

DAS

MOTORRAD

E 4973 D

PUCH noch immer da: Fahrbericht 125 ccm

•
Neue 34 PS Yamaha

•
650 ccm Laverda

•
Trial in der Heide



**Belstaff:
Wende in der
Motorrad-Bekleidung**

•
Geschenktips für Weihnachten

24

DM 1.20 • 48. Jahrgang • 19. 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!

erst am 5. Januar
1967
zahlen!

jetzt bestellen!

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.

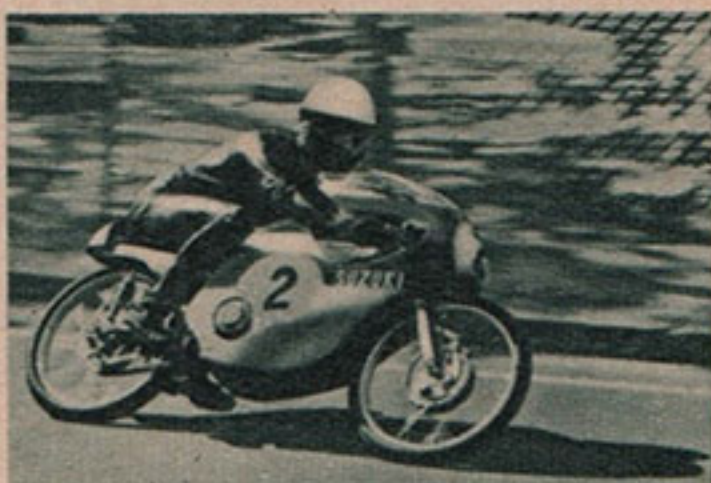
Gesamtformat 40,5 x 43 cm, fester Rücken, dreisprachiger Text, DM 15.80

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 Bronzemedailen und um die wertvollen Mannschaftspreise kämpften. In einem umfangreichen Tabellenwerk sind Mannschaftsaufstellungen, Einzelerfolge, Starterzahlen und Ausfallquoten festgehalten — bis ins Jahr 1925 zurück.

Zweite, verbesserte Auflage, 298 Seiten, über 100 Fotos

DM 14.80



Int. Motorradsport- Halender 1967

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR
BESTELLSCHHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

Expl.	Verfasser	Titel	DM

Name

Ort (PLZ)

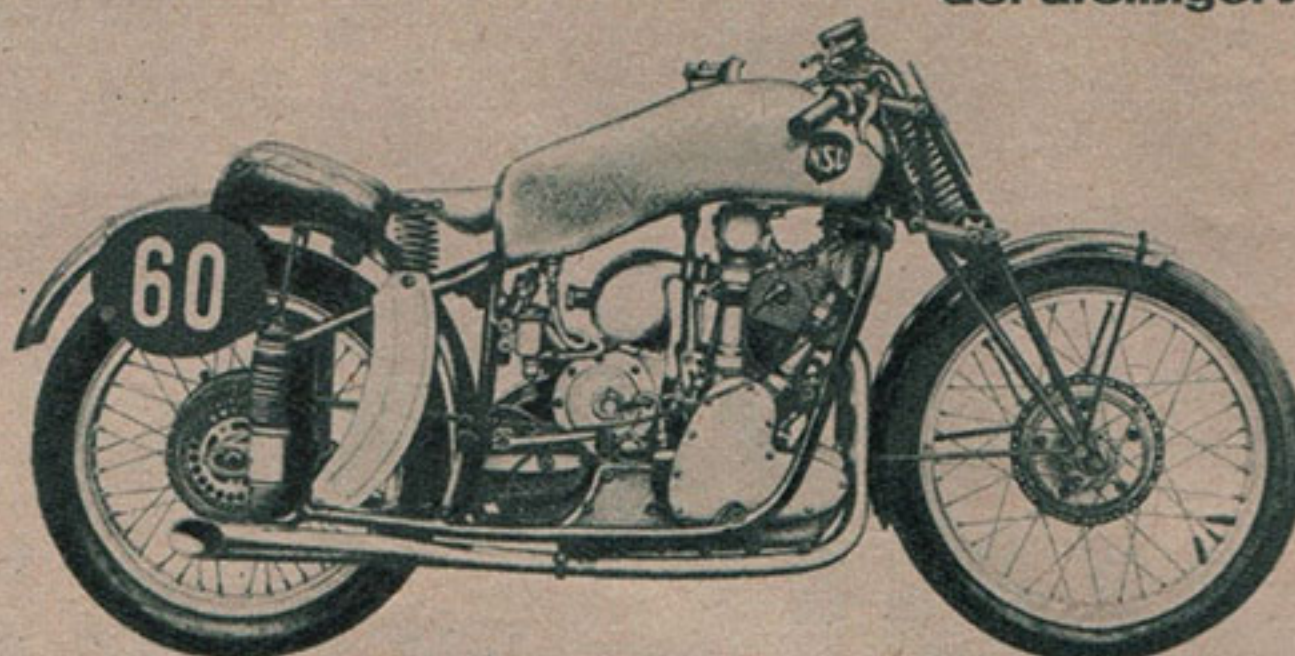
Straße

MR 24/66

Ich zahle nach Erhalt
Bitte per Nachnahme
Ich zahle bis 5. 1. 1967
(Bitte in diesem Fall den
nebenstehenden Gutschein
hier einkleben)

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: AJZ 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

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:

Für die Freunde von mitreißenden Sandbahnrennen:

Klaus Hansen Noch eine Runde

Dieses Buch erzählt von den Männern mit dem Eisenschuh auf den Sandbahnen, von Weltrekordversuchen, von den verschiedenen Rennstrecken. Es zeigt dem Leser all die Dinge, die vor, während und nach einem Rennen vor sich gehen und dem Besucher meistens unsichtbar bleiben.

256 Seiten, 138 Fotos, 90 Zeichnungen, Glanzband. Nur noch Restbestand lieferbar. Statt DM 9.80 nur DM 3.90

Ihr Zahlungsziel: 5. 1. 1967!

Mit nebenstehendem Gutschein bieten wir Ihnen den besonderen Vorteil, Ihre Weihnachtsbestellung schon jetzt aufzugeben — Sie zahlen erst bis 5. Januar 1967!

KUNDENGUTSCHEIN

Zahlungsziel: 5. 1. 1967

Auf Bestellschein kleben, wenn Sie Zahlung bis 5. 1. 1967 wünschen

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. Obergang, 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

DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

48. JAHRGANG

HEFT

24

1966

INHALT

	Seite
Geht das wirklich niemanden etwas an?	725
DAS MOTORRAD fuhr: Puch M 125	727
Neues und Gutes aus der Kleiderkiste. Belstaff-Trialon: Wende der Motorradbekleidung. Neuer Elefantboy	730
Neue Honda? Nein, nein! Aus Italien 650 ccm Laverda	732
Deutsche Trialmeisterschaft 1966/1967 3. und 4. Lauf Lüneburg/Uelzen	734
Yamahas neue Modelle für 1967	736
Weihnachten steht vor der Tür	737
Die Jawa-Geschichte (2)	740
Neuer Lito-Excam-Motor	741
DAS MOTORRAD baut am Motor: HONDA CB 450 (Schluß)	742
Das Letzte	752

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Unser Titelbild

zeigt Reinhard Scholtis auf der Sechsgang-Suzuki T 20. Für diese im Augenblick leistungsfähigste 250 ccm-Maschine in Deutschland besorgen den Verkauf die Firma Capri-Agrati-Verkaufs-GmbH., 5 Köln-Dellbrück 1, Hauptstraße 102, Telefon 68 42 02, und die Firma Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach/Odw., Telefon 0 62 53 - 305. Dies um die Leserfragen pauschal zu beantworten. (Foto Klacks)

Rücktitel:

Das ist das Supermonstrum! George Browns Vincent mit Kompressor. 1147 ccm Motor-Hubraum (zwei Zylinder in V-Form ohv), 1500 ccm Kompressor, SU-Vergaser. Die Viertelmeile (400 m) mit stehendem Start in 11,1 Sekunden. Durchschnitt 80,84 mph (= ca. 129 km/h) auf diese Entfernung. Fazit: 4 Weltrekorde. (Foto Lord Wheel)

Geht das wirklich niemanden etwas an?

Jeder Veranstalter von motorsportlichen Wettbewerben kennt den Ärger, den es alle Jahre wieder bei der Ausgabe von Sonderberechtigungen gibt. Ein ganzer Katalog von Argumenten, Ausreden und Täuschungsversuchen ließe sich da zusammenstellen, mit dem bei jeder solchen Veranstaltung versucht wird, den verantwortlichen Funktionären Armbinden oder Spezialplaketten aus dem Kreuz zu ziehen, die dem, der sie trägt, nicht nur vor dem gemeinen Fußvolk, das sich mit einer normalen Eintrittskarte hinter den Absperrungen drängt, einen besonderen Nimbus geben, sondern vor allem auch die Möglichkeit, an Punkte oder in Räume des dem Wettbewerbsablauf dienenden Geländes zu gelangen, wo Zuschauer nichts zu suchen haben. Entweder, weil sie dort ungleich stärker als auf den abgesperrten Zuschauerplätzen gefährdet sind — oder weil sie die Arbeit der Aktiven, d. h. der Fahrer, ihrer Betreuer und der Funktionäre, behindern.

Zwei solcher „Spezialausweise“ sind stets besonders begehrt: die, die zum Fotografieren vor den Absperrungen berechtigen — und die, kraft derer man sich im Fahrerlager aufhalten darf. An sich ist natürlich ganz klar, wer zum Erhalt gerade dieser Sonderausweise wirklich berechtigt ist: im ersteren Fall ein sehr, sehr kleiner Kreis wirklicher, beruflich tätiger und erfahrener Sportfotografen — und im zweiten außer den in der Nennungsliste stehenden Fahrern das als solches ausgewiesene Betreuungspersonal.

Nun ist es verständlich, daß viele Zuschauer gern auch eigene Schnappschüsse als Erinnerung mit heimbringen möchten; aber sie merken bald, daß die von den Zuschauerplätzen aus bei den heutigen strengen Sicherheitsbestimmungen der Polizei kaum noch anzubringen sind (selbst die Berufsfotografen überlegen ja heute schon, welche Kanonenrohre sie wohl in den kommenden Jahren benutzen müssen, um noch brauchbare Rennbilder auf den Film zu bringen). Also wird versucht, zu einer Fotoarmbinde zu kommen — und immer wieder muß man bei Rennveranstaltungen feststellen, wie vielen diesbezüglich Interessierten es doch mit allerlei Mätzchen gelingt, den verantwortlichen Funktionär zu übertölpeln (sonst wäre es ja nicht möglich, daß sich solche Scharen von „Fotoreportern“ an den Rennstrecken zeigen). Die natürlich dann in dauerndem Kampf mit der Polizei liegen und auf diese Weise bewirken, daß auch die Berufenen in ihrer Arbeit behindert und in Bausch und Bogen hinter die Absperrungen gescheucht werden. Hier wird wohl erst Ordnung hineinkommen, wenn die Ausgabe der Fotospezialausweise den Veranstaltern entzogen und der OMK bzw. ONS übertragen wird.

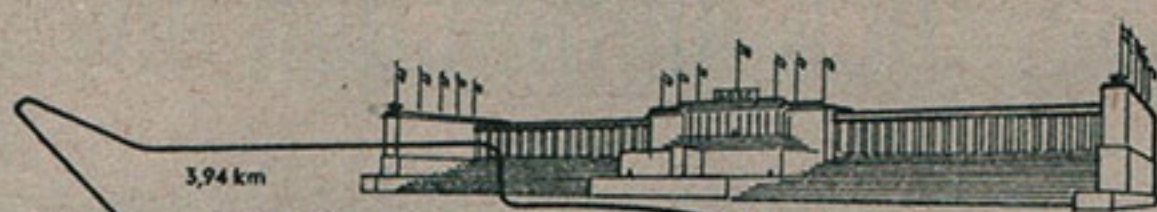
Anders bei den Sonderplaketten, die zum Betreten des Fahrerlagers berechtigen. Sie sollen, wie gesagt, diesen Arbeitsraum der Aktiven davor bewahren, daß er zu einem vom Publikum frequentierten „Zoologischen Garten“ wird, in dem man vor lauter Neugierigen kaum noch die nötige Bewegungsfreiheit hat, um an den Maschinen zu arbeiten (abgesehen von der Gefährdung, die das oft unvernünftige „Fachpublikum“ beispielsweise in dem dem Probelauf der Maschinen dienenden Fahrerlagerteil darstellt). Natürlich ist es verständlich, daß die ganze Atmosphäre solcher Rennvorbereitung viele Interessenten beinahe mehr lockt als das Rennen selbst — aber wenn nicht durch Sonderberechtigungsausweise hier von den Veranstaltern Ordnung gehalten würde, käme es zu einem organisatorischen Tohuwabohu und unvermeidlich auch zu Gefährdungen und Unfällen, für die letztlich der Veranstalter in Anspruch genommen wird, und die nur dazu beitragen, die Animosität der Behörden gegen motorsportliche Veranstaltungen zu verstärken. Deshalb bemühen sich also verantwortungsbewußte Veranstalter, die Ausgabe gerade auch der Fahrerlagerplaketten so knapp zu halten wie nur irgend möglich — obwohl sie natürlich wissen, daß sie in soundso vielen Fällen „geleimt“ werden und daß mancher gern das Mehrfache des Eintrittspreises ausgeben würde, wenn er dafür das Privileg erwerben könnte, das Fahrerlager betreten zu dürfen.

Diese Neigung, für ein Privileg notfalls auch zu bezahlen, erschien nun offenbar einigen cleveren Leuten beim Motorsport-Club Nürnberg (ADAC) als eine Möglichkeit, gleich zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen: durch den Verkauf von Sonderausweisen für das Fahrerlager beim Norisring-Rennen denen den Zutritt zu diesem Arbeitsraum zu gestatten, die darin an sich nichts zu suchen hätten, und mit diesen zusätzlich vereinnahmten Eintrittsgeldern den Veranstaltungsetat ausbalancieren zu helfen.

Denn daß man offenbar nach wie vor zwischen objektiv berechtigten und zahlenden Fahrerlagerbesuchern unterschied, geht daraus hervor, daß dem „angeblichen“ Leser, der gegen Quittung der Rennleitung über DM 5.— (Fünf) seine Fahrerlagerplakette erhielt, zunächst auf seinen Hinweis, er habe als Entwicklungsingenieur der Fahrzeugindustrie ein berufliches Interesse daran, ins Fahrerlager zu kommen, bedeutet wurde: „Wenn du nicht auf der Liste



DM 5.—
für Fahrer-Plakette
14. 4. 66
Korn Carving
Wissauke



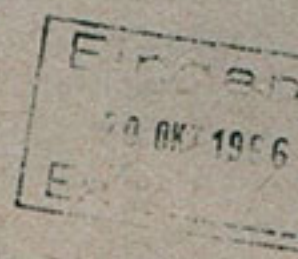
INTERNATIONALES ADAC-NORISRING-RENNEN

Motorsport-Club Nürnberg · ADAC · 85 Nürnberg, Königstraße 67

17. JULI 1966

An die
Redaktion
DAS MOTORRAD

7 Stuttgart 1
Postfach 1042



Für Grand-Tourisme-Wagen,
Sportwagen und Sport-Pro-
totypen sowie für Motor-
räder.
Deutsche Meisterschafts-
läufe für Wagen und für
Motorräder.

Nürnberg, den 18.10.1966

Sehr geehrte Herren,

Wir nehmen Bezug auf Ihre an den ADAC-Gau Nord-Bayern gerichteten Schreiben vom 18.8. und 12.10.1966.

Zunächst sind wir sehr überrascht, daß die Redaktion "Das Motorrad" - die deutsche Motorrad-Fachzeitschrift - offenbar bis heute noch nicht weiß, daß die ADAC-Norisring-Rennen bisher ausschließlich vom Motorsport-Club Nürnberg e.V. veranstaltet wurden. Ansonsten hätten Sie sicher Ihre beiden Anfragen nicht an den ADAC-Gau Nord-Bayern sondern direkt an unseren Club gerichtet.

In Ihren Schreiben fragen Sie an, ob es zutrifft, daß beim internationalen ADAC-Norisring-Rennen am 17. Juli 1966 Spezialausweise vom Veranstalter verkauft wurden, die zum Betreten des Fahrerlagers berechtigten. Sie beziehen sich weiterhin auf angebliche Leserzuschriften. Wir sind der Überzeugung, daß diese Angelegenheit niemanden etwas angeht, auch nicht die Redaktion "Das Motorrad". Wir geben aber, um Sie hoffentlich zufriedenstellen zu können, zu, daß Berechtigungsplaketten für den Eintritt in das Fahrerlager an einen beschränkten Kreis gegen Gebühr ausgehändigt wurden, jedoch nicht offiziell verkauft wurden.

Die in keiner Weise immer sehr objektive Berichterstattung Ihrer Zeitschrift führt uns darauf hin, daß Sie mit Ihrer Anfrage wieder auf der Suche nach einem Bericht sind, der die nur noch wenigen Veranstalter von Lizenzfahrer-Motorradrennen schädigen bzw. sie zum Gegenstand Ihrer oft nicht sehr fairen Kritik machen soll.

Glauben Sie wirklich, daß Kritik und negative Berichterstattung einen Alltagsschreiber zum Journalisten werden lassen? Gewiß erweckt

- 2 -

Motorsport-Club Nürnberg · ADAC · 85 Nürnberg, Königstraße 67 · Telefon 0911/22 43 57

- 2 -

bösartiges Kritisieren bei einigen, geistig nicht besonders gesegneten Personen Schadenfreude, die ihnen dann zur Kompensierung ihrer mangelnden journalistischen Fähigkeiten dienen soll.

Unserer Meinung nach sollte ein guter Journalist objektive Kritik üben. Da die Kenntnis der Materie Voraussetzung einer guten Berichterstattung sein sollte, wäre es doch angebracht, gleichzeitig irgendwelche Verbesserungsvorschläge zu bringen. Weiterhin würde ein Wort der Anerkennung den vielen ehrenamtlichen Organisatoren von Motorsportveranstaltungen einmal gut tun.

Ist Ihnen eigentlich der Umfang der Gesamtorganisation eines Rennens bekannt, das auf einer nicht permanenten Rennstrecke, von ausschließlich ehrenamtlichen Personen durchgeführt wird? Diese Leute stehen alle voll im Berufsleben. Sie opfern teilweise sogar ihren Urlaub, um die vielen organisatorischen Arbeiten wie Werbung, Aufbau, Genehmigungsanfragen usw. durchführen zu können. Aus Liebe zum Motorsport tragen sie alle dazu bei, um möglichst interessante Rennveranstaltungen geben zu können.

Aus Ihren Schreiben entnehmen wir, daß Sie offensichtlich nicht informiert sind, daß der Motorsport-Club Nürnberg e.V. vielen Motorradfahrern, die das Training beim internationalen ADAC Norisring-Rennen nicht erfüllt haben, bzw. sich für das Rennen nicht qualifizieren konnten, Unkostenbeiträge von DM 100,- und DM 150,- ausbezahlt hat, obwohl hierzu in keiner Weise eine Verpflichtung bestand. Dies war lediglich eine höfliche Geste den Fahrern gegenüber.

Wir möchten Sie bitten, Ihre Anfragen bezüglich des Norisring-Rennens künftig an uns zu richten und hoffen, Ihnen hiermit Aufklärung über die umstrittenen Punkte verschafft zu haben.

Mit sportlichen Grüßen

MOTORSPORT-CLUB NÜRNBERG e.V.

Gernot Leistner
Sportleiter

steht, kannst du nicht rein!" Andererseits verwehrte man einem anderen Industriemann, der nun tatsächlich kostenlos eine Fahrerlagerplakette erhalten hatte und diese am Eingang vorwies, den Zutritt mit dem Hinweis, er müsse außerdem eine Eintrittskarte erwerben. Das wiederum erschien diesem Mann, den seine (wie gesagt, anerkanntermaßen) dienstliche Aufgabe ins Fahrerlager führte, ungewöhnlich, und es bedurfte erst eines harten Disputs mit dem Rennsekretär, ehe er - als anerkannter Funktionär, wie auf allen anderen Rennstrecken auch - das Fahrerlager ohne Zusatzgebühr betreten durfte.

Dieser neuartige Finanzierungsmodus erschien uns, als wir davon hörten, erstaunlich und, man wird uns beipflichten, nicht ganz unbedenklich. Denn wenn diese Idee noch ausgebaut würde, kann man sich vorstellen, was sich daraus an Geschäftsmöglichkeiten einerseits, an organisatorischen Unkorrektheiten andererseits entwickeln müßte. Wie wär's beispielsweise mit dem Verkauf von Sonderausweisen für die Boxen (ein ebenso interessanter wie begehrter Aufenthaltsplatz!), für die Zeitnahme oder gar mit - eventuell im Preis entsprechend der Aktualität und Gefährlichkeit des Platzes gestaffelten - Sonderausweisen für Amateur-Fotoreporter?

Aber im Ernst: kann es überhaupt anders sein, als daß ein bestimmter, entsprechend ausgewiesener Kreis von Berechtigten Spezialausweise für sein jeweiliges Aufgabengebiet erhält, und diese selbstverständlich, wie bisher auf der ganzen Welt üblich, kostenlos - und wer nicht zu diesem Kreis gehört, dem darf auch eine Bezahlung nicht zu diesem Privileg verhelfen! So bitter nötig mancher Veranstalter eine finanzielle Zubuße vielleicht hat.

Weil wir dieser Ansicht waren, wandten wir uns am 18.8. an den Gau Nordbayern des ADAC (zu dessen Gebiet - und, wie wir annehmen, Verantwortungsbereich - das Nürnberger Norisring-Rennen gehört) und baten um Aufklärung. Prompt und höflich teilte man uns mit, daß man unsere Anfrage zuständigkeitshalber dem veranstaltenden Motorsport-Club Nürnberg weitergeleitet hätte, von wo wir hören würden. Nachdem wir während der folgenden zwei Monate nichts hörten, schrieben wir am 12.10. erneut an den Gau Nordbayern und fixierten, daß wir das Stillschweigen des Clubs nur so auffassen könnten, daß die uns zugegangenen Informationen richtig seien; wir würden nun unsererseits bei der Zentrale des ADAC in München Aufklärung darüber einholen, ob man sich etwa im Gesamtclub den originellen Nürnberger Finanzierungsmodus zu eigen machen wolle bzw. was man dort zu dieser cleveren Idee sage.

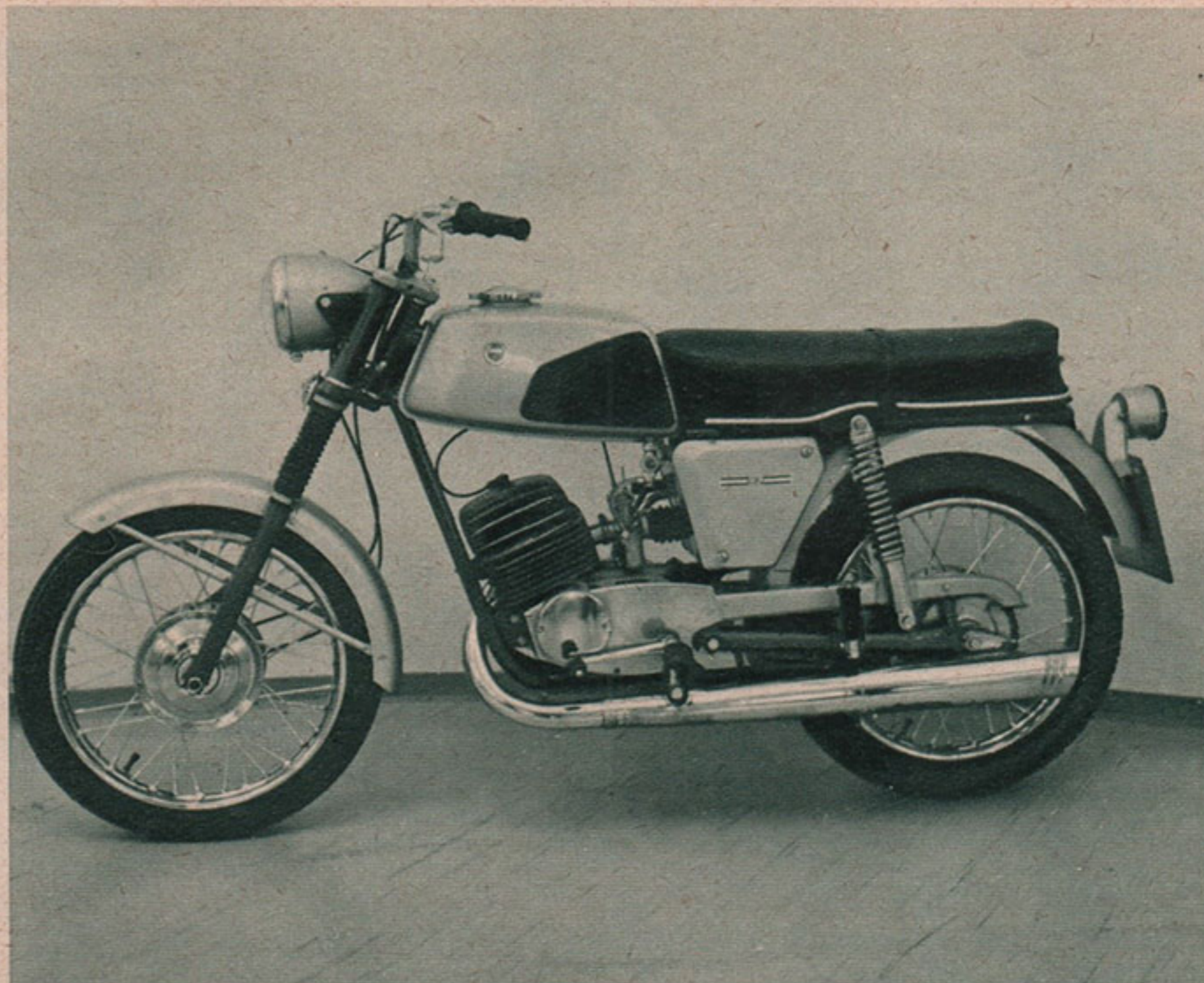
Unserem Schreiben nach München kam dann der obenstehende Brief des Motorsport-Clubs Nürnberg zuvor, mit dem wir nun auch seitens des verantwortlichen Clubs die Bestätigung darüber erhielten, daß „Berechtigungsplaketten für den Eintritt in das Fahrerlager an einen beschränkten Kreis gegen Gebühr ausgehändigt wurden, jedoch nicht offiziell verkauft wurden“.

Nach diesem Eingeständnis scheint uns nun freilich die Frage an die verantwortliche Leitung des ADAC um so dringlicher, wie man sich denn dort zu dieser Finanzierungspraxis stellt. Wir sind, selbst als „geistig nicht besonders gesegnete Personen“, der Ansicht, daß hier Dinge geschehen sind, die weder im Sinne des ADAC (als dem letztlich Hauptverantwortlichen für alle von seinen Ortsclubs durchgeführten Veranstaltungen) noch im Interesse der Sauberkeit in unserem Sport liegen können. Und wir sind durchaus nicht der Meinung, daß „diese Angelegenheit niemanden etwas angeht, auch nicht die Redaktion DAS MOTORRAD“. Wir denken, es sollte alle etwas angehen, die an den Rennstrecken ihren Obolus entrichten und im guten Glauben, daß es sich bei den durch Spezialausweise Privilegierten um die unbedingt notwendigen Funktionäre bzw. dort im Interesse des Sports beruflich Tätigen handele, Disziplin halten.

Daß man es andererseits beim Motorsport-Club Nürnberg für richtig hielt, die Bestätigung einer Maßnahme, die man doch offenbar für das Natürlichste auf der Welt und noch dazu für eine gute Tat im Interesse der (als Folge eines sehr anfechtbaren Trainingsmodus) hinausqualifizierten Fahrer betrachtet, in einen Brief hineinzupraktizieren, dessen rüder Ton im Umgang zwischen dem ADAC und der Presse bisher noch in keinem Fall angewandt wurde, soll hier nur am Rande registriert werden. Denn die Veranlassung dazu war gar nicht, wie der weniger Informierte annehmen könnte, etwa eine Kritik unsererseits am Norisring-Rennen - im Heft 16/66 ist nachzulesen, daß wir bzw. unser dort zur Berichterstattung weilendes Redaktionsmitglied mit keinem Wort etwas sagten, was geeignet gewesen sein könnte, die „nur noch wenigen Veranstalter von Lizenzfahrer-Motorradrennen zu schädigen“ (wann taten wir das überhaupt?). Der Grund, der die vornehmen Nürnberger so entgleisen ließ, liegt in herben Kritiken, die wir an anderen ihrer Veranstaltungen anbringen mußten - zuletzt an der (beileibe nicht nur in unserer Sicht) glänzend danebengegangenen „Nordbayrischen“. An dieser Kritik freilich haben wir auch nachträglich nichts zu korrigieren, und wir werden sie in derselben Schärfe jederzeit wieder anbringen, sofern das notwendig werden sollte. S. R.

fuhr

die brandneue

**M 125**

Wenn im Kreis alter Motorradfahrer in den letzten Jahren über die Situation auf dem Motorradmarkt, über den Motorradsport und über das Schicksal einzelner, einst in Europa führender Marken diskutiert wurde, dann kam unweigerlich sehr bald die Sprache auch auf Puch. Die ganz Alten unter uns entsannen sich vielleicht sogar noch jener Zeit, als erstmalig — in den zwanziger Jahren schon — ein leichtes Motorrad da und dort im Schaufenster eines Motorradhändlers stand — eine Puch-Maschine mit einem sogenannten Doppelkolbenmotor, bei dem zwei parallele Zylinder einen gemeinsamen Brennraum hatten und bei dem der eine der beiden (gemeinsam an einem gegabelten Pleuel hängenden) Kolben den Einlaß- und den Überströmvorgang steuerte, während der Auslaß vom zweiten Kolben gesteuert wurde. Das ergab eine „Gleichstromspülung“ und gegenüber den damals allgemein gebauten Nasenkolben-Zweitakttern eine so weitgehend verbesserte Entleerung und Füllung des Arbeitsraumes, daß mit einem Schlag mehrere Untugenden des Nasenkolbenmotors beseitigt waren. Denn dank der korrekten Führung der Gasströme in dem geschilderten Zylinderpaar wurden die Frischgasverluste verringert (um so mehr als die Anlenkung der beiden Kolben an einen gemeinsamen Hubzapfen auch noch ein unsymmetrisches Steuerdiagramm ergab), wurden Wärmestauungen verhindert — und daraus resultierten Mehrleistung und hervorragender Durchzug, höhere Standfestigkeit des Motors und vor allem ein sauberer Zweitaktlauf bis herunter in den Leerlaufbereich. Der Puch-Doppelkolbenmotor war „kultivierter“ als die bis dato gebräuchlichen Zweitakter. — Man entsann sich dann wohl auch der Weiterentwicklung dieses Motors, erinnerte sich der berühmten S 4, jenes Puch-Doppelkolbenzweitaktters mit 250 ccm, der vor dem zweiten Weltkrieg bei Geländewettbewerben nahezu unschlagbar war, und wessen Motorradpraxis nicht ganz soweit zurückreichte, der wußte vielleicht noch, wie dann nach dem Krieg wiederum erheblich weiterentwickelte Puch-Motorräder mit ihren Doppelkolben-Zweitakttern und mit neuen Schalenrahmen zum Besten gehörten, was der internationale Motorradmarkt zu bieten hatte.

Dann kam auch in Österreich die Zeit, als das Interesse für Motorräder bei all denen, die nichts anderes wollten als ein unabhängiges Transportmittel und denen deshalb Einspurigkeit und Witterungsabhängigkeit als entscheidender Nachteil eines solchen Fahrzeugs erscheinen mußten, nachließ und die Epoche des Kleinwagens anbrach. Bei Puch stellte man sich auf diesen neuen Trend um — der in enger Zusammenarbeit mit Fiat entstandene Steyr-Puch mit 500 und 600 ccm-Boxermotor wurde das große Geschäft (und löste auch im Sport die alte Motorradtradition des Grazer Werkes ab). Später wurde die Produktion von 50 ccm-Fahrzeugen aufgenommen, Mopeds, Mopedrollern und Kleinkrafträdern — aber so groß auch die Stückzahl dieser Fahrzeugkategorie war, die in Österreich verkauft und ins Ausland exportiert wurde — diese kleinen Schnurrer entsprachen, nicht zuletzt auch in der gesamten Linienführung, nicht im entferntesten dem, was man als Motorradfahrer unter dem Begriff „Puch“ in der Erinnerung hatte.

Das Programm der Doppelkolbenmotorräder (die kleinen 50er waren durchweg bereits Einkolben-Zweitakter) wurde zwar weitergebaut. Aber es wurde mehr und mehr zusammengestrichen — erst verschwand die 125er, dann die 175er aus dem Angebot, und auch die einst im Sport so gefährlichen Zweivergasermotoren starben. Übrig blieb, für ein auf einen Bruchteil zurückgegangenes Österreichgeschäft sowie für einen allerdings nicht unerheblichen Export, vor allem nach Amerika, die 250er.

Aber nicht zuletzt die Puch-Leute wußten, daß die Zeit des Doppelkolbenmotors vorbei war. Seitdem man gelernt hatte, auch Einkolben-Zweitakter

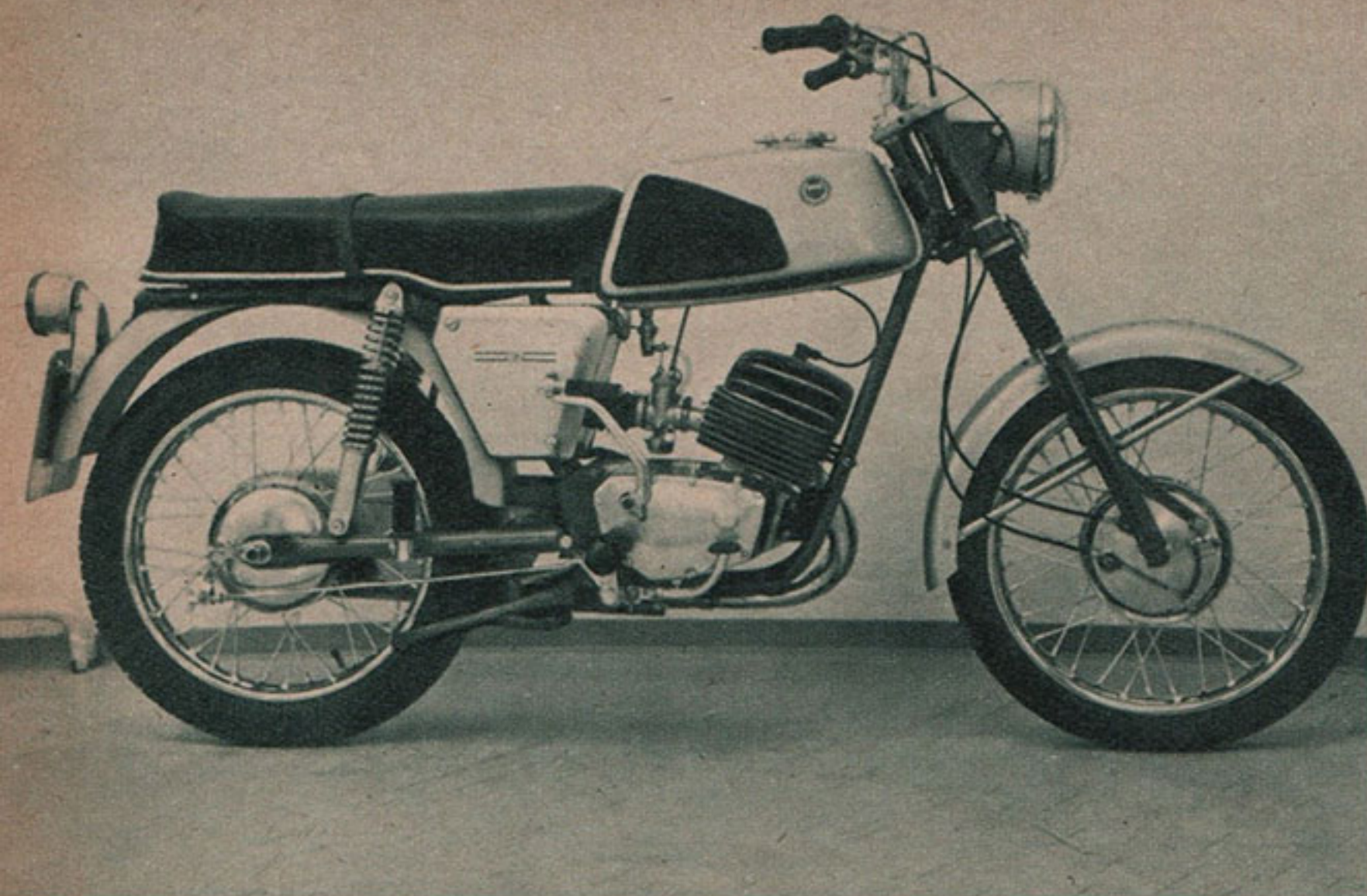
Mit ihrem großflächig verrippten Leichtmetallzylinder und dem Fächerkopf glich die von uns jetzt in Graz gefahrene Vorserienmaschine der M 125 weitgehend jener, mit der Sommerauer bei der Sechstagesfahrt in Schweden ein so brillantes Debüt gab. Aber Doppelrohrrahmen, Tank, Vordergabel und Bremsen entsprachen nun schon — teilweise in Abweichung von der Sechstagesmaschine — der Serie, und man sieht auch aus diesem Bild, welchen harmonischen Gesamteindruck die neue kleine Puch macht.

in der Literleistung ganz beträchtlich zu steigern, sie aber dennoch hinsichtlich Steifigkeit und Verbrauch zu beherrschen und sie auch im Lauf über einen breiten Drehzahlbereich viel kultivierter zu machen, als das früher bei ungleich geringeren Leistungen möglich war — seitdem war die einstige Überlegenheit des Doppelkolblers verschwunden. Und gegen ihn standen nun unbestreitbare Nachteile: sein höherer Bauaufwand und die — durch die leidige, thermisch schwierige Zwischenwand und die Brennraumform gegebene — systembedingte Begrenzung einer Leistungssteigerung. Der bullige Durchzug bei niedrigen Drehzahlen allein war kein entscheidendes Argument mehr.

So begannen wir uns langsam mit dem Gedanken abzufinden, daß man wohl auch den Namen Puch im Motorradbau abschreiben müsse. Aber vor etwa zwei Jahren wurde das anders. Da tauchten nicht nur plötzlich bei einigen größeren Geländewettbewerben 50 ccm-Puchmaschinen auf, die auf Antrieb in dieser gut besetzten Klasse keinen schlechten Eindruck hinterließen; da hörte man auch von den Absichten, sich in Graz wieder verstärkt dem Motorradbau zu widmen. Neue Namen erschienen in der Werksleitung — und von diesen Männern erzählte man sich, daß sie dem nach wie vor im Werk vorhandenen alten Stamm von Motorradenthusiasten grünes Licht geben wollten (zumal inzwischen nun auch in Österreich die Zeit des Kleinwagens, der funktionellen Fahrmaschine, zu Ende ging und ein steigender Lebensstandard bei vielen Interessenten den Wunsch nach dem Mittelklassewagen geweckt hatte). Eingeweihte wußten bald allerlei von dem zu berichten, was sich in der Grazer Entwicklungsabteilung tun sollte — außer kleinen Zweitakttern in moderner Konzeption seien da auch Viertakter als Ein- und Zweizylinder mit obenliegender Nockenwelle schon im Versuch. Und daß es mit dem neuen Geist in Graz wirklich etwas auf sich haben müsse, erkannte man auch an der intensiveren Betätigung des Werkes im Geländesport, wenn auch zunächst nur in der kleinsten Klasse. Aber daß da ständig verbessert und ausgefeilt wurde, das zeigten nicht nur die Fahrgerüste der unter Betreuung des alten Puch-Rennfahrers Cmyral zum Einsatz kommenden Teams junger, talentierter und begeisterter österreichischer Fahrer.

Die große Überraschung brachte dann die diesjährige Sechstagesfahrt in Schweden. Da erschien, von vielen zunächst gar nicht so recht beachtet, außer den 50er Maschinen plötzlich auch noch eine ganz neue 125er bei der Abnahme — und schon bald war diese Maschine (unter Sommerauer) geradezu eine Sensation: in diesem wuchtigen Breitrippenzylinder mußte nicht nur eine gegenüber der westdeutschen und tschechischen Konkurrenz absolut ebenbürtige Spitzenleistung, sondern auch ein außerordentlicher „Mumm unten“ stecken (nachdem bald bekannt wurde, daß Sommerauer mit einem Vierganggetriebe auskam!). Im Schlußrennen zeigte er noch mal was diese Maschine konnte — und im Endergebnis fehlte ihm nur ein Punkt zur Gleichwertigkeit mit dem Punktbesten des ganzen Wettbewerbs!

Kurze Zeit darauf stand die neue 125er, im Aussehen der Sechstagesmaschine nahezu gleich, auf dem Puch-Stand bei der IFMA in Köln, und wenn auch noch kein Preis für Deutschland zu erfahren war — es blieb kein Zweifel, daß dieses neue Modell in Kürze geliefert werden würde, ja daß der Termin für einige tausend Stück als erste Amerika-Lieferung bereits im Frühjahr 1967 liegen sollte.



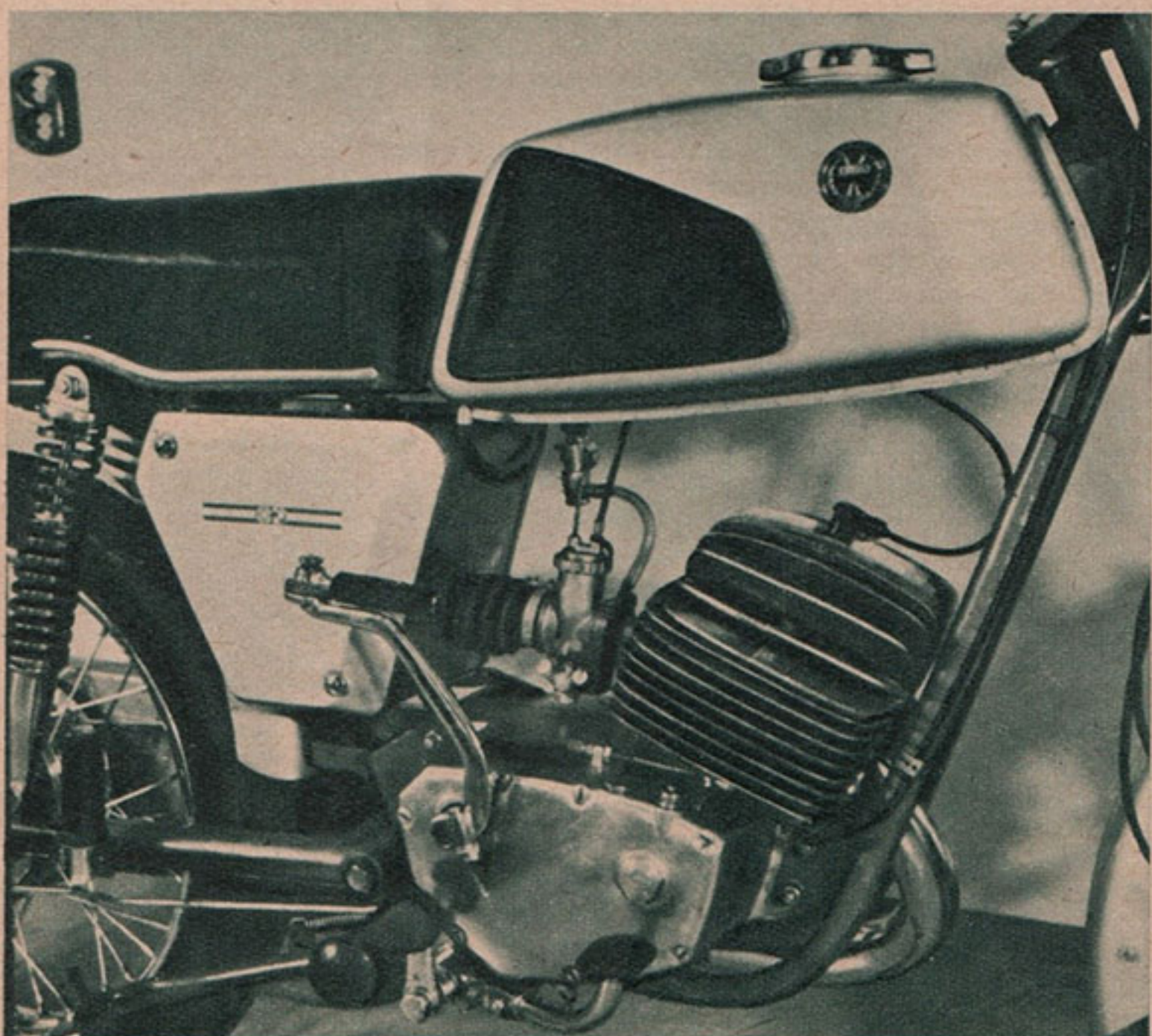
Die eckigen Konturen von Motorgehäuse, Ansaugeräuschkämpfer- und Batteriekasten sowie Tank kommen den — nicht zuletzt durch den japanischen Einfluß befruchteten — Käuferschichten zweifellos entgegen. Aber es würde keine Störung dieser Linienführung bedeuten, wenn der Anstieg der unteren Tankkante vermieden würde — und man bekäme dann wenigstens den zu fordernden Mindesttankinhalt von 11–12 Liter, ohne den es nun mal — als wirkliches Minimum — auch bei einem so dichten Tankstellennetz, wie wir es heute haben, nicht geht.

Das war nun wahrlich Grund genug, dem Werk in Graz einmal einen Besuch abzustatten, um dort einen Eindruck von der derzeitigen Struktur des Betriebes zu bekommen und vielleicht auch die Möglichkeit, einen der vorhandenen Prototypen zu fahren.

★

Selten gab es in den letzten Jahren eine so erfreuliche Überraschung wie diesen Besuch in Graz: wo wir eine Fabrik erwartet hatten, in der alles auf die Fertigung von Automobilen ausgerichtet ist und wo vielleicht in einer Nebenhalle ein bißchen an Mopeds und Ähnlichem „konfektioniert“ wird, gerieten wir in ein Werk, in dem zwar auch noch — in einer der zahlreichen, aus totalem Bombenschaden nach dem Krieg völlig neu aufgebauten Hallen — die Herstellung der Steyr-Puch-Wagen und des Haflingers (des ganz ausgezeichneten kleinen Geländewagens) läuft, das aber alles in allem noch immer — oder wieder — eine Motorradfabrik ist. Und wenn man irgendwo anders vom „Konfektionieren“ sprechen will — hier ist diese Bezeichnung am wenigsten angebracht. Zwar baut man in Graz heute nicht mehr, wie in den Jahren unmittelbar nach dem Krieg, sogar die Vergaser und die Zündanlagen selbst, sondern benutzt natürlich, nachdem sich die Verhältnisse längst wieder normalisiert haben, die Angebote einer spezialisierten Zulieferindustrie — aber gehört es nicht geradezu zum althergebrachten Begriff einer Motorradfabrik, daß hier nicht nur alle Leichtmetall-druckgußteile und die nahtgeschweißten Rohre selbst erzeugt werden, son-

Der Motor/Getriebeblock bzw. sein Gehäuse ist ungewöhnlich kurz ausgefallen — dank der geschickten Unterbringung der beiden Getriebewellen, der Kurvenwalze und der Schaltgabelwelle. Die Fünfplattenkupplung sitzt auf der rechten Motorseite auf der Kurbelwelle, und da sie dort ein verhältnismäßig geringes Drehmoment zu übertragen hat, kann auch ihr Durchmesser erheblich kleiner sein als bei Anordnung auf der Getriebeeingangswelle. Der Kickstarter ist durch eine endlose Kette mit dem Klauenstück verbunden, das beim Anwerfen in die entsprechend verzahnte Nabe des großen Primärzahnrades eingreift. Fußbremshebel mit Gummitrittplatte!



dern auch viele Kunststoffteile, die Felgen, die Speichen, ja selbst die Speichennippel?? Gewiß — die Zahl der täglich produzierten Mopeds und Mopedroller ist beträchtlich und die der (vor allem exportierten) Fahrräder nicht minder — aber wenn außer 150 000 Fahrrädern, über 100 000 Mopeds, 20 000 losen Mopedmotoren auch 20 000 Motorräder laut Planung 1967 die Fließbänder des Grazer Werkes verlassen sollen, dann zeigen diese Zahlen schließlich, daß Puch (wo im Grazer Werk ca. 4800 Personen schaffen) seinen Platz unter den maßgebenden europäischen Motorradwerken wieder eingenommen hat.

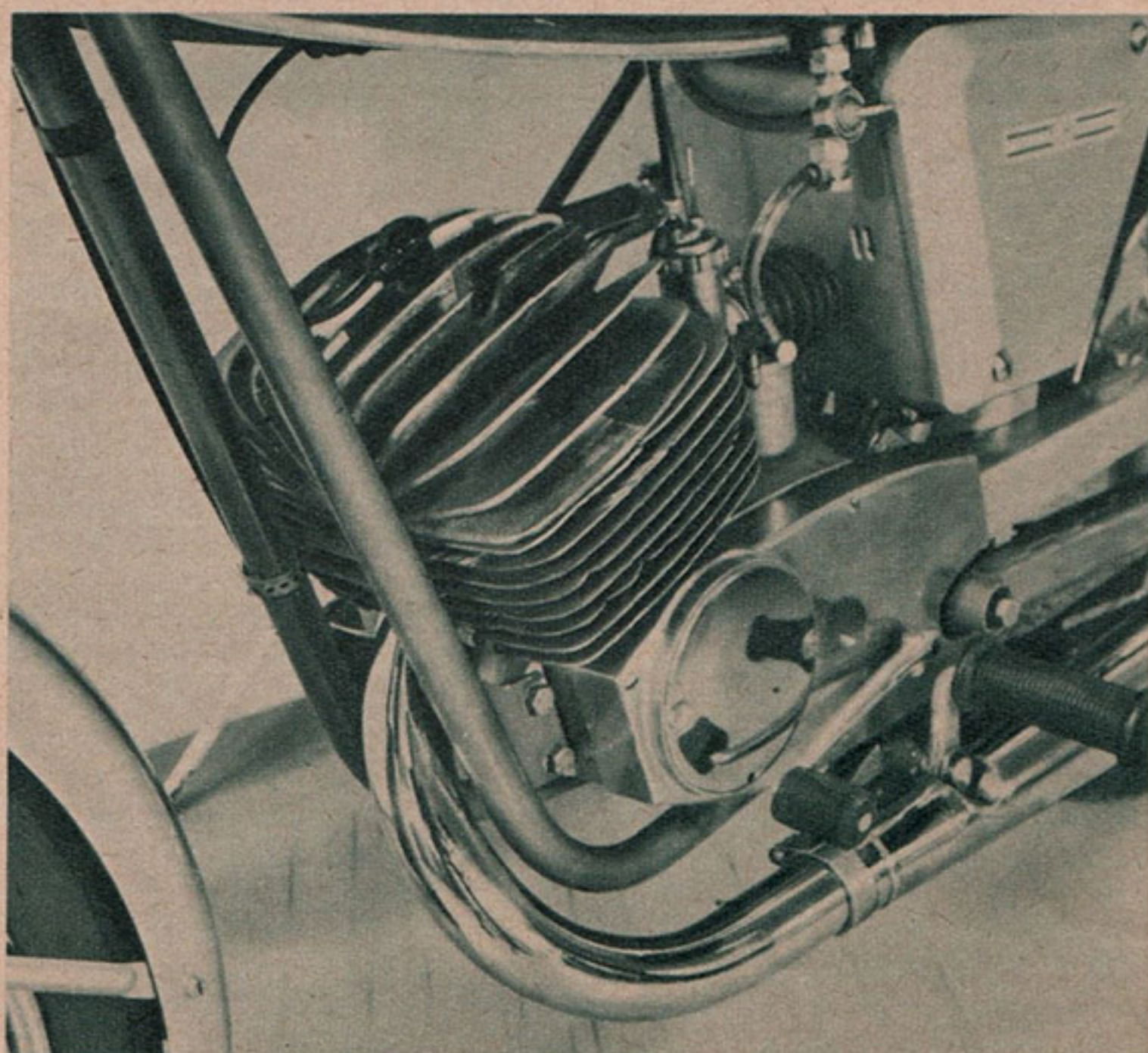
★

Vor dieser beeindruckenden Kulisse steht nun die neue M 125, von der man uns bereitwillig eines der Vorserienexemplare zur Verfügung stellte, damit wir uns in der bergigen Umgebung von Graz die ersten eigenen Eindrücke verschaffen könnten.

Eines ist unverkennbar, wenn man mit dem Chefkonstrukteur, den Entwicklungsingenieuren, den Männern in der Versuchsabteilung spricht: hier wurde von einer Firmenleitung nicht nur der richtige Zeitpunkt für das erneute Umschalten auf den Motorradbau erkannt — hier wurde auch sozusagen ein Ventil geöffnet, das all das freigab, was sich seit Jahren an Liebe zum Motorrad, an technischem Können und an Hoffnung, vielleicht werde es doch eines Tages wieder losgehen, aufgestaut hatte! Anders ist es gar nicht zu erklären, daß es gelang, in weniger als einem Jahr einen so hervorragend gelungenen neuen Motorradtyp von den ersten Entwurfsstrichen auf den Reißbrettern zur Sechstagebewährung und zur Serienreife zu bringen. Wobei der Sechstageeinsatz unter zweierlei Gesichtspunkten recht spontan erfolgte: ursprünglich wollte man nur mit den 50ern starten, wie im ganzen vergangenen Sportjahr. Aber dann war da plötzlich die Idee, auch eine Silbervasenmannschaft zu nennen — und dazu braucht man ja bekanntlich Maschinen mindestens zweier Hubraumklassen. Also trat an den Prüfstandmann in der Entwicklungsabteilung eines schönen Tages, ganz knapp vor der Sechstagefahrt, die Frage heran, ob er sich traue, einen Motor des im Versuch laufenden 125er Modells sechstagerreif zu liefern. Dem erschien das, weil er ja den Neuen bestens kannte, ohne besonderes Risiko und durchaus chancenträchtig. Also wurde ein Motor sorgfältig zusammengebaut (in der Leistung übrigens nur wenig gegenüber dem Serienzustand angehoben, um möglichst nichts von seinem Hauptvorteil, nämlich seiner erstaunlichen Leistung schon im unteren Drehzahlbereich, zu verlieren), der Motor wurde gebremst, in das vorbereitete (und ebenfalls nur unbedeutend gegenüber der Serienausführung geänderte) Fahrwerk eingebaut — und sozusagen brandneu wurde diese Maschine auf den Abnahmebock in Villingsberg geschoben. Vom Resultat des Einsatzes wurde schon wiederholt gesprochen. Als die Maschine aus Schweden zurückkam, wurde der Motor erneut gebremst (wir sahen ihn übrigens in Einzelteilen auf dem Kontrolltisch der Entwicklungsabteilung) — er hatte, weil nun richtig eingelaufen und dicht, ein paar Zehntel PS mehr als vorher.

Die Sechstageerfahrungen blieben nicht ungenutzt, einiges konnte noch für den Serienanlauf übernommen werden. Außerlich sieht man das an der Verrippung von Zylinder und Kopf: die vorher schon mächtige Viereck-Verrippung des Zylinders wurde noch ein wenig großflächiger, die Absteifung der Rippen wurde zur Vermeidung aller Schwirrneigung noch

An den beim Gießen nicht ganz ausgelaufenen Kühlrippen des Leichtmetallzylinders sieht man, daß es sich hier noch um die ersten Sandabgüsse handelt. Der Kopf hat, wie ebenfalls zu erkennen, auch noch nicht seine endgültig letzte Rippendimension. Nach Abnehmen des mit zwei Schlitzschrauben gehaltenen runden Deckels auf der linken Gehäuseseite kommt man zum Schwungradzündler, der trotz seiner hohen Leistung (54 Watt) und trotz der im Hinblick auf die 20er-Welle vergrößerten Nabe mit 116 mm Schwungscheibendurchmesser auskommt — eine Bosch-Neuentwicklung (mit außenliegender neuartiger Zündspule), auf die wir schon im Heft 22/66 hinwiesen.



etwas geändert — und der Kopf erhielt nun statt der senkrechten Rippen die auch anderwärts bereits bewährte Fächerform.

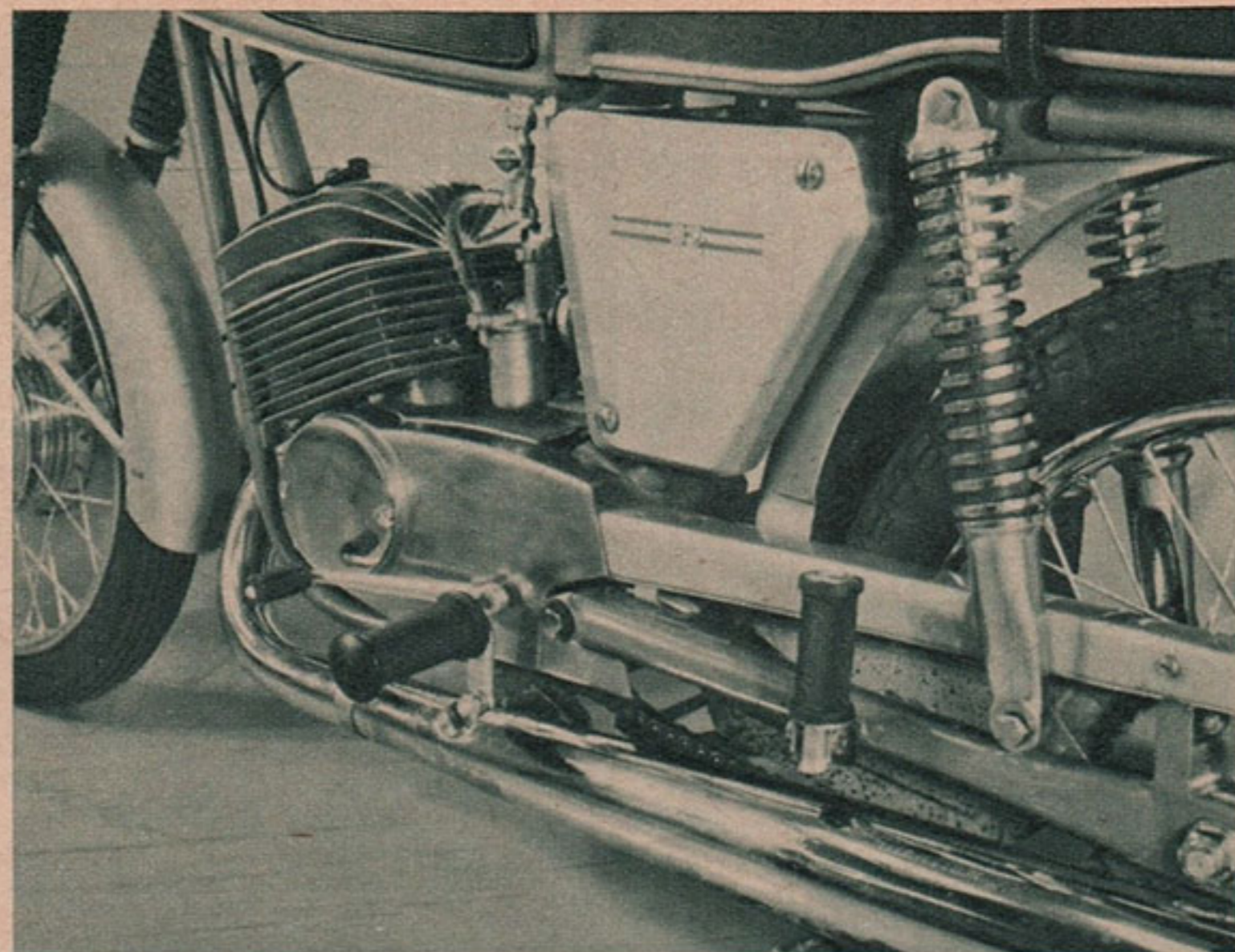
Ein solcher Motor befand sich in der Maschine, die wir in Graz fuhren (an den Bildern sieht man, daß es sich bei Kopf und Zylinder noch um Sandgüßteile handelt, die für den Serienausstoß benötigten Kokillen sind in Arbeit). Und dieser Motor ist — um es gleich hier zu sagen — sozusagen ein Gedicht. Aber nicht nur der Motor — auch alles übrige, was zu diesem neuen Puch-Modell gehört, scheint bestens gelungen zu sein, so daß uns die Frage des Chefingenieurs nach der kurzen Fahrt, was denn nun zu beanstanden sei, beinahe in Verlegenheit brachte (selbstverständlich wird von diesem Modell ein ausführlicher Testbericht mit eigenen Messungen folgen, wenn erst einmal die Serie läuft).

Der mit dem Vierganggetriebe zu einem erstaunlich kleinen Block vereinigte Motor hängt in einem Doppelschleifenrahmen, bei dem vom Steuerkopf im rechten Winkel ein großdimensioniertes Oberrohr nach hinten führt, wo — etwa unterhalb der Fahrersitzmitte — ein offener Rohrbogen angesetzt ist, der Sitzbankträger, Schutzblechhalterung und Federbeinwiderlagerung darstellt. Von diesem Knotenpunkt führen zwei nahe nebeneinanderliegende Rohre nach unten zu Aufnahmeblechen, die die Schwingenlagerung, aber auch die hintere Motorhalterung bilden und an denen unten die vom Steuerkopf nach unten und dann in kurzem Bogen nach hinten geführten beiden Rohre befestigt sind. Lange, hydraulisch gedämpfte Federbeine eigener Fertigung stützen die Hinterradschwinge ab, während das Vorderrad in einer (selbstverständlich ebenfalls gedämpften) eigenen Teleskopgabel mit Faltenbälgen gehalten ist. Die großen Leichtmetall-Zentralbremsnaben (hinten durch Gestänge betätigt) haben 160 mm Bremsringdurchmesser und 35 mm Belagbreite — eine Mordsdimensionierung für eine 125er, die sich daraus erklärt, daß hier die Bremsen der 175er Doppelkolbenmaschine (natürlich auch eigene Fertigung) übernommen wurden.

Im Kasten unterhalb der Sitzbank, der als Ansaugeräuschkämpferraum dient, ist das großflächige Micronic-Filter untergebracht, außerdem das Werkzeug, und zudem ist da drin genügend Platz, falls — vielleicht in ihrer Deutschlandausführung im Hinblick auf die Blinkanlage — die Maschine mit Gleichrichter und Batterie geliefert werden muß. Die Auspuffanlage lag übrigens, entgegen den Prospektfotos und der in Köln gezeigten Maschine, bei unserem Exemplar auf der Kettenseite. Wir vergaßen, nach dem Grund zu fragen, normalerweise nimmt man lieber, aus optischen Gründen, die Auspuffanlage nicht auf die Antriebsseite.

Abweichend von der üblichen deutschen Ausführung liegt der verhältnismäßig kurze Kickstarter rechts, der Fußschalthebel, wie bei uns üblich, links. Bei einer so leichten Maschine, die man mühelos aus dem Sattel heraus tritt, erscheint diese Anordnung günstiger und auch logischer. Jedenfalls machte es nicht die geringsten Schwierigkeiten, den Motor (kalt wie warm) mit dem ersten oder zweiten Tritt in Gang zu setzen.

Mit dem 125er Motor setzt man bei Puch das fort, was man mit den Fünfzigern nach dem Krieg begonnen hat: die Übernahme des Einkolbenzweitaktmotors und die unvermeidliche Abkehr vom Doppelkolbenmotor. Zwar wird — auch im kommenden Jahr — die bewährte SGS 250 mit Einvergaser-Doppelkolbenmotor im Schalenrahmen (mit den auf der IFMA gezeigten, dem sportlichen Gesamtbild stark zugute kommenden Änderungen vor allem in der Tankform, am Vorderschutzblech, den offenen Feder-



Gewiß — eine weitgehend offenlaufende Kette gehört für viele Interessenten zum Bild der „sportlichen“ Maschine („Der zünftige Motorradfahrer will seine Kette laufen sehen“ — stand sogar mal im MOTORRAD!). Und natürlich hat man bei Puch recht, wenn man sagt, es sei immer noch besser, die Kette lediglich gegen den vom Reifen abgesprühten Dreck zu schützen als sie in einen „Schmutzfänger“ einzukapseln, in dem sie schneller kaputt wird als eine freilaufende; aber dennoch sollte die Europa-ausführung dieser in allem anderen so modernen Maschine auch eine richtige Kettenkapselung erhalten.

beinen u. a.) noch weitergebaut, sie findet vor allem in Amerika noch guten Absatz. Aber es bedarf keiner sehr weitgehenden Phantasie, um sich vorzustellen, daß in nicht allzu ferner Zeit der einzylindrigen 125er eine Verdoppelung zum 250er Parallel-Twin folgen wird. Und wenn man sich, wie man ja gerüchtweise schon seit einiger Zeit wußte, in Graz sicher auch noch mit anderen Entwicklungsmöglichkeiten von Motorradmotoren beschäftigt (schließlich ist man ja im Bau von Viertaktern dort nicht erst seit den Erfahrungen mit den Nachkriegs-Boxermotoren für den kleinen Wagen sattelfest) — ein Viertakter müßte, bei objektivem Abwägen, schon allerlei können, wenn er einer Zweitakt-Reihe so moderner Konzeption gegenüber überlegen sein wollte.

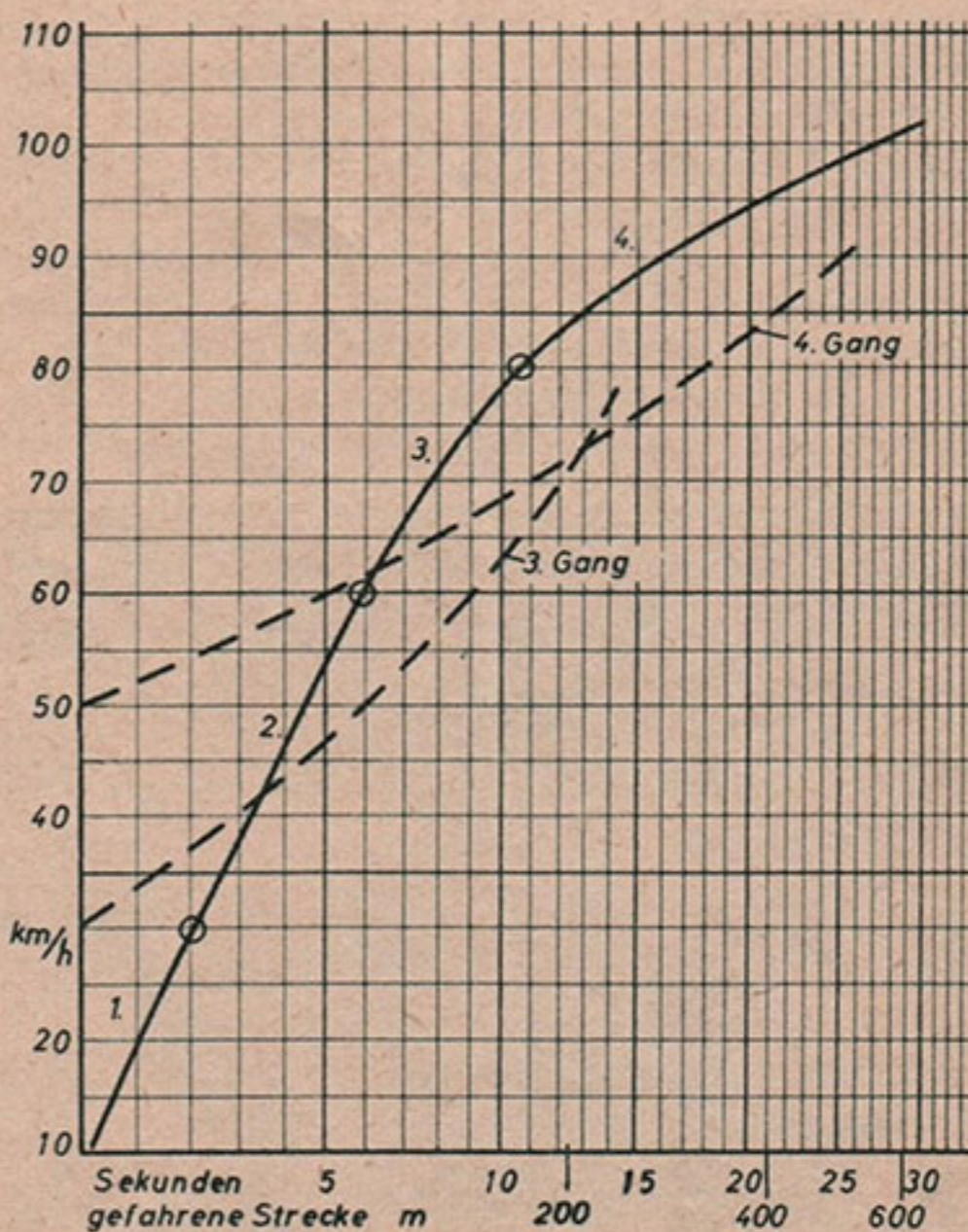
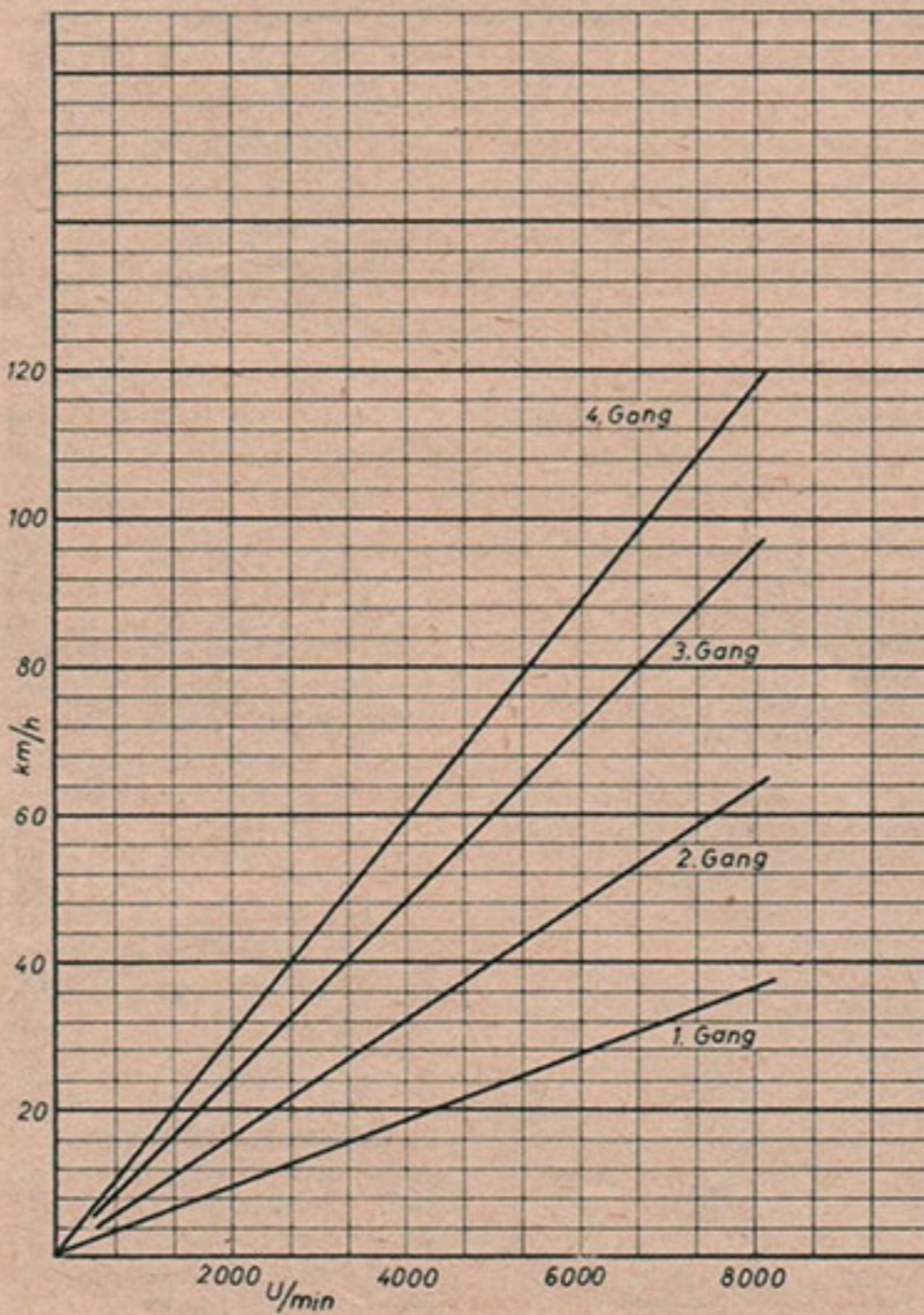
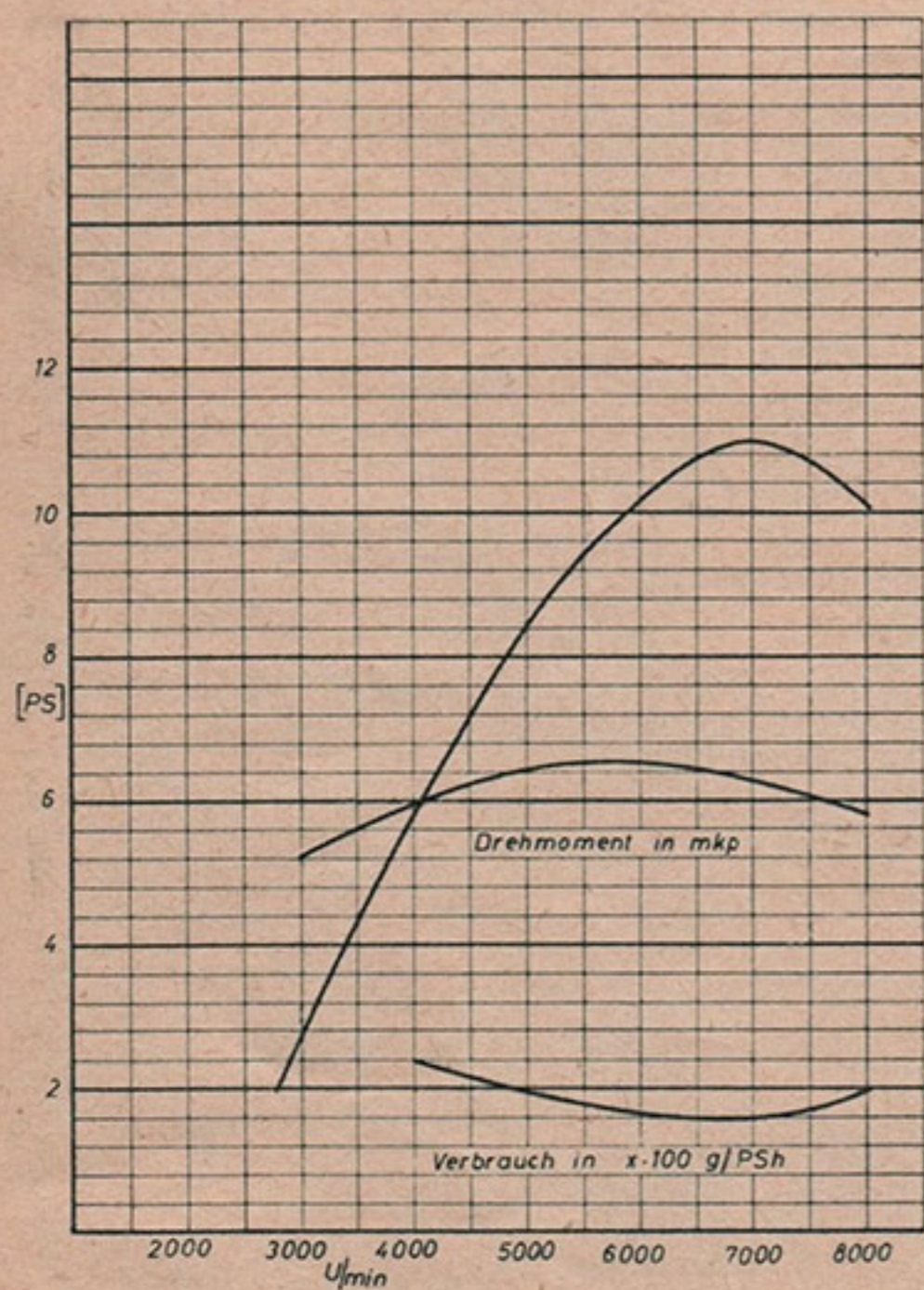
Aber das sind Gedanken, die schon zu weit in die Zukunft gehen. Jetzt hat man in Graz erst mal die 125er Zweitaktmaschine — und mit ihr ist ein Wurf gelungen, wie einst mit der S 4. Und wenn auch hier das Rückgrat der Fertigungsplanung für die nächsten Jahre der Amerikaabsatz sein wird — diese 125er Puch wird schnell Freunde in Österreich finden, sie wäre aber auch die geeignete Maschine, um bei uns in Deutschland einen neuen Liebhaberkreis für eine zukunftssträchtige Motorradkategorie aufzubauen. Wobei

(Schluß auf Seite 746)

Linkes Bild: Leistungs-, Drehmoment- und Verbrauchslinie des Puch M 125 in Serienausführung (für Sportzwecke geht, bei entsprechend höherer Drehzahl, die Leistungslinie noch weiter hinauf). Trotz des großen Vergasers sind bei 4000 U/min schon nahezu 6 PS vorhanden — und im Bereich von 4000 bis 7500 U/min liegt das Drehmoment über 1 mkg — die Erklärung, warum dieser Motor mit einem Vierganggetriebe auskommt.

Mittleres Bild: Bei Bereifung des Antriebsrades mit 3,00-17 ergibt sich ein dynamischer Reifenradius von 0,288 m. Ohne Schlupf gerechnet resultieren daraus in den einzelnen Gängen (bei einer Gesamtübersetzung von 23,364 — 13,479 — 8,986 — 7,189) für die unten angegebenen Motordrehzahlen die links seitlich ablesbaren theoretischen Geschwindigkeiten. Rechtes Bild: Die hier aufgezeichneten Beschleunigungskurven entstam-

men Werksmessungen — wir werden sie später an der erwarteten Serien-Testmaschine selbst nachmessen. Beim Durchschalten durch alle vier Gänge ist die mit einem Mann besetzte Maschine nach 27 sec auf 100 km/h — bereits nach 16 sec auf 90. Mißt man die Beschleunigung in den einzelnen Gängen, so ergeben sich erstaunliche Werte: im Zweiten z. B. von 30 auf 50 in 2,2 sec, im Dritten von 40 auf 80 in 10,5 sec. und von 50 auf 80 in 8 sec.



Neues und Gutes aus der Kleiderkiste

Belstaff-Trialon: Wende in der Motorrad-Bekleidung!

An der Küste und auf der Nordsee brauen sich so langsam die Herbststürme zusammen. Auf den Halligen heißt es bald wieder „Land unter“, und die christliche Seefahrt ist kein Honiglecken mehr. Dort draußen herrschen enorme Windgeschwindigkeiten, es gibt Nässe, die durch alle Ritzen und Nähte dringt, und selbst die Kojen auf den Fischdampfern sind tage- und wochenlang nicht trocken zu kriegen. Und Salzwasser frißt. Was sich dort draußen an Schutzkleidung bewährt, das ist gut. Da gibt es nicht dran zu rütteln.

Das Stoffmuster des neuen Nylon-Fahranzuges von Belstaff trug ein kleines Schildchen, das wohl kaum einer in Köln bei der IFMA beachtete. Da standen ein paar Zahlen und Buchstaben drauf, und zum Schluß das Wort „Navy“! Das bedeutet „Flotte“. Und es erzählte mir eine lange Geschichte. Nämlich die, daß dieser Stoff in diversen Schutzanzügen bei der englischen Flotte eingeführt und erprobt ist. Also salzwasserfest. Unbedingt wasserdicht. Leicht. Fast nicht zu zerreißen. Immun gegen Öle, Fette, Benzin. Feuer gibt es an Bord nur unter Deck, und dort zieht man das Zeug aus, kommt also nicht mit glühenden Metallteilen in Berührung. Funken aus der Piep auf der Brücke oder von der Zigarette am Ruder fliegen im Sturm weg. Also braucht man keine Angst zu haben, daß das Zeugs irgendwo anfängt zu schmelzen.

Und nun zu uns Motorradfahrern: wenn man sich mit 100 km/h in Sturm und Regen durch die Gegend bewegt, trifft man auf die gleichen Bedingungen, die Käptn Brass bei Schlechtwetter über der Doggerbank vorfindet. Vielleicht ist der Winddruck, der Wasserdruck noch ein wenig größer bei unserer sausenden Fahrt. Vielleicht muß unser Zeug sogar noch ein bißchen stabiler und dichter sein. Außerdem muß es wärmen und darf bei keiner Bewegung stören, man will nicht darunter schwitzen(!) und es soll auch leicht sein —! Und, und, und . . .

Wir haben uns sofort den neuen Motorradfahrer-Anzug von Belstaff besorgt und ihn auf der Guzzi V 7, der Sechsgang-Suzuki, auf unserer BMW und anderen Motorrädern etwa 4000 km spazierengefahren. Bei den letzten warmen Tagen, bei schlechtem Wetter mit Regen und Nebel, in den ersten kalten Tagen im Oktober. Wir haben uns auch einmal richtig eingedreht im Gelände. Fettige und schwarze Hinterradketten, überlau-

1. Die Farbe ist das Dunkelblau der Marine. Bei dem Stoff handelt es sich um ein Nylongewebe. Der Schnitt wie bei fast allen englischen Fahranzügen.

2. Zwischen Außenstoff und abgestepptem Futter eine spezielle Wärmeisolation aus faserigem Kunststoff.

3. Die Hosenbeine sind für normale Stiefelschäfte und untergezogene Gummistiefel etwas eng. Aber sie sitzen auf diese Weise fest.

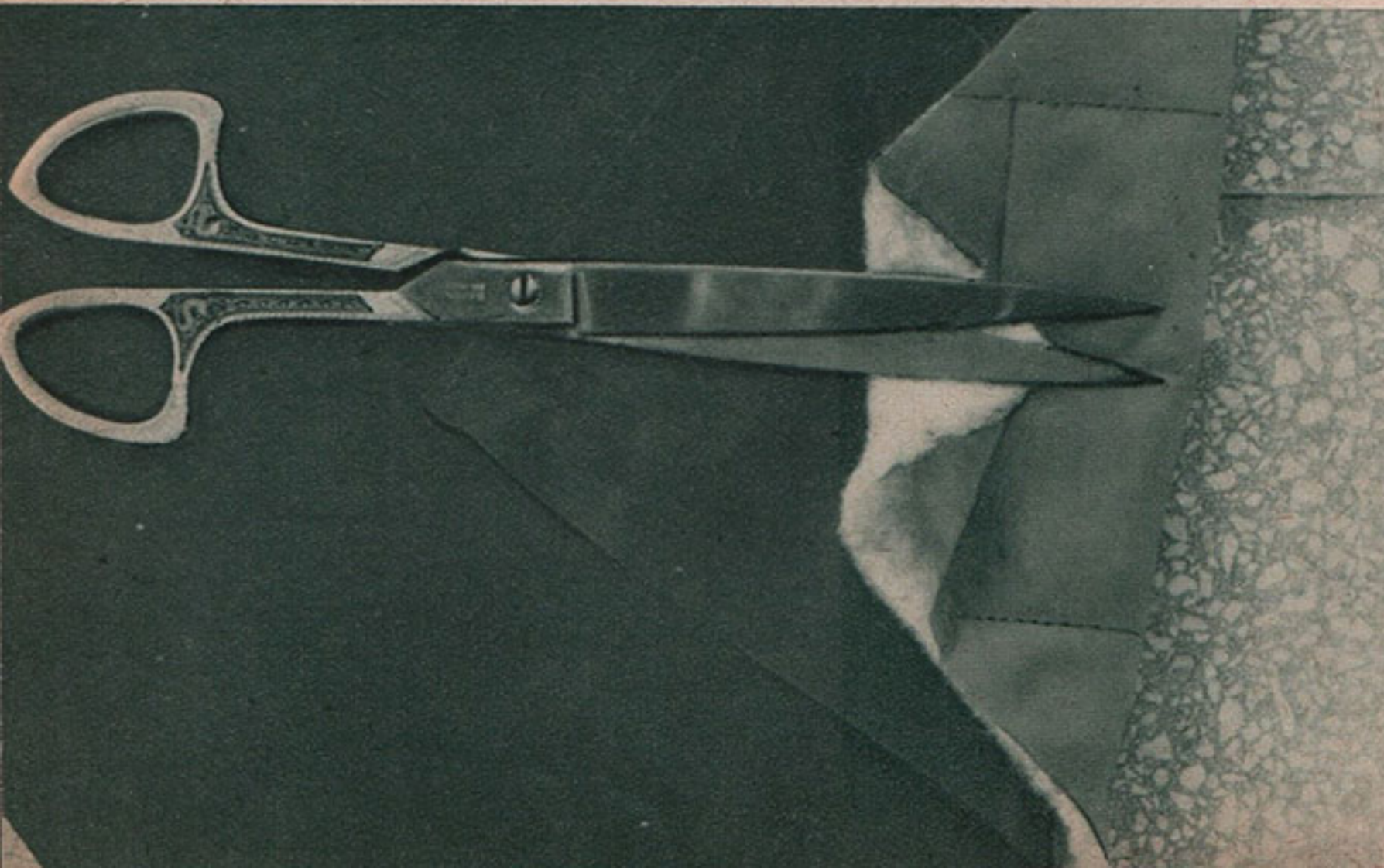
4. Die Taschen haben eine doppelte, wasserdichte Überlappung.

fende Vergaser, mit den Ärmeln in verölten Motoren — Staub und Wasser, alles nahm an der Begegnung teil. Der tägliche Brötchenweg mit öfterem Anziehen und Auspolken, längere Strecken und richtige Reisen. Dann am Nürburgring schnelle Runden, dazwischen Marschübungen im Gelände bei Trial-Veranstaltungen, dazu stundenlanges Tragen im Gummiboot vor interessanten Außenbordmotoren bei nicht gerade spiegelglattem Wasser, bei einem Jagdvergnügen im dichten Unterholz voller piekender Äste, Dornen, Gestrüpp. Meine Meinung: mit diesem Anzug ist die Zeit der schwereren, steiferen, getränkten und riechenden Fahranzüge vorüber.

Der mit Polyurethan-Lack (sogenannter Desmodur-Desmophenlack) behandelte Nylonstoff in dunkelblauer Marinefarbe mit rotem Futter ist um vieles leichter, als die meisten Motorrad-Schutzjacken, die wir kennen. Die Nähte sind wasserdicht, die Druckknöpfe lassen an den Durchbruchstellen durch den Stoff kein Wasser durch. Das durch einen roten Futterstoff aus gleichem Material bedeckte und abgesteppte faserige Wärmefutter ist wie Watte so leicht und erstaunlich warm. Das Tragen der Jacke fühlt man kaum. Der Stoff wirkt immer irgendwie „sauber“, man kann sich überall hinsetzen, ohne einen Fettfleck zu hinterlassen. Die Hose aus dem gleichen Material mit der gleichen Fütterung ist gut zu tragen beim Gehen und kneift nicht beim Sitzen in den Kniekehlen. Vom heißen Auspuffrohr sollte man sich fernhalten.



Der sehr leichte Stoff, der sich nicht sperrt und der keineswegs steif ist, begünstigt das Überziehen der Hose und das Anziehen der Jacke. Man rutscht auch mit dickem Pullover glatt durch das Futter, Kraftanwendung, starkes Ziehen, Schulterverrenkungen sind nicht nötig. Die Hose braucht keine Extraträger — sie sitzt fest auf dem, was man darunter trägt. Zwei Schnallen sorgen an den Seiten für richtigen Paßsitz. Vorn und hinten ist sie völlig geschlossen, aber im Fall der Fälle ist sie ebenso leicht zu lupfen wie anzuziehen. Nur um die Unterschenkel herum ist sie eng. Man kommt mit Knobelbechern 08/15 kaum durch, mit normalen Schaftstiefeln geht es aber schon gut. Beim Zusammenknöpfen der Hosenbeine über den Stiefelschäften muß man etwas ziehen — es paßt gerade noch. Bei engeren „Renn“-Stiefeln ist der Sitz richtig. Meiner Meinung nach sollte man den Durchschlupf etwas größer gestalten, damit auch noch überzogene Gummistiefel Platz haben.



5. Die Jacke wird durch einen starken Reißverschluß geschlossen. Darüber faßt eine weite Überlappung durch Druckknöpfe gesichert. Das gesteppte Innenfutter ist rot.

6. Die Hose wird seitlich geschlossen. Ein starker Reißverschluß und Schnallen.

7. Dies ist die zweite Jackenform, die sehr sportlich wirkt. Geeignet für den Passagier im Seitenwagen und für Leute, die auch als Motorradfahrer gern „zivil“ gehen.



Die Fütterung der Hose geht bis kurz unter die Kniebeuge. Ab dort bis ganz unten fehlt sie, damit die schmutzigen Stiefelschäfte sich nicht reiben.

Die Jacke ist wie der Belstaff-Anzug „Trialmaster“ geschnitten. Also fast Schnitt-Norm der englischen Fahranzüge. Die haben sich wirklich bewährt. Nur hätte man doch gleich Nägel mit Köppen machen können und den Kragen ebenso dicht ausbilden sollen etwa in der Form, wie wir das von dem früheren Marquardt-Mantel her kennen. Also mit steifem Aufstellkragen, großer Überlappung und festem und dichtem Schluß. Man muß also wie von jeher ein Handtuch um den Hals wickeln (übrigens eine Art Motorradfahrer-„National“tracht der Lords auf der grünen Insel), den Kragen drüber fest zuknöpfen und mit der Schnalle schließen.

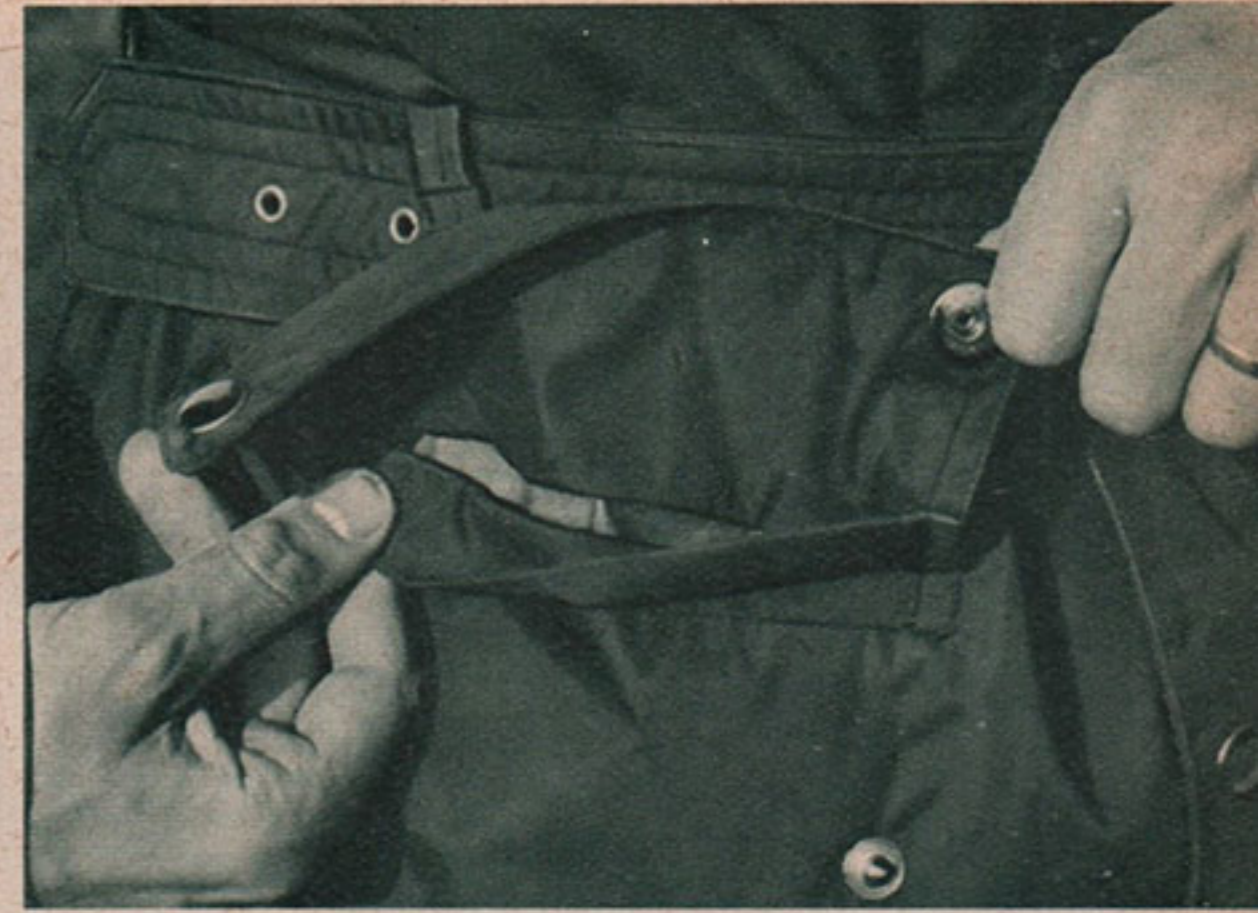
Der Reißverschluß der Jacke ist in seiner Art vom Typ Superstark. Das ist ein großer Vorteil; immer wieder erleben wir es, daß an Motorradfahrer-Bekleidungen unterentwickelte Reißverschlüsse angestichelt werden. Er geht leicht und ohne Komplikationen, das Einfädeln kann man mit Handschuhen bewerkstelligen. Über den Verschluß greift eine lange Überlappung, deren Kante mit starken Druckknöpfen gehalten wird. So ist der Laden vorn am Bug gegen die Windrichtung hin vollkommen dicht. Da kam auch bei 300 km Regenfahrt keine Feuchtigkeit durch. Die Ärmel sind durch einen zweifach einstellbaren Druckknopfverschluß an den Handgelenken verschlossen. Einen extra eingebauten Windschutz gibt es im Inneren der Ärmel nicht, denn das Futter liegt so dicht an, daß bei Übergreifen der Handschuhstulpen kaum Zugluft durchdringen kann. Wenn man die Jacke angezogen und den Gürtel geschlossen hat, dann empfiehlt es sich, die Leine am unteren Jackenrand zuzuziehen und zu verknoten. So wölbt sich der Jackenrand nicht hoch und es kommt keine Zugluft und keine kriechende Feuchtigkeit nach oben. Vor allem bleibt dadurch die Rücken- und Nierenpartie warm.

Die Taschenklappen haben einen sehr großen eingearbeiteten Überfall, so daß man darin auch wichtige Papiere aufbewahren kann, ohne daß diese naß werden. Außerdem gibt es vier vollwertige, große Taschen. Natürlich haben wir diese auch strapaziert, indem wir tagelang darin Kerzenschlüssel, Ersatz-Unterbrecher, Zündkerzen, Schraubenzieher, 10er und 14er Maulschlüssel herumgetragen haben. Sie beulten sich zwar aus, aber der Stoff glättete sich wieder. Keine Beulen blieben zurück. Keine Naht riß oder platzte, keine Feuchtigkeit drang durch.

Neben dem wirklich geringen Gewicht, dem leichten und angenehmen Tragen erfreute uns noch etwas: das Säubern! Voll mit Lehm — trocken

lassen, Bürste her, abbürsten, fertig. Und wenn Spuren zurückblieben, dann wurden diese mit etwas Wasser und Seife abgespült oder feucht abgeburstet. Kein Schmierkram im Wasserbecken, kein nachträgliches Imprägnieren unter entsprechender Geruchbildung und Fett-Pfoten — ganz kultiviert und leicht. Danach sah der Anzug aus wie neu. Man sieht ihm auch jetzt noch keine „Alterung“ an, und ich kann mich kaum von der Jacke trennen, die ich sogar wegen ihres netten Schnittes, ihrer Wärme (!), ihres immer sauberen Aussehens auch dort trage, wo ich nicht gerade mit der Maschine aufkreuze.

Flutterfest ist die Jacke mit Gürtel, verschlossenen Ärmeln, verschlossenem Kragen, gebundener Jacken-Unterkante bis etwa 120 km/h. Darüber beginnt sie ein wenig zu zittern, ab 140 km/h flattern die Ärmel natürlich mehr. Der Stoff ist aber reißfest, und es gab keine Schäden.



Neuer Elefantenboy

④

In diesen Tagen kam wieder das Gespräch in Gang „Wohin mit den Klamotten?“ — Jetzt muß man schon mal etwas mehr an der Solomaschine unterbringen können. Gummistiefel, Überziehhose, Jacke, Schal usw. Gleich fiel der Begriff „Elefantenboy“.

Was das ist? — Das ist ein besonders großräumiger und stabiler Tankrucksack, den die Firma Ernst Harr in Rohrdorf bei Nagold/Schwarzwald herstellt. Wir sollten über dieses gute Stück wieder einmal sprechen, insbesondere jetzt wieder, weil man inzwischen ein Modell entwickelte, das auch auf Motorrädertanks paßt, die eine besonders steile und schmale Wölbung besitzen. Zum Beispiel Honda CB 450, andere japanische Maschinen und italienische Marken.

Das Unterteil aus sehr starkem Rindleder legt sich rund um die Wölbung, für den Tankverschluß ist eine durch feines Leder verschlossene sehr große Öffnung gelassen, die die Belüftung des Verschlusses nicht beeinträchtigt (!). Auf diesem Unterteil ist durch einen Rundum-Reißverschluß ein Tanktaschenaufsatz befestigt, den man bei Nichtgebrauch flach zusammenlegen kann.

Dieser Aufsatz bietet unglaublich viel Platz und läßt sich auch mit sperrigem Gepäck leicht füllen, da seine beiden durch einen Reißverschluß verbundenen Hälften vollkommen nach den Seiten aufklappbar sind. Die Tasche ist aus wasserdichtem einseitig beschichtetem Gummistoff, die Nähte sind ebenfalls wasserdicht. Eine faltbare Klappe sorgt für Schutz von oben.

(Schluß auf Seite 744)

⑦



⑤

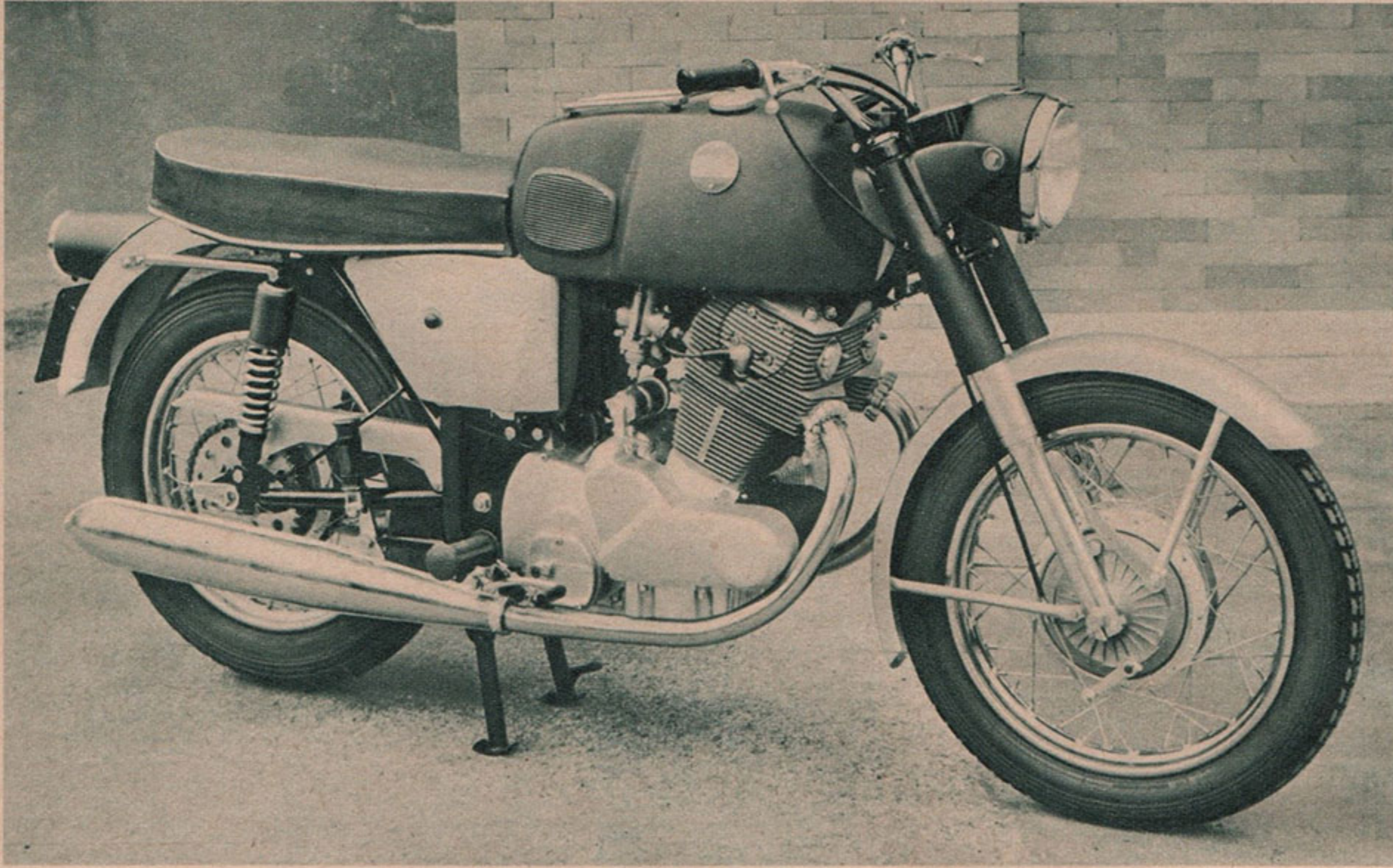
Belstaff hat wohl daran gedacht, daß man als Motorradfahrer auch in einem Motorradfahrer-Anzug nach 400 km Fahrt noch „sauber“ und „angezogen“ auf seine Umwelt wirken soll. Glänzend ist dieses Problem gelöst!

Dieser Richtung entstammt auch die zweite Jackenform, Typenname „Aqualon“. Wer noch ziviler und eleganter wirken möchte, der wird sie vielleicht noch mehr mögen. Sie wäre auch etwas für unsere Freunde in den offenen Autos — vor allem aber für unsere Frauen und die edlen Sozias in den Seitenwagen! Eine Kurzbeschreibung: Kragen aufstellbar (aber nicht völlig wassersicher verschließbar), sehr weite Überlappung des Reißverschlusses in der Mitte vorn, lang herunterreichender Jackenrand (schützt auch beim sehr gebeugten Sitzen noch immer den Rücken und die Nieren!), an den Außenseiten durch Schnallen einstellbarer Sitz, Reißverschlüsse an den Ärmeln, warmes Futter ausreichend herumlangend in Rot, starke Druckknöpfe, starker Reißverschluß, Entlüftung unter den Ärmeln, sehr geringes Gewicht. Da ein Gürtel fehlt, flattert diese Jacke sehr stark beim Solofahren — es bleibt also ein elegantes, warmes Stück für den Seitenwagen.

Zur Zeit ist dieser Anzug mit den beiden Jackenformen noch nicht in der Bundesrepublik lieferbar, aber eines wissen wir: wenn der zum Jahreswechsel auf dem deutschen Markt erscheint, wird er vielleicht manches gute, alte Bekleidungsstück bei den Motorradfahrern entthronen. Ich sehe auch schon die Sportfahrer begehrlche Blicke schmeißen! Sein vermutlicher Preis dürfte bei DM 180.— liegen.

⑥





Neue Honda?

Nein!

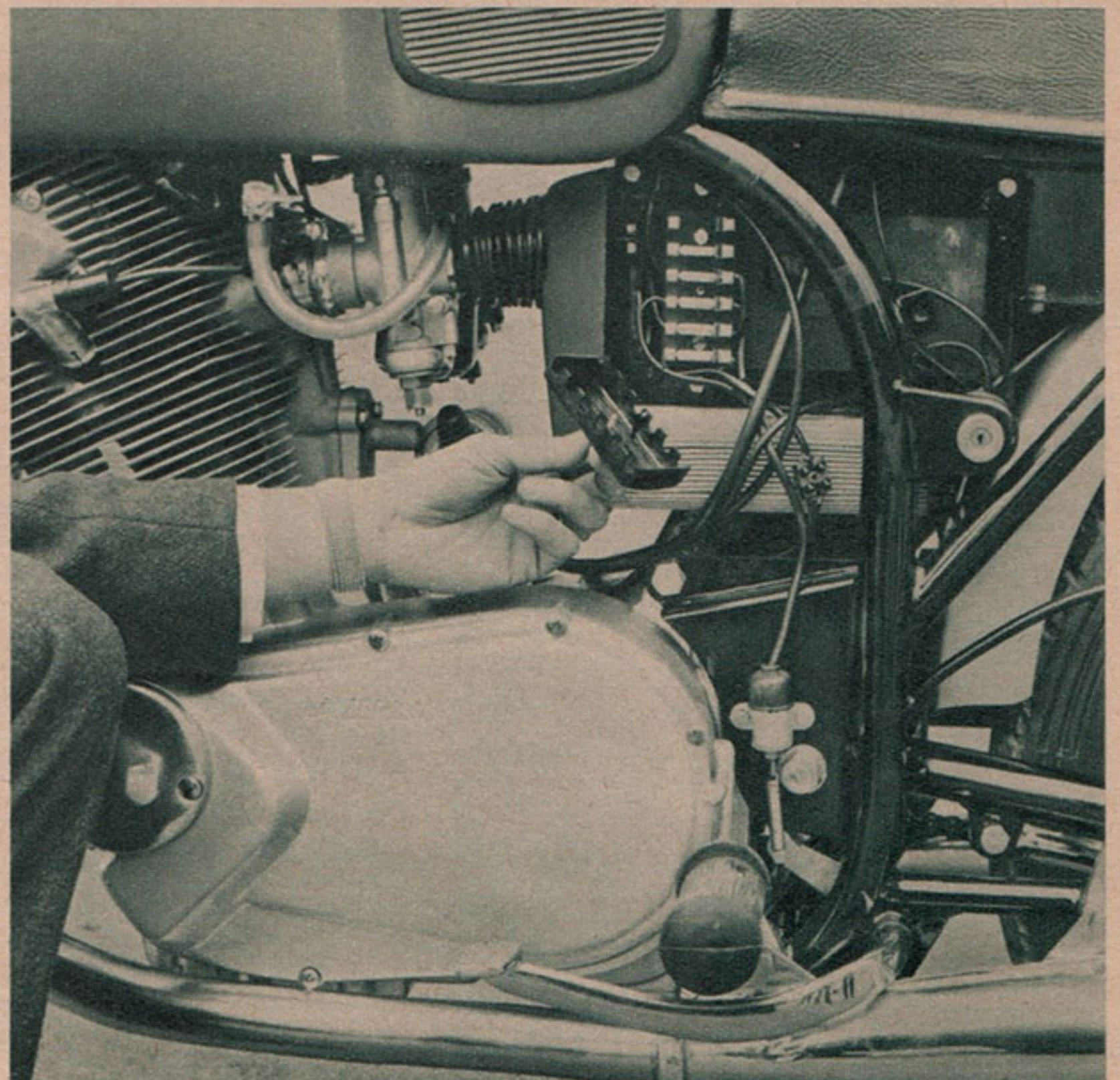
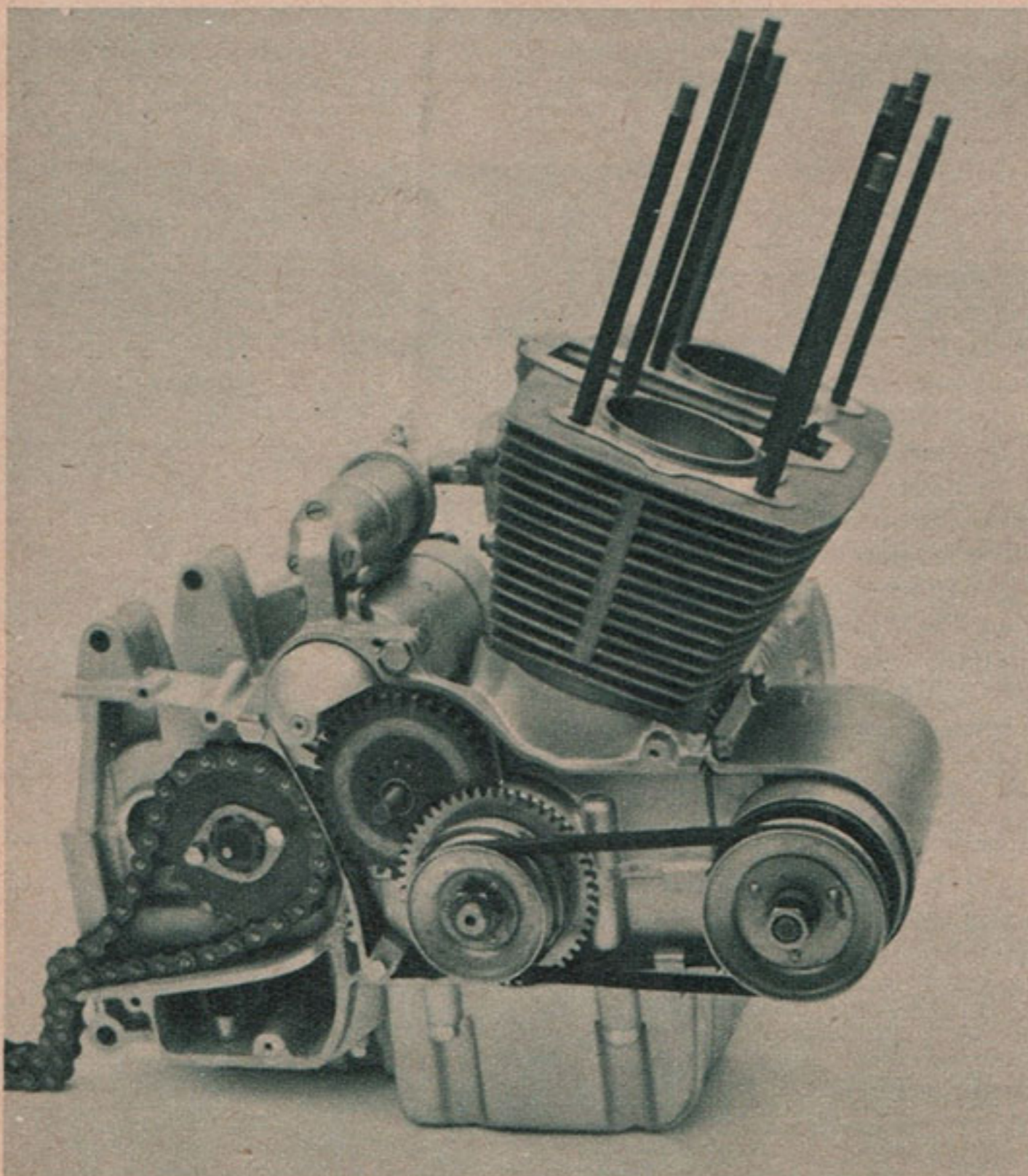
Aus Italien:

Nach der V7 von Moto Guzzi mit 700 ccm (über die demnächst ein ausführlicher Testbericht erscheinen wird. D. Red.) und der 600er Vierzylindermaschine von M.V. Agusta kommt nun die Ankündigung eines weiteren schweren Brockens: eines 650 ccm Parallel-Twins von Laverda.

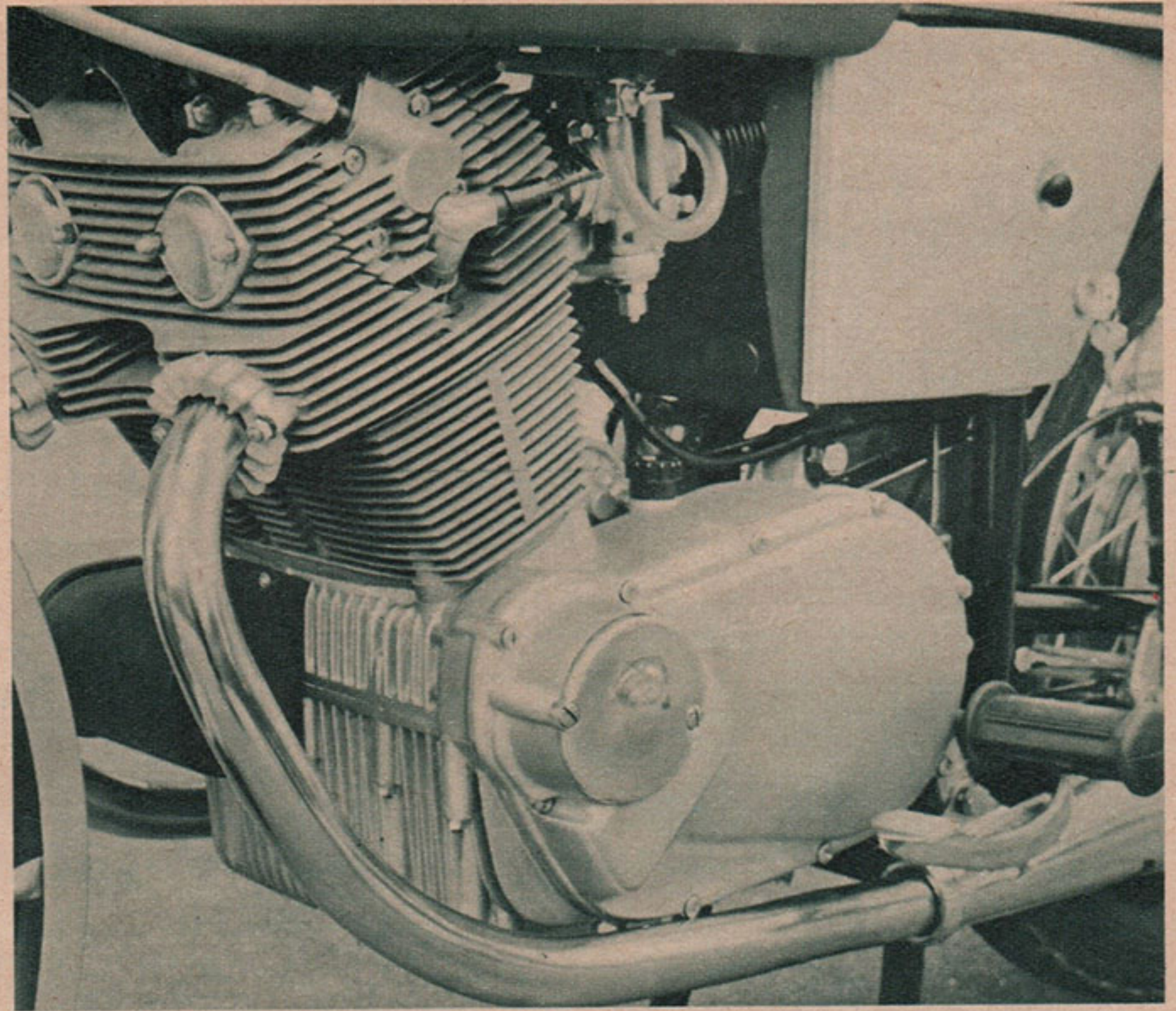
Die Herstellerfirma hat ihren Sitz in Breganze, in der Nähe von Vicenza in Norditalien und beschäftigt sich seit dem Ende des zweiten Weltkrieges mit der Fertigung von leichten Motorrädern, zu denen auch ein recht nett ausgefallener Viertakt-Twin mit 200 ccm gehörte und — auf der letztjährigen Motorradausstellung in Mailand vorgestellt — ein 125er Viertakter mit liegendem Zylinder. Der jetzt herausgebrachte 650er ist mit einer obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle ausgerüstet sowie mit elektrischem Starter, hat eine Maximalleistung von 52 PS bei 6500 U/min, Fünfganggetriebe und ist für eine Spitzengeschwindigkeit von 190 km/h gut. Die Maschine ist nicht zuletzt auf hohe Lebensdauer gebaut — 100 000 km bis zur Generalüberholung sollen drin sein (?). Der Motor kann (speziell für das Amerikageschäft) mit 800 ccm, andererseits aber auch für Rennsportbegeisterte mit 500 ccm Hubraum geliefert werden. Nach aus-

giebiger Erprobung sollen die ersten Lieferungen im Sommer 1967 erfolgen. Der Preis der Maschine soll in Italien knapp unter 600 000 Lire, d. h. ca. DM 3850.—, betragen.

Die aus Leichtmetall gegossenen Zylinder (mit eingezogener Gußbuchse) stehen nicht einzeln, sondern bilden einen gemeinsamen Block, der sehr reichlich verrippt und bei dem auch für eine ausreichende Kühlung zwischen den Zylindern gesorgt ist, wo in dem Gehäuse für die Steuerkette kühlen- des Öl vom Ventilraum nach unten läuft. Zur Verbesserung der Anströmung und zur Verminderung der Gesamthöhe sind die Zylinder leicht nach vorn geneigt. Auch die beiden Zylinderköpfe bilden ein gemeinsames Gußstück, die Rippen sind so angeordnet, daß die Kühlluft insbesondere die Außenwände der Brennräume, aber auch die Kerzen beaufschlagt. Die Ventile sitzen unter einem Winkel von 32° (Einlaß) bzw. 37° (Auslaß) im Kopf. Das Gemisch liefern zwei Vergaser mit gemeinsamer Schwimmerkammer und je 26 mm Durchlaß, die sich die Ansaugluft aus einer großen „Beruhigungskammer“ holen, in der auch das großflächige Papierfilter untergebracht ist.



Laverda 650



Die obenliegende Nockenwelle wird durch eine Duplexkette von der Kurbelwelle angetrieben, die mit einem automatischen Kettenspanner ausgerüstet ist, welcher hinter den Zylindern liegt. Bohrung und Hub des 650er Motors betragen 75 und 74 mm (325 ccm pro Zylinder), das Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1.

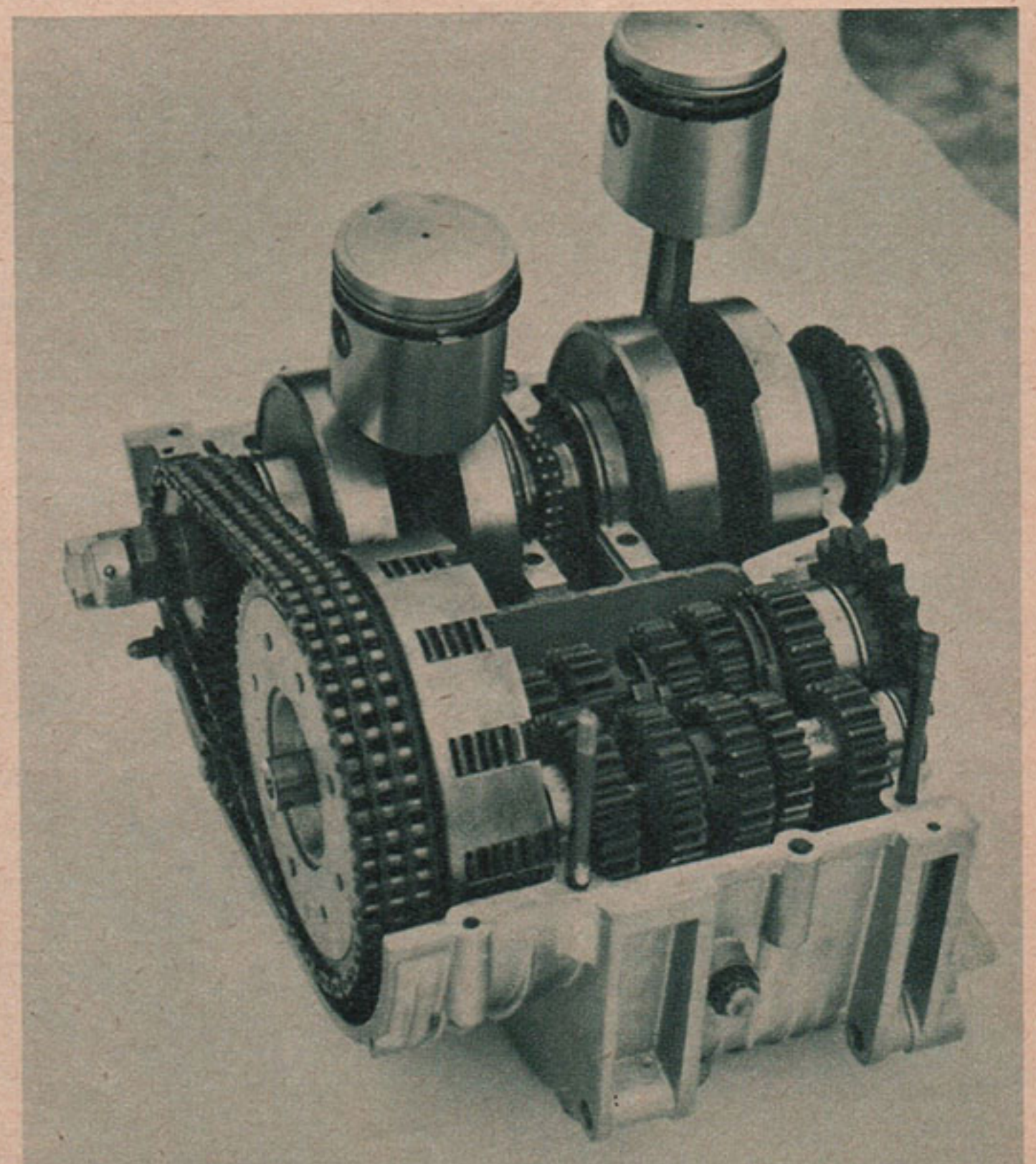
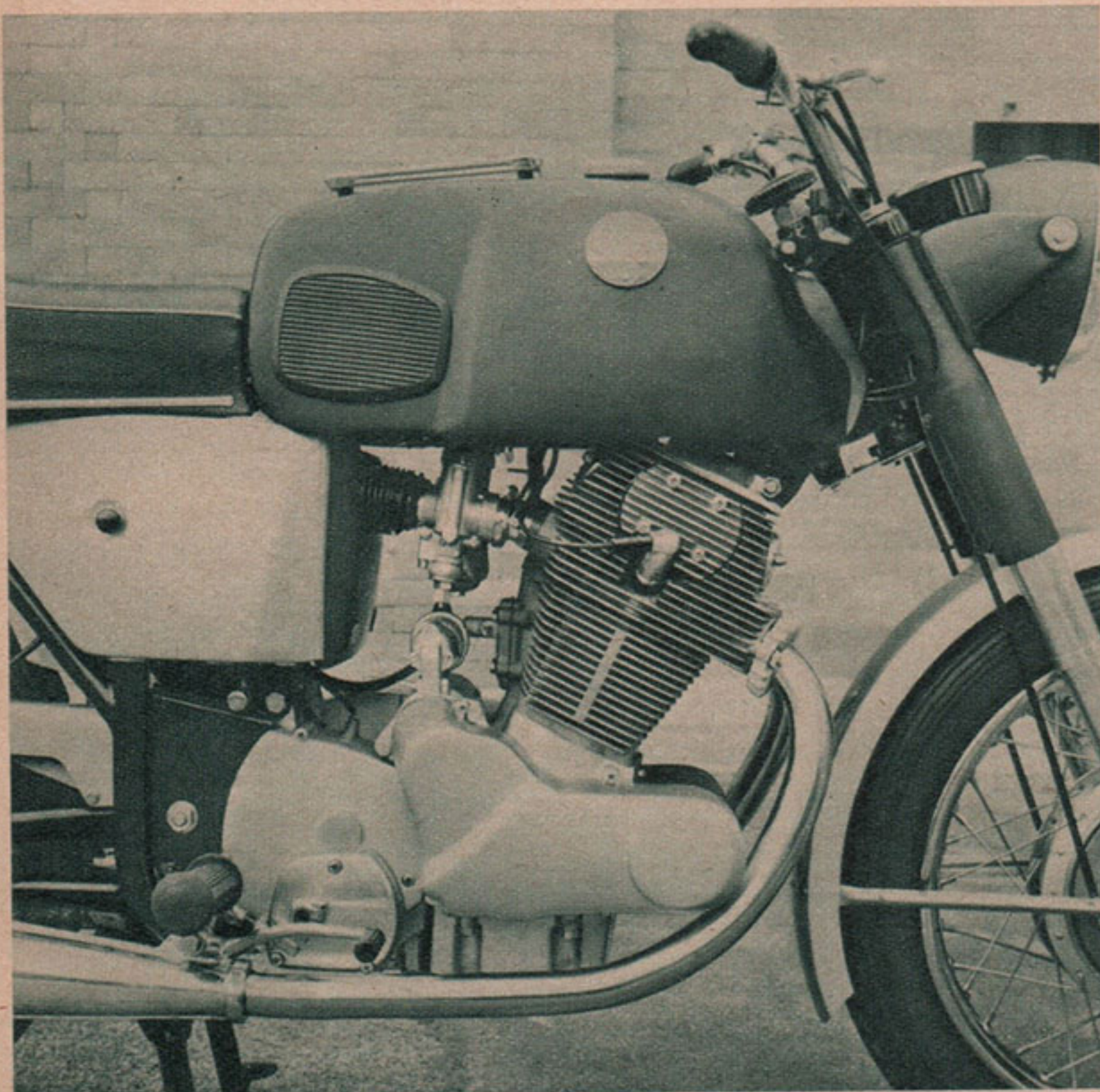
Die Kurbelwelle hat zwei mittlere Lager, zwischen denen das Nockenwellen-Antriebskettenrad untergebracht ist. Entsprechend der modernen Bautendenz bei Viertakt-Parallelzweins sind die Kurbelkröpfungen um 180° versetzt, was einen besseren Massenausgleich, geringere Vibrationen und im Endeffekt auch höhere Leistung bedeutet.

Links auf der Kurbelwelle sitzt das Antriebskettenrad des Primärtriebs (der mit einer Triplex-Kette arbeitet, für die ein von Hand regulierbarer Kettenspanner vorgesehen ist). Von der Kurbelwelle wird auch das Zahnrad angetrieben, das zur Steuerung des Doppelunterbrechers dient. Die Zahnradölpumpe sitzt im Kurbelgehäuse, das ein Fassungsvermögen von 3 Litern aufweist und das horizontal geteilt ist. Im Sumpf ist ein Dreifach-Metallgaze-Filter eingebaut.

An der rechten Seite der Kurbelwelle sind die Zahnräder angeordnet, die mit einem Übersetzungsverhältnis von 12:1 die Verbindung zum Anlaßmotor herstellen, der parallel zur Kurbelwelle hinter den Zylindern plaziert ist. An dieser Seite befindet sich außerdem der Keilriemenantrieb der 180 W-Lichtmaschine, und rechts ist auch das Kettenritzel des Sekundärtriebs zu finden. Unter dem Tank liegen die beiden Hochspannungsspulen der Zündung, während die 24 Ah-Batterie für die 12 V-Bordelektrik unterhalb der (leicht abnehmbaren) Sitzbank ihren Platz erhielt.

Der Rahmen ist ein unten offener Duplex-Rahmen, der Triebwerksblock schließt ihn und ist somit mittragend, wie bei den Hondas (*nicht nur bei diesem Detail kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Honda bei dieser italienischen Konstruktion erfolgreich Pate gestanden hat!* D.Red.).

Bereifung vorn 3.50—18, hinten 4.00—18. Die Vorderradbremse hat vier Bremsbacken, zwei an jeder Seite der Duplex-Trommel. Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt 200 kg, man hofft aber beim Hersteller, es in der Serie noch etwas senken zu können.
Carlo Perelli





Deutsche
Trialmeisterschaft 1966/67
3. und 4. Lauf

Trial
Lüneburg
und
Hellkuhlen-
Bergtrial



①

In den Bergen blieb der erste Schnee liegen, und bis hinauf ins Hannoversche fegten Windböen den Schneematsch vor sich her. Das würde eine Freude werden in der Lüneburger Heide! — Jedoch am Morgen des Lüneburger Trials kam die Sonne aus dem Dunst, taute das Glatteis auf und verwandelte die Heide in eine bunte Waldlandschaft. Es fehlte also nicht am guten Wetter, es fehlte nicht an einer eingespielten Mannschaft, die den Spaß in Gang setzte, es fehlte nicht an einem ausgezeichneten Streckenplan, es fehlte nicht an Sektionen usw. Es fehlte eigentlich an nichts. Aus dem Kreis der deutschen Trialfahrer, die an den Meisterschaftsläufen regelmäßig seit Jahren teilnehmen, fehlte fast auch niemand — 44 waren da. Das Familienfest konnte beginnen. Aussichten auf den Sieg? Na, wer wohl? Ist das eine Preisfrage? Ist da vielleicht Spannung? Den Mannschaftspreis würde fast konkurrenzlos wie immer das Haus Zündapp holen, die Klassensieger würden Brandl, Sengfelder und Franke heißen. Würde es sonst irgendetwas zu berichten geben, was das Geschehen dramatisch gestaltet? Mitnichten. „Schreib doch ab, was du letztes Jahr geschrieben hast. Wird schon stimmen!“ meinte einer und versuchte damit eine gewisse Eintönigkeit zum Ausdruck zu bringen, die dem deutschen Trialsport bei der Meisterschaft anzuhaften scheint.

Wir hatten auch ein etwas größeres Fahrerfeld vor allem mit neuen Gesichtern und neuer Konkurrenz erwartet, aber von den Königen des ng-Trials, der nichtgenehmigungspflichtigen Trialwettbewerbe, die man ohne OMK-Ausweis bestreiten kann, ohne daß eine Maschine zugelassen sein und der StVZO entsprechen muß, hatte offenbar kaum ein großer Teil den Mut, zu zeigen, was er dort gelernt hatte, um sich mit den „Alt-Trialmeistern“ zu messen. So blieb der

Ringelkranz auf den ersten Blick das gleiche wie in den Jahren zuvor, und nur wer die Feinheiten dieses großartigen Sportes kennt, kam auf seine Kosten an den Sektionen. Es ist scheinbar so, daß in Deutschland nur der Sport auf ein breites Interesse stößt, bei dem Teilnahme, Betreuen und Zusehen keine besonderen Fähigkeiten des Körpers und des Geistes voraussetzen und wo Musike und Hurra ist. Womit wir die Frage in naher Zukunft zu stellen haben, ob der deutsche Trialsport infolge des Desinteresses größerer Kreise und verantwortlicher Sportbetreuer und -mäzene am Stock geht oder nicht. Oder ob er bei uns und der Mentalität deutschen Sportes gar nicht anders sein kann.

In Lüneburg ist nicht nur der Sand zu Hause. Neben den Heideflächen, den Sandhügeln, den Kiefernbeständen gibt es natürlich Laubwald und Morast, Wasserläufe und weichen Boden. Und es gibt sogar Steine und Geröll. In den Wassern an der Bundesstraße 4. Dort soll auch Gustav Franke einen Fuß gesetzt haben. Zehn Sektionen waren es pro Runde, drei Runden mußten gefahren werden. Start und Ziel war wie im letzten Jahr einige Kilometer westlich in den Wäldern von Lüneburg im Gasthof Böhmsholz. Der Rundkurs lag zwischen Böhmsholz, Oedeme, Häcklingen und Heiligenthal. Zum Schwierigkeitsgrad der einzelnen Sektionen ist zu sagen, daß sie weder zu leicht noch zu schwer für diejenigen erschienen, die um die Deutsche Meisterschaft konkurrieren. Man sollte überhaupt das Problem „zu schwer“ bei einem Wettbewerb, der um die Deutsche Meisterschaft gefahren wird, stets nach dem Können der Spitzenfahrer betrachten. Denn dort geht es darum, unterschiedliche Leistungen festzustellen. Wer als Nachwuchsmann bei einem Meisterschaftslauf von zu großer Schwierigkeit spricht,

der wußte wahrscheinlich nicht, daß Meisterschaftsläufe für Meister ausgerichtet werden. Natürlich kann man des Guten zu viel tun. Das ist dann der Fall, wenn das Fahrenkönnen in Artistenkönnen gipfelt und man dieses Artistentum als Grundlage nimmt. Sport und Artistik sind denn doch noch Unterschiede.

Es ist im übrigen klar zu sehen, daß von Jahr zu Jahr das Können unserer Spitzenfahrer steigt. Was Gustav Franke vor zwei Jahren noch mit „0“ fuhr, das machen heute zum Teil schon Ausweisleute wie Lechner, Kornfeld usw.

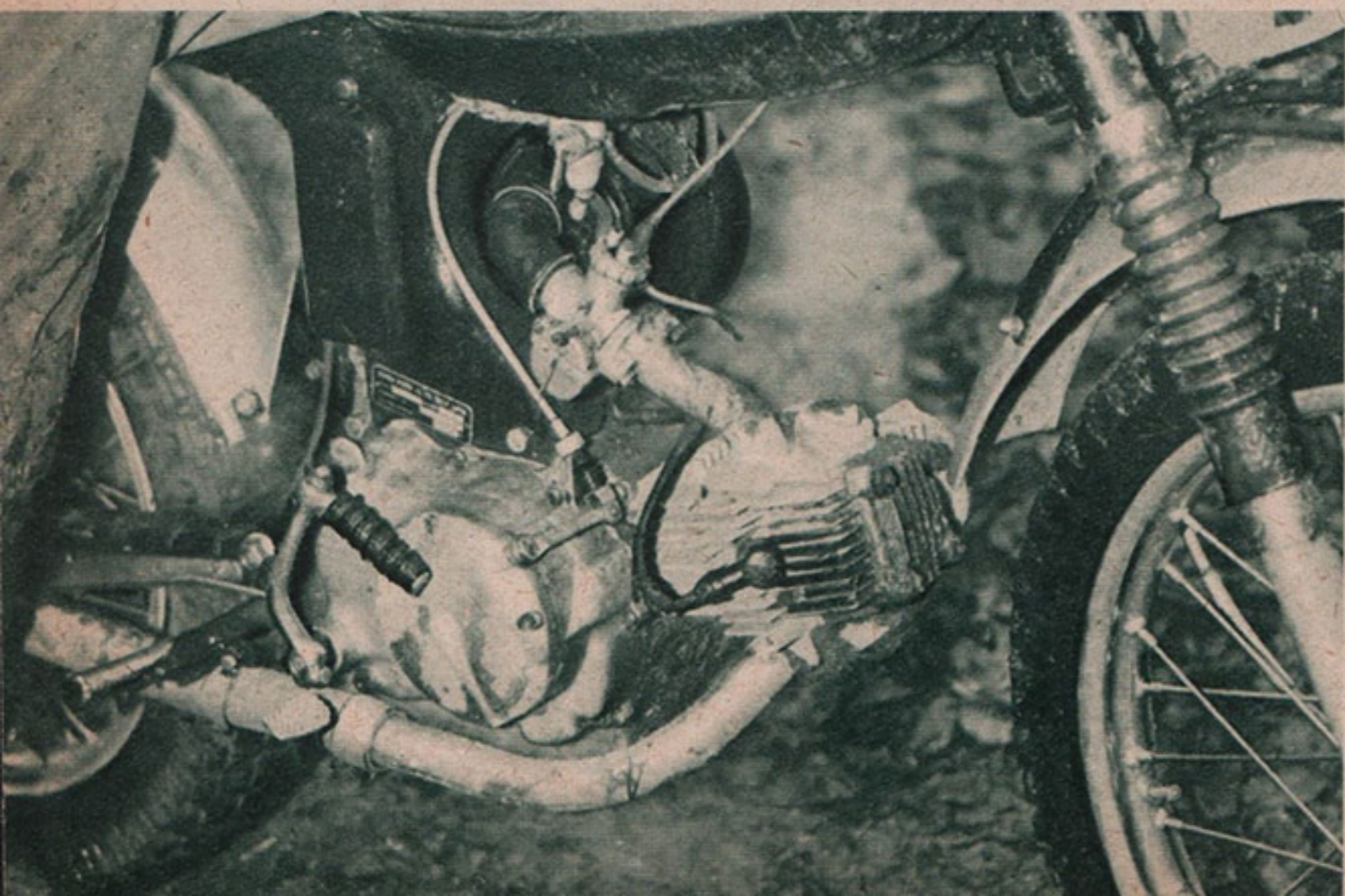
Und dieses Ansteigen des Niveaus sollte sich m. E. noch ein wenig mehr bei internationalen Trials zeigen. Ich bin davon überzeugt, daß Franke, Sengfelder, Brandl — um einige zu nennen — sogar in der englischen Spitzenklasse mitmischen würden, hätten sie Zeit und Gelegenheit, drüben ausführlich zu fahren, sich auf englische Gewohnheiten und englische Trials speziell einzustellen. Aber das sind Träume.

In Lüneburg dominierte in der kleinen Klasse bis 100 ccm Andreas Brandl, dessen Rundergebnisse 3/3/8 waren. Zusammen 14 Punkte. An zweiter Stelle lag Ludwig Terne, Grainau, mit 8/4/11 = 23 Punkte. In der mittleren Klasse bis 200 ccm wurde F. Brandl aus Naring der beste Fahrer mit 6/6/2 = 14 Punkten, ziemlich dicht gefolgt von Siegfried Gienger mit 6/4/6 = 16 Punkten. Günter Sengfelder wurde mit 28 Punkten Dritter. In der „großen“ Klasse über 200 ccm holte sich Gustav Franke den Sieg mit 3/5/5 = 13 Punkten. Damit war er außerdem Tagesbesten. Zweiter war Hans Cramer mit 7/5/10 = 22 Punkten.

Man könnte vielleicht eine große Rechnerei hinsichtlich des Punktdurchschnittes anstellen für die einzelnen Klassen, um den Schwierigkeitsgrad aufzuzeigen. Vielleicht ist das für eine spätere

②

③



④

Untersuchung von Nutzen, heute wollen wir versuchen, noch einen kleinen Abriss dessen zu geben, was sich in der schönen Heidelandschaft tat. Mit dem Aufzählen von Ergebnissen ist es ja nicht getan.

In der ersten Sektion sah man nicht nur deutlich, wie die Fahrer mit unterschiedlichem Können die Schwierigkeiten angreifen, sondern auch wo die einzelnen Maschinen Unterschiede haben. Rüdiger Lienert z. B. versucht sich z. Zt. mit einer umgebauten Honda S 90 beim Trial in der kleinen Klasse. Ihm schwebt vor, so etwas wieder aufleben zu lassen, was vor Jahren die beiden Kopetzki mit ihren alten NSU-Föxen zeigten. Also Viertakt wieder ins Trial zu bringen. Hier am Hang zwischen steilen Stufen, Kehren und Gebüsch auf sandigem Grund sah man aber schon, daß gerade der S 90-Motor mit seiner hohen Drehzahl und dem sehr hochliegenden Drehmoment trotz seiner thermisch erstaunlichen Gutmütigkeit und seinem überdurchschnittlichen Stehvermögen die Kraft nicht dort abgibt, wo er es sollte. Lienert will aber weiter experimentieren, und man sollte ihm den Mut nicht nehmen, denn einen schönen Viertaktmotor im Trial möchten wir doch auch wieder sehen und erleben.

(1) Rainer Scherzl mit seiner Bultaco 250 am Steilhang bei Oedeme.

(2) Gustav Franke ist von Gegnern des Kontinents kaum zu schlagen.

(3) Rüdiger Lienert probiert eine Honda S 90, um daraus etwas Interessantes zum Trialfahren zu machen.

(4) Hans Cramer ist noch immer Spitzenmann unter den Privatfahrern mit seiner 277 ccm Maico.

(5) In Velgen startete eine Mannschaft der englischen Rheinarmee auf der seitengesteuerten Triumph-Twin 350 ccm in vollem Straßentrimm.



keine Abwechslung im Geschehen. Man steht da als Zuschauer immer auf dem gleichen Stein, lehnt am gleichen Baum und weiß schon im voraus, daß an dem und an jenem Brocken im Bach dieser Fahrer fusselt und jener Fahrer nicht. Dafür macht man dann lange Anreisen. Natürlich ist das Wiedersehen mit dem alten Baum vom Vorjahr nicht ohne Reiz, aber wir sind gekommen, um die Altmeister des Trialsportes mal an neuen Schwierigkeiten zu sehen. Heute so rum und morgen anders rum — naja, vielleicht sieht ein Stein dann jeweils anders aus für den edlen Ritter, was aber bleibt von seiner Kunst, sieht er sich plötzlich einer ganz anderen, völlig anderen Umwelt — einem gänzlich neuen Kurs gegenüber?

Die Klasse bis 100 ccm wurde diesmal nicht die Beute von Andreas Brandl, denn in der zweiten Runde machte offensichtlich das Getriebe seiner Maschine nicht mehr mit und er mußte ausscheiden. Dafür kam Fritz Kopetzki mit 32 Punkten zum Klassensieg vor Ludwig Terne (40 Punkte). Die Klasse bis 200 ccm sah zwei punktgleiche Fahrer auf dem ersten Platz: F. Brandl und Günter Sengfelder — jeder mit 23 Punkten. Als nächster stand Gienger in der Ergebnisliste. Die Klasse über 200 ccm sah als Klassensieger Gustav Franke mit 20 Punkten, womit er erneut Tagesbester eines Meisterschaftstrials wurde. Franke ist wirklich im Moment auf dem europäischen Kontinent der beste Trialfahrer. Hans Cramer wurde in dieser Klasse Zweiter.

Gerade weil das Hellkuhlen-Bergtrial sehr schwierig erschien, haben wir beobachtet, wie sich der Nachwuchs dort machte. Dabei fiel uns H. Schneider aus Faßberg auf seiner 125er Zündapp in der Klasse bis 200 ccm besonders auf: 23 Punkte nur! Das ist eine tolle Leistung. Des weiteren Manfred Lechner (ist der nicht bald lizenzenreif??) mit 44 Punkten in der Klasse bis 100 ccm; A. Strasser, Fischbach, mit 56 Punkten in der Klasse über 200 ccm. Diese Zahlen können sich wohl sehen lassen. Es gibt Ausweiskfahrer, die kann man am Fahrstil und am Endergebnis kaum von einem Lizenzfahrer unterscheiden. In keiner Motorsport-Disziplin scheint der Nachwuchs — gemessen an dem, was die Könner zeigen — ein solches Niveau zu haben wie beim

(6) Die Sektion 7 in Velgen am Krähenberg. Dieter Gruhn (Zündapp 100) in der Kehre vor der Abfahrt. Eine Sektion, die harmlos wirkte, die jedoch sehr schwer zu fahren war.

(7) Hans Atzinger (Zündapp 250) im Barnstedter Bach (Hellkuhlen-Trial). Dritter Platz in der großen Klasse. Er und noch ein paar gewichtige Männer geben ein Beispiel, daß man zum erfolgreichen Trialfahren keineswegs ein spindeldürrer Leichtgewicht sein muß. (Fotos Klacks)

6 Trialfahren. Wir müssen versuchen, im Trial mehr internationalen Anschluß zu finden — dieser Gedanke kommt unwillkürlich, wenn wir sehen, was Leute wie Lechner, die Kornfeld-Brüder u. a. als Nachwuchs heute schon an Können demonstrieren.

Die erfolgreichste Maschinenmarke war natürlich wieder das Haus Zündapp. Nun sind diese Trial-Zündapps ja schon an Zahl überlegen — es gibt böse Buben, die sprechen vom Zündapp-Hausssport — doch man sieht auch andere Marken. Es müßten mehr Bultacos laufen und es sollte auch etwas von Viertakttern zu sehen sein. Ich bin nicht der einzige, der den wunderschönen großen Puffing-Bills, den Einzylinder-Dampfhammern, nachtrauert. Klacks

Ergebnisse Lüneburg:

Wertungsgruppe I, Lizenzfahrer

1. A. Brandl, Holzolling, 14 Punkte; 2. L. Terne, Grainau, 23 Punkte; 3. G. Munker, Uttenreuth, 30 Punkte; 4. F. Kopetzki, Langenhagen, 36 Punkte; 5. R. Kopetzki, Langenhagen, 42 Punkte; 6. H. Wittenborn, Laar, 65 Pkt.

Wertungsgruppe II, Lizenzfahrer

1. F. Brandl, Naring, 14 Punkte; 2. S. Gienger, Schützingen, 16 Punkte; 3. G. Sengfelder, Altenberg, 28 Punkte; 4. L. Specht, Ludwigsmoos, 33 Punkte; 5. G. Hillmann, Neu-Wulmst., 86 Punkte; 6. G. Arnold, Olbronn, 114 Pkt.

Wertungsgruppe III, Lizenzfahrer

1. G. Franke, Stadeln, 13 Punkte; 2. H. Cramer, Berg Gladbach, 22 Punkte; 3. H. Andres, Dahlenburg, 41 Pkt.; 4. H. Atzinger, Esterndorf, 44 Punkte; 5. W. Zahn, Kassel, 45 Punkte.

Ergebnisse Velgen:

Wertungsgruppe I, Lizenzfahrer:

1. F. Kopetzki, Langenhagen (Zünd. 100) 32 Punkte; 2. L. Terne, Grainau (Zünd. 98) 40 Punkte; 3. R. Kopetzki, Langenhagen (Zünd. 100) 42 Punkte; 4. H. Wittenborn, Laar (Rixe 98) 107 Punkte.

Wertungsgruppe II, Lizenzfahrer

1. F. Brandl, Naring (Zünd. 123) 23 Punkte und G. Sengfelder, Altenberg (Zünd. 175), ebenfalls 23 Punkte; 3. S. Gienger, Schützingen (Zünd. 175) 27 Punkte; 4. L. Specht, Ludwigsmoos (Zünd. 123) 36 Punkte; 5. G. Hillmann, Neu-Wulmstorf (Maico 175) 113 Punkte; 6. G. Arnold, Olbronn (Zünd. 123) 122 Punkte.

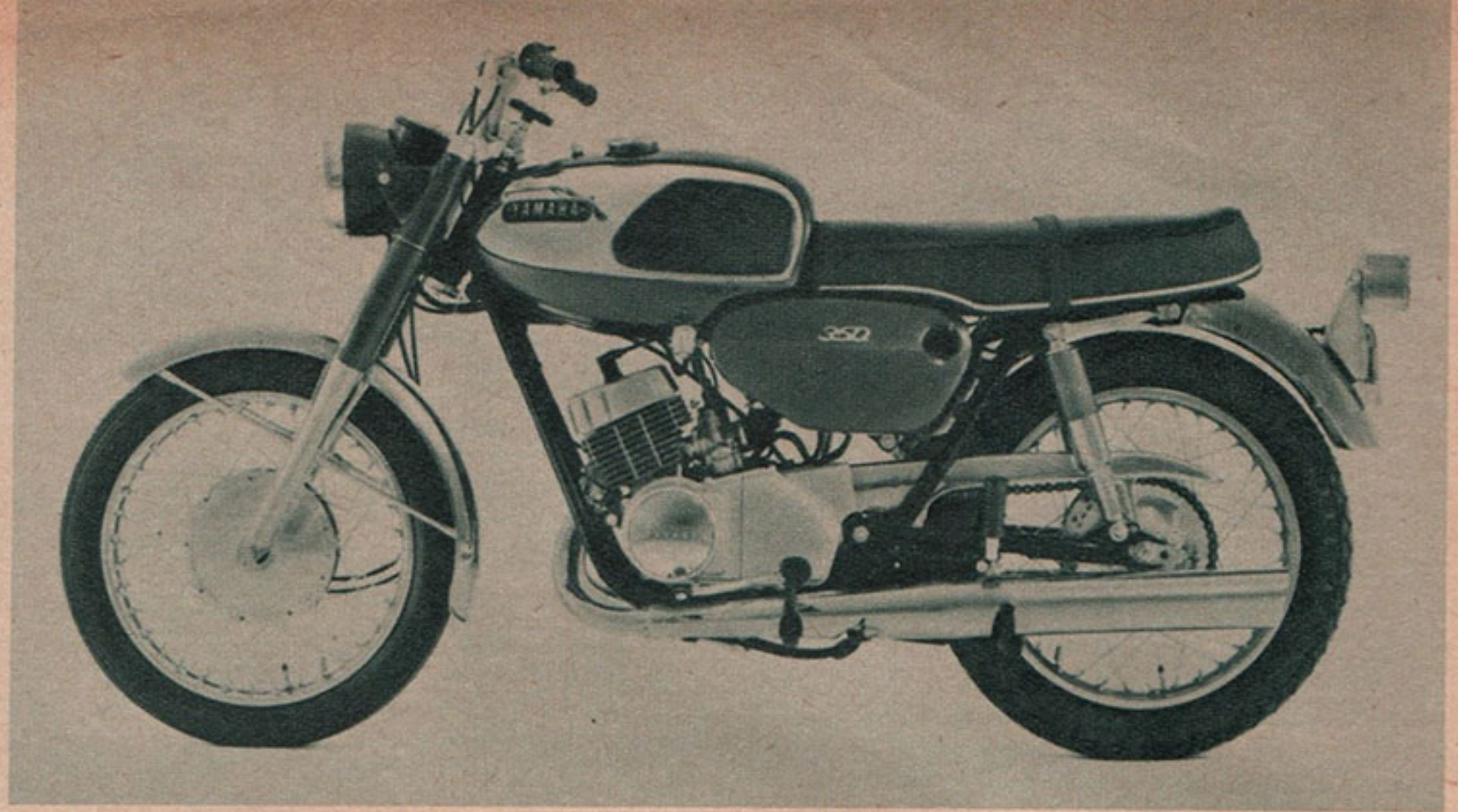
Wertungsgruppe III, Lizenzfahrer

1. G. Franke, Stadeln (Zünd. 247) 20 Punkte; 2. H. Cramer, Berg Gladbach (Maico 277) 29 Punkte; 3. H. Atzinger, Esterndorf (Zünd. 247) 49 Punkte; 4. W. Zahn, Kassel (Maico 247) und H. Andres, Dahlenburg (Zünd. 250) beide 63 Punkte. 7



5 Eine gute 250er Bultaco fuhr Rainer Scherzl in der Ausweiskfahrerklasse über 200 ccm. Ich habe den Eindruck, als hätte dieser Motor unten sehr viel drin und als liefe er sehr ausgeglichen und weich. Man kann das in extremen Fällen ja nicht so genau merken — aber ich glaube, daß dieser Motor weicher und elastischer ist als z. B. Franke's Zündapp-Motor. Irrtum vorbehalten. Am nächsten Tage rollte bei wunderschönem Herbstwetter, das sogar noch richtige Wärme mitbrachte, vor einer unerwartet großen Zuschauermenge in der Nähe von Velgen bei Uelzen das Hellkuhlen-Bergtrial als 4. Meisterschaftslauf ab. Wieder großartig organisiert. Aber nach meinem Eindruck war es schwerer als den Tag zuvor das Trial Lüneburg. Drei Sektionen wurden geändert, nachdem sich gezeigt hatte, daß man da wohl ein wenig in die Artistik abgeglitten war. Aber das ging sehr schnell. Im übrigen waren es — wie auch in Lüneburg — fast die gleichen Sektionen wie im Vorjahr. Warum eigentlich? Warum sucht man sich nicht ganz neue Sektionen aus? Denn selbst wenn die alten etwas umgesteckt werden, gibt das doch

YAMAHA neue Modelle für 1967



Es war zu erwarten, daß Yamaha, die größte japanische Zweitaktfirma, nicht untätig zusehen wird, wenn die Konkurrenz die Leistung hinaufsetzt und die Konstruktion ihrer Modelle auch wieder etwas modernisiert. Ein geschickter Schachzug war es, daß man zunächst zwar fleißig entwickelte, aber nichts darüber verlauten ließ, bis die „anderen“ erst mal die Katze aus dem Sack gelassen hatten. Auf diese Weise konnte man vermeiden, etwa in der Leistung oder sonstigen Dingen mit den neuen Modellen hinter der Konkurrenz herzuhinken. Diese Gefahr ist nämlich sehr groß, denn schließlich sind alle Firmen durch den Druck, den der amerikanische Markt ausübt, gezwungen, sehr intensiv an den Maschinen zu feilen. Um jetzt noch etwas Besonderes zu bieten, mußten schon mehr Dinge verbessert werden, als nur die Angabe der Höchstleistung oder des Verbrauches. Und das scheint den Yamaha-Ingenieuren tatsächlich gelungen zu sein.

Die neue 250 ccm-Maschine, die nunmehr auf den Namen YDS-5 E hört, bietet eine größere Zahl Änderungen, die deutlich zeigen, daß man nicht nur durch andere Lackierungen oder ähnliche, rein stilistische Kleinigkeiten unbedingt ein „neues Modell“ bringen wollte, sondern daß man die gewonnenen Erfahrungen tatsächlich auswertete. Außer der Leistungssteigerung wurde die Konstruktion also auch wesentlich modernisiert.

Die Änderungen umfassen praktisch all die Dinge, die man sich auch als nüchtern denkender, einfacher Motorradfahrer gewünscht hätte. Da wurde z. B. die Kupplung von der Kurbelwelle weggenommen und auf die Getriebehauptwelle gesetzt. Man handelte sich dadurch nicht nur bezüglich der konstruktiven Auslegung der Kupplung etwaige Vorteile ein (jede der beiden Methoden hat nämlich ihre zwei Seiten. Ganz sicher ist es noch nicht, welche nun wirklich die „bessere“ ist. Nur scheint es problemloser zu sein, die Kupplung auf der Getriebewelle mit geringerer Drehzahl laufen zu lassen, während eine Kupplung auf der Kurbelwelle doch ganz besondere konstruktive Aufmerksamkeit erfordert, damit sie nicht zu giftig wird, wie es ja an vielen Maschinen anderer Marken bereits demonstriert wurde.), sondern man schaffte durch diese Änderung eine kleine Schwäche aus der Welt, die grundsätzlich eigentlich gar nicht mal so sehr als Schwäche anzusehen war. Bei der bisherigen Ausführung durfte man nicht mit laufendem Motor, eingelegtem Gang und gezogener Kupplung längere Zeit stehenbleiben, weil dann nämlich die Ölpumpe ohne Antrieb gewesen wäre. Allerdings macht das sowieso kein einigermaßen geübter Motorradfahrer, denn lange andauerndes Auskuppeln tut auch den anderen Teilen der Kupplung nicht gut. Immerhin hat man diese Sache ausgemerzt, die Ölpumpe wird bei der neuen Maschine direkt von der Kurbelwelle angetrieben. Im Zuge dieser Änderung mußte man natürlich alle Teile neu gestalten, so nahm man sich auch der Stoßdämpfung innerhalb der Kupplung an.

Oben die Sensation unter den neuen Yamaha-Maschinen: die 350er Zweizylinder, deren Motor 34 PS abgibt. Auf dem Bild deutlich zu erkennen, daß die Zylinderverrippung stark durch Stege versteift und beruhigt wurde. Technische Daten: Bohrung/Hub = 61/59,6 mm, Hubraum 348 ccm, Verdichtung 7,5:1, Drehmoment 3,3 mkp bei 7000 U/min. Gewicht 157 kg, Bereifung 3,00-18 vorn, 3,50-18 hinten, kein elektrischer Anlasser, Kupplung auf Kurbelwelle (aber verstärkt gegenüber 250ern). Als Höchstgeschwindigkeit

Früher wurden hier zwischen den beiden Kupplungskörben Gummi-Formteile eingebaut, die hartes Rucken besänftigten, bei der neuen Yamaha ging man noch einen Schritt weiter und montierte Stahlfedern, die noch bessere Wirkung erzielen. Das ist nun beileibe keine allzu neue Methode, ähnlich macht man es bei BMW seit Jahrzehnten. Aber die BMW mit dem Kardanantrieb brauchen eine sehr wirkungsvolle Dämpfung an dieser Stelle, und so kann man in etwa abschätzen, daß auch die Yamaha gegenüber früher wesentlich sanfter geworden sein wird.

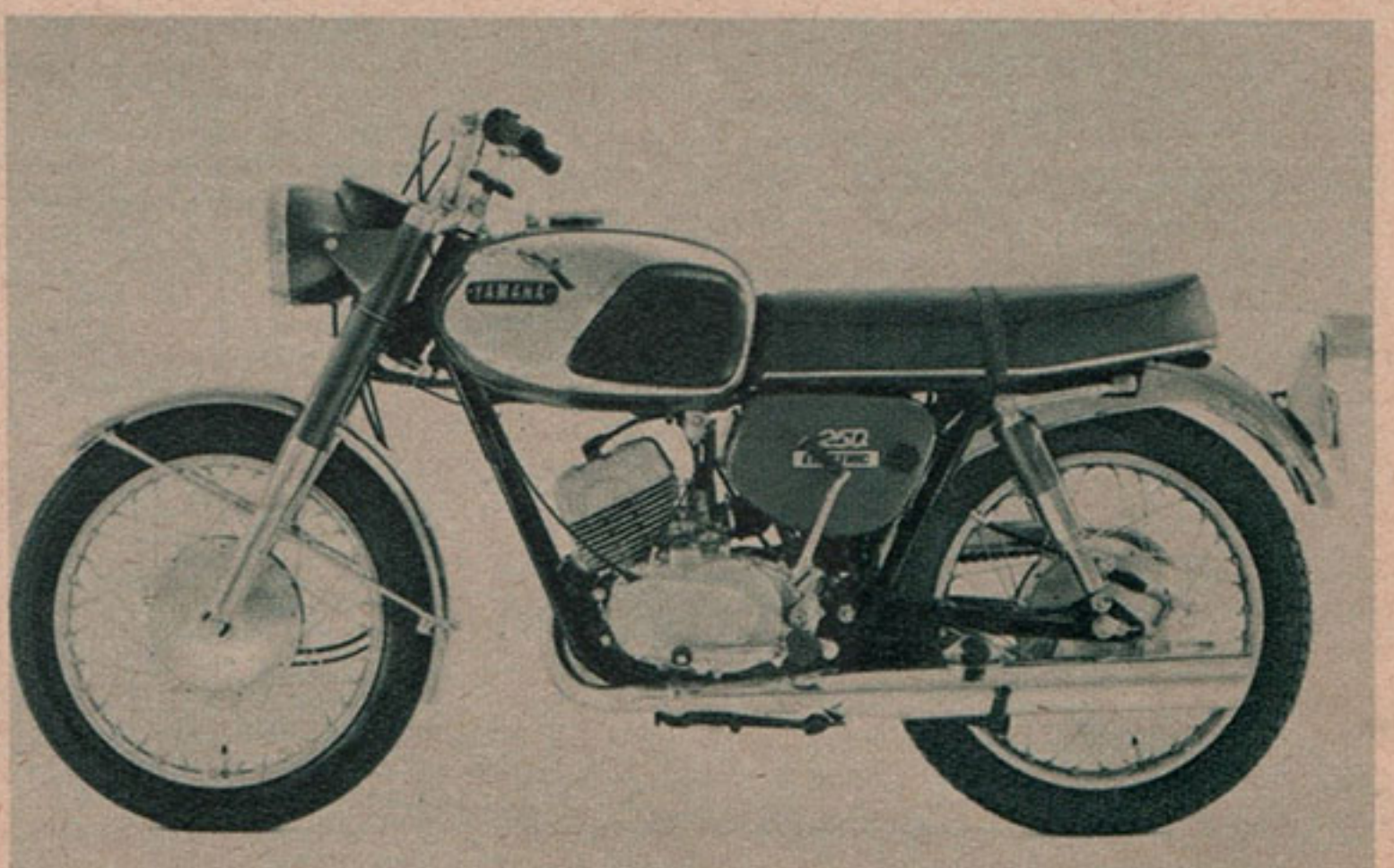
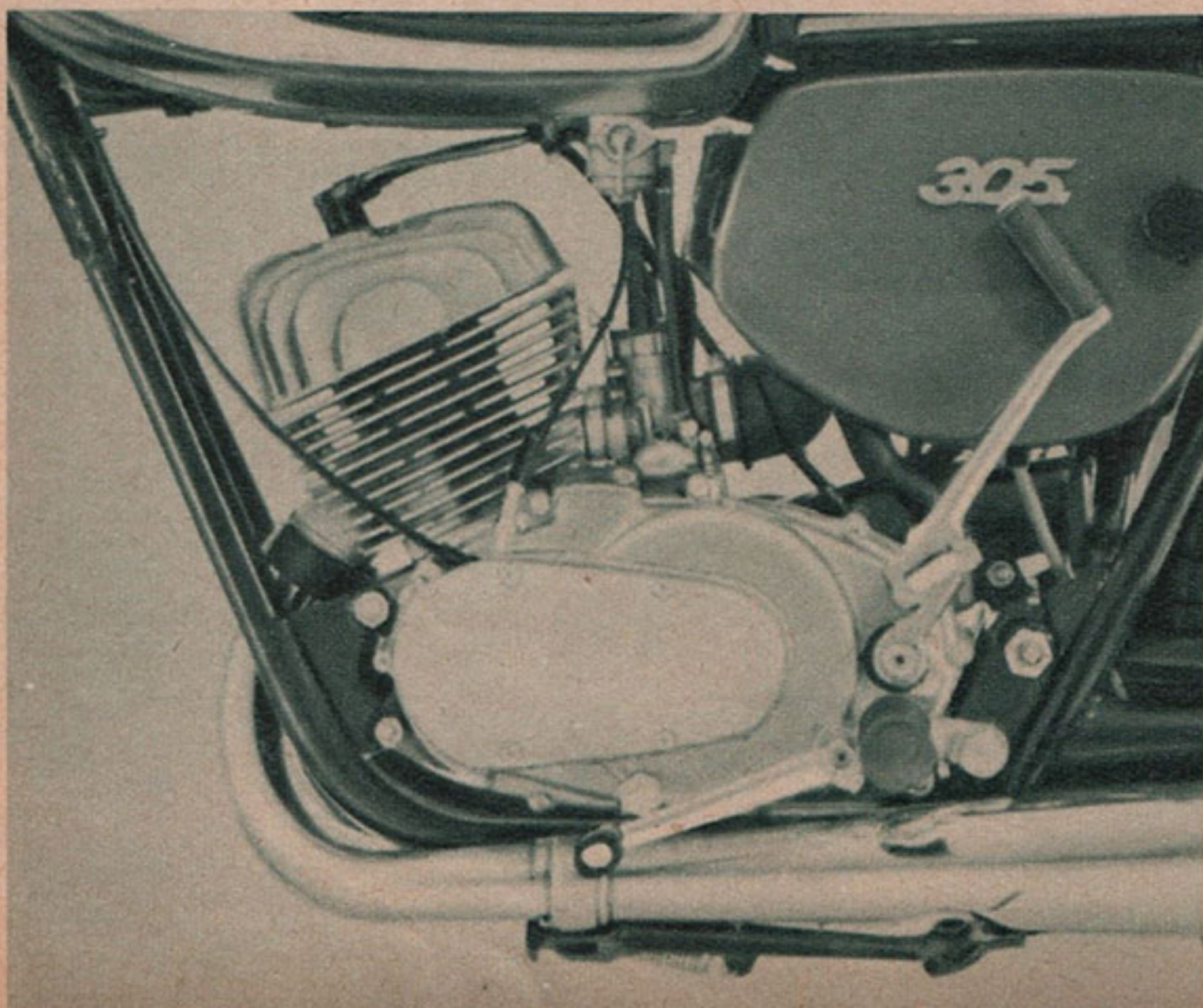
Als nächste größere Änderung seien die Alu-Zylinder erwähnt, die für Zweitakter dieser Leistung praktisch unerlässlich sind und der Maschine tatsächlich weit mehr Garantie für Vollgasfestigkeit geben. Die Lauffläche ist hartverchromt, da soll ein Yamaha-Patent bestehen, was sich möglicherweise auf die Anbringung der Chromschicht bezieht. Wir werden die erste Testmaschine im ganz frühen Frühjahr 1967 bekommen, und sie in dieser Beziehung ganz genau ansehen.

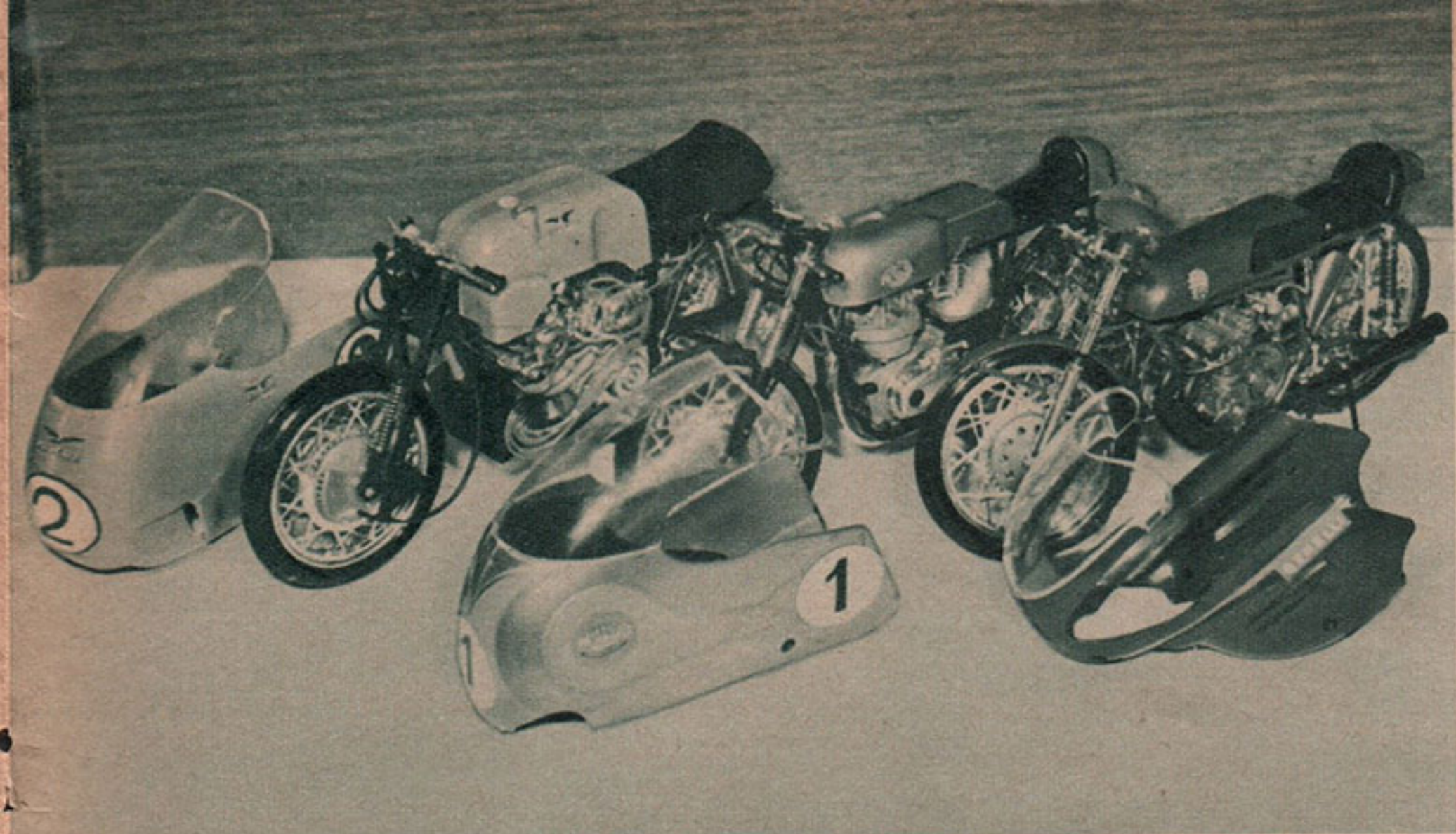
Als letzte bedeutende Neuerung kann man den elektrischen Anlasser werten, der sichtlich ein sogenannter Dynastarter ist. Er sitzt auf der Kurbelwelle und scheint sehr geringe Abmessungen zu haben, denn die Gehäuseausbeulung an dieser Stelle (Bild unten rechts) ist nicht besonders groß.

Für viele das wichtigste, die Leistung, wurde auf 29,5 bhp angehoben. Wie im Heft 1/66 zu lesen, sind das also englische Pferdestärken, die grundsätzlich genauso gemessen wurden, wie es für Deutschland vorgeschrieben ist, also an der Kurbelwelle, die nur deshalb höchstens eine grobe Vergleichsmöglichkeit bieten, weil die englischen Geräuschgrenzen nicht so niedrig liegen wie bei uns, so daß für den deutschen Markt wiederum noch leisere Schalldämpfer und Ansaugeräuschkämpfer vorgesehen werden müssen. Da kommt es für deutsche Käufer also nicht so sehr auf die „Auslandsleistung“ an, sondern darauf, wie geschickt man im Werk mit der Geräuschdämpfung umgehen kann. Wobei auch in Amerika demnächst neue Richtlinien zu erwarten sind, die wesentlich härtere Maßstäbe anlegen.

Die Sensation unter den neuen Yamahas ist aber die 350er Zweizylindermaschine (Bild oben), die eine Leistung von 34 PS abgibt, was bei dem größeren Hubraum nicht schwierig ist. Gewichtsmäßig hat man hier sehr genau gerechnet, die 350er wiegt nur 157 kg, gegenüber den 145 kg der neuen 250er. Außerlich unterscheiden sich diese beiden verschiedenen Hubraumgrößen nur wenig, so daß man mit der 350er zunächst mal jeder anderen 250er das große Fürchten beibringen kann. Darin sehen wir auch eine Chance dieser Maschine für Deutschland, die vielleicht das Versicherungs-Handicap einer 350er wieder ausgleichen kann. Da kommt also wieder neues Leben auf die Straßen. Lassen wir uns überraschen! H.-J. M.

werden 170 km/h angegeben, für deutsche Fahrer wird sie wohl um die 155-160 km/h liegen. Unten links der Motor der 305er Ausführung, die der 250er bis auf die Zylinder und Köpfe völlig gleicht. Man sieht, wie die Kupplung nach hinten gewandert ist, während die Ölpumpe (siehe Regulierzug) nach vorn an die Kurbelwelle rückte. Unten rechts die 250er in der neuen Ausführung von der Lichtmaschinen Seite (Kupplungsseite). Die technischen Zahlen sind gegenüber der YDS-3 grundsätzlich gleichgeblieben.





Weihnachten steht dicht vor der Tür

Hier einige Tips zu der Frage: Was man einem Motorradfahrer schenken kann.

Die Muttis, Frauen, Bräute, Freundinnen, Töchter und Söhne von Motorradfahrern haben es in der nächsten Zeit schwer. Nicht so sehr deshalb, weil sie nichts fänden, was man „ihm“ auf den Weihnachtstisch legen könnte, sondern weil sie zuviel finden, wenn sie nur halbwegs intensiv suchen. Und vor allem deshalb, weil sie sich immer überlegen müssen, ob sie das Geschenk auch allein aussuchen können, ohne nachher ein schmerzlich verzogenes Gesicht sehen zu müssen, wenn das „Dankeschön“ gesagt wird. Es gibt eine riesige Menge „Zeug“, das einem einigermaßen erfahrenen Motorradfahrer Gänsehäute den Rücken hinunterjagt, obwohl der Laie die Schwächen solcher Sachen nicht erkennen kann. Am gefährlichsten sind große Geschenke aus der Bekleidungsbranche dann, wenn sie nicht im Spezial-Motorradladen gekauft sind. Der Markt ist (in Versandhauskatalogen und Kaufhäusern) voll von allen möglichen Variationen von „Lederanzügen“ und „Lederjacken“, die so manche Mutti und Frau schon (wegen des günstigen Preises) zum Kauf verlockt haben, die doch alle neben einigen Vorteilen meist den großen Nachteil des völlig unbrauchbaren Schnittes haben. Und selbst wenn man davon einmal absieht, so muß man Bekleidungsstücke weitestgehend nach dem Geschmack des Fahrers aussuchen (und natürlich nach seiner Größe), wobei wieder sehr viele Dinge zu bedenken sind, die Außenstehende kaum übersehen können. Als kleines Beispiel sei nur erwähnt, daß es Fahrer gibt, die grundsätzlich Lederbekleidung ablehnen, weil sie sich sagen, daß Leder eben nicht langstrecken-wasserdicht sein kann. Dann gibt es wieder andere, die lehnen Gummimäntel u. ä. ab, weil sie kaum so lange Strecken zu fahren gedenken, daß sie deren absolute Wasserdichtheit jemals brauchen. Diese Standpunkte der einzelnen Fahrer haben alle ihre Berechtigung, machen aber eine Auswahl der richtigen Bekleidung vor allem für solche Außenstehenden schwer, die das Motorradfahren nicht so recht aus eigener Anschauung kennen. Deshalb sollen hier zunächst mal einige nützliche Dinge gezeigt und erwähnt werden, deren Kauf zu Weihnachten praktisch auch für Laien ohne Risiko ist.

Zunächst einmal eine Sache, die an der Grenze zwischen brauchbar und unnützlich liegt: Jeder Fahrer hat seine „guten“ Motorradhandschuhe, die nach ganz speziellen Nützlichkeitsabwägungen ausgesucht wurden, die auch ihren stolzen Preis kosteten. Die Lebensdauer dieser Handschuhe ist in den meisten Fällen trotz aller Raffinessen nicht allzugroß, obwohl gerade die Raffinessen nur in seltenen Fällen, also etwa bei Regen oder besonders jetzt im Winter gebraucht werden. Was liegt näher, als ein Paar preiswertere Handschuhe für alltags zusätzlich zu kaufen? Natürlich nur für die Sonnentage und all die Fahrten, die nicht zu sehr in den Winter fallen. Auf diese Weise werden die teuren Dinger geschont und erreichen jetzt unwahrscheinliche Lebensdauer. Ich selbst habe diese Methode un-

freiwillig (auch durch ein Geschenk) kennengelernt und habe die „guten“ Handschuhe seither tatsächlich nur im Winter benutzt. Man sehe sich daraufhin einmal die Versandhauskataloge unter der Spalte „Skihandschuhe“ an, die Preise dafür liegen etwa zwischen 14.— und 19.— DM, das ist etwas mehr als die Hälfte der richtigen Motorradhandschuhe. Das ist immerhin diskutabel, auch wenn man berücksichtigt, daß ein Gespannfahrer ein solches Paar Skihandschuhe innerhalb von knapp 1 1/2 Jahren durchgreift (an den Handballen).

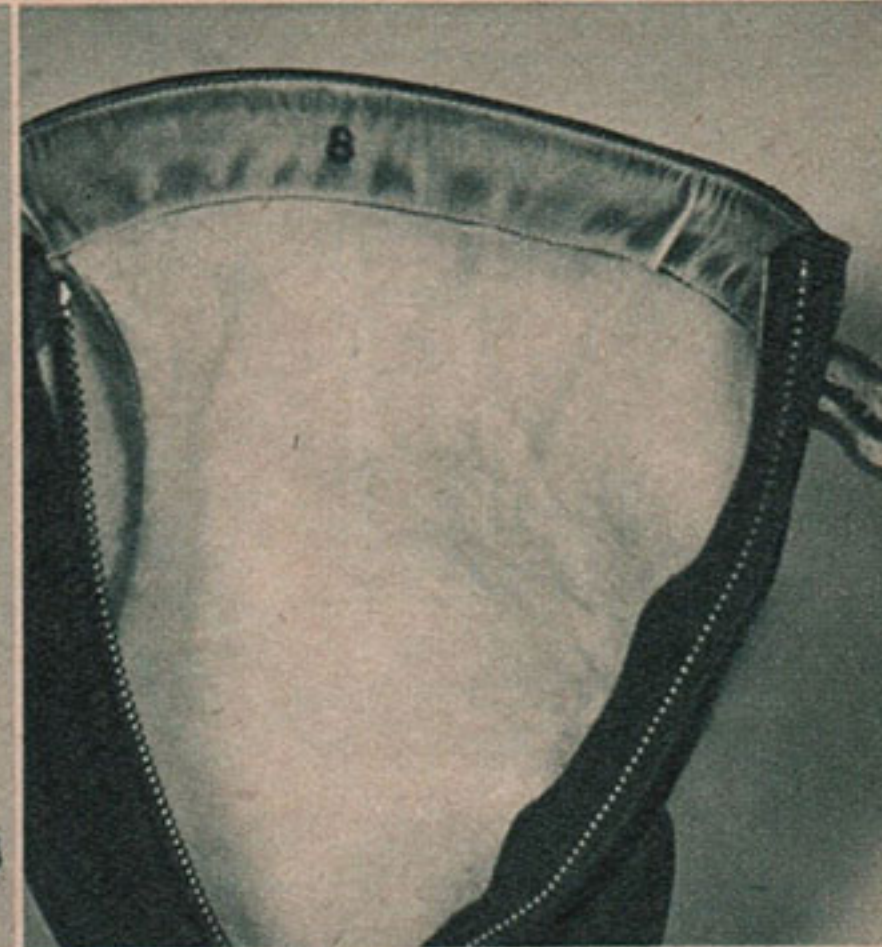
Praktisch alle anderen Bekleidungsdinge, die nicht aus den Spezial-Motorradläden stammen, kann man nicht ohne Risiko kaufen. Damit ist allerdings nicht gesagt, daß alles andere schlecht ist, nur muß man sich darüber immer vorher mit dem Fahrer selbst unterhalten . . ., wodurch ja die Weihnachtsüberraschung fort ist. Da gibt es z. B. auch in Versandhäusern sogenannte „Motorradfahrerstiefel“, lammfellgefüttert, zu einem unwahrscheinlichen Preis (bei „Otto-Versand“ z. B. für DM 62.90), die durchaus brauchbar und gut verarbeitet sind (außer der Tatsache, daß der Reißverschluß seitlich sitzt, wodurch bei heftigem Regen Wasser hineinkommt). Das ist so ein Fall, bei dem man vor dem Kauf immer erst den Fahrer sprechen müßte.

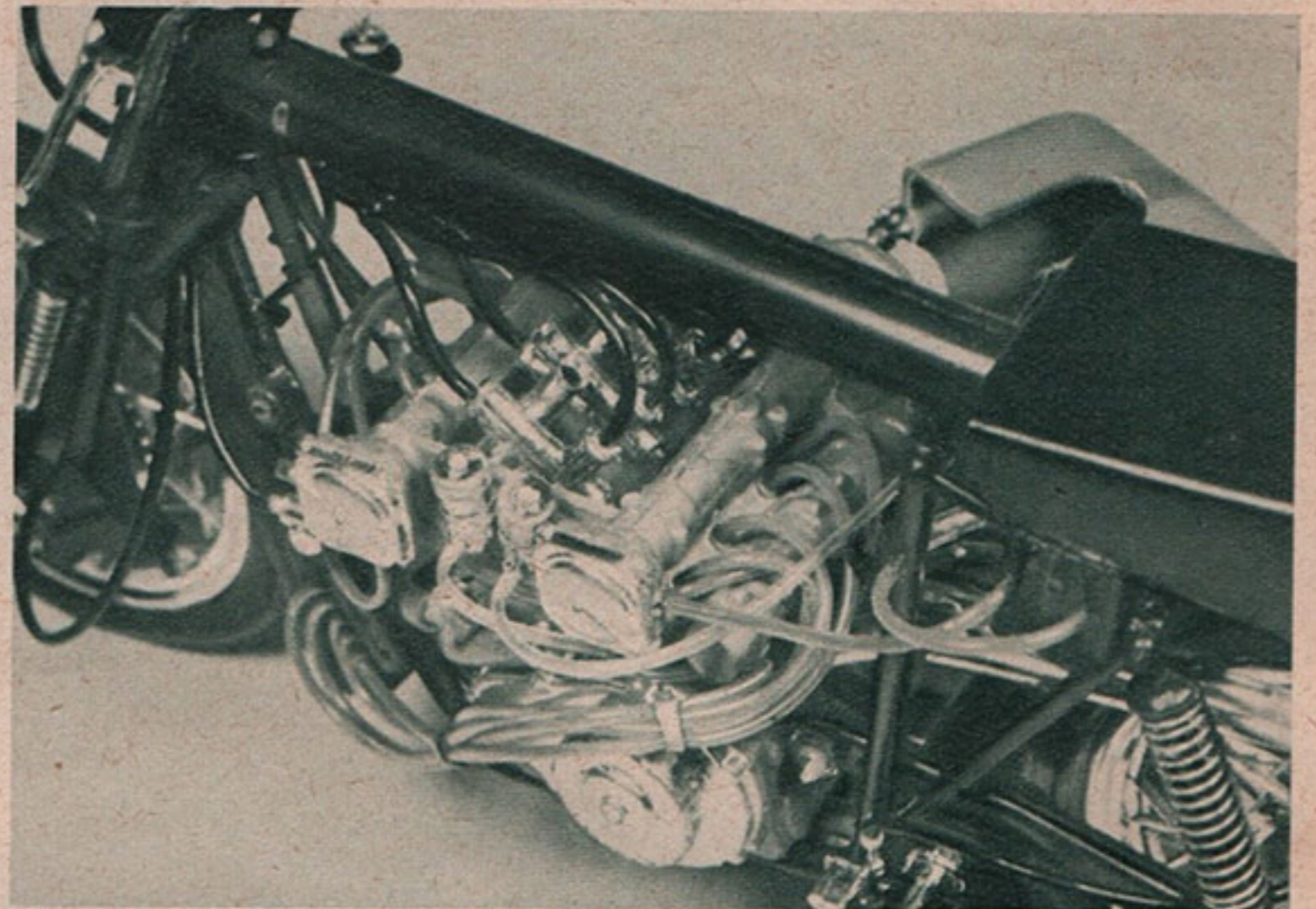
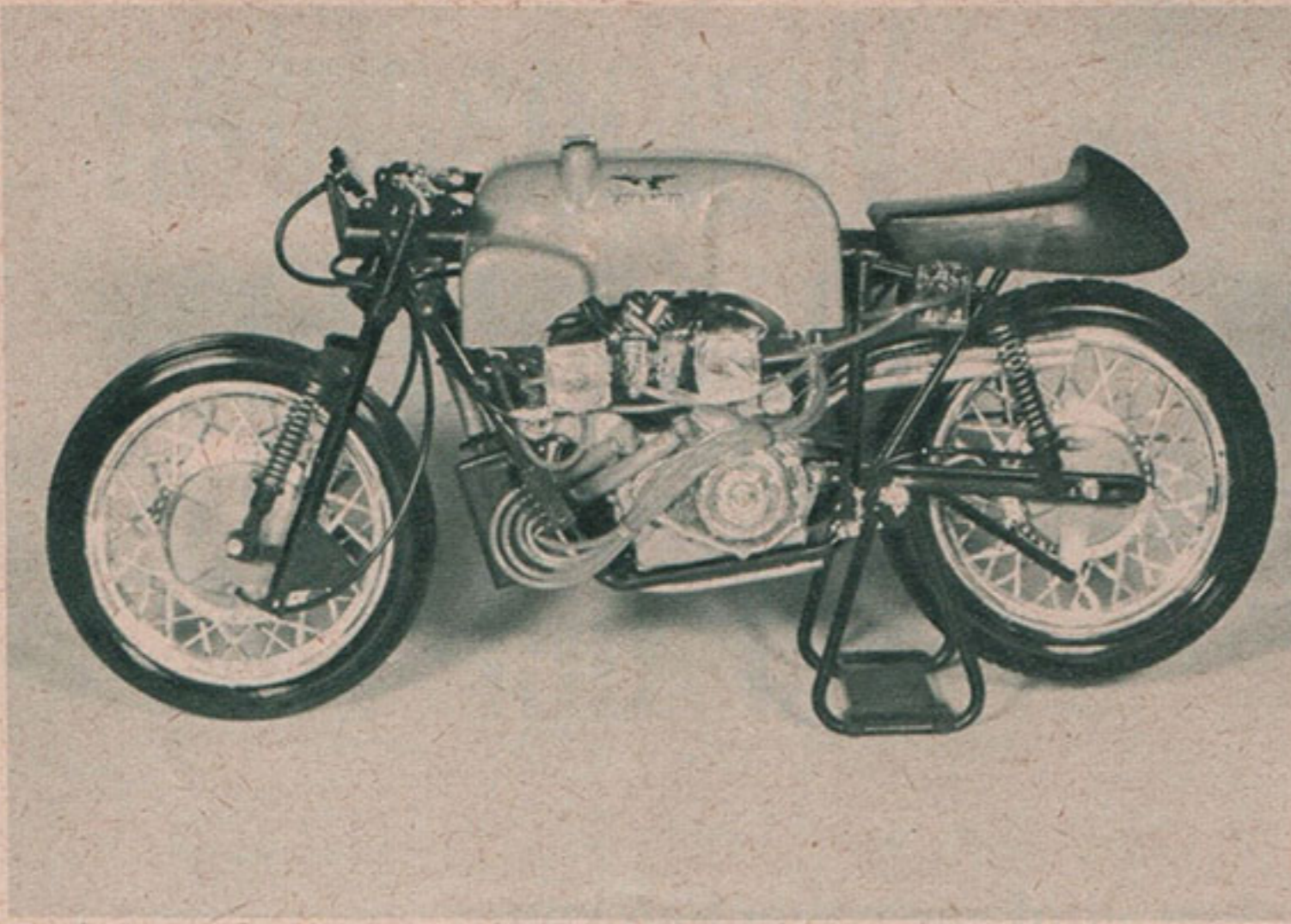
Aber man muß ja nicht nur Bekleidung schenken. Für Bastler (und welcher Mann „spielt“ nicht gern?) gibt es eine Menge Motorradmodelle aus Plastik zum Zusammensetzen, die Typenreihe der Revell-Modelle wurde um einen großen Baukasten erweitert, die Typenreihe der Protar-Modelle (die bei Dillenberg, Bühler usw. zu haben sind) wurde gar um zwei Maschinen vergrößert. Von Revell gibt es jetzt eine 250er Honda in Großformat (außer den Triumph-Typen, die bereits früher einmal vorgestellt wurden), deren Details sehr sorgfältig durchgebildet wurden, und die in der Größe etwa zu den Protar-Modellen paßt. Protar bringt wieder Rennmaschinen, diesmal die Mondial und die Guzzi V 8, von denen gerade die letztere zu den Seltenheiten auf den richtigen Rennpisten gehörte, so daß sie besonders reizvoll erscheint. Wie bei allen Protar-Modellen sind hier die Räder drehbar, und wenn man es richtig zusammensetzt, dann bewegt sich auch das Getrieberitzel. Die Lenkung läßt sich einschlagen und die Federung funktioniert auch völlig originalgetreu. Die Guzzi und die Mondial sind gegenüber den früheren Protar-Modellen noch etwas verfeinert, da wird z. B. nicht mehr 0,75 mm dicker (daher recht steifer) Federdraht, sondern nur noch 0,45 mm dicker verwendet, wodurch die Maschine eine viel weichere „Straßenlage“ hat.

Aber auch die Raffinessen der Honda von Revell sind nicht zu übersehen, wenn sie auch weniger in der Funktion als mehr in der Originaltreue liegen. Da gibt es z. B. im Scheinwerfer einen richtigen Reflektor mit Glasscheibe (natürlich Plastik, aber durchsichtig und mit Riffelung!), und da



Links die normalen, billigen Skihandschuhe nach einem Jahr Gespannfahrerei. Die Handballen sind durchgegriffen, einige Nähte sind auch bereits nachgenäht, aber die guten Handschuhe wurden in dieser Zeit geschont. Rechts ein Stiefel der preiswerten Machart. Sauber verarbeitet, innen gefüttert, aber eben mit dem Reißverschluß an der Seite, was nicht unbedingt die beste Methode ist. Man kann den Fahrer ja mal fragen, ob er einen Kompromiß eingehen will oder ob er diesbezüglich andere Wünsche hat.





Das neueste Protar-Modell (zu haben bei Dico und Bühler usw.) stellt die berühmte Guzzi V 8 dar, die in Rennen nur selten aufgetreten ist, und die die meisten Interessenten kaum in so genauen Einzelheiten kennen werden, wie sie an diesem Modell zu finden sind. Die Federung wurde gegenüber den früheren Protar-Modellen weicher durch dünnere Federn, die sonstige Qualität wurde fast gesteigert.

Der Tank der Guzzi wurde hier einmal abgenommen, damit man die Details des Motors mal etwas genauer betrachten kann. Jeder Zylinder hat seinen eigenen Vergaser (da braucht man schon unbedingt die Pinzette zum Zusammenbau), jeder seine Zündleitung, und die vielen Ölleitungen sowie die Wasserschläuche der wassergekühlten Maschine sind ebenfalls in verschiedenen Dicken und Farben mitgeliefert.

gibt es durchsichtige Abdeckscheiben für die Tankabzeichen (sieht dann aus wie bei der großen Maschine), und schließlich ist auch das Rücklicht aus durchscheinendem Material. Die Räder können drehbar montiert werden, doch hat man zugunsten der Originaltreue darauf verzichtet, auch das Getrieberitzel beweglich zu gestalten. Das Ritzel ist vielmehr mit dem Hinterradzahnkranz durch eine getreulich Glied für Glied nachgeformte „Kette“ verbunden, die natürlich eben nicht beweglich sein kann. Auch eine Federung hat die Honda nicht, Telegabel und Hinterradfederbeine sind völlig abgeschlossen, wie auch bei dem großen Vorbild. Es ist im übrigen etwas zeitraubender, eine Honda zusammenzubauen als etwa ein Protar-Modell, die Honda hat wesentlich mehr Chromteile (wie ja auch unsere Serienmaschinen gegenüber den Rennern), so daß man eine ganze Menge Chrom abschaben muß, bevor man mit dem Zusammenkleben anfangen kann. Und die einzelnen Teile, die nicht verchromt sind, kann man entweder in der originalroten Farbe lassen oder (wie etwa Fußrasten) schwarz bzw. farbig lackieren.

geboten für einen Laien. Da kann man nur dann einigermaßen vor Enttäuschungen sicher sein, wenn man den Hausherrn schon früher mal etwas belauscht hat. Da hätte man sich dann etwa aufschreiben können: „Er braucht Gewindebohrer.“ Möglichst auch noch die Größe dazu. Und wenn man dann in den Verhandhauskatalogen blättert und findet z. B. „ein Satz Gewindefschneidwerkzeuge M 3 bis M 10“, dann kann man sich das schon mal überlegen. Nur muß man da aufpassen. Wenn nämlich dahintersteht „WS“ oder „erstklassiger Werkzeugstahl“, dann ist das durchaus nicht das, was ein gewitzter Bastler so gern sieht. Es gibt zwar eine Menge Basteleien, die man auch mit Gewindefwerkzeugen aus Werkzeugstahl bewältigen kann, nur ist die Lebensdauer dieses Materials nicht besonders hoch. Wenn Mutti viel Geld hat, dann sollte sie z. B. statt eines ganzen Satzes WS-Gewindefwerkzeugen lieber die erste Hälfte eines solchen Satzes, dafür aber aus „HSS“ oder „Schnellstahl“ besorgen. Die Hälfte kostet dann meist sogar mehr als der ganze Satz in der einfacheren Ausführung, dafür dürfte die Freude des Beschenkten aber wieder größer sein. Solche Dinge bekommt man allerdings kaum im Versandhaus.

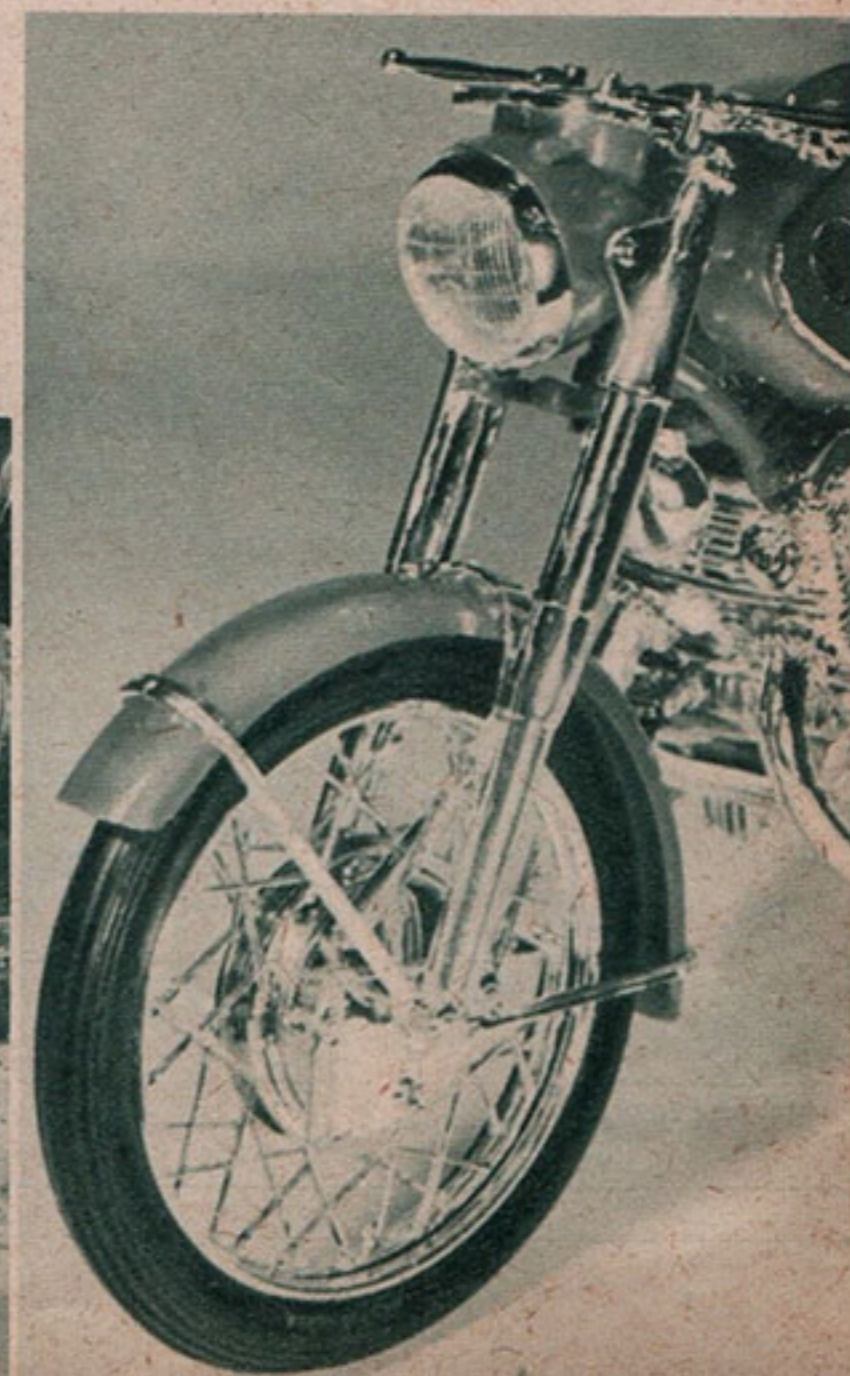
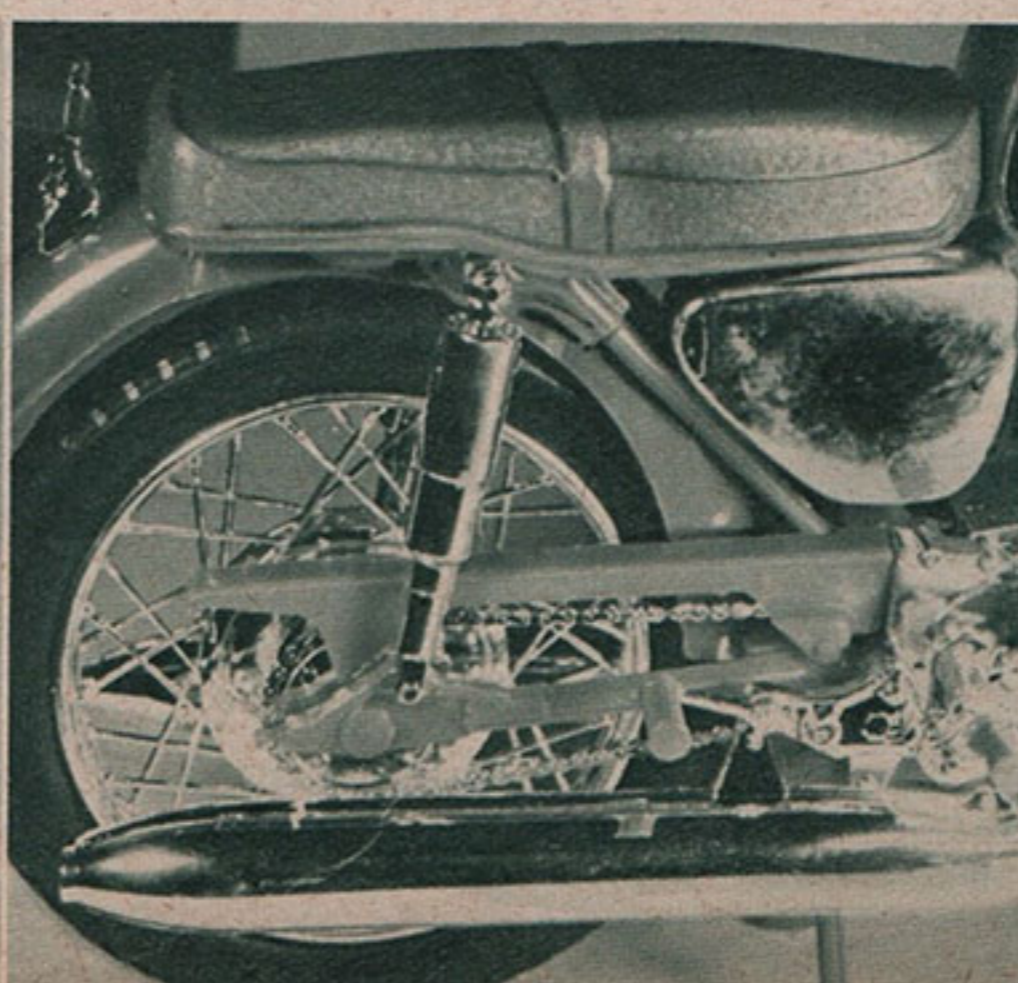
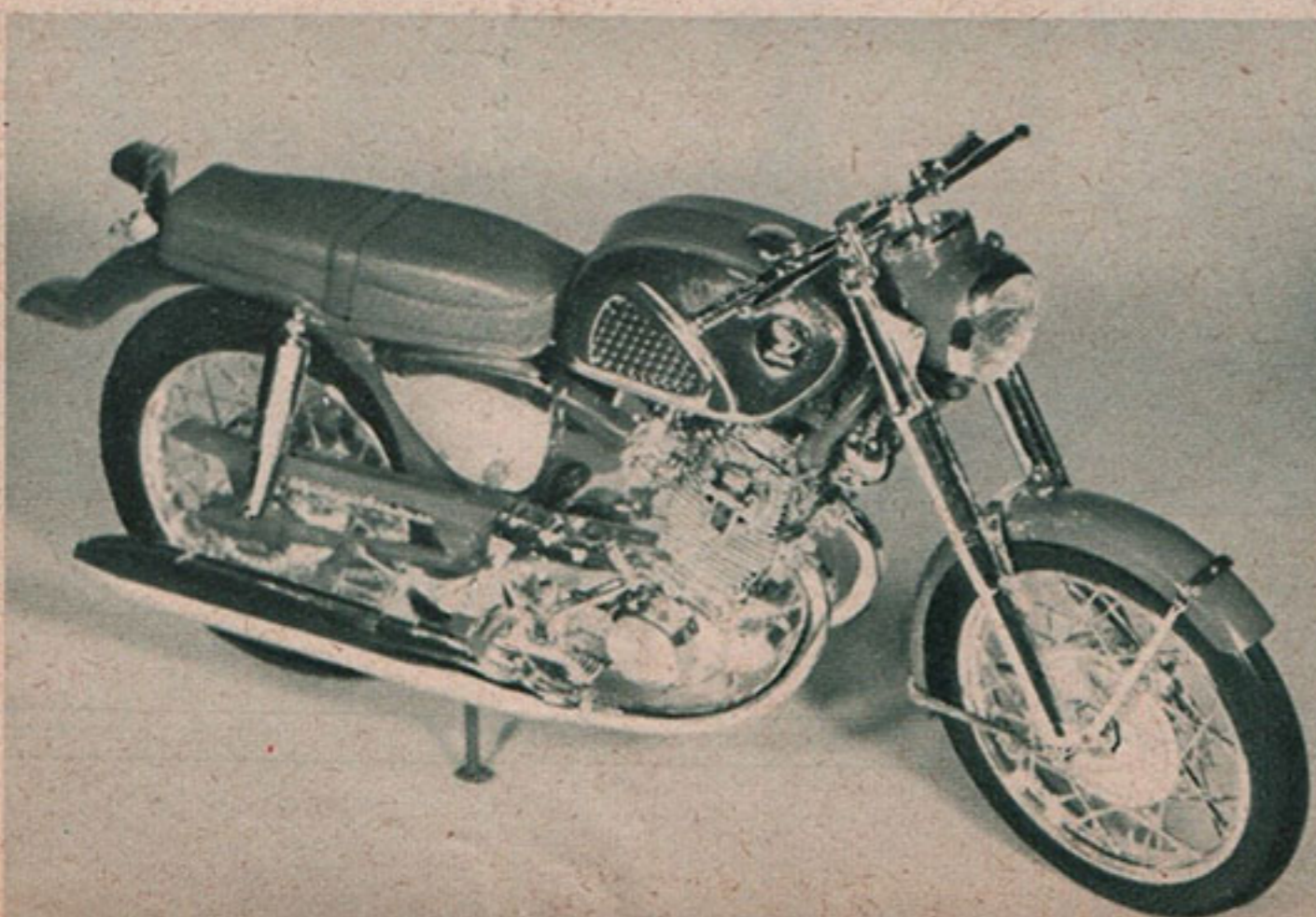
Auch diese Plastikmodelle sind aber nur was für Männer, die tatsächlich ab und zu einmal einen Winterabend Zeit haben. Zum Zusammenbau braucht man schon mindestens 6 Stunden, und wenn es sehr schön werden soll, dann kann man auch noch weitere sechs Stunden dransetzen, je nachdem, wie weit man das Finish, also den letzten Schliff treiben will.

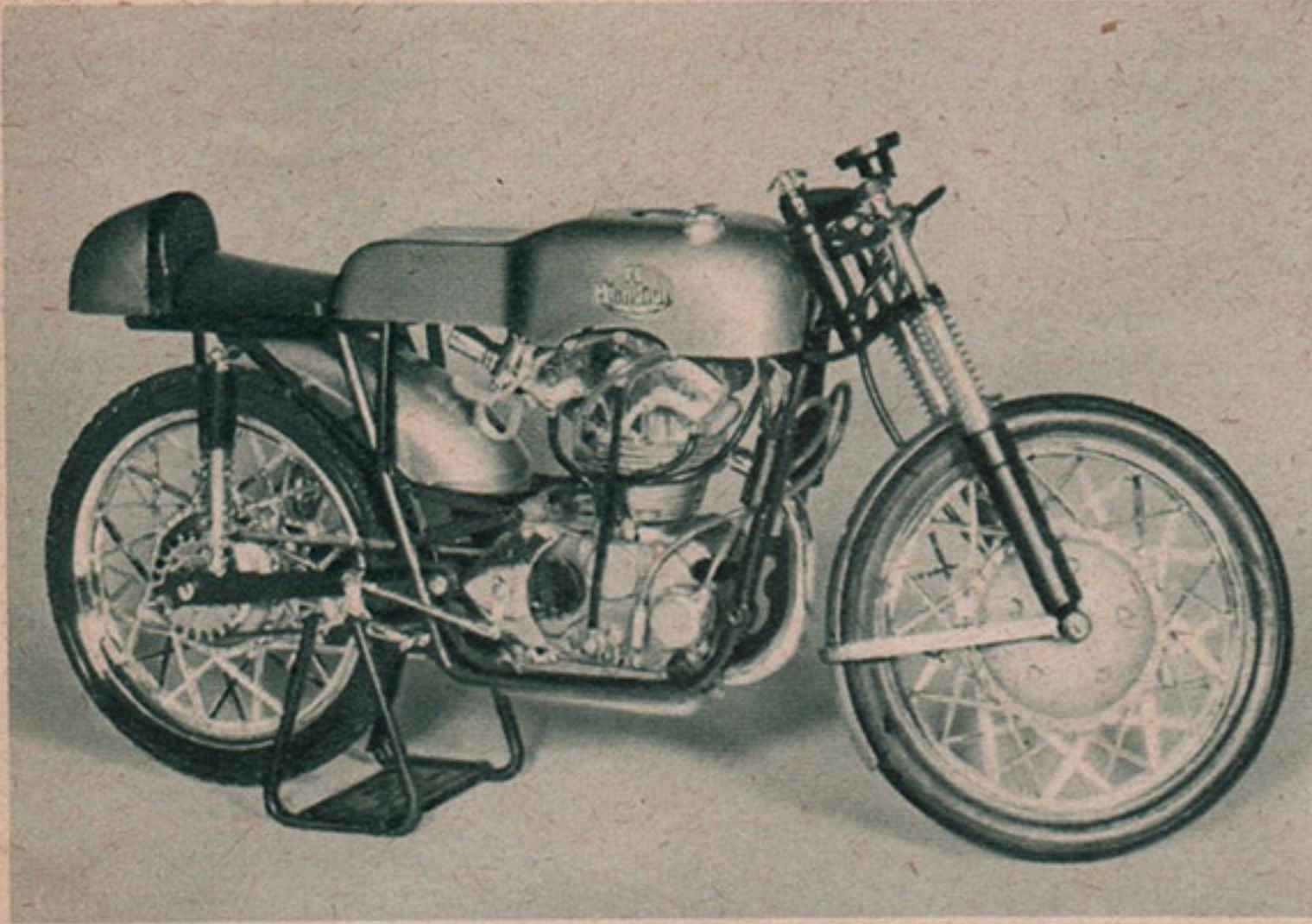
Denken wir aber mal wieder ein bißchen weniger speziell an die Bastelbrüder. Denken wir mal mehr an den Motorradalltag. Welche Arbeiten muß der Fahrer regelmäßig durchführen? Da wäre zuerst mal ein Reifenwechsel. Dazu braucht er z. B. Montiereisen. Sehen Sie ihm mal auf die Finger, wenn er jetzt die Winterreifen aufzieht. Allein bei dieser Arbeit kann jede „Motorradbraut“ mindestens zwei Dinge finden, die mit in die Weihnachtsgeschenk-Überlegungen einbezogen werden könnten. Da wären als erstes die Montiereisen. Wie sehen denn die Dinger aus, mit denen er den alten Reifen herunterwuchten will. Sind sie schön lang und schmal oder hat er nur sein Bordwerkzeug, Montiereisen, die in seiner starken Hand fast verschwinden? Grundsatz: wenn die Eisen nicht länger als 20 cm sind, dann wird er für längere sehr dankbar sein. Mit den längeren schindet er sich beim nächsten Reifenwechsel nämlich längst nicht mehr so wie bisher. Montiereisen gibt es fast überall, im Werkzeugladen, im Motorrad-Spezialgeschäft und in den Versandhäusern. Als Richtlinie: 40 cm lange Montiereisen sind lang genug, gegenüber den alten sind auch solche von 30 cm Länge noch eine Wohltat. Und wie geht das Montieren weiter? Legt er den neuen Reifen auf ohne ihn zu pudern? (das nennt sich Talkum, was zum Montieren verwendet werden sollte, ist billiger als der billigste Kinderpuder und wirkt

Motorradfahrer, die lieber an der eigenen Maschine basteln wollen, sind empfänglicher für eine andere Art von Geschenken. Die freuen sich über ein Amperemeter. Nicht einmal so sehr deshalb, weil sie unbedingt die Stromstärke dauernd überwachen wollten, sondern vielmehr, weil sie mit dem Anbau eines solchen Gerätes eine ganze Weile nachzudenken haben. Denn einfach anschrauben ist hier nicht möglich, weil die Motorvibrationen das Instrument bald zerstören würden. Also müßte erst eine Gummilagerung ausgeknobelt werden. Ähnlich ist es mit elektrischen Drehzahlmessern, wobei jedoch der von Kröber z. B. serienmäßig in Gummi aufgehängt ist. In die gleiche Richtung würde ein anderes Geschenk zielen. Da hat es früher mal Lenkeruhren von VDO gegeben, hauptsächlich für Wettbewerbsfahrer. Die geringe Nachfrage ließ jedoch schon vor Jahren die Produktion einschlafen. Trotzdem, so mancher hätte auch heute noch eine Lenkeruhr. So etwas gibt es. Zum Beispiel bei Detlev Louis im Katalog ist eine sehr preiswerte Uhr zu finden, die natürlich in der Vibrationssicherheit keineswegs an die früheren VDO-Uhren herankommt. Das heißt aber nicht, daß man damit niemanden „beglücken“ dürfte. Selbstverständlich soll man so etwas keinem Fanatiker schenken. Aber einem Bastler, der diese Uhr liebevoll weich lagert, dem dürfte sie eine willkommene Kleinigkeit sein.

Das Revell-Modell der Honda besticht durch sehr saubere und originalgetreue Ausführung. Viel Chrom! Für die unverchromten Teile sollte man ihm gleich eine kleine Palette mit den speziellen Lacken zum Anstreichen mitgeben. Die beiden Detailbilder zeigen: unten den Blick auf die Hinterradschwinge mit der Kette und rechts sieht man deutlich, daß der Scheinwerfer einen richtigen Reflektor und eine geriffelte Scheibe hat!

Auch dies sind aber alles Geschenke, die man vorher mit dem zu Beschenkenden besprechen müßte. Vielleicht will er gar nicht so gern basteln? Oder vielleicht will er sich nicht mit solchem Kleinkram abgeben? Möglicherweise freut der Mann sich mehr über Werkzeuge. Doch da ist Vorsicht



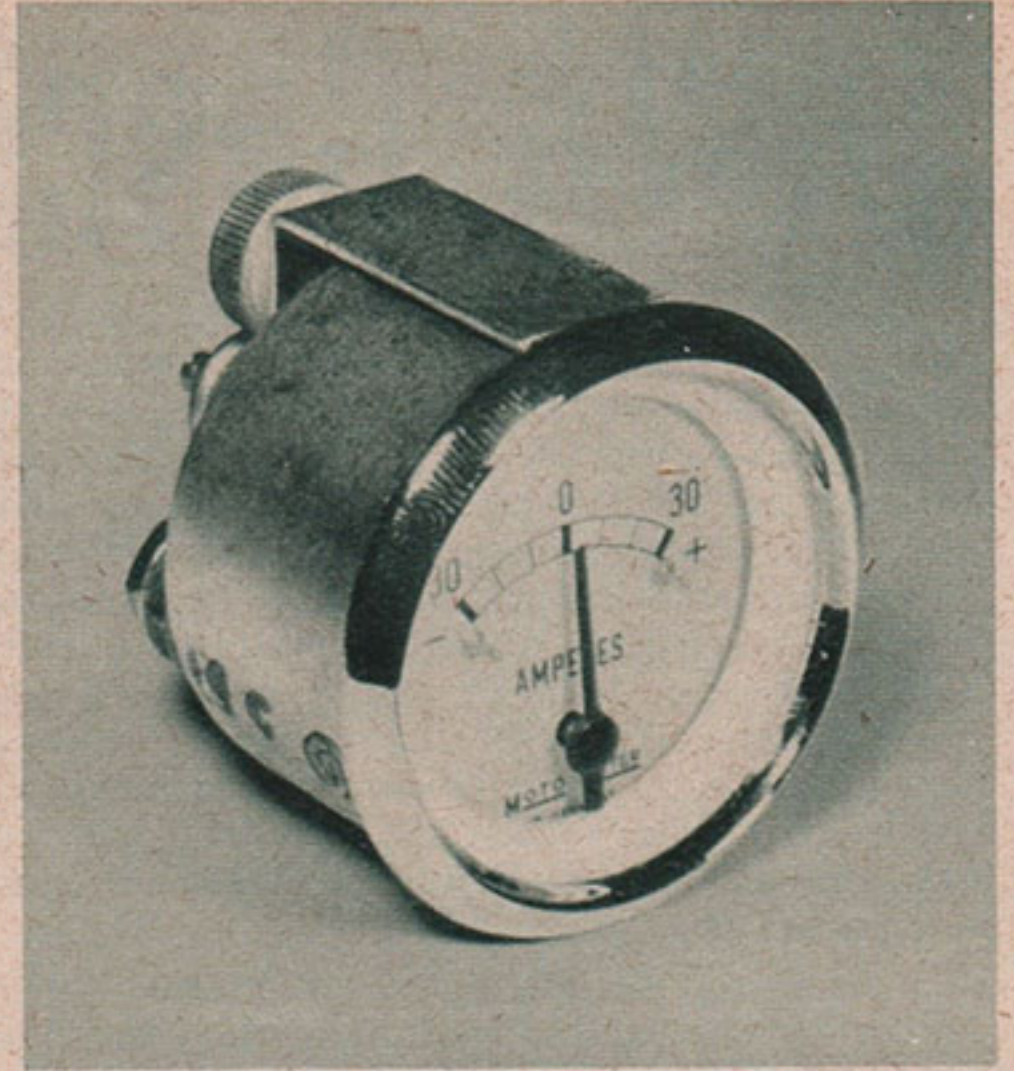


Das zweite Protar-Modell, das jetzt neu auf den Markt kam, ist die 250 ccm-Einzyylinder-Rennmaschine von Mondial. Auch hier ist die Nachbildung sehr genau, man kann z. B. am Zylinderkopf die Ventildfedern erkennen, auch die verschiedenen Anschlüsse, z. B. Drehzahlmesser und Ölleitungen sowie die Zündleitungen und die außenliegenden Zündpulen, sind selbstverständlich nicht vergessen.

doch erheblich!) Schenken Sie ihm aber nicht nur eine große Pappdose Talkumpuder, sondern dazu noch (als kleines „Gewußt wie“) eine Plastikflasche (etwa die vom letzten Babyöl!), die nach Gebrauch verschlossen wird und das Puderzeugs dann wasserdicht hält. Solche Kleinigkeiten als Nebengabe lassen die Frau des Hauses in den Augen des Motorradfahrers eine Menge Ansehen gewinnen. Doch wieder zu größeren Dingen. Wie pumpt er denn Luft in seine frisch montierten Reifen? Mit der Handpumpe, die serienmäßig der Maschine beigegeben war? Nichts gegen diese Pumpe, für unterwegs prima. Aber für daheim, für die Garage (oder wenn er Gespann fährt, dann natürlich auch für unterwegs) gibt es was Besseres. Als Fahrer kauft man sich das selbst nur höchst selten, weil es „ja bisher auch gegangen“ ist. Für etwa 26.— DM bekommt man z. B. bei der Firma Dillenber in Schwieberdingen schon eine Fußluftpumpe in einwandfreier Ausführung (Scheffer-Klute). Man kann sich deswegen im übrigen auch an die Firma Louis in Hamburg, Rentzelstr. 7, wenden, auch dort ist ja gutes Motorradzubehör eine Geschäftsgrundlage. (Es muß in diesem Zusammenhang noch darauf hingewiesen werden: wir wollen keine vollständige Bezugsquellenliste angeben, ein bißchen selbst suchen sollen die Damen schon, wenn sie Geschenke besorgen, nicht wahr?) Versandhausangebote sind unseres Wissens nicht ganz so günstig, da heißt es nachsehen. Grundsätzlich ist eine solche Pumpe erst dann richtig brauchbar (in der Praxis), wenn ein kleines Manometer angebaut ist, denn mit dem Fuß pumpt man doch wesentlich heftiger als mit der Hand, und es kann viel leichter passieren, daß man mal zuviel Luft hineinjagt. Darauf also achten beim Kauf.

Wenn man nun fortfahren wollte, den Mann beim Reifenwechsel zu beobachten, dann käme man endlich zum Werkzeug, zu den Schraubenschlüsseln. Da können aber für Laien keine Ratschläge mehr gegeben werden. Da sucht sich jeder Fahrer sein Werkzeug lieber selbst zusammen, da müßte man sich vorher mit ihm unterhalten. Der eine arbeitet lieber mit Ringschlüsseln (er bastelt eben besonders viel und hat Angst um seine Schraubenschlüsselköpfe?), der andere findet Maulschlüssel für sich vollkommen ausreichend, der dritte ist besonders schlau und hat einen kompletten Satz Ring-Gabelschlüssel (kombiniert) und hat als zweites Werkzeug derselben Schlüsselweite eine Knarre mit Steckensätzen. Sicher ist auch auf diesem Gebiet für so manche Mutti eine Menge zu schenken (vielleicht hat er die teure Knarre

Etwas mit Vorsicht auszuwählen sind solche Geschenke: Amperemeter, Drehzahlmesser, Lenkeruhren usw., die fast alle eine gewisse Fertigkeit im Basteln erfordern, damit sie richtig und möglichst in Gummi gelagert angebaut werden. Und nicht jeder will unbedingt viele Instrumente zum Beobachten vor sich haben. Da muß man also vorher den Fahrer selbst etwas aushorchen, um sich nicht in unnütze Ausgaben zu stürzen, die doch keine rechte Freude machen.



noch gar nicht, sondern arbeitet bisher nur mit einem normalen Drehknebel?), nur muß man hier sehr viel vor dem Schenken überlegen und evtl. den Mann vorsichtig (aber gründlich) aushorchen.

Machen Sie den nächsten Schritt vielleicht in eine andere Richtung. Sehen Sie sich einmal seine Maschine an. Wetten, daß es daran vieles gibt, was eigentlich besser sein könnte?

Wenn es nicht nur so kleine Dinge sein sollen, dann fassen Sie doch mal die Lenkerhebel an. Klappern die seitlich oder auf und ab in den Gelenken? Dann könnte man ihm ja neue Hebel schenken. Zwar muß man auch hier vorher fragen, welche er haben will, aber Lenkerhebel sind auch solche Dinge, die der Fahrer selbst erst dann freiwillig ersetzt, wenn es wirklich nicht mehr anders geht. Er meint, das sei doch nur Luxus. Reden Sie ihm das aus, schenken Sie ihm neue. Bei Magura gibt's spezielle Hebel für die BMWs in einer neuen Ausführung, ansonsten aber auch alle anderen Hebel für jede Maschine. Mit diesen Hebeln könnten Sie übrigens auch dem jungen Motorradfahrer eine Freude machen, vor allem, wenn Sie ihm sogenannte „Sporthebel“ schenken, die zunächst mal durch die Kugel am Griffende zu erkennen sind. Auch hier bietet Magura ein umfangreiches Programm guter Sachen, die Sie im Motorradladen jederzeit kaufen können.

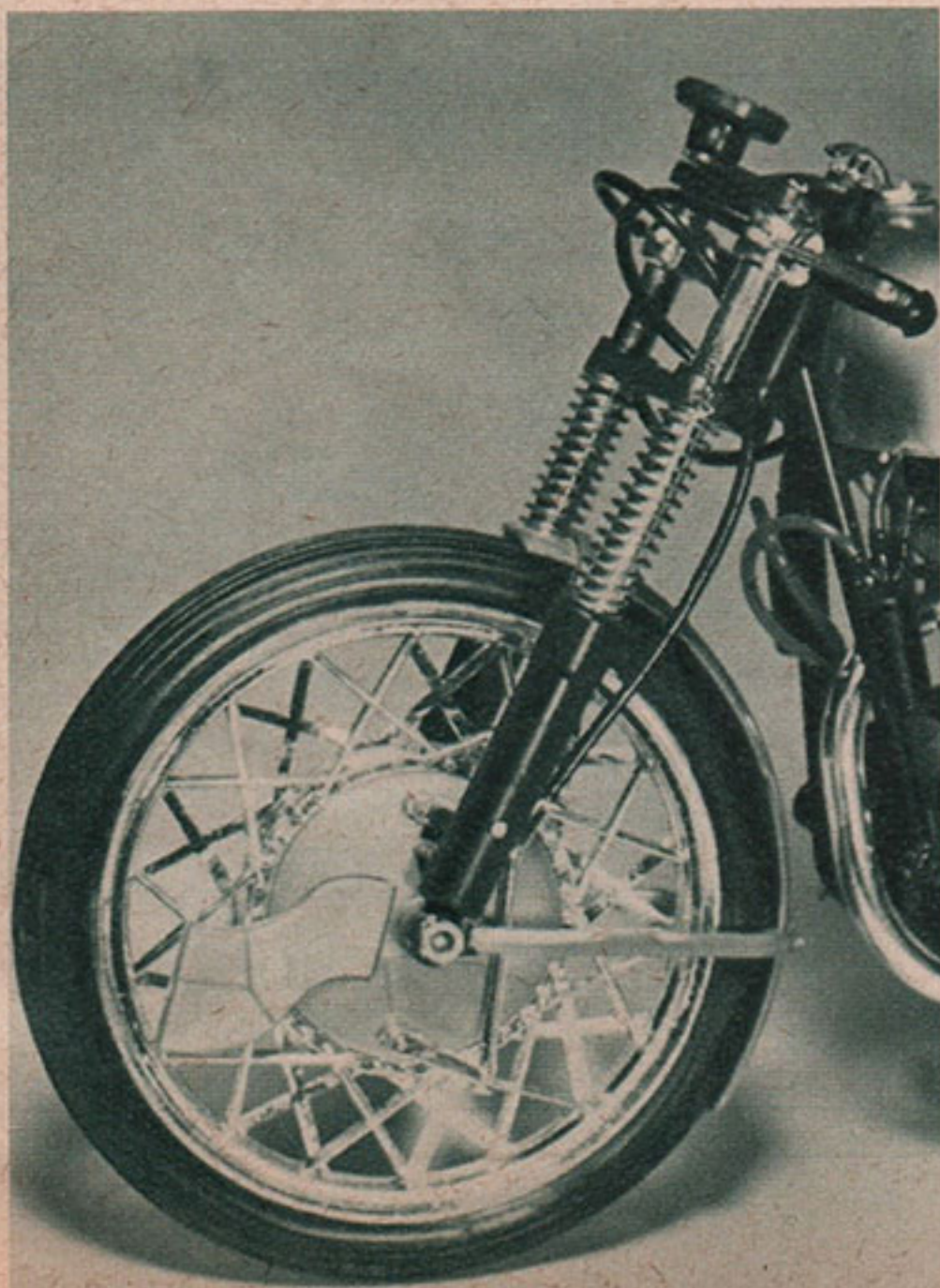
Und wenn Sie beim Ansehen der Maschine (oder gar schon früher) feststellten, daß der Motor eigentlich gar nicht so schön sauber gewaschen ist wie die übrigen Teile, dann schenken Sie ihm einfach mal eine Dose Motor-Reiniger. Vielleicht Gunk (von Louis) zum Aufpinseln oder sogar eine Sprühdose Caramba Motor-Reiniger, die auch in Tankstellen zu haben ist. Denken Sie auch daran, falls er eine Verkleidung an der Maschine hat (oder eine Scheibe am Seitenwagen), daß auch diese Plexiglasteile einiger Pflege bedürfen? Sollten Kratzer vorhanden sein, dann hilft Plexipol (ein spezielles Poliermittel) und zur einfachen Reinigung nimmt man Plexiklar (was gleichzeitig den Staub abweist).

Wie weit man durch schlichte Begutachtung der Maschine schon die Geschenke aussuchen kann, das zeigt folgendes Beispiel: sieht man sich die Seilzüge an und findet dort kleine Schmiernippel dran, dann sucht man in der Garage nach einer Ölspritzkanne. Hat er die nicht, dann ist klar: die müßte man ihm schenken. Hat er aber nicht mal Nippel an den Seilzügen, dann kann man sich nach einem Bowdenzugöler umsehen (heißt Alra-Öldruckgerät und ist sowohl bei Dico als auch bei Louis zu erhalten).

Haben wir nun den Damen genügend Anregungen gegeben? Sicher, es gibt noch viel mehr nützliche Dinge, viel mehr reines Spielzeug, viel mehr schöne Raffinessen unter den Werkzeugen und den Ausrüstungsteilen für den Fahrer. Aber alles kann man gar nicht aufzählen, das merken auch die Händler selbst in dem Augenblick, da sie ihre Kataloge zusammenstellen wollen. Kaum haben sie den einen fertig, da gibt es schon wieder etwas Neues, was eigentlich auch noch hineingebracht werden müßte. Deshalb sollte sich jeder, der sich für Geschenke interessiert, ruhig einmal den entsprechenden Katalog der einzelnen Zubehörfirmen kommen lassen, daraus kann man dann meist Seite für Seite neue Hinweise gewinnen. Da gibt es z. B. Leichtmetall-Kotflügel für jede Maschine passend, da gibt es für die BMWs Zylinder-Schutzbügel. Gaszugverteiler könnte man auch gebrauchen (wenn man eine Zweizylinder-Zweivergasermaschine englischer oder deutscher Herkunft hat, die Japaner liefern ja die Gaszugverteiler serienmäßig mit). Und zum Fahren hat sich neben dem Schal um den Mund (gegen Fliegen und Staub) auch ein Mundschutz aus Leder bei vielen schon bewährt. Vielleicht sucht er auch eine neue Brille, da kann Dico z. B. eine spanische Brille mit abgeknickten Sicherheitsgläsern bieten und Louis die sehr kräftig belüftete Uvex „Star“-Skibrille mit Cellonscheiben in diversen Farben. Oder auch an Nierenschutzgürtel denken, vielleicht auch an Regen-Überhandschuhe (die auch für die Winterfahrerei schön warm sind). Man sieht, allein die schlichte Aufzählung findet kaum ein Ende.

Wenn jetzt noch jemand fragt, was er (oder sie) einem Motorradfahrer schenken soll, dann wüßten wir kaum noch Rat. Diese Anregungen hier müßten eigentlich ausreichen, denn alles kann auch der alte Hase, der seit Jahren seine Erfahrungen sammelt und der Maschine, Bekleidung und Werkstatt weitgehend vollständig hat, gar nicht besitzen. Irgend etwas fehlt sicher noch in seiner Sammlung.

H.-J. M.



Man kann beim Zusammenbau dieser schöner Modelle auch noch kleine Fehler machen, die allerdings nur dem sehr kritischen Beobachter auffallen: hier sind die Speichen bestimmt nicht richtig gekreuzt. Gut erkennbar auf diesem Bild die originalgetreue Ausbildung der Vorderradgabel und der Bremsankerung mit der Lufthülze und den Bremshebeln, von denen man das Gefühl hat, daß sie von Modell zu Modell zierlicher werden. Bezüglich der Speichenstellung hat übrigens die Revell-Honda noch eine kleine Hilfe: da sind innerhalb der Felgen winzige Arretierungen angebracht, wenn man die zueinander richtig stellt, dann stimmt auch die Kreuzung.

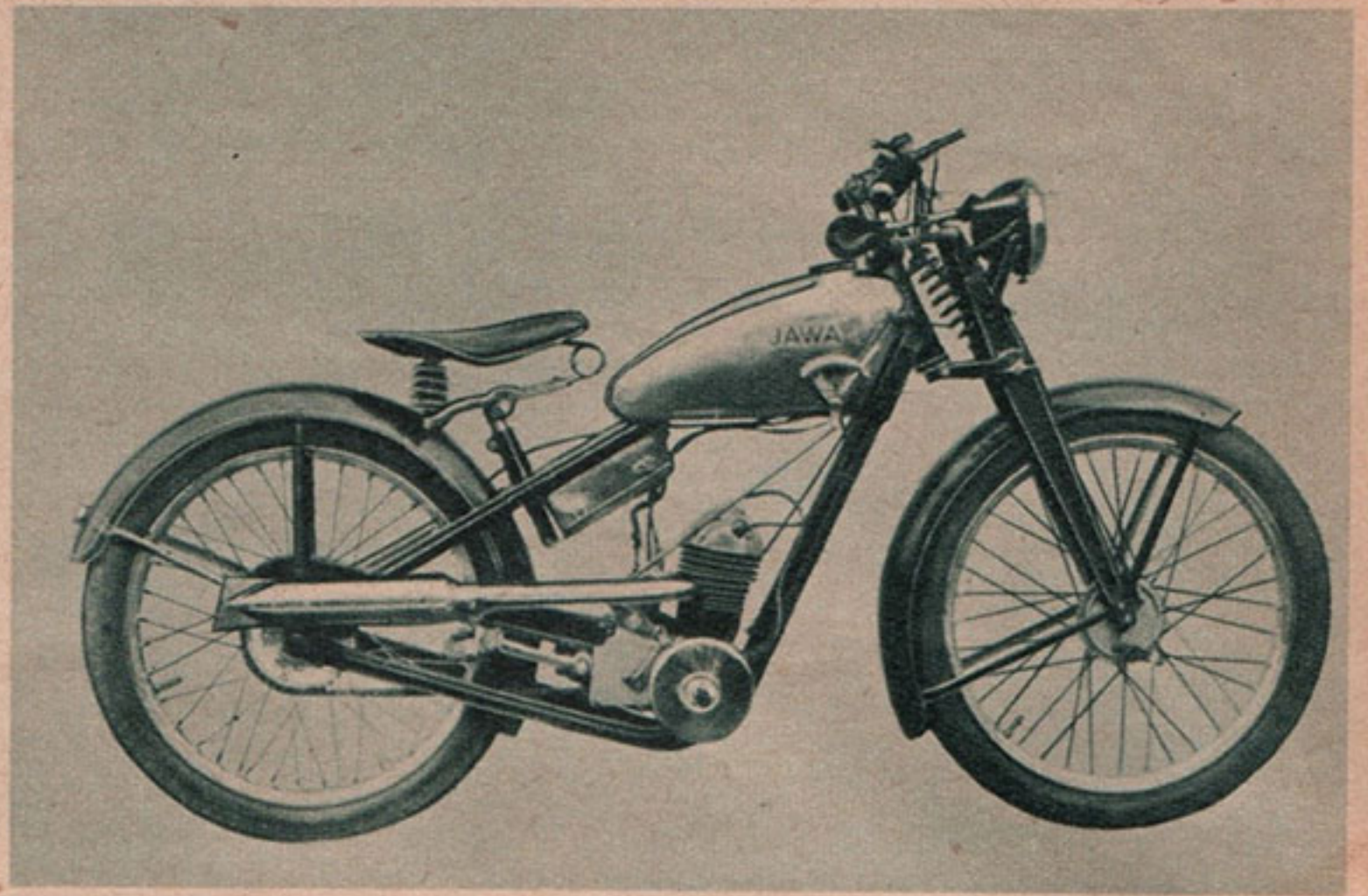
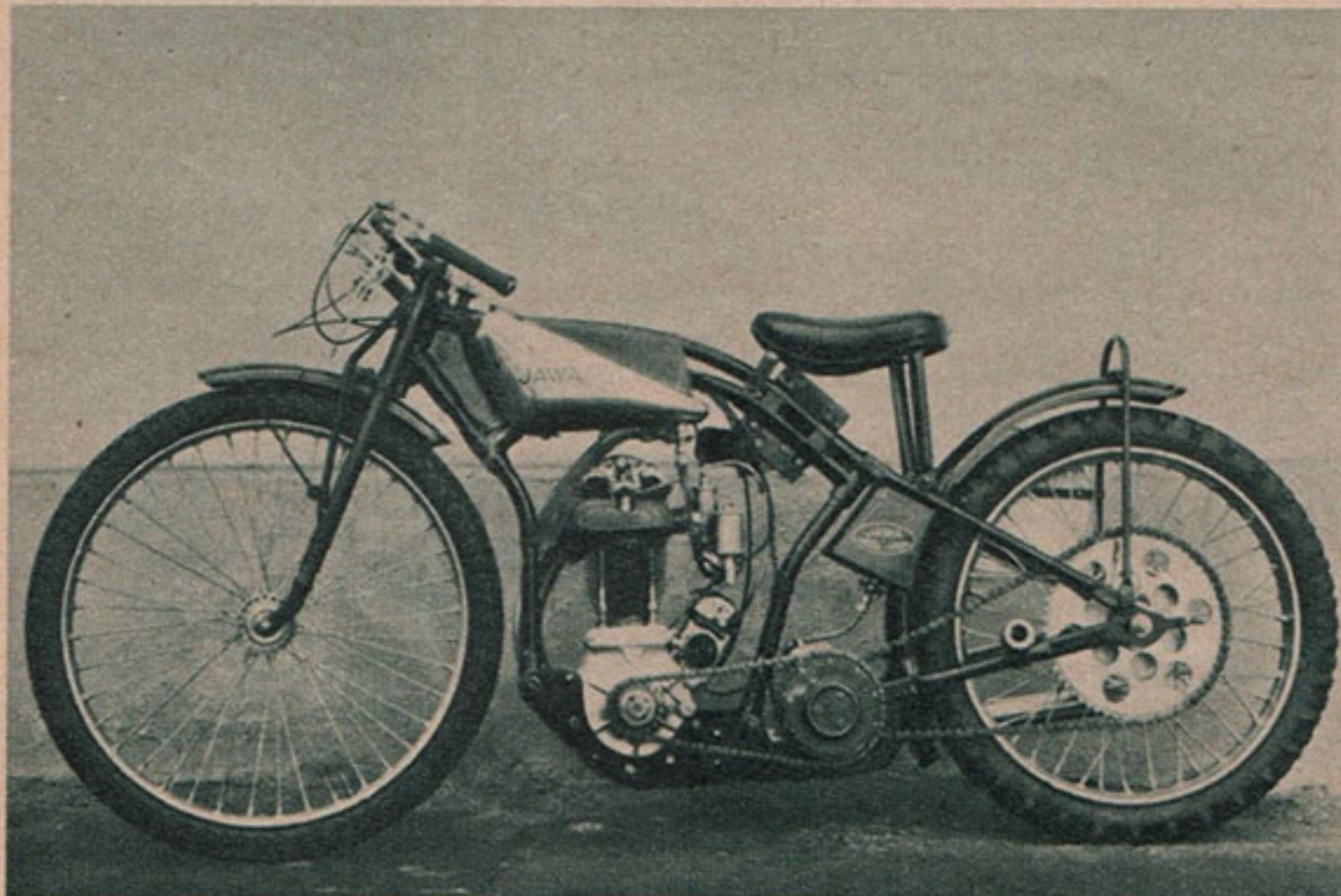
JAWA-Geschichte 2

Zu Patchetts Assistenten im Konstruktionsbüro bei Jawa gehörte auch der junge Tscheche Josef Jozif. Erst 32 Jahre alt, schuf er 1938 eine neue kleine Jawa-Konstruktion — die Jawa „Robot“. Heute würde man dieses Fahrzeug als Moped bezeichnen; es handelte sich um einen 98 ccm-Zweitakter mit 47 mm Bohrung, 57 mm Hub und 2,7 PS bei 3700 U/min. Es war ein erstklassiges, modernes Leichtkraftrad, das sich bald großer Beliebtheit erfreute. Auch hier wurde ein leichtes Fahrgestell aus Preßstahl verwendet. Jozif ist nach dem Kriege der Nachfolger Patchetts geworden und noch immer für die Konstruktions- und Entwicklungsabteilung im nunmehr verstaatlichten Unternehmen tätig. Er gilt als einer der erfahrensten und tüchtigsten Motorradkonstruktoren und ist natürlich auch für die großen Erfolge der Nachkriegskonstruktionen von Jawa verantwortlich.

Wie die ersten Nachkriegskonstruktionen bei Jawa entstanden, ist eine der sensationellsten Geschichten des internationalen Motorradwesens. Vorerst jedoch zurück zum Jahr 1939, als das 248 ccm-Zweitaktmodell — noch von George Patchett — umkonstruiert und zum „Duplex-Block“ wurde. Der Flachkolbenmotor, System Schnürle, hatte nunmehr 68 mm Bohrung und Hub, ein moderneres Kurbelgehäuse mit direkt angesetztem Dreiganggetriebe und 9 PS bei 3800 U/min. Die Gesamtkonstruktion war leichter und rassiger als das bisherige 248 ccm-Modell. Leider verhinderte der Krieg den Großserienbau dieser Jawa. Patchett selbst verließ — wie Walter Moore bei NSU — knapp vor Kriegsausbruch Prag und kehrte nach England zurück. Nicht ganz mit leeren Taschen, denn in seinem Gepäck befanden sich Pläne für ein automatisches Geschütz, das er dann an eine englische Waffenfabrik verkaufte und dafür soviel Geld bekam, daß er heute bequem mit seiner in Frankreich geborenen Gattin in Südfrankreich leben kann. Hierzu sei bemerkt, daß George Patchett immer ein sehr einfallsreicher Konstrukteur war und durch seine Tätigkeit bei Jawa — wo man die Waffenherstellung nie ganz aufgab — natürlich auch mit dem Waffenbau in Verbindung kam.

Die Jawafabrik, während des Krieges unter deutscher Kontrolle, mußte damals natürlich den Motorradbau aufgeben. Die Wehrmacht verwendete sie als Großreparaturwerkstätte für Krafträder, und die Gestapo sorgte dafür, daß niemand auf den Einfall kam, dort etwas zu unternehmen, was nicht im Sinne der Kriegsführung lag. Was die Gestapo allerdings nicht wußte, war, daß es Tschechen gab, denen mehr an Motorrädern als am Krieg lag und die bereit waren, selbst ihren Kragen zu riskieren, wenn es darum ging, eine Motorrad-Neukonstruktion für die Nachkriegsperiode auf die Beine zu stellen. Die Männer und Frauen in der Jawa-Fabrik wußten aber auch vom Respekt, den viele Deutsche vor Befehlen, Anordnungen und Bezeichnungen haben, und so kam es, daß sie ein großes Schild mit der Aufschrift: „Eintritt strengstens verboten“ an die Tür einer Fabrikabteilung hängten und in dieser deshalb auch fast gar nicht von neugierigen und unerwünschten Beamten belästigt wurden. Das Ganze war natürlich nicht so einfach, wie ich es hier beschreibe, doch war es eine Tatsache, daß man in dieser „Geheimabteilung“ nichts anderes machte, als sich mit der Neukonstruktion und Entwicklung einer 250 ccm Jawa-Zweitaktmaschine zu befassen. Natürlich mußte man diese auch ausprobieren, und zu diesem Zweck strich man alle Fahrgestelle mit den Farben der Wehrmachtsmotorräder an, und zusammen mit diesen fuhr man nunmehr auch mit den Neukonstruktionen herum. Fand doch irgend jemand den Unterschied heraus, so experimentierte man eben mit einer „Verbesserung für die Wehrmacht“. Rund ein Dutzend verschiedener neuer Jawas wurden in dieser Periode konstruiert, hergestellt und unter der Nase der Gestapo ausprobiert und weiterentwickelt!

In den dreißiger Jahren entwickelten verschiedene Firmen (in Deutschland u. a. DKW und D-Rad) spezielle Dirttrack-Modelle; 1935 gab es eine solche Spezialmaschine auch von Jawa.



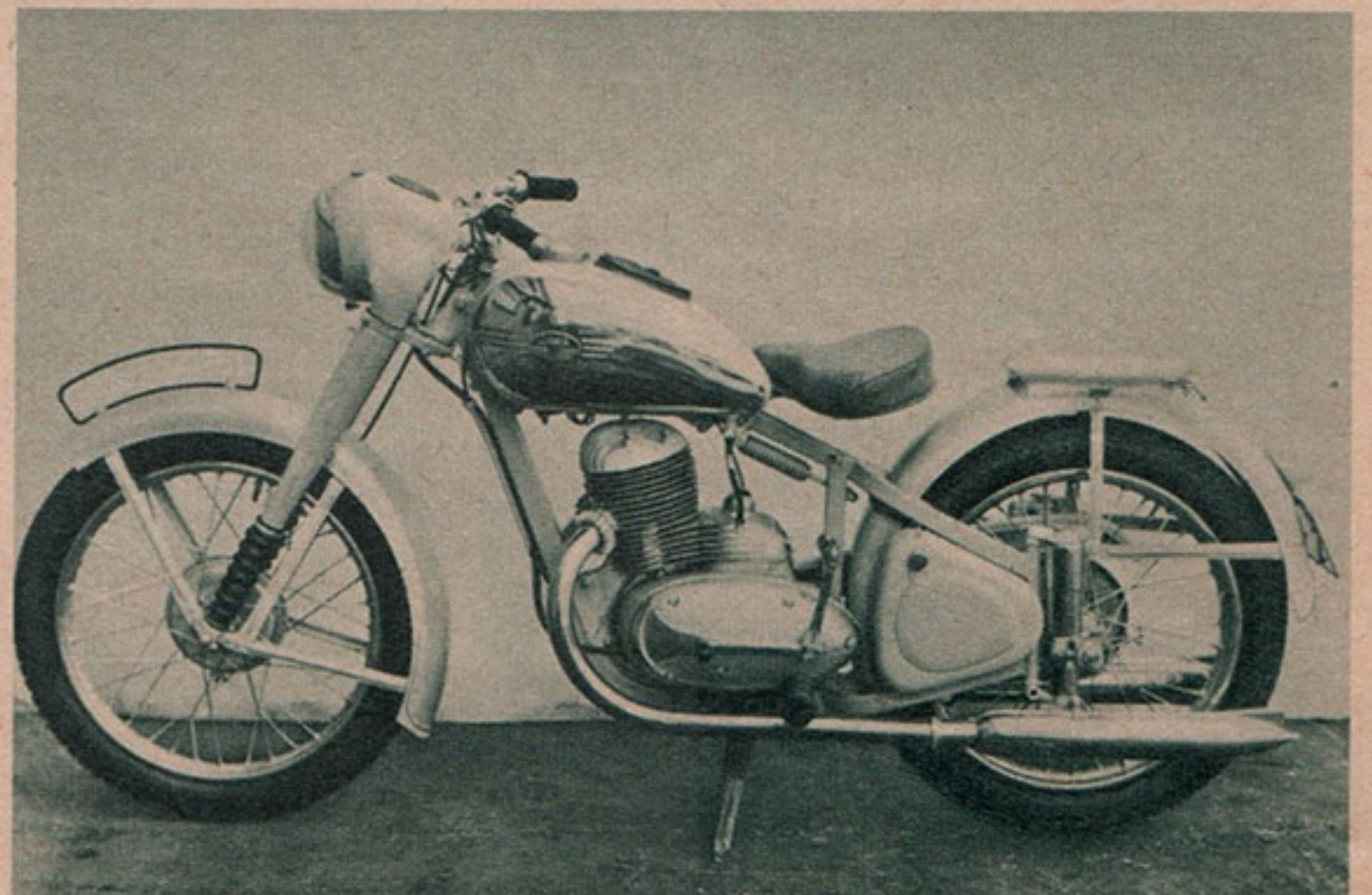
Die von Josef Jozif, dem heutigen Jawa-Chefkonstrukteur, 1937/38 entwickelte kleine 100 ccm-Jawa Typ „Robot“.

Dieses große Risiko zahlte sich gleich nach dem Krieg aus, denn Jawa war damals (1945—1946) die erste kontinentale Motorradfabrik, die mit einer ausgereiften und hochmodernen Neukonstruktion in Form einer 249 ccm Einzylinder-Zweitaktmaschine auf dem Markt erschien und sie bald auch in großen Stückzahlen herstellte. Dr.-Ing. h. c. František, der Gründer der Firma, starb während des Krieges, und sein Sohn, der nach ihm die Leitung übernahm, verließ das Land, als die Firma verstaatlicht wurde. Die Leitung hatte in der ersten Nachkriegsperiode der frühere Firmensekretär Dr. Jaroslav Frei inne, der in späteren Jahren bei Ami in Zürich und bei Peugeot in Frankreich tätig war. Vor dem Krieg gab es bei Jawa fast gar kein bedeutendes Exportgeschäft; nach 1945 entwickelte es sich in starkem Maße, und ein Großteil der Motorradproduktion gelangte ins Ausland. Teilweise wegen der schnellen Lieferungsmöglichkeit und teilweise auch wegen der guten Qualität und modernen Konstruktion der neuen 250 ccm-Modelle mit ihren schnittigen Preßstahlfahrgestellen, Blockmotoren, Telegabeln, vollkommen gekapselten Vergasern und gefederten Hinterrädern.

Diese ersten Nachkriegsmodelle von Jawa hatten bei 65 mm Bohrung und 75 mm Hub einen Hubraum von 249 ccm. Die mit Flachkolben und Umkehrspülung ausgerüsteten Motoren gaben 9 PS bei 4250 U/min ab. Das im Block befindliche Vierganggetriebe hatte Fußschaltung und eine automatisch funktionierende Kupplung. Die Telegabel bildete mit dem Scheinwerfer eine harmonische Einheit, und fast das ganze elektrische System war im modernen Satteltank „eingelassen“. Der stromlinienförmige Motorblock besaß glatte Linien, der Schwebesattel war verstellbar, und die Batterie befand sich, vollkommen verdeckt, in einem der beiden Werkzeugkästen. Der Rahmen selbst bestand nicht mehr aus breiten Preßstahlflächen wie vor dem Krieg, sondern aus vierkantigen Rohren. Die harmonische Gesamtkonstruktion war ein großer Fortschritt gegenüber bisherigen Modellen und zugleich auch die modernste Nachkriegsschöpfung. Die jahrelange Konzentration auf dieses Einheitsmodell erwies sich als ein kommerziell erfolgreicher Schachzug, da sie eine billige Herstellung und auch eine gesunde Entwicklung ermöglichte. Vergleichen wir die Jawa-Modelle von 1966 mit denen von 1946, so kann man noch immer die Grundkonstruktion erkennen, während andererseits die einzelnen Teile — und mit diesen natürlich auch der Motor — weiterentwickelt und zu höherer Leistung gebracht wurden.

(Wird fortgesetzt)

Als der Krieg zu Ende ging, konnte man bei Jawa nicht nur gleich wieder Motorräder produzieren, sondern auch mit einem neuen Modell antreten: der hinterrad-gefederten Jawa 250 ccm.



Neue Moto Cross-Maschine:

LITO - 496 ccm

mit Excam-Steuerung

Auf einer Maschine von LITO gewann der Schwede Sten Lundin 1961 die Moto Cross-Weltmeisterschaft. Seit zwei Jahren nun hat man bei LITO an einem neuen Motor für Moto Cross-Einsatz gearbeitet, und nun ist man soweit, daß man ihn der interessierten Öffentlichkeit präsentiert.

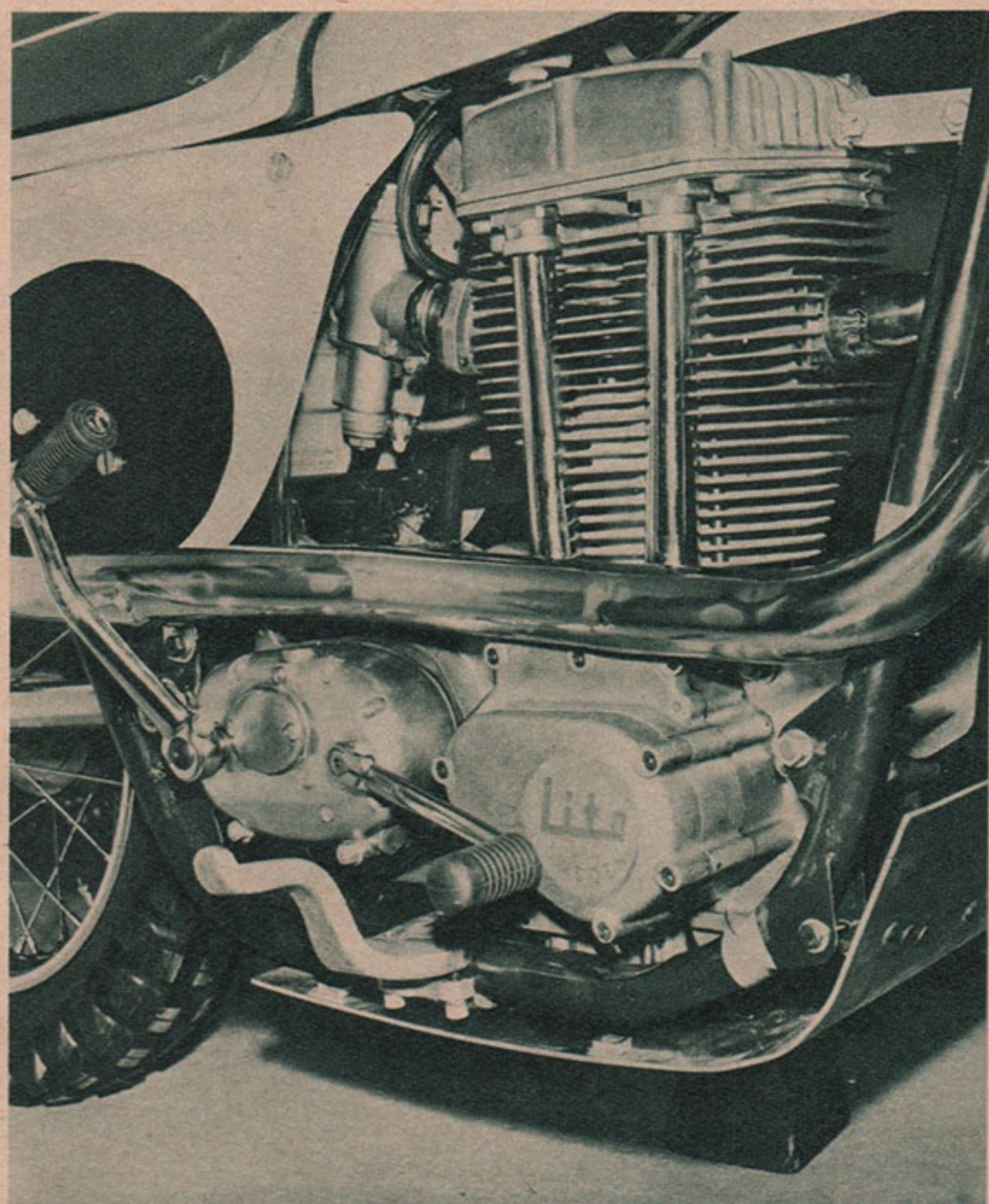
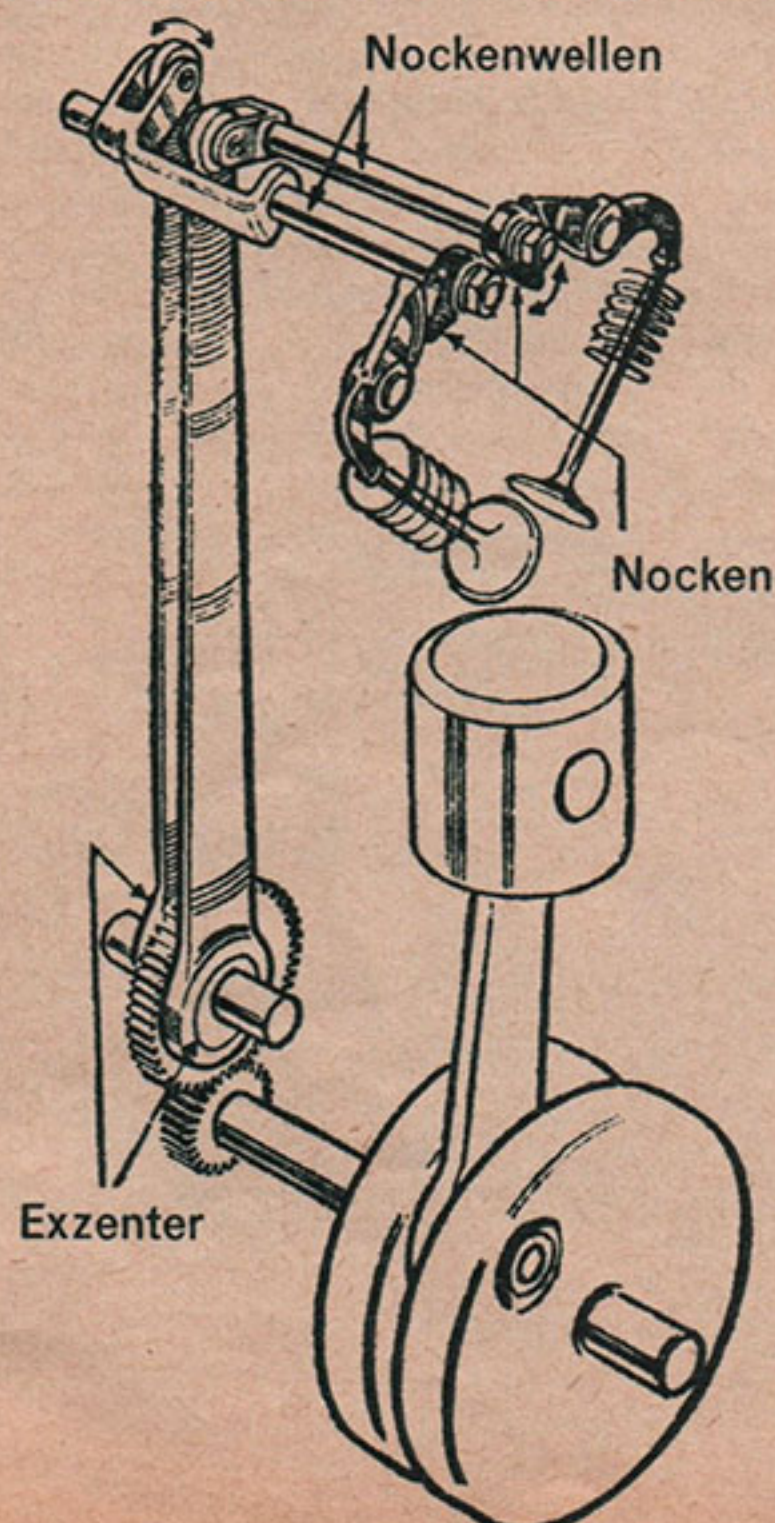
Der neue Motor, der mit der von uns im Heft 17/66 beschriebenen „Excam“-Steuerung arbeitet, hat zwei bekannte schwedische Konstrukteure zu Vätern: Folke Mannerstedt und Gunnar Hagström. Mannerstedt ist seit den dreißiger Jahren bekannt durch seine der gesamten internationalen Konkurrenz überlegenen Husqvarna-Zweizylinder-Rennmaschinen, und mit Gunnar Hagström verbinden sich verschiedene interessante schwedische Motorrad-Projekte — so stammte z. B. die SRM-Track-Racing-Maschine von ihm, und auch der HRM-Motor, der für den gleichen Verwendungszweck entworfen war.

Wie schon gesagt, arbeitet der neue Motor nach dem Excam-System. Bei diesem sind, wie auch nochmals die untenstehende Skizze zeigt, normale Nocken weder im Steuergehäuse am Kurbelhaus noch im Zylinderkopf zu finden. Die Ventile werden vielmehr durch lange Betätigungsstangen gesteuert, die unten ein auf einem Exzenter gelagertes Auge tragen und oben mit Nadeln in einem Kipphebel gelagert sind, der das zugehörige Ventil öffnet. Geschlossen wird es dann durch seine Feder — aber diese muß nur das Ventil auf seinen Sitz zurückbringen, nicht den Steuermechanismus, der vom Exzenter zurückgezogen wird. Man könnte diese „Excam“-Steuerung als „halb-desmodromisch“ bezeichnen, und eben in dieser teilweisen Zwangsläufigkeit liegt auch ihr Vorteil gegenüber einer Stoßstangen-Steuerung.

Von außen sieht der Motor einer normalen Stoßstangen-Ausführung sehr ähnlich, er erinnert ein wenig an die gute alte Saroléa, die in den vierziger und frühen fünfziger Jahren einen Namen auf den Moto Cross-Kursen hatte. Der neue LITO-Motor ist sehr leicht, und obwohl er mit einem serienmäßigen BSA-Getriebe zusammengebaut ist, beträgt das Triebwerksgewicht nur knapp 40 kg. Das ist die Folge der Verwendung von viel Elektron, aus dem u. a. die Kurbelgehäusehälften und der Ventilkammerdeckel gegossen sind.

Die Bohrung beträgt 87, der Hub 83,5 mm, der Motor ist also unterquadratisch, und der genaue Hubraum beträgt 496 ccm. An der Kurbelwelle wurden 50 PS gebremst, aber die Konstrukteure erwarten sich endgültig noch eine höhere Leistung.

Links: Hier noch einmal das Prinzipbild der Excam-Steuerung: offensichtlich arbeitet der neue LITO-Motor mit zwei Exzentern und runden Exzenterstangen — aber im Grundsätzlichen ist die Funktion der „halb-desmodromischen“ Ventilsteuerung die



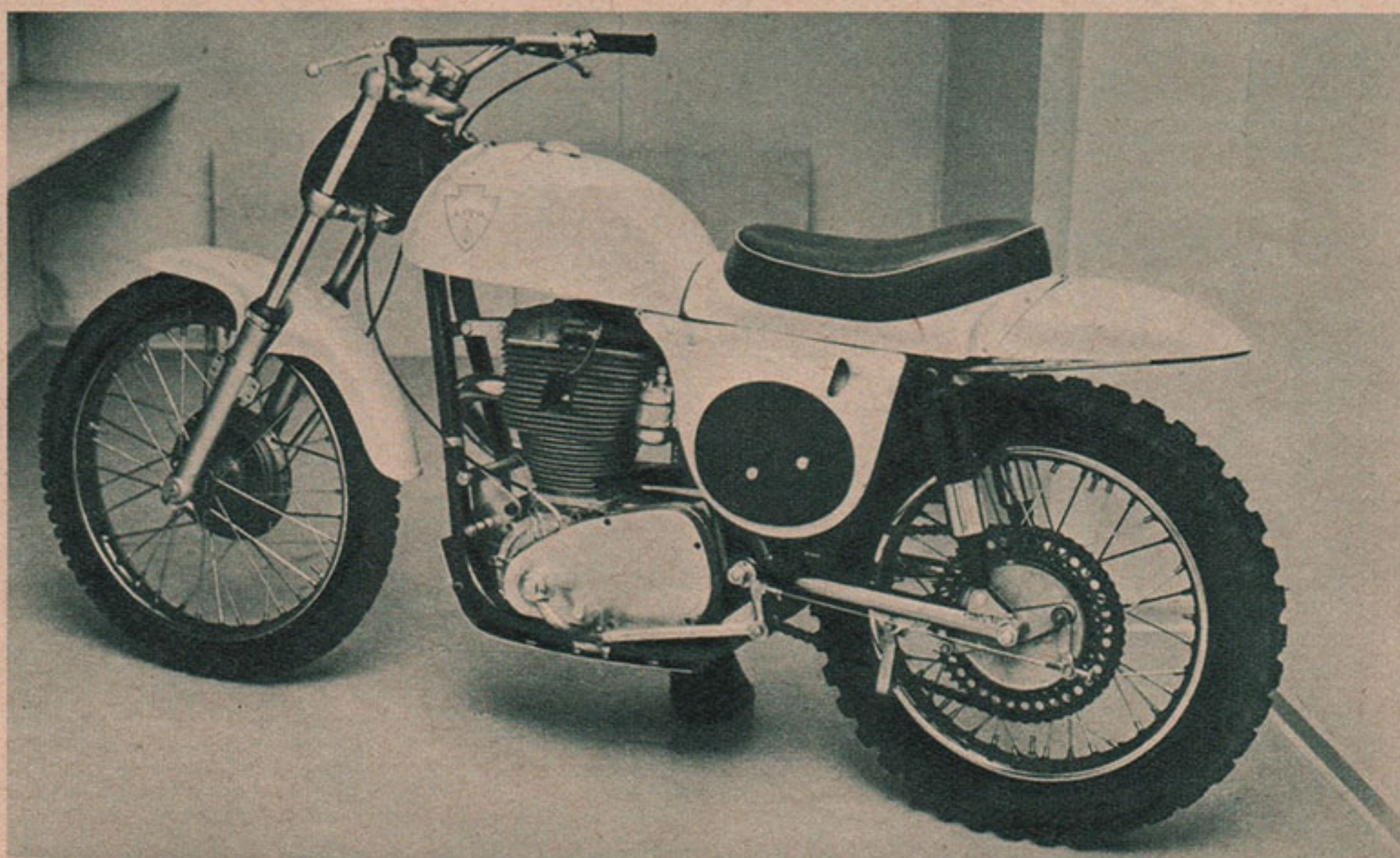
Oben: Von außen gesehen könnte man den neuen LITO-Motor für ein Stoßstangen-Modell halten.

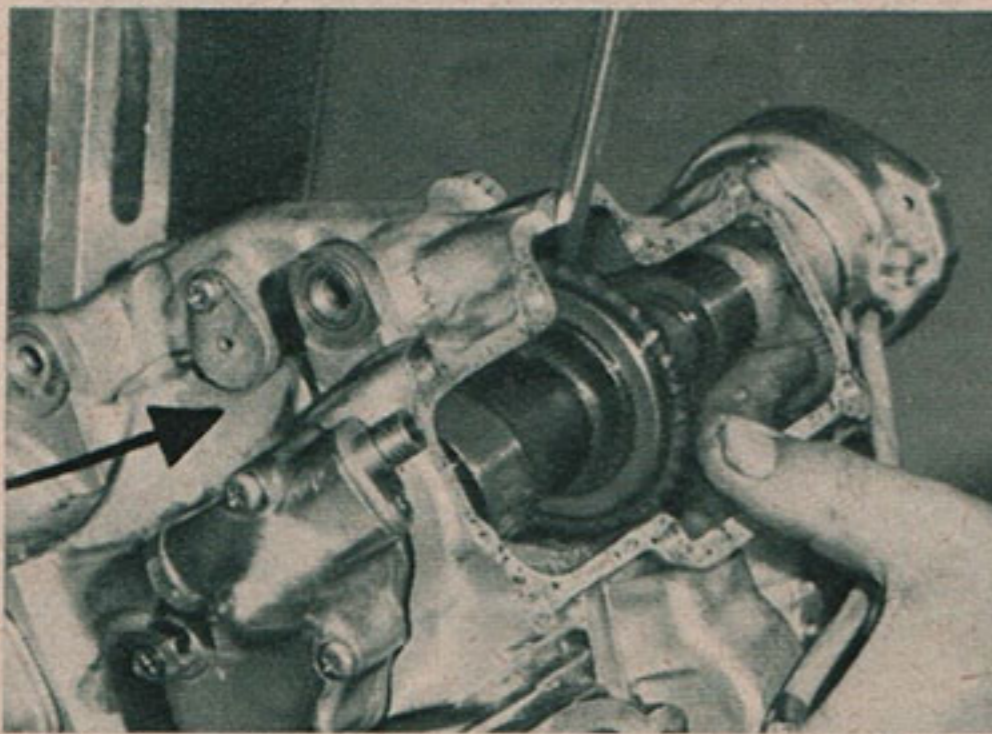
Die Kupplung sitzt übrigens — wie bei manchen modernen Zweitaktern — auf der Kurbelwelle. Sie ist in der außenliegenden Schwungscheibe untergebracht, die auch die Auswuchtgewichte enthält, die an den Hubstücken fehlen. Die Zündanlage stammt von der schwedischen Firma STEFA, es handelt sich um einen Schwungradzündler — das gleiche Modell, wie es auch im Hedlund-Motor verwendet wurde. Das verwendete BSA-Getriebe ist nur unwesentlich verändert, der Primärtrieb erfolgt über eine Duplex-Kette.

Für die Erprobungsfahrten wurde der neue LITO-Motor in ein Metisse-Fahrgestell eingebaut. Die Testfahrten wurden von Kurt Gustavsson durchgeführt, der auch international als Moto Cross-Fahrer bekannt ist. Aber die Herstellerfirma hofft, wenn nicht schon zum Earls Court in London, so doch wenig später für den Motor auch das vorgesehene eigene Fahrgestell fertig zu haben, in dem er dann in der kommenden Moto Cross-Saison eingesetzt werden soll.

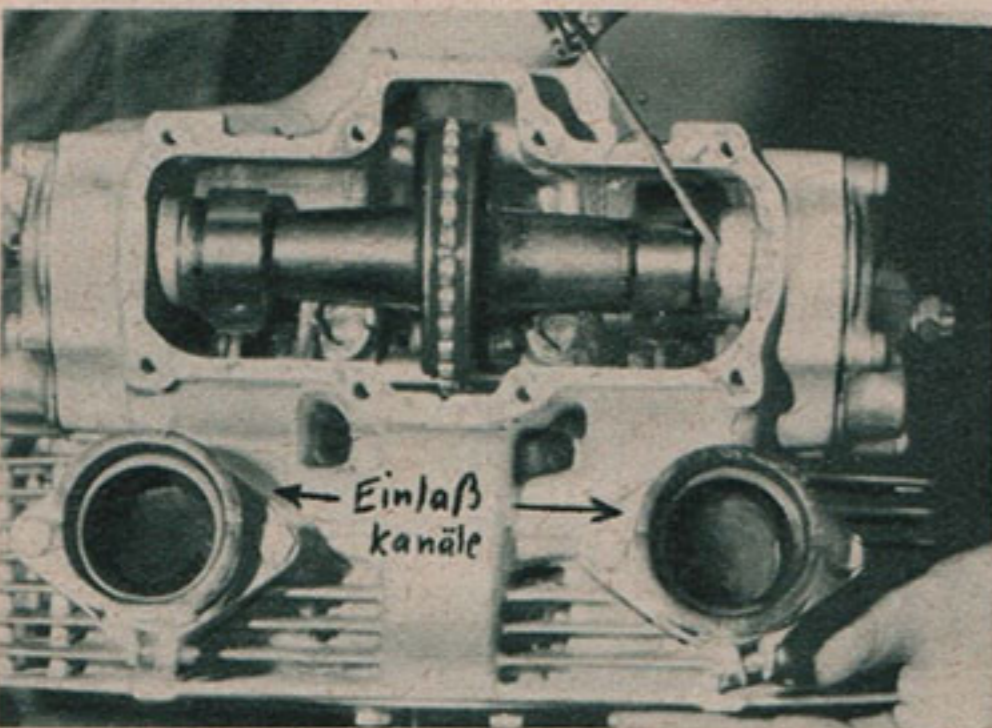
B. B.

gleiches wie sie aus dieser Skizze verständlich wird. Rechts: Vorläufig mal hat man den neuen Motor in ein Metisse-Fahrgestell eingebaut, das jedoch schon bald durch das projektierte eigene LITO-Fahrgestell abgelöst werden soll.

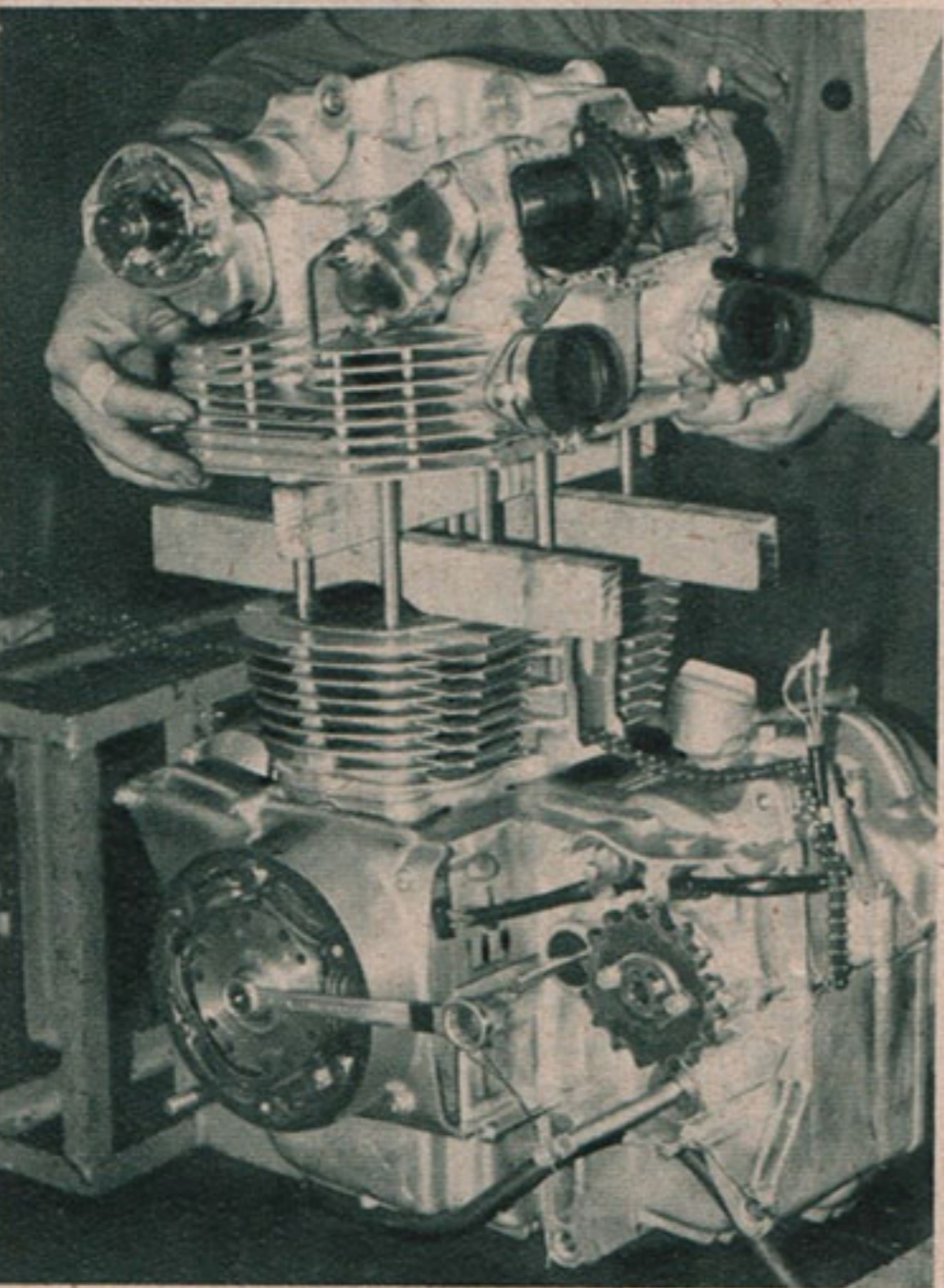




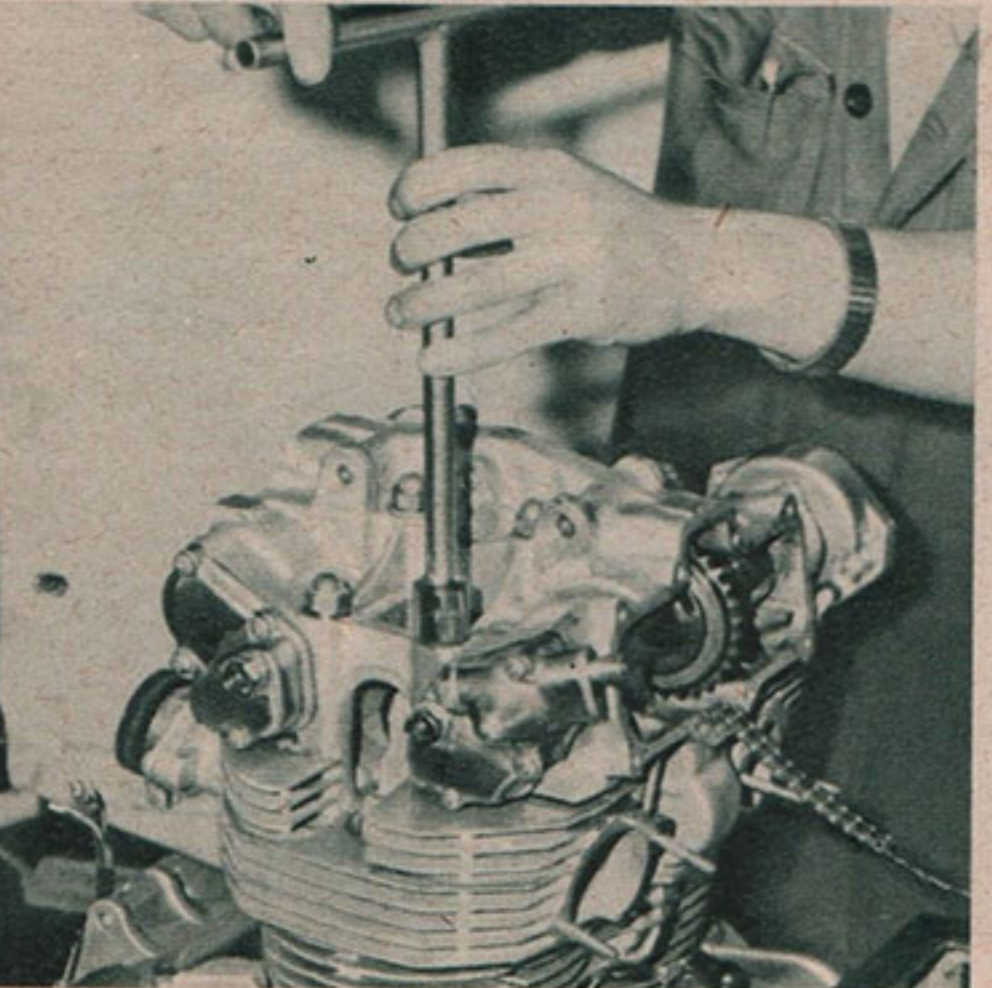
160



162



164



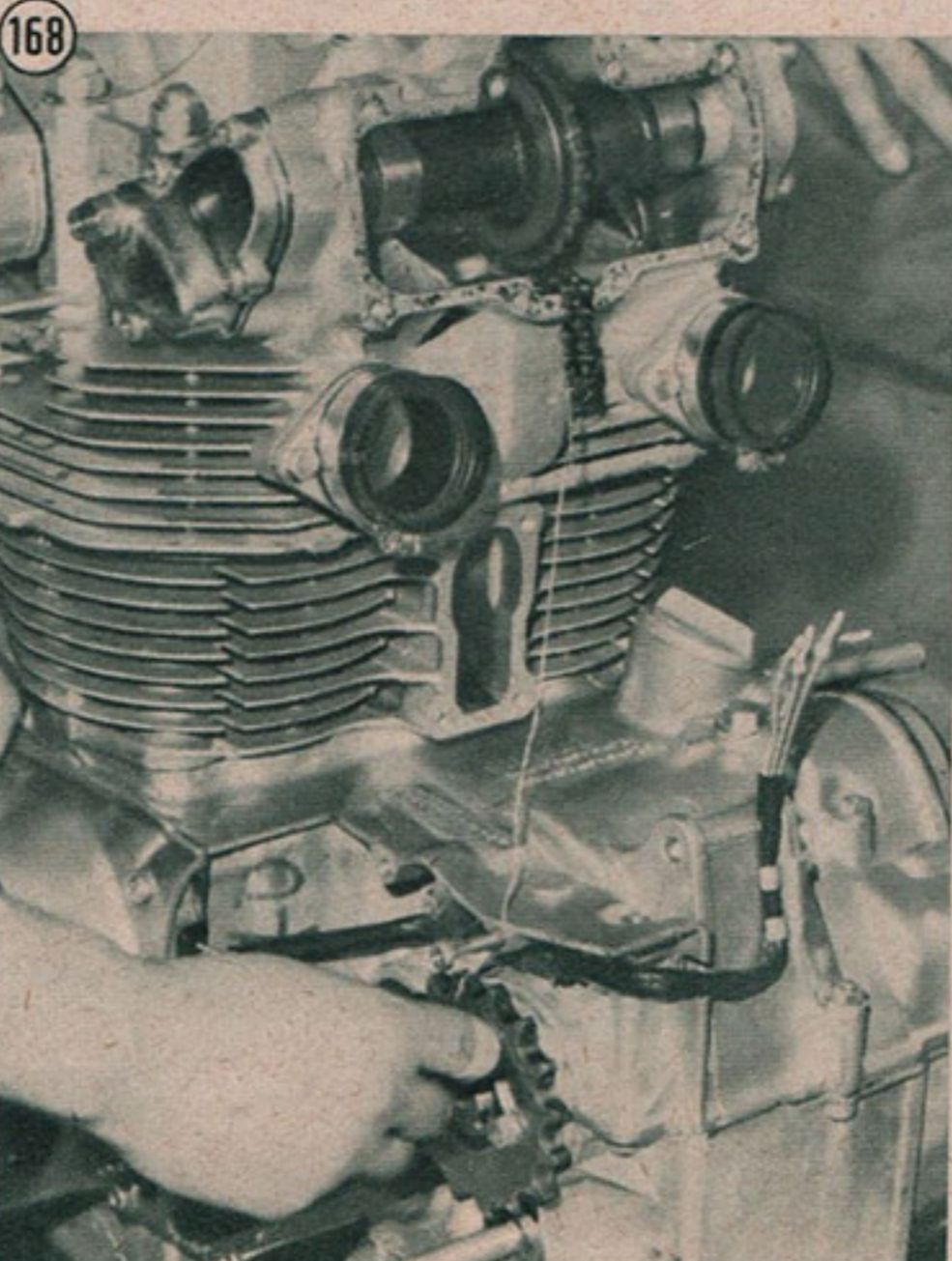
167

(Schluß von Heft 23/1966)

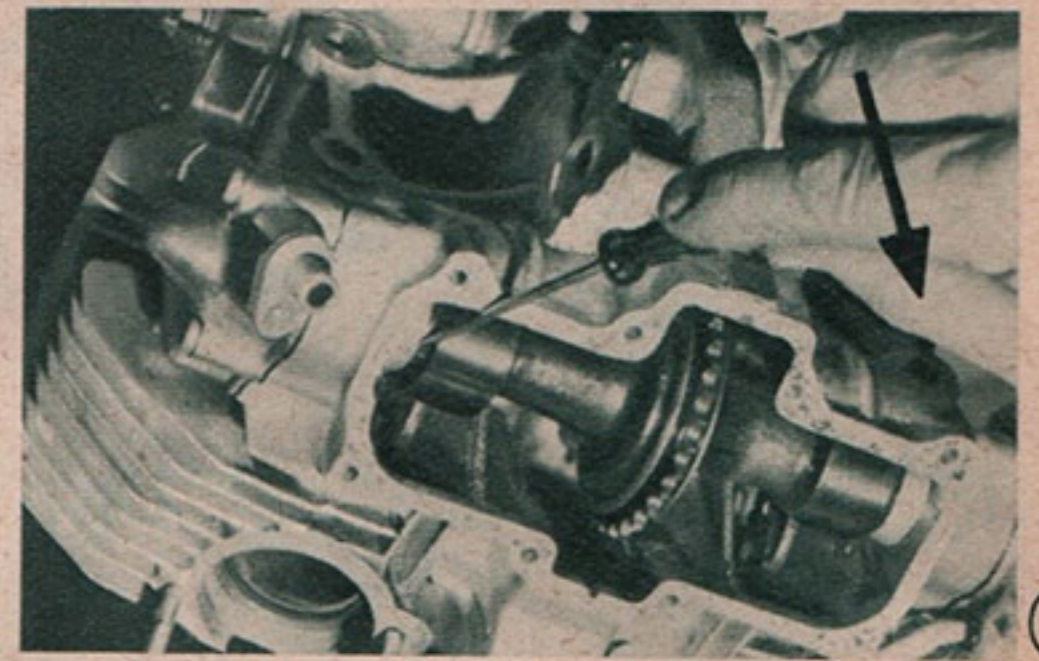
Die im Zylinderkopf bereits eingebaute Auslaßnockenwelle wird über das Antriebsrad mit dem Schraubenzieher so lange gedreht (Bild 160), bis das Auslaßventil geöffnet ist (Bild 163) und die Nockenwelle auf ihrer Einstellmarke steht (Bild 161). Der Pfeil auf diesen Bildern gibt jeweils die Fahrtrichtung an. Die Einlaßnockenwelle wird in der gleichen Weise so gedreht (falls es nötig ist) und auf ihre Einstellmarke gestellt (Bild 162). Zwischen den Zylinderkopf und Zylinderblock legen wir drei Holzleisten (Bild 164), deren linke Leiste für den linken Kolben (welcher bereits auf dem oberen Totpunkt steht) eine Aussparung hat (Bild 164).

Nun beginnen wir mit dem Einfädeln der Kette und dem Montieren des Zylinderkopfes. Auf der Auslaßseite (Bild 165) muß die Kette natürlich hinter der Führungsrolle entlang und durch den Kopf geführt werden. Dann nehmen wir ein Holz nach dem anderen heraus und senken den Zylinderkopf langsam auf die Zylinder. Praktisch stufenweise. Bevor wir weitermachen, werden die Kopfmuttern aufgesetzt und festgezogen. Vorher die Bolzen einölen (Bild 166). Die beiden äußersten rechten Muttern (Bild 167, die vordere wird gerade angezogen) bekommen stärkere Scheiben untergelegt! Beim Festziehen muß man die richtige Reihenfolge einhalten (siehe Heft 17/1966, Seite 497, Bild Nr. 16 dieser Folge). Die Muttern werden auch stufenweise angezogen, der Anzugswert beträgt 3,5 mkg. Wer keinen Drehmomentschlüssel hat, muß aufpassen, daß er die Muttern nicht zu fest anzieht.

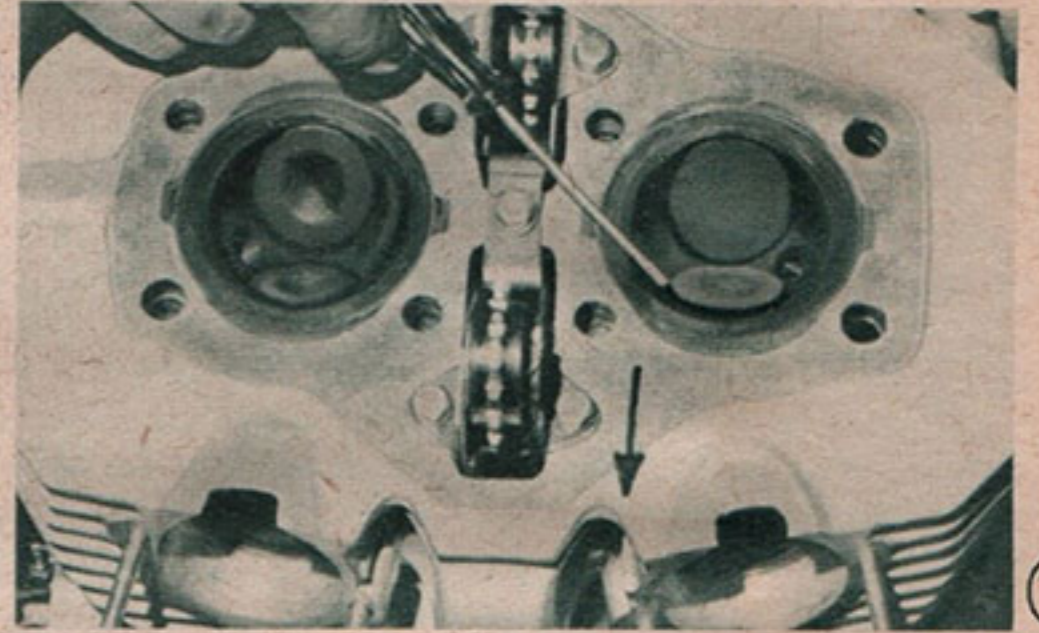
Zwischendurch kontrollieren, ob der linke Kolben immer noch auf dem oberen Totpunkt steht und durch den Ringschlüssel auf dem Wellenstumpf fixiert ist (siehe Heft 23/66, Seite 715, Bild 157). Mit dem Einfädeldraht probieren wir, ob die Nockenwellenkette auf dem Antriebsrad der Kurbelwelle sitzt. So fixieren wir sie auf der Einlaßseite. Und zwar so, daß das Ende oben am Nockenwellenrad von außen zugänglich ist (Bild 168). Mit einem Kunststoff-Band, das ziemlich steif ist und an dem Zugdraht befestigt wird (Bild 169), ziehen wir die Kette von der Auslaßseite her zur Einlaßseite Zahn für Zahn über die Nockenwellenräder hinweg, bis beide Enden auf der Einlaßseite am Nockenwellenrad zusammengefügt werden können (Bild 170). Zum Zusammenfügen nehmen wir ein neues Kettenschloß! Aber die Kette wird noch nicht fertig zusammengesetzt, weil wir jetzt erst probieren, ob alles stimmt. Die Nockenwellen



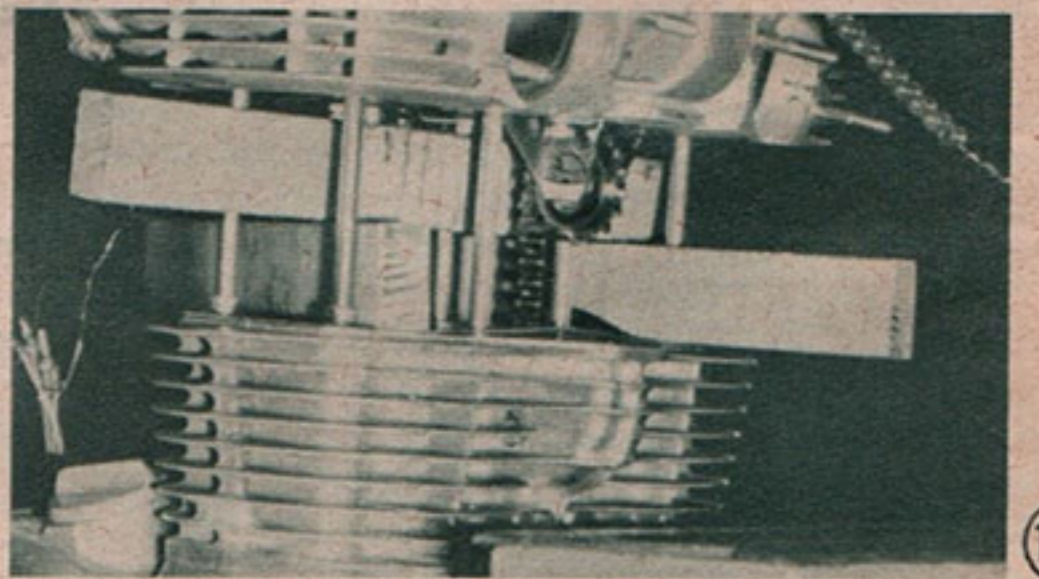
168



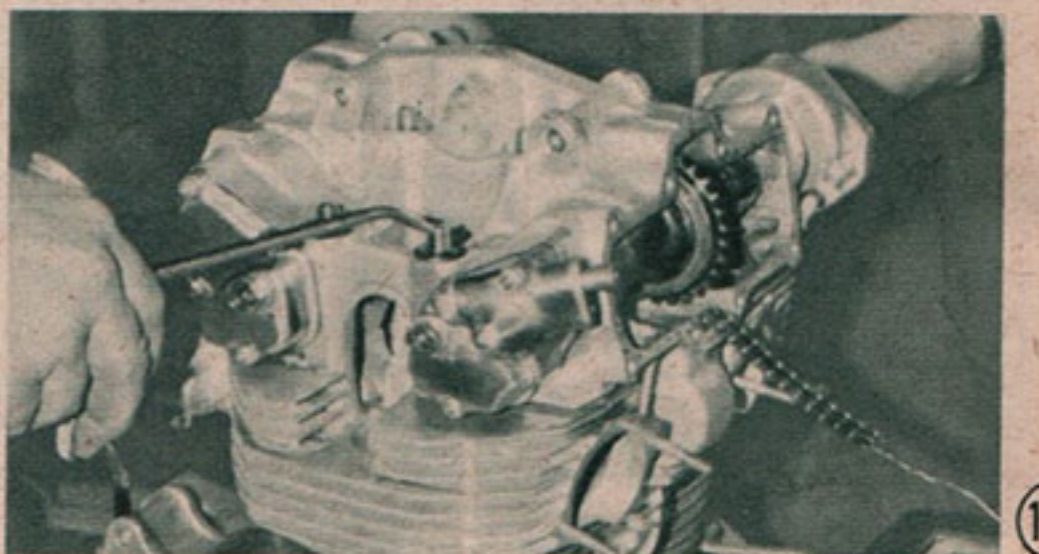
161



163

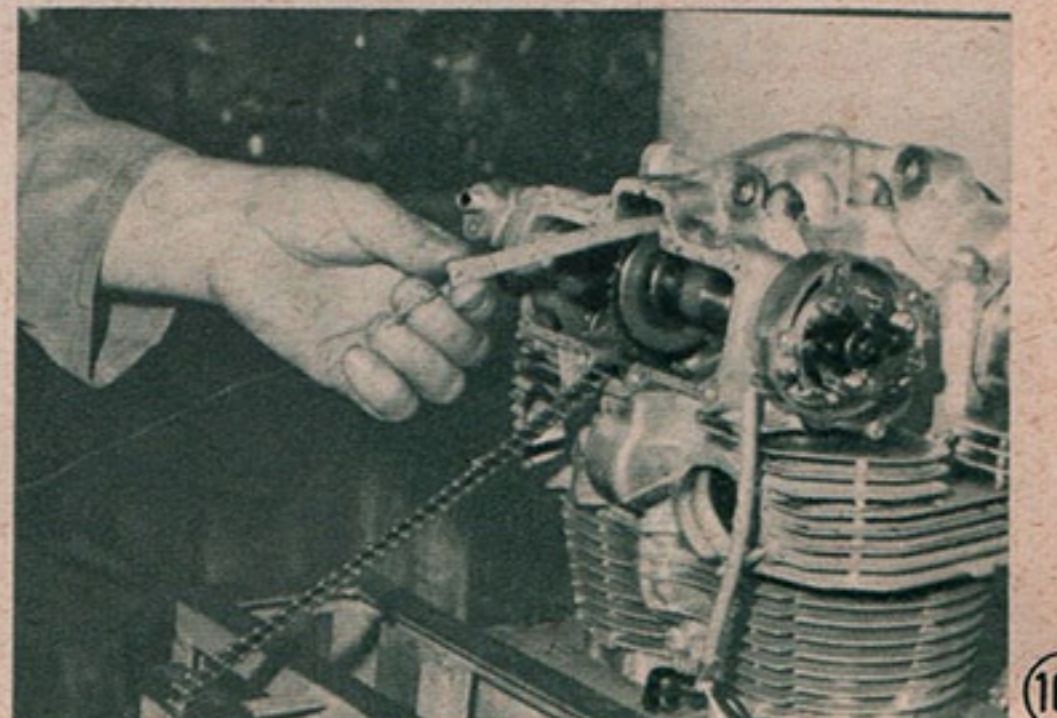


165

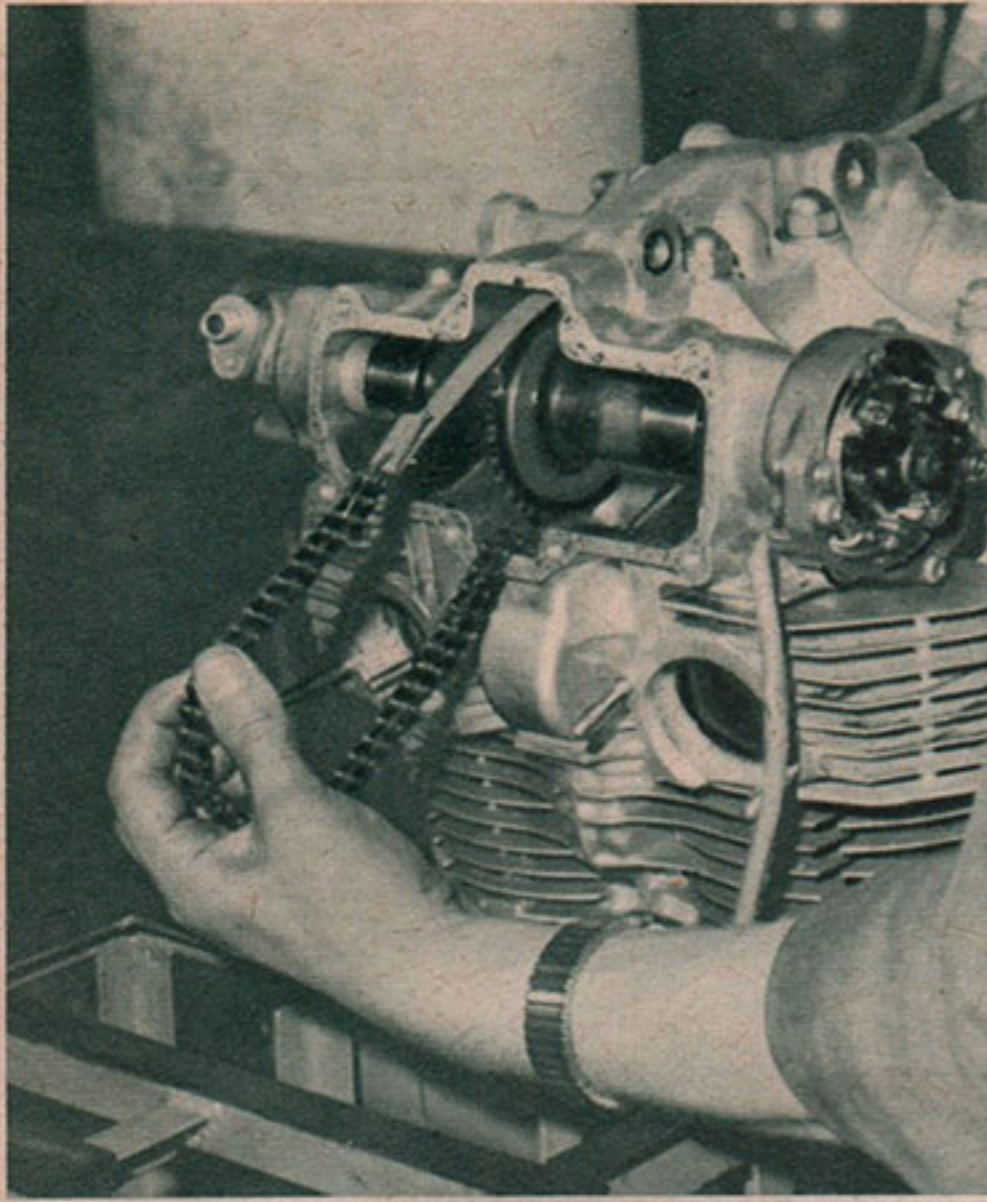


166

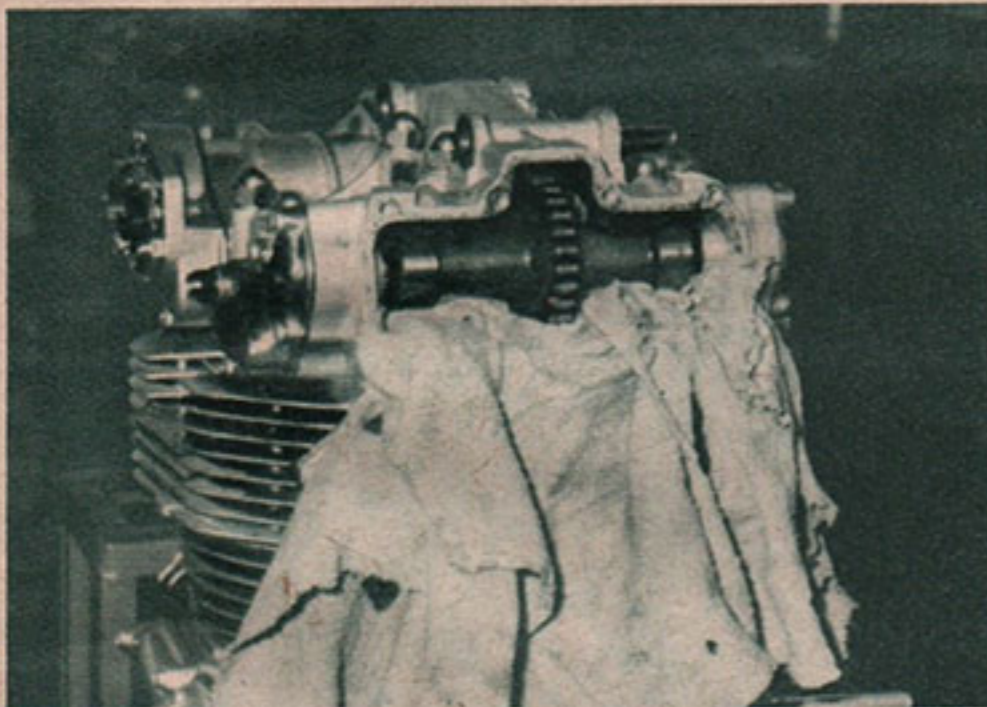
müssen auf ihren Marken stehen (Bild 161 und 162), der linke Kolben auf dem oberen Totpunkt, der Rotor unten mit seiner Marke auf OT („LT“) (Bild 171), die Nockenwellenkette muß um das Antriebsrad auf der Kurbelwelle greifen. Dann vernieten wir die Kette neu, legen aber vorher einen Lappen in die Öffnung (Bild 172), daß nichts in den Zylinderkopf fällt. Beim Nieten wird die Lasche mit der Spitzzange festgehalten, der Hammer ist Gegengewicht (Bild 173, rechts), und mit dem Körner in die Ansenkung hinein vernieten wir das Ganze mit dem Niethammer. Anschließend geben wir reichlich Motoröl auf den Ventilmechanismus



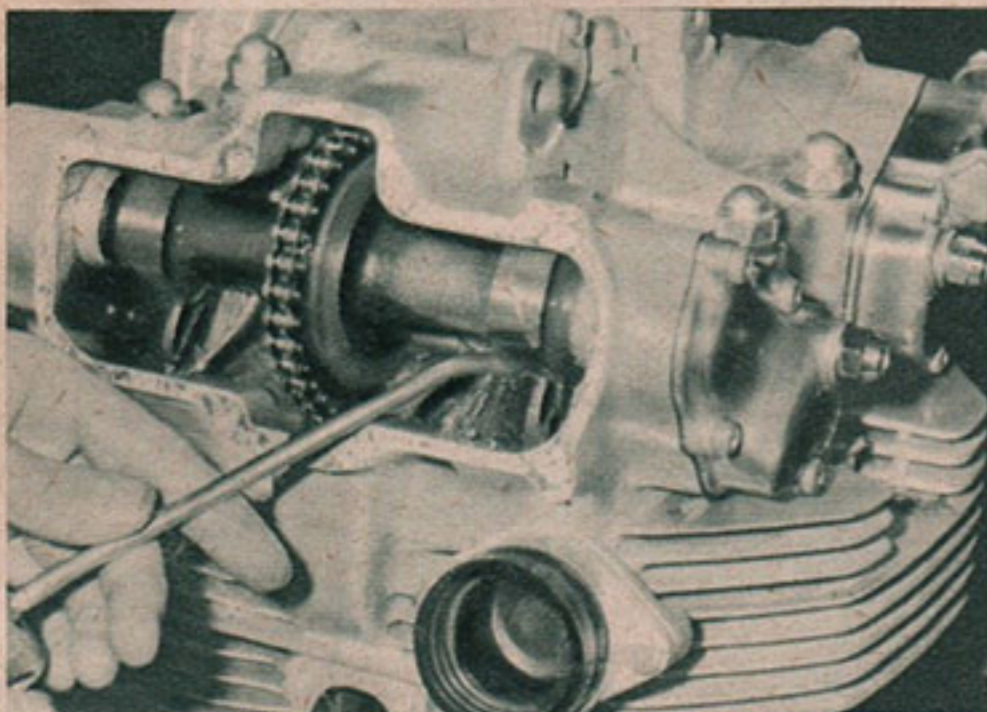
169



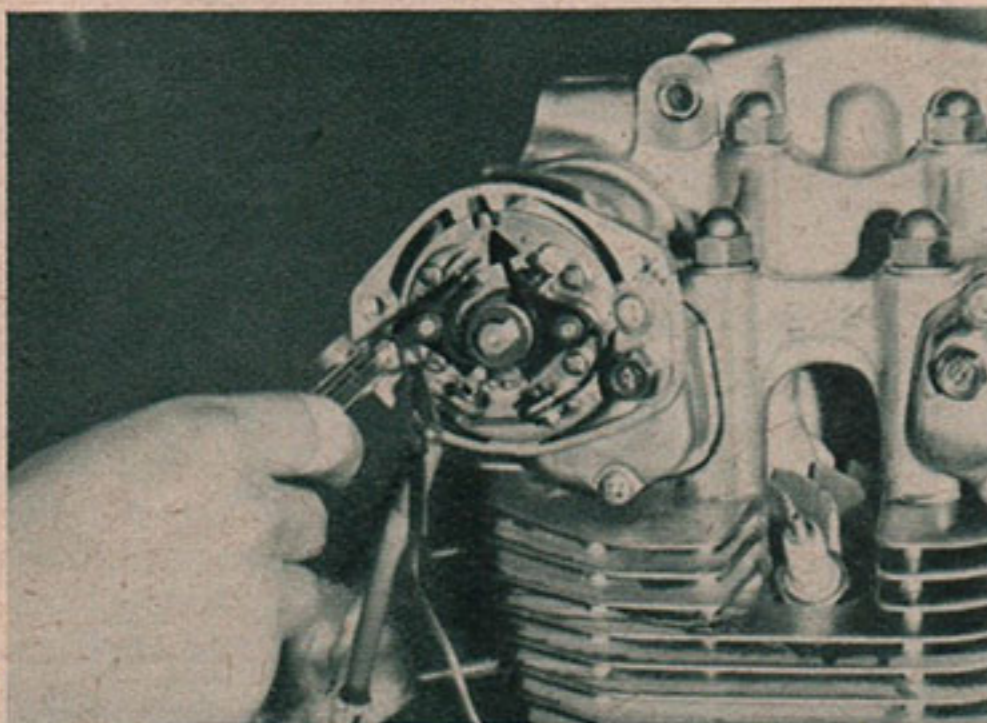
170



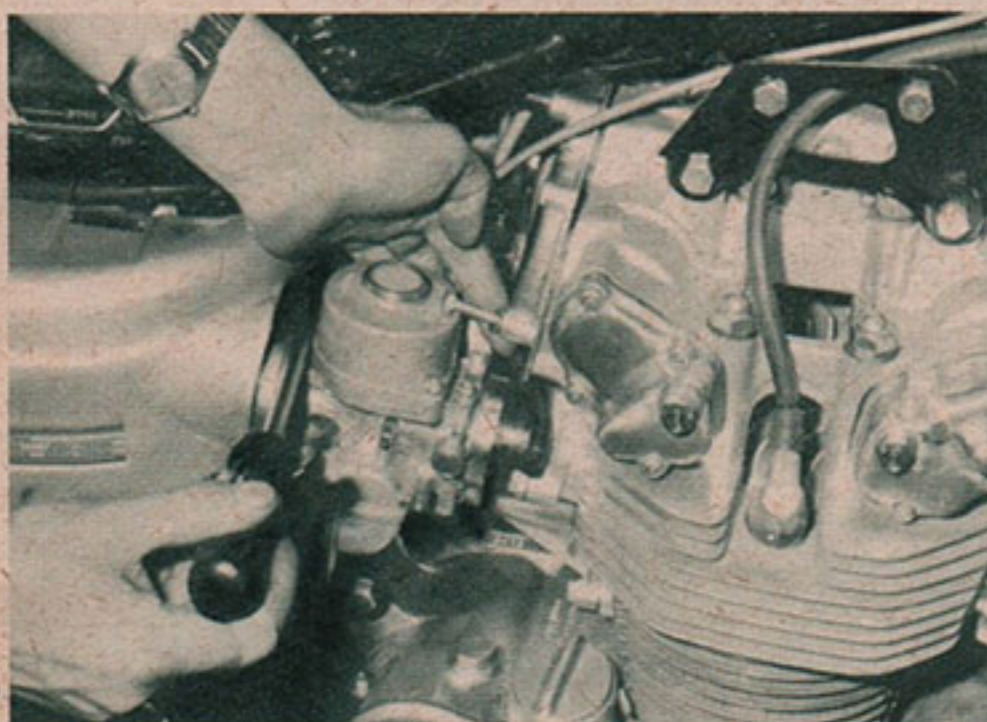
172



174



177



179

(Bild 174), denn es dauert beim ersten Laufen des Motors eine ganze Weile, bis wieder genügend Öl im Zylinderkopf ist.

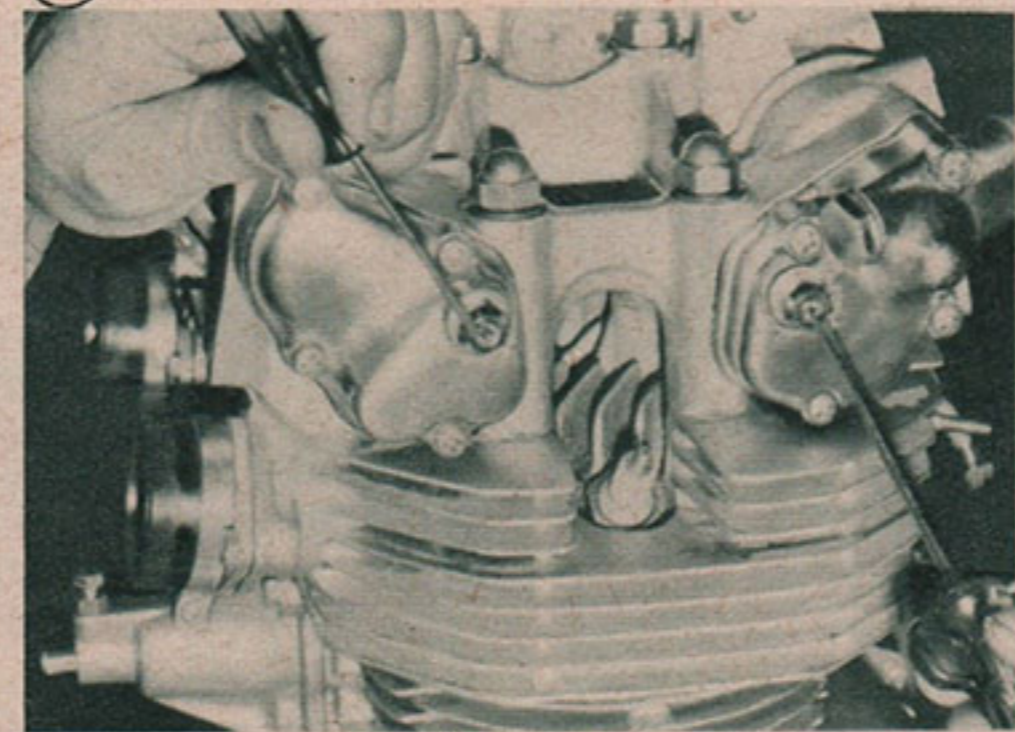
Das Gehäuse des Kettenspanners mit Dichtung und Kettenspannung wird aufgesetzt und festgezogen. Den Stift des Kettenspanners darf man nicht eindrücken. Man zieht, bis er einrastet (Bild 176), und dann wird er durch die Stellschraube darüber fixiert. So ist die Nockenwellenkette richtig gespannt.

Nun wird der Ringschlüssel vom Kurbelwellenstumpf am Rotor entfernt, mit dem wir die Einstellung des Motors bislang festlegten. Anschließend wird das Ventilspiel eingestellt. Dabei müssen wir unbedingt darauf achten, daß wir die Exzenterachsen richtig drehen (Bild 175). Man kann nämlich das Ventilspiel zur Minus- und zur Plusseite hin einstellen bzw. vergrößern oder verringern. Wegen der Angriffspunkte der Schleppebel auf den Ventilschäften ist es aber wichtig, daß man zur richtigen Seite, nämlich zur Plusseite hin dreht.

Jetzt kommt die Einstellung der Zündung. Man beginnt beim vorderen Unterbrecher (Bild 177) und dreht den Nocken so, daß man den größtmöglichen Hub des Unterbrechers bekommt. Klarer Fall: der Nocken also genau gegenüber und nicht direkt am Fiberklötzchen des Unterbrecherhammers. Der Abstand wird auf 0,35 mm eingestellt. Diese 0,35 mm werden deswegen eingestellt, weil bei einem größeren Abstand — z. B. 0,4 mm — der Schließwinkel zu klein wird. Bei höheren Drehzahlen gibt das u. U. Zündaussetzer.

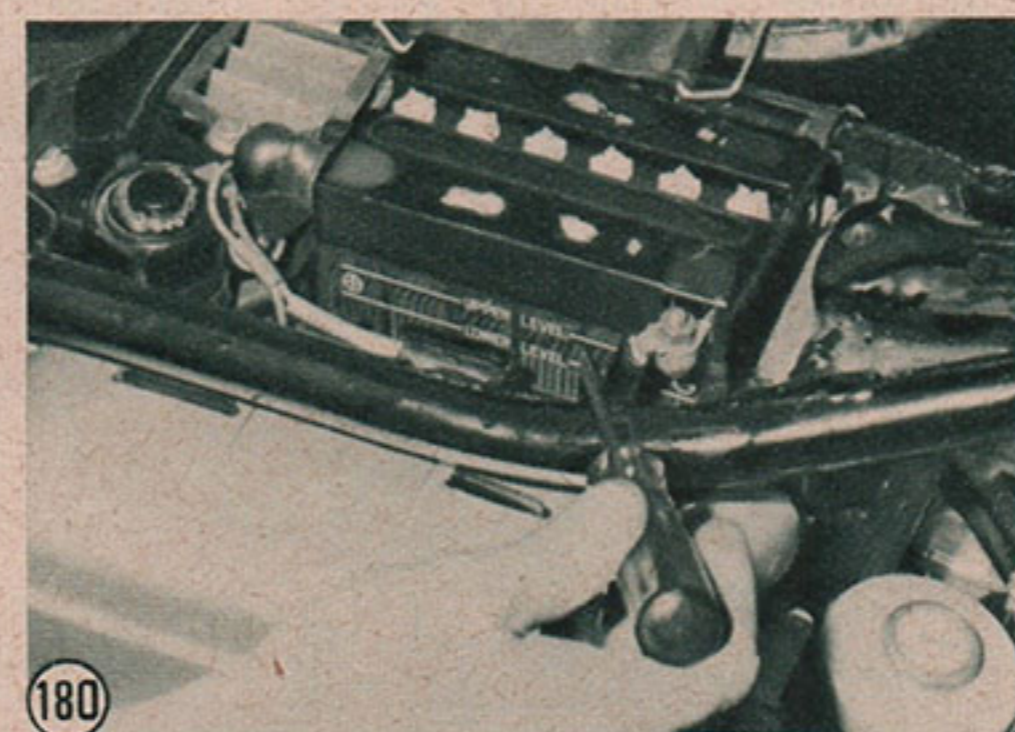
Die Kurbelwelle wird so lange gedreht, bis die Einstellmarke am Gehäuse auf der Marke des Rotors, auf „LF“, (= left-firing) steht. Eine Prüflampe wird wie üblich angeschlossen, und dann lösen wir die Halteschrauben der Unterbrecher-

175

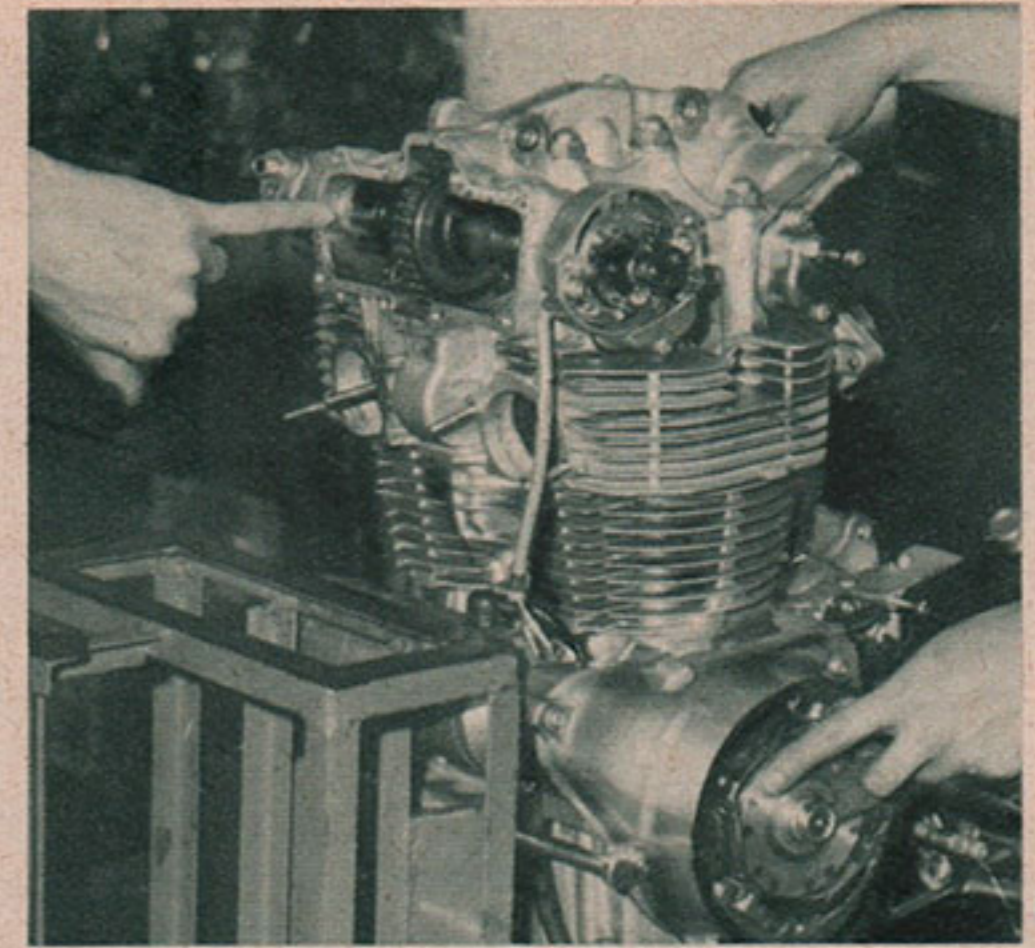


Grundplatte. Diese wird so lange an der Einstellzunge mit einem Schraubenzieher verschoben (Bild 177, Pfeil), bis die Prüflampe verlöscht. Haargenau an dem Punkt ziehen wir die Halteschrauben wieder fest, und das Ganze wird noch einmal kontrolliert. Anschließend drehen wir den Rotor unten um genau 180° in Drehrichtung der Kurbelwelle, so daß die Einstellmarke für den rechten Zylinder an der Marke des Gehäuses liegt. Das ist die Marke „F“ (firing). Man löst dann die Befestigungsschrauben des rechten Unterbrechers und stellt den richtigen Abstand ein.

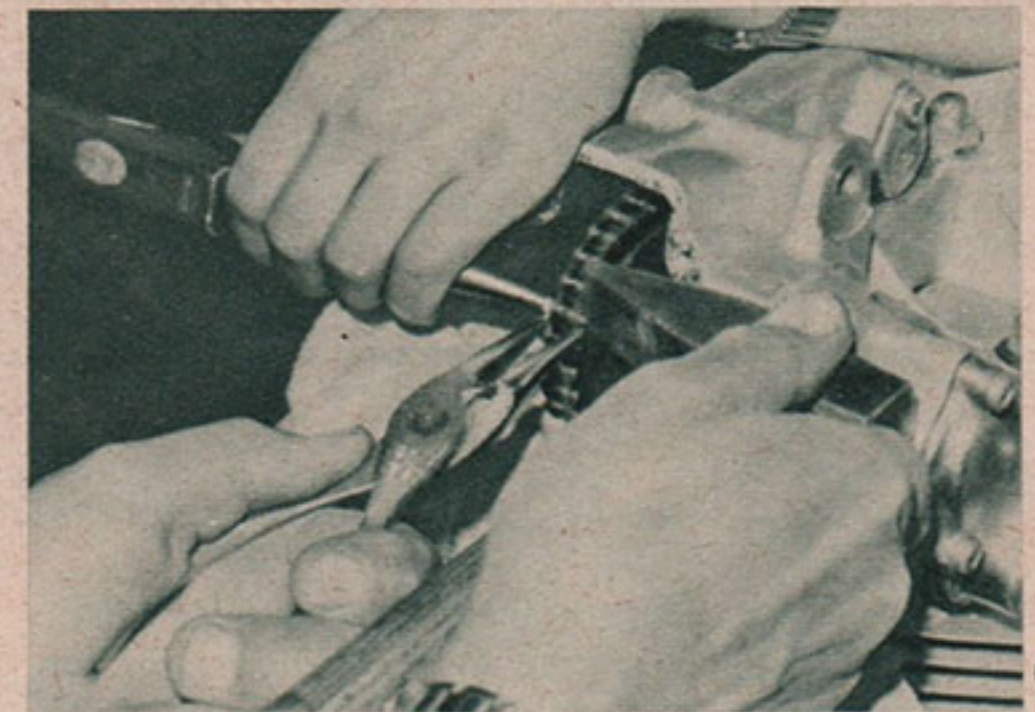
Jetzt können wir sämtliche Deckel an den Ventilen und am Unterbrecher des Zylinderkopfes montieren, der Motor ist fertig zum Einbau in den Rahmen.



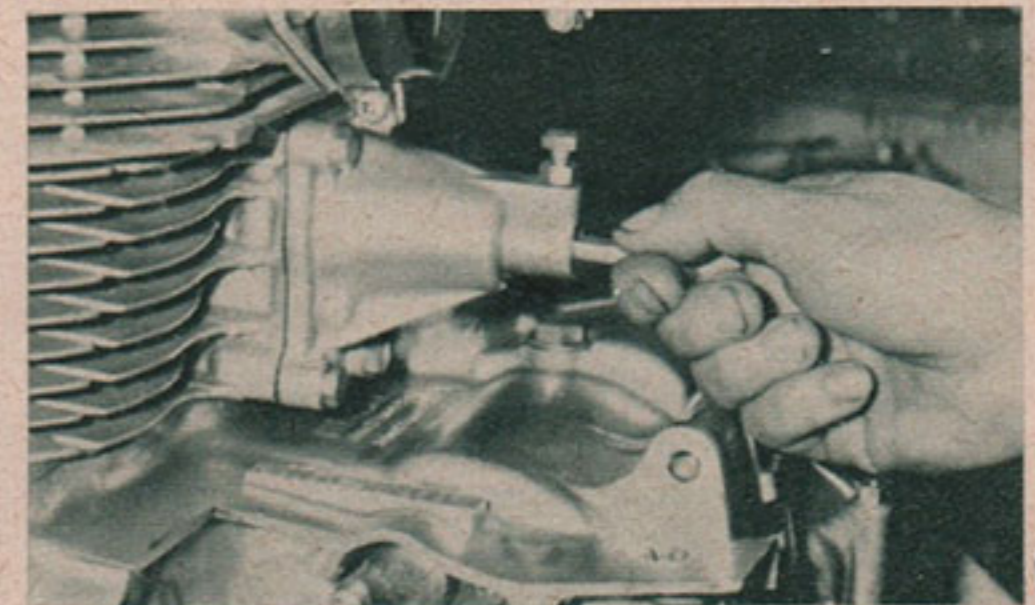
180



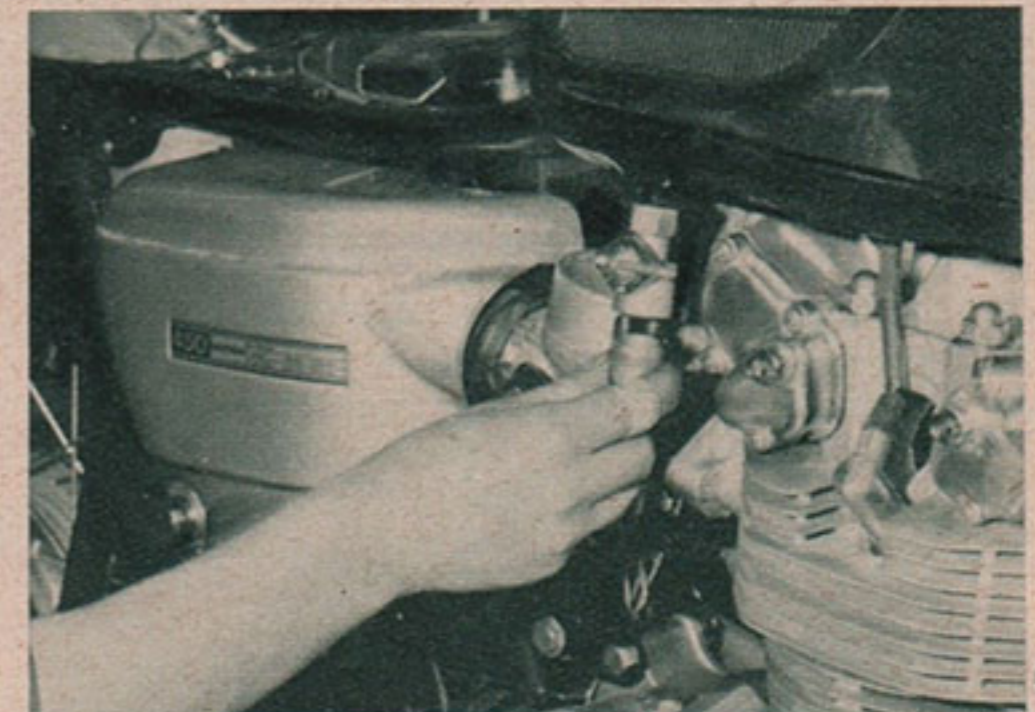
171



173

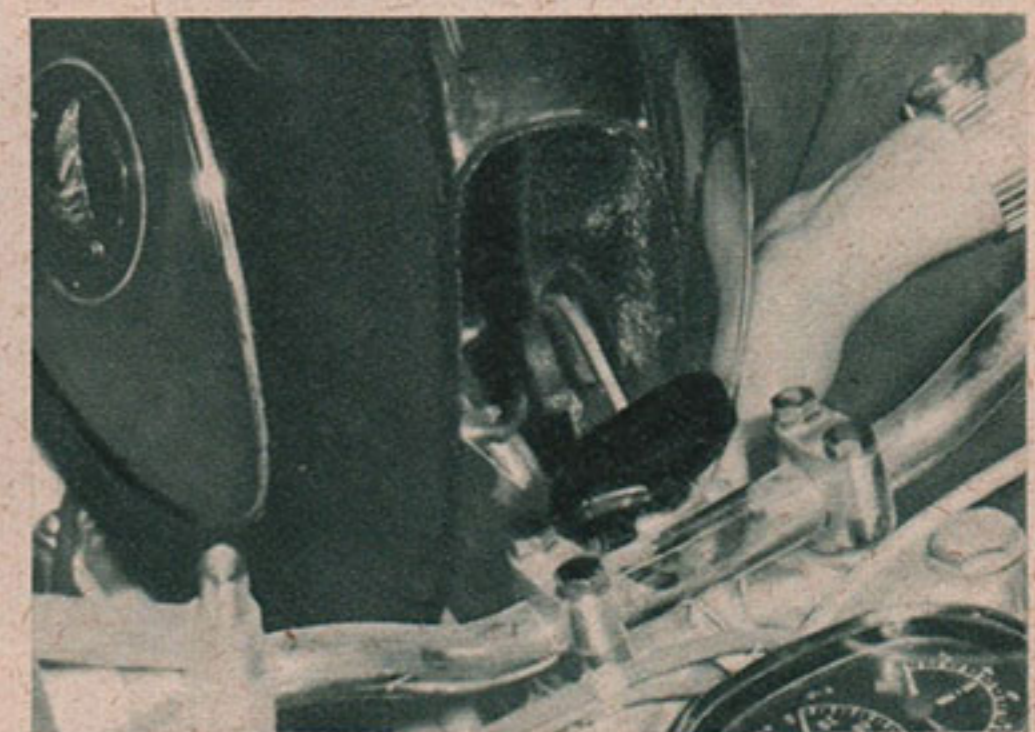


176



178

Zum Schluß einige Hinweise, die uns bei der Montage eingefallen sind und erwähnt werden sollen: Wenn man die Vergaser abbauen will, muß man die Benzinleitungen entfernen. Diese kriegt man besser los, wenn man den Wassersack des Benzinahnes entfernt (Bild 178). Man kommt dann besser an die Schlauchsicherungen heran. Wenn



181

HONDA CB-450 Montage (Schluß)



182

der Wassersack abgenommen ist, kann man mit Hilfe eines Schraubenziehers die Schläuche leicht von den Stützen abdrücken. Gleichzeitig kann man das Benzinsieb herausnehmen und reinigen.

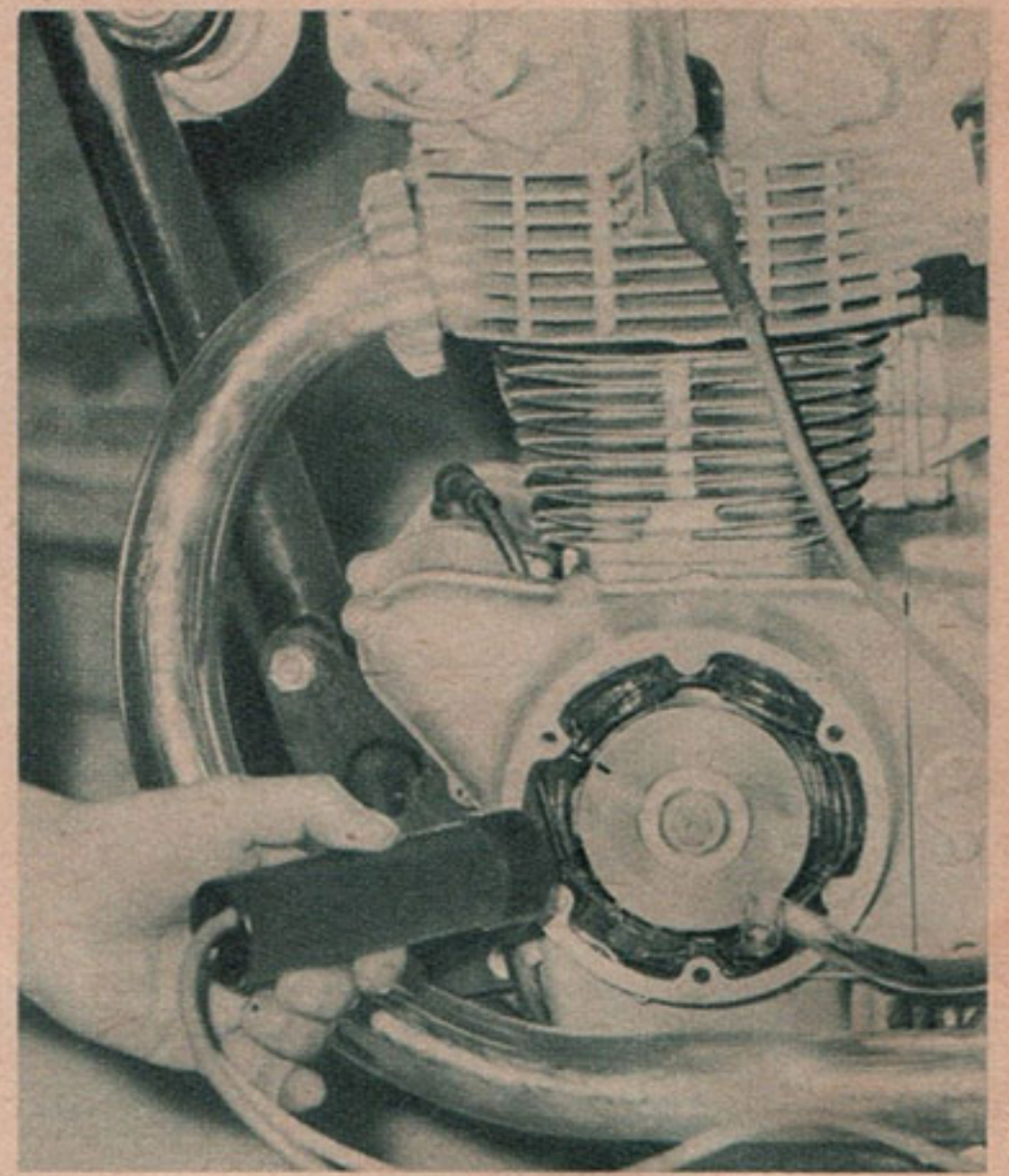
Um an die hinteren Ventilabdeckkappen zum Einstellen des Ventilspiels bei eingebautem Motor herankommen zu können (um die beiden unteren Halteschrauben herausdrehen zu können!), wird

der Vergaser mit einem Schraubenzieher (Bild 179) heruntergedrückt, so daß man die Schrauben aus dem Kopf herausdrehen kann. Sowie sie aus dem Gewinde herausgedreht sind, kann man sie mit dem Deckel nach oben wegnehmen. Achtung: die Schrauben für den vorderen Deckel haben andere Längen wie die des hinteren Deckels!

Ein Wort zur Batterie: niemals mehr Säure und Wasser einfüllen, als zwischen den Strichen (Bild 180)!

Beim Wiedereinhängen des Tanks muß man zwei Sachen wissen: 1. Daß der Gaszug oberhalb der Tankhalterung liegt (Bild 181). 2. Das Gummipolster, das den Tank hinten abstützt, muß ziemlich weit nach hinten geschoben werden. Das Ansetzen der Tankbefestigungsschraube hat so zu erfolgen, wie Bild 182 zeigt.

Wenn alles fertig ist, kontrollieren wir die Zündeneinstellung mittels eines Stroboskops. Das ist wirklich keine Spielerei (Bild 183), denn die CB 450 reagiert auf falsche Zündeneinstellung ziemlich sauer. Bei einer Bosch-Werkstatt wird man ja wohl so ein Instrument haben und damit Bescheid wissen, wenn nicht: die Honda-Werkstatt müßte es unbedingt können. Klacks



183

Neues aus der Kleiderkiste (Schluß)

Möchte man die Maschine verlassen, das Werkzeug und schwerere Gepäckstücke aber an der Maschine behalten, dann trennt man mit dem Rundum-Reißverschluss die Tanktasche von dem Lederunterteil und nimmt sie samt Inhalt als Tragtasche einfach mit. In das Unterteil kann man Bordwerkzeug, Ersatzteile, Fotosachen (Urlaub!) usw. fest und geschützt unterbringen, ohne daß das Wochenendgepäck, Schlafanzug, Zahnbürste, Ersatzstrümpfe, Pullover, Mütze usw. mit verdreckten Zündkerzen, verschmierter Ersatzkette und anderen Gegenständen des mechanischen Wohles in Berührung kommen. Das ist eine prima Sache. In den durch den Rundumverschluss entstandenen Spalt schiebt man seine Papiere, Karte, Brieftasche oder anderes, was man schnell mal an den Tankstellen zur Hand haben will und was flach genug ist, um dort verstaut werden zu können. Geschickte Strategen verpacken den halben Haushalt im Elefantenboy.

Die Beledung ist stabil, die starken Riemen sind lang genug und halten eine Ewigkeit. Auch die Reißverschlüsse sind gut, man sollte ihnen ab und zu etwas Wachs oder eine leichte (!) Ölung gewähren. An den Seiten des mit Schaum-

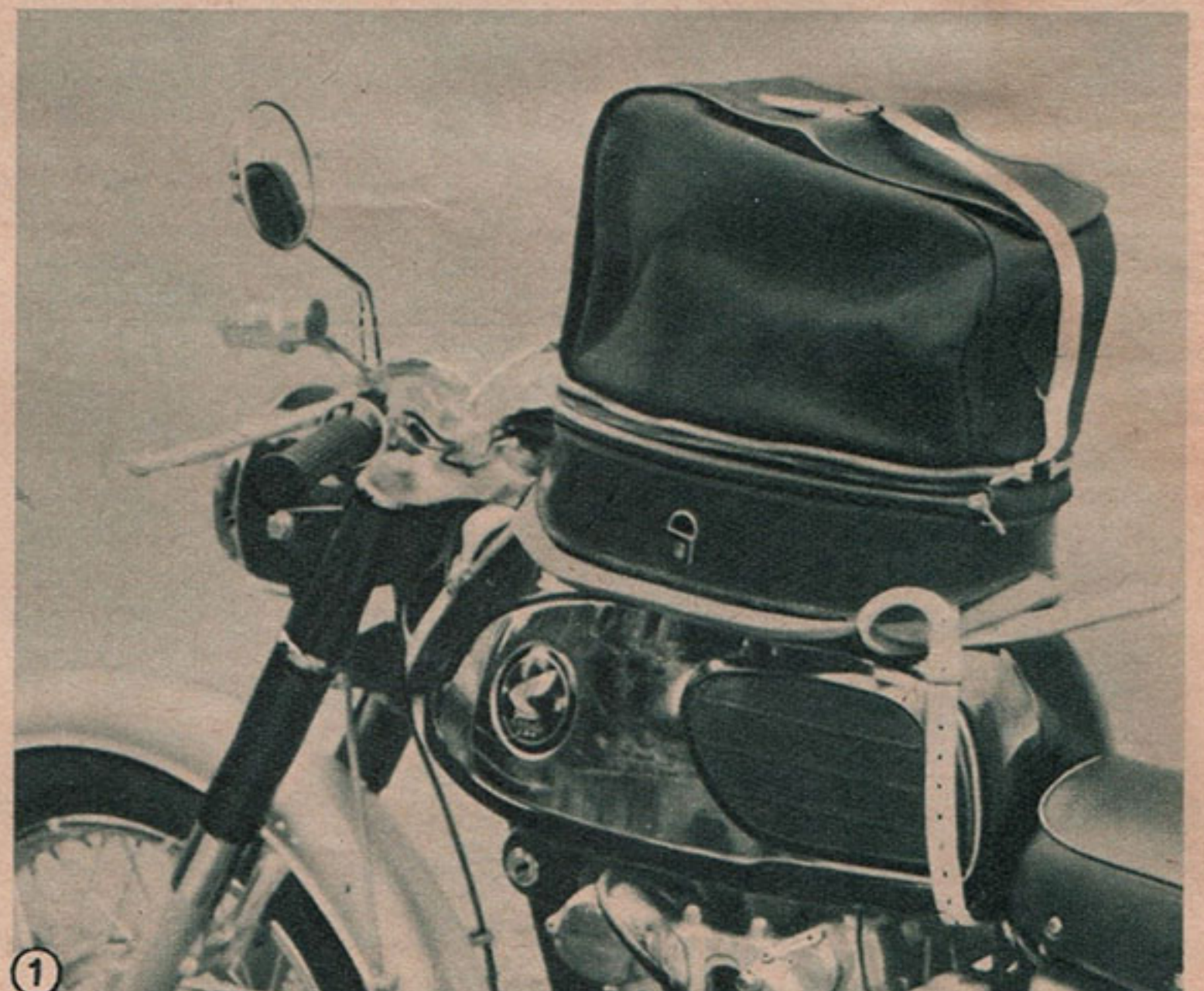
1. Der Elefantenboy für Maschinen, die Tanks mit hohem Rücken haben, hat eine besonders dafür ausgearbeitete Grundplatte.

2. Zusammengelegt wirkt das Gepäckstück gar nicht so gewaltig.

3. Zwischen Unter- und Oberteil kann man Papiere, Geldtasche, Landkarten schieben.

4. Die Tanktasche läßt sich durch den Rundum-Reißverschluss abnehmen.

5. Im Unterteil ist eine Aussparung für den Tankverschluss, die durch dünnes Leder abgedeckt wird. (Fotos: Klacks)



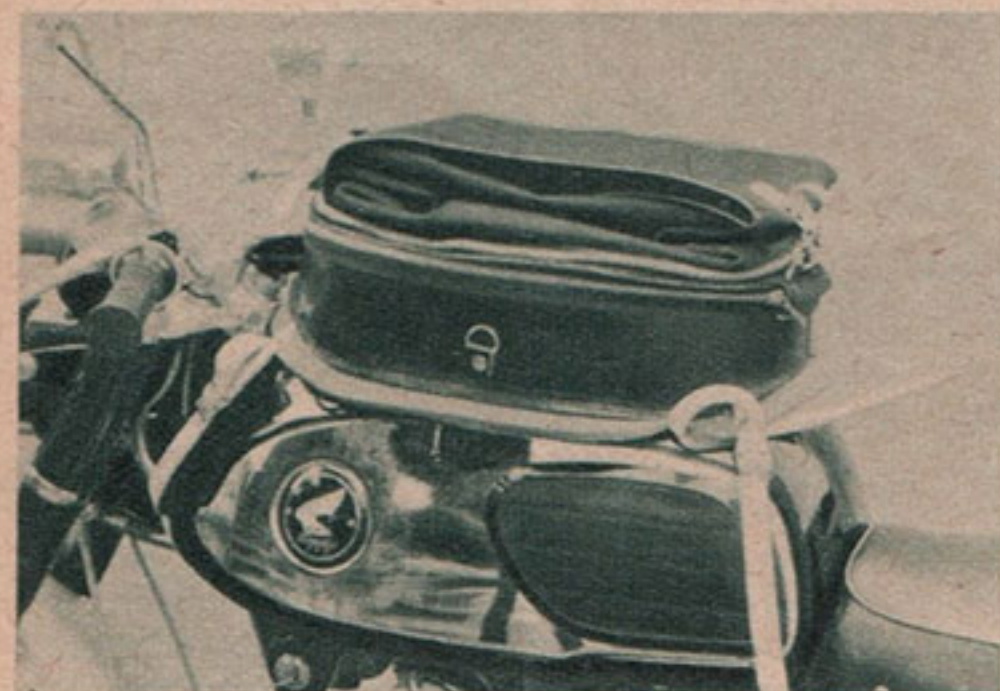
1

stoff ausgepolsterten Leder-Unterteiles sind außerdem Ösen befestigt, an denen man die bekannten Gummizüge einhaken kann oder Sonstiges anhängt.

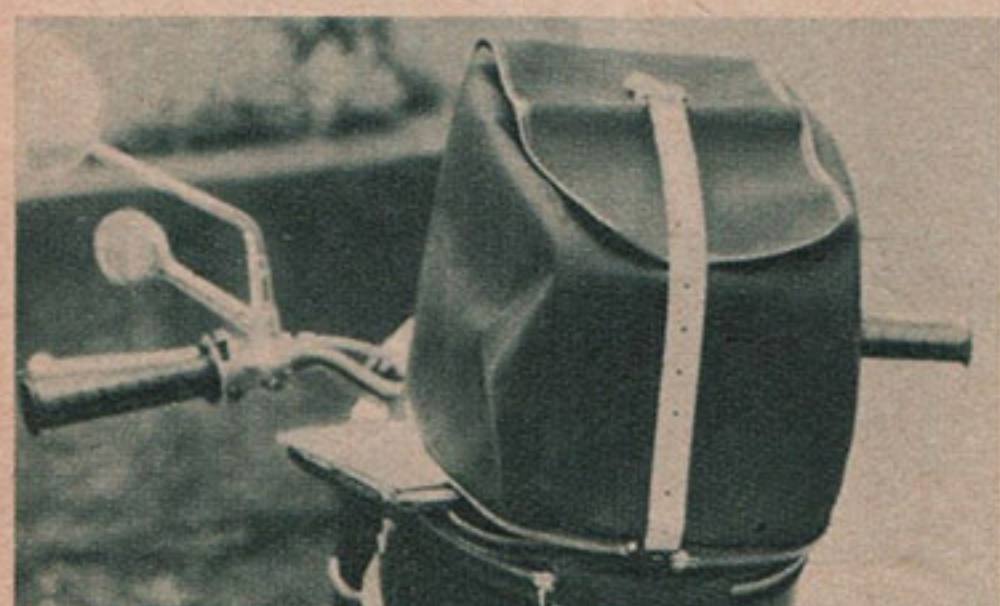
Bislang gab es diesen Gepäckwagen nur für Maschinen mit flachen Tanks, jetzt hat man sich der vielen Fahrer erbarmt, deren sportliche Motorräder eben Tanks mit hohem Rücken haben. Es gibt den Elefantenboy schon seit einigen Jahren, und Ernst Harr hat ihn von Jahr zu Jahr ein wenig aufgrund der Erfahrungen vieler Motorradfahrer verbessert. Das Prinzip „schwere Sachen unten“ ist dabei sehr wichtig. Werkzeug, Schuhe oder Gepäckstücke von Gewicht sollen unten in den Lederteil, oben kom-

men — nach oben zu nach Gewicht eingeordnet — die Stoffsachen und Bekleidungsstücke.

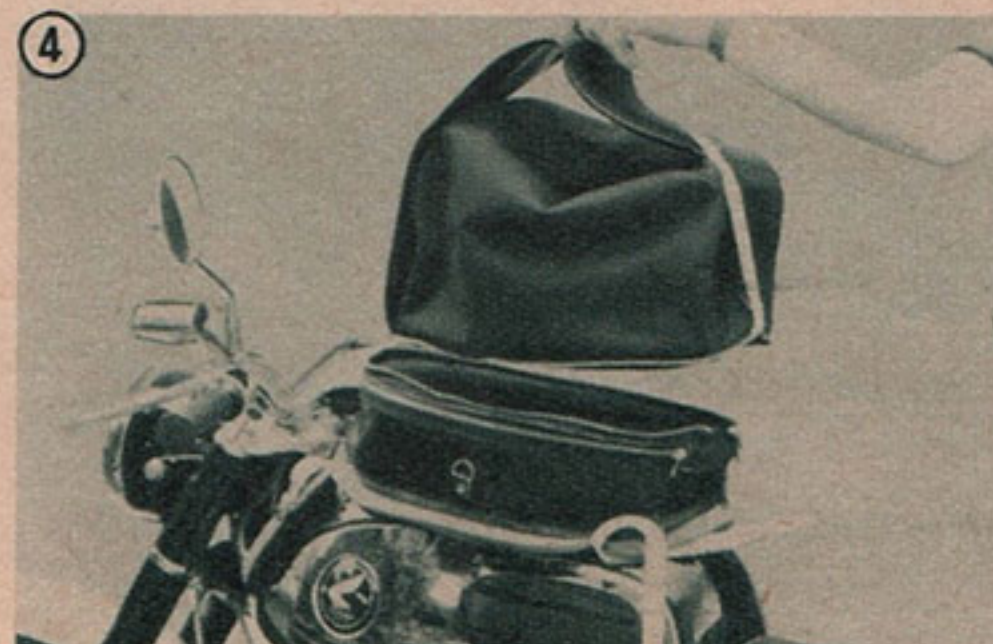
Übrigens: in dieser Lederwarenfabrik kümmert man sich sehr um die Motorradfahrer. Man weiß da viel von Windgeschwindigkeiten und durchdringender Feuchtigkeit und was man dagegen unternimmt. Mit dem Motorradfahrer-mantel „Wetterburg“, der wirklich einmalig ist, mit der Leder-Tourenkombination, mit dem Polaranzug „Eisbär-Haut“ mit Lammfell gefüttert u. a. hat man sich einen guten Namen bei uns gemacht. Da wird nichts „Schickes“ an der Staffelei entworfen, sondern Praktisches im harten Betrieb entwickelt. So muß es sein, wenn der Wintersturm losbricht. Klacks



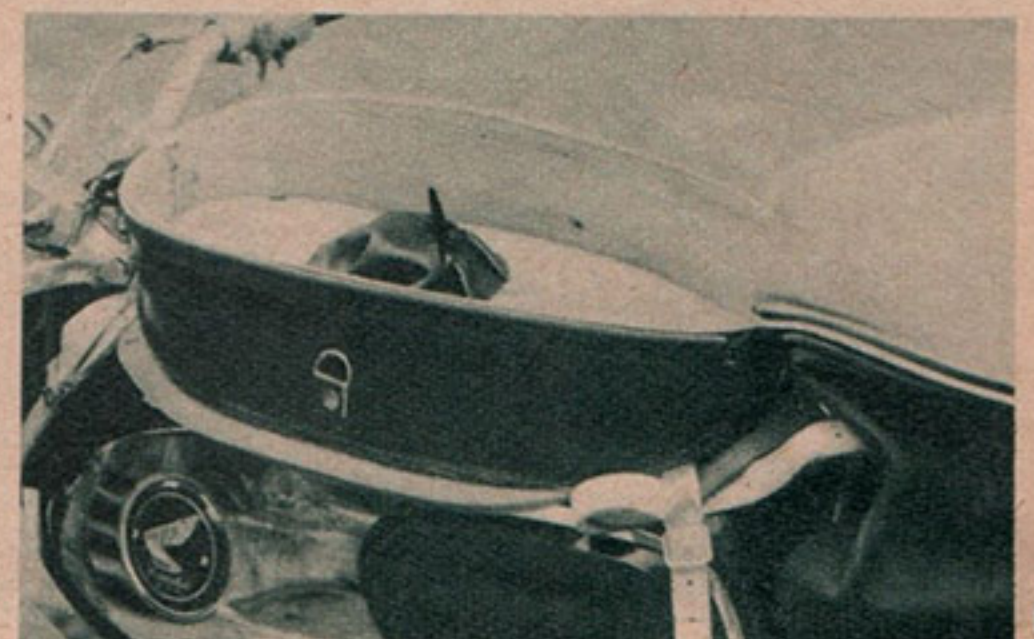
2



3

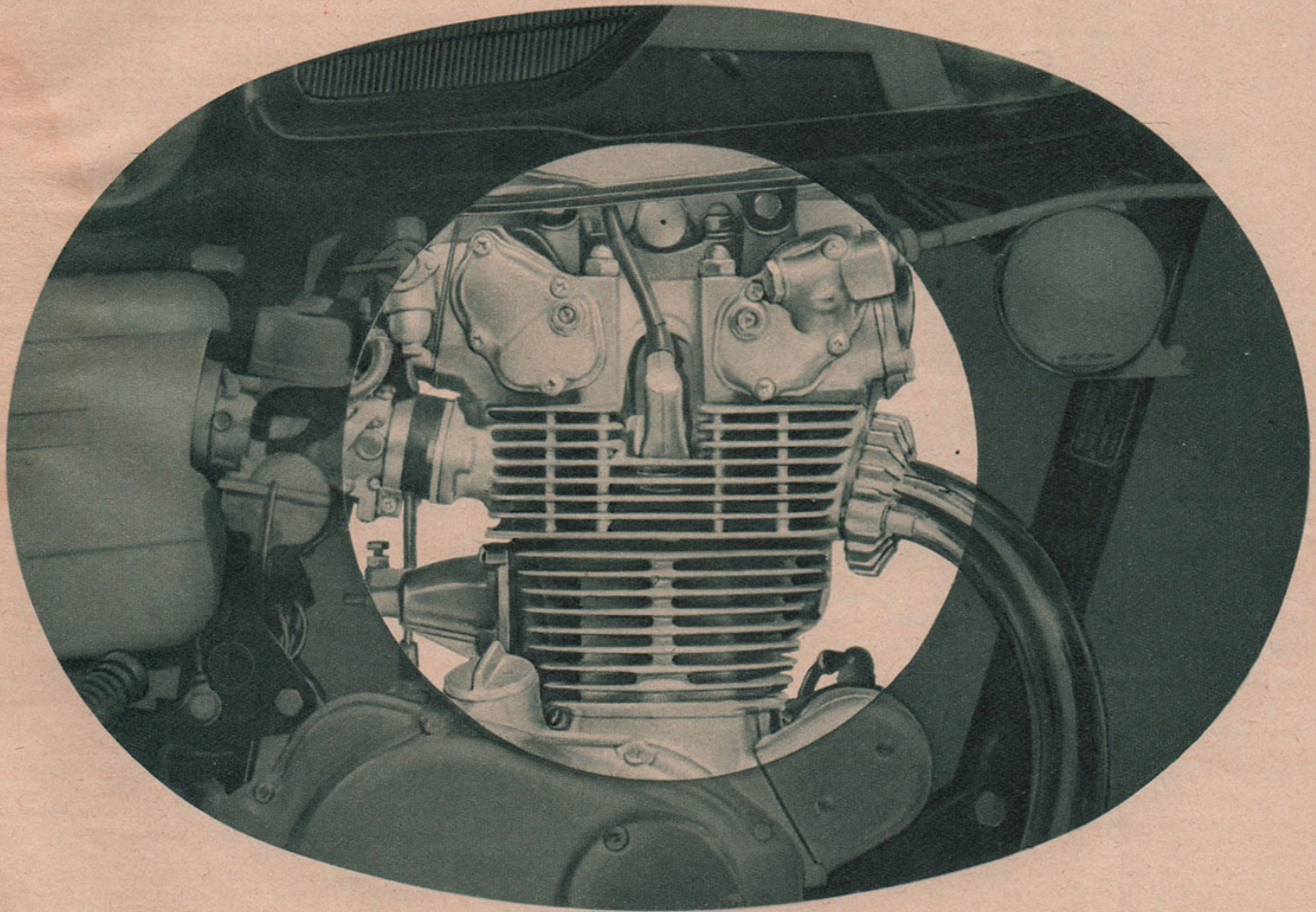


4



5

Das
HONDA
 Herz
 mit 41 echten DIN PS
 und zwei obenliegenden Nockenwellen

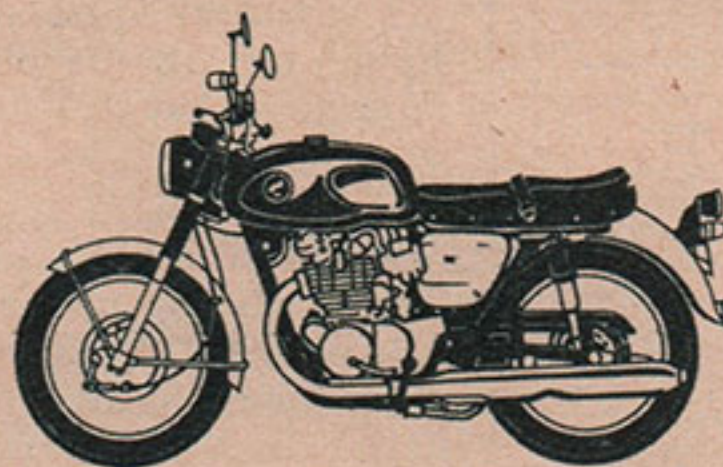


Die HONDA CB 450 ist in Konstruktion und Leistung ein Meilenstein in der aufregenden Geschichte des Motorrads: das sagen übereinstimmend „alte Hasen“ unter den Motorradfahrern und bekannte Motorradjournalisten in ihren Testberichten. Die 41 PS der HONDA CB 450 bei 450 ccm sind ein entscheidender Entwicklungssprung nach vorn – an die absolute Spitze dieser Klasse:

Serienmotor mit der Leistung einer Rennsport-Maschine – zwei obenliegende Nockenwellen mit Drehstab-Ventilfedern – zwei Vergaser mit automatischer Vacuum-Steuerung garantieren lochfreie Übergänge aus allen Drehzahlen – Beschleunigung in 6 Sekunden von 0 auf 100 km – Höchstgeschwindigkeit: 175 km

HONDA

– das Zauberferd unserer Zeit



HONDA senkt die Preise!

Neuer Preis für die CB 450 Supersport 3495.- DM

Neuer Preis für die SS 50 Supersport 995.- DM

KUPON

Ich möchte gerne mehr über das HONDA-Programm wissen.

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

An European HONDA Motor Trading GmbH,
 Abt.: M 2, 2 Hamburg, Spaldingstraße 110

Technische Daten:

MOTOR: Puch-Einkolben-Zweitaktmotor mit Umkehrspülung und Schlitzsteuerung; Fahrtwindkühlung; Leichtmetallzylinder mit hartverchromter Lauffläche (Breitwandzylinder), Zylinderdeckel Leichtmetall mit Fächerverrippung. Motor mit Vierganggetriebe in einem Block. Kurbelwelle zweifach gelagert; Fünfscheibenkupplung im Ölbad auf der Kurbelwelle; Primärtrieb durch Zahnräder; links auf der Kurbelwelle Schwunglichtmagnetzündler von Bosch. Bohrung 55 mm, Hub 52 mm, Hubraum 123,5 ccm, Verdichtung 10:1, Leistung 11 DIN-PS bei 7000 U/min, max. Drehmoment 1,2 mkg bei 5600 U/min, Mischungsschmierung 1:25. Vergaser Bing-Startschieber-Ausführung, 26 mm Durchlaß, Ansaugdämpfer mit Micronicfilter im Behälter unter der Sitzbank. Auspuffanlage mit großvolumigem Auspufftopf.

GETRIEBE: Klauengeschaltetes Vierganggetriebe, Steuerung der Fußschaltung durch Kurvenwalze, Anwerfvorrichtung Kickstarter rechts. Übersetzungsverhältnisse primär 2,517, sekundär 2,858, im Getriebe 3,25 - 1,185 - 1,25 - 1,00. Gesamtübersetzung 23,38 - 13,48 - 8,99 - 7,19.

FAHRGESTELL: Doppelschleifenrahmen, vorn Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung (110 mm Federweg), hinten Schwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen (95 mm Federweg). Leichtmetall-Vollnabenbremsen mit 160 mm Bremsringdurchmesser und 35 mm Belagbreite. Steckachsen vorn und hinten. Tankinhalt 10 Liter. Bereifung vorn 2.50-17, hinten 3.00-17. Scheinwerfer 130 mm Ø, Biluxbirne 30/30 Watt. Höchstgeschwindigkeit 105-110 km/h, max. Steigfähigkeit 50%, Verbrauch 3,5 bis 4 Ltr./100 km. Gewicht fahrfertig 89 kg.

Der Motor aber ist die Krönung des Ganzen. Wenn man ihn gefahren hat, weiß man, warum sich die Konstrukteure unbedenklich mit vier Gängen im Getriebe bescheiden konnten. Denn nicht die Spitzenleistung von 11 PS (Wettbewerbsmotoren werden voraussichtlich mit etwa 15 PS geliefert werden, wenn's mal so weit ist) ist es allein, die den hervorragenden Eindruck dieses Motors vermittelt. Auch nicht allein der Mumm, mit dem dieser nirgendwo unangenehm vibrierende Motor im Vierten schon aus etwa 30 km/h wieder lochfrei und ohne zu rucken und zu schütteln hochzieht. Hier ist es vielmehr gelungen, durch sorgfältige Abstimmung aller miteinander in Abhängigkeit stehenden Faktoren jenes „Am-Drehgriff-Hängen“ zu erreichen, das man leider bei manchem anderen modernen Hochleistungs-Zweitakter vermißt. Beim Auf- und ebenso beim Zudrehen folgt dieser Motor willig jeder Drehgriffbewegung und bleibt, ob das zügig oder brüsk geschieht, stets im Zweitakt. Ich stelle dieses Verhalten hier wiederum ganz besonders heraus, weil es — dieser Überzeugung scheint man auch im Hause Puch zu sein — ausschlaggebend wichtig dann ist, wenn man Vor- und Nachteile von Zwei- und Viertaktmotor gegeneinander abwägt. Denn: warum den unbestritten im Bauaufwand und in seinen Ansprüchen ungünstigeren Viertakter nehmen, wenn der gleich große Zweitakter zusätzlich zu seiner Einfachheit und Narrensicherheit und zu gleicher (oder höherer) Leistung über einen breiten Drehzahlbereich sowie konkurrenzfähigen Verbrauchswerten auch noch die Geschmeidigkeit des Viertakters hat — dank geringerer Drehzahl und Kolbengeschwindigkeit aber eine höhere Lebensdauererwartung?

Kaum glaublich, daß dieser Ultra-Kurzhuber diese günstigen Laufeigenschaften noch dazu mit einem Vergaserdurchlaß von 26 mm erzielt — und mit simpler Kolbensteuerung der Schlitz. Selbst wenn man unterstellt, daß auch beim Entwurf eines neuen Motors stets ein bißchen Glück im Spiel sein muß — dieser Motor, dieses ganze Fahrzeug ist das Resultat des Könnens und der Erfahrung alter Motorradhasen. Fein, daß man ihnen gerade noch rechtzeitig Gelegenheit gab, davon Gebrauch zu machen. Bei Puch wird man dieses Wiedereinschwenken auf die alte Motortradition (Johann Puch baute 1903 seine ersten Motorräder in Graz!) sicher nicht zu bereuen haben, und für manch anderes Werk werden die neuen Puch-Modelle (für uns ist die 250er nur eine Frage der Zeit) Anlaß zu verstärkten Anstrengungen sein müssen, um hier mithalten zu können.

Natürlich läßt sich auch am Gelungensten noch immer etwas aussetzen — der Wert der schöpferischen Leistung wird dadurch kaum beeinträchtigt. So hat man zwar dem — in modernen eckigen Linien gehaltenen — Tank einen überdimensionierten und formmäßig nicht sehr schönen Schnellverschluß gegeben, aber nachtanken kann man immer nur fünf Liter — alldieweil das Fassungsvermögen nur 10 Liter beträgt. Das ist insgesamt schon sehr, sehr knapp — aber 11-11,5 Liter müßten schon reingehen, damit man 10 Liter sicher nachtanken kann (plus Öl, denn der Motor arbeitet mit Mischungsschmierung, auch für den amerikanischen Markt!). Vielleicht sollte man die Tankunterseite nicht gegen den Steuerkopf ansteigen lassen, sondern in der Linie der Sitzbankunterkante weiterführen — das täte der Linienführung keinen Abbruch, aber man gewänne das jetzt fehlende Volumen. Und dann: die Kette läuft, nur vorn gegen den Reifen und oben abgedeckt, offen. Angeblich auf Wunsch des amerikanischen Kunden (und auch unter der Überlegung, sagte man uns, daß keine Kapselung besser sei als eine ungenügende, die nur als Schmutzfänger dient und die Kettenlebensdauer eher herabsetzt als hebt). Aber eine so feine Maschine — bei der gehört doch wohl eben die Kette voll gekapselt, und man sollte sich bei Puch Gedanken darüber machen, wie man die Europa-Modelle gegebenenfalls entsprechend ausrüsten kann. Für die „Sport“-Federbeine gilt Ähnliches: warum — durchaus richtig — die Gleitführungen der Telegabel kapseln, aber die Gleitbahnen der Federbein-Kolbenstangen ungeschützt laufen lassen?

Ansonsten: seit Jahren reden wir im MOTORRAD davon, daß das Motorrad zwischen 50 und 250 ccm auch in Europa eine Zukunft haben könnte, wenn man es nur verstände, a) etwas Zeitgemäßes zu bauen, und b) die potentiellen Käufer dafür zu begeistern. Was Puch hier mit der M 125 hingestellt hat, erfüllt alle Voraussetzungen für eine solche Zukunft.

S. R.



Reisen ohne Reißen...

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

DM 1,50 in Apotheken



ABC pflaster

Kunststoffboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von **CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. X49** 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Der metallische Kitt

PLASTEEL

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

Achtung BMW-Fahrer RS-Ölwannen aus Spezial-Aluminium-Guß gegossen, mit 1 Liter mehr Inhalt, immer absolut trockene Trennfuge, paßt an jedes 2-Zyl.-Modell. Herstellung und Verkauf: **J. Häusermann, Langhagstraße 1, CH-2540 Grenchen/Schweiz.**

Endlich ohne Tätowierung

Entfernungsmittel

TÄTOSAN

24,- u. 40,- DM

Nur in Apotheken



Karl Gustav Zimmermann

Fabrikation kosmetischer Präparate
1 BERLIN 31 · KURFÜRSTENDAMM 112

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

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

Strömungsgünstige Rennsportverkleidung für HERCULES K 50



Kompl. ab DM 167.—. Prospekt kostenlos.

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



Ernst Hoske liefert:

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

Bitte neuen Prospekt anfordern
3251 Gr.-Hilligsfeld bei Hameln
Telefon 051 51 / 3615



Kabriolett-Aufbauten

Windschutz mit auswechselbaren Scheiben liefert auch nach Maß:
Bernhard Richter
1 Berlin · Putbusser Straße 33
Telefon 463266

Die neuen BELSTAFF-MODELLE:

BELSTAFF-TRIALON Nylon-Anzug
BELSTAFF-OVERALL-Rennkombi

sowie die altbewährten Belstaff-Anzüge Trialmaster, Trojan, Black-Prince liefert

Fritz Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3

Bitte fordern Sie die neuen Prospekte an.

MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

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

MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

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

ADLER

Schalldämpfer u. Felgen für MB 250, Einspeichen u. Zentrieren. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 51 966

Verkaufe von Adler „Sprinter“ 1 Kurbelwelle, 1 Paar Sportzylinder mit Kolben u. Deckel, 1 Paar Auspuffkrümmer. Alles neu! Zus. DM 250.—. Haferkorn, 33 Braunschweig, Stralsundstr. 2. 52 065

Sämtliche Umbauten an Adler-Maschinen sowie Ersatzteile, versch. RS-Teile, Aluzylinder, Getriebe, Cross-Köpfe verkauft Reinhard Scholtis, 5 Köln-Raderthal, Brühler Str. 201. 52 047

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON



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

AJS

A.J.S. Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 51 969

AJS Swift-31 650 ccm, Bauj. 63, 38 000 km, mit vielen Extras zu verkaufen. Gerfried Gans, 6369 Kilianstädten, Wingerstr. 14. 51 894

Verkaufe **AJS A 20**, Bauj. 55, guter Zustand, neue Bereifung, Alu-Kotflügel, 2 Motoren, viele Ersatz. u. Spez.-Werkzeug, Verhandl.-Basis DM 1200.—. Klaus Pschorr, 891 Landsberg/Lech, Herkomerstraße 25 I. 51 949

BERNEG



Verkaufe 175 ccm 2 Zyl. 4-Takt Berneg SS, 15 PS, Bj. 63, mit generalüberh. Motor, DM 950.—. Masch. mit Neuteilen sportl. gerichtet, Hochschulterfelgen, Sport-Vergaser, Renn-Bank und -Tank, 2 Spez.-Auspuffanl., Bremsen u. Bereifung, neuer Zweitmotor, div. Ersatzteile. **Herbert Rau**, 73 Esslingen, Krummenacker Straße 142, Tel. 37 62 89. 51 939

BSA

BSA Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 51 971

Achtung Schweiz! Suche **BSA A 65-R-Motor** in einwandfr. Zustand. Urs Hertzog, CH-8953 Dietikon, Neumattstr. 21, Schweiz. 52 005

BSA 250 Trial, 2 Jahre alt, DM 1850.—. Gerd Sens, 2 Hamburg 65, Heublink 63, Telefon 5 26 29 73. 51 955

BULTACO

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

Achtung Bultaco-Fahrer! Wir steigern die Leistung Ihres luft- oder wassergekühlten Bultaco-Rennmotors. 125 ccm ca. 3-4 PS, 250 ccm ca. 5 PS Mehrleistung. Jeder Motor wird einzeln auf eigenem Prüfstand abgestimmt. Scharenberg & Seel, 597 Plettenberg, Reichsstr. 23, Tel. 32 58. 52 023

DKW

DKW RT 250 S, Bauj. 57, Alu-Felgen, Lack, Reifen, Auspuff u. Motor alles neu, mit Reservemotor nur DM 250.—. Haferkorn, 33 Braunschweig, Stralsundstr. 2. 51 890

Verkaufe **DKW RT 350 S**, Bauj. 57, TÜV 7. 67, ca. DM 200.—. K. Mann, 725 Leonberg-Eltingen, Leonberger Str. 63. 51 953

Suche **DKW 250 S** oder **VS u. 350 S**, evtl. defekt, P. Thiel, 7 Stuttgart-Bad Cannstatt, Lübecker Str. 2 a. 52 049

DUCATI

MOTO DUCATI ERSATZTEILE! Alles stets auf Lager. Aufträge mit Angabe von Type und Baujahr an **N.V. MOTIM**, Postbus 5, **MAASSLUIS** (Holland)

Verkaufe **Ducati Mach I**, 250 ccm, Bauj. 1965, 4500 km gel. Fr. Föll, 605 Offenbach a. Main, Hohe Straße 3. 51 930

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe wegen Aufgabe des Geländesports 350 ccm **RMZ**, Bauj. 66, zum Preise von DM 1000.— und 250 ccm **RMZ**, Bauj. 1966, zum Preise von DM 800.—. R. Ringhausen, 6308 Butzbach/H., Ruf 22 53. 51 962

1 **RMZ-Geländemaschine** 250 ccm, Erstzul. Mai 66, wie neu. 1 Transportanhänger für 3 Masch., TÜV 68, zu verk. L. Engel, 403 Ratingen-Tiefenbroich, Kleine Dörnen 8. 51 900

GIULIETTA

Giulietta-Teile-Restposten vk. **Beckmann**, 6 Frankfurt/M., Radilostr. 16

GO-KART

Quick/MC 45, DM 1500.—, Motoren neuwert., 24 PS, Starter, Kuppl., Zubeh. **Kurt Brückner**, 8 München 42, Flantinstr. 3. 51 886

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. **Georg Suck**, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 51 964

HEINKEL

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

HERCULES

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.

Suche schnelle **Hercules K 50 S** oder eine schnelle **Kreidler Super**. Möglichst Raum Schleswig-Holstein. Angeb. mit Preisang. an **Günther Gläß**, 225 Husum, Schillerstraße 82. 51 916

Verkaufe **Hercules K 50 Sport**, 4700 km gelaufen, in sehr gutem Zustand, gegen Höchstgebot. Zuschr. unter M 5012 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 989

HOREX

Überholung, Ersatzteile, Alu-Zylinder

500 ccm Imp.-Motor am Lager. **Motorenbau Kayser**, 7064 Geradstetten, Telef. 071 51/73 82

Suche **Horex Imp.**, 450 oder 500 ccm, 2 Vergaser, Motor muß fit, Maschine kann abgem. sein, Bauj., Preis, km an **Werner Sawatzki**, 863 Coburg, Pilgramsroth 92. 51 901

Horex Imperator ab 400 ccm gesucht. **R. Hamacher**, 5155 Oberaußem, Fortunastr. 4. 52 044

JAWA



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör **Detlev Louis**, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 04 11/44 74 91 51 973

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 **Rennmesserlevel**, beim **Zweitaktspezialisten Alfons Mohr**, 5441 Hausen b. Mayen (Nettetal), Telefon 26 44 Mayen. Prospekt anfordern!

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

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

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 Mustang Geländesport TS u. a. Modelle. Großes Ersatzteillager, Kundendienst und Reparaturen. **Paul Tuscher**, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 10, Am Fernsehurm. 51 982

Verkaufe für **Kreidler Florett TS**: 1 Rahmen, je 1 Vorder- u. Hinterrad, 1 Scheinwerfer, vorder. Schutzblech mit Schwingen. Preis auf Anfrage. **Ernst-Heinrich Wrage**, 2081 Hemdingen, Post Pinneberg. 51 888

Verkaufe **Kreidler 75 ccm 4-Gang 9 PS-Motor** (50 ccm **Kreidler-Zyl.** paßt ebenso), DM 200.—. **Klaus Bensch**, 3 Hannover 1, Köpenickweg 18 a. 51 954

Suche für **Florett Super TS 1** Sitzbank u. 1 Tank. **H. Rogat**, 4811 Oldentrupp, Auf dem Langen Kampe 214. 51 907

MAICO

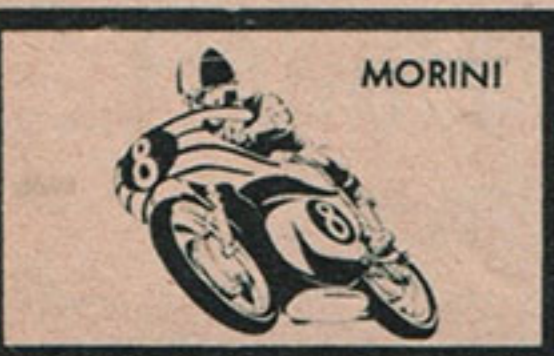
Verk. 66er **Maico RS 350 ccm** Straßenrennmaschine, 35 PS, 7000 U/min, oder tausche geg. **Bultaco**. Mit 175 ccm **Maico** Breitwandmotor auf Straße zugel., in 1 Std. umgebaut. Viele Ersatz., Übersetzungen, Auspuffanl. u. Umbausätze. Beide Motoren auch allein! **Herbert Rau**, 73 Esslingen, Krummenacker Straße 142, Tel. 37 62 89. 51 940

Verkaufe 1 **WaBeHa-Malco 250 ccm**. **A. Keller**, 6052 Mühlheim a. M., Elisabethenstr. 36. 51 963

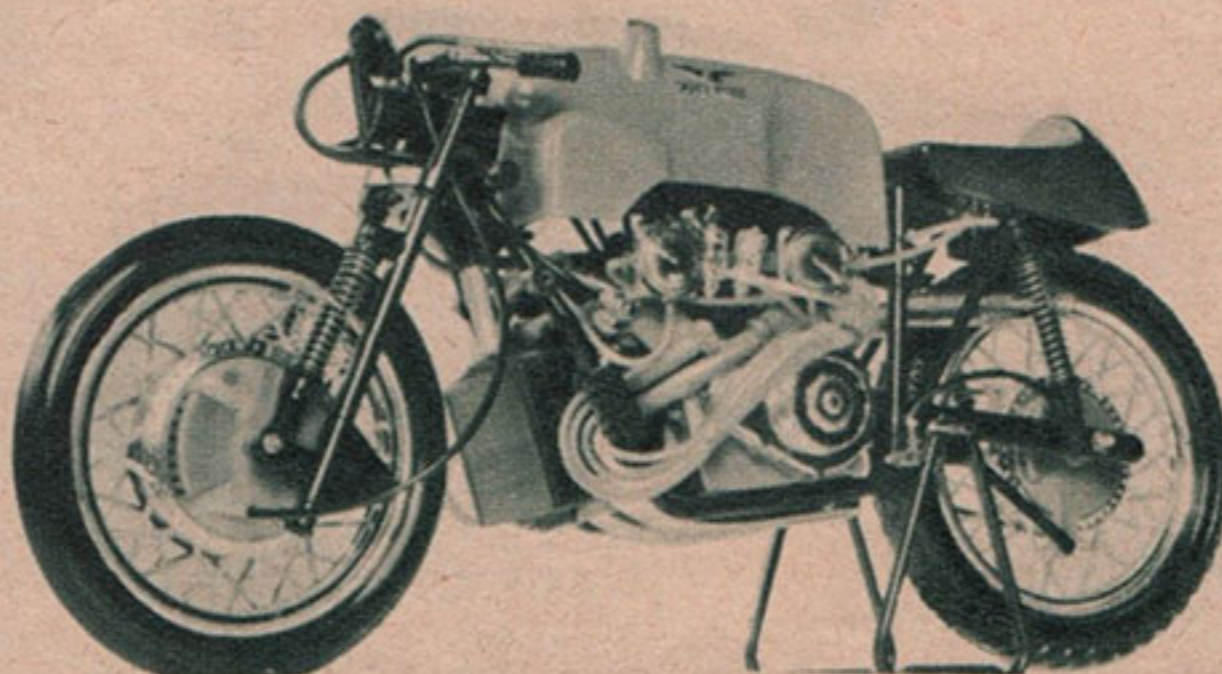
Verkaufe „**Maico Taifun**“ 400 ccm, Liebhäberstück, für DM 200.—, u. eine **Honda CB 92 SS**, Bauj. 1964, 8000 km gelaufen, wie neu! für DM 1200.—. **Gerardo Bongiorno**, 41 Duisburg-Meiderich, Schlachtenstraße 1. 52 028



Edmund Bühler KG 7 Stuttgart Gänsheide Straße 19 Telefon 07 11/24 57 07



Ein schönes Geschenk ein Modellbaukasten



MOTO GUZZI

DM 23.50

500 ccm V8 Zyl. mit Vollverkleidung Maßstab 1:9

Weiterhin lieferbar:

GILERA DM 19.90

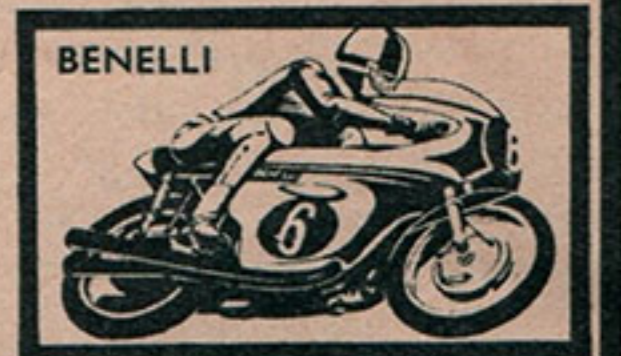
Morini DM 15.90

Benelli DM 19.90

Mondial DM 19.90



Walter Dillenberg 7141 Schwieberdingen Stuttgarter Straße 41 Telefon 071 50/81 91





BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-65 und R25/3, R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cirkrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

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

Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/4474 91 51 970

R 50, 1963, Unfallmaschine, zu verkaufen, auch teilweise. D. Donnerstag, 507 Berg. Gladbach, Dellbrücker Str. 23. 51 914

Für BMW R 25/3 kompl. Kardangetriebe mit Seitenwagenübersetzung, für BMW R 50 Seitenwagengetriebe mit hinterem Stahlfelgenlaufwerk zu kaufen gesucht. Karl Sontheim, 8971 Missen, Wiederhofen 81. 51 938

R 26, Bauj. 56, 23-Liter-Tank, Schorsch-Meier-Bank, mit SW-Anschlüssen, verk. W. v. Bock, 7 Stuttg.-Heumaden, Mannspergerstraße 129. 51 942

Verkaufe BMW R 26, Bauj. 57, gut erhalten, Motor generalüberholt, mit neuer Kurbelwelle, neuem Vergaser sowie neuer Geländebereifung, DM 550.—. Edmund Klebe, 3101 Meißendorf, Schriddes-Gasthaus. 51 946

Verkaufe sportl. R 51/3, gr. Tank, Extras. Suche gr. Hoske-Tank für R 51/3, auch beschäd. W. Dittus, 726 Calw, Altbürger Straße 36. 51 948

Suche BMW-Motor R 68, R 69 oder R 50 S. Angebote an Hubert Schweizer, 694 Weinheim, Wilhelmstraße 19. 51 947

BMW R 69 S, Bauj. 64, 3 R 50, Bauj. 58 bis 63, ab DM 1200.—, sowie Ersatzteile für R 50, R 60, R 69 S, neu und gebraucht, 2 R 69-Kurbelwellen, neu, Zylinderköpfe, Zylinder, Kolben, Fahrwerk und Getriebe-teile usw. verkauft M. Müller, 5 Köln-Gremberg, Wiedstr. 15, Tel. 81 80 63. 51 960

Verk. 2 Stck. 360 ccm MAICO, Dt. Meisterschaft / 6-Tage-Fahrt, mit Spez.-Zündung, V-Rad, Gabel, Luftfilter, beide Bj. 1966, erstkl. überh. Zust. Fritz Nödinger, 73 Esslingen-Sulzgries, Kelterstraße 36, Telefon 07 11 — 37 22 40. 51 925

Wegen Aufgabe des Geländesports: 1 MAICO 250 GS, Bauj. März 1965, mit vielen Extras. 1 MAICO 250 ccm, Trainingsmaschine, zu verkaufen. Klaus Kalkowski, 8501 Altenberg b. Nbg., Eichenfeldstraße 7. 52 059

MOTO CROSS

Verkaufe Malco MC 175 ccm mit Doppelrohrrahmen, Bauj. 1965, und Ceriani-Gabel 66. Paul Discher, 708 Aalen, Uhlandstr. 3, Tel. 0 73 61 — 23 93. 51 957

Malco MC 250 ccm, Bauj. 65, für ca. DM 700.— zu verkaufen. Breitwand, Doppelrohr. Auch einzeln abzugeben. W. Lorenz, 6321 Schwarz, Alsfelder Str. 2. 51 945

Wir verkaufen 3 Moto Cross-Maschinen, WaBeHa-Montesa 250 ccm, gebraucht, sowie 1 Transportanhänger WaBeHa. 7033 Herrenberg, Hölderlinstr. 7, Tel. 51 32 und 81 00. 51 936

Verkaufe meine Original 250 ccm Werks-Malco Moto Cross, 26 PS, in rennfertigem Zustand, und eine 360er Moto Cross-Malco, Spezial-Fahrgestell, Ceriani-Gabel. Adolf Weil, 565 Solingen-Wald, Wittkullerstraße 21. 52 017

SEIT 30 JAHREN

überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motor-
rädern von 250 ccm bis 600 ccm, Heinkel-
und Vespa-Roller auf Teilzahlung ohne
Aufschlag.
PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05
Ankauf · Verkauf · Tausch

Verkaufe BMW R 60, Bauj. 66, ca. 12 000 km, neuw. DM 3000.—. Wilfried Groen, 297 Emden, Neptunstraße 4. 51 909

Verk. R 50, Bauj. 56, sehr guter Zustand, mit 2 fahrbereiten Motoren, 32-Liter-H-Tank, TÜV 68. G. Waser, 67 Ludwigshafen/Rh.-Edigheim, Oppauer Straße 101. 51 950

Verkaufe R 50, Baujahr 60, Hoske-Tank, H 48-Hebel, zu DM 1700.—. Wittwer, 439 Gladbeck, Paulstr. 6. 51 956

Verkaufe wegen Anschaffung einer schweren engl. Maschine BMW R 50 mit Hoske-Tank, Hoske-Tüten, Maschine ist in sehr gutem Zust. Jürgen Becker, 4800 Bielefeld, Hellweg 32 (Wilhelm-Augusta-Stift). 51 990

Verkaufe R 50, Bauj. 58—59, sehr gut gepflegt, Barpreis DM 1450.—. Bruno Schulz, 71 Heilbronn, Oststr. 111. 51 981

Verk. R 60, einwandfrei, Motor überh., S-Getr., 200er-Scheinwerfer, Drehzahlm., H 48, TÜV 68. K. Dvorak, 8133 Feldafing, Jahnstraße 9. 51 903

Verk. sportl. BMW R 68, viel Chrom, Sturzbügel, Hoske-Tank, Motor teilw. überh., sehr gepflegt, TÜV 9. 68, gegen Höchstgebot. Reinhold Pahlkötter, 4802 Gartnisch bei Halle, Gartnischer Weg 59. 51 934

Verkaufe BMW R 51/3, Bauj. 54, Motor vor ca. 4500 km generalüberh., 49 000 km gelaufen, TÜV April 68, Verhandlungspreis DM 1000.—. Ernst Baumgarten, 2941 Heidmühle, Johannisweg 15, Tel. 60 95. 52 038

Suche dringend kompl. Auspuffanlage für BMW 51/3 sowie Sch.-M.-Bank u. hinteren Kotflügel. Stefan Manhart, 816 Miesbach, Bayrischzeller Straße 23. 52 002

Suche für R 50 Handbuch, Hoske-Tüten u. gr. Tank ab 27 Ltr. Henning Osterloh, 8031 Wessling, Mischenrieder Weg 6, Telefon 0 81 53 — 569. 52 064

Suche: Einzyl.-Oepo-Moto Cross-Motor, 125 ccm-Bultaco-Cross- od. Grasbahn-Mot. Motoren können defekt sein. B. Engelhardt, 6051 Lämmerspiel, Goethestr. 11. 51 898

Verkaufe meine Moto Cross-Lizenz-Masch. 250 ccm Malco, Bauj. 1966, in bestem Zustand. Heinrich Hafner, 89 Augsburg, Derchinger Str. 13. 52 035

MZ-Seitenwagen

passend für BMW, liefert
BMW-Nefzger,
Berlin 10, Quedlinburger Straße 1-3
Telefon 34 36 31

Verkaufe R 50 mit R 69-Motor, viele S-Teile, 33-Liter-Tank, 22-cm-Scheinw., br. Sitzb., Gläser-Verkl., mit SW LS 200, Spur 92 cm, für ca. DM 1800.—. Polder, 2381 Winning bei Schleswig, Ostseewerft. 51 887

Suche Motor ohne Getriebe von R 27, auch unkompl.! ONDRAK, 8 München 23, Ungererstraße 137. 51 893

BMW R 50-Motor, Bauj. 62, ohne Elektr. u. Köpfe, für DM 250.— zu verk. H. Jordan, 8 München, Apianstr. 5. 51 918

Suche BMW R 26 oder R 27, nur gut erhalten, gegen bar. Baujahr und Preisangabe erbeten. Josef Krizanovic, 8 München 2, Dachauer Str. 37, Tel. 59 10 51. 51 992

Verkaufe sehr gepflegte BMW R 69, Liebhaberstück, Bauj. 58, km-Stand 66 000, mit 27-Liter-Hoske-Tank, für DM 1950.—. Dazu Spezialabzieher für DM 80.—, Spezialnockenwelle von H. Vath, dazu verstärkte Ventilfedern von Hoske für DM 100.—. 350 LS Seitenwagen, gebremst, mit Bremszylinder und VW-Lenkungs-dämpfer für DM 250.—. Paul Schneider, 5413 Bendorf/Rhein, Erlenneyerstraße 8. 51 991

Verkaufe meine BMW R 50, Bauj. 64, 16 000 km, TÜV Okt. 68, für ca. DM 2500.— bar. Die Maschine ist verkleidet (Gläser) und mit vielen Extras ausgerüstet (Drehzahlmesser, Amperemeter, Blinkanlage, Sturzbügel, Hoske-Sporttank, Gepäckträger usw.). Werner Thiem, 463 Bochum, Im Hole 19, tägl. ab 17 Uhr. 51 997

Verk. R 69 S, Bauj. 63, Motor vor ca. 6000 km überh., Rechn. vorh., Kröber-Drehzahlm., 1 Seitenw. TR 500, ölgebr., SW-Übersetzung, großer Lenker, Hoske-Tüten, Preis DM 2800.— (bar). Zuschr. unter M 5011 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 979

Sportliche BMW 500 mit Hoske-Tüten, Hoske-Tank u. -Naben, Sitzbank, 100%iger Zust., preisgünstig zu verkaufen. B. Zwingelberg, 5045 Bliesheim, Heerstr. 6, Tel. Lechenich 27 36. 52 006

Verkaufe Tribsa 500 ccm Moto Cross mit Triumph-Motor, BSA-Getriebe, Metisse-Plastik-Satz, Ceriani-Gabel sowie mit vielen Ersatzteilen, günstigst. F. Bratza, A-1150 Wien 15, Gernotg. 9, Osterreich. 51 906

Verk. erfolgr. 360 ccm Malco sowie Anhänger. Helmut Schöffler, 7252 Weil der Stadt, Plangasse 9. 52 021

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

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-
räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung.
Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen,
Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland),
Telefon 0 17 29 — 120. 51 978

Schalldämpfer und Felgen für alle BMW,
auch 16". Einspeichen und Zentrieren. Fa.
F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7.
51 965

Heinrich-Verkleidung, Oberteil gesucht.
Zuschriften unter M 5018 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 050

R 60 zu verkaufen. Zuschriften unter
M 5022 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 52 063

R 69 S, Bauj. 63, 29 000 km, Drehzahlmes-
ser, in gepflegtem Zustand, für DM 2000.—
zu verkaufen. Horst Prasse, 7031 Mag-
stadt, Neue Stuttgarter Straße 60. 51 917

Notverkauf! BMW R 50, Bauj. 65, 19 000
km, mit Lederbekleidung und Sturzhelm,
Preis DM 2000.—. Eckhard Fietkau, 6078
Neu-Isenburg, Hugentottenallee 151, Tele-
fon 30 59. 51 929

Verkaufe gepflegtes R 26-Gespann, Bauj.
1960, 20 000 km. Hoske-Tank, Drehzahl-
messer u. viel Zubehör. Harri Rehfeldt,
1 Berlin 41, Varziner Straße 3. 51 926

Verkaufe Unfallmaschine (rechter Zylinder
ab), evtl. in Einzelteilen, R 69, Hoske-
Tank u. -Tüten. G. Herzig, 712 Bietigheim-
Buch, Gröninger Weg 60. 51 911

Verk. R 60, Bauj. 64, 10 000 km, div. Zu-
behör, DM 2300.—. Wolf Mager, 863
Coburg, Festungsstraße 4. 52 015

ACHTUNG! Suche gute BMW 500 oder
600 ccm, Bauj. 63/64, mit Volln., 30-Liter-
Hoske-Meier- oder Heinrich-Tank. Zu-
schriften mit Preis an J. Busch, Rubens-
straat 11, Turnhout, Belgien. 52 001

Verk. Malco Moto Cross 250 ccm, Bauj.
1966, m. d. neuentw. MC-Getr. u. MC-
Ers.-Getr. im Spez.-Doppelrohr-Leichtfahr-
gestell Ceriani, vorne u. hinten Barum-
ber. Auch einzeln zu verk. Manfred Blum-
hoff, 5608 Kräwinklerbrücke, Dürhagen
101. 52 007

Achtung Moto Cross-Fahrer!
Verkaufe meine WABEHA-Montesa 250
ccm, Bauj. 66, WABEHA-Malco 360 ccm
und 1 Spezialanhänger. Günther Ecken-
bach, 7031 Hildrizhausen, Altdorfer Str. 26,
Telefon 595. 52 057

Verkaufe Triumph-Met. 500 ccm Moto
Cross u. Grasbahn, 2. Platz in der Hessen-
meisterschaft, Liz. serm. Mit vielen Er-
satzteilen, DM 2200.—. Fritz Sandner, 6431
Meckbach, Am Wasser, Telefon Bad
Hersfeld 49 51. 51 987

Verkaufe wegen Aufgabe des Moto Cross-
Sports Malco 250 ccm, MC-Ersatzräder
komplett, Ersatzmotor, alles zusammen
für DM 1250.—. Maschine ist 100% ein-
satzfähig. Motor neuester Stand. Siegfried
Lorenz, 6101 Gr.-Bieberau, Hauptstr. 16.
51 902

Malco Moto Cross 250 ccm Breitwand,
24 PS, Leichtbauahmen, Ceriani-Gabel,
Alu-Felgen, DM 1200.—. Ferner zu ver-
kaufen: 175 ccm Breitwand mit Kolben
und Kopf, 1/2 Jahr gelaufen, DM 80.—.
Sämtliche Teile vom Moto Cross- und
Seriengeräte, Conti-Reifen 18" GS 6,21".
Jörg Leischner, 563 Rd.-Lennep, Hentzen-
allee 30. 52 029



Fahren Sie nicht nur 1. KLASSE, fahren Sie MEISTERKLASSE!

Fahren Sie den INTERNATIONAL erprobten und be-
währten BARBOUR-ANZUG!

Typ International Jacke + Hose kompl. . . . DM 179,—
Typ Int.-Junior " " " . . . DM 160,—
Typ Rennkombi DM 120,—

und wenn Sie Kunststoffe bevorzugen:

PILOT-NYLON-Anzug, Jacke u. Hose kompl. DM 46,—
SPORTSMAN-Nylon-Anzug „ „ „ DM 139,—
Racing-Nylon-Kombi DM 135,—

BARBOUR = 100% bei jedem Wetter!

Detlev LOUIS, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 447491
(Zubehörkatalog anfordern)



HONDA



Honda-Motorräder in Berlin

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

Honda Motorräder

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



HONDA

Motorräder

Ersatzteile
Spaett München, Landwehrstr. 6,
Telefon 53 16 90

Honda

Alle Maschinen und Ersatzteile
lieferbar. Motorüberholungen.

Achtung! Hubraumvergrößerung von
250 und 305 auf 350 ccm.
Motorenbau Kayser,
7064 Geradstetten, Telef. 071 51/73 82



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louls, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 51 972

Suche Honda CB 92 oder C 92, evtl. auf
Teilzahlung. Helmut Grzywatz, 24 Lübeck,
Ewerstraße 4. 51 988

Welcher Händler nimmt bei Neukauf
einer CB 450 (Sonderausführung nach
meinem Wunsch etwa DM 4500.—) einen
gepflegten Peugeot, Bauj. 63, TÜV, für
DM 3500.— in Zahlung? Zuschriften unter
M 5016 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 51 996



HONDA

UMBEER

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

5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77. Preis DM 460.—. Engl. Belstaff-Bekleidung, engl. Stadium-Sturz-
helme, engl. Renn- und Sportbrillen. Verkleidungen, Kunststofftanks- und -sitze. Prompt ab La-
ger lieferbar: kompl. Satz Inbuschrauben mit Schlüssel, brüniert, passend für Honda CB 250 und
CB 450, Satz DM 18.—. Alles für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern
Sie meinen Katalog M an! Barzahler haben große Vorteile.

MOTO GUZZI

Importeur: **ZWEIRAD-RÖTH**
6949 Hammelbach/Odw.

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

MZ 250 ccm mit Tele, neues Fahrgestell
und Geländezubehör (mit Kraftfahrzeug-
brief), für DM 1000.— zu verkaufen. Wolf-
gang Kiel, 403 Ratingen, Jägerhofstr. 25,
Telefon 2 64 75. 52 020

NORTON

Alu-Zylinder für Norton 650-750 ccm

mit Kolben jetzt lieferbar.
Motorenbau Kayser,
7064 Geradstetten, Telef. 071 51/73 82



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

Suche 250 oder 300 ccm-Honda-Motor oder
Unfallmaschine. Harald Engelhardt, 637
Oberursel, Gattenhöfer Weg 16. 51 959

Suche CB 72 oder 20—25 PS-Zweitakter.
Horst Barth, 61 Darmstadt, Sturzstr. 28.
52 066

Erfolgreiche 250 ccm-Honda-Rennmaschine
gegen Gebot zu verkaufen. Harald Saur,
741 Reutlingen, Nördlinger Str. 46. 52 033

Suche CB 450 oder CB 77/72 gegen bar.
K. Knickenberg, 56 Wuppertal, Werler
Straße 43. 52 042

MB-Verkleid. für CB 72/77 zu verkaufen.
Zuschriften unter M 5021 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 060

Verkaufe meine sehr schnelle Honda 350
ccm, Meisterschaftsmaschine 1966, 4 erste
Plätze, darunter Hockenheim u. Nürburg-
ring, für DM 4100.—. Suche CB 450 sowie
Rahmen und Gabel von CB 72. Ewald
Hüttlin, 7809 Bötzingen, Wasenweiler-
straße 8. 52 012

Verkaufe Honda CB 72, Bauj. 1965, Lieb-
haberfahrz. Preisidee DM 2000.—. H.-D.
Jansen, 463 Bochum, Moritzstr. 24. 52 000

CB 450, 5000 km gel., geg. Höchstgebot
bar zu verk. Paul Sieblist, 23 Kiel-Met-
tenhof, Königsförderweg 39. 52 011

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

Verk. wegen Krankheit schnelle 500 ccm
Norton Manx, Bauj. 1963, mit Verkleidg.
W. Mierau, 2 Hamburg, Meridianstr. 12.
51 944

NORTON MANX 350 ccm, Motor original
eingestellt von Bill Lacey, verstärkte
Hauptlager, Doppelkerzenkopf, 5-Gang-
Getriebe, Auspuff hochgezogen, Fontana-
Doppelbremse, neuester Alutank, Slim-
Lines-Verkleidung, mit Übersetzungen,
neu bereift u. neue Federbeine, Motor
u. Fahrgestell mit letzten Neuerungen
ausgerüstet, DM 5300.—. Ronald Robinson,
5 Köln, Untersachsenhausen 5—7. 52 054

Achtung Österreich! Suche guterh. Norton-
Manx-Tank. Zuschriften unter M 5019 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 52 051

NSU

NSU-Supermax, Bauj. 61/62, ca. 32 000 km,
TUV 67, guter Zustand, DM 670.—. Bern-
hard Fischer, 8522 Herzogenaurach, z.
Flughafen 54. 52 011

Verkaufe NSU-Max mit Gläser-Verklei-
dung und Beiwagen, TUV 1968. Volker
Speer, 3392 Clausthal-Zellerfeld, Haus-
herzbergerstr. 7. 52 010

Federbein-Anbausätze

NSU

Max
Lux
Fox



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

Verkaufe oder tausche Supermax sowie
4 Motoren mit einwandfreien Kurbelwellen
gegen Geländemaschine. Kaiser, 1 Ber-
lin 51, Hansastr. 16. 52 041

Suche NSU-FOX, 4-Gang, biete Telegabel
R 51/3. A. Schweitzer, 605 Offenbach/M.,
Kaiserleistr. 52. 52 009

Verkaufe blaue NSU-Supermax mit Kup-
plungsschaden für DM 250.—. Willi Nopto,
474 Oelde, Keitlinghausen 42. 51 891

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, Geländesportausstattungen und
Renntriebessätze.
Spezialwerkstätte, Kundendienst,
Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl,
Regensburg-Gräßling, Tel. 0 94 05 — 274
51 977

RENNMASCHINEN

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, Linsebühlstr. 48-50, St. Gallen, CH.

Verkaufe gutliegendes, sehr niedriges
BMW-Rennspann ohne Motor. Preis-
vorstellung DM 1400.— oder gegen Ge-
bot. Scharenberg & Seel, 597 Plettenberg,
Reichsstr. 23, Tel. 32 58. 52 024

Verkaufe schnelles BMW-Straßenrenn-
spann für DM 4200.—. Harald Engelhardt,
637 Oberursel, Gattenhöferweg 16. 51 958

Verk. meine sehr schnelle Honda 125 ccm
CR 93 mit Ersatzteilen sowie ein 6-Gang-
Getriebe für CR 93, 1 Amal-Vergaser 33 φ
und 35 φ, neu. Willi Stein, 68 Mannheim,
Seckenheimer Str. 17, Tel. 4 00 05. 51 952

Verkaufe aus beruflichen Gründen preis-
wert: 2 Jap 500 Sandbahnmaschinen, 1 Jap
500 Speedwaymaschine, dazu Überset-
zungen, Düsen usw. Alle Maschinen sind ge-
neralüberholt und verchromt. Sowie kom-
plettes Lederzeug und neuwertigen offe-
nen Spezialanhänger. Helmut Halter,
8 München 60, Neideckstr. 29. 51 933

Adler RS-Rennmaschine, wassergekühlt,
mit vielen Ersatzteilen u. allen Spezial-
werkzeugen, für DM 1800.— bar zu ver-
kaufen. H. Binding, 624 Königstein/Ts.,
Wiesenstraße 11. 51 931

BMW - Stoßstangen - Rennspann „Knee-
ler“, 1966 7 Plazierg., gegen Gebot zu
verkaufen. H. Binding, 624 Königstein
(Ts.), Wiesenstraße 11. 51 932

Verkaufe meine erfolgreiche Jap 500 ccm
Gras- und Sandbahnmaschine, die auf dem
höchsten Stand dieser Klasse gehalten
wird, zum Festpreis von DM 3000.—, Fi-
nanzierungsmöglichkeit geboten. Besich-
tigung nach Anmeldung. Ulrich Schöttel-
dreier, 468 Wanne-Eickel, Holsterhauser
Straße 116, Tel. 4 78 77. 52 027

Erfolgreiches ESO-Lizenzspann für
Lang- u. Kurzbahnen zu verkaufen. ESO
DT 500 L-Motor, Fahrgestell Norton. Alex
Haucke, 3043 Schneverdingen, Alt-Ben-
ninghöfener Weg 2. 52 004

Verkaufe meine Sand- und Grasbahn-
maschine, in einwandfreiem und rennfer-
tigem Zust., 500 ccm Jap, Baujahr 1965.
Telefon 04 21 — 58 92 88. 51 897

Verkaufe meine beid. erfolgreichen Gras-
bahn-Maico 250 ccm, je DM 1000.—. P.
Möllenbrock, 4831 Marienfeld, Bielefelder
Straße 34. 52 016

AJS 7 R 350 ccm, schnell und gepflegt,
mit Verkl. u. Ersatztl., für DM 3800.— zu
verkauf. Josef Goerke, 8222 Ruhpolding,
Eisenberger Str. 12, Tel. 0 86 63 — 746.
51 980

Verkaufe meine bekannt schnelle BSA
Goldstar 500 ccm. K. H. Woide, 1 Ber-
lin 62, Heylstr. 5, Tel. 03 11 — 78 26 05.
52 014

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 und vie-
len Teilen, rennfertig, gute Plazierungen,
DM 2100.—, oder tausche gegen Norton
Manx 350 ccm ab Bauj. 62. Friedhelm
Wiemann, 5561 Oberöfflingen, Haupt-
straße 46 a, Tel. 0 65 72 — 379. 51 984

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. Geiss-
bühler, CH-3018 Bern, Bernstraße 40,
Schweiz. 51 985

Verkaufe 50 ccm Kreidler-Straßenrenn-
maschine, TÜV 5. 68, superleicht, sehr
schnell, ca. 9 PS, Conti-Rennbereifung,
od. Tausch geg. schwerere Sportmaschine.
Rudolf Schalude, Karosserie- u. Fahrzeug-
bau, 753 Pforzheim, Kelterstr. 43. 51 923

Verk. 125 ccm Honda Prod. Racer CR 93
(v. R. Thomas) und 1 Oldani-Bremse. H.
Ebert, 6901 Grein. 51 896

Verkaufe mein ESO-Gespann, Motor und
Fahrgestell in bester Verfassung. Gerhard
Retsch, 2 Hamburg, Naugarder-Ring 24.
51 889

Verk. meine Kreidler-Rennmaschine, was-
sergekühlt, 8-Gang, mit Garantieleistung,
nur 1.—3. Plätze, DM 3800.—. Wolfgang
Reinhard, 67 Ludwigshafen a. Rh., Pfalz-
grafensteinstraße 63. 52 003

Verkaufe meine 250 ccm ADLER RS-Renn-
maschine, wassergekühlte Alum.-Zyl. mit
Rennkolben und Stahlingen, Werkskur-
belwelle mit Nadellagern, Renngetriebe
und Verkleidung, Leistung 32 DIN-PS, 195
km/h, Preis DM 2950.—. H. J. Bastiaan,
Sophiastraat 6 zwart, Haarlem, Holland.
52 026

Verkaufe schnelle Ray Petty Norton Manx,
Bauj. 62, mit Verkleidungen, Ersatzteilen
und Übersetzungen für DM 5000.—. Tel.
ab 19 Uhr 08 11 — 37 01 93 oder Zuschr.
unter M 5015 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 51 995

Verkaufe folgende Rennmaschinen dem
Meistbietenden: HONDA CR 93, Prod.
Racer, KREIDLER 50 ccm mit Doppelrohr-
rahmen und 9-Gang-Ziehkeilgetriebe, fer-
ner MOTOBIL 250 ccm, ehem. Werks-
masch. Alle 3 Maschinen in tadellosem
Zustand und mit vielen Ersatzteilen. In-
teressenten melden sich unter M 5014 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach
1042. 51 994

Federbettfahrgestelle für Rennmaschinen,
spez. für Honda, rennerprobt, in bester
Qualität, baut preisgünstig auf Bestellung
für Saison 1967 Georg Wrobel, 4 Düssel-
dorf, Brehmstraße 29, Tel. 62 34 63. 51 986

HANNAH-HONDA 125 ccm PRODUCTION
RACER (Bill Ivy-Siegermaschine 1965/66,
2. schnellste Privatmaschine bei TT 1966
mit Fred Stevens), komplett überholt,
einschließl. Kurbelwelle, neuwertig, sehr
schnell, DM 5500.—. Ronald Robinson,
5 Köln, Untersachsenhausen 5—7. 52 053

Verkaufe mein erfolgreiches BMW-Sand-
und Grasbahngespann (Alkohol), Motor
wurde von bekannten Rennmechanikern
hergerichtet. Karlheinz Hopfensperger,
674 Landau, Südring 5. 52 067

Suche 50 ccm-Rennmaschine für die nächste
Saison. Zahle bar! Preis u. Bild an Albert
Fritz, 8207 Hirnsberg 5. 52 045

1 Honda CB 77, umgebaut für Straßen-
rennen, mit div. Ersatzteilen u. Zubehör,
verkauft Gerd Schumacher, 1 Berlin 20,
Spandauer Str. 71. 52 040

Verkaufe meine bekannt schnelle Honda-
Straßenrennmaschine 250 ccm weg. Bun-
deswehr, Ia Zust., mit 2 neuw. Motoren
u. Zubehör (Spezialgetr., Übers., Teile
etc.) DM 3000.—. Detailangaben bei Inter-
esse. M. Vobhenrich, 4815 Sende, West-
falenweg 3. 52 061

ROYAL ENFIELD

Verkaufe Betriebs- u. Reparaturanleitung
für Royal-Enfield Interceptor 750 ccm,
für DM 20.—. Zuschriften unter M 5017
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 52 048

SUZUKI

Zum Sonderpreis DM 795.- o. G. noch einige Suzuki Sport 50. Neu! Einmalig! Beckmann, Frankfurt/M., Radilostraße 16. Telefon 78 50 04

ENGL. TRIUMPH

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
TRIUMPH Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
 51 974

Schweiz

TRIUMPH-Motorräder 1966

Bonneville ab Lager lieferbar. Métisse-Rahmen, Ceriani Tele-Gabeln, Girling-Federbeine, Avon-Verschaltungen, Cromwell-Heime, Barbour-Anzüge, alle Motorradbauteile sowie Ersatzteile und Zubehör. Verlangen Sie Prospekte. Import und Vertretung: **Otto von Arx, CH 4632 Trimbach/Olten (Schweiz) Telefon (0 62) 4 14 14**

Verk. Triumph 6 T, Bauj. 62, Motor n. Überholung (Benzinger) ca. 12 000 km gelaufen, stärkere Kuppl., neue Auspuffanl., Trophyteile, DM 1700.—. Büngener, 3 Hannover, Kleine Pfahlstr. 22. 51 935

Verkaufe Triumph Cornet zum Aussch. o. Brief für DM 100.—. Manfred Temmler, 8501 Wendelstein, Fabrikstr. 95. 51 905

Bonneville T 120, Bauj. 63, km-Stand 21 000, vor 4000 km neu ausgeschliffen. Berezung vorn 80%, hinten 100%, mit Ersatzteilen, für DM 2000.— zu verkaufen. Heinrich Rennwald, 7601 Goldscheuer, Hauptstr. 59. 52 039

VETERANEN

GILLET HERSTAL 500
 Bj. 28—30, mit oder ohne Seitenwagen, zuqel.; mein **ELEFANT-GESPANN**, 1966, gegen Gebot zu verkaufen. Tausche gegen KS 601, prima Zustand. Willy Goepp, 67 Frankenstein-Heiligenstein, Friedenstr. 96. 51 961

Verkaufe Harley-Davidson 34 RI, 750 ccm, Bauj. 1934 (Alu-Köpfe), mit zweitem Motor, guter Zustand, Farbe rot u. schwarz, nach Gebot. Klaus Peter Mayer, 75 Karlsruhe, Rheinstraße 117. 51 943

Verkaufe: D-Rad, Bj. 30, Zündapp, Rudge. Bj. 31, gut erh., original Raleigh, Bj. 29 (zerlegt), an Selbstabholer. Max Sinzinger, 8 München 55, Innerkoflerstr. 30. 51 895

BROUGH-SUPERIOR SS 80 Spezial, 1000 ccm, mit Seitenwagen, Bauj. 1936 (Liebhaberstück), in sehr gutem Zustand, verkauft gegen Gebot. A. Schüppli, Av. du Rond-Point 5, CH-1006 Lausanne, Schweiz. 51 927

YAMAHA

Yamaha 250 u. 50 sofort lieferbar. Spaett, 8 München, Landwehrstr. 66. 51 968

Yamaha-Dienst-Nord

E.-Teile, 50 ccm, laufend vorrätig. Motorräder aller Typen sofort lieferbar. Hannig, 3 Hannover, Tegmeierstr. 7, Telefon 05 11-44 10 45. Prospekte nur gegen Rückporto.

Yamaha-Werksvertretung



Karl Theo Horn
 Inhaber:
 Heinr. Ronsdorf jun.
583 Schwelm
 Telefon 31 31

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

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

BÜHLER KG

7000 Stuttgart, Gänsheidestr. 19, Tel. 07 11/24 57 07
 liefert zu günstigen Preisen

Ducati Motorräder, Dellorto Renn- und Sportvergaser, Sitzbänke aller Größen und Ausführungen, Federbeine 3fach verstellbar, Modelle (originalgetreu) von ital. Rennmaschinen, Alu-Schutzbleche, Renn- und Sporttanks aller Größen in Blech und Kunststoff, ital. Renn- und Sportreifen Ceat-Pirelli, Einbaumotoren, Rennöle, Sturzhelme aller Ausführungen, Lenkerstummel kompl., Rennkombis superleicht, Monteuranzüge in allen Größen, Rennstiefel, Mundschutz, Rennhandschuhe, Fahrerhandschuhe, Fospaic-Brillen aller Ausführungen, Borrani-Hochschutter-Alufelgen, Ceriani-Renngabeln von 50-500 ccm, Rennablen für alle Maschinen, Ducati-Aermacchi-Capriolo-Laverda Ersatzteillager. Ferner liefern wir alle Ersatzteile für italienische Motorräder.

YAMAHA-Werksvertretung

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



Yamaha-Werksvertretung
Paul Tuscher,
2 Hamburg 13,
 Rentzelstraße 10

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

Fahrzeugverkauf u. Reparatur:
Zündapp-Spezial-Vertrieb
 Schad, Frankfurt a. M., Rheinstr. 9, Tel. 72 52 61

Verkaufe Zündapp 50, 7 PS, Motor 400 km, Teleg., MB-Verkl., versch. Übers., TÜV 11. 67, für DM 800.—. R. Vater, 7051 Kleinheppach bei Waiblingen, Brunnenstraße 163. 51 921

Zündapp KS 50 Super, Bauj. 63, umgeb. auf 5,2 PS, Spitze ca. 100 km/h, rot/silber, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Jürgen Köster, 309 Verden, Fr.-Eylau-Str. 24. 51 920

Verkaufe, auch einzeln, KS 601 S mit TR 500, Richter-Kab., Oldruckbremse, geradeverzahnt, Motor überh., Oldr.-Kontr., viele Teile neu, div. Extras u. Ersatzteile. H. Höschler, 5033 Knapsack/Köln, Römerstraße 27 a. 51 904

Suche guterhaltene 100er Trial-Zündapp. Peter Dietrich, 8082 Wildenroth, Schulweg 6. 51 998

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 51 967

Verkaufe sehr gut erhaltene schnelle Zündapp KS 50, Bauj. 65. Erstzul., mit verst. Telegabel u. offenliegenden Federbeinen sowie Sportlenker u. best. Mogerateilen, km-Stand 8500, Preis DM 550.—. J. Villwock, 56 Wuppertal-E., Eschenbecker Str. 43. 52 043

Von KS 75 neuwertig zu verkaufen: 1 Kolben u. Zyl., 1 Kurbelwelle, 1 Zyl.-Kopf, 1 Vergaser Bing 20 Ø für zusammen DM 60.—. Melchert, 4956 Lahde, Ringstraße 16. 52 068

Suche Zündapp KS 751 mit Beiwagen. Irmen, Paris 16c, 21, Rue de la Faisanderie, Frankreich. 52 037

KS 601-Gespänn, Steib S 500, mit DKW-Motor 1000 ccm, TÜV 7. 68. Zuschriften unter M 5020 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 052

KS 601, Sportmotor, mit Steib 350, TÜV bis Okt. 68, Preis DM 600.—. Außerdem 2 Motoren, 1 Rahmen, Getriebe u. verschiedene Extras. Jos. Ulrich, 3500 Kassel, Knutzenstr. 8. 52 058

SEITENWAGEN

Verkaufe Steib-Seitenwagen, hydraulisch gebremst, Bauj. 1963, 4000 km gelaufen, wie neu. Wyzuj, 43 Essen-Altenessen, Fritzstraße 14. 51 908

Verk. Royal-SW, DM 110.—, u. versch. Teile von BMW R 25/3 billigst. J. Friedrich, 2082 Tornesch, Friedrichstr. 47. 51 923

Suche 250 S
 Verk. S 500, Federbeine, neue Lager, DM 90.—, Sitzbank, neu, DM 65.—, Fahrten-schreiber, Kienzle, DM 75.—, Avon-Lenkerverkl. DM 40.—, sämtl. Teile Maico-letta 250 ccm. Heinkel 125, 1. Hand, 13 000 km, DM 100.—, auch Tausch geg. Regina-teile. Meyer, 28 Bremen, Hohentorstr. 74. 52 008

TAUSCH

Tausche meinen 1200er VW gegen eine BMW R 50 oder 69. (Der Wagen ist frisch gespritzt.) P. Rother, 852 Erlangen, Marquardsenstr. 7. 52 022

FMR TIGER, kein TÜV, für DM 500.— zu verkaufen oder Tausch gegen K 50 S. Fr. Sehr, 6505 Nierstein, Gr. Fischer-gasse 11. 52 019

ALUFELGEN

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

ALU-SCHUTZBLECHE

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

VERSCHIEDENE

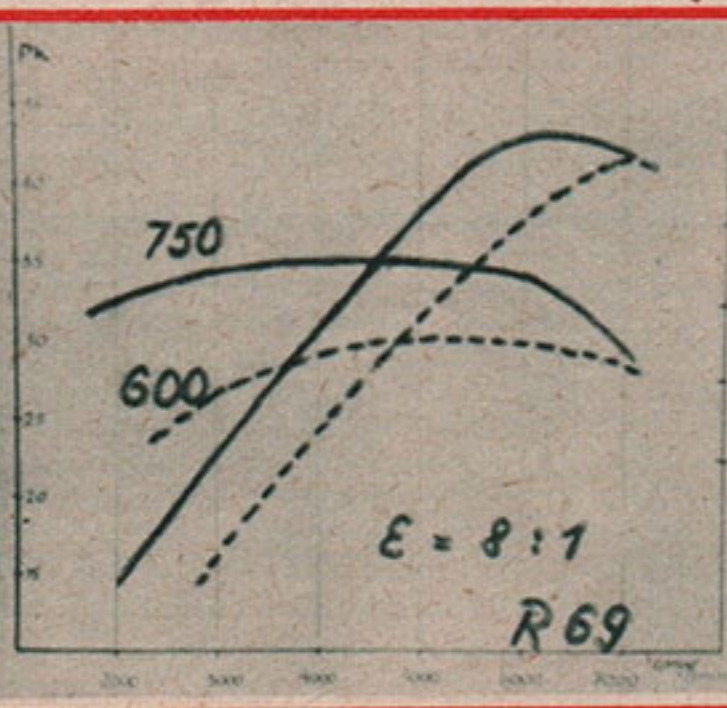
RADSPANNEREI - Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder - mit Reparatur für Auto - Motorrad - Moped - Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68 Gitschiner Straße 64, Ruf 61 28 58

Verkaufe Triumph Tiger 100 SS, Mod. 1962, 8000 km gelaufen, TÜV August 68, bester Zustand, 1. Hand; Triumph Tiger Cub 200 ccm, TÜV Mai 67, bester Zust.; Matchless G 3 LS, zerlegt, Motor grundüberholt, auch Teilverkauf. Günter Gafert, 2391 Tarp ü. Flensburg, Tel. 0 46 38 - 338. 52 030

BMW Büffel 750 ccm

Deutsche Geländemeisterschaft für Gespanne 1965
 Deutsche Geländemeisterschaft für Gespanne 1966
 Schwedische Straßenmeisterschaft für Gespanne, 750 ccm, 1966 und weitere Erfolge.
 Bitte Prospekt anfordern.

Motorenbau Kayser,
 7064 Geradstetten, Tel. 071 51/73 82



Wie viele TT-Freunde

melden sich aus Deutschland?

8 2 2 8
waren es genau
Am 25. 10. 1966

Das brachte

Inge Rogges TT-KALENDER 1967

an den Tag, denn so viele Motorradfreunde bestellten und fragten nach ihm. Sind Sie nicht dabeigewesen? Dann bestellen Sie ihn auch, denn er wird Ihnen viel Freude machen.

11.80+1.— DM Versandkosten bei Vorkasse, sonst Nachnahme. Format DIN A 3, 29,5x42 cm. 14 Blatt. Kunstdruckpapier. Zu beziehen durch

Verlag Motor-Publizistik Hans Ehlert, 7073 Lorch,

Postfach 10, Telefon 071 72/5 79

„Klein-Moritz“ ..
 bewundert die Männer mit der „Trial“-Motorrad-Ledersperlmütze. Nahezu 1000 zufriedene Motorradfreunde tragen die „Trial“-!!! Alleinvertrieb: **K. Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstraße 6**

Verkaufe: Imperator 400, Motor neu, TÜV 1967, Supermax Tele, Bauj. 60, TÜV 1968, 21 PS-Motor, großer Tank, Aermacchi ala Verde, Bauj. 64, TÜV 1968, Drehzahlmesser, Adler MB 250, Maico-letta 175, TÜV 1967.
 Suche: 1 Zylinder AJS- oder Matchless-Motor. Harald Saur u. Jens Lück, Motorradhaus, 7415 Wannweil über Reutlingen, Hauptstr. 51. 52 033

Suche Maschine neueren Typs bis 250 ccm im Raum München-Stuttg.—Würzb. Zahlebar. Gerd Langhammer, 88 Ansbach, Hans-Thoma-Weg 5. 52 046

Einstellen, Überholen mit Originalersatzteilen, Tuningspezialist für Norton, AJS, Matchless, Überholg. kompl. Rennmaschinen, Kostenvoranschlag und Angabe der Ersatzkosten. Ron Robinson, 5 Köln, Untersachsenhausen 5-7. 52 055

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



HEINRICH-Verkleidungen und Kraftstofftanks sind zweckmäßig und zeitlos formschön

zu beziehen vom Herst.: **Karl Heinrich, 7034 Maichingen bei Sindelfingen, Hanfäckerweg 13, Tel. 8 27 28 Böblingen**

BEKLEIDUNG

Verkaufe gutes Leder! Hose, Renn-West, Handschuhe, 173 schlank, DM 160.—. Horst Schmechel, 1 Berlin 51, Amendstr. 73. 52 018

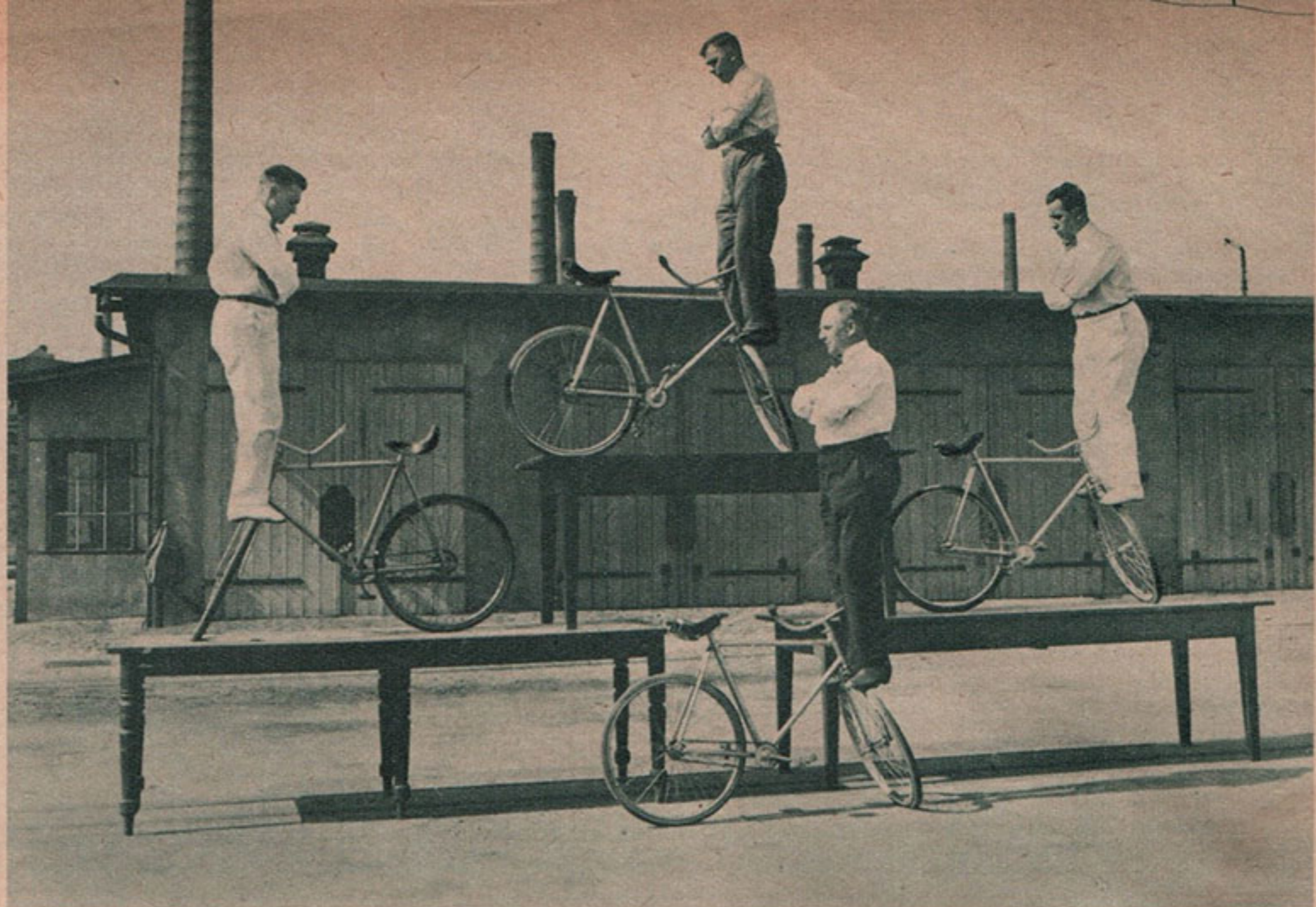
Das Letzte

Motorradfahrer-Wintertraining 1930

Konditionstraining wird heute auch im Kreis derer, die Motorsport betreiben, groß geschrieben — mindestens wird viel davon gesprochen. Wie nützlich ein solches Training gerade in der wettbewerbsarmen Winterszeit sein kann, wußte man schon vor 36 Jahren: auf unserem Bild (unten) produzieren sich drei zur damaligen Zeit sehr bekannte und erfolgreiche Motorrad-Wettbewerbsfahrer beim Wintertraining auf — Kunstfahrrädern! Es sind die Mitglieder des D-Rad-Werkteams, Franz Ischinger (später DKW!), Hans Prybylski und Max Polster, die als „Kunstradfahrer“ sogar öffentlich auftraten. Vorn in der Mitte zeigt ihr „Trainer“, daß er trotz seiner damals schon 50 Jahre körperlich noch ebenso fit ist wie geistig: es ist Oberingenieur Martin Stolle, der als Chefkonstrukteur bei den Deutschen Werken in Spandau tätig war und auch die Wettbewerbsfahrer betreute, nachdem er zuvor maßgebend an der Entwicklung der BMW- und Victoria-Boxer-Zweizylindermotoren mitgewirkt hatte. Ihm, dem heute 86jährigen und noch immer quicklebendigen Konstrukteur, verdanken wir dieses originelle Erinnerungsbild. S. R.

Gert in der Elst 60 Jahre

Am 15. November wird Gert in der Elst 60 Jahre. Der Mann, der für alle, die im Fahrerlager eines Straßenrennens in Deutschland in den letzten Jahren einmal Rat und tatkräftige Hilfe benötigten, ein Begriff ist — seit 1949 schon ist er der Renndienstbetreuer von Aral. Wer ihn kennt, schätzt sein fachliches Wissen und seine hilfsbereite Kameradschaft — und schätzt nicht zuletzt die Tatsache, daß sich hier ein Mann noch so intensiv gerade um Motorradfahrer kümmert. Freilich wissen von den Jüngeren wahrscheinlich nur noch wenige, daß Gert in der Elst unserem Sport seit Jahrzehnten aufs engste verbunden ist. Denn in den Jahren 1928 bis 1938 errang er zahlreiche Erfolge auf Ardie-, DKW-, Imperia-, Norton-, Rudge- und Sarolea-Maschinen, und er war auf den großen internationalen Straßenstrecken genauso zu Haus wie auf Zement-, Gras-, Sand- oder Eispisten. Wir wünschen dem Jubilar von Herzen alles Gute und noch viele Jahre erfolgreichen Einsatzes für uns Motorradfahrer. S. R.



Neue Rechen-Methoden ...

... wollen wir natürlich nicht einführen, denn — unsere Leser haben es ja schon gemerkt — die angeblichen 27 Jahre Motorradbau von 1949—1966 im Hause BMW, wie wir sie im letzten Heft bei dem kleinen Bericht zur 250 000. BMW auf Seite 724 aufzählten, sind nach Adam Riese „nur“ 17 Jahre. Da hat hohnlachend der kleine Druckfehlerteufel schnell aus der 1 eine 2 gemacht und sich grinsend empfohlen. Wehe, wir erwischen ihn —! Klacks

Der Damenpreis

Alle motorsportlichen Wettbewerbe, in denen Frauen mitmischen dürfen, kennen ihn. Ursprünglich war er sicher dazu gedacht, die Dame, die selbständig unter gleichen Voraussetzungen wie ihre männlichen Kollegen, eine Leistung vollbrachte, zu respektieren. Durch das gehobene Selbstvertrauen der modernen Frau, nimmt dieser Preis aber immer mehr an Popularität ab. Welche Frau möchte schon gern gelobt werden für etwas, was für sie eine Kleinigkeit ist?

Bei übersichtlichen Wettkämpfen wie Gelände- oder Zuverlässigkeitsfahrten wird es wohl auch keinen Zweifel an der Berechtigung geben. Anders bei Ziel- und Sternfahrten, und in diesem Kreis bin ich seit einiger Zeit zu Hause. In den wenigsten Fällen kann hier jemand Start und Durchführung der Konkurrenz kontrollieren. Es ist für Gerüchtemacher nicht schwer, glaubhaft zu machen „die ist nicht selbst gefahren, deren Mann sitzt in irgendeiner Kneipe am Wegesrand, für sie hat die Bundesbahn gearbeitet“ oder dergleichen mehr. Nur zu gerne glaubt man solchen Witzbolden, zumal sich die wenigsten Leute erklären können, warum wir Frauen und Mädchen gerade Motorrad fahren und nicht Briefmarken sammeln oder Fallschirm springen.

Leider dürfen wir Frauen an keinem Rennen teilnehmen, weder an Straßenrennen noch an Moto Cross, um unsere Fahreigenschaften zu beweisen. Die Gründe hierfür sind mir unbekannt. Jeder Bube darf das ohne Vorprüfung, und mag er noch so unfähig sein. Für uns aber bleibt im besten Falle das Amt des Schmiermaxen, was natürlich auch seine Schönheiten hat, jedoch nicht immer eine Ausweichmöglichkeit bedeutet. Wir sollten uns nicht überall hineinhängen, höre ich von den

Herren der Schöpfung unter anderem. Dennoch fahren wir genauso gern Motorrad wie sie und weichen eben aus: auf Stern- und Zielfahrten. Weil uns nichts anderes übrig bleibt, wenn wir an Wettbewerben teilnehmen wollen.

Um beim Thema zu bleiben: wenn es nach mir ginge, so gäbe es diesen Preis nicht mehr. Wer einen Preis haben will, soll etwas leisten. Nur die Tatsache, eine Frau zu sein, ist keine große Leistung. Wir sind längst nicht mehr alle die süßen, dummen Geschöpfe der Romantik, die von starken Männerarmen beschützt werden.

Wenn wir Motorrad fahren und an irgendwelchen Wettbewerben teilnehmen, so ist es bestimmt nicht der „Damenpreis“, der uns reizt. (Wenn ich Zeit und Geld habe und dazu Lust, einen Preis zu erringen, fahre ich auf einer Hälfte um den großen Pott. Einer der vorderen Plätze ist mir wertvoller, als der „Damenpreis“, den ich fürs Schlusslicht bekommen kann.) Es ist die ganze Atmosphäre ums Motorrad, die uns gepackt hat und nicht mehr losläßt.

Was sollen wir also tun? Den Preis annehmen für eine winzige Leistung? Das treibt uns die Schamröte ins Gesicht. Nicht annehmen? Damit beleidigen wir den Veranstalter. Wenn die Ehrung des Jüngsten, Dicksten und Doofsten abgeschafft wird, fahren wir unauffällig und noch eifriger als bisher zu allen Wettbewerben, die uns offenstehen. (Siehe Olga Hagena im Gelände und Katja Schunk bei den Straßenwettbewerben. Red.) Ellen

TERMINE... TERMINE...

Die englische Armee lädt zum Trial ein!

Am 18. Dezember 1966 findet in Oerlinghausen/Lippe bei Bielefeld ein Trial statt, das vom 10. Regiment R.C.T. der englischen Rheinarmee und vom MSC Senne veranstaltet wird. Dazu sind deutsche Trialfahrer herzlich willkommen. Folgende Klassen werden gefahren: Moped, Klasse bis 100 ccm, Klasse bis 200 ccm, Klasse über 200 ccm, Klasse Militärmaschine (Nato), Klasse Seitenwagen. Start 12.00 Uhr, Startgeld DM 5.—. Die Strecke ist ab Autobahnausfahrt Bielefeld und ab Bundesstraße 68 durch rote Conti-Pfeile markiert. Sechs Sektionen und fünf Runden sind zu bewältigen, Mopeds und Seitenwagen vier Sektionen.

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 14tägig 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 Lieferungsspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. Bankkonto: Dresdner Bank AG, Stuttgart 207 14. — Anzeigenverwaltung: Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.80, Stellensuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.



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, Rentzel-
straße 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 51 975

Verkaufe Damen-Harro-Kombi, neu, DM
180, Gr. 40/42. Erika Kapelke, 1 Berlin 21,
Paulstr. 25, Telefon 3 90 76 86. 52 013

Barbour-Anzug, ca. 172 cm, u. Hoske-
Tank für Max billig zu verk. Grimm,
8531 Oberndorf 13. 51 910

Verkaufe: Eisbärgarnitur, neuwertig, Gr.
25, DM 170.—; Ledermantel, braun, guter
Zust., Gr. 48, DM 60.—; Lederjacke,
grün, guter Zust., Gr. 50, DM 70.—. Erich
Hoffmann, 3421 Zorge, Ellern 8. 51 912

Verkaufe neuwertigen 2teiligen Barbour-
Anzug und 1 engl. Jet-Helm plus Brille.
Größe des Anzugs 1,80 m, Helm Gr. 3,
für DM 250.—. Robert Petrika, 2 Ham-
burg-Friedrichsgraben, Bahnhofstr. 2. 52 056

Lederzeug: 1 lange Lederhose, 1 kurze
Lederhose, 1 Lederweste, echt, Gr. 46,
1 Helm Gr. 57—58, amerik. Stiefel Hochbh.
Gr. 43—44 gegen Gebot. H. Kausen, 41
Duisburg-Duisen, Werthacker 93. 52 036

DREHZAHLMESSER

Elektrischer
Drehzahlmesser

lieferbar für alle
Motorräder.
DM 96.—.

Sonderausfüh-
rung für Straßen-
rennmaschinen DM 122.—.

Wolfgang Kröber, 5406 Winnigen
Wilhelmstraße 27, Telefon (0206) 488

ERSATZTEILE

Motorrad-Ersatzteile, neu und gebraucht,
für alle deutschen Motorräder: Austausch-
motoren, Kurbelwellen, Zylinder, Rahmen,
Gabel, Tanks, Räder. Über 3000 kom-
plette Motoren gebraucht, Export auch
nach Übersee.

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

Ersatzteile — Zubehör
Kreidler — Hercules — Zündapp

— Versand nach allen Orten —
Verlangen Sie nicht die Ware vertuernden 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
Krankenka 2 — Ruf 51378

VERKLEIDUNGEN

Suche Gläser-Verkleidung, Type: Monza
Spezial für BMW R 50. Rudi Henke, 418
Goch, Klever Straße 66. 51 951

Fast neuwertige Verkleidung zu verka-
ufen, Type **Monza Spezial**, mit Halterung
und Lampenglas, 800 km gelaufen, für
DM 200.—. Fritz Beckmann, 563 Renn-
scheid-Lennep, Borner Straße 30. 51 941

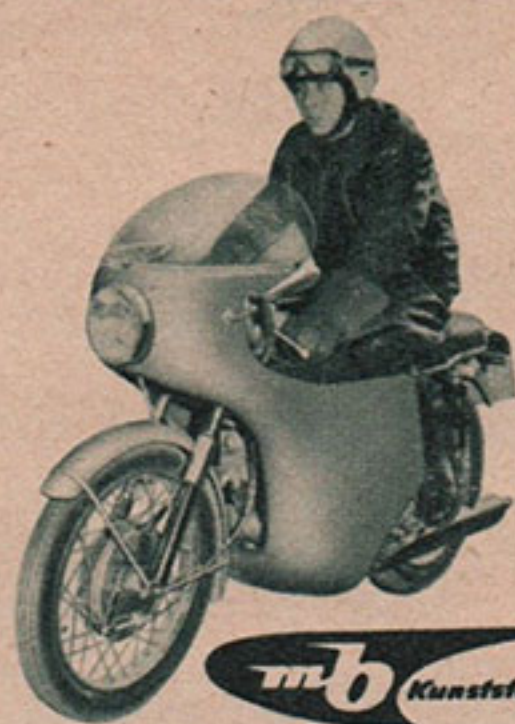
MOTORRAD-ELEKTRIK

Rep. von Lichtmasch.; kompl. Neuverka-
belung v. Motorrädern. Umbau auf 12 Volt
für BMW. Lieferung v. Ersatz- u. Zusatzteil.
Motorenbau Kayser,
7064 Geradstetten, Telef. 0 71 51/7382

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. 51 976



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

ZÜNDANLAGEN

**Kontaktlos gesteuerte Transistor/Thy-
ristor-HKZ-Zündanlagen für alle Renn-
motoren, kompl. Anl. DM 240.—. W. Kröber,**
5406 Winnigen, Wilhelmstraße 27.

STURZHEIME

Engl. Sturzhelme

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



Römer Sturzhelme

die meistgetragenen —
die 1000 000fach bewährten
Neuer Katalog 1966/67
Hans Römer, 791 Neu-Ulm
Postfach 189

Sonderpreis DM 16,50. Gr. 56-60, (keine
Jet-), la. Sturzhelme, verk. Beckmann,
Frankfurt/M., Radilostraße 16

ANGEBOTE

**Motorrad - Fachgeschäft
und Werkstätten**

die sich für den Verkauf von Scheda-Renn-
und Sportzubehör aus Kunststoff interessie-
ren, wollen bitte Angebot anfordern von
Scheven & Damm, 5039 Weiß bei Köln.

VERSCHIEDENES

Hoske-Tank, 30 Ltr., für DM 120.— zu
verkaufen. D. Donnerstag, 507 Bergisch
Gladbach, Dellbrücker Straße 23. 51 915

Verk. Fahrgestell Adler M 250, 1 Fahr-
gestell M 200, Tele, 1 Motor 250 ccm,
Kolben, 50 km, 1 Motor MB 200 u. viele
Einzelteile etc. billig. Manfred Bender,
4535 Westerkappeln/Seeste, Nr. 12. 51 899

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

Motorradfreund in der Schweiz sucht Ka-
meraden zum Gedankenaustausch, gegen-
seitigen Besuchen, gem. Fahrten, Ferien
usw. Lederkleidung vorhanden. Zuschr.
mit Bild an Fritz Meyer, CH-3001 Bern,
Postfach 1981. 51 913

**MAICO 125 ccm Drehschieber, Renn-
reifen, Vorderrad 2,50x18, bei mir nur
DM 50.— original!! Barum-Geländereifen.
Rennöle, Lenker, Motorüberholungen, Spez.
Honda, Maico etc. R. Waiblinger, 7401
Tübingen-Lustnau, Zundelstraße 5.**

Sonder-Anfertigung von Fahrgestellen für
Rennmaschinen nach Ihren oder unseren
Vorstellungen für jeden Maschinen-Typ.
Scharenberg & Seel, 597 Plettenberg,
Reichsstr. 23, Tel. 32 58. 52 025

Verkaufe R 69 S, Bauj. 65, 16 000 km,
Liebhaberstück, 32-Liter-Hoske-Tank, Alu-
bleche, Drehzahlmesser, DM 3000.—.
Nehme 600 a — 770 — 850 Fiat Coupé
zurück. Kurzeja, 4353 Erkenschwick, Wie-
cherstraße 43. 51 892

25jähriger, 186 cm, sucht ebensolchen
sportlichen Freund. Zuschr. unter M 5013
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 51 993



Geschäfts- eröffnung

einer Kfz-Werkstatt, Spezialbetrieb für Zweiradfahrzeuge.
Harald Saur & Jens Lück, Motorradhaus,
7415 Wannweil über Reutlingen, Hauptstr. 51 52 034



-NACHRICHTEN NR. 67

Wie kann es auch nur anders sein,
dem Dico fällt doch stets was ein.
Dum gibt es auch demnächstens schon
in unsrem Haus den Trialon.

Diesen erstklassigen Allzweck-Fahranzug
finden Sie getestet in dieser Zeitung.
Geliefert wird er in drei Größen
klein — mittelgroß — groß.

Vorteile gegenüber vielen: Superleicht, absolut
wasserdicht, auf kleinstem Raum zu verstauen,
bestens zu reinigen und sehr warm.

Das alles zum Preis von 184,25 DM.

Dico — das Motorradhaus Süddeutschlands.

Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör

7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 — Tel. 0 71 50/81 91



Motorradbegeisterte Brief- und Tonband-
austauschpartner aus dem süddeutschen
Raum, der deutschsprachigen Schweiz u.
Österreich sucht Manfred Edelbacher, Un-
tere Sackgasse 2, A-868 Mürzzuschlag,
Steiermark, Österreich. 51 983

Suche Vorderrad 2,50 oder 2,75 x 17.
Harald Bolay, 7251 Gebersheim, Garten-
straße 12. 51 922

Suche 32er Dellorto. Karl-Heinz Kühnen,
289 Nordenham 2, Fritz-Reuter-Straße 4.
51 999

Skoda Felicia Super-Cabrio in Rot, 1200
ccm, 55 PS, 2mal zweisitzig, mit Spritz-
decke, Bauj. 64, Spitze 150 km, erst 5000
km gelaufen, best. eingef. Castrol-Ga-
ragenfahrzeug, wegen Platzmangel für DM
4000.— zu verkaufen. Nehme auch schwe-
res engl. oder BMW-Motorrad in Zahlung,
kann auch Gespann sein. R. Herfort, Spe-
zialwerkstatt für Motorräder, 429 Bocholt,
Münster Straße 36. 51 924

Verkaufe Karmann-Ghia 1500, 62, guter
Zustand, nehme Motorrad, auch GS oder
Cross, in Zahlung. Gawlitzek, 763 Lahr,
Biermannstr. 6. 52 062

MOTOR SPEED CENTRUM HOLLAND

Alle Motorradzubehöre und Ersatzteile,
Rennbrillen, Fospaic, Stadium und Winter,
ab DM 19,25 bis DM 47.—. Sturzhelme,
engl. Fabrikat, Jet-Modell, DM 40.—. Rö-
mer, Jet-Modell, DM 54,45. Nierengürtel
DM 17,60. Mundschützer DM 4,95. Hand-
schuhe, viele Sorten, auch für Moto Cross
u. Straßenrennen, Motorrad-Renn- u. Moto
Cross-Stiefel. Ital. Monteurkombis in den
Farben Rot, Grün und Blau DM 27,50.
Leder-Moto Cross-Hosen DM 139,50. Bar-
bour- und Belstaff-Anzüge ab DM 150.—.
Ital. Rennkombis, auch in Nappaleder,
DM 250.—. Tankrucksäcke DM 24,75, extra
groß DM 27,50. „Speed“-Motorradverklei-
dungen, im Rennen erpr., für BMW DM
198.—, für Kreidler und Hercules DM
168.—. Für die meisten Marken vorrätig.
Plexischeibe für Verkleidung DM 39,50.
Girling-Federbeine DM 72,50. Ceriani-
Renngabeln 50 ccm DM 139,50, 250 bis
500 ccm DM 435.—. Moto Cross-Gabeln
250—500 ccm DM 415.—, für Greeves DM
440.—. Auch alle Ersatzteile für Ceriani.
Aluschutzbleche, jede Breite, ab DM 9,95.
Polyesterschutzbleche vorne DM 15,50,
hinten DM 34.—. Alubleche für Honda,
Yamaha und Norton, Spez.-Halter Manx-
Typ DM 33,95. Alurennsfelgen, jedes Maß,
Stahl-Moto Cross-Felgen 18"—19" und
21" ab DM 26,40. Engl. Renold-Ketten,
KLG- und Lodge-Rennkerzen, Castrol-
Rennöl DM 5,95 pro Liter. Rennsitze für
englische, deutsche und japanische Motor-
räder ab DM 49,50, für Kreidler u. andere
50 ccm DM 39.—. Polyester-Sportkraft-
stofftanks 250/500 ccm DM 172,50, auch
spez. für englische Motorräder. Misse-
Polyesterteile für Moto Cross-Kotflügel
DM 25.—. Sitzbankteile, Hinterklappen,
Tanks. Alu- und Polyester-Moto Cross-
Tanks ab DM 145.—. Moto Cross-Luft-
filterpatronen für Greeves, BSA, Victor,
Maico, Husqvarna. T Shirts (Pullis), 100%
Wolle, mit den Namen BMW, BSA, Honda,
Triumph, Norton, Ducati, Yamaha, Kreid-
ler, Zündapp und Hercules, DM 8,95.
Stoffembleme von Honda, BSA, Triumph
usw. zum Aufnähen. Abziehbilder für Ihre
Verkleidung. „John Tickle“-Lenkerstum-
mel, Lampenhalter, Renn- und Moto Cross-
Lenker, viele Modelle. „John Tickle“
größere Schwimmergehäuse für Amal-Ver-
gaser, Vergasertrichter Amal DM 7,75.
Alu-Kühlzwischenstück zw. Vergaser und
Zylinderkopf. Alu- und Stahlkugelgriffe
ab DM 10,50. Gasmanet Nylon DM 16,50.
Avon- und Dunlop-Straßen- und Cross-
reifen. Dellorto-Rennvergaser 18—28 mm
DM 39,50. UB 20 mm DM 45.—. SSI-
Rennvergaser mit getr. Schwimmerkammer
DM 123.—. Amal-Monoblockvergaser DM
99.— u. alle Ersatz. Megafon-Renntüten
für Honda DM 49.—, alle engl. Marken
DM 48.—. Hoske-Tüten BMW DM 59.—.
Moto Cross-Sitzbank 250/500 ccm DM
47,50, 50 ccm DM 41,50. Zylinder-Schutz-
bügel BMW DM 53.—. Kreidler und Zünd-
app L-Ringe DM 3.—. Kolben komplett
DM 21.—, f. Zündapp mit 3. Kanal kompl.
DM 26.—. Anstecknadeln, jede Marke
DM 1.—. Ersatzteile von BSA Gold Star
und allen anderen engl. Marken, u. a.
Ventile, Dichtungssätze, Kupplungsschei-
ben, Kolben, Pleuel, Lager, Auspuffrohre
und -Tüten. Einmaliges Angebot Amal-GP-
Rennvergaser neu, 1,5", DM 140.—.

Motorpalaie Piet van Dijk,
Enschede (Holland),

Weth. Gerberstraat 2-4, Weth. El-
horststraat 75-77-79. Telefon 05420 —
15470, 4 km von dem Grenzübergang
GRONAU i./W. (Glanerbrücke) 52069

DAS **MOTORRAD**

