

DAS

MOTORRAD

**Test
Honda CB 250**

**Drei
Nägel
zum
Sarg** !

**Sporttermine
1967**

TT in Deutschland

2

DM 1.20 • 49. Jahrgang • 14. Januar 1967

Österreich S. 8.80 Schweiz Fr. 1.40
Niederlande Hfl. 1.50 Italien L 250

Dänemark dKr. 3.50 Printed in Germany
Schweden Skr. 2.35 inkl. oms. US \$ -50

Eine aufsehenerregende Neuerscheinung über das Motorrad und die deutsche Motorrad-Industrie von Beginn bis heute:

Daß es ein so wichtiges Werk wie dieses nicht schon lange auf dem Buchmarkt für Motorrad-Literatur gab, liegt allein an einem Umstand: Die für die Herstellung eines solchen Werkes nötige Kleinarbeit, der Zugang zu zahllosen privaten und Firmenarchiven, das Wissen um die Verbundenheit mit dem Motorrad überhaupt ist nur wenigen in der Form gegeben, wie es eine solche Arbeit unbedingt verlangt. Für Erwin Tragatsch, am 20. Februar 1916 in Vierzighuben (ehem. österr.-ungar. Monarchie) geboren, jetzt britischer Staatsangehöriger, sind Motoren und speziell Motorräder sozusagen zur Lebensaufgabe geworden. Seine Berufspraxis führte ihn in vielen Ländern durch zahlreiche Herstellerfirmen dieses Zweiges, in denen er die verschiedensten Positionen bekleidete und so einen umfassenden Überblick auf allen Gebieten bekam. Als Fachschriftsteller namhafter Motorrad- und Automobilzeitschriften hat er sich in weiten Kreisen einen Namen gemacht und legt mit diesem neuen Buch eine Besonderheit ohne Beispiel vor:

Das konkurrenzlose, hochinteressante Nachschlagewerk für den Fachmann und jeden interessierten Laien!

„Motorräder in Deutschland 1894-1967“ enthält Beschreibungen bekannter und unbekannter sowie orthodoxer und ungewöhnlicher Konstruktionen von rund 600 deutschen Motorrad-Herstellern, wichtige Angaben und Daten, die Namen berühmter Konstrukteure, Fabrikanten und erfolgreicher Rennfahrer, Bemerkungen technischer und kommerzieller Natur und bei allen Marken auch die Adressen der Hersteller und Produktionsperioden. Ca. 420 - teilweise sehr interessante und seltene - Illustrationen geben die Möglichkeit, alte und neue Modelle der deutschen Motorrad-Industrie kennenzulernen. Dabei handelt es sich in diesem Werk nicht um eine trockene Aneinanderreihung von Daten und Zahlen, sondern um eine höchst lebendig geschriebene Geschichte der Firmen, Marken und Typen. Eine Vielzahl von interessanten Details wird dem Leser vermittelt, vielerlei Einzelheiten fügen sich im Laufe des Werkes zu einem einheitlichen Ganzen zusammen und ergeben somit ein umfassendes Bild, das die Geschichte des Motorrades und der Motorrad-Industrie in Deutschland von 1894 bis 1967 in einmaliger und bisher nie dagewesener Form wiedergibt.

Erwin Tragatsch selbst schreibt zu seinem Werk:



... und ich möchte gleich hier sagen, daß mir die Verfassung dieses Buches, trotz der damit verbundenen Probleme, ein wirkliches Vergnügen bereitete. Es bestand in der Erfüllung eines langgehegten Wunsches, dieses Buch über die deutsche Motorrad-Industrie überhaupt zu schreiben. Dazu kamen dann während der Behandlung und Niederschrift der einzelnen Marken Erinnerungen an schöne, gute und erfolgreiche Motorräder, an technisch wertvolle und interessante Konstruktionen, an Männer, die sie schufen, und auch an Rennfahrer, die im Lauf der Jahre große Erfolge für die deutsche Motorrad-Industrie errangen. Es war mir auch eine große Genugtuung, daß ich mit diesem Buch den Wunsch zahlreicher junger und alter Motorrad-Enthusiasten erfüllen konnte, und ich hoffe, daß sie beim Lesen nicht weniger Vergnügen haben werden als ich es hatte, während ich diese Zeilen zu Papier brachte.

Dieses Werk ist in jeder guten Buchhandlung erhältlich oder mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

Expl.: Tragatsch - Motorräder 1894-1967

DM 32.—

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung - Auslieferung Ende Januar

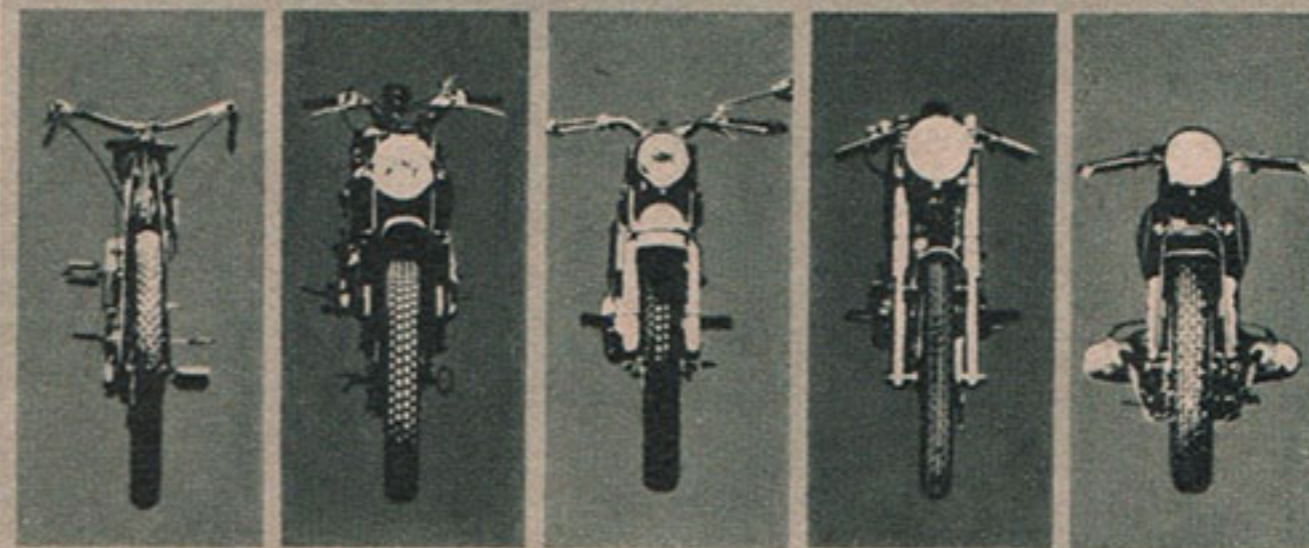
Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____

MR 2/67

MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND 1894 ERWIN TRAGATSCH 1967 EINE TYPEN-GESCHICHTE



MOTORBUCH VERLAG

ca. 600 Typen (s. Register ▶)
ca. 420 Abbildungen

344 Seiten, Ganzleinen

DM 32.—

Neben den einzelnen Firmen- und Typenbeschreibungen mit ihrem hieb- und stichfesten Datenmaterial umreißt Erwin Tragatsch die Situation auf dem Motorrad-Markt von Beginn bis heute in einem ausführlichen Vorwort, widmet sich in dem Kapitel „Motorräder als Veteranen“ den Veteranen-Klubs und Motorrad-Museen, von denen er im Kapitel „Neckarsulm und das deutsche Zweirad-Museum“ dieses besonders würdigt. Bemerkenswert nicht zuletzt sind die hochinteressanten „Randbemerkungen“ zu den verschiedenartigsten Themen, die unter der Rubrik „Wußten Sie, daß...“ zusammengefaßt sind.

In diesem Werk erleben Sie das Motorrad von A-Z — unentbehrlich für den Fachmann und jeden, der sich auch nur im Geringsten dem Motorrad verbunden fühlt!

Diese Marken und Typen behandelt das Werk:

Abaco / ABC / Abendsonne / Achilles / Adler / Adria / Aeroplan / AFW / Alba / Albert / Albertus / Alge / Allright / Almora / Amag / Ami / Ammon / Amo / Andrees / Anker / Apex / Arco / Ardie / Argeo / Argul / Ari / Aristos / Astoria / Astra / Atlantic / Atlantik / Atlantis / Atlas / Autinag / Auto-Eil / Autoflug / Avia-Celer / Avola / AWD / AWO / Bafag / Baler / Bala-luwa / BAM / Bamar / Bamo / Bastert / Bauer / Bayerland / Bayern / BB / Be-Be / Becker / Behag / Bekamo / Beresa / Bergfex / Bergo / Berlin / Bero / Beuker / Bimofa / Bismarck / Bleha / BMW / Bodo / Boga / Böhme / Braak / Brand / Brennabor / Bucker / Bullo / Bülow / Burkhardtia / B & S / Busse / Cambra / Centaur / Charlett / Charl-kron / Cito / Cityfix / CL / Claes / CM / Cockerell / Corona / Cudell / Curwy (Cursy) / Cyclon / Cyclop / DAK / Danubius / DAW (Diana) / Defa / Deloma / Delta / DGW / Diag / Diamant / Dieterle-Dessau / Difra / Dihil / Djonn / DKF / DKW / DMG / Dobro-Motorist / Dolf / D-Rad / DS / DSW / Dümo / Dürkopp / DWB / Eber / EBS / ECA / ECEKA / ECKL / EGA / Eichelsdörfer / Eichler / Eisenhammer / Elfa / Elfe / Elite (EO) / Eiring / Elster / EMA / EMH / EMW / EMWE / Enag / Engel / EPA / Ergo / Erka / Ermag / Ernst-Mag / Eschag / Esch-Rekord / Europa / Evans-Pondorf / Everest / Evo / Ewabra / Excelsior / Expref / Fabula / Fadag / Fafnir / Fagad / Faka / Falke / Falter / Fama / Famag / Famo / Favorit / FB / Fechtel / Ferbedo / Fex / FHG / Fifi / Fix / FKS / Flink / Fottweg / Flux / Forelle / Fortonia / Fortuna / Frankonia / Franzani / Freco / Freital / Frimo / Frischauf / Fubo / Gaggenau / GAR / Geha / Geier / Geka / GE-MA-HI / Germania / Gervo / Gnädig / Gnom / Göbel / Goggo / Gold-Rad / Golem / Görlicke / Gouverneur / Grade / Gritzner / Grote / Grüco / Gruhn / Grutzena / GS / GSM / Güldner / Gustloff / Hagel / Haja / Hako / Halumo / Hanfland / Hansa / Hapamee / Harras / Hascho / Hasehüt / Haweka / Hecker / Heide-mann / Heilo / Heinkel / Heli / Helios / Hella / Heller / Helo / Henkel / Herbi / Hercules / Herko / Herkra / Herma / Hermes / Heros / Heros / Hertha / Hess / Hexe / Hiekel / Hildebrand & Wolf-müller / Hirsch / Hirth / HKR / HMW / Hochland / Hoco / Hoffmann / Horex / Huc / Hüffer / Hulla / Hummel / H & R / Husar / Huy / Ideal / Ifa / Ilo / Imme / Imperia / Indus / JAK / Jale / Javon / Joos / JSL / Juhö / Jurisch / Karü / Katho / KC / Keni / KG / Killinger & Freund / King-Jap / Klotz / KMB / KMS / Köho / Kofa / Kolibri / Kondor / Koster / KR / Kreidler / Krieger / Kroboth / Krupp / KSB / K & K / Kuli / Kurier / KV / KZ / LDR / Lebelt / Leifa / Leopard / LFG / Linsner / Lomos / Lord / Lorenz / Lloyd / Lucas / Lupus / Lutrau / Lutz / Luwe / LWD / Mabeco / Mabret / Maco / Mafa / Magnet / Maico / Mammut / Mars / Mas / Matador / Maurer / Mauser / Mawi / Max / MD / Megola / Meister / Menos / Merco / Meteor / Meybein / Meybra / MFB / MFZ / MGF / Michel-sohn / Miele / Mimosa / MJ / MJS / MMM / Mota-Wiesel / Moto-Sport / Möwe / Müco / MUFU (Imperator) / MW / MZ / Namapo / Nassovia / Neander / Nera / Nestoria / Newe / NIS / NKF / Nordstern / Norwed / NSH / NSU / Nux / Oberle / Odra / Oda / Ofran / OGE / OHB / OM / Omnia / Opel / Ori / Oriol / Original-Krieger / Orionette / Orloff / Oruk / Oscha / Otto / Paffrath / Pamag / Pan / Panther / Pan-ther / Paqué / Patria / Pawa / Pawi / PE / Per / Permo / Peters / Pfeil / Phänomen / Phantom / Phönix / Pilli / Pimph / Pirol / Ponny / Pony / Postler / Potthoff / Premier / Presto / Progat / Progref / Rabeneick / Radex / Ratingia / Record / Reh / Renner-Original / Rennsteig / Rex / Rex / Ribbi / Rinne / Riwin / Rixe / RMW / Roco / Roc-nova / Röhr / Roland / Roter Teufel / Rotter / Royal / RS / RS / RUD / R & F / Runge / Ruppe / Rupp / Rut / Ruwisch / SAR / Sartorius / Saturn / SBD / Schliha / Schlimme / Schneider / Schnell-Horex / Schroff-Record / Schürhoff / Schütt / Schütthoff / Schwalbe / Schweppe / SCK / See-gard / Seith / Sewüt / SFW / SH / Sieg / Siegfried / Simson / Sitta / SMW / Snob / Spiegler / Spiess / Spindler / Standard / Star / Steidinger / Sterna / Sticherling / Stock / Stolco / Strolch / Struco / Sturm / S & G / S & N / Superia / SUT / S & U / TAS / Tautz / Teco / Teko / Terra / Tiger / Tika / Tornax / Torpedo / Tremo / Tre-moniam / Trianon / Triumph / Troll / Tropfen / TX / Ude / Universal / Urania / UT / Varel / Vater-land / Venus / Victoria / Vindec-Special / Vis / Vollblut / Vomo / Voran / Wackwitz / Walba / Walmet / Walter / Wanderer / Weber-Mag / Wecoob / Wegro / Wela / Wels / Welt-Rad / Werno / Wiga / Wikro / Wimmer / Windhoff / Witte-kind / Wittler / WK / WMR / Wotan / WSE / Wuco / Wurring / Württembergia / York / Zegemo / Zehner / Zetge / Zeugner / Zieianue / Ziro / Zittavia / Zündapp / Zürtz-Rekord / Zweirad Union

INHALT

	Seite
Drei Nägel zum Sarg	29
Test Honda CB 250	30
Schneller — auch ohne Friseur (Schluß)	33
Tourist Trophy in Deutschland	34
Kunststoff-Schwimmerventil	37
Eigenbau Trialmaschine — weiterentwickelt	38
Aermacchi Ala Verde, 5-Gang, 1967	40
Preiswerte Schlüsselsätze	41
Entwicklungsstufen von Rennzweitakttern (II), Suzuki	42
Der Pferdefuß	44
Wende . . . oder nicht?	46
Gewußt wo	47
Vorläufige Terminliste 1967	48
Gesehen — gehört — gelesen	49
Das MOTORRAD baut am Motor: Puch 250 SGS (Schluß)	50
Das Letzte	56

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

So werkten die Honda-Monteur im vergangenen Jahr in ihrem holländischen Standquartier an den schnellen Vier-, Fünf- und Sechszylinder Motoren. Ob man diese Männer 1967 in Europa wiedersehen wird, ist noch ungewiß; aber die Honda-Fahrer Bryans, Hailwood und Taveri werden wieder in allen Soloklassen mit Werkmaschinen dabei sein — das ist nunmehr sicher. Foto: V. Rauch

Rücktitel:

Das ist Paul Smetana aus Urnenbach beim Juniorenrennen in Hockenheim 1966 auf der Vierzylinder-URS 500 ccm, die Helmut Fath konstruierte und baute. Fath setzte diese Solomaschine mit seinem 2 x ohc-Motor bei Juniorenrennen immer wieder ein, um zu neuen Erkenntnissen für den Weiterbau zu kommen. Foto: Klacks

Drei Nägel zum Sarg

Die Ursachen, die dazu führten, daß von der westdeutschen Nachkriegs-Motorradindustrie ganze fünf Firmen übrig blieben, liegen für den nur oberflächlich Urteilenden ganz klar: es war allein der im Zuge des Wirtschaftswunders steil ansteigende Lebensstandard, der die ehemaligen Motorradbesitzer ebenso wie den motorisierungshungrigen Nachwuchs unter das schützende Blechdach, in die bequemen Polstersitze und auf die standsicheren vier Räder brachte. Nichts einleuchtender als diese Erklärung: das Automobil hat das Motorrad kaputt gemacht.

Nun könnte man meinen, es sei heute müßig, solche Ursachenforschung zu treiben — die Zeiten, in denen das Motorrad einen nicht unerheblichen Anteil am Transportvolumen der Verkehrswirtschaft hatte, seien ja nun mal vorbei, und sie würden auch kaum je wiederkommen. Das mag insoweit zutreffen, als wahrscheinlich — wenn nicht ganz große Einbrüche erfolgen, mit denen auch nur zu kalkulieren wir uns hüten sollten — Motorrädern, von Ausnahmen abgesehen, keine reinen Transportaufgaben mehr zukommen werden. Wenn es schon zunehmend Gelegenheiten geben wird, die ein Einspurfahrzeug anderen motorisierten Gefährten als überlegen erscheinen lassen, dann stehen dafür Mofa, Moped und Leichtroller mit gedrosselten 50 ccm-Motoren zur Verfügung. Das Motorrad wird, wenn es auch in Europa ein Comeback erfährt, wie schon in Amerika das sportliche Fahrzeug für die Freizeit des Individualisten sein.

Aber eben weil diese Aussicht besteht, muß man sich wohl dort, wo man die Verantwortung für die erwartete größere Produktion trägt, auch — nein gerade heute mit den tieferen Ursachen der Abkehr vom Motorrad befassen. Tut man das objektiv, so wird man erkennen müssen, daß man es sich zu leicht macht, wenn man nur Wetterschutz, Standsicherheit und Geltungswert des Autos für den ganzen Motorrad-Niedergang verantwortlich macht. Da sind auch noch andere Gründe — und wenn man die nicht rechtzeitig eliminiert, wenn man zuläßt, daß sie auch in eine zukünftige Entwicklung und Produktion mit hineingeschleppt werden, dann trägt das erwartete Comeback den Todeskeim schon gleich von Anfang an wieder in sich.

Der nachstehende Brief weist auf einen der wichtigsten dieser Gründe hin — eine der unangenehmsten Eigenschaften vieler Motorräder, die — wer will es bestreiten — auch heute noch genauso zu beanstanden ist:

„Seit 1951, also seit 15 Jahren, lese ich DAS MOTORRAD und bin auch nach meiner Übersiedlung nach Mailand Abonnent geblieben. Kurz gesagt: ich war und bin allzeit glücklicher Leser Ihrer Zeitschrift, aber unglücklicher Motorradbesitzer gewesen. Die Reparaturen, erst an deutschen, dann an den so gerühmten großen englischen Maschinen mit weltbekannten Markennamen, sind im Familienbudget einfach nicht mehr drin.

Wie schon so oft, habe ich auch diesmal wieder zu einem Schandpreis meine Maschine verkauft. Aber diesmal kündige ich nun auch das Abonnement bei Ihnen. Sonst packt mich auch diesmal im Frühling wieder die Begeisterung. Doch es geht nicht, daß man jeden Monat Hunderte von Mark in Reparaturen steckt, weil man selbst kein gelernter Mechaniker ist.

Wenn wieder einmal irgendwo ein Motorrad hergestellt wird, das die Zuverlässigkeit einer VESPA hat (mit der ich mich ohne weiteres auf jede Fahrt wagen kann, ohne zu wissen, wo die Kerze sitzt oder was überhaupt Mechanik ist), dann werde ich mir wieder ein Motorrad kaufen. Nicht früher. Wie so viele Ihrer Leser habe ich es nun satt. Ich bin es einfach meiner Familie schuldig.“

Unzuverlässigkeit durch Störungsanfälligkeit — das ist es, was seinerzeit so vielen das Motorrad und das Motorradfahren verleidete, und wir wissen nicht erst aus diesem Leserbrief, daß sich dieser Nachteil des Motorrads inzwischen kaum gewandelt, daß er sich vielmehr bis in unsere Tage hineingeschleppt hat und daß er nach wie vor eine ärgerliche Begleiterscheinung motorisierter Einspurfahrzeuge ist.

Man komme nicht mit dem Argument, die Betriebsbedingungen seien nun mal beim Motorrad ungünstiger als beim Automobil: es hat sehr wohl Fahrzeugmodelle gegeben (und es gibt sie heute noch, s. o.), von denen Händler bezeichnenderweise sagen: „Dieses Modell sehe ich jeweils nur einmal: nämlich an dem Tag, an dem ich es dem Kunden ausliefern, dann taucht er bei mir in der Werkstatt nicht mehr auf.“

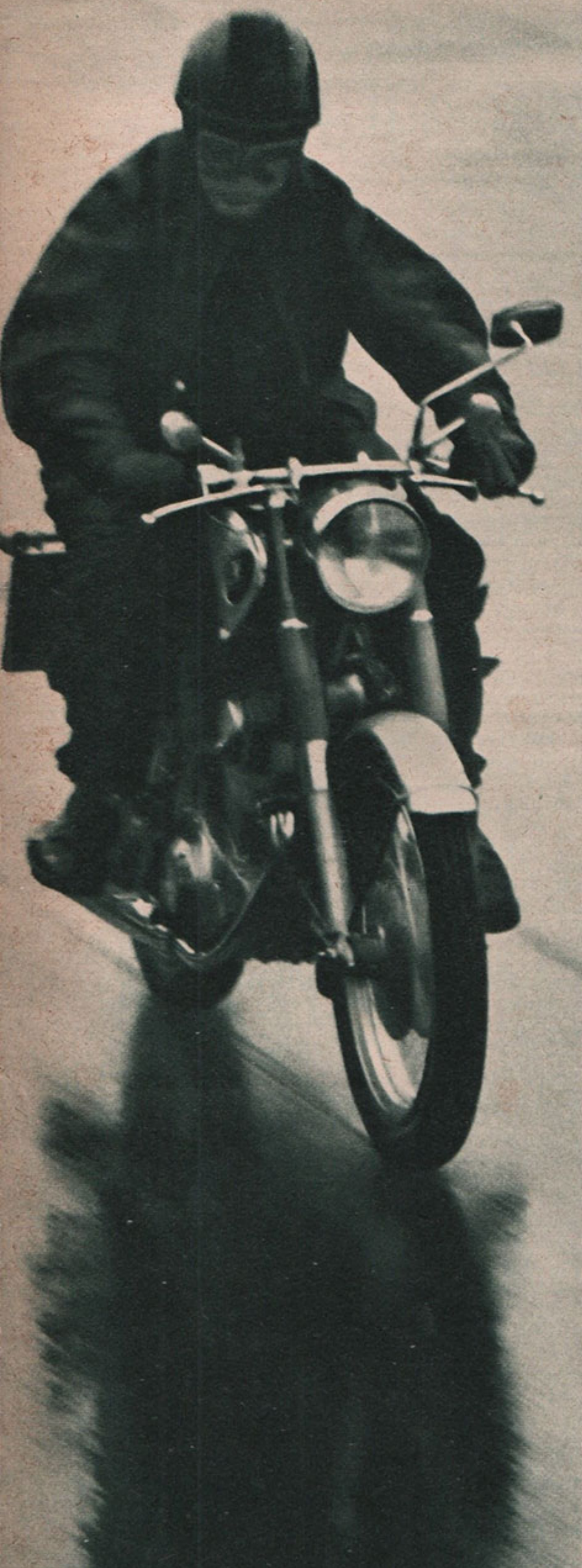
Aber solche Modelle waren und sind selten. Die anderen sind leider zahlreicher, bei denen schon über dem Reißbrett des Konstrukteurs das Damoklesschwert der „kosten-sparenden Zweckmäßigkeit“ hing und bei denen dann auch noch die fertige Konstruktion mehrmals auf Einsparmöglichkeiten durchgeforstet wurde. Warum denn auf Lebensdauer bauen? Ersatzteile bringen schließlich auch Geld, viel Geld sogar, und am schönsten wäre es doch, wenn es ein Rezept gäbe, das das reparaturlose Durchhalten gerade eben bis zum Ende der Garantiefrist gewährleisten würde — danach kann doch dann das Kundenmelken losgehen — — —!

Aber nicht mal das war und ist ja in allen Fällen gesichert. Denn zum Grundübel der mangelnden Zuverlässigkeit von Motorrädern kommt ja gleich Nummer zwei, der vielfach ungenügende Ersatzteil-Service. Verständlicherweise sind da die Importeure ausländischer Marken am schwierigsten dran (wie schwierig, davon kann wohl jeder von ihnen — und leider auch jeder ihrer Kunden — ein Lied singen). Aber keineswegs war es in der Vergangenheit so, daß hier die einheimische Industrie ihre besondere Chance gesehen und sich mit präziser Ersatzteilversorgung einen Vorsprung vor der ausländischen Konkurrenz geschaffen hätte: schon bei den laufenden Modellen gab es auch bei namhaften deutschen Marken „Engpässe“ in der Ersatzteilbelieferung — von der Versorgung älterer, aber noch viel gefahrener Typen ganz zu schweigen.

Wozu noch das dritte Grundübel kam und kommt: nicht alle Motorradbesitzer — wie auch unser Briefschreiber — sind gelernte Mechaniker, sondern sie sind auf Werkstätten angewiesen. Wo aber — und diese Situation hat sich ja von Jahr zu Jahr verschlechtert — wo sind die Werkstätten, die die gelieferten Motorrädern betreuen?

Reparaturanfälligkeit, schlechte Ersatzteilversorgung, fehlende Werkstattbetreuung — das waren drei kräftige Sargnägel für das Motorrad in den vergangenen Jahren. Wenn nicht manche überkommene Methodik beim Bau und Vertrieb von Motorrädern geändert wird, werden sie mit Sicherheit auch den Sargdeckel über einem wiedererstandenen Motorrad in Europa schließen helfen.

S. R.



HONDA CB 250

Die Vorgängerin dieser Viertelliter-Maschine in Deutschland war die 250 ccm Honda CB 72, mit der das Haus Honda auf dem europäischen Kontinent Fuß faßte und sich einen sehr guten Namen verschaffte. Die CB 72 hatte eine Leistung von 25 PS bei 9000 U/min und war 1962 das leistungsfähigste und in vielen Details fortschrittlichste Motorrad nicht allein der 250 ccm-Klasse. Hinzu kam, daß trotz der enormen Hubraumleistung für ein Serienmotorrad dieser Größe von 100 PS/Liter und trotz der Riesenproduktion die Lebensdauer überraschend hoch war. Die scharfen Bedingungen jedoch, die für eine Betriebserlaubnis durch das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg für die Zulassung zum Verkehr in Deutschland zu erfüllen sind, machten mit der Zeit jedoch vor allem eine Verminderung der Geräuschentwicklung notwendig. Nicht für uns, denn der Originalton der CB 72 war nicht unangenehm — aber für die Zahlen der Behörden auf dem Papier.

In Tokio war man schnell bei der Hand und entwickelte verbesserte Schalldämpfer sowie eine Ansaugeräuschkämpfung. Und siehe da — weil man bei den modernen Hochleistungsmotoren sofort bei einem solchen Unternehmen eine Änderung der Leistungskurve erhält, deshalb mußte laboriert werden, damit von den schönen 25 PS nicht allzu viele verloren gingen. Es hat natürlich eine Weile gedauert, bis man bei den geforderten Phonzahlen für die Geräuschentwicklung alles so abgestimmt hatte, daß noch immer 20 PS vorhanden waren. Im Zuge dieser Arbeiten wurde die Verdichtung durch den Einbau flacherer Kolben von 9,5 auf 8,5 gebracht; die Zusatzdüsen der Vergaser für Luft und Kraftstoff wurden durch Blindstopfen geschlossen. Auf dem Prüfstand der TH in Braunschweig ermittelte man dann endlich 20,5 PS bei 8000 U/min und ein Drehmoment von 1,85 mkg bei 7500 U/min, in der zulässigen Höhe der Phonzahlen mit den neuen Schalldämpfern und den Ansaugeräuschkämpfern für die beiden Vergaser.

Gleichzeitig wurde für die Bestimmungen der Betriebserlaubnis der Scheinwerfereinsatz, die Blinkanlage, Stopplicht und Kennzeichenbeleuchtung geändert. Das alles war nicht in ein paar Monaten erledigt und durch diese Änderungen entstand ein neuer Honda-Motorrad-Typ der 250er-Klasse — die CB 250. Gegenüber der CB 72 wurde außerdem die Sitzbank breiter, und die Maschine erhielt serienmäßig einen 34er-Zahnkranz für das Hinterrad. Alle anderen technischen Details sind dieselben wie bei der CB 72 geblieben.

Die Leistungskurve des Zweizylinder-ohc-Motors wurde nur bis 8000 U/min aufgenommen, danach muß sie aber ziemlich flach weitergehen und erst etwa bei 9000 langsam abfallen. Denn der Motor ließ sich im dritten Gang bis fast an 120 km/h hochdrehen, und das sind etwa 9500 U/min. Im vierten Gang zeigte sich dann aber,

daß bei etwa 8500 U/min das Ende des Leistungsvermögens bei der serienmäßigen Gesamtübersetzung gekommen war. Mehr schaffte auch ein leichter, dünner Fahrer nicht, der sich in knappem Lederzeug gänzlich zusammenfaltete. Nach unseren Messungen sind das runde 135 km/h. Die CB 72 kam mit der gleichen Übersetzung unter einem 70 kg-Fahrer auf 140 km/h. So sehr groß ist der Unterschied zur CB 72 in der Endgeschwindigkeit also nicht. In der Beschleunigung zeigt sich auch nur nach 10 Sekunden ein merklicher Unterschied. Das ist der Punkt, an dem das Drehmoment etwas geringer ist.

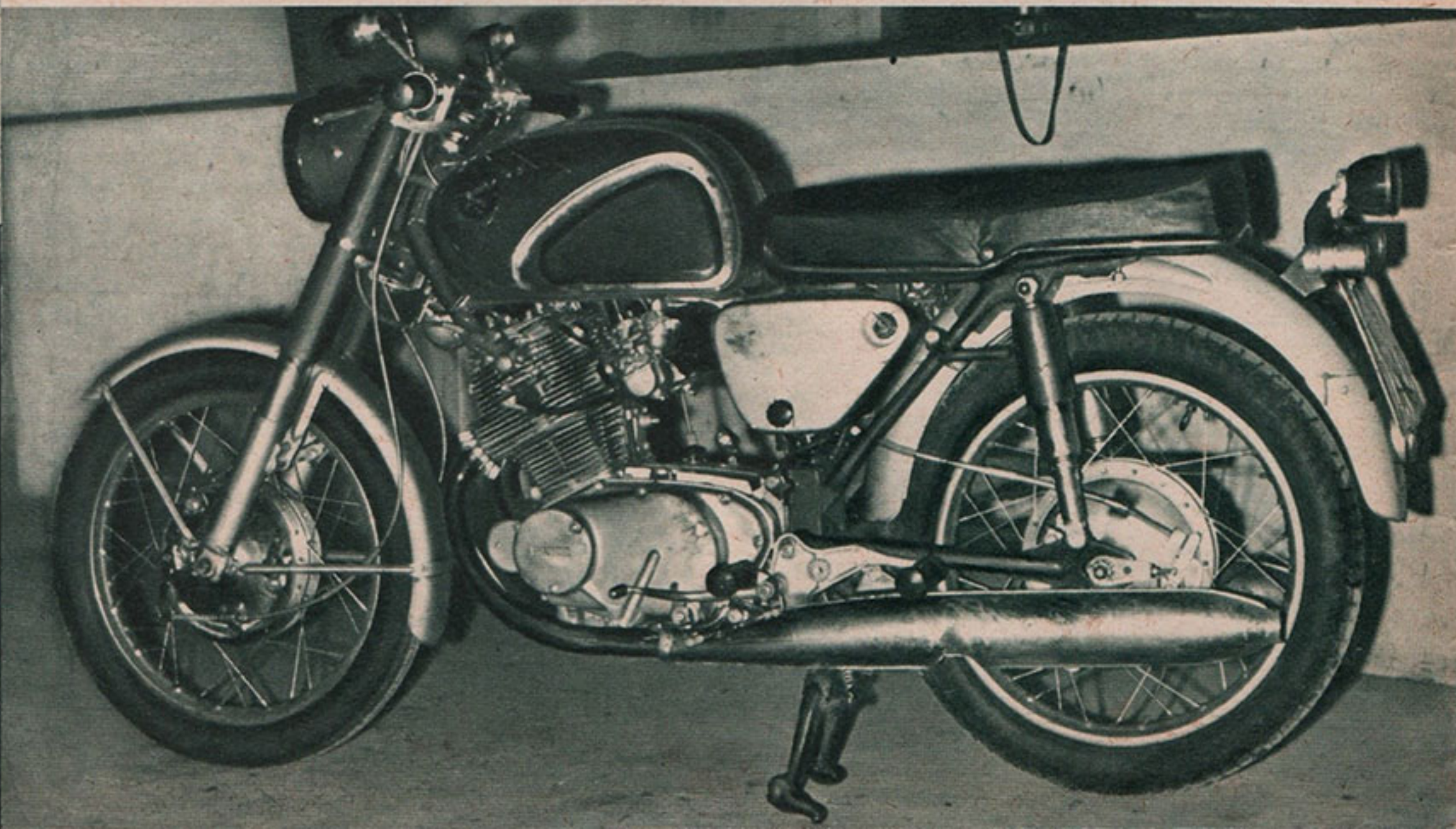
So ist es interessant, wenn man die Fahrleistungen über eine gleiche Strecke vergleicht. Dafür gehen wir auf den Nürburgring. Mit stehendem Start und stehend am Ziel ging die CB 72 mit einem Durchschnitt von 12:40 = 108,05 km/h. Die CB 250 schaffte das in 12:48 als absolut schnellste Meßrunde (= 106,92 km/h Durchschnitt). Das ist also nur ein Wegverlust von 1,13 km in einer Stunde.

Die meisten gefahrenen Meßrunden (also immer stehender Start und stehend im Ziel!) um die 22,8 km lange Nordschleife des Nürburgringes lagen bei 13:15 bis 13:30 (103,3 km/h — 101,4 km/h Durchschnitt). Betrachtet man sich diese Werte, dann wird einem wohl klar, daß die CB 250 ein schnelles 250 ccm-Motorrad ist.

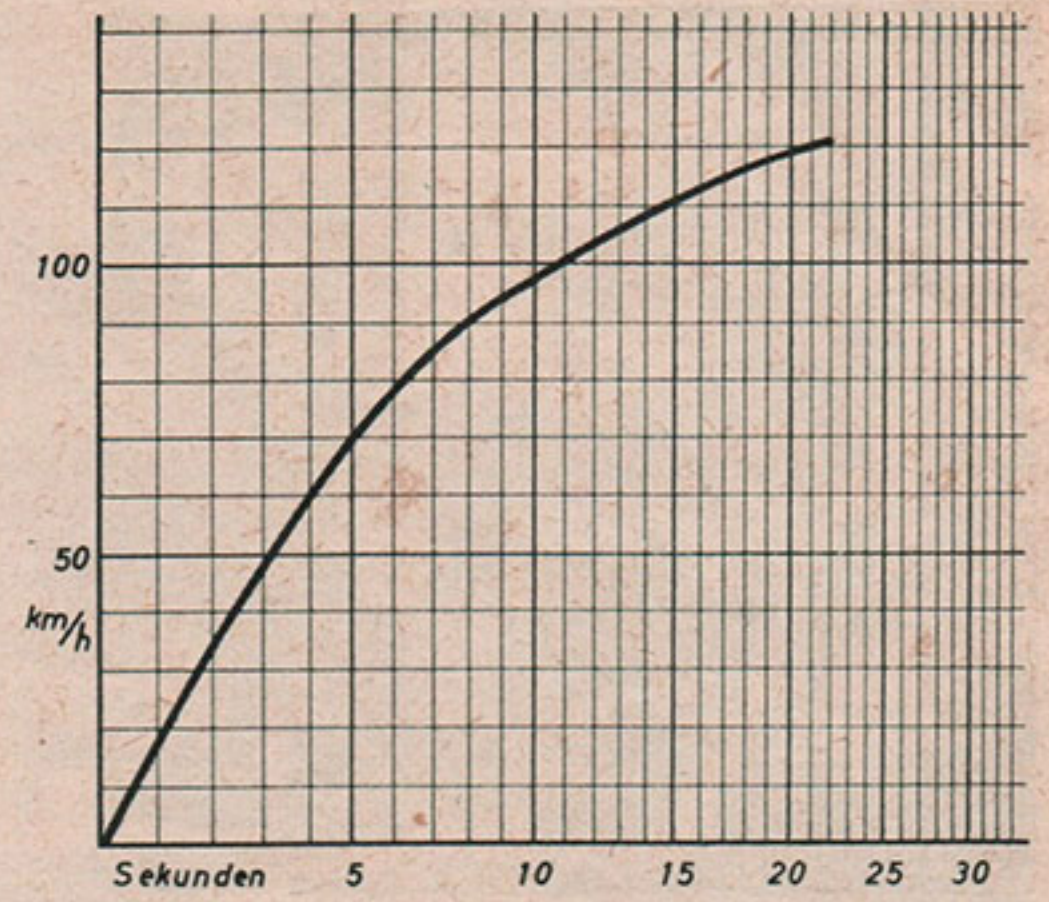
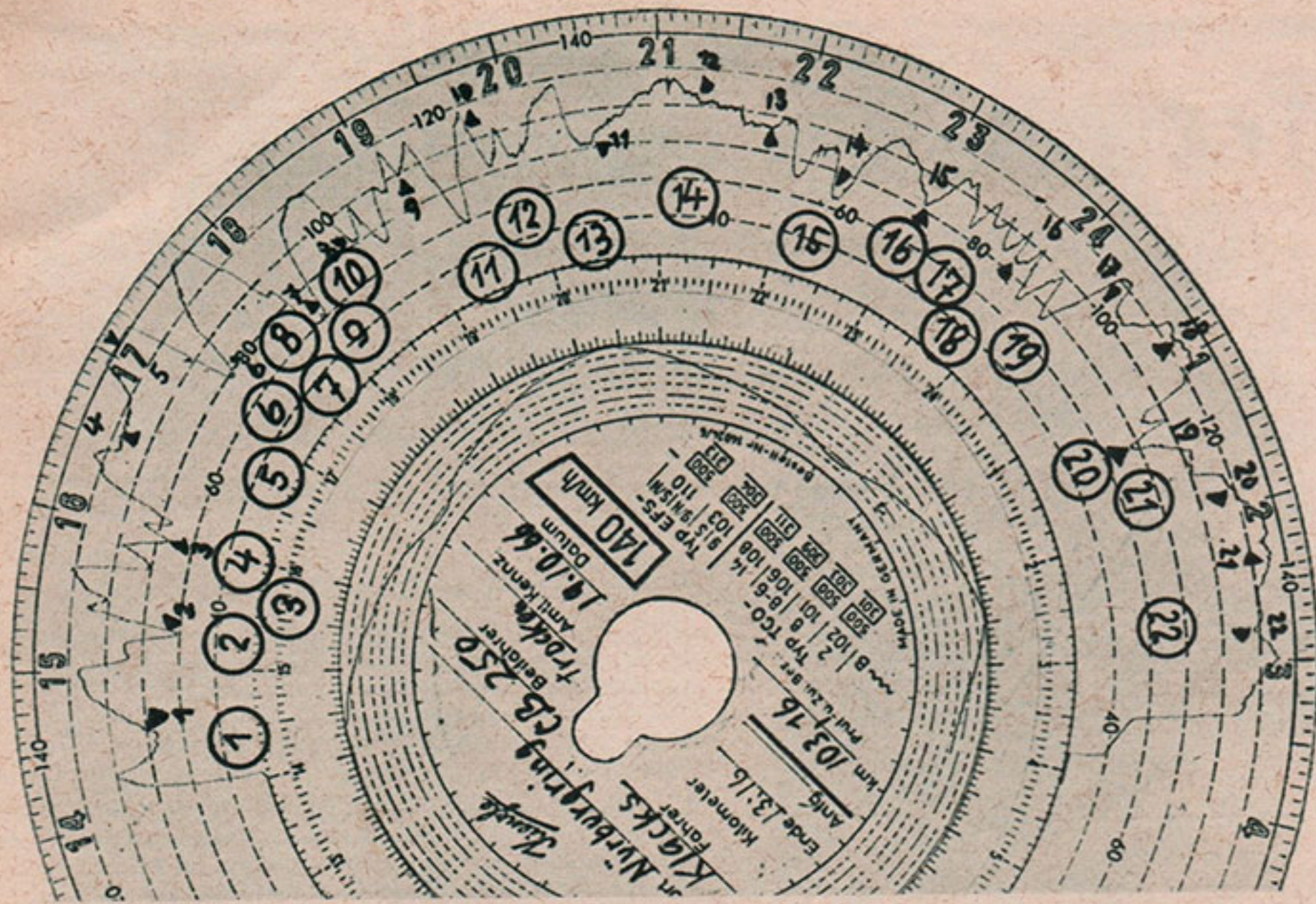
Es ist zudem anzunehmen, daß die Leistungsverminderung gegenüber der CB 72 auf der anderen Seite ein Ansteigen der Zuverlässigkeit und der Lebensdauer mitbringt, was in Anbetracht des allgemeinen Niveaus auf diesem Gebiet bei Motorrädern bestimmt zu begrüßen ist. Kolben-geschwindigkeit bei 8000 U/min jetzt nur 14,4 m/sec (Hub/Bohrung = 54/54 mm).

Die 20,5 PS des Motors wurden bei 8000 U/min gemessen, als Grenze zum Überdrehen möchte ich 8500 U/min angeben. Mit der serienmäßigen Gesamtübersetzung von 22,18/12,35/9,0/7,1 kann man trotz des ungünstig im oberen Drehbereich liegenden Drehmomentes auf kurvenreichen Gebirgsstraßen, wie es die Nordschleife des Nürburgringes als unsere ständige Meß- und Vergleichsstrecke ist, so fahren, daß man den Motor trotz guter Fahrleistung nur sehr wenig überdreht (siehe Höhendigramm des Nürburgringes auf Seite 31 mit den Testdaten). Ein weiteres Argument für längere Lebensdauer des Motors. Das liegt daran, daß der Sprung zwischen dem dritten und dem vierten Gang sehr schön eng ist. Schaltet man bei 100 km/h (ca. 8000 U/min) vom dritten in den vierten Gang, so schließt der bei diesem Tempo mit ca. 6500 U/min = ca. 16 PS Leistung an. Dreht man den dritten Gang bis 8500 U/min hinauf, sind es etwa 17 PS,

Die CB 250 unterscheidet sich äußerlich von der CB 72 durch eine andere Blinkanlage, einen anderen Scheinwerfereinsatz, eine breitere Sitzbank und eine geänderte Nummernschild-Halterung mit verlängertem Kotflügel.



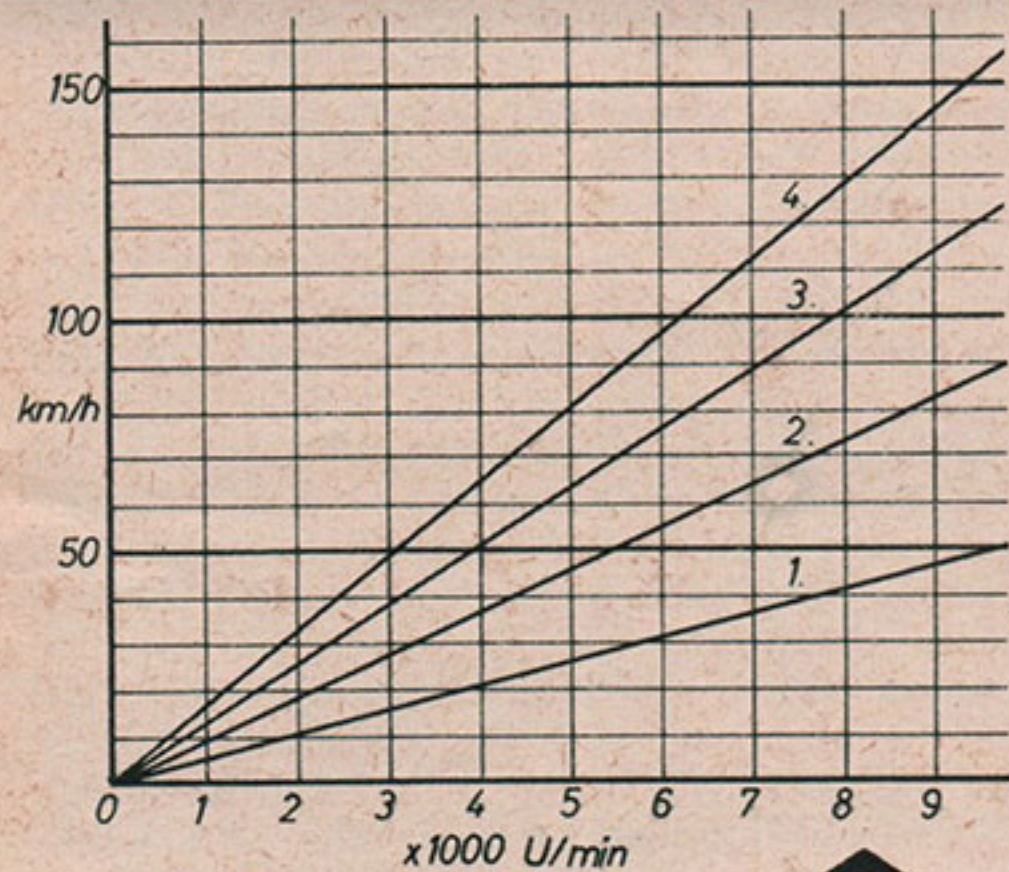
TEST



Oben: Die Beschleunigungslinie. Ausgemittelt aus mehreren Messungen.

Links: Kienzle-Fahrtschreiberblatt einer Runde um die Nordschleife des Nürburgring mit Minuten- und Sekundenangabe. Die dreieckigen schwarzen Marken an der aufgezzeichneten Geschwindigkeitslinie sind die Kilometerpunkte.

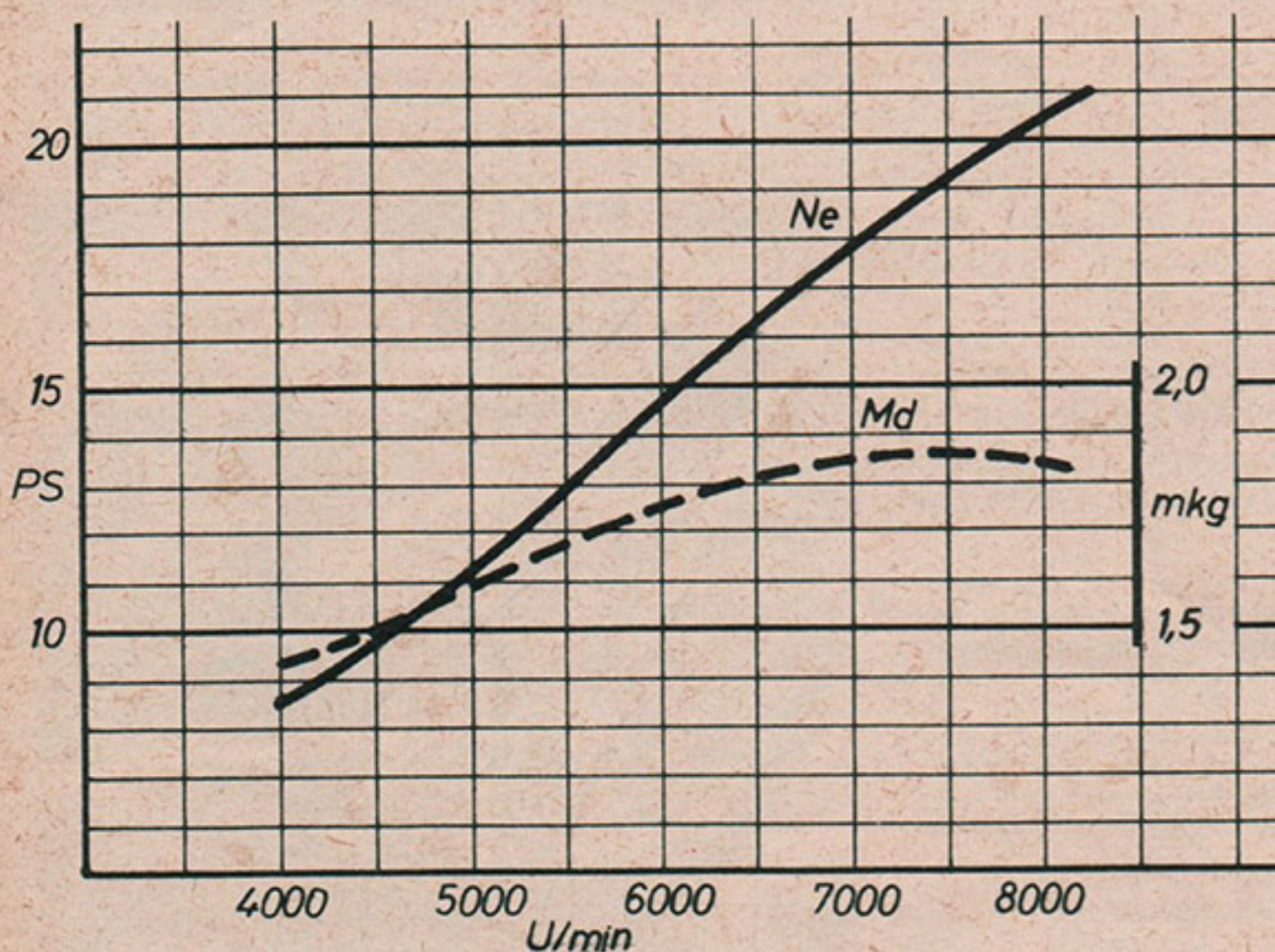
ALLES MIT EINEM BLICK



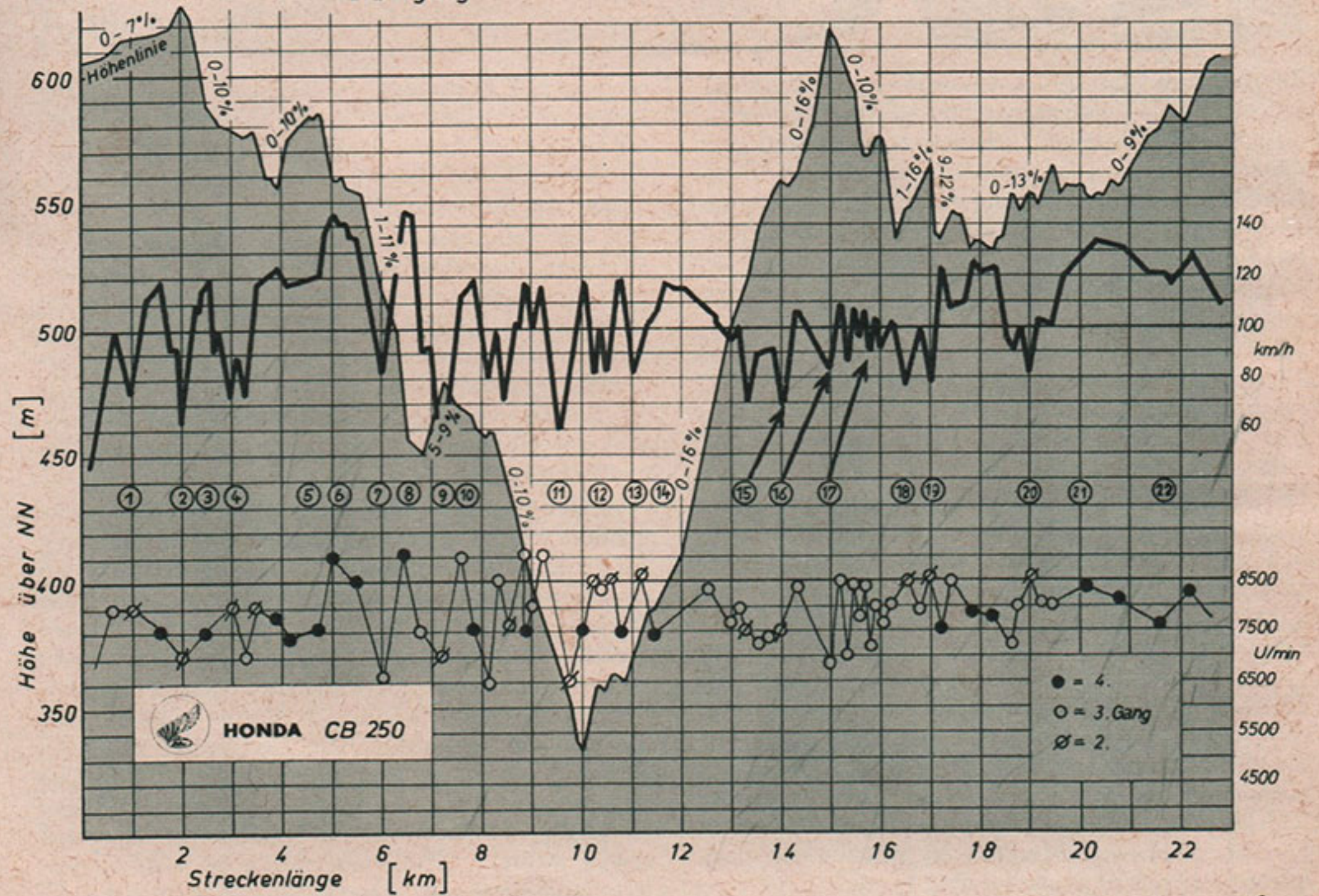
Lage der Gänge zu Drehzahl und Geschwindigkeit.

Diagramm unten links: Leistungslinie mit PS- und Drehmoment-Angaben. Aufgenommen von der TH Braunschweig.

Höhendiagramm des Nürburgring mit Geschwindigkeits- und Drehzahlangaben. Die umkreisten Zahlen (wie auch auf dem Fahrtschreiberblatt links oben) geben folgende Streckenstellen an: 1 Südkurve, 2 Nordkurve, 3 Einlauf zum Hatzenbach, 4 Hatzenbach,

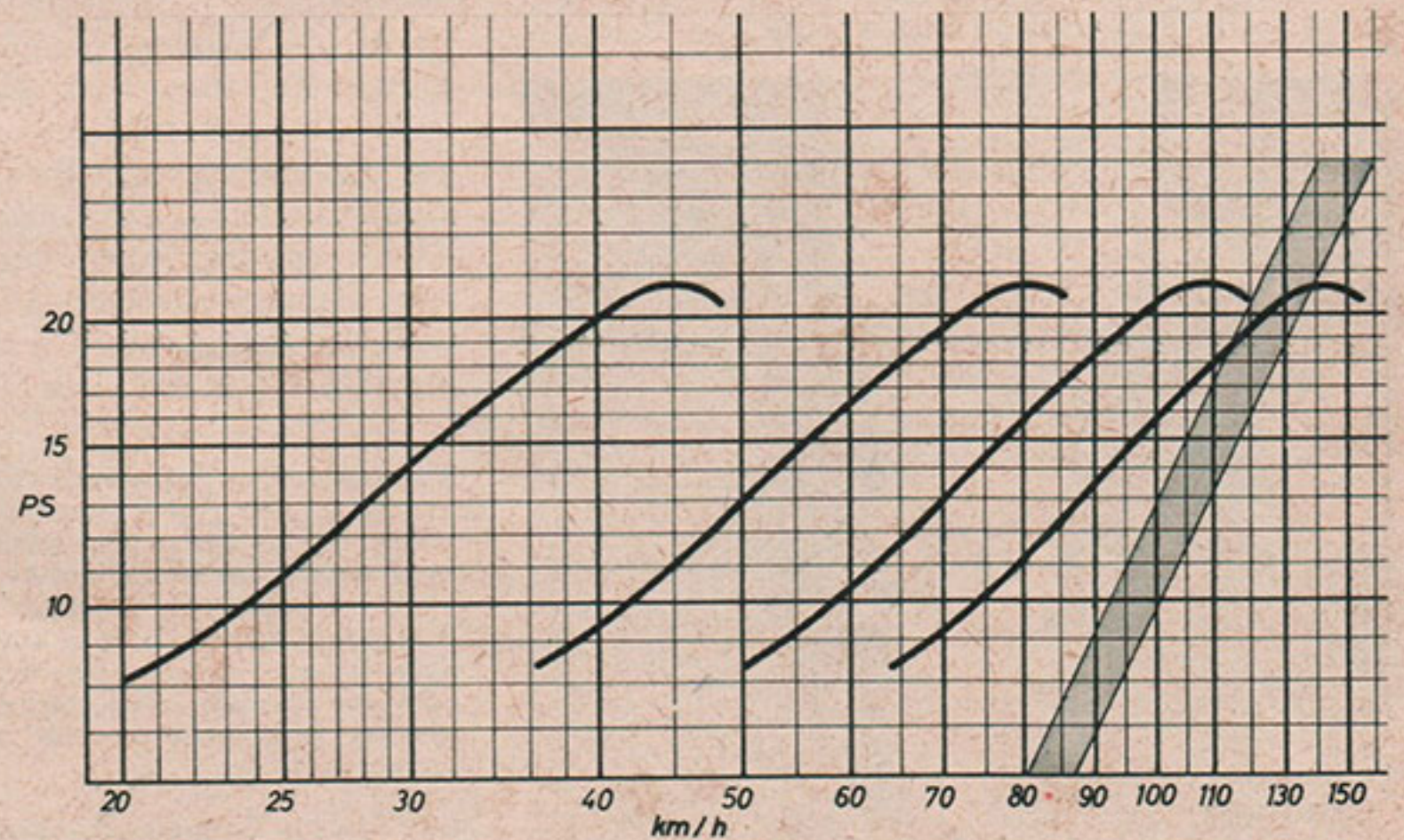


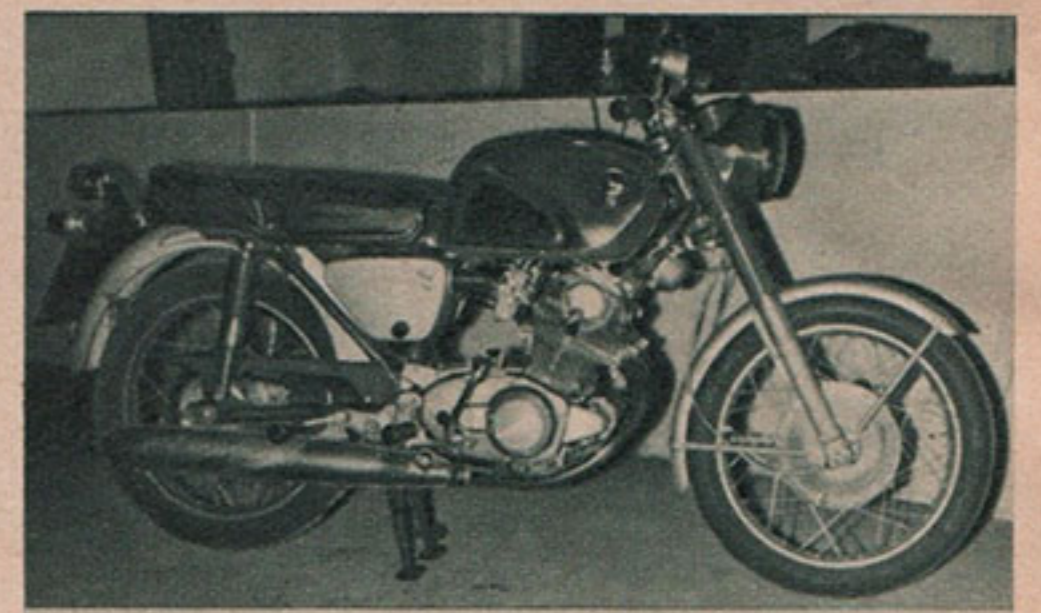
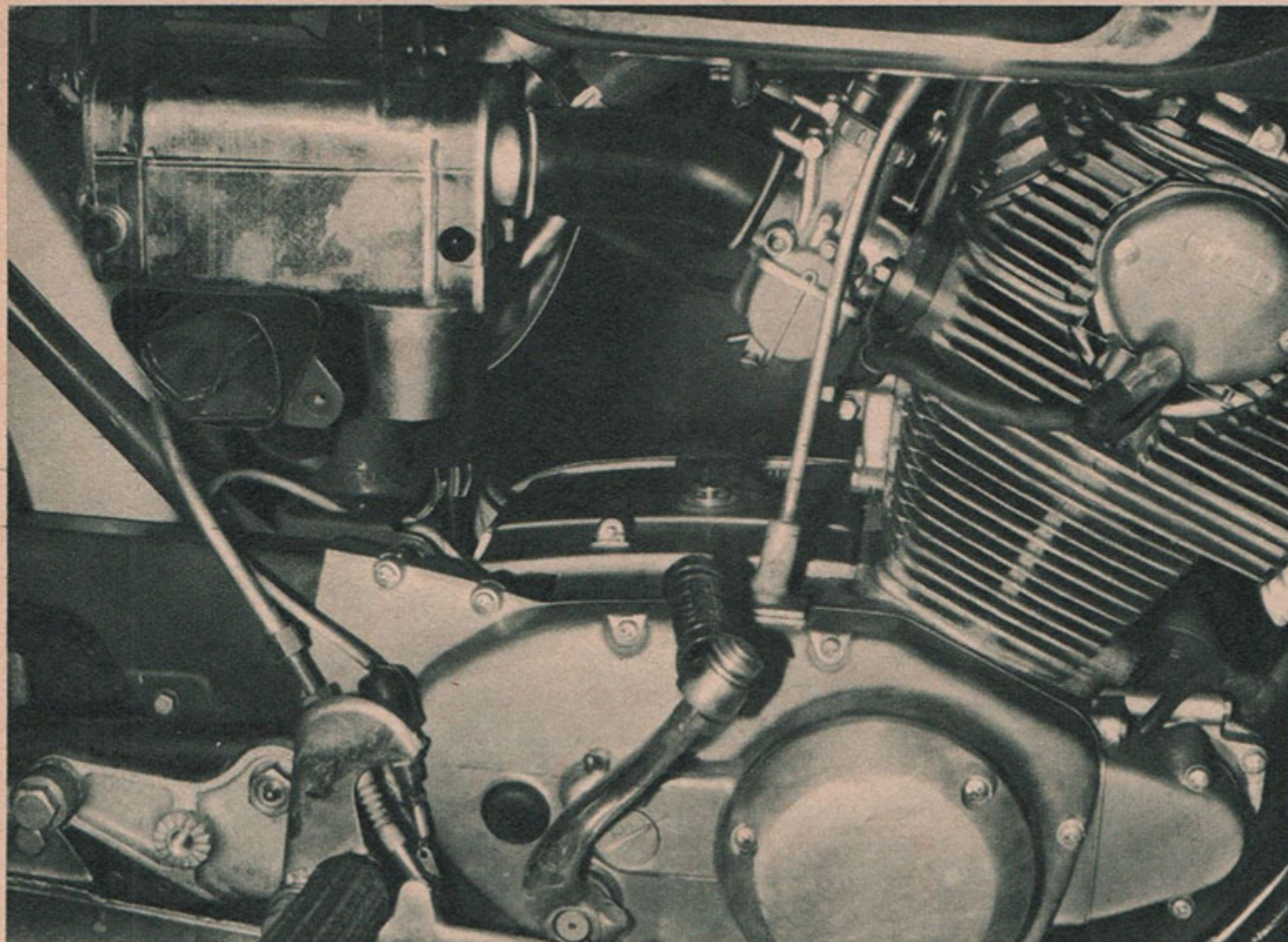
Nürburgring



5 Flugplatz, 6 Schwedenkreuz, 7 Aremberg, 8 Fuchsröhre, 9 Adenauer Forst, 10 Metzgesfeld, 11 Wehrseifen, 12 Ex-Mühle, 13 Bergwerk, 14 Kesselchen, 15 Karussell, 16 Hohe Acht, 17 Wippermann, 18 Brunnchen, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz, 21 Döttinger Höhe, 22 Antoniusbuche.

Gangdiagramm mit Fahrwiderstand in der Ebene. Der getönte Raum gibt die Fahrwiderstände zwischen einem 100 kg-Fahrer aufrecht sitzend (links) und einem 55 kg-Fahrer lang liegend (rechte Linie) wieder.





Technische Daten

Motor: Zweizylinder-Viertakt-Motor mit obenliegender Nockenwelle, durch Kette angetrieben. Bohrung/Hub 54/54 mm. Verdichtung 8,5. Leistung: 20,5 PS bei 8000 U/min. Zwei Vergaser 22 mm Ø. Ölumlaufrschmierung. Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Öl-inhalt 1,5 Liter.

Getriebe: Gesamtübersetzung 22,18 / 12,35 / 9,0 / 7,1. Reifen: 2.75 / 3.00-18. Rahmen: Telegabel vorn, Schwinge hinten. Hintere Federbeine dreifach verstellbar. Radstand 1295 mm. Gewicht ca. 155 kg.

Elektrische Anlage 12 Volt. Elektrostarter (Kickstarter ebenfalls). Niederlassung in der Bundesrepublik: European Honda Motor Trading GmbH., 2 Hamburg 1, Spaldingstraße 110.

die dann im vierten Gang zur weiteren Beschleunigung zur Verfügung stehen. Größer ist allerdings die Lücke zwischen dem zweiten und dem dritten Gang, so daß man sich unwillkürlich ein Getriebe mit fünf Gängen wünscht. Die Gesamtübersetzung ergibt sich aus der Primärübersetzung ($15:47 = 3,14$), den Übersetzungen der vier Gänge ($3,12/1,74/1,27/1$) und der Übersetzung zwischen Getriebe und Hinterrad ($15:34 = 2,27$). Die Getriebeabstufung von 3,12 ist dann allerdings für das schmale Leistungsband dieses Hochleistungsmotors ein wenig weit. Bestimmt — hier hat ein fünfter Gang Platz und wäre auch angebracht.

Die Kurbelzapfen sind wie bei der CB 72 um 180° versetzt, und der Motor hat weniger Vibrationen als früher. Er läuft mit der fünffach gelagerten Kurbelwelle wesentlich weicher. Bei kalter Witterung muß man ein wenig mit der Luftklappe zaubern, bis ein sauberer Rundlauf vorhanden ist. Hat die Maschine nachts bei Kälte draußen gestanden, dann braucht man gewöhnlich zwei oder drei Anläufe mit dem Elektrostarter, bis der „Hammer hämmert“. Gemächlich schiebt man dann auf den ersten gefahrenen Metern die Luftklappe auf. Die Ansaugeräuschkämpfung besteht aus zwei Blechkästen mit einem nach unten gerichteten Lufteintritt. In den Behältern befinden sich die Mikro-Papierfilter. Trotz des niedrigeren Geräuschpegels von Ansaug- und Auspuffseite her sind mechanische Geräusche von der Nockenwellenkette oder von den Kipphebeln und der obenliegenden Nockenwelle kaum zu hören. Diese Nockenwellenkette sollte man regelmäßig — spätestens bei jedem zweiten Ölwechsel — auf richtige Spannung kontrollieren. Überhaupt sollte man sich ab und zu um den Nocken-

wellentrieb kümmern — besonders um die Befestigung des Kettenrades an den Nockenwellenmittelstücken. Es ist vorgekommen, daß sich das Kettenrad losarbeitete und zwischen Antrieb und Welle ein Spiel entstand.

Mit der jetzigen Verdichtung von 8,5 ist das Problem der richtigen Kerzenwahl auch nicht mehr ganz so wichtig. Trotzdem haben wir auf unseren Testfahrten im Hinblick auf die hohen Drehzahlen immer wieder auf ein zu helles Kerzenbild geachtet. Beobachtung verdient auch die Vergasereinstellung (Hauptdüse 95 ist richtig) und der einwandfreie Spritzlauf, denn auf Gemischabmagerung reagiert der Motor sauer.

Auf der breiteren Bank ist natürlich durch die größere Fläche mehr Bequemlichkeit, die hinteren Federbeine wirken zwar ein wenig zu hart bei der Einstellung auf höchste Belastung mit zwei Personen, allein sitzt man jedoch auf langer Strecke nicht zu sehr verkrampft. Sehr schön ist die Möglichkeit der Fußrasten- und Fußhebelverstellung, man kann sich da eine sehr feine Sitzposition einrichten, die für kurze Räuberei ebenso geeignet ist wie für eine längere Fahrt. Die Spurtreue ist gut, denn trotz des offenen Rahmens ist genügend Stabilität da. Das merkt man auf etwas welliger Straßenoberfläche bei sehr schnellen, langgezogenen Kurven. Es gibt Maschinen, die an solchen Streckenstellen anfangen, Schlangenlinien zu fabrizieren, und offene Einrohrfahrwerke neigen sehr leicht zu einer solchen Labilität. Die CB 250 ließ sich nichts anmerken. Auch nicht in den Wellen die Fuchsröhre hinter, wo das Tempo bis an 150 km/h stieg. Also ist auch die Gabel und somit die Lenkung in Ordnung.

Ist es ein Wagnis, in einem Motorrad mit einer solchen Leistung vier Ketten einzubauen? Wir haben die Antriebskette des Anlassers, die Nockenwellenkette, die Primärkette und die Kette zum Hinterrad. Ich möchte dazu sagen, daß ich — bis auf den nicht vorhandenen Kettenschutz zum Hinterrad — bei 14 000 km mit der CB 72 und bei den jetzigen Fahrten mit der CB 250 niemals Ärger mit den Ketten hatte. Allerdings

habe ich mich auch um die Belange des Nockenwellenantriebes speziell regelmäßig gekümmert. Gute Erfahrungen machte ich mit der englischen Renold-Kette für den Hinterradantrieb, die länger lebte als die serienmäßig montierte japanische Kette.

Auch an dieser Honda ist wieder sehr viel Aufwand auch an den kleinen Dingen getrieben worden. Die hartverchromten Gasschieber der Keihin-Vergaser sind beibehalten worden, und die elektrische 12 Volt-Anlage ist — schon angefangen bei den Kabelverbindungen — musterhaft. Es gibt viele kleine „Gewußt-wie“ überall, und man ist immer wieder erstaunt, daß es die Japaner fertigbringen, diese saubere Produktion bei den Riesenstückzahlen, in denen dies Motorrad hergestellt wird, zu erhalten. Man kommt auch für die Wartungsarbeiten gut an alle Details heran, das horizontal teilbare Kurbel- und Getriebegehäuse ist beibehalten worden (hier gilt die Reparaturanleitung für die Honda CB 72 im MOTORRAD 10/65 bis 13/65). Außerdem gibt es ein Handbuch und ein sehr gutes Werkstatthandbuch in deutscher Sprache —!

Zum Schluß jedoch — und ich komme um diese bittere Pille nicht herum — muß ich die Honda-Niederlassung für Deutschland allen Ernstes bitten, sich um eine bessere Ersatzteilbelieferung zu kümmern. Es ist nicht meine Aufgabe zu untersuchen, warum das bei dem vorhandenen großen Lager in Hamburg nicht funktioniert, aber es muß schlicht festgestellt werden, daß es nicht funktioniert. Die schöne und heute qualitativ noch bessere 250er Honda Supersport CB 250 sollte eigentlich vorbildlich betreut werden können.

Klacks

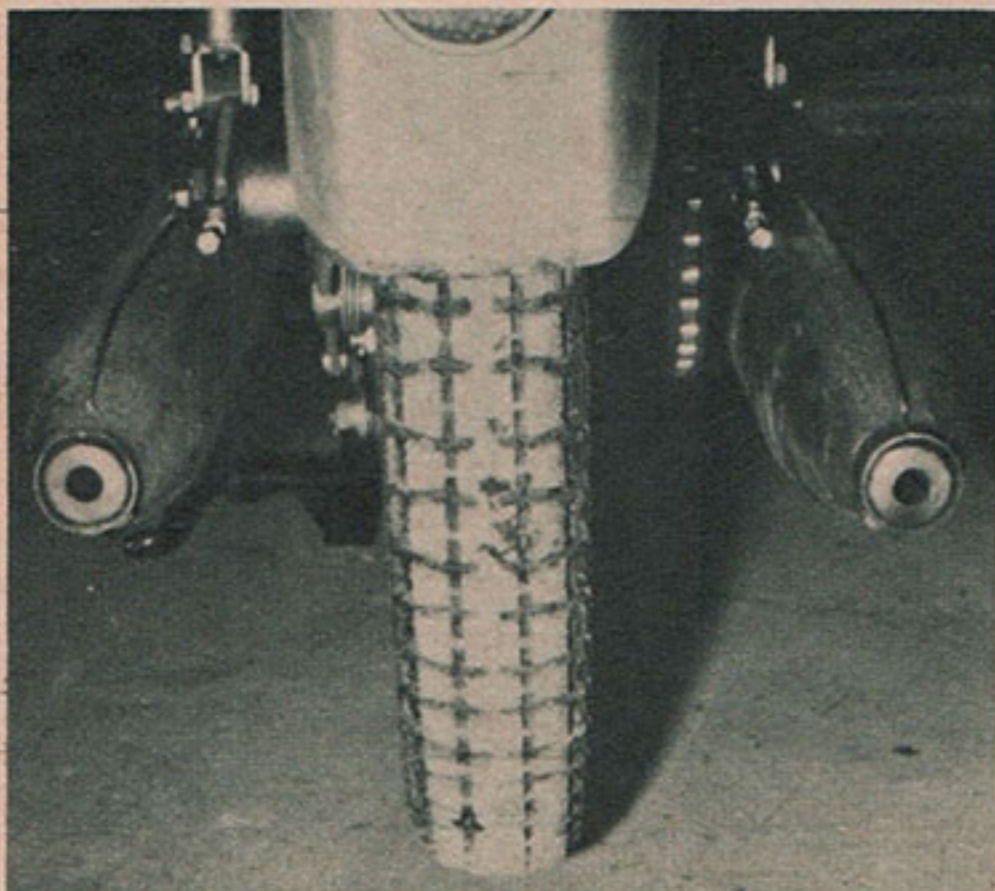
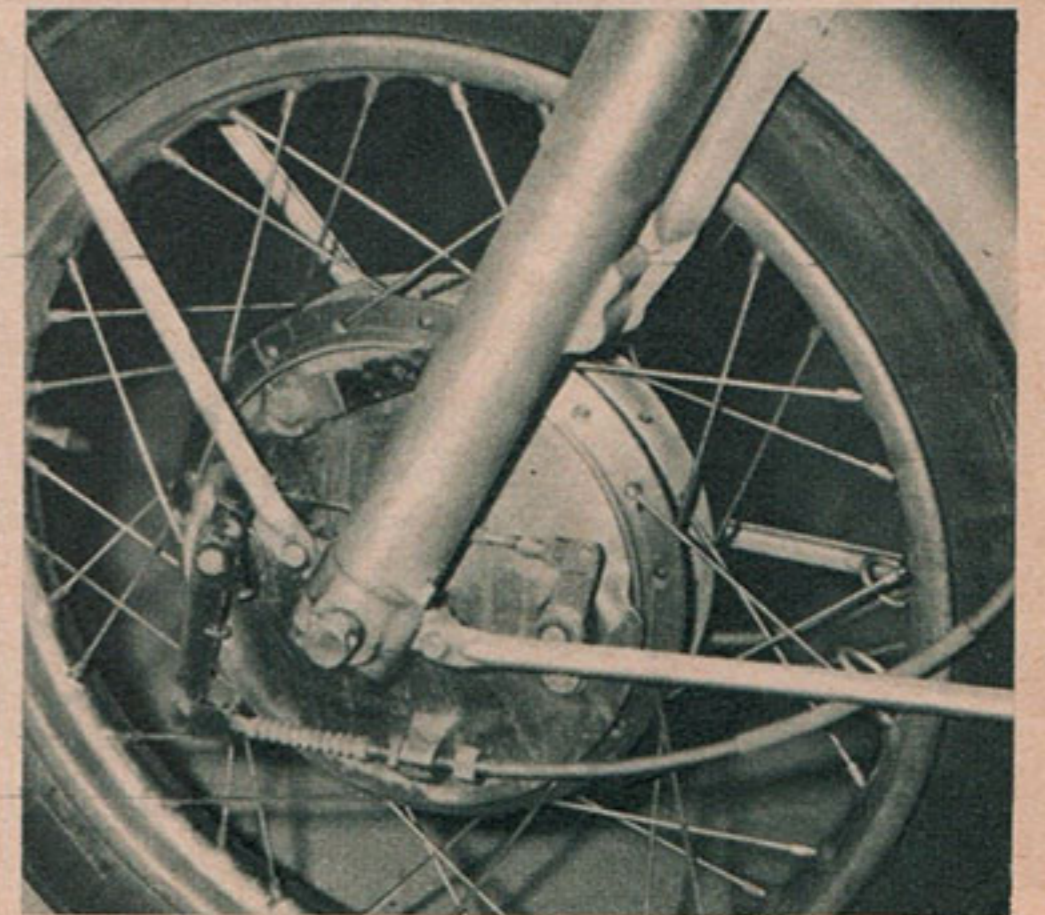


Bild oben: Das Papiermikrofilter liegt jetzt in dem Blechkasten für die Ansaugeräuschkämpfung, Lufteintritt von unten. Hinter der verchromten Abdeckplatte im Zylinderkopf liegen die Unterbrecher an der Nockenwelle.

Bild links: Für die offene Kette müßte es einen besseren Kettenschutz geben. Deutlich sieht man die Schalldämpfer-Einsätze. Der japanische Reifen mit dem sehr breiten Mittelsteg ist für unsere Straßenverhältnisse ungeeignet.

Bild rechts: Doppelnockenbremse im Vorderrad. (Fotos und Diagramme: Klacks)



Schneller – auch ohne Frisur. 3

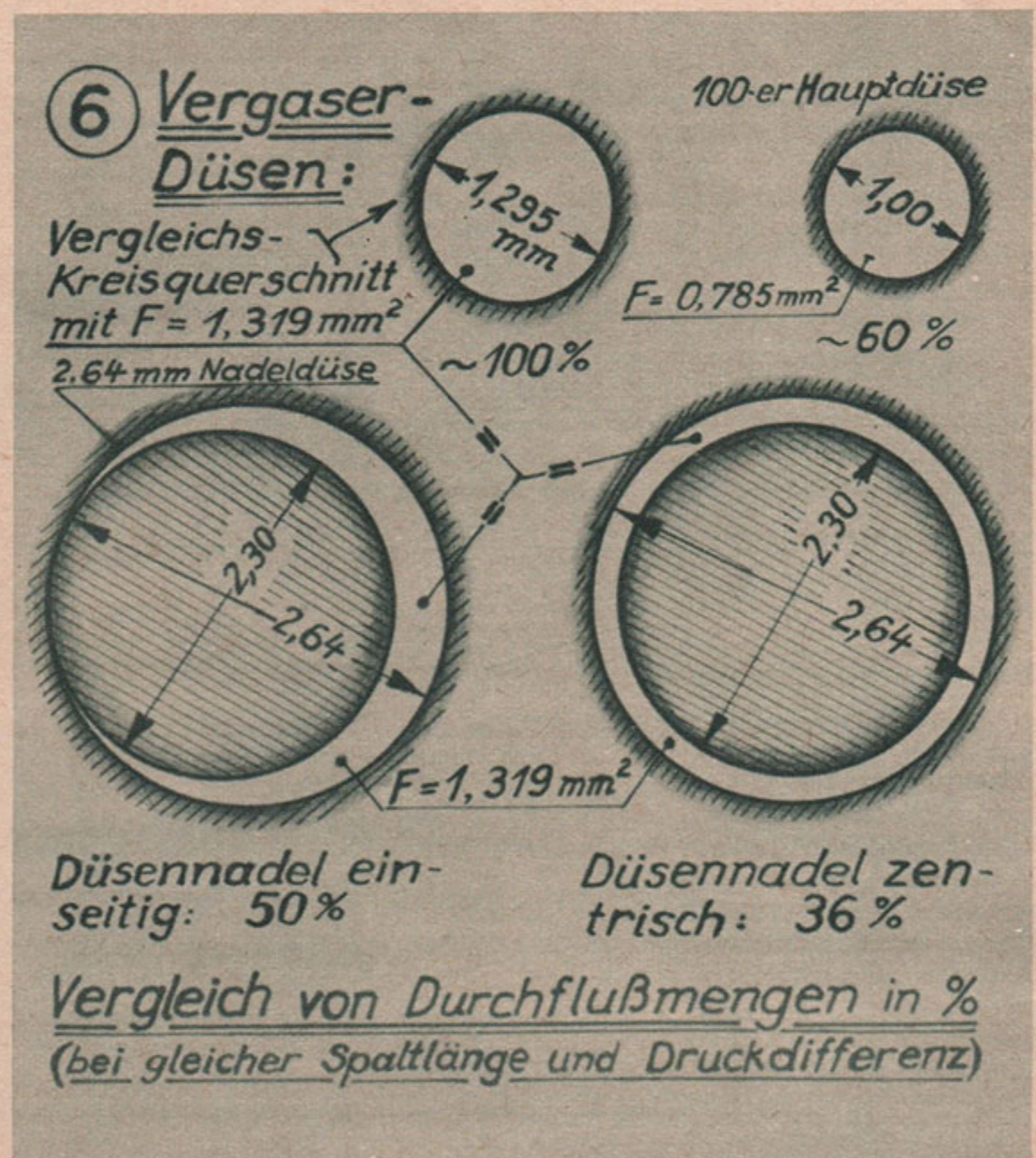
(Schluß aus Heft 1/67)

Als Hauptursache dieser Erscheinung lag nun also doch eine Gemischverarmung in der oberen Gasschieberstellung eindeutig fest. Ich befaßte mich daher mit den verschiedenen Einstellmöglichkeiten des 22 mm-Bing-Vergasers 1/22/41, wo ja offensichtlich der Hase im Pfeffer lag. Ich stellte bald fest, daß mit der mir empfohlenen 2,68 mm-Nadeldüse (statt der vorhandenen 2,64 mm-Nadeldüse) auch nichts zu machen war. Zwar war die Verarmung dann oben weg, dafür aber war das Gemisch dann im unteren und mittleren Bereich zu fett, selbst wenn ich die Düsennadel ganz tief einrastete.

Das ergibt sich auch rechnerisch aus den Durchflußquerschnitten in den einzelnen Rastenstellungen, wenn man sie mit denen der 2,64 mm-Nadeldüse vergleicht. Ich baute also die 2,64 mm-Nadeldüse wieder ein und brachte unten an der Düsennadel einen sehr geringen zusätzlichen Rundschliff an.

Dabei kommt es jedoch auf noch weniger als $\frac{1}{100}$ mm an. Wenn jemand die Düsennadel einfach an die Schleifscheibe hält, kann er sie anschließend gleich wegwerfen. Die Düsennadel muß auch unten haargenau rund bleiben. Ein einseitiger Anschliff kann nämlich, je nachdem wie er im Ringspalt der Nadeldüse zu liegen kommt, in gleicher Höhenlage ganz verschiedene Durchflußmengen ergeben. Es ist noch nicht einmal gleich, ob eine genau kreisrunde Düsennadel zentrisch in der Nadeldüse hängt — was ja praktisch nie vorkommt — oder ob sie einseitig anliegt, wofür ja schon der Staudruck der gegen die Düsennadel strömenden Luft im Vergaser sorgt (Bild 6). Im letzten Fall ist die Durchflußmenge rund 1,39mal größer als bei zentrischer Stellung der Nadel, weil bei Laminarströmung die Durchflußmenge quadratisch von der Spaltweite abhängt. Bei sichelförmigem Querschnitt ist aber die Spaltweite einseitig doppelt so groß wie beim Kreisringquerschnitt gleicher Fläche, und selbst in Düsenmitte noch etwas größer als die Spaltweite des Kreisringes. Daher fließt — dem quadratischen Mittelwert entsprechend — schon allein in dieser Hälfte des Sichelquerschnittes mehr durch als im Kreisringquerschnitt rings herum. Ist aber die Düsennadel wirklich genau kreisrund, so bleibt es wenigstens gleich, wo sie anliegt. Es ist auch keineswegs so, daß die Nadeldüse bei Vollgas kein Wörtchen mehr mitzureden hätte, und zwar aus ähnlichen Gründen. Selbst wenn der Querschnitt der Nadeldüse bereits wesentlich größer ist als derjenige der Hauptdüse, bildet sie eine noch stärker wirkende Drosselstelle als die Hauptdüse, weil ihre reibende Oberfläche noch weit größer ist als die der Hauptdüse. Außer dem Durchflußquerschnitt sind aber Spaltform und reibende Oberfläche stark mitbestimmend für die Durchflußmenge bei einem bestimmten Druckgefälle. Hierzu gesellt sich jedoch noch ein weiterer Faktor, nämlich die sogenannte Durchflußziffer. Sie hängt davon ab, wie der Flüssigkeitsstrahl am Düsen Eintritt behindert wird oder nicht. Bei scharfkantigem Eintritt ergibt sich eine Strahleinschnürung und es fließt erheblich weniger durch als bei gut abgerundetem Eintritt. Bei einer sehr scharfkantigen und dazu noch rückwärts vorspringenden Düse, der sogenannten Bordaschen Mündung, kann sich die Durchflußmenge bis auf 50% verringern. Dieser Rekord wird nun zwar bei der Nadeldüse noch lange nicht erreicht, doch kann die Durchflußmenge durch eine unten kantige Düsennadel auch schon beeinträchtigt werden. Das wirkt sich um so stärker aus, je weiter die Düsennadel bereits in der Nadeldüse hochgezogen ist, weil dann der sogenannte Eintrittsstoßverlust anteilmäßig gegenüber den Reibungsverlusten im Spalt immer stärker ins Gewicht fällt.

Um nun besonders im oberen Bereich ein fetteres Gemisch zu erlangen, ohne seine Zusammensetzung im unteren Bereich nennenswert mit zu beeinflussen, rundete ich also in erster Linie erst einmal die untere Nadelkante ab, indem ich sie längere Zeit in feinem Schmirgelleinen herumquirelte. Dazu machte ich sie unten etwa 4 mm lang lediglich etwas blanker, was dann bereits einige Mikron an Durchmesser verringert bedeutet. Auf diese Weise bekam ich auch oben ein hinreichend fettes Gemisch und konnte jetzt die Gasdrossel stets voll aufziehen, wenn es darauf ankam. Das hat allerdings auch noch zur Voraussetzung, daß man immer den gleichen Kraftstoff mit dem gleichen Ölzusatz tankt, weil sich sonst die Zähigkeit des Kraftstoffgemisches ändert und die Einstellung auch nicht mehr stimmt. Eine — mitunter versehentliche — Erhöhung des Ölzusatzes an der Tankstelle wirkt sich daher nicht nur unmittelbar auf den Verbrennungsablauf, sondern auch mittelbar auf die Gemischbildung aus, wobei so etwas dann selten ohne nachteiligen Gesamteffekt bleibt. Das wird jedoch noch krasser, wenn einem dann auch gerade das Wetter mit absinkender Temperatur noch einen Streich spielt. Denn abgesehen davon, daß bei einer länger im Freien stehenden Maschine das Öl in Getriebe und Motor zäher wird, ist das dann auch beim Kraftstoff der Fall, wirkt sich also ebenso verringern auf die Durchflußmenge des Düsensystemes aus, zumindest solange der Vergaser noch kalt ist. Außerdem ist ja dann auch die Kraftstoffverdampfung noch schlechter. Eine Rolle dabei spielt schließlich der verringerte Wasserdampfgehalt der Luft mit sinkender Temperatur. Bei gleicher relativer Luftfeuchtigkeit beträgt der Wasserdampfgehalt der Luft bei 20° C rund das 3,6fache der Luft von 0° C und bei 40° C sogar das 10,5fache, während er bei -9° C gegenüber 0° C nochmals um rund die Hälfte absinkt. Sein katalytischer Einfluß auf die Verbrennung nimmt also mit sinkender Temperatur rapide ab. Dem gegen-



über steht glücklicherweise das höhere spezifische Gewicht der Luft mit sinkender Temperatur, welches dann wieder für eine etwas bessere Füllung im Zylinder sorgt. Sie nutzt allerdings nicht viel, wenn aus obigen Gründen auch das Frischgasgemisch zu sehr verarmt, der Gemischheizwert also absinkt. In einem präzise abgestimmten Ansaugsystem macht sich dann auch noch die abgesunkene Schallgeschwindigkeit bemerkbar. Die Motorleistung kann also sogar noch schlechter werden als mit wärmerer Luft, und zwar auch ohne Begleiterscheinungen wie Knistern oder Dieseln. Denn einmal ist ja beim Ansaugen kälterer Luft gleichen Luftdruckes auch die Vorverdichtungsendtemperatur geringer und insgesamt die Wärmeabfuhr luftgekühlter Zylinder nach außen durch erhöhtes Temperaturgefälle vergrößert, was zwar den Bauteilen nützlich, dem Verbrennungsprozeß aber abträglich sein kann. Außerdem aber ist bei gleicher relativer Luftfeuchtigkeit auch der Wasserdampfgehalt der Luft stark abgesunken. Eine erneute Vergasereinstellung, beispielsweise eine höhere Position der Düsennadel im Kolbenschieber, kann daher auch in der kälteren Jahreszeit durchaus angebracht sein.

Umgekehrt ist bekanntlich gerade auch bei hochsommerlichen Temperaturen eine Vergasereinstellung auf etwas fetteres Gemisch ebenfalls zweckmäßig. Dann aber aus ganz anderen Gründen, nämlich um die dann gerade mangelnde Kühlwirkung zu steigern, die Verbrennung etwas langsamer ablaufen zu lassen und die Dissoziation bei der Verbrennung zu verringern. Die Dissoziation, also Zerfall der Verbrennungsprodukte und Absinken der spezifischen Wärmen — wodurch der Druckanstieg im Zylinder beeinträchtigt wird —, wird durch einen höheren Wasserdampfgehalt der Verbrennungsluft abgemildert, sofern er vorhanden ist und nicht wegen zu geringer relativer Luftfeuchtigkeit auch ausfällt, beispielsweise in Trockenheitsgebieten. Wasserdampfzusatz zur Verbrennungsluft setzt andererseits natürlich — ebenso wie der Stickstoff in der Luft — den Gemischheizwert herab. Doch ist dieser Einfluß selbst bei 40° C und hoher relativer Luftfeuchtigkeit noch ziemlich gering, so daß der Wasserdampf dann doch noch mehr nutzt als schadet. Prüfstandsbedingungen mit 15 bis 20° C Ansaugtemperatur und normaler Luftfeuchtigkeit stellen für den Motor wie für seine Zündungs- und Vergasereinstellung (auf etwas wärmer) zur Erzielung seiner dann erreichbaren Maximalleistung eigentlich einen Sonderfall dar.

Alles in allem ergibt sich also auch schon an einem „unfrisierten“ Motor moderner Bauart eine Fülle von Problemen, die oft schon schwierig zu lösen sind, weil hier viele, teilweise gegeneinander wirkende Einflüsse und alle möglichen Betriebsbedingungen eine Rolle spielen können, die selbst auf Motorprüfständen schon aus wirtschaftlichen Gründen kaum nachgeahmt oder erfaßt werden können. Gerade das macht aber die Beschäftigung mit diesen kleinen, handlichen Maschinen hoher Literleistung so außerordentlich interessant.

Dipl.-Ing. H. Kramer

Tourist Trophy in Deutschland

Vor rund 40 Jahren gab es nicht nur TT-Rennen auf der berühmten Insel Man in der Irischen See, sondern ebenso in Holland, Italien, Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn, Polen und auch in Deutschland. Später allerdings bestimmte dann die FIM, daß die Bezeichnung „TT“ nur für das seit 1907 stattfindende Rennen auf der Insel Man (das in diesem Jahr sein 60jähriges Jubiläum feiern kann!) gebraucht werden solle, und das war die Ursache, warum es dann u. a. auch in Deutschland keine „Tourist Trophy“ mehr gab.

Vorher allerdings hatte die deutsche TT-Serie mit dem „Bäderpreis von Deutschland“ in der Nähe des Ostseebades Swinemünde begonnen, und zwar schon 1923. 1927 verlegte man dann das Bäderrennen und damit die deutsche TT in ein anderes deutsches Ostseebad, nämlich nach Kolberg, und als die dortigen Behörden 1930 im letzten Moment den Veranstalter zur Absage des Bäderrennens zwangen, nahm der damalige DMV seinen „Bäderpreis“ einfach auf die Avus nach Berlin — vielleicht war man der Meinung, daß man ja schließlich auch in der Spree oder im Wannensee baden könne.

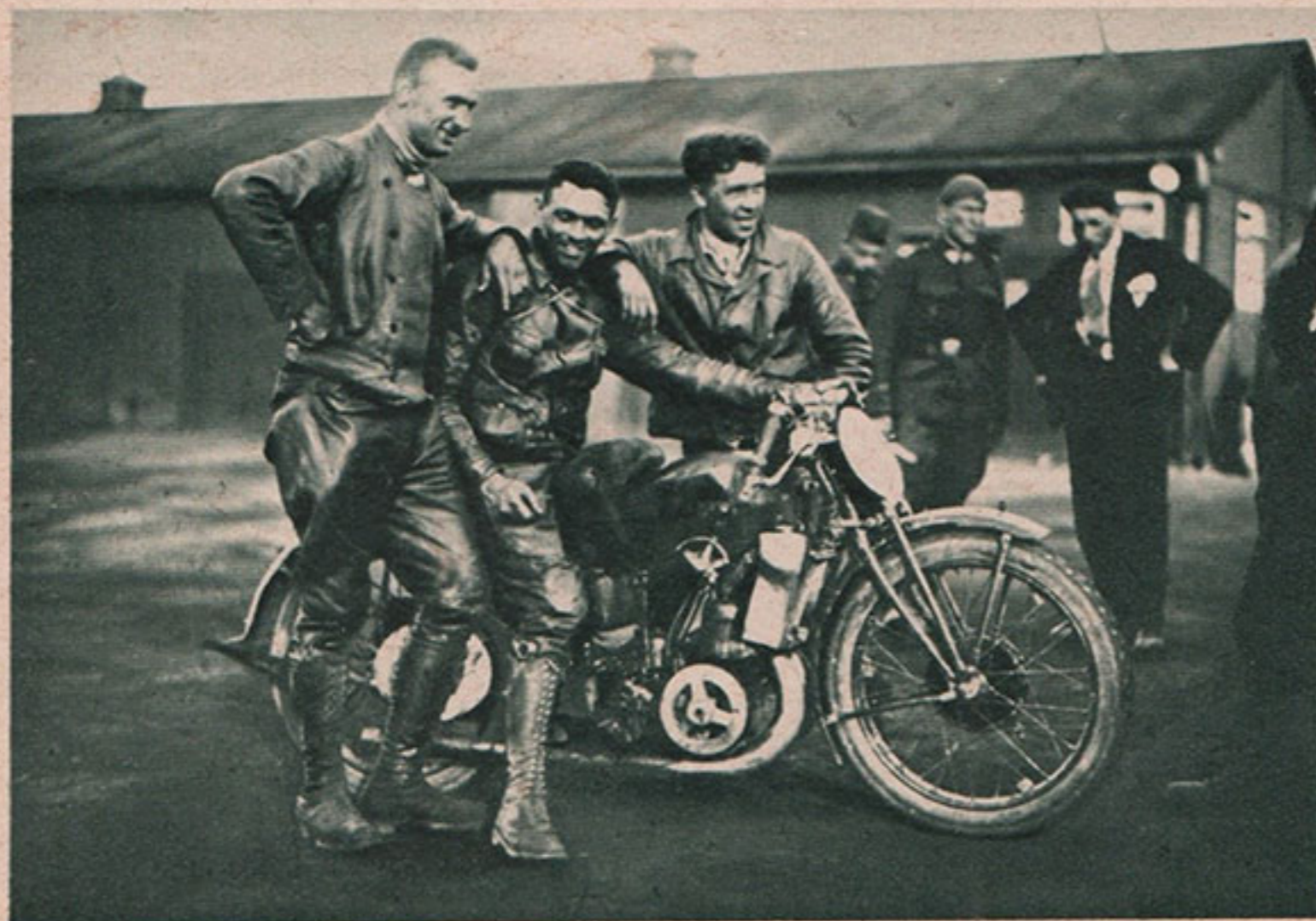
Es begann in Swinemünde (1923–1926)

Heute hat man Teilnehmer und Sieger dieser deutschen TT-Rennen fast vergessen. Im ersten Jahr, 1923, war es der Mannheimer NSU-Fahrer Ernst Islinger, der damit auch den „Großen Wanderpreis von Deutschland“ nach Hause bringen konnte. 1924 siegte der Kölner Ernst Zündorf auf einer englischen 1000 ccm-Zenith-JAP, und 1925 war es erstmalig ein Ausländer, der elegante Engländer C. T. Ashby auf einer P & M, der als Erster das Ziel erreichte. Zum Andenken an den 1924 bei einem Bahnrennen in Leipzig verunglückten berühmten Rennfahrer Georg Retienne gab es damals auch noch den „Retienne-Wanderpreis“, der einen Sieg für dessen Landsmann, den Berliner Erich Tennigkeit auf einer 750 ccm-Mabeco, brachte. Die letzte TT in Swinemünde, 1926 gefahren, brachte einen Erfolg für BMW, indem der Münchner Toni Bauhofer mit der von Dipl.-Ing. Rudolf Schleicher konstruierten 500 ccm-ohv-Zweizylindermaschine Inhaber des Großen Wanderpreises wurde, während Konrad Leimer, der Berliner Motorradvertreter, wiederum auf einer Mabeco den Retienne-Wanderpreis gewann.

Das Kolberger Bäderrennen als deutsche TT (1927–1929)

Bevor ich mich dem ersten deutschen TT-Rennen auf der 27,63 km langen Kolberger Rundstrecke zuwende, möchte ich etwas über die damaligen Rennverhältnisse sagen, um zu zeigen, welche großen Opfer damals von Rennfahrern gefordert wurden, um überhaupt an so einem Rennen teilnehmen zu können. Startgelder gab es damals überhaupt keine. Aber jeder Teilnehmer mußte 25 Mark Nenngeld bis zum ersten Nennungsschluß und 40 Mark bei Nachnennung entrichten. Gefahren wurde das Rennen am 30. und 31. Juli, und nach dem 22. Juli wurde keine Meldung mehr angenommen. Als Preis für den Sieger gab es außer dem Wanderpreis 1000.— Mark in bar. Dazu kamen drei Preise in jeder Klasse: 300.—, 200.—, und 100.— Mark für den ersten, zweiten und dritten Fahrer im Ziel. Diese Preise wurden nicht vom DMV als Veranstalter, sondern von der Stadt Kolberg gestiftet.

Das waren (von links nach rechts) drei einst sehr bekannte DKW-Rennfahrer: Meister Hans Sprung von der Versuchsabteilung des Werkes Zschopau sowie Xaver Gmelch, München, und Josef (Sepp) Klein, Frankfurt. Die Maschine im Bild ist die wassergekühlte Zweizylinder-Fünfhunderter mit gegenläufiger doppeltwirkender Kurbelgehäuse-Hilfspumpe, die in den Jahren 1927 bis 1932 gefahren wurde und in ihrer Klasse oft gewinnen konnte. Foto: Archiv Prüssing



Am ersten Renntag starteten die Klassen bis 175 ccm und 250 ccm über 8 Runden, das waren 221,04 km, auf dieser sehr schweren und bezüglich des Streckenzustandes sehr schlechten und durch Ortschaften führenden Rundenstrecke. Nur ein Ausländer, der 1925 hier siegreich gewesene Engländer „Count“ Ashby, startete in diesem Rennen und gewann auf seiner 250 ccm-OK-Supreme mit einem ohv JAP-Motor auch die Klasse vor Erich Tennigkeit auf NSU und Artur Hensch, dessen Württembergia einen ohv Blackbourne-Motor besaß. Die 175 ccm-Klasse war dagegen eine Angelegenheit der wassergekühlten DKW, die mit Kurt Friedrich und Kurt Henkelmann die ersten zwei Plätze vor der unorthodoxen, mit einem Villiers-Zweitaktmotor ausgerüsteten Neander, die von Fritz Wittig gefahren wurde, belegten.

Der zweite Renntag sah die Klassen bis 350 ccm, 500 ccm, 750 ccm und 1000 ccm, die über 12 Runden = 331,56 km gefahren wurden, am Start. Die deutsche Motorradindustrie war hier vor allem durch BMW, DKW und Schüttoff gut vertreten, und es war der Münchener BMW-Werksfahrer Ernst Henne, der — in der 750 ccm-Klasse — die beste Tageszeit fuhr und den begehrten Wanderpreis erringen konnte. Die schwere Rennstrecke brachte zahlreiche Ausfälle mit sich, und nur drei Fahrer beendeten von 11 gestarteten das Rennen. Josef Klein aus Frankfurt (später Waldkirchen) war auf DKW Zweiter und Fritz Niemeck aus Zerbst auf BMW Dritter. BMW siegte auch in der 1000 ccm-Klasse (mit 750 ccm-Modellen): der bebrillte Berliner Paul Köppen belegte den ersten Platz vor seinem Landsmann Franz Heck auf Harley-Davidson und dem Mühldorfer Sepp Giggensbach auf Bayerland-JAP. Werner Huth, der Breslauer Gerichtsreferendar, brachte eine weitere Harley-Davidson auf den vierten — und letzten — Platz, während fünf weitere Fahrer auf der Strecke blieben.

BMW's dritter Klassensieg kam in der 500 ccm-Klasse, wo sich 15 Fahrer am Start und nur drei Fahrer im Ziel befanden. Der im ersten Jahr für die Münchner Werke fahrende Wiener Meisterfahrer Karl Gall siegte vor seinen Markenkollegen Schlutius aus Altschwerin und dem von Schloß Varzin stammenden Grafen Bismarck. Der Breslauer Herbert Ernst, damals ein führender deutscher Rennfahrer in der 350 ccm-Klasse, siegte hier auf seiner schnellen AJS vor Fritz Ihle/Chemnitz auf Schüttoff, dem Berliner Fritz Engler auf HRD-JAP und dem zweiten Schüttoff-Werksfahrer Artur Lohse. Von 17 gestarteten Fahrern erreichten nur diese vier das Ziel.

C. T. Ashby, der Engländer, kam 1928 wieder . . . sah, und siegte. Er kam diesmal mit einer deutschen Maschine, die am Tank das Abziehbild von Ardie in Nürnberg und im Rahmen einen 498 ccm-ohv-Einzyliermotor von JAP in England hatte. Er kam auch mit zwei berühmten Landsleuten, dem großen Walter Handley, der eine 347 ccm-AJS fuhr und diese Klasse in Kolberg gewann, und mit dem nicht weniger eleganten, langen Tom Bullus, der hier sein Debüt in Deutschland gab . . . ein Debüt, das ihn zwei Jahre später in den Werksrennstall von NSU brachte und zu seiner grandiosen Siegesserie auf den in Neckarsulm gebauten Rennmaschinen führte. In Kolberg fuhr er 1928 allerdings noch ein „geheimnisvolles“ Motorrad, das am Tank den Namen „Nordesta“ trug und das mit einem 498 ccm-ohv-Sturmey-Archer-Motor ausgerüstet war. Heute, nach fast 40 Jahren, kann ich das Geheimnis dieser „Nordesta“ verraten. Eine Marke mit diesem Namen wurde nämlich auch damals nirgends gebaut — es handelte sich vielmehr um eine englische Raleigh, die — aus kommerziellen Gründen — auf „Nordesta“ umgetauft worden war. Nordesta war der Name der Berliner Importfirma der englischen Sturmey-Archer-Motoren, die von der Firma Raleigh in Nottingham gebaut wurden, und da man zwar diese, aber nicht komplette Raleigh-Motorräder in Deutschland propagieren wollte, vertauschte man einfach das Abziehbild am Tank mit einem Abziehbild der Importfirma. Das war damals nichts Ungewöhnliches bei Raleigh-Sturmey-Archer, denn C. J. Williams gewann auf so einer Maschine mit dem französischen Namen „Soyer“ am Tank den GP von Frankreich, und am Nürburgring sah man Raleigh-Rennmaschinen mit dem Namen „Horex“ am Tank, nachdem damals die zu Horex gehörende Columbus-Einbaumotorenfabrik einige Sturmey-Archer-Motorentypen in Lizenz herstellte.

Das Rennen war, wie in den vorhergehenden Jahren, maschinenmordend. Diesmal gab es nur vier Klassen — bis 250, 350, 500 und 1000 ccm — und von den 40 in diesen Klassen gestarteten Maschinen erreichten nicht mehr als 11 das Ziel. Die kleinste Klasse — 250 ccm-Lightweight-TT — sah einen 1—2—3-Erfolg der wassergekühlten DKWs mit Artur Geiß/Pforzheim, Walfried Winkler/Chemnitz und dem Grafen Bismarck/Varzin, während der damals besonders als Bahnrennfahrer bekannte Münchner Fotograf Joe Will Brand auf einer Hecker-JAP den vierten Platz belegte. Waren es hier 7 Fahrer, die aufgaben, betrug deren Zahl in der über 332,38 km gehenden 350 ccm-Klasse neun. Hier siegte, wie erwähnt, Walter Handley auf AJS vor dem damals in Namslau beheimateten — derzeit in Osnabrück als VW-Großhändler lebenden — Edgar Kittner auf der damals in Breslau gebauten Ernst-MAG. Einen dritten Fahrer im Ziel gab es nicht!



Walfried Winkler, Adelsberg bei Chemnitz (nach dem Krieg bei Porsche tätig), gehörte schon Ende der zwanziger Jahre zu den erfolgreichsten DKW-Werksfahrern. Hier auf der Anfang der dreißiger Jahre entstandenen, in ihrer Klasse auch international überlegenen wassergekühlten 250er Doppelkolbenmaschine mit membrangesteuerter Ladepumpe vorn am Kurbelgehäuse (zwei Vergaser).
Foto: Archiv Prüssing

Auch die zwei großen Klassen gingen über die gleiche Distanz, und während C. T. Ashbys Ardie-JAP in der 500 ccm-Klasse vor der Nordesta von Tom Bullus siegte und Werner Huth auf Norton vor Gerhard Steck auf BMW den dritten Platz belegte, war es wieder Erich Tennigkeit, der in der 1000 ccm-Klasse zu einem Sieg kam. Diesmal fuhr er jedoch eine 500 ccm-Rudge, die von Papa Brumm in Berlin frisiert war. Alle seine Konkurrenten waren hier ausgefallen, und auch in der 500 ccm-Klasse kamen von 11 Gestarteten sieben nicht an.

Am 23. Juni 1929 sah Kolberg das letzte Rennen um den „Großen Bäderpreis“. Die Behörden erlaubten zunächst das Rennen, dann wurde es verboten, und zuletzt starteten doch 45 Fahrer bei strömendem Regen über eine Distanz von 309 km auf der verbesserten und auf 25,75 km verkürzten Rennstrecke. C. T. Ashby, der Engländer mit den teuren von „Saville Row“ stammenden Anzügen, war diesmal nicht mehr unter den Teilnehmern . . . einige Tage vorher war er das Opfer eines Unfalls bei der englischen TT geworden. Trotzdem gab es mehr Ausländer am Start als je zuvor. Ernie Nott vom Rudge-Werksteam war auf einer 500 ccm-Maschine erschienen, und Tom Bullus brachte seinen Teamkollegen — und späteren Schwager — C. J. Williams aus England mit. Beide, bei Raleigh als Werksfahrer tätig, nannten auch diesmal keine Raleigh. Bei Bullus war allerdings die „Nordesta“ verschwunden, und am Tank stand nunmehr „Horex“, während das Abziehbild am Tank der Raleigh von Williams den Namen der damals in Vaihingen befindlichen UT-Motorradfabrik enthielt. Dazu kamen zwei „Belgier“ auf belgischen Gillet-Herstal-Rennmaschinen, die sich als der Italiener Antonio Sbaiz und ein unter dem Namen „Hausez“ fahrender Belgier entpuppten. Und in der 350 ccm-Klasse fuhr auch der bekannte Engländer George Rowley auf AJS mit.

Rowley gewann auch die 350 ccm-Klasse vor dem Berliner Sunbeamfahrer Karl Müller und . . . keinem sonst! Von 10 Startern waren 8 auf der Strecke geblieben. Und in der 250 ccm-Klasse kam überhaupt nur Walfried Winkler auf DKW ins Ziel, nachdem seine vier Konkurrenten das Rennen nicht beendeten. Ich schrieb nicht „beenden konnten“, denn das fürchterliche Wetter hatte bei einigen Teilnehmern sicherlich einen gewissen Einfluß auf die Lust zum Weiterfahren. Das Rennen der größeren Klassen sah einige neue deutsche Rennmaschinen am Start: in der 350 ccm-Klasse war es eine von Hans Sprung gefahrene DKW, und in den 500 ccm- und 1000 ccm-Klassen erschienen erstmalig die mit Kompressor ausgerüsteten BMW-Rennmodelle. Noch waren die Kompressoren nicht fertig entwickelt und daher auch unzuverlässig. Toni Bauhofers 750 ccm-Kompressormodell gab schon im Training den Geist auf. Zum Glück für ihn, denn im Rennen fuhr er dann ein kompressorloses 750 ccm-Modell und gewann damit das Rennen; alle Kompressor-BMW der anderen Werksfahrer fielen mit Kompressordefekten aus: Ernst Henne in der Klasse über 500 ccm sowie Karl Stegmann und Hans Soenius in der Klasse bis 500 ccm.

Toni Bauhofer siegte also auf der kompressorlosen 750er BMW, und Erich Tennigkeit auf der 500 ccm-Brumm-Rudge war diesmal Zweiter vor der 750er BMW des Berliner BMW-Vertreters Theo Schoth, nachdem auch Fritz Wiese, der bobfahrende Hannoveraner von der „Conti“, seine 750er BMW mit Gabelbruch zur Seite stellen mußte. Ausfälle in der Klasse über 500 ccm: neun.

Die doppelte Fahrerzahl, sechs, kam in der Klasse bis 500 ccm ans Ziel, nachdem auch hier 12 Mann die karierte Fahne nicht erreichen konnten. DKW feierte einen großen Erfolg, denn die ersten drei Fahrer — Xaver Gmelch aus München, Josef Klein aus Waldkirchen und Fritz Niemeck aus Hamburg — fuhren die 500er Zweitakt-Zweizylinder-DKW mit Ladepumpe. Nach ihnen kam die in Nottingham gebaute UT mit dem schnellen ohv Sturmey-Archer-Motor von C. J. (Cecil-John . . . in England immer „Jack“ genannt) Williams — dem Vater des jetzt berühmten Peter Williams! — eine vom Breslauer Gustav Kirchner gesteuerte Norton und der nach

dem Krieg verunglückte Herbert Drews aus Danzig, der damals eine — private — 500 ccm-DKW an sechster Stelle ins Ziel brachte.

Die Kompressor-BMW waren sehr schnell, solange die Kompressoren hielten. Stegmann führte lange in der 500 ccm-Klasse, und bis zur letzten Runde war es Soenius, der die Spitze innehatte. Bemerkenswert war die Wertung für die deutsche Straßenmeisterschaft, in der z. B. eine 500er Maschine, in der Klasse über 500 ccm (d. h. hier 750 ccm) teilnehmend, nicht gewertet werden konnte. So kam es, daß in der Meisterschaft Tennigkeit auf der 500 ccm-Rudge nicht mitzählte, Schoth Zweiter wurde und Franz Heck, der eine 750 ccm-OD-JAP steuerte und das Ziel gar nicht erreichte, auf den dritten Platz kam.

Abschluß und Höhepunkt der deutschen TT-Serie: Avus 1930

1930 war es dann in Kolberg ganz aus. Die zunächst erteilte Genehmigung, Rennen durchzuführen, wurde im letzten Moment zurückgezogen, und so wanderte der „Große Bäderpreis“, den man kaum mehr als TT bezeichnete, auf die Avus nach Berlin, die mit einer richtigen TT-Strecke freilich nichts gemeinsam hat. Trotzdem waren hier die ganze deutsche Fahrerelite und dazu noch Cracks aus England, Italien, Belgien und der Schweiz versammelt. Allerdings, die Avus war sehr schwer; weniger für die Fahrer als für das Maschinenmaterial! Und die Berliner kamen in Massen, um hier einen neuen deutschen Sieg zu erleben . . . so in Massen, daß man nicht nur 30 Mark für einen 10 Mark-Platz zahlte, sondern auch die Drahtgitter durchbrach und selbst die energischsten Berliner Schupos zur Verzweiflung brachte.

Außer den Zuschauern kam aber auch Walter Handley aus England. Mit einer neuen, von Dougal Marchant konstruierten 500 ccm-ohc-Einzylinder-FN-Rennmaschine aus Belgien, Handley aus Birmingham in einem neuen weißen Rennfahrerdress mit Nummer 40 als Startnummer, Tom Bullus, nunmehr aus Neckarsulm, auf einer neuen, von Walter William Moore konstruierten 500 ccm-ohc-NSU mit Startnummer 28 . . . und Handley wollte unbedingt auf der 20 km langen Avus die Geschwindigkeit seiner FN unter Beweis stellen. Natürlich waren noch andere große Fahrer da: Toni Bauhofer auf der 500 ccm-DKW, Paul Rüttchen und Toni Ulmen auf weiteren NSU, der Australier Arthur Simcock auf der in der Schweiz gebauten 500 ccm-ohc-Motosacoche, die von Dougal Marchant konstruiert und nunmehr von Bert Le Vack betreut wurde, eine Meute von BMW-Privatfahrern auf 750 ccm-Modellen mit Fritz Wiese, Eduard Kratz, Werner Huth; Arno Zaspel auf der 1000 ccm-Werks-OD-JAP, und auch ein D-Rad-Werksteam mit Franz Ischinger, Hans Prybilski und Max Polster. Es handelte sich hier um von Obergeringenieur Martin Stolle frisierte serienmäßige R 10 497 ccm-ohv-Einzylindermodelle, die durch ihre Regelmäßigkeit einen guten Eindruck hinterlassen sollten. So fuhren sie so zusammen, daß selbst die breite Avus nicht breit genug für Prybilski und Polster war: die beiden Fahrer verhaken sich ineinander, und nach einem Sturz schieden sie, glücklicherweise unverletzt, aus.

Die Starterliste war wirklich erstklassig: Gerd in der Elst, der jetzt gerade 60 wurde, war auch da — mit einer 250 ccm-Ardie-JAP, der junge Felice Nazzaro aus Italien mit einer 250 ccm-Werks-Moto-Guzzi, das DKW-Werksteam mit Arthur Geiß, Walfried Winkler, Kurt Friedrich auf gleichvolumigen Rennmaschinen, Hans Kahrmann auf der schnellen Hercules-JAP und Rudi Knees, damals noch in Königsberg — jetzt in Nagold — beheimatet, fuhr wie Gerd i. d. Elst einen 250 ccm-Ardie-JAP. Und Helmut Ryll, der gern in Rolls-Royce und Packard-Luxusautomobilen fahrende Berliner, brachte eine bei Berlin gebaute Württembergia mit 250 ccm-ohv-Blackburne-Motor an den Start.



Meister Sprung mit der aus dem „Reichsfahrmodell“ entstandenen, auf Wasserkühlung umgestellten 175 ccm-Rennmaschine von DKW, die zur Leistungssteigerung später die gegenläufige Kurbelgehäuse-Hilfspumpe erhielt.
Privatfoto

In der 350 ccm-Klasse sah man Erich Tennigkeit, diesmal auf der kleinen Brummschen Rudge, den dicken Feuerbacher Artur Hiller auf der englischen Montgomery-JAP, den tüchtigen Neffen des großen Fürsten Bismarck auf einer AJS, Otto Ley aus Nürnberg auf einer Nürnberger Triumph mit einem werksgeliehenen 350 ccm-ohc-Motosacoche-Motor, drei Italiener — Guido Tigli und Amedeo Landi auf Velocette und den bekannten Guglielmo Sandri auf AJS —, den damals in Genf lebenden Franzosen Richard auf Motosacoche, den in Nürnberg wohnenden Innsbrucker Otto Mühlbacher und den Bayern Franz Seelos auf Victoria-Sturmey-Archer-Werksmaschinen u. v. a. Genannt hatte auch Freddy Hicks, der große Engländer aus Birmingham, eine AJS-Werksrennmaschine.

Der 1937 in Hohenstein-Ernstthal beim Großen Preis von Deutschland verunglückte Jimmy Guthrie war mit einer 500 ccm-AJW-Werksrennmaschine genannt, während der Berliner Hans Erdmann — leider — seine geheimnisvolle 494 ccm-Zoller-Zweitaktrennmaschine nicht fertig hatte und — wie sich später zeigte — auch nie fertig bekam. Auch hier gab es Italiener: Amedeo Ruggeri auf Norton und Arturo Bortolotti auf Sunbeam. Ruggeri war bereits 1925 auf der Avus gewesen — auf einer 125 ccm-GD. Später fuhr er für Maserati Automobilrennen und verunglückte in Monthéry, sein Sohn Jader Ruggeri auf einer 500 ccm-Gilera (wassergekühltes Vorkriegs-Kompressormodell) 1947 beim Training zum GP der Schweiz in Bern. Und die englischen Raleighfahrer C. J. Williams und John Duncan (beide Schotten von Geburt!) hatten nunmehr ihre Maschinen auf „Victoria“ umgetauft, nachdem damals diese Nürnberger Fabrik bei Horex in Lizenz hergestellte Sturmey-Archer-Motoren verwendete.

Groß war die Anzahl der Nennenden für die 1000 ccm-Klasse. Paul Weyres, der Gemüsehändler aus Aachen, war mit einer 750 ccm-Harley-Davidson dabei; sein Freund Robby Jecker, ebenfalls aus Aachen, der 1932 beim Training zum GP von Belgien auf NSU mit einem auf der falschen Seite fahrenden Italiener — Quaglieni auf Rudge — kollidiert war, fuhr auch eine Harley-Davidson (1000 ccm), während sich zu den bereits genannten Fahrern auf der 750 ccm-BMW auch Adolf Brudes aus Breslau, Theo Schoth aus Berlin, Fritz Bouvain aus Königsberg und Theo Krebs aus Chemnitz gesellten. Wewers Tornax-Fabrik sandte den Kölner Anton Gosse auf einer Tornax-JAP, und Paul Rüttchens NSU war eine neue, aufgebohrte (512 ccm) Königswellenmaschine. Noch zwei interessante Fahrer: D. R. O'Donovan, der Chefkonstrukteur von Raleigh-Sturmey-Archer, der schon über 50 Jahre alt und seit 7 Jahren kein Rennen mehr gefahren war, auf einer Victoria mit Sturmey-Archer-Motor und der Berliner E. G. Boy auf einer Norton. Boy war damals Amilcar-Vertreter in Berlin und bestritt normalerweise nur Rennen mit Automobilen!

Zu allen kamen noch drei Beiwagenklassen: bis 350, 600 und 1000 ccm. Otto Kohfink — der von der Tankstelle aus Bietigheim — hatte sogar in der kleinen Klasse eine 250 ccm-DKW mit Beiwagen genannt, und da war auch der Urberliner Carlchen Geffers auf einer Franzani-JAP, die in Nürnberg das Licht der Motorradwelt erblickte. In der 600 ccm-Klasse fanden wir unter anderen Toni Ulmen auf einer NSU mit Beiwagen, die damals sehr bekannten Berliner Nortonfahrer Sepp Thevis und Theo Funk, Hans Kahrmann aus Fulda auf einer Horex und den Hohndorfer Erich Sonntag auf einer Werks-OD mit einem 593 ccm-ohv-JAP-Motor.

Tornax hatte in der 1000 ccm-Beiwagenklasse den Düsseldorfer Heinz Kürten (der nicht der Massenmörder gleichen Namens war!) genannt, Ostner in Dresden (OD) deren Werkmeister Arno Zaspel auf einer Maschine, die — wie Kürtens Tornax — einen 998 ccm-ohv-JAP-V-Zweizylinder-Rennmotor mit 55 PS besaß, Paul Weyres abermals seine 750 ccm-Harley-Davidson, und Helmuth Faust aus Birkenwerder eine ähnliche 1000 ccm-Version, während Erich Möhring, der Berliner, seine in Nottingham gebaute 998 ccm-Brough-Superior SS 100 mit dem JAP-Rennmotor vorführte. Auch Theo Schoth und Adolf Brudes hatten auf BMW ihre Nennung abgegeben. Außer diesen nannten noch zahlreiche weniger bekannte Fahrer, und so resultierte eine Starterliste, wie es sie bis dahin noch nie in Deutschland, vom Großen Preis am Nürburgring abgesehen, gegeben hatte.

Siebenunddreißig Jahre sind seit diesem denkwürdigen Tag auf der Avus vergangen. Und nach diesen 37 Jahren werden sich viele der damaligen Rennbesucher, es waren deren rund 100 000, noch an einen weißgekleideten Engländer erinnern, der vom Start weg ein Tempo angab, dem niemand zu folgen vermochte . . . Walter Handley auf der FN! Mit je einer Minute Unterschied waren die Klassen abgelaufen worden; zuerst die großen Maschinen bis 1000 ccm, dann die 500 ccm, 350 ccm und 250 ccm Solomaschinen. Man rechnete mit 9 Minuten für eine damalige Avusrunde, aber noch bevor 8 Minuten verstrichen, waren sie wieder da; vorneweg Arno Zaspel auf der OD-JAP, dann Paul Rüttchen auf der neuen NSU, Werner Huths große BMW und . . . gleich darauf, trotz des Zeitunterschieds am Start, die erste 500 ccm-Maschine: Handleys FN! Wie ein Gespenst jagte er flach liegend vorbei . . . mit rund 140 km/h Durchschnitt. Fast niemand konnte das glauben, und doch läßt sich die Avus nicht abkürzen. Phantastisch! In der zweiten Runde hat er alle 1000er überholt und nur sein Landsmann, der lange Tom Bullus, nunmehr Spitzenfahrer bei NSU, kann dieses Tempo einigermaßen halten. Er ist nur 13 Sekunden hinter der fliegenden FN und eine halbe Minute vor den Ersten der 1000 ccm-Klasse! Ganz groß auch Erich Tennigkeit auf der neuen 350 ccm-Rudge, der seine Klasse anführt und sogar die ganz großen Maschinen halten kann. Hinter ihm zwei von Marchant konstruierte ohc-Motosacoche-Motoren in Fahrgestellen von Motosacoche und Triumph, mit Richard und Ley im Sattel. Und Felice Nazzaro, Sohn eines berühmten Automobilrennfahrers, fährt mit der roten Moto Guzzi in der 250 ccm-Klasse allen Konkurrenten auf und davon.

Das Tempo von Handley zwingt seine Gegner, alles aus ihren Maschinen herauszuholen. Und das bekommt den meisten nicht gut. Die Avus mit ihren zwei langen Geraden und den zwei schnellen Kurven ist an und für sich sehr „hart“ für die Motoren; einem Handley auf der phantastischen FN nachzujagen, bedeutet aber reinen Motorenmord! Und sie sterben auch wie die Fliegen: Jack Duncan, der Schotte, liegt an dritter Stelle — hinter Handley und Bullus — in der 500 ccm-Klasse. Sein Teamkollege C. J. Williams ist im Rennen durch Leo Davenport auf der Victoria ersetzt worden und der alte D. R. O'Donovan begnügt sich doch mit der Funktion eines Teammanagers, ohne selbst mitzufahren. In Handleys Camp führt Dougal Marchant die Regie. Knapp vor dem Start ermahnte er seinen Fahrer noch, auf das Zeichen zum Nachtanken zu achten. Handley nimmt dies zur Kenntnis, nickt noch auffallend zu Marchant, als dieser ihm das Zeichen zum Nachtanken in der folgenden Runde gibt und . . . fährt in dieser, ohne anzuhalten, durch! Marchant hatte im Training den Kraftstoffverbrauch — man fährt noch Alkohol mit etwas Aceton und Naphta — gemessen und weiß genau, daß Handley nicht genügend Kraftstoff für weitere 20 km, das heißt eine Runde, hat. Wütend kracht der ansonsten typisch-ruhige Sohn Albions die Kasette mit den Stoppuhren auf den Boden. Und Walter Handley, der große Engländer dieser Periode, kommt auch wirklich nicht mehr. In der Südkurve blieb er mit leerem Tank liegen — unglaublich und unverständlich! In der Hitze des Gefechts, obwohl er einen großen Vorsprung vor allen anderen Fahrern hatte, blieb der damals beste Rennfahrer der Welt liegen und entschuldigte sich dann, daß eben die „Hitze des Gefechtes“ plötzlich über logisches Denken die Oberhand gewann. Das war in der sechsten Runde, nachdem er einen neuen Rekord mit 174 km/h gefahren und viereinhalb Minuten (!) Vorsprung vor der — eine Minute vor ihm gestarteten — 1000 ccm-Klasse hatte. Diese Zahlen beweisen, wie schnell dieses „Nachtgespenst“, wie er von den Zuschauern getauft wurde, damals 1930, auf der Avus war.

Tom Bullus hatte die NSU knapp vorher sauer gefahren, auch Duncans schneller Sturmey-Archer-Motor machte diese gnadenlose Hetzjagd nicht mehr mit, und auch Toni Bauhofers wassergekühlte Zweitakt-DKW ist ausgeschieden. Vorn liegt nun „Digger“ Simcock, der australische Motosacoche-Fahrer. Hinter ihm Davenports Victoria und dann — Franz Ischinger auf dem braven D-Rad! Alle anderen Fahrer haben ihre Maschinen schon beiseite stellen müssen. Simcock führt, und Werner Huth ist der Schnellste in der großen Klasse auf der kompressorlosen 750 ccm-BMW. Er liegt 15 Sekunden, der reinen Fahrzeit nach, hinter der Motosacoche. Und dann muß diese nachtanken. Simcock scheint zu träumen. Er unterhält sich im Depot mit Geißler, seinem Mechaniker, auch nachdem schon der Tank voll ist. Und verliert dabei wertvolle eineinhalb Minuten, die ihn um den Gesamtsieg bringen! Genauso unglaublich wie das Ausscheiden Handleys. Tragisch war auch das Endresultat für Otto Ley auf der deutschen 350 ccm-Triumph mit einem Motor, der eine 350 ccm-Ausgabe des Simcockschen 500 ccm-Motosacoche darstellte. Drei Runden vor Schluß lag er — mit sechs Minuten vor dem zweiten Fahrer — in seiner Klasse an der Spitze. Dann begann die Luft aus einem Reifen zu entweichen. 110 km/h war der Durchschnitt in seiner letzten Runde auf luftleerem Reifen! Schließlich belegte er den zweiten Platz hinter Carlchen Binder-Saam — dem Motoreinsteller der Shell — der eine AJS fuhr. Binder-Saam starb übrigens bald nach Kriegsende in Thüringen an einer Lungenentzündung.

Werner Huth aus Breslau, genauer ausgedrückt aus Bischofswalde, gewann die große Klasse; er fuhr die beste Tageszeit, nachdem Simcock — der vor zwei Jahren in England starb — beim Tanken fast „eingeschlafen“ war, und gewann sie mit nur $\frac{7}{10}$ einer Sekunde vor Eduard Kratz aus Oberohmen, der gleichfalls eine BMW fuhr. Und dies nach einem Rennen, das mehr als zweieinhalb Stunden dauerte! Zugegeben, Huth verlangsamte sein Tempo in den letzten Runden. Den Grund hierfür wüßte der Herr Rechtsanwalt sicher heute noch zu sagen —.

Bald hätte ich den jungen blonden Grafen Bismarck vom Schloß Varzin vergessen zu erwähnen. Er war ein guter Fahrer und hatte immer schnelle Maschinen: Roconova, DKW, AJS, BMW. Hier belegte er auf der 350 ccm-AJS den dritten Platz in seiner Klasse hinter Binder-Saam und Ley.

Die Seitenwagenklassen starteten vor dem Soloklassen-Rennen. Zuerst die 1000er und mit je einer Minute Abstand die 600 ccm- und 350 ccm-Versionen. Einen Kampf voller Spannung lieferten sich in der großen Klasse Heinz Kürten und Paul Weyres; Tornax contra Harley-Davidson. Kürten war im Ziel eine halbe Radlänge vor Weyres. So siegte ein deutscher Rennfahrer auf einer deutschen Maschine mit einem englischen Motor vor einem in Amerika geborenen deutschen Rennfahrer auf einer in Amerika gebauten Rennmaschine. Es folgten Arno Zaspel auf der OD-JAP vor Erich Möhring auf der Brough-Superior-JAP. Wie in der 350 ccm-Soloklasse belegte AJS auch den ersten und dritten Platz in der 350 ccm-Seitenwagenklasse mit dem Krefelder Harry Heyer und dem Berliner Hans Hippmann. Vor ihnen lag noch Artur Hillers Montgomery-JAP und hinter ihnen eine rein deutsche ohv-Maschine, die in Chemnitz gebaute Schüttoff von Hubertus Klett aus Berlin. Fast hätte ich die Seitenwagenklasse bis 600 ccm ausgelassen, die dem Fuldaer Hans Kahrmann den Sieg brachte. Seine Horex war mit einem ohv-Sturmey-Archer-Motor ausgerüstet. Zweiter wurde Alfred Volkrodt aus Hamburg auf einer Rudge, und Dritter die OD-JAP von Erich Sonntag aus Hohndorf. Was für ein Sonntag für Herrn Sonntag; was für ein wunderbares Rennen auf der Avus! Nur war es — leider — keine deutsche TT mehr. Es war das „Internationale DMV-Avus-Rennen“ oder „Das große Bäderpreisrennen“ an der Spree . . . oder das „Rennen um den B. Z. Wanderpreis und den Silbernen Schild der Stadt Kolberg“ — am Wannsee!

Erwin Tragatsch

Kunststoff-Schwimmerventil?

Diesen Brief hatten wir eines Tages in unserer Leserpost:

„Als ich vor etwa 15 Jahren ein Motorrad Marke Puch, 125 ccm, mit zwei Vergasern, erworben hatte, war ich mächtig stolz. Aber ich hatte Schwierigkeiten mit dem Motor, der zu Klemmern neigte und zu hohem Benzinverbrauch. Ein bekannter Puch-Rennfahrer reparierte damals diese Maschinen, und ihn suchte ich auf. Obwohl der Motor bereits ca. 10 000 km gelaufen war, fand er an ihm keinen Fehler. Aber ob die Vergaser überliefen während der Fahrt, wollte er wissen. Nur der zweite, sagte ich ihm. Und als er mitleidig und vielsagend lächelte, fragte ich ihn, was er denn bei seinen Rennmaschinen mache — mit denen sei er doch immer erfolgreich? Ich hänge meine Vergaser in Gummi auf, war die Antwort. Aber was er da machte, war mir zu umständlich. Ich überlegte, was er mit seiner Gummiaufhängung erreichte: das einzige erschütterungsempfindliche Teil im Vergaser ist doch die Schwimmereinrichtung, und da der mit dem Motor fest verbundene Vergaser alle Vibrationen mitmachen muß, wird die mit Spiel eingebaute Schwimmeradel zu ständigen kurzen, heftigen Bewegungen gezwungen. Dadurch aber gibt sie den Zufluß von Kraftstoff auch dann noch frei, wenn das eingestellte richtige Niveau bereits überschritten ist — und erst wenn der Druck des höheren Kraftstoffspiegels stärker wird, wird die Nadel gegen ihren Sitz gedrückt. Dann aber ist der Kraftstoffstand im Vergaser bereits zu hoch.

Der besagte Puch-Rennfahrer erreichte weitgehend erschütterungsfreies Arbeiten durch seine Gummiaufhängung. Ich aber hatte einen anderen Gedanken: wenn eines von beiden, Nadel oder Sitz, elastisch wäre, müßte der Effekt derselbe sein!

Perbunan, aus Buna entwickelt, erschien mir als das geeignete Material, zumal ja die Vergaser durch die Verdunstungskälte gut gekühlt waren. Also machte ich mich daran, das Schwimmerventil gegen eines aus dem neuen Material auszutauschen. Dabei mußte dem Quellvermögen desselben Rechnung getragen werden. Ich ging so vor, daß ich zunächst den Nadelsitz soweit wie möglich tiefer bohrte, dann den gewonnenen Raum genau maß und danach die neue Nadel unter Beachtung des Aufquellens anfertigte.

Offenbar war die Sache richtig überlegt. Denn nicht nur der Benzinverbrauch wurde normal, die Leistung wurde besser, der Motor lief weicher und gehorchte sofort auf die kleinste Drosseländerung. Ich habe dann später auf die gleiche Weise noch vielfach Mopeds, aber auch Wagenmotoren bis 1,5 Liter, u. a. die von vier DKW-Wagen, entsprechend geändert — und ihre Besitzer berichteten übereinstimmend, daß das Fahren viel angenehmer geworden sei, seitdem ich ihre Vergaser ‚entstört‘ hätte.

Ich habe mich nie um ein Patent bemüht. Es hätte wohl auch nicht viel genützt, denn die Vergaserhersteller wollen ja von solchen Verbesserungsvorschlägen, die von Laien und noch dazu von außerhalb kommen, nichts wissen — sie probieren es nicht einmal.“
L. Sch. in P.

★

Nun hat dieser Leser mit seiner mißtrauischen Vermutung, bei der Industrie stießen von außen kommende Vorschläge grundsätzlich auf Wider-

stand, sicher nicht ganz unrecht. Aber andererseits kann und wird sich natürlich ein Hersteller nicht gegen den technischen Fortschritt stemmen — er schnitte sich ja damit ins eigene Fleisch. Oft sehen eben derartige Vorschläge hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit ganz anders aus, wenn man sie erst einmal von der Warte der serienmäßigen Herstellung aus unter die Lupe nimmt. Und deshalb wollten wir doch in diesem Fall gern mal hören, was zwei „Betroffene“, der Motorenhersteller nämlich und ein Vergaserhersteller, zu diesem Vorschlag zu sagen hätten.

★

Zunächst der Mann von Puch:

„Herr Sch. ist ein guter Beobachter: alle Vergaser laufen durch die Motor- und Fahrbahnerschütterungen über, von einem Einhalten des so sorgfältig eingestellten Kraftstoffspiegels kann keine Rede sein. Die einfachen Schwimmer der Motorradvergaser sind, insbesondere, wenn sie klein sind, sehr anfällig, die ölverschmierten Vergaser der Zweitakter zeigen das deutlich. Solange den Vergasern ständig Kraftstoff entnommen wird, ist dieser Mangel nicht sehr schwerwiegend. Aber bei Zweivergasermotoren in der Anordnung wie bei Puch — wo also der zweite Vergaser langfristig außer Betrieb ist — wird er untragbar. Ständiges Sprühen des Vergasers und Leistungszusammenbruch des Motors beim Einsetzen des zweiten Vergasers infolge Ersaufens sind die Schwierigkeiten.

Puch hat deshalb seinerzeit den Schwimmer des zweiten Vergasers entfernt und diesen mit einem Schlauch mit der ersten Schwimmerkammer verbunden. Das war eine wesentliche Verbesserung. Bei Wettbewerbsmodellen wurden, wie man Herrn Sch. richtig sagte, außerdem die Schwimmerkammern elastisch aufgehängt.

Fischer-Amal hatte damals eine Ausführung vorgeschlagen, die nach Abhub der Nadel erst einen sehr geringen Zulauf freigab und erst nach einem bestimmten Nadelpfad den vollen Zulauf. Das war zwar für Vergaser in ständigem Betrieb eine brauchbare Lösung, nicht aber für Vergaser, die zeitweilig außer Betrieb sind.

Die Funktion der Ausführung lt. Herrn Sch. stelle ich mir so vor, daß durch den steigenden Kraftstoffstand die Nadel so stark in den weichen Sitz gedrückt wird, daß sie dort etwas klemmt und erst bei stärker abgesunkenem Spiegel herausgeschüttelt wird. Ob sich freilich ein Hersteller für diesen Vorschlag interessieren wird, bezweifle ich. Einmal, weil er eine Verteuerung bedeutet — zum anderen, weil seine Betriebssicherheit nicht unbedingt gewährleistet erscheint.“
Ingo

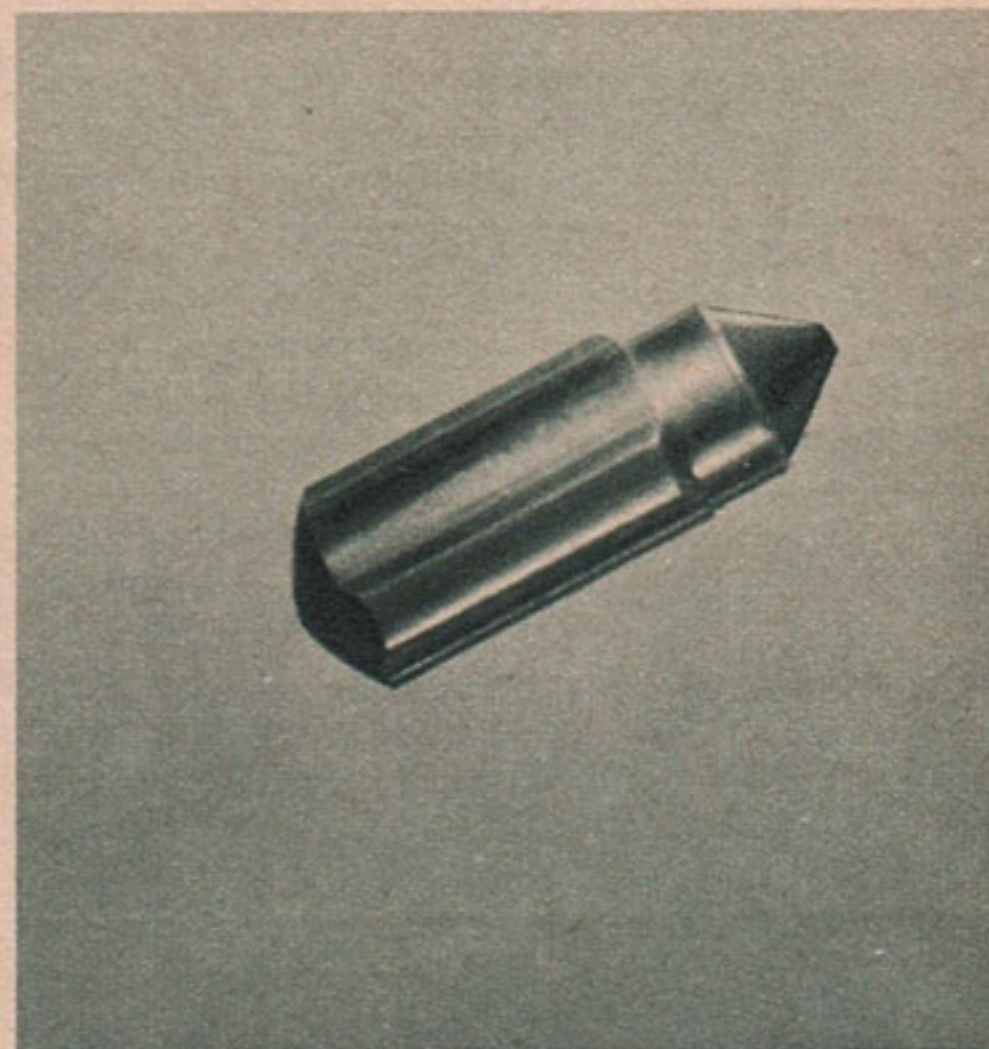
★

Die Firma Hintermayr, die die bekannten Bing-Vergaser herstellt und heute praktisch die einzige Fabrik für Motorradvergaser in Westdeutschland ist, nahm wie folgt Stellung:

„Der Vorwurf Ihres Lesers, daß die Hersteller von derartigen Vorschlägen nichts wissen wollten und sie nicht einmal probierten, trifft mindestens in diesem Fall auf uns nicht zu.

Wir verwenden nämlich schon seit mehreren Jahren für besondere Einsatzfälle, wie z. B. Außenbord-Motoren, elastische Ventilsitze. Wegen der Verformung dieser Sitze, welche durch das Quellen des Materials im Kraftstoff hervorgerufen

wird, ist man nach Lösung der sich zeigenden Fertigungsprobleme auf Ventilmadeln mit elastischer Spitze übergegangen, die gegen besonders bearbeitete metallische Sitze abdichten. Als elastisches Material verwendet man Viton, das im Kraftstoff viel weniger quillt als Perbunan.



Das ist das im Brief der Firma Hintermayr/Nürnberg erwähnte Schwimmerventil mit Kunststoff-Spitze für spezielle Verwendungszwecke (z. B. Bootsmotoren).

Elastische Teile werden zur Verringerung des Verschleißes bei stoßhaftem Betrieb verwendet. Starke Stöße, z. B. im Fahrbetrieb auf schlechter Straße, übertragen sich auf den Schwimmer, welcher seinerseits die Ventilmadel in das Ventil einschlägt. Auf die Regelung des Kraftstoffniveaus im Schwimmergehäuse hat aber nach unseren Erfahrungen die elastische Spitze keinen Einfluß. Bei laufendem Motor muß dem Vergaser ständig Kraftstoff zufließen, das Zulaufventil also geöffnet sein. Bei abgestelltem Motor und Gefällezulauf bieten auch elastische Ventile keine absolute Sicherheit gegen das Überlaufen des Vergasers, wenn der Kraftstoffhahn am Tank nicht geschlossen ist.

Leider neigen Zulaufventile mit elastischen Teilen zum Klemmen, wenn die beiden Teile im Betrieb zu stark ineinander gedrückt werden. Sie werden deshalb serienmäßig fast ausschließlich in Verbindung mit Pumpenförderung verwendet, wo also ein genügender Kraftstoff-Zulaufdruck dem Klemmen entgegenwirkt.“

★

Zweifellos stellt, das geht aus allen drei Schreiben eindeutig hervor, die ganze Schwimmervorrichtung unserer Vergaser einen beträchtlichen Mangelpunkt dar. Aber es gibt noch anderes, was seit Jahren, ja wohl Jahrzehnten gerade an Motorradvergasern nicht geändert wurde und was wohl änderungsbedürftig wäre. Zwar ist unbestreitbar, daß es heute nicht mehr so ist wie in noch gar nicht so weit zurückliegender Zeit, daß man nämlich keine 100 km-Tour machen konnte, ohne nicht wenigstens einmal am Vergaser basteln zu müssen. Darüber sind wir glücklicherweise weg. Aber ansonsten könnte von der Vergaserseite her sicherlich noch viel für eine bessere Charakteristik und die Laufkultur des Motors getan werden. Nur müßte man dazu den Vergaserherstellern den Mehrwert ihrer Apparate seitens der Fahrzeugindustrie auch bezahlen. Und gerade daran hapert's — unter dem Motto: Es geht ja so auch ganz gut!
S. R.

Eigenbau- Trialmaschine weiterentwickelt



Eine Trialmaschine stellt zweifellos das in Anschaffung und Unterhalt preisgünstigste Motorsportgerät dar. Wenn man auch erreichen kann, daß über eine Reihe von Veranstaltungen nichts weiter zu tun ist als waschen, Kette ölen und Bremsen nachschauen (nach tieferen Wasserdurchfahrten oder zu heftigem Abspritzen der Maschine): Sorgfältige Maschinenvorbereitung ist zwar keine Garantie für den Erfolg, sie kann aber erfahrungsgemäß in hohem Grade für das „Ankommen“ maßgebend und der Fahrkunst behilflich sein. Man darf sich also auch Gedanken machen, wie das Gefährt noch besser gemacht werden kann. Als Beispiel für derlei Dinge mögen im folgenden einige Änderungen beschrieben sein, die der Verfasser an der in Heft

Zylinderschutz:

Teilweise bedingt durch das verkürzte Schutzblech verschmutzte der Zylinder sehr. Unannehmer als die theoretisch verschlechterte Kühlung erwies sich dabei die starke Schmutzablagerung um die Zündkerze herum — Zündkerzenwechsel vor dem Waschen praktisch nicht ratsam! Abhilfe brachte ein vor dem Motor in Höhe des Zylinderfußes angebrachtes Abweisblech aus Alu. Dabei mußte natürlich darauf geachtet werden, daß das Vorderrad bzw. sein Schutzblech auch in voll eingefedertem Zustand in keiner Lenkerstellung anstieß. Zur Sicherheit wurde auf dem Kerzenstecker noch ein größerer Gummilappen zur Sauberhaltung der Kerzengegend aufgezogen.

ler (älteres Modell, überall zu haben) bestens. Interessanterweise besteht eine schonende Befestigungsmethode der Bälge im Umwickeln mit Plastik-Isolierband.

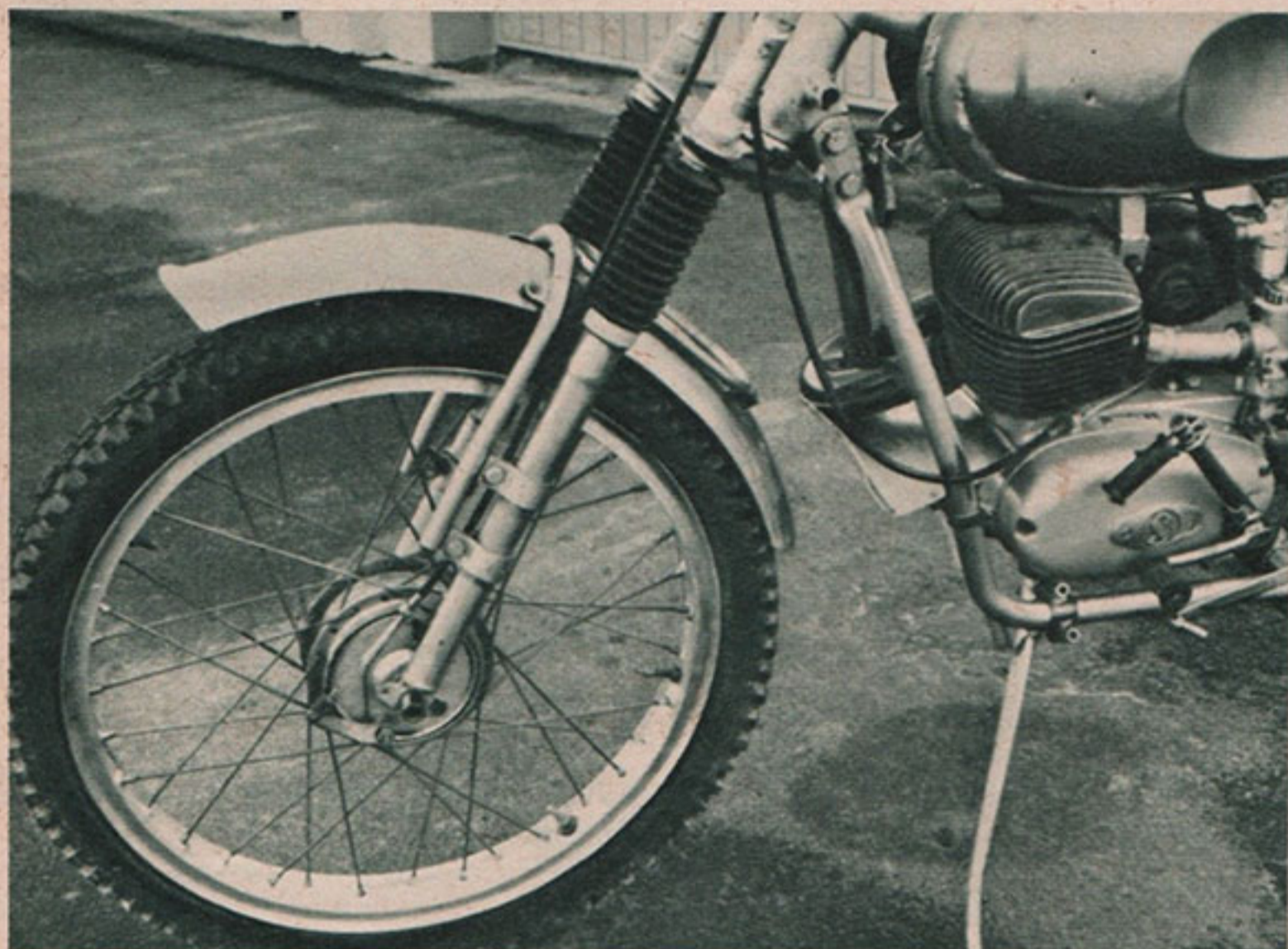
Auspuff:

Natürlich darf man mit selbstgeschneiderten Auspuffen nicht im öffentlichen Straßenverkehr fahren, auch ist es eigentlich nicht ratsam, ohne Prüfstandskontrolle zu arbeiten. Dennoch ist die Sache ganz lustig. Man macht das Ding nach ungefährem Bultaco-Rezept mit möglichst großem Rohr (hier 40 ϕ) und großer Länge dorthin, wo es beim Montieren und Fahren in keiner Weise stört. Ein durchgehendes Rohr mit Burgess-Töpfchen, dann ein langer schlanker Verjüngungstrichter mit anschließendem Röhrchen. Der Durchmesser des Röhrchens kann durch Versuch leicht ermittelt werden, hier waren es 14 mm. Abgesehen vom geringeren Gewicht und der schlankeren Bauweise: Bedingt durch das kleinere Dämpfervolumen dreht der Motor nun deutlich höher, eine übergroße Hauptdüse ist in diesem Bereich nicht mehr am Viertakten des Motors zu erkennen. Im unteren Bereich ist keine Verschlechterung festzustellen. Zunächst war das Geräusch unangenehm laut, der hintergeschaltete VW-Einsatz brachte hier Erfolg. Man hat den Eindruck, daß die gegenüber dem Originalauspuff deutlichere (aber nun erträgliche) Akustik gerade beim Befahren von Sektionen eine verbesserte Kontrolle des Motors ermöglicht. Das kann allerdings ein sehr subjektives Empfinden sein ...

Oben:
In Heft 8/65 beschrieb J. Goebel diese Eigenbau-Trialmaschine, heute werden die laufenden Verbesserungen einmal skizziert.

Links:
Die veränderte Schutzblechbefestigung mit drei Schwingmetall-Pufferchen hat sich bestens bewährt. Der hochliegende Schutzblech-Anfang hinten bedingt ein spezielles Abweisblech für den Zylinder.

Rechts:
Der Trial - Spezialauspuff ist vor allem so gemacht, daß er in keiner Weise die Fahrerbeine behindert. Der angeschweißte Schutzdraht geht sehr weit bis vorne, weil man ja auch mal fußeln muß ... Hier ist auch noch mal das Zylinderabweisblech zu sehen sowie die Zündkerzenabdeckung.



8/65 beschriebenen Trialmaschine durchgeführt hat. Es sei vorausgeschickt, daß vieles davon nur so nebenbei mal gemacht wurde — ohne großen Aufwand an Zeit und Geld — und auch nicht als Neuigkeit hingestellt werden soll. Fangen wir also an, in etwa von vorne nach hinten gehend bzw. sehend:

Vorderradschutzblech:

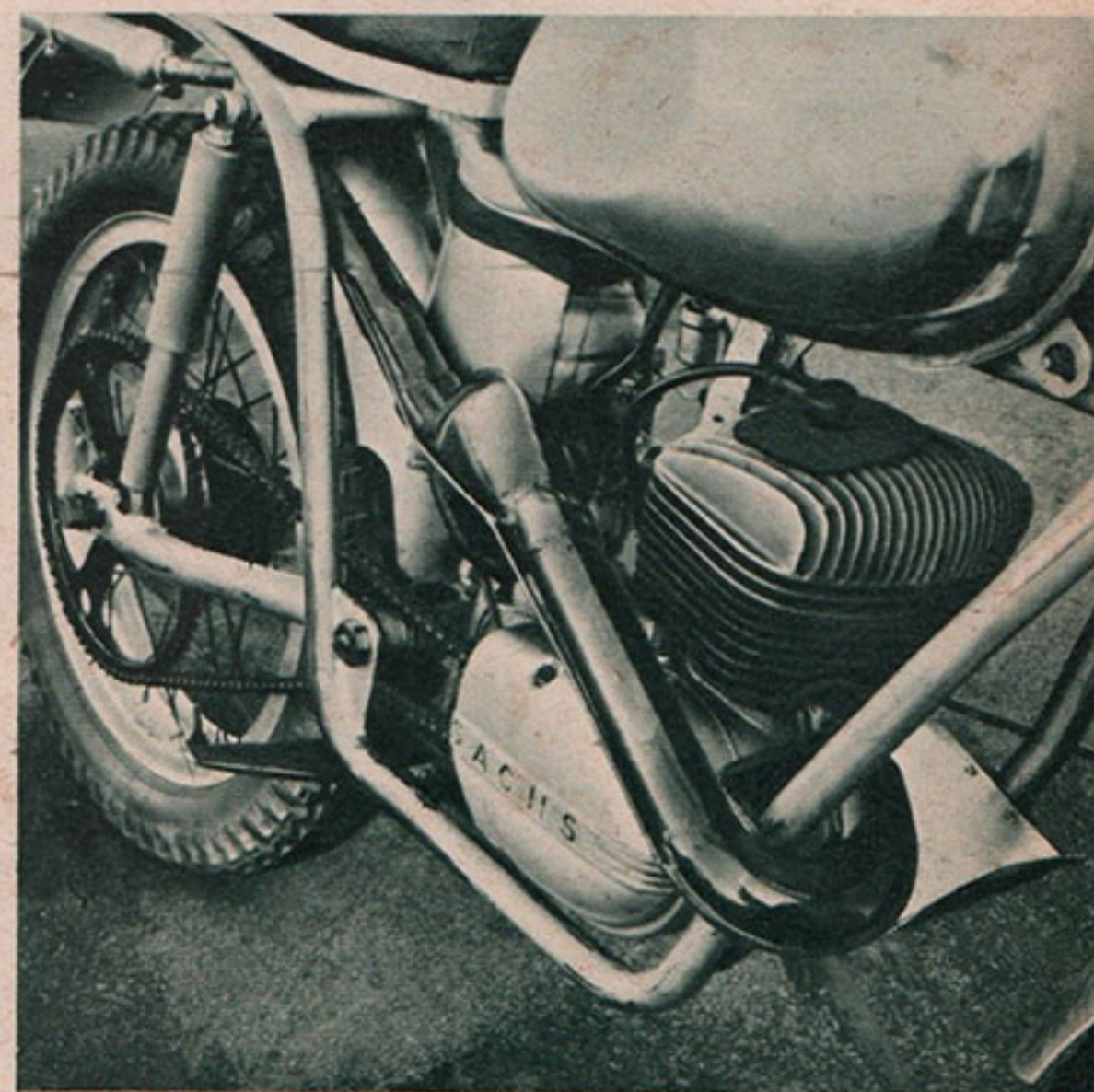
Wurde hinten gekürzt und nun mit drei Schwingmetallpuffern M 4 (15 ϕ \times 8) am Gabelbogen angeschraubt. Diese Befestigungsart hat sich inzwischen sehr gut bewährt und ist zweifellos haltbarer als eine starre Befestigung. Bei Verladung im Auto ist das Schutzblech schnellstens abzuschrauben, nur die 3 Muttern lösen, Unterleg- oder Federscheiben sind nicht erforderlich. Das Verhalten dieses Schutzbleches bei klebrigem Boden ist wesentlich besser als beim früheren, längeren Schutzblech mit unterer Strebenbefestigung. Zu diesem Behufe vergrößert sich der Abstand zum Reifen von hinten nach vorne immer mehr. Die innenliegenden M 4-Befestigungsmuttern bilden keine „Staustelle“ für den Dreck.

Telegabel:

Bekanntlich erfreut sich die kleine Dürkopp-Gabel an leichten Trialmaschinen großer Beliebtheit, Voraussetzung ist eine verstärkte bzw. versteifte Verbindung der Gabelunterteile. In bekannter Weise läßt sich das ohnehin schon günstige Gewicht der Gabel noch vermindern durch Entfernen der Scheinwerferhalterungen. Man traut sich nicht ohne weiteres daran, weil hier ja die Gabelentlüftung verborgen ist. Die umständlichere Methode zur Schaffung einer schmutzsicheren Entlüftung besteht im Verschließen der Bohrungen in den oberen Gabelrohren und der Anbringung von Entlüftungsröhrchen, die in das Steuerkopfröhr münden. Einfacher machten es die Kornfeld-Brüder: Gummiring um die Löcher, mit einer Nadel durchstoßen. — Um das Ansprechvermögen der Gabel zu verbessern, wurden die serienmäßigen Gleitbüchsen aus Polyamid (Nylon) durch solche aus entsprechendem Teflonrohr ersetzt. Im gleichen Sinne lag die Anbringung von Faltenbälgen anstatt der ursprünglichen Alu-Schutzhülsen. Entsprechend einer Empfehlung der Kopetzkiß passen die Faltenbälge von Kreid-

Vergaser und Luftfilter:

In Anlehnung an bewährte Vorbilder wurde der Durchlaß des Zentralschwimmer-BING-Vergasers von 22 auf 20 mm verkleinert, und entsprechend auch das Saugrohr mit einem schlanken Über-

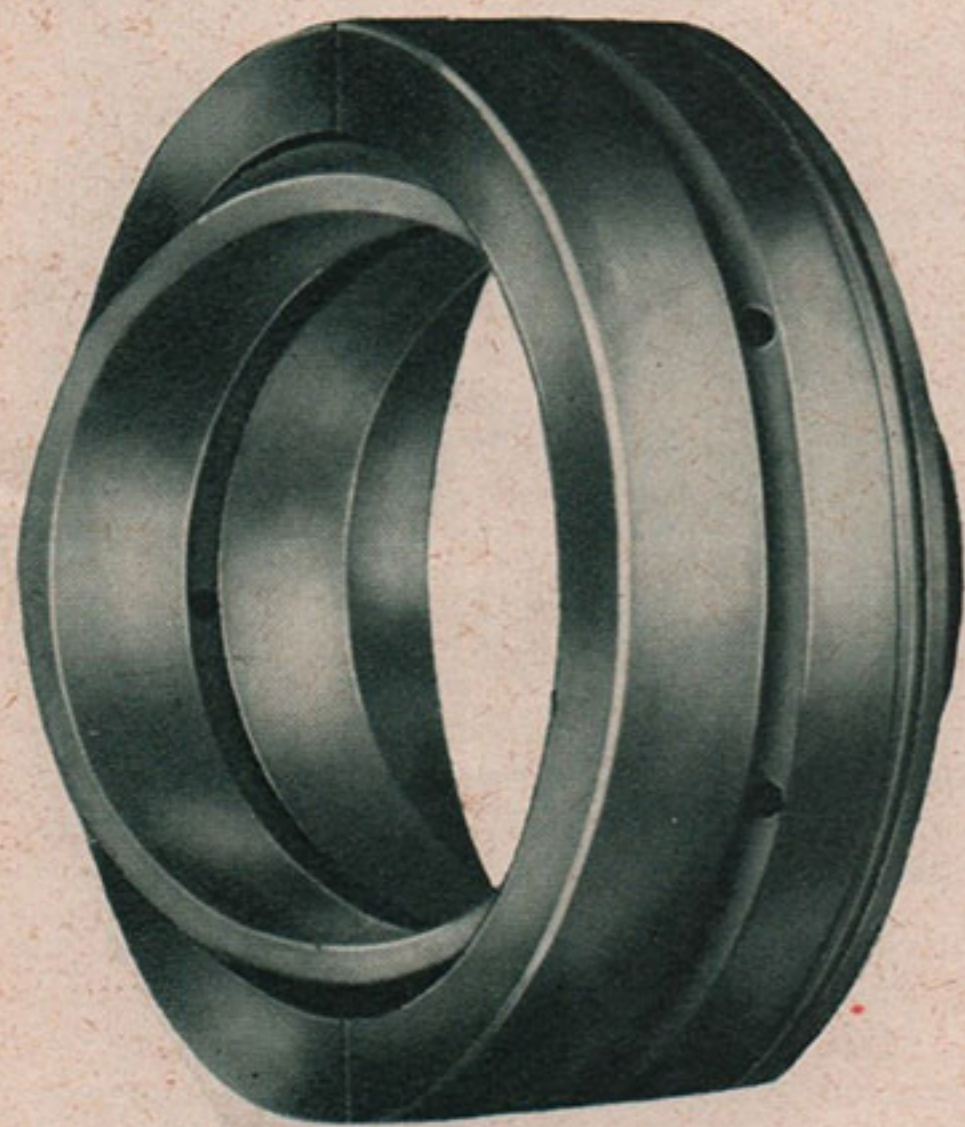


gangskonus zur größeren Ansaugbohrung im Zylinder. Infolge dieser Veränderung — natürlich wurde dazu ein neuer Vergaser gekauft — hängt der Motor im unteren und mittleren Drehzahlbereich etwas besser am Gas. Das Micronic-Luftfilter hingegen wurde vergrößert (Type EL 402, wie BMW 2-Zylinder bzw. Isetta) und ist nicht mehr so empfindlich gegen Zuquellen durch Feuchtigkeit. Um dies zu erreichen, wurde das Filter auch mit einem Plastenschutz (hergestellt aus einem alten Dico-Knieschutz für Gisenia-Hosen) umgeben. Im Hinblick auf tiefere Wasserdurchfahrten wurde die Verbindung von Luftfilter zu Zwischenrohr und Vergaser besonders gut abgedichtet — was zweifellos auch der Zweitakter-Zündkerze guttut.

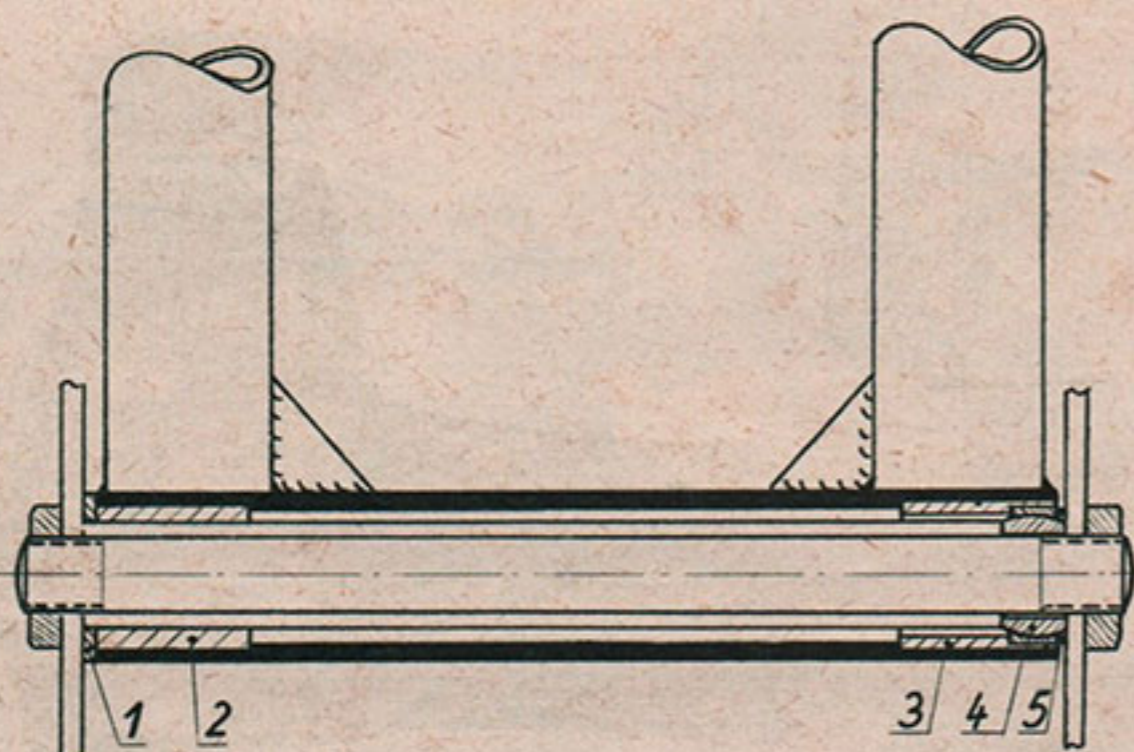
Kette:

Die klassische Kettenpflege mit Auskochen in Kettenfett hat mir eigentlich noch nie recht gefallen, sie ist im Grunde genommen eine Zumutung für den, der es öfters machen soll, und auch für die Mitbewohner. Außerdem hält die Wirkung nicht lange an, und — in ähnlicher Weise wie bei den Bowdenzügen durchexerziert — von einer tragfähigen Schmierung kann bei den vorkommenden Flächenpressungen nicht die Rede sein. Es geht also darum, die Kette am Rosten und Steifwerden zu hindern. Und hierfür gibt es ein Schnellverfahren, das sich mit einjähriger Ketten-Lebensdauer schon gut bewährt hat: Die Kette wird sofort nach der Veranstaltung — auch in dreckigem Zustand — und nach der gründlichen Wasserwäsche mit Rostschutz-Spray, z. B. Caramba, gut eingesprüht, natürlich an der

Ansicht eines Gelenklagers, Außenring für die Montage geteilt.



Schnittbild der verbesserten Schwingenlagerung, links die alte, rechts die neue Ausführung. Das Gelenklager (4) ist durch den O-Ring (5) abgeschirmt gegen Dreck und Wasser. Die Büchse 3 ist aus 2 entstanden.



Maschine — unter Schonung des Reifens. Auf diese Weise bleibt die Kette immer gut beweglich — trotz des fehlenden Kettenschutzes. Eigentlich war das auch Voraussetzung für das Funktionieren des schon früher beschriebenen Federblatt-Kettenspanners am unteren Kettentrumm. Dieser hatte in seiner ersten Ausführung mit aufgeklebtem Gummibelag zu großen Verschleiß, sobald größere Veranstaltungen gefahren wurden. Die jetzige Ausführung hat einen durchgehärteten Andruck-Schenkel, der am U-förmig gebogenen Federblatt angeschraubt ist. Abspringende Ketten sind hier natürlich unbekannt, im Gegensatz zu dem, was man sonst so bei Trials sieht. Für normale Motorräder müßte man sich allerdings noch was anderes ausdenken, wegen der selteneren Schmierintervalle und längeren Fahrstrecken wird die Federblatt-Methode bei diesen nicht gut sein.

Schwingenlagerung:

Die übliche, relativ steif gelagerte Hinterradschwinge besteht bekanntlich aus 2 Rohren, die an einem Querrohr angeschweißt sind. Letzteres bleibt dabei nicht unbedingt ganz gerade, muß aber trotzdem die zwischen Rohr und durchgestecktem Bolzen befindliche Lagerung aufnehmen ... In angesehenen Häusern erfolgt nach dem Schweißen eine exakte, d. h. einwandfrei fluchtende Bearbeitung der Lageraufnahmen und der Einbau von spielfreien Wälzlagern. Andere versuchen es mit wartungsfreien, aber etwas nachgiebigen Gummilagern, billig und häufig zu finden sind Lagerbüchsen aus Bronze oder Kunststoff, die gegebenenfalls nach dem Einpressen noch nachgerieben werden. Im vorliegenden Falle ging das auch so schlecht und recht, die Lager verschlissen schnell und ließen sich wegen des beim Schweißen verzogenen Querrohres nur schlecht instand setzen.

Durch Zufall, d. h. während eines Besuches auf der Hannover-Messe, stieß ich auf die GELENKLAGER der zum INA-Nadellager-Konzern gehörenden Firma Elges in Quelle bei Bielefeld. Es handelt sich hier um eine Art Kugelgelenk (ohne Nadellager), das mit einem Nadellager allenfalls den geringen Platzbedarf gemeinsam hat. Diese Gelenke werden für die Gelenke von Federbeinen und Hydraulikzylindern von Flugzeugen, Baggern usw. sowie für präzise Gestängeübertragungen an Flugzeugen benutzt. Sie mußten also für die an Schwingenlagern eines Motorrades vorhandenen Beanspruchungen gerade richtig sein. Die Gelenklager gibt es in mehreren Baureihen und Abmessungen, typische Maße für Innen- und Außendurchmesser in dem uns interessierenden Bereich sind 8/16 — 10/19 — 12/22 — 15/26 und 17/30. Sie bestehen aus gehärtetem Wälzlagerstahl und sind mit einem Molykote-Präparat behandelt, das eine gewisse Wartungsfreiheit garantiert. Überdies sind jedoch

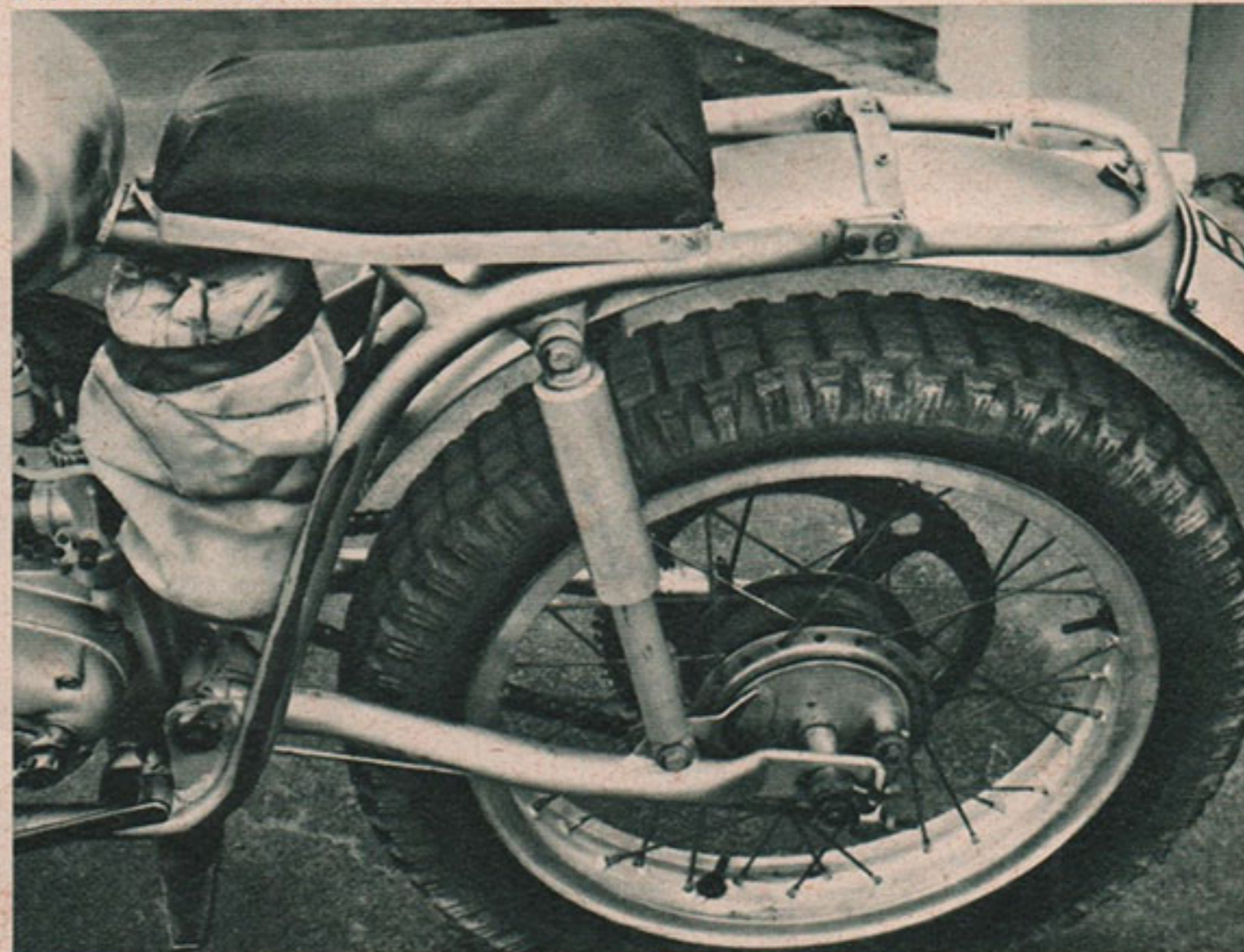
Schmierlöcher und -nuten da, wobei wohl Molykote fett oder ähnliches anzuwenden wäre. Obwohl die tragende Lagerfläche relativ klein erscheint, ist die zulässige Belastung enorm hoch. Dies kommt daher, daß der Werkstoff sehr hart ist, und vor allen Dingen nicht die bei zylindrischen Gleitlagern meist auftretenden Kantenpressungen vorkommen können. Zwei solche Lager (Abmessung 15 mm Innen- und 26 mm Außendurchmesser) wurden also als Schwingenlager in die Trialmaschine eingebaut, wie es auf der Skizze für die rechte Seite dargestellt ist. Zur Befestigung wurden die Gelenklager außen in die entsprechend ausgedrehten alten Bronzebüchsen eingesetzt und mit Loctite festgelegt. Der Innenring ist zusammen mit dem gekürzten Distanzrohr mittels Original-Querbolzen gegen den Rahmen festgespannt. Daß hier ein Schweißverzug des Schwingen-Querrohres keine Rolle mehr spielt, ist wohl klar. Die Lager wurden nun 1 1/2 Jahre bei vielen Trials verwendet — ohne Abschmieren, allerdings einigermaßen abgedichtet durch seitliche O-Ringe. Erwartungsgemäß noch absolut spielfrei. Die Gelenklager kosten etwa soviel wie entsprechend große Kugellager, kann man also bezahlen. Eigentlich wären sie auch für die Befestigungsösen von Motorrad-Federbeinen geeignet. Sie wären im Vergleich zu den üblichen Gummibüchsen nicht nur spielfrei, sondern ließen auch nur in geringerem Maße als diese Querkräfte auf die Führungen der Dämpfer kommen, so daß deren Lebensdauer infolge geringerem Führungsverleiß erhöht werden könnte. Dies träfe natürlich auch für Auto-Stoßdämpfer zu, allerdings dient dort die Gummibüchse auch zur Geräuschkämpfung.

Sitz:

Schließlich wurde noch ein leichter Sitz fabriziert: Der aus Dural-Profilen zusammengenietete Sitzrahmen trägt die vorderen und hinteren Befestigungen. Innenliegende Diagonalstreben verstärken das am meisten belastete hintere Drittel des Sitzrahmens. Das Sitzkissen selbst besteht aus härterem Schaumstoff, das zusammen mit einer Pertinax-Platte 2 mm von kräftigem Kunstleder umspannt ist. Das Kissen ist mit dem Rahmen verschraubt. Beim Sitzen drückt sich der Schaumstoff zwar weitgehend flach, in Anbetracht der weichen Trialreifen fällt das aber nicht weiter auf; schwierige Passagen fährt man ohnehin stehend.

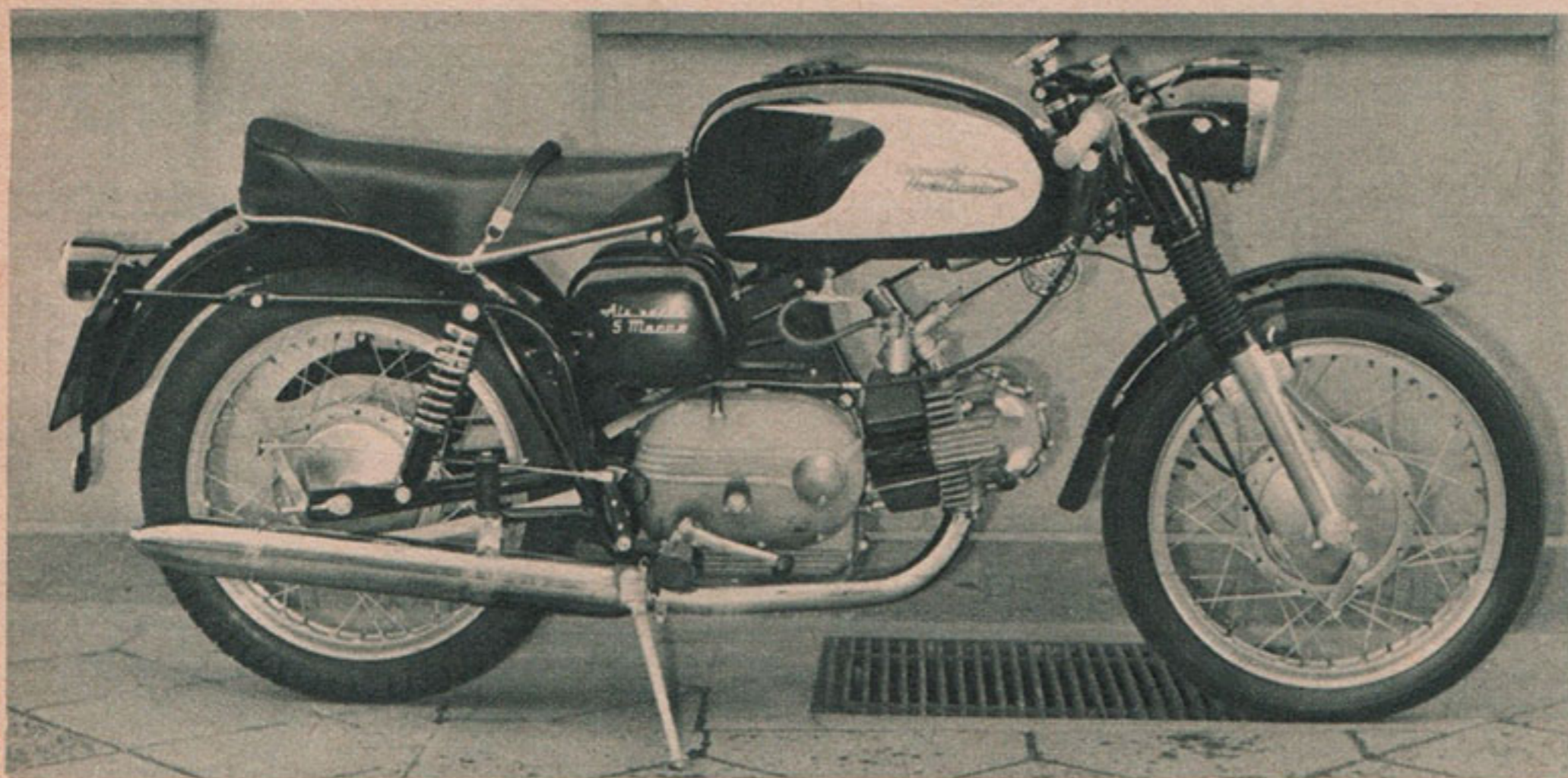
An dieser Stelle sollte eigentlich noch etwas gesagt werden über eine verbesserte Bremsenachstellung, die besonders eine gefühlvollere Bremsung auf losem Grund ermöglicht und ein Klemmen der Bremse besser verhindert. Bei genauerer Betrachtung des Problems zeigte sich, daß das Thema doch etwas umfangreicher ist. In Kürze wird hierüber also ein gesonderter Beitrag kommen. J. G.

Der leichtere Sitz und auch hinten die schon erwähnte Schutzblechbefestigung.



Aermacchi Ala Verde

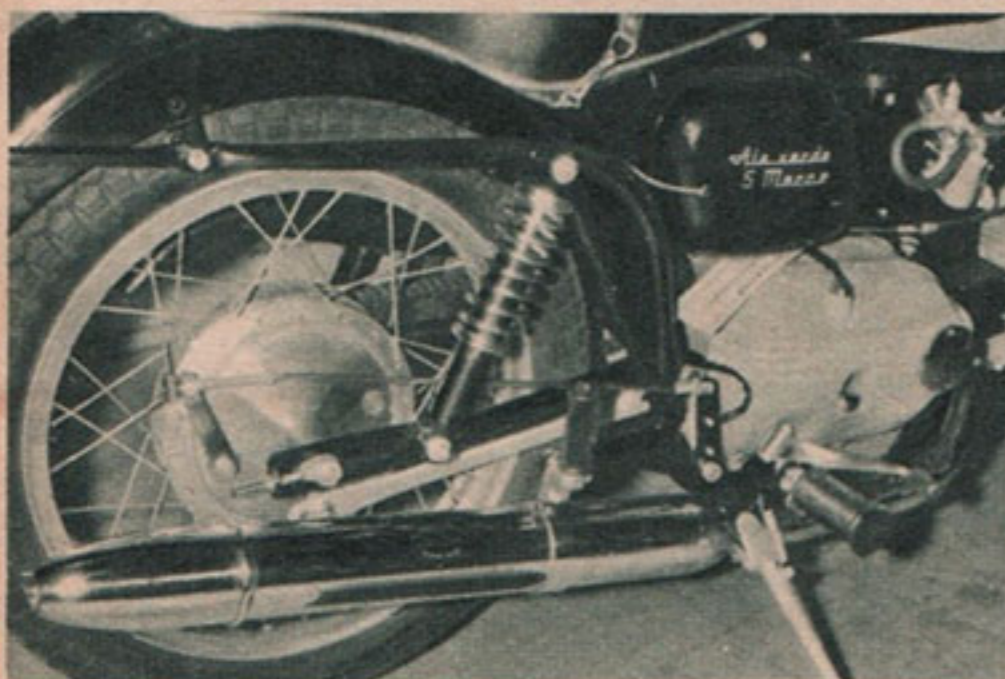
5-Gang, 1967



①

Die neue Aermacchi Ala Verde hat gegenüber ihrer Vorgängerin viel gewonnen. Wenn es auch Kleinigkeiten sind, die im Werk in Varese geändert und verbessert wurden, so hat man sich doch danach gerichtet, was frühere Kritiken forderten (siehe Test in Heft 5/1966). Das sportliche Äußere hat dabei mächtig gewonnen und mit der schwarzen Lackierung und mit dem in weiß an den Seiten abgesetzten Tank hat man einen Schritt zur seriöseren Linie gemacht. Früher hätte man sich die Ala Verde in dieser Form nicht denken können, aber man muß zugeben, daß sie eleganter wurde. Sie nähert sich einem gehobeneren Niveau.

Halterung von Hinterradkotflügel und Sitzbank erhielten eine Rohrunterstützung (Bild 2), während das Federbein oben weiter nach vorn geneigt angebracht wurde. Dadurch bekommt die Maschine mehr Spurstabilität auf der Hinterhand. Die Fußrasten sind verstellbar und liegen etwas niedriger. Die neue Sitzbank hat eine etwas höhere Sitzlinie, und auf diese Weise wird der Abstand Fußrasten—Sitzbank größer, so daß man nicht mehr wie eine zusammengeklappte Marionettenpuppe hockt, sondern wie ein normaler Mensch sitzen kann. Auch etwas länger geratene Fahrer können nun die richtige Sitzposition finden und werden durch die etwas brei-

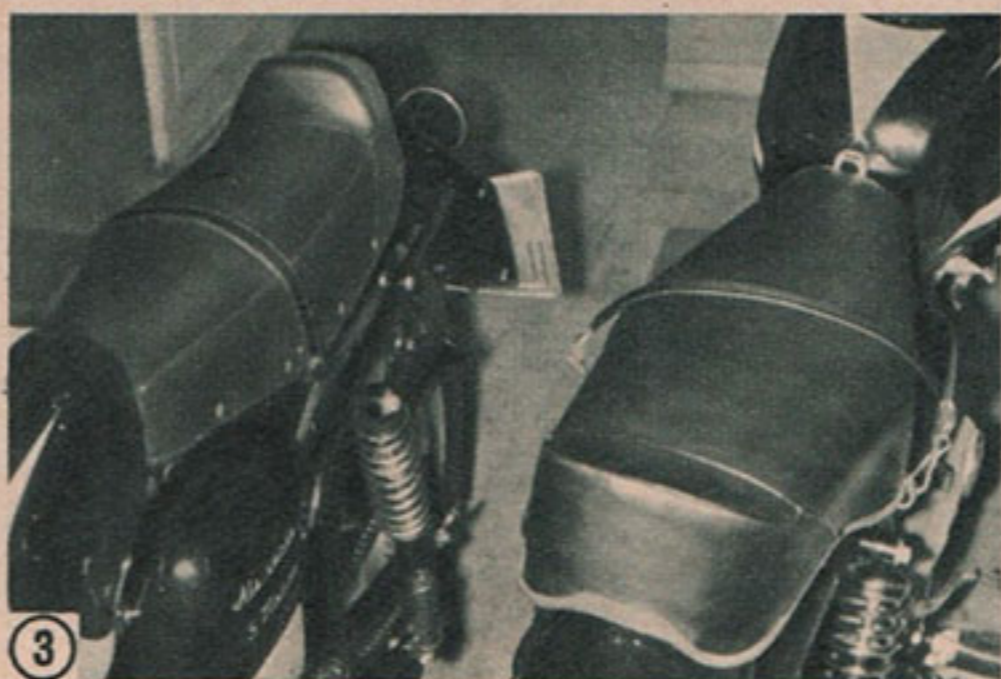


②

Der ohv-Motor erhielt einen verbesserten Schalldämpfer. Nach dem jetzt vorliegenden Gutachten (die Maschine wird nur mit Kraftfahrzeugbrief ausgeliefert!) sind bei 7000 U/min 16,5 DIN-PS vorhanden. Nach den neuen Bestimmungen für die Geräuschemessung wurde das Standgeräusch rundum mit 79 Phon, in Auspuffrichtung mit 72 Phon (!) und das Fahrgeräusch mit 77 Phon gemessen. Und das mit offenem Vergaser ohne Luftfilterung und Ansauggeräuschdämpfung! Das Meßprotokoll haben wir eingesehen. Der Vergaser ist ein Dell'Orto UB 24 B 2, bei dem es keine Schaumbildung in der Schwimmerkammer mehr gibt. Bohrung/Hub = 66/72 mm. Verdichtung 8,5. Elektrische Anlage 6 Volt, Kickstarter. Die Gesamtübersetzung in den vier Gängen beträgt serienmäßig (Getriebe 18 Zähne, Hinterrad 38 Zähne) 11,9 / 9,3 / 7,2 / 5,9 / 5,3. Die Bereifung auf 18 Zoll Hochschulterfelgen hat die Abmessungen 2,75—18 vorn und 3,00—18 hinten. Das Motorrad wiegt leer 115 kg und ist für den Betrieb mit einer Person zugelassen.

An dieser Stelle möchte ich einmal erwähnen, daß die Motoren der Ala Verde seit dem Jahre 1965 auffallend wenig Anlaß zu Beschwerden seitens unserer Leser waren. Die Hubraumleistung von 65 PS/Liter mag dabei wohl ein gewichtiges Wort mitsprechen. Außerdem sind alle wichtigen Details reichlich dimensioniert.

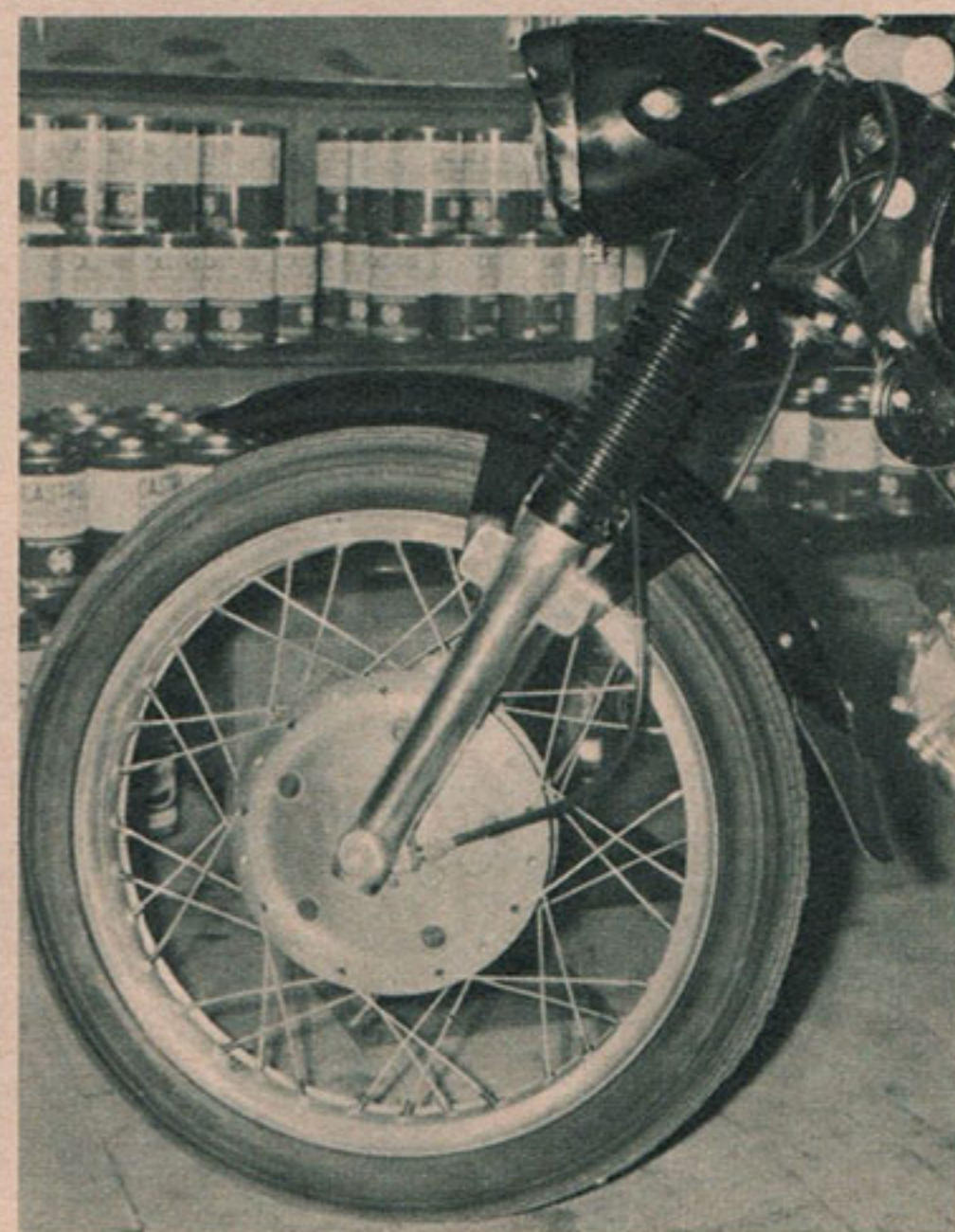
Sehr viel wurde am Fahrwerk gemacht. Die Teleskopgabel (Bild 4) stammt von der Serien-Rennmaschine Ala d'Oro 250 ccm und hat eine ausgezeichnete Dämpfung und Stabilität. Die Ausleger zur Befestigung der Federbeine und zur



③

tere Sitzbank (Bild 3 — links alter Sitz„balken“, rechts neue Sitzbank) auch ein wenig mehr Fahrkomfort für lange Strecken gewinnen, ohne daß die Sportlichkeit Einbuße erleidet.

Der Tank ist auf weichen Gummipolstern aufgelegt und wird durch eine Schnellbefestigung (Federzug mit Haken vor der Sitzbanknase) gehalten. Von dem früheren Modell Sprint H übernahm man den Vorderkotflügel mit Gummischürze (Bilder 1 und 5). Vielleicht sollte man sich das jedoch im Hinblick auf den ungeschützten und offenen Lufttrichter des Vergasers noch einmal überlegen, denn nicht in jedem Land, in



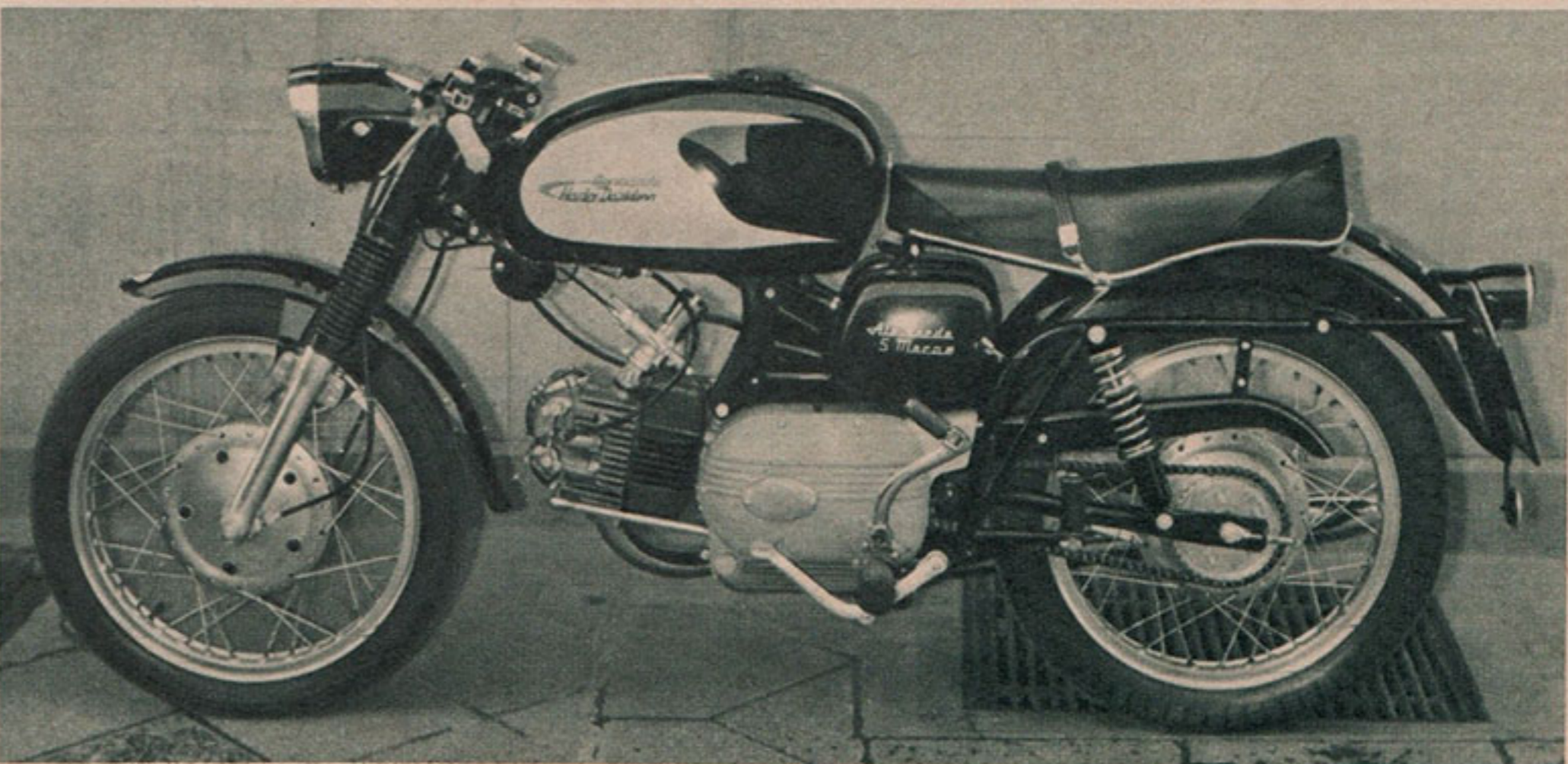
④

dem diese Maschine bewegt wird, sind die Straßen und ist die Luft das ganze Jahr über staub-, wasser- und dreckfrei.

Die Fahrleistungen dürften dieselben sein wie bei unserer Testmaschine im Herbst 1965 (Test in Heft 5/1966): Höchstgeschwindigkeit mit einem normal gewachsenen 70 kg-Mitteuropäer etwas lang gemacht ca. 130 km/h, Beschleunigung in 10 Sekunden auf 95 km/h.

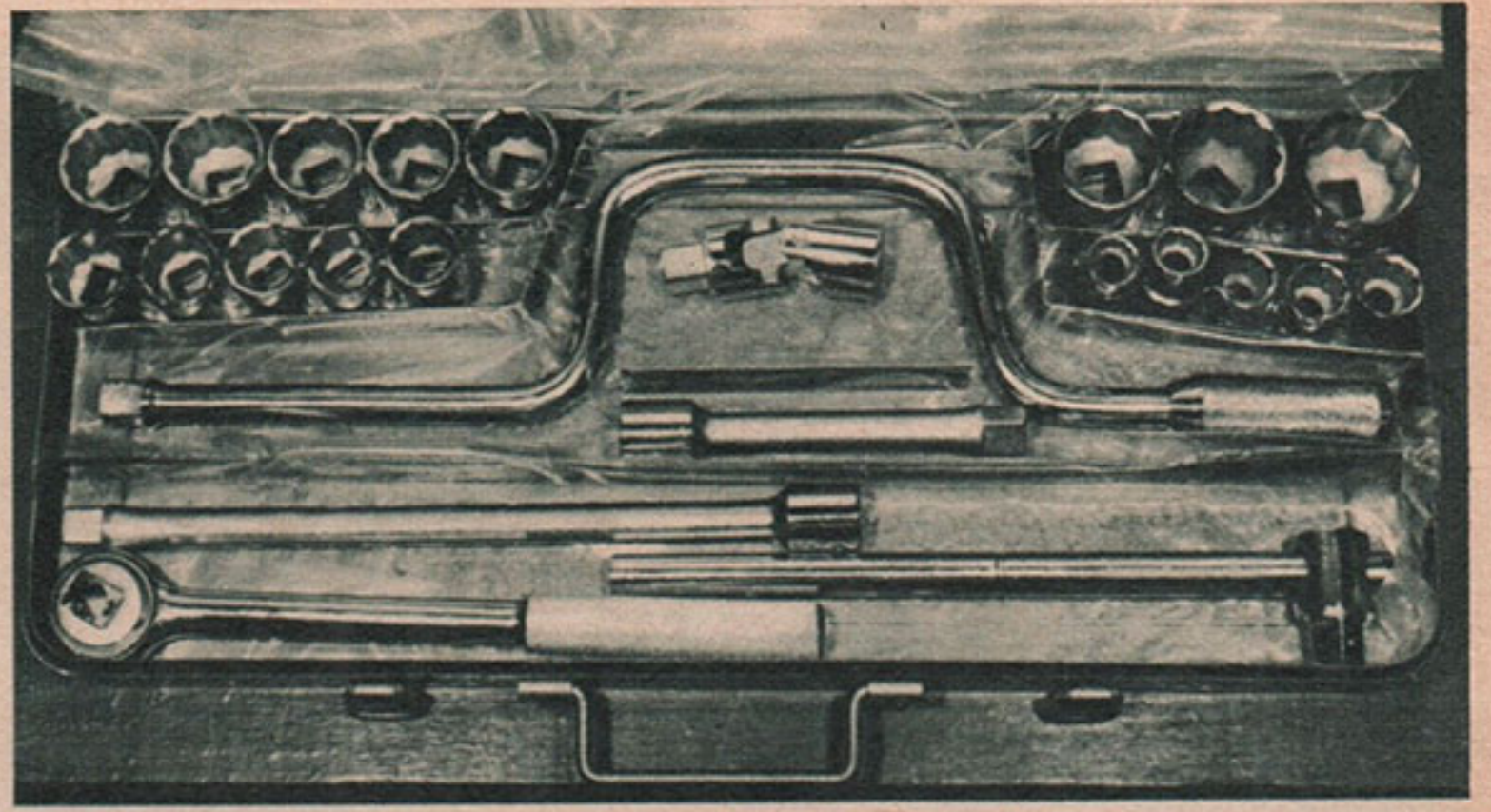
Man sieht an dieser Maschine, daß das Werk Aermacchi Harley-Davidson eifrig Modellpflege betreibt.

Klacks



⑤

Preiswerte Schlüsselsätze



Es gibt viele Wege, seinen Werkzeugvorrat zu komplettieren. Der eine hat Zeit zum Basteln, der kauft sich die Schlüssel einzeln im Werkzeugladen, wenn er sie benötigt. Der andere möchte bereits vor Beginn der Schrauberei alles beisammen haben, um nur nicht die Arbeit unterbrechen zu müssen. Ich selbst habe früher immer mit etwas Neid auf die vielen Angebote vollgefüllter Werkzeugschränke gesehen, in denen von angeblich erfahrenen Leuten die wichtigsten Teile zusammengestellt waren. Über diesen Neid bin ich aber mit der Zeit hinweggekommen, wenn man sich derartige Sammelangebote ansieht, dann stellt man nämlich fest, daß darin doch sehr viel Kram enthalten ist, den man nie braucht. Also bleibt es sicher unbestritten, daß der Kauf einzelner Werkzeuge auf die Dauer doch der zweckmäßigste Weg ist. Es sammelt sich dabei genügend an, so viel, daß schließlich sogar beim Werkzeug schon das Ordnunghalten schwerfällt. Und das ist dann der Augenblick, da man sich wieder einen richtigen Werkzeugschrank wünscht. Diesmal aber so, daß er das eigene Sortiment faßt. Die Experten sind sich noch nicht ganz darüber einig, ob nun ein Werkzeugschrank geringer Tiefe und mit Lochplatten ausgestattet die weitestgehende Brauchbarkeit hat, oder einer, der praktisch nur aus flachen Schubladen besteht, in denen die vielen Einzelteile liegen.

Bleiben wir aber für heute, ganz abgesehen von den Nachteilen oder Vorzügen, einmal bei den Werkzeugsortimenten. Anlaß zur Beschäftigung mit diesem Thema ist ein Angebot, das uns der Bredecke-Versandhandel, 7301 Berkheim/Esslingen, Postfach 33, Tel. 07 11 / 34 98 13 bei einem Besuch hier gezeigt hat. Es handelt sich dabei um den Stahlblechkasten mit Steckschlüsselsatz und den diversen Betätigungswerkzeugen, den das obere Bild zeigt. Solche Sortimente gibt es praktisch von jeder Werkzeugfirma in den unterschiedlichsten Zusammenstellungen, außerdem haben ja auch die großen Versandhäuser in dieser Richtung einiges zu bieten. Der einzige Unterschied, den man bei oberflächlicher Betrachtung findet, liegt im Preis der verschiedenen Angebote. Kauft man z. B. einen solchen Blechkasten komplett von Hazet, dann legt man dafür (lt. meiner Preisliste von 1965) DM 129.— auf den Tisch. Man hat dann außer zwei Unterschieden in den Schlüsselweiten der Nuß-Einsätze und einem zusätzlichen Schraubenzieher-einsatz genau den gleichen Inhalt des oben abgebildeten ausländischen Werkzeugsatzes. Nicht zu vergessen allerdings die wirklich ausgezeichnete Hazet-Knarre (die mir persönlich die beste der in Deutschland angebotenen zu sein scheint). Die Materialqualität und die Art des Finishs (verchromte Ausführung mit geschliffenen Nuß-Köpfen) dürfte in beiden Fällen etwa gleichwertig sein (Hazet = Chrom-Vanadium-Stahl, Bredecke-Versand = Chrom-Molybdän-Stahl). Und der Preis des Bredecke-Angebotes (Markenname „Zedkay“) liegt bei DM 71.—. Das macht dieses Sortiment interessant. Dafür nimmt man die kleinen Nachteile vielleicht schon in Kauf, die da sind: Auswahl der Schlüsselweiten durchaus nicht so, wie man es eigentlich wünschen würde (12/13/14/15/16/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/30/32, die fettgedruckten Größen werden praktisch nie gebraucht, 7 Einsätze unnötig und vertuernd) und vor allem die Tatsache, daß man sich das Sortiment nicht selbst auswählen oder nach eigenem Ermessen zu-

sammenstellen kann. Da gibt es bei Hazet wieder mehr Möglichkeiten. Z. B. kann man zum Preis von DM 101.40 (wieder Preisliste 1965) einen Satz mit folgenden Schlüsselweiten bekommen: 10/11/12/13/14/15/17/19/22/24/27/30/32, außerdem fehlen gegenüber dem obengenannten Sortiment die kurze Verlängerung und der Schraubenziehereinsatz (Preis zusammen 6.10 DM). Das sind dann nur 13 Schlüsselweiten, aber genau diese 13 braucht man. Wie gesagt, dieser für uns richtige Kasten würde aber immer noch DM 101.40 kosten, wäre also 30 Mark teurer als das Bredecke-Angebot. Zu letzterem müßte man vielleicht noch die etwa DM 5.20 kostenenden Einsätze mit SW 10 und 11 hinzurechnen, wäre dann aber wirklich komplett.

Wie sehen demgegenüber nun die Versandhaus-Angebote aus? Neckermann z. B. hat ein ähnliches Sortiment im Katalog. Preis DM 68.—. Das ist auch sehr günstig. Aber hier sind die Werkzeuge nicht verchromt, sondern nur vernickelt. SW 12—24 mm fortlaufend, 26/27/28/30/32 (also etwa wie Zedkay) dazu Betätigungswerkzeuge: Knarre, Kurbel, Griff mit Gleitstück, kurze und lange Verlängerung und Kardangelenke (ebenfalls wie Zedkay). Wenn dieser Satz verchromt wäre, dann könnte wahrscheinlich der günstige Preis nicht gehalten werden.

Bei Quelle ist das Angebot auch sehr gut. Der 24teilige Satz kostet DM 75.—, wobei die Sortierung günstig ist, denn sie geht von 10 bis 32 mm SW, Betätigungswerkzeuge wie bei den anderen. Qualität: Chrom-Molybdän-Stahl, geschliffene und verchromte Köpfe.

So lassen sich also zwei Preisgruppen unterscheiden, die eine recht teure der großen Werkzeughersteller und die andere preiswerte der Versandhäuser, worin sich der Bredecke-Versand sehr gut ausnimmt. Ich habe absichtlich preiswert und nicht billig geschrieben, denn billig sind die Sachen nicht gemacht. Es steht auch nicht zu befürchten, daß die Schlüsselweiten maßlich etwa zweite oder dritte Wahl sind, wir haben einige Stichproben gemacht, die einwandfrei ausfielen. Ganz im Gegensatz zu wirklich billigen Kaufhaus-„Sonderangeboten“ bei denen man z. B. Gabelschlüssel tatsächlich nur mit der Schieblehre in der Hand kaufen darf. Hinsichtlich der Materialqualität scheinen mir auch keine Befürchtungen angebracht, jedenfalls nicht so sehr, wie bei den superbilligen kleinen Steckschlüsselsätzen, die z. B. eine aus Blechpreßteilen zusammengesetzte Knarre haben, und bei denen die Nüsse teilweise nicht mal die völlige Demontage einer Schrottmachine ohne Schäden überstehen.

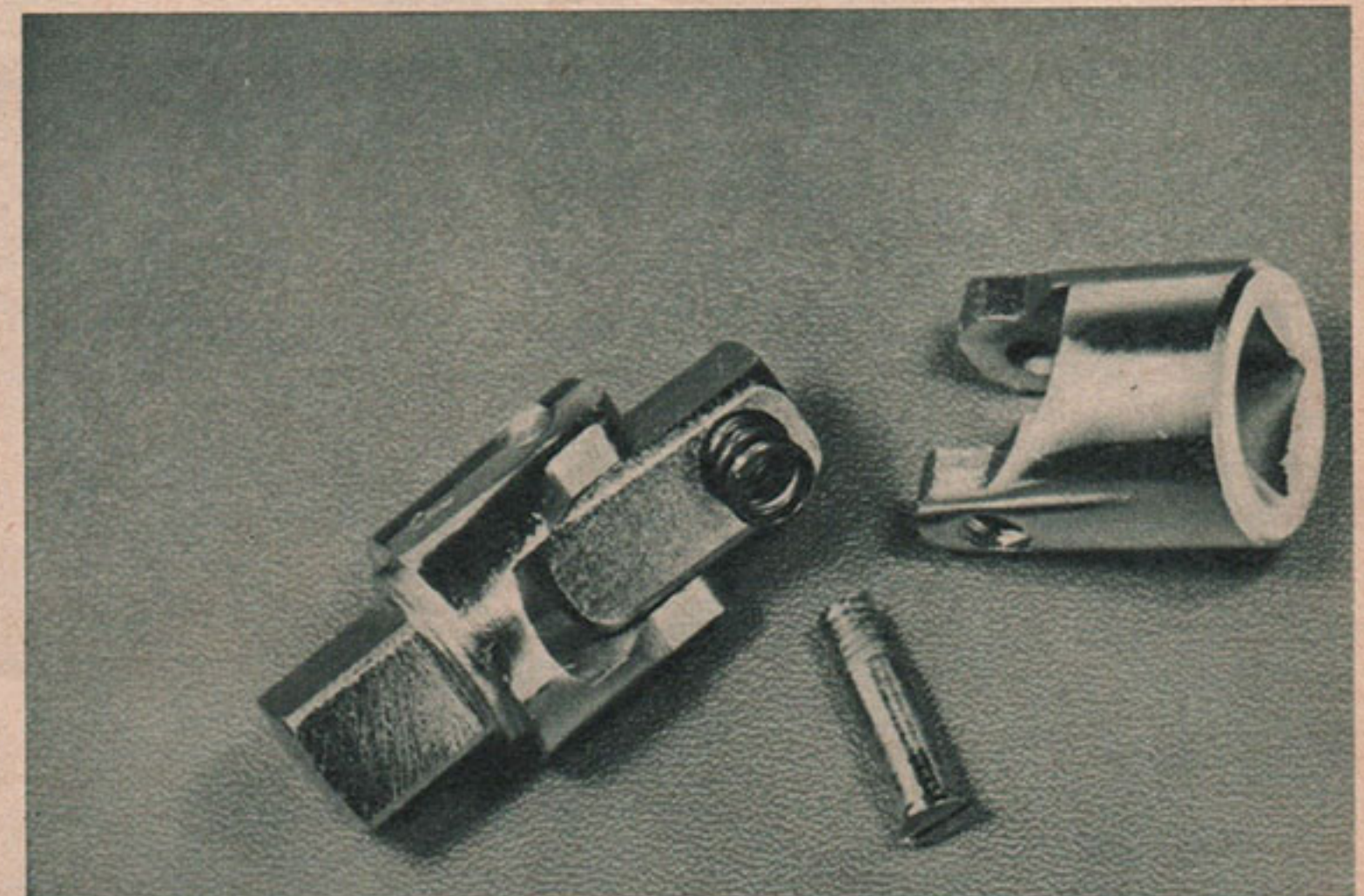
Vom Bredecke-Versand hatten wir vor längerer Zeit schon mal einige nette Dinge gezeigt bekommen, damals aber nicht besprochen, weil sie nicht unbedingt für Motorradbastler geeignet erschienen. Da gibt es u. a. Spritzpistolen, komplette Farbspritzanlagen ebenso wie elektr. Handbohrmaschinen der gängigsten Marken, teilweise sehr preisgünstig (allerdings ohne Teilzahlungsmöglichkeit, an irgendeiner Stelle muß ja gespart worden sein!) bis hinab zu den Kleinigkeiten wie etwa ein Kleinstregal mit Klarsicht-Kästchen für Schraubchen und Muttern, also alles Dinge, die man sich mal zu irgendeiner Gelegenheit schenken läßt oder sogar selbst schenken könnte.

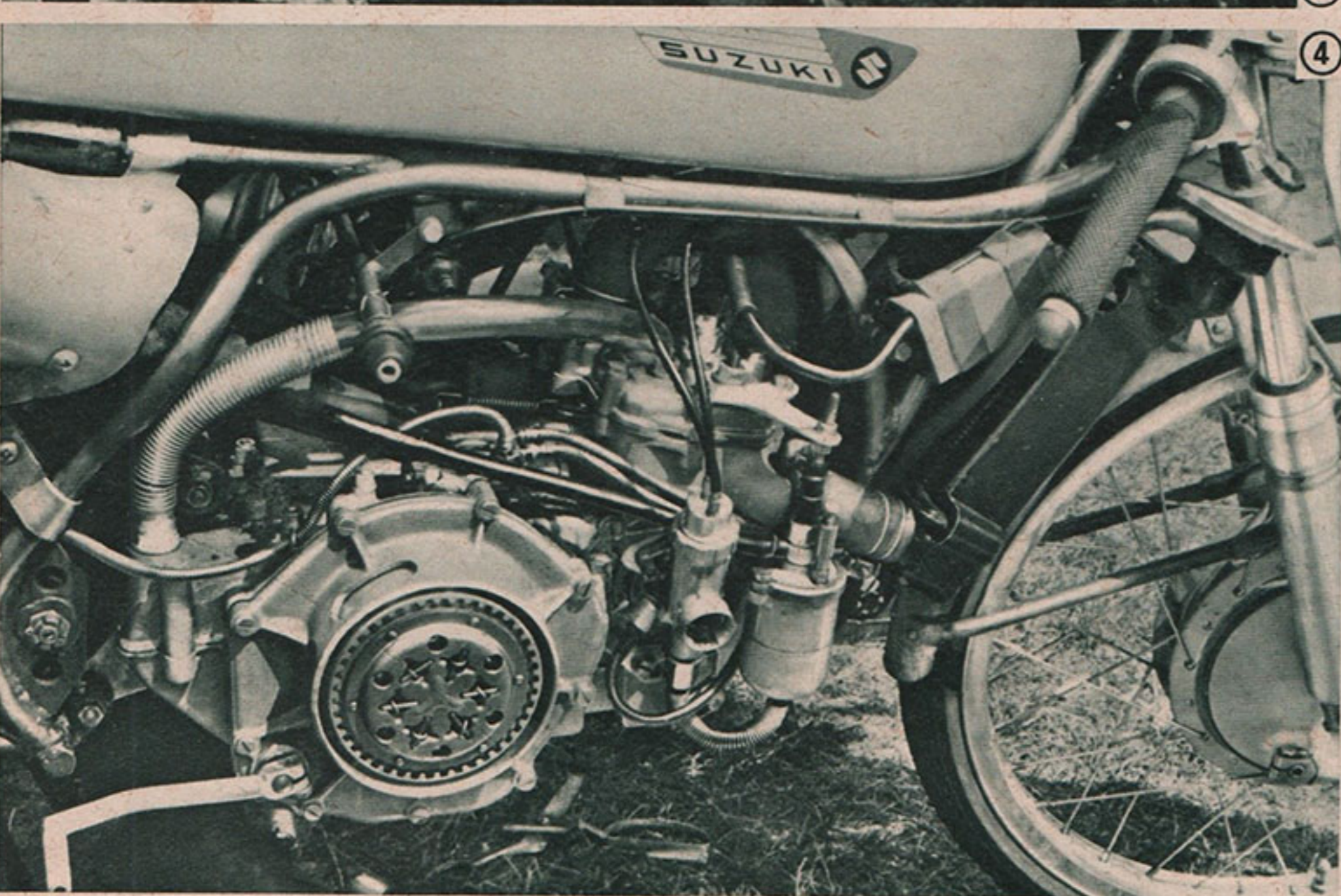
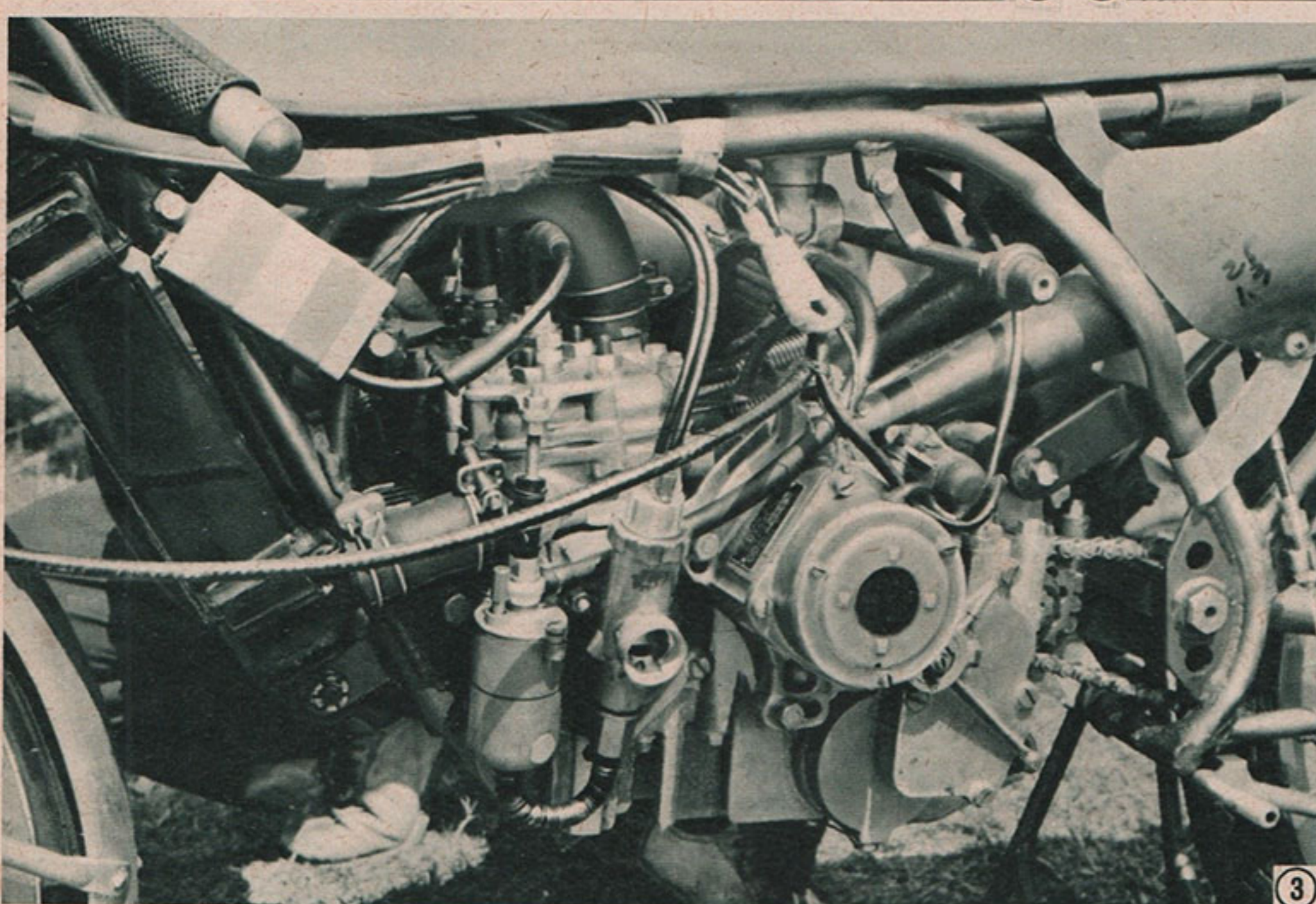
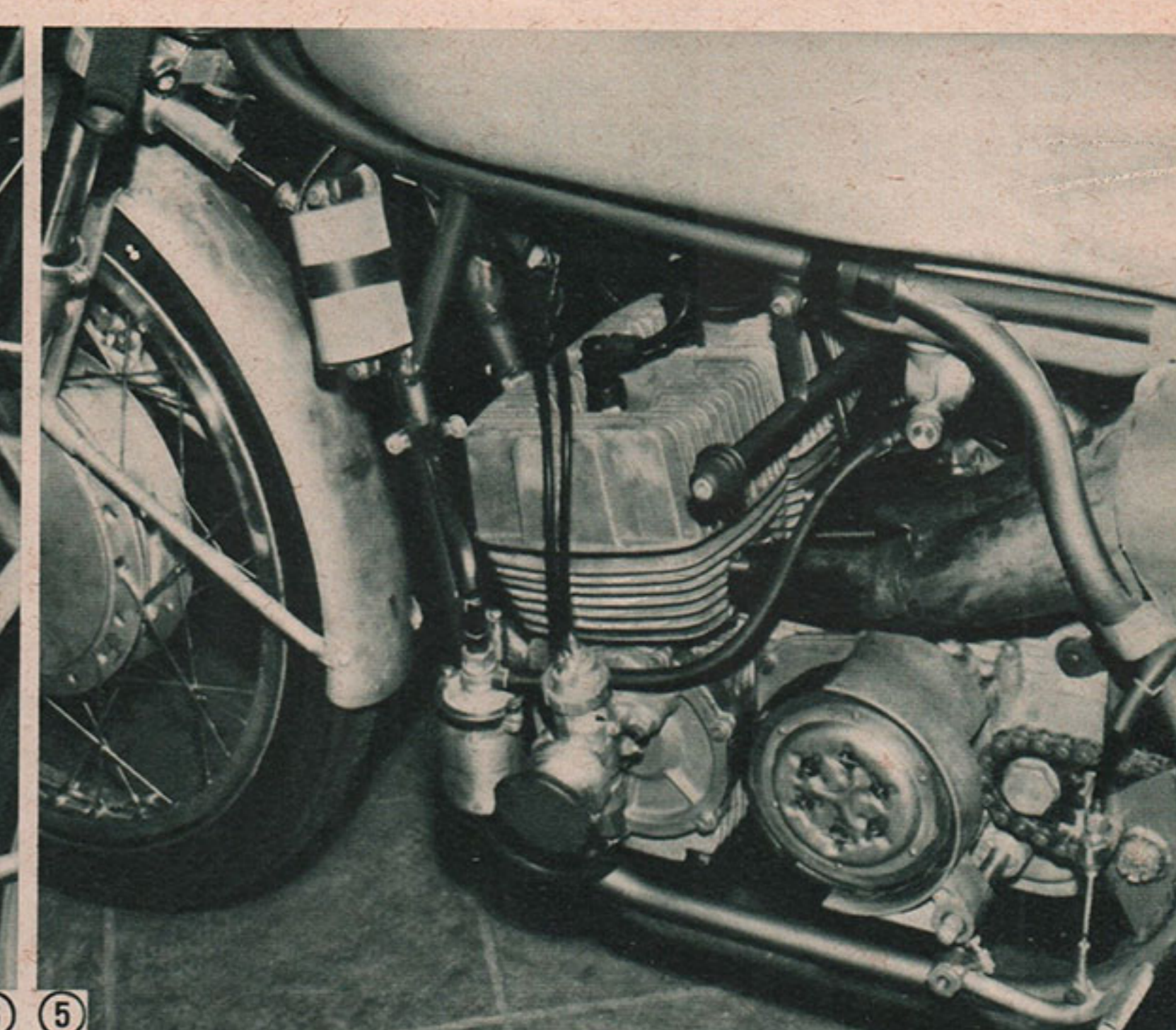
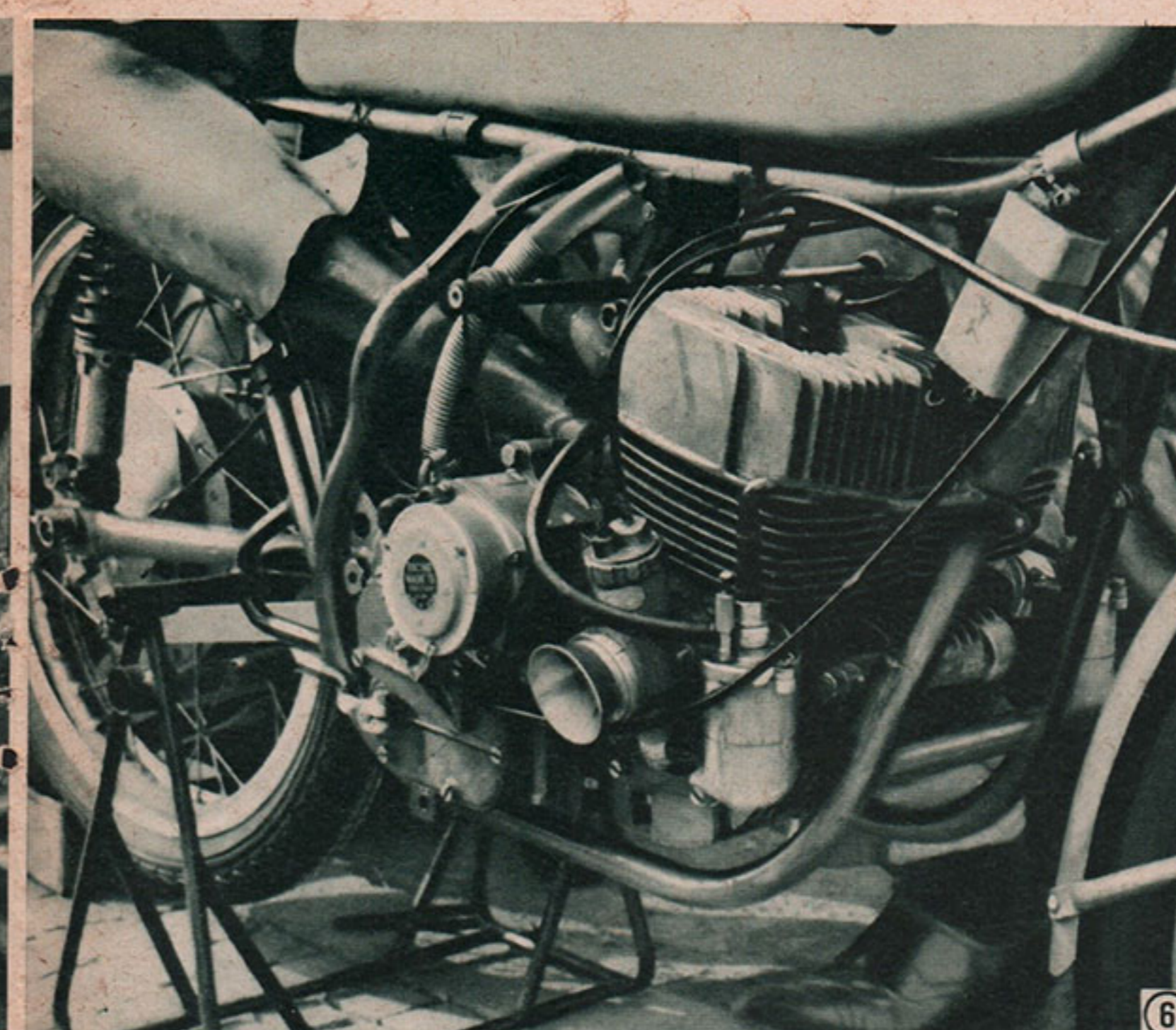
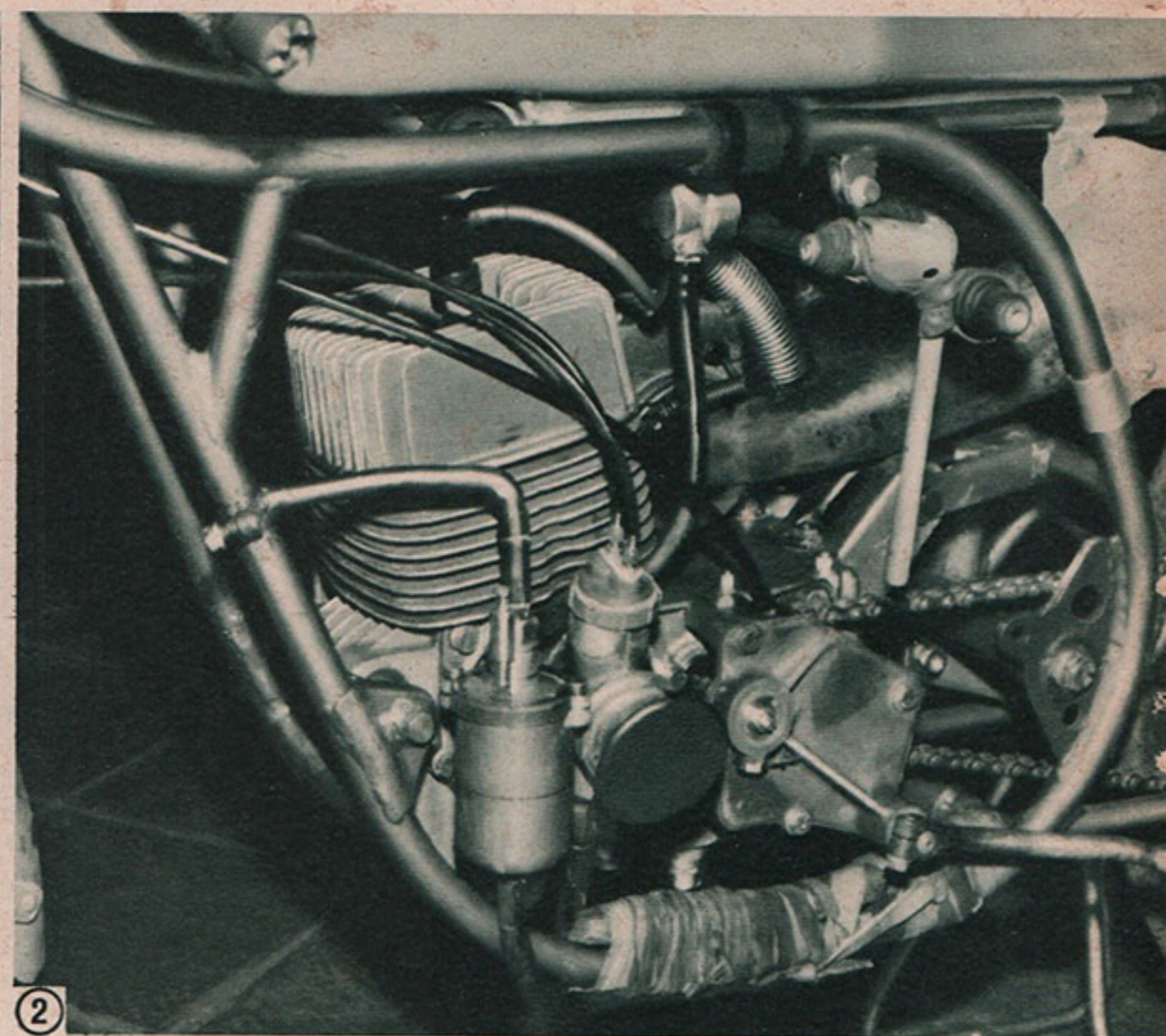
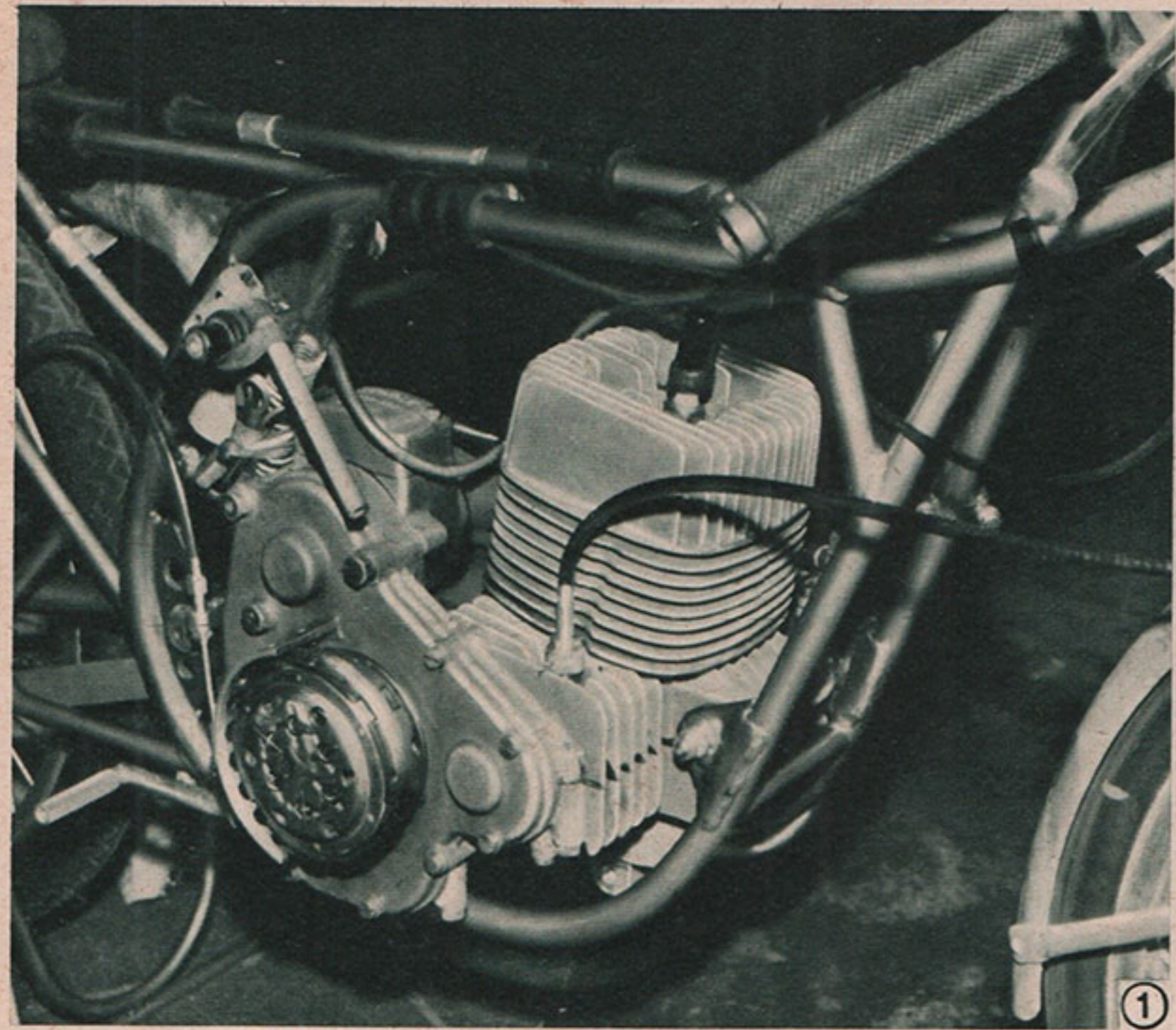
H.-J. M.



Links: Die Zwölfkant-Steckschlüsseleinsätze (Nüsse) sind geschliffen und hochglanzverchromt, die Schlüsselweiten hielten einer Nachprüfung mit der Schieblehre einwandfrei stand. Nur die Sortierung ist nicht unbedingt glücklich.

Rechts: Es wurde nichts auf superbillig gemacht. Hier das Kardangelenke einmal auseinandergeschraubt: die kleine Feder wäre zur Funktion gar nicht nötig, sie verhindert aber, daß die Angelegenheit zu klapprig leicht geht.





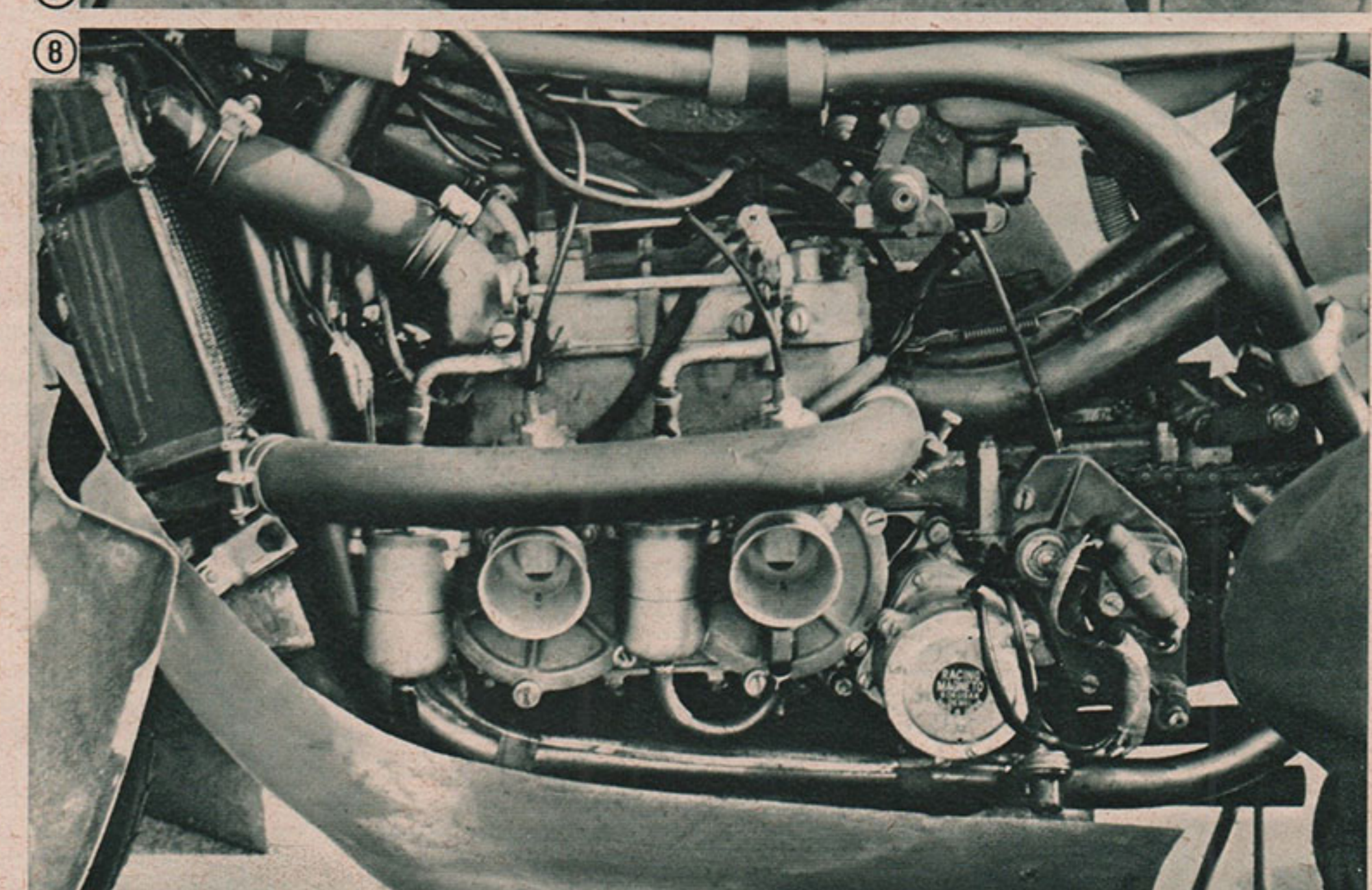
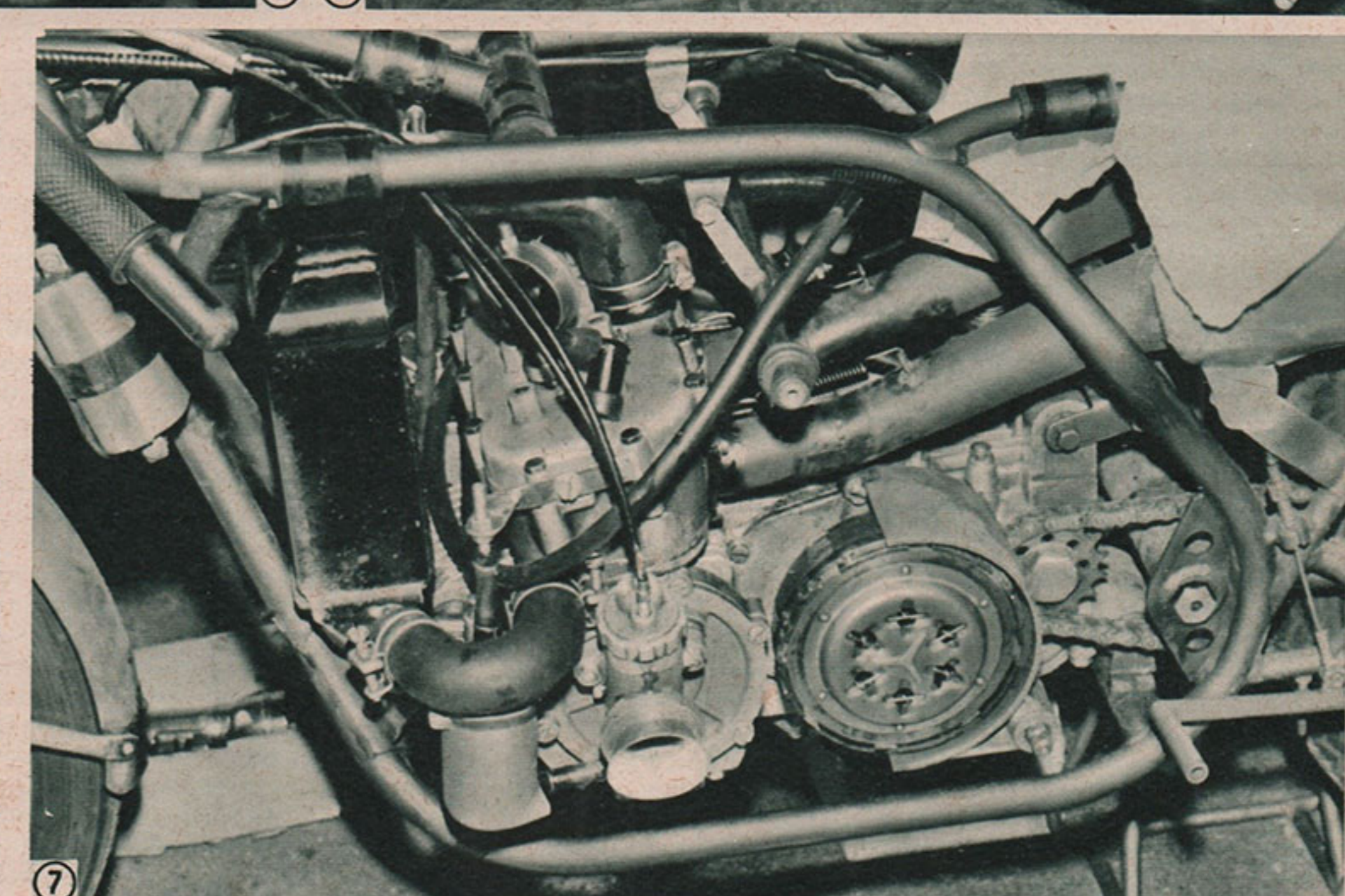
Entwicklungsstufen von Rennzweitaktern

2 SUZUKI

Nach einem wenig glücklichen Debut von (damals noch schlitzzesteuerten) Suzuki-Rennmaschinen bei der 1960er TT erschienen 1961 verbesserte Motoren, 125 ccm als Ein-, 250 ccm als Zweizylinder, die bereits mit Plattenschiebersteuerung für den Einlaß ausgerüstet waren. Allerdings reichte die Leistung dieser (vor allem von Paddy Driver gefahrenen) Maschinen noch bei weitem nicht an die der Konkurrenz heran. Das wurde erst anders, als man 1962 mit größerem Aufgebot wieder nach Europa kam, wiederum mit 125er und 250er Motoren, zu denen sich noch eine Einzylindermaschine mit 50 ccm-Schiebermotor gesellte. Mit dieser gewann Degner 1962 die TT und dann auch die Weltmeisterschaft vor Honda, und der in der Leistung ständig weiter gesteigerte und statt des Acht- mit einem Neunganggetriebe ausgerüstete Motor (Bild 1 und 2) ermöglichte es dann Anderson auch 1963 und 1964, für Suzuki die Weltmeisterschaft der kleinsten Klasse zu erringen.

Der 125er Einzylinder wurde in der Saison 1962 seltener eingesetzt — wohl auch in der Erkenntnis, daß er in der spezifischen Leistung der Honda-Konkurrenz noch nicht ebenbürtig sei. So war es nicht erstaunlich, als die Suzuki-Leute 1963 mit einer Neuentwicklung für die 125er Klasse auf den Plan traten, einem Zweizylindermotor, der dem bisher schon gefahrenen 250er Twin äußerlich so ähnlich war, daß man die beiden Motoren kaum unterscheiden konnte, der aber in seiner Literleistung den Viertellitermotor erheblich übertraf. Die Weiterentwicklungen dieses Achtgang-Motors, der mit 43 mm Bohrung und 42,5 mm Hub ebenfalls fast quadratisch war wie schon der Fünfziger (mit 40 mm Bohrung und 39,5 mm Hub), wurden, nunmehr ebenfalls mit neungängigem Getriebe, auch 1963 (Bild 5) und 1964 (Bild 6) eingesetzt. Aber während es Anderson 1963 noch gelang, auch in dieser Klasse Suzuki die Weltmeisterschaft zu sichern, reichte es 1964 nicht mehr: da war inzwischen die Fünfzylinder-Honda auf den Plan getreten. Mit dem 250er Zweizylinder-Motor kam Suzuki

niemals bis zur Spitze vor. Deshalb hatte man für die Saison 1963 etwas ganz Neues vorbereitet (Bild 7): einen Vierzylindermotor, wassergekühlt, mit im Rechteck stehenden Zylindern und zwei Zweizylinder-Kurbelwellen, die durch Zahnräder gekoppelt und mit dem Getriebe verbunden waren. Fahrwerk und insbesondere Bremsen entsprachen zunächst nicht der hohen Motorleistung, aber auch der Motor selbst befriedigte anfangs nicht, so daß er für 1964 umkonstruiert wurde: die vorderen und hinteren Zylinder wurden näher aneinander gerückt und der Motorblock damit verkürzt, was nur durch überlappende Anordnung der Schieberplatten möglich wurde. Der kürzere Motor saß nun in einem ebenfalls kürzeren und besser zu fahrenden Fahrgestell — aber dennoch kam die Maschine weder 1964 noch 1965 zu wirklichen Erfolgen (wenn auch Bert Schneider mit ihr 1964 in Daytona schon fast so schnell gewesen war wie Hailwood mit der 500er MV!). 1966 wurde der Vierzylinder zurückgezogen, der schon für 1965 angekündigte wassergekühlte Zweizylinder erschien bisher nicht. Dafür aber wurden die Waffen für die beiden kleinsten Klassen geschärft: schon 1964 trat Suzuki in der 125er Klasse mit einem neuen wassergekühlten Zweizylindermotor an, dessen Leistung beträchtlich über 30 PS lag (Bild 8), und im darauffolgenden Jahr erschien bei Saisonbeginn auch in der 50er Klasse ein wassergekühlter Suzuki-Twin (Bild 3 und 4), dessen Weiterentwicklung (mit geteiltem Zylinderblock) Anscheid dann 1966 zu Weltmeisterehren bringen konnte. In seiner letzten Version wurde der wassergekühlte 125er mit sieben- und achtgängigem Getriebe gefahren, während sich für den 50er ein echtes Zwölfganggetriebe als notwendig erwies. Und während das Streben nach äußerstem Leichtbau die 50 ccm-Maschine ohne Rohrunterzüge bzw. mit mitragendem Triebwerksblock auskommen läßt, sitzt der 125er Twin auch in der wassergekühlten Ausführung in einem Doppelschleifenrahmen, wie bei den anderen Suzuki-Rennmaschinen. V. R.



Der Pferdefuß

Was man sich vor dem Umbauen und „Frisieren“ überlegen sollte

Der Wunsch, im Motor mehr Leistung zu haben, dadurch besser beschleunigen und schneller sein zu können, ist so alt wie das Kraftfahrzeug selbst. Allerdings sind die Konsequenzen, die der einzelne aus seinem Wunsch zieht, verschieden. Während nämlich die einen das Vernünftigste tun, was es in diesem Fall gibt — nämlich ein Fahrzeug mit einem im Hubraum größeren und deshalb automatisch stärkeren Motor (notfalls auch eins, das serienmäßig einen Motor mit spezifisch höherer Literleistung hat) zu kaufen —, suchen die anderen die Erfüllung ihres Wunsches in einer Leistungssteigerung ihres derzeitigen Motors. Auch da gibt es wieder zwei Möglichkeiten: entweder eine nachträgliche Hubraumvergrößerung oder eine Leistungssteigerung aus gleichbleibendem Hubraum durch „Frisieren“, d. h. durch Vornahme von Tuningsarbeiten, wie sie bei Rennmotoren zur Erreichung eines Leistungsmaximums üblich sind.

Während unter den Automobilbesitzern die Zahl derer, die an eine Leistungssteigerung ihres vorhandenen Fahrzeugs denken, verhältnismäßig gering ist, in den meisten Fällen vielmehr ein von Haus aus leistungsstärkeres Fahrzeug gekauft wird, wenn das derzeitige den Ansprüchen nicht mehr genügt, liegen die Dinge bei den Motorradbesitzern vielfach anders. Da erscheint die Möglichkeit, aus der vorhandenen Basis „mehr herauszuholen“, sehr vielen verlockend. Zwar werden von diesen die meisten, wenn man sie nach den Ursachen ihrer Pläne fragt, darauf hinweisen, daß sie sich den Neukauf eines stärkeren Fahrzeugs nicht leisten könnten. Aber dieses Argument trifft meist gar nicht zu. Vielmehr ist der Wunsch, mit seinem Florett, seiner Max, seiner Honda oder seiner BMW spritziger und schneller zu sein als andere, die das gleiche Modell auf der Straße bewegen, der eigentliche Grund des Interesses für Umbau- oder Frisierpläne.

Kein Wunder, daß wir deshalb auch in unserer Leserpost einen ganz bestimmten Anteil von Anfragen unter dem Motto: „Was muß ich tun, damit bei möglichst geringem Aufwand an Zeit und Geld mein 5 PS-Motor 2—3 PS mehr bekommt“ haben, daß man sich für die Möglichkeit einer Hubraumvergrößerung bei verschiedenen Motorradmodellen interessiert und daß nicht nur die Angebote von „Rennumbausätzen“, sondern auch von Frisieranleitungen zunehmen.

Nun ist gegen das Frisieren von Motoren natürlich solange nichts zu sagen, als das zum Zwecke einer Erhöhung der Literleistung bei Motoren geschieht, mit denen sportliche Wettbewerbe, speziell Rennen, gefahren werden sollen. Und es ist klar, daß manche diesbezügliche Anfrage an uns auch von einem Mann kommt, der seine Maschine wirklich für Rennzwecke schneller machen und mit ihr gar nicht im öffentlichen Straßenverkehr, sondern nur noch auf abgesperrten Strecken (Moto Cross, Bahn- oder Rund- bzw. Bergstrecke) fahren will. Aber auch solche Anfrager werden meist von der Antwort wenig befriedigt sein, die sie von uns bekommen. Einfach deshalb, weil wir uns im Gegensatz zu denen, die Frisieranleitungen für mehr oder weniger hohen Preis anbieten, außerstande sehen, unter den heutigen Voraussetzungen generell gültige und „erfolgsichere“ Anweisungen zu geben, um etwa die 110 PS/Ltr., die serienmäßig mindestens in jedem anständigen 50er Motor stecken, auf 130 oder 150 PS zu erhöhen.

Gewiß könnten wir auch ein paar vervielfältigte maschinengeschriebene Seiten unserem Antwortbrief beifügen — in Erinnerung an das, was unser Mitarbeiter Crius vor langen Jahren einmal sagte: „Mit den Frisieranleitungen ist es wie mit allen solchen ‚Wie baue ich mir‘-Heftchen: von hundert Mann, die sie kaufen, liegen 90 abends mit glühenden Backen im Bett und studieren den Inhalt mit dem festen Vorsatz, gleich am nächsten Tag anzufangen — und glücklich in dem Gedanken, was sie da Feines machen könnten. Aber nur 10 von den 90 haben überhaupt das benötigte Werkzeug und von denen sind es vielleicht 5, die tatsächlich mit der Arbeit anfangen. Zu Ende bringen sie bestenfalls zwei.“

Wenn es sich um den Selbstbau eines Vogelbauers oder einer elektrischen Eisenbahn handelt, stört es niemanden, wenn die Bauerei gleich im Anfangsstadium steckenbleibt oder wenn der oder jener sein gutes Geld verstämpelt (weil er gar nicht die notwendigen handwerklichen Voraussetzungen hat). Das ist aber anders, wenn es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, bei dem immer die Gefahr besteht, daß die Frisur gar nicht im Hinblick auf einen Renneinsatz erfolgen soll, sondern an einer für den Straßenverkehr zugelassenen Maschine. Dazu aber können wir keine Hilfsstellung leisten — ganz abgesehen davon, daß eben zum wirkungsvollen Frisieren eines Motors heute mehr gehört als ein paar Seiten „Anleitung“, ein Schraubstock und ein Satz normalen Bordwerkzeugs. Aber davon später noch mal.

Leuten, die mehr Leistung aus einem vorhandenen Motor herausholen wollen, von diesem Vorhaben abzuraten, ist keine dankenswerte Aufgabe. Aber leider ist es notwendig, auf die Fallen hinzuweisen, in die der Um-

bauwütige hineintappen — zwar nicht muß, aber kann. Ganz abgesehen von Zeit und Geld, die er verloren, und dem Ärger, den er gehabt hat, wenn die Sache schiefgegangen ist.

Hubraumvergrößerung

Eine Hubraumvergrößerung wird natürlich in erster Linie mit der erhöhten Leistungsausbeute aus dem vorhandenen Motor motiviert — im Einzelfall ergeben sich auch noch andere Vorteile, z. B. eine günstigere Haftpflichtversicherungsprämie, wenn man von 50 auf 75 ccm vergrößert (die Prämie in der Klasse bis 100 ccm, in die die 75er mit hineingehören, beträgt nur etwa ein Viertel der Prämie, die man für ein 50 ccm-Kleinkraftrad der Führerscheinklasse 4 bezahlen muß). Oder man bekommt eine Hubraumgröße, die man unter der Marke der vorhandenen Maschine gar nicht kaufen kann, selbst wenn man umsteigen wollte — so ist das z. B. bei einer Hubraumvergrößerung der 600er BMW auf 750 ccm.

Unter zwei Gesichtspunkten muß man derartige Hubraum-Umbauten sehen: einmal unter dem rein technischen, zum anderen unter dem verwaltungsmäßigen. Mit anderen Worten: sind der umgebaute Motor und das Fahrwerk, in dem er auch weiterhin gefahren wird, technisch dann noch einwandfrei — und was sagen die Zulassungsstelle bzw. der TÜV zu der vorgenommenen Änderung eines technischen Zustands, der in der Betriebserlaubnis bzw. dem Typgutachten genau festgelegt ist und ohne behördliche Genehmigung nicht verändert werden darf?

Die zuverlässigste Auskunft darüber, ob nach dem Umbau der technische Zustand des Motors noch einwandfrei ist und ob die erhöhte Leistung der Kraftübertragung und dem Fahrwerk zugemutet werden kann, könnte natürlich das Herstellerwerk geben, denn dort müßte man ja wissen, welche Sicherheiten die Konstruktion enthält. Aber abgesehen davon, daß man das gar nicht für alle Details sagen kann — bei anderen weiß niemand besser als das Werk, daß dort die serienmäßige Belastung schon die Grenze darstellt und daß jede erhöhte Beanspruchung eine (genau nicht abzugrenzende) Verminderung von Zuverlässigkeit und Lebensdauer bedeutet. Das natürlich wird kein Werk einem Anfrager sagen, geschweige denn schreiben; leider aber wird man selbst dann, wenn man die vorgeschlagene Hubraumvergrößerung und Leistungssteigerung für unbedenklich hält (weil man vielleicht ähnlich umgebaute Motoren in den eigenen Wettbewerbsfahrzeugen fährt), darüber keine Bestätigung ausstellen, mit der der Kunde nun zum TÜV laufen kann. Eine Anfrage beim Herstellerwerk wird also entweder gar nichts oder eine gewundene Umschreibung dafür zeitigen, daß man sich schwer hüten möchte, sich in die Nesseln zu setzen. So bleibt also die Verantwortung bei dem Umbauer selbst hängen (denn auf den, der ihm Umbauteile oder die Anleitung dazu lieferte, oder der ihm den Umbau besorgte, wird er im Fall der Fälle nicht zurückgreifen können — der zieht sich bestimmt aus der Affäre). Also: eine Frage des Vertrauens zu diesem Lieferanten — oder seines eigenen technischen Wissens.

Nehmen wir also an, man habe sich für den besagten Umbau, für eine Hubraumvergrößerung, entschieden. Und nehmen wir auch an, es sei alles bestens über die Bühne gegangen, d. h. an Hand der gelieferten Anleitung habe man sich die nötigen Teile besorgt, habe die erforderlichen Änderungen vorgenommen und den Motor neu montiert und eingebaut. Oder man habe den umgebauten Motor von der Werkstatt, die sich auf solche Arbeiten spezialisiert hat, zurückerhalten und eingebaut. Was nun?

Die umgebaute Maschine muß unter allen Umständen zum TÜV. Dort muß eine Einzelabnahme nach § 21 StVZO erfolgen, und auf Grund deren müssen Kraftfahrzeugbrief und -schein geändert werden.

Das klingt einfach — aber in der Praxis kann das zu Schwierigkeiten führen, die für den einzelnen unüberwindlich sind.

Keinesfalls geht es so, wie wir kürzlich in einer „Umbauanleitung“ lasen:

„Es bleibt jedem Fahrer selbst überlassen, ob er seine Maschine nach dem Umbau beim Technischen Überwachungsverein ummeldet oder nicht.“

Der Mann, der diesen verantwortungslosen Rat gibt, weiß offenbar gar nicht, daß auch Beihilfe zu einer strafbaren Handlung strafbar ist. Und der, der beispielsweise eine von 50 auf 75 ccm „erweiterte“ Maschine seelenruhig im öffentlichen Straßenverkehr weiterfährt, macht sich gleich mehrfach strafbar: er fährt mit einer nicht zugelassenen Maschine (die auch in Einzelheiten wahrscheinlich gar nicht den Vorschriften der StVZO entspricht), er hinterzieht Steuern — und vielleicht fährt er noch dazu

ohne, d. h. mit einem nicht gültigen Führerschein. Sollte er aber doch den richtigen Führerschein haben, so wird er ihn, wenn er erwischt wird, mit einiger Sicherheit zunächst mal auf einige Zeit los.

Dieses Risiko mit dem Hinweis darauf abzutun, daß man sich eben nicht erwischen lassen dürfe, wird wohl auch nicht nach jedermanns Geschmack sein.

Was also soll man nun tun? Wie schon gesagt — auf jeden Fall muß man zum TÜV. Und spätestens dort wird sich das herausstellen, was der Mann, der umbaute bzw. Umbauteile oder -anleitung lieferte, eindeutig gleich am Anfang hätte sagen müssen: aus dem 50 ccm-Kleinkraftrad, das erleichterten behördlichen Bedingungen unterliegt, wird durch den Übergang in die 75er Klasse (um bei diesem Beispiel zu bleiben) ein Motorrad. Und für Motorräder gelten andere Vorschriften, z. B. hinsichtlich der elektrischen Anlage. Ein Motorrad, auch eins mit nur 75 ccm, muß beispielsweise Blinker haben — es muß aber auch eine größere Scheinwerferlichtausbeute zur Verfügung haben. Wo wollen Sie die hernehmen? Aus der bisherigen Anlage der 50er bestimmt nicht. Also muß eine größere Anlage rein. Gibt es die überhaupt — und das, was es gibt, paßt das rein? Sind das (und anderes) nicht Fragen, die vor allem anderen klargelegt werden müßten? Und wenn das nicht geschieht — läßt das nicht den Schluß zu, daß der clevere Lieferant den TÜV zwar am Rande erwähnt, ernstlich aber gar nicht damit rechnet, daß sein Kunde dort vorfährt? Daß er ihn also ganz vorsätzlich straffällig werden läßt??

Beim TÜV geht's dann weiter: da muß ein Bremsprotokoll des umgebauten Motors her. Ist das und eine entsprechende Bestätigung einer amtlichen Stelle (Techn. Hochschule z. B.) bei der Umbauanleitung dabei? Wenn nicht: wo wollen Sie ein solches Protokoll herbekommen?

Nächste Schwierigkeiten: genügen Kraftübertragung und Fahrwerk der erhöhten Leistung — immerhin im erwähnten Umbaufall 50 auf 75 ccm 50% mehr?? Fein raus ist der, der darauf verweisen kann, daß das Herstellerwerk auch ein Modell mit 75 oder 100 ccm serienmäßig verkauft und daß darin die gleichen Teile wie für die 50er Ausgabe verwendet werden. Aber bei welcher Marke kann man dem TÜV diesen Nachweis führen? Einfacher ist die Sache, wenn es sich um Hubraumvergrößerungen größerer Modelle handelt. Abgesehen davon, daß da der Leistungszuwachs prozentual geringer ist (im obenerwähnten Fall etwa 25%), wird man auch beim TÜV bei solchen „richtigen“ Motorrädern eher geneigt sein, zu unterstellen, daß das Serienerzeugnis genug Sicherheiten enthält, um die Mehrleistung zu verkraften — soweit man nicht eigene Messungen, wie etwa bezüglich der Wirksamkeit der Bremsen, anstellen kann. Aber um die Vorlage eines offiziellen Bremsprotokolls wird man auch da nicht herumkommen. Trotzdem: die Einzelabnahme eines schweren Brummers wird im allgemeinen weniger Schwierigkeiten machen als die einer vergrößerten Fünfziger.

Bei der Kleinen freilich kann das Ende der Aktion leicht so aussehen, wie es uns neulich von einem unglückseligen Leser geschildert wurde: nachdem der für den Umbau selbst viel Geld geopfert hatte und die Maschine zwangsläufig eine ganze Zeit außer Betrieb war, scheiterte er beim TÜV. Er mußte zurückbauen auf 50 ccm — und das verursachte neue, nutzlose Kosten und weiteren Fahrzeugausfall, weil ja Änderungen am Gehäuse rückgängig gemacht werden mußten.

Zusammenfassend: wer einen Umbau durch Hubraumvergrößerung plant, sollte zu seinem zuständigen TÜV gehen, dort seine Absicht vortragen und sich sagen lassen, welche Unterlagen bei der Überprüfung gefordert und welche Details kontrolliert werden. Dann wird sich ja herausstellen, ob diese Voraussetzungen überhaupt zu schaffen sind. Vielleicht gibt's dabei für manchen eine Enttäuschung — aber besser jetzt, ehe das Geld zum Fenster hinausgeworfen und die schöne Maschine vermurkst wurde.

Frisieren

Wir sagten schon eingangs, daß beim Problem „Frisieren“ wieder zwei Gesichtspunkte wichtig sind: soll ein zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassenes Fahrzeug schneller gemacht werden — oder soll ein nur für Rennzwecke dienender Motor eine andere Leistungscharakteristik und vor allem eine höhere Spitzenleistung erhalten?

Zum ersten: die maximale Motorleistung eines Serienmodells ist im Typgutachten fixiert. Wird sie verändert, so erfordert das eine Vorführung beim TÜV zwecks Erstellung eines Gutachtens als Voraussetzung für eine Änderung der Fahrzeugpapiere. Auch hier wieder mit einem Teil der schon bei der Hubraumvergrößerung aufgeführten Konsequenzen — also beispielsweise der Vorlage eines Bremsprotokolls. Aber selbst wenn das zu schaffen ist — wir glauben nicht, daß es heute noch einem privaten Bastler möglich ist, bei einer modernen, serienmäßigen Straßenmaschine eine Erhöhung der Motorleistung durchzuführen, und die Maschine dann anschließend — oder bei der nächsten § 29-Prüfung — durch den TÜV zu bringen! Einfach aus Geräuschgründen geht das nicht. Davon wissen einige Importeure ausländischer Motorradtypen ein Liedchen zu singen, die gezwungen waren, die schönen Prospektleistungen ihrer Motorräder um 25% und mehr zu reduzieren, um ihre Prachtstücke durch die Prüfung für ein Mustergutachten bzw. für ein Typgutachten zu bringen!

Und es wird wohl kaum jemandem einfallen, eine veraltete Maschine mit vielleicht 40 PS Literleistung hochtrimmen zu wollen, sondern die Tuningversuche an Straßenmaschinen haben doch fast durchweg moderne Hoch-

leistungsmotoren als Ausgangsbasis, die ohnehin schon im serienmäßigen Zustand gerade eben so den TÜV passiert haben. Daran also scheitert fast immer eine „Frisur“ bei Alltagsmaschinen, d. h. bei solchen, die zugelassen im öffentlichen Straßenverkehr gefahren werden sollen.

Das hier Gesagte gilt selbstverständlich auch für die angebotenen „Rennsätze“: wenn man auch unterstellt, daß die für sie angegebenen Leistungen zu erzielen sind — ihre Verwendung muß auf reine Rennmaschinen beschränkt bleiben, durch den TÜV sind sie nicht zu bringen. Dafür sind sie ja im übrigen von denen, die sie liefern, auch gar nicht gedacht.

So bleibt schließlich für die Praktizierung von Tuningsarbeiten nur jener kleine Kreis übrig, der sich neben der Straßenmaschine eine eigene Rennmaschine leisten kann, die zum Wettbewerbsort transportiert wird, also nicht zugelassen ist.

So groß vor 20 und vor 15 und noch vor 10 Jahren wahrscheinlich die Anzahl derer war, die auf Grund ihrer Grundkenntnisse, ihres handwerklichen Geschicks und ihrer Werkstattausrüstung in der Lage waren, Leistungssteigerungen an Serienmotoren bis zu konkurrenzfähigen Rennleistungen vorzunehmen — mit fortschreitender Entwicklung der Motoren — Zwei- wie Viertakter — zu Serien-Hochleistungsmotoren ist diese Zahl zwangsläufig immer kleiner geworden.

Das, was früher beim Frisieren das meiste brachte, ist heute entweder ohne besonders großen Einfluß auf eine Leistungserhöhung — oder es ist im serienmäßigen Zustand des Motors bereits vorweggenommen (irgendwie mußte der ja auch auf seine hohe Leistung gebracht werden). So ist also mit Selbstverständlichkeiten (wie etwa dem Beseitigen überstehender Dichtungsringe oder dem Angleichen von Kanalübergängen im Gehäuse und Zylinderfuß, mit dem Stutzen von Ventillführungen) kein Blumentopf mehr zu gewinnen — nur Zeilen in den „Frisieranleitungen“ gibt das. Auch Toträume im Kurbelgehäuse von Zweitakttern werden heute nicht mehr einfach weggeschenkt, sondern schon bei der Konstruktion der Serienwelle und des zugehörigen Gehäuses soweit wie möglich eliminiert.

Natürlich läßt sich mit Kleinst- und Feinstarbeit noch einiges machen — aber das Wesentliche ist etwas anderes:

Der moderne Höchstleistungsmotor ist mehr und mehr vom „Verdrängermotor“ zur „Strömungsmaschine“ geworden — da laufen nicht mehr die Pumpvorgänge so ab wie auf den Lehrtafeln, sondern da spielen die Strömungs- und Schwingungsvorgänge zwischen Vergasereingang und Auslassende eine entscheidende Rolle. Sie so aufeinander abzustimmen, daß sie bei der Füllung und Entleerung des Arbeitsraumes im Zylinder entscheidend mithelfen, mit dieser Mithilfe über einen möglichst breiten Bereich eine bestmögliche Füllung auch bei hoher und höchster Drehzahl (die für die erstrebte Leistung unerlässlich ist) — ja in einem ganz schmalen Bereich vielleicht sogar eine leichte Überladung zu erzielen, das ist das Arbeitsziel beim modernen Tuning.

Dieses Ziel aber erreicht man nur durch langwierige, sorgsame Abstimmarbeiten auf einem Prüfstand — Straßenerprobung kann nur Zufallsergebnisse bringen. Wer aber von all denen, die sich für eine tatsächliche Leistungssteigerung interessieren, hat diese Möglichkeiten? Ein winzig kleiner Kreis — der, der dann bei den Junioren- und Lizenzfahrerrennen in aussichtsreichen Positionen liegt.

Betrachtet man sich unter diesem Gesichtspunkt manche der angebotenen Frisieranleitungen, so kann man nur den Kopf schütteln. Ist es Unkenntnis — oder ist es Bauernfang?

In einem Fall kristallisieren sich aus den „Anweisungen“ nicht mehr als folgende Maßnahmen heraus:

1. Kurbelwellentoträume mit Balsaholz ausfüllen (auch Pleuel „kann“ ausgefüllt werden);
2. Verdichtung durch Materialabnahme von 0,5—1,0 mm (wieviel denn nun??) erhöhen;
3. Zündeneinstellung so lassen, wie sie serienmäßig ist;
4. Auslaßschlitz um 1,5 mm nach oben und je 1 mm nach den Seiten erweitern. Einlaßschlitz um 1 mm nach unten erweitern. Schlitzsteg spitz zufeilen;
5. Wandungen der Überströmkanäle egalieren und glätten;
6. „Flammrohr“ des Auspuffs (soll wohl der Krümmer sein) auf eine gestreckte Länge von 140—150 mm bringen (ansonsten bleibt die Auspuffanlage scheinbar serienmäßig).

Das ist alles — damit ist dann offenbar der Grand Prix-Motor fertig! Ganz so einfach ist die Kunst des Frisierens heute nun doch nicht mehr.

Was der Lieferant dieser Frisieranleitung in ihr nicht sagt, verrät er in einer anderen Anleitung (in der nämlich, in der statt des Frisierens die Hubraumvergrößerung empfohlen wird). Dort steht genau das Richtige:

„Es ist heute sehr schwer, eine 50 ccm-Maschine auf höhere Leistung zu bringen, weil schon der Konkurrenzkampf bedingt, daß die Maschine so schnell wie möglich ist. Wer in solche hochmodernen Motoren noch mehr PS einbauen will, tut sich recht schwer damit, er braucht einen Bremsstand, ein halbes Dutzend Auspuffanlagen und Ansaugsysteme und — das Wissen eines Experten.“

Genau das würden wir auch sagen (allerdings offen dem, der frisieren will!!) — und deshalb finden sich im MOTORRAD keine Frisier-Artikel.

S. R.

Motorradfahrer-Bekleidung:

Wende...

Mit seinem Bericht über den neuen Belstaff-Trialon (MOTORRAD Heft 24/66) hat Klacks offenbar in ein Wespennest gestochen. In zahlreichen Briefen und in wiederholten Diskussionen mit Besuchern der Redaktion zeigte sich erneut, wie sehr man sich im Kreis der Motorradfahrer mit der Frage „Wie ziehe ich mich auf dem Motorrad richtig an?“ beschäftigt.

Dabei geht es um zwei Gesichtspunkte. Auf der einen Seite braucht der Motorradfahrer, der nicht nur am Wochenende, wenn gerade strahlender Sonnenschein ist, mal eben zu einer kurzen Visite ins Nachbardorf fahren, sondern der Freude am Motorradfahren bei jedem, ja gerade auch bei schlechtem Wetter haben will, eine Bekleidung, die ihn zuverlässig und nicht nur auf eine halbe Stunde dichthaltend gegen Staub, Wind und Regen schützt. Die darüber hinaus so gearbeitet ist, daß er nicht unentwegt etwas an ihrem Sitz korrigieren, einen losen Zipfel wieder einfangen oder einen Druckknopf erneut schließen muß.

Die alten guten Fahrmäntel, die „Kradmäntel“, wie wir sie vor 20 und 30 Jahren benutzt haben, erfüllten diese Forderungen keineswegs, auch dann nicht, als sich versierte Motorradfahrer ihrer Konfektion annahmen. Kein Wunder, daß deshalb die aus England zu uns gekommenen Fahranzüge mehr und mehr auch bei uns den Fahrmantel ablösten — so, wie sie es vorher schon in England getan hatten. Und erst recht zeigte der Anzug gegenüber dem Mantel seine Vorzüge dann, wenn man mit dem Motorrad in wirkliches Gelände gehen — wenn man also nicht nur mal eben durch eine schmale Waldschneise oder ein bißchen Unterholz stechen, sondern sich wirklich im Gelände tummeln wollte — letztlich natürlich, wenn man sich aktiv im Geländesport beteiligte. Kein Wunder, daß die englischen Fahranzüge deshalb auf diese Verwendung im Gelände als Maximalbeanspruchung zugeschnitten waren — was dem rauhen Geländebetrieb standhielt, tat es bei geringerer Beanspruchung und auf der Straße allemal.

So also wurde der englische Fahranzug, der Belstaff oder der Barbour, in seiner Ausführung als spezieller Geländeanzug in England ebenso zum Standardanzug des Motorradfahrers wie später überall dort, wo richtig Motorrad gefahren wurde.

Auf der anderen Seite stehen nun aber die zahlreichen Motorradfahrer, die nicht weniger Freude an ihrer Maschine haben, die aber doch niemals mit ihr ins Gelände gehen. Sie fahren auf der Straße; aber obwohl für ihre Zwecke die Motorradbekleidung zweifellos weniger strapazierfähig sein muß, muß sie doch hinsichtlich zuverlässigen Wetterschutzes keinen geringeren Ansprüchen genügen, als sie eingangs skizziert wurden. Dafür aber haben diese Fahrer — nicht alle, aber schon sehr viele — einen



...oder

n
i
c
h
t
?



anderen Wunsch: sie möchten gern, daß die von ihnen getragene Fahrerbekleidung über die Erfüllung des funktionellen Zwecks hinaus auch noch — in Material, Farbe und Zuschnitt — so gearbeitet ist, daß sie nicht ängstlich bemüht sein müssen, sich bei jeder Fahrpause ihrer baldmöglichst zu entledigen, um nur ja nicht wegen ihrer „Raumfahrerbekleidung“ sofort als Motorradfahrer eingestuft (und, sagen wir es doch offen, abqualifiziert) zu werden.

Die Bemühungen, eine Motorradfahrerbekleidung zu schaffen, die diesen Forderungen entspricht, die also sowohl wirklich zweckmäßig unter strengen Motorradfahrergesichtspunkten als auch „adrett“ ist, sind nicht neu. Auch die Industrie, die Motorräder herstellt, möchte gern so etwas haben, weil sie sich zusätzliches Käuferinteresse verspricht, wenn es gelingt, die „Optik“ des Motorradfahrers zu verbessern. Man verweist gern auf das Beispiel des Wintersports, wo weitgehend die Bekleidung den Anreiz zum Kauf des Wintersportgeräts darstellt und oft gar nicht mehr die erst sekundäre Konsequenz, die sich aus der Notwendigkeit ergibt, sich zweckmäßig anzuziehen, wenn man beispielsweise skilauen will. Wahrscheinlich werden da allerdings Parallelen gesucht, in die sich das Motorrad und seine Benutzer nie werden eingliedern lassen. Aber fest steht, daß dem Motorrad und seiner Popularität eine „sympathisch“ wirkende Fahrerbekleidung schon nützlich sein könnte.

Sympathisch aber wirken die bekannten Geländeanzüge auf den, der unserem Sport fernsteht, nicht. Dafür sind sie eben zu „funktionell“. Und deshalb auch mußte ein Anzug, wie er von Klacks mit dem Belstaff-Trialon beschrieben wurde, schon recht bemerkenswert erscheinen.

Freilich ist diese Beschreibung wohl nicht überall richtig verstanden worden. Abgesehen von der albernen Frage, ob es sich hier etwa um eine bezahlte Propaganda für ein neues Belstaff-Erzeugnis handele (solche Fragen kennen wir, und wir regen uns über sie nicht weiter auf) kristallisierten sich aus Briefen und Gesprächen einige andere Fragen und Zweifel heraus, die es uns geraten erscheinen ließen, sie zusammengefaßt herauszustellen und sie auch gleich zu beantworten. Da sind die Fragen — und dazu die Antworten von Klacks (der zwar auch nicht allwissend ist, dem man aber ja wohl zubilligen muß, daß er gerade hinsichtlich der richtigen Motorradfahrerbekleidung einiges aus vieljähriger Fahrpraxis weiß — der sich freilich auch nicht scheut, eine Beurteilung zu ändern, die zu einer Zeit gefällt wurde, als es das Neue noch nicht gab).

Frage 1: Ist es richtig, Anstrengungen zu machen, die Motorradfahrer-Bekleidung „adretter“ zu machen, ist die vielbesungene „Optik“ des Motorradfahrers im Blickpunkt der noch Abseitsstehenden wirklich so wichtig? Und wenn ja, ist dann der neue Trialon von Belstaff ein Schritt auf dem Weg zu dieser neuen Bekleidungsart?

Klacks: Es ist unbedingt wichtig, eine Motorradfahrer-Bekleidung zu entwickeln, in der man nicht nur geschützt gegen Wasser und Dreck ist, sondern die dem Fahrer auch ein gutes, sportliches Aussehen gibt.

So ähnlich wie es Konrad Wellnhofers schon vor Jahren mit seinem Wellnhofers-Anzug für den Sommer versuchte. Der neue Trialon-Anzug von Belstaff — leider habe ich andere Anzüge in dieser Art noch nicht probieren können — ist m. E. ein großer Schritt weiter in dieser Richtung.

Frage 2: Der Trialon wurde als „Wende“ in der Motorradfahrerbekleidung bezeichnet. Soll das heißen, daß damit alles andere, was es bisher diesbezüglich gibt, überholt und unbrauchbar geworden ist? Ist „Wende“ vielleicht ein bißchen zu optimistisch?

Klacks: Es ist mir bisher kein Anzug begegnet, der wasserdicht, flatterfest, außerordentlich strapazierfähig, leicht zu reinigen ist, der ein geringes Gewicht hat, der so gut aussieht (selbst wenn er mal dreckig ist!), der außerdem ohne Zusatzfutter so warm ist wie dieser Anzug von Belstaff. In Anbetracht dieser Eigenschaften und der Tatsache, daß die Zahl der Motorradfahrer, die sich nicht am aktiven Geländesport beteiligt, größer ist als die der aktiven Sportler und daß diese „normalen“ Motorradfahrer bisher — außer dem Wellnhofers-Anzug, Lederzeug u. a. — eine solche Bekleidung nicht kaufen konnten, habe ich die Bezeichnung „Wende der Motorradbekleidung“ gewählt. Damit soll nicht gesagt sein, daß ein steiferer, sehr stark imprägnierter Fahranzug generell „überholt“ ist — aber der Trialon hat nun einmal nicht zu übersehende Vorzüge, die es bisher nicht gab. Daher wurde das erwähnt, und daher halte ich für meine Person den Ausdruck „Wende“ nicht für übertrieben. Das gilt übrigens für je den gleichartigen Anzug, Belstaff war nun mal in diesem Fall die erste Firma, die uns einen solchen Anzug vorführte, ihn für einen harten Test hergab und uns mit den Vorzügen bekannt machte. Ein großer Nachteil: bisherige Lieferverzögerung! Ein schwerer Fehler des Hauses Belstaff.

Frage 3: Es gab doch schon Fahranzüge aus Nylonstoff — aber sie konnten sich bisher nicht durchsetzen. War das in zu geringer Propaganda oder in zu geringer Eignung für die Zwecke des Motorradfahrers (Material, Konfektion) begründet?

Klacks: Ich halte das einfach für eine Sache zu geringer Propaganda.

Frage 4: Ist ein solches Material genügend reißfest im Normalbetrieb des Motorradfahrers?

Klacks: Den Trialon-Anzug habe ich mehrfach im Gelände angehabt, ich bin damit sogar durch dornenreiches Unterholz gekrochen, dreimal wurde er in der Waschmaschine regelrecht gewaschen. Er hat noch keinen Riß, ist noch immer dicht und hat seine Form nicht eingebüßt. Ob er eine schwere Gelände-Saison durchhält, muß man erst einmal sehen. Im normalen Straßenbetrieb halte ich ihn für unbedingt strapazierfähig.

Frage 5: Ist Kunststoff, weil hitzeempfindlich, nicht bedenklich als Material für eine Motorradfahrer-Bekleidung, die doch nun mal von heißen Motorenteilen nicht ferngehalten werden kann? Wird mit dem Hinweis „Vom Auspuff sollte man sich fernhalten“ dieses Problem nicht zu sehr bagatellisiert?

Klacks: Eine hochgezogene Auspuffanlage ist bestimmt eine Gefahrenquelle für diesen Stoff. Ist der Satz „man soll sich von heißen Auspuffrohren fernhalten“ wirklich ein zu geringer Hinweis? Ich finde nicht, wenn man die Vorteile dagegen hält. Es war nicht zu erwarten, daß dieser eindeutige Hinweis von versierten Motorradfahrern übersehen werde.

Frage 6: Sind nun mit dem Auftauchen der neuen Nylon-Fahreranzügen, insbesondere des Belstaff-Trialon, die speziellen Geländeanzüge, wie der Trialmaster von Belstaff oder der über die ganze Welt verbreitete (und doch auch von Klacks immer wieder propagierte) Barbour überholt?

Klacks: Das kann ich nicht — noch nicht — beurteilen. Fest steht aber, daß dieser leichte und gut aussehende Nylonanzug von vielen Motorradfahrern gekauft werden wird, die nicht am harten Geländesport interessiert sind. Damit haben die schwereren englischen Fahreranzüge der „klassischen“ Bauart keineswegs ihre Daseinsberechtigung eingebüßt. Diese Fahreranzüge wurden auch für normalen Straßenbetrieb so lange bevorzugt, als sie noch keine Nylon-Konkurrenz hatten. Die ist aber nun da, und diesem Umstand müssen wir Rechnung tragen. M. E. hätte diese Entwicklung doch jeder voraussehen und sich darauf einrichten können, der sich in der Fahrpraxis und unter den vielfältigen Wünschen der Motorradfahrer auskennt. Die Welt bleibt ja nicht stehen, sie dreht sich —!

Schlußfolgerung: Es ist jeder Schritt auf dem Weg zur „publikumsympathischen“ Motorradfahrer-Bekleidung zu begrüßen, sofern es gelingt, sie in Material, Farbe und Zuschnitt so herzustellen, daß sie nicht nur der „Optik“ entspricht, sondern den harten Anforderungen, die an eine solche Bekleidung im wirklichen Motorradfahrer-Betrieb gestellt werden (was nicht leicht ist). Der Fahrer selbst (und seine Sozia) wünschen sich eine solche Bekleidung, weil ihnen — entgegen manchmal zu findender Meinung — gar nichts daran liegt, da und dort als Motorradfahrer einer (diskriminierenden oder mitleidsvollen) Sonderbehandlung unterworfen zu werden. Unter diesen Gesichtspunkten stellt der neue Trialon sehr wohl eine Wende dar — nämlich eine Wende vom speziellen, primär geländetauglichen Fahranzug zum funktionell ebenfalls einwandfreien Motorradfahrer-Tourenanzug (der unter dem Gesichtspunkt geschaffen wurde, daß Motorradfahrer-Touren natürlich auch durch leichtes Gelände führen können).

Die letzte Lösung ist der Trialon sicher auch noch nicht — weder in allen ausführungsmäßigen Details noch hinsichtlich der mehrfach erwähnten „Optik“. Aber eines ist klar: je mehr sich der neue Fahranzug seiner endgültigen Perfektion nähert, um so weniger kann er „Gelände-Spezialanzug“ sein für den, der sich aktiv im Geländesport beteiligt oder sich dort, in nahezu gleicher Weise wie die Aktiven, betätigt. Für sie alle werden bewährte Fahreranzüge wie der Barbour oder der Belstaff-Trialmaster auch weiterhin unentbehrlich sein. Anzüge wie der Trialon sind dort nicht zur Ablösung der reinen Geländeanzüge bestimmt, wo diese einmalige Vorzüge haben — sie werden den Geländeanzug aber sicher dort ersetzen, wo die mechanischen Beanspruchungen geringer sind und wo deshalb nicht allein das Funktionelle für die Bewertung ausschlaggebend sein muß. S. R.



Blase im Guß

Beim Auswechseln der Ventilführungen meiner Maschine habe ich festgestellt, daß kurz vorm Ventilsitz eine Blase im Aluguß aufgebrochen ist, die etwa die Größe einer Erbse hat. Bei Abkratzen der Ölrohlaablagerungen bin ich in dieser Blase hängen geblieben. Vorerst habe ich die Blase nur sauber entgratet, aber sie soll irgendwie zugespachtelt werden. Welche Spachtelmasse würde hier verwendbar sein, es gibt da doch die sogenannten „plastischen Stähle“, die über sehr gute Eigenschaften verfügen sollen. Ist dabei einer, der die nötige Hitzebeständigkeit hat? Oder sollte man einfach eine Schraube hineindreihen (erst natürlich Gewinde bohren), die irgendwie gesichert werden könnte? Oder hilft nur Schweißen? H. M. in G.

Die Anwendung von hoch hitzebeständigen Spachtelmassen und plastischen Stählen auf Epoxyharzbasis zum Ausfüllen der Blase innerhalb Ihres Zylinderkopfes würde uns ein zu großes Risiko darstellen. Es gibt zwar z. B. Plasteel-pyro, einen „plastischen Stahl“, der bis zu 250 Grad C beständig ist, doch gerade innerhalb des Zylinderkopfes ist die Gefahr des Losbröckelns zu groß, vor allem geht im Falle des Versagens zuviel anderes mit hinüber. Beste Methode ist da immer noch zuschweißen der Pore. Gute Alu-Schweißer sind zwar selten, die meisten Zylinderschleifereien haben jedoch einen zuverlässigen Mann an der Hand. Aber nachher aufpassen, ob der Kopf nicht irgendwie verzogen ist (Dichtfläche), schlimmstenfalls muß man ihn planschleifen lassen.

Finger weg

Meine Maschine sollte bald einmal überholt werden. Nun wurde mir aber vor kurzem ein Mittel angeboten, welches diese Überholung (wegen Altersschwäche) noch erheblich hinauszögern könnte, einfach durch ein Zusatzmittel (Tablette) zum Kraftstoff. Geht das überhaupt und lohnt sich der Preis (DM 68.—) dafür? H. M. in G.

Die Versprechungen, die die verschiedenen Vertriebsfirmen von „Wundermitteln“ zu machen pflegen, gleichen einander so verblüffend, daß allein schon durch eine ähnlich ungeschickte Werbung andere Firmen, die tatsächlich etwas Vernünftiges boten, praktisch auf ihren Mitteln sitzenblieben und große Feldzüge unternehmen mußten, um überhaupt erst einmal an die Fachwelt heranzukommen.

Die Grenze zwischen „Wundermittel“ und guten Neuheiten kann man häufig schon mit dem gesunden Menschenverstand finden. Wenn z. B. behauptet wird, daß ausgelassene Zylinderbohrungen durch ein chemisches Mittelchen wieder in brauchbaren Zustand versetzt werden sollen, dann braucht man sich nur einmal einen solchen ausgelutschten Zylinder bei einer Zylinderschleiferei zeigen zu lassen, um die Unmöglichkeit einer Erfüllung dieses frommen Wunsches sofort zu erkennen. Jede Zylinderschleiferei wäre froh, wenn sie sich die Arbeit so leicht machen könnte und die fehlenden Hundertstel oder gar Zehntel durch eine Pille im Kraftstofftank wieder herbeizaubern könnte. Das Material der Pille würde vielleicht reichen, aber wenn es schon im Tank durch die Bewegung „Mikroteilchen“ abblättern soll, die über Vergaser und Kurbelhaus bzw. Ventiltrieb tatsächlich bis an die Zylinderlaufbahn gelangen können, dann sind diese Teilchen bestimmt nicht fest genug, etwa gar Materialverschleiß wieder wettzumachen. Ganz abgesehen einmal davon, daß die „Tablette“ im Tank außer sich selbst (???) zunächst einmal die Lackierung (!!!) löst und diese Lacksplittchen als ersten Effekt der „Pille im Tank“ die Düsen im Vergaser verstopfen. Und wenn man nun sämtliche guten Eigenschaften beinahe glauben möchte, wenigstens zum Teil (man ist natürlich skeptisch), dann bleibt immer noch der schöne Preis von DM 68.— für die kleinste Tankpille. Das dürfte fast teurer als Gold sein, wobei letzteres immer noch einen „Wiederverkaufswert“ hätte! Also der Finger von solchem Zeugs lassen.

Das gleiche kann man über ähnliche Angebote sagen, die z. B. wunderbare Errettung einer 5 Jahre alten Batterie versprechen. Wenn diese Wirkung tatsächlich auch nur annähernd vorhanden wäre, dann brauchte ein solcher Saft gar keine Reklame, dann würde ein kleiner Versuch vor zwei Fachleuten von VW oder Bosch oder irgendeinem anderen Werk genügen für einen völlig gesicherten Lebensabend des Erfinders, mit Weltreisen und diversen Häusern an den schönsten Plätzen unseres Planeten. Nur aus den Lizenzgebühren.

Zündungsverstärker sind da vielleicht sogar ein wenig besser, weil sie zunächst wenigstens Wirkung zeigen. Da hat man sich den Effekt einer sogenannten Vorfunkstrecke zunutze gemacht. Das ist nichts weiter als eine Unterbrechung im Stromkreis der Hochspannung. Diese Unterbrechung setzt der Hochspannung einen Widerstand entgegen, der nur von besonders kräftigen Funken überschlagen werden kann. So wird also solange kein Funke an der Kerze überspringen, wie die Spannung (die in der Zündanlage immerhin nicht schlagartig von einer Millionstel-Sekunde zur anderen den Höchstwert erreicht) zu niedrig ist, um die Vorfunkstrecke im „Zündverstärker“ zu überbrücken. Schafft die Spannung es tatsächlich, dann schlägt sie natürlich auch an der Kerze über. Doch ist das gleiche auch mit einer neuen Kerze zu erreichen, ggf. muß eben der Motor kontrolliert werden, um den Grund für den schlechten Kerzenzustand zu finden. Diesen Grund wird auch eine Vorfunkstrecke nicht beseitigen können, außerdem wird die schlechte Kerze trotz Vorfunkstrecke immer mieser werden und schließlich selbst auch dann nicht mehr zünden. Im übrigen sind die Fehler, die sich nur durch bessere Zündung (höhere Zündspannung) beseitigen lassen, wunder selten. Eine verglaste Kerze, eine verschmorte Kerze, falscher Elektrodabstand, falsche Vergasereinstellung, falscher Zündzeitpunkt und was der Schwierigkeiten sonst noch sind, lassen sich mit einfachen Vorfunkstrecken selbstverständlich nicht bekämpfen.

VORLÄUFIGE TERMINLISTE 1967

Wie in jedem Jahre ist auch diese Terminliste wieder ohne Gewähr gegeben. Das bedeutet, daß die Termine zwar geplant sind, aber noch nicht festliegen. Bevor man sich zu einer Veranstaltung Urlaub nimmt, muß man unbedingt beim Veranstalter nachfragen, ob der Termin bestehen bleibt. Und falls Anschriften nicht ausreichen, dann bitte an die Oberste Motorradsport-Kommission, 605 Offenbach/Main, Bismarckstraße 159, wenden, die diese Terminliste herausgegeben hat. Wir kennen auch nicht jeden Veranstalter.

Straßenrennen

o = offen, I = International, N = Nachwuchs (Ausweisfahrer), L = Lizenz

25. 3. Renntraining Hockenheim (o, L/A), Landesgruppe Hessen (DMV);
2. 4. Fischereihafen-Rennen Bremerhaven (Juniorenpokal), (N, A 50, 125, 350 ccm, nat. L 125 ccm), MSC Unterweser (ADAC);
8. 4. Renntraining auf dem Nürburgring (o, L/A), Landesgruppe Hessen (DMV);
23. 4. Int. Eifelrennen (Meisterschaftslauf), (I, alle Klassen), Gau Nordrhein (ADAC);
7. 5. „Großer Preis von Deutschland“ Hockenheim, Weltmeisterschaftslauf (Deutscher Meisterschaftslauf), (I, alle Klassen), Badischer MSC (DMV);
7. 5. Frankwald-Bergrennen Stadtsteinach (N, A alle Klassen), 1. AC Erlangen (ADAC);
14. 5. Flugplatzrennen Mainz-Finthen (Juniorenpokal), (N, A alle Klassen), Landesgruppe Hessen (DMV);
4. 6. ADAC Hansa-Rennen (Jyllandring bei Silkeborg), (N, A?), Gau Hansa (ADAC);
18. 6. Geroldseck-Bergrennen (g, A/L), MSC Geroldseck (ADAC);
- 24./25. 6. DMV-Avusrennen (Juniorenpokal), (N, alle Klassen), Landesgruppe Berlin (DMV);
2. 7. Norisringrennen (Juniorenpokal), (N, A 250, 500, Swg.), MSC Nürnberg (ADAC);
23. 7. Eller-Bergrennen (Juniorenpokal), (N, alle Klassen, nat. L., Swg.), Allgem. Bamberger AC (ADAC);
30. 7. Int. ADAC-Bergpreis Freiburg (Meisterschaftslauf), (I, alle Klassen), Gesamtclub München (ADAC);
- 12./13. 8. Int. Flugplatzrennen Wunstorf (I, L 350, Swg.), Gau Niedersachsen (ADAC);
- 19./20. 8. Ratisbona-Bergrennen (N, L 250, Swg.), MC Kelheim (ADAC);
3. 9. Herbst-Pokal-Rennen Hockenheim (Juniorenpokal), (N, alle Klassen), Badischer MSC (DMV);
10. 9. ADAC-Avusrennen (Juniorenpokal), (N, alle Klassen), Gau Berlin (ADAC);
24. 9. Eifel-Pokalrennen (Juniorenpokal), (N, A alle Klassen, nat. L, 350, 500), Gau Nordrhein (ADAC);
24. 9. Bergpreis Schwäbische Alb (N, A), MSC Kirchheim/Teck (ADAC);
- 7./8. 10. ADAC-Rhön-Bergpreis (Juniorenpokal), (N, A alle Klassen, nat. L, 125 ccm), Fuldaer AC (ADAC);

Leistungsprüfungen

I = International, ex. nat. = extra national, o = offen, g = geschlossen

15. 1. Skijöring, (o), Ortsclub Wangen (ADAC);
26. 2. Trial (Meisterschaftslauf), (o), MSC Hausham (DMV);
11. 3. Schwere Steigerwald-Geländefahrt, (o), MSVg Geroldshofen (ADAC);
11. 3. Trial (Meisterschaftslauf), (o), MSC Schatthausen (DMV);
12. 3. Trial (Meisterschaftslauf), (o), MSC Lindenfels (DMV);
12. 3. Zuverlässigkeitsfahrt, (o), MSC Pfungstadt (DMV);
12. 3. Teutoburgerwald-Fahrt, (o), MSC Bielefeld-Sieker (ADAC);
19. 3. Geländeprüfung „Kreuz und quer durch die Havelberge“, (o), Gau Berlin (ADAC);
19. 3. Ulfenbachtal-Geländefahrt, (o), MSC Ulfenbachtal (ADAC);
- 26./27. 3. Int. 2-Tagefahrt „Onkel Toms Hütte“, (I), MSC Kalkenkirchen (ADAC);
- 1./2. 4. Int. DMV 2-Tagefahrt Eschwege, (I), Deutscher Motorsport-Verband (DMV);
2. 4. Simseetrial, (o), MSC Rosenheim (ADAC);
9. 4. Int. 11. Oberschwäbische Geländefahrt, (I), Ortsclub Biberach/Riß (ADAC);
9. 4. Zuverlässigkeitsfahrt, (o), RKB Solidarität Bayern (DMV);
16. 4. 15. Grenzland-Zuverlässigkeitsfahrt Pirmasens (Meisterschaftslauf), (o), Gau Pfalz (ADAC), Durchführung: MSC Supero
23. 4. 4. Grenzlandfahrt, (o), AC Rehau (ADAC);
30. 4. 11. Schwere Schwäbische Geländefahrt Künzelsau, (o), Gau Württemberg (ADAC);
30. 4. Geländefahrt „Rund um die Hünengräber“, (o), Ortsclub Delmenhorst (ADAC);
30. 4. 13. Südwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt Neunkirchen (Meisterschaftslauf), (o), MSC „Freier Grund“ (DMV);
6. 5. Int. 10. Prüfungsfahrt Solitude, (I), A u. MC Leonberg-Eltingen (ADAC);
14. 5. Fichtelgebirgs-Zuverlässigkeitsfahrt (Meisterschaftslauf), (o), MSC Höchstädt (DMV);
21. 5. Hackensee-Trial, (o), A u. MC Holzkirchen (ADAC);
- 27./28. 5. 11. 1000 km-Fahrt, (o, Straße), Gau Berlin (ADAC);
28. 5. Schwere Badische Geländefahrt (Meisterschaftslauf), (o), MSC Mauer (ADAC);
4. 6. Zuverlässigkeitsprüfung, (o), BMW-Club Mainz-Kastel (DMV);
11. 6. Rheinlandfahrt Bielstein, (o), Gau Nordrhein (ADAC);
- 16./18. 6. Int. ADAC 3-Tagefahrt Garmisch-Partenkirchen, (I), Gau Südbayern (ADAC);
18. 6. Motorrad-Trial, (o), MC Uelzen (ADAC);
- 24./25. 6. Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt (o, Straße), Gau Westfalen-West (ADAC);
25. 6. Schwere Aischgründer Zuverlässigkeitsfahrt, (o), MSC Aischgrund (ADAC);
25. 6. Nordmarkfahrt, (o), MSA Polizei Hamburg (ADAC);
25. 6. Alpentrial-Pokal Hohenkammern, (o), RKB Solidarität Bayern (DMV);

1. 7. 1. Ruhrtalfahrt, (o, Straße), VC Ruhrtal (ADAC);
2. 7. Int. 14. Schwere Sachsenwald-Geländeprüfung, (I), Schwarzenbeker MSC (ADAC);
2. 7. Geländefahrt „Rund um den Kutzenstein“, (o), MSC Renchtal (ADAC);
8. 7. Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um die hohe Ablitz“, (o), A u. MC „Hohe Ablitz“ (ADAC);
16. 7. Mittelrheinische Zuverlässigkeitsfahrt (Meisterschaftslauf), (o), Gau Mittelrhein (ADAC);
23. 7. Eppelheimer Geländefahrt, (o), MSC Eppelheim (DMV);
30. 7. Harz-Heide-Fahrt (Meisterschaftslauf), (o), Gau Niedersachsen (ADAC);
6. 8. 5. Oesel-Geländefahrt (o), Adler-Club Braunschweig (DMV);
20. 8. Geländefahrt Deringen, (o), Ortsclub Oberderdingen (ADAC);
20. 8. Hildesheimer Zuverlässigkeitsfahrt, (o), Hildesheimer MSC (ADAC);
- 26./27. 8. Zuverlässigkeitsfahrt „Runde um Ennepetal“, (o), Gau Westfalen-West (ADAC);
27. 8. 10. Zuverlässigkeitsfahrt, (o), MSC „Freigericht“ (ADAC);
27. 8. 11. Zirndorfer Geländeprüfung, (o), 1. AMC Zirndorf (ADAC);
3. 9. Südhannoversche Geländefahrt, (o), MSC Göttingen (ADAC);
3. 9. 3. Ochsenfurter Geländeprüfung, (o), Ortsclub Ochsenfurt (ADAC);
9. 9. 2. Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt, (o, Straße), MSC Würselen (ADAC);
10. 9. 1000 km-Langstreckenfahrt, (o, Straße), Hannoverscher MSC (ADAC);
10. 9. 6. Geländefahrt „Quer durch die Fränkische Schweiz“, (o), MSC Fränkische Schweiz (ADAC);
10. 9. Jugendgeländefahrt, (g), Ortsclub Biberach/Riß (ADAC);
17. 9. Zuverlässigkeitsfahrt „Durch die Osnabrücker Berge“, (o), Gau Weser-Ems (ADAC);
17. 9. Grenzland-Trial, (o), MSC Kiefersfelden (ADAC);
24. 9. Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Rotenburg“, (o), MSG Rotenburg (ADAC);
24. 9. Trial Feuchtwangen, (o), RKB Solidarität Wiesbaden (DMV);
1. 10. Int. Motorrad-Trial Ravensburger Land, (I), MSC Brake (ADAC);
1. 10. Motorrad-Trial, (o), MSA Solidarität Harburg (DMV);
8. 10. 15. Odenwald-Geländefahrt, (o), AC Bensheim (ADAC);
8. 10. Zuverlässigkeitsfahrt „Vor den Toren Hannovers“, (o), MSG Hannover (ADAC);
8. 10. Zuverlässigkeitsfahrt, (o), MSC Augsburg (ADAC);
8. 10. Motorrad-Trial, (o), MSC Hausham (ADAC);
- 14./15. 10. 2-Tagefahrt Karlshafen, (o), MSC Weser-Diemel (ADAC);
15. 10. Motorrad-Trial, (o), AC Garmisch-Partenkirchen (ADAC);
21. 10. 27. Westfalen-Lippe-Fahrt, (o), MSC Lippe-West (ADAC);
22. 10. 10. Schwere Mittelfränkische Geländefahrt „Rund um den Petersberg“, (o), AMC Bad Windsheim (ADAC);
29. 10. Leitzachtal-Trial, (o), RKB Solidarität München (DMV);
4. 11. Trial, (o), Ortsclub Lüneburg (ADAC);
5. 11. Hellkuhlen Berg-Trial, (o), MC Uelzen (ADAC);
5. 11. Stahlberg-Geländefahrt, (o), MSVg Hammelbach (DMV);
12. 11. Int. Franken-Trial „Henry Groutars-Pokal“, (I), Landesgruppe Franken (DMV);

Touristische Veranstaltungen

1. 2. - 15. 10. Int. Zielfahrt nach Weil der Stadt, (I), MSC Merklingen (ADAC);
1. 3. - 30. 9. Int. Zielfahrt nach Freudenstadt, (I), MSC Herrenberg (ADAC);
1. 3. - 30. 9. Int. Zielfahrt nach Herrenberg, (I), MSC Herrenberg (ADAC);
1. 3. - 30. 9. Nat. Zielfahrt, (N), MSC Klarenthal-Saar (DMV);
1. 3. - 31. 10. Int. Zielfahrt nach Ulm, (I), MSC Ulm (ADAC);
15. 3. - 30. 9. Int. Zielfahrt nach Bad Ems, (I), AC Unterlahn (ADAC);
- 24./27. 3. Int. Zielfahrt, (I), MSC Rheindahlen-Broich-Peel (DMV);
1. 4. - 30. 9. Int. Zielfahrt nach Sindelfingen, (I), MSC Sindelfingen (ADAC);
- 1./2. 4. Nat. Zielfahrt zur 3. Int. DMV 2-Tagefahrt nach Eschwege, (N), MSC Eschwege (DMV);
29. 4. - 1. 5. Int. 5-Länder-Ringfahrt, (I), Club-Ritter saarl. Kraftfahrer (DMV);
1. 5. - 7. 5. Int. Europa-Union-Zielfahrt ohne Grenzen, (I), MSC Stuttgart-Unterürkheim (ADAC);
1. 5. - 31. 10. Int. Zielfahrt nach Bad Homburg, (I), MSC Bad Homburg v. d. H. (DMV);
1. 5. - 31. 10. Zielfahrt nach Melsungen, (N), MSC Melsungen (DMV);
- 6./7. 5. Nat. Sternfahrt, (N), MSC Klarenthal-Saar (DMV);
- 12./14. 5. Int. Sternfahrt nach Stuttgart, (I), Polizeisportverein Stuttgart (ADAC);
- 14./15. 5. Nat. Sternfahrt nach Berlin, (N), Landesgruppe Berlin (DMV);
- 9./11. 6. Sternfahrt Altes Land, (N), Touristik-Club Altes Land (DMV);
- 24./25. 6. Nat. Zielfahrt, (N), MSC Johannisberg (DMV);
1. 7. - 10. 9. Nat. Zielfahrt nach München, (N), RKB Solidarität Bayern (DMV);
- 8./9. 7. Nat. Sternfahrt, (N), MSC Karlsdorf (DMV);
- 29./30. 7. Nat. Zielfahrt, (N), MSVg Hammelbach (DMV);
- 18./20. 8. Int. St. Rochus-Sternfahrt, (N), AMC Wittlich (ADAC);
- 9./10. 9. Nat. Sternfahrt, (N), A u. MC Alf/Mosel (DMV);
- 9./10. 9. Nat. Sternfahrt, (N), MSC Marktleuthen (DMV);
- 15./17. 9. Jubiläums-Sternfahrt nach Übersee, (N), MSC Übersee/Chiemsee (DMV);

Bahnrennen und Moto Cross

L = Lizenz, A = Ausweis, I = International, ex. nat. = extra national, o = offen, g = geschlossen, GZ = Grenzzone

15. 1. Winter-Moto Cross, (o), MSC „Eiserne Hand“ (ADAC);
22. 1. Winter-Moto Cross, (o), MCV Laubus-Eschbach (DMV);
29. 1. Eisrennen, (ex. nat.), MC Memmingen (ADAC);
- 18./19. 2. Int. Eisrennen Inzell bei Traunstein, (I), Landesgruppe Südbayern (DMV);
26. 3. Int. Sandbahnrennen, (I), MSC Pocking (DMV);
27. 3. Moto Cross, (o), MSC Gießen-Wieseck (DMV);
2. 4. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Haag (DMV);
9. 4. Moto Cross Groß Bieberau, (o), MSC Dieburg (DMV);
16. 4. Int. Grasbahnrennen, (I), MC Haßloch (ADAC);
23. 4. Sandbahnrennen, (A), BBM München (ADAC);
23. 4. Sandbahnrennen Hechthausen, (L/A, spez/serm), MSC Land Hadeln (DMV);
28. 4. - 1. 5. Bahntraining Horwien, (L/A, reserv.), Landesgruppe Hessen (DMV);
30. 4. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Nordmark (ADAC);
30. 4. Speedwayrennen, (ex. nat.), MSC Pfaffenhofen (ADAC);
30. 4. Int. Aschenbahnrennen, (I), MSC Hansa (ADAC);
30. 4. Moto Cross, (g), MSC Geesthacht (ADAC);
30. 4. Moto Cross, (o), Wolfsburger MCC (DMV);
30. 4. Moto Cross Waldenbuch (OMK-Pokal, 750 ccm Liz.), (o), Schwäbischer AC (DMV);
1. 5. Int. Sandbahnrennen (Europa-Meisterschaftslauf), (I), MSC Straubing (ADAC);
1. 5. Int. Moto Cross, (I), MSC Kamp-Lintfort (ADAC);
4. 5. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC „Stevartal“ (ADAC);
4. 5. Int. Sandbahnrennen, (I), MSVg Herxheim (ADAC);
7. 5. Int. Speedwayrennen, Weltmeisterschafts-Einzelwertung, Viertel-Finale, (I), MSC Abensberg (ADAC);
7. 5. Int. Sandbahnrennen Farmsen, (I), Ha-nburger MSC (ADAC);
7. 5. Int. Moto Cross, (I), MSC Venne (ADAC);
7. 5. Moto Cross Hügelleim, (GZ), Gau Südbaden (ADAC);
14. 5. Int. Moto Cross Bielstein, Weltmeisterschaftslauf 250 ccm, (I), Gau Nordrhein (ADAC); Ausrichter: MSC Drabenderhöhe, Bielstein;



Gesehen
gehört
gelesen

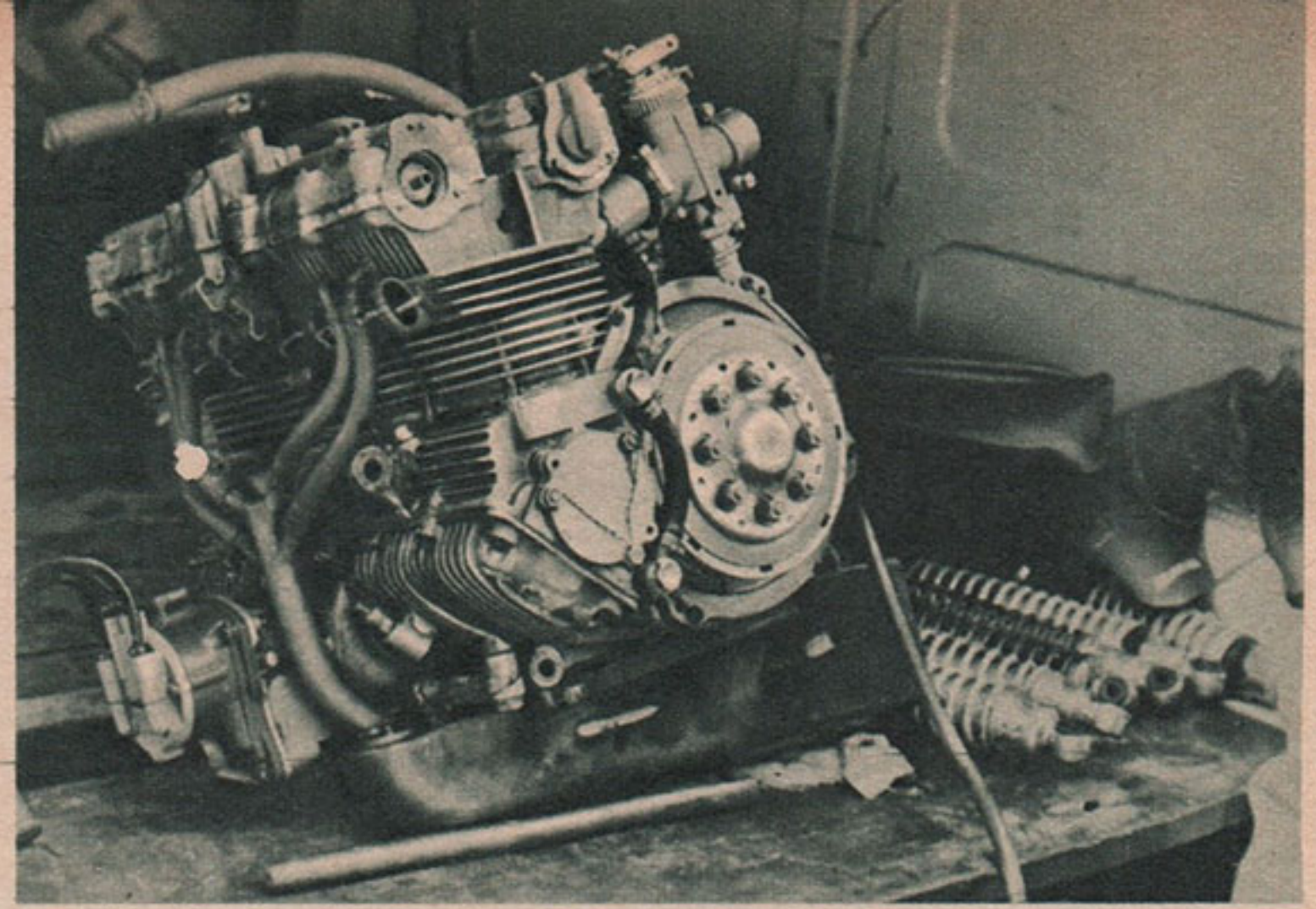


BMW-Motorradfertigung nicht mehr in München

Was trotz aller Dementis die Spatzen in München schon längst von den Dächern pfeifen, ist nun gegen Ende des vergangenen Jahres doch nicht mehr zu bestreitender Wahrheit geworden: die BMW-Motorradfertigung wurde aus dem Werk München-Milbertshofen in das BMW-Werk nach Berlin-Spandau verlegt, wo bereits seit geraumer Zeit die Rahmenfertigung erfolgte. Zwar wird das Triebwerk auch weiterhin in München gebaut werden (auch der Versuch bleibt in München), die komplette BMW-Maschine aber kommt zukünftig aus Berlin (was freilich nicht heißt, daß vielleicht nicht doch eines Tages eine Motorradfertigung im Werk der neuen BMW-Tochter Glas in Dingolfing — wo H. W. Boensch inzwischen zum Geschäftsführer bestellt wurde — aufgezogen wird).

750 000 Motorräder von MZ

10.30 Uhr, am 5. Dezember 1966, blieben im Motorradwerk Zschopau für eine Viertelstunde die Bänder stehen. Die Unterbrechung der Fertigung hatte eine besondere Ursache: mit einem goldenen Lorbeerkrantz wurde die 750 000ste MZ-Maschine, die in dem 1945 völlig demontierten DKW-Werk nach dem Wiederaufbau hergestellt wurde, vom Band geschoben. 750 000 Motorräder. Eine stolze Zahl, die Anlaß zum Nachdenken gibt.



Der Vierzylinder-Rennmotor von Benelli

wird, mit 350 ccm Hubraum (alldieweil die 250er Klasse inzwischen international wohl doch „zu heiß“ geworden ist), seitens des Pesaroer Werkes in diesem Jahr wahrscheinlich bei den Läufen um die Weltmeisterschaft (und natürlich den großen nationalen italienischen Rennen) eingesetzt werden. Und zwar in seiner neuesten Ausführung, die vier Ventile pro Zylinder im dachförmigen Brennraum, durch zwei obenliegende, zahnradgetriebene Nockenwellen gesteuert, aufweist. Allerdings wird man auf Tarquinio Provini als Fahrer verzichten müssen — die Folgen seines Sturzes beim TT-Training 1966 werden es wahrscheinlich nie wieder zulassen, daß er ein Motorrad oder gar eine Rennmaschine fährt. Dafür wird mit ziemlicher Sicherheit Renzo Pasolini, der bisherige Aermacchi-Fahrer, Benelli-Werksfahrer Nr. 1 werden.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 14. 5. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Holzwickede (ADAC); 14. 5. Sandbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Altrip (ADAC); 15. 1. Int. Sandbahnrennen Eggenfelden, (I), MC München-Ost (ADAC); 15. 5. Aschenbahnrennen, (ex. nat.), MSC Norden (DMV); 15. 5. Moto Cross (Juniorenpokal), (o), MSC Schiffweiler (ADAC); 21. 5. Int. Sandbahnrennen, (I), MSC Niederrödenbach (DMV); 21. 5. Sandbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Damme (DMV); 21. 5. Grasbahnrennen Fürholzen, (L/A, spez/serm), RKB Solidarität München (DMV); 21. 5. Moto Cross, (o), MSC Kaltenholzhausen bei Limburg (DMV); 21. 5. Moto Cross, (A), MSC Augsburg (ADAC); 25. 5. Speedwayrennen, (ex. nat.), MSC Olching (ADAC); 25. 5. Moto Cross (Meisterschaftslauf), (o), MSC Wipperfurth (ADAC); 28. 5. Int. Grasbahnrennen, (I), DMSC Bielefeld (ADAC); 28. 5. Sandbahnrennen, (ex. nat.), AC Landshut (ADAC); 28. 5. Moto Cross, (o), MSC Niederwürzbach (DMV); 28. 5. Moto Cross, (o), MSC Bauschheim (DMV); 4. 6. Int. Sandbahnrennen (Europa-Meisterschaftslauf), (I), MSC Mühlendorf (ADAC); 4. 6. Grasbahnrennen, (ex. nat.), MSC Diedenbergen (DMV); 4. 6. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), AMC Weingarten (ADAC); 4. 6. Moto Cross (Juniorenpokal, OMK-Pokal, 750 ccm I), (o), MSC Opherdicke (ADAC); 11. 6. Grasbahnrennen Wachenberg, (L/A, spez/serm), MSC Wachenberg (DMV); 11. 6. Moto Cross, (o, GZ Liz.), MSC Schopfheim (ADAC); 11. 6. Moto Cross (Juniorenpokal), (o), MSC Buxtehude (DMV); 18. 6. Int. Sandbahnrennen, (I), MSC Vilshofen (ADAC); 18. 6. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Gütersloh (ADAC); 18. 6. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), R u. MSV „Früh-Auf“ (DMV); 18. 6. Int. Moto Cross, (I), MSC „Till Eulenspiegel“ Mölln (DMV); 18. 6. Moto Cross (Juniorenpokal), (o), AMC Rodheim-Bieber (DMV); 25. 6. Moto Cross Mittelgründau, (o), MSC Neu-Isenburg (DMV); 25. 6. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Königsbrunn (ADAC); 25. 6. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), SAC Schwenningen (ADAC); 25. 6. Moto Cross, (o), MSC Horb/Sulz (ADAC); 2. 7. Int. Grasbahnrennen, (I), A u. MSC Osnabrück (ADAC); 2. 7. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Bad Zwischenahn (DMV); 2. 7. Int. Grasbahnrennen Fichtenhain, (I), Dithmarscher AC (ADAC); 2. 7. Grasbahnrennen, (ex. nat.), MSC Zweibrücken (DMV); 2. 7. Moto Cross, (o), MSC Schlüchtern (DMV); 2. 7. Moto Cross (Juniorenpokal), (o), MSC Gaildorf (ADAC); 2. 7. Moto Cross, (o), MC Ingolstadt (ADAC); 9. 7. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Ohmtal (DMV); 9. 7. Sandbahnrennen, (L/A, ?), MSC Neustadt/Donau (ADAC); 9. 7. Moto Cross (Meisterschaftslauf), (o), MSC Villingen (DMV); 9. 7. Moto Cross, (o), MSC „Aue“ Trittau (DMV); 16. 7. „Großer Preis von Deutschland“, MC-Weltmeisterschaftslauf 500 ccm, (I), MSC Beuern (DMV); 23. 7. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Cloppenburg (ADAC); 23. 7. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Wittgenborn (DMV); 23. 7. Moto Cross, (o), MSC Johannisberg (DMV); 23. 7. Moto Cross Ratingen, (o), MSC „Dumeklemmer“ (ADAC); 30. 7. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Harsewinkel (ADAC); 30. 7. Grasbahnrennen Nidda, (ex. nat.), AMC Butzbach (DMV); 30. 7. Moto Cross, (o), MSC „Freigericht“ Somborn (ADAC); 30. 7. Moto Cross, (o), MSC Eutingen (DMV); 6. 8. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Melsungen (DMV); 6. 8. Moto Cross (Meisterschaftslauf), (o), MSVg Laubus-Eschbach (DMV); 13. 8. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Schwarme (ADAC); | <ul style="list-style-type: none"> 13. 8. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC „Freier Grund“ Zeppenfeld (DMV); 13. 8. Moto Cross, (o), MSC Eschwege (DMV); 20. 8. Int. Speedwayrennen, Weltmeisterschaftslauf, Kontinentales Finale, (I), AMC Kempten (ADAC); 20. 8. Int. Grasbahnrennen, (I), Lippstädter AMC (ADAC); 20. 8. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Bad Hersfeld (DMV); 20. 8. Grasbahnrennen Rebland, (L/A, spez), MSC Rebland Hertingen (DMV); 20. 8. Moto Cross (Meisterschaftslauf), (o), MSC Gerstetten (ADAC); 27. 8. Int. Sandbahnrennen, (I), MSC Jübek (ADAC); 27. 8. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Kirchhain (DMV); 27. 8. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Ravensburg (ADAC); 27. 8. Int. Moto Cross, (I), MSC Geesthacht (ADAC); 27. 8. Moto Cross (Meisterschaftslauf), (o), MSC Roßdorf (DMV); 27. 8. Moto Cross, (o), MSC Ottenbach (ADAC); 27. 8. Moto Cross, (o, A), MSC Süchteln (ADAC); 3. 9. Int. Sandbahnrennen (Europa-Meisterschaftslauf), (I), MSC Scheessel (DMV); 3. 9. Int. Grasbahnrennen, (I), MSC Klein-Krotzenburg (DMV); 3. 9. Grasbahnrennen, (ex. nat.), MSC Memmingen (ADAC); 3. 9. Moto Cross, (GZ), Ortsclub Wangen (ADAC); 3. 9. Moto Cross Holzgerlingen, (o), Schwäbischer AC (DMV); 3. 9. Moto Cross (Juniorenpokal), (o), MSC Dom-Esch (DMV); 10. 9. Int. Grasbahnrennen Erbach/Odenw., (I), Starkenburger A u. MSC Darmstadt (DMV); 10. 9. Int. Grasbahnrennen Rastede, (I), MSC Oldenburg (ADAC); 10. 9. Int. Sandbahnrennen, (I), MSC Pfarrkirchen (ADAC); 10. 9. Int. Grasbahnrennen Wendthagen, (I), MSC Schaumburg, Obernkirchen (ADAC); 10. 9. Int. Grasbahnrennen Haltern, (I), Vestischer MSC, Recklinghausen (ADAC); 10. 9. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Deizisau (ADAC); 10. 9. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Bräunlingen (DMV); 10. 9. Moto Cross (Meisterschaftslauf), (o), A u. MSC Mindelheim (ADAC); 10. 9. Moto Cross, (o), MSC Schrecksbach (DMV); 10. 9. Moto Cross, (o), Wolfsburger MCC (DMV); 10. 9. Moto Cross, (o), MSC Aalen (ADAC); 17. 9. Grasbahnrennen „Wedemarkring“, (L/A, spez/serm), MSG Hannover (ADAC); 17. 9. Grasbahnrennen Hüttengesäß, (L/A, spez/serm), MSC Neu Isenburg (DMV); 17. 9. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Lübeck (DMV); 17. 9. Moto Cross Buschmühle, (g), MSC Stolberg (ADAC); 17. 9. Moto Cross, (o), SAC Schwenningen (ADAC); 17. 9. Moto Cross, (o), MC Werratal Heringen (ADAC); 17. 9. Moto Cross, (o), MSC „Ebsdorfer Grund“, Rauisch-Holzhausen (DMV); 24. 9. Grasbahnrennen, (ex. nat.), AMC Bad Waldsee (ADAC); 24. 9. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC „Königsquelle“ Mainaschaff (DMV); 24. 9. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Krumbach (ADAC); 24. 9. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), Wedeler MSC (DMV); 24. 9. Moto Cross (Juniorenpokal), (o), MSC Weilheim (ADAC); 24. 9. Moto Cross (Meisterschaftslauf), (o), I. AC Erlangen (ADAC); 1. 10. Int. Grasbahnrennen Kürzell, (I), MSC Geroldseck (ADAC); 1. 10. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), MSC Bad Vilbel (DMV); 1. 10. Int. Moto Cross Erbach/Ulm (FIM-Cup, 750 ccm), (I), Schwäbischer AC (DMV); 8. 10. Sandbahnrennen, (ex. nat.), BBM München (ADAC); 8. 10. Sandbahnrennen, (A, spez), MSC Niederrödenbach (DMV); 8. 10. Grasbahnrennen, (L/A, spez/serm), Ortsclub Biberach/Riß (ADAC); 8. 10. Moto Cross Kreckelberg, (o), MSC Crailsheim (ADAC); 15. 10. Moto Cross, (o), MSC „Eiserne Hand“ Schanbach (ADAC); 15. 10. Grasbahnrennen, (ex. nat.), MC Haßloch (ADAC); 15. 10. Grasbahnrennen Straußdorf, (L/A, spez/serm), MC München-Ost (ADAC); |
|--|--|



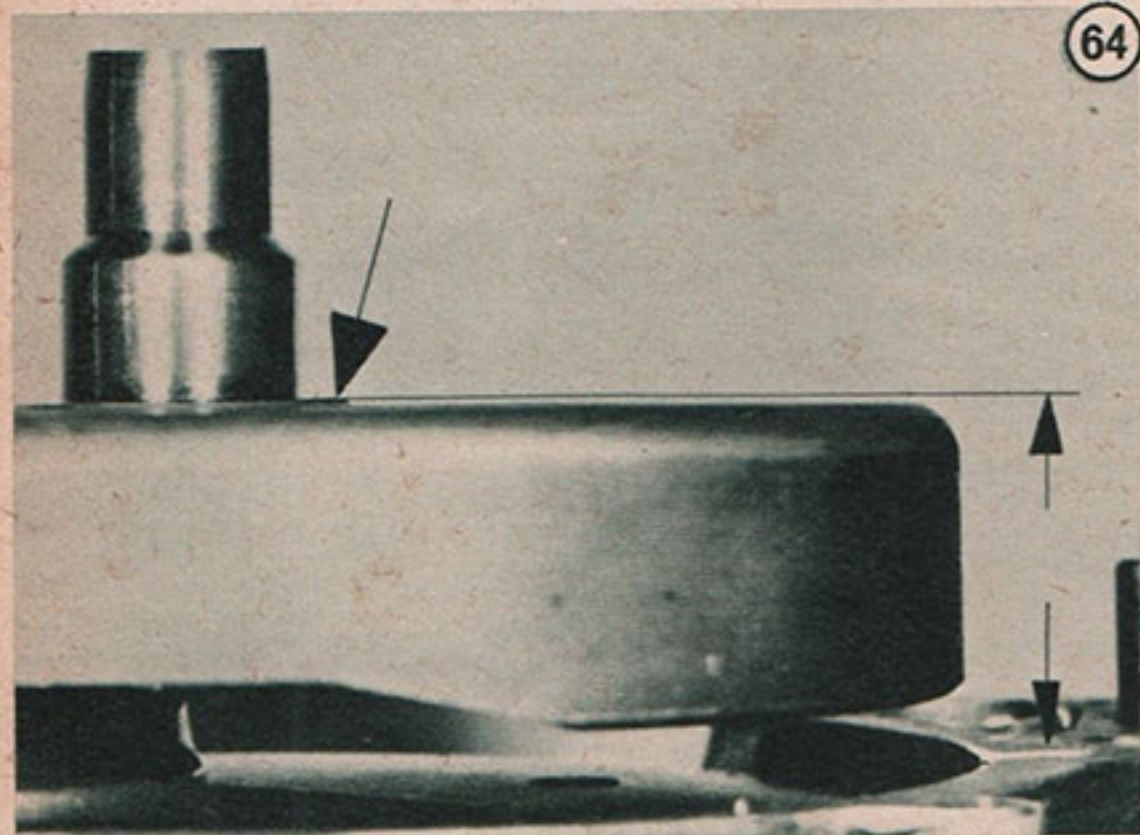
Qualität verkauft sich gut! Diesmal lieber

eine JACOBSSEN

SNOW JET IMPERIAL-Schneefräse

ORAG INTER AG · 2080 Pinneberg · Postfach 137 · Telefon (04101) 7093

(Schluß)



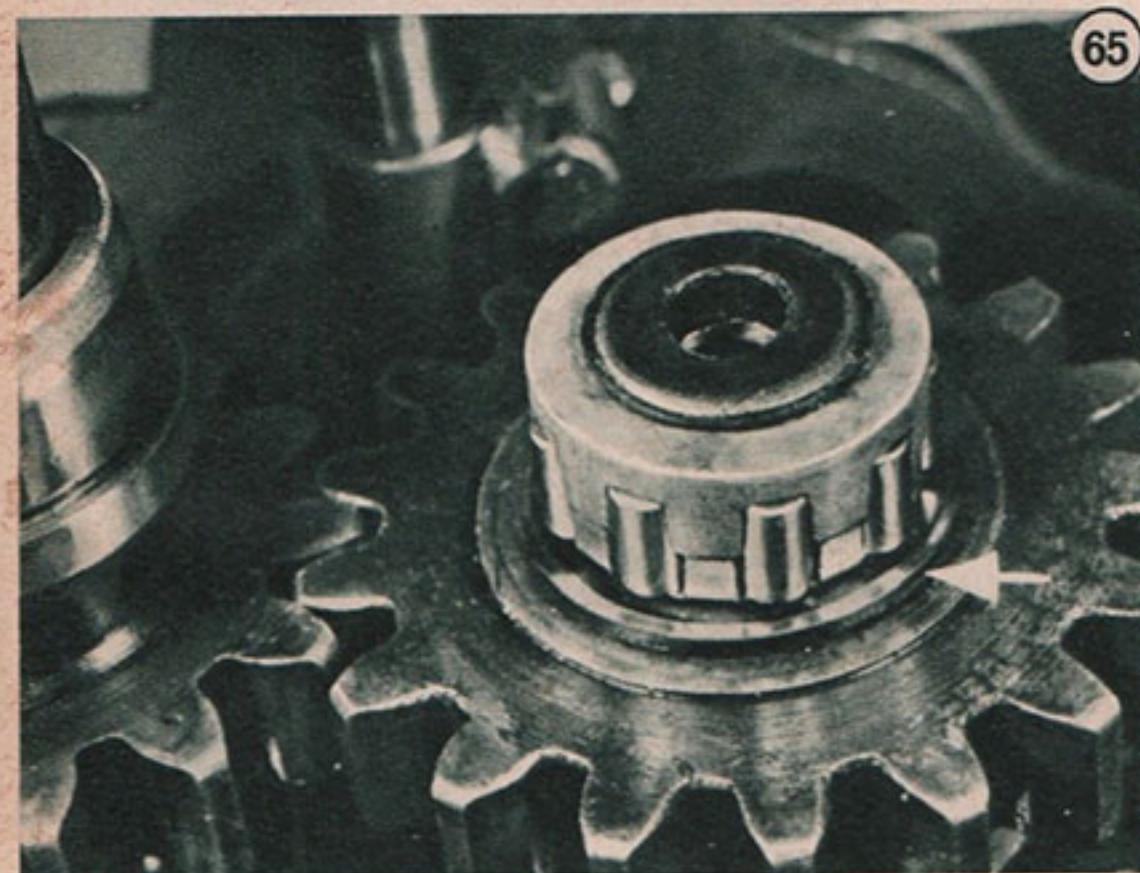
64

Zuerst noch ein Bild, das im letzten Heft nicht untergebracht wurde: 64. Hier ist die Meßmethode angedeutet, die zum richtigen mittigen Einbau der Kurbelwelle nötig ist. Werksseitig gibt es dafür eine Meßlehre, die etwa wie ein umgekehrtes W aussieht. Die beiden äußeren Schenkel liegen auf der Dichtfläche des Gehäuses auf, während die mittlere Spitze auf dem Kurbelwellenabsatz für den Lagerinnenring gerade eben spielfrei (für 35,5 mm) anliegen muß.

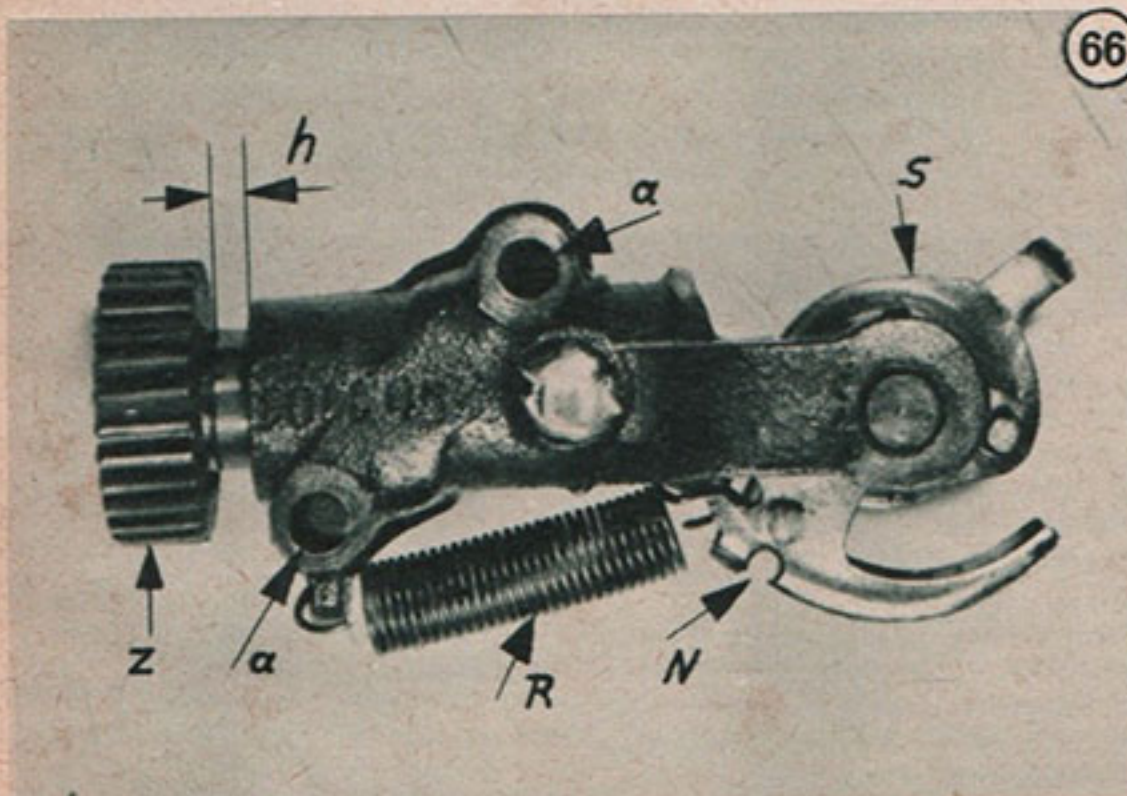
Doch nun weiter an Getriebe und Schaltung. Der Einbau der Schaltkurvenscheibe war der letzte Schritt im vorigen Heft. Festgezogen wird diese Scheibe mit der langen M 6-Schraube mit Senkkopf und Schlitz, nach dem Anziehen wird die Schraube unten gegen Verdrehen durch Körnerschlag gesichert (was etwas unbequem ist, aber trotzdem nicht vergessen werden sollte!).

Der Zusammenbau des Getriebes ist nun keine Schwierigkeit mehr. Man richte sich genau nach den Bildern des Demontageabschnittes. Ich habe das Getriebe beim Mustermotor im Leerlauf zusammengesteckt, es geht aber auch in einem anderen Gang.

Beim Einstecken der Lagerkäfige mit den Rollen aufpassen, daß die offene Seite des Käfigs immer in Richtung Getriebeinnenraum zeigt (wegen der Schmierung), siehe Bild 65, wo auch noch die Gummidichtung eingesteckt ist, die verhindert, daß aus der hohlen Welle entlang der Kupplungsdruckstange Öl austreten oder umgekehrt in sie Schmutz und Wasser eintreten kann. Nach Einbau des Getriebes wird der Gehäusedeckel mit Dichtung aufgesetzt und evtl. mit leichten Hammerschlägen (Plastikhämmer) auf seinen Sitz gedrückt. Vorsicht: das Tachoantriebszahnrad kann ecken, also beim Aufsetzen die Tachowellenaufnahme etwas drehen. Alle Gehäuseschrauben anziehen, aber vorher die beiden Gehäuse-Paßstifte vorn und hinten wieder einschlagen.

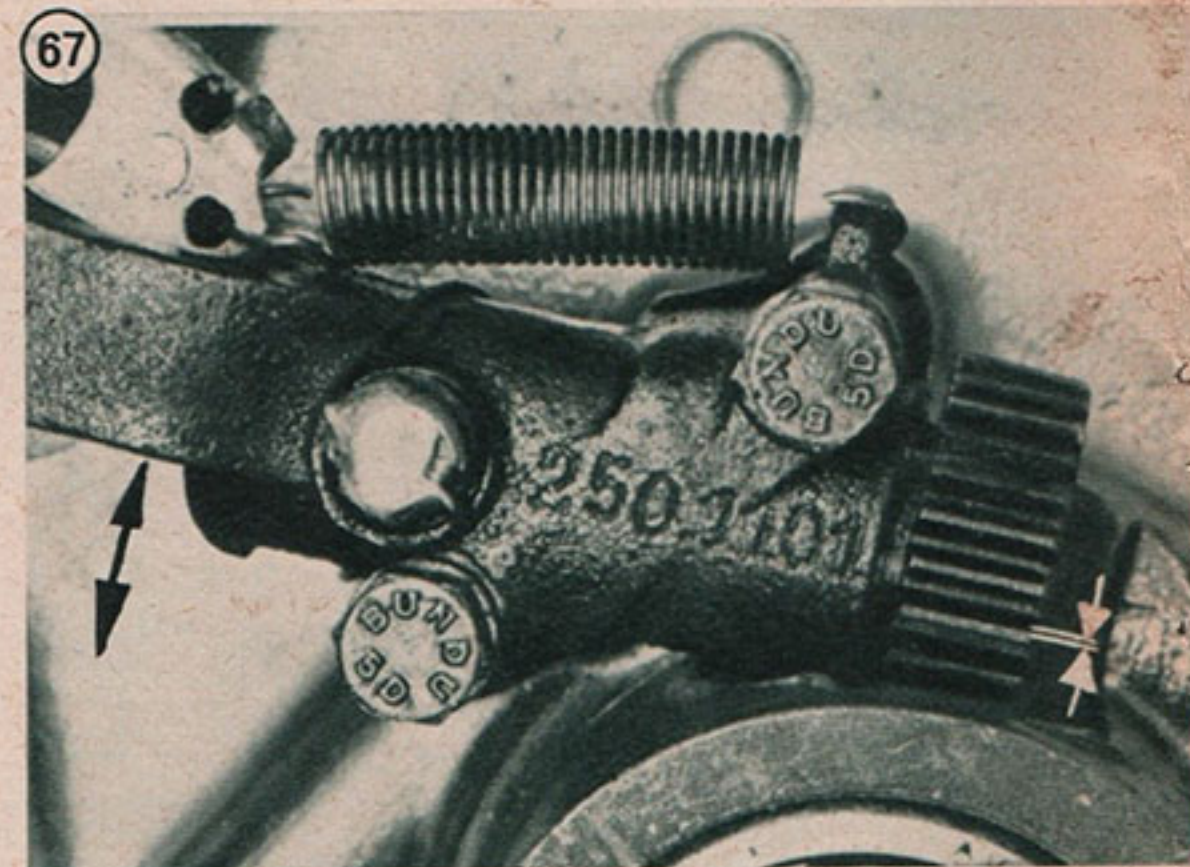


65

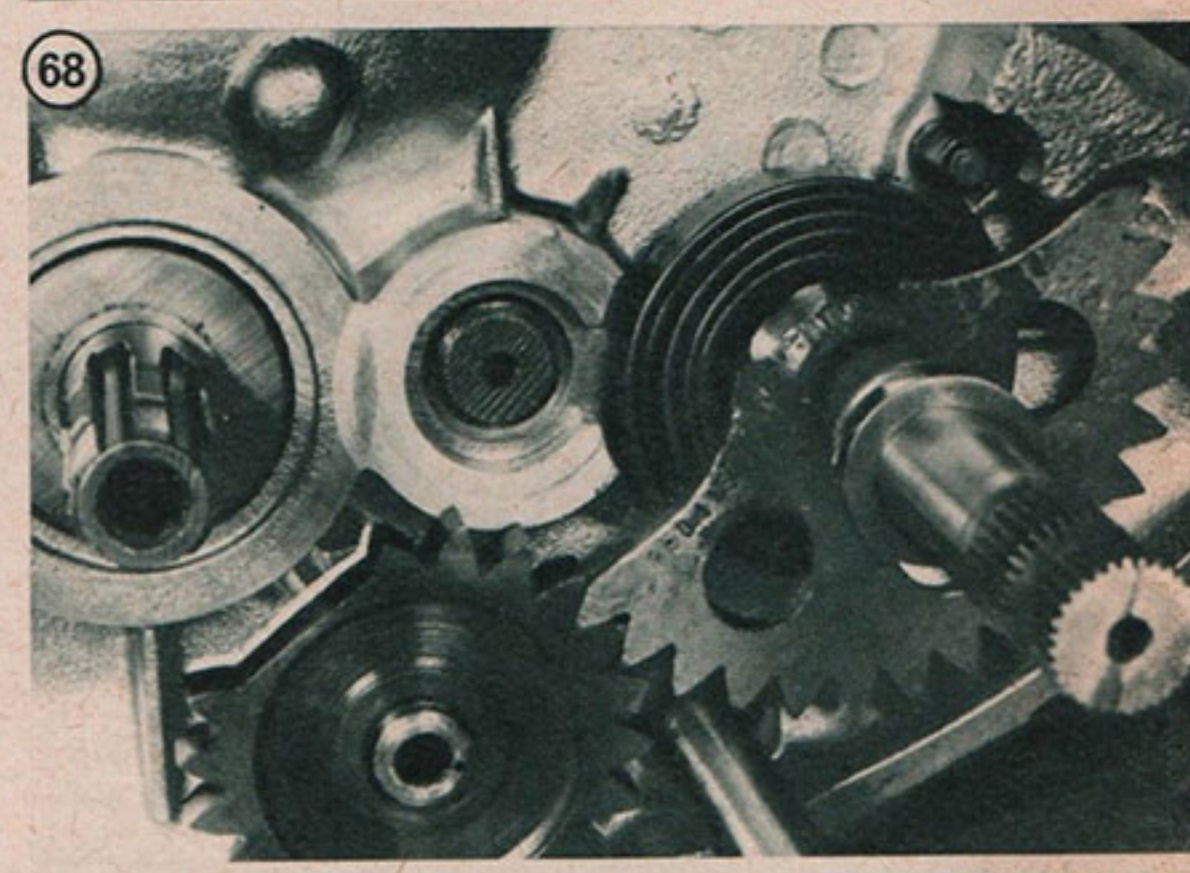


66

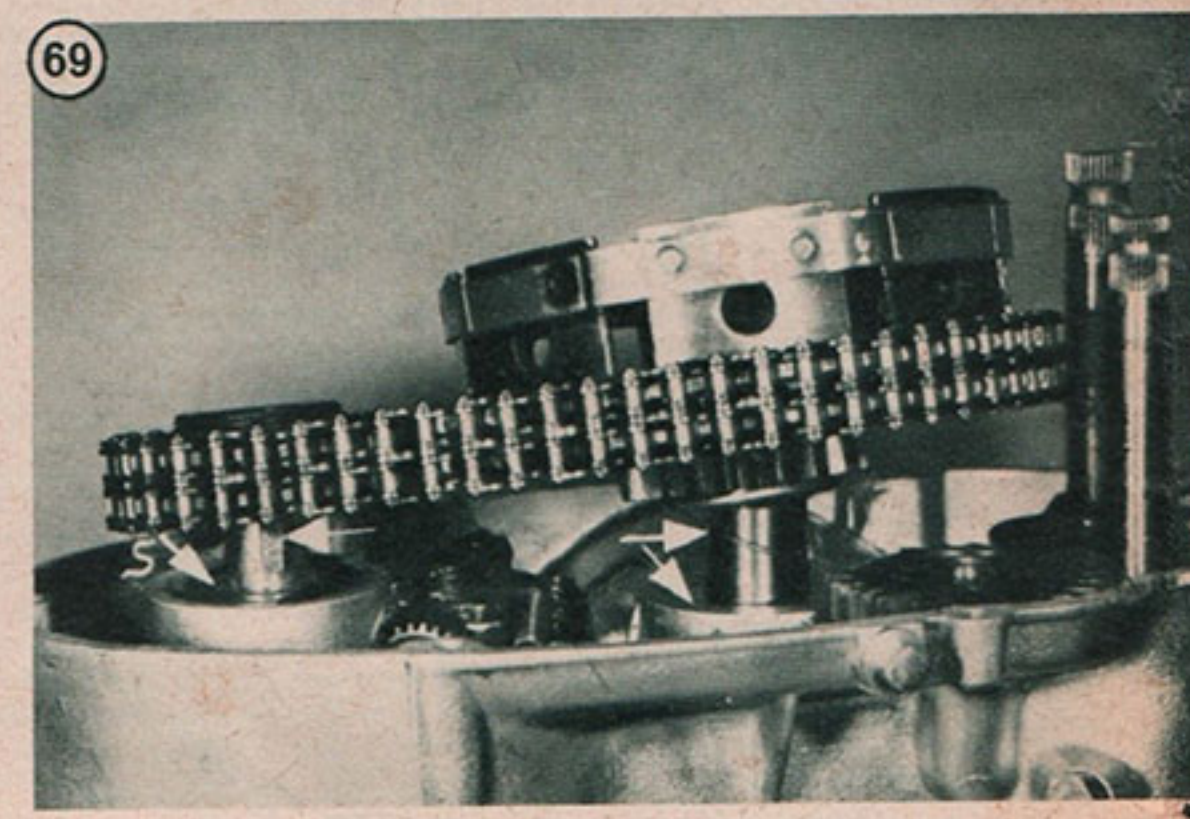
Wenden wir uns dann dem Anbau der Ölpumpe zu. Bild 66 zeigt die Pumpe, die einzelnen Buchstaben haben folgende Bedeutungen: h = Hub des Antriebszahnrades (wird zur Montage in oberste Stellung gedreht), z = Antriebszahnrad, a = Bohrungen für Befestigungsschrauben, s = Steuerkurvenscheibe, r = Rückholfeder, n = Aufnahme für Seilzugnippel. Beim Anbau der Pumpe (das geschieht ohne Dichtung!) muß darauf geachtet werden, daß zwischen den Zahnflanken des Pumpenrades „z“ und denen der Schnecke auf der Kurbelwelle noch etwas Spiel bleibt, sonst verklemmt sich beides so gegeneinander, daß die Pumpenradachse stark verschleißt. Das Werk gibt an: Zahnflankenspiel 0,12 bis 0,2 mm. Das Messen dieses Spieles ist etwas schwierig, man kommt ja nicht ran. Bild 67 zeigt, wie man zunächst mal oberflächlich schätzen kann, evtl. setzt man hier eine Meßuhr an. Vorsicht beim



67



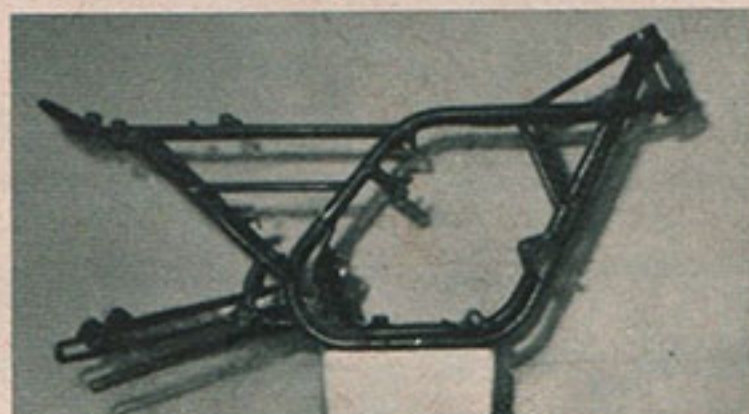
68



69

Federbettrahmen für Renn- u. Straßenmaschinen

Sonderanfertigungen lieferbar für: Bultaco, Kreidler, Sachs, Zündapp, Adler, Honda, DKW, Maico, ab DM 480.-



Besichtigung jederzeit möglich.
Besuche: Nach Geschäftsschluß bitte Voranmeldung.

KMS-Zweitakt-Tuning + Spezial-Motorrad-Fabrik

7 Stuttgart O, Oberritzstraße 10, Telefon 64 2317
ab 19 Uhr Telefon 07031/28301

Achtung Rennfahrer!

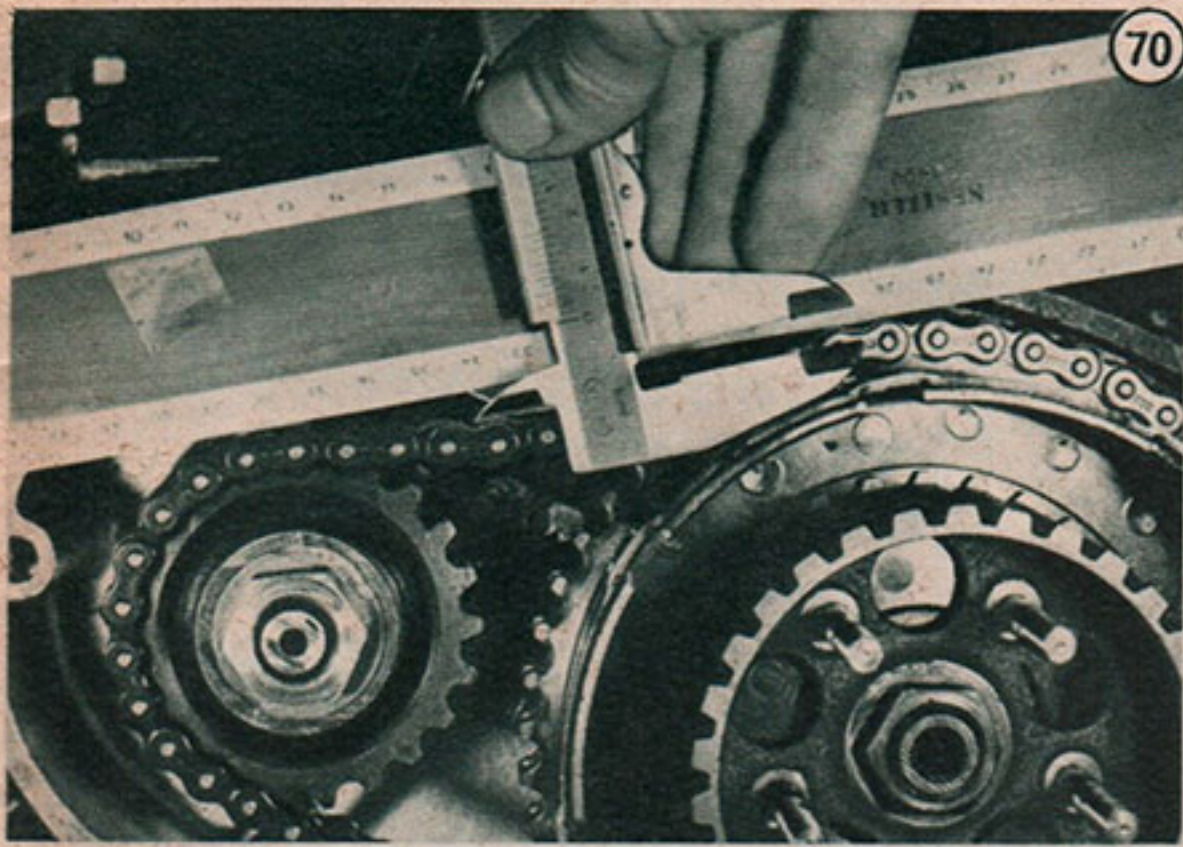
Wir haben das ganze Lager 50 ccm-Werkmaschinen Tohatsu Zweizylinder gekauft, in Ausführung mit Ölpumpe auf Kurbelwelle, 6-Gang, 14000 Umdr., 10,5 PS, mit Verkleidung; sowie Honda CR 110 mit 8-Gang ohne Verkleidung. Lieferung ab Lager.

Halb Februar Lieferung aus Lager von:
Honda CR 93 mit Verkleidung und die neue Yamaha TD IC mit Trocken-Kopplung und Verkleidung.

Meierdres Motors

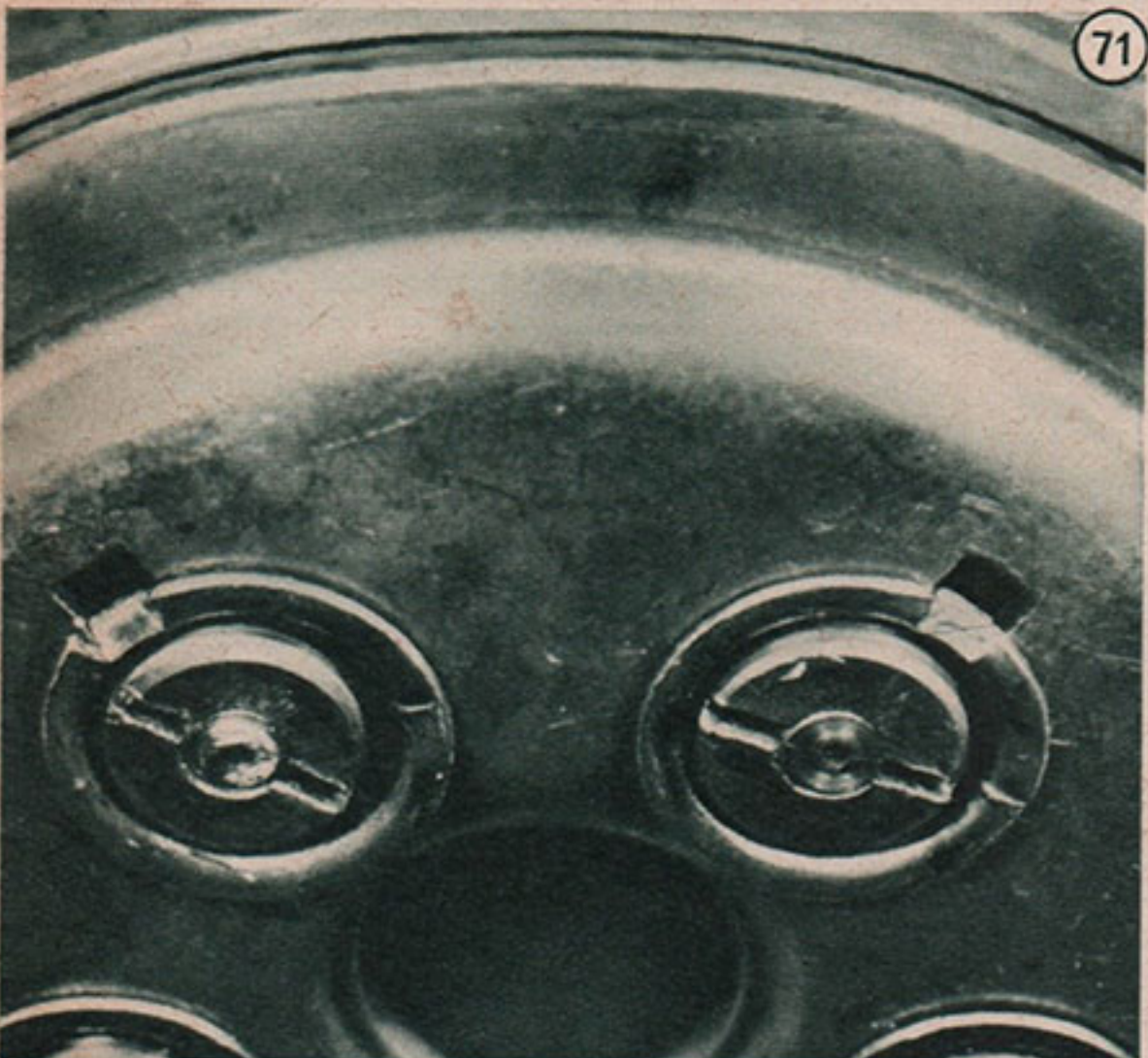
v. Galenweg 19, Breda - Holland, Tel. 38874

Anzeigenschluß für Heft 4/1967
ist am 23. 1. 1967



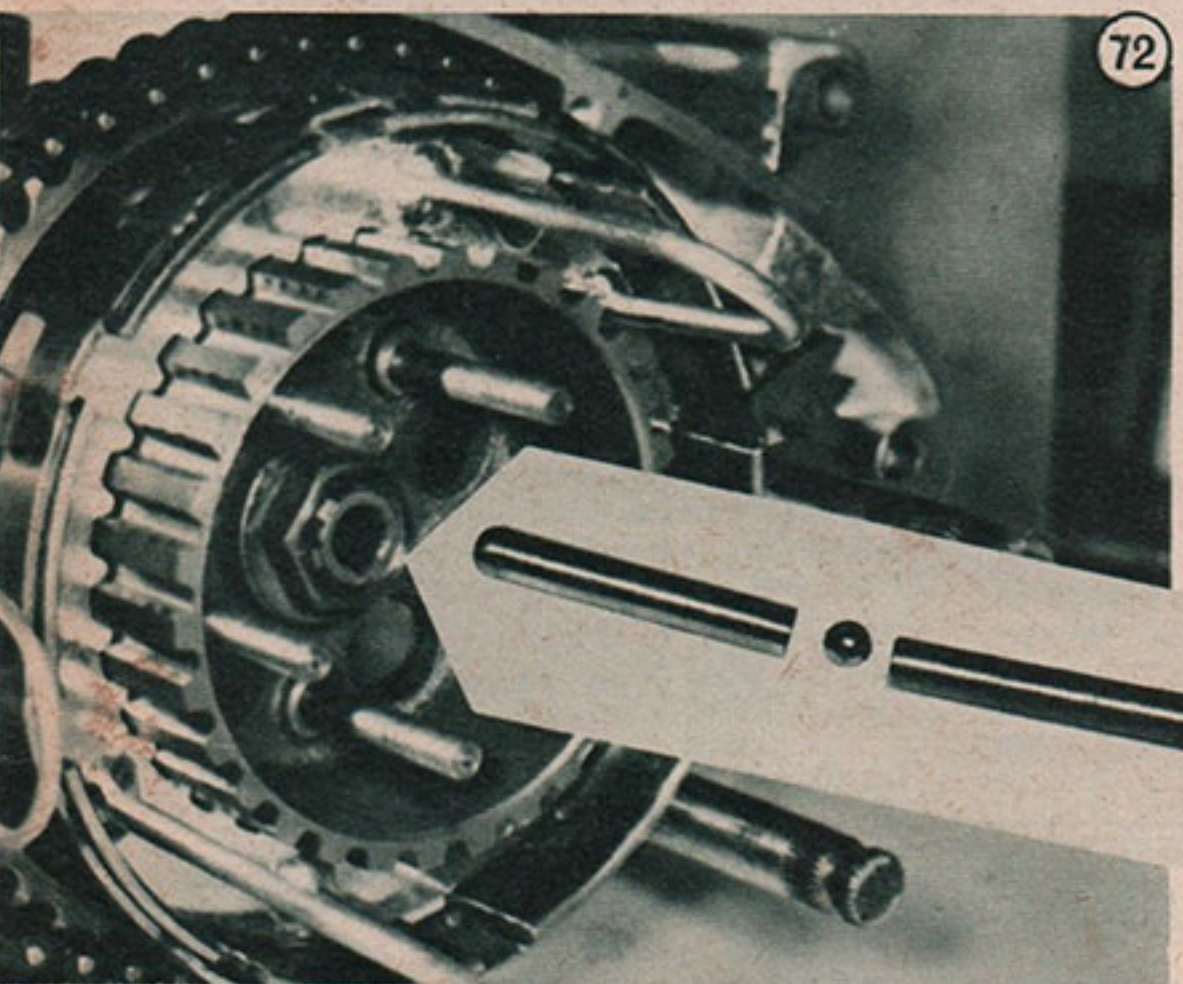
Festziehen der Halteschrauben. Sie sind nicht ohne Grund mit Draht gesichert: sie dürfen nämlich nicht angeknallt werden. Beim Festziehen öfter am Zahnrad „Z“ probieren, ob es sich noch leicht bewegen läßt. Dann wieder Drahtsicherung anbringen.

Nächstes ist der Anbau des Kickstarters. Bild 68 zeigt, wie das Zwischenrad stehen muß: die ausgesparte Stelle in Richtung Kupplungswelle. Die Feder des Startersegmentes wird gegen das Gehäuse mit der großen Scheibe abgedeckt, die kleine Scheibe kommt außen auf die Welle und reguliert das seitliche Spiel. Zum Spannen der Feder braucht man eigentlich nicht einmal den Starterhebel aufzusetzen, das geht auch von Hand. Bild 69 zeigt dann noch die Punkte, die beim Anbau des Primärtriebs zu beachten sind. An der mit S bezeichneten Stelle sollte noch eine federnde Scheibe unterm Ritzel sitzen, bei unserem Mustermotor fehlte diese. Auf den „Halbmondkeil“ achten, ebenso auf die dicke Anlaufscheibe und die Buchse unterm Kupplungskorb. Bild 70: Die Primärkette sollte man vor dem endgültigen Festziehen der beiden SW 24-Muttern auf Verschleiß prüfen. Eine Kettenspanneinrichtung gibt es hier nicht, wenn die Kette an der bezeichneten Stelle mehr als 7 mm Durchhang hat, muß sie ausgewechselt werden. Dann Primärtrieb festziehen und Muttern sichern. Da das Werkzeug jetzt ja auch die Abtriebswelle blockiert, Abtriebsritzel montieren!



Kupplungslamelleneinbau: erst die dicke Stahlscheibe einsetzen, auf ihrer Rückseite (die nach innen zeigt) hat sie bestimmte Druckstellen, also wieder so herum einschieben. Dann abwechselnd eine Belagscheibe und eine Stahlscheibe. Ganz zuletzt kommt die Stahlscheibe, deren Zähne etwas nach innen gebogen sind (sie würde sonst nicht mehr in den Korb hineinpassen oder zumindest über die Verzahnung der inneren Kupplungstrommel hinwegrutschen). Die Federn mit den Federtöpfen werden eingesetzt, die dazugehörigen Halsmuttern gleichmäßig angezogen. Sie dürfen (wie üblich) nicht völlig festgezogen werden, sondern nur soweit wie Bild 71 zeigt. Also etwa bündig mit den Stiftschrauben. Kupplungsdruckstange einsetzen nach Bild 72 sollte natürlich noch vor dem Einbau der Lamellen geschehen! Die abgerundete Seite des kurzen Stiftes zeigt nach innen, Kugel 8 mm ϕ nicht vergessen.

Nun kann der Primärgehäusedeckel mit Dichtung aufgesetzt werden. Auch hier wieder auf die Dichtung achten (selbstverständlich) und auch hier dürften wieder leichte Klopfen mit dem Hammer nötig sein. Dann kann man sich an den Aufbau der Kolben und des Zylinderblocks heranzumachen. Erst Fußdichtung auflegen, dann Kolben montieren.

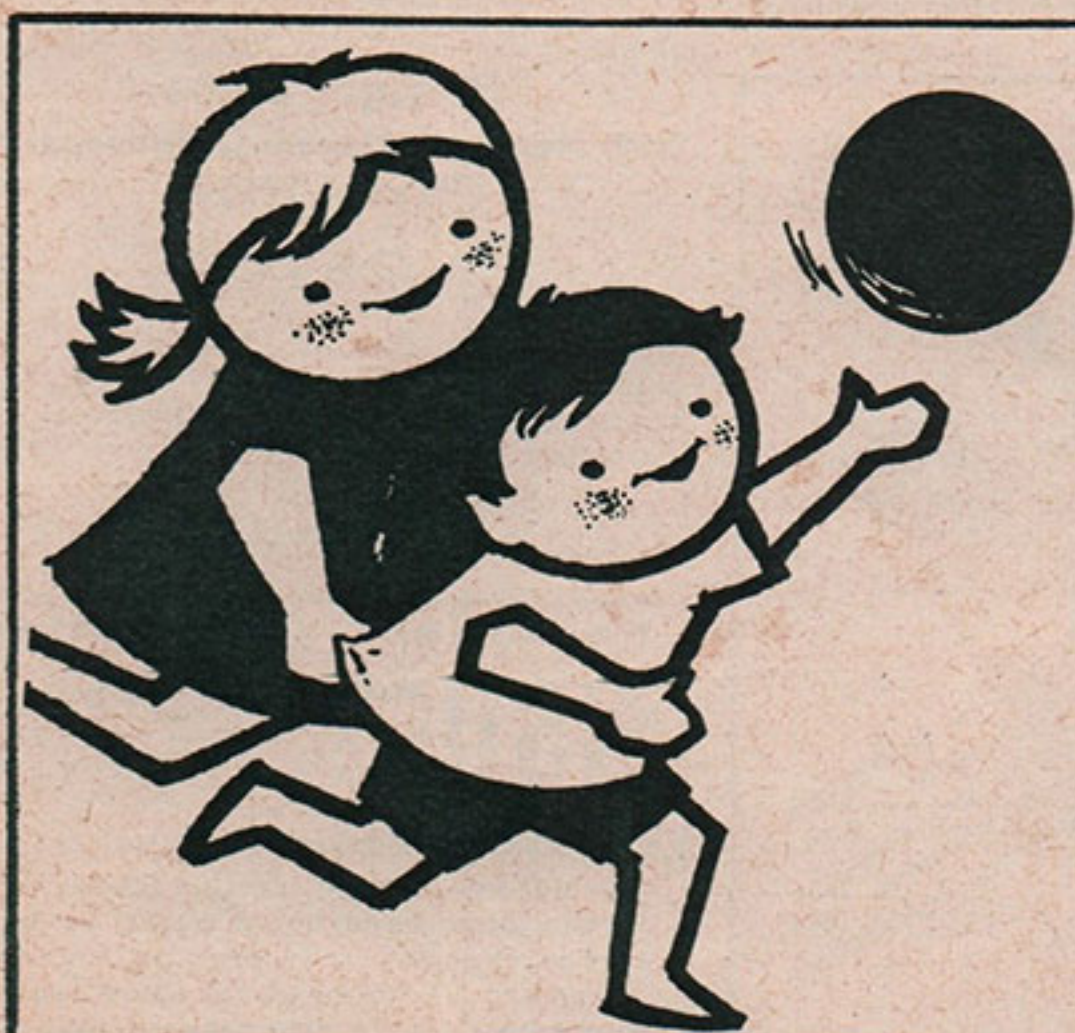
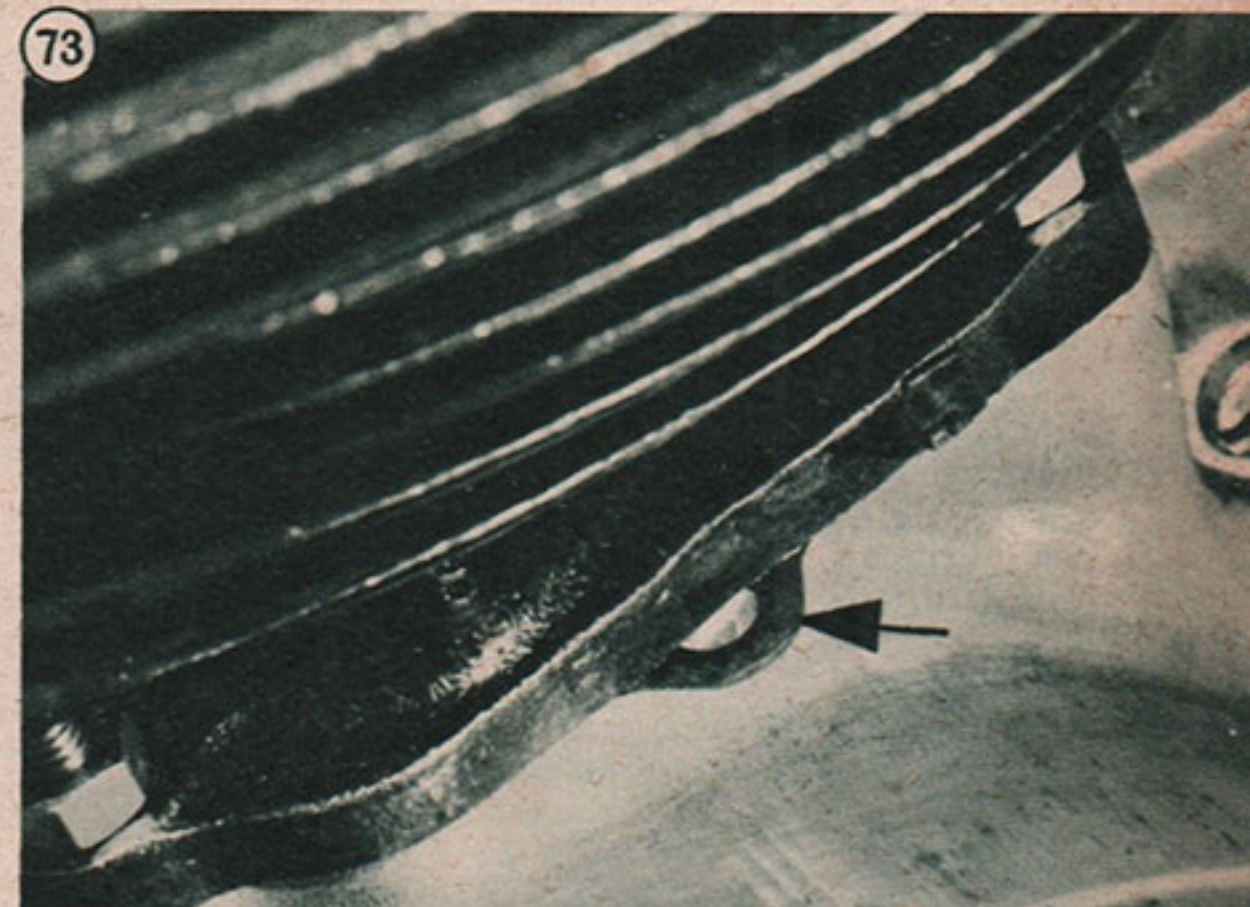


Hier werden einige Puch-Fahrer bereits diverse Kolbenringe zerbrochen haben, denn man muß einige Geduld und etwas Fingerspitzengefühl haben, um beide Kolben halbwegs gleichzeitig (wenn man die Montage im oberen oder unteren Totpunkt machen würde) hineinrutschen zu lassen. Vielleicht wäre eine Mittelstellung der Pleuellwelle besser, doch ist dann wieder möglich, daß die Pleuellwelle nach unten wandern... also Geduld. Aufpassen im übrigen schon beim Aufbau der Pleuellwelle: bei beiden müssen die Sicherungstifte der Pleuellwelle nach hinten zeigen, und zwar alle Stifte! Pleuellwelle werden am besten angewärmt, damit sich die Pleuellwelle leicht mit der Hand eindrücken lassen.

Das war die letzte schwierige Arbeit. Das Aufsetzen des Kopfes und der Anbau des Vergasers, das Einhängen des Ölpumpenzuges usw. sind keine kniffligen Dinge mehr und brauchen hier nicht beschrieben zu werden. Das Einstellen der Zündung wurde schon erwähnt, man muß dabei eben mit der Prüflampe durch Ankerverdrehen bei festgehaltener Pleuellwelle den Punkt suchen. Erst Kontaktabstand einstellen, dann geht's leichter.

Damit wäre der Motor fertig zum Einbau ins Fahrzeug. Noch eine letzte Kontrolle rundherum. Es könnte ja sein, daß sich irgendwo ein kleiner Montagefehler eingeschlichen hat. Getriebe ein paar Male durchschalten, wenn hier etwas nicht klappt, dann kann man jetzt immer noch wieder aufmachen (vorsichtige Leute schalten sowieso gleich nach der Montage der Pleuellwelle probeweise rauf und runter, aber beim Pleuellmotor kann eigentlich nichts schiefgehen). Man kann aber auch sehen, ob die Dichtungen alle richtig sitzen. Bei den reinen Pleuellmotoren wäre ein Fehler nur geringfügig schädlich, aber wenn so etwas passiert wie in Bild 73 gezeigt, dann wirkt sich das tödlich für den Motor aus. Hier wurde die Pleuellwelle falsch aufgesetzt. Auf der Pleuellmotorenseite guckt jetzt der kleine Dichtungsansatz heraus, der eigentlich auf die andere Seite gehört. Dort umschiffert er die Bohrung für die Pleuellwelle zu den Pleuellmotoren. Und die ist an diesem Motor jetzt natürlich verstopft. Aber das kann Ihnen als routiniertem Bastler ja nicht passieren?

H.-J. M.



Ein Kapital als Sicherheit



Täglich zahlen die deutschen Lebensversicherungs-Unternehmen über 5 Millionen DM aus. Diese Leistung sichert den Lebensstandard vieler Familien. Sie verschafft den Versicherten ein Kapital.

Durch eine Lebensversicherung können Sie Steuern sparen. Zugleich sichern Sie sich eine hohe Gewinnbeteiligung.

...ihnen zuliebe eine Lebensversicherung!



HONDA



HONDA Motorräder

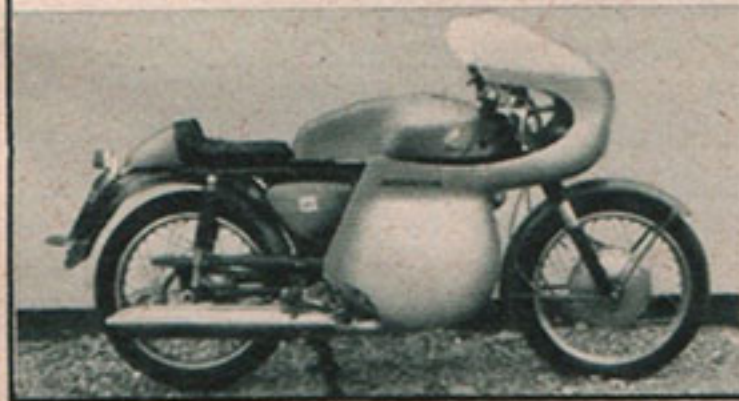
Ersatzteile
Spaett München, Landwehrstr. 66,
Telefon 53 16 90

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

Honda 50 bis 450 ccm liefert und betreut
Czech, 404 Neuß/Rh., Alemannenstr. 32.
52 590

Verkäufe besonderer Umstände halber
gegen bar: Honda CB 450, Bauj. 66, wenig
gelaufen, erstklass. Zustand. Zuschriften
unter M 5054 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 659

SRT-Rennsport-Verkleidungen
Speziell gebaut für Honda-Motor-
räder.
Händler bitte Angebot anfordern vom
Hersteller.
Günter Schätzle
7805 Bötzingen, Tel. Eichstetten 328
Honda Zubehör — Tuning — Verklei-
dungsbau.



Honda-Motorräder in Berlin

Bezirksvertretung Kurt Kannenberg,
Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee),
Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel. 8876433

Honda Motorräder

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



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 52 565

Verk. CB 72, Bauj. 64, TÜV 68, versch.
Extras, s. viele Neuteile, 17 000 km, DM
1600.—, nur geg. bar. Uwe Petersen, 4132
Kamp-Lintfort, Marienstr. 38. 52 593

Verk. Honda C 110, Bauj. 65, TÜV 11. 68,
gepf. Zustand, vers. bis Febr. 67, Preis
DM 400.—. Wolfgang Rühmkorf, 3 Han-
nover, Hogrefe. 17 c. 52 595



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

HONDA Motorräder

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

Honda CB 72, blau, zu verkaufen, Bauj.
65, zu erreichen jeden Samstag ab 15 Uhr.
Helmut Niedenfür, 5781 Heringhausen,
Professor-Hoberg-Straße 4. 52 631

Honda C 110, 50 ccm, Bauj. 64, guter
Zustand, 11 000 km, mit Ersatzmotor,
1 Vordergabel und anderen Ersatzteilen
für DM 600.— zu verkaufen. Georg Hen-
ninger, 6231 Schwalbach/Ts., Kirchgasse 10.
52 664

Verkäufe Honda C 110, Bauj. 65, gut
erhalten, und 1 Gläser-Rennverkleidung,
alles für ca. DM 650.—. Karl Ernst, 699
Bad Mergentheim, Holzapfelgasse 22.
52 665

Suche Honda CB 72/77, mit Motorschaden,
ab Bauj. 63. Günter Reinke, 33 Braun-
schweig, Cheruskerstr. 14. 52 669

RENNGETRIEBE für CB 450, durch
Umbau von namhafter Zahnradfabrik,
Lieferzeit 4 Wochen. Rennocken für
CB 450, Umbau der Zylinderköpfe auf
38 E-Ventile. H. O. Butenuth, 46 Dort-
mund-Bodelschwingh, Deininghauser
Straße 25. 52 677

Suche für Honda C 110 E (50 ccm), Bauj.
1963, gebrauchten Motor. Zuschriften er-
beten an: Reinhard Otto, 5982 Neuen-
rade, Kletterpot 11. 52 670

Suche Vergaserlufttrichter für Honda
CB 72. Hans Martin Bücking, 647 Bü-
dingen, Bahnhofstr. 25. 52 673

Anzeigen- Schluß

für Heft 4/67

ist am

23. 1. 1967

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

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

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text x in der nächsterreichbaren Aus-
gabe der Zeitschrift DAS MOTORRAD auf.

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

Name: _____

Postleitzahl und Ort: _____ Datum _____

Straße: _____ Nr. _____

Mo 2/67

RENNMASCHINEN

Verkäufe für ein Straßenrennspann
R 51-Rahmen, Räder mit Vollnaben, Alu-
bleche, Schalt- u. Bremsgestänge, Gabel
gekürzt, zum Preis von DM 650.—. J.
Daum, 6909 Walldorf, Nußlocher Str. 76.
52 679

Norton Manx 350, 62, Ex-Bockelmann, auf
neuestem Stand, Doppelzündung usw., m.
vielen Ersatzteilen, Verkleidung u. Über-
setzungen, wegen Klassenwechsel günstig
abzugeben. Alexander Narr, 8 München 13,
Schleißheimer Straße 187 a, Tel. 08 11 —
37 01 93. 52 560

Verkäufe meine 350 u. 500 ccm-Norton
Manx, Bauj. 1963, mit Verkl. u. Zubeh.
Beide Maschinen in England repariert u.
1 Rennen gelaufen. Preis 350 ccm = DM
4500.— u. 500 ccm = DM 5500.—. Helmut
Morgenstern, 672 Speyer a. Rh., Vieh-
triftstraße 26. 52 690

ROYAL ENFIELD

Wegen Krankheit R. E. 63er Interceptor
für DM 1700.— zu verkaufen, km-Stand
30 000. D. Kaufmann, 3167 Burgdorf,
Moorstr. 30. 52 587

SACHS

Sonderangebot

Einige fabrikneue Kleinkradmotoren Sachs 50 S,
5-Gang, 5,2 PS, für nur DM 369.—
NESTLER, Bonn, Stiftsplatz

SEITENWAGEN

Steib-Seitenwagen 500, hydr. gebremst,
Federb., 1 Reserveboot, 2 neue Steib-
Ersatzr., alles in sehr gut. Zust., verk.
Rotter, 7 Stuttg.-Feuerbach, Kyffhäuser-
straße 70. 52 610

Verkäufe: Steib 250 S, ungebremst, mit
Richter-Kabine (ca. DM 180.—). Lenker-
stummel u. flache Gabelbrücke von CB 72
(ca. DM 30.—). Robert Ross, 6401 Siedels
b. Fulda, Siedlung 57. 52 588

SUZUKI

Suzuki 250 ccm T 20, 29 PS, liefert und
betreut Czech, 404 Neuß/Rh., Alemannen-
straße 32. 52 591

Mußverkauf, privat! Neue Suzuki 6-Gang,
neue 7 kg Elektron-Ceriani-Gabel, neue
1 1/4 kg Elektron-Ceriani-Federbeine. Gün-
ter Peter, 1 Berlin 49, Beethovenstr. 7.
52 640

SUZUKI T 20

aber von wem? Selbstverständlich von
BURGMAYER
5 Köln-Höhenberg, Rothenburger Str. 15
Telefon 87 76 28. — Bei

Sofortbestellung

Lieferung Ende Februar 1967

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
52 567

Suche einwandfreie engl. Triumph Trophy
oder Bonneville, Tele, sowie Lampenge-
häuse, ferner 2-Vergaser-Anlage. Günter
Büngener, 3 Hannover, Kleine Pflahlstr. 22.
52 606

Verk. Triumph Bonneville T 120, Bj. 65,
10 000 km gel., mit Ersatzteilen, für DM
2500.—. Klaus Hinzen, 54 Koblenz-Pfaff-
endorf, Lüderitzstr. 23 a, Tel. 02 61 —
6 90 16. 52 637

TRIUMPH Import und Vertretung: **Otto**
von Arx, CH-4632 Trimbach
bei Olten, Schweiz, Telefon (0 62) 4 14 14,
Bonneville ab Lager lieferbar. Girling-Fe-
derbeine, Avon-Verschaltungen. Cromwell-
Helme, Barbour-Anzüge, div. Lederkombis.
Motorradbaukasten, Ersatzteile u. Zubehör.

Bonneville, mit oder ohne
Gläser, wie neu. Ange-
bote unter M 5056 an „das
MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 52 685

Das Letzte

Dank für Weihnachts- und Neujahrsgrüße

Was in diesem Jahre der schwer geplagte Postbote an Weihnachts- und Neujahrsgrüßen aus der ganzen Welt für die MOTORRAD-Redaktion ins neue Motor-Presse-Haus in Stuttgart schleppte, das ist ein kleiner Rekord (vorbehaltlich der Anerkennung durch die FIM). Dazu kam ein Riesenberg persönlicher Glückwünsche, und nun sitzen wir ein wenig erdrückt von dieser herzlichen Kundgebung hier. Und völlig machtlos, diese Flut zu bewältigen und jedem einzelnen unserer Freunde und Leser zu danken. Man habe deshalb Verständnis dafür, daß wir das an dieser Stelle tun müssen. Dabei meinen wir natürlich jeden einzelnen persönlich. Das Jahr 1967 aber hat hoffentlich für uns alle viele schöne Motorrad-Kilometer bereit.

Redaktion DAS MOTORRAD

H.-G. Anscheidt auf Brabham-Rennwagen

H.-G. Anscheidt, einst Werksfahrer Nr. 1 bei Kreidler, dann zu Suzuki übergewechselt und auf deren 50er 1966 Straßenweltmeister, der bereits auf einem Lotus-Elan einige Bergrennen mit Erfolg bestritt, kaufte sich jetzt einen Brabham-Rennwagen, mit dem er 1967 auch bei einigen Formel 3-Rennen konkurrieren will. (Laut IMC-Dienst von Alex Büttner.)

Rationalisierung

Der Mann, der seit einigen Jahren schon treu und brav mit seinem Moped samt einachsigen Anhängerlein zwischen den Werkshallen pendelte und Teile mal zum Lager, mal zum Versand, mal in die Lackiererei beförderte, der auch gelegentlich in die Stadt geschickt wurde, um eine eilige Besorgung zu erledigen, hatte eines Tages Pech: er wurde während der Dienstzeit in einem Warenhaus gesehen; Dinge einkaufend, die mit dem Zweirad-Fertigungsprogramm seines Brötchengebers nichts zu tun hatten, wohl aber mit dem bevorstehenden Christfest. Konsequenz: man strafte ihn durch Wegnahme des Mopeds, wofür er ein kleines Handwägelchen zugeteilt erhielt (samt dem strikten Verbot, damit anderswo Geschäfte zu erledigen als ausschließlich im Werksgelände). Leider nur litt verständlicherweise das Transporttempo unter dieser Rückstufung zum unmotorisierten Betrieb, so daß nun das Wägelchen höher beladen werden mußte. Darauf aber war hinwiederum dessen Bordwandhöhe nicht disponiert, so daß der Kram ständig herunterzufallen drohte.

Im Zuge der gerade laufenden Rationalisierungsmaßnahmen teilte man ihm deshalb zwei Hilfsarbeiter zu, die die Last seitlich zu halten und am Herunterfallen zu hindern haben.

Auf Ehrenwort: kein verspäteter Silvesterschmerz!

Fu.

Beinahe eine Nötigung!

Von meiner Versicherungsgesellschaft erhielt ich zum Jahresende einen sehr freundlichen gedruckten Brief, in dem sie mich auf die Vorteile des Millionen-Haftpflichtschutzes für Motorräder hinwies. Warum aber — so möchte ich fragen — setzte man an den Schluß dieses sonst recht ordentlichen Schreibens in der Verzichtserklärung diesen Satz: „Obwohl mir bewußt ist . . .“ usw? Will man Angst und Unsicherheit wecken und damit Geschäfte machen? Ich habe mich über diese seltsame Formulierung sehr geärgert und mit mir eine Menge andere auch. Da hat einer mächtig daneben gehauen! Ging das nicht anders, meine Herren?

Klacks

Falls die Millionen-Deckungssumme nicht gewünscht wird:

Zurück an LHM-Versicherung

Obwohl ich mir bewußt bin, daß ich nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch für alle Schäden, die ich anderen Personen widerrechtlich zufüge, in unbegrenzter Höhe hafte, wünsche ich nicht die Erhöhung meines Versicherungsvertrages auf eine Deckungssumme von 1 Million.

den

(Unterschrift des Mitgliedes)

Helga Steudel

Helga Steudel aus Görschnitz (DDR) fährt auf einer MZ 125-Drehschiebermaschine seit 1958 Ausweisrennen und war in den letzten Jahren häufig auf dem Siegerpodest bei mitteldeutschen Straßenrennen zu finden. Das vergangene Jahr wurde ihr bisher erfolgreichstes, denn von neun Rennen konnte sie drei I. Plätze, zwei II., einen III. und einen IV. Platz belegen. Zweimal mußte sie wegen Maschinenschaden aufgeben, aber es reichte zum Pokal, und so konnte sie auch bei der abschließenden Ehrung der „Meister 1966“ in Berlin teilnehmen. Unser Bild zeigt sie als Siegerin ihrer Klasse beim Frohburger Dreiecksrennen am 24./25. 9. 66, dem letzten Rennen der Saison. Ihr sehnlichster Wunsch ist, eine Lizenz zu bekommen — aber damit gab es bisher immer Schwierigkeiten. Vielleicht klappt's nun für die 1967er Saison.

Ellen Pfeifer



Heinz Oestreich †

Im Alter von 33 Jahren ist der westfälische Trialfahrer Heinz Oestreich tödlich verunglückt. Auf dem Heimweg von seiner Arbeitsstelle stürzte er mit seinem Motorrad und geriet unter einen nachfolgenden Lastwagen. Nicht nur in seiner Dorstener Heimat, sondern überall in Nord- und Westdeutschland schätzten ihn seine Sportkameraden, seine herzliche Art, seine Kameradschaft. Früher fuhr er als Grasbahnfahrer meist auf BMW-Gespannen, in den letzten Jahren auf seinem NSU-Max-Trialgespann. Überall, wo bei Trials Gespannsektionen abgesteckt waren, war er mit seinem Beifahrer Heinz Ahr dabei und belegte fast immer den 1. Platz. Seine Fahrweise war die überlegteste, sein Gespann das wenigste. Gespann-Trials haben in den letzten Jahren besonders im nordwestdeutschen Raum immer mehr Freunde gefunden. Wir glauben, daß das vor allem Heinz Oestreichs Verdienst war. Das für den Nachwuchs gedachte Winter-Trial auf dem Lippeberg bei Dorsten war seine Veranstaltung, die er in seiner Eigenschaft als Sportleiter des Dorstener Motorsportclubs vorbildlich abwickelte. Es wird in seinem Sinne sein, wenn die am letzten Januar-Sonntag laufende Veranstaltung weiterlebt. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner sympathischen jungen Frau und seinem Sohne. J. G.

Termine... Treffen... Termine...

Gustav Franke Trial-Lehrer in Berlin!

Am 28. und 29. Januar 1967 findet in W.-Berlin ein Lehrgang für Trialfahrer statt, bei dem als technischer Leiter Gustav Franke fungiert, Deutschlands zur Zeit erfolgreichster Trialfahrer. Der Lehrgang findet im Jugendheim des Bezirksamtes Berlin-Reinickendorf, Heiligensee, statt und wird von der R.K.B. „Solidarität“ veranstaltet. Auskünfte erteilt Wolfgang Seiffert, 1 Berlin-46, Derfflinger Straße 9, Telefon 03 11 - 73 18 02.

Winter-Trial in Dorsten

Am 29. Januar 1967 veranstaltet der Dorstener Motorrad-Sport-Club sein 14. Winter-Trial auf dem Lippeberg in Dorsten. Es werden Solomaschinen und Gespanne zugelassen. Start 9.30 Uhr. Alle Anfahrtswege sind mit Richtungspfeilen versehen.

Wintertreffen in Hundelshausen

Wie in den Vorjahren soll auch 1967 ein Wintertreffen am Sonnabend, dem 4. Februar 1967, in Hundelshausen bei Witzenhausen stattfinden. Aus Anlaß dieses Treffens veranstaltet der Landesverband Weserstein des BVDM eine zusätzliche Wertungsfahrt. Dabei sind Orte anzufahren, deren Anfangsbuchstaben ein vorgegebenes Wort ergeben müssen. Für die Wertung ausschlaggebend sind die wenigsten Kilometer (Luft) zwischen erstem und letztem Kontrollpunkt. Zusätzlich gibt es Gutpunkte, wenn der Wohnort mehr als 100 km (Luftlinie) von Hundelshausen entfernt ist. Ausschreibungen für diese Fahrt können angefordert werden bei Kurt Schirakowski, 35 Kassel, Hohlesteinstr. 3.

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 Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung: Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3-15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 14-tägig sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, Motor-Revue + Europa-Motor, „Flug-Revue“, „Istauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der 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, Stellengesuche nur DM —,85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2,50.



VERSCHIEDENE

DKW Ersatzteile

Wir haben ein umfangreiches, vollständiges Ersatzteillager für die DKW-Motorradmodelle RT 125, 175, 200, 250 und 350 ccm, die Ausführungen /1 und /2 sowie S und VS — Baujahre 1954—58. Diese Lagerbestände möchten wir an interessierte Abnehmer in Europa, in Afrika od. Amerika sowie im Nahen und Fernen Osten zu günstigsten Preisen bei freier Verpackung, frei Hafem Kopenhagen, verkaufen.

Zu den gleichen Bedingungen bieten wir auch unser vollständiges Ersatzteillager für

DIANA

(Dürkopp - Motorroller)

Modelle 175 und 200 ccm, Baujahr 1954 bis 1962, an und erbitten die spezifizierten Anfragen interessierter Export-Partner.

C. Reinhardt A/S

Export/Import

Kopenhagen

Gl. Kongevej 11 C

VERSCHIEDENES

Schätzle Racing Tuning

Lieferung aller Honda-Motorräder und Teile. Ausf. aller Rep.-Service, Umbau- und Tuningarbeiten für Sport und Rennzwecke (Straße u. Bahn) Umbau auf 350 ccm (Meisterschaftsmasch. 350 ccm 66). Honda-Spezialist seit 1959. Neuen Zubehörkatalog anfordern!

Günter Schätzle
7805 Bötzingen, Tel. Eichstetten 328

Allen Freunden Gute Fahrt durch 1967 ARBÖ
und Rolf Arnold



Als exklusives Weihnachtsgeschenk ein Modellbaukasten. Morini sfr 16.50, Benelli, Gilera und Mondial je sfr 18.50 + Porto. Max Hug, CH-8957 Spreitenbach, Bahnhofstraße 49. 52 553

Viel Neues bei Photo Max Hug. Rennbilder, farbig und schwarz-weiß, von dieser Saison. Bilderserien etc. **Gratisproben** verlangen. Photo Max Hug, CH-8957 Spreitenbach, Bahnhofstr. 49. 52 552

Verkaufe: 2 Kurzhub-1-Zyl.-Doppelnocken-Rennmotoren, gar. 50 PS, pro Stck. DM 250.—. Dazu 6 Kurbelwellen und div. Teile. 1 40er Dellorto DM 120.—, 4 32er Keihin-Unterdruckverg., neu, DM 150.—, Resident-Rennmot. DM 150.—, ital. Renn-tank DM 140.—. Angeb. an Butenuth, 46 Dortmund-Bodelschwingh, Deininghauser Straße 25. 52 578

Imperator-Kurbelwellen u. Motorenteile, auch reparaturbedürftig, sucht: Schildhauer, 56 Wuppertal-Beyenburg, Sanddornweg 27. 52 639



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

STELLENANGEBOT

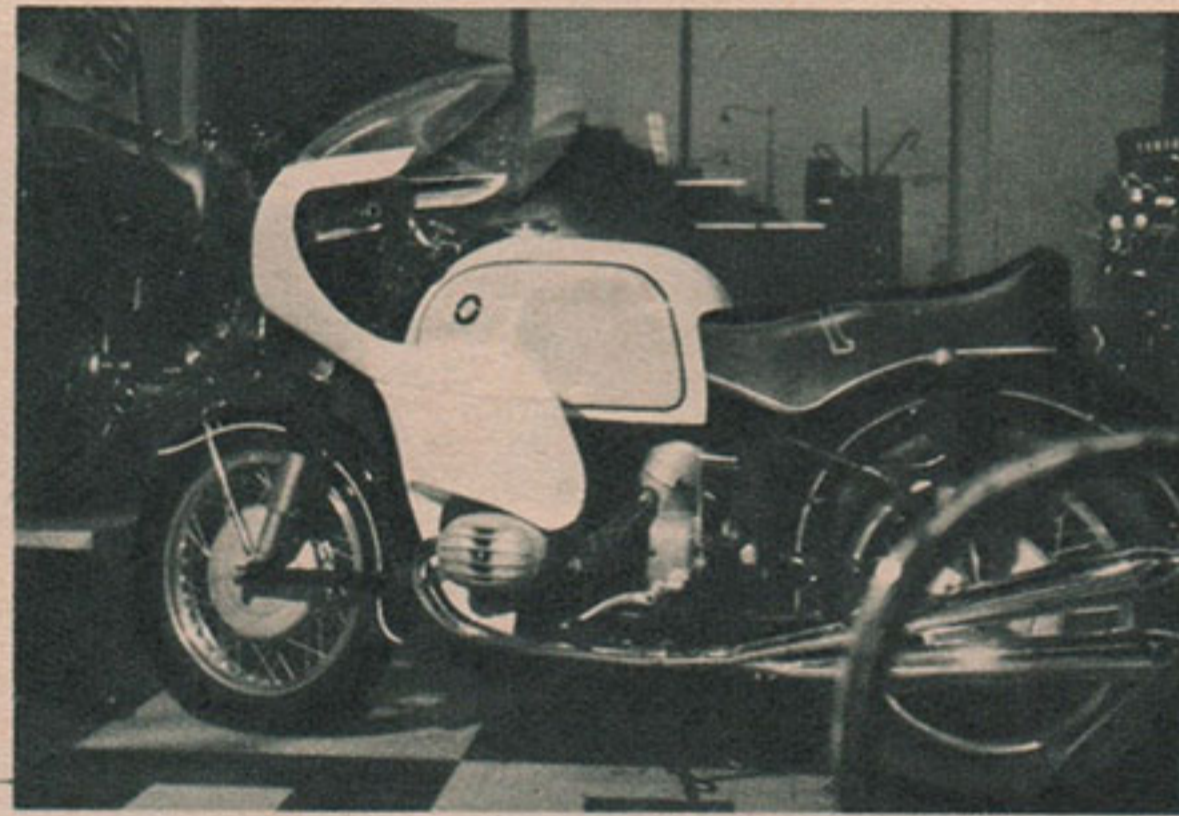
KMS

sucht fähigen Mitarbeiter

mit Dreh-, Fräs- und Schweißkenntnissen. Angebote mit Gehaltsansprüchen an KMS-Zweitakt-Tuning + Spezial-Motorrad-Fabrik, 7 Stuttgart O, Obernitzstraße 10, Tel. 64 23 17.

52 619

Polyester-Verkleidungen und -Kraftstofftanks für BMW usw.



Spitzenerzeugnisse der modernen Polyesterverarbeitung

31-Liter-Polyester-Kraftstofftank für BMW. Sehr form schön und mit vibrationsfesten auf Gummi gelagerten Befestigungsstützen, mit Rennverschluss. — Verkleidungen, 3teilig, schnelle und einfache Montage. Vibrationsfrei durch Spezialhalterungen. Durch sportliche und hervorragende Formgebung eine höhere Spitzengeschwindigkeit. Einwandfrei glatte Oberfläche. Spezial-Plexiglas-Schutzscheibe für den Scheinwerfer. Obiges BMW-Zubehör in Weiß oder Silber erhältlich. — Weiter: Rennsporttanks, Verkleidungen in versch. Farben (ein- od. zweifarbig) und Rennsitze für Honda - Yamaha - Ducati - Suzuki - Triumph - Norton - BSA. Importeure! Bitte treten Sie mit uns in Verbindung für illustrierte Prospekte und preisgünstiges Angebot.

„HET MOTORPALEIS“ Mariniersweg 2, Rotterdam-Holland

Achtung Seitenwagenfahrer! Baue auf Wunsch nach eigenen Angaben Rennfahrgestelle. Extrem niedrig und leicht, in bekannt guter Verarbeitung. Alfred Stutfeld, 464 Wattenscheid, Weststr. 35. 52 648

Motorradfreund sucht Kameradin für Zuverlässigkeitsfahrten u. gemeins. Fahrten. Raum Frankfurt/Main, mit Bild. Wilfried Becker, 6 Frankfurt/M., Luisenplatz 23. 52 635

Hunderte von hübschen Girls und tollen Boys aus aller Welt such. Partn. f. Brieffreundschaft, Bekanntschaft, Freizeitgestaltung. Sensat. Großprosp. mit 120 Auswahlfotos. Darf kostenl. angeford. werden! Jugendkorresp.-Club Betz, 1 Berlin 12, Box 8/D. 52 660

SPOTTBILLIG, schnell und zuverlässig Reparaturen jeder Art von sämtl. Typen. Überhol. u. Frisieren. H. Syring, 5489 Bodenbach. 52 662

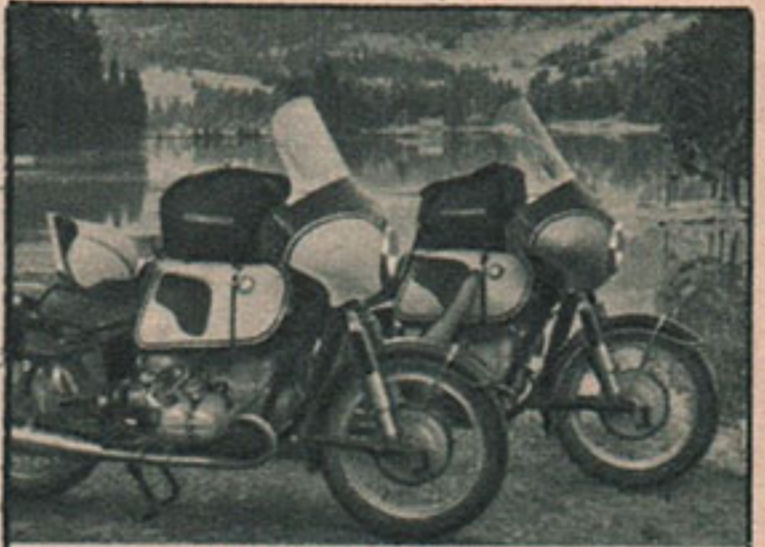
dico - von Motorradfahrer für Motorradfahrer
Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker,
Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
MIT „PFIFF“ 7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41, Tel. 0 7150/81 91

Wir haben gehört, daß es Fahrer geben soll, die noch keinen Katalog von uns haben. Können Sie das verstehen? Na, dann wird's Zeit, einen zu bestellen Testen Sie unseren Schnelldienst!

Kunststoffboote

Motor- und Segelboote

zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasfaser mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von **CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. X2** 2082 UETERSEN BEI HAMBURG



HEINRICH-Verkleidungen und Kraftstofftanks sind zweckmäßig und zeitlos formschön

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

Startschilder aus Polyester, unzerbrechlich, superleicht, per Stück DM 3.60. Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstr. 12. 52 671

Suche dringend: Münch-Rennbr. F.-BMW: S-Getr., H.-Schw. mit Ka.-W., H.-Antr. 11:32 u. and. Teile. Honda-Kopf CB 72-77. Rupert Bauer, 83 Landshut, Nahensteig 189. 52 600

Verkaufe erstklassige **Giuletta SS 50** und zerlegten Kreidler-4-Gang-Motor mit vielen Ersatzteilen für DM 400.—. Gerhard Wagner, 6951 Obrigheim/N., Unt. Mühlrain 17. 52 684

Frisieranleitg. Kreidler, NSU Max, DKW, Zündapp, nur DM 10.—. Sehr gute Anleitung. H. Syring, 5489 Bodenbach. 52 661

Girling-Federbeine, per Paar DM 78.—. Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstr. 12. 52 672

HONDA SUZUKI YAMAHA

Motorräder, Kleinkrafträder

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

Suche „Das Motorrad“ die Jahrgänge von 1955 bis 1960. Zuschriften an: Willi Büsching, 3079 Huddestorf 3, Kr. Nienburg. 52 634

Verkaufe Transportanhänger für 2-3 Maschinen u. 1 Smith-Drehzahlm. (15 000). R. Wintermeyer, 56 Wuppertal-Elberfeld, Friesenstr. 43. 52 689

Verkaufe gegen Höchstgebot 114 Zeitschriften „das MOTORRAD“ von 1958-63. Elmar Schmitz, 5379 Frauenkron/Eifel. 52 686

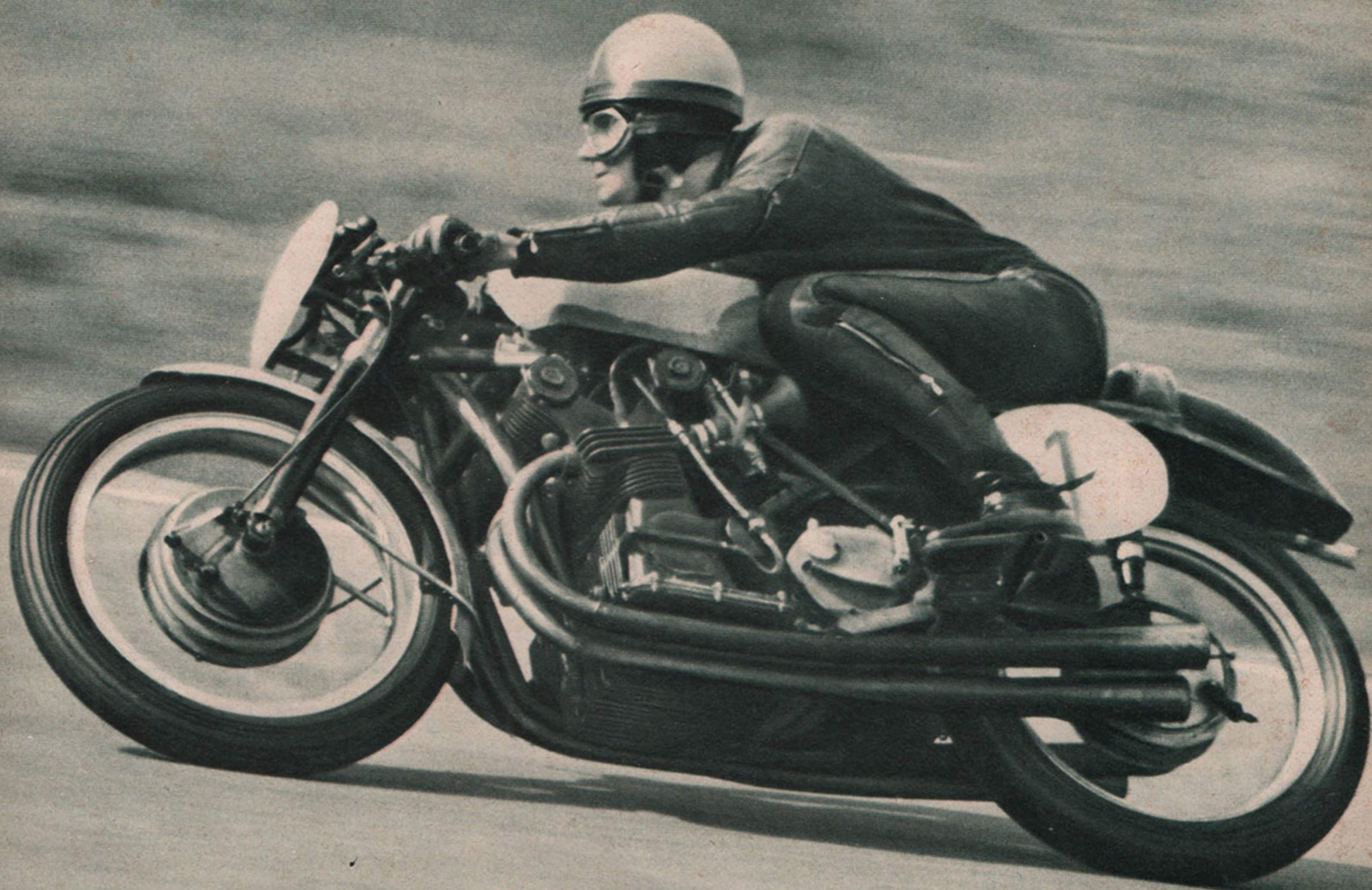
Verkaufe Camphausen-Verkleidung für 2-Zylinder-BMW kompl. mit Halter, 180 mm-Scheinwerfer, Blinker u. Spiegel für DM 150.—. Machill, 581 Witten-Ruhr, Königsholz 24 a. 52 645

Anzeigen-Schluß

für Heft 4/67

ist am

23. 1. 1967



DAS **MOTORRAD**