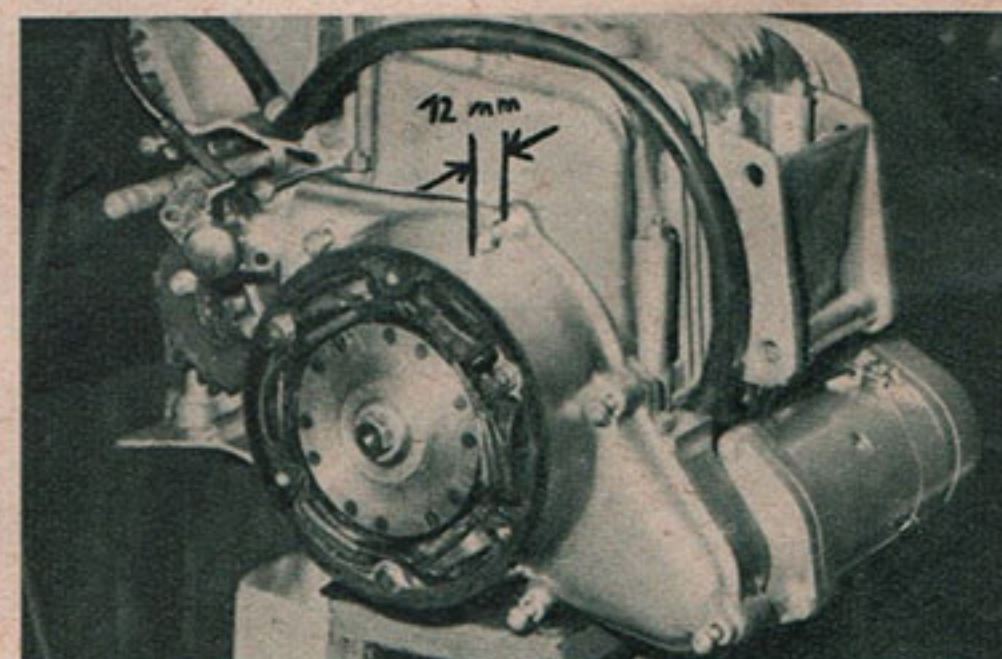


136



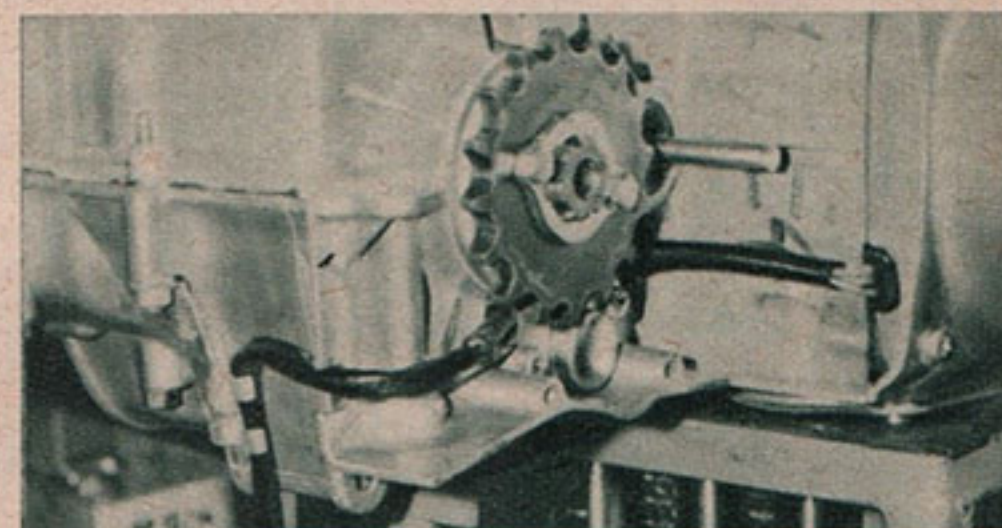
137

Der Leerlauf-Kontrollschalter muß so eingebaut werden, daß der kleine Arretierstift am Schalter (Bild 139, Nr. 1) genau in die Nut (Bild 139, Nr. 2) faßt. Wie der Schalter richtig montiert ist mit unterlegtem Kabel, zeigt Bild 140. Die Verlegung des Kabels ersehen wir aus Bild 141. Danach setzen wir den rechten Gehäusedeckel auf der anderen Seite (Primärtrieb) mit Dichtung auf (Bild 142). Auch hier achten wir auf die richtigen Schraubenlängen wie in Bild 138.

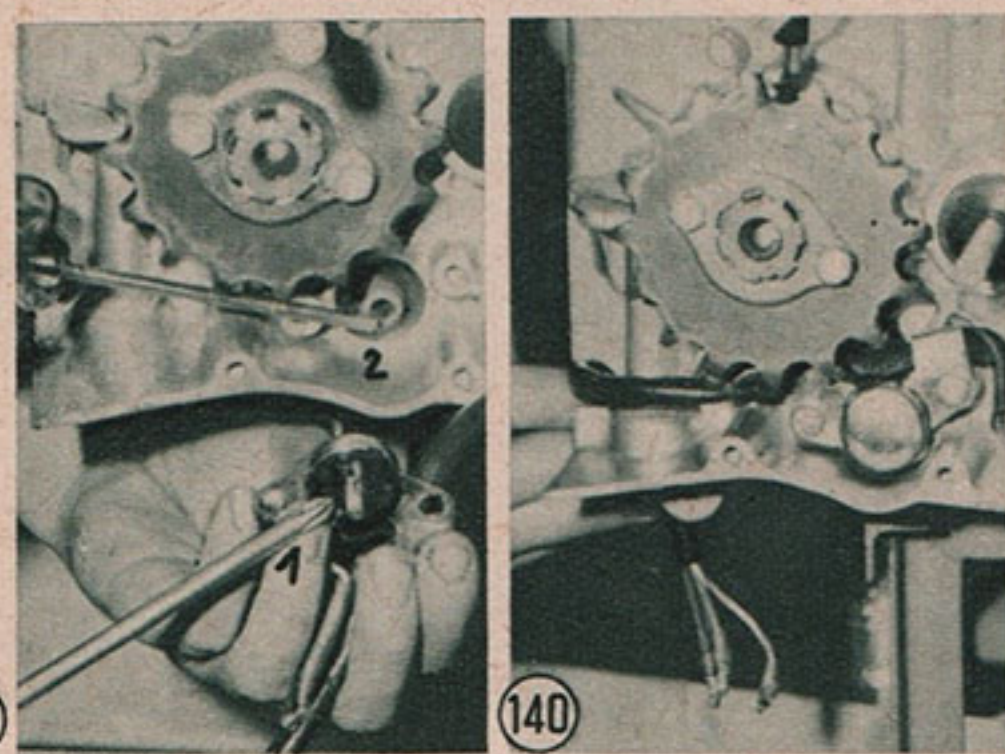


138

Um weiterarbeiten zu können, wird der Motor ganz umgedreht, so daß er nun wieder richtig liegt — mit der Öffnung für die Pleuelstangen oben. Zuerst setzen wir die Führungshülsen (Bild 143, Pfeile) für die Zylinder ein, nachdem eine neue Fußdichtung aufgelegt wurde. Pleuelaugie und Pleuelbolzen werden leicht eingeölt und die Pleuelbolzen-Sicherung in die Pleueln eingesetzt. Die Sicherung muß gespreizt eingesetzt werden und muß wirklich exakt und fest in die Sicherungsnut einspringen.

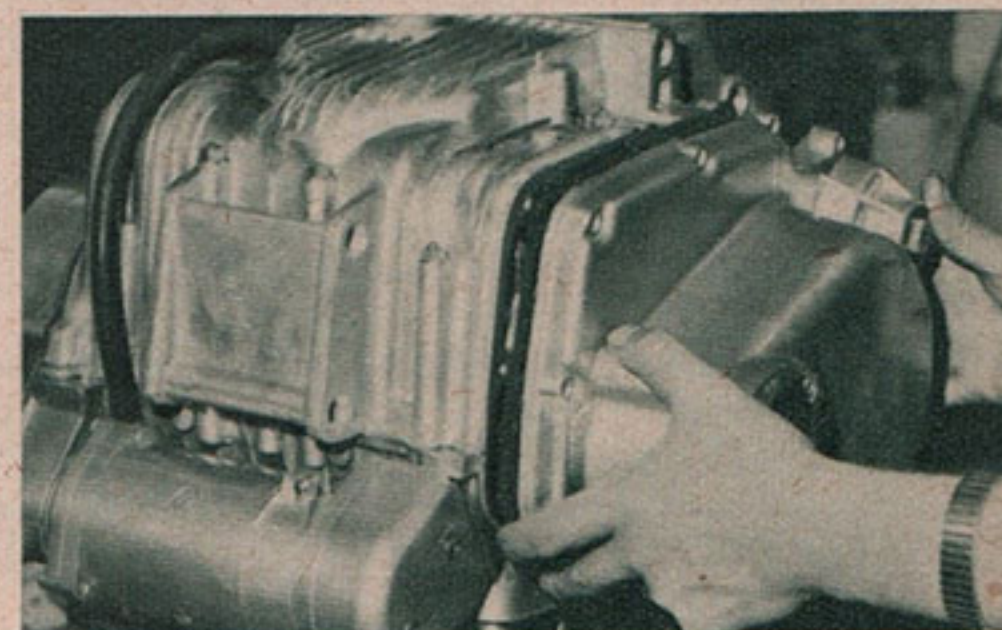


141

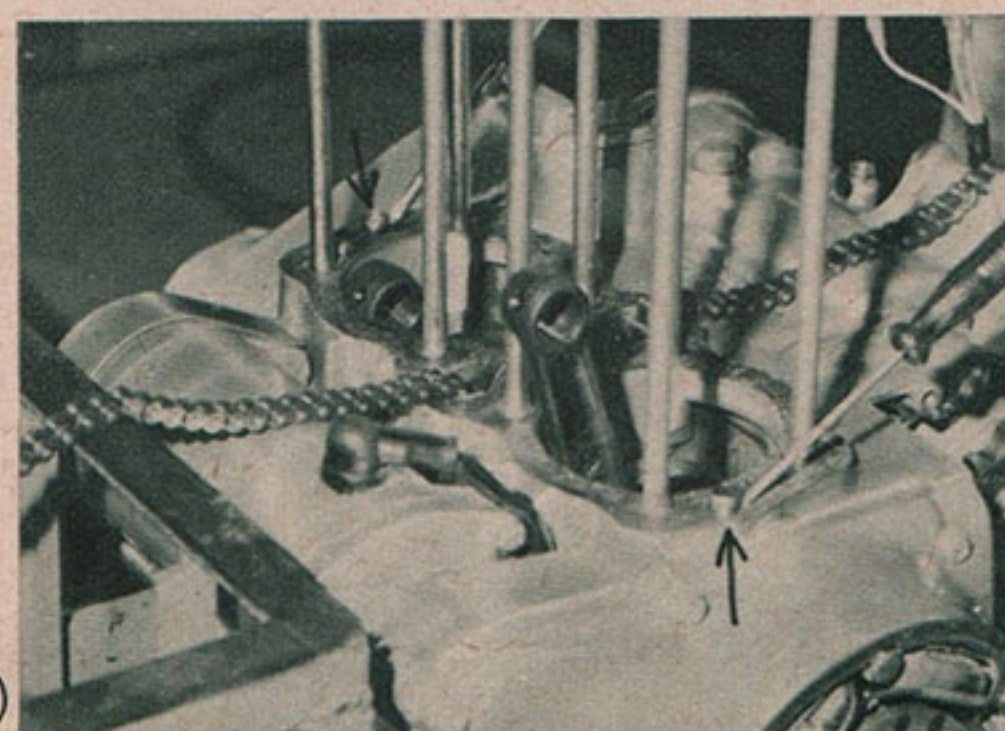


139

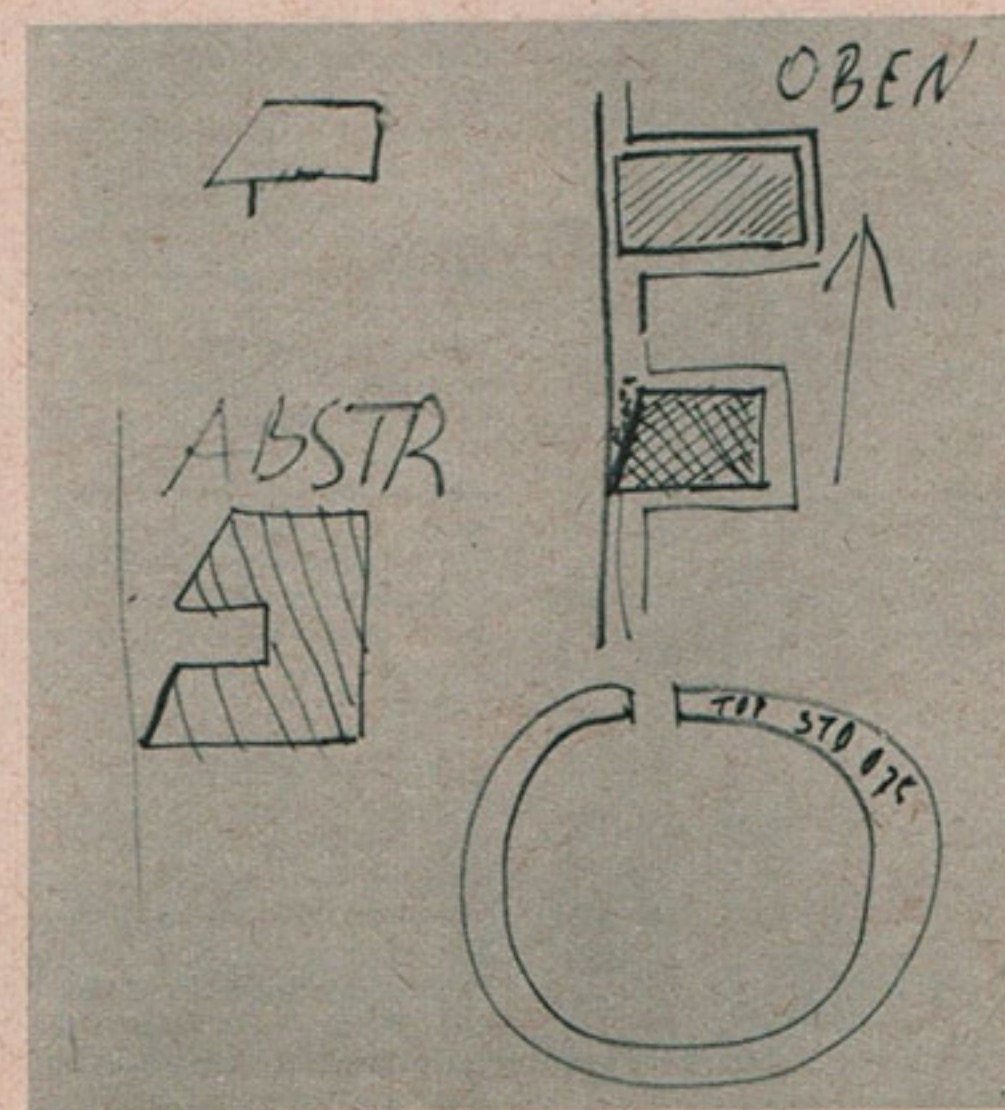
Bild 144 ist eine Skizze der Pleuelringe. Die Ringe haben nach oben die Bezeichnung „Top“ oder „STD“ oder „075“, so daß man sie nicht verkehrt herum einbauen kann. Das darf man nämlich nicht, denn sie haben eine Steigung von 1°30' oder 2°. In der Skizze ist oben rechts ein Pleuelring altergebrachter Art skizziert, darunter ein Honda-Pleuelring richtig mit seiner Steigung eingebaut. Links daneben eine Skizze des Pleuelbolzen-Rings, und unten ist ein Ring von oben skizziert mit seiner



142



143



144

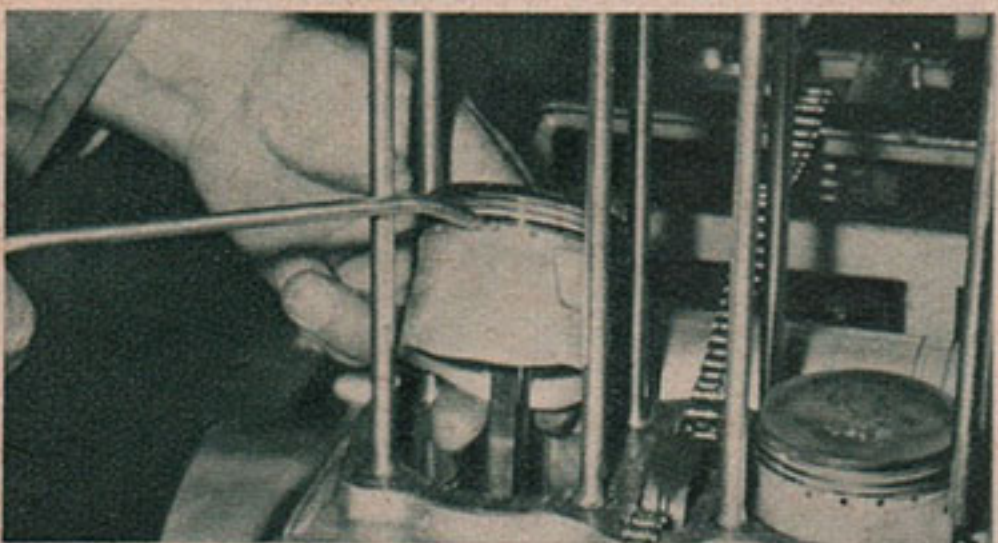


145

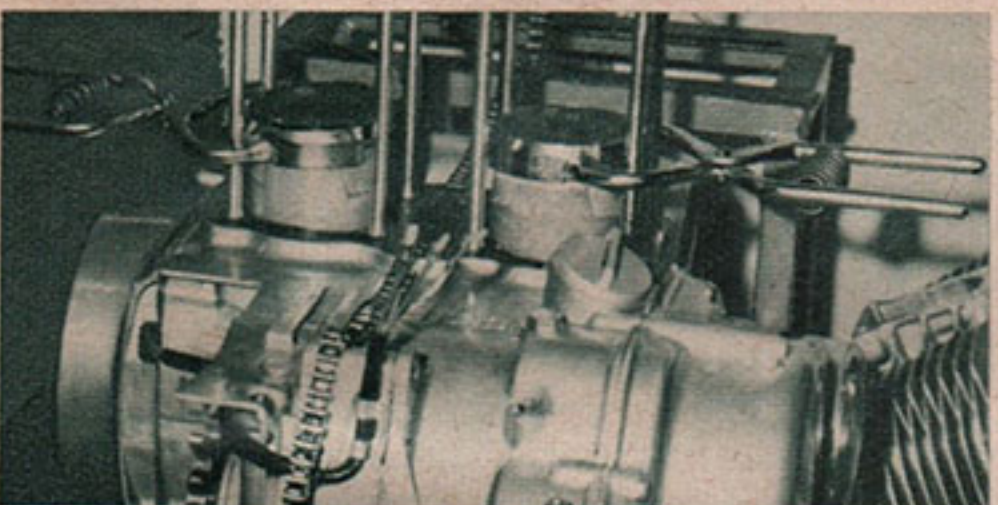
146



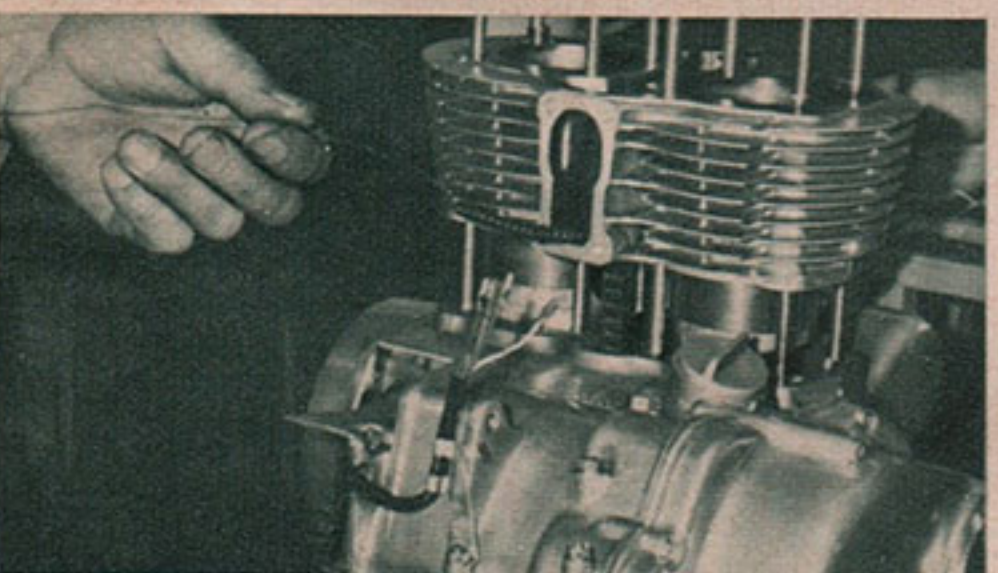
148



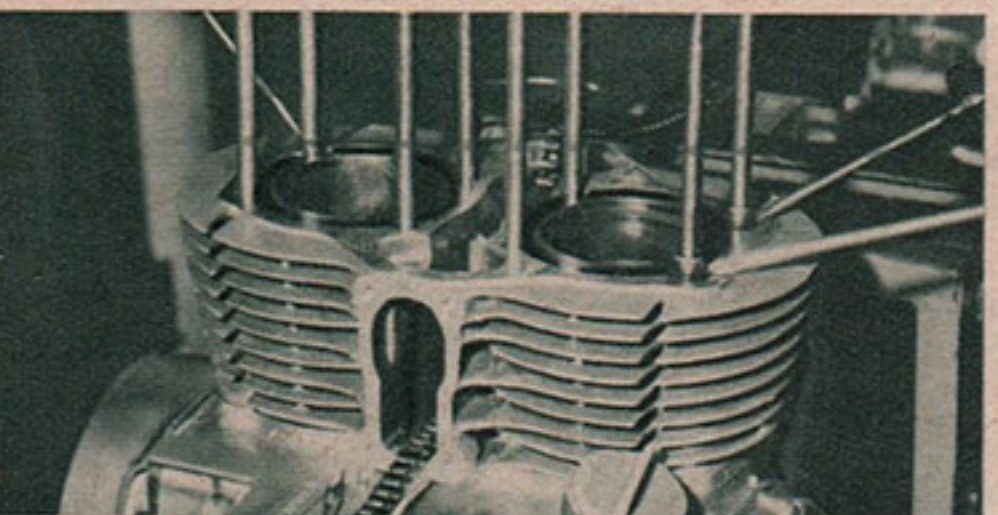
150



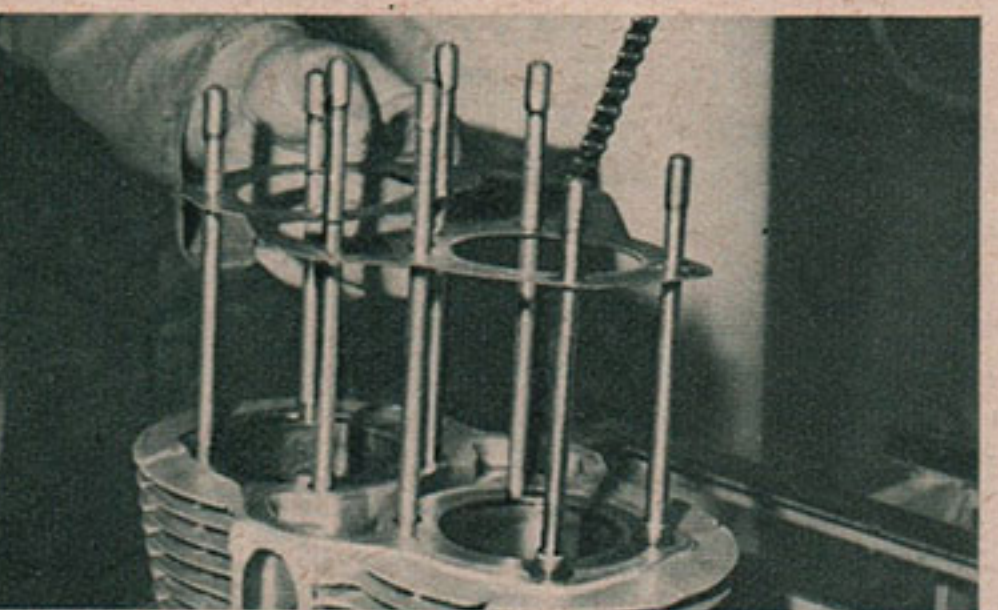
152



154



156



158



Bezeichnung. Das alles ist eminent wichtig und darf auf keinen Fall falsch gemacht werden!

Der Kolben wird mit dem Kolbenbolzen eingebaut (Bild 145), der Kolbenbolzen geht ganz leicht in die Pleuelbuchse (Bild 146).

Vor dem Aufsetzen der Zylinder muß man unbedingt darauf achten, daß die Ringstöße sternförmig versetzt sitzen (Bild 147 zeigt es falsch, alle Stöße auf einer Seite!). Das Kolbenhemd wird eingeeilt (Bild 18), in der Ringzone machen wir das aber mit dem Finger.

Der linke Kolben wird auf den oberen Totpunkt gestellt und durch eine Holzgabel (durch Lappen abgedeckt) abgestützt (Bild 149). An der Stelle, an der die Zylinderlaufbüchsen in das Kurbelgehäuse hineinragen, liegen Gummidichtringe, die wir nicht vergessen dürfen (Bild 153, Pfeile). Sie gehen zwar nicht heraus, aber wir müssen kontrollieren, ob sie da sind. Man kann natürlich mit Kolbenringzangen die Ringe zusammendrücken und die Zylinder aufsetzen (Bild 150), aber so etwas hat nicht jeder, weswegen wir die einfache 08/15-Methode schildern.

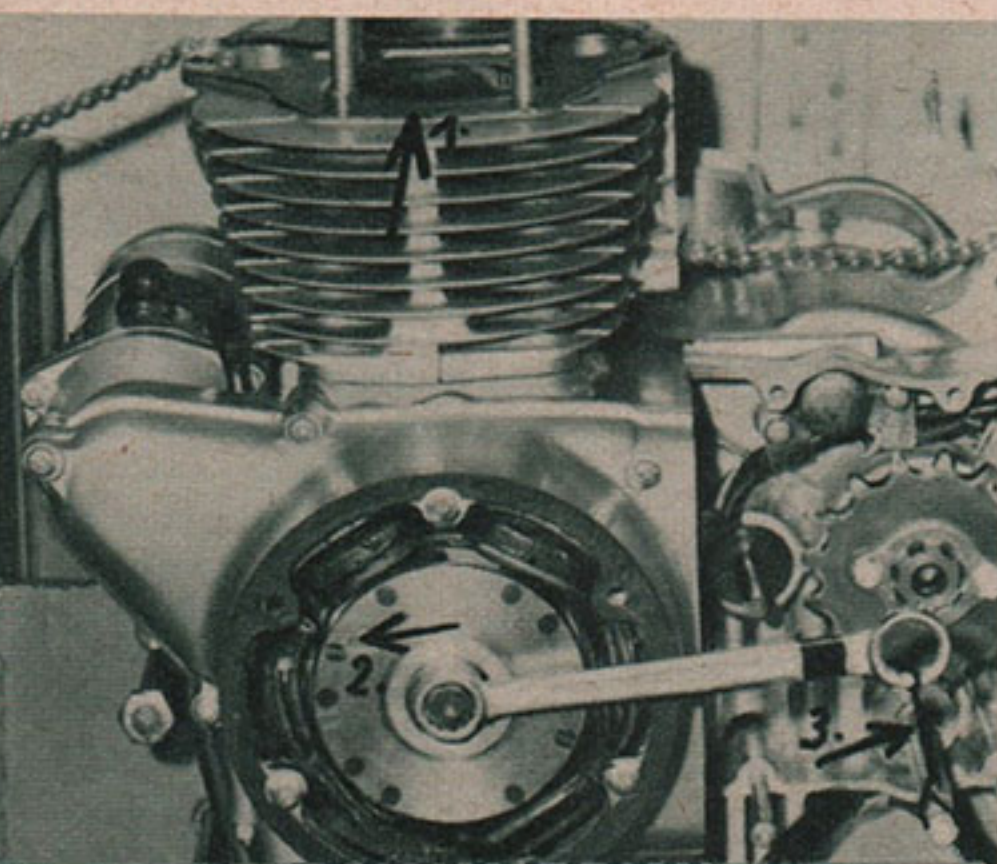
Die Zylinder werden von Kolbenring zu Kolbenring stufenförmig sehr vorsichtig heruntergelassen. Die Kolbenringe werden abwechselnd sehr vorsichtig mit dem Schraubenzieher so eingedrückt (Bild 151), daß die Zylinder leicht rüberutschen können. Nicht mit Gewalt arbeiten, sonst brechen die Ringe!

Die Nockenwellenkette hängt noch draußen, und bevor die Zylinder ganz herunterkommen, muß die Kette mit einem Draht durch den Tunnel eingefädelt werden (Bild 152).

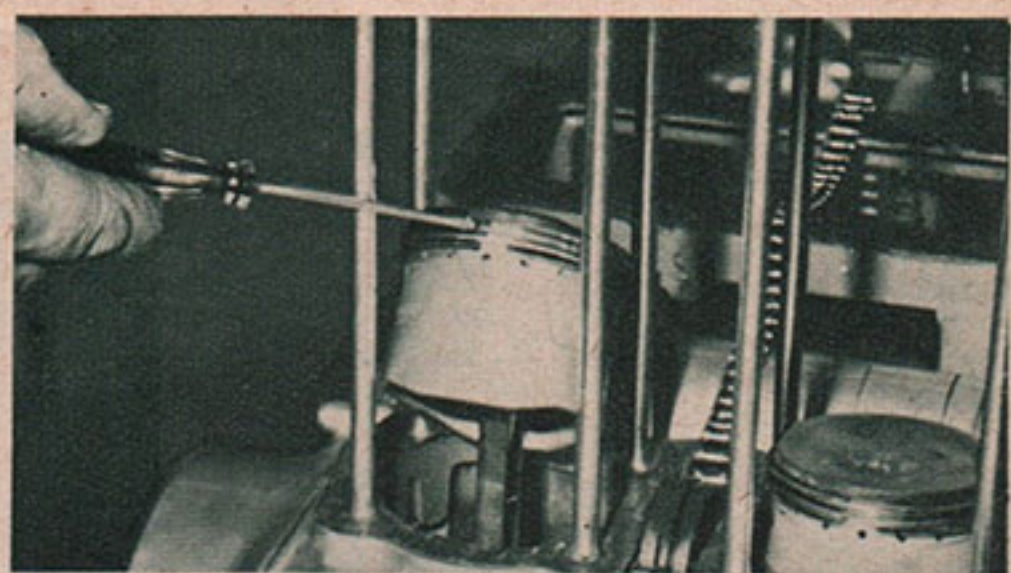
Achtung! An den aufgelegten Zylindern müssen wir nun nach den Paßhülsen und den Dichtringen für den Zylinderkopf sehen. In Fahrtrichtung hingestellt rechts sind an den äußeren beiden Bolzen zwei Paßhülsen mit zwei Gummiring-Dichtungen (Bild 154). Durch diese Hülsen steigt das Öl zum Zylinderkopf hinauf — deswegen die Dichtringe. Auf der linken Seite ist noch eine Paßhülse an dem Stehbolzen links vorn (Bild 154). Danach schauen wir nach, ob die Laufbüchsen mit der Zylinderoberkante bündig sind, indem wir eine Schieblehre anhalten (Bild 155). Sollte hier auch nur ein ganz geringer Unterschied vorhanden sein, daß die Büchse in den Zylinder eingesackt ist, muß man eine neue in den Zylinder einziehen.

Das Auflegen der Kopfdichtung ist ja einfach. Nockenwellenkette vorn einfädeln und die Dichtung richtig zu den Bohrungen auflegen (Bild 156). Anschließend drehen wir am Rotor mit einem Ringschlüssel solange, bis der linke Kolben auf dem oberen Totpunkt steht (Bild 157/1) und die dazugehörige Einstellmarke auf dem Rotor (Bild 157/2) mit der Marke am Gehäusedeckel übereinstimmt. Der Schlüssel wird dann mit einem starken Draht (Bild 157/3) an der Schaltwelle festgehalten, damit der starke Magnet des Rotors den Kolben nicht wieder über den Totpunkt hinwegziehen kann.

Die Spann- und Führungsrollen für die Nockenwellenkette müssen im Zylinderkopf richtig liegen (Bild 158). Wichtig sind die Scheiben unter den Schrauben (Bild 159), die die Spann- und Führungsrollen festhalten. (Wird fortgesetzt)



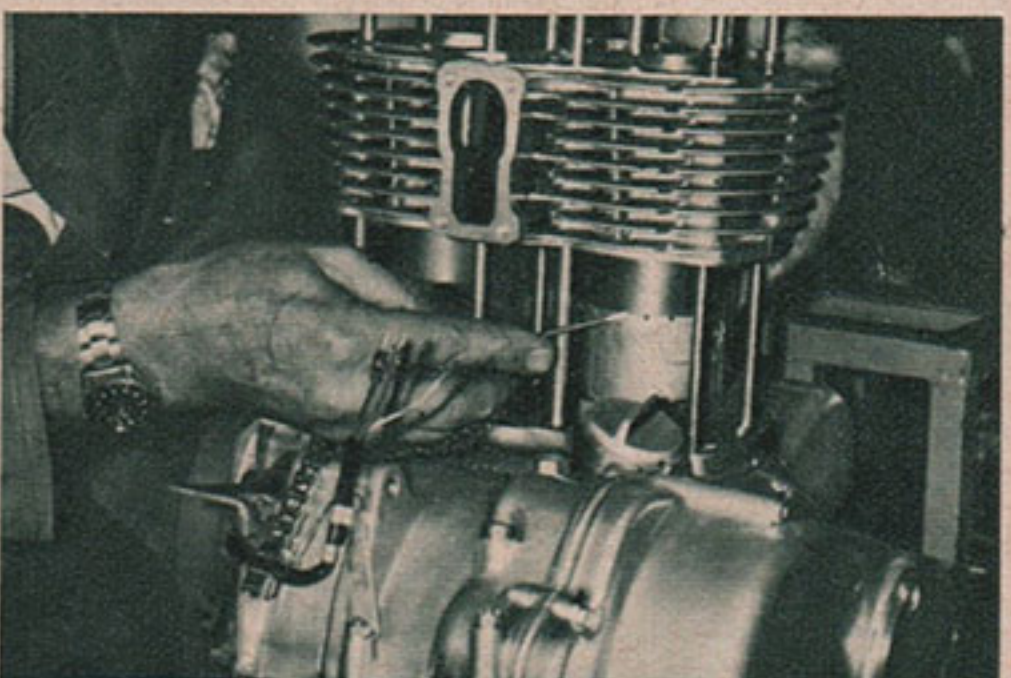
157



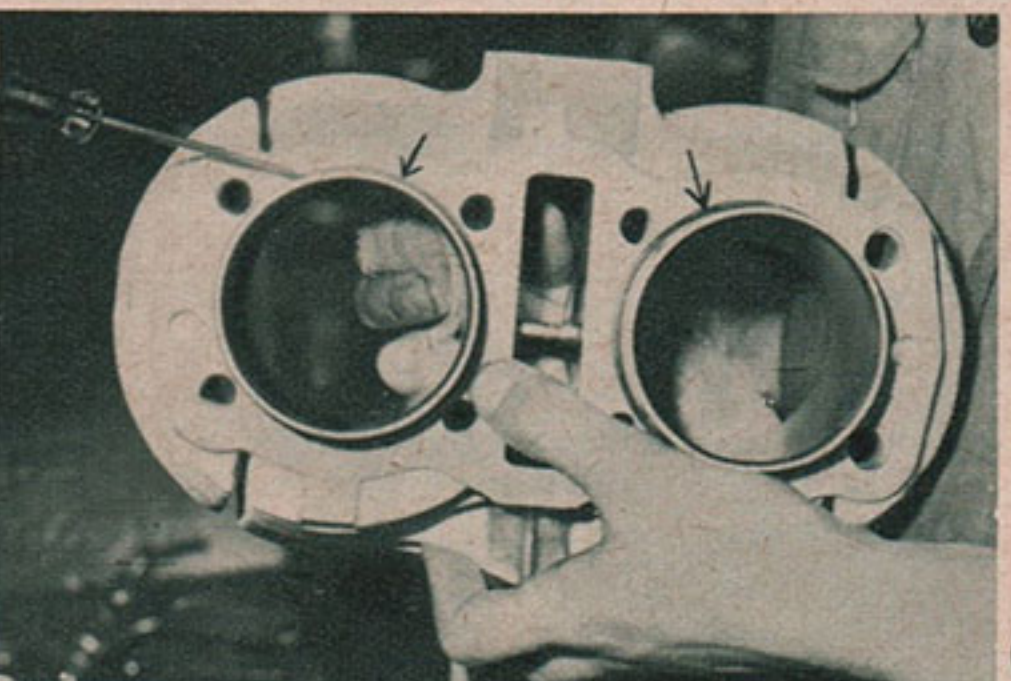
147



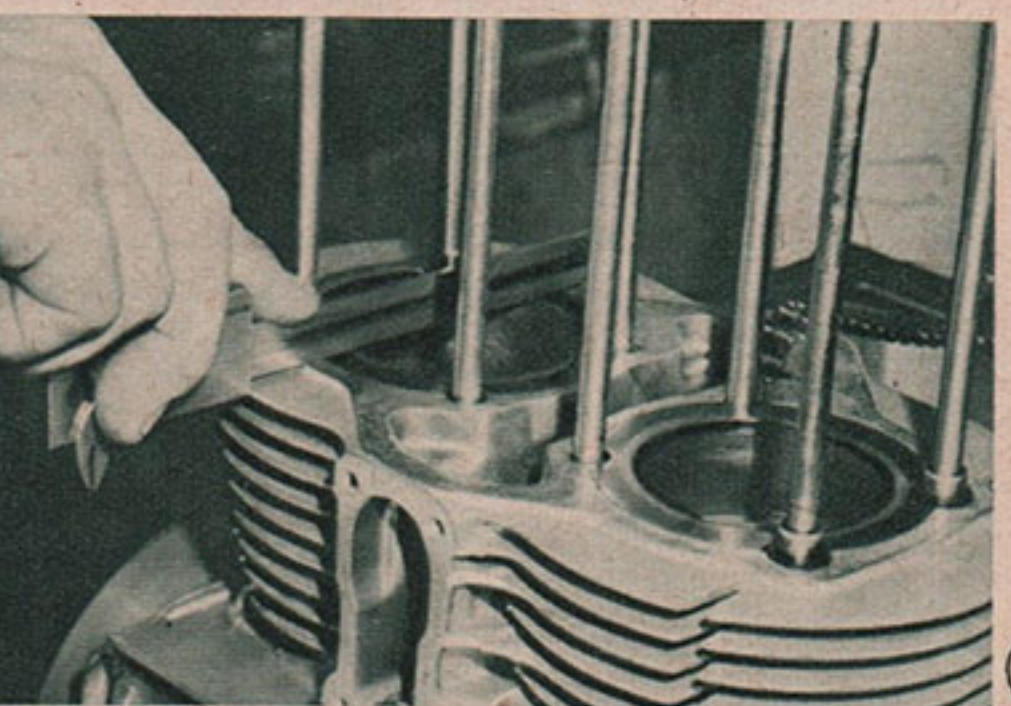
149



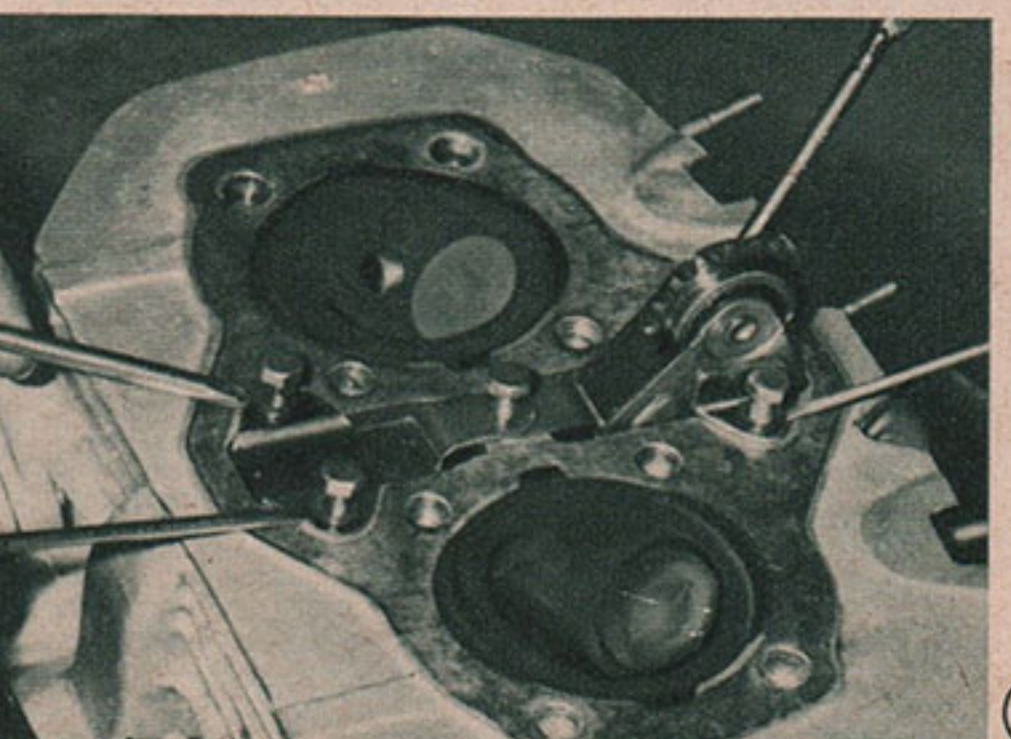
151



153



155



159

NACH DER TT

Die englische TT war jahrelang ein einmaliges Ereignis, auf welches sich Motorradfabriken und Fahrer monatelang intensiv vorbereiteten. Das war in einer Zeit, als es rund ein halbes Dutzend große und wichtige Rennen im internationalen Rennkalender gab. Dies änderte sich in letzter Zeit insofern, als es heutzutage wenigstens die dreißigfache Zahl internationaler Rennen und die hundertfache Zahl von Rennfahrern auf der Welt gibt. Demgegenüber steht die Tatsache, daß sich europäische Motorradfabriken mehr von der offiziellen Rennteilnahme zurückzogen und daher kaum noch Interesse am Rennmaschinenbau haben. Das Resultat ist, daß die TT immer mehr eine Privatfahrerangelegenheit — ohne Werksunterstützung — wird und dadurch aber auch mehr sich zahlreichen anderen, weniger prominenten und vor allem weniger schweren Rennen anpaßt. Viele private Berufsrennfahrer starten im Jahr oft bei 30 bis 40 Veranstaltungen und das häufig in mehreren Klassen, während früher die mit Werksunterstützung fahrenden Berufsfahrer wie z. B. Stanley Woods, Walter Handley, Jimmy Guthrie, Harold Daniell u. a. im Jahr höchstens zehn große Rennen bestritten. Das bedeutet, daß in den letzten Jahren zu viele Fahrer bei der TT mit unzureichendem oder unzureichend vorbereitetem Maschinenmaterial erscheinen, und dies führt zu einer übergroßen Zahl von Defekten im Training und im Rennen; früher war es mehr Qualität, jetzt ist es Quantität. . . . und ich wünschte, der Veranstalter würde schon bei der Annahme der Nennungen viel strenger sein und nicht erst warten, bis Fahrer im Training infolge schlechten Maschinenmaterials zusammenbrechen oder nicht die vorgeschriebenen (ohnehin niedrigen) Trainingsgeschwindigkeiten, d. h. Trainingszeiten, erreichen.

*

Früher mußte ein Grund angegeben werden, wenn zwei oder drei Fahrer dem Start fernblieben. Heuer gab es bei der Seitenwagen-TT bereits 17 Fahrer, die nicht an den Start kamen, obwohl sie ihre Nennung abgegeben hatten, bei der 250 ccm-Lightweight-TT waren es deren 30, bei der 125 ccm-Lightweight-TT vermißte man 21, der 350 ccm-Junior-TT deren 36, bei der 50 ccm-TT auch 12 von 29 genannten Fahrern, und zuletzt, bei der 500 ccm-Senior-TT, die 100 Fahrer im Programm hatte, traten nur 80 an. Es gibt natürlich immer Fälle, wo infolge von unreparierbaren Trainingsdefekten oder infolge von Unfällen Fahrer nicht am Start erscheinen können, doch beweisen obige Zahlen, daß scheinbar in gewissen Fällen eine nähere Untersuchung notwendig ist. Man hat auch den Eindruck, daß viele Fahrer zwar gern in einem TT-Programm stehen, keinesfalls aber die Voraussetzungen für die Teilnahme am größten und schwersten Rennen der Welt besitzen. Niemand will ihnen die Freude am Sport rauben, aber die englische TT ist die Olympiade im Motorradsport, und nur wer entsprechendes Können, Erfahrungen und Maschinenmaterial hat, sollte hier zugelassen werden.

*

Typisch für das Gesagte war in der 50 ccm-Klasse die Nennung des Österreicher W. Stropek auf einer „Sachs“. Man weiß, daß bei Fichtel & Sachs in Schweinfurt zwar sehr gute Zweitakt-Einbaumotoren und bei den Zweigwerken auch sehr gute Motorräder gebaut werden. Es ist aber auch kein Geheimnis, daß der gute und auch schnelle 50 ccm Sachs keinesfalls ein Rennmotor ist und daß aus ihm kein Rennmotor gemacht werden kann, der auch nur die geringste Aussicht in einer TT gegen die Werksmaschinen von Honda und Suzuki hat, und selbst private Rennmaschinen, wie z. B. die von Honda, sind diesem serienmäßigen Touren-Sportmotor überlegen. Wie erwähnt will niemand Herrn Stropek die Ausübung des Sports — auch nicht mit einem selbstgebauten Sachs-Motorrad — verbieten, doch sollte er vorerst mal bei kleineren und leichteren Veranstaltungen beweisen, daß er mehr als eine Außenseiterfigur bei der englischen Tourist Trophy abgeben kann. Nebenbei bemerkt erschien er mit der Sachs gar nicht am Start.

*

Das Schicksal der 50 ccm-TT liegt — gerade auf Grund des Maschinenmaterials — in den Sternen geschrieben. Es gibt einfach kaum irgendwelche gute und aussichtsreiche, käufliche 50 ccm-Rennmaschinen. Dabei sind sie relativ zuverlässiger als größere Rennmotorräder, und alle 17 Fahrer, die an den Start bei der heurigen TT gingen, beendeten auch die erste Runde, ein Ergebnis, das es bei den größeren Maschinen auf dieser Strecke niemals seit 1907 — dem Beginn der TT-Rennen — gab. Das Problem liegt vor allem darin, daß die Herstellung wirklich guter und konkurrenzfähiger

50 ccm-Rennmotorräder, wie denen von Honda und Suzuki, sehr viel Geld kostet. Dazu kommt, daß auch der Renneinsatz derselben kompliziert und kostspielig ist. Hiemit meine ich nicht frisierte Serienmaschinen, sondern die Fahrzeuge, wie sie von den Honda- und Suzuki-Werksfahrern benützt werden, Fahrzeuge, die mit ihrem 50 ccm-Hubraum TT-Runden in 26 bis 27 Minuten drehen können. Bei der heurigen TT erreichte der Sieger — Ralph Bryans auf Honda — eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 137,05 km/h, der beste Privatfahrer — B. F. Gleed auf Honda, der den fünften Platz belegte — 109,20 km/h — ein Kommentar ist überflüssig; besonders wenn man bedenkt, daß auch Gleeds käufliche Honda-Rennmaschine keineswegs billig ist. Als 1962 diese Klasse bei der TT eingeführt wurde, verwendete man noch frisierte, schlitzgesteuerte Zweitakter und hoffte, damit eine TT-Klasse eingeführt zu haben, die auch den weniger bemittelten Rennfahrern die Möglichkeit bieten könnte, Erfolge zu erringen. Inzwischen ist jedoch auch die 50 ccm-TT — wie die größeren Hubraumklassen — zu einer reinen und kostspieligen Werksangelegenheit geworden, bei welcher, außer daß Werksfahrer ausscheiden, kein Privatfahrer eine gleiche Chance hat.

*

Zwei- oder Viertakter . . . der Kampf ist — nach wie vor — unentschieden! Theoretisch könnte man sagen, daß bei den kleineren Hubraumeinheiten der Zweitakter vorherrscht. Praktisch waren jedoch die zwei Viertakter-Hondas von Bryans und Taveri auch den schnellsten Zweitakt-Suzukis bei der 50 ccm-TT klar überlegen. Umgekehrt war die Situation in der 125 ccm-Klasse, wo die Zweitakt-Yamahas und -Suzukis den Viertakt-Hondas auf und davonfuhren. Das bedeutet ein Unentschieden — wenn man nicht die Viertelliterklasse, die 250 ccm-Lightweight-TT, hinzuzählt. Durch sie verändert sich das Bild klar zugunsten der Viertakter. Techniker vertreten immer wieder die Meinung, daß durch die Kombination von mehreren Zweitakteinheiten mit kleinem Hubraum die Zuverlässigkeit der kleinvolumigen Zweitakter erhalten bleibt, so kam es zur vierzylindrigen Suzuki und vierzylindrigen Yamaha. Theoretisch völlig richtig, aber praktisch — bis jetzt — ein noch nicht gelöstes Problem. Das schon deshalb, weil sich die thermischen Eigenschaften durch den Zusammenbau von mehreren komplizierten Einheiten verändern, aber auch deshalb, weil die Beanspruchung der einzelnen Teile sich erhöht und nicht mehr mit kleineren Einheiten verglichen werden kann. Dazu kommen Größenprobleme, die sich wieder auf Gewichtsprobleme ausdehnen und zuletzt zu Fahrgestellproblemen führen, die nicht immer leicht zu bewältigen sind. Auch das Zündungsproblem bei modernen Rennzweitaktern ist nicht völlig gelöst, und mehrere Firmen schwanken zwischen Transistoren und Batteriezündung. Bei Suzuki gab man den 250 ccm-Vierzylinder auf, weil man trotz großer Opfer nicht alle Probleme zufriedenstellend lösen konnte, während man bei Yamaha schon immer einen gewissen — technischen — Vorsprung beim Bau von hochklassigen Rennzweitaktern hatte und auch jetzt — mit dem 250 ccm Vierzylinder — beweist, daß man der Konkurrenz überlegen ist. Vorerst im Bezug auf reine Geschwindigkeit. Bei der TT wurde die Yamaha von Bill Ivy über eine Distanz von 160 Metern gestoppt und erreichte dabei 240 km/h! Im Rennen kam keine der drei gestarteten Werksmaschinen über die vierte Runde. Drei Tage später sollten drei auf 255 ccm aufgebohrte Yamahas in der 350 ccm-Klasse, der Junior-TT, starten. Sie erschienen nicht zur Abnahme und daher auch nicht am Start. Im Training belegten sie hinter der Honda von Hailwood und MV Agusta von Agostini den dritten und vierten Platz.

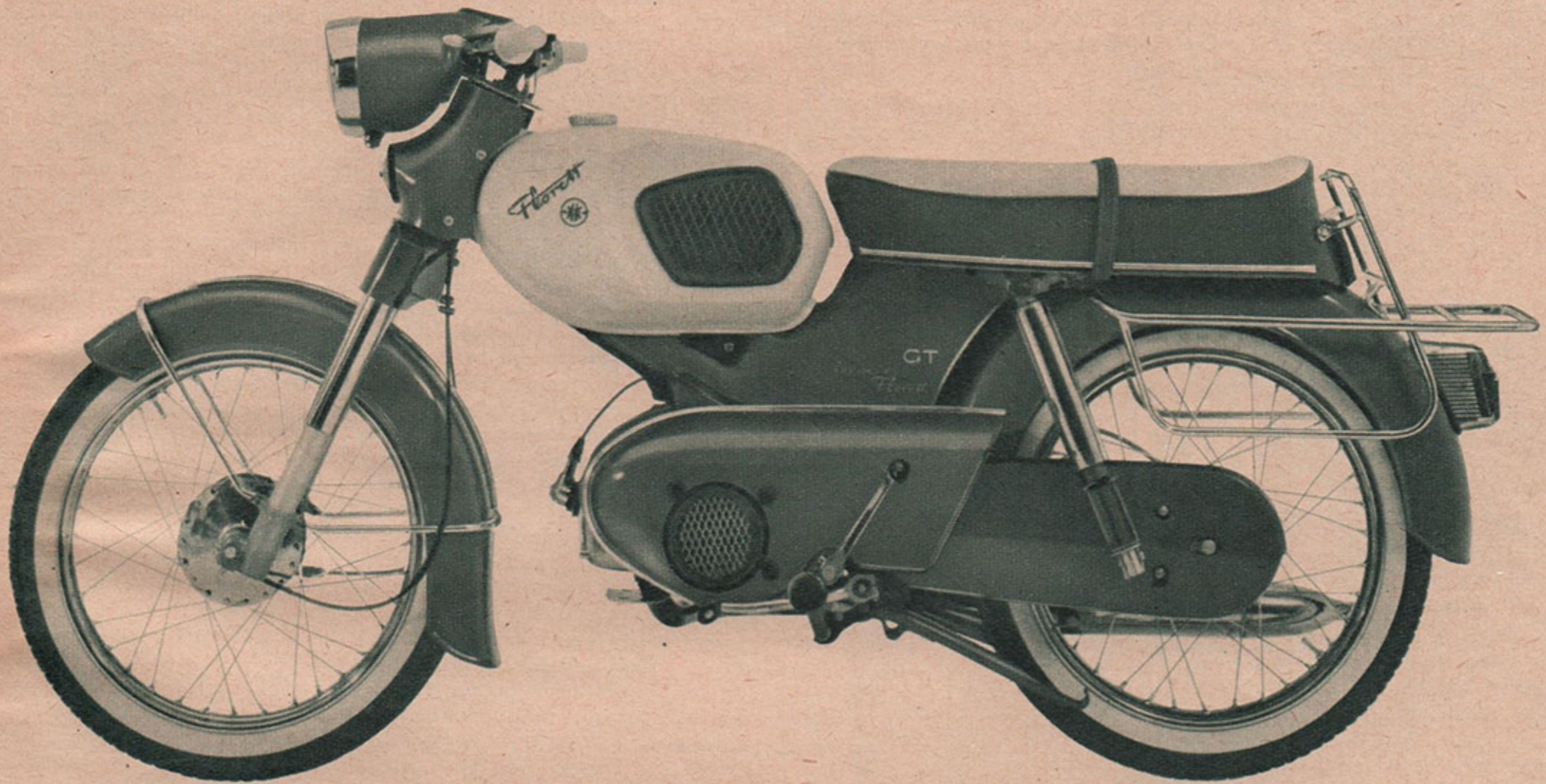
*

Ohne Zweifel kann man moderne Zweitakter sehr schnell machen; das Problem ist, wie bereits angeführt, die Zuverlässigkeit auf längere Distanzen, und da eine TT nicht über eine Runde geht, sondern über sechs Runden, gewannen die Viertakter. Aber nicht nur die Yamahas mit ihren vier Zylindern sind sehr schnell. Im Training erreichte Heinz Rosner auf der wassergekühlten 250 ccm-Zweizylinder MZ 148 km/h Durchschnitt über eine Runde, und Fred Stevens, der zweite MZ-Fahrer, brachte es sogar auf 150,8 km/h. Im Rennen der 350 ccm-Klasse lag dann Rosner auf der aufgebohrten Zweizylinder-Zweitakt-MZ sogar schon an dritter Position, als er ausscheiden mußte. Die Ursachen der verhältnismäßig hohen Ausfallquote der Werks-Zweitakter ist meiner Ansicht nach mehr im Metallurgischen, als im Konstruktiven zu suchen. Anders gesagt, es fehlen die entsprechenden Werkstoffe, die modernen Rennzweitaktern die notwendige Zuverlässigkeit gewähren. Erstens Werkstoffe, die bei hohen Beanspruchungen nicht so schnell ermüden und zu Brüchen führen, und zweitens Kolben, die einen Ausdehnungskoeffizienten haben, der dem des Zylinder- und Büchsenmaterials (falls dieses überhaupt verwendet wird) gleich ist. Hier liegt das Problem darin, daß moderne Rennzweitakter zahlreiche in Größe und Position unterschiedliche Kanäle besitzen, die — in Verbindung mit der kühleren Einlaßseite und der sehr heißen Auslaßseite — thermische Bedingungen ergeben, mit denen das derzeitige Material in den meisten Fällen nur schwer fertigwerden kann. Ein anderer empfindlicher Punkt sind die Lager, und obwohl meistens hochempfindliche und teure Nadellager zur Anwendung gelangen, kann — und führt — die kleinste Verschiebung einer Nadel oder eine momentane Unterbrechung des notwendigen Schmiermittelzuflusses zu unvorhergesehenen Defekten. Bei einem Zylinder haben wir hier nur — theoretisch — eine mögliche Störquelle, bei Vierzylindern sind es natürlich mehr. Bei der englischen TT spielen aber auch die Höhenunterschiede der Strecke, besonders bei Rennzweitaktern, eine große Rolle, und eine Vergasereinstellung, die am Start in Douglas richtig ist, braucht 40 km weiter im Gebirge keinesfalls mehr den Anforderungen zu entsprechen. Unter diesen Schwierigkeiten litten schon vor dem Krieg die wassergekühlten DKW-Rennmaschinen.

(bitte umblättern)

Die neue Kreidler *Florett* GT

Punkt für Punkt richtig!



Teleskopgabel:
hydraulisch gedämpft mit
kombinierter Stahl-Öl-Luft-
federung der Renn-FLORETT.
Einzigartige Straßenlage.

**Lenker, Scheinwerfer,
Tachometer:**
durch klare Formgebung eine
geschlossene Einheit. Gibt
der Maschine ein rasantes
Aussehen.

Sitzposition:
sportlich, wenig ermüdend,
sichere Beherrschung auch
bei extremer Schräglage.
Bequeme, gut gepolsterte
Sitzfläche für 2 Personen.

Gepäckträger:
mit sehr großer Ladefläche,
stabile Ausführung, verchromt,
seitliches Anhängen von
Gepäcktaschen.
Ideale Reisemaschine.

Verkleidungen:
alle wichtigen technischen
Teile verkleidet. Motor-
verkleidung patentrechtlich
geschützt, leicht abnehmbar.
Technik mit Schönheit vereint.

Motor:
5,3 PS bei 7600 U/min.
Zur letzten Reife gebracht
5-Gang-Sportmotor,
durch Gebläse absolut
vollgasfest.

Preßstahlrahmen:
kein »Drahtesel«. Voll-
automatisch unter Schutzgas
geschweißt, selbsttragend,
leicht, stabil und
formschön.

Machen Sie Ihre eigene Punkt-
wertung. Bei einer Fahrt mit der
Kreidler-FLORETT GT. Sprechen
Sie mit Ihrem Fachhändler. Sie
finden jeden Punkt bestätigt. Außer-
dem hat die Kreidler-FLORETT
weitere zahlreiche Pluspunkte.
Sie sind das Ergebnis langjähriger
Renn- und Rekorderfahrten.
Punktum!

FLORETT-Fahren ist einfach chic!

Wir liefern:
Kreidler-FLORETT GT, 50 ccm,
5,3 PS, 5-Gang-Fußschaltung,
80 km/h, Führerschein 4.
Kreidler-FLORETT Mokick, 50 ccm,
2,6 PS, wahlweise 3-Gang-Hand-
oder Fußschaltung, 40 km/h,
Führerschein 5.

Wenn Sie mehr über die
Kreidler-Florett Modelle wissen
möchten, kleben Sie bitte diesen
Gutschein auf eine mit Ihrem
Absender versehene Postkarte.
Senden Sie ihn bitte an uns:
Gutschein M 3

Kreidler Fahrzeugbau.
7014 Kornwestheim.

Kreidler schnellstes 50-ccm-Motorrad der Welt: 210 km/h!





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

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

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

DAS MOTORRAD

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

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

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

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

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

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

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

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

Name: _____

Postleitzahl und Ori: _____ Datum _____

Straße: _____ Nr. _____

Mo 23/66

Nach der TT

(Schluß v. Seite 716)

Rennzweitakter bereiten im Moment auch den Tschechoslowaken Sorgen. In den letzten vier Jahren haben sie ihre vierventiligen Zweizylinder-Viertakt-Rennmaschinen zu einem hohen Standard in bezug auf Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit entwickelt. Auf Grund der dabei gesammelten Erfahrungen könnten sie nunmehr noch erfolgreichere Viertakt-Rennmaschinen herstellen, wenn — ja, wenn es nicht maßgebende Personen in der dortigen Industrie geben würde, die unbedingt wollen, daß Jawa in Zukunft nur Zweitakt-Rennmaschinen herstellt. Als Grund wird angegeben, daß der Rennmaschinenbau in Linie mit dem Serienmaschinenbau sein muß, und da man serienmäßig nur Zweitakter herstellt, sollen die Rennmaschinen auch Zweitakter sein. Franta Stastny fuhr auch bereits so einen 350 ccm-Zweitakter beim Training zur TT — bis der von allen Rennfahrern gefürchtete Kolbenklemmer kam und den Fahrer zu einer unglücklichen Notlandung zwang, die für ihn noch verhältnismäßig gut abging, aus dem Fahrgestell jedoch eine Haarnadel machte. Der Motor dieser neuen Jawa-Versuchsrennmaschine ist ein luftgekühlter Zweizylinder mit Drehschiebern.

*

Die größte „Sensation im Zweitakt“ bildete bei der heurigen TT jedoch keine hochgezüchtete und komplizierte Werksrennmaschine mit Drehschieber, sondern ein verhältnismäßig unkomplizierter luftgekühlter Einzylinder mit Schlitzsteuerung. Er erreichte über die 6 Runden — 362,2 km — nicht nur einen Durchschnitt von 146,3 km/h, sondern belegte am Ende des Rennens unter 62 gestarteten Fahrern den dritten Platz — hinter den zwei mit Doppelnockenwellen-Sechszylindermotoren ausgestatteten Honda-Werksrennmaschinen! Dieser einfache Einzylinder wurde ursprünglich als Trialmotor konstruiert und entwickelt (bei der englischen Zweitaktmotorenfabrik Villiers in Wolverhampton). Vor drei Jahren kam der junge Peter Inchley, von Beruf Entwicklungsingenieur und Rennfahrer, dorthin, um an der Entwicklung von Serienmotoren zu arbeiten, nachdem man dort seit vielen (rund 35) Jahren, als man seinerzeit noch den 172 ccm-Villiers-„Brooklands“-Rennzweitakter baute, kein Interesse am Straßenrennsport hat. Inchley gab sich damit nicht zufrieden, und so arbeitete er — ganz privat — an einem dieser „Starmaker“-Trialmotoren und entwickelte ihn zu so hoher Leistung, daß er schon im Vorjahr Englands erfolgreichster Rennfahrer in der 250 ccm-Klasse auf englischen Rennstrecken wurde. Mit diesem nunmehr weiterentwickelten Motor in einem umgebauten Bultaco-Fahrgestell belegte er einen überraschenden dritten Platz in der Lightweight (250 ccm) TT und bewies damit, daß ein verhältnismäßig einfacher, einzylindriger Zweitakter ohne Komplikationen in Form von Drehschiebern, Wasserkühlung usw. sehr wohl Erfolge erringen kann. Denn maßgebend bei der TT — und allen anderen Rennen — ist das Ziel. Und dieses erreichte er, während viel teurere und kompliziertere Rennmaschinen auf der Strecke blieben. Erwähnenswert ist dabei aber auch die Tatsache, daß er seinen Erfolg nicht auf Grund des Ausscheidens anderer Maschinen errang, sondern von der ersten Runde ab unter den ersten sechs Fahrern im Rennen lag und damit bewies, daß die von ihm gebaute „Villiers-Special“ außer Zuverlässigkeit auch eine hohe Geschwindigkeit besitzt. Nichts gegen Zweitakter — wenn sie das Ziel in guter Zeit erreichen!

*

In der Seitenwagenklasse bildete zweifellos Klaus Enders auf seiner sehr schön hergerichteten BMW die Überraschung für die zahlreichen — englischen — Rennbesucher. Als Neuling bei der TT hatte er schon während des Trainings mit Motorenproblemen zu kämpfen, und als dann sein eigener Rennmotor den Geist aufgab, mußte er sich einen Langhubmotor von Fritz Scheidegger ausleihen. Trotz dieses Handicaps fuhr er ein ausgezeichnetes — schnelles und sicheres — Rennen und gewann zuletzt nicht nur den dritten Platz hinter Max Deubel und Georg Auerbacher, sondern auch die Ray B. Westover Trophy für den besten erstmalig bei der TT startenden Fahrer; und dazu auch noch die „Overseas Newcomer Trophy“ für den besten — ausländischen — TT-Neuling, der nicht von einem Werk gemeldet wurde. Da sich Scheidegger und Deubel am Ende der Rennsaison vom aktiven Rennsport zurückziehen dürften, muß für die Zukunft mit Männern wie Enders, Auerbacher und Seeley sehr gerechnet werden. Seeley ist der Mann, der in England nicht nur zu den besten Seitenwagenfahrern gehört, sondern der auch jetzt erstklassige Rennfahrergestelle für AJS- und Matchless-Motoren baut und an Privatfahrer abgibt. John Blanchard belegte auf einer Seeley-AJS den sechsten Platz in der 350 ccm-Junior-TT und auf der Seeley-Matchless die vierte Position in der 500 ccm-Senior-TT.

*

Am Freitag nachmittag fand das letzte TT-Rennen — die Senior-TT — statt, und am Montag früh begann das Training zum Manx-Grand Prix, der auf der gleichen Rennstrecke gefahren wird. Man könnte ihn mit einem Juniorenrennen auf dem Nürburgring vergleichen. Fahrer, die in der TT mitfahren, dürfen nicht am Manx-Grand Prix teilnehmen. Er ist ausschließlich für den Rennfahrernachwuchs und für reine Enthusiasten da. Keith Heckles erzielte auf einer 500 ccm-Norton bereits am ersten Trainingstag 146 km/h Durchschnitt; kein Wunder, daß es in England so viele gute Fahrer gibt!

*

Die 500 ccm-Klasse war phantastisch; George Buchan, der auf einer Norton schon die 350 ccm-Klasse gewonnen hatte, führte überlegen auch die 500 ccm-Klasse ab der zweiten Runde, nachdem Heckles in dieser ausschied.

Anscheidt Weltmeister! (Schluß v. Seite 698)

die Spitze des Feldes, aber nach der ersten Runde hatte sich das Bild gewandelt: da war Mitsuo Itoh auf der Suzuki vorn, hinter ihm Bill Ivy (Yamaha), Katayama (Suzuki) und Phil Read (Yamaha). Die Kawasakis hielten nicht das, was sie versprochen hatten — ihr bester Platz war der sechste, den der Japaner Araoka errang, Simmonds auf Kawasaki wurde Siebter. Den Lauf gewann Bill Ivy, der bald an die Spitze gegangen war und auch die schnellste Runde gefahren hatte, mit der Zweizylinder-Yamaha vor Katayama auf Suzuki.

Auch die 250er Klasse, in der die Yamaha-Vierzylindermaschinen eingesetzt wurden, wurde eine Beute dieser japanischen Marke, die den Lauf unangefochten beherrschte, was freilich (trotz der gefahrenen Rekordrunde mit 106.63 mph = ca. 170 km/h) nicht besonders wirkungsvoll war, weil eben die große Konkurrenz fehlte. Selbst Motohashi, der die Zweizylinder-Yamaha fuhr, war auf dem dritten Platz noch zwei Runden vor den ersten Verfolgern, den beiden Bultaco-Fahrern Findlay und Robb. Sieger aber wurde Hasegawa, Zweiter Phil Read auf den Vierzylindermaschinen.

Ein ähnliches Bild hatte schon am Samstag der Lauf der 350er geboten. Auch hier waren die Yamaha-Werksfahrer praktisch konkurrenzlos; allerdings hießen die beiden Ersten des Rennens hier Phil Read und Bill Ivy — auch hier auf Vierzylinder-Yamahas. Als Dritter passierte, zwei Runden zurück, Pagani mit der Aermacchi das Ziel, die nächsten Fahrer, die das Rennen beendeten, waren drei und mehr Runden hinter den beiden Führenden zurück.

Am Samstag wurden im übrigen eine Reihe von nationalen Meisterschaftsläufen ausgetragen, darunter ein Lauf in der in Japan besonders interessanten Klasse bis 90 ccm. Auch in dieser Kategorie dominiert derzeit (im Absatz ebenso wie im Sport) Yamaha: mit der getrimmten Zweizylindermaschine (luftgekühlt, schlitzgesteuert!) wurde ein Schnitt von über 130 km/h erzielt!

Ergebnisse:

Klasse bis 50 ccm (14 Runden = 52,1 Meilen)

1. K. Katayama (Suzuki) mit 90.03 mph; 2. H.-G. Anscheidt (Suzuki) mit 89.44 mph; 3. H. Anderson (Suzuki) mit 89.43 mph; 4. M. Itoh (Suzuki); 2 Runden zurück; 5. Robb (Bridgestone); 6. Findlay (Bridgestone). — Schnellste Runde: Katayama mit 91.61 mph.

Klasse bis 125 ccm (20 Runden = 74.6 Meilen)

1. B. Ivy (Yamaha) mit 101.01 mph; 2. Y. Katayama (Suzuki) mit 100.20 mph; 3. M. Itoh (Suzuki); 4. A. Motohashi (Yamaha); 5. Y. Yuzawaya (Yamaha); 6. T. Araoka (Kawasaki); 7. D. Simmonds (Kawasaki); 1 Runde zurück; 8. H. Anderson (Suzuki); 9. Vincent (Kawasaki); 3 Runden zurück; 10. J. Findlay (Bultaco). — Schnellste Runde: Bill Ivy (Yamaha) mit 102.85 mph.

Klasse bis 250 ccm (24 Runden = 89.5 Meilen)

1. Hasegawa (Yamaha) mit 104.53 mph; 2. P. Read (Yamaha) mit 104.44 mph; 3. A. Motohashi (Yamaha); 2 Runden zurück; 4. Findlay (Bultaco); 5. T. Robb (Bultaco); 3 Runden zurück; 6. K. Anderson (Husqvarna); 4 Runden zurück; 7. A. Bengtsson (Husqvarna). — Schnellste Runde: Phil Read (Yamaha) mit 106.63 mph.

Klasse bis 350 ccm (25 Runden = 93.2 Meilen)

1. P. Read (Yamaha) mit 103.47 mph; 2. B. Ivy (Yamaha) mit 103.46 mph; 2 Runden zurück; 3. A. Pagani (Aermacchi); 3 Runden zurück; 4. Black (Aermacchi); 5. K. Miro-mashi (Honda); 6. K. Anderson (Husqvarna). — Schnellste Runde: Bill Ivy (Yamaha) mit 105.76 mph.

Die 1966er Straßenweltmeister:

50 ccm H.-G. Anscheidt (Suzuki); 125 ccm Luigi Taveri (Honda); 250 ccm Mike Hailwood (Honda); 350 ccm Mike Hailwood (Honda); 500 ccm Giacomo Agostini (MV Agusta); Seitenwagen Scheidegger/Robinson (BMW).

Baxter

Noch in der fünften Runde hatte er 21 Sekunden Vorsprung vor Tom Dickie auf einer Matchless. Dann bekam er irrtümlich ein Zeichen, verhalten zu fahren, und Dickie überholte ihn in der sechsten Runde und gewann den 500 ccm-Manx-Grand Prix mit 11,4 Sekunden Vorsprung vor dem unglücklichen Buchan auf Norton, dem Spencer auf Norton an dritter Stelle vor Jimmy Guthrie folgte. Mit den von ihnen gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 94,30 m.p.h. und 94,18 m.p.h. über sechs Runden auf der TT-Strecke hätten Dickie und Buchan den fünften und sechsten Platz bei der „richtigen“ Senior-TT einige Tage vorher belegt. Nicht schlecht für reine Privatfahrer!

*

Noch ein Wort über den Junior 350 ccm-Manx-Grand Prix. Auch er ging über sechs TT-Runden. George Buchan, ein Schotte, führte auf seiner Norton vom Start bis zum Ziel. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 92,86 m.p.h. . . . in der „richtigen“ Junior-TT hätte er damit den dritten Platz hinter Agostini und Williams, das heißt vor dem „wirklichen“ Dritten, Chris Conn, belegt. Zweiter beim 350 ccm-Manx-Grand Prix wurde Keith Heckles auf der Norton von Francis Baef (dem berühmten englischen Tuner), und den dritten Platz belegte Tom Dickie auf AJS, der zwei Tage später, wie erwähnt, die 500 ccm-Klasse auf einer Matchless gewann. Zweitakter fahren schnell und Viertakter gewinnen! So sah es auch in der über 4 TT-Runden gehenden 250 ccm-Klasse beim Manx-Grand Prix aus. In der ersten Runde lagen drei englische Zweitakter — Cotton, Greeves und DMW, alle mit Villiers-„Starmaker“-Motorvarianten — an der Spitze. In der zweiten Runde war die Aermacchi von R. G. Farmer bereits an dritter, in der dritten Runde an zweiter Stelle und in der vierten Runde — am Ziel — der Sieger! K. Watson auf einer Ducati war Elfter in der ersten Runde, Fünfter in der dritten Runde und Zweiter im Ziel, wo als Dritter B. A. Ball auf einer „B. A.-Special“ eintraf. Diese Spezialmaschine ist weniger „Special“ als ihr Name besagt, und die meisten ihrer Teile wurden von Albert Roder konstruiert und in Neckarsulm gebaut. Vor . . . „X“ Jahren!

E. Tragatsch

Immer warm
auch im kalten Winter

mit
HARRO
EISBÄRHAUT

neue verbesserte Ausführung

wasserdichter Überanzug mit echt
Lampelpfütter

Beschreibung im „Motorrad“ 24/1965

Stulpenhandschuhe

1a Kalbleder, echt Lampelpfütter,
Faust und 3x1 Finger,
Größen 7½, 8½, 9½, schwarz

DM 25.—

bei Vorkasse Frankolieferung

HARRO

Gerberei & Lederbekleidungsfabrik,

Inh. Ernst Harr

7271 Rohrdorf bei Nagold

Ruf 07452/3 60

**4 deutsche
Gelände-
meister**

des Jahres 1966
versichert durch

**Spezial-Zweirad-
Versicherungsbüro**

Und Sie?

Hans Ehlert, Generalagen-
tur der LHU, 7073 Lorch/
Württemberg, 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.**

Kunststoffboote
Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode
auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von
Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Bro-
schüre polyester + glasseide mit genauer Anlei-
tung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von
CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT.W49
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Der metallische Kitt

PLASTEEL

für Blechschäden, Holz-, Glas-, Rohr-
bruch-, Gewinde und Teile erneuern,
knetbar und formbar. 80% Metall /
1200 kg/cm² druckfest, einfachste Ver-
arbeitung. Handpackung DM 4,90,
550 g DM 25,40, Kilo DM 37,70 und
Nachnahmespesen. Im Fachhandel
oder PLASTEEL-Vertrieb, 6 Frank-
furt (Main), Dornbusch 12.

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

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

Original Adler RS-Fahrgestell, kompl. mit Kühler u. Verkleidung zu verkaufen. S. Lohmann, 28 Bremen, Osterholzer Heerstraße 187. 51 771

MB 250, Ia Motor, Getriebe überholt, sehr schnell, umständeh. ca. DM 330.— zu verkaufen. H.-W. Honegger, 74 Tübingen, Botan. Institut. 51 742

Verkaufe Adler 250 ccm mit Beiw., Ausrüstung u. Ersatzteilen, DM 550.—. Liebhaberstück, techn. u. optisch wie neu, neue Reifen, Getriebe generalüberholt, Sporttank u. viele Extras. A. Esser, 503 Hürth b. Köln, Mittelstr. 1, b. Frädrich. 51 877

AERMACCHI



Verk. Aerm. Ala Verde, Bauj. 62, 14 000 km, vor 3500 km überholt. Neuteile: K.-Welle, Zylinder, Kolben, Ventile, Federn, Lampe, Reifen, Radlager, Lenkerstummel u. Drehzahlm. In Bestzustand, DM 1200.—. TÜV Febr. 1968, 1 Horex-Tele, passend für BMW, mit Radachse, DM 100.—. B. Vincon, 753 Pforzheim, Höhenstraße 78. 51 810

Aermacchi „Ala Verde“, Bauj. 1962, neuer Motor, TÜV bis 5. 68, verkauft für DM 1350.— mit viel. Ersatztl., Harald Weimar, 75 Karlsruhe, Sofienstr. 156. 51 864

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

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

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

SPRINT H 250 ccm, 5-Gang, 160 km, Fr. 2970.—

Liengme, Motos-Import, Linsebühlstraße 48-50, CH-9000 St. Gallen, Telefon 071/22 19 41, Schweiz

AJS

A.J.S. Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 51 854

BSA

BSA Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 51 856

Suche A 10 650-Motor oder Teile. Heinz G. Klein, 8 München 2, Nymphenburger Straße 122, b. Trommler, Tel. 5 16 33 68, 51 843

BULTACO

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

Verkaufe 1966er wassergekühlten Zylinder mit Kopf u. Kolben u. Vergaser, sehr schnell, drittbeste Trainingszeit Avus (vergl. Heft 20, Seite 616), von 125er Bultaco. Weiter 1 Telegabel für 50 oder 125 ccm Ceriani-Elektron, 1 Satz Federbeine Ceriani-Elektron, beides fabrikneu. Klaus Groh, 415 Krefeld-Fischeln, Im Witschen 38. 51 815

DKW

Verkaufe DKW 250 RT H mit Steib LS 200, TÜV 9. 68, Reserve-Rahmen, Motor, Gabel usw., und eine 250 RT 2 zum Ausschachten dazu. DM 240.— oder Gebot. Manauthon, 7033 Herrenberg, Steinbeisstraße 15. 51 773

Verkaufe DKW 250 VS, 1957, gut erhalten, nur Motorschaden, TÜV bis 1968, für DM 250.—, am 17. 10. 66 abgemeldet. Arnold Kasperski, 43 Essen-Kray, Bonifaciusstraße 203. 51 880

DUCATI

Suche gebrauchte Ducati, auch reparaturbedürftig, zahle bar. F. Demuth, 75 Karlsruhe-Rüppurr, Irisweg 7. 51 882

GELÄNDEMASCHINEN

Trial-Fox, 98 ccm, zugel., TÜV 12. 67, verk. geg. Gebot K.-H. Schultz, 2 Hamburg 22, Vogelweide 18. 51 838

Dellorto 30 SSI, neu, DM 100.—, Teile von Ardie BD 176 GS. Paul Koziol, 4354 Datteln, Neuer Weg 124. 51 802

ZUNDAPP GS 75, nur 5000 km gefahren, wegen Studienbeginn preisgünstig abzugeben. Weber, 7 Stuttgart-Bad Cannstatt, Mergentheimer Str. 17, Tel. 56 43 95. 51 801

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. 51 850

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 51 862

Suche original Harley-Seitenwagen 1200, auch älteres Bauj. od. beschädigt. Leipert, 69 Heidelberg, Postfach 1112. 51 865

HEINKEL

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

HERCULES

Verkaufe Hercules K 50 Sport, 4700 km gelaufen, in sehr gutem Zustand, gegen Höchstgebot. Zuschriften unter M 5007 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 827



Verkaufe renngetunte Hercules K 50 S gegen Angebot. Konjevic, Stgt.-Zuffenhausen, Stimpfacher Straße 21. 51 812

Hercules KS 50, 5,2 PS, 5500 km, gepfl. Maschine, nur im Sommer gefahren, weg. Wagenanschaffung günstig abzugeben. Jürgen Hanck, 466 Gelsenk.-Buer, Allmendenweg 2 b, Tel. 3 27 62. 51 805

Verk. Unfall-Hercules K 50 S, Gabel, Vorderrad defekt. Motor Ia Zustand, 7000 km gelaufen. Thomas Hofmann, 8 München 19, Taxisstraße 9. 51 792

Verkaufe Hercules K 175 GS in bestem Zustand. Werksmotor — generalüberholt. Heino Mann, 85 Nürnberg, Westendstraße 10. 51 749

Verk. Hercules K 103 S, mit Beinsch. u. Kofferträger, 5000 km, vers. u. verst. bis Sept. 67, sehr gepflegt, DM 1250.— bar. Hans Schlenz, 7119 Belsenberg, Wiesenrain. 51 739

Verkaufe Hercules K 50 S, 5-Gang, sehr gepflegt, DM 400.—. Peter Weber, 657 St. Ingbert, Gartenstr. 13. 51 869

Hubraumvergrößerung

v. Sachs 50 S Motoren auf 80 ccm, über 9 PS, ab DM 154.—. Auch für Kreidler, Zündapp u. Z.-Union. Kurt Meier, 68 Mannheim, Schwarzwaldstraße 67.

HOREX

Verkaufe Horex Imperator, Bj. 59, Pleuel-schaden, für DM 220.—. K. Forster, 614 Bensheim, Hemsberger Str. 33. 51 726

Resident mit Imperatormotor, Bestzust., verkauft Kraemulat, 565 Solingen, Wuppertaler Straße 191. 51 719

Suche Zylinder für Imperator 450. Hans Eschenbrücher, 565 Solingen-Wald, Sorgenhausweg 6. 51 763

Horex Regina 350/400 ccm, Bauj. 53, zum Ausschachten od. Herrichten (Kupplungsschaden) billigst abzugeben. Zylinder u. -kopf generalüberh. (3000 km), Lichtpupe, Heizgriffe, BMW-Stoplicht, Bereif. 60%, Batterie neu etc. Maschine: Paul, 855 Forchheim/Ofr., Wiesenstr. 39; Auskunft: Dr. Gottschall, 8399 Fürstzell, Kreis-krankenhaus, Ruf 0 85 02 — 212. 51 844

HUSQVARNA

Husqvarna
WELTMEISTERMARKE

Neue Modelle 1966! Jetzt bestellen! Begrenzte Serie!

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

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

Verkaufe 250 ccm Husqvarna, MC-Mod. 66, evtl. nur Motor. Zuschriften unter M 5005 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 825

JAWA

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7,
Telefon 04 11/44 74 91 51 860

Suche Jawa 350 gegen bar. Reinhold, 61 Darmstadt, Bruchwiesenstr. 6. 51 782

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, Zylinder-schloß, 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. 51 845

Kreidler, Mustang, Geländesport, TS u. a. Modelle, großes Ersatzteillager, Kundendienst und Reparaturen. Paul Tuscher, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 10, Am Fernsehurm. 51 846

Drehschiebersteuerung an Kreidler 5-Gg.-Motoren sowie Tuning und Umbau auf 75 ccm wird auf Anfrage ausgeführt. Zuschriften unter M 5006 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 826

Suche gebrauchte gute Rennverkleidung für Kreidler Florett. Preis bis DM 100.—. Franz Rutschmann, 7891 Eberlingen, Krs. Waldshut. 51 713

Verkaufe Kreidler Florett Super, Bauj. 1963, TÜV 68, versichert, Extras, DM 500.—. Joachim Slomski, 1 Berlin 20, Hohenzollernring 97 c. 51 734

MAICO

Maico-Sensation „Straßensport“ 125er Drehschieber, sofort lieferbar. Maico-Werksvertretung Waiblinger, 7401 Tübingen-Lustnau.

Suche für meine TAIFUN dringend einen brauchbaren Lichtmaschinenanker (Anker u. Schwungmasse in einem Stück). Noris-Anlage MLZS n 2/60/1500 R. G. Schnorrenberger, 287 Delmenhorst, Dreiliniensweg 34. 51 778

MATCHLESS

Verk. 1961 MATCHLESS 650 ccm CSR. Guter Zustand, nur DM 1000.—. Danforth, 8 München 13, Adalbertstr. 64 III. 51 770



MATCHLESS 650 CSR, 1964, 10,5:1 KOLBEN, ZWEI VERGASER, 53 SAE-PS, SPITZE GARANTIERTE 175 km/h, OLDANI-BREMSEN, 20"-ALU-FELGE, TOURENZÄHLER, 12 VOLT-ANLG. PREIS SFR 2400.—. G. BUCHER, CH-4000 BASEL, RIEHENSTRASSE 22, SCHWEIZ. 51 714

MOTO CROSS

Verk. 250 ccm Malco Moto Cross-Breitw.-Motor, Ceriani-Gabel, 2 Reserveräder u. viel Ersatzteile, Preis DM 1100.—. Teilzahlung möglich. Zuschriften an Günter Brüstlin, 7858 Weil a. Rh., Nelkenstr. 1. 51 808

VERKAUFE TRIUMPH-MET. 500 ccm, MOTO CROSS U. GRASBAHN, 2. PLATZ IN DER HESSENMEISTERSCHAFT, LIZ. SRM. MIT VIELEN ERSATZTEILEN, DM 2200.—. FRITZ SANDNER, 6431 MECKBACH, AM WASSER 25, TELEFON BAD HERSFELD 49 51. 51 736

Verkaufe bekannt schnelle Cross-Grasbahn-Malco 250 ccm u. Jap 500 ccm in bestem Zustand. Hermann Christiansen, 2263 Risum/Lindholm. 51 848

360er Malco-Cross 66 zu verkaufen. Wroblewski, 5 Köln, Bittburger Str. 4, Telefon 43 32 89. 51 847

Verkaufe WABEHA-MONTESA 250 ccm, MAICO 360 ccm sowie Sportanhänger. A. Hegele, 7321 Krummwälden. 51 761

Malco 360 ccm, rennfertig, sowie eine BSA Gold-Star 500 ccm, auch in Einzelteilen zu verkaufen. Richard Niesel, 415 Krefeld-Traar, Bruchhöfe 27. 51 755

Verk. meinen bekannten 250 ccm Malco-Cross-Motor, in einwandfreiem Zustand, kompl. mit Vergaser, Zündung u. Auspuff. Ausgerüstet mit Husqvarna-Zyl., mit diesem Motor errang ich die Moto Cross-Junioren-Meisterschaft. Helmut Staab, 875 Aschaffenburg, Würzburger Straße 65. 51 732

MOTO GUZZI

Importeur: ZWEIRAD-ROTH
6949 Hammelbach/Odw.

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 7755 06

Anbiete MZ 125 ccm, Modell 65, neuwertig, gepflegt, 17 000 km, TÜV 67, gegen Höchstgebot. L. Ulrich, 1 Berlin 36, Muskauer Straße 26. 51 748



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-65 und R25/3, R26, R27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cirkrit, 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

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. 51 840

2 R 51/2 500er, TÜV 68, Verkleid., Sitzbank, Stück DM 610.—, verk. 753 Pforzheim, Bichlerstr. 14, Tel. 55 53. 51 819

Für BMW R 26 Rahmen mit Brief (auch Unfall) gesucht. Erwin Fieberg, 402 Mettmann, Breslauer Straße 17. 51 814

Verk. von R 50 S 2 neue Zyl. mit Kolben, 1 neue Kurbelwelle mit Lager, Stößel. H. J. Mahler, 2391 Lindewitt. 51 811

R 26-Unfallmaschine gesucht. Peter Ruoss, 7981 Weingarten, Goethestr. 7. 51 841

Verkaufe R 50, TÜV Mai 1968. Hubert Röhrkohl, 47 Hamm, Brüderstr. 39. 51 839

Verkaufe weg. Bundeswehr R 60, Bj. 64, 37 000 km, TÜV 68, DM 1800.—. H. Schütt, 2 Hbg. 55, Bramweg 28. 51 834

Eilt! Suche R 26/27. Weigert, 706 Schorndorf, Umlandstraße 150. 51 833

Eilt! Suche 600er BMW R 67, R 68, R 69. Joachim Volmer, 3307 Schöppenstedt, Helmstedter Straße 1. 51 828

Verkaufe BMW R 60/2 solo, Bauj. 63, Kunstst.-Tank u. Lampe 200 mm, Drehz.-Messer, Alu-Blech, Motor überholt. Festpreis DM 1950.—. Ferner 1 SW LS 200, gut erhalten, für DM 100.—. Jürgen Röhler, 47 Hamm, Hilkenkohl 16. 51 809

Achtung Ausweissfahrer. Verkaufe weg. Aufgabe des Rennsportes BMW-Lizenz-Gespann. Fritz Schneider, 6374 Steinbach, Feldbergstraße 74. 51 807

NORTON

Suche dringend Atlas-Motor (evtl. ganze Maschine). Ing. Franz Becker, 678 Pirmasens, Imserbühl. 51 798

Verkaufe Norton Manx 350 ccm mit Vier- und Sechsganggetriebe für DM 5000.—. Rudi Schmidt, 5916 Müsen, Krs. Siegen, Hochstraße 37. 51 793

Verkaufe Ray-Petty Norton 350 ccm mit Verkl. u. Ersatzl. Walter Kaletsch, 3554 Cappel/Mrbg., Ronhäuser Str. 27. 51 711



Verkaufe Norton 650 SS, Juli 66, 6500 km, für ca. DM 1000.— unter Neupreis. Thomas Blumenhagen, 2 HH 52 (Osdorf), Jenischstr. 80. 51 753

Verkaufe: Norton Dominator 88, 500 ccm, Bauj. 1957 (Federbett), mit vielen Ersatzteilen u. 2. Motor mit Getr., DM 600.—. Spahr, 1 Berlin 10, Nithackstr. 18/20, Hint. IV Tr. 51 788

NSU

NSU Sportmax, Original-Motor, Oldani-Bremse, Norton-Tank u. -Bank, Teleg., Rohrrahmen, bester Zustand, ca. DM 1600.—. Ronald Vooth, 2 HH-Harksheide, Stonsdorfer Weg 17 c. 51 737

Verkaufe sämtliche Teile von Original-Sportmax. Ernst Cornehl, 2 Hamburg 6, Schulterblatt 18. 51 738

SEIT 30 JAHREN

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

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



Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile,
Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13,
Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/44 74 91
51 855

Verkaufe bestgepflegte BMW R 27, 14 800
km. Manfred Stephani, 53 Lessenich bei
Bonn, Gartenstraße 14. 51 774

Suche BMW R 50, R 60 oder R 69 zu
kaufen. Nur Solo-Motorrad. Genaue Ang.
mit Preis an Günter Neumann, 74 Tü-
bingen, Aischbachstr. 2. 51 806

Verkaufe R 69 S, Bauj. 64, 20 000 km, US-
Sitzbank, Sporthelme, best. Zustand. Gün-
ter Czekay, 2351 Einfeld, Hans-Böckler-
Allee 12. 51 804

Verkaufe: BMW R 69, Hoske-Tank, Dreh-
zahlmesser, gr. Scheinwerfer und breite
Sitzbank, Preis DM 1500.—. Rolf David,
3001 Lohnde, Krumme Masch 24. 51 791

Verk. BMW R 50, Erstzul. 5. 65, ca. 6000
km, 24-Liter-Meier-Tank u. dto. Sitzbank,
DM 2500.—. R. Blickwede, 6802 Ladenburg,
N. A. 23. 51 789

Verkauf: Gespann BMW R 60/2, Bj. 1961,
erstkl. Zustand, 69 000 km, Steib S 500,
ölgelbr., 24-Liter-Meier-Tank, US-Sitzbank,
Olthermometer, DM 2500.—. Reinhold
Johst, 2 Hamburg 53, Lüttkamp 120 D I.
51 786

Tausche „DKW Junior de Luxe“, Best-
zustand, Motor 15 000 km, gegen gutes
R 60- oder 69-Gespann. G. Nehl, 498
Bünde, Bachstraße 16. 51 779

Suche BMW R 26 oder 27, nur gut erhal-
ten, gegen bar. Baujahr und Preisangabe
erbeten. Josef Krizanovic, 8 München 2,
Dachauer Straße 37, Tel. 59 10 51. 51 767

Verkaufe R 69 S, Bauj. 63, Motor vor ca.
6000 km generalüberh. (Rechn. vorh.),
Kröber-Drehzahlm., 1 Seitenw. TR 500,
ölgelbr., SW-Übersetzung, großer Len-
ker, Hoske-Tüten, Preis DM 2800.— (bar).
Zuschriften unter M 5008 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 863

BMW R 26-Getriebe sucht Petersen, 54
Koblenz, Postfach 6661. 51 799

Achtung, NSU-Max-Fahrer!
Instandsetzung von NSU-Max-Kurbelwel-
len sowie Umbau auf Sportmax-Kurbel-
wellen (Abdrehen d. Schwungmasse, neue
Auswuchtung usw.). Klaus Fries, 5902
Weidenau/Sieg, Münkershütten 10/2.
51 800

Verk. schnelle 305 ccm NSU-Max im Du-
cati-Fahrwerk, Motor ist neugemacht,
1 Rennen gelaufen, neuer 32er Dellorto
(Vergaser mit Übersetzungen), Düsen u.
Kerzen u. Ersatzl., DM 1200.—. Friedbert
Hartmann, 68 Mhm.-Schönau, Allenstei-
ner Weg 4, Telefon 3 33 55. 51 768

Verkaufe zornige Super-Max, TÜV 68,
2. Fahrz. (Kolben, Zyl., Kette, Ritzel neu),
für ca. DM 480.—. Rudi Straach, 507 Berg.
Gladbach, Sanderstr. 81. 51 745

Verkaufe wegen Aufgabe des Rennsports
meine bekannt schnelle NSU Rennmax
350 ccm (!). Staatsmeister 1966 sowie das
goldene Band im Rennsport aller Klassen
gewonnen, gegen Höchstangebot. Nicht
unter DM 2500.—. Herbert Pscheidt,
A 3011 U.-Tullnerbach, Sagbergstr. 4,
Niederösterreich. 51 871

Anzeigenschluß
für Heft 25/66
ist am 17. Nov. 1966

Seitenwagen

fabrikneu, liefert

BMW-Nezger, Berlin 10,
Charlottenburg, Quedlinburger Straße 1-3,
Telefon 34 36 31

VETERANEN
Wir verkaufen eine begrenzte Anzahl
Teile für BMW R 17, R 5, R 12, R 51,
R 71, R 75, R 35, R 3. Motorimport A/S,
Kongensgt. 6, Oslo (Norwegen). 51 715

Verkaufe sehr gepf. BMW R 69, Lieb-
haberstück, Bauj. 58, Km-Stand 66 000,
mit 27-Liter-Hoske-Tank, für DM 1950.—.
Dazu Spezialabzieher für DM 80.—, Spe-
zial-Rennnockenwelle von H. Vath, dazu
verstärkte Ventildfedern von Hoske für DM
100.—. 350 LS-Seitenwagen, gebremst,
mit Bremszylinder u. VW-Lenkungsämpfer
für DM 250.—. Paul Schneider, 5413
Bendorf/Rhein, Erlenneyerstr. 8. 51 766

Verkaufe R 26, Bauj. 59, 63 000 km, TÜV
1968, Batterie, Kolben, Kardan neu, f. DM
450.—, mit Gläser-Verkl., DM 650.—. Ch.
Hausmann, 7813 Staufen, Tel. 52 96.
51 765

Verk. R 60 solo, Bauj. 60, TÜV 68, nur
18 000 km, DM 1500.—. Heinz Wendel-
stein, 7418 Metzingen, Oeschweg 15.
51 756

Suche BMW 600 ccm, solo, ab Bauj. 62,
im Raum Süddeutschland. Ady Gockel,
85 Nürnberg, Stöpselgasse 9/I. 51 752

Verkaufe 4 maschinenseitige Anschluß-
punkte, Kugelköpfe, für BMW R 26 oder
R 27, DM 50.—. Reinhold Stimming, 61
Darmstadt, Studentendorf 106. 51 879

Verkaufe wegen Anschaffung einer schwe-
ren engl. Maschine BMW R 50 mit Hoske-
Tank, Hoske-Tüten, Maschine ist in sehr
gutem Zustand. Jürgen Becker, 4800 Biele-
feld, Hellweg 32, Wilhelm-Augusta-Stift.
51 746

R 50 S, 23 000 km, TÜV Juli 68, Bestzust.,
Extras, wegen Krankh. für DM 2000.— zu
verkaufen. H. Börm, z. Z. 2356 Tönshede,
Post Innien. 51 878

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 61, mit viel
Extras, Motor 32 000 km, bei 28 000 km
generalüberh., vers. u. verst., zum Preise
von DM 1600.—. G. Lump, 7101 Brettach/
Heilbronn, Tel. 0 71 39 - 71 41. 51 873

Verkaufe R 60-Lichtmaschine, DM 120.—;
Zylinder, Köpfe, Kolben, Vergaser links
u. rechts, kompl. DM 250.—. Kai Horst,
2 Hamburg 33, Fuhlsbütteler Straße 297.
51 735

PUCH

Original-Ersatzteile für Puch, Moped,
Roller, Motorräder und Wagen
sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen,
Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chrom-
zylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und
Motoren, Geländesportausrüstungen und
Renngetriebebesätze.
Spezialwerkstätte, Kundendienst,
Zentralersatzteillager
Puch Generalvertretung L. I e d l,
Regensburg-Gräfling, Tel. 0 94 05 - 274
51 849

RENNMASCHINEN

Verkaufe meine schnelle BMW Sand- u.
Grasbahnseitenwagenrennmaschine (Alko-
hol-)Motor, erst 2 Rennen gelaufen, wurde
von bekannten Rennmechanikern herge-
richtet. Karlheinz Hopfensperger, 674
Landau/Pfalz, Südring 5. 51 883

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON
Ala d'Oro S, 5-Ganggetr., 250 ccm, 210 km,
Fr. 4350.—, 350 ccm, 220 km, Fr. 4550.—.
Letzt. Best.-Term. Nov. 66 b. Y. Liengme,
Import, Linsehlstr. 48-50, St. Gallen, CH.

Verkaufe sofort meine beiden Adler-
Rennmaschinen in einem Ia Zustand. Preis
nach Vereinbarung. Reinhard Scholtis,
5 Köln-Raderthal, Brühler Str. 201. 51 813

Verk. 125 u. 200 ccm 6-Gang-Bultaco, Ver-
kleid., Übersetzungen, DM 2800.—. Albert
Hund, 7601 Stadelhofen. 51 769

Ersatzteile

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

Kaufe sämtl. Typen BMW

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

Suche 500er- oder 600er BMW bis zu DM
500.—. Fritz Hermann, Gefr., 808 Fürsten-
feldbruck, Fliegerhorst, Hubschr. LVS. u.
Trsp.-Staffel. 51 757

Suche Motor für R 26 (evtl. ohne Ge-
triebe, Lichtmaschine, Zylinder). Angeb.
an Ekkehard Pilz, 725 Leonberg-E., Ehren-
berg 6. 51 727

Gepfl. R 50 mit Zubehör, Bauj. 59, sportl.
Zweitfahrz., Motor überh. (Rechn. vorh.),
für DM 1600.— bar zu verk. G. Eitler,
8901 Affalteren ü. Augsburg 2. 51 716

Verk. R 50, Bauj. 1955, gut erh., zu DM
1000.—. Heinz Grunwald, 2 Hamburg 43,
Metzer Straße 11 IV. 51 754

Verkaufe meine 500 BMW R 51/2, Motor
generalüberholt (Rechnung DM 480.—),
neu bereift, mit Gläser-Monza-Verklei-
dung, Verhandlungspreis DM 1000.—.
Gebhard Waibel, 797 Leutkirch, Konra-
din-Kreuzer-Straße 10. 51 730

BMW-Solo-Rennmaschine 500 ccm, Ex-
maschine Schmidt-Wuppertal, verkauft
preisgünstig Gunter Weber, 2 Hamburg-
Wilhelmsburg, Georg-Wilhelm-Str. 100,
Telefon 75 69 71. 51 874

Verkaufe R 50, Bauj. 58-59, sehr gut
gepflegt, Barpreis DM 1450.—. Bruno
Schulz, 71 Heilbronn, Oststr. 111. 51 875

Verkaufe BMW R 26, DM 600.—. Karl
Mull, 33 Braunschweig, Schöttlerstr. 7.
51 723

Fast neue R 69 S gegen R 60 zu tauschen
oder zu verkaufen. Edgar Lohnstein, 6391
Grävenwiesbach/TS. 51 751

Suche R 60 gegen bar. Küstner, 7 Stutt-
gart-Rot, Talheimer Str. 2, Tel. 84 74 77.
51 720

Verkaufe guterhaltene R 26/1 für DM
850.—. Johann Gillissen, 519 Stolberg/
Rhld., Hermann-Löns-Str. 16. 51 870

Verkaufe Jap 500 ccm Sand-Grasbahn-
maschine in bestem Zustand. Berthold
Eckert, 8754 Großostheim, Aschaffenburg-
er Str. 34, Shell-Tankstelle. 51 760

Verkaufe Sand- und Grasbahngespann
(Horex) 500 ccm und diverse Ersatzteile,
dazu einen Transportanhänger. Preisidee
DM 1500.—. Hermann Schwarz, 2 Ham-
burg 70, Denksteinweg 64. 51 758

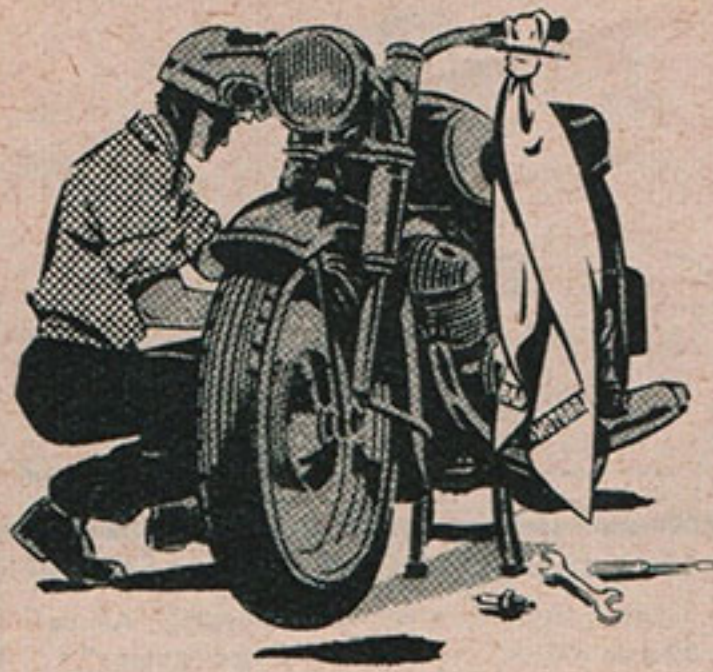
Verkaufe meine sehr schnelle 500 Jap
Grasbahn-Rennmaschine, generalüberholt,
mit dazu sämtl. vorhandenen Teilen, so-
wie original Rotax-Rahmen für Aschen-
bahn, rennfertig, für DM 1500.—. Hinrich
Hinrichs, 2941 Wiefels, Birkenweg, Tele-
fon 0 44 61 - 25 44. 51 721

F. B. Mondial 125 ccm, 5-Gang-Doppel-
nocken-Rennmaschine mit Ersatzl. u. Spe-
zialwerkzeug u. originaler Verkleidung
zu verkaufen. Walter Kaletsch, 3554 Cap-
pel, Ronhäuser Straße 27. 51 743

Federbettfahrgerüste für Rennmaschinen,
spez. für Honda, rennerprobt, in bester
Qualität, baut preisgünstig auf Bestellung
für Saison 67. Georg Wrobel, 4 Düssel-
dorf, Brehmstraße 29, Tel. 62 34 63. 51 851

Verk. Honda CR 93 Prod. Racer 125 ccm.
Horst Ebert, 6901 Grein. 51 832

Verkaufe: Norton Manx 350 und 500 ccm,
Modelle 63, mit 4- bzw. 5-Gang, viele
Ersatzteile. Zuschr. unter M 5001 an „das
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.
51 821



Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

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

GUTSCHEIN

an MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart, Postfach 1042

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab _____ 1966 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 18499 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,- (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28,60). Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,40 (DM 5,90 + DM -,50 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort **Motorschal**. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. Mo 23/66



HONDA



Honda-Motorräder in Berlin

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

Honda Motorräder

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

HONDA-Ersatzteile

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

CB 77 SS, blau, 28 000 km, Motor generalüberh., DM 1280.—, Becker, 6 Frankfurt a. M., Kölner Str. 68. 51 836



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 04 11/44 74 91 51 859

Verk. Honda CB 72 SS, 15 000 km, 63, DM 1500.—, Rudi Bauer, 8 München 8, Wörthstr. 38 III. 51 835

Honda CB 72, Bauj. 61, Motor generalüberholt, 1500 km, umständehalber für DM 1150.— zu verkaufen. Klaus Becker, 68 Mhm.-Schönau, Karlsbergerweg 11. 51 830

Verkaufe CB 250, Bauj. 66, 4000 km gelaufen, wegen Führerscheinentzug für DM 2200.—, Wolfgang Künstler, 56 Wuppertal-Barmen 10, Neue Welt 8. 51 837

Verkaufe CB 92 SS, Bauj. 65, 8000 km gelaufen, Farbe rot mit weißer Rennverkleidung, Drehzahlmesser u. vielen Extras, allerbest. Zustand, für DM 1200.—, Georg Bloos, 7 Stuttgart-Kaltental, Engelboldstraße 51. 51 784

RENNMASCHINEN

Verkaufe Aermacchi-Werksrennmaschine (Vincenzi), Bauj. 64, mit Verkleidung, DM 3700.— und Ducati 250 Production Racer, neu, DM 4900.—, M. Wilhelm, 86 Bamberg, Thorackerstr. 12. 51 775



Verkaufe meine erfolgreiche Muthig BMW-Rennmaschine mit Verkleidung zum Preis von ca. DM 3000.—, Hans-Dieter Görden, 53 Bonn, Thunseldastr. 8. 51 750

AJS 7 R 350 ccm, schnell u. gepflegt, mit Verkleid. u. Ersatz., für DM 3800.— zu verkaufen. Josef Goerke, 8222 Ruhpolding, Eisenberger Str. 12, Tel. 0 86 63 — 746. 51 885

Verkaufe 125 ccm-Bultaco-Lizenzrennmaschine, 6-Gang, neuwertig, nur 4 Rennen gelaufen, stets schnellste Bultaco (2., 3., 4. Platz), DM 3000.—, Horst Backes, 6651 Blickweiler/Saar, Blieskastler Str. 71. 51 867

Rennmaschinen zu verkaufen
1 Bultaco 125 ccm, Bauj. 66, DM 4500.—;
1 Norton Manx 350 ccm, Bauj. 61, DM 5000.—; 1 Norton Manx 500 ccm, Bauj. 63, DM 6500.—. Die Maschinen befinden sich in neuwertigem Zustand. G. Geissbühler, CH-3018 Bern, Bernstraße 40, Schweiz. 51 718

Verk. 50 ccm Drehschieber-Rennmaschine, neu, T. D., 9 PS, 11 000 U/min, Spitze 125 km/h, kann noch verbessert werden. G. Losert, 753 Pforzheim-Dillst., Hirsauer Straße 101. 51 712

Gelegenheiten: CR 93, Ia Zustand, DM 5500.—; 350 Norton Manx, 6-Gang, überh. Motor, DM 5000.—; 350 Norton, Motor überh., DM 1450.—; 1 Getriebe Manx, 4-Gg., DM 200.—; 1 neues Fontana-Rad für Norton (4 Backen u. Dunlop) DM 650.—. H. Seidl, Tel. 09 11 — 3 82 67 — 6 14 32. 51 725



HONDA

Motorräder

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

HONDA-MOTORRÄDER Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder

RÜDIGER LIENERT
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

Honda Motorräder

Ersatzteile für C110
SPAETT München, Landwehrstraße 66
Telefon 53 16 90

Verkaufe Honda CB 72 SS, Bauj. 61, rot, gepflegt, für DM 900.— bar. F. Bohn, 4131 Rheinkamp, Lintforter Straße 23. 51 780

Suche Honda CB 92 oder C 92, evtl. auf Teilzahlung. Helmut Grzywatz, 24 Lübeck, Ewerstraße 4. 51 740

Verk. CB 72, Bauj. 65, 16 000 km, Lenkerstummel, Rennhöcker, DM 1250.—, R. Rott, 465 Gelsenkirchen, Mittorpstr. 19. 51 731



Verk. schnelle CB 72, ca. 13 000 km, sehr guter Zustand. Peter Hortenstein, 6083 Walldorf, Emil-von-Behring-Str. 10. 51 817

Verkaufe Honda CB 92, Preis DM 800.—, Andreas Csukas, 5201 Rauschendorf, Siegburger Straße 38. 51 759

Verkaufe Honda S 90 für DM 800.—, 6000 km, schwarz. Manfred Mokwa, 5141 Dorsersen, Auf dem Kamp 24. 51 783

Royal Enfield 500 Twin, Bauj. 56, für DM 400.— von Woro überholt, Preis DM 700.—, Heinz Peters, 42 Oberhausen-Sterkrade N, Waldhuckstr. 83, Telefon 6 64 14. 51 729

Verkaufe Norton Manx 350 ccm, Bauj. 63, letztes Modell, mit Zubehör, in allerbest. rennfertig. Zustand. Rudolf Emmerich, 6901 Darsberg. 51 868

SUZUKI

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

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
51 857

Verkaufe Triumph Bonneville 120, Bauj. 1965, in sehr gepflegtem Zustand. Gerhard Engst, 73 Esslingen, Moltkestr. 34. 51 781

Verkaufe Triumph T 120, Bauj. 65, 11 000 km gelaufen, gegen Gebot. Zu besichtigen bei Fa. Emonts, 5 Köln, Martinsfeld 23. 51 872

Anzeigenschluß

für Heft 25/66 ist
am 17. 11. 1966

TORNAX

Tornax S 250/2 x 125 Ilo, zum Ausschleichen zu verkaufen, Preis DM 100.—. B. Luhn, 562 Velbert, Birkenstr. 15. 51 796

VETERANEN

Suche Kurbelwelle für Ladepumpen-DKW 250 ccm, Bauj. 1938, in Bestzustand. K. Auer, 4840 Vöklabruok, Hatscekstr. 15, Osterreich. 51 728

Verkaufe „ARIEL 500“, Bauj. 1928. Preis nach Vereinbarung. Josef Steinhart, 5020 Salzburg, Aspergasse 13, Osterreich. 51 733

350 ccm NSU (OSL), Bauj. 1936, 18 PS; 150 ccm Dürkopp, Bj. 1953, 38 ccm Victoria FM, 2-Gang, mit Org.-Victoria-Fahrrad, neuw. 2. Motor. 125 ccm DKW, Bj. 1954, Vord.- u. Hinterradteleskop, fahrbr. 250 ccm NSU (OSL), Bj. 1950, 10,5 PS, s. schön. fahrbr. Zust. Moped mit 50 ccm Sachs-Motor. Einzeln oder geschlossen billig abzugeben. Günter Rohé, 5489 Niederadenau (Eifel), Tel. 0 26 95 — 254. 51 772

Suche Rudge-Ulster- od. II-Motor 500 ccm, nur Radial- oder Halbradial-Zylinderkopf, möglichst auch Getriebe mit Schaltautomat. Biete jeden vernünftigen Preis! Hole ab oder zahle Fracht. Partzsch, 35 Kassel Ihringhäuser Str. 90. Tel. 8 42 87. 51 74

Zu verkaufen evtl. Tausch gegen Straßenrennmaschine:
Harley-Davidson 750 ccm Bauj. 1927
BMW 750 ccm Bauj. 1927
FN 350 ccm Bauj. 1928
Englische Raleigh 500 ccm Bauj. 1930
Douglas 2-Zylinder 500 ccm Bauj. 1927
Motosacoche 2-Zyl. 850 ccm Bauj. 1930
Motosacoche (Kaffeemühle) 1000 ccm Bauj. 1920
Armee-Maschine 850 ccm, 2-Zyl. Universal Moto Guzzi Königswelle 500 ccm, Bj. 1927
Ariel 4-Zylinder 1000 ccm
1 Ariel-Motor, 4-Zylinder, 600 ccm.
Wegen Platzmangel. Anfragen u. Offerten: Postfach 10, CH 8633 Wolfhausen, Schweiz, Telefon 055 — 4 95 25. 51 790

YAMAHA

Yamaha-Dienst-Nord

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

Yamaha-Werksvertretung



Karl Theo Horn
Inhaber:
Heinr. Ronsdorf jun.
583 Schwelm
Telefon 3131

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

Yamaha-Werksvertretung

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

YAMAHA-Werksvertretung

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



YAMAHA
Motorräder
Zentralersatzteillager

YAMAHA-Weihe
4972 Gohfeld-Wittel
Koblenzer Str. 243 • Tele. 05731/7337

ICH GREIFE ZU! - Das ist ein herrlicher Anblick -

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

»Gläser-Verkleidung«

»patentamtlich geschützt«

kennenlernen, denn

1. fahr ich damit endlich trocken und sauber durchs Land!
2. fahre ich jetzt leichter und viel sicherer noch dazu elegant
3. brauch ich keine lästige Vermummung mehr —
4. kann ich jetzt einfach bekleidet fahren und das freut mich sehr
5. hab ich endlich keine Kälte mehr auf der Hand und dem Magen!
6. ist ein Komfort vorhanden, fast als sitz ich im Wagen —
7. hab dennoch mein geliebtes Rad unterm H...
8. ganz gleich wohin's geht, jetzt bin ich viel schneller da!
9. brauch' ich nach 'nem Rutscher nicht mehr zu verzagen — 's ist kaum was passiert — sie hat mich getragen!
10. bringt sie mir ein festes Gefühl der Sicherheit bei —
11. fährt im Verkehr alles rechts — man denkt: Vorsicht — Polizei!

So gibt es noch viel, das lob ich mir sehr, deshalb steht's für uns alle fest: Prospekte - Anfragen - Beratung - Lieferung durch

Motorradzentrale 3387 Vienenburg/Harz
Harleyberg Ruf 05324-264 **NIE MEHR!**
sowie durch alle guten Fachgeschäfte

◆ Bei der Bestellung bitte die Körpergröße angeben, damit's ganz prima wird!
◆ Wir stellen weitere tatkräftige Motorradtechniker und Mitarbeiter ein; geschickte Karosseriebauer, Tischler, Werkzeugmacher, Schlosser, Lackierer u. Maler, sowie erfahrene Meister u. Vorarbeiter. Unterkunft u. Wohn. vorhanden.



Yamaha YDS 3, wie neu, Erstzul. März 1966, 2 Übersetz., gegen Gebot zu verkaufen. Wolfgang Skodda, 4951 Todtenhausen/Minden, Kreisstr. 64. 51 797

Yamaha 250 u. 50 sofort lieferbar. Spaett, 8 München, Landwehrstr. 66. 51 852

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

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

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

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 51 853

Verkaufe meine Trial-Zündapp 200 ccm für DM 900.—. G. Munker, 8521 Uttenreuth, Gräfenberger Str. 15. 51 794

Betriebsanleitung für Zündapp KS 601 gesucht. Zahle DM 20.—. Walter Bianchi, 424 Emmerich, Rheinpromenade 40. 51 777

Eilt! Verkaufe KS 601 mit Penz-BW (auch getrennt), kompl. Motor u. etliche Kleint. Exner, 5 Köln-Holweide, Wilh.-Markstraße 24. 51 724

KS 601 mit TR, auch getrennt, viele KS-Teile wegen Umstellung zu verkaufen. W. J. Salm, 5521 Brecht, Nr. 14. 51 776

Wer verkauft oder baut Rohrrahmen für Zündapp KS 100? G. Waitz, 78 Freiburg, Maximilianstr. 16. 51 764

Suche 75 ccm-Motor von Zündapp. Darf auch defekt sein. Heinrich Frank, 68 Mannheim, Stamitzstr. 14. 51 741

ALUFELGEN

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

Die neuen BELSTAFF-MODELLE:

BELSTAFF-TRIALON Nylon-Anzug
BELSTAFF-OVERALL-Rennkombi

sowie die allbewährten Belstaff-Anzüge Trialmaster, Trojan, Black-Prince liefert
Fritz Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3
Bitte fordern Sie die neuen Prospekte an.

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 ganz billig!

100 mm Vorderr. nur DM 13.50.
125 mm Hinterr. nur DM 18.—,
Rennlenker und Lampenhalter für alle engl. Motorräder.

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

BEKLEIDUNG

Belstaff-Bekleidung

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

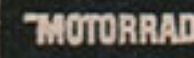
Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 51 858

Verkaufe Harr-Damenkombi, Größe 40. Preis DM 170.—, neuwertig. Heinz Görtmüller, 4531 Velpe, Krs. Tecklenburg, Nr. 41 a. 51 816

Kaufe mod. Lederherrenkombi m. Stiefeln. Angeb., mögl. mit Bild, unter M 5003 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 823

Verkaufe Barbour „International“, 175 schlank, DM 85.—. N. Stasyk, 42 Oberhausen, Schenkendorfstr. 22. 51 866

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf das



DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser

lieferbar für alle Motorräder. DM 96.—. Sonderausführung für Straßenrennmaschinen DM 122.—.



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

ERSATZTEILE

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

Achtung Motorradfahrer!

Motorrad-, Roller- und Moped-Ersatzteile für alle Fabrikate. Karl-Heinz Ackmann, Motorrad-Ersatzteillager, 4962 Obernkirchen, Rintelner Str. 18, Telefon 2019, vorm. Otto Laubscher, Stuttgart.

Ersatzteile - Zubehör Kreidler - Hercules - Zündapp

- Versand nach allen Orten -
Verlangen Sie nicht die Ware verteuerten 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 513 78



Schalldämpfer Felgen

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

RENNBRILLEN

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

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 51 861

RENNFEDERBEINE

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

RENNGABELN

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

RENNKOMBI

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

RENNSITZBÄNKE

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

Anzeigen-Schluß

für Heft 25
ist am

17. 11. 1966

Das Letzte



Die 250 000. BMW

Von 1949 bis 1966 sind es 27 Jahre. Und in dieser Zeit verließen bis heute 250 000 Motorräder bei den Bayerischen Motorenwerken das Fließband. Die 250 000. (hier unter Blumen im Bild) war eine R 60. Eine Viertelmillion Motorräder —! Für die an der Motorradfertigung beteiligten Mitarbeiter von BMW war das natürlich ein ganz besonderer Augenblick. Er war es wert, daß man eine kurze Atempause machte und stolz auf die Zahl 250 000 sah, die an einem Schild über dem Fertigungsband prangte. Ob es

noch einmal so viele werden? Drücken wir ihnen allen die Daumen.

Klades

Söhne

Bei der diesjährigen TT auf der Isle of Man waren gleich drei Söhne einst als Rennfahrer auf der ganzen Welt berühmter Väter am Start. Einer von ihnen war Peter Williams, Sohn von C. J. Williams, der 1929—1938 an 11 TT-Rennen teilgenommen hat und später Leiter der Rennabteilung von AJS-Matchless wurde. Der Junge zeigte, daß er es sogar noch besser kann als der Vater: in der Junior-TT wurde er nur von Agostini besiegt und belegte auf einer AJS den zweiten Platz, in der Senior-TT kam er nach einer Reparatur, die ihn wertvolle 2 1/2 Minuten an der Boxe und später noch mehr auf der Strecke kostete, noch immer auf den siebten Platz. Der lustige, bebrillte Junge (der übrigens ein Neffe von Tom Bullus ist!) ist eine der größten Rennfahrerhoffnungen Englands.

Wie der Vater — so der Sohn, das gilt auch für den nächsten, Stuart Graham. Als sein Vater (der 1953 die Lightweight-TT 125 ccm gewann und einen Tag später bei der Senior-TT auf einer 500er MV Agusta tödlich verunglückte) in der Fabrik in Gallarate (Italien) tätig war, ließ er den damals kaum Zehnjährigen schon auf der großen vierzylinderigen MV fahren. Später, als Stuart heranwuchs, half ihm der inzwischen auch verstorbene Bill Webster zu seinem ersten Rennstart. Langsam aber sicher ging es systematisch vorwärts — bis er heuer in das Werksteam von Honda kam und nun bei der Lightweight-TT 250 ccm durch seinen zweiten Platz bewies, welche große Klasse er ist.

Und schließlich der dritte: beim Großen Preis von Deutschland 1937 in Hohenstein-Ernstthal verunglückte Jimmy Guthrie mit der Norton in der letzten Runde, als er an der Spitze lag, tödlich. Wenige Wochen später wurde Jimmy Guthrie jr. geboren. Wie sein Vater, fährt nun auch er Rennen — aber beim diesjährigen Manx Grand Prix war er nicht vom Glück begünstigt. Auf einer Greeves wurde er Vierter in der 250er Klasse, in der Halbliterklasse gab es für ihn, wenn auch nur mit 8 Sekunden Abstand hinter dem Dritten, ebenfalls nur einen vierten Platz. Aber auch von ihm wird man wohl in der Zukunft noch mehr hören.

E. T.

Harleymanns Antwort

Liebe Ellen!

Ich habe mit viel Vergnügen Ihren Brief an Frau S./Hamburg gelesen. Ich erbiere mich, Sie einmal zu einem Harley-Treffen im In- oder Ausland mitzunehmen. Sie werden sehen, daß alles halb so schlimm ist.

Auch ich kann Ihnen bestätigen, daß ich in einer amerikanischen Motorradzeitschrift Typen gesehen habe, vor denen mir graute. Hier in Europa finden Sie Gott sei Dank so etwas nicht, zumindest habe ich bei mehreren Treffen, an denen ich in diesem Jahr teilgenommen habe, so etwas nicht gesehen. Wenn jemand sich an seine Mütze einige Abzeichen steckt, so meine ich, man solle ihn ruhig lassen. Man regt sich ja auch nicht auf, wenn Herren der Schöpfung die ganze Farbenskala auf der Brust tragen. Ob ein Fahrer unauffällig oder auffällig ist, kann meiner Ansicht nach nur an seinem Verhalten, aber nicht an seiner Kleidung gemessen werden. Die Neigung, in unserem Lande die Dinge nach reinen Äußerlichkeiten zu beurteilen, ist hier schon zur Routine geworden. Ich weiß auch z. B. nicht, warum ein pfeiferauchendes Mädchen das Ansehen eines Clubs schädigen könnte. Natürlich finde ich auch das Auftreten lebendiger Christbäume, pfeiferauchender Mädchen komisch —, aber eben auch nur komisch.

Aber, nun einmal eine direkte Frage an Sie, liebe Ellen! Können Sie mir einmal das Wort „Mode“ genau definieren? Dafür wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Bitte seien Sie versichert, daß mein Angebot, Sie einmal zu einem Harley-Treffen im In- oder Ausland mitzunehmen, bestehenbleibt, und ich würde mich freuen, von Ihnen eine Zusage zu erhalten, wenn ich mich mit der Nennung eines solchen Termines an Sie wende.

Für heute bin ich mit freundlichen Grüßen
Ihr Jonny

Seitenwagen zu verschenken

Möglichst schnell, und zwar bis zum 9. November, muß unser Leser Günther Berger in Bremen-Blumenthal, Reitbergerstraße 14, seinen Binder-DKW-Seitenwagen verschenken. Anschlußteile sind für DKW und Max vorhanden, nur eine Mutter fehlt (Achsmutter) und gewaschen ist das Boot auch nicht. Aber sonst ist alles noch einwandfrei, nur aus Platzmangel muß der Wagen weg, schlimmstenfalls auf den Schrott. Und das wäre schade. Interessenten melden sich bitte vorher telefonisch an unter der Bremer Nummer 60 16 45.

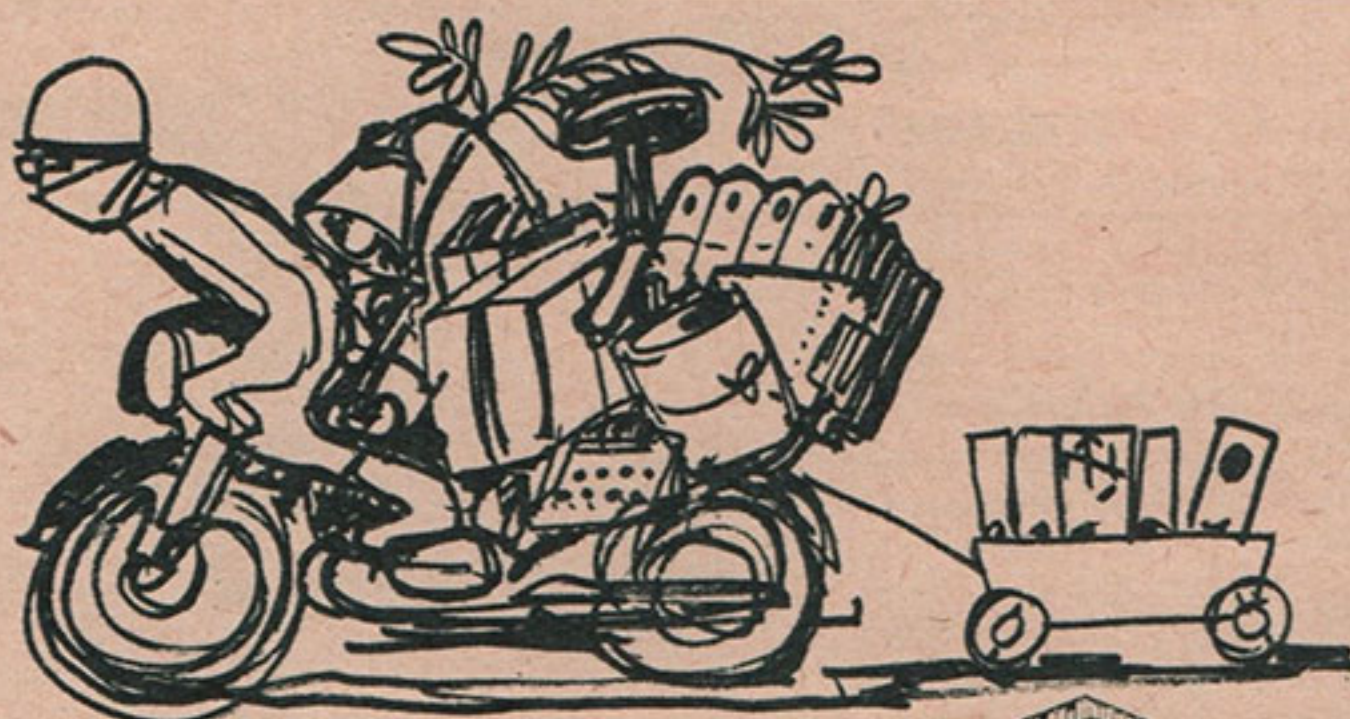
TERMINE... TERMINE...

XII. Elefantentreffen 1967

Das nunmehr 12. Elefantentreffen findet am 7. und 8. Januar 1967 am Nürburgring statt. Der Bundesverband der Motorradfahrer e. V., 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 42, wird wieder — soweit das in seinen Kräften steht — in bewährter Art für Ordnung sorgen. Quartierwünsche bitte nur über das Verkehrsamt Adenau, 5488 Adenau/Eifel oder Sporthotel Tribüne, Nürburgring GmbH., 5489 Nürburgring ü. Adenau.

Zu früh gefreut: Sprintmeeting abgesagt

Jetzt haben wir dreimal bereits Platz für die Ankündigung des vom MSC München West geplanten Sprintmeetings aufgewendet, der Verein selbst hat sich die Sache einige Mühe kosten lassen . . . und nun wurde die behördliche Genehmigung versagt. Also aus dem Kalender streichen. Schade, wäre mal ganz interessant gewesen.



VIEL GLÜCK ZUM
UMZUG

MOTOR-PRESSE-HAUS STUTTGART



Ihr Hans

Den originellsten Glückwunsch zum Umzug in unsere neuen Räume erhielten wir von unserem Mitarbeiter Walter Niedl, der sich die Sache einmal bildlich vorgestellt hat. Wir wären allerdings froh gewesen, wenn sich alles so einfach hätte erledigen lassen. Im übrigen, falls einer es noch nicht gemerkt hat, hier nochmal unsere neue Anschrift: Redaktion Das MOTORRAD, 7 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Motor-Press-Haus, Postfach 1042 (ist geblieben), während die Telefonnummer nunmehr 29 92 91 wurde.

Verlag: Motor-Press-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: Oberger, Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleisch, 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 Albruck, Albruck (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 14-tägig sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, Motor-Revue + Europa-Motor, „Flug-Revue“, „Istauto — 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-Press-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompref): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.



RENNSTIEFEL

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

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

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

VERSCHIEDENE

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

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

Achtung Bahnrennfahrer!

Fahrgestelle für Solo und Gespanne, so-
wie lenkbare Seitenwagen werden von
mir angefertigt, spezialisiert auf Eso u.
Jap. Auf Wunsch werden auch Eso-
Motoren mitgeliefert.

Karl-H. Konarski,
463 Bochum, Goldhammerstraße 9

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

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.
51 843

Verkaufe Motorroller Bella, 10 PS, DM
100.— und DKW-Motorrad DM 155.—,
Bestzustand. K. Leide, 5671 Witzhelden,
Wolfstall 10. 51 747

Neue aus der IFMA Honda, Puch, Yamaha, Maico

verkauft nicht nur, sondern wartet
und repariert Motorradhaus R. Waibling-
ger, 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5

Verkaufe NSU Max Spezial, Bauj. 55,
TUV 3. 68 und DKW RT 350, Bauj. 55,
TUV 3. 67. Hugo Eulner, 5603 Wülfrath,
Püttbach 5. 51 803

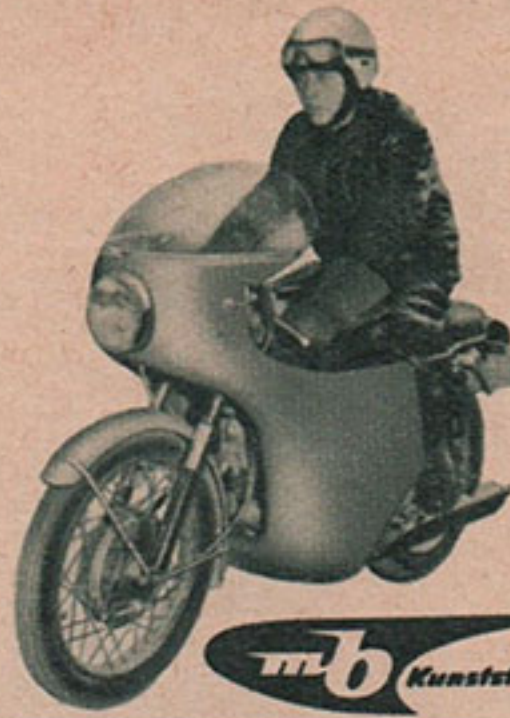
Norton Manx 500, Bauj. 62, und AJS
31 Std., Bauj. 61, zu verkaufen. H. Kilian,
62 Wiesbaden-Heßloch, Steinkopfstr. 1.
51 818

Suche Motorrad Sport von 125 ccm bis
175 ccm. Angebote mit Preis, Baujahr
unter M 5002 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 822

ZÜNDANLAGEN

Achtung Straßenrennfahrer!

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



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

TAUSCH

Tauschel 1 Honda C 110 mit Kreidler-
5-Gang-Motor, 1 Honda C 110 mit fri-
siertem Kreidler-3-Gang-Motor, 1 über-
holten Honda-C 110-Motor und viele Er-
satzteile gegen 1 Hercules K 50, älteres
Baujahr. Franz Kern, 744 Nürtingen-Ober-
ensingen, Denkendorfer Weg 7. 51 762

Tausche od. verkaufe DKW RT 175, 13 000
km, zugel. bis 1. 6. 1968 (DM 250.—) plus
Restsumme, gegen Horex Imperator oder
Zündapp KS 601. F. Fischer, 6334 Aßlar,
Mittelstr. 16. 51 795

Verkaufe meine Ducati-Rennmaschinen:
125 ccm original „Grand Prix“, Doppel-
nocken, 5-Gang, mit vielen Teilen, renn-
fertig, DM 1900.—; 250 ccm, original 28-
PS-Motor mit kompl. Ersatzmotor u. vielen
Teilen, rennfertig, gute Plazierungen,
DM 2100.—, oder tausche gegen Norton
Manx 350 ccm, ab Bauj. 62. Friedhelm
Wiemann, 5561 Oberöflingen, Haupt-
straße 46 a, Tel. 0 65 72 — 379. 51 787

Tausche meine R 69, Wert ca. DM 1200.—,
gegen CB 72. Sieben, 4154 St. Tönis,
Krefelder Str. 151. 51 722



Verkaufe oder tausche
einwandfreie BSA A 10,
650 ccm, Bauj. 56, gegen
einwandfreie Honda CB
72 SS oder Ducati Mach 1.

Dieter Schwegler, 7067 Plüderhausen, Hol-
beinstraße 14. 51 876

STELLENGESUCHE

Suche zum baldigen Eintritt Lehrstelle in
einer echten Motorrad-Werkstatt mit
Unterkunft und Verpflegung. Zuschriften
unter M 5004 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 824

VERSCHIEDENES

Motorradbegeisterte Brief- und Tonband-
austauschpartner aus dem süddeutschen
Raum, der deutschsprachigen Schweiz u.
Österreich sucht Manfred Edelbacher, Un-
tere Sackgasse 2, A-868 Müzzuslag,
Steiermark, Österreich. 51 785

Fahre BMW 600, suche Sozios. Zuschriften
unter M 5000 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 820



-NACHRICHTEN NR. 66

Im Winter stört ein kaltes Bein,
drum kaufe stets bei Dico ein.

Wir haben jetzt endlich wieder Überschuhe in
allen Größen lieferbar.

Universal-Überziehtiefel aus hochwertigem
Latexmaterial, garantiert wasserdicht und auf
kleinstem Raum zu verpacken. DM 27,75

Außerdem für den warmen Hals:
den bekannten und bewährten Dico-Schal
DM 20,90

Service wie immer schnellstmöglich.

Walter Dillenberger, Inh. Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 — Tel. 0 71 50/81 91



Strömungsgünstige Rennsportverkleidung für VICTORIA 159 TS



Kompl. ab 167.— DM. Prospekt kostenl.
HABERMANN & PICHLER, 8261 Burg-
kirchen/Alz, Ad.-Stifter-Straße 12

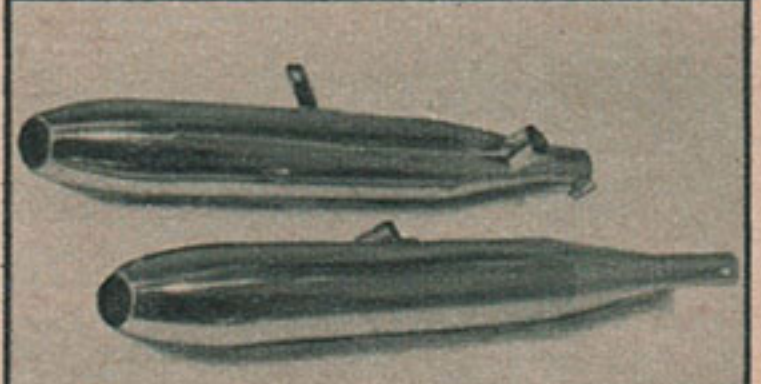
HONDA SUZUKI YAMAHA

Motorräder, Kleinkrafträder

WILLY HEYER
4055 Kaldenkirchen/Rhld.
Wallstraße 5 — Tel. 63 36

Nach wie vor erhalten Sie engl. fabrikneue Motorräder

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



Auspüffe

für

NSU	{ Max	DM 65.—
	{ Consul	DM 48.—
HOREX	{ Regina	DM 54.—
	{ Resident	DM 55.—

(im Bild oben Resident, unten Max)
sendet Ihnen per Nachn. spesenfrei

Walter Thomas

Wiesbaden, Ellenbogenstraße 4
Telefon 30 07 65

Beilagenhinweis

Dieser Auflage liegt ein Prospekt
des Hamburger Fern-Lehrinstituts,
2 Hamburg-Rahlstedt, bei.



Kostenlos

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

Photo Schaja

Abt. 22 MÜNCHEN 22

POSTKARTENVERSAND

DAS **MOTORRAD**

