

DAS

MOTORRAD

Frühjahrsauswahl 1967

Was soll
man
kaufen?

Fahrberichte:
BSA-Spitfire
MZ ES 250/2



Einstellen

Eisrennen Inzell Jawa-Rennmaschine

7

DM 1.20 • 49. Jahrgang • 25. März 1967

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

CRUIS Sport mit

Motorrädern
 Trial Gelände Motocross Straßenrennen

MOTORBUCH VERLAG

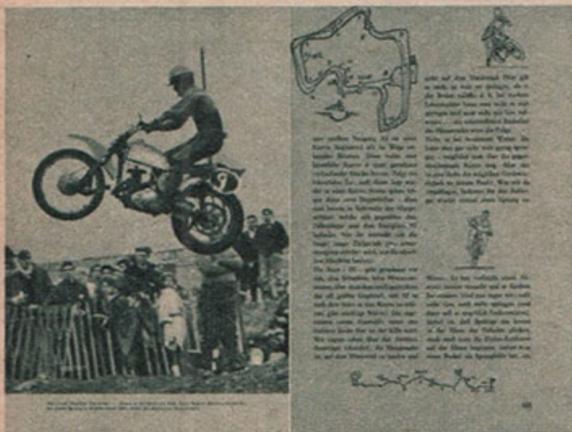
Diese Motorsport-Fibel fehlte vielen ...

Die Möglichkeiten, mit Motorrädern aktiven Wettbewerbssport zu betreiben, sind vielfältig: angefangen beim Trialfahren über den Gelände- und Straßen-Zuverlässigkeitssport erstrecken sie sich schließlich auch auf die reinen Geschwindigkeitswettbewerbe, die Moto Cross-Rennen ebenso wie die Rennen auf Straßen und Bahnen aller Art. Für den jedoch, der sich — als junger Nachwuchsfahrer — die ersten Informationen über den Motorradsport beschaffen will — aber ebenso für den, der sein in sportlicher Fahrpraxis schon erworbenes Können noch verbessern und auf Grund theoretischer Studien vor allem die so wichtige Wettbewerbstaktik noch verfeinern will, für alle die gab es bisher keine zusammengefaßte Anleitung, kein Lehrbuch des Motorradsports —

jetzt ist sie da!

Christian Christophe — seit Jahrzehnten als „Crius“ den Lesern der Zeitschrift DAS MOTORRAD und darüber hinaus vielen, deren Herz am Motorrad hängt, bestens bekannt — hat es nun unternommen, dieses „Lehrbuch“ zu schreiben. Wer weiß, wie Crius solch eine Aufgabe anpackt, der weiß auch, daß er dabei alles andere als schulmeisterlich oder gar überheblich von seinem eigenen Können sprechen will. Vielmehr möchte er auch hier, wie in seinen MOTORRAD-Beiträgen, — mit all seinem trockenen Humor und seiner ganzen tiefgründigen Betrachtungsweise, um deretwillen man seine Berichte schon vor dreißig Jahren genauso gern las wie heute — mit seinen Motorradfreunden plaudern und möchte ihnen dabei all das sagen, was er sich in langer, langer Motorradpraxis — im Alltagsbetrieb, bei aktiver Ausübung des Sports mit Motorrädern und als Entwicklungsingenieur in der Industrie — an Erfahrungen und Erkenntnissen erworben hat.

So ist dieses Buch von Crius etwas Einmaliges geworden: eine Fibel des Motorradsports gewissermaßen, in der die Praxis und die aus ihr stammenden Ratschläge dominieren, in der aber auch dort, wo es im Interesse systematischer Leistungssteigerung des an sportlichen Erfolgen wirklich Interessierten notwendig erschien, die Theorie nicht zu kurz kommt. Das alles mit vielen interessanten Bildern und ebenso humorigen wie instruktiven Skizzen des Autors durchsetzt, in der ihm eigenen Ausdrucksweise dargebracht — es ist das Buch, auf das alle Crius-Freunde und alle die gewartet haben, die Sport mit Motorrädern treiben oder treiben wollen.



Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis:
 Trial — Trial mit Seitenwagen — Geländesport — Moto Cross — Straßenrennen — Dictionnaire — Klasseneinteilung — Solo oder Gespann? — Viertakter oder Zweitakter? — Die richtige Bereifung — Fahren im Sand — Bergprüfung — Wasser und Stufen — Steilhänge — Die großen Geländewettbewerbe — Bowdenzugprobleme — Dekompressor — Federung — Gemisch — Kettenführung — Kolbenfresser — Kupplung — Lenkerhöhe und Sammy-Miller-Maße — Lenkerflattern — Lenkereinschlag — Luftfilter — Steckachsen für Trial? — Mindest-Trott im Trial — Body-lean — Vergaser — Verkleidungen — Verstellbare Zündung — Kondensation — Straßenrennen: Gewicht und Fliehkraft — Haftung in der Kurve — Kurventechnik jenseits von Gut und Böse — Tuner — Prüfungsfach Nürburgring

Jede Seite gespickt mit hochinteressanten Tricks, Tips, Fotos, Zeichnungen, Diagrammen usw. — insgesamt 184 Seiten, 75 Fotos, 125 Zeichnungen, Ganzleinen mit Schutzumschlag **DM 16,80**

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

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

— Expl.: **Crius - Sport mit Motorrädern** **DM 16,80**

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

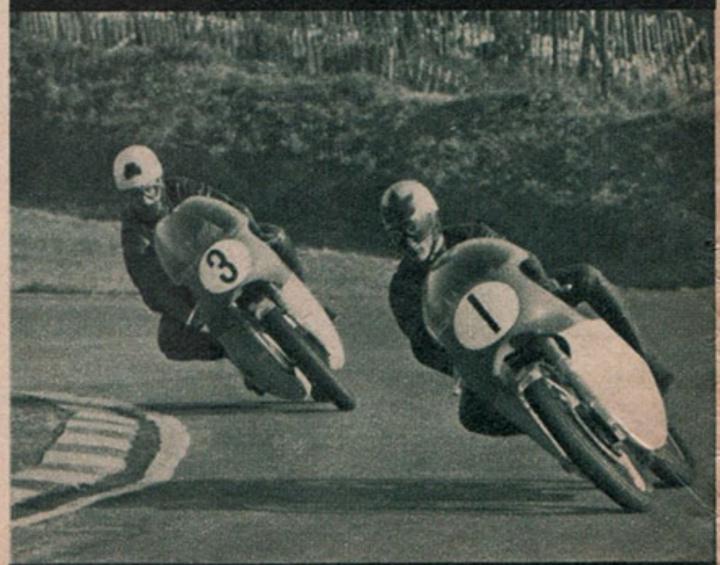
Name _____

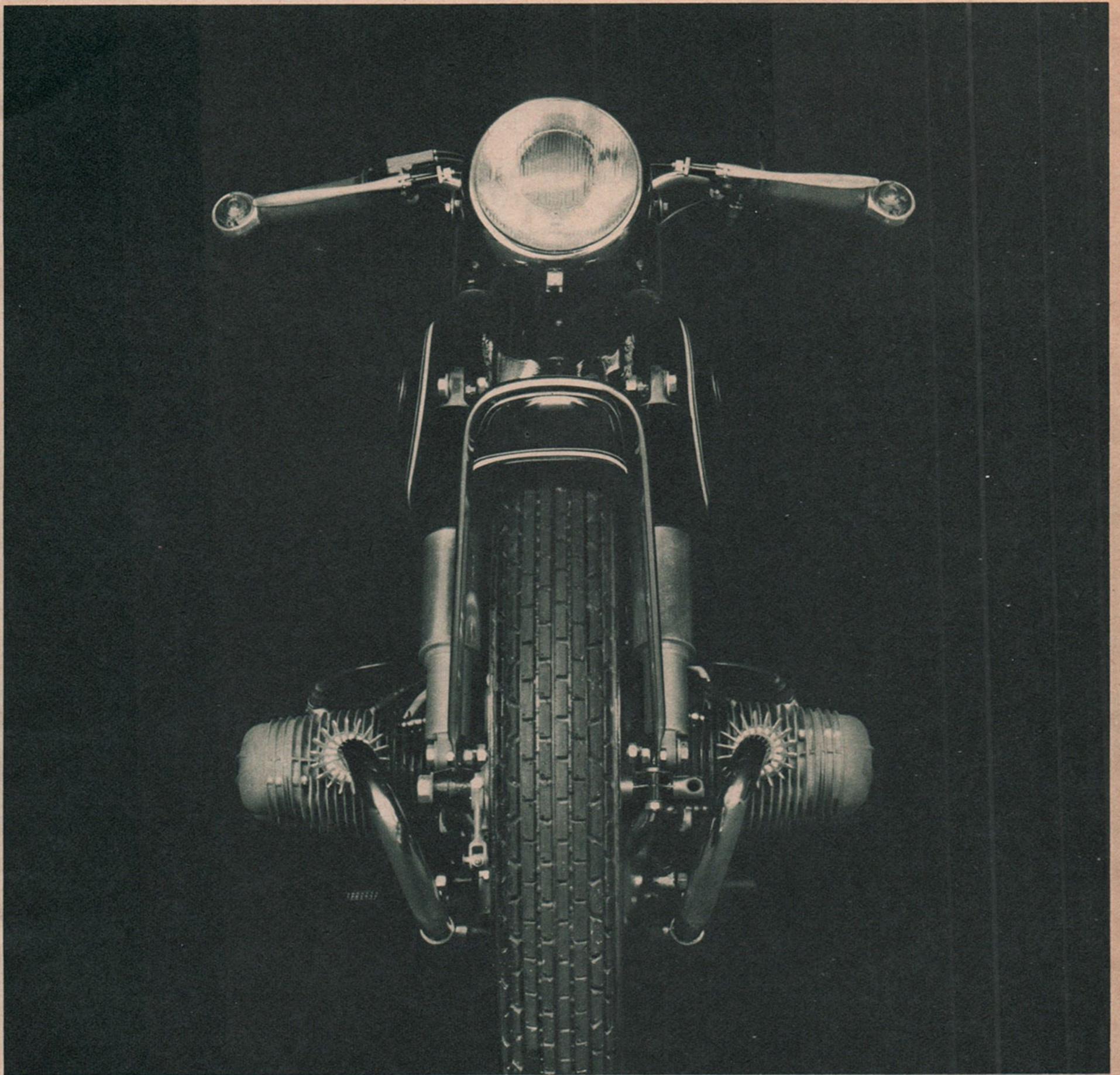
Ort (PLZ) _____

Straße _____

MO 7/67

In jeder guten Buchhandlung erhältlich oder mit nebenstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von Motorbuch Stuttgart. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte mit einer einfachen Postkarte bei **MOTORBUCH STUTTGART**





Männer

Man sagt, das Motorrad werde vom Automobil verdrängt. Nicht die BMW R 69 S! Denn diese Maschine fragt nicht danach, ob es Automobile gibt, sondern ob es Männer gibt, die aus Freude am Fahren fahren. Und solange es die R 69 S gibt, wird es solche Männer geben.



Aus Freude am Fahren – BMW



Gewusst wo

Puch ohne Vergaser

Meine Puch SVS 175, Baujahr 1954, hat keine Vergaser und soll außerdem bei Generaldurchsicht auch neu eingestellt werden, ohne daß dazu Daten vorhanden wären. Bitte, geben Sie mir Zündzeitpunkt, Kerzen-Wärmewert und Typ der beiden Vergaser samt deren Einstellung an.
J. S. in B.

Die serienmäßigen Vergaser der letzten Ausführungen waren: Linker (rechter) Vergaser Bing 2/22/25 (1/22/66), Hauptdüse 90 (120), Nadeldüse 2,64 (2,64), Düsenadeln ohne Nr., Nadelstellung 3 (3), Kerbe von oben, Leerlaufdüse 50 (ohne Bohrung, blind), Luftstellschraube ca. 1/2 Umdr., offen (keine Luftstellschraube). Der Drosselkolben des rechten Vergasers muß vollständig schließen, keine Standgaseinstellung! Der zweite Vergaser darf erst bei Drehzahlen über 4000 eingeschaltet werden. Vorzündung 5,5 mm (nicht mehr!) vor oberem Totpunkt des rückwärtigen Zylinders. Die serienmäßige Zündkerze war Bosch W 225/11, für Wettbewerbe W 240 oder W 260.

BMW R 25/3 soll frisiert werden

Ich möchte meine R 25/3 schneller machen, wo bekomme ich dazu eine Frisieranleitung, und mit welchen Kosten wäre eine solche Arbeit verbunden. Sicher wird doch die Lebensdauer nicht besonders durch die Maßnahmen zur Leistungssteigerung berührt, der Motor ist doch recht zuverlässig.
R. K. in O.

Wir werden Sie enttäuschen, wenn wir Ihnen von einer Leistungssteigerung der R 25/3 abraten. So einfach, wie man sich oft das Frisieren eines Motors vorstellt, geht es nicht. Bei diesem Modell, das als reines Tourenmotorrad konstruiert wurde, ist eine Leistungssteigerung ohne erheblichen Kostenaufwand nicht möglich. Im Handel waren zwar Sport-Nockenwelle und -Kolben erhältlich, und technisch gewandte Bastler konnten aus dem R 25/3-Motor auch einige Pferdestärken mehr herausholen. Da es aber keine bestimmte „Frisieranleitung“ für dieses Baumuster gibt, war jeder auf seine eigenen Kenntnisse und Erfahrungen angewiesen. Das geht aber nicht immer gut. Um die Kosten möglichst gering zu halten, neigt man leider sehr häufig dazu, nur die Teile beim Frisieren zu berücksichtigen, die einen unmittelbaren Einfluß auf die Leistungssteigerung des Motors ausüben. Jede weitere Beanspruchung eines Teiles als konstruktiv ausgelegt, führt nicht nur zur Verkürzung der Lebensdauer, sondern es können sich daraus ernsthafte Gefahren während des Fahrbetriebes ergeben. Nicht zuletzt sollte mit zunehmender Geschwindigkeit auch an eine Verbesserung von Fahrgestell und Bremsen gedacht werden.

Honda-Federbeine können nachgefüllt werden

Meine Honda CB 72 SS, km-Stand 22 000, benimmt sich seit etwa 4000 km etwas eigenartig. Beim Durchfahren schneller Kurven und bei Bodenwellen habe ich das Gefühl, daß die Maschine ganz leicht hinten wegschleift. Da ich sehr viel mit Sozia fahre, führe ich dieses Verhalten zunächst auf verschlissene Stoßdämpfer zurück. Sollten diese tatsächlich defekt sein, so würde ich gern wissen, ob man auch andere Federbeine an die CB 72 anbauen kann, etwa die von der CB 450 oder Beine speziell von Girling. Daß die CB 450-Beine härter gedämpft sind, ist mir bekannt. Außerdem wüßte ich gern noch, welches und wieviel Öl in die Telegabel meiner Maschine hineinkommt.
H. D. in N.

Ihre Vermutung, daß das eigenartige Fahrverhalten Ihrer CB-72 auf mangelnde Dämpferwirkung zurückzuführen ist, dürfte richtig sein. Voraussetzung für eine Beurteilung ist jedoch ein auf die Belastung richtig bemessener Reifendruck, absolut spielfreie Schwingenlagerung und ein einwandfreier Zustand der Steuerventilflapenlagerung. Gegen den Einbau der CB-450er Federbeine ist nichts einzuwenden, zumal 3 verschiedene Federvorspannungen einstellmäßig vorhanden sind. Weiterhin besteht jedoch die Möglichkeit, die Originaldämpfer zu öffnen und neu mit Öl zu füllen. Die Füllmenge beträgt pro Dämpfer 52 ccm. Als Flüssigkeit wird von Honda ein Spindelöl Nr. 60 vorgeschlagen, welches eine Viskosität von etwa 10 haben dürfte. Ob Girling für die 250er auch Federbeine hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Die Füllmenge pro Gabelholm beträgt 220 ccm. Versuche mit Mehrbereichsöl 10 W 40 haben zu guten Ergebnissen geführt. Die Firma Honda empfiehlt auch hierfür Spindelöl Nr. 60.

Daten für BSA Super Rocket

Vor einem Vierteljahr kaufte ich mir billigst eine Super Rocket und bin eigentlich ganz begeistert von dieser Maschine. Ersatzteilsorgen und etwas Ölsabbren nehme ich bei der Leistung gern in Kauf. Der Grund zum Schreiben war aber eine Frage: Zum richtigen Einstellen nach einer kleinen Überholung brauche ich noch ein paar Daten, z. B. Unterbrecherabstand, Zündzeitpunkt, Ventilspiel und evtl. Steuerzeiten.
H. H. in S.

Der Unterbrecherabstand für Ihre Maschine soll 0,35 mm betragen. Vorzündung bei voller Frühzündung 40° vor O.T. Das Ventilspiel beträgt für Einlaß 0,15 mm und für Auslaß 0,25 mm. Die Steuerzeiten sind genau markiert; beachten Sie bei der Einstellung die Marken an den Zahnrädern.

Kopfdichtung bläst

Bei meiner Horex Regina, Baujahr 1953, bläst dauernd die Zylinderkopfdichtung durch. Ich habe den Motor vorher einmal auseinander gehabt, da er einen neuen Kolben brauchte, und seitdem ist das Übel mit der Dichtung nicht wegzubringen. Ich habe die Original-Dichtung verwendet, habe auch die Kopfschrauben schön gleichmäßig überkreuz angezogen, sogar nach 100 km Fahrt noch mal kontrolliert und etwas nachgesetzt (auch Ventilspiel kontrolliert), aber das brachte keinen Erfolg. Auf der rechten Seite bläst sie immer noch, und dann dauert es nur kurze Zeit, bis die Dichtung ganz herausfliegt. Gibt's da einen besonderen Trick?
E. L. in A.

Die Regina war eigentlich gar nicht so empfindlich an der Kopfdichtung, nur mußte man aufpassen beim Zusammenbau. Sie haben zwar alles richtig gemacht, auch das Nachziehen nach 100 km und die nachträgliche Ventilspielkontrolle, aber eines haben Sie sichtlich doch vergessen: das Kapselrohr, in dem die Stoßstangen untergebracht sind, muß bei jeder Demontage und Montage erst mal nach unten geschraubt werden. Später, wenn der Kopf wieder drauf und festgezogen ist, kann man das Kapselrohr auch wieder hochschrauben und sanft gegen die dort vorhandene Gummidichtung anlegen. Sobald man irgend etwas am Zylinder schraubt, wozu also der Kopf herunter muß, ist eine Neueinstellung des Kapselrohres nach unseren eigenen (ähnlichen) Erfahrungen unbedingt nötig. Typisch ist nämlich, daß die Kopfdichtung nur an der linken Seite bläst!

Der schnelle Motor paßt

Meine Adler MB 250 braucht einen neuen Motor, müßte zumindest einmal richtig überholt werden, obwohl sie täglich gebraucht wird. Jetzt habe ich die Möglichkeit, einen Motor der 250 S zu bekommen, das wäre ja schön, aber paßt der noch in den MB-Rahmen? Und was sagt der TÜV? Daß ich ummelden muß, weiß ich, aber läßt man mir den schnelleren Motor zu?
P. K. in M.

Den 18-PS-Motor der 250 S können Sie ohne weiteres in ein MB-250-Fahrgestell einbauen. Auch beim TÜV sollte es keine Schwierigkeiten geben, denn der gleiche Motor wurde ja serienmäßig von Adler in dieses Fahrgestell eingebaut.

Geräusch ist nur Schönheitsfehler

Bei meiner R 60 tritt kurz nach dem Antreten des Motors, hauptsächlich, wenn es kalt ist, ein ganz merkwürdiges Geräusch auf. Es ist nicht so stark, wie es sich anhört, wenn man den Kickstarter bei laufendem Motor herunterdrückt, es muß aber mit großer Sicherheit aus dieser Gegend kommen, denn alle typischen Geräuschsymptome deuten auf Mitlaufen der Kickstarterraste hin. Abgesehen davon, daß dies nur ein störendes Schönheitsfehlerchen sein würde, interessiert mich, ob Sie dies auch schon festgestellt haben, ob also auch andere Maschinen daran kranken. Kann man was dagegen tun?
H. M. in G.

Das leicht knarrende Geräusch, das Sie an Ihrer R 60 festgestellt haben, ist tatsächlich nur ein Schönheitsfehler. Allerdings hat man selbst dem bei BMW einige Aufmerksamkeit gewidmet, nachdem tatsächlich in dieser Richtung Fragen auftauchten. Die Druckfeder (Best.-Nr. 10 56 116) wurde andersherum gewickelt, die Wickelrichtung ist jetzt links. Nachträglicher Einbau ist natürlich möglich, sollte jedoch erst bei einer Generaldurchsicht gemacht werden, besonderer Zeitaufwand lohnt sich nicht. Die Änderung setzte übrigens bereits seit einiger Zeit in der Serienfertigung ein, Ihre R 60 muß Fahrgestellnummer noch vor 18 10 530 haben, danach kam nämlich die neue Feder. Die Ersatzteilnummer für die Feder ist die gleiche wie früher geblieben.

Öl für Matchless-Gabel

Die Telegabel meiner Matchless G 3 braucht sicher endlich mal neues Öl, nur weiß ich leider nicht, wieviel Öl und welches man einfüllen muß. Außerdem würde mich interessieren, ob es für meine Maschine ein Handbuch in deutscher Sprache gibt, möglichst auch, wo es das gibt.
J. R. in G.

Wenn Sie Ölwechsel durchführen müssen, empfiehlt sich (da zu vermuten ist, daß lange kein Ölwechsel mehr gemacht wurde), auch die Telegabel innen auszuspülen. Das heißt, daß Sie zunächst einmal ganz normal neues Öl einfüllen, dieses aber bereits nach 500 bis 1000 km wieder wechseln. So wird die Gabel wieder innerlich etwas sauberer. Als Ölmenge wird pro Gabelholm für Ihre Maschine 225 ccm angegeben, SAE 20 soll verwendet werden. Hinsichtlich deutschsprachiger Handbücher für AMC-Modelle wenden Sie sich doch mal an die Importeursfirma Louis in Hamburg, da hat man unseres Wissens solche Handbücher vorliegen.

Triumph BDG soll Gespann werden

Vor einigen Tagen habe ich meine alte BDG 250 H, Baujahr 1950, wieder in Gang gebracht. Einen zweiten Motor, BDG 250 S, habe ich auch dazu. Kann ich den in mein Fahrwerk einbauen, und wie hoch ist eigentlich dessen Leistung? Wie sieht es aus, wenn ich an die BDG einen leichten Seitenwagen hänge? Welche Übersetzung wäre da die günstigste? Kann ich evtl. den Motor der Boss in mein Fahrwerk einbauen, der hätte doch dann sicher annehmbare Leistung?
M. R. in H.

Den Motor der BDG 250 S können Sie in Ihr Fahrwerk ohne weiteres einbauen. Dieser Motor sollte 12 PS haben, ob er das aber tatsächlich auf die Beine brachte? Einen leichten Seitenwagen können Sie unbedenklich anbauen. Dabei ist zu beachten, daß der Motor mehr drehen muß, daß also die Hinterradübersetzung reichlicher werden muß. Die einzelnen Übersetzungen der beiden bei Ihnen vorhandenen Motoren waren leicht unterschiedlich, BDG H hatte Motorritzel 24, Kupplungskettenrad 45, Getriebeausgang 17, Hinterrad 46 Zähne. BDG S hatte in der gleichen Reihenfolge 24/45/17/48. Seitenwagenübersetzung für BDG H war 24/45/17/50 und für BDG S 19/45/17/45, da wurde also auch das Primärritzel gewechselt! Außerdem verlangt der TÜV den Einbau der Doppelnockenbremse ins Vorderrad bei Seitenwagenbetrieb, fragen Sie deshalb mal bei Bender & Smets, 415 Krefeld, Moerserstraße, an. Hinsichtlich der Fahrleistungen dürfen Sie nicht zuviel erwarten, allerdings ist der Motor durchaus überdrehbar, würde schlimmstenfalls noch reichlichere Übersetzung verlangen. Den Boss-Motor dürfen Sie nur in Rahmen ab Nummer 314 521 mit verstärktem Vorderrahmen einbauen, sonst verursachen die zahlen 16 PS doch einen Rahmenbruch.

Konsul 500-Kolbenmaße

Ich habe vor kurzem eine Konsul gekauft (billig), die ich nun wieder dauernd fahren möchte. Bei der Übergabe der Maschine wurde mir gesagt, daß ich den Kolben mal auswechseln müßte, da der Ölverbrauch des Motors bereits recht hoch sei (was auch stimmt). Daraufhin fragte ich bei verschiedenen österreichischen NSU-Vertretungen nach einem Kolben. Mit recht gutem Ergebnis: jeder sagte, daß ich einen Kolben sofort bekäme, wenn ich nur das richtige Maß angeben könnte. Ich weiß, daß der Motor noch nicht ausgeschliffen wurde, nur das Original-Kolbenmaß weiß ich nicht, denn ich möchte den Motor nicht allein deshalb aufmachen. Muß man eigentlich unbedingt den Zylinder ausschleifen lassen, wenn man einen neuen Kolben einbaut?
E. S. in A.

Auf jeden Fall sollten Sie, wenn Sie einen neuen Kolben in Ihre Konsul 500 ccm, Baujahr 1955, einbauen, auch den Zylinder ausschleifen lassen. Wir können uns nämlich nicht vorstellen, daß die Maschine bisher ohne Verschleißspuren geblieben ist. Der Zylinderdurchmesser beträgt 80 mm, die aufeinanderfolgenden Ausschleißgrößen sind 80,25 - 80,50 - 80,75 - 81,0 mm. Das Laufspiel des Kolbens soll 0,05 bis 0,06 mm betragen.

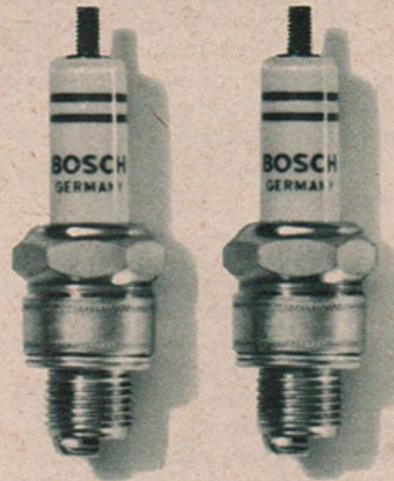
KS wird einseitig heiß

Bei meiner KS 601, Baujahr 1952, solo gefahren, treten zwischen den beiden Zylindern deutliche Temperaturunterschiede auf. Der linke Zylinder wird bereits nach einer Minute Standlauf bedeutend (mit der Hand spürbar!) wärmer als der rechte. Das Ventilspiel beider Seiten ist gleich eingestellt. Kompression links 5,2 und rechts 5,9. Leistung ist normal, Standlauf gleichmäßig, Kerzenbild auch bei beiden gleich (Wärmewert 225). Unerklärlich ist, daß der Temperaturunterschied nach einigen Fahrkilometern mit der Hand nicht mehr feststellbar ist. Irgend etwas scheint gerade im Standlaufbereich nicht zu stimmen, oder?
W. B. in E.

Die Methode, die Zylindertemperatur mit der Hand zu messen, dürfte fragwürdig sein. Der linke Zylinder bekommt, durch die Drehrichtung der Kurbelwelle bedingt, etwas weniger Schmieröl. Dieses ist Überschußöl, welches aus dem Pleuellager in den Zylinder geschleudert wird. Auf dieser Seite erhält die Oberseite weniger, sie liegt gewissermaßen im Schleuderschatten. Bei höherer Drehzahl wird das durch den entstehenden Ölnebel ausgeglichen. Es könnte aber auch sein, daß die Spritzbohrung, durch die das Öl aus der vorderen Gehäusewand in die Kurbelwellenwange gespritzt wird, verlegt ist. Dann hätte der Kipphebelmechanismus des linken Zylinders weniger Öl als die rechte Seite. Ist das der Fall, muß der Motor zerlegt werden und die feine Bohrung in der vorderen Gehäusewand gereinigt werden. Sie zeigt in Richtung vordere Kurbelwellenwange. Der rechte Zylinder wird durch eine Spritzbohrung im hinteren Kurbelwellenlagerdeckel über das hintere Pleuellager geschmiert.

**Zündkerzen haben nichts zu lachen,
wenn sie in einen 2-Takt-Motor
eingeschraubt werden.**

**Aber Besitzer von 2-Takt-Motoren
eine ganze Menge, wenn sie BOSCH
Zündkerzen haben.**



Nirgendwo setzt man Zündkerzen so zu,
wie in einem 2-Takt-Motor. (Außer wenn wir sie testen.)

An die Zündkerze stellt so ein 2-Takt-Motor
ganz besonders harte Anforderungen:

Sie muß doppelt so viel arbeiten, wie bei
einem 4-Takt-Motor. Statt bei 5000 U/min. 2500 mal

zu funken, muß sie 5000 Funken von sich geben.
Wird also doppelt so stark abgenutzt.

Tun Sie sich und Ihrem Motor einen Gefallen:
Lassen Sie nach 8- bis 10000 km mal nach Ihren
Zündkerzen sehen und neue BOSCH Zündkerzen thermo-
elastic einschrauben. Das wird Ihrem Motor gut tun.



BOSCH
Zündkerzen
thermo-elastic

**Bosch-Zündkerzen thermo-elastic
halten Motoren bei Laune.**

An die edlen Herren im Namen der Windsbräute

Es gibt tatsächlich „Kavaliere“, die froh sind, wenn sie ihre Frauen, Bräute oder Freundinnen im Hause lassen können. Für sie sind diese Zeilen nicht gedacht, und Sie brauchen jetzt nicht weiterlesen, meine Herren! Ich schreibe diese Worte für die vielen Motorradfahrer, die uns immer wieder mal fragen, was sie nur machen könnten, damit ihre bessere Hälfte auch Spaß an der Fahrerei bekäme.

Mir sind natürlich schon Frauen begegnet, die wollen unter keinen Umständen dem Fahren mit einer schnellen Solomaschine schöne Seiten abgewinnen. Da ist natürlich Hopfen und Malz verloren, wenn er es nicht versteht, ihr dies Abenteuer schmackhaft zu machen, und da heißt es eben für den Mann, sein Hobby, so gut es eben geht, alleine zu pflegen. Ob diese Frauen klug handeln, sei dahingestellt, auf jeden Fall lassen sie sich manches herrliche Erlebnis entgehen.

Die wenigsten Mädchen lehnen das Motorradfahren von vornherein ab. Entweder es liegt an der unzureichenden Kleidung, oder er hat bei den ersten Fahrten mal so richtig zeigen wollen, was für ein „schneidiger Kerl“ er doch ist, und hat jede Kurve so scharf genommen, daß die Fußrasten am Ende der Fahrt deutlich Zentimeter abgeschliffen waren. Es gibt da wirklich viele Fakten, die es einer Frau schon beim ersten Ausflug verleiden könnten, gerne eine Fahrt auf der Solomaschine mitzumachen.

Wer von den kleinen Mike Hailwoods denkt schon daran, wie seine Frau wohl 500 km Fahrt auf dem Beifahrersitz aushält, wenn er sich ein tolles neues Motorrad kauft?

Mir fiel so manches ein, was ich darüber sagen könnte, als wir neulich auf einer BSA-Spitfire eine tolle Sturmfahrt erlebten. Ich muß gestehen, daß ich die halbe Nacht vor unserer ersten Fahrt mit diesem neuen Renner nicht schlafen konnte bei dem Gedanken daran, daß ich am nächsten Morgen auf einem englischen Super-Wetzeding mitfahren sollte. Ich habe im Laufe der Jahre schon so meine Erfahrungen mit englischen Maschinen gemacht. Um es aber vorweg zu nehmen, es ging nachher so wunderschön, daß ich meinem Fahrer bei 140 km/h ins Ohr zu brüllen versuchte, daß ich bereit sei, auf dieser Maschine 800 Kilometer an einem Strich mitzufahren. Das will wirklich viel heißen!

Worauf kommt es denn nun aber eigentlich an, wenn man sich hinten auf einer Maschine genauso wohl fühlen soll beim Fahren wie der Fahrer selbst? Und worauf man wirklich gleich beim Kauf der Maschine achten sollte?

Betrachten wir uns erst einmal die Sitzbank: Ein Tip mit dem Finger auf das Polster genügt nicht, wenn man sehen will, ob eine Sitzbank für uns Mädchen auch etwas taugt. Das bißchen Schaumgummi gibt natürlich nach, wenn man draufdrückt. Aber wie sieht die Sitzbank von unten aus? Ist die ganze Bank aus Federn gearbeitet, oder ruht die obere Auflage nur in einer Metallmulde, die hinten unmittelbar auf dem Kotflügel aufliegt? So war es lange Zeit bei den englischen Sitzbänken. Bei uns zu Hause gab es früher immer Krach, wenn ich mich weigerte, auf einer englischen Maschine mitzufahren, weil die Sitzbank zu hart sei. „Wieso? Die Maschine ist doch so gut gefedert!“ hörte ich immer wieder. Das war schon richtig, aber bei den Sitzbänken saß man direkt auf dem Kotflügel und bekam jede Straßendelle bis in die Halswirbel mit.

Also, wie sollte eine Bank beschaffen sein, damit auch der Beifahrer Freude an der Fahrt hat? Zunächst muß die Bank breit genug sein, damit auch die Oberschenkel eine feste Auflage haben, sonst bekommt man nach kurzer Zeit Krämpfe in den Beinen, die man immer wieder auszustrecken versucht, damit sich der Krampf löst. Schon hat man seinen Rüffel weg: „Mensch, sitz doch still. Was wackelst du denn bloß immer rum!“

Nächster Gedanke der Beifahrerin: „Wäre ich doch bloß zu Hause geblieben.“

Dann muß die Bank ausreichend lang sein für zwei Personen, sonst sitzt die Beifahrerin die meiste Zeit mit dem Allerwertesten auf der harten Abschlußkante. Haben Sie das schon mal mitgemacht auf vielen hundert Kilometern, meine Herren? Mal eben Probesitzen im Stand gibt aber keine rechten Aufschlüsse darüber, ob der Sitz ausreichend ist, denn beim Fahren rutscht man immer wieder nach hinten. Außerdem sollte der Bezug nicht so glatt sein, daß man dauernd krampfhaft nach dem Gürtel des Fahrers angelt, um nicht von der Maschine zu rutschen, wenn der Schnelle nach einer Ortschaft oder beim Überholen das Gas wieder aufzieht. Als gutes Beispiel kann ich da die Bank dieser Spitfire anführen, die wir ausführlich in der Schweiz probierten. Diese stieg hinten auf 10–15 cm sanft an, ohne eine harte Abschlußkante zu haben. Ich hatte es nicht nötig, mich festzuhalten oder gar anzuklammern. Und das ist bestimmt auch ein sehr wesentlicher Punkt, ob die Fahrt ein Genuß für uns Beifahrerinnen ist oder nicht. Wenn man sich dauernd an seinem Vordermann festhalten und gar die Arme um ihn legen muß, um eventuell ein Stückchen Tankrucksack zu fassen zu kriegen zum Anfassen, dann hört der Spaß nach längstens 50 km auf, ein Spaß zu sein. Plötzlich reißt es einem in den Schultern und in den Halsmuskeln, daß man nicht mehr weiß, wie man seine Arme noch halten soll. Jeder Kanaldeckel ist eine Qual, mal läßt man den rechten Arm einen Augenblick herunterhängen — oh, es wird besser, Gott sei Dank! Nein, schon fängt die andere Seite an zu reißen; also jetzt den linken Arm hängen lassen. Plötzlich reißt er das Gas auf, um vor der nächsten Kurve noch schnell den Sonntagsbummler zu überholen — man packt zu, um nicht unversehens auf der Straße zu liegen, und wollte, man hätte es lieber gelassen.

Der nächste Gedanke Ihrer Frau, lieber Mike Hailwood II.: „Wäre ich bloß zu Hause geblieben!“ Glauben Sie mir, meine Herren, Sie würden das nicht Sonntag für Sonntag mitmachen!

Das nächste Thema wäre der Lenker. Jawohl, Sie haben richtig gelesen, der Lenker. Glauben Sie, man sitzt besonders gut hinten drauf, wenn der Fahrer fast mit dem Kinn auf dem Tank liegt? Denn wenn man sich selber nicht auch so weit vorbeugt, daß man auf dem Rücken des Fahrers liegt, schwankt man hinten herum wie ein Halm im Wind. Lenkerstummel an den Gabelholmen angeschellt taugen absolut nichts, wenn man mit zwei Personen fahren will. Es ist bestimmt alles andere als bequem auf 200 km, wenn man den Kopf seitlich gedreht an den Rücken des Fahrers preßt und die Arme um seinen Leib schlingen muß, um sich festzuhalten. Die Betonung liegt auf „bequem“ (!).

Wichtig ist weiter die Anbringung der Fußrasten. Eine Maschine, an der die Fußrasten für den Beifahrer an der Schwinge befestigt sind, würde ich als Frau gar nicht besteigen. Jede kleine Unebenheit in der Straße läßt die Füße von den Fußrasten hopsen, man versucht sich irgendwie mit den Zehen festzuklammern oder die Füße vor die Rasten irgendwie festzuklemmen. Sehr bald fängt es an, unter der Fußsohle zu kribbeln, einige Wortfetzen fliegen am Ohr vorbei. Aha, er schreit wieder: „Sitz doch, verdammte noch mal, endlich still!“ Mein nächster Gedanke: Wäre ich doch bloß zu Hause geblieben!

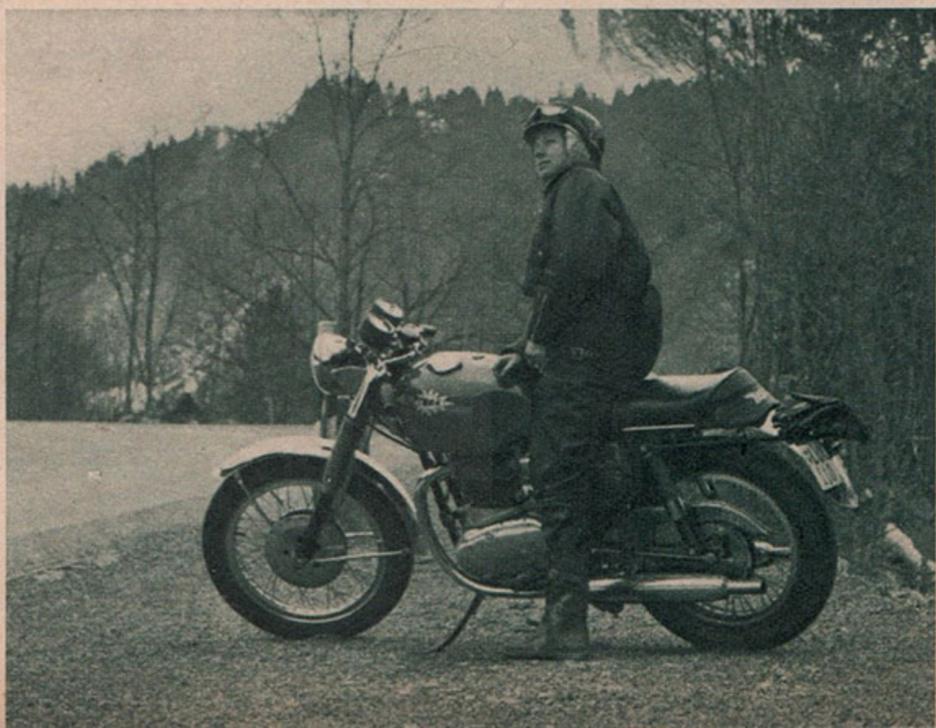
Also bitte, liebe Freunde, achten Sie beim Kauf der Maschine darauf, daß die Fußrasten nicht an den Schwingenholmen sitzen, und daß sie in der Höhe verstellbar sind, denn Spitzentanz beim Motorradfahren macht wirklich keinen Spaß, und das kommt letzten Endes dabei heraus, wenn man dauernd mit den Fußspitzen nach den Rasten angeln muß, weil sie zu tief sitzen. Genauso schrecklich ist es aber, wenn die Rasten zu hoch sitzen und man sie nicht verstellen kann. Durch die immer etwas vorgeneigte Haltung beim Fahren wird der Körper stark zusammengedrückt, und das bereitet auf die Dauer auch erhebliche Schmerzen.

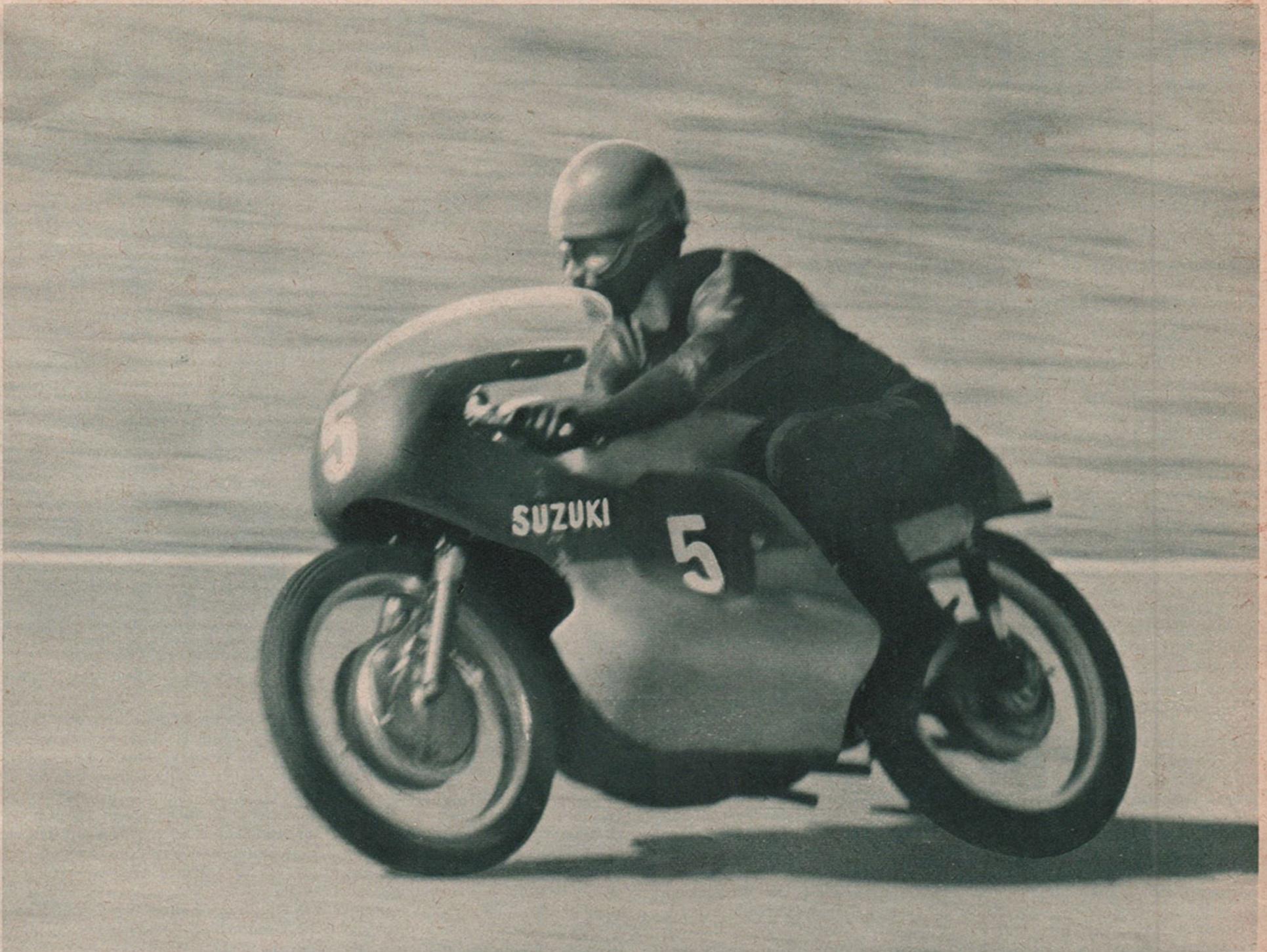
Während ich dies jetzt alles schreibe, fällt mir meine fürchterlichste Fahrt auf einer Solomaschine wieder ein. Vor langer Zeit, noch in der Greenhorn-Zeit meines „Mike Hailwood II.“, vor mehr als 15 Jahren, sollten wir eine NSU-Konsul mit Moto Cross-Bausatz von Neckarsulm nach Bremen holen. Mir wurde als Sitzplatz ein 15×30 cm großes sogenanntes „Renn-Brötchen“ zugewiesen. Ab ging die Post! Nicht über die Autobahn! Nein, Landstraße mußte es sein! Das machte ja mehr Spaß! Es regnete, die Straßen waren vielfach noch mit Blaubasalt gepflastert und langsam fahren konnten wir nicht. „Die Kerze verölt sonst, das mußt du doch verstehen!“ Vor geschlossenen Bahnübergängen war es nicht möglich anzuhalten und zu warten, nein, es wurden Kreise gefahren. „Die Kerze verölt sonst, das mußt du doch verstehen!“

Sitzen konnte ich schon lange nicht mehr. Worauf auch, es war ja auch kaum ein Sitz da. Und die Federung? Die hatten wir wahrscheinlich gleich in Neckarsulm gelassen! Und das Biest vibrierte zum Gotterbarmen. Nach etwa 200 km brach der Öltank ab. „Ach, den kannst du wohl mit dem Bein festdrücken!“ Konnte ich natürlich, das machte ja nun auch schon nichts mehr aus. Sehen konnte ich schon lange nichts mehr, denn meine Brille stand bis oben hin voll Tränen. „Wäre ich bloß zu Hause geblieben!“, wie oft habe ich das gedacht auf dieser Fahrt. Zu Hause, nach mehr als 650 km, angekommen, wäre ich fast noch unter ein Auto geraten; blind vor Tränen und krumm wie eine alte Hexe schlich ich auf die andere Straßenseite, um ins Haus zu gelangen, und dabei wäre es um ein Haar um mich geschehen gewesen. Und trotzdem bin ich in all den vielen Jahren weiter und weiter mitgefahren, obwohl ich mir damals schwor, niemals wieder auf ein Motorrad zu steigen.

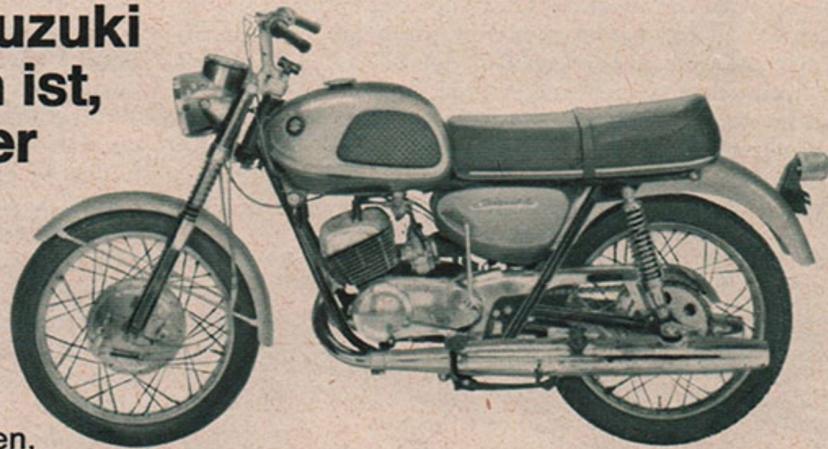
Darum, liebe Freunde, schauen Sie mal Ihr edles Feuerroß an, ob auch Ihre Mitfahrerin Spaß an diesem Motorrad haben kann. Kleine italienische Renner eignen sich nun mal leider nicht für große Reisen zu zweit. Es ist doch wirklich nicht schön, wenn Ihre Frau nach einem Motorrad-Sonntag auf Ihren Ausruf: „War das nicht wieder eine wunderschöne Fahrt heute!“ mit zusammengebissenen Zähnen herausquetscht: „Ja-a-a-a, Liebling!“

Inge Rogge





**Wenn eine Suzuki
im Rennen ist,
dann sollten Sie lieber
selbst darauf sitzen!
Denn Sie macht
das Siegen leicht.**



Die Suzuki 250 hat so ein paar Kleinigkeiten, die diese Maschine groß machen. Beispielsweise den Zweitakter und dazu zwei Tanks. Einen davon für reinen Sprit, den anderen nur für Öl. Dies separate Schmiersystem (Posi-Force) entlockt dem Motor äußerste Kraft. Über den sechsten Gang jubeln seine 29 PS gut und gerne ihre 160 km/h heraus. Gebrauchsanweisung: Beim Gasgeben gut festhalten! Die Suzuki 250 ist nun kein Gerücht mehr. Sie ist eine Spazierfahrermaschine, mit der man sich schwer tut, das nächste Rennen nicht leicht zu gewinnen. Sie ist eine Rennmaschine, mit der man gut spazierenfahren kann. Wollen Sie noch mehr erfahren über diesen flotten Hirsch? Schreiben Sie uns, damit wir Ihnen Prospekte schicken. Und eine Händler-Anschrift. Am besten noch heute an:

Capri agrati

Capri-agrati-Verkaufs-GmbH
5 Köln-Dellbrück Hauptstraße 102



Der Wiggerl

Wiggerl Kraus, bis zum heutigen Tag jung geblieben, feierte am 12. März seinen 60. Geburtstag. Keiner, der ihn nicht kennt im Kreis insbesondere der Motorrad-Sportler in aller Welt, denen er als Renndienstleiter der Firma Metzeler in allen reifentechnischen Fragen mit Rat und Tat zur Seite steht. Im Hause Metzeler ist er maßgeblich vor allem an der Entwicklung der Motorradreifen beteiligt, und die konsequente Weiterentwicklung der Gelände- und Trialreifen ist ebenso sein Verdienst wie vor Jahren das Erscheinen des Spike-Reifens für Automobile, den Metzeler als erste deutsche Reifenfirma auf den Markt brachte. Mit Recht ist er stolz darauf, daß unsere Nationalmannschaft bei den Sechstagesfahrten, daß überhaupt die meisten aller deutschen Geländefahrer auf Metzeler-Reifen fahren! Nicht alle aber, vor allem unter der jüngeren Generation, wissen, daß der Wiggerl selbst einmal zu den ganz großen deutschen Motorrad-Sportlern sowohl im Gelände- als auch im Straßenrennsport gehörte. Sein Name stand, gekoppelt mit der Marke BMW, in den Siegerlisten zahlloser nationaler und internationaler Wettbewerbe, zusammen mit Ernst Henne und Josef Stelzer und mit den „Drei Gußeisernen“ Schorsch Meier, Josef Forster und Fritz Linhardt.

1920 ging Wiggerl Kraus als Einfahrer zu BMW, wurde dort nach kurzer Zeit Fahrzeugabnehmer und kam 1930 unter Dipl.-Ing. Schleicher in die Versuchsabteilung. Aber schon ehe er zu Schleicher ging, startete er (1928) als Schmiermaxe seines Einfahrmeisters Alois Sitzberger in seinem ersten Rennen am Oberjoch auf einer BMW RS 750. Die beiden errangen den ersten Platz. Das gleiche Modell fuhr damals übrigens auch Fritz Wiese (vielen noch bis vor wenigen Jahren als Conti-Rennleiter bekannt). Auch am Ruselberg waren Sitzberger und Wiggerl Kraus erfolgreich. Hier siegten sie nicht nur, sie fuhren auf ihrem BMW-Gespann auch neuen Rekord. Beim Schäftlarn Bergrennen versuchte es der Wiggerl dann selbst einmal — und gewann.

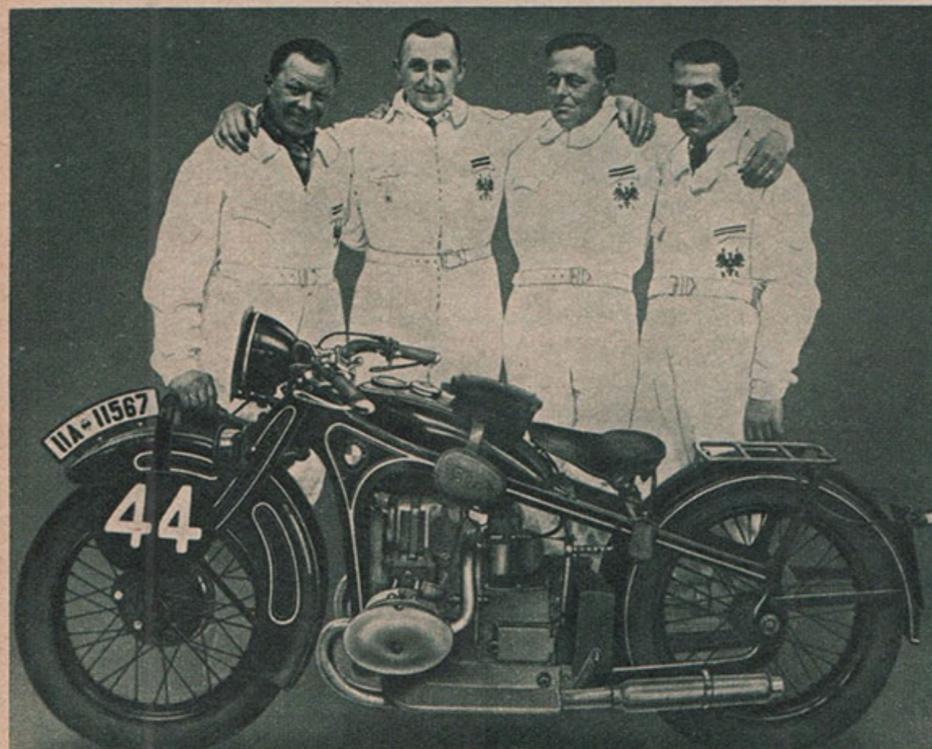
Das Jahr 1929 begann für beide mit dem Solitude-Rennen, und das gewannen sie gar vor dem BMW-Werksfahrer Theobald in neuer Rekordzeit. Auch beim Jiloriste-Bergrennen bei Prag holten sie sich den ersten Platz, und bei den Sandbahnrennen in Daglfing und Eggenfelden erfuhr sich Wiggerl Kraus auf BMW-Gespann 500 bzw. 750 den zweiten Platz.

Von 1930 bis 1934 sitzt Wiggerl Kraus als Schmiermaxe bei Sepp Mauermayer im Seitenwagen. Natürlich genauso auf BMW, wie er in allen Jahren seiner aktiven Laufbahn der weißblauen bayerischen Marke treu blieb. Beide holen sich auf der Winterfahrt, der Dreitage-Harzfahrt, der DDAC-Reichsfahrt und der Internationalen Sechstagesfahrt in Italien, bei der Wiggerl Kraus zum erstenmal (wenn auch als Beifahrer) der Nationalmannschaft angehört, eine Goldene. Von 1931 bis 1938 gehört der Wiggerl dann in ununterbrochener Folge zur deutschen Nationalmannschaft bei der internationalen Sechstagesfahrt.

Auch 1933, als die deutsche Nationalmannschaft zum erstenmal die Sechstagesfahrt (in Llandrindod Wales) gewinnt, gehören Mauermayer/Kraus mit Henne und Stelzer zur siegreichen Mannschaft. Und auch das Internationale Kesselbergrennen gewinnt er wieder, bei dem er sich schon im Vorjahr in der Soloklasse bis 500 ccm versuchte und siegte. Auf der 2000 km-Deutschlandfahrt werden beide Mannschaftssieger und fahren Bestzeit. 1934 sitzt Wiggerl Kraus dann zum letzten Mal als Schmiermaxe im Boot bei Mauermayer und hilft unter anderem noch einmal, die Trophäe bei der Internationalen Sechstagesfahrt für Deutschland zu gewinnen.

Ab 1935 fährt er dann selbst. Zuerst bei der Winterfahrt. Hier holt er sich

Das BMW-Nationalteam, das 1933 die Internationale Trophy der Sechstagesfahrt nach Deutschland holte: Stelzer, Henne, Mauermayer/Kraus.



So kennen ihn heute alle als treuen Mentor der Geländefahrer — den Onkel Wiggerl von Metzeler.

auf einer 500er Solomaschine die Silbermedaille. Zusammen mit Sepp Müller, der lange Jahre hindurch sein Beifahrer im Gelände bleibt, holt er sich mit der 600er BMW eine Goldene bei der Dreitage-Mittelgebirgsfahrt. Und auch auf der Internationalen Sechstagesfahrt in Oberstdorf, bei der er nun zum erstenmal als Fahrer das Nationalgespann übernommen hat, langt es noch zur Goldenen. Es sollte gleichzeitig sein am härtesten erkämpfter Erfolg sein. Auf der Etappe Titisee im Schwarzwald geschah es am dritten Tag: er überschlägt sich mit seinem Gespann und bricht sich drei Rippen und den Knöchel am Fuß. Auch Sepp Müller ist böse dran. Er hat eine Gehirnerschütterung und ist bewusstlos. Aber der Wiggerl setzt ihn wieder rein in den Seitenwagen — und weiter geht's! Drei Tage halten Wiggerl und sein Beifahrer noch durch und erringen die Goldmedaille — Deutschland aber gewinnt damit erneut die Internationale Trophäe!

Zwischendurch fährt er auf der Avus solo die neue 500er Kompressormaschine von BMW (mit 52 PS wog diese ohne Hinterradfederung 148 kg). Und er gewinnt das Rundstreckenrennen (ebenfalls solo) in Schleißheim. Auch 1936 holt er sich (mit Müller im Beiwagen) bei nationalen und internationalen Veranstaltungen Goldmedaillen in der Gespannklasse. So bei der Winterfahrt, der Dreitage-Mittelgebirgsfahrt und der Internationalen Sechstagesfahrt. 1937 hat er allerdings bei der Sechstagesfahrt in England weniger Glück. In Llandrindod Wales bricht ihm an seinem Royal-Seitenwagen der Rahmen. Zwar fährt er, mit Sepp Müller auf dem Sozios (!) noch einen Tag ohne Seitenwagen strafpunktfrei, aber natürlich muß er ausscheiden. Übrigens sein einziger Ausfall bei einer Sechstagesfahrt!

1938 kommen dann neben einigen Geländeveranstaltungen (einschließlich der Sechstagesfahrt) mehrere Straßenrennen hinzu. So siegt er auf einer 500er solo in Bukarest und stellt hier gleich noch drei rumänische Landesrekorde in den Klassen 500, 750 und 1000 ccm mit einem Schnitt von 193,4 km/h auf. Beim Großen Preis von Italien in Monza wird er Zweiter hinter Schorsch Meier, ebenso beim Großen Preis von Hockenheim, und im Novemberkasan in Schweden holt er sich mit einem 600er-Gespann die Silbermedaille. 1939 gewinnt er beim Internationalen Eilenriede-Rennen, beim Eifelrennen, beim Großen Preis von Budapest, und wird auf der 500er Kompressor-BMW Deutscher Straßenmeister der Soloklasse. Dann unterbrach der Krieg seine sportliche Laufbahn: auch Wiggerl Kraus wurde eingezogen.

Doch 1948 ging es dann wieder auf. Mit der 500er Solo-Kompressor-BMW erzielte er in diesem Jahr viele erste und zweite Plätze und wurde Zweiter in der deutschen Straßen-Meisterschaft. Auch im drauffolgenden Jahr wird
(weiter auf Seite 212)

Noch 1956 war Wiggerl Kraus mit dem BMW-Gespann aktiv und erfolgreich.



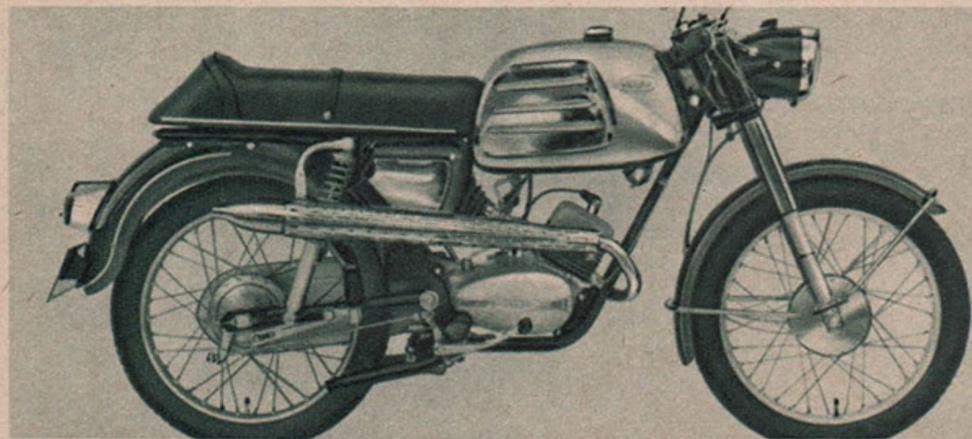
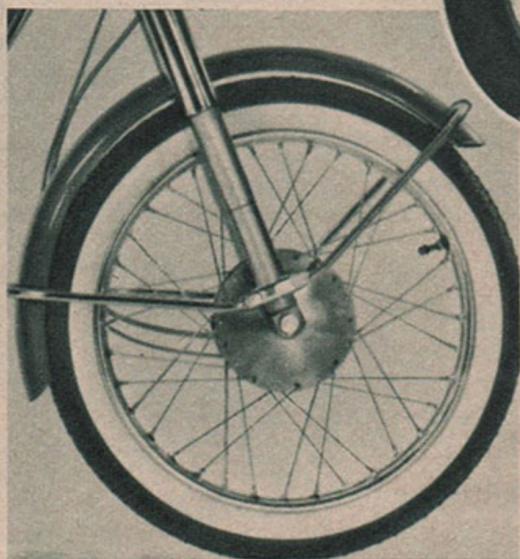
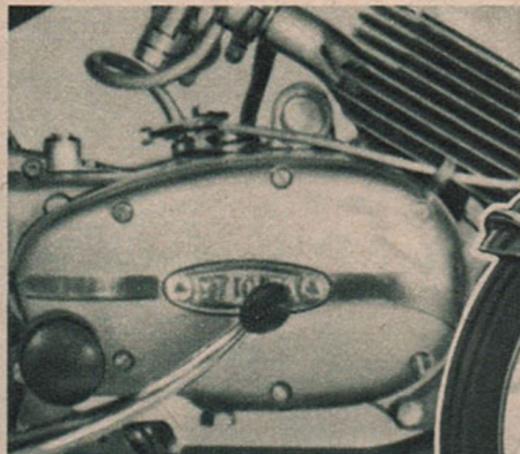
Die meisten Vorteile besitzt die 159 TS doppelt (das beginnt schon beim Doppelrohrrahmen!) — und deshalb wurde sie über Nacht ein Erfolg!

Hier warten 5,3 starke Pferde auf Ihren Befehl!

5,3 PS in einem Motor mit Breitwandzylinder aus Leichtmetall! Damit sind Sie spurtschnell. Und in Sekundenschnelle auf 80. Die Geschwindigkeit können Sie dann stundenlang fahren. Das 5-Gang-Getriebe ist blitzschnell zu schalten. Zusätzliches Plus: Schrägdüsenstartvergaser, großer Ansauggeräuschdämpfer.

Hier werden die schlechtesten Straßen geschluckt!

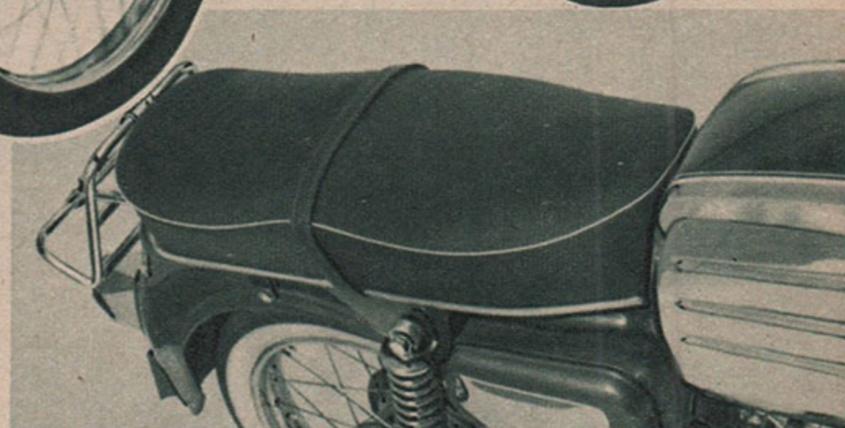
Für Komfort ist doppelt und dreifach gesorgt. Durch viele Extras— und zweifache Federung: Vorderrad-Teleskopgabel mit progressiv abgestimmten Federn, ölhydraulisch gedämpfte Federbeine hinten. (Mitaußenliegenden verchromten Federn!) Die großdimensionierten Leichtmetall-Vollnaben (120 ϕ) bieten dazu volle Sicherheit (Innenbackenbremsen). Schnelle Maschinen brauchen schnelle Bremsen!



Vorteile ... Vorteile ... Vorteile ...

Vorteile, die überzeugen. Da sind schöne Worte überflüssig. Zum Händler gehen! Alles genau betrachten. Und noch etwas: Beim Händler steht auch die Super-Ausführung der 159 TS — die 159 TS Super. Mit hochliegendem Sportauspuff und Rennlenker! Ganz in Schwarz! (Sie sehen sie oben.) Wir haben mit ihr eine heiße Sache noch heißer gemacht. Da steckt wirklich alles, aber auch alles drin, was man sich von einer Maschine dieser Klasse wünscht. 159TS und 159TS Super — Modelle für Kenner (mit Führerschein IV). Wir senden Ihnen gern weitere Informationen.

ZWEIRAD UNION AG · Abt. W 11 A 85 Nürnberg · Postfach 2960

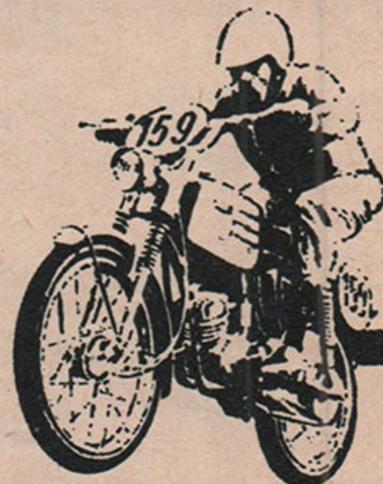


Und auf dieser Doppelsitzbank fahren Sie zu zweit unwahrscheinlich bequem!

Platz ist genug da. Auch für die Freundin. Und für großes Gepäck. Die Fußrasten kann man verstellen. Und der ungewöhnlich große Tank (14 l) sorgt für ausgezeichneten Knieschluß. (Eine rassige Maschine verlangt eine sportliche Haltung!) Mit dem Sportlenker haben Sie die 159 TS sicher im Griff. Die eleganten Armaturen sind mit einem Blick zu übersehen. Für gute Sicht in der Nacht — Scheinwerfer mit 130 mm ϕ Lichtaustritt. Für alle Fälle — zwei abschließbare Werkzeugkästen. (Den Inhalt werden Sie allerdings sehr selten brauchen!)

SACHS

GRUPPE



M 720

VICTORIA

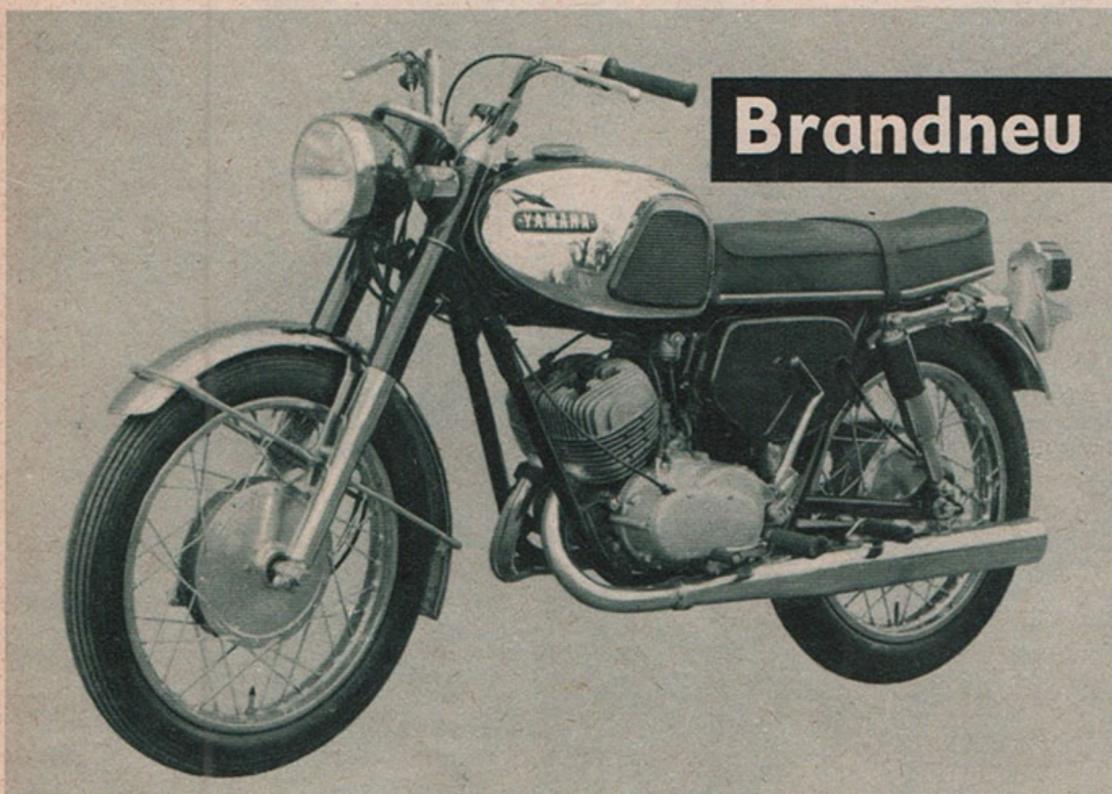
DKW

EXPRESS



YAMAHA-Ingenieure – immer eine Nasenlänge voraus

Jetzt ist sie da – die neue 250 ccm YDS 5-E, ein richtiges Motorrad, das Sie begeistern wird. Nicht nur überragend schnell (160 km/h), sondern auch zuverlässig und sicher! 29,5 bhp!



Brandneu

Die vielen technischen Feinheiten machen diese Maschine zu einem Star ihrer Klasse: Yamahas weltweit bewährte Autolube Ölautomatik, sportliches Fünfganggetriebe, elektrischer Anlasser, der den Motor sekundenschnell startet. Kräftige, wasserdichte Bremsen für höchste Sicherheit. Erstklassiges Fahrwerk mit Doppelrohrrahmen, hydraulisch gedämpfter Telegabel, dreifach verstellbaren, ebenfalls hydraulisch gedämpften Hinterradfederbeinen. Hervorragende Straßenlage.

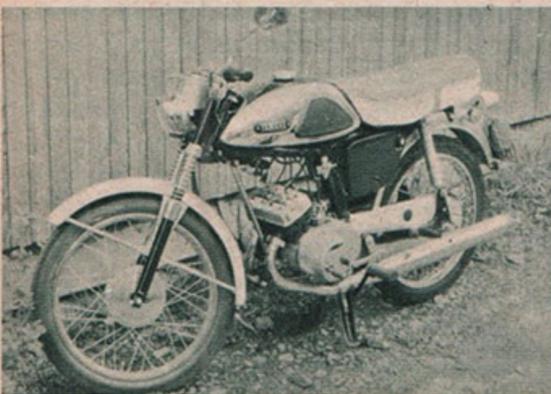
Formschön, technisch perfekt, zuverlässig, leistungsstark = YAMAHA

Neu

YAMAHA 100 ccm TWIN

Neu

YAMAHA 350 ccm

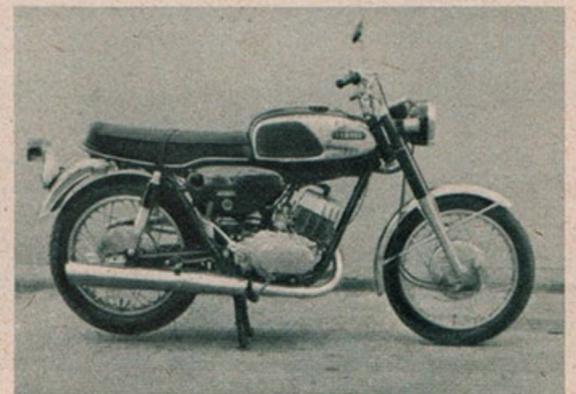


Die 100 ccm Yamaha **TWIN** ist die erste und schnellste 100er Serien-TWIN der Welt. Ihre Konstruktion basiert auf den großen Erfolgen der Yamaha-Weltmeistermaschine, der berühmten 250er.

Sensationelle Beschleunigung und ein überraschend breiter nutzbarer Drehzahlbereich durch den Zweizylinder-Zweivergasermotor. 9,3 DIN PS, 110 km/h!

Yamaha-Autolube-Ölautomatik, getrennter Benzintank, getrennter Öltank, kein lästiges Vormischen des Kraftstoffes mehr.

Die 350 ccm **TWIN** hat mit 36 bhp einen erheblichen Leistungsüberschuß gegenüber der 250 ccm-Klasse. Mit dieser Maschine jagen Sie die ganz Großen. Selbstverständlich ist auch sie nach dem Yamaha-Prinzip gebaut: Formschön, technisch perfekt, zuverlässig, leistungsstark.



Für Straßenrennen hat YAMAHA die sagenhafte TD 1-B, den YAMAHA racer

In den Frühling mit einer neuen

YAMAHA



DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

49. JAHRGANG

HEFT

7

1967

INHALT

	Seite
Gewußt wo	170
An die edlen Herren im Namen der Windsbräute	172
Der Wiggerl	174
Laßt die Sechzehnjährigen ran!	177
Welche paßt für Sie? (Eine kurze Typenkunde)	
Die Kleinen bis 125 ccm	178
Die Mittelklasse bis 350 ccm	180
Die Großen über 350 ccm	182
Typen-Tabelle, Frühjahr 1967	184
Das MOTORRAD fuhr: BSA-Spittfire Mk III Spezial, 650 ccm	186
Eisrennen Inzell	190
Das MOTORRAD fuhr: MZ ES 250/2	191
Erinnerungen an die Öster- reichische TT (III)	196
Die beiden klassischen Trials: Clamart und Lamborelle 1967	198
Zweiradschau in Zürich	199
Das richtige Einstellen (I)	200
Jawa-Production-Rennmaschine 250 ccm	202
NeuheitenTest: Lop statt Federring	204
Notstart	204
Reden wir vom Sport	206
Das MOTORRAD baut am Motor: Sachs 100/4 (3)	208
Das Letzte	220
Termine / Treffen	220

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Unser Titel:

Die 650 ccm-BSA-Spittfire Mk III Spezial (55 PS, ohv), ist eines der englischen Zweizylinder-Spitzenmodelle. Bei einem Leergewicht von nur 177 kg hat die Maschine eine enorme Beschleunigung und ist sehr handlich. Eine Fahrt in die Schweizer Berge war ein ganz besonders schönes Erlebnis. (Foto: Rogge)

Rücktitel:

Die neue 250er MZ kam gerade recht für die ersten Solo-Frühlingsausflüge in eine Landschaft, in der zwar die Bäume noch kein Grün zeigen, aber das Gras bereits frisch gewaschen aus dem Boden kommt und die Luft nach Abenteuer riecht. (Foto: Mai)

Laßt die Sechzehnjährigen ran!

In einer Zeit, in der nicht nur bei der Bundesverkehrswacht die Tendenz besteht, das Mindestalter für Aspiranten auf den Motorrad-Führerschein heraufzusetzen, in der man tatsächlich auch unter sehr vernünftigen Leuten Erwägungen anstellt, wie man der notorischen Unfallhäufigkeit gerade bei jugendlichen Pkw-Fahrern eventuell durch Erschwerungen des Führerscheinwerbs bis zu einem bestimmten Lebensalter begegnen könne — in einer solchen Situation also könnte es als wirklichkeitsfremd erscheinen, wenn an dieser Stelle die Forderung erhoben wird:

Schafft eine Führerscheinregelung, die es Jugendlichen bereits mit Erreichen des sechzehnten Lebensjahrs möglich macht, den Führerschein der Klasse 1, bis zum Erreichen des achtzehnten Lebensjahrs begrenzt auf maximal 150 ccm Hubraum, zu erwerben!

Bekanntlich haben wir in Westdeutschland als einzigartige Sonderregelung den Führerschein 4, dessen Erwerb bereits mit sechzehn Jahren und lediglich nach Ablegen einer Fragebogen-Prüfung (mit der die Kenntnis der Verkehrsbestimmungen nachgewiesen werden soll) möglich ist. Mit ihm können Kraftfahrzeuge mit einem Motorhubraum von maximal 50 ccm gefahren werden.

Bis zum 1. Dezember 1951 beinhaltete der Führerschein der Klasse 4 die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge bis 250 ccm, und wer noch einen Führerschein aus der Zeit vor diesem Stichtag besitzt, kann also auch heute noch Motorräder bis 250 ccm Hubraum fahren — egal auf welche Klasse sein Führerschein ausgestellt ist. Denn wie auch heute noch der neue Vierer, so war auch der alte in allen übrigen Führerscheinen automatisch enthalten.

Die fortschreitende Entwicklung der Technik und die Steigerung der Motoren-Hubraumleistung haben später dazu geführt, daß den Sechzehn- und Siebzehnjährigen lediglich die 50 ccm-Klasse vorbehalten blieb; um einen Führerschein der Klasse 1 zu erwerben, um also ein Motorrad über 50 ccm fahren zu können, müssen sie 18 Jahre alt sein. Und somit genau so alt, wie als Aspirant auf einen Pkw-Führerschein der Klasse 3. Bei der gerade in Westdeutschland aber so ausgeprägten und den Jugendlichen von den Älteren nur allzu deutlich vorgelebten Tendenz, mit dem Besitz eines Autos die erreichte berufliche und gesellschaftliche Position zu dokumentieren, ist es nicht verwunderlich, wenn die Überzahl der vor diese Frage gestellten Jugendlichen sich für den Erwerb des Pkw-Führerscheins (und meist zunächst eines billigen Gebrauchtwagens) entscheidet und damit auf Motorradführerschein und Motorrad auch dann verzichtet, wenn sie vorher doch eigentlich eine Menge Spaß mit einem Fünziger gehabt hat.

Man jammert bei uns viel darüber, daß so wenig Motorräder zu verkaufen seien — und man gibt dem Automobil gern die Alleinschuld. Man behauptet in diesbezüglichen Gesprächen auch oft, ein hoher Prozentsatz von Erwerbenden des Führerscheins Klasse 3 mache den Einser gleich mit, und auch daraus ginge schon hervor, daß es durchaus nicht am Fehlen des Führerscheins läge, wenn die dem 50 ccm-Alter entwichenen Jugendlichen sich dem Auto zuwandten. Diese letztere Theorie ist, wie man bei Gesprächen mit Fahrschulinhabern schnell feststellen kann, falsch: die Fälle sind heute wunderschön, in denen ein Achtzehnjähriger gleichzeitig mit dem Dreier auch den Einser macht.

Aber — und das ist das Entscheidende, das uns zur „absurden“ Forderung auf Herabsetzung des Führerscheinalters für die Klasse 1 bringt: solange der Nachwuchs für das Motorrad nicht aus dem Kreis der Sechzehn- und Siebzehnjährigen kommt, solange wird der Absatz von Motorrädern in der Bundesrepublik so kümmerlich bleiben wie derzeit. Die Fünziger, die diesen Altersgruppen zugänglich sind, sind wunderhübsche kleine Dinger, mit denen sie bei etwas Vernunft eine Menge Spaß haben können. Aber wenn der Wunsch nach mehr, nach mehr Motor- und Fahrleistung, kommt, dann kommt die Klippe des Führerscheins 1, kommt plötzlich die Gewissensentscheidung „Auto oder Motorrad?“ — und, wie die Praxis zeigt, genügt eben das Erlebnis mit der Fünziger allein nur in den seltensten Fällen, den Betreffenden beim Motorrad zu halten. Er bleibe aber mit ziemlicher Sicherheit bzw. in weitaus größerer Zahl der Fälle dabei, wenn er schon vorher ein Motorrad mit größerem Hubraum hätte fahren dürfen.

In England kann man bereits mit sechzehn Jahren eine sogenannte „Provisorische Lizenz“, also einen vorläufig gültigen Führerschein für Motorräder, erhalten. Der gilt für sechs Monate und, sofern eine Solomaschine gefahren wird, nur bis 250 ccm (Gespanne ohne Hubraumlimit!). Innerhalb der sechsmonatigen Laufzeit muß man sich dann die erforderlichen praktischen und theoretischen Kenntnisse aneignen und deshalb von einem Ausbilder (das braucht kein konzessionierter Fahrlehrer zu sein, jeder Führerscheininhaber ist dazu berechtigt) begleitet werden — bis zum Ablauf der sechsmonatigen Frist muß man seine Führerscheinprüfung ablegen. Dann aber kann man — also noch vor Erreichen des siebzehnten Lebensjahres — Maschinen jeder Hubraumgröße fahren.

In der DDR ist man zwar nicht ganz so großzügig, hat aber eine günstigere Regelung als bei uns: dort nämlich kann man mit Erreichen des sechzehnten Lebensjahres einen Motorradführerschein erwerben, der für Maschinen bis 150 ccm Hubraum gilt — ist man achtzehn geworden, so macht man eine Ergänzungsprüfung, um dann Motorräder jeder Hubraumgröße fahren zu dürfen.

Zwei Beispiele nur — aber immerhin aus Ländern, deren Behörden und Organisationen man nicht vorwerfen kann, daß sie die Frage der Verkehrssicherheit leichter nähmen als die unsrigen. Tatsächlich ist es auch lediglich eine Hypothese, daß mit 150 ccm die Unfallsbilanz anders aussehen würde als mit 50 ccm, wenn man dafür einen strengeren Prüfungsmodus einführt. Irgendwann, wohl schon in nicht allzuferner Zeit, werden alle den Straßenverkehr betreffenden Fragen eine gesamteuropäische Lösung finden — und es ist kaum anzunehmen, daß man sich dabei die derzeitige westdeutsche als Muster nehmen wird. Es ist aber auch wenig fortschrittlich, sich allen Modernisierungen behördlicher Vorschriften mit dem Hinweis auf einmal kommende überstaatliche Regelungen zu verschließen. Nicht zuletzt im Sinne eines wünschenswert größeren Motorradabsatzes in der Bundesrepublik wäre es besser, eines Tages in Alleinverantwortung geschaffene Bestimmungen als fortschrittlichen Diskussionsbeitrag auf den Verhandlungstisch legen zu können. Um es nochmals zu formulieren: wer mehr Motorräder in Westdeutschland haben will, muß dafür sorgen, daß es hier zukünftig einen schon mit sechzehn Jahren zu erwerbenden (zunächst auf 150 ccm Hubraum begrenzten) Motorradführerschein gibt! S. R.

Ebensowenig wie es das „ideale Motorrad“ gibt, ebensowenig gibt es „das beste“. Und es gibt auch nicht schlechthin „das richtige Motorrad“. Es gibt nur für jeden einzelnen das genau richtige Motorrad — und das ist dann für ihn auch das Beste, was er derzeit kaufen kann. Ideale müssen sowieso immer Wunschträume bleiben — und das ist wohl gut so. Sonst gäbe es ja kein Streben nach ständiger Verbesserung und Weiterentwicklung. Auch beim Motorrad.

In diesen Wochen wird wieder mancher vor der Frage stehen, welches Motorrad er sich denn nun kaufen solle. Besteht denn heute überhaupt die Möglichkeit, sich aus dem Angebot auf dem deutschen Markt, aus dem also, was aus deutscher und ausländischer Fertigung hier verkauft wird, das „Richtige“ herauszusuchen? Ist man nicht vielmehr auf einige wenige Modelle angewiesen, zwischen denen man sich zwangsläufig entscheiden muß? Viele werden so denken, die sich noch nicht die Mühe machten, sich einmal einen Überblick über das zu verschaffen, was angeboten wird. Aber schon ein kurzes Überfliegen unserer Tabelle auf den Seiten 184/185 dieses Heftes wird sie staunen lassen über die Fülle dessen, was ihnen zur Verfügung steht; so reichhaltig, daß jeder sich wirklich das genau für ihn Passende, die „richtige Maschine“ für seinen Geschmack, seinen Geldbeutel und seine Anforderungen, aussuchen kann.

Wir haben auf den folgenden Seiten dieses Angebot in drei Hauptgruppen aufgeteilt. Denn fast immer wird es ja so sein, daß der, der sich für eine neue (oder gar seine erste) Maschine interessiert, sich zwar über seine endgültige Wahl noch nicht im klaren ist, wohl aber über die Hubraumkategorie, die ihm besonders liegt (oder auf die er vielleicht zunächst noch angewiesen ist). Daß unsere Hinweise nur allgemeiner Art sein können, ist klar — für die wichtigsten Modelle, die der einzelne dann in die engere Wahl nehmen wird, muß man sich aus früher gebrachten Test- bzw. Fahrberichten detaillierte Informationen holen.

S. R.

*

Schon seit Jahren weist die Kategorie der Kleinen (die wir bis zu 125 ccm Hubraum rechnen) die größte Zahl aller jährlich neu in den Verkehr gebrachten Motorräder in der Bundesrepublik auf: auch 1966 waren es wieder weit über 50 000, während sich die Kategorien der Mittelklasse (bis 350 ccm) und der Großen (über 350 ccm) mit Neuzulassungszahlen unter jeweils 1000 Einheiten begnügen mußten.

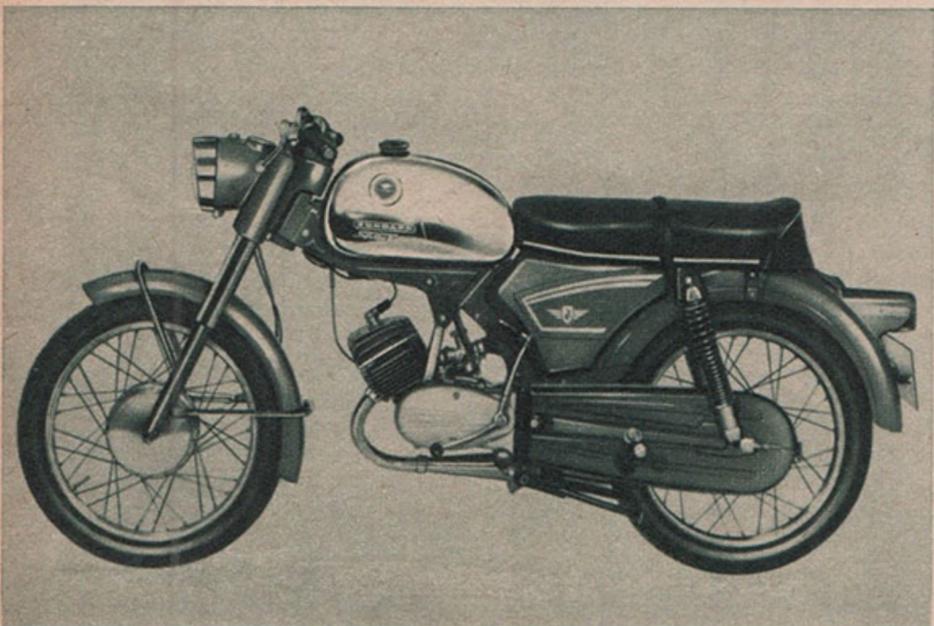
Die Kategorie der Kleinen ist also bei weitem die interessanteste in Westdeutschland. Das hat natürlich seine Erklärung zunächst einmal in der Führerscheinregelung, denn bis zu einem Hubraum von 50 ccm kann man ja bei uns Kraftfahrzeuge (aller Art!) mit dem Führerschein 4 fahren, den man nicht nur unter sehr erleichterten Bedingungen (kein Fahrschulzwang, keine Fahrprüfung, lediglich eine Fragebogenprüfung über Verkehrsfragen ähnlich der für die Moped-Fahrerlaubnis Klasse 5), sondern — das ist das Entscheidende — schon mit Erreichen des 16. Lebensjahres erwerben kann. Aber der Führerschein 4 und die Fünziger sind es nicht allein, die der Klasse der Kleinen einen solchen Vorsprung vor den übrigen bringen: interessanterweise weist nämlich die Zulassungstatistik für 1966 runde 1200 Maschinen mit 100 und 125 ccm auf — immerhin etwa 50% mehr als die Zahlen der Mittelklasse und die der Großen.

Dieses Bild wird sich auch in den kommenden Jahren kaum ändern — eher wird sich das Verhältnis noch zugunsten der 125er verschieben, denn da werden einige recht interessante neue Modelle zur Verfügung stehen, von denen noch kurz zu sprechen sein wird.

Es ist nicht erstaunlich, daß bei den Kleinen der Zweitakter dominiert. Wo auch sonst als gerade bei den kleinsten Hubräumen kann der mechanisch einfache Zweitaktermotor seine Vorzüge besser zur Geltung bringen, läßt sich das Argument der „Ventillosigkeit“ besser vertreten? Unter den 50 ccm-Maschinen gibt es lediglich eine Ausnahme: die kleinste Honda, die einen Viertakter mit kettengetriebener, obenliegender Nockenwelle gegen die (leistungsmäßig übrigens dennoch nicht unterlegene!) Zweitakterkonkurrenz von Hercules, Kreidler, Maico, Zündapp und Zweirad Union bringt.

Auch in der Gruppe der 100 ccm-Maschinen ist es wiederum Honda, wo man eine (ebenfals als Ketten-ohc gebaute) Viertaktmaschine, die S 90, kaufen kann, aber auch Gilera bietet in Deutschland mit seiner 98 Sport einen (Stoßstangen-)Viertakter an. Bei den 125ern ist die Viertaktauswahl

Zündapp KS 50 Sport — 5,3 PS bei 7500 U/min, Großrippenzylinder mit Fächerkopf, kombinierter Druckguß/Rohrrahmen.



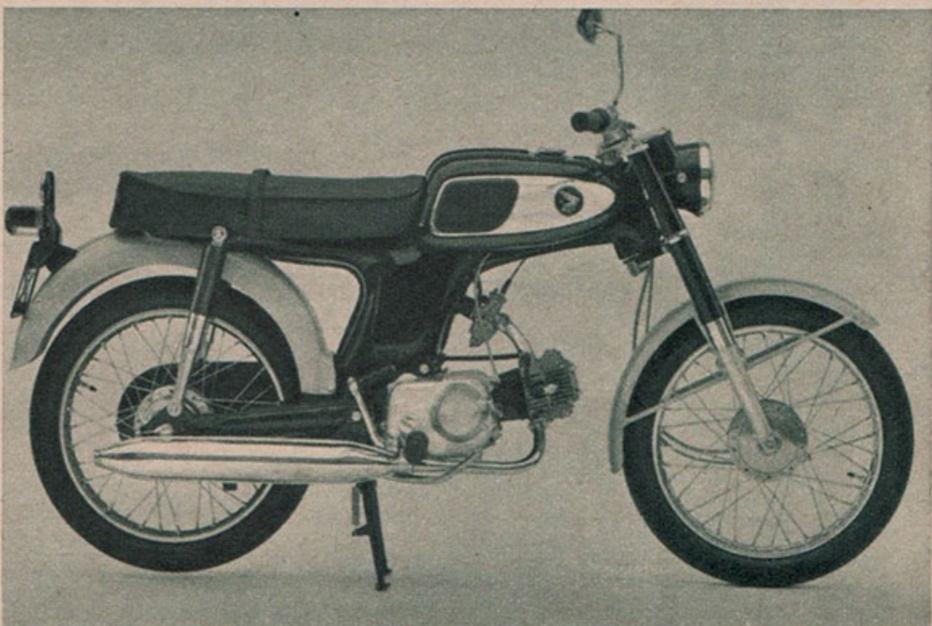
Welche paßt für Sie?

dann noch größer: immerhin gibt es da Modelle von Gilera (125 Sport), Honda (CB 125, die einzige Zweizylindermaschine dieser Hubraumgröße), Moto Guzzi mit der Stornello und Motobi mit der (ebenfalls stoßstangen-gesteuerten) 125 SS mit dem liegenden Zylinder und der typischen Gesamtverrippung des Triebwerksblocks.

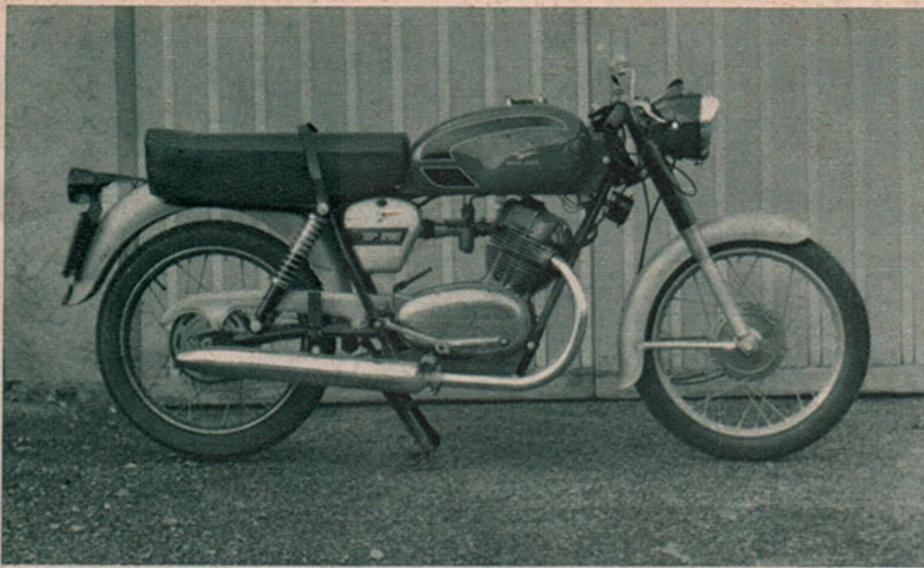
Das Zweitakterangebot ist in der 100er Klasse bescheiden: abgesehen von einem 75 ccm-Einzylinder aus der japanischen Yamaha-Reihe und einem ebenfalls einzylinderigen 80er von Suzuki bieten hier Hercules seine K 103 S (mit Sachmotor) und Zündapp die KS 100 an, ohne daß beide Firmen freilich diese Modelle besonders forcieren. Entsprechend gering ist die verkaufte Stückzahl — und eben deshalb geschieht auch kaum etwas für eine wirkliche Weiterentwicklung. Das vielleicht im Hinblick auf kommende 125er Modelle; denn in Nürnberg wie in München wird man sich um eine 125er kümmern müssen, nachdem zu den schon im Angebot stehenden Zweitaktmaschinen dieser Hubraumgröße von Bultaco (Tralla 125), Jawa und Suzuki in der bevorstehenden Saison die Drehschieber-125er von Maico sowie die von uns bereits ausführlich beschriebene neue Puch kommen und manchen Anhänger finden werden. So wie diese beiden Modelle dürften allerdings auch andere eventuelle Neuentwicklungen in der 125er Klasse Einzylinder-Zweitakter sein. Obwohl ein Zweizylindermotor verlockend erscheint, wie er bisher als Serienmodell ausschließlich von Yamaha mit 100 ccm (YL-1) angeboten wird.

Für wen nun kommen diese zahlreichen Modelle der kleinsten Kategorie in Frage? Zunächst einmal die Fünziger, um es nochmals zu sagen, für alle die, die ihr Alter und damit der ihnen allein zugängliche Führerschein 4 zu dieser Beschränkung zwingt. Freilich ist „Beschränkung“ nicht als abwertend zu verstehen, denn mit einer zwischen 5 und 5,5 PS liegenden Spitzenleistung und dem relativ geringen Gewicht einer modernen 50er sowie den resultierenden knapp 80 km/h, die man solo erreichen kann, ist man abseits der Autobahn ausreichend schnell, um sicher fahren zu können. Daß die 50er samt und sonders keine Autobahn-Maschinen sind (obwohl sie als durchaus autobahnfest gelten können!), liegt im Hinblick auf das heute dort gefahrene Durchschnittstempo auf der Hand. Und ebenso muß man sich darüber im klaren sein, daß diese Kleinsten zwar sozusagen fest sind, daß es aber auf die Dauer, d. h. auf längerer Strecke, keine Freude macht, sie zu zweit zu fahren. Dazu bedarf es einer 100er (mit ihren reichlich 8) bzw. einer 125er (mit ihren heute immerhin mindestens 9, meist schon um die 11 herum liegenden Pferdchen).

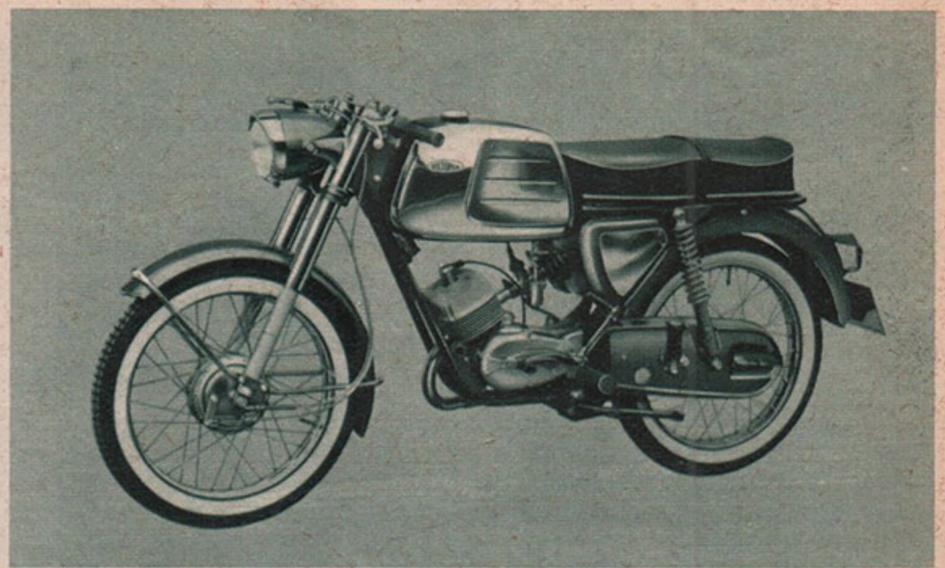
Honda SS 50 — der einzige Viertakter mit 50 ccm, kettengetriebene obenliegende Nockenwelle; 5,2 PS bei 10 000 U/min.



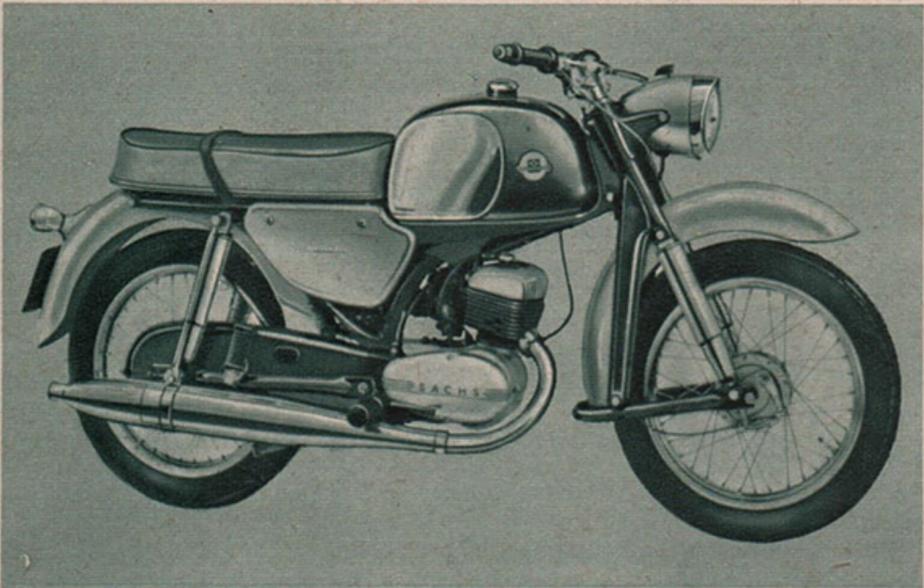
Was soll man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man kaufen? Wa



Oben: Moto Guzzi Stornello Sport, Stoßstangen-Viertakter mit 125 ccm Hubraum und 12 PS Maximalleistung; Vierganggetriebe; Rohrrahmen. Unten: Die bereits in Vorgängermodellen bewährte 100er von Hercules, Viergang-Sachsmotor mit 8,2 PS bei 6000 U/min; Zentralrohrrahmen.



Oben: Die flinke 50er der Zweirad Union, Modell 159 TS; Fünfgang-Zweitakter mit 5,3 PS bei 7400 U/min; Doppelrohrrahmen. Unten: Etwas ganz Besonderes in dieser Gruppe — die Zweizylinder-Zweitaktmaschine von Yamaha mit nur 100 ccm — 9,3 DIN-PS bei 7500 U/min.



Eine Sorge allerdings braucht sich der, der seine Wahl in der Gruppe der Kleinen zwischen 50 und 125 ccm trifft, nicht zu machen: ob nämlich diese Hubräume für den alltäglichen Kurzstreckenbetrieb geeignet seien — und ob sie andererseits auch klaglos Langstreckenfahrten durchstehen könnten. Besonders die 50er werden durchweg mit einem so hohen Anteil ihrer maximalen Leistung beansprucht, daß ihnen Kurzstreckenbetrieb nichts anhaben kann — dank der bei uns in dieser Kategorie besonders heftigen Konkurrenz ist andererseits ihre Entwicklung mit Zielrichtung Standfestigkeit und Zuverlässigkeit in den letzten Jahren so vorangetrieben worden, daß auch bei diesen Kleinsten das täglich mögliche Tagespensum auf großer Fahrt nicht von der Standfestigkeit des Motors, sondern von der des Fahrers bestimmt wird!

Trotzdem sollte der, der einen Führerschein 1 besitzt oder (weil er das erforderliche Alter von 18 Lenzen bereits erreicht hat) erwerben kann, sich für eine 100er oder 125er entscheiden. Mit ihr macht nicht nur das Soziefahren erheblich mehr Spaß — ihre beträchtlich höhere Leistungsausbeute bringt nicht so sehr die höhere Spitze, als vor allem den höheren (und dabei doch gefahrloseren) Durchschnitt, und da die verfügbare Leistung seltener voll ausgenutzt wird, die Hubraumleistung dazu geringer ist als bei den 50ern, sind natürlich auch Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer günstiger.

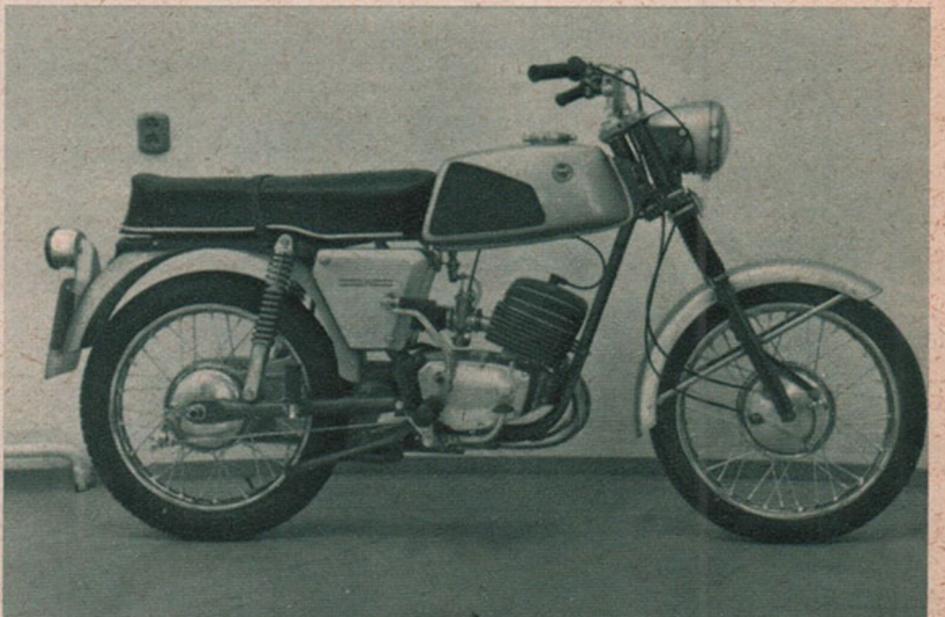
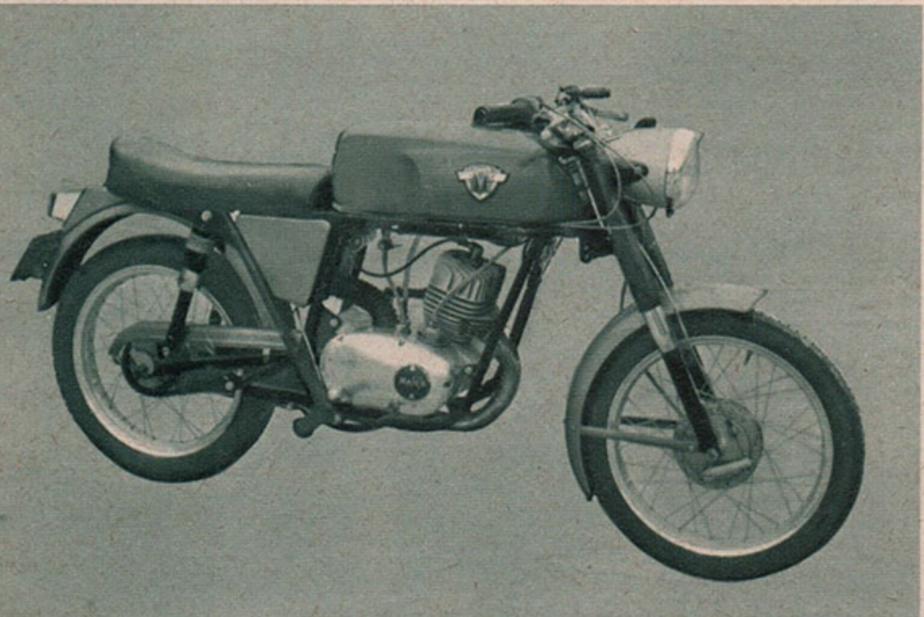
In diesem Jahr soll sie nun endlich geliefert werden — die erste deutsche serienmäßige Drehschieber-Zweitaktmaschine von Maico, die es mit 50 und mit 125 ccm Hubraum geben wird.

So wie die 50er, dem erreichten Stand der Technik entsprechend, das Erbe der Anfang der 40er Jahre entwickelten 125er angetreten haben, so bringen die heutigen 100er bereits die Fahrleistungen der Vorkriegs-200er, und mit einer modernen 125er ist man heute durchweg schneller als mit den meisten 250ern der Nachkriegsjahre — ganz abgesehen davon, daß die gewonnenen Erkenntnisse im Fahrwerksbau die vom 125er unserer Tage produzierten Leistungswerte besser auf den Boden bringen und erheblich sicherer einsetzen lassen, als das bei den älteren 250ern möglich war.

Die Kleinsten dieser Gruppe, d. h. die Fünfinger, sind zwar einst aus Mopeds entstanden. Inzwischen ist aber alles von ihnen genommen worden, was sie noch zur Gruppe der Mopeds zählen ließ: alle angebotenen 50 ccm-Modelle sind von Grund auf neu konstruierte, nach Motorrad-Grundsätzen konzipierte Fahrzeuge, die man deshalb auch an Motorradmaßstäben messen kann und muß. Sie werden, solange wir die derzeitige Führerscheinregelung in Westdeutschland haben, die Maschinen für den Nachwuchs sein. Wer beim Motorrad bleibt, wird selten auch bei der 50er bleiben. Aber es wird viele geben, denen später eine 125er all die Freude vermittelt, die Motorradfahren bieten kann. Für manchen stellt die 125er mit ihrer Leistung gerade das dar, was er sich in seinem und anderer Interesse zumuten darf.

S. R.

Auch auf die neue 125er Puch warten schon eine Menge von Leuten, die in einer schnellen und doch anspruchlosen 125er das für sie am besten geeignete Motorrad sehen.

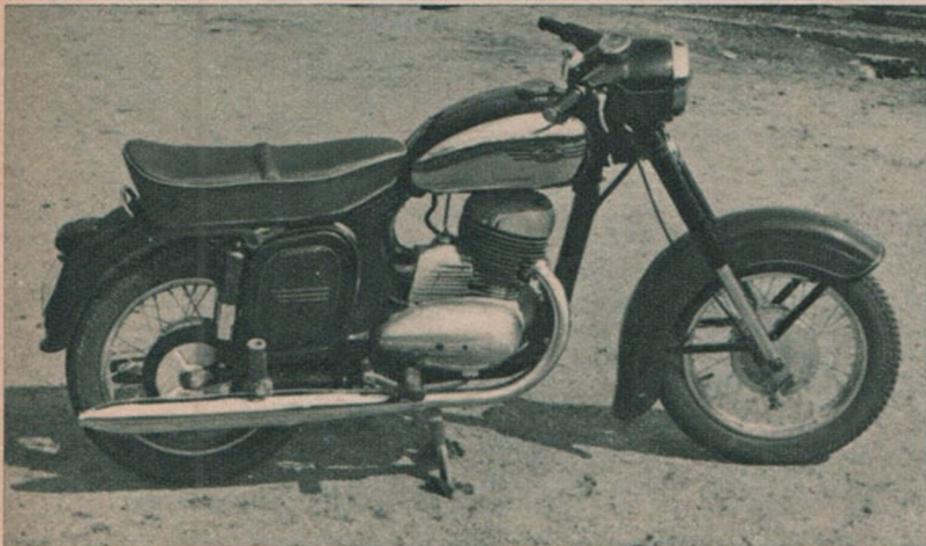


Was soll man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man kaufen?

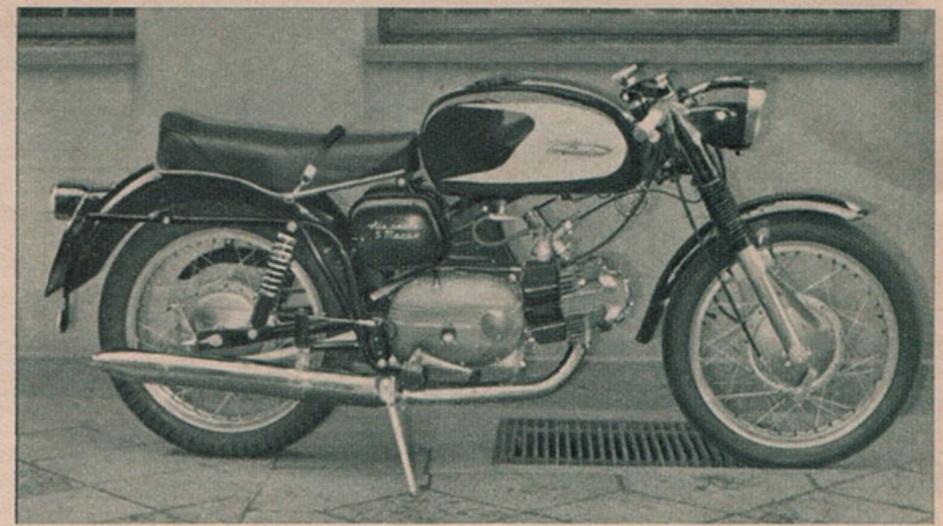
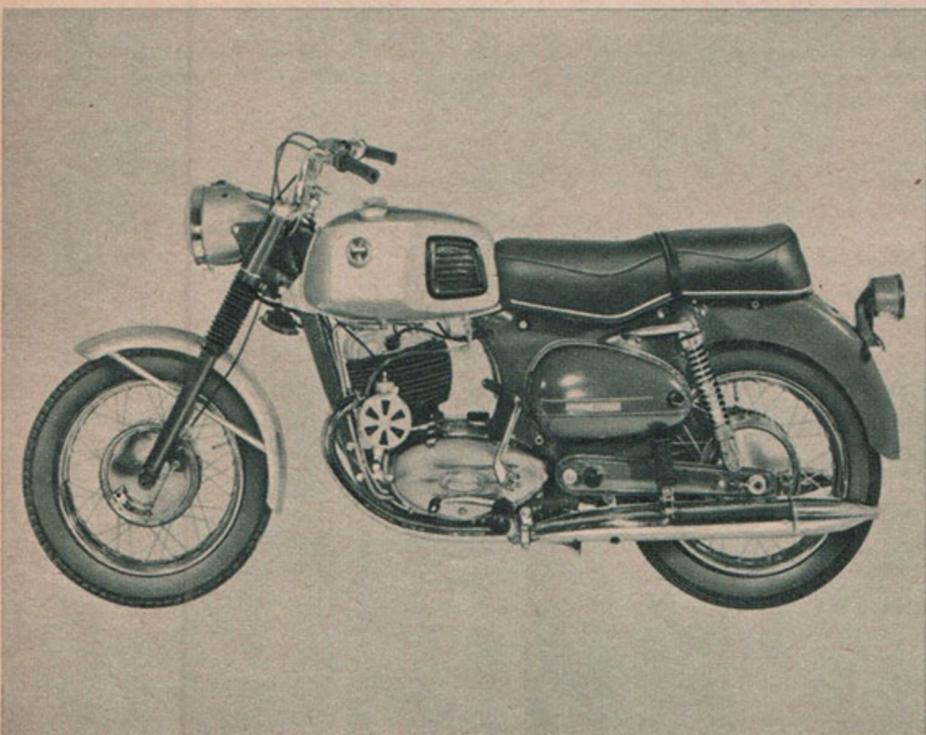
Die Mittelklasse 175-350 ccm

Die Vielfalt des Angebotes an Maschinen zwischen 175 und 350 ccm ist wohl gegenüber den anderen Hubräumen unübertroffen. Gerade diese Klasse hat sowohl uralte, bewährte Konstruktionen aufzuweisen als auch supermoderne Renner, als auch den guten Mittelweg, die Maschine mit ansprechender Leistung und moderner Konzeption, die allerdings keinen Anspruch darauf erhebt, bei Jagden mit der Nase vorn zu liegen. Wenn man diese Klassifizierung nach der Tabelle (drei Seiten weiter) einmal konsequent durchzuführen versucht, dann wird man noch auf weitere Unterscheidungsmerkmale kommen, zu allererst nämlich auf die Preise. Auch da geht's vom unschlagbaren Neckermann-Angebot in Javas über MZ, Aermacchi und BMW hinauf zu der Spitze, die einsam die Norton Jubilee hält, vor den Japanern Yamaha und Suzuki sowie vor der 250er Einzylinder-AJS/Matchless. Ganz abgesehen einmal davon, daß die Preise der Maschinen der 350er Klasse noch ein wenig drüber liegen.

Das verwirrt natürlich recht heftig. Und wenn man sich aus diesem Haufen sein individuelles Motorrad herausuchen will, dann muß man sich zunächst einmal, wie auch in den anderen Klassen, eindeutig darüber klar sein, was man denn nun von seiner Maschine verlangen würde. Soll sie z. B. seitengewagtauglich sein? Das würde die Auswahl ungeheuer einschränken, da blieben praktisch nur noch fünf bis sechs Maschinen übrig, von denen man sicher weiß, daß sie der TÜV auch mit Seitenwagen genehmigt. Etwa die MZ, die Jawa, die Puch oder die BMW. Oder einige von den 350er Engländerinnen. Die ganz schnellen Sachen dagegen bleiben dann schon außerhalb stehen.



Oder will man sich auf schnellen Sonntagnachmittags-Sprints mit seinen Freunden etwas jagen? Auch das wiederum engt die Auswahl stark ein, da kommen (TÜV-Prüfung einmal vorausgesetzt) kaum deutsche Modelle in Frage, denen fehlt die Stückzahl, die die Reife auch in der Leistung bringt. Dafür bieten Yamaha, Honda, Suzuki hier ganz ausgezeichnete Werte (im jeweiligen Test nachlesen, das kann hier nicht alles aufgeführt werden, genausowenig, wie die hier stattfindende Aufzählung von Beispielen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt), die einem Feinschmecker schon das Wasser im Munde zusammenlaufen lassen. Ganz anders ist's mit der Straßenlage. Die Fahrwerke sind heute alle praktisch mit Tele oder guter Schwinge vorn ausgerüstet, die zwar geringfügige Unterschiede von Marke zu Marke (aber auch innerhalb der einzelnen Modelle von Stück zu Stück) zeigen, die aber grundsätzlich alle Vertrauen verdienen. Ausgesprochene Schlenker-Lenker gibt es heute längst nicht mehr. Und die



Frage, ob nun Schwinge vorn besser sei als Telegabel, ist auch soweit geklärt, daß man sagen kann: die paar Schwinge, die sich bis heute gehalten haben, sind mittlerweile so gut geworden, daß eine Telegabel nichts Zusätzliches bieten kann. Etwa die Schwinge der MZ oder die der BMW.

Die Hinterradfederung bei allen Modellen ist ausschließlich Langschwinge mit Federbeinen, aber hier scheiden sich schon die Geister. Die einen wollen's ruhig sportlich härter (z. B. einige Italiener), die anderen legen Wert auf viel Federweg (MZ und BMW etwa), was praktisch nur durch möglichst drei- und mehrfache Verstellbarkeit zu erreichen ist. Da sind auch die Japaner noch nicht ganz so schön, zwar haben sie die vorbildliche dreistufige Verstellbarkeit, aber die mir untergekommenen Maschinen litten noch ein wenig unter Kopfsteinpflaster. Doch ist gerade die Federhärte kein Argument gegen eine Maschine, denn das Auswechseln einer Feder bietet kaum große Probleme.

Wichtiger wäre schon eine Überlegung hinsichtlich der Verwindungssteifigkeit des Rahmens. Beste Garantie bietet in dieser Hinsicht immer noch der Doppelrohrrahmen (BMW, Yamaha, Suzuki), darüber darf aber nicht vergessen werden, daß es durchaus technische Möglichkeiten gibt, einen Einrohrrahmen, selbst wenn er nur teilweise als Rahmen zu erkennen ist (Honda), absolut steif zu machen. Und auch die Schalenrahmen z. B. der Puch-Motorräder haben sich ja bereits seit langem bewährt und ausgezeichnet.

Auf diese Weise könnte man also weitermachen und die ganze Tabelle durchpflügen. Das Ende wäre sicher eine genauso große Verwirrung wie am Anfang. Allerbeste Möglichkeit, seine Maschine passend aus dem großen Haufen herauszufinden, ist und bleibt: sich selbst, seine Fahrweise und seine Ansprüche möglichst genau zu kennen.

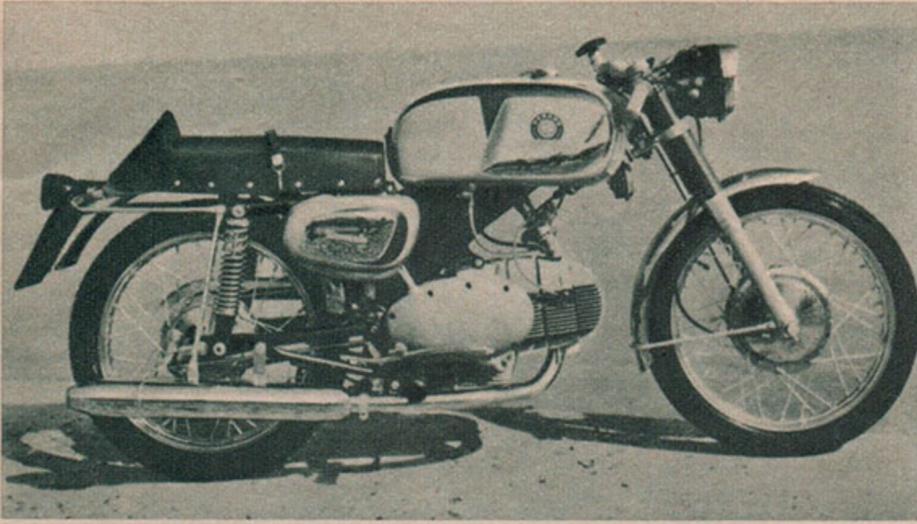
Sagen wir's einmal so: Wer nur ab und zu einmal samstags in die nächste Kreisstadt bummeln will, wer nur alle 14 Tage mal zum Angeln oder ein wenig ins Gelände gehen will, der braucht einfach keine superschnelle Yamaha oder Honda. Dem ist besser mit einer Jawa, einer Puch oder MZ geholfen, und wenn man noch regelmäßige, verkürzte Ölwechsel in Kauf nimmt, dann ist auch die BMW nicht so außerhalb der Linie. Vielleicht überlegt man in einem solchen Falle sogar, ob man sich nicht lieber mit einer kleineren Maschine zufriedengeben könnte, etwa einer 175er? Denn die würde auf kürzeren Strecken doch besser warmgefahren, ganz einfach, weil man ihr mehr abverlangen würde. Auch die Frage Zweitakter oder Viertakter spielt hier eine Rolle, das wurde schon angedeutet. Der Zweitakter trägt stark intermittierenden Gebrauch besser.

Eine große Anzahl Motorräder wird übrigens heute noch zum täglichen Arbeitsweg benutzt, auch das sollte nicht vergessen werden. In diesem Falle wird die Auswahl ebenfalls geringer, denn alle die Maschinen, die hinsichtlich Leistung etwas Besonderes darstellen, die stellen auch hinsichtlich der

(1) Die preiswerteste 250er: Jawa. - (2) Eine der bewährtesten Maschinen in modernem Gewand: Puch. - (3) Handlich und leicht, dadurch sagenhaft schnell: Aermacchi. - (4) Die neue MZ, sie sollte nicht mehr ES heißen, ist besser. - (5) Motobi: eleganteste Lösung für liegenden Viertakter. - (6) Hat den Markt dieser Klasse wieder erweckt: Honda. - (7) Etwas für Zweitakt-Twin-Liebhaber: Yamaha YDS 5 E mit Anlasser. - (8) Kultiviert und solide, aber nicht schnell: BMW. - (9) Moderner englischer Stil, aber noch unbekannt: BSA Barracuda.

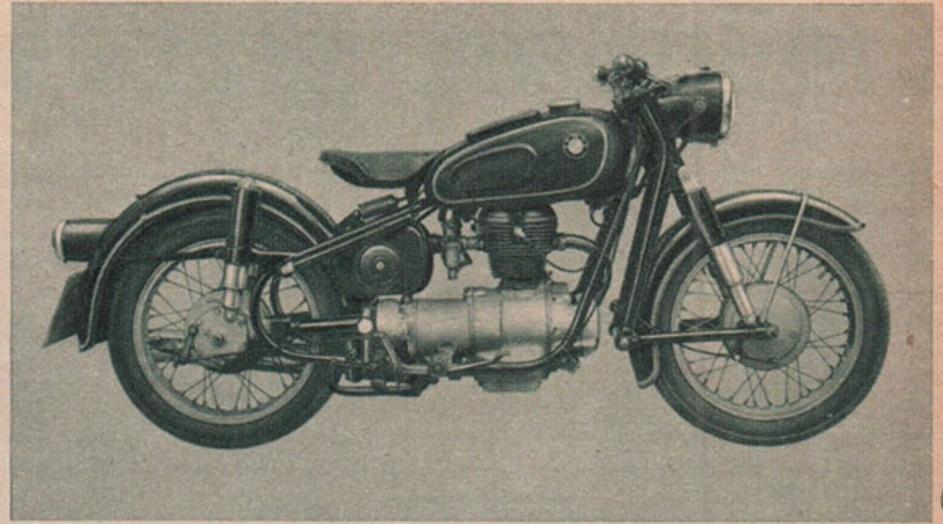


soll man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll



5

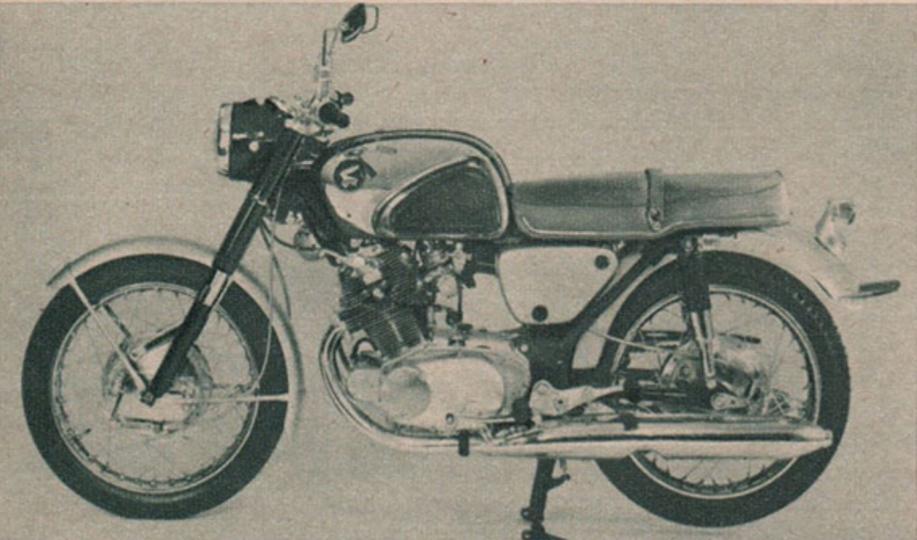
Pflege etliche Ansprüche. Bummelt man morgens zur Arbeit (was nach spätestens drei Jahren auf derselben Strecke doch der Fall sein wird), dann ist ein schneller Flitzer unangebracht, der verschmutzt innerlich so sehr, daß die nächste sonntägliche Jagd ihn nicht wieder freibekommt, daß sogar die Reparaturanfälligkeit steigt. Eigentlich ist für den Arbeitstrott jede Maschine zu schade, denn jede, ob sie nun Bauern- oder Fischer- oder Renner-Motorrad ist, jede vergammelt dabei. Das liegt nicht einmal so sehr am nur samstäglichen Maschinewaschen, das liegt an der unumgänglichen Wartezeit während der Arbeit, wo die Maschine doch in jedem Falle irgendwo auf dem Parkplatz ungewaschen, möglichst auch naß und voll Salz herumsteht. Da sind 2000 km an einem Stück allein aus dem einfachen



8

die wenigsten noch zusätzlich Zeit und Geld, und das, was die Großen am Leben hielt, die Nachfrage der reinen Langstreckenritter und Sportfahrer (abgesehen von den Behörden), das fehlte in der Mittelklasse. Heute sieht es schon etwas anders aus, weil sich die Maschinen der Mittelklasse so weit in ihrer Leistung nach oben geschoben haben, daß sie ernsthaft mit den Großen (und mit den schnellen Tourenwagen!!) konkurrieren können. Der Anreiz ist da, der sportliche Anreiz, dem es z. B. die Honda wohl allein zu verdanken hat, daß sie auf dem Markt Fuß fassen konnte, auf einem Markt, der zur Zeit des Honda-Anfanges in Deutschland praktisch gar nicht mehr existierte. Durch diesen Anreiz lebt die Mittelklasse plötzlich wieder auf.

Und noch ein anderer Anreiz wird fast ausschließlich in der Mittelklasse geboten. Ich meine die Vielfalt der technischen Raffinessen, die Verschiedenheit der Konstruktionen. Da sind die Zweitakt-Twins und die Einzylinder miteinander im Wettkampf, die Viertakter ebenso als Twin oder Single, da sind Drehschieberkonstruktionen bei den Zweitaktern, da sind ohc-Viertakter neben unheimlich schnellen Stoßstangenmotoren. Und nicht immer ist es die Eleganz der technischen Lösung (wie etwa bei der Motobi!), die besticht, häufig ist die reine, schlichte Zweckmäßigkeit überzeugend (MZ, Jawa) oder aber die konstruktive Sorgfalt, die grundsätzlich nur den teuersten Weg geht (BMW). Und wenn es auf Leistung ankommt, dann sieht man sich die Honda an, ebenso als konsequentes Beispiel für gutes Rechnen und Zweckmäßigkeit, vereint mit Stil. Oder eine der neuesten Yamahas, die einen recht aufwendigen Weg gehen, die hinsichtlich Bequemlichkeit für den Fahrer nicht nur die Getrenntschmierung, sondern auch den elektrischen Anlasser bringen. So bekommt man, wie man sich auch entscheidet, gerade in der Mittelklasse bei jeder Maschine irgendeine Besonderheit, irgendeine Raffinesse mit, um deretwillen sich allein die Anschaffung schon lohnt. Die Entscheidung, welche Besonderheit in jedem speziellen Falle nun ausschlaggebend ist, diese Entscheidung können und wollen wir unseren Lesern nicht abnehmen. Ist es bei der Jawa der Preis (vielleicht auch bei der MZ, die jedoch schon wieder mehr bietet), so ist es bei der Honda vielleicht die Konstruktion als Viertakttwin, bei der Yamaha die Leistung, bei der Aermacchi die erstaunliche Fahrleistung durch Handlichkeit und geringes Gewicht, bei der BMW der Fahrkomfort und die kultivierte Lauf-ruhe, bei der Triumph-Tiger cub (Tigerbaby) ist es dann vielleicht die Viertakterleistung in zivilen Drehzahlen. So spricht bei der Bultaco den Käufer etwa die Tatsache an, daß die Leistung aus einem ganz einfachen Einzylinder-Zweitakter geholt wird. Und die in Deutschland unbekannteren Namen? Die Norton Jubilee als Zweizylinder-Viertakter moderner englischer Schule reizt bestimmt jemanden wegen ihrer Seltenheit (weil ich noch immer hinter der 150er Imme her bin). Schließlich gibt's sogar Leute, die kaufen sich ein Motorrad, weil es ihnen in Klang, Farbgebung, äußerlicher Eleganz zusagt. Warum nicht? Ein Motorrad ist nun mal ein Ding, mit dem man zur Hauptsache seine Freude haben soll (und will) und von dem man erst in zweiter Linie transportiert wird. H.-J. M.

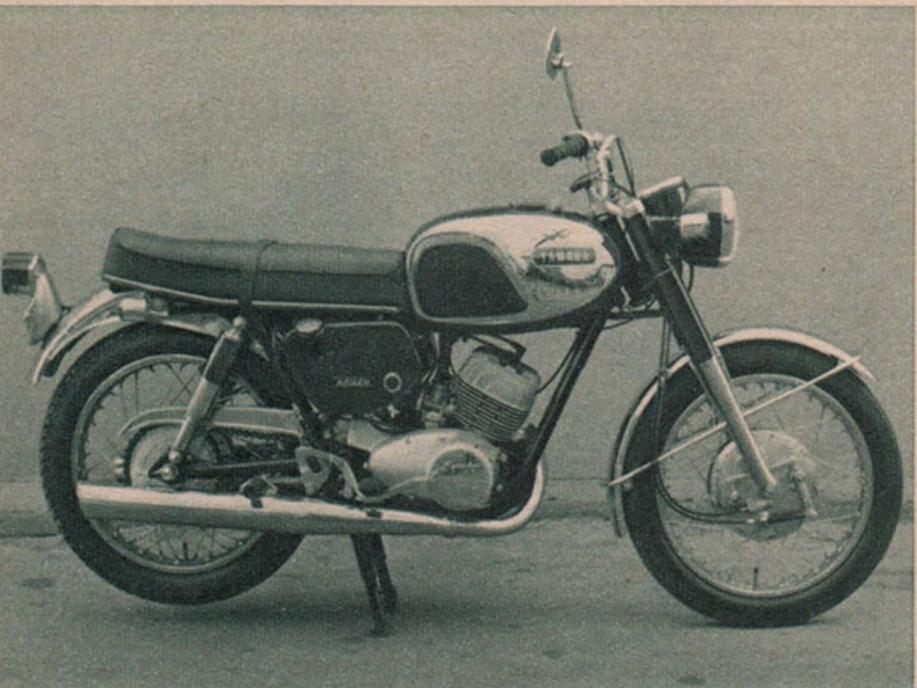


6

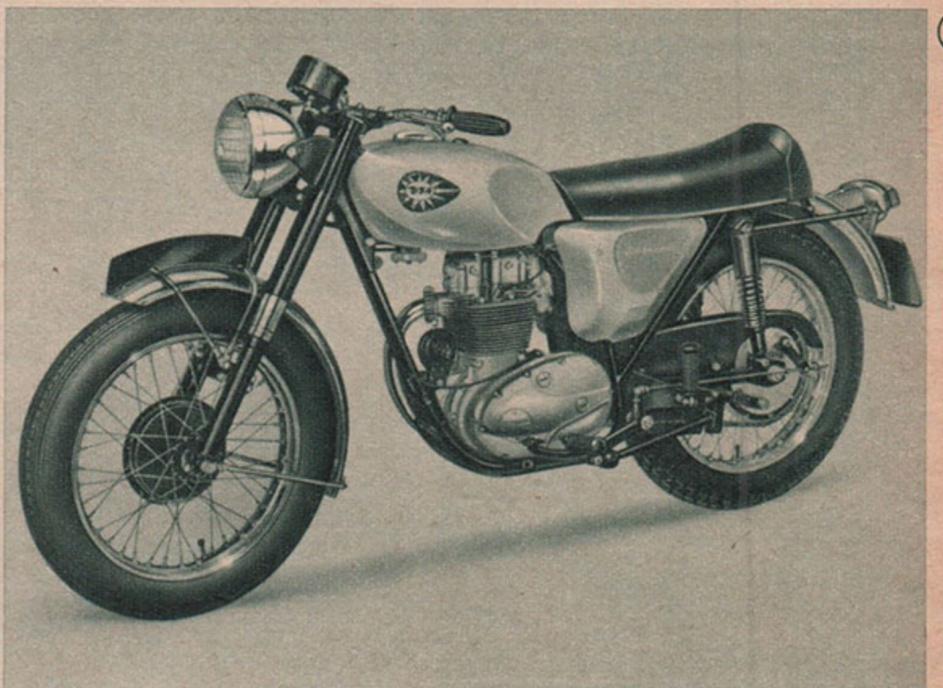
Grunde viel weniger zu spüren, weil sie nämlich schneller herum sind und die Maschine nach solch einer Gewalttour wieder sofort nachgesehen wird. Das heißt alles nur, daß man für den Weg zur Arbeit nicht das beste Stück auswählen soll, genauso wie man ja auch nicht den Abendanzug im Büro oder hinter der Werkbank anzieht.

Diese allgemeinen Überlegungen muß man gerade in der Hubraumklasse zwischen 175 und 350 ccm anstellen, denn diese Maschinen sind Zwitter zwischen dem reinen Gebrauchsfahrzeug (wie es nun mal die kleinen Klassen um die 50 ccm sind) und der reinen Sport-Spaß-Maschine, die ab CB 450 beginnt (wobei das R 60-Gespann, aber nur das Gespann, wieder eine Ausnahme macht, weil es trotz großen Hubraumes sehr, sehr genügsam ist und nur verhältnismäßig wenig „Sport“ bietet).

Die Zwitterstellung hat es wahrscheinlich auch mit sich gebracht, daß die deutschen Maschinen der 250er Klasse praktisch alle auf einmal ausgestorben sind. Da wurde ein Wagen angeschafft, für den Spaß am Motorrad hatten



7



9

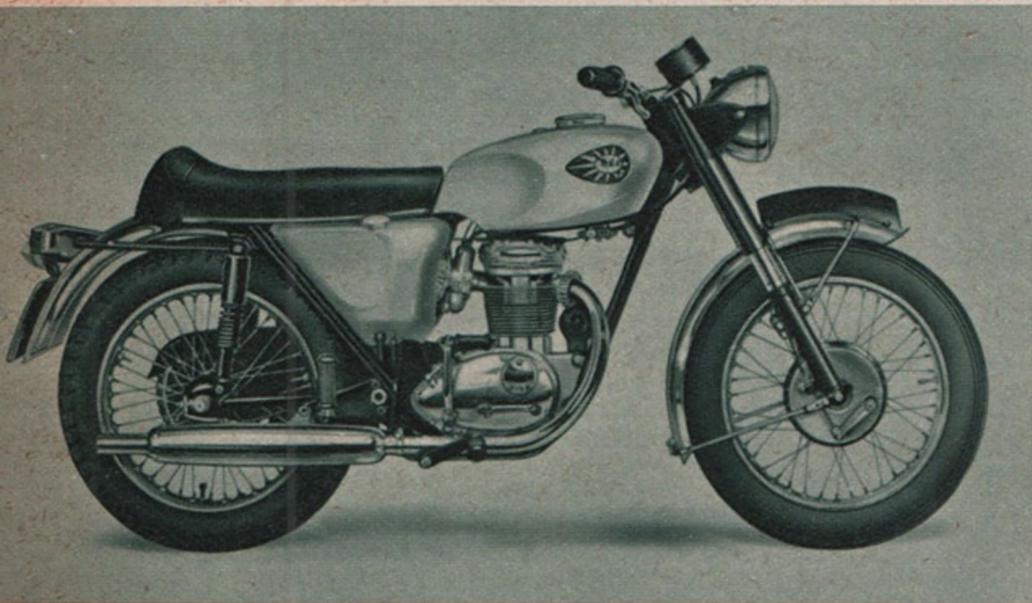
! man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll m

Die Großen

über 350 ccm

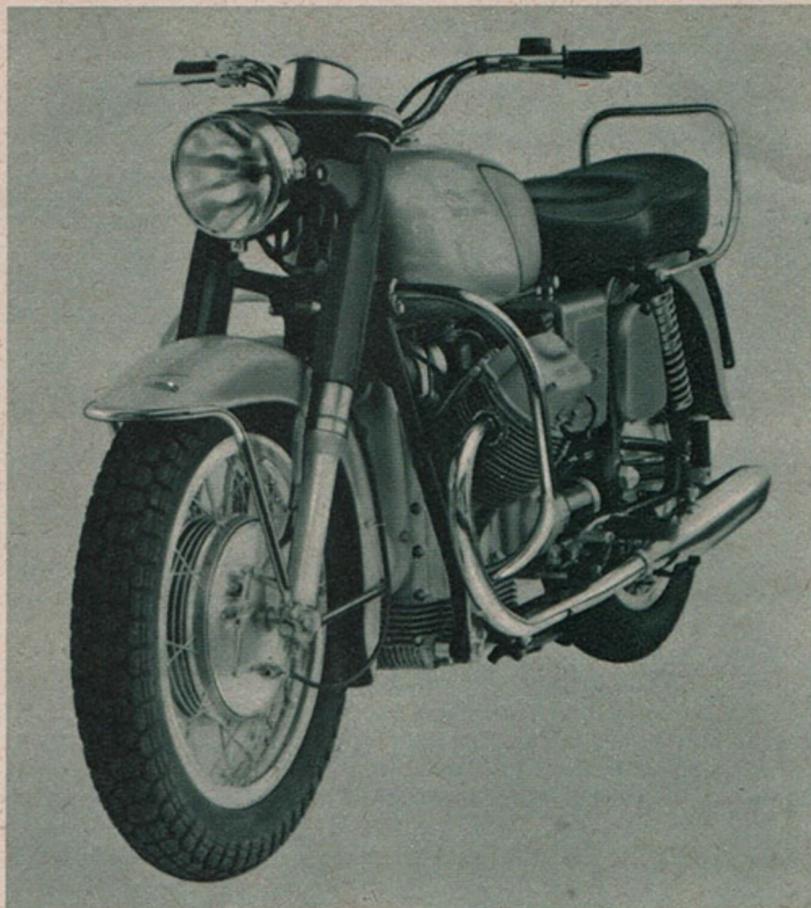
Je mehr Leistung — desto mehr Sicherheit! — Das ist kein Schlagwort, das ist eine Wahrheit. Die natürlich nur von Leuten geglaubt wird, die selbst am Quirl drehen. Ansonsten ist „man“ ja ringsherum der Meinung, daß mehr Leistung auch mehr Tempo und damit mehr Gefahren erzeugt. Es ist sinnlos, diesem allgemeinen Vorurteil zu begegnen. Es gibt aber sehr viele alte Motorradfahrer, die sich Leistung und damit Sicherheit viel kosten lassen — seien das nun die großen Wanderer und Entdeckungsfahrer oder seien das diejenigen in unserem Kreise, die die große Freude allein während kurzer, spritziger Wochenend-Ausflüge über möglichst kurvenreiche Straßen suchen. Der Spaß an der Freud' steht bei einem großen Motorrad auch ganz groß obenan. Wenn einmal die 30 PS auf zwei Rädern überschritten werden, dann sieht die Welt in der Tat anders aus.

Man kann beim Fahren großzügiger planen und denken, denn das PS-Reservoir zieht einen immer wieder souverän aus allem heraus. Die Beschleunigung wird von anderen Verkehrsteilnehmern nur selten erreicht, man kann durch den geringen Platzbedarf auf der Straße und die Wendigkeit des Motorrades jeder Ballung im Verkehr davonfahren, und selbst bei einem hohen Reisedurchschnitt braucht man nicht das Letzte an Kraft aus dem Motor herauszuquetschen. Ist ein anderer bei 135 km/h am Ende dessen, was mit äußerster Anstrengung herauszudrücken ist, dann bedeutet das bei einer großen Maschine auf der Autobahn oder auf der schnellen Landstraße sozusagen „ruhiges Reisetempo“ bei nur drei Viertel der zur Verfügung stehenden Motorleistung. Dabei ist die Materialbeanspruchung lange nicht so hoch wie bei der Maschine, die bei gleichem Tempo mit Vollgas ausgelastet ist.



2 Dies alles und natürlich ein gewisses Gefühl der Überlegenheit ist der Grund dafür, daß es viele Motorradfahrer gibt, die sagen, daß für sie der Spaß jenseits von 30 PS erst anfängt. Und das Angebot der Industrie trägt dem Rechnung.

Für die Langstreckenreisenden unter uns ist ein großes Motorrad aus vielen Gründen interessant: für hohe Belastung mit Gepäck und Mitfahrern ist genug Leistungsreserve vorhanden, ein Seitenwagen ist kein Problem. Das sportliche Fahrerlebnis leidet auch nicht unter dem vielen Gepäck. Sie brauchen Maschinen, deren Motoren ein günstiges Drehmoment besitzen, die nicht so hoch drehen und deren Aufbau einfach und unkompliziert ist. Stabiler Rahmenbau, bester Federungskomfort, eine Hubraumleistung möglichst unter 70 PS/Liter. Das Gewicht spielt nur eine untergeordnete Rolle. Aus deutscher Produktion ist für diese Kategorie die BMW R 50, 500 ccm,



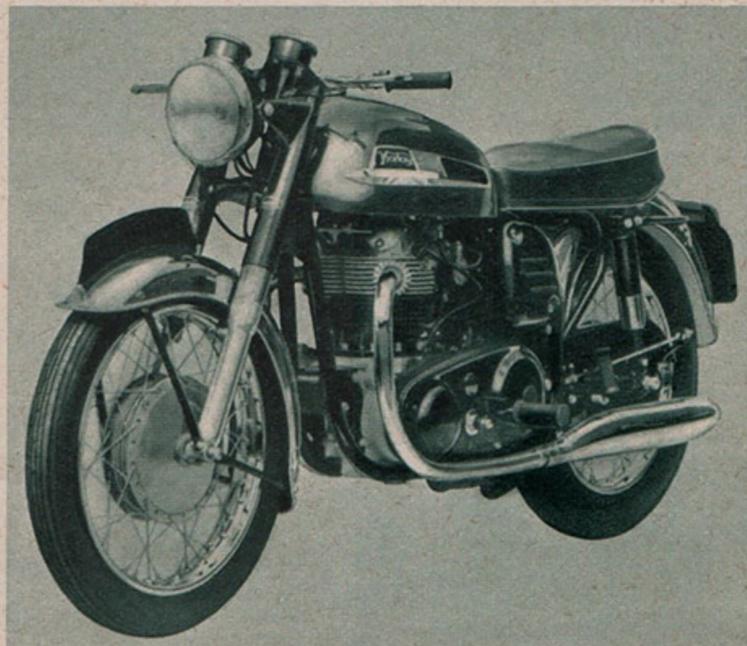
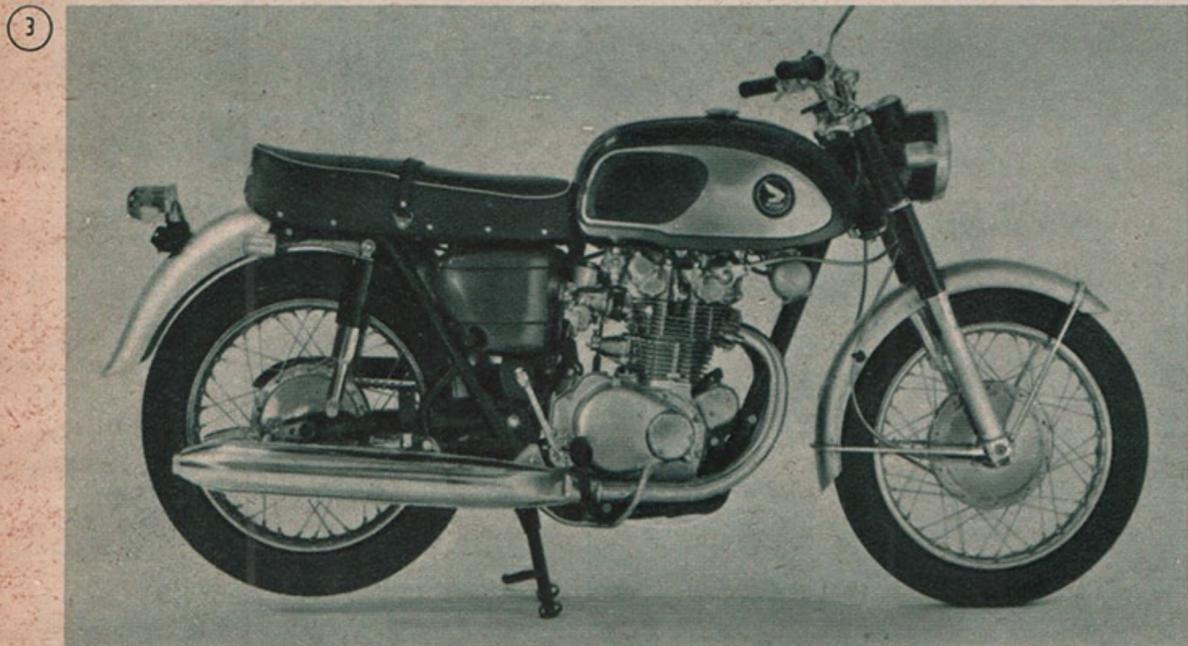
oder die BMW R 60, 600 ccm (als Gespannmaschine und solo), zu erwähnen. Zweizylinder-Boxermotor ohv mit 26 bzw. 30 PS bei 5800 U/min. Kardanantrieb. Seit ein paar Monaten jedoch gibt es da etwas Neues und sehr Robustes auf dem Weltmarkt und bei uns: die Moto Guzzi V 7. Zweizylinder-Viertaktmotor, ohv, 700 ccm. Zwei Zylinder in V-Form, 90° zueinander geneigt, quer im Rahmen. Kardanantrieb. 50 SAE-PS, 41,5 DIN-PS bei 6000 U/min. Elektrischer Anlasser.

Aus England gehört in die Gruppe der Tourenmaschinen die schnelle Norton-Atlas 750 ccm. Parallel-Zweizylinder-Motor ohv, Kettenantrieb, 49 PS. Der Atlas-Motor wird beim AMC-Konzern jedoch auch in den Rahmen der AJS, Modell 33, und der Matchless G 15 eingebaut. Von der „Grünen Insel“ kommen aber noch weitere Modelle, die in Deutschland importiert werden, für Langstreckenreisen. Zum Beispiel weiter aus dem AMC-Konzern eine 500 ccm-Einzylinder-Maschine (AJS-Statesman oder Matchless Major) ohv, Kettenantrieb, 29 PS.

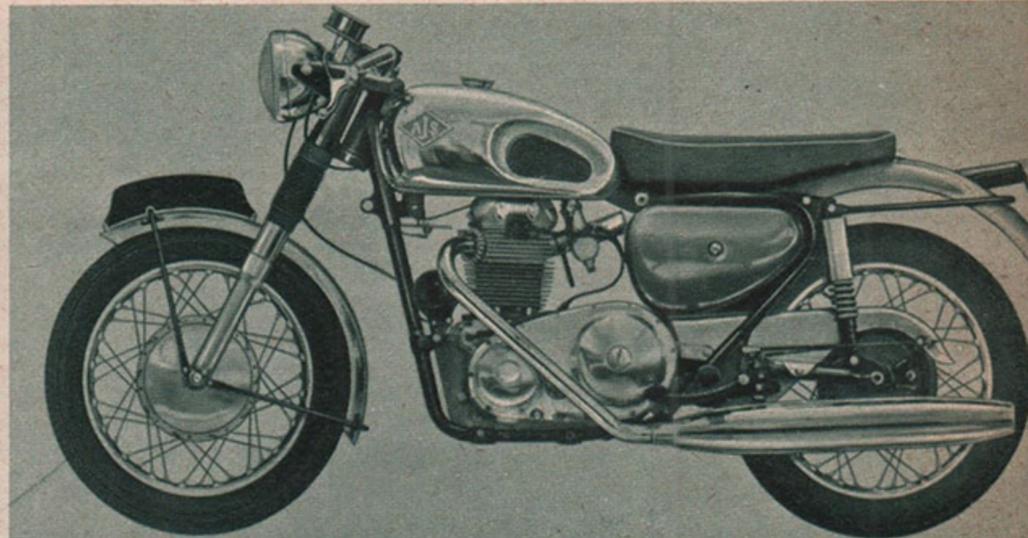
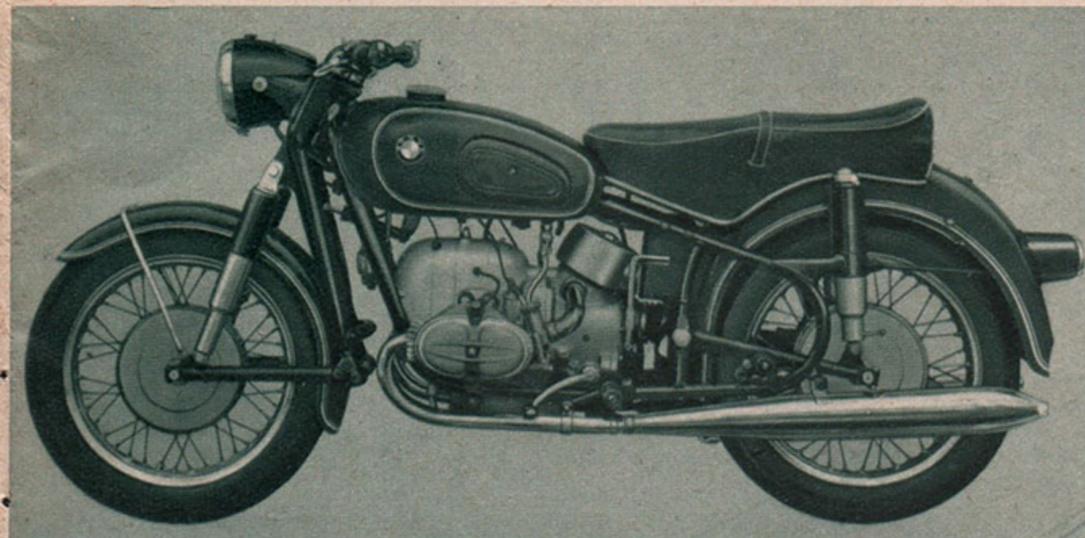
Hier gehört auch das Angebot der amerikanischen Firma Harley-Davidson her. Die 1207 ccm-Maschine (zwei Zylinder in V-Form, längs im Rahmen) ohv, wird in zwei Typen als „Elektra-Glide“ FL mit 60 PS und als „Elektra Glide“ FLH mit 65 PS Leistung geliefert. Kettenantrieb. Elektrischer Anlasser. Einige Maschinen davon laufen tatsächlich in Deutschland.

Wo man eigentlich die Grenze zwischen Touren- und Sportmaschinen ziehen soll, ist schwer zu sagen. Denn es ist nicht so, daß „Touren“-Maschinen lahme Enten und schwerfällige Eisenhaufen sind und daß man mit Sportmaschinen keine langen Reisen machen kann. Nur sollte man wissen, daß man mit einer Harley-Davidson (310 kg Leergewicht) nicht das gleiche machen kann, was man mit einer Honda CB 450 (180 kg Leergewicht) macht, und daß das, was mit einer Harley möglich ist, mit einer Honda CB 450 wiederum nicht immer geht — je nachdem.

Das Angebot an reinrassigen Sport- oder „Tourensport“-Maschinen ist bei den großen Motorrädern noch reichhaltiger. Beginnen wir mit der preiswertesten Maschine aus Japan, die auch hinsichtlich Steuer und Versicherung gut abschneidet, die sehr schnell und sehr wendig und deren Qualität erstaunlich gut ist: Honda CB 450, 444 ccm, Parallel-Zweizylinder-Motor



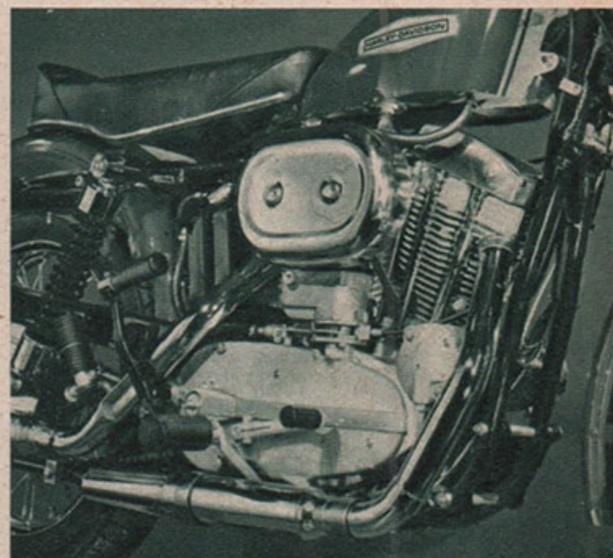
an kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man



5) mit zwei obenliegenden Nockenwellen, Kettenantrieb. 41 PS (DIN-PS!) bei 8500 U/min. Das Vordringen dieses Modelles auf dem europäischen Markt (wie auch in den USA) ist erstaunlich gewesen. Ebenso erstaunlich wie die Tatsache, daß in einem kleinen Betrieb in Nieder-Florstadt bei Friedberg in Hessen der Kfz-Meister Friedel Münch für ganz anspruchsvolle und zahlungskräftige Kunden in Einzelanfertigung auf Bestellung (mit langen, langen Lieferzeiten) eine 1000 ccm- bzw. 1100 ccm-Vierzylinder-Maschine baut, zu deren Antrieb er die NSU-Wagenmotoren benutzt. Mögliche Leistung bis über 70 PS. Die Motorradfahrer taufte diese Maschine „Mammut“. Der Friedel nennt sie schlicht Münch-4.

Dieser oder jener Leser wird jetzt fragen, ob es außer der BMW R 60 noch andere Maschinen gibt, die speziell für Seitenwagenbetrieb gedacht sind. Nein, wenn die R 60 einmal nicht mehr gebaut wird, dann wird es eine speziell für Gespannbetrieb entwickelte Maschine nicht mehr geben. Man wird aber mit Maschinen wie die R 69 S, die Moto Guzzi V 7, die Münch-4 und anderen ohne weiteres einen Seitenwagen fahren können. Allerdings gibt es z. B. für die Guzzi keine spezielle Gespannübersetzung (einen leichten Wagen wird die Maschine aber auch mit Soloübersetzung gut „bewegen“ können!). Viel größer ist das Problem für die Seitenwagenfahrer,

- 1) Moto Guzzi V 7, 700 ccm, ohv, 55 PS, elektr. Anlasser. Kardanantrieb.
- 2) BSA-Shooting-Star, 441 ccm, ohv. Leergewicht 134 kg, 31 PS.
- 3) Honda CB 450, 444 ccm, 2mal ohc, elektr. Anlasser.
- 4) Norton-Atlas, 750 ccm, ohv, 49 PS.
- 5) BMW R 69 S, 600 ccm, ohv, Kardanantrieb.
- 6) AJS Modell 33, 750 ccm, ohv, 49 PS (Norton-Atlas-Motor).
- 7) Motor der 900 ccm Harley-Davidson, Sportster XLCH, ohv.
- 8) Triumph-Bonneville, 650 ccm, ohv, 50 PS.
- 9) Münch-4 (unter den Fahrern bekannt als „Mammut“), 1000 bzw. 1100 ccm, vier Zylinder ohc (NSU-Wagenmotor), mit Leistungen bis über 70 PS.



Aus deutscher Produktion gibt es das Motorrad, das sich eines unerhörten Nimbus in der ganzen Welt erfreut: die BMW R 69 S, von Motorradfahrern kurz die „S“ genannt. Zweizylinder-Boxermotor ohv, 42 PS bei 7000 U/min, Kardanantrieb. Kultivierte Laufruhe ist wohl die beste Bezeichnung für den Charakter der R 69 S und ist wohl auch das Geheimnis ihres großen Erfolges. Aber die Motorradfahrer in Deutschland sind auch große Freunde englischer Maschinen. In der Tat gibt es für jeden Geschmack, für jedes Unternehmen genügend Auswahl. Neuerdings bietet BSA eine 441 ccm-Einzylinder-Maschine (Typ „Shooting Star“) ohv an mit 31 PS und 134 kg Leergewicht (!). Dann gibt es eine BSA mit einem 500 ccm Parallel-Zweizylinder-Motor ohv und 33 PS, die A 50 „Royal Star“. Außerdem vier 650 ccm-Modelle (Lightning 53 PS / Thunderbolt 42 PS, Spitfire 55 PS, Hornet). Es handelt sich dabei ebenfalls um einen Parallel-Zweizylinder-Motor ohv, Kettenantrieb zum Hinterrad. Die BSA-Spitfire ist eines der berühmtesten und leistungsfähigsten Modelle (siehe Fahrbericht Seite 126). Beim AMC-Konzern, in dem die Marken AJS, Matchless und Norton zusammengeschlossen sind, finden wir mehrere interessante Sportmaschinentypen. Z. B. die Norton-Dominator 88 SS, 500 ccm, Parallel-Zweizylinder-Motor ohv, 37 PS. Oder die Norton-Dominator 650 SS, Parallel-Zweizylinder-Motor ohv, 49 PS. Die AJS-Swift und die Matchless-Majestic haben einen 650 ccm-Parallel-Zweizylinder-Motor ohv mit 43 PS, die Modelle AJS-Hurricane und die Matchless-Monarch einen solchen 650 ccm-Motor ohv mit 47 PS.

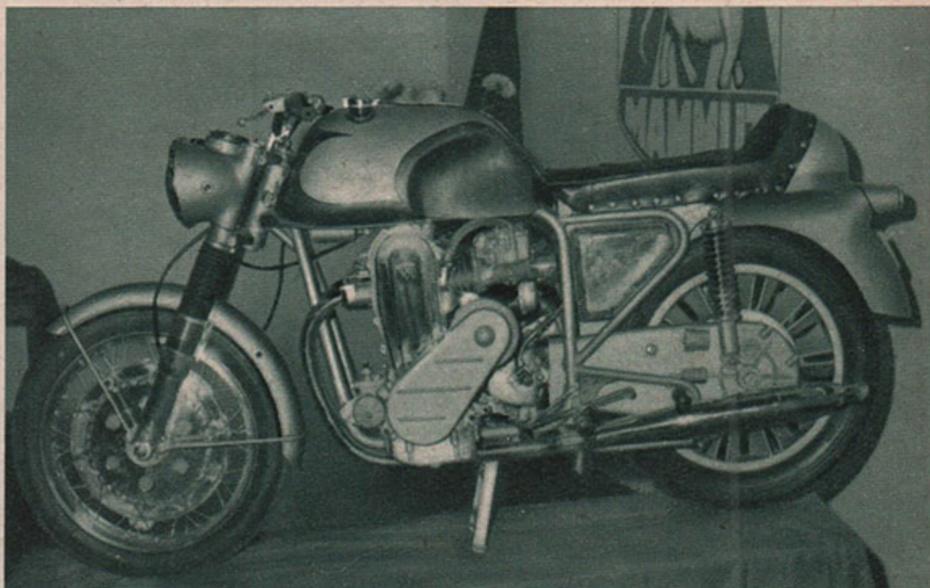
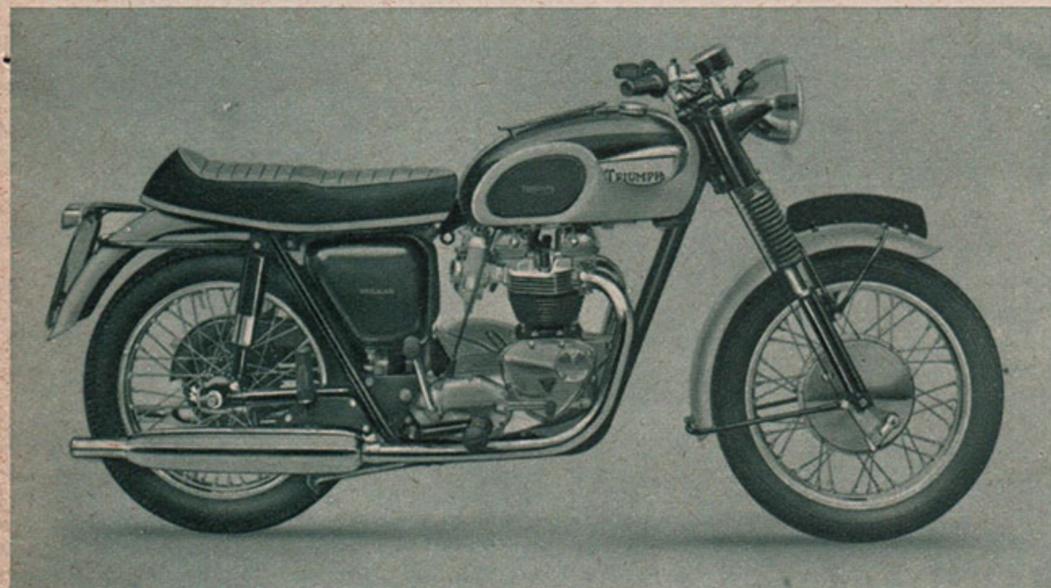
In diesem Reigen darf die Marke „Triumph“ nicht fehlen. Früher wurde dort auch eine sehr feine Tourenmaschine, das Modell Thunderbird 650 ccm, gebaut, heute konzentriert man sich mehr auf die Sportmaschinen. Das interessanteste und am meisten gefragte Modell ist die T 120 „Bonneville“. 650 ccm-Parallel-Zweizylinder-Motor ohv mit 50 PS. Die Triumph-Motorräder haben einen guten Ruf in Europa und fanden darum auch in Deutschland viele Freunde. Es gibt noch die T 100 S „Tiger 100“ mit einem 500 ccm-Parallel-Zweizylinder-Motor ohv von 34 PS. Weiter das Modell T 100 T — die „Tiger 100“ mit zwei Vergasern und 36 PS. Es folgt dann noch das Modell TR 6 SS „Trophy“, 650 ccm-Parallel-Zweizylinder-Motor ohv mit 45 PS.

Aus Amerika von Harley-Davidson kommt das Angebot einer sehr sportlichen 900 ccm-Maschine „Sportster XLH“ und „Sportster XLCH“, deren Motor eine Leistung von 65 PS bei 6300 U/min hat. Leergewicht 204 kg. Diese Harley sieht etwas „europäischer“ aus als ihre große Schwester.

woher sie in Zukunft einen Seitenwagen beziehen können. Derzeitig gibt es drei Quellen: die Firma Rudolf Müller, 7411 Bleichstetten über Reutlingen, Uracher Straße (Tel. 0 71 05 / 270), baut den Penzschens Kabinenseitenwagen „Clipper“, und die Firma Detlev Louis, 2 Hamburg, Rentzelstraße 7, führt einen offenen Touren-Seitenwagen aus Holland ein, der dem bekannten Steib-TR-500 sehr ähnlich ist. Bei BMW-Nefzger, 1 Berlin 10, Quedlinburger Straße 1—3, gibt es den modernen MZ-Wagen, passend für alle BMWs.

Wer sich für Gespannbetrieb entscheidet, der sollte möglichst darauf sehen, daß die Maschine mehr als 30 PS (DIN-PS!) hergibt und ein günstiges Drehmoment im unteren Drehbereich hat, sonst ist der Spaß innerhalb unseres modernen, schnellen Verkehrs nicht sehr groß und das Fahren infolge der fehlenden Leistung sogar gefährlich.

Zum Schluß dieser Übersicht möchte ich allen unseren jungen Freunden sagen, daß die Anschaffung des Motorrades allein die Kalkulation nicht richtig erfüllt. Zum Fahren gehört auch vernünftige Motorradbekleidung. Sie gehört zum Mann, zum Mitfahrer und zur Mitfahrerinnen wie das Benzin und das Öl zur Maschine gehören. Klacks

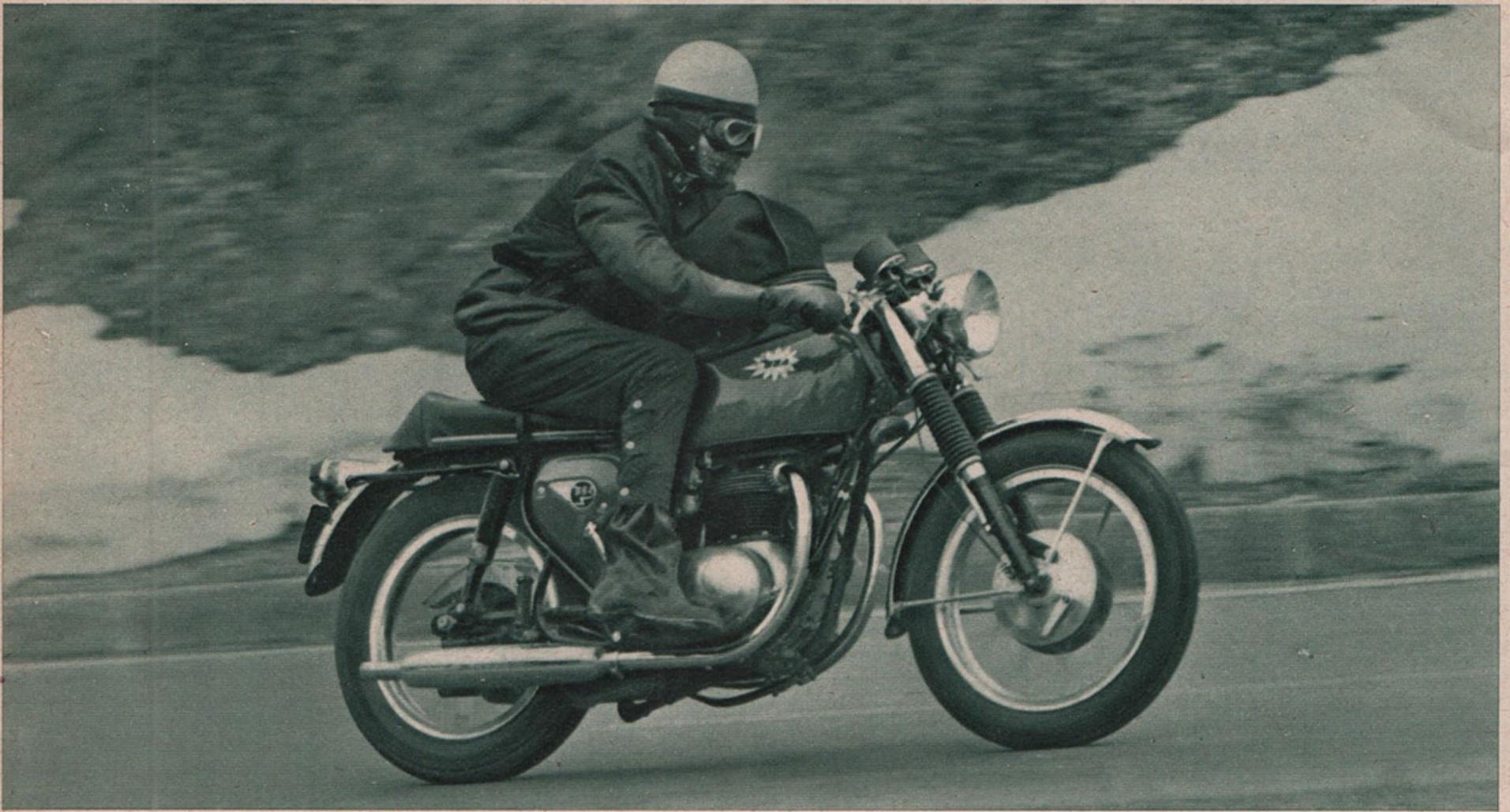


kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man kaufen? Was soll man ka

Fabrikat und Typ	Zylinderzahl	2- oder 4-Takt	Hub/Bohrung ccm	PS U/min	Verdichtung	Anzahl der Gänge	Rahmenbauart	Federung vorn	Federung hinten	Bereifung vorn	Bereifung hinten	Leergewicht	Zulässiges Gesamtgewicht	Höchstgeschwindigkeit solo ca. km/h	Preis
Aermacchi															
Ala Verde	1	4	72/66/246,5	16,5/7000	8,5	5	R	T	S	2,75-18	3,00-18	115	284	140	2500.-
AJS/Matchless															
250 SS	1	4	65/70/248	22/-	8	4	R	T	S	3,25-17	3,25-17	148	298	125	2900.-
Sceptre	1	4	85,5/72/348	21/-	8,5	4	R	T	S	3,00-19	3,50-19	172	350	120	3740.-
Statesman	1	4	85,5/86/500	29/-	7,3	4	R	T	S	3,00-19	3,50-19	178	350	140	3840.-
Swift	2	4	2x793/72/650	43/-	7,5	4	R	T	S	3,25-19	3,50-19	200	400	165	4400.-
Hurricane	2	4	2x79,3/72/65	47/-	8,5	4	R	T	S	3,25-19	3,50-19	180	400	168	4570.-
33	2	4	2x89/73/7500	49/-	7,6	4	R	T	S	3,25-19	4,00-18	180	400	175	4750.-
BMW															
R 27	1	4	68/68/247	18/7400	8,2	4	R	S	S	3,25-18	3,25-18	162	325	130	2670.-
R 50	2	4	2x68/68/494	26/5800	7,5	4	R	S	S	3,50-18	3,50-18	198	360	140	3440.-
R 60	2	4	2x73/72/594	30/5800	7,5	4	R	S	S	3,50-18	3,50-18	198	360	145	3645.-
R 69 S	2	4	2x73/72/594	42/7000	9,5	4	R	S	S	3,50S-18	3,50S-18	202	360	175	4430.-
BSA															
C 15 Star	1	4	70/67/249	16/6500	8	4	R	T	S	3,25-17	3,25-17	125	325	115	2520.-
C 15 Sportsman	1	4	70/67/249	20/7250	8,75	4	R	T	S	3,25-17	3,25-17	125	325	130	2700.-
B 25 Starfire	1	4	70/67/249	-	9,5	4	R	T	S	3,25-18	3,50-18	127	330	135	2950.-
B 40 Star	1	4	70/79/343	21/7000	7	4	R	T	S	3,25-18	3,50-18	134	335	130	2720.-
B 44 Shooting Star	1	4	90/79/441	30/6500	9,5	4	R	T	S	3,25-18	3,50-18	134	350	155	3470.-
A 50 Royal Star	2	4	2x74/65,5/499	33/6500	9	4	R	T	S	3,25-19	3,50-19	178	380	145	3740.-
A 65 Lightning	2	4	2x74/75/654	53/6750	9	4	R	T	S	3,25-19	3,50-19	178	380	170	4440.-
A 65 Thunderbolt	2	4	2x74/75/654	42/6250	9	4	R	T	S	3,25-19	4,00-19	178	380	170	3995.-
A 65 SS Spitfire	2	4	2x74/75/654	55/7000	10,5	4	R	T	S	3,25-19	3,50-18	172	380	182	4700.-
Bultaco															
Tralla 102	1	2	60/51,5/124,9	15/7500	11,2	4	R	T	S	2,75-18	2,75-18	97	247	115	2600.-
Metrala 250	1	2	60/72/244	25/7000	10	5	R	T	S	2,75-18	2,75-18	97	247	160	2850.-
Capri-Agrati															
Rekord	1	2	39/40/49	5,2/7000	10	4	R	T	S	2,25-19	2,50-19	70	220	84	1175.-
Ducati															
Elite 200	1	4	57,8/67/200	18/7500	7	4	R	T	S	2,75-18	3,00-18	-	-	130	1480.-
Mach 1	1	4	57,8/74/250	24/8500	10	5	R	T	S	2,50-18	2,75-18	-	-	150	1850.-
Gilera															
98 Sport	1	4	50/50/100	7/-	-	4	R	T	S	2,50-17	2,75-17	-	-	-	1400.-
125 Sport	1	4	50/56/125	8/-	-	4	R	T	S	2,50-17	2,75-17	-	-	-	1550.-
175 Sport	1	4	61/60/175	12/-	-	4	R	T	S	2,50-17	2,75-17	-	-	-	1900.-
Goebel															
GS 15 Super	1	2	44/38/49	5,2/7400	9	5	R	T	S	21x2,75	21x2,75	80	225	üb.80	ca. 1310.-
Göricke															
GS 50	1	2	44/38/49	5,2/7400	9	5	R	T	S	21x2,75 S	21x2,75 S	75	240	üb.80	1370.-
Harley-Davidson															
Sportster XLH	2	4	2x96,8/76,2/900	65/6300	9	4	R	T	S	3,50-18	3,50-18	220	420	195	ab 7300.-
Sportster XLCH	2	4	2x96,8/76,2/900	65/6300	9	4	R	T	S	3,50-19	4,00-18	204	404	195	ab 7300.-
El. Glide FL	2	4	2x100,8/87,3/1207	60/5400	7,25	4	R	T	S	5,00-16	5,00-16	310	500	170	ab 7950.-
FLH	2	4	2x100,8/87,3/1207	65/5600	8	4	R	T	S	5,00-16	5,00-16	310	500	190	ab 8275.-
Hercules															
K 50	1	2	44/38/49	5,2/7400	9	5	R	S	S	21x2,75 S	21x2,75 S	80	235	üb.80	1251.-
K 50 S	1	2	44/38/49	5,2/7400	9	5	R	S	S	21x2,75 S	21x2,75 S	80	235	üb.80	1317.-
KS 50 Super Sport	1	2	44/38/49	5,2/7400	9	5	R	S	S	21x2,75 S	21x2,75 S	80	235	üb.80	1360.-
K 103 S	1	2	54/48/97	8,2/6000	8,7	4	R	T	S	3,00-16	3,00-16	99	250	üb.90	1454.-
Honda															
SS 50	1	4	41/39/49	5,2/10000	9,5	5	B	T	S	2,75-17	2,75-17	75	235	üb.80	995.-
S 90	1	4	45/50/89,6	7,5/7300	8,2	4	B	T	S	2,50-18	2,50-18	80	235	90	1335.-
CB 125	2	4	2x41/44/124,6	12/8800	9	4	R	T	S	2,50-18	2,75-18	127	250	ü.115	2185.-
CB 250	2	4	2x54/54/247	22/7420	9,5	4	R	T	S	2,75-18	3,00-18	153	310	135	2675.-
CB 450	2	4	2x57,8/70/444	41/8500	8,5	4	R	T	S	3,25-18	3,50-18	180	380	170	3495.-
Jawa/CZ															
CZ 125	1	2	58/52/123	7/5000		4	R	T	S	3,00-16	3,00-16	113	270	80	950.-
CZ 175	1	2	65/58/171	10/5000		4	R	T	S	3,00-16	3,25-16	116	275	95	1150.-
Jawa 250	1	2	75/65/248	14/5000		4	R	T	S	3,25-16	3,50-16	129	290	110	1450.-
Jawa 350	2	2	2x65/58/344	20/5250		4	R	T	S	3,25-16	3,50-16	139	300	120	1850.-
Jet/Sachs															
Jet Cobra	1	2	44/38/49	5,2/7400	9	5	R	T	S	2,50-18	2,75-18	68	245	80	1398.-

Fabrikat und Typ	Zylinderzahl	2- oder 4-Takt	Hub/Bohrung ccm	PS U/min	Verdichtung	Anzahl der Gänge	Rahmenbauart	Federung vorn	Federung hinten	Bereifung vorn	Bereifung hinten	Leergewicht	zulässiges Gesamtgewicht	Höchstgeschwindigkeit solo ca. km/h	Preis
Kreidler Florett GT	1	2	39,5/40/50	5,3/7500	11	5	B T S			21x2,75 S	21x2,75 S	79	245	üb. 80	1286.-
Maico MD 50	1	2	38/41/49	5,5/8000	-	5	R T S			21x2,75	21x2,75	85	240	üb. 80	1375.-
MD 125	1	2	54/54/123	11/6000	-	5	R T S			2,50-16	3,00-16	87	250	125	1650.-
175 S	1	2	59,5/61/174	16/6400	9,5	4	R T S			3,00-18	3,25-18	135	295	110	2300.-
250 Blizzard	1	2	70/67/247	14,5/5200	7	4	R T S			3,00-18	3,25-18	137	295	102	1865.-
Motobi 125 Sport	1	4	54/54/123,6	10/8500	8,8	4	B T S			2,50-18	2,75-18	93	260	115	1985.-
125 Sport Spezial	1	4	54/54/123,6	14/9500	9,5	4	B T S			2,50-18	2,75-18	93	260	130	2185.-
Sprite	1	4	57/74/245,1	18/8200	8,5	5	B T S			2,75-18	3,00-18	98	280	140	2600.-
Moto Guzzi Dingo S	1	2	38,5/42/49	ca. 5/-	8	3	R T S			1,20-18	2,00-18	50	200	85	1050.-
Stornello Sport	1	4	58/52/123	12/-	9,8	4	R T S			2,50-17	2,50-17	92	245	120	1790.-
V 7	2	4	2x70/80/700	50/6000	9	4	R T S			4,00-18	4,00-18	245	450	170	4800.-
Münch Mammut	4	4	4x66,6/72/1000	43-55/5200	8-9	4	R T S			3,25-18	3,50-18	185	-	ü. 180	ca. 7000.-
MZ ES 125	1	2	58/52/123	8,5/5500	9	4	R S S			3,00-18	3,00-18	112	270	90	975-a.W.
ES 150	1	2	58/56/143	10/5500	9	4	R S S			3,00-18	3,00-18	112	270	95	1185.-a.Hbg.
ES 175/2	1	2	65/58/172	13/5200	9	4	R S S			3,25-16	3,50-16	149	320	110	-
ES 250/2	1	2	65/70/249	17,5/5200	8,5	4	R S S			3,25-16	3,50-16	153	320	115	-
Norton 250 Jubilee	2	4	2x44/66/249	18/-	8,7	4	B T S			3,00-18	3,25-18	140	340	130	3600.-
88 SS	2	4	2x72,6/66/497	37/-	7,8	4	R T S			3,00-19	3,50-19	180	400	160	4560.-
650 SS	2	4	2x89/68/647	49/-	8,9	4	R T S			3,00-19	3,50-19	180	400	175	4560.-
Atlas 750	2	4	2x89/73/749	49/-	7,6	4	R T S			3,25-19	4,00-18	180	400	175	4750.-
Puch VZ 50 M	1	2	44/38/49,9	5,0/6800	12	4	B T S			21x2,75	21x2,75	80	240	75	1295.-
125	1	2	52/55/125	11/7000	9	4	R T S			2,50-18	2,75-18	-	-	110	-
175 SV	1	2	62/2x42/172	9/5850	6,5	4	B T S			3,25-16	3,25-16	120	270	95	1575.-
175 SVS	1	2	62/2x42/172	12,3/6200	6,9	4	B T S			3,25-16	3,25-16	120	270	100	1675.-
250 SG	1	2	78/2x45/248	14/5800	6,2	4	B T S			3,50-16	3,50-16	154	305	110	1880.-
250 SGS/67	1	2	78/2x45/248	14,2/5800	6,5	4	B T S			3,00-16	3,50-16	150	316	115	2290.-
Royal Enfield Turbo Twin	2	2	63/50/248	18/6000	8,7	4	R T S			3,25-17	3,25-17	-	-	120	2940.-
Crusader Sport	1	4	64,5/70/248	18/7250	9	4	R T S			3,25-17	3,25-17	-	-	120	3400.-
Continental GT	1	4	64,5/70/248	20/7500	9	5	R T S			3,25-17	3,25-17	-	-	130	3680.-
Suzuki M 12/II	1	2	38/41/50	4,5/8000	7	4	B T S			2,25-17	2,25-17	65	-	ü. 80	-
K 11 P	1	2	50/45/79	8/7500	6,7	4	B T S			2,50-17	2,50-17	76	-	95	-
B 100 P	1	2	56/52/118	10/7000	7,2	4	B T S			2,50-17	2,75-17	86	-	110	-
T 20	2	2	54/54/247	29/7500	7,3	6	R T S			2,75-18	3,00-18	135	360	160	ca. 2950.-
Triumph-TEC Tiger Cub	1	4	64/63/199	11/6000	7	4	R T S			3,00-18	3,00-18	99,8	250	100	2000.-
Sports Cub	1	4	64/63/199	14,5/6500	9	4	R T S			3,00-19	3,50-18	101	250	110	2200.-
Tiger 90	2	4	2x65,5/58,25/349	28/7500	9	4	R T S			3,25-18	3,50-18	152,8	320	140	3540.-
Speed Twin	2	4	2x65,5/69/490	27/6500	7	4	R T S			3,25-18	3,50-18	154,7	350	140	3450.-
Tiger 100	2	4	2x65,5/69/490	34/7000	9	4	R T S			3,25-18	3,50-18	152,8	350	150	3770.-
Trophy	2	4	2x82/71/649	45/6500	8,5	4	R T S			3,25-19	4,00-18	165,5	370	160	4200.-
Bonneville 120	2	4	2x82/71/649	50/6700	9	4	R T S			3,25-18	3,50-18	165,5	370	165	4480.-
Yamaha YL-1	2	2	43/38/97	9,3/8500	7,1	4	B T S			2,50-18	2,50-18	82	250	110	-
YDS 5-E	2	2	2x50/56/248	29/8000	7,5	5	R T S			3,00-18	3,00-18	148	320	160	2895.-
YM-2	2	2	2x54/60/305	31/7000	7,5	5	R T S			3,00-18	3,25-18	146	350	150	2975.-
YR-1	2	2	2x59/61/350	34/7500	7,5	5	R T S			3,00-18	3,50-18	157	350	165	3245.-
Zündapp KS 50 Super SL	1	2	41,8/39/49,9	5,3/7500	9	5	K T S			21x2,75 S	21x2,75 S	86	235	üb. 80	1298.-
KS 50 Sport	1	2	41,8/39/49,9	5,3/7500	9	5	K T S			21x2,75 S	21x2,75 S	86	235	üb. 80	1318.-
KS 100	1	2	50/50/98	8,2/6340	9	4	K T S			2,75-16	2,75-16	94	250	üb. 90	1438.-
Zweirad Union 159 TS	1	2	39,5/40/50	5,3/7400	11	5	R T S			21x2,75 S	21x2,75 S	87	245	80	ab 1278.-

Tabelle natürlich ohne Gewähr



Als ich noch mein erstes Motorrad nach dem Kriege fuhr, eine 125 ccm Ardie NE mit der Fahrleistung einer heutigen 50er, schwärmten wir schon von den großen Sternen unter den Motorrädern, die wir später alle einmal fahren wollten.

Von der damals im Werden befindlichen Horex-Regina, von der BMW R 51, von der Norton-Dominator, der Sunbeam, den AJS-Modellen, von der großen Vierzylinder-Ariel; und heute schwärmt man immer noch von den hohen Trauben. Es gibt sie weiter in reicher Typenzahl, aber eben doch nicht an jeder Ecke zu pflücken. Dazu gehört seit einiger Zeit auch die BSA-A-65-SS, Modell „Spitfire Mk. III Special“. 654 ccm Hubraum, Parallel-Zweizylinder, Viertakt-Motor ohv. Als Leistungsdaten geben unsere englischen Freunde 55 PS bei ca. 7000 U/min an. Das dürften SAE-PS ohne Luftfilter, ohne Ansaugeräuschkämpfer, ohne Schalldämpfer und ohne zum Betrieb nicht unmittelbar nötige Aggregate sein, an der Kurbelwelle gemessen. Verdichtung 10,0. Wir schätzen den Motor auf über 47 DIN-PS (mit Luftfilter; mit Ansaugeräuschkämpfung;

mit Schalldämpfer, wie sie in der Schweiz zugelassen sind; mit allen anderen wichtigen Teilen) — also ein Motorrad aus der Kategorie der echten Raketen. Hervorgegangen aus dem Blockmotor von BSA mit der Typenbezeichnung A 65 und dem Modell A 65 „Rocket“, das nicht mehr gebaut wird.

Die „Spitfire“ ist in der Hubraumklasse über 500 ccm bei BSA das Spitzenmodell von vier 654 ccm-Typen, die sich durch unterschiedliche Verdichtungen, Vergaser, Reifen, Auspuffanlagen, Tanks und andere Details unterscheiden. Das Programm ist für den amerikanischen Markt bestimmt, die Spitfire jedoch der interessanteste Typ dieser Reihe mit einem ausgesprochen europäischen Äußeren, das alle Eigenschaften schnellen Straßensportes in sich trägt. Es ist ein schönes Motorrad, dessen Form gelungen ist und so aussieht, wie man sich einen schnellen Renner vorstellt. Viel tragen dazu die Art des 18 l-Kunststoff-Tanks, die Sitzbank, der glattflächige Blockmotor und die Kotflügel bei — die Maschine ist nicht „formverstaltet“ von Leuten, die vielleicht

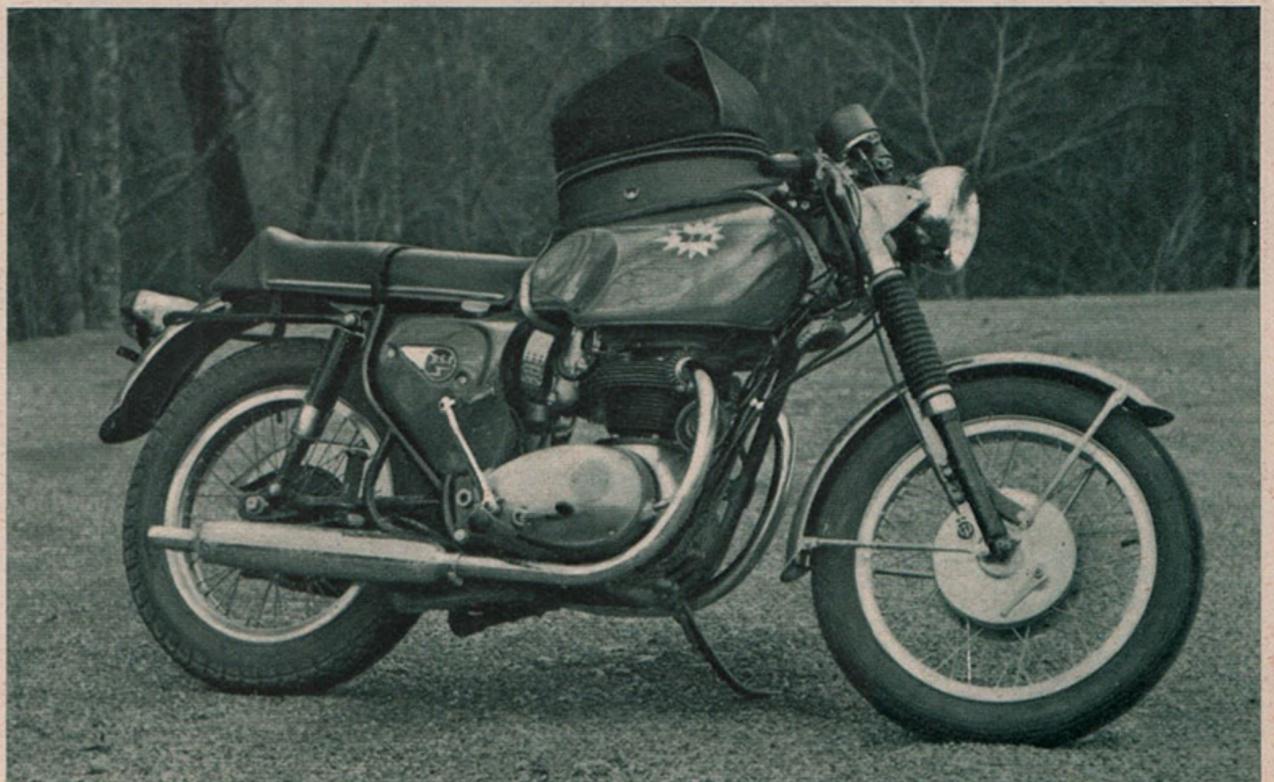
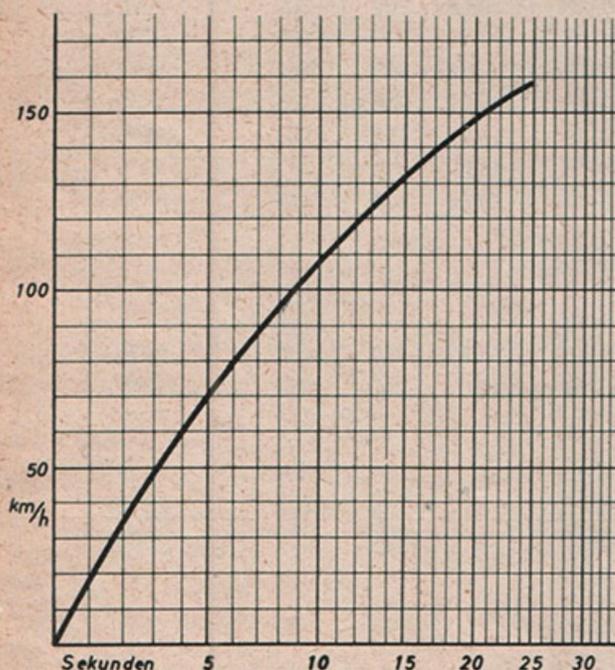
DAS MOTORRAD

fuhr:

irgendeine künstlerische Ader, aber kein Wissen über und kein Gespür für klassischen Motorradbau haben. Auch hat man die vom Perfektionisten oftmals gepflegte nüchterne Zweckmäßigkeit nicht übertrieben.

Ich möchte diese Äußerungen deswegen machen, weil es schon wieder einmal so weit ist, daß man in der europäischen Motorrad-Industrie bessere Verkaufserfolge mit dem Begriff „Formgestaltung“ zu koppeln plant — wobei die häßlichsten Blechbananen entworfen werden. Weil angeblich die Jugend auf zweirädrige Straßen-Düsenflugzeuge schwört. Das ist bisher meistens das sichere

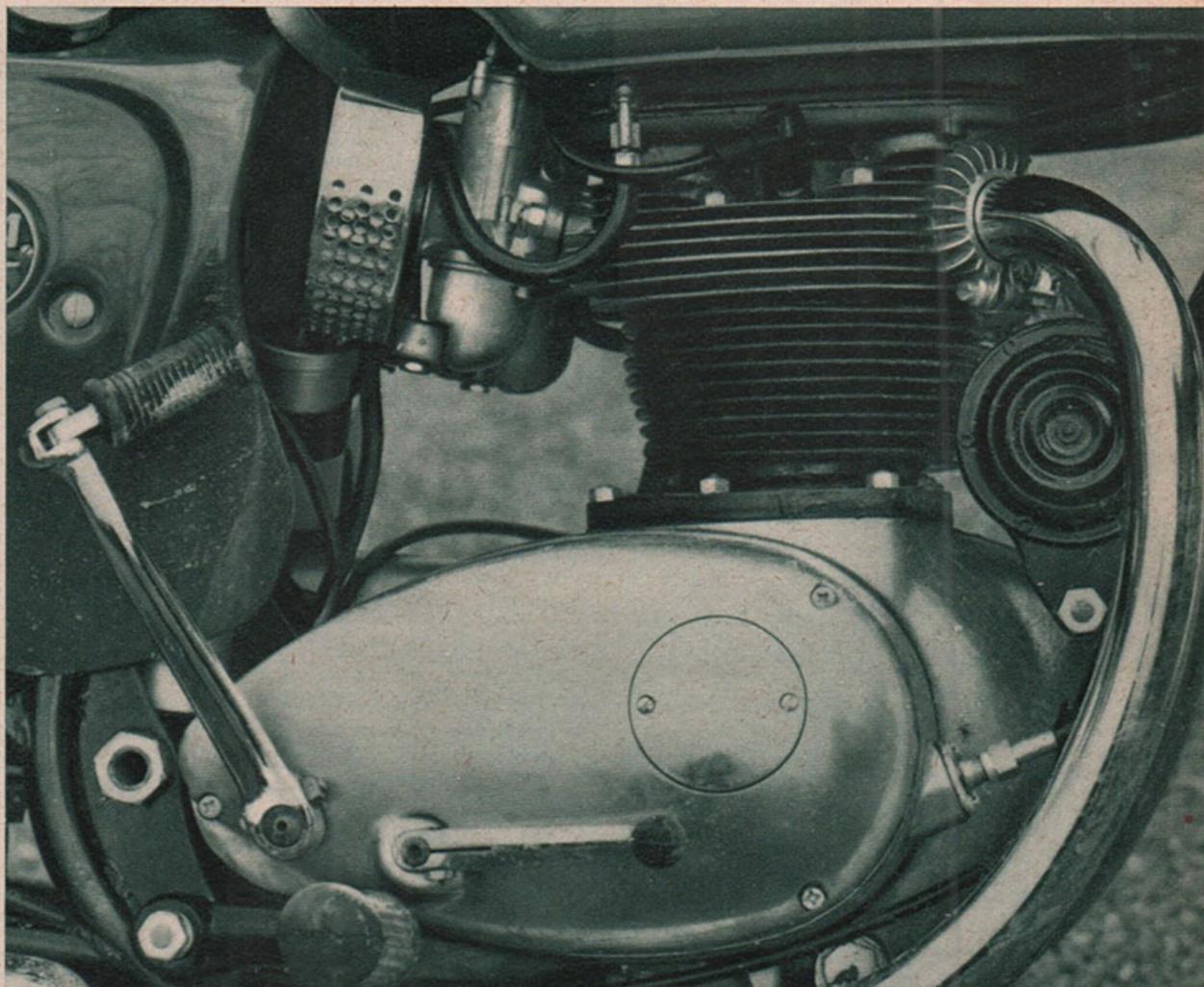
Die Spitfire Mk III Spezial ist ein „klassisches“ Motorrad mit einem sehr guten Aussehen. Die Sitzposition für Fahrer (und Beifahrer!) ist gut auch für lange Strecken. Diagramm: Beschleunigungslinie. ▼



Zeichen vom bevorstehenden Ende eines Modells gewesen — die klassischen Motorradformen leben jedoch immer und finden begeisterte Freunde. Wie hier bei der Spitfire.

Schon beim Betanken fällt uns etwas auf: der elegante Tank-Schnellverschluß, dessen kluge Verriegelung nicht durch den Druck des Tankrucksackes gelöst werden kann. Solche Verschlüsse gehörten an jede moderne Maschine. Das Zündschloß liegt nicht mehr in der Vibrationszone im Scheinwerfer, sondern links am Steuerkopf des Rahmens. Dafür gibt es einen richtigen Sicherheits-Schlüssel und keinen Stift oder keine gestanzte Kontakt-Lasche. Nur der Lichtschalter befindet sich neben dem Amperemeter im Scheinwerfer. Die Handhebel haben durch Federdruck arretierte Stellschrauben, die leicht während der Fahrt auch mit dicken Handschuhen verstellt werden können, die Griffe sind schaumstoffgepolstert (damit aber für meinen Geschmack etwas zu dick), damit die Vibrationen des Motors nicht so stark fühlbar werden.

Der Motor sprang sofort an. Die Kickstarter-Übersetzung ist so gewählt, daß man auch bei kalter Maschine genügend Kraft und Weg zur Verfügung hat. Ab 2500 U/min ist fühlbar Leistung da. Englische Zweizylinder-Motoren haben meistens nicht nur bei höchster Drehzahl ihre PS, sondern sie haben fast alle auch im unteren Drehbereich schon allerhand zu bieten. Obwohl der Spitfire-Motor ausgesprochen sportlich ausgelegt ist, hat er kein engbrüstiges Leistungsband. Man merkt es auch gleich, wenn man zum ersten Mal richtig beschleunigt. Von 0 bis 80 km/h in



BSA-Spitfire MK III Spezial, 650 ccm

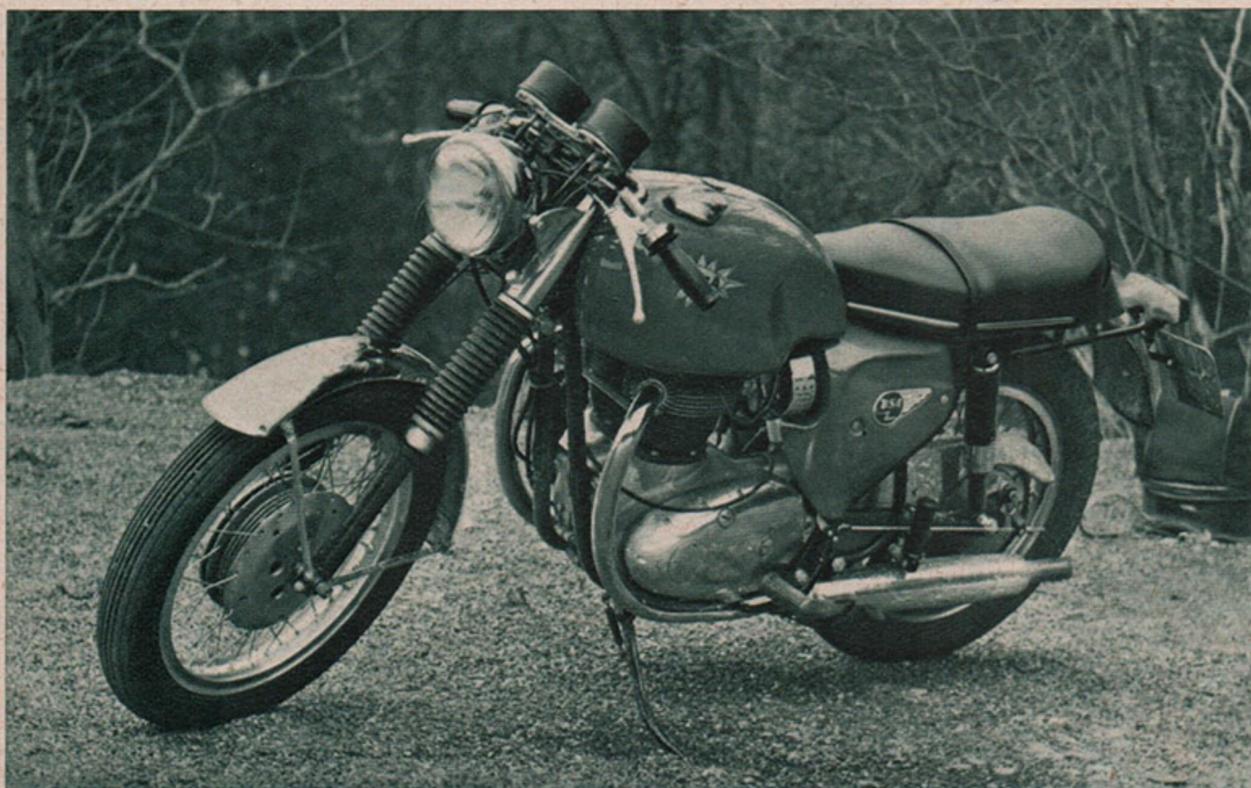
etwa sechs Sekunden. Von 0 bis 140 km/h in etwa 17,5 Sekunden. Dabei fällt einem als nächstes auf, wie leicht und genau das Getriebe zu schalten ist.

Der mechanische Smith-Drehzahlmesser (serienmäßig neben dem Tachometer — beide Instrumente in Gummi gelagert) geht ziemlich genau. Nach dem Tachometer bei 60 km/h im dritten Gang zeigte der Drehzahlmesser etwa 2800 U/min an. Das waren bei echten 60 km/h echte 2860 U/min. Im vierten Gang bei Tachoangabe 70 km/h zeigte der Drehzahlmesser ebenfalls 2800 U/min. an — das waren bei echten 70 km/h echte 2920 U/min.

Diese Zahlen sind mir deswegen haften geblieben, weil wir probierten, wie weit man das Tempo verringern konnte, ohne zurückschalten zu müssen. Oberhalb von 3500 U/min begannen die Instrumente in ihrer Gummiaufhängung bei den Vibrationen zu zittern, daß man sie nicht exakt genug ablesen konnte. Vibrationen sind also da und auch nicht zu bagatellisieren. Aber wie so die Verlagerung von Schwingungen sich bemerkbar macht: auf dem Mitfahrerplatz und in den Soziesfußrasten waren sie bei dieser Maschine nicht mehr so stark spürbar. Nun sind 55 SAE-PS ja auch kein Pappentier, und selbst, wenn unsere Testmaschine nur die Kolben mit einer Verdich-

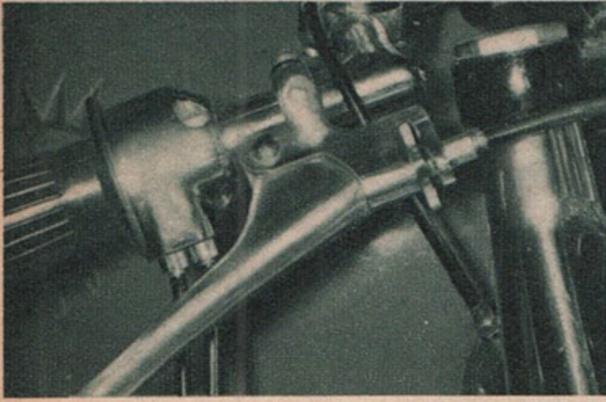
tung von 9,0 und deswegen „nur“ ca. 53 SAE-PS gehabt hätte, wäre dies Problem bei einer solchen Parallel-Twin nicht zu umgehen gewesen. Letztlich ist so ein Feuerzeug ja kein „Touren“-Motorrad.

Nein, es ist ein unerhörter Sprinter. Auf den Straßen in der Schweiz, wo wir das Motorrad fuhren, war das ein ganz feines Erlebnis. Besonders, als es dann in die Berge hineinging. Noch mit zwei Personen blieb die Maschine eine Rakete. Sehr enge Kurven auf den Bergstraßen nahm man im zweiten Gang, und wenn man ausgangs einer solchen Ecke noch in Schräglage wieder Gas gab, dann gab es niemanden, der uns folgte. Aus lauter Vergnügen sind wir die Straße hinter Stans von Grafenort nach Engelberg mehrfach herauf und hinunter gefahren. Diese Spitfire schenkte uns die Freude am Motorradfahren auf kurvenreichen Bergstraßen wieder einmal in einem Maße, wie das nur selten möglich ist. Der Motor reagierte sauber auf jeden Millimeter Weg des Drehgriffes. Die Gänge lassen sich bis über 100 km/h (2. Gang), 140 km/h (3. Gang) ausfahren. Bei optimaler Einstellung und einwandfreier Mechanik dürfte man schneller als 165 km/h im vierten Gang fahren können, ohne sich besonders lang machen zu müssen. Die Testmaschine war uns noch zu neu, um sie einmal auf absolute Höchstgeschwindigkeit in der Ebene zu testen — aber 170 km/h und mehr sind unbedingt möglich. Das Mitreisende aber ging nicht von diesen Faktoren aus, denn begeistert wurden wir von der Kurvenlage, von dem

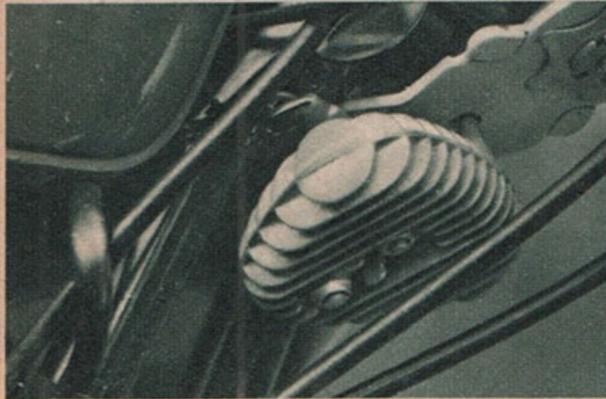


▲ Der Spitfire-Motor entstand aus dem A 65-Motor von BSA. Für eine englische Maschine ist der Motorblock sehr glattflächig und formschön. Erst seit wenigen Jahren bauen die Engländer ihre großen Motorradmotoren mit angeblocktem oder in einem einzigen Gehäuse angeordnetem Getriebe.

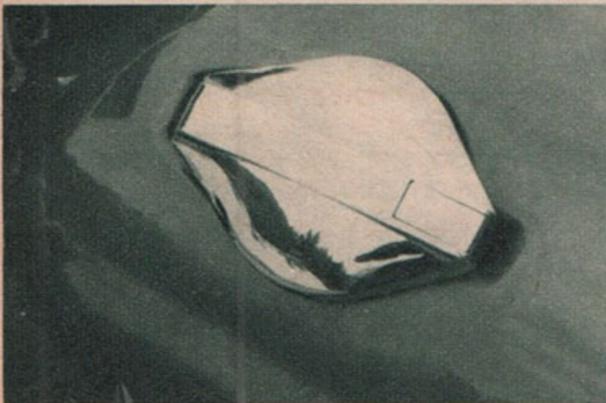
◀ Die stabile Seitenstütze unterstützt die Handlichkeit beim Abstellen sehr.



Die Seilzüge sind durch federarretierte Rändelmuttern verstellbar (Pfeil).



Die Zener-Diode liegt unterm Steuerkopf in diesem stark verrippten Leichtmetall-Gußstück zur Kühlung.



Der Tank-Schnellverschluß hat eine elegante Form, ist unbedingt dicht, sehr schnell zu öffnen und kann durch Gepäckstücke nicht aufgeschlagen werden.



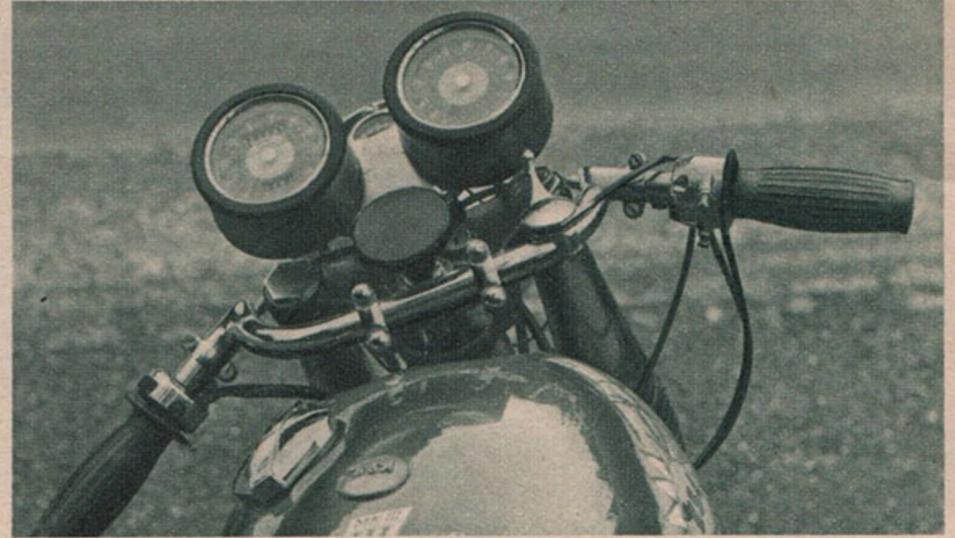
Die Sitzbank ist breit genug für zwei Personen und trotzdem hat sie „Linie“.

Technische Daten:

Parallel-Zweizylinder-Viertaktmotor. Bohrung/Hub: 75/74 mm. Hubraum 654 ccm. Leistung 55 SAE-PS bei 7000 U/min. Verdichtung 10,0 (9,0). Zwei Amal-Concentric-Ringschwimmervergaser. Hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel bewegt (ohv). Motor und Getriebe in einem Blockgehäuse. Gesamtübersetzung in den vier Gängen: 12,27 / 7,8 / 5,58 / 4,87. Bereifung vorn 3.25-19, hinten 4.00-18. Teleskopgabel vorn, Schwinge hinten. Doppelsitzbank. Elektrische Anlage mit Zener-Diode, 12 Volt. Gewicht 173 kg leer (Werksangabe). Länge 216 cm, Breite 71 cm, Sitzhöhe 80 cm.

Die gefahrene Maschine wurde von der Firma Hostettler AG, CH 6210 Sursee, Bahnhofstraße (Tel. 0 45-4 13 81 / 4 26 81), in der Schweiz zur Verfügung gestellt.

Bild rechts: Tachometer und mechanischer Drehzahlmesser liegen nebeneinander in einer Gummipolsterung. Die Handgriffe sind ebenfalls gegen Vibrationen durch Schaumstoff gepolstert. Der heruntergezogene Lenker ist für Kurvenrüberei auf kurzen Strecken ideal – für längere Touren sollte man sich aufrechter setzen. Der 18 Liter-Kunststofftank wird nur durch einen Mittelbolzen gehalten.



unerhörten Abzug und von dem sportlichen Aussehen des Motorrades.

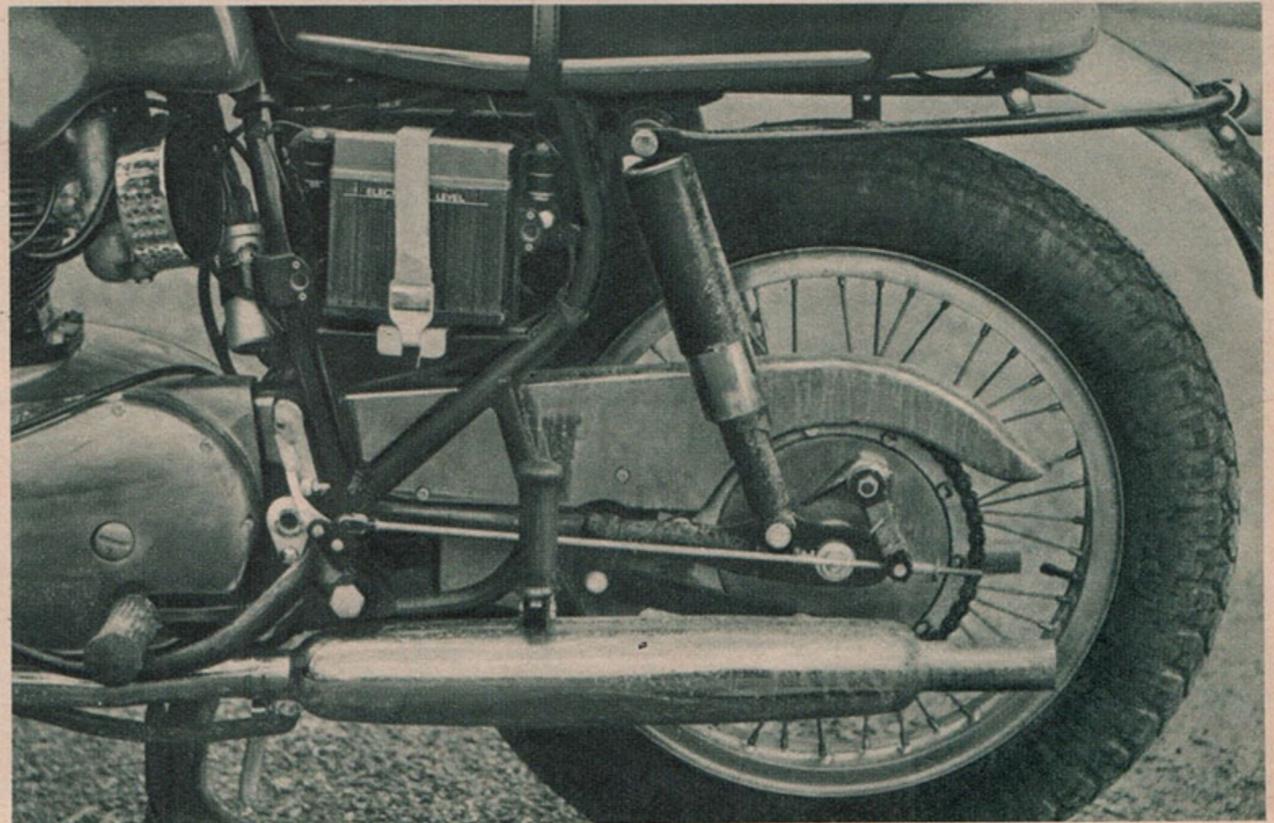
200 km an einem Stück ermüdeten auch mit zwei Personen nicht. Der Lenker war nach unten gezogen, eine Anordnung, die mir für lange Touren nicht liegt (ebenso wenig wie die „Western“-Lenker amerikanischen Geschmacks, zu denen wir scherzhaft „Affenstangen“ sagen). Aber für kurvenreiche Rundstrecken, kurze und schnelle Spritztouren in die Berge, kurzzeitiges „roadburning“ sind sie natürlich richtig, wenn auch der schnelle Mann dadurch nicht allein „schnell“ wird. Doch irgendwie paßt diese Lenkerform zu dieser wirklich fixen Straßenmaschine.

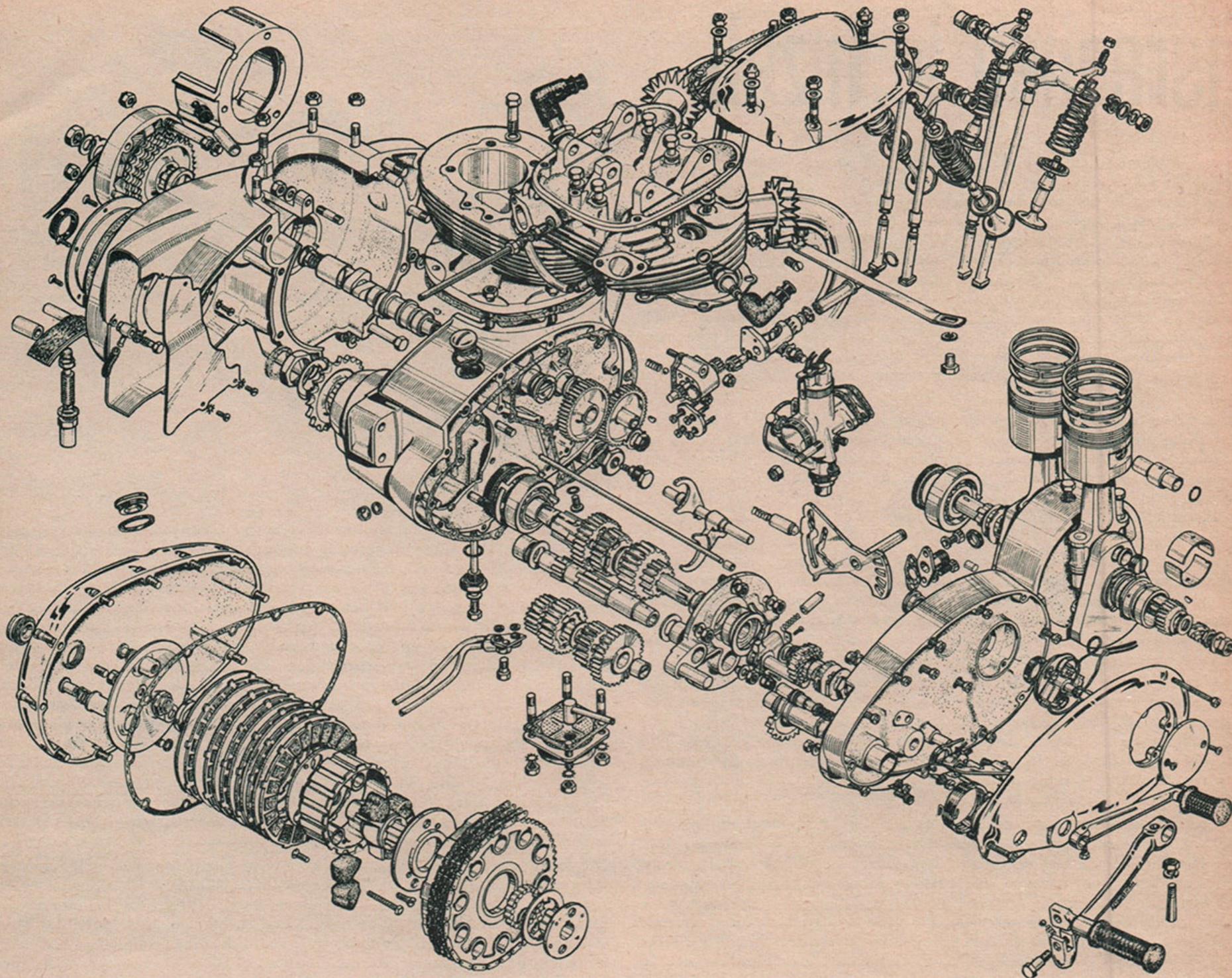
Es sind sehr viele schöne Kraftreserven im Motor. Kluge Leute werden ihn nicht dauernd quälen und das Letzte herauszuquetschen versuchen, denn das hat man nicht nötig. Man kann im vierten Gang tatsächlich bis auf 60 km/h herunter und von da ab mit Vollgas beschleunigen – oder halt zum Beschleunigen dann zurückschalten, denn im Bereich von 2800 U/min bis zur Höchstdehzahl von 7000 U/min ist immer viel Leistung vorhanden. Mit so einem PS-Hort wird man niemals in Verlegenheit kommen, denn wo bei anderen Verkehrsteilnehmern der Ofen dann so ziemlich am Ende ist, da fängt hier die Freude erst an. Wie gesagt: es ist unerhört, wie sich ein solches Motorrad in den Bergen fahren läßt. Es kommt nämlich noch hinzu, daß es sich keineswegs um einen unhandlichen Eisenhaufen dreht. In der Stadt und im Gewühl läßt sich die Spitfire wie eine 250er fahren, eine große Seitenstütze sorgt dafür, daß man sie überall bequem ohne „Hau-ruck“ abstellen kann. Die Führung der Telegabel ist sehr gut – sogar auf hartgefahrenen Schneerillen sind wir bei entsprechender Reduzierung des Tempos solo nicht in Bedrängnis gekommen, obwohl auf dem Vorderrad wieder so ein Altvordern von

einem Rillenreifen saß (die grobkörnigen und äußerst rutschfesten englischen Landstraßen lassen die Reifenleute gar nicht auf die Gedanken kommen, daß die Straßen anderswo in der Welt doch bessere Profile nötig machen). Blicke die Maschine länger bei uns auf Deutschlands Straßen, dann würden wir sie mit deutschen Metzeler-Reifen Block C bestücken.

Vorderradbremse: echte Vollnabe, 190 mm ϕ , Wirkung sehr gut und beständig. Hinterradbremse: Gußtrommel mit Kühlrippen und mit angeschraubtem Zahnkranz. In England gibt es eben keine Pässe wie in der Schweiz, auf den Landstraßen bremst man eben immer nur Sekunden – dann kühlt die Trommel schon wieder aus bis zur nächsten Kurve. Im übrigen übernimmt schließlich bei einem richtig gefahrenen Motorrad die Vorderradbremse die Hauptlast, und das ist wohl auch der Grund, daß die Bremsen dieser einfachen Konstruktion noch nicht in den Hinterrädern englischer Motorräder gestorben sind. Man muß wissen, daß Guß die Wärme besser ableitet und stabil ist. Die uralten Stahlblech-Trommeln gibt es schon lange nicht mehr im modernen Motorradbau. Zur Demontage des Hinterrades braucht die Kette nicht geöffnet zu werden.

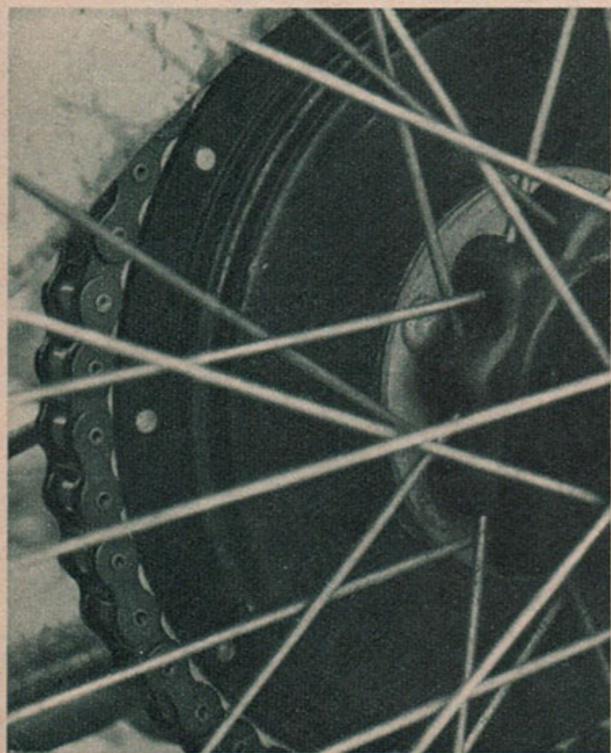
Dieser erste Fahrereindruck eines schnellen Renners, den uns die rührigen Gebrüder Hostettler in Sursee liehen, kann kein Test und keine abschließende Beurteilung sein. So ist es also auch unmöglich, jetzt schon etwas über die Frage der Lebensdauer zu sagen. Der wirklich imponierende Allgemeindruck war uns zunächst einmal wichtiger. Über den A 65-Motor haben wir im MOTORRAD schon oft gesprochen, die 1967er Modelle haben zusätzlich eine Verrippung des Zylinderkopf-Deckels; die Spitfire hat zwei neue Amal-Ringschwimmer-Vergaser, die wohl dafür verantwortlich sind, daß es im gesamten Drehbereich beim





Beschleunigen kein „Loch“ und kein Verschlucken gab. Die Explosionszeichnung des Motors auf dieser Seite mag die Feinheiten des Motors zusätz-

Bild linke Seite, unten rechts:
Die Kettenabdeckung ist halbwegs ausreichend, weil das Abdeckblech zwischen Reifen und Kette bis zum unteren Kettentrumm heruntergezogen wurde. Nur der Kettenkranz selbst ist nach hinten noch offen, und Ölreste gelangen von dort auf die seitliche Reifenwand, wenn man zu gut schmiert. Das Abdeckblech vor der Batterie ist abgenommen.



lich erläutern (z. B. Triplex-Primärkette). Die elektrische Anlage hat 12 Volt und neuerdings wie viele große englische Maschinen eine Zener-Diode auf einer verrippten Leichtmetall-Kühlplatte unter dem Steuerkopf.

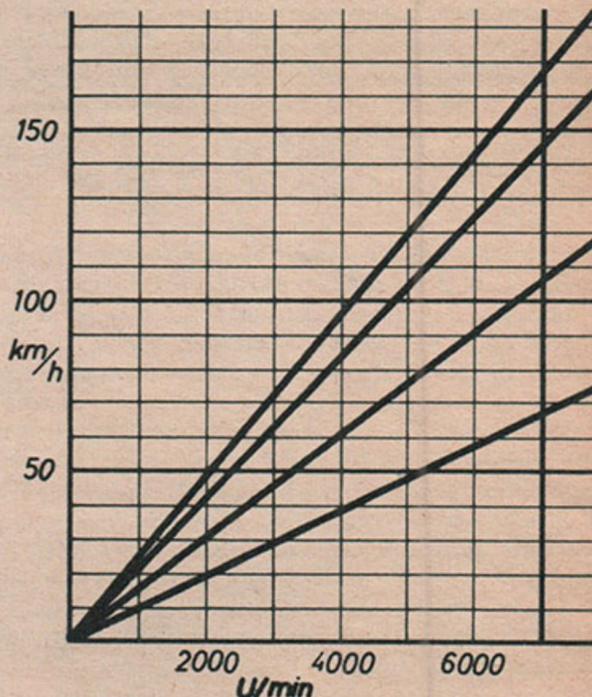
Was übrigens m. E. einmal von dieser Maschine noch besonders gesagt werden muß, das ist die Tatsache, daß ein Motorrad mit einem Drehmoment von mehr als 5,6 mkg bei 5750 U/min (höchste Drehzahl 7000 U/min, höchste Leistung 55 SAE-PS) aus 654 ccm bei einem Leergewicht von nur 177 kg durch seine enorme Beschleunigung, durch seine gute Kurvenlage und Handlichkeit eine Fahrsicherheit bietet, wie kaum ein anderes Fahrzeug. Denn mit dieser Leistungscharakteristik bringt den Fahrer niemand mehr irgendwo in Verlegenheit. Und diese Sicherheit durch Leistung ist auch der Grund, weswegen man selbst bei hohem Reisedurchschnitt keiner allzu großen Nervenbelastung ausgesetzt ist und nicht so schnell ermüdet.

Auf der Rückfahrt aus den Bergen erwischte uns am Vierwaldstätter-See kurz vor Luzern der erste Orkan der Serie, die in der zweiten Februarhälfte so viele Schäden in Europa anrichtete. Wir mußten bis auf den ersten Gang hinunter, ein Omnibus wurde vor uns von der Bahn gewirbelt, Bäume, Dachpfannen, Reklameschilder, Fahrräder, Handwagen purzelten, trudelten oder fetten wie Schwerter über die Straßen. Wir mußten die Maschine an eine Leitplanke anlehnen

◀ Die Gußtrommel der Hinterradbremse hat eine Verrippung zur besseren Kühlung.

Diagramm: Lage der Gänge zu den Drehzahlen des Motors. (Diagramme und Fotos: Klacks.) ▶

und uns drüberhängen, damit wir nicht wegfliegen. Dann kamen die enormen Wolkenbrüche, in denen wir weiterfuhren. Kein Ausfall der elektrischen Anlage, und so dicht wie der Belstaff-Trialon-Anzug blieb, so zuverlässig ackerte uns die Spitfire durch dieses Abenteuer. Wir kamen heil und sogar noch schnell nach Hause. Auch dort, wo niemand mehr sonst fuhr. Diese Naturkatastrophe und das fabelhafte Erlebnis des Fahrens auf den Schweizer Bergstraßen machen uns die Spitfire unvergeßlich. Klacks



Eisrennen in Inzell

Der an Österreich angrenzende Chiemgau mit seinen Wintersport-Orten Reit im Winkl, Ruhpolding und Marquartstein war bislang nur für Skifahrer ein Begriff. Seitdem im kleinen, ebenfalls an der Deutschen Alpenstraße gelegenen, typisch oberbayerischen Nest Inzell eine Kunsteisbahn mit 420 m Länge errichtet wurde, ist dieser windgeschützte Winkel das Mekka der Eisschnellläufer in Deutschland. Die legendenumwobene Eisbahn in Alma Ata (Sibirien), auf der die russischen Eisflitzer bislang ihre Weltrekorde herspulten, ist nun von Inzell ausgestochen. Verständlich, daß sich die Inzeller einerseits und die Landesgruppe Südbayern im DMV andererseits auf keine halben Sachen einließen, als sie die im Wintersport bereits zur Berühmtheit gelangte 420 m lange Kunsteisbahn zum ersten Mal von den spitzen Spikes der lederbewehrten Recken des Zweirads kitzeln ließen.

Sicher haben die urbayerischen Inzeller mit gemischten Gefühlen dieser Entweihung ihrer Weltrekordpiste entgegengesehen, der Kassenrapport am 19. Februar wird sie aber trotz tausender „Schwarzseher“ belehrt haben, daß das nervenaufpeitschende Trommeln der Jap- und Eso-Speedway-Motoren eben doch noch attraktiver ist als das stille, elegante Schweben der Eisschnellläufer, wenn auch diese dabei Weltrekorde am laufenden Band liefern.

So stockten an jenem etwas düsteren, von Schneewolken und Föhn verhangenen Sonntag im Februar schon bald nach der Autobahnausfahrt Traunstein die Autokolonnen, die sich dem Inzeller Eisstadion entgegenwälzten. Eine wahrhaft weltmeisterliche Besetzung des 1. internationalen Speedway-Eisrennens in Inzell hatte alles in Bewegung gesetzt, was um diese Jahreszeit sonst vergeblich von Rizinusduft und Motorengedröhn träumt.

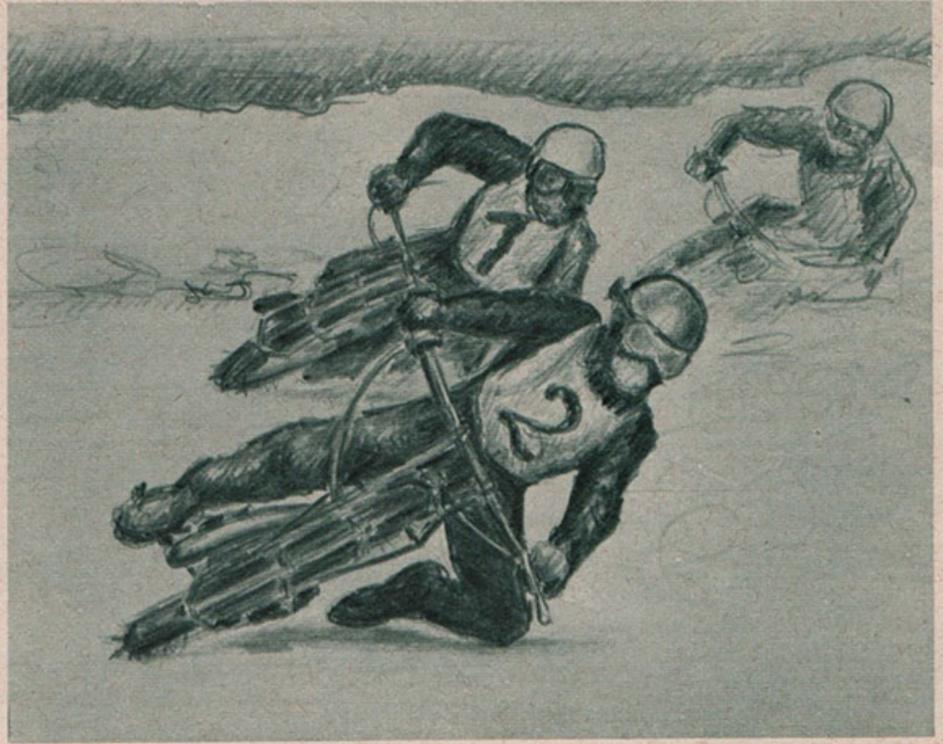
Die Witterung war zum Skilaufen auch nicht gerade einladend, als sich der Berichterstatter samt Familie gottergeben in die kilometerlange Autoschlange Richtung Bad Reichenhall einfügte. Nur die blaue Presse-Armbinde ließ mich alle Fußangeln der emsig amtierenden Landpolizei passieren und knapp vor 14 Uhr das vollgepfropfte Eisstadion erreichen. Es quoll im wahrsten Sinn des Wortes über; über von Menschen und von handfest derbem, bajuwarischem Humor.

Als nämlich in einer plötzlichen Atempause des Platzsprechers, der die kühnen 24 Akteure per pedes zur Vorstellung an den Startplatz bat, mein jüngerer Filius, tief enttäuscht von dieser beim Motorsport höchst unüblichen Stille, lauthals und aus tiefstem Herzen entrüstet verkündete: „Die kommen ja zu Fuß!“, hatte die quirlende Tribüne plötzlich auch ihren Spaß. „Woast Kloana, die rennan die erste Rundn a wirkli z'Fuas umma!“ beruhigte ein biederer Gamsbartträger meinen worlauten Peter, und zum Glück war Vati schon unterwegs, das weltmeisterliche Fluidum der in mäßiger ziviler Ordnung versammelten Fahrer mit Ohr und Kamera einzufangen.

Fürwahr, es war alles versammelt, was für das Publikum interessant war und das Eisrutschen verstand. Der fünffache Speedway-Weltmeister Barry Briggs hatte sich gerade den neuesten ESO aus der CSSR geholt und gab sozusagen im Vorbeifahren seinen ersten Eisrenn-Gehversuch zum besten. Ehe mich Manfred Poschenrieder, der nette sportbeflissene Sandbahn-Europameister, mit Barry bekanntmachte, schien er auf mich eher den Eindruck eines völlig zufällig nach Inzell verschlagenen Senners von der Loferer Alm zu machen, so simpel und bieder saß er prall in seinem abgeschabten Leder. Da sahen die Schweden, voran der vierfache Eisrennmeister seiner Heimat Bernd Hörnfeldt, schon viel martialischer und stilechter aus oder seine Landsleute Willibald Thomsson, Lars Ahnström und Hasse Carlsson. Sie gaben auch ihren Eis-Spezialmaschinen wenige Minuten später mit energischer Hand den nötigen Speed und brausten ungeniert dem Speedway-Weltbesten vor der Nase davon. Bei soviel nordischer Eisprominenz, zu der noch der Norweger Jan Peter hinzukam, hatten es die unentwegten bayerischen Kanonen schwer, sich einigermaßen zu behaupten. Sie sind zwar wohl gewohnt, den Sommer über Woche für Woche die langen Sandbahnen zu pflügen, die nur 420 m lange Eispiste mit einem Tempo von nahe 90 km/h zu umrunden ist aber doch noch eine andere Sache.

Als nach 20 Läufen nach Speedway-Art, manchmal anstelle von vier auch mit nur drei und zwei Fahrern besetzt, schließlich zusammengezählt wurde, hatte Briggs drei solcher nordischer Teufel vor der Nase und mußte sich mit Platz 4 des Gesamtklassesments zufriedengeben. Bernd Hörnfeldt war seinem Ruf vollauf gerecht geworden und hatte in allen fünf Läufen, in welchen er antrat, das Ziel als Erster erreicht. Seine schnellste Runde mit 92,76 km/h Schnitt ist kaum glaublich, wenn man diesen Köhner nicht selbst an der Arbeit gesehen hat. Seine Landsleute Thomsson und Carlsson standen ihm nicht viel nach und hatten 14 und 13 Punkte — vor Briggs mit 12 Punkten — gesammelt. Vor den besten Deutschen, Altmeister Fred Aberl mit 10 Punkten, hatte sich noch Lars Ahnström mit 11 Punkten geschoben, und alles andere kam dann unter „ferner liefen“.

Ja, was soll man sonst noch über die brillanten, (scheinbar) den physikalischen Gesetzen hohnsprechenden Fahrkünste der Eisrennfahrer sagen? Es stockt einem immer wieder der Atem, wenn man sieht, mit welcher Fahrt die Akteure nach der kurzen Geraden, die sie heranschießen, ihre



Böcke in 30 Grad Schräglage um die Kurven rutschen lassen. Es gab auch einige Stürze, die allesamt harmlos ausgingen, obwohl sich das diese Darbietungen noch ungewohnte Zuschauervolk viel zu nahe an die Bahn drängte. Impression war nicht nur diese unwahrscheinliche Schräglage der Solisten, die gerade zwischen Eis und der Maschine soviel Platz lassen, daß sie das linke Bein nach hinten verdrückt dazwischen unterbringen, sondern mindestens ebenso, wenn sie im Kurvenausgang „einschwenkten“, daß die Vorderräder bei dieser unwahrscheinlichen Schräglage noch vom Boden aufstiegen und erst nach Dutzenden von Metern wieder weiter am Eis abspulsten. Müßig zu sagen, daß in dieser Schau, die allen herkömmlichen Vorstellungen von Physik und Schräglagen Hohn spottet, die Gespanne eigentlich fehl am Platze waren. 65,10 km/h für die schnellste Runde von Gruber/Betzl-Ismaning gegen die 92,76 km/h von Hörnfeldt für seine schnellste Umrundung des Eisovals sprechen mehr als man in Worte fassen kann. Nichts gegen die sportlichen Ambitionen der Gespannfahrer des Bahnsports, auf einer 420 m Eisbahn haben sie aber wirklich nichts verloren und stören nur die Schau der Solo-Artisten.

Die Organisation war dem Masseninteresse durchaus ebenbürtig und gewachsen. Mindestens ein Drittel der zwischen 8000 und 10 000 geschätzten Zuschauer sahen kostenlos zu, allerdings um den Preis, die Feinheiten der Eisartistik nicht von der Nähe bewundern zu können. Das sportliche Fazit war eindeutig; kein Meister fällt, ohne reichliche Gelegenheit zu üben, vom Himmel, und Eisrennen werden deswegen aller Voraussicht nach auch weiterhin von den Nordländern gewonnen werden. Dort gibt's eben länger und beständiger das spiegelnde Eisparkett für motorsportliche Betätigung. Das eine Woche später buchstäblich ins Wasser gefallene Eisrennen von Zell am See war eine betrübliche, aber sichtbare Unterstreichung dieser Erkenntnis. Trotzdem, wenn im kommenden Winter in Inzell wieder die Motoren donnern, werde ich mich wieder hinquälen, trotz Autoschlangen, übervoller Tribünen, bissiger Bayern und friererender Kinder. Es ist einfach zu schön zu sehen, daß eingefleischte Vorstellungen davon, was man mit einem Motorrad noch machen kann und was nicht, auf einmal so gründlich über den Haufen geworfen werden.

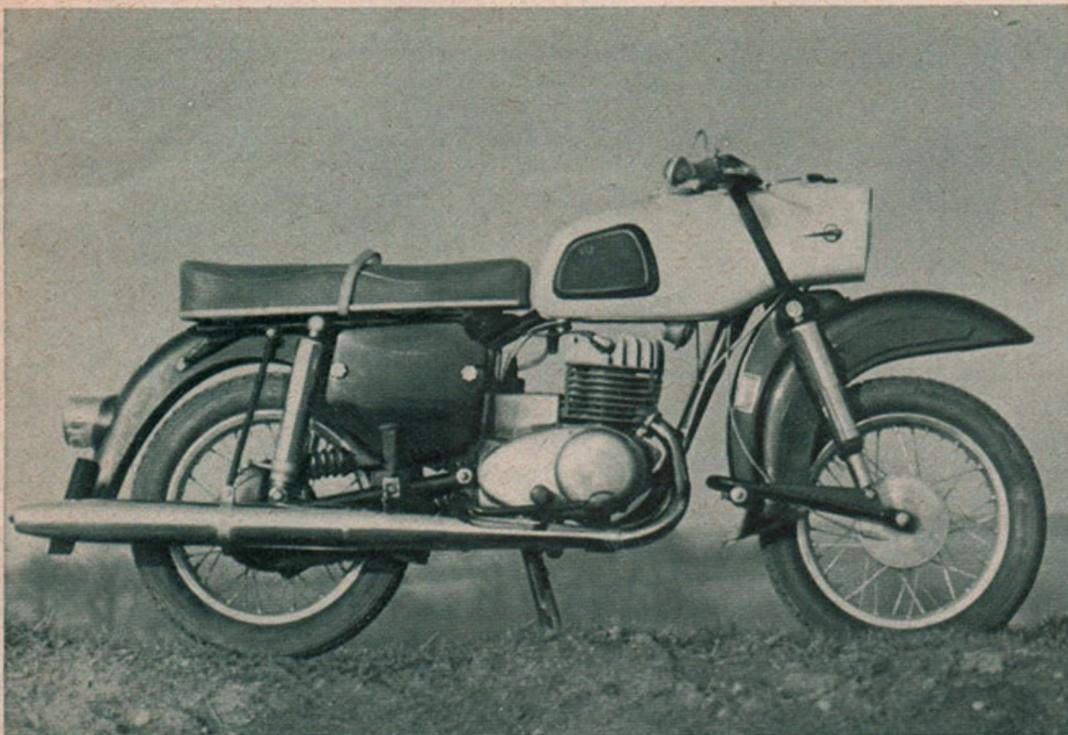
Dr. Helmut Krackowitz

Typisches Startbild. Vorn links Europa-Sandbahnmeister Manfred Poschenrieder bändigt als routinierter Vorstarter das Feld. Im Vordergrund mit ESO-Eismaschine der fünffache Speedway-Weltmeister Barry Briggs.





ES 250/2



Als wir vor einem knappen Jahr die alte ES 250/1 mit Seitenwagen fuhren, waren wir uns nicht so sehr sicher, ob die Beanstandungen, die wir anzumelden hatten, nun ganz spezifische Fehler unserer Testmaschine waren, oder ob etwa die gesamte Serie daran krankte. Grund für die Unsicherheit war einmal das wirklich sagenhafte Pech, das wir mit dem Testapparat hatten, war aber andererseits auch die Tatsache, daß wir von einigen Lesern, die diese Maschine ebenfalls kannten, immer hören mußten, daß die MZ doch eigentlich ein vorbildlich zuverlässiges Motorrad sei. Nach Erscheinen des Fahrberichtes nahmen die Briefe zum Teil sogar aggressiven Ton an, man hielt uns vor, daß der Fahrbericht nur deshalb so schlecht ausgefallen sei, weil MZ eben „von drüben“ käme. Alles in allem eine etwas unglückliche Geschichte.

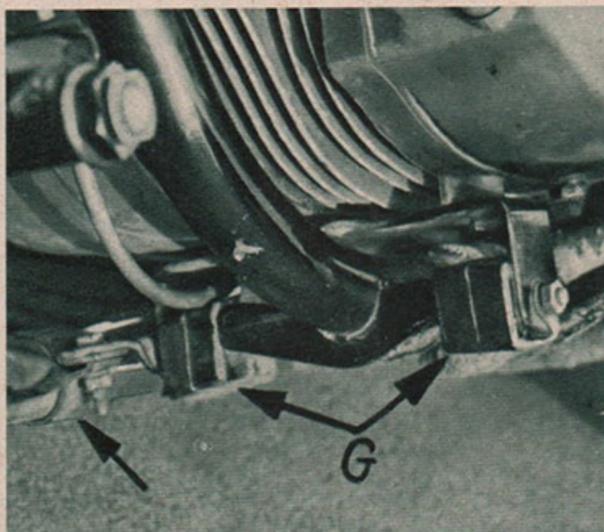
Um so wohler ist mir jetzt. Die neue ES 250/2 beweist mit ihren vielen Änderungen, daß unser Eindruck von der alten 250/1 doch nicht so ganz schief gewesen sein kann, denn all das, was früher zu beanstanden war, ist im neuen Modell einwandfrei, teilweise durch recht aufwendige Maßnahmen behoben worden, teilweise auch durch völlige Umkonstruktion geändert.

Allein die Beschreibung der Änderungen würde einen eigenen Bericht rechtfertigen, wir wollen uns hier nur auf die wesentlichen Punkte beschränken. Da ist zunächst einmal die Motoraufhängung. Die alte ES 250/1 hatte zwar eine sehr gute Motorcharakteristik, die sie für Seitenwagenbetrieb ausgezeichnet geeignet erscheinen ließ, sie hatte aber den Fehler, geradezu unerträglich zu vibrieren. Das wirkte sich darin aus, daß man auf der Autobahn oder auf Schnellstraßen nie richtig Vollgas stehen lassen mochte, daß man selbst bei zahmer Fahrweise nach 2 bis 3 Stunden bereits das Gefühl hatte, der Lenkergriff sei dop-

pelt so dick wie in Wirklichkeit. Diese Vibrationen verdarben einem also effektiv die Freude am Fahren, besonders auf langer Strecke.

Nun ist es ja nicht so, daß die MZ mit den Vibrationen allein dastünde, auch andere Motorräder, speziell große Parallel-Twins schütteln ganz erheblich, doch wir dürfen da als Maßstäbe nicht die schlimmsten Gurken, sondern müssen den „Stand der Technik“ annehmen. Dieser Stand wurde erst mit dem neuen Modell wieder erreicht.

Die Gummilagerung ist im übrigen nicht nur vom Fahrkomfort her interessant, auch die technische Seite der MZ-Lösung verdient besonders erwähnt zu werden. Man läßt nämlich den Motor nicht einfach im Fahrgestell herumwackeln, sondern man schreibt ihm recht genau vor, in welcher Richtung er wackeln darf. Vorn ist er (siehe Bild) in dicken Gummielementen aufgefangen, wodurch er zunächst in jeder Richtung frei beweglich wäre.



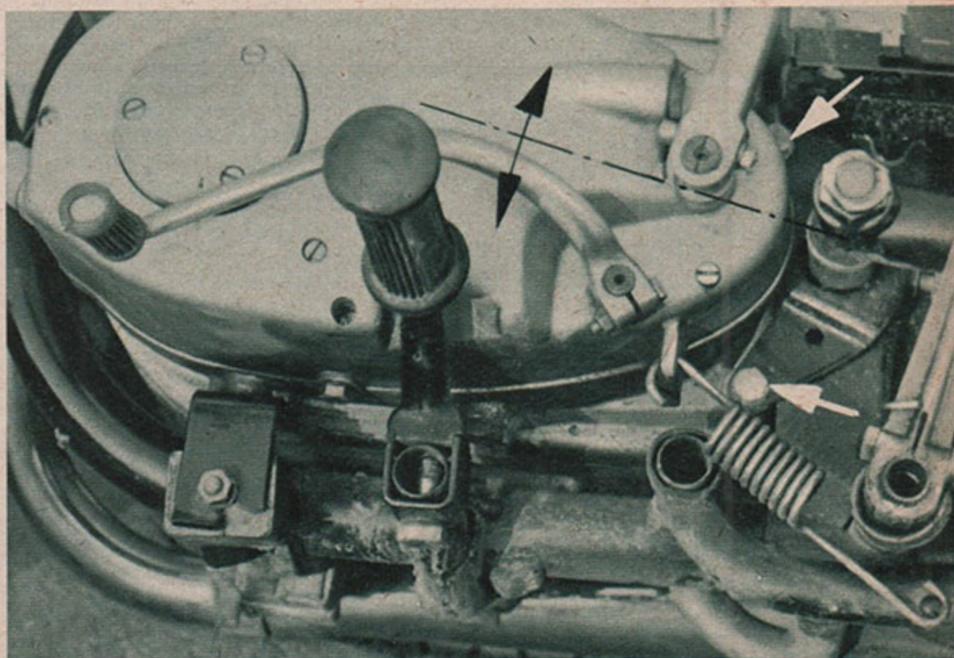
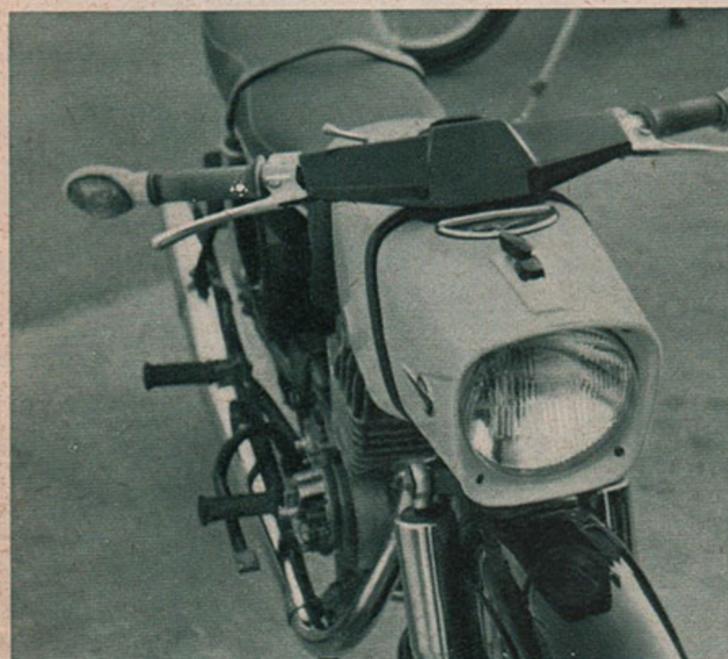
Für den Fahrkomfort die wichtigste Änderung ist die Gummilagerung des Motors. Die Bilder oben und rechts geben die Einzelheiten: der Motor schwingt um seine hintere Aufhängung, die von den beiden Befestigungsschrauben (weiße Pfeile) zum Schwingenlager geführt ist. Im oberen Bild mit G bezeichnet sind die beiden Gummiblöcke unterm Motor, außerdem weist der linke Pfeil auf die zusätzliche Befestigung des Auspuffrohres, das nun sicher nicht mehr in seiner Bördelung vorn reißen wird.

Bild links: Die Formgebung des Maschinenvorderteiles ist gewöhnungsbedürftig. Dabei kommt es aber auch sehr darauf an, aus welchem Blickwinkel man die Maschine betrachtet, so sieht der Scheinwerfer nicht klobig aus!

Um die Bewegungen auf das allein nötige Maß zu beschränken, wurde die hintere Motoraufhängung aber nur drehelastisch gemacht, d. h. man faßte den Motor hinten in einer Art Silentbloc. Auch dabei schlug man wieder mehrere Fliegen mit einer Klappe: einmal ergab sich natürlich die Schwingungsdämpfung. Zum zweiten wurde der Motor mit seiner hinteren Aufhängung direkt gegen die Schwinge abgestützt (was die Kettenzugkräfte an der richtigen Stelle aufnimmt!) und drittens wurde die Geometrie der Bewegungen von Kettenritzel und Hinterradzahnkranz im Verhältnis zum Schwingenlager in einigermaßen festlegbare Bahnen gebracht, was allein schon beim Konstruieren eine wirkliche Erleichterung ist. Schließlich darf man bei einer Kettenmaschine auch nicht unberücksichtigt lassen, daß die Kettenflucht jederzeit gewährleistet sein muß, allein schon aus diesem Grunde mußte der Motor hinten in einer bestimmten Ebene festgehalten werden.

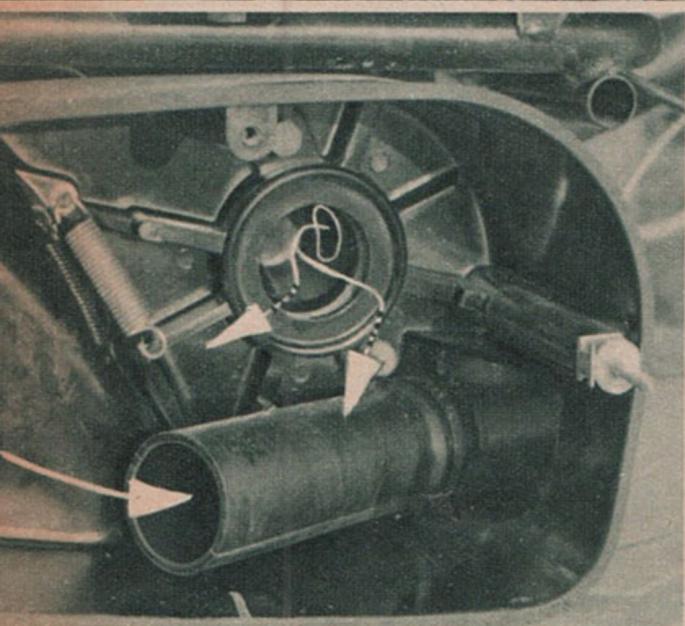
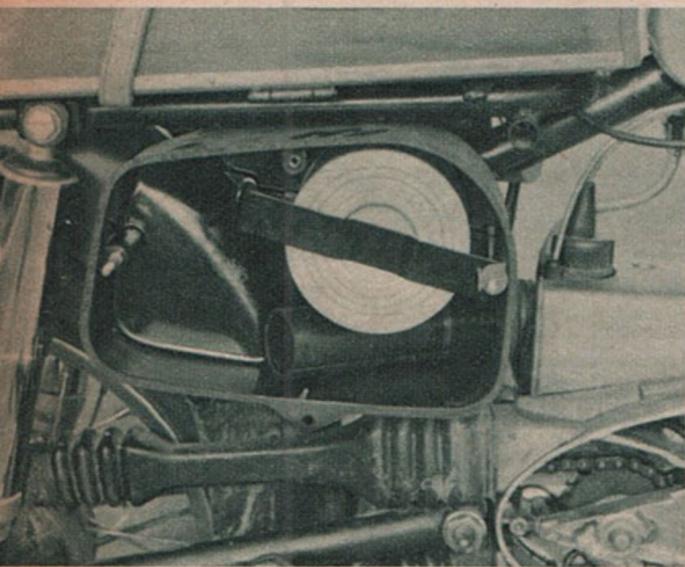
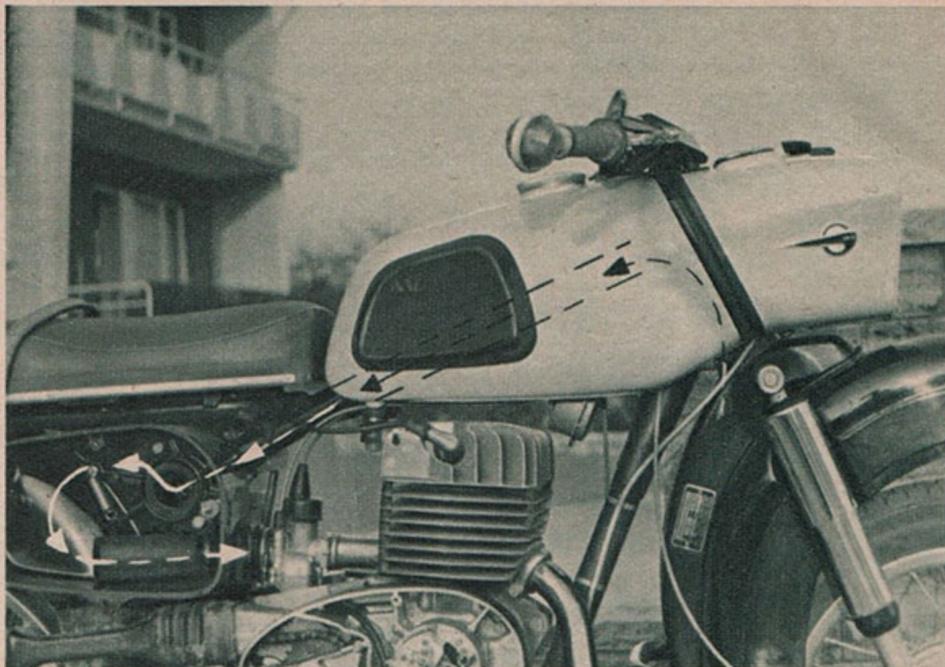
Der Effekt dieser Gummilagerung ist tatsächlich erstaunlich. Der Lenker behält auch über lange Strecken gefühlsmäßig seine normale Dicke, man trommelt nicht beim Essen nach langer Fahrt mit dem Besteck auf dem Teller herum, man muß den Gasgriff nicht krampfhaft festhalten, kurz, man hat die Maschine viel besser in der Hand. Ermüdungserscheinungen können aus dieser Richtung nicht mehr auftreten.

Die nächste Änderung, die ich für äußerst wichtig halte, betrifft das Ansaugsystem. Man erinnert sich, daß die ES 250/1 noch mit einem gewöhnlichen Naßluftfilter arbeitete, Eingeweihte wissen auch, daß zwischen Ansaugsystem und Vergaser durchaus kein ganz dichter Abschluß zustandekam, daß also ungefilterte Luft, teilweise mit Wasser und Sand, mit angesaugt werden konnte. Für die Lebensdauer eines Motors ist das natür-



lich nichts, man baut heute praktisch jeden Motor so genau, daß man sich Sandkörnchen wirklich nicht mehr leisten kann. Und dabei kommt es nicht allein darauf an, daß man die Saugluft durch ein Papierfilter schickt, sondern zumindest ebenso wichtig ist es, die Anschlüsse der einzelnen Rohr- und Gummistücke gut abzudichten. Ein kleines Beispiel sei hier zur Erläuterung der Wirksamkeit guter Luftfilterung erzählt: Dieselmotoren eines bestimmten deutschen Lkw-Werkes fielen bei Serienanlauf schon nach ca. 50 000 km durch hohen Zylinder- und Kolbenverschleiß aus. Als Grund fand man nach längerer Suche eine nicht mit Schlauchschelle angeklebte Gummitülle zwischen Ansaugsystem und Motor. Im Kurbelhaus tauchte bei diesen Motoren Sand auf. Nach zuverlässiger Abdichtung dieser einen Stelle (wo der Schlauch eben nur über das Rohr übergeschoben war) hatte man auf einen Schlag in dieser Richtung überhaupt keine Sorgen mehr, die Lebensdauer betrug wieder die für Dieselmotoren übliche Kilometerzahl. Gewiß ein etwas

Die wichtigste Änderung für die Motorlebensdauer scheint mir die Verwendung eines Papier-Trockenfilters für die Ansaugluft zu sein (außer der leichten Modifizierung der Pleuellagerung oben). In den Bildern wird der Weg der Luft gezeigt: Unterm Steuerkopf wird sie aus der staubarmen Zone geholt, geht dann durchs Rahmenrohr und das Papierfilter in den nach außen luftdicht abgeschlossenen schwarzen Kunststoffkasten. Von dort aus gelangt sie über ein ebenfalls gut abgedichtetes Gummirohr zum Vergaser. Staub kann also nicht mehr auf diesem Wege in den Motor gelangen.



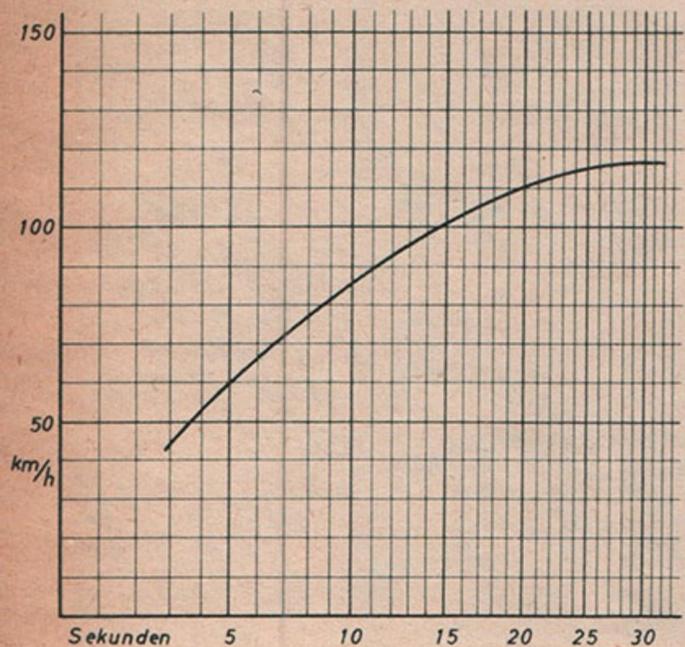
extremes Beispiel, aber auch Motorradmotoren reagieren auf Sand bestimmt nicht viel geringer, ebenso macht sich der bei dem im Beispiel erwähnten Motor vorherrschende Baustellenbetrieb mit viel Staub auch nicht so heftig bemerkbar.

Wieder begnügte man sich bei MZ nicht einfach damit, anstelle des Naßluftfilters einfach eine Papierpatrone einzubauen, man konstruierte neu. Im linken oberen Bild ist zu sehen, daß der Vergaserstutzen (Gummi) unter dem Papierfilter in den (gegen die Außenluft mit einem Deckel und Weichgummi abgedichteten) schwarzen Kasten mündet. Das ist nicht nur wegen der Abstimmung des Motors vielleicht nötig, sondern man vermeidet dadurch auch ein Verschmutzen des Filtermaterials von innen her durch etwa zurückgeblasene Kraftstoff-Öl-Nebel. Das untere linke Bild zeigt dann, woher die Ansaugluft genommen wird. Das große zentrale Loch mündet nämlich ins Rahmenrohr, die Luft kommt, wie im Bild oben rechts eingezeichnet, aus der Gegend des Steuerkopfes, wo erfahrungsgemäß die staubärmste Zone der Maschine ist. Auch dadurch wurde eine weitere Voraussetzung für einwandfreien Dauerbetrieb geschaffen. Der Anschluß zum Vergaser hin ist natürlich auch mit Drahtschelle festgeklemmt, was sicherlich schon deshalb nötig war, weil er sonst bei Motorbewegungen im Laufe der Zeit einfach abgerutscht wäre.

In der Reihe der wichtigen Änderungen würde ich die leichte Kurbelwellenmodifizierung als nächstes einstufen. Hier hatte es sich bei unserer alten Testmaschine erwiesen, daß die Lagerung des Kolbenbolzens nach recht kurzer Laufzeit versagte, was vielleicht am verwendeten Buchsenmaterial lag. Um ähnlichen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, wurde für die neue Maschine an dieser Stelle ein Nadellager vorgesehen, womit die Störungsquelle mit ziemlicher Sicherheit beseitigt ist. Auch hier wurde gleich weitergedacht. Die seitliche Führung der Pleuelstange

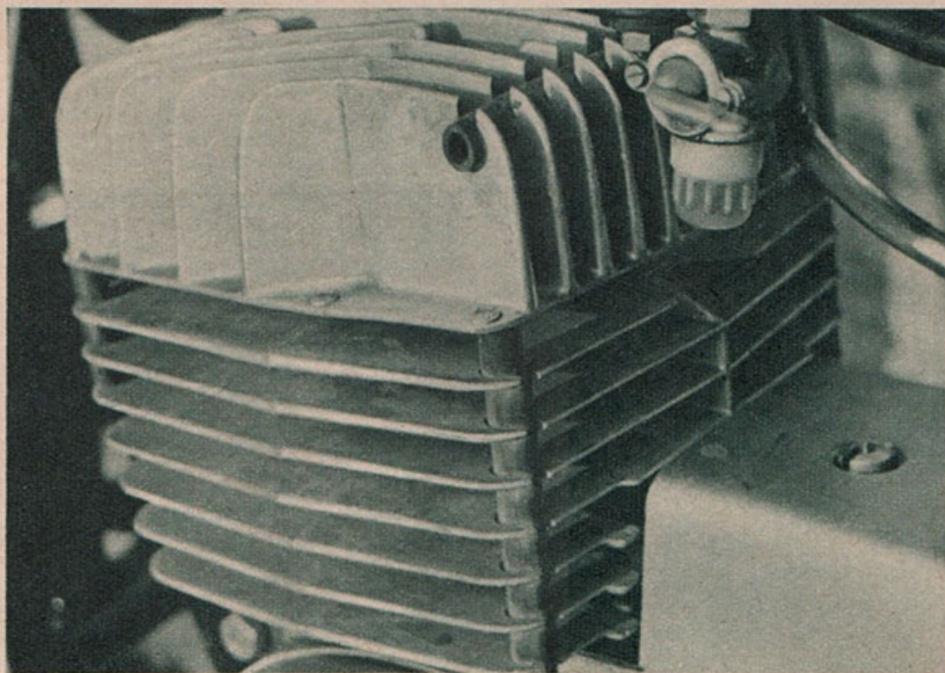
wird nunmehr oben im Kolben besorgt, was eine Entlastung des unteren Pleuellagers insofern ergibt, als Verkanten nicht mehr möglich ist. Früher hatte das Pleuel die Möglichkeit, sich oben im Kolben seitlich zu bewegen, was natürlich bedeutete, daß es unten, wo es nur verhältnismäßig wenig seitliches Spiel hatte, leicht schräg stehen mußte, sobald es oben aus der Mitte wanderte. Nadellager sind aber in dieser Hinsicht sehr empfindlich, außerdem ist das untere Pleuellager sowieso allgemein bei Hochleistungsmotoren eine kritische Stelle, so daß die Entlastung von den möglichen Verkantungsfehlern wahrscheinlich eine ganz erhebliche Verbesserung der Lagerlebensdauer bringen wird. Schäden, wie der an unserer alten Testmaschine, dürften damit in Zukunft Seltenheitswert besitzen.

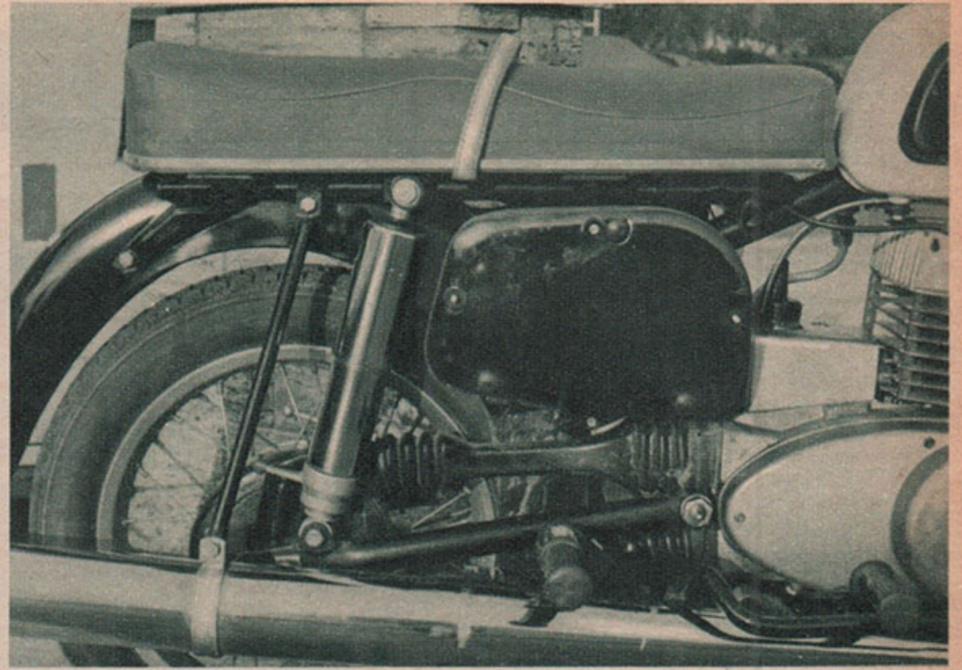
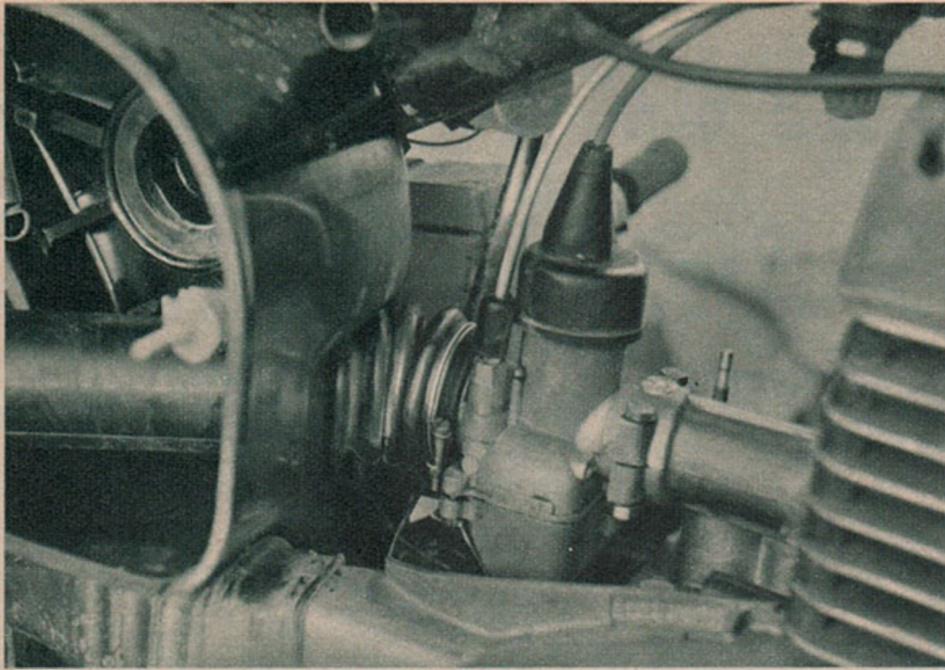
Über all den technischen Änderungen, die sich hauptsächlich mit der Lebensdauersteigerung befassen, darf man nicht vergessen, daß der Motor auch in seiner Leistung neuerdings mehr als sein Vorgänger bietet. Er wird werksseitig mit 17,5 PS angegeben, die wir ihm nach den bisher gezeigten Fahrleistungen unserer Testmaschine sofort glauben. Besonders eindrucksvoll ist die Tatsache, daß in den unteren und mittleren Drehzahlbereichen ein unwahrscheinlicher Durchzug vorhanden ist. Man kommt beim Fahren auf Bundesstraßen mit vielen schönen Kurven weitgehend mit dem Dritten aus, nur selten ist der Zweite nötig, was sich auch in der Stadt, eine Stufe langsamer, deutlich vorteilhaft bemerkbar macht. Der Vierte ist etwas lang übersetzt, der Motor erreicht auf der Ebene im Vierten nicht unbedingt seine Spitzendrehzahl, aber immerhin ist diese Übersetzung noch für ehrliche 115 km/h gut. Bei Rückenwind und Gefälle besteht keine Gefahr des Überdrehens (Lagerlebensdauer!), andererseits wird die Spitzengeschwindigkeit unter diesen Umständen erheblich über die normale Spitze ansteigen können.



Links die Beschleunigungskurve, die nach unseren ersten Messungen etwa der der 350er Regina von 1953 entspricht. Auch die Mäxe liegen in der gleichen Größenordnung.

Rechts: Der große neue Breitrippenzylinder bringt nicht nur Vorteile, sondern auch das Problem der schwingenden und klirrenden Rippen mit sich. Die elegante Lösung bei MZ: man durchbohrt die Rippen und zieht stramm ein Gummischlauchstück hindurch. Einer der Gründe, warum die Maschine so leise läuft. Auch mit auf diesem Bild: Benzinbahn mit Plastik-Wassersack!





Oben: Der neue Zentralschwimmervergaser von BVF. Starthilfe durch gemischanreicherndes Zusatzdüsen-system! Wegen der weichen Motoraufhängung würde sich vielleicht noch eine elastische Aufhängung des Vergasers empfehlen, um die Gefahr der Schaumbildung

in der Schwimmerkammer auszuschalten. Rechts: Der sehr lange Auspufftopf wurde ganz hinten nochmals gesondert (in Gummi) aufgefangen. Die Federbeinverstellung geht durch den kleinen Hebel nun auch wesentlich leichter.

Der Vierte ist also ein sogenannter „Schon- und Spargang“, was neben den Vorteilen für die Lebensdauer und den geringen Verbrauch auch die Gefahr birgt, daß man den Motor in diesem Gang bergauf quälen kann. Dies ist um so eher möglich, als der Motor gerade in den unteren Drehzahlen noch eine Menge Dampf hat, man also meint, er fühle sich noch wohl, während eigentlich schon längst der dritte Gang nötig wäre. Die Motorcharakteristik verführt zum schaltfaulen Fahren, man braucht nicht wie bei den ganz schnellen Rennern im Getriebe zu rühren, um immer die richtige Leistung zur Verfügung zu haben. Womit die (überflüssige) Frage auftaucht, ob dieser Motor mit dem Vierganggetriebe auskommt. Lassen wir da wieder einige Beobachtungen auf den ersten paar Fahrkilometern für sich sprechen: der erste Gang reicht bis etwa 40 km/h. Der Zweite zieht ab 35 gut durch und dreht einwandfrei bis etwa 75 km/h, der Dritte ist ab 60 bis knapp 95 km/h ohne Quälerei brauchbar, daran schließt sich dann der vierte Gang sauber an. Kommt man im Vierten unter 85 bis 90 km/h, dann ist wegen der knappen Übersetzung nicht viel Kraft zu spüren, sofern aber nicht gerade Gegenwind oder Steigung tatsächlich den Dritten an diesem Punkt erfordern, kann man im Vierten um die 90 herum gemütlich und erstaunlich anstrengungslos „bummeln“. Ein Fünfganggetriebe könnte bei diesem Motor kaum noch Vorteile bringen, allerhöchstens wäre der Sprung zwischen drittem Gang und viertem geringer zu halten... lohnt nicht. Die Beschleunigungswerte, die an einem 1000 km jungen Motor gemessen wurden, beweisen die Behauptung, daß der Motor außerordentlich gut

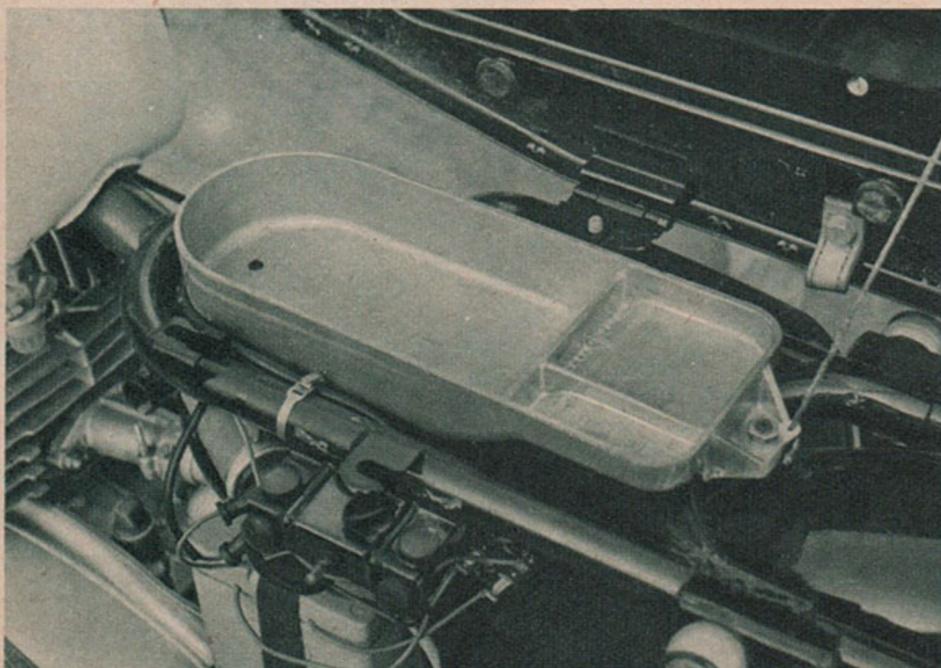
abgestimmt ist, daß vor allem die mittleren Drehbereiche das an Kraft bieten, was den in der Spitzenleistung besseren Konkurrenten fast immer fehlt. Zu berücksichtigen wäre bei genauer Betrachtung der Kurve noch, daß der Motor sehr jung war und daß in höchsten Drehzahlen, entweder wegen eines (unwahrscheinlich) Kondensatorschadens oder wegen Schaumbildung in der Schwimmerkammer, manchmal leichte Aussetzer auftraten, die in der kurzen Zeit, die wir diese Maschine bisher fahren, nicht behoben werden konnten. So werden später noch einem richtigen Testbericht die endgültigen Werte vorbehalten bleiben, ebenso wie die ganz genauen technischen Daten, die anlässlich der Vorstellung dieses neuen Typs noch nicht zu erfahren waren. Getriebestufung und Leistung zu Drehzahl dürften dann noch aufschlußreiche Diagramme geben. Eines kann aber heute schon ganz eindeutig festgestellt werden: diese neue MZ ES 250/2 hat die Krankheiten des Vorgängertyps sämtlich abgelegt. Eine Weiterentwicklung wird höchstens in Leistungssteigerung und möglichst in der Formgebung stattfinden müssen, denn die äußere Gestalt der Maschine (wir schrieben das bereits in Heft 26/66) ist doch etwas gewöhnungsbedürftig. Zwar sind die Bilder aus Heft 26 leicht unglücklich gewesen, die seitlichen Verkleidungen des Ansaugtraktes und der Elektrik stachen durch die helle Farbgebung zu sehr hervor, aber trotzdem sollte noch ein wenig verfeinert werden. Man decke mal mit der Hand die Vorderpartie des Gesamtbildes ab: das, was dann übrigbleibt, macht einen sportlichen, normalen Eindruck. So dürfte es also tatsächlich ausreichen, wenn man Tank und Scheinwerfer (übrigens asymmetrisches Abblendlicht,

170 mm Φ), sowie möglicherweise die systembedingte sehr große Öffnung zwischen Vorderrad und Vorderschutzblech neu zeichnet. Wie schon gesagt, es wird leichte Schwierigkeiten machen, sich an die jetzige Form zu gewöhnen.

Zum Fahrwerk ist nicht viel zu erzählen, schon der Vorgängertyp zeichnete sich durch außergewöhnlichen Komfort aus, wunderbar weiche Federung, einwandfreie Straßenlage. Der neue Rahmen ist zwar auch vollständig neu gezeichnet, mit diversen Verfeinerungen, aber am Fahrkomfort hat sich kaum etwas geändert. Bei unserer Testmaschine erschien zunächst durch etwas zu hohen Reifendruck die Hinterradfederung recht hart, selbst bei „weich“ eingestellten Federbeinen, das gab sich aber mit dem gefühlsmäßig richtigen Reifendruck weitgehend. Dabei darf man auch nicht vergessen, daß hier das Fahrergewicht eine große Rolle spielt, und in dieser Beziehung bringe ich nichts Nennenswertes in den Sattel. Außerdem wäre es gar kein Problem, durch Einbau einer weicheren Feder die jeweils individuell verlangte Federungsweichheit zu bekommen. Wesentlich wichtiger ist, daß die Handlichkeit der Maschine gegenüber der älteren Ausführung spürbar besser geworden ist, sie läßt sich williger schwenken, Straßenbahnschienen spürt man überhaupt nicht. (Das vermerkt man gerade bei uns in Stuttgart mit besonderer Freude.) Nicht unwesentlich wird dazu der neu gezeichnete vordere Schwingenträger beigetragen haben, der außerdem noch aus Magnesiumlegierung hergestellt wird, was geringere Gewichte um die Lenkachse ergibt. Auch die Sitzbank macht trotz ihrer geringen Dicke keine Beschwerden, während doch die Form der älteren Bank eine etwas unglückliche Auflage für die Oberschenkel brachte.

So könnte der Vergleich zwischen der alten und der neuen MZ noch eine ganze Weile weitergehen. Angefangen bei der jetzt einwandfreien Kuppelung und aufgehört bei der Auspuffbefestigung, ergeben sich praktisch überall Punkte, die nicht nur geändert, sondern die durch diese Änderung auch erheblich besser wurden. Man hat sehr deutlich den Eindruck, daß die Konstruktionsabteilung bei MZ endlich einmal freie Hand bekommen hat, und daß dabei dann all die Zeichnungen aus der Schublade geholt wurden, die sicher seit längerer Zeit dort auf Abruf bereitlagen. Beim oberflächlichen Vergleich scheint es, als seien nur die (guten) Bremsen und Räder, sowie das Rücklicht und die Kettenabdeckung von der älteren Type übernommen worden, alles andere, Rahmen, Motor, Getriebe, Tank (ist größer, faßt jetzt 16 Liter), Lichtmaschine (nur in Einzelteilen), ja selbst die Federbeine sind völlige Neukonstruktionen. Ich glaube sicher, daß man bei dieser Neukonstruktion (die auch einen eigenen Namen, ohne Erinnerung an den alten, verdient hätte!) technisch das jeweils beste aus den vorgezeichneten Prinzipien herausgeholt hat, was heute überhaupt mit vertretbarem Aufwand (unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten, mit denen MZ im besonderen zu kämpfen hat) zu erreichen ist.

H.-J. M.



Links: Die Konstruktion ist zum Teil sehr aufwendig, hier der Werkzeugkasten (unter der abschließbaren Sitzbank) aus Aluguß mit recht stabiler Wandstärke. Das Werkzeug ist hervorragend vielseitig und qualitativ recht ordentlich! Außerdem ist der Hinterrahmen zum Teil zu erkennen, der mit beidseitigen Auslegern zu den Federbeinen geht.

Darum ist gerade die neue KS 50 Sport ein Verkaufsschlager!

Weltrekorde und Pokale können wir nicht verkaufen. Wohl aber die ZÜNDAPP KS 50 Sport! Und die sogar besonders gut. Warum? Weil in dieser Maschine die Erfahrungen aus eben diesen Rekorden und Sporterefolgen stecken: Aus Weltrekorden. Aus vielen Meisterschaften und Wettbewerben seit rund 50 Jahren.

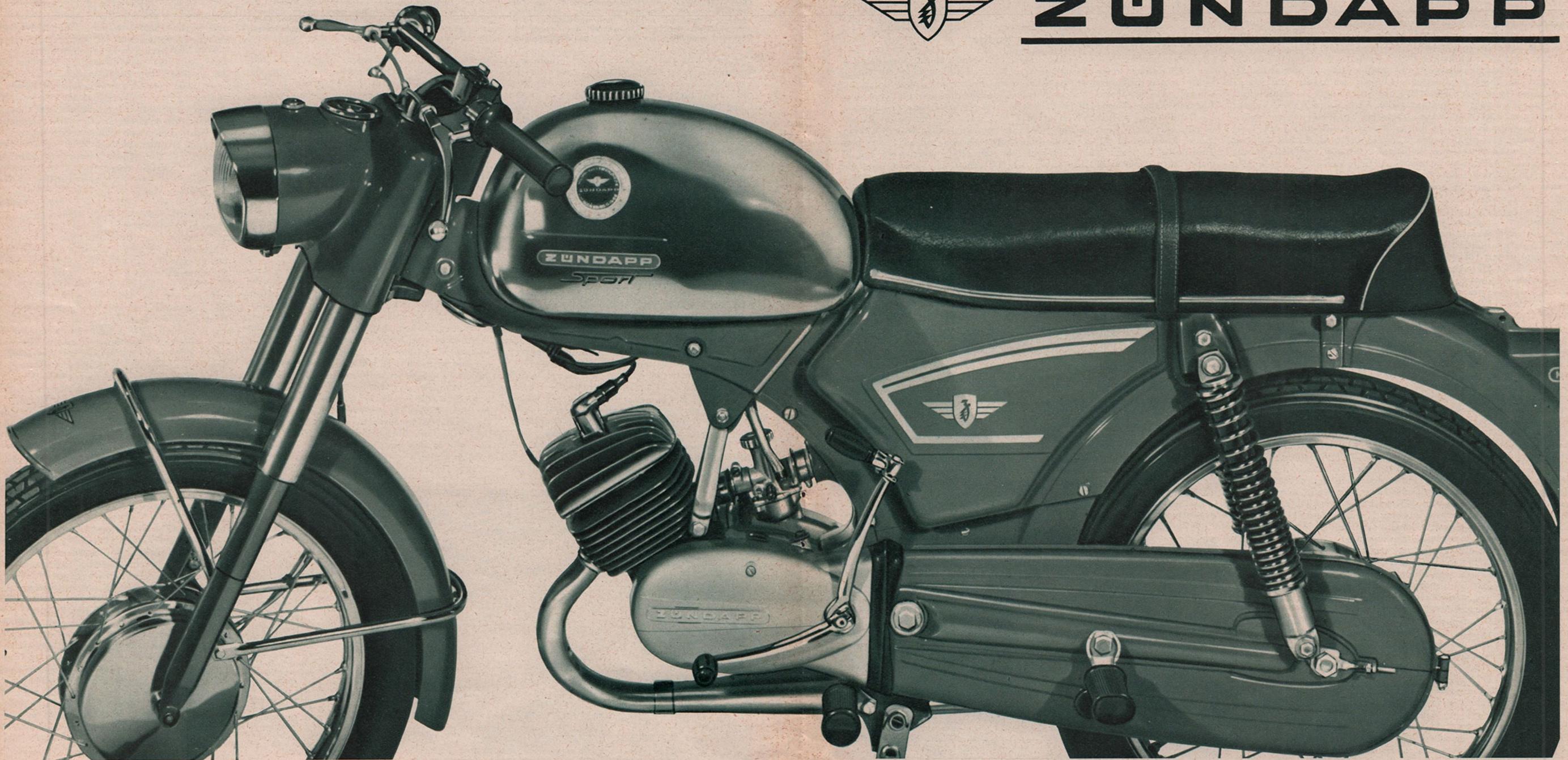
Denn wir haben die ZÜNDAPP KS 50 Sport nicht am grünen Tisch entwickelt – sondern auf Rennstrecken, Paßstraßen und Schlammrinnen. Darum ist sie so zuverlässig. Und so schnell.

ZÜNDAPP – schnell und zuverlässig.

ZÜNDAPP-WERKE GMBH · 8 MÜNCHEN 8 · ANZINGER STR. 1-3



ZÜNDAPP



Martin Schneeweiss gewann die österreichische TT 1929

Einen Andrang von Ausländern gab es 1929. DKW, damals noch in Zschopau, nannte Josef Klein und Xaver Gmelch auf 500 ccm-Zweizylinder-Typen; D-Rad aus Spandau wollte Franz Seelos, Hans Prybylski und Max Polster einsetzen, Standard aus Ludwigsburg nannte Karl Gall und Rudi Ecker und BMW ein Team mit Josef Stelzer, Karl Stegmann und dem damaligen Wiener Otto Steinfeldner. Dann kam der Renntag — und keine BMW. Sie waren nicht rechtzeitig fertig geworden. Dafür konnte man die neuen Königswellen-MAG, (Motosacoche-)Werksrennmotoren in den Maschinen von Standard und Motosacoche bewundern. Außerdem, allerdings nur im Training, eine neue sensationelle, von Elvetio Toricelli gesteuerte Puch-Konstruktion: ein 250 ccm-Viertaktmodell mit quergestelltem V-Zweizylindermotor mit Kurbelgehäuse-Ansaugung und — Vorkompression! Schade, daß ihn Ing. Marcellino, der Chefkonstrukteur von Puch, nie voll entwickelte und zum Einsatz brachte.

Noch trauriger war, daß der heilige Petrus keinerlei Verständnis für die 1929er TT auf der Breitenfurter Rennstrecke hatte und scheinbar alle Regenmaschinen mit Zoller-Kompressoren ausgerüstet hatte, damit dieses kalte Wasser ja nur mit aller Gewalt auf die Erdenbürger — Rennfahrer, Funktionäre und Zuschauer — herabprasselte. Kein Wunder, daß es unter diesen Bedingungen leider auch zu zwei tragischen Unfällen kam, von denen der berühmte Sunbeam-Fahrer Edi Linser aus Innsbruck und Josef Jackl aus Wien auf Gillet-Herstal betroffen wurden. Und auch Rudolf Runtsch hatte kein Glück: beim Nachtanken kam ihm Kraftstoff (Alkoholgemisch) in die Augen, und er mußte seine Douglas zur Seite stellen.

Der Held des Tages war der junge Sohn eines Fahrschulbesitzers in Wien, Martin Schneeweiss; er gewann auf einer 500 ccm-Rudge-Whitworth seine Klasse und die österreichische TT des Jahres 1929. Vor seinem Landsmann Josef Walla (dem heute noch aktiven, bekannten Bahnrennfahrer) auf einer englischen Coventry-Eagle mit Sturmey-Archer ohv-Einzylindermotor und vor dem französischen Werksfahrer von Motosacoche, Richard. Die DKWs fühlten sich hier nicht besonders wohl; Gmelch war Vierter und Sepp Klein Sechster mit dem Österreicher Hermann Deimel an fünfter Position auf einer belgischen Gillet-Herstal. Jeder Fahrer, der das Ziel erreichte, war gut; andere hatten weniger Glück, wie z. B. der Engländer Tommy Hatch auf Scott, der nur zwei schnelle Runden fuhr, und sein Landsmann Bert Collier auf Matchless, der an siebenter Stelle ankam. Dieser Fahrer war der Sohn des Gründers der Londoner Matchless-Werke; genau gesagt, er war der jüngste von drei Söhnen. Die anderen zwei, Harry und Charles Collier, waren schon zwischen 1901 und dem ersten Weltkrieg berühmte Rennfahrer, während Bert Ende der zwanziger Jahre aus reiner Liebe zum Sport und nicht als Berufsfahrer Rennen bestritt. Er war es, der in den dreißiger Jahren die 500 ccm-AJS-Vierzylinder-Rennmaschinen (teilweise wassergekühlt und mit Kompressor ausgerüstet) schuf, und er war es, der 1942 bei einer Probefahrt in London — auf einer deutschen BMW — tödlich verunglückte. Auch seine älteren Brüder Harry und Charles leben nicht mehr — sehr zum Leidwesen für die einst so berühmte und erfolgreiche Firma Matchless-AJS.

In England gebaute Motorräder dominierten auch in der 350 ccm-Klasse; mit österreichischen Rennfahrern, wenn man von George Himing absieht, der seine Zenith-JAP diesmal nur auf den dritten Platz hinter dem Sieger Michael Gayer auf Chater-Lea und hinter Rudi Hunger auf Calthorpe bringen konnte. Stellen Sie sich, geschätzte Leser, nur einen Vergleich mit der „Neuzeit“ vor: Gayers „Camshaft“ Chater-Lea wurde 1926 konstruiert, 1927 gewann sie bereits ihre Klasse in der TT, und nun, 1929, tat sie es zum zweiten Male. Allerdings ist Michael Gayer nicht nur ein hervorragender Fahrer, sondern auch ein tüchtiger Fachmann, der die „Engländerin“ im Laufe der Jahre selbst entwickelte und verbesserte. Er war der erfolgreichste Rennfahrer auf Chater-Lea in der Welt. Hungers zweiter Platz war eine Überraschung. Wohl war Hunger bereits als erstklassiger Rennfahrer bekannt, doch galt die Calthorpe nie als eine besonders gute Rennmaschine. Sie hatte einen nach vorne geneigten ohv-Einzylindermotor. Rudi Hunger, der Sohn eines früheren Direktors von „Semperit“, fuhr später auch im Werksteam von Puch und auf anderen Marken inklusive Bugatti-Rennwagen. Mit 13:06,4 fuhr er auch die schnellste Runde in seiner Klasse; in der 500 ccm-Klasse war es Karl Gall auf der Standard mit dem ohc-MAG-Motor, der hier eine Zeit von 12:03,8 erreichte, in der achten Runde aber ausschied. Im folgenden Jahr, 1930, ging er zu BMW zurück.

Siegfried Cmyral war 1929 der neue Mann im Werksteam von Puch. Bis dahin fuhr er eine 350 ccm-Harley-Davidson. Er war auch der Fahrer, der auf der luftgekühlten 250 ccm-Puch seine Klasse bei der TT gewann, und der am Ziel vor zwei englischen OK-Supreme-Maschinen auf dem ohv-JAP-Motor eintraf. Gefahren wurden diese von dem damals erst 19-jährigen Rudi Klein aus München und dem Engländer Frank Taylor. Klein, ein sehr wohlhabender Rennfahrer, der fast immer mit seiner Mama,

Mechanikern, Reservemaschinen und prachtvollen Hunden zum Training eintraf, war auf Sunbeam und Rudge ein hervorragender Bahnrennfahrer, und auf einem Zweiliter-Bugatti des öfteren Sieger bei Bergrennen. Andere interessante Maschinen in dieser Klasse waren die „La Mondiale“ des Belgiers Georges Fondu, die ein Preßstahlfahrgestell und einen JAP-Motor besaß, und die an vierter Stelle eintreffende MT des Grafen Boos-Waldeck, deren ohv-Motor von Blackburne stammte. Zuletzt die 175 ccm-Klasse: 4 Fahrer am Start, 2 am Ziel. Friedrich Schwarz, ein bekannter „Tuner“ aus Wien, auf der wassergekühlten DKW vor Leslie Crabtree (Warrington-England) auf Excelsior-JAP. Dessen Stiefbruder, der dunkelhaarige Syd Crabtree, fuhr eine Excelsior-JAP in der 250 ccm-Klasse, mußte aber nach zwei schnellen Runden ausscheiden.

... und 1930 Otto Steinfeldners Rudge

Die österreichische TT war schon immer ein Rennen der Überraschungen, und 1930 bildete keine Ausnahme. Am Renntag schien sogar die Sonne! Nicht nur auf die zahlreichen Besucher, die nach Breitenfurt und Umgebung kamen, sondern auch für den Wiener Otto Steinfeldner, der eine neue 500 ccm-Rudge-Whitworth an den Start und als Erster ans Ziel brachte. Und dies trotz stärkster Konkurrenz! Am Start war sogar die damals neueste Werksrennmaschine von NSU, die vom Engländer Walter William Moore konstruierte 500 ccm-ohc-Einzylinder-Version mit dem eleganten Tom Bullus im Sattel. Und Jimmy Simpson, sein temperamentvoller Landsmann, hatte eine Werks-Norton in der 500 ccm-Klasse. Dazu neue ohc AJS-Rennmaschinen von Martin Schneeweiss und Fritz Cerny; ohc MAG-Werksmotoren in der Standard von Dipl.-Ing. A. F. Dom, der MT von Franz-Josef Meyer und der Motosacoche des Schweizerers Paul Oilter, und nicht zu vergessen die Zweizylinder-DKW-Zweitakter von Toni Bauhofer und Sepp Klein. Trotz dieser Konkurrenz konnte der Möbelfabrikant Otto Steinfeldner, dessen „Tuner“ der Rudge der bekannte Josef Illichmann war, den Sieg für sich buchen. Zweiter wurde Bauhofer vor Klein, Oilter und Schneeweiss; Rudge vor DKW, DKW vor Motosacoche und AJS. Dreizehn Fahrer waren am Start, diese fünf am Ziel. Unvergesslich bleibt in meiner Erinnerung die Standard von Dipl.-Ing. Dom. Der in Niederländisch-Indien geborene Rennfahrer war gleichzeitig auch Konstrukteur bei Standard und bevorzugte für den „Eigengebrauch“ Fahrgestelle, die ihm einen sehr tiefen Sattel und einen sehr hoch liegenden Lenker gewährten; schön sah seine Maschine mit dem langhubigen Königswellenmotor schon aus, aber ein Sturz in der 14ten Runde begrub seine Hoffnungen und einen Teil seiner Standard, obwohl er unverletzt davonkam. Ende 1930 ging er zu Imperia nach Bad Godesberg.

Otto Steinfeldner war der Sieger der TT, und Michael Gayer der Held dieses Rennens! Er hatte sich eine neue 350 ccm-„Ketten“-ohc-AJS selbst vorbereitet und fuhr so überlegen, daß er am Ziel 13 Minuten vor der zweiten 350 ccm-Maschine und nur rund 3 Minuten nach Steinfeldners 500 ccm-Rudge eintraf. Und durch diese fabelhafte Leistung die zweitbeste Zeit des Tages erzielte! Das war Gayers dritter TT-Sieg. Hinter ihm plazierte sich der Wiener Willy Melichar auf Sunbeam und der bekannte Engländer Leo Davenport auf AJS, die er damals als Werksmaschine, jedoch für die Bowden Cable Company fuhr. Jetzt ist Davenport Direktor von Royal-Enfield. Durch seine erfolgreichen Starts bei Rennen auf der Eilenriede, der Avus, am Nürburgring usw. war Leo Davenport auch in Deutschland —

Rudolf Runtsch, Gesamtsieger auf der 500er NSU, in Fahrt während der österreichischen TT 1931.



auf AJS, New Imperial, Victoria u. a. — bekannt. Er gewann auch die Lightweight-TT auf der Insel Man auf New Imperial, doch lag seine Stärke vor allem auf schnellen Rennstrecken und nicht in solchen Kurvengewirren auf elenden Bezirksstraßen, wie wir sie damals auf der Breitenfurter Rundstrecke antrafen. Hier in der 350 ccm-Klasse fuhr auch Arthur Geiss, der kleine, mit einer „schnellen Nase“ ausgerüstete Pforzheimer DKW-Werksfahrer auf einer neuen Zweizylinder-Rennmaschine, die er aber nicht über die vierte Position bringen konnte und die ihm sichtlich weniger lag als die kleineren 175 ccm- und 250 ccm-DKW-Rennmaschinen.

Die technische TT-Sensation war allerdings Puchs neueste 250 ccm-Rennmaschine. Es handelte sich um eine wassergekühlte und mit Kompressor (Ladepumpe) ausgerüstete Zweitakt-Doppelkolbenkonstruktion, die von den Werksfahrern Siegfried Cmyral und Elvetio Toricelli an den Start gebracht wurde. Ihre Konkurrenz bestand in drei neuen 250 ccm-Excelsior-JAP-ohv-Maschinen, die von den Österreichern Rudi Hunger, Josef Schörg und dem Jugoslawen Otto Kühar gefahren wurden, sowie in einer Dunelt, die den seltenen 250 ccm-ohc-Sturmey-Archer-Motor hatte, der mit einem ohv-JAP ausgerüsteten WAL von Walter Andrae, Lloyd und der schnellen OK-Supreme-JAP von Rudolf Runtsch. Sieger wurde der kleine, jetzt in Kanada lebende Elvetio Toricelli auf der neuen Puch, vor der Schörgschen Excelsior und vor Cmyral auf der zweiten Puch. Josef Schörg wurde später Werksfahrer bei Ardie in Nürnberg und fuhr als nunmehr renommierter Fahrer und Einfahrer noch nach dem zweiten Weltkrieg einen Porsche bei österreichischen Sportveranstaltungen.

DKW dominierte in der 175 ccm-Klasse, obwohl Zschopau diesmal nur Werksmaschinen, jedoch keine Werksfahrer sandte. Diese zwei Werks-DKW wurden von dem Jugoslawen Anton Uroic und dem Österreicher Karl Bohmann gesteuert, während Zboray aus Ungarn eine „private“ 175 ccm-DKW an den Start brachte. Es siegte Uroic vor Zboray und Bohmann; mit 78,944 km/h fuhr der Jugoslawe auch die schnellste Runde seiner Klasse. Toricelli auf der 250 ccm-Puch erzielte 86,511 km/h, Gayer auf der 350 ccm-AJS 90,075 km/h und Steinfeldner auf der 500 ccm-Rudge 91,619 km/h. Ohne Zweifel haben sich die Rundenzeiten auch auf dieser TT-Strecke von Jahr zu Jahr gebessert . . . und Rennmaschinen sind auch schneller und schneller geworden. 1924 fuhr Lucky Schmid auf einer 1000 ccm-Harley-Davidson die schnellste Runde mit 14:07; 1930 machte Anton Uroic auf einer 175 ccm-DKW eine Runde in 13:45,4 und Otto Steinfeldner auf der 500 ccm-Rudge brachte sie in 11:51,2 hinter sich. Ein Rekord, der nie mehr gebrochen werden konnte, weil 1930 die letzte österreichische TT auf der Rundstrecke von Breitenfurt ausgetragen wurde.

1931 auf einer neuen Rennstrecke

Weltwirtschaftskrisen haben die unangenehmsten Folgen: man kann Banken nicht mehr ausrauben, weil sie leer sind, man muß Fahrräder benutzen, weil man sich das Benzin für ein Motorrad und die Luft für die Autoreifen nicht mehr leisten kann, und wenn ein Motorradklub auch leere Kassen hat, kann er es sich erst recht nicht leisten, bei einem Rennen draufzuzahlen. So ähnlich sah es 1931 in Österreich aus. Der ÖMV konnte Ausländern und der einheimischen Rennfahrer-Vereinigung nicht viel Startgeld zahlen und die Ausgaben in Verbindung mit der Breitenfurter Rennstrecke und der Abhaltung der TT übernehmen. Es sah nach einer Absage der TT aus — bis ein kleiner, rühriger Zweigverein, die „Kraftfahrervereinigung Niederösterreich-Nord-Ost“, die Zügel übernahm und eine neue Rennstrecke zur Verfügung stellte.

Einen Teil dieser Rennstrecke bildete die von Wien nach Brünn führende Bundesstraße, die von Wolkersdorf in Richtung Riedenthal verläuft. Die TT wurde jedoch in umgekehrter Richtung, rechts herum, gefahren. Vom Start (und Ziel) in Wolkersdorf ging es vorerst Richtung Münichstal, dann auf einer Geraden über eine Brücke der Ostbahn nach Ulrichskirchen und von dort über viele Kurven nach Riedenthal und auf der Brüner Bundesstraße nach Wolkersdorf zurück. Dieser neue Wolkersdorfer Rundkurs war 13,2 km lang und landschaftlich vielleicht nicht so schön wie die Breitenfurter Rennstrecke, qualitativ jedoch im Durchschnitt besser, obwohl es Stellen gab, die noch viele Wünsche offen ließen. Jimmy Simpson, der be-

rühmte Engländer, kam 1931 wieder mit der Norton und mit dem nicht weniger berühmten „Tuner“ Bill Lacey. Er trainierte und dann — sah er dem Rennen zu. Er fand die neue TT-Strecke für zu gefährlich, um hier mitzufahren! In Wirklichkeit war ein Großteil breiter als der Kurs in Breitenfurt, doch gab es einige sehr schlechte Straßen, wie z. B. zwischen der Schleimbacher Rechtskurve und Riedenthal. Außerdem wechselte der Straßenbelag ständig; Klinkerpflaster ging in Wassermulden über, und gerade, ebene Straßenstücke wurden durch kilometerlange kleine Hügel — Sprungbretter für die Rennmaschinen — abgelöst. Der Veranstalter hatte sich viel Mühe gegeben, die Straße in guten Zustand zu bringen; ganz gelang es nicht.

Trotz aller Schwierigkeiten konnte der Veranstalter zuletzt doch ein ganz gutes Feld für die neunte österreichische Tourist Trophy — die erste auf der Wolkersdorfer Rennstrecke — an den Start bringen, obwohl mehrere prominente Österreicher und auch ausländische Rennfahrer diesmal nicht mittaten. So kam es, daß sich nur drei Fahrer in der 175 ccm-Klasse, die über 16 Runden = 211,2 km ging, beteiligten und daß die Zahl der Fahrer in der 250 ccm-Klasse fünf, in der 350 ccm-Klasse auch fünf und in der 500 ccm-Klasse nur sechs betrug. Diese drei Klassen hatten 22 Runden = 290,4 km zu absolvieren, und Pessimisten waren der Ansicht, daß von den neunzehn auf vier Klassen sich verteilenden Teilnehmern wohl niemand das Ziel erreichen werde.

So schlecht war es allerdings nicht, und Rudolf Runtsch, der in Wien geborene und an schlechte Straßen gewöhnte Werksfahrer von NSU, bewies, daß der Wolkersdorfer Rundkurs für ihn kein Problem darstellte. Er bewältigte die 290,4 km in einer Gesamtfahrzeit von 3:06.42,5 und gewann mit dieser Konstruktion — einer 500 ccm-ohc-Einzylinder-Maschine — die österreichische TT des Jahres 1931. Sein Teamkollege Alex Baker, der der einzige Engländer im Rennen war, stürzte in der siebenten Runde und brach sich einen Finger, während Tom Bullus, der Spitzenfahrer von NSU, seine Nennung zurückgezogen hatte. Runtsch gewann ohne schweren Kampf, denn der im zweiten Weltkrieg gefallene Hans Hubmann aus Graz auf seiner „Ketten“-AJS war viel langsamer und traf erst 29 Minuten nach dem Sieger (und trotzdem als Zweiter) ein. Erwähnt sei allerdings, daß Hans und auch sein jüngerer Bruder Hubert Hubmann damals noch nicht über die Fahrpraxis eines Rudolf Runtsch verfügten und bis dahin als reine Privatfahrer mehr Erfahrung bei Bahnrennen als bei Straßenrennen gesammelt hatten. Und Hans Hubmanns zweiter Platz war genauso ungefährdet wie Runtschs Sieg, da der Dritte — der Österreicher Streim auf einer deutschen OD (mit ohv-MAG-Einzylindermotor) — 24 Minuten mehr zur Absolvierung des Kurses brauchte als der Sohn des Großfleischereibesitzers Hubmann. Von spannenden Kämpfen — zwischen dem Ersten und Dritten lag ein Zeitunterschied von rund 53 Minuten — konnte man hier also kaum sprechen. Um so mehr, als Otto Steinfeldner, der Vorjahressieger, diesmal auf einer neuen Rudge „TT-Replica“ ausgerechnet in der dreizehnten Runde aufgeben mußte und auch der glänzend fahrende Fritz Cerny auf der schnellsten AJS im Rennen in der siebzehnten Runde mit Motordefekt liegenblieb. Streim war der dritte und auch letzte Fahrer der 500 ccm-Klasse im Ziel.

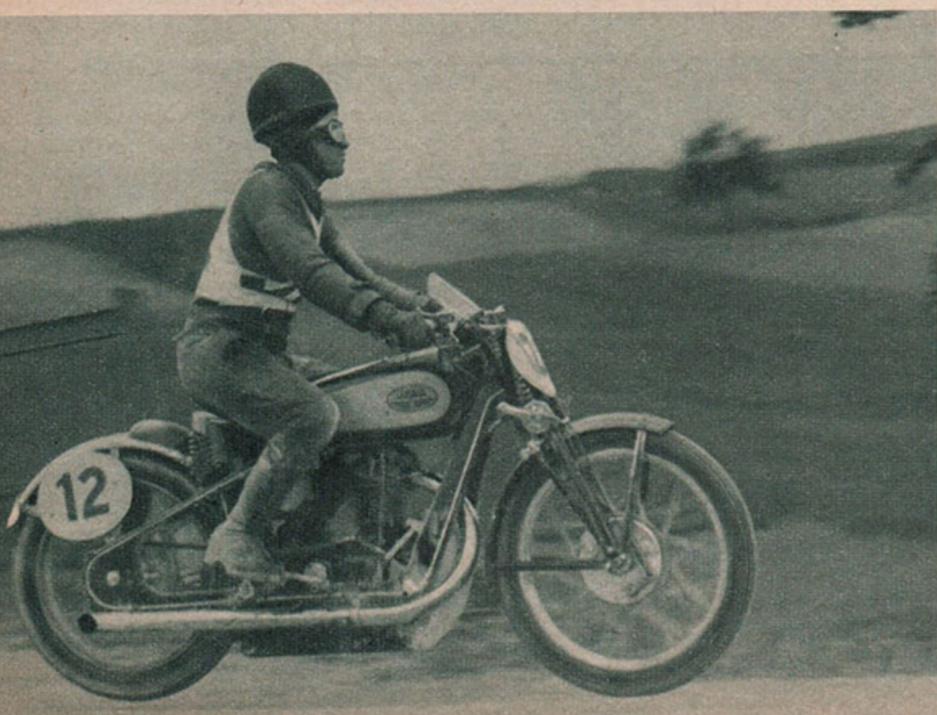
In der 350 ccm-Klasse waren deren nur zwei, und beide Fahrer kamen aus Graz: Franz Falk siegte auf seiner KTT-Velocette vor dem jüngeren — Hubert — Hubmann, der wie sein Bruder auch eine „Ketten“-AJS fuhr. Hier war der Zeitunterschied viel geringer. Falk benötigte 3:21.33,2 und (Hubert) Hubmann 3:37.41,8 — Falk war damit schneller als der ältere (Hans) Hubmann auf der 500 ccm-AJS, war aber trotzdem nicht Zweiter im Gesamtklassement. Und Hubert Hubmann auf der 350 ccm-AJS war auch nur rund 2 1/2 Minuten langsamer als sein Bruder Hans auf der äußerlich vollkommen gleichen 500 ccm-AJS. Die anderen drei Fahrer der 350 ccm-Klasse, Sykora auf Velocette, Ludwig auf AJS und Philipp auf einer französischen Dollar, schieden aus.

Die zweit-, dritt- und sechstschnellsten Zeiten des Tages bei der 1931 TT in Österreich fuhr . . . drei Werksrennmaschinen mit wassergekühlten 250 ccm-Doppelkolben-Ladepumpen-Zweitaktmotoren von Puch! Sie erzielten Zeiten von 3:29.40,2, 3:29.52,6 und 3:36.36,6, und es war der kleine Schweizer Elvetio Toricelli, der vor den Österreichern Siegfried Cmyral und Rudi Hunger die 250 ccm-TT-Klasse gewann. Diese Puchs waren nicht nur sehr schnell, sondern auch zuverlässig. Mit 8:49,6 fuhr Toricelli auch die zweitschnellste Runde des Tages und bis auf Runtschs NSU, der nur 8:06,2 brauchte, schneller als alle anderen 500er und schneller als alle 350er, da Franz Falk auf der Velocette 9:03,6 benötigte. Und wie schnell diese, von Ing. G. Marcellino konstruierte Puch, war, bewies Toricelli bald darauf beim Großen Preis von Deutschland am Nürburgring, wo er gegen stärkste internationale Konkurrenz den Sieg errang und Puch damit zum größten je errungenen Rennerfolg verhalf.

Eine englische Francis-Barnett mit dem 173 ccm-„Brooklands“-Villiers-Zweitakt-Rennmotor siegte in der 175 ccm-Klasse. Ferencz Lukawetz, ein bekannter Fahrer aus Budapest, fuhr sie. Was für eine TT diese war . . . nur drei Fahrer beendeten die 500 ccm-Klasse, zwei Fahrer die 350 ccm-Klasse, drei Fahrer die 250 ccm-Klasse, und hier in der 175 ccm-Klasse kam überhaupt nur eine Maschine, eben die Francis-Barnett, ans Ziel. Fast hätte es mein Freund, der damals noch sehr junge Georg „Schurl“ Mach, auf einer französischen, ebenfalls mit Villiers-Zweitaktmotor ausgerüsteten, Monet & Goyon auch noch geschafft. An zweiter Stelle liegend, blieb er in der vorletzten Runde mit Motordefekt auf der Strecke. In späteren Jahren und auch noch nach dem zweiten Weltkrieg war er einer der führenden Seitenwagen-Bahnrennfahrer Österreichs und fuhr von 1939 auch mehrere Straßenrennen in Deutschland auf einer 250 ccm-DKW-Rennmaschine.

(Wird fortgesetzt.)

Brand-CSSR auf der ersten Jawa-Rennmaschine während der österreichischen TT 1932. Er fuhr zwar die schnellste Runde seiner Klasse, beendete jedoch das Rennen nicht.



Die beiden klassischen Trials

Clamart

Am 19. Februar meldete Radio Luxemburg Sturm mit 120 Sachen über Seine et Oise, 140 Knoten an der Bretagne-Küste, den Untergang von drei Fischdampfern und entsprechende Katastrophen infolge der unentwegt herabstürzenden Wassermassen. — Da ein Trial-Termin lange im voraus festliegt, gibt's nur eine Parole: Abwickeln! Gewitzt durch die unter Wasser gesetzte Strecke vom Vorjahr, hatten wir bei der Auswahl der Sektionen schon möglichst unkomplizierte Verbindungswege in den Wäldern von Clamart, Meudon und Chaville gefunden. Doch das Wetter hatte den empfindlichen Waldboden so grundlos durchweicht, daß die gesamte Partie „Strecke“ einer besonders schweren Geländefahrt gleichkam. Aus diesem Grunde finden sich in der Ergebnisliste allein jene, die solche gesalzene Kost schon kennen und den eisernen Willen zum Durchhalten um jeden Preis besitzen.

Das hat sogar der Televisionoperator gespürt und den Fernsehern zu seinen interessanten Bildstreifen einen versierten Text geschustert... angenehm zu wissen, daß nicht alle Sendeleiter Motophoben sind.

100 Mann waren die Kreuzritter stark, als sie auszogen. Nur acht Experten und gar nur vier Nationale kehrten aus dem Kampf mit den Elementen rechtzeitig heim. Am Abend meldete das Fernsehen von der Straße gewetzte Autos, im Walde peitschte der Wind den Regen schon weniger heftig.

Fast unbeachtet für die wenigen, beharrlichen Zuschauer blieb ein kleines Drama: Während jene Drei, die auf ein gutes Resultat hoffen konnten, nämlich Franke, Smith und Sengfelder, wie die Teufel von Sektion zu Sektion brausten, um in der Zeit zu bleiben, strickte Rayer sein Logbuch mit vielen Nullen, indem er lange in jeder Sektion den Durchgang der anderen beobachtete, um dann — meist besser — seine Kür zu vollenden. Er hoffte, daß die Zeiten heraufgesetzt würden. Ein Irrtum — obwohl er weniger Punkte als Don Smith hatte, wurde er mit 7 Minuten Zeitüberschreitung (über 30 Minuten Karenz hinaus!) aus der Wertung genommen. Für die Zuschauer, die ab 17 Uhr nach Hause trapsten, war er der Tototip gewesen.

Noch nach einer Woche war der Boden nicht viel aufgetrocknet. Die dreimal geänderte fünfte, ebenso wie die viermal im Laufe des Wettbewerbs geänderte sechste Sektion (Sandwüste genannt) waren in ihrer letzten Version „ultraleicht“ noch immer Tanzböden für gekrönte Centauren. In der letzteren war nach 150 Durchgängen ein Bachbett mit Wurzelbegrenzung gefräst worden. Wer sich vielleicht wunderte, warum immer nur hangwärts Beine abgestellt wurden, möge bedenken, daß ein déséquilibre nach der anderen Seite mit dem wildesten bodylean kaum ausgeglichen werden konnte und ein Sturz unangenehm war, teils wegen der Tiefe — teils wegen der Chance, unter die Maschine zu geraten.

Durch Marschälle („Zonenwanderer“) und die eigenen Zähltafeln war man als Kommissar im Bilde, daß die Schlacht sich unter zehn Mann abspielte. Zur Taktik der Cracks gehörte auch noch, möglichst viel über den unmittelbaren Gegner zu erfahren und möglichst wenig erheimste Nullen den anderen zu Ohren kommen zu lassen.

Die Zonen... auf der gelben Erde des Vordergrundes tummeln sich sonderbare Krabben: freigelegte Baumwurzeln. Sonst wenig Phantome, aber nie endender Zweikampf mit Rillen... breiten, tiefen, schmalen und stets wassergefüllten. Oft stachen herabhängende Äste direkt in die Fahrbahn — behinderten in gefährlicher

Weise und fielen daher den Messern der Stewards zum Opfer (dafür zahlen wir ja Flurschaden im voraus).

Am alten Startplatz Chaville, einem schier endlosen Schräghang in Sand und Lehm, wurde die Fahrbahn so tief ausgefräst, daß die Motorräder fast bis zu den Achsen „verschwanden“. Dieser tief geritzte Graben war auch der Grund, daß niemand die ganze große Breite der erlaubten Fahrbahn nutzte. Erst Meister mußten kommen, um die Rebellion gegen Sandwände vorzuführen — ohne Stützfuß, versteht sich! (Und sie hießen: Higgs, Franke, Brandl!)

Mit vier schmutzigen Farben — violett, grau, jägergrün und braun — hatte ich die 15 und noch 8 Reservesektionen porträtiert. Als Foto gibt das keine Verhandlungsbasis, denn das Objektiv verzerrt Wege im Vordergrund zu Straßen und verkleinert mögliche Pisten zu unwegsamen Ab(rutsch)gründen. Vielleicht wird es einmal Sitte, solche Naturskizzen mit Pfeilen und Pünktchen an Start und Ziel auszuhängen! Nichts geht natürlich über das Ausprobieren! Dieser Teil der Vorbereitung eines Trials enthält wenigstens auch eine Genugtuung: Nichts ist so lustig, wie zu einem Dutzend Reiter durch den Wald zu stieben, in fünf großen S-Bögen alte broadside Künste zu erneuern, in einer langen Reihe die Schlammfurchen zu durchqueren, den Kameraden an den Schräghängen zu übertreffen, aber auch vor unerwarteten Gruben zu warnen und in den Sektionen den normalsten, doch kniffligen Weg aufzuspüren. Zuviele Trials werden heute nach Bultaco-Sherpa-Maßstäben ausgelegt, und da es für Experten wie für Junioren nur eine Strecke gibt, bedeutet es sowohl für Anfänger als auch für jene, die noch keine 3500 DM für eine Trialmaschine locker machen konnten, nur Fünfer oder Dreier einzusammeln. Darum hatten wir unter „Mitarbeit“ von jugendlichen Hitzköpfen und von besonderen Experten eine Pistenauswahl getroffen, wo nicht nur die PS entscheiden, sondern vor allem die Fahrkunst. Eine einsame 500er Ariel sowie Willy Steiners Enfield stellten die Ausnahmen unter den Maschinen der Experten dar, die zu fast gleichen Teilen Bultaco oder Greeves beritten waren; 4 Zündapp und 4 Triumph (letztere schon fast aus der Mode) vervollständigten das Variété der echten Trialmaschinen.

Von den 61 Junioren hatten es noch 33 mit den üblichen Bastelitis-Erzeugnissen versuchen wollen. Und da erteilte dieses Trial eine deutliche Lektion, die in anderen Trials nur dem auffällt, der danach sucht: man kann den Erfolg nicht kaufen! Die 3500 in die Pfanne gehauenen D-Mark für eine Sherpa sichern noch nicht einmal einen Platz. Aushalten, Durchhalten können waren von kapitaler Bedeutung! Gegen 4 Uhr nachmittags soll die gesamte 35 km lange Strecke mit Maschinen übersät gewesen sein. Schwere Pannen? Nein, Havarien: Kabelausführungen undicht, ungeschützte Zündkabel, Wasser in Vergaser und Düse, Schmutz im Schieber, steinharte, stramme Ketten.

In meiner Sektion 5 gab's wenigstens Werkzeug und einen unermüdlich wühlenden Mechaniker. Die Kontrollkarten sahen wie gekochte Pilze — jene der Schiedsrichter wie nasse, schmutzige Wäsche aus.

Bilanz am sehr späten Abend: Don also Sieger und unser Gustav Zweiter... aber Sengfelder bereits Dritter. Erst weit dahinter folgt Higgs, gewiß auch ein guter Walzerkönig auf Lehm im St. Albans Club. Aber in der Chambourcy Challenge haben die Zündappler dieses Mal den Pokal kassiert! Ohnehin aber konnte Frau Dr. Mann (allgegenwärtig) zufrieden sein. Die Fahrweise der Allemands war allen aufgefallen und man kannte sie seit vielen Jahren. Erzählte doch auch der Vertreter des Ministeriums für „Jugend und Sport“ in seinem Speech auf der Preisver-

teilung, wie Brandl gleich einer Erscheinung aus dem Tor der „Schottenbrücke“ hinaus in den reißenden Bach geritten sei, mit den wahnsinnigsten Sprüngen über alle Klamotten hinweg — ein Symbol des modernen Reiters...

Ergebnis Clamart 3 x 35 km und 45 Sektionen):
1. Don Smith (GB), Greeves/Anglia 250, 71 Punkte;
2. Gustav Franke (D), Zündapp 250, 79 P.; 3. G. Sengfelder (D), Zündapp 175, 86 P.; 4. David Higgs (GB), Greeves 250, 123 P.; 5. Chaligne (F), Bultaco 250, 133 P.

Challenge Chambourcy:
1. Deutschland mit Franke und Sengfelder = 165 Punkte;
2. England mit Smith und Higgs = 194 P.; 3. Frankreich mit Chaligne und Barraud = 272 P.

Lamborelle

Donald, der Smith, hatte den Chambourcy-Pott gar nicht erst mitgebracht. Das sollte 8 Tage später in Lamborelle nachgeholt werden — wo man sich ohnehin wieder traf... freilich im Gedanken an das bekannte, beliebte Lamborelle (Namur), dessen Schlammwiese in die Geschichte einging — dessen Bachdurchfahrten mit Umdrehen im Strom die ersten dieser Art auf dem Kontinent waren.

Jeder Trialist kann die Zone I an dem weißen Farmhaus aus dem Gedächtnis aufmalen. Wer je die steile Steige hinunterfuhr — mit ihren entmutigenden Wenden am Hang und der nicht endenden Uferbettpartie — vergißt diesen Alptraum nicht so leicht. Dieses Mal war wie immer Belgiens Elite zur Stelle — ein Land übrigens, in dem viele Trials zur Auswahl stehen. Deronne, Lejeune, Wiertz sind jetzt die Namen, die man sich merken muß.

Lamborelle 1967, die zwanzigste Ausgabe, war extra hart. Allein die Fahrer, die gerade von Clamart kamen, waren sozusagen vorbereitet — eingefahren. Fast dieselben Fahrer — fast die gleichen Schwierigkeiten, die Schlechtwetter bereiteten. Don Smith, wie bekannt, beobachtete seinen Freund Franke und hatte auch ein Auge auf den jungen Fairley, der nunmehr BSA 250 fährt und bereits viermal den Königen in seinem Heimatland Matt sagen konnte.

Und währenddessen hochstapelte Wilkinson Null auf Null, so daß der bei uns weniger bekannte Greeves-Fahrer mit 27,7 Punkten Sieger wurde. Smith hatte 34,4, Fairley 35 (!), Franke 43, Rayer (mein Rayer) 49. Sandiford, Banks, Teabold, Lejeune und Wiertz folgten. Gienger auf Zündapp wurde 11. mit 81 Punkten und Specht 14. mit 100 Punkten.

Unter den vielen „Aufgegeben“ waren Vanderbeken und Vanstenhagen. Bickers — der Moto-Cross-King — enttäuschte die Zuschauer im guten Sinne. Nicht nur rauschte er mit seiner CZ mit Bestzeit über die Sonderstrecke, sondern er zeigte sich auch als adretter Trialist. Er fiel durch eine kleine Panne aus, welche die Zündapp-Mechaniker zu beheben versuchten, was wiederum die belgischen Berichterstatter zu Tränen rührte. Zone 16 — von Fernsehreportern besetzt und als schrecklich gefährlich geschildert — sah in der Tat Luftsprünge der Fahrer ohne Maschine von 4—5 Metern Länge. Und hier schieden sich die Temperamente. Während die Engländer ihren Hirsch aufsamelten, Schutzblech oder Lenker richteten und dann unverdrossen, ja mit Lachen weiterfahren, hörte man von den „Lateinern“ kräftige, an die Adresse des Himmels, des Wettergottes, des Veranstalters gerichtete Worte, deren mildestes (...) bereits Aufnahme im europäischen Markt gefunden hat.

Ergebnis Lamborelle:
1. Wilkinson (GB), Greeves 250, 27,7 Punkte; 2. Don Smith (GB), Greeves 250, 34,4 P.; 3. Fairley (GB), BSA 250, 35 P.; 4. G. Franke, (D), Zündapp 250, 43 P.; 5. Ch. Rayer (F), Greeves 250, 49 P. Weitere: Sandiford (36,2); Banks (58); Teabold, Lejeune (75); Wiertz, Gienger (81), Specht (100).

Wertung nach Nationen:
1. Großbritannien mit Wilkinson, Smith, Fairley (102,7);
2. Deutschland mit Gienger, Franke, Specht (224);
3. Frankreich mit Rayer, Casari, Francois (298,7);
4. Belgien mit De Rom, Minne, Mertens (304); 5. Holland mit de Graaf, Boom, Hester (414,2).

Crius

Zweiradschau in Zürich

Wenn ein Land keine eigene Motorradproduktion (mehr) hat, dann ist es ein schwieriges Unterfangen, eine wirkungsvolle Motorradausstellung aufzuziehen. Das um so mehr, wenn nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um für diese Ausstellung bei der Händlerschaft und bei einem großen Publikum Propaganda zu machen. Die (in diesem Jahr zum dritten Mal) in Zürich während der Tage vom 22.—27. Februar angesetzte Zweiradschau bewies die Richtigkeit des eben Gesagten.

Im allgemeinen hat jede solche Ausstellung ihr eigenes, durch die besonderen Gegebenheiten geprägtes Gesicht. Und spiegelt die Bedeutung wieder, die die Einspurigen ohne und mit Motor in dem betreffenden Land im Verkehrsgeschehen haben. So ist Londons Earls Court ebenso typisch für die Stellung des Motorrads in England wie es Köln für die Bundesrepublik, Mailand für Italien und Amsterdam für Holland ist. Überall dort aber gibt es eine heimische Industrie, die sich attraktiv zur Geltung bringen (und natürlich bei dieser Gelegenheit auch auf die Exportmärkte ausstrahlen) möchte und die dadurch auch die wichtigsten Importmarken zwingt, sich einigermaßen in Positur zu stellen. In Zürich aber hat man sicher nicht den richtigen Eindruck von der Bedeutung, die das Motorrad noch heute bei so vielen Schweizern hat — so sehr auch einzelne schweizerische Händler sich Mühe geben und so sehr sich auch gerade die deutschen Firmen Hercules, Kridler und Zündapp bemühen, ihre Stände nicht allzusehr gegenüber dem abstechen zu lassen, was sie, soweit dort vertreten, in Köln darbieten. Daß die deutschen Hersteller von 50 ccm-Modellen den schweizerischen Markt mit einiger Liebe pflegen, ist verständlich — ihre auf die schweizerische Sonderregelung (Fahrrad mit Hilfsmotor, führerscheinfrei ab vierzehn Jahren zu fahren!) abgestellten Spezialmodelle sind ein ebenso wichtiger Exportfaktor für sie wie einige andere, auch in der Schweiz gefragte 50 ccm-Typen. Und es war erfreulich, auch Maico auf einem Stand vertreten zu sehen (erstaunlich nur, daß der gleichzeitig mit dem Horex-Wappen geschmückt war!); wenn nun doch endlich mit der Lieferung der 125er Drehschiebermaschine begonnen wird, sollten sich dafür auch in der Schweiz Abnehmer finden, ganz abgesehen davon, daß dort, wo mit gutem Grund Bultaco, Montesa, Husqvarna und Greeves ihre Moto Cross-Modelle anbieten, auch die Maico-MC-Modelle hingehören.

Um so unverständlicher, daß ausgerechnet eine Motorradmarke nicht vertreten war, die auch in der Schweiz noch immer als der Inbegriff des echten Motorrads gilt — BMW. Wenn schon der Importeur zu lax ist — warum ist dann in München kein Mensch, der dafür sorgt, daß auf der Motorradausstellung dieses Landes wenigstens eine BMW-Maschine irgendwo auf einem Sockel steht?

Freilich ging es der Honda-Konkurrenz nicht besser: auch Honda fiel in Zürich lediglich durch Abwesenheit auf. Dafür war die englische Industrie um so intensiver bemüht, ihre Motorräder ins rechte Licht zu rücken — ihr Gemeinschaftsstand war, wenigstens hatten wir den Eindruck, mit mehr Liebe aufgebaut und betreut als in Köln.

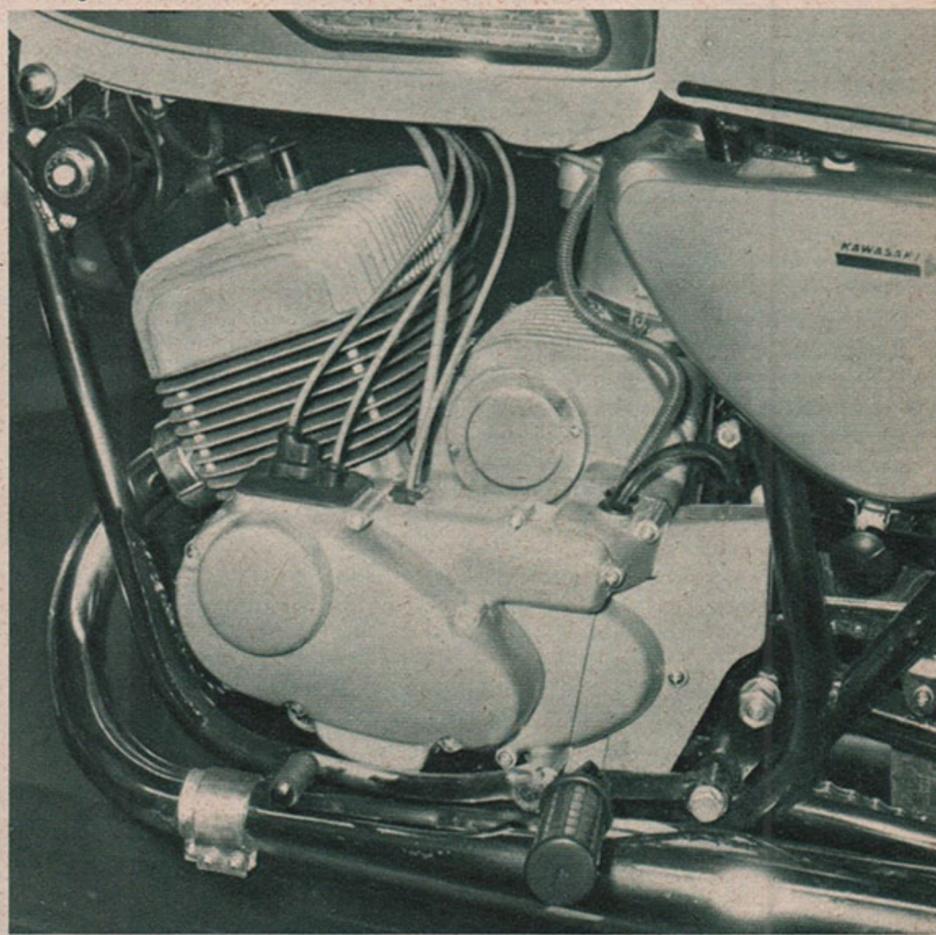
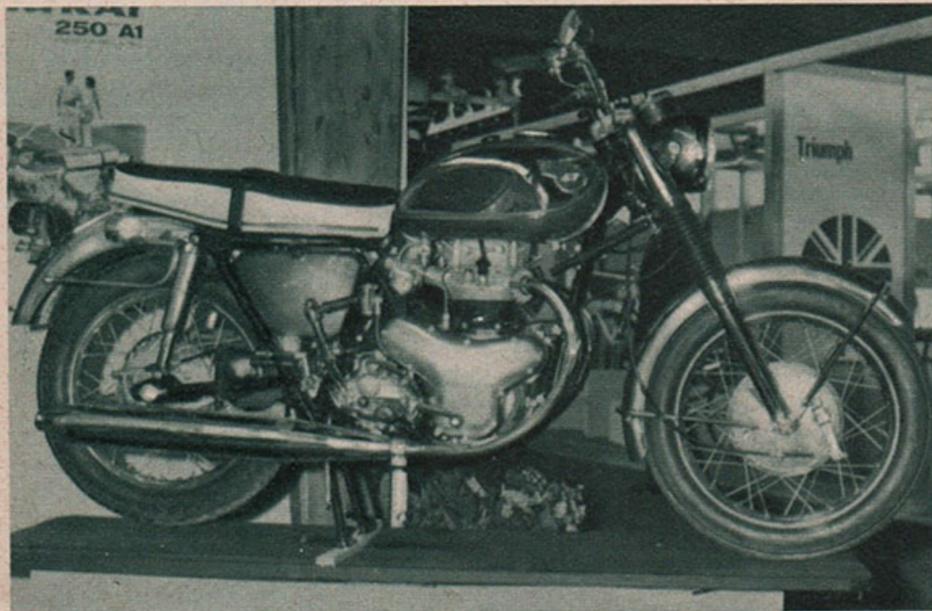
Wirkungsvoll der Stand von Suzuki — dafür fehlte wieder Yamaha ganz; auch hier hat wohl der Importeur kein genügendes Interesse, um ein so schwieriges Vorhaben wie die Einführung einer neuen Motorradmarke durchzuexerzieren.

Das Interessanteste der ganzen Ausstellung fand sich auf kleinen Händler-Ständen — von Männern vorgestellt, die noch zur alten Garde dieser Branche zählen, mit Sachkenntnis und Lust und Liebe ihr Motorradgeschäft pflegen und infolgedessen auch ihr Auskommen dabei finden. Kein Wunder, daß sich einer von ihnen sofort die 700er Guzzi gesichert hat (der gleiche,

der pro Jahr in der Schweiz ein halbes Hundert der großen englischen Triumph absetzt!), ebenso kein Wunder, daß die japanischen Kawasaki-Leute keine Schwierigkeit hatten, einen sicherlich aktiven Importeur zu finden, der sich über mangelnden Besuch auf seinem Stand denn auch nicht zu beklagen hatte. Einmal wegen des 650er Viertakt-Twins (der sich nicht zu geringster Mühe gibt, die englische Abstammung seiner Konzeption zu verbergen), zum andern aber vor allem wegen der jeden Zweitakt-Fan begeisternden 250er mit je einem Plattenschieber samt Vergaser an den beiden Kurbelgehäusen. Trotz dieses Aufwands hält sich übrigens die Gehäusebreite in erträglichen Grenzen — und auch ansonsten zeigen zahlreiche Details, wie sattelfest die japanischen Konstrukteure heute im Motorradbau sind. Großes Rätselraten war immer wieder um den „Kompressor“ hinter den Zylindern, nachdem scheinbar durch das an seinem Gehäuse angeflanschte Luftfilter die Ansaugluft hereingeholt wurde. Bei näherem Hinsehen klärte sich das Geheimnis: in diesem Gehäuse ist der 12 Volt-Wechselstromgenerator untergebracht (der ja wegen der beiden Drehschieber nicht in üblicher Weise auf einem der Kurbelwellenzapfen sitzen kann, sondern über Zwischenzahnräder vom Primärtrieb seinen Antrieb erhält); aber man benutzt die angesaugte Frischluft, die zu den beiden Vergasern bzw. ihren Gehäusekapselungen geführt wird, um den Generator zu kühlen und schlägt so mehrere Fliegen mit einer Klappe. Höchstwahrscheinlich, daß sich auch in der Bundesrepublik bald ein Importeur für diese Maschine findet, hinter deren Fertigung nicht etwa ein kleiner Betrieb, sondern ein gewaltiger japanischer Konzern steht.

So gab es also schon einige Leckerbissen in den beiden Hallen zu sehen. Aber unser Eindruck, daß diese Ausstellung nicht der noch immer vorhandenen Einstellung vieler schweizerischer Motorradinteressenten entsprach, wurde uns in Gesprächen mit alten Freunden bestätigt: mehr noch als in Westdeutschland ist der alte Stamm der Händler, die auch noch über brauchbare Werkstätten und das erforderliche Personal verfügen, zu klein geworden, um intensiv ein Comeback des Motorrads in der Schweiz vorzubereiten und aufzuziehen. So erklärt es sich, daß importinteressierte Firmen teilweise an Leute geraten, die zu allem andern geeignet sind, nur nicht zur Propagierung, zum Verkauf und zur Betreuung von Motorrädern. Insoweit scheint die Situation in der Schweiz ähnlich schwierig zu sein wie in der Bundesrepublik — und daran können auch die wenigen noch vorhandenen Ausnahmen zunächst kaum etwas ändern. Es bedarf intensivster Anstrengungen seitens der interessierten Hersteller, wenn die Schweiz in Zukunft wieder ein bedeutungsvoller Abnehmer auch von Motorrädern und nicht nur von 50 ccm-Fahrzeugen werden soll. S. R.

Links: Die (in Japan und Exportländern als Polizeimaschine eingesetzte) 650er von Kawasaki — wohl die letzte unbestreitbare Kopie europäischer Konstruktionstendenzen, die man sich bei verschiedenen englischen Vorbildern zusammenholte (50 PS bei 6500 U/min, Vierganggetriebe). Rechts: Wohl der fortschrittlichste Serien-Zweitakter Japans, die 250er Kawasaki, deren Doppeldrehschiebermotor 32 PS bringen soll. Hier sieht man das zu den tollsten Mutmaßungen Anlaß gebende Gehäuse für den Generator hinter den Zylindern — unter dem Deckel der Doppelunterbrecher. Kabel unauffällig nach hinten herausgeführt.



Mühe, die sich lohnt:

Das richtige Einstellen 1

Die Zahl der Briefe, die bei uns eingehen, wird nicht geringer: immer wieder möchten Motorradbesitzer wissen, wie sie ihren Motor „frisieren“, wie sie (möglichst freilich ohne großen Aufwand an Zeit und Geld und handwerklichem Einsatz) aus dem vorhandenen Hubraum mehr Leistung herausholen könnten. Verständlich dieser Wunsch, wenn es darum geht, eine Maschine innerhalb ihrer Hubraumkategorie für Wettbewerbszwecke konkurrenzfähiger zu machen. Aber die wenigsten der Anfrager wollen sich bei ernsthaften Konkurrenzen beteiligen; sie wollen einfach mehr Leistung haben — und vergessen ganz, daß es dafür ein ebenso risikoloses wie letztlich preiswertes Rezept gibt: sich nämlich einfach eine hubraumstärkere Maschine zu kaufen. Dann haben sie doch die erwünschte Mehrleistung — und noch dazu ohne all die unsägliche Mühe, die vielen Fehl- und Rückschläge, die das Hochtrimmen eines kleinen Hubraums auf die Leistung eines größeren mit sich bringt.

Oder sollte am Ende hinter vielen dieser Frisierwünsche gar nicht so sehr der Wunsch nach allzuviel Mehrleistung stecken, sondern einfach die uralte Motorradfahrer-Leidenschaft des Bastelns? Die Vorahnung jener

Freude, die man hat, wenn es einem gelungen ist, seinen Motor etwas besser zu machen als er vorher war? Gar nicht leistungsfähiger, als es der Prospekt für ihn sagt; einfach nur so leistungsfähig, so prompt anspringend, so weich am Drehgriff hängend, wie man es mal bei einer Maschine der gleichen Marke erlebte, die ein Kollege fuhr, der ein bißchen was vom Handwerk verstand? Und der — glauben Sie es — nichts weiter getan hatte, als sein Fahrzeug überall dort, wo das konstruktiv vorgesehen ist, peinlich genau „einstellte“?

Um Freude am Frisieren und an einem frisierten Motor zu haben, braucht man mehr Zeit und mehr Geld (und nicht zuletzt mehr Wissen und handwerkliches Können), als dem Durchschnitts-Motorradfahrer zur Verfügung stehen. Aber zum richtigen Einstellen muß man nur wissen, worauf es ankommt und wie man hinlangt — der Spaß an der sauber Eingestellten lohnt den geringen Aufwand vielfach. Deshalb (und weil viele gar nicht wissen, mit wie wenig Aufwand man wie viel erzielen kann) unsere neue Reihe „Einstellen“.

Ra.

Leerlauf einstellen

Damit ein Verbrennungsmotor arbeitet, müssen drei Voraussetzungen erfüllt sein: 1. muß ein brennbares, d. h. in der Zusammensetzung Kraftstoff/Luft stimmendes Gemisch vorhanden sein; 2. muß dieses Gemisch gehörig verdichtet sein; und 3. muß es durch einen ausreichend kräftigen Zündfunken zur Entflammung gebracht werden. Es ist klar, daß diese Voraussetzungen um so mehr erfüllt sein müssen, wenn die im Zylinder zur Verbrennung bestimmte Gasmenge nur gering ist, d. h. wenn der Motor nur wenig Leistung abgeben soll — so viel, daß er seine bewegten Teile gerade eben durchzieht, daß er nämlich im „Leerlauf“ arbeitet. Und deshalb ist natürlich auch Voraussetzung für einen zuverlässigen, gleichmäßigen Leerlauf, daß der Motor seine ordnungsgemäße Verdichtung hat (daß also Kolbenringe, Kolben und Zylinderlaufbahn, Kopfdichtung und gegebenenfalls Ventile bzw. Kurbelwellendichtungen in Ordnung sind) und daß an den Kerzenelektroden im richtigen Zeitpunkt ein kräftiger Funke überspringt. Stimmt das aber, so bleibt noch immer die Regulierung des zur Verbrennung benötigten Gemischs, sowohl hinsichtlich Quantität (Füllmenge) als auch Qualität (Verhältnis Kraftstoff/Luft). Und diese Regulierung des Verbrennungsgemischs nach Menge und Zusammensetzung nehmen wir vor, wenn wir den Leerlauf eines Motors einstellen.

Dabei ist ein sauberer, gleichmäßiger Leerlauf nicht allein Selbstzweck und Renommier-Angelegenheit („Horch mal, wie schön er tuckert!“). Wir werden am Schluß unserer Leerlauf-Einstell-Betrachtungen noch sehen, daß von der richtigen Leerlaufeinstellung noch viel mehr abhängt als nur der Leerlauf des unbelasteten Motors.

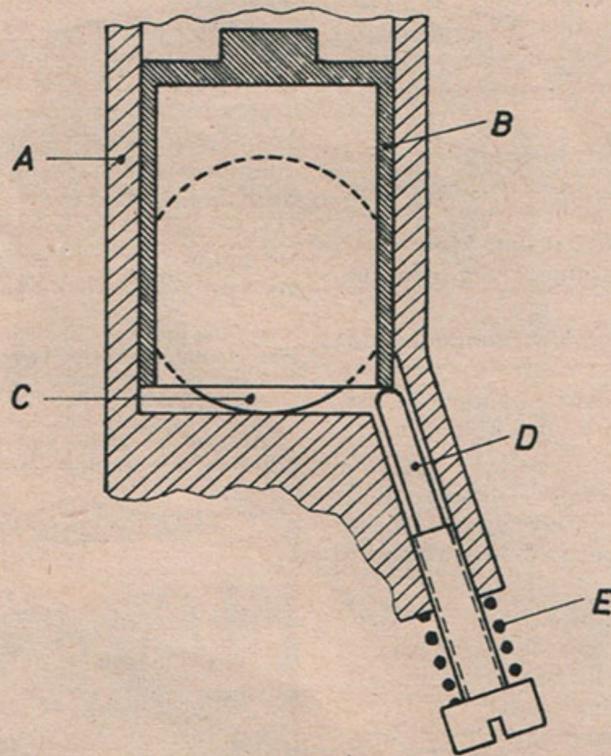
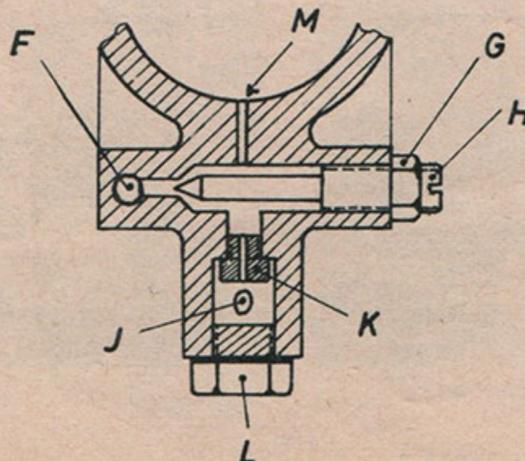


Bild 1 (oben): Die Funktion der Gasschieber-Anschlagschraube; A = Vergasergehäuse, B = Gasschieber, C = verbleibender Spalt zum Durchtritt der Ansaugluft in Leerlaufstellung des Schiebers, D = Schieber-Anschlagschraube, E = Sicherungsfeder (kann auch Gegenmutter sein).

Bild 2 (unten): Das Leerlaufsystem eines normalen Motorradvergasers; F = Zutritt der gefilterten Vorluft, G = Gegenmutter (kann auch Sicherungsfeder sein) für H = Leerlauf-Stellschraube, J = Zulauf des Kraftstoffs zum Leerlaufsystem, K = Leerlauf-Kraftstoffdüse, L = Verschlusschraube.



Wie schon gesagt, braucht der im Leerlauf arbeitende Motor nur eine sehr geringe Zylinderfüllung, weil er ja nur das bißchen Leistung produzieren soll, das benötigt wird, um seinen Eigenbedarf beim Drehen zu überwinden. Deshalb ist der Drosselschieber des Vergasers auch nahezu geschlossen — nur ein ganz kleiner Spalt an seiner Vorderseite läßt eine geringe Luftmenge durchtreten, wenn der Kolben im Saughub Unterdruck im Vergaser entstehen läßt. Dieser Unterdruck ist aber so gering, daß er nicht ausreicht, um den trägen Kraftstoff aus der Nadeldüse überhaupt herauszubringen. Deshalb waren die Vergaserbauer genötigt, dort eine besondere Absaugestelle für den Kraftstoff vorzusehen, wo bei nahezu geschlossenem Gasschieber der größte Unterdruck herrscht: kurz vor seiner Unterkante. Deshalb findet sich an dieser Stelle eine Bohrung im Ansaugrohr, d. h. im Vorderteil der Vergasermischkammer, an der sich der vom Kolben erzeugte Unterdruck als „Sog“ auswirkt. Und da diese kleine Bohrung durch einen Kanal mit dem Kraftstoffreservoir rund um die Hauptdüse (das aus der Schwimmerkammer gespeist wird) in Verbindung steht, kann also hier Kraftstoff für die Bildung des Leerlaufgemischs abgesaugt werden.

Allerdings muß man so, wie man für Vollast mit der Haupt- und für Teillast mit der Nadeldüse die Kraftstoffmenge dosiert, auch die Leerlauf-Kraftstoffmenge dosieren. Zu diesem Zweck sitzt im Verbindungskanal eine Leerlauf-Kraftstoffdüse (im Bild 2), zu der der Kraftstoff aus dem schräg nach unten führenden, im Raum unterhalb der Leerlaufdüse mündenden Kanal K zugeführt wird. Bei ganz kleinen (und auch bei älteren Amal-Vergasern z. B.) ist diese Leerlaufdüse lediglich eine genau kalibrierte Bohrung in der Kanalführung; bei modernen Motorradvergasern aber ist sie, wie im Bild 2 schematisch dargestellt, heraus-schraubbar. Sie kann deshalb bei der Abstimmung des Vergasers auf den Motortyp bei der Entwicklung des Motors auch in der Größe verändert werden. Einmal festgelegt, braucht sie kaum je geändert zu werden. Aber zur Reinigung ist es natürlich günstiger, wenn man sie heraus-schrauben und durchpusten kann.

Man könnte nun den mit der Leerlaufdüse dosierten Kraftstoff einfach aus der Bohrung M zur Ansaugluft treten und sich auf dem weiteren Weg zum Motor mit ihr mischen lassen. Aber erstens mal würde das kein ausreichend homogenes Gemisch und damit keine zuverlässige Zündung der geringen Füllmenge im Zylinder ergeben, und außerdem ist es vorteilhaft, wenn man die Gemischzusammensetzung für den Leerlauf von Fall zu Fall etwas nachregulieren kann.

Auch dem aus der Haupt- bzw. Nadeldüse austretenden Kraftstoff gibt man ja, um eine bessere Zerstäubung und damit innigere Gemischbildung zu erhalten, Luft zu (Vorluft oder Zerstäuberluft nennt man die). Sie tritt an der Luftfilterseite des Vergasers durch eine Bohrung im Vergasergehäuse ein und wird zum Hals der Nadeldüse geführt. Dort mischt sie sich mit dem Kraftstoff, so daß in das Ansaugrohr, d. h. die Mischkammer des Vergasers, kein reiner Kraftstoff, sondern ein fettes Gemisch aus Kraftstoff und Vorluft, eine sogenannte Emulsion, eintritt. Die mischt sich dann gut mit dem Hauptluftstrom, so daß ein homogenes, gut brennbares Gemisch in den Zylinder gelangt.

Für den Leerlauf macht man's ähnlich. Da zweigt man ebenfalls hinten an der Filterseite des Vergasers mit einer besonderen (kleineren) Kanalbohrung ein Luftquantum ab und führt das nach vorn in die Nähe der Leerlaufdüse. Bei F (im Bild 2) kommt diese Leerlauf-Vorluft an und mischt sich oberhalb der Leerlaufdüse J mit dem Leerlaufkraftstoff, bildet also auch hier wieder eine „Emulsion“, die dann durch den Kanal M in die Ansaugluft gebracht wird (bei älteren Vergasern führte man übrigens diese Leerlauf-Vorluft direkt, also ungefiltert, von außen zu, der Kanal bei F war da einfach ins Freie gebohrt).

Die Menge der Vorluft nun kann man regulieren — und zwar mit Hilfe der Leerlauf-Stellschraube H, die entweder mit einer Feder oder, wie hier in der Skizze gezeigt, mittels einer Mutter G gegen ungewollte Verstellung gesichert ist. Dreht man (nach Lockern der Gegenmutter) die Stellschraube hinein, so wird der Ringquerschnitt am Nadelkonus verkleinert, d. h. die Menge der Leerlauf-Vorluft gedrosselt. Da die Menge des von der Leerlaufdüse dosierten Kraftstoffs gleichbleibt, bedeutet das, daß durch Hineindreihen der Stellschraube H die Leerlauf-Emulsion reicher an Kraftstoff, also fetter wird — und umgekehrt. Also:

Hineindreihen (Rechtsdrehen) der Leerlauf-Stellschraube bringt fetteres,

Herausdrehen (Links-drehen) dieser Stellschraube bringt magereres Leerlaufgemisch.

(Das gilt für alle normalen Vergaser an Motorradmotoren; eine Ausnahme machen nur die sogenannten Rennvergaser, bei denen mit der Stellschraube nicht die Leerlauf, sondern die Leerlaufkraftstoffmenge reguliert wird. Da tritt also die Vorluft durch eine konstante Düsenbohrung ein und der Kraftstoff durch eine mit Konusschraube regulierbare Bohrung. Folglich bringt bei diesen Rennvergasern Rechtsdrehen der Regulierschraube ein magereres, Links-drehen ein fetteres Leerlaufgemisch!).

So erreicht man also tatsächlich mit Hilfe der regulierbaren Leerlauf-Vorluft zweierlei: erstens eine für die Gemischbildung im Ansaugrohr günstige Emulsion aus Kraftstoff und Luft, und zum anderen kann man die Zusammensetzung dieser Emulsion den Betriebsverhältnissen, d. h. den besonderen Betriebsbedingungen des Motors, anpassen — man kann mit Hilfe der Leerlauf-Stellschraube den Leerlauf „einstellen“.

Aber nicht allein mit ihr. Da befindet sich nämlich am Vergasergehäuse noch eine zweite Stellschraube. Meist ebenfalls mittels Druckfeder

gegen eigenmächtige Verstellung gesichert (manchmal auch mit Gegenmutter) und meist schräg von unten hineingeführt, wie das im Bild 1 schematisch gezeigt ist. Diese Schraube ist die Schieber-Anschlagschraube (D in Bild 1), deren freies Ende sich gegen die Unterkante des Gasschiebers B legt und den offenbleibenden Spalt C um so größer hält, je weiter sie hineingeschraubt wird.

Je größer aber der Spalt C, desto größer die Ansaugluft-Menge, die in den Motor gelangt — desto höher also die Leistung und damit die Drehzahl des unbelastet laufenden Motors.

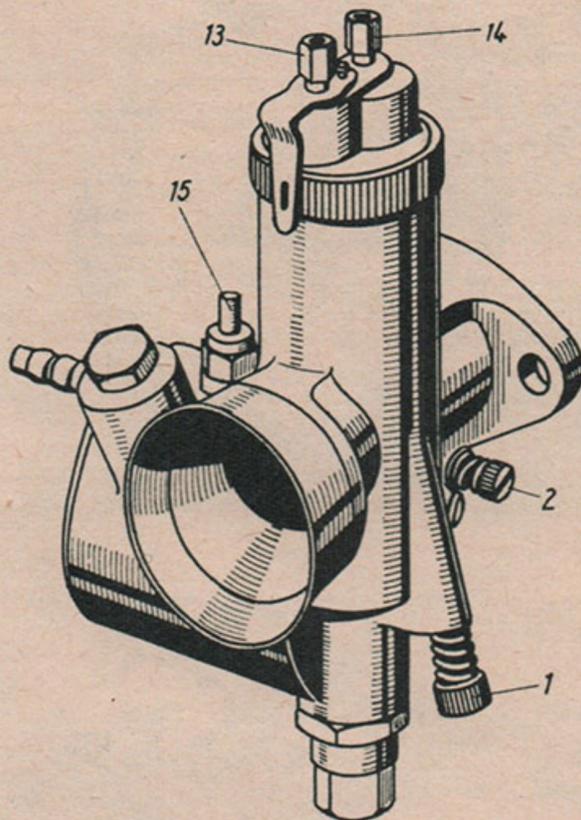


Bild 3: Die Einstellschrauben am Motorradvergaser: 1 = Gasschieber-Anschlagschraube, 2 = Leerlauf-Stellschraube, 13 = Bowdenzugstellschraube für Luftschieberzug, 14 = Bowdenzugstellschraube für Gasschieberzug.

Mit der Schieber-Anschlagschraube wird also die Leerlaufdrehzahl reguliert.

Keinesfalls dient diesem Zweck die Stellschraube (O im Bild 3) für die Bowdenzughülle des Gaszugs oben auf dem Mischkammerkopf! Zwar könnte man auch hier die im Leerlauf verbleibende Schieberöffnungsweite C einstellen — aber das wäre deshalb grundfalsch, weil bei jedem Lenkereinschlag und bei jeder sonstigen Bewegung des Gasbowdenzugs sich dann die LeerlaufEinstellung ändern würde. Die Bowdenzugstellschrauben dienen ausschließlich dazu, das Spiel (den „toten Gang“) in der Bowdenzugbetätigung zu regulieren. Es soll nicht zu groß, aber es soll spürbar sein, damit die erwähnten Lageänderungen des Gasbowdenzugs ohne Einfluß auf die mit Hilfe der Schieberanschlagschraube eingestellte Öffnungsweite C am Gasschieber bleiben.

Nochmals also:

1. Die Bowdenzugstellschrauben auf dem Mischkammerkopf dienen nur zur Einstellung des notwendigen Spiels in der Bowdenzugbetätigung.
2. Die Schieberanschlagschraube dient zur Regulierung der Motordrehzahl im Leerlauf.
3. Die Luftstellschraube dient zur Regulierung der Gemischzusammensetzung, zunächst im Leerlaufbereich des Motors.

Vorausgesetzt, daß der Motor mechanisch (hinsichtlich Kolben-, Ring- und Ventilverschleiß) sowie hinsichtlich Abdichtung und Zündung in Ordnung ist, erfolgt also die korrekte LeerlaufEinstellung wie folgt:

1. Kontrolle, ob in der Gaszugbetätigung ein ausreichendes, jedoch nicht übermäßiges Spiel vorhanden ist.
2. Warmlaufenlassen des Motors auf normale Betriebswärme.
3. Einstellen der Leerlauf-Stellschraube entsprechend den Angaben der Betriebsanleitung, falls nicht vorhanden versuchsweise $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Umdrehung geöffnet (nach links gedreht).
4. Herausdrehen der Schieberanschlagschraube, bis der Motor ganz langsam läuft, ohne aber stehenzubleiben.
5. Herausdrehen der Leerlauf-Stellschraube so lange, bis der nun schneller werdende Leerlauf Aussetzer zeigt; dann Leerlauf-Stellschraube wieder $\frac{1}{4}$ Umdrehung zurückdrehen (hineindreihen) und Schieberanschlagschraube so weit zurückdrehen, bis der Motor wieder ganz langsam, aber gleichmäßig läuft.

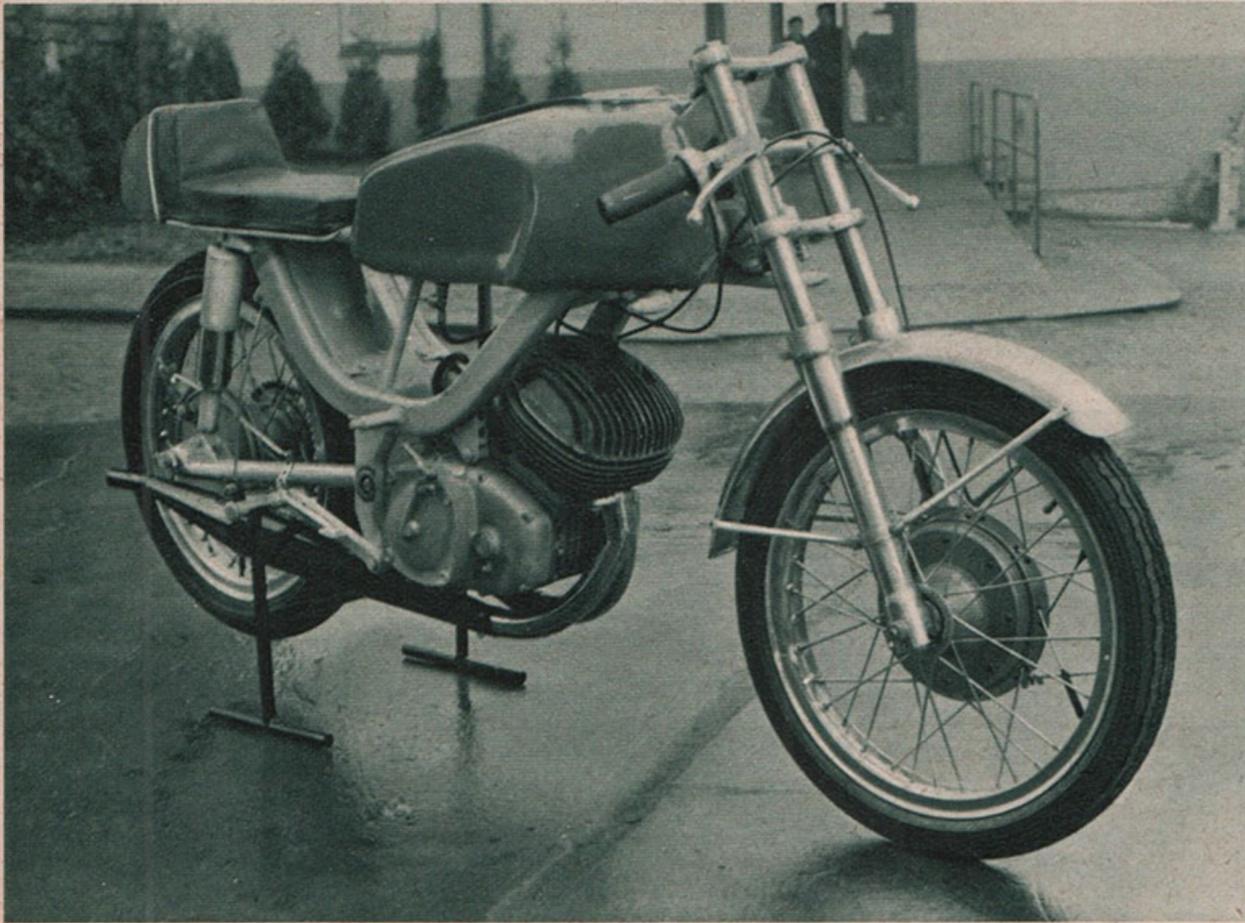
Die Leerlauf-Stellschraube wird dann, je nach Vergaser- und Motortyp, 1—1,5 Umdrehungen (manchmal auch noch mehr) geöffnet sein. Wird der Gasschieber geöffnet, so übernimmt die Nadel- bzw. Hauptdüse die Kraftstofflieferung für die Gemischzusammensetzung, weil der Unterdruck an deren Austrittsstelle genügend groß wird, wenn der Schieber weiter geöffnet wird. Gleichzeitig läßt der Unterdruck an der Leerlaufbohrung M nach, um bei einer bestimmten Öffnungshöhe des Gasschiebers so gering zu werden, daß bei M keine Emulsion mehr abgesaugt wird. Zwischen dieser und der Leerlaufstellung des Gasschiebers aber wird, wenn auch in der Menge abnehmend, noch immer Kraftstoffemulsion aus der Bohrung M (und meist einer weiteren, kurz dahinter angebrachten „Übergangsbohrung“) gefördert. Die LeerlaufEinstellung wirkt sich deshalb auch dann noch auf die Gemischbildung im Vergaser aus, wenn die Kraftstofflieferung bereits von der Nadeldüse übernommen wurde. Diese Tatsache wird bei der Auslegung der Nadeldüse auch berücksichtigt, d. h. für den Übergangsbereich stellt man die Mitwirkung der Leerlaufdüse bereits konstruktiv in Rechnung.

So kann es sich notwendig machen, daß eine Nachregulierung der Leerlauf-Stellschraube mit Rücksicht auf die Gemischzusammensetzung im Übergangsbereich des Schiebers vorgenommen wird. Zeigt der Vergaser beim Öffnen des Schiebers, also beim Beschleunigen, ein sogenanntes „Loch“, bleibt der Motor also träge zurück oder kurzfristig gar ganz weg oder „patscht“ er durch den Vergaser zurück, so kann es notwendig werden, die Leerlauf-Stellschraube etwas weiter zu schließen, um damit das Gesamtgemisch im Übergang etwas anzureichern. Das geht dann natürlich zu Lasten der richtigen Gemischzusammensetzung im Leerlauf, d. h. das Leerlaufgemisch wird nun etwas zu fett, und deshalb muß u. U. nun wieder die Schieberanschlagschraube eine Kleinigkeit weiter hineingedreht werden, um die Leerlaufdrehzahl etwas zu erhöhen und wieder einen „runden“ Leerlauf zu erzielen.

Das „Am-Drehgriff-Hängen“ des Motors, d. h. sein williges Reagieren auf jede Drehgriffbewegung beim Aufziehen, ist aber jedenfalls von der richtigen Einstellung der Leerlauf-Stellschraube (wenn auch nicht allein, so doch weitgehend) abhängig.

Für die, die es lieber haben, wenn beim Schließen des Drehgriffs der Motor ganz wegbleibt, die Leerlaufdrehzahl also mit dem Drehgriff und nicht von der Schieberanschlagschraube bestimmt wird: dann erfolgt die LeerlaufEinstellung zunächst genauso, wie oben beschrieben, zum Schluß aber dreht man die Schieberanschlagschraube so weit zurück, daß der Schieber unten aufsitzt. Auch hierbei ist darauf zu achten, daß sich in jeder Lenkerstellung noch ausreichendes Spiel in der Gaszugbetätigung befindet!

(Wird fortgesetzt.)



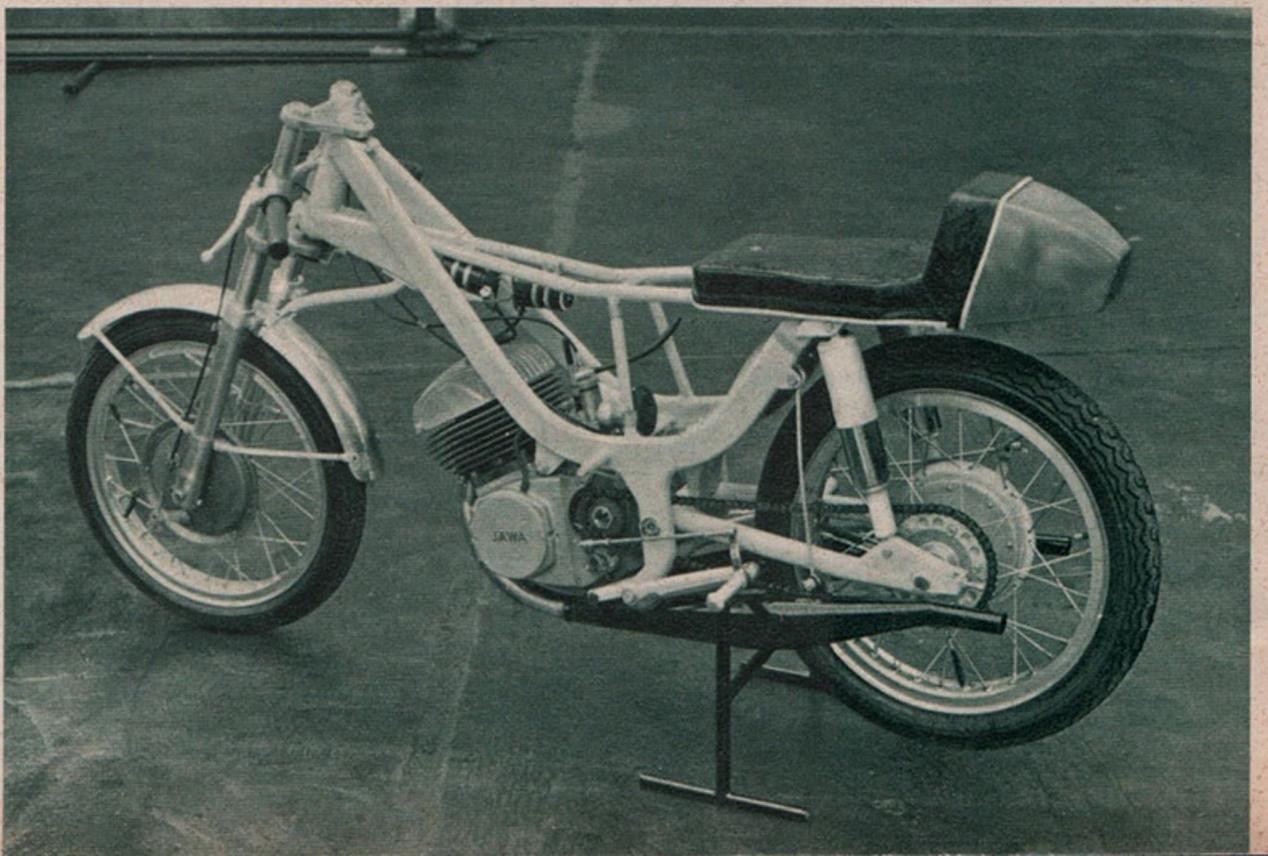
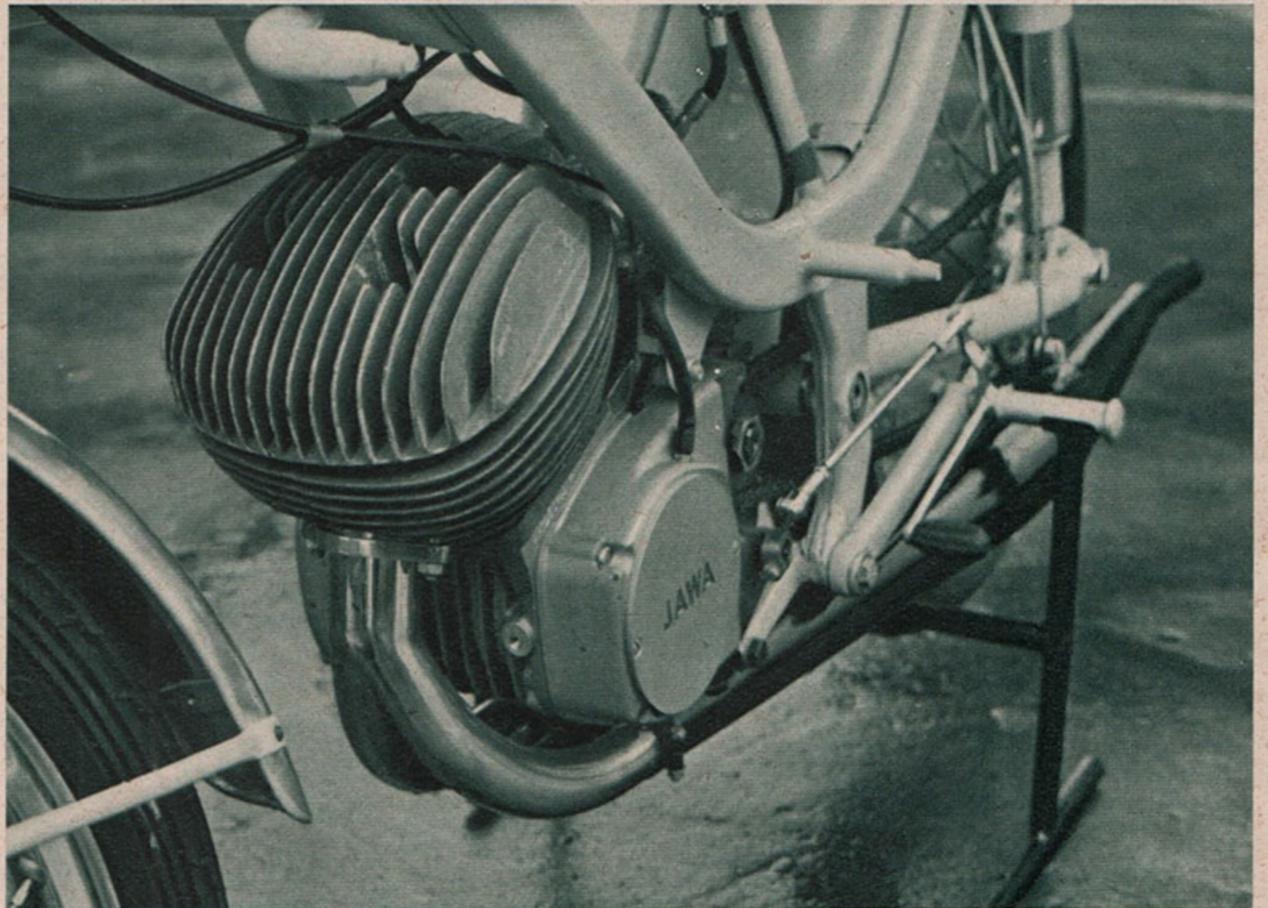
250 ccm, 31 PS Production Racer von **JAWA** für 1967

Wir haben schon vor längerer Zeit davon berichtet, daß man bei Jawa von einer Weiterentwicklung der interessanten Doppelnockenwellen-Zweizylindermotoren für die Werksrennmaschinen Abstand nehmen wolle, weil man es für falsch hält, Rennerfolge mit Viertaktmaschinen anzustreben und gegebenenfalls propagandistisch auszuwerten, wenn man in der Serie ausschließlich Zweitakter baut. Es war deshalb, wie man aus der CSSR hörte, beschlossen worden, daß man zukünftig auch bei Straßenrennen mit Zweitaktmaschinen antreten wolle, zumal ja Jawa und CZ bereits im Moto Cross-Sport gezeigt hatten, daß sie sehr wohl in der Lage seien, international konkurrenzfähige Rennzweitakter zu bauen.

Gelegentlich tauchten auch bereits Jawa-Zweitaktrennmaschinen bei Straßenrennen auf: ganz offensichtlich an MZ-Erfahrungen angelehnte Drehschieber-Zweizylinder, vorläufig noch mit Luftkühlung; allerdings konnten sich diese Prototypen bei ihren bisherigen Einsätzen noch nicht zur Geltung bringen, und es ist auch nicht bekannt, mit welchem Maschinenmaterial die tschechoslowakischen Spitzenfahrer bei den großen internationalen Straßenrennen 1967 antreten werden.

Dafür kommt nun aber aus England Kunde von einem Jawa-production-racer, also einer an Private zum Verkauf gelangenden Rennmaschine, von der Mick Woollett die auf dieser Seite gebrachten Bilder schickte. Es handelt sich, wie leicht zu erkennen, um einen luftgekühlten Einzylinder mit Schlitzsteuerung, sicherlich eine Ableitung der erfolgreichen 250 bzw. 400 ccm-Moto-Cross-Motoren des tschechischen Werkes. Der Motor der Straßenrennmaschine hat 250 ccm (Bohrung und Hub 70×64 mm) und soll seine Spitzenleistung von 31 PS bei 7250 U/min abgeben. Er ist mit einem Fünfganggetriebe zusammengebaut, die Spitzengeschwindigkeit der verkleideten, nur knapp 100 kg wiegenden Maschine soll etwa 200 km/h betragen.

Die ungewöhnliche Rahmenkonstruktion (es handelt sich um den ursprünglich für die Moto Cross- und Geländemaschinen geschaffenen „Bananen-Rahmen“) verleiht dem Fahrwerk bei relativ geringem Eigengewicht eine hohe Steifigkeit und bringt gute Kühlverhältnisse für den Motor. Die 18 Zoll-Laufräder, die mit 7 Zoll-Elektronbremsen ausgerüstet sind, sind vorn 2.75, hinten 3.00 Zoll bereift. Ra



Qualität, Service, Sicherheit – die Welt von ARAL

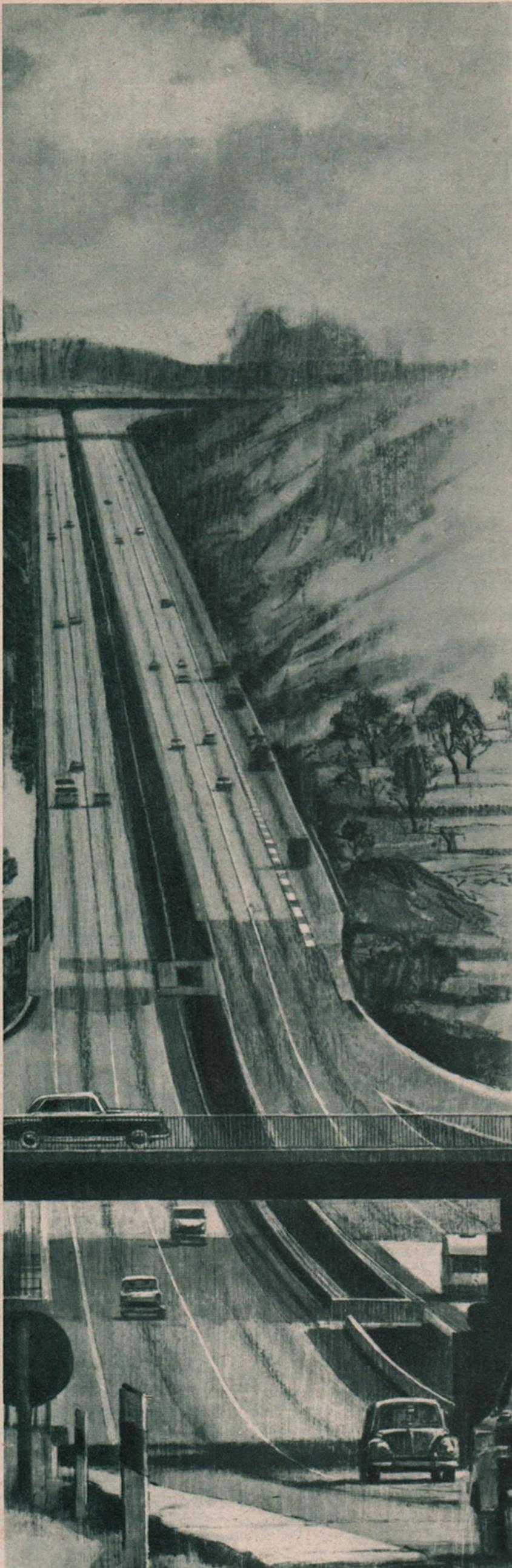
Moderner Straßenverkehr hat seine Probleme. Eins davon läßt sich mühelos lösen: die Kraftstoff-Frage. Wer bei ARAL tankt, braucht sich darüber keine Gedanken mehr zu machen.

ARAL-Tankstellen gibt es überall. Sie bieten, was das Fahren zur Freude macht. Das ist typisch für ARAL – mit jedem Liter Kraftstoff, mit jedem Liter Motor-Oel tankt man außergewöhnliche Qualität.

Erstklassiger Service – eine Selbstverständlichkeit an den blau-weißen Tankstellen.

Und Sicherheit! Durch gewissenhafte Fahrzeug-Kontrollen, durch fachmännische Pflege und durch sorgfältige Wartung.

Wo
Fortschritt
ist, da ist
ARAL



Neuheiten-Test

LOP statt Federring

Alte MOTORRAD-Leser, die schon 1962 dabei waren, kennen das amerikanische Mittel Loctite, das wir in Heft 23/62 beschrieben. Damals wurden einige sehr interessante Versuche gemacht und es ergab sich, daß trotz anfänglichen Mißtrauens dieses Loctite eine sehr große Hilfe gerade in der weniger gut ausgerüsteten heimatischen Bastelküche ist. Nun kam vor einiger Zeit die in der Klebstoffbranche recht bekannt gewordene Firma Henkel mit einem nach Loctite-Lizenz hergestellten gleichen Mittel heraus, das unter dem Namen LOP vertrieben wird. Interessant wurde LOP durch den Preis. Viele Bastler hatten sich früher abschrecken lassen, weil die kleinste Flasche Loctite immerhin um die 9.— DM herum kostete, und für einmalige Lagersitzrettung dieser Preis doch hoch erschien, weil man das meiste Material ja danach noch hätte aufbewahren müssen, bis zur nächsten Panne. Henkel macht nun eine noch kleinere Packung, 2 ccm, die für einen „empfohlenen Verbraucherpreis“ von DM 3.75 angeboten wird. Und die vor allem auch praktisch überall zu haben sein wird, weil sie durch das Henkel-Vertreternetz unter die Händler gebracht wird. Diese Vorteile, kleine Menge und weite Verbreitung, dürften dem LOP den Erfolg bringen, den Loctite erstrebte.

Wie die Wirkung ist, läßt sich in der früheren Besprechung nachlesen. Lagersitze, die durch mehrfache unsachgemäße Demontage zu weit geworden sind, so daß das Kugellager oder Rollen-

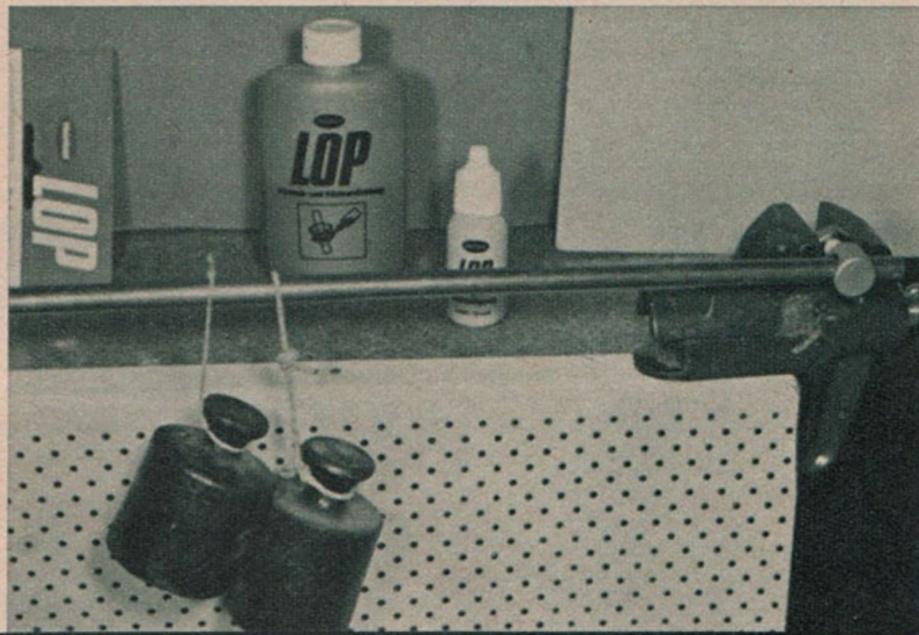
lager darin hin- und herrutschen kann, brauchen nicht mühsam durch Einpressen einer Buchse (was immerhin Präzisions-Werkzeugmaschinen erfordert!) wieder verwendungsfähig gemacht zu werden. Ein paar Tropfen Lop auf den Sitz, Lager eindrücken, in der richtigen Stellung festhalten und eine Nacht über trocknen lassen. Schon sitzt das Lager so fest, wie es der Konstrukteur vorgesehen hatte. Natürlich muß man, wie mit allen chemischen Mitteln, sehr sauber arbeiten, muß also die zu behandelnden Flächen vorher mit Benzin o. ä. abwaschen (abwischen reicht bestimmt nicht), denn jegliches Fett oder Öl muß entfernt werden. Ebenso natürlich muß man das Mittel genügend lange aushärten lassen, sollte den Motor also nicht gleich wieder zusammenbauen, sondern ihm mindestens drei bis vier Stunden (bei Zimmertemperatur von 20 Grad) Ruhe gönnen. Dann überschüssige Flüssigkeit abwischen, da Lop nur unter Luftabschluß, also gerade in engen Spalten (!) aushärtet.

Nach unseren Erfahrungen ist das Mittel tatsächlich ausgezeichnet, nicht nur für den Werkstattmann, der laufend mit verschlissenen Gurken zu tun hat, sondern auch für den Fahrer, der mit seinem „besten Stück“ Ärger hat. Die kleine Menge von 2 ccm reicht für eine größere Anzahl Lager, es wird ja immer nur ein hauchdünner Film gebraucht, wie auch der Spalt zwischen den zu befestigenden Teilen nicht allzu groß sein soll,

Henkels Lop-Schraubensicherung gibt es in 2 ccm-Plastiktube schon bei vielen Eisenwarenläden. Vorsicht beim Abschneiden der kleinen Verschlussspitze unter der Schraubkappe, Lop ist eine Flüssigkeit. Also nicht auf die Tube drücken. Auch nachher beim Verschließen der Tube nicht etwa vorher die Luft herausdrücken, die hält das Lop flüssig! Das Bild zeigt im Hintergrund links die 50 ccm-Flasche mit Flächendichtung (27.60 DM), rechts die kleine Flasche Lagerbefestigung (10 ccm = 9.— DM) und im ganzen einen Versuch: M 8-Mutter auf eine Schraube gedreht, mit Lop behandelt, 10 min im Backofen bei 100 Grad gehärtet. Losdrehmoment ergab sich danach mit ca. 0,5 mkp, ein sehr guter Wert!

also etwa höchstens 0,10 mm. Derartige Werte kommen aber bei Verschleiß des Sitzes von Lageraußen- (oder Innen-)ringen praktisch nie vor. Eine weitere Anwendung für Lop ist das Sichern von Schrauben und Muttern. Die Wirkung ist auch da schon allgemein anerkannt, so verwendete ein LKW-Werk (damals noch) Loctite versuchsweise, um eine Schraube in einem Motor, die nie zum Halten und schon gar nicht dicht zu bekommen war, festzusetzen. Der Versuch war erfolgreich, nur der hohe Preis verhinderte den Serieneinsatz.

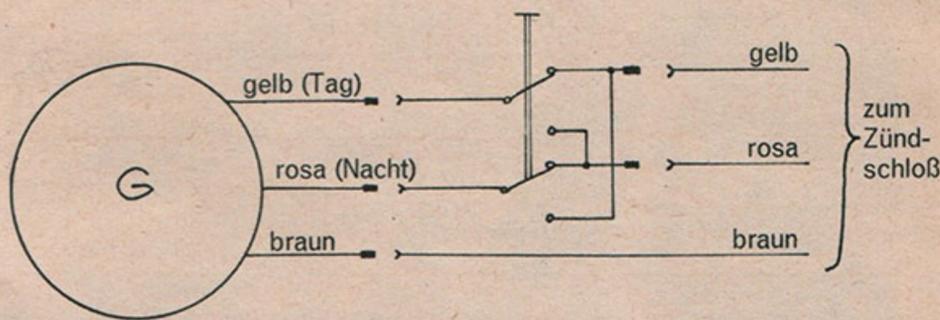
Gerade das Sichern von Muttern und Schrauben dürfte für Lop bei Motorradfahrern die meisten Käufer einbringen, denn auch die Sicherungswirkung ist erstaunlich. Lop gibt es in drei verschiedenen Viskositäten (und Packungsgrößen), einmal ganz dünn für Muttern und Schrauben (2 ccm und 10 ccm), dann etwas dicker für Lagersitze (mit etwas höherer Festigkeit im Endzustand) als 10 ccm-Flasche, und schließlich als Dichtungsmittel für Flächendichtungen. Allerdings hier recht zähflüssig und vor allem mit (wieder empf. Verbraucherpreis) 27.60 DM für 50 ccm recht teuer. Dafür hat es praktisch auf allen Dichtflächen, also vor allem auch auf Alu-Gehäusen, eine außerordentliche Wirkung, wer seine Ölsardine beim besten Willen nicht sauber hinkriegt, dem könnte man doch als letzten Ausweg Lop empfehlen. H.-J. M.



Notstart

Starten — aber ohne Batterie — ist kein Problem für Besitzer von Motorrädern mit Magnetzündanlagen. Die meisten Motorräder mit Batteriezündung sind leider auf eine gutgepflegte und funktionsbereite Batterie angewiesen. Wie schwer es dieser fällt, auch bei tiefen Temperaturen der Zündanlage einen kräftigen Zündfunken zu entlocken, konnte man beim diesjährigen Elefantentreffen erleben. Aber auch im normalen Fahralltag gibt es Gelegenheiten, wo man unabhängig vom Ladezustand der Batterie jederzeit ohne Schwierigkeiten starten möchte.

Für die Besitzer von Motorrädern mit Wechselstrom-Lichtmaschinen ist es sehr einfach, hier Abhilfe zu schaffen, um in Zukunft auch ohne Batterie starten zu können. Bei einigen Maschinentypen haben die Konstrukteure schon eine Schaltstellung im Zündschloß für den Notbetrieb vorgesehen. Bei anderen Motorrädern waren die Konstrukteure nicht so großzügig und überlassen es den Besitzern, hier eine Lösung zu finden. Am Beispiel der Honda CB 450 soll gezeigt werden, wie in einem Notfall der Kickstarter wieder zu Ehren kommt. Tritt man diesen nämlich bei abgeklemmter Batterie kräftig durch, so beobachtet man das kurze Aufleuchten der Leerlaufkontrollampe. Dies ist der „sichtbare“ Beweis für den so oft angepriesenen Vorzug der Wechselstrom-Lichtmaschine, schon bei niedrigen Drehzahlen genügend Spannung zu liefern. Trotzdem springt der Motor noch nicht an, da die vom Generator erzeugte Energie noch zu gering ist. Macht man sich aber die Tatsache zunutze, daß der Generator für zwei Betriebsarten, nämlich Tag- und Nachtbetrieb, vorgesehen ist, so genügt das Vertauschen von zwei Steckverbindungen, um der Zündanlage genügend Energie zuzuführen. Während eine Wicklung des Generators (gelb) im Tagbetrieb für das Laden der Batterie, die Zündung und den kurzzeitigen Betrieb von Hupe, Blinkanlage und Bremslicht



Dies ist das Schaltbild für den Einbau eines zweipoligen Umschalters mit den zwei Schaltstellungen „Normal“ und „Notbetrieb“ in die Anlage der CB 450.

ausreicht, sorgen zwei parallelgeschaltete Wicklungen (rosa) im Nachtbetrieb für den größeren Energiebedarf (Scheinwerfer und Rücklicht). Man vertauscht also die beiden vom Generator kommenden Steckverbindungen (gelb und rosa) miteinander, schaltet das Zündschloß in Stellung „Tagbetrieb“ und kann nun den Motor starten.

Sobald der Motor läuft, sollten die Steckverbindungen wieder in normalen Zustand versetzt werden. Es empfiehlt sich also der Einbau eines Umschalters, da beim Trennen der Steckverbindung der Motor stehen bleibt. Ein regelmäßiger Fahrbetrieb ohne Batterie birgt eine gewisse Gefahr. Die eingebaute Batterie dient als Grundlast zur Pufferung. Ohne Batterie kann die vom Generator erzeugte Spannung zu groß werden und den Gleichrichter in Sperrichtung unzulässig beanspruchen. Ebenso ist Überspannung für die Glühlampen schädlich, da sie die Lebensdauer stark verkürzt.

Eine andere Methode für den Notstart ohne Batterie beruht auf dem Einbau eines zusätzlichen Energiespeichers. Mit einem sehr großen Ladekondensator (ca. 1000 bis 5000 µF) läßt sich die für die Zündanlage benötigte Energie zwischenspeichern. Diese Methode findet bei den mit Lucas-Anlagen ausgestatteten englischen Motorrädern Anwendung.

Winfried G. Klötzner

Wie eine

HONDA

SS 50 Supersport

*aussieht
- wissen Sie**

*wie aber
sehen SIE
auf einer*

HONDA

SS 50 Supersport

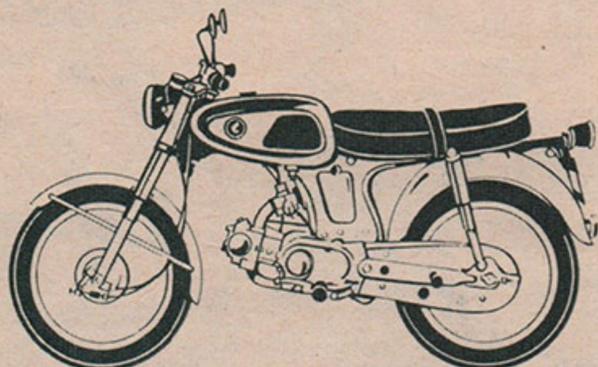
aus?

Vielleicht SO?

Preis: 995.-

HONDA SS 50 Supersport – die erste Serienmaschine dieser Klasse mit obenliegender Nockenwelle (durch Kette angetrieben), entwickelt aus der Weltmeistermaschine des Jahres 1965. Mit Teleskopgabel, Preßstahlrahmen in T-Form und 5-Gang-Getriebe.

49 ccm, 5,1 DIN PS, Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h, Führerschein Klasse 4



★ Sollten Sie es noch nicht wissen, dann lassen Sie sich sofort einen Prospekt über das ganze HONDA-Programm kommen. Mit dem Kupon geht das einfach und schnell.

KUPON

Ich möchte gerne mehr über das HONDA-Programm wissen.

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

An European HONDA Motor Trading GmbH,
Abt.: M3, 2 Hamburg, Spaldingstraße 110

HONDA – Das Zauberpferd unserer Zeit

Gute Motorradfahrer fahren gut bei der Gothaer Feuer

denn wir geben schon nach 3 schadenfreien und ununterbrochenen Kalenderjahren

50% Schadenfreiheitsrabatt!

Bei uns kostet die Haftpflichtversicherung mit der

1 Million DM-Pauschaldeckung

jährlich nach 0 1 2 3 und mehr
ununterbrochenen und schadenfreien Kalenderjahren
für Krafträder und Roller

über	bis	DM	DM	DM	DM
50	100	34.—	30.60	23.80	17.—
100	175	94.—	84.60	65.80	47.—
175	250	110.—	99.—	77.—	55.—
250	475	275.—	247.50	192.50	137.50
475 ccm Hubraum		396.—	356.40	277.20	198.—

zuzüglich 5% Versicherungssteuer und Zuschlag bei Ratenzahlung.

Bei anderen Gesellschaften erworbene schadenfreie Zeit rechnen wir an.

Wenden Sie sich bitte an unseren nächsten Mitarbeiter oder lassen Sie sich von uns direkt ein Angebot machen. Eine Postkarte genügt an

Gothaer Feuer

Versicherungsbank auf Gegenseitigkeit

Abteilung
Motorradversicherung

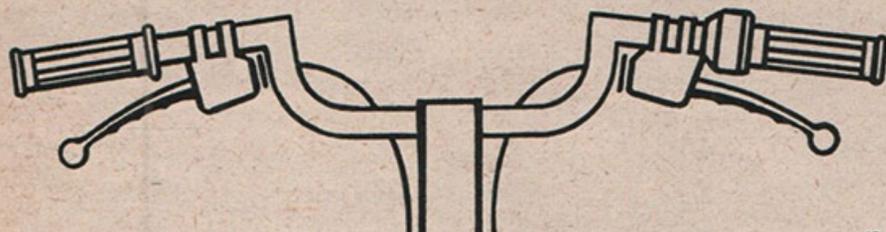
5 Köln 5, Postfach 108



MAGURA

Richtige Motorradfahrer rechnen mit allem. Beim Lenken, Beschleunigen, Bremsen und Schalten kommt es auf Bruchteile von Sekunden an. Zuverlässige, griffsichere Drehgriffe und Hebel sind entscheidend. Der schmutzgeschützte Sporthelb H 48 mit Fingerrillen ist ein Musterbeispiel für griffsichere und damit zuverlässige Bedienungselemente. Bei MAGURA-Lenkern und ihrer Ausrüstung ist wirklich an alles gedacht, denn MAGURA weiß:

Im Lenken liegt Verantwortung



M 366

MAGURA

Gustav Magenwirth KG., 7417 Urach/Württ., Tel. (07125) 644-47

Reden wir



vom Sport

Anscheid erhielt den Silberlorbeer

Hans-Georg Anscheidt erhielt die höchste in der Bundesrepublik zur Verleihung kommende sportliche Auszeichnung, das Silberne Lorbeerblatt. Wir freuen uns über diese allerhöchste Auszeichnung des deutschen Weltmeisters und halten ihm alle Daumen für die bevorstehende Saison.

Lenz Müller startet für Zündapp!

Entgegen der ursprünglichen Bekanntgabe wird Lorenz Müller in der kommenden Geländesaison, also bei der Deutschen Geländemeisterschaft sowie den großen Mehrtagesfahrten einschließlich der Sechstagesfahrt in Zakopane, nicht auf Hercules, sondern auf Zündapp starten.

Die italienische Straßenrennsaison

wird am 19. März mit dem traditionellen Modena-Frühjahrsrennen eröffnet (dem am 26. 3. die Rennen in Riccione, am 9. und 16. 4. Marino Marittima bzw. Cesenatico und schließlich als Höhepunkt am 23. 4. die Rennen auf dem inzwischen weiter ausgebauten Rundkurs von Imola folgen). Bereits in Modena werden alle italienischen Spitzenfahrer am Start sein (da die genannten Rennen ja zur italienischen Senioren-Meisterschaft gewertet werden), außerdem aber auch eine Reihe bekannter Ausländer (u. a. Hailwood, Bryans, Taveri, Woodman). Auch so kurz vor dem Rennauftakt läßt sich freilich über die Rennpläne der italienischen Industriefirmen noch nicht komplett berichten, da über manche Dinge noch der Schleier des Geheimnisses gebreitet wird. Aber immerhin ist doch einiges Interessante bekanntgeworden.

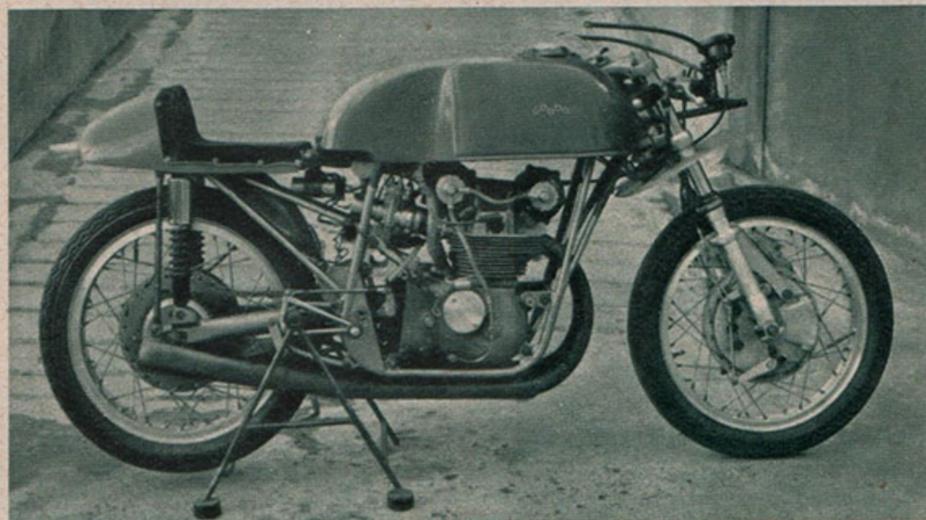
Aermacchi. Bei dieser Firma soll Giuseppe Mandolini Pasolinis Platz als zweiter Mann im Werksrennstall neben Gilberto Milani einnehmen (nachdem er sich von den Folgen seines beim letztjährigen Großen Preis von Hockenheim erlittenen Sturzes voll erholt hat); unglücklicherweise hat er sich nun aber kürzlich beim Skilaufen einen Fuß gebrochen, so daß er vor Ende April nicht startklar sein wird. Bis dahin wird also Milani allein offiziell für das Werk starten. Wie wir von Karl Hoppe hörten, hat dieser sich eine Aermacchi-Rennmaschine bestellt und hofft, sie in den nächsten Wochen zu bekommen. Auch er könnte – und das wäre für die deutschen Motorradsportfreunde überaus erfreulich – auf einer Aermacchi ein gutes Bild machen und ein Wörtchen im internationalen Feld auf der schnellen italienischen Maschine mitzureden haben. Im übrigen sind die Rennmaschinen von Aermacchi gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben.

Benelli. Für das Werk in Pesaro werden Renzo Pasolini (ehemals Aermacchi) und Amilcare Ballestrieri fahren, der letztere allerdings nur in der 250 ccm-Klasse bei italienischen Meisterschaftsläufen. Pasolini dagegen soll auch bei den internationalen Großen Preisen eingesetzt werden. Die 250er Vierzylinder-Maschine wurde erneuten Verbesserungen unterzogen, die Motor besitzt jetzt auch einen sechzehnventiligen Kopf wie der kurz vor Schluß der letztjährigen Saison eingesetzte 350er, seine Spitzenleistung soll 44 PS bei 14 000 U/min betragen. Auch der 350er Motor wurde in der Leistung höher gebracht, er hat jetzt angeblich 60 PS bei 14 000 U/min. Außerdem befindet sich noch eine Neuentwicklung eines 350er Motors, ebenfalls ein Vierzylinder, aber mit leicht nach vorn geneigten Zylindern, im Versuch, der mit Transistorzündung und einer Reihe anderer Neuerungen ausgestattet ist. Wie schon im letzten Jahr wird man bei Benelli das Schwergewicht bei internationalen Einsätzen auf die 350er Klasse legen, weil hier die günstigsten Aussichten bestehen, in die Spitze der Weltmeisterschaftswertung vorzustoßen. Wie man außerdem aus Pesaro hört, beschäftigt man sich dort in der Rennabteilung auch mit einer aus der 350er aufgebahrten 500er sowie mit einer 50 ccm-Rennmaschine, die einen Zweitakter besitzt.

Ducati. Am bemerkenswertesten erscheint, daß man in Bologna eine kleine Serie von 250er und 350er Einzylinder-Rennmaschinen (als „production racer“) mit desmodromischer Ventilsteuerung aufgelegt hat (Ducati war eine der ersten Firmen, die schon vor Jahren eine recht geistreiche Desmodromic entwickelte und auch mit Erfolg bei Rennen einsetzte). Dabei soll es sich um spezielle Versionen des bisherigen Mach 1-Modells handeln, für das Ing. Taglioni, der Ducati-Chefkonstrukteur, lediglich einen neuen Zylinderkopf mit dem Desmodromic-Mechanismus geschaffen hat. Das bedeutet, daß sich die Mach 1-Maschinen auch nachträglich auf Desmodromic umbauen lassen! Der 250er Motor soll 35, der 350er 41 PS haben.

Gilera. Auch 1967 will sich das Werk in Arcore nicht an Straßenrennen beteiligen, sondern lediglich mit einigen werksunterstützten Fahrern an bedeutenden Gelände-

Die neueste Ausführung der Zweizylinder-2xohc-Paton mit 460 ccm, wie sie kürzlich von Berqamonti und Stevens getestet wurde.



Nationale Lizenzfahrer bei Schweizer Bergrennen

Sportverkehr zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland

Die FMS und die OMK sind übereingekommen, die 1966 vereinbarten Erleichterungen im gegenseitigen Sportverkehr auch für das Jahr 1967 beizubehalten. Wir geben deshalb die 1966 getroffene Vereinbarung nochmals bekannt:

1. Alle Schweizer Fahrer mit einer von der FMS ausgestellten nationalen Fahrerlizenz können an allen in der Bundesrepublik national offen ausgeschriebenen Zuverlässigkeitsfahrten, Geländefahrten und Trials – ausgenommen sind Veranstaltungen, die zu einer „Deutschen Motorradmeisterschaft“ zählen – teilnehmen.
2. Deutsche Fahrer mit nationaler OMK-Lizenz (Straße) haben die Möglichkeit, an untenstehend aufgeführten, national offen ausgeschriebenen Bergrennen in der Schweiz teilzunehmen. Die Zulassung ist naturgemäß beschränkt.
3. Für die Veranstaltungen sind jeweils die nationalen Sportgesetze der FMS bzw. der OMK maßgebend. Die Nennelder sind Reugelder und werden nicht zurück-erstattet; sie können jedoch erst nach Eintreffen am Startort entrichtet werden.
4. Die Teilnahme an internationalen Veranstaltungen jeder Art in beiden Ländern erfolgt wie bisher nach den Bestimmungen der FIM.

Zu bemerken ist jedoch, daß im Gegensatz zu den Bestimmungen der OMK, bei den national ausgeschriebenen Bergrennen in der Schweiz keine Unkostenvergütungen bezahlt und nur Ehrenpreise an Sieger und Placierte gegeben werden. Ausschreibungen können jeweils nach Zustellung durch die FMS bei der OMK angefordert werden. Die Nennungen müssen spätestens 5 Tage vor Nennungsschluß der OMK vorliegen. Von der OMK bestätigte Nennungen müssen eingehalten werden.

Schweizer Bergrennen (national)

16. 4. Côte Oulens (Nähe Lausanne)
14. 5. Benvillars (Nähe Yverdon)
21. 5. Orsières (Am Fuße des „Großen St. Bernhard“)
18. 6. Corselles (30 km von Lausanne)
2. 7. Monthey (Richtung Simplon)
13. 8. Châtel St. Denis (Nähe Freiburg/Schweiz)

(weitere Termine Seite 220)

veranstaltungen. Ob freilich soviel „drin“ ist, daß man im Herbst auch wieder mit einer italienischen Nationalmannschaft (wenigstens für die Vase) bei der Sechstagesfahrt rechnen kann, ist noch völlig offen.

Mondial. Wenn die Rennsaison näherrückt, kann scheinbar der Conte Boselli (der Finanzmann hinter Mondial) der Versuchung, mitzumischen, doch nicht widerstehen. Denn obwohl er noch vor etwa einem Monat kategorisch erklärte „nichts mehr von der Rennerei“, hat er inzwischen doch seine Zustimmung gegeben, daß die beiden Brüder Villa mit den bekannten Einzylinder-Zweitakttern mit Drehschieberinlaß an den Läufen um die italienische Senioren-Meisterschaft teilnehmen (im letzten Jahr gewann diese Maschine die italienische Meisterschaft!). Walter Villa wird außerdem in der 250er Klasse mit der neuen Zweizylinder-Drehschieber-Montesa starten, die von ihm und seinem Bruder Francesco in Spanien mitentwickelt wurde und die wir wahrscheinlich in Kürze etwas genauer werden beschreiben können.

Morini. Wie schon berichtet, wird der brave 250er Einzylinder des großen Meisters Lambertini wieder in den Kampf geschickt werden! In den zurückliegenden Monaten wurde einige Entwicklungsarbeit in den berühmten Motor gesteckt, die 1 PS gebracht haben sollen, so daß jetzt 37 PS am Getriebe zur Verfügung stehen sollen. Als Werksfahrer wird Silvio Grassetti starten, und Commendatore Morini ist fest überzeugt davon, daß sein bulliger Einzylindermotor auch heute noch in der Lage ist, den italienischen Mehrzylindermotoren paroli zu bieten. Wir werden ja sehen, ob er recht hat.

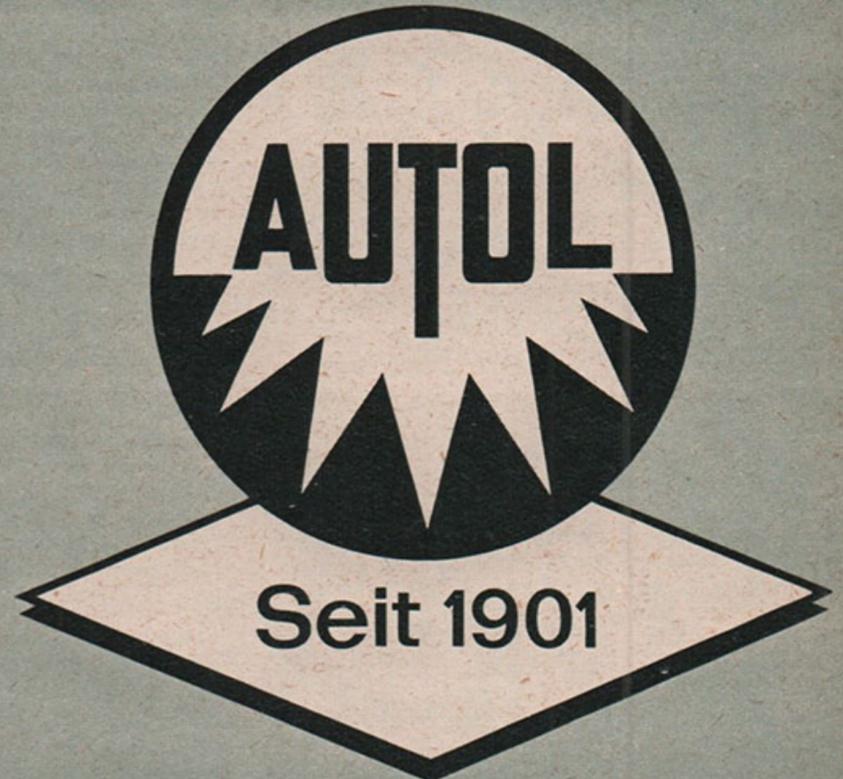
MV Agusta. So viel derzeit über die Hochzeit der Agusta-Tochter in der Presse geschrieben wird (mit der der gestrenge Herr Papa nicht einverstanden sein will), so wenig ist über die Rennpläne zu erfahren – großes Geheimnis, wie alle Jahre. Das einzige, was man genau weiß, ist, daß Giacomo Agostini in der vergangenen Woche mit der Dreizylindermaschine schnelle Runden auf dem Autodrom von Modena drehte – – –

Paton. Finanziell von dem Liverpoolsen Motorradhändler Bill Hannah unterstützt, hat Giuseppe Pattoni ein umfangreiches Programm für die bevorstehende Saison aufgestellt. Seine Doppelnocken-Zweizylinder mit 250 ccm (53 × 56,4 mm), 350 ccm (62 × 57,8 mm) und 460 ccm (72 × 57,8 mm Hub und Bohrung) sollen sowohl an internationalen wie an italienischen Meisterschaftsläufen teilnehmen und von Angelo Bergamonti sowie Fred Stevens gefahren werden. Beide Fahrer und die ganze übrige Paton-Equipe (einschließlich Mr. Hannah) waren Ende Februar zu Testfahrten in Monza. Die inzwischen vorgenommenen Verbesserungen an den Maschinen beinhalten sowohl verstärkte und in Details geänderte Rahmen, die den Fahrwerken eine bessere Stabilität besonders bei hohen Geschwindigkeiten verleihen sollen, sowie verstärkte Kurbeltriebe für die 350er und 460er Version, dazu verstärkte Primärtriebteile (um die Schwierigkeiten zu eliminieren, die Stevens beim letztjährigen GP in Monza um seine Chancen brachten); die Gehäuse sind jetzt in Aluguß hergestellt, weil es mit den bisherigen Elektronaußenteilen Ärger gab. Pattoni hat außer einer neuen, günstigeren Verkleidung für seine Rennmaschinen auch einen neuen Achtventilkopf (vier Ventile pro Zylinder, mit Schraubenfedern) entwickelt, der in Kürze montiert werden wird und von dem er sich nicht nur ein Leistungsplus in der Spitze, sondern auch ein Mehr an Durchzug in niedrigeren Drehzahlen erhofft. Außerdem wird der 460er Motor noch etwas weiter an das volle Hubraumlimit der Halbliterklasse gebracht werden. Wenn sich die Neuerungen bewähren, will Pattoni auch wieder einige seiner Maschinen an private Interessenten verkaufen. C. P.

Giuseppe Pattoni und sein Assistent Marchesani in der kleinen Mailänder Entwicklungswerkstatt, in der die Paton-Renner entstehen. Marchesani (rechts) wird in der italienischen Meisterschaft eine 125er (Einzylinder-)Paton fahren.



Gestern, heute und morgen:
Immer im Dienste der Motorisierung!



Erfahrung und moderne Forschung

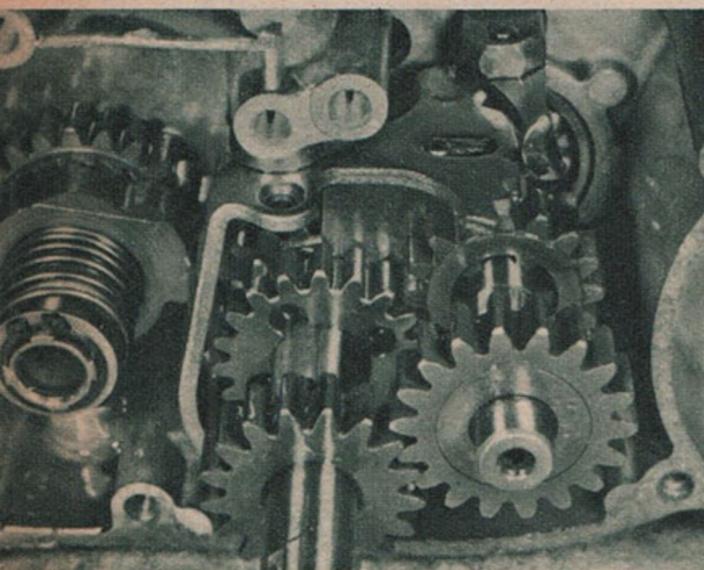
Seit 1901 auf dem in- und ausländischen Markt... seit 1901 mit an führender Stelle bei der Entwicklung hochwertiger Motorenöle und Schmierstoffe... seit 1901 der Qualitätsbegriff für fachgerechte Fahrzeug- und Motorenpflege... das ist Autol! Eine Marke, die Ihr Vertrauen verdient.

Autol-Motorenöle
Autol-Hochdruck-Getriebeöle
Autol-Hochleistungsfette
Autol-Desolite-Treibstoffzusätze
Autol-Desotherme

H. MOEBIUS & SOHN

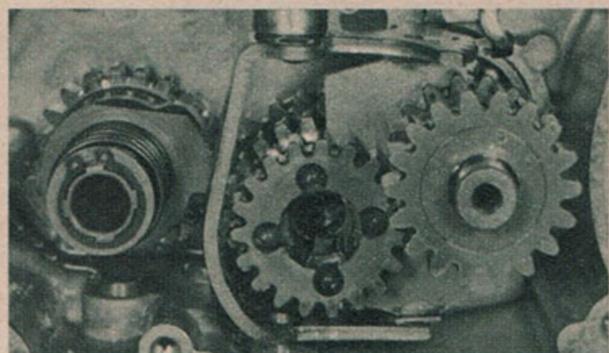
AUTOL-WERKE

WÜRZBURG · HANNOVER · MÜNCHEN

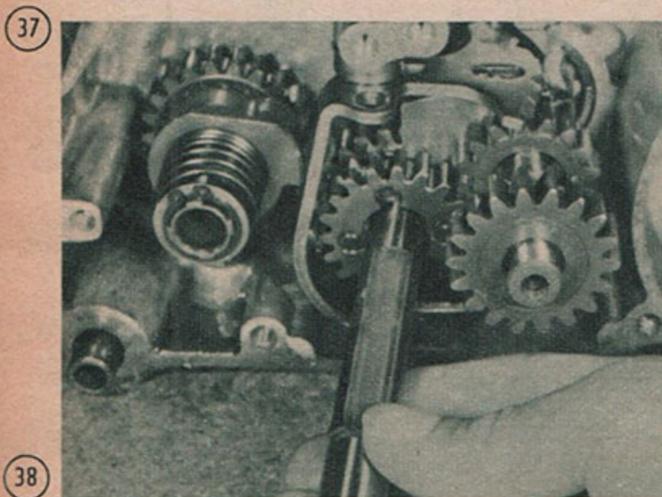


(Fortsetzung aus Heft 6/67)

Die Schaltwelle war das letzte, was wir ausgebaut hatten. Diesmal ist das Getriebe dran. Schon bei der Demontage wollen wir gut auf die Reihenfolge achten, dann klappt es nachher beim Zusammenbau schneller. Bild 37 zeigt nochmal einen Blick auf die Getrieberäder und die beiden Wellen. Links die Getriebe-Hauptwelle (auf der das Abtriebsritzel sitzt) und rechts die Vorgelegewelle, die auf ihrem linken Ende die Kupplung trägt. Ganz links in der Ecke ist die Kickstartermechanik zu sehen. Auf der Hauptwelle sitzt ein loses Zahnrad, das wir natürlich gleich abnehmen. Aufpassen, mit welcher Seite es zum nächsten Zahnrad zeigte. Unter leichtem Drehen kann dann auch schon die Hauptwelle selbst herausgezogen werden (Bild 38).

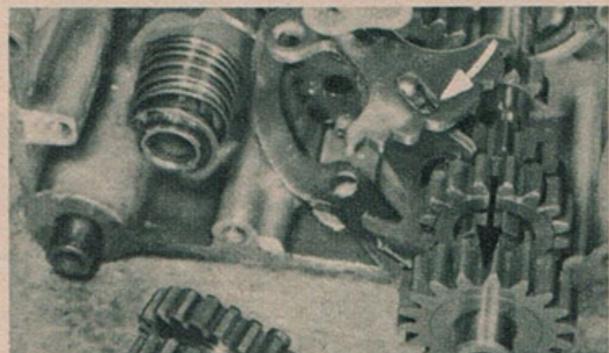


39



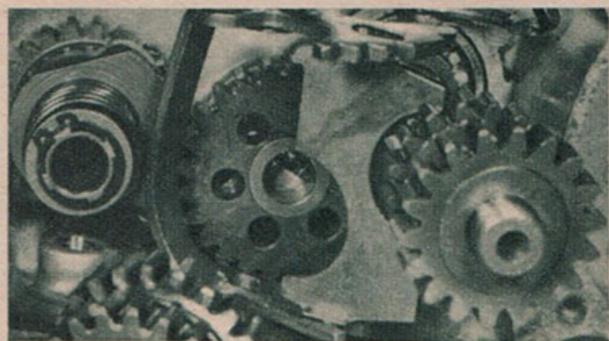
37

Bild 39: Hauptwelle ist draußen, die Bohrungen im nächsten Zahnrad zeigen nach außen. Beim Herausziehen der Hauptwelle wird einem dieses nächste Zahnrad ein Stückchen entgegenkommen, ganz herausholen kann man es aber erst, nachdem die Schwenkgabel mit der doppelten Schaltgabel etwas vorgezogen wurde (Bild 40). Dann kommt auch die Getriebeebene mit allen Zahnrädern heraus. Bild 41 zeigt nochmal, wie die doppelte Schaltgabel sitzen muß: die obere Aussparung muß nach rechts zur Nebenwelle, die untere nach links zur Hauptwelle weisen.



40

Bild 42: Die Nebenwelle wird aus dem Getriebe gezogen, außerdem sieht man das letzte Zahnrad der Hauptwelle, das bereits freiliegt (Pfeil). Auch hier muß wieder genau aufgepaßt werden. Vor dem Zahnrad sitzt eine kleine Anlaufscheibe (v), im Zahnrad eine Buchse (B) und hinterm Zahnrad, also zum Lager hin, sitzt die große Deckscheibe (h) (Bild 43).



41

An der Getriebeebene ist nichts auseinanderzunehmen, zumindest nicht mit normalen Mitteln

20 Millionen
BING
VERGASER
in aller Welt

NUR ORIGINAL-BING-ERSATZTEILE garantieren einwandfreie Funktion und sparsamen Kraftstoffverbrauch

FRITZ HINTERMAYR GMBH, 85 Nürnberg, Senefelderstr. 7

Die Auflage dieser „Großen Frühjahrsausgabe“ beträgt
52 000 Exemplare



NEU!

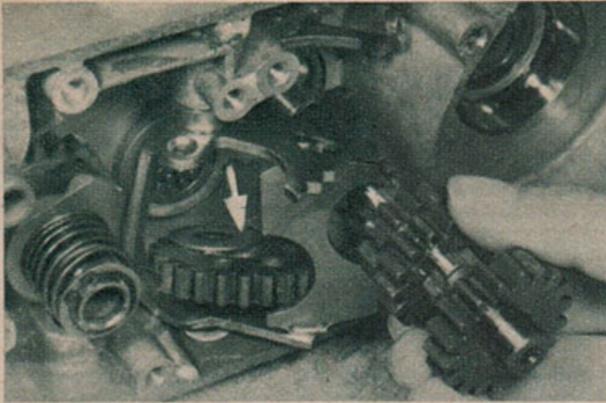
Riska

Sportbekleidung „Vampire“ noch leichter, noch schnittiger, noch besser. Zu beziehen in jedem guten Fachgeschäft.

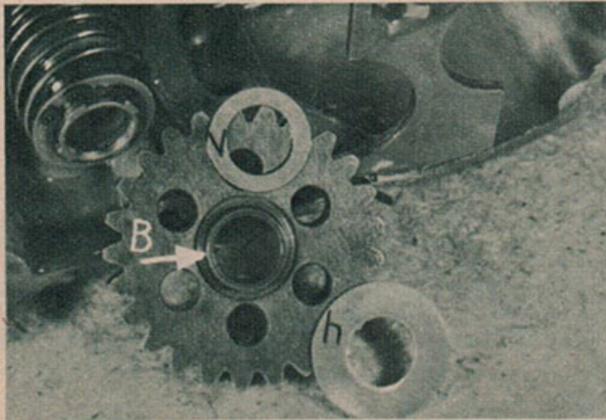
Riska 53 Bonn, Stiftsplatz

Anzeigenschluß

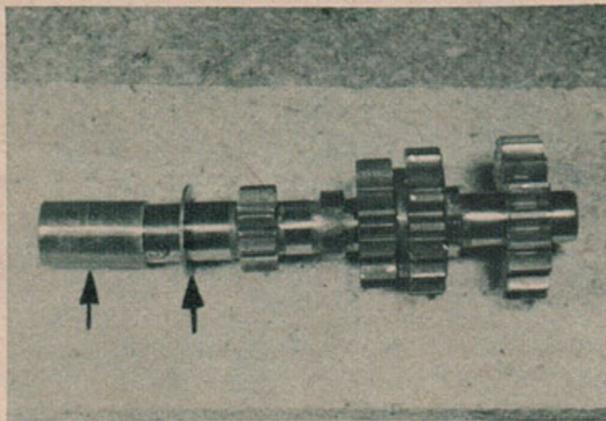
für Heft 9
ist am 3. April 1967



42



43



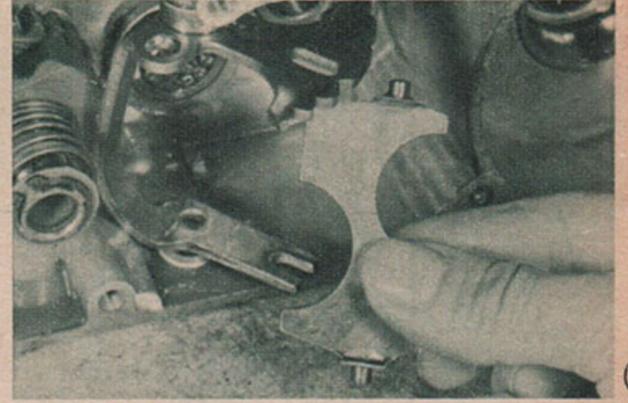
44

oder speziellen Tricks. Wir achten beim Herausziehen der Welle nur darauf, daß auch die Buchse und die Scheibe (Bild 44, Pfeil) mitkommen und nicht im Gehäuse liegenbleiben.

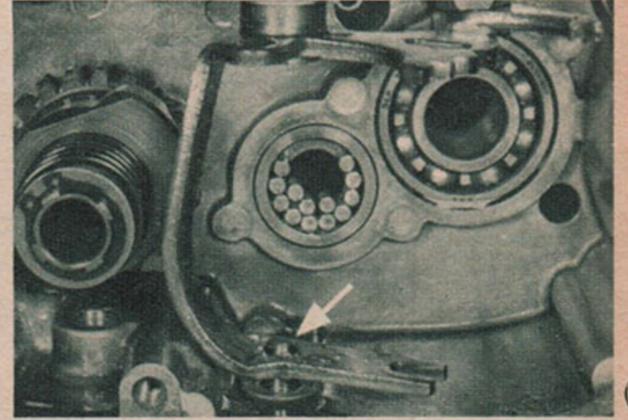
Jetzt nehmen wir auch die doppelte Schaltgabel ab (bei Sachs heißt sie „Schaltbrücke“, während der Bewegungsmechanismus dafür „Schaltgabel“ genannt wird. Analog zu den Teilen mit der gleichen Aufgabe bei anderen Motoren habe ich hier „Schaltgabel“ also zu dem Teil gesagt, das in die entsprechenden Nuten der Schalt-Zahnräder eingreift, und nicht zum Betätigungsteil). Ob Schaltbrücke oder Schaltgabel: Bild 45 zeigt, was gemeint ist. Bild 46: unten sieht man, daß der untere Führungstift für die Schwenkgabel bereits ausgeschraubt wurde. Außerdem ist hinten erkennbar, daß die Lagerrollen für die Getriebewelle durcheinanderfallen. Diese Rollen nehmen wir jetzt heraus und legen sie gesondert und genau bezeichnet ab. Am besten mit dem großen Zahnrad (Bild 43) und dessen beiden Scheiben zusammen. Um die Schwenkgabel auszubauen brauchen wir wieder einen Spezialschlüssel, in diesem Falle einen normmäßigen Hakenschlüssel für Nutmutter, den es als Rohrsteckschlüssel mit zwei Zapfen auch von Sachs gibt. Falls man nicht schnell genug an einen solchen Spezialschlüssel herankommt, hier wieder ein „schmutziger Trick“ (Bild 47), der ähnlich wie bei der Kickstarteranschlagschraube mit einem Ringschlüssel und einem Zwischenstück funktioniert. Als Ringschlüssel geht hier SW 14, Zwischenstück auf dem Bild zu sehen: alter Bohrer 2,5 mm ϕ . Aufpassen, daß man nicht abrutscht. Wenn man Zeit hat, sollte man lieber mit der Feile einen passenden Schlüssel aus einem Stück Rohr 14 x 2 herausarbeiten.

Nach Ausschrauben der Spezialschraube fällt innen die Schwenkgabel herunter. Diese Gabel muß bei der Montage mit ihrem Schlitz wieder genau auf den Drehbolzen aufgesetzt werden (Bild 48). Nicht vergessen, dabei den Zwischenring (Bild 48, Pfeil 1) und die Hakenscheibe für die Rückholfeder (Bild 48, Pfeil 2) in der richtigen Reihenfolge aufzusetzen!

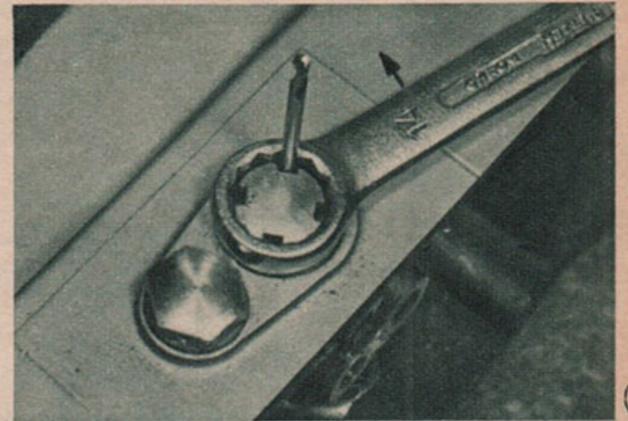
Außerdem wurde in diesem Bild gleich mal eingezeichnet, wie die Rasten für die einzelnen Gänge liegen. In diese Rasten schnappt die durch die



45



46



47

Krankenversicherung für Auslandsreisen

MIT EINER EINFACHEN POSTKARTE

(oder telefonisch) schließen Sie bei uns Ihre Krankenversicherung für Auslandsreisen ab. Sie nennen uns Namen, Geburtsdaten, Beginn und Dauer der Reise, Auslandsziel, gewünschte Versicherungssumme und Ihre Anschrift. Wir schicken Ihnen die Police per Nachnahme.



Volkswohl
Krankenversicherung V.a.G.

46 DORTMUND,
RUHRALLEE 92, TEL. 220 71

Beiträge für europäische Länder

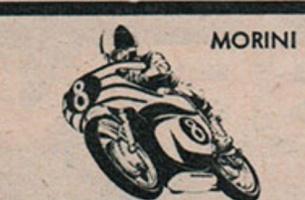
Versich.- summe	1. Woche	Jede weitere Woche
1500.— DM	3.25 DM	1.50 DM
3000.— DM	5.50 DM	3.— DM
4500.— DM	7.75 DM	4.50 DM
6000.— DM	10.— DM	6.— DM

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

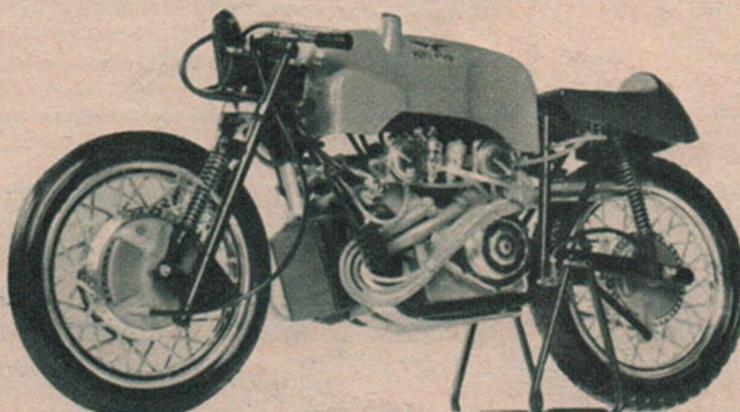
Beiträge für außereuropäische Länder auf Anfrage



Edmund Bühler KG
7 Stuttgart
Gänsheidestraße 19
Telefon 0711/245707



Ein schönes Geschenk ein Modellbaukasten



MOTO GUZZI

DM 23.50

500 ccm V8 Zyl.
mit Vollverkleidung
Maßstab 1:9

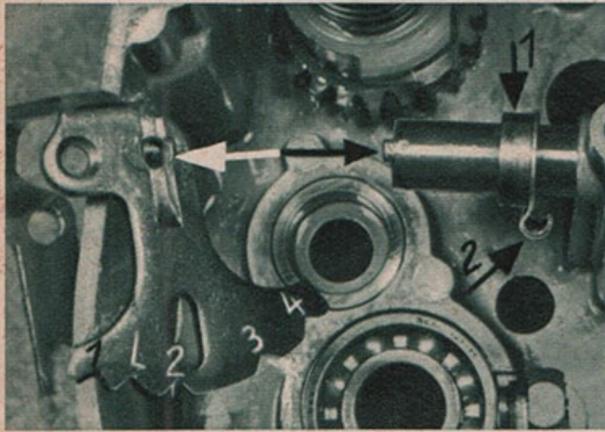
Weiterhin lieferbar:

Gilera DM 19.90
Morini DM 15.90
Benelli DM 19.90
MONDIAL DM 19.90



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





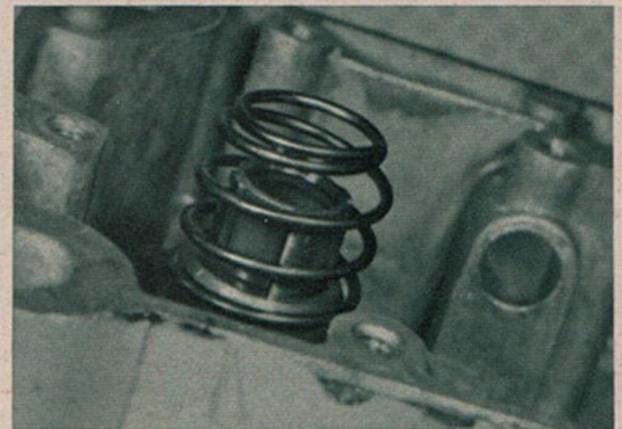
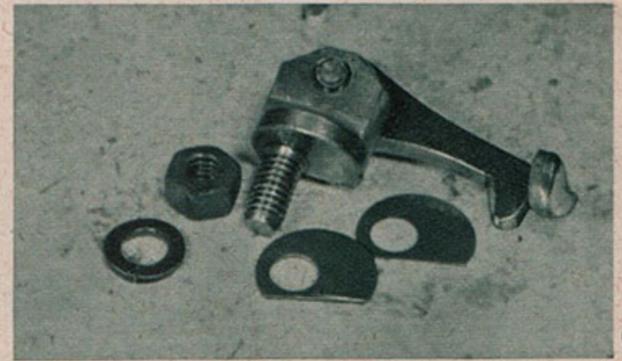
Rückholfeder (Heft 6/67, Bild 32) belastete Klinke ein und hält so die Zahnräder in der geschalteten Lage fest.

Bild 49 zeigt alles nochmal außerhalb des Getriebegehäuses zusammengesteckt: links die Schwenkgabel, dann der Zwischenring, dann die Hakenscheibe. Der freie Raum in der Mitte wäre das Gehäuse, dann kommt der Gummidichtring mit Metallmantel, dann die gebogene Federscheibe, dann die gerade Anlaufscheibe, innerhalb der der Federring gerade Platz hat, und schließlich ganz rechts der Schraubenkopf.

Bild 50 geht wieder einen Schritt weiter, hier wird die Haltemutter für die Schaltraste gelöst. Bild 51 zeigt die Raste mit ihrem Halter und den charakteristischen exzentrischen Unterlagscheiben. Auch diese Scheiben haben ihre Berechtigung, also nicht etwa eine verlieren. Falls irgendein Schaltungsteil (etwa die Schwenkgabel) ausgewechselt werden soll, ist es zweckmäßig, sich von diesen Scheiben gleich einige mitzukaufen. Übrigens ist auf diesem Bild auch ganz deutlich der Grund zu erkennen, weshalb man Federringe nach einmaligem Gebrauch wegwerfen soll. Dieser Federring ist zusammengeedrückt, seine beiden Schenkel liegen praktisch in einer Ebene und können sich nicht mehr an der Mutter festhalten.

Das Letzte für heute wird der Ausbau des Kickstartermechanismus. Wenn schon innerhalb des Getriebes eine Unzahl Scheibchen und Zwischenringe erforderlich sind, dann schießt die Lagerung der Kickstarterwelle darin den Vogel ab. Zunächst nehmen wir innen im Gehäuse den Seegerring ab (Seegerringzange nötig!), wobei uns dann die erste Scheibe (0,8 mm dick!) durch leichten Federdruck entgegenspringt (Bild 52). Seegerring und Unterlagscheibe gemeinsam weglegen. Möglichst auch die Feder dazu, denn es kommen noch mehr Seegerringe und Scheiben. Bild 53 zeigt, wie die Feder mit dem engeren Teil zum Wellenende hinweisen muß.

Nach Abnehmen der Feder kommen wir auch an das erste Ratschenrad heran (Bild 54), dann geht's innen nicht weiter. Die nächsten Schritte werden



48

49

50

51

52

53

MOTOSPORT-TEXTIL-BRUNNER

Bekleidungen für Motorradfahrer vom Motorradfahrer

Große Auswahl in: Lederbekleidungen, Rennkombis, Stiefel, Barbour, Belstaff-Trialon, Fospaic-Brillen, Handschuhe, Tanksäcke-Elefantenboy, Monteurkombi, Plastic-Anzüge, Sitzbänke, Moto-Fachbücher und Kalender, Nierengürtel, Mundschützer, Helme usw. — Verlangen Sie die ausführlichen Prospekte und Preislisten von Motorsport-Textil L. Brunner, CH-4000 Basel, Schützenmattstraße 63, Laden: Austraße 66 (vorerst nur samstags geöffnet), Telefon: Privat (0 61) 24 14 68 (abends) Telefon: Laden (0 61) 24 35 69 (samstags).

Anzeigenschluß für Heft 9/1967 ist am 3. April 1967



MOTOBI 250 Sprite

Fünfgang mit dem schnellen Einzylinder-Stoßstangenmotor und einmaligem Fahrwerk, sowie alle

125 ccm-Typen liefert Fritz Alexander, 3057 Neustadt a. Rbge., Schmiedegasse



Kabriolett-Aufbauten

Liefert für alle Beiwagentypen

Bernhard Richter
1 Berlin 65 · Putbusser Straße 33
Telefon 463266



HEINRICH-Motorradverkleidungen und Kraftstofftanks für BMW

KARL HEINRICH, 7034 Maichingen bei Sindelfingen, Hanfäckerstr. 13
Telefon 07031/82728

Durch Großeinkauf — noch günstigere Preise



Trotz größter Nachfrage konnten wir unsere Läger wieder auffüllen und bieten zu weiter herabgesetzten Preisen an: **fabrikneue MOTORRAD-REIFEN**, deutsche Fabrikate, sortiert, Gelände- und Straßenprofile, volle Werksgarantie.

Größe 2.50-16	DM 18.-	Größe 2.50-19	DM 21.-
3.25-16	25.-	2.75-19	21.-
3.50-16	25.-	3.00-19	24.-
3.00-18	27.-	3.25-19	27.-
2.25-18	25.-	3.50-19	30.-
3.50-18	25.-	4.00-19	30.-

Auslieferung erfolgt in der Reihenfolge des Auftrages, per Nachn. ab Lager. Umtauschrecht. Sonderwünsche werden nach Möglichkeit erfüllt.

Hermann Hilscher, Reifengroßhandel, **5630 Remscheid 6**, Postfach 149, Telefon 021 23/4 3975.

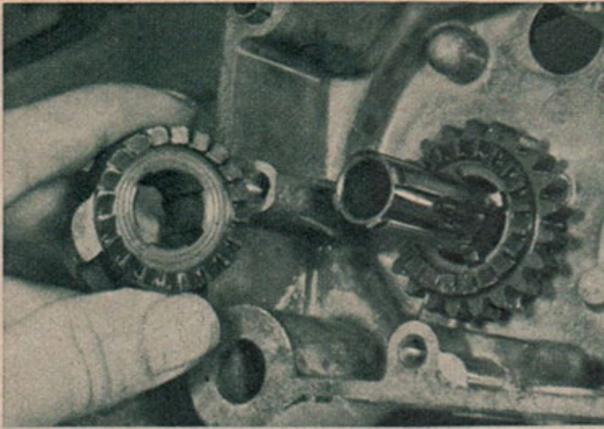
Qualität verkauft sich gut! Diesmal lieber

einen **JACOBSEN**

Rotary-Mäher mit der 4-Messerscheibe

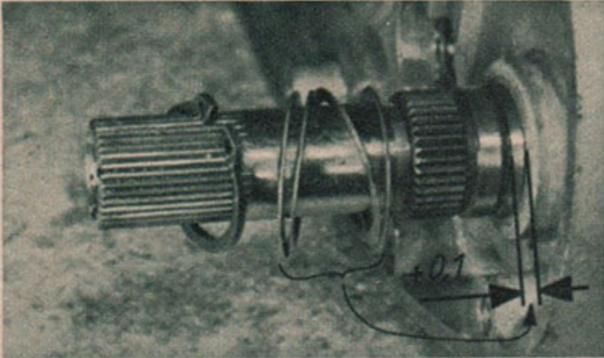
ORAG INTER AG · 2080 Pinneberg · Postfach 137 · Telefon (04101) 7093

chm 5/67



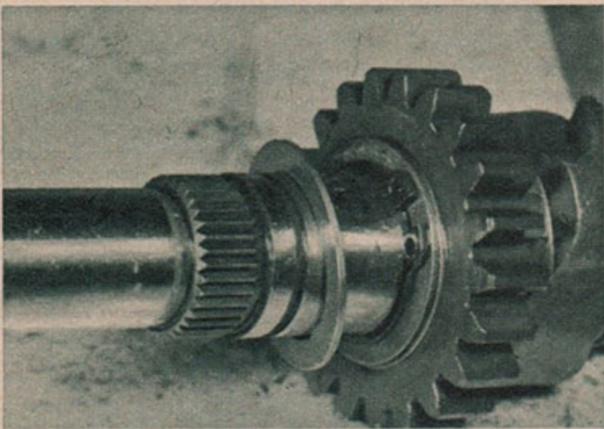
54

von der Kupplungsseite aus vorgenommen. Hier sitzt die Kickstarter-Rückholfeder mit dem Federsteller noch auf der Welle. Der Teller geht nicht immer leicht von seiner Verzahnung herunter, hier kann es schon nötig sein, ihn kraftvoll abzuhebeln (oder gar mit einem Zweiarm-Abzieher Gewalt anzuwenden). Dann sehen wir wieder einen Seegerring (Bild 55) mit einigen drunterliegenden Scheiben. An dieser Stelle wird das seitliche Spiel des Starterrades eingestellt, es muß 0,1 mm betragen. Man kann das recht gut mit einem Spion (Fühlerlehre) messen. Die Starterwelle läßt sich nun nach innen ins Gehäuse drücken. Auch da begegnet uns gleich wieder eine Scheibe (Bild 56), die die Lage des Starterrades zum großen Zahnrad auf der Getriebehauptwelle festlegt. Diese beiden Räder müssen miteinander bündig in einer Ebene liegen, darauf wieder beim Zusammenbau achten. Außerdem verhindert diese Anlaufscheibe auch, daß der Seegerring direkt an der Gehäusewandung schleifen kann.



55

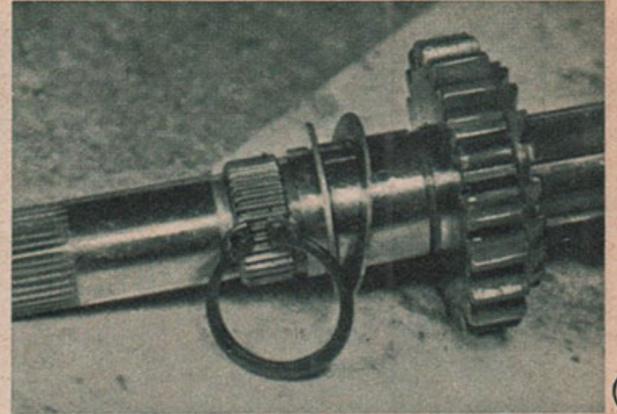
Diesen Seegerring nehmen wir als letzten ab (Bild 57) und finden wieder dahinter Ausgleichsscheiben, die dem Starterrad sein Spiel zumessen. Sie müssen beim Zusammenbau so ausgewählt werden, daß das Rad leicht läuft, eine genaue Spielangabe ist hier nicht nötig. Hintern Starterrad liegt nun noch die letzte Scheibe, die verhindern soll, daß das Rad an den Zacken (Pfeil, Bild 58) schleift. Scheibendicke ist mit 0,6 mm festgelegt.



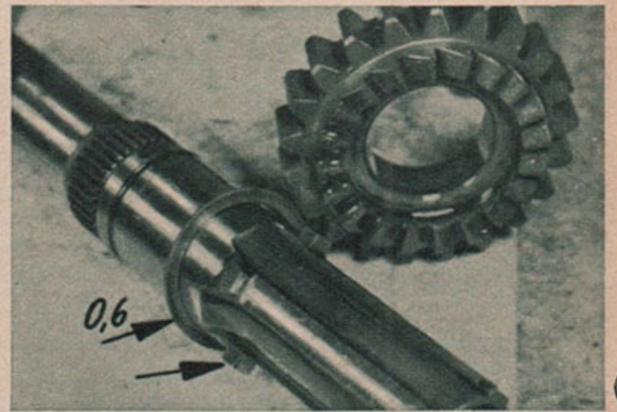
56

Mit dem letzten Bild beginnen wir schnell noch den Zusammenbau der Starterachse. Es kommt dabei außer auf die richtige Reihenfolge der Scheiben und Seegerringe auch noch darauf an, daß das Ratschenrad mit der Kurvenbahn (Bild 59, Pfeil 1) so auf die Welle gesteckt wird, daß diese Kurvenbahn in einer Linie mit einer kleinen Kerbmarkierung am Wellenende (Pfeil 2) liegt, also genauso, wie es im Bild gezeigt wird.

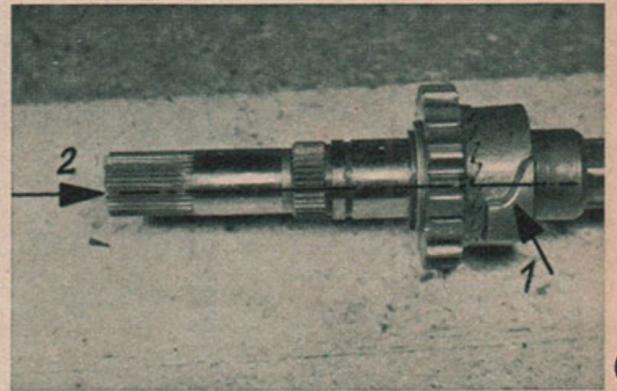
Die weitere Montage der Starterwelle ist kein Problem mehr, nachdem wir wissen, wozu die vielen Scheiben da sind, werden wir mit dem Einbau der vormontierten Starterwelle ins Gehäuse auch warten, bis das Getriebe wieder halbwegs zusammengesteckt ist. (Wird fortgesetzt)



57

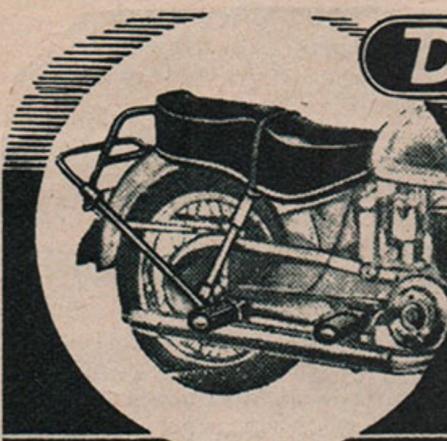


58



59

Denfeld



Sitzbänke

Sportsitze
Sättel
Fussrasten
Kofferträger
Packtaschen

DBPd. u. BGM

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik · Bad Homburg

Hexenschuß wie weggehext!

Das ABC-Pflaster von Beiersdorf hilft ebenso gegen Rheuma, Ischias, Gliederreißen und Prellungen. Gerade ABC-Pflaster ist so gut, weil die natürlichen Extrakte von Arnica, Belladonna und Capsicum stunden-, ja tagelang ununterbrochen bis in die Tiefe der schmerzenden Stellen wirken können.

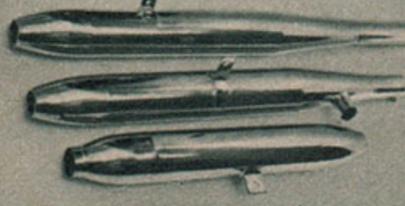


Einfach auflegen - Dauerwirkung!

Erfolg: Gesteigerte Durchblutung und anhaltendes Wärmegefühl. Die Schmerzen vergehen meist schon nach kurzer Zeit.
ABC-Pflaster DM 1,50 in Apotheken.



3 P 71 b



Den Schalldämpfer für Ihre

HOREX-Regina	DM 49,-
HOREX-Resident	DM 49,-
BMW R 50	DM 49,-
BMW R 26	DM 49,-
NSU-Consul	DM 48,-
NSU-Max	DM 58,-

(im Bild von oben: Horex-Regina, Resident, NSU-Consul)
Diese Preise zahlen Sie einschließlich des Zolls und sämtlicher Nebenspesen.

Erhältlich bei HAVA, Österreich
1140 Wien, 14., Breitenseerstraße 20
Telefon 02 22/92 62 08

Kunststoffboote
Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. X7
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Kostenlos

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

Photo Schaja

Abt. 22 MÜNCHEN 22

Alle Ersatzteile und Spezialzubehör für Moped, Motorrad und Roller

preisgünstig ab Lager
Schnellversand

SÜDMOTOR

München 15
Schwanthalerstraße 5
Telefon 0811/555640

STURZ- UND

RÖMER



SPORTHELME

Hans Römer · 791 Neu-Ulm



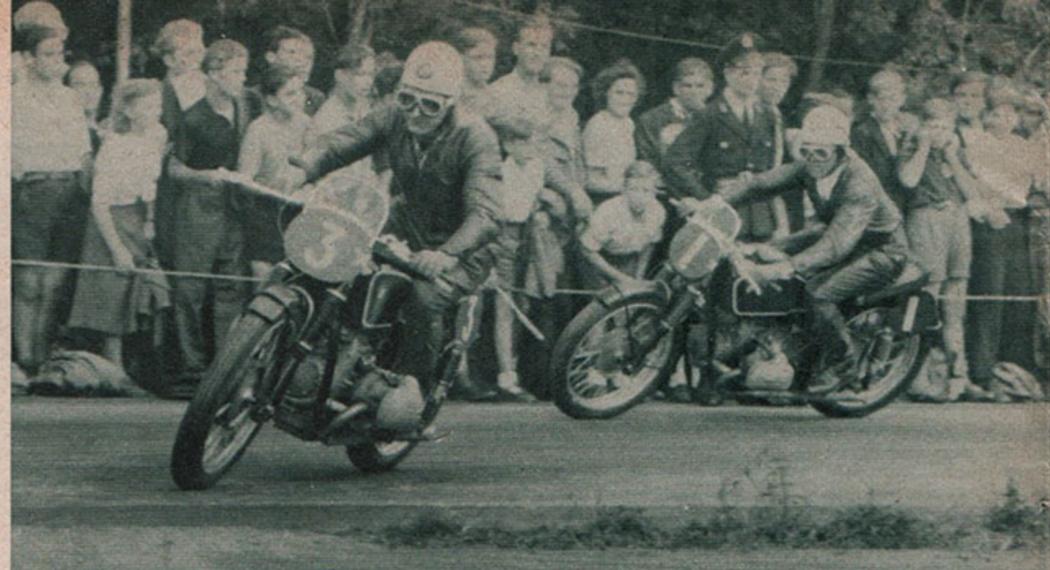
Bei 15000 müßte er klingeln

dann würden Sie bestimmt daran erinnert, daß es wieder einmal Zeit ist, Ihrem Motor einen neuen Satz Zündkerzen zu gönnen. Er dankt es Ihnen durch raschen Start und flotte Fahrt, in der Stadt genau so wie auf der Autobahn. Es ist, als wäre Ihr Motor verjüngt. Fachmann und Fahrer verwenden aus guter Überzeugung



BERU

ZÜNDKERZEN



Auf der Solomaschine fühlte er sich genau so wohl wie mit dem Gespann (hier mit der Kompressor-BMW vor Schorsch Meier).

(Fortsetzung von Seite 174)

er Zweiter in der Meisterschaft und erfährt sich viele Erfolge. 1950 fährt er mit der 500er Solomaschine mit Kompressor in Hockenheim zum Sieg, holt sich am Nürburgring und auf der Solitude einen zweiten Platz und wird beim Eilenriede-Rennen, Rund um Schotten, in Schleiz, Hohenstein-Ernstthal, Hamburg und Nürnberg Dritter. Im gleichen Jahr fährt er aber, zusammen mit Bernhard Huser, auch noch mit dem Gespann. Beide siegen in Schotten, Schleiz, Ingolstadt, beim Freiburger Bergrekord, auf der Solitude, in Hohenstein-Ernstthal, Hamburg und Nürnberg und werden damit in der Gespann-Klasse über 600 ccm Deutsche Straßenmeister. Ebenso sieht die Erfolgsliste auch im Jahr 1951 aus. Hier siegen die beiden in der Seitenwagenklasse bis 500 ccm nicht nur auf der Eilenriede, am Nürburgring, beim Feldbergrennen und in Schotten, sondern auch in Hockenheim, Nürnberg, beim Freiburger Bergrekord, auf der Solitude, beim Riemer Rundstreckenrennen, Avus- und Grenzlandring-Rennen. Wiederum werden beide auf BMW Deutsche Seitenwagenmeister, diesmal in der Klasse bis 500 ccm. Hinzu kommt im gleichen Jahr noch eine Goldene beim Achtstunden-Rennen auf der Solitude, der Fahrt durch Bayerns Berge und der Internationalen Sechstagesfahrt.

1952 gelingt Wiggerl Kraus der Gewinn des Alpenpokals und des Edelweißes bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt. Gleichzeitig erhält er hier auf seinem 600er Gespann eine Goldene und gewinnt den Mannschaftspreis für BMW. Auch bei der Fahrt durch Bayerns Berge holt er sich mit seinem Gespann eine Goldene. Beim Internationalen Schottenring-Rennen gewinnt er mit neuer Rekordzeit ebenso wie beim Riemer Rundstreckenrennen, und auf dem Grenzlandring stellt er neben dem Sieg in der Seitenwagenklasse bis 500 ccm noch einen neuen Rundenrekord für Saugmotoren auf. Bei der Internationalen Sechstagesfahrt in Österreich erfährt er sich auf seinem 600er-BMW-Gespann eine Goldene — und in diesem Jahr geht er als Renndienstleiter zu Metzeler.

1953 fährt er trotzdem noch weiter, aber zum letzten Mal Straßenrennen; er wird noch einmal Deutscher Seitenwagenmeister der Klasse bis 500 ccm. Seine große Liebe galt schon immer den Seitenwagen-Gespannen, erzählt der Wiggerl heute, aber es hat wohl nur ganz, ganz wenige Fahrer gegeben, die Solo- und Seitenwagen-Fahren gleichermaßen so souverän beherrschten wie er. Selbstverständlich holt er sich auch in diesem Jahr bei der Internationalen Sechstagesfahrt in der Tschechoslowakei eine Goldene.

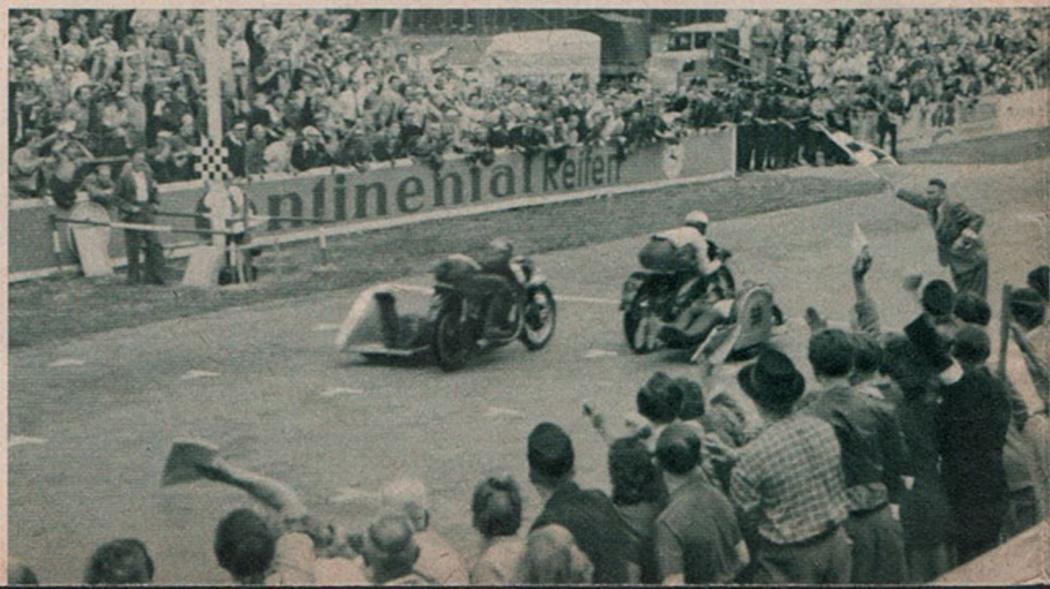
1954 erfährt er sich einige Erfolge bei Rallyes mit einem BMW 501. Doch 1955 will er es mit dem Gespann im Gelände wieder wissen, und dabei holt er sich in der Schwere Schwäbischen, der Nordbayerischen, der DMV-Zweitagesfahrt und der Würzburger Zuverlässigkeitsfahrt je eine Goldene. Bei der Internationalen Sechstagesfahrt in der Tschechoslowakei langt es allerdings „nur“ zur Silbermedaille. Mit einer Silbernen aber kann ein Wiggerl Kraus seine Karriere nicht beenden, und so fährt er 1956 noch einmal, in Garmisch-Partenkirchen, die Sechstagesfahrt (mit Hans Brütting im Seitenwagen) — um sich hier seine letzte Goldmedaille zu holen!

Fragt man ihn aber nach seinem schönsten Erfolg in seiner langen Rennfahrerlaufbahn, dann erzählt er die Geschichte vom Internationalen Hockenheim-Rennen 1951, bei dem er seinen großen Rivalen, Eric Oliver mit dem Norton-Gespann nach rundenlangem Zweikampf auf der Ziellinie abging und sein BMW-Gespann mit seinem treuen Beifahrer Bernhard Huser vor einer jubelnden Menge zum Sieg brachte. Dabei wollte ihm Oliver, der das Vorbeiziehen nicht gemerkt hatte, den Sieg gar nicht glauben, aber die Zielfotografie entschied für Wiggerl Kraus: mit Maschinenlänge vor Eric Oliver!

V. R.

Sein schönster Erfolg: Sieg über Weltmeister Oliver in Hockenheim!

Bilder Büttner und Archiv



WELT-SPITZENFAHRER IM BILD

Original-Rennfotos der Saison 1966
im Format 13 x 18 cm in erstklassiger Qualität

MOTORRÄDER
15 Stk. Fahraufnahmen **DM 15.—**
10 Stk. Portraits **DM 10.—**

Fahraufnahmen der bekanntesten Renn- und Sportwagenpiloten (Amon, Barth, Brabham, Bonnier, Bandini, Clark, Gurney, G. Hill, Ph. Hill, Hulme, Rindt, Mitter, Siffert, Scarfiotti, Surtees, Whitmore).

(Aufn. von Agostini, Anderson, Anscheidt, Bryans, Deubel-Hörner, Scheidegger-Robinson, Hailwood, Redman, Read, Taveri)

15 Stk. Fahraufnahmen Formel I **DM 15.—**
15 Stk. Fahraufn. Protot. u. Sportw. **DM 15.—**
15 Stk. Portraits **DM 15.—**

FOTO KOTAUSCHEK • 505 Porz • Akazienweg 6

Beim Spezialisten
werden Sie gut bedient

TRIUMPH

von 200 cm³ bis 650 cm³

Alle Original-Ersatzteile und
Reparaturkolben am Lager

Importeur und Vertreter

J. Berlioz

Bd Saint-Georges 56-58
Tel. (022) 24 67 60 Genève

Modelle 1967 sind
sofort lieferbar:

**Bonneville 120,
650 ccm**
Trophy, 650 ccm
Daytona, 500 ccm

Kataloge und Preise
auf Anfrage.

Ersatzteile werden
umgehend geliefert.

Schweiz

MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die

Chiffre-Nummer

an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.



Stuttgart Postfach 1042

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

ADLER

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

Suche guterhaltene Adler MB 250 oder MBS od. RS im Bodenseeraum, zahle bar. Johannes Steurer, A-69 Bregenz, Römerstraße 23, Österreich. 53 462

Verkaufe ADLER M 250, in sehr gut. Zustand, mit 2-Verq.-Motor (Lichtmaschine Anker kaputt). 1 ADLER-Motor M 250 mit 2 Vergasern, ohne Lichtmasch., 1 Rahmen von M 200 mit Horex-Gabel u. div. Ersatzteile. EILT! Masch. wird sonst v. d. BW verschrottet, Preisidee DM 350.—. H. Kunath, 891 Landsberg/L., LwSanStff HTG 64. 53 600

Suche Vordernabe Adler 200 ccm. N. Leeflang, Kervelstraat 4, Arnhem (Holland). 53 537

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

Die neue 1967er

Ala Verde 250 ccm, 5-Gang, typgeprüft, mit Kfz-Brief, DM 2550.—.

Alleinimporteur Motorradhaus **K. Witzemann**, 75 Karlsruhe Kaiserstraße 59, Telefon 6 58 35

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

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

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

AJS

AJS-Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 53 662

Verkaufe AJS 31 CSR, Bauj. 1962, 47 PS, schweren Herzens aus Zeitgründen für DM 1700.— oder nächstliegendem Angeb. Innen wie außen prima Zustand. Marthen, 1 Berlin 42, Mariendorfer Damm 39, Telefon 03 11 — 7 06 54 21. 53 573

BSA

EINMALIG BSA A 65 R

Bj. 65, TÜV 69, Ceriani-Gabel und Federbeine, Rennvorderbremse von AJS 7 R, Borrani-Alu-Felgen, neue Avon-Reifen, Scheinwerfer, 200 mm, 2tes Hinterrad, div. Teile, Motor: neuester Stand (Kurbelwelle-Kupplung - Kolben), gesamt erst 9000 km, DM 3500.— bar. **Pelitz**, 8 München 8, Wörthstraße 23.

BSA Motorräder, Ersatzteile, Zubehör

BSA-Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 53 664

BSA A 65, Bauj. 1965, 11 000 km gelaufen, tadellose Verfassung, für DM 2000.— verkauft Lapitzki, 401 Hilden, Am Jägersteig 6. 53 580

Suche Auspuffanlage für BSA A 10, 650 ccm. Dieter Schwegler, 7067 Plüderhausen, Holbeinstraße 14. 53 532

BULTACO

Renn-, Cross-, Grasbahn-, Trial-, Gelände- und Sportmaschinen liefert **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal) Telefon 26 44 Mayen.

Verkaufe Bultaco 200 TSS, 5 Rennen gelaufen, mit Verkleid. u. Übersetzungen, Ia Zustand, DM 2500.—. Erich Meyer, 2301 Russee b. Kiel, Redderkamp 25. 53 672

DKW

Verkaufe schnelle und erfolgreiche 125 „Bliefuß“-DKW. Rennfertig, mit Zweitmotor, für DM 800.—. Klaus Reimann, 2301 Surendorf. 53 660

DKW RT 250 H, 1400 km, zerlegt, Kolben defekt, DM 80.—. J. TUCHNOWSKI, 886 NORDLINGEN, BRATERSTRASSE 15. 53 571

Suche DKW RT 350 S oder RT 350 sowie 350 DKW-Motoren. Gebote an Manfred Zahn, 83 Landshut, Erlenstr. 18. 53 459

Suche Motor von 250er DKW RT VS, Bj. 1957. W. Bollmann, 466 Gelsenkirchen-Buer, Wiebringhausstraße 10. 53 592

DUCATI

Verworner liefert Ducati

Verkaufe sportl. 175 S, 18 000 km, TÜV 1969, mit Ersatz. u. Handbuch. Schittler, 359 Bad Wildungen, Stresemannstraße 5. 53 633



Ducati 175, 15 PS, Bestzustand, TÜV 8. 1968, DM 750.— in bar. Suche CB 72/77 i. bar. Baudler, 8631 Unterwasungen 4, über Coburg. 53 527

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe von 50er Gelände-Hercules: 1 kompl. Hinterrad, 1 Gabel, 2 Federbeine, 2 Ritzel von vorn u. hinten, 1 neue Kette und verschiedene Kleinigkeiten. Hans-Jürgen Wohnhas, 63 Gießen, Wieseckerweg 87. 53 505

GO-KART

Suche für Parilla Olympia 98 oder 125 Doppelrohrrahmen, Kfz-Brief erforderlich. Edmund Severin, 4788 Warstein, Mescheder Landstraße 97. 53 601

GREEVES

Verworner liefert Greeves

HARLEY-DAVIDSON

Harley Davidson, 1200 ccm, Baujahr 1959, Motor überh., DM 1950.—. Ingo Neumann, 1 Berlin 44, Leinestraße 50. 53 494

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 53 616

HEINKEL

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

Suche für Heinkel 175 ccm gut erhaltenen Motor, evtl. ganze Unfallmasch. H. Föll, 652 Worms, Maximilianstraße 6. 53 502

HERCULES

Verkaufe Hercules Gs 50, 5-Gang, leicht defekt. Preisidee DM 400.— in bar. Rolf Diering, 465 Gelsenkirchen, Auf dem Graskamp 62. 53 560

Verkaufe guterhaltene Hercules K 102, Baujahr 1961 (16 000 km), für DM 650.—, sowie Lederkombi und Stiefel (Kindergröße 4-6 Jahre) für DM 75.—. D. Schimmelschmidt, 6 Frankfurt, Praunheimer Landstraße 221. 53 627

Suche zwei 6-8-Gang-Getriebe für Hercules K 50. R. Lübben, 294 Wilhelmshaven, Gokerstraße 126. 53 457

Suche gebrauchte Rennverkleidung für Hercules K 50 S. Zuschriften mit Gebot an Fritz Schweiger, 7603 Lieberbach, Rotenbach 27. 53 498

HOREX

Reparaturanleitung für Horex Regina 350 gesucht. F. Attenberger, 78 Freiburg, Quäkerstr. 4 a. 53 590

Verkaufe meine 400 ccm Horex Regina zum Ausschachten. Nur für Selbstholer. Benno Brömmel, 4281 Raesfeld, Hoher Weg 8. 53 639

HOREX-Ersatzteile liefert per Nachnahme: Putsch-Berger, 56 Wuppertal-Cronenberg, Herichhauser Str. 55, Postfach 261. 53 618

EILT! Suche 350 ccm-Horex-Resident-Motor, fahrbereit. Mögl. Raum Südhessen. Harald Berscht, 6101 Hahn/Pfungst., Oberqasse 16. 53 542

Suche 350er Regina zum Ausschachten, auch Einzelteile. Ludwig Hartmann, 84 Kareth, Hauptstr. 37. 53 455

Verkaufe Horex Regina, 350 ccm, TÜV 5. 68, fahrbereit, für DM 150.—. Heinz Wucher, 82 Rosenheim, Burgfriedstr. 34 e. 43 456

Suche Imperator-Kurbelw. u. Ritzel, 14 Z. L. Rieg, 89 Augsburg, Hörbrotstr. 7. 53 569

Verkaufe: 1 Horex Imperator 400 ccm, TÜV, 1 Regina 400 mit Steib S 500, ölgebremst, sehr gepflegt, TÜV abgen., mit viel Zubehör. Kurt Kahrman, 64 Fulda, Tränke 27, Tel. 32 27. 53 583

Verkaufe gegen Gebot: Horex Imperator 400 ccm, in best. Zustand, Motor generalüberholt, TÜV bis 68. W. Klopp, 8 München 60, Pippinger Str. 139. 53 694

Suche für Horex Regina 350 ccm eine Betriebsanleitung. Axel Lehnert, 2822 Schwanewede, Postfach D 1. 53 688

HUSQVARNA



Weltmeister „Replica“ MC-250 lieferbar
Prospekt anfordern.
Wilh. Henning, Krafffahrzeuge,
2358 Kaltenkirchen bei Hamburg

ITAL-JET

Verkaufe neuwertige Ital-Jet mit Rennverkleid. u. Dellorto, 2500 km, Bauj. 66. Hermann Arndt, 532 Bad Godesberg, Klosterbergstr. 47. 53 620

Verkaufe ITAL-JET 50 ccm, Bauj. Ende 1965, versichert bis Juli, DM 550.—. Karl-Heinz Singer, 502 Frechen/Bachem, Burggraben 10. 53 698

JAP

Zwei JAP-500 ccm-Motoren zu verkaufen. Perfekt. Zustand, stehen in Hannover, Bert Walker, 1 Berlin, Bayernallee 36. 53 541

JAWA

JAWA 250, 17 PS, 1965, 14 400 km, DM 395.—. Vogel, 504 Brühl, Hub.-Geuerstraße 5. 53 485

Verkaufe Jawa 250 ccm, 35 000 km, für DM 450.—, außerdem versch. Ersatzteile. Hermann Gärtner, 6732 Edenkoben/Pfalz, Luitpoldstr. 47. 53 458

Jawa-, CZ-, ESO-Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 53 666

KREIDLER

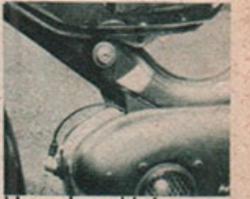
Spezial-Zubehör-Versand für KREIDLER „FLORETT“. Gratiskatalog „KR“ anfordern! Karl-Heinz Meller, Hamburg 22, Winterhuder Weg 58-62.

Machen Sie keine Experimente - gehen Sie den sicheren Weg, kaufen Sie einen Mohr-Rennsatz 6, 7, 10-PS-Rennsatz für Kreidler, Zündapp, Sachs 50 S, Victoria (DKW) 5-Gang, Kurbelwellenüberholung mit Normal- und Rennmesserpleuel, kompl. Rennmotoren, Rennzubehör. Prospekt anfordern. **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen, (Nettetal), Telefon 26 44 Mayen.

Ersatzteile und Zubehör für alle Kreidler-Typen liefert preiswert **D. Filmer** 293 Varel, Postfach 100. Katalog erhalten Sie für 80 Pf-Briefmarke.

Kreidler-Florett

Zündschloß für alle Modelle, absolut zuverlässig, leichter Einbau. Nachnahme DM 28.— und Porto. **Zweirad-Dienst Gelnhausen**
Kreidler - Zündapp - Hercules - Maico 6460 Gelnhausen, Herzbachweg/Parkstraße
Telefon 0 60 51/22 46



Achtung Kreidler-Sportfahrer!

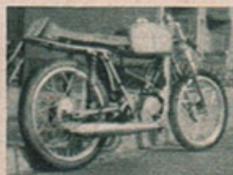
Verkaufe Rennzylinder, wassergekühlt, DM 190.—, u. 5,2 PS-Zylinder, wassergekühlt, DM 120.—, sowie Rennauspuff, DM 60.— (per Nachnahme). Peter Bender, 68 Mannheim-Sandhofen, Hintergasse 9. 53 619

Kreidler

Motor-Reparatur-Überholung-Umbau
Rücksendung erfolgt am Tag des Einganges.
Ersatzteilversand.
Zweirad-Dienst Gelnhausen
Kreidler Zündapp Hercules Maico
6460 Gelnhausen
Herzbachweg/Parkstraße
Telefon 0 60 51/22 46

FLORETT mit AT-Motor, ca. 1000 km gel., 5,2 PS, mit vielen neuen Ersatz. u. Zubeh. (gem. Rechn.) DM 450.— bar. Felge u. Gabel defekt. Roland Tosche, 2 Hamburg 13, Mittelweg 114. 53 588

Verkaufe Kreidler 4-Gang, Bauj. 65, TÜV 10. 67, mit Rennverkleidung, Spitze 100, in bestem Zustand, wenig km, ca. DM 700.—. Karl Müller, 8071 Friedrichshafen, Hauptstr. 23, üb. Ingolstadt/Donau. 53 460



Doppelrohr-Strahlenrahmen, ultra-leicht für Kreidler-Motoren, auch geänderte Giuletta-SS-Rahmen. Preisangebote verlangen!

Sport- und Rennmaschinen m. Kreidler-Motor von 750.- DM (Foto) bis 2000.- DM
Kreidler-4-Gang-Motor, neuwertig, ohne Zylinder, sonst komplett nur 150.- DM

Zylinder-Tuning auf höchste Rennleistung mit Polieren ... 89.50 DM
Jetzt einsenden mit Kolben und Kopf

NEU: Kurzfassung der Frisieranleitung mit allen nötigen Daten, ohne Zeichnungen ... 20.— DM mit Zeichnungen ... 35.— DM

Vorgelege, 2stufig, Verdopplung der Gangzahl (Zeichnung) + Anleitung zur Änderung der 4- und 5-Gang-Getriebe für Rennen zusammen ... 30.— DM
Käufer erhalten Fotos d. Masch. und interessante Angebote von
SCHLOSSER, Klaus G., 7887 Grenzach

Anzeigen-Schluß

für Heft 9/67
ist am 3. April 1967



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-65 und R25/3, R26, R27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cirkrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9



Achtung BMW-Fahrer! RS-Ölwannen

aus Spezial-Aluminium-Guß gegossen, mit 1 Liter mehr Inhalt, immer absolut trockene Trennfuge, paßt an jedes 2-Zyl.-Modell.

Herstellung und Verkauf: J. Häusermann, Grenchenstr. 39, CH-2544 Bettlach/Schweiz.

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

Verkaufe BMW R 69 mit Hoske-RS-Tank, Drehzahlm., Lenkerst., u. Sporthebel, 100% bereift, TÜV 10. 68, Masch. ist sehr gut erhalten. Preisidee DM 1800.—. Wolfg. Meier, 46 Dortmund-Hörde, Graudenzer Straße 23 a. 53 574

Suche für BMW 51/3 Vollnaben oder Räder und Auspuffanlage. Preisangebote Rolf Schiffer, 5892 Meinerzhagen, Dränkerkampstraße 44. 53 578

Verkaufe erfolgreiches BMW-RS-Gespann, Juniorenmeister 1966. Außerdem BMW-RS-Original-Solomaschine. Näheres über: Fritz Arnold, 69 Heidelberg, Viktoriastraße 70. 53 584



Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 0411/44 74 91 53 663

Kaufe BMW, 2 Zylinder, ab 1955, auch Unfall u. Teile. Fr. Ackermann, 465 Gelsenkirchen-Hüllen, Preußenstr. 49. 53 659

Verkaufe 750er BMW, Bauj. 1928, an den Meistbietenden. Rudolf Kirschenbauer, 8018 Grafing, Unteranger 5. 53 593

Suche R 27, gepflegt u. gut, zahle bar. Bernd Barzik, 6442 Rotenburg/F., Finkenstraße 1. 53 624

Eilt! Suche für BMW R 51/2 Handbuch. Karlheinz Gräf, 8964 Nesselwang, Schneidbach 6. 53 631

Suche astreine 500er oder 600er BMW, Bauj. 59-62, zahle bar. Angebote an Otmar Dönisch, 851 Fürth-Burgfarrnbach, Lagerstr. 66. 53 635

Suche: 2-Zyl.-Schw.-BMW, Unfallmasch. und Achsantriebsgehäuse, Übersetz. 7:27, Kardan, Nabe, Tank, S.-M.-Bank, Krone-mann 355 Marburg/L., Schützenstr. 23. 53 543

Suche BMW R 26 oder R 27, nur gut erhalten, gegen bar, Bauj. u. Preisangabe erbeten. Josef Krizanovic, 8 München 2, Dachauer Str. 37, Tel. 59 10 51. 53 645

Verkaufe für BMW 24 Liter Meier-Tank, neuwertig, Neupreis DM 198.—, für DM 100.—, sowie Richterkabine für TR 500, DM 100.—. J. Moritz, 6341 Olfildin, Am Horch 9. 53 604

SEIT 30 JAHREN

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

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



Rennockenwelle DM 86,40 · Sportnocken-welle DM 81,60 · Spez.-Ventilfedern Satz DM 96,— liefert für alle BMW-Modelle · **Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstraße 7**

Suche Soloübersetzung für R 60 8/25. Manfred Walthart, 484 Rheda, Portlandstraße 79. 53 647

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 53 648

Suche BMW R 69 S. Karl-Heinz Merz, 7891 Unterlauchringen, Hebelstr. 14. 53 612

Verkaufe sportl. R 68 mit Steib S 501, Extras u. Zubehör, ca. DM 1000.—. Ernst Hack jun., 2419 Berkenthin, Berliner Str. 2. 53 609

Verkaufe R 27, Bj. 1963, km-Stand 12 000, mit Meier-Bank, gut erhalten, für ca. DM 1100.—. Erich Glemser, 7 Stuttgart-Wan-gen, Nähterstraße 5. 53 606

Kaufe BMW 1 u. 2 Zyl. ab 1955, auch Un-fall u. Teile. Fr. Ackermann, 465 Gelsen-kirchen-Hüllen, Preußenstraße 49. 53 569

Verkaufe BMW R 60-Gespann mit Gläser-verkleidung, Bauj. 1960, 72 500 km, bei 71 240 km wurde Motor für DM 850.— generalüberholt, Preis ca. DM 1900.—, Finanzierung möglich. Ferdi Schütz, 6633 Ensdorf, Hauptstraße 219. 53 561

Verkaufe: BMW R 67/3 mit TR 500 (hydr. geb.), Motor generalüberholt auf R 60 (0 km), rot emall., 24 Liter-Tank, US-Bank, Preisidee DM 1600.—. DANIELS, 2 Hamburg 26, Hinrichsenstraße 40, Tel. 2 50 10 78. 53 533

Verkaufe von R 69 S: Getriebe DM 180.—, Kardan 8 x 25 DM 120.—, 32 l Hoske-Tank DM 180.—, Laufräder à DM 100.—, Hinter-schwinge mit Welle DM 60.—, hinterer Kotflügel DM 40.—, Sitzbank DM 40.—. Kurt Schirner, 7 Stuttgart-Zuffenhausen, Achardweg 19. 53 465

Verkaufe gepflegte R 69 S mit 28 Liter Hoske-Tank, Hoske-Tüten, Drehzahlmesser und Peel-Verkleidung, Bj. 1962, 50 000 km gel., Motor leicht überholungsbedürftig, Preis DM 2000.—. Wilfried Lütke-meier, 45 Osnabrück, Grenzweg 19. 53 483

Sehr schöne R 60 zu verkaufen. Näh. unter M 5102 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 644

Suche dringend eine Vorderradgabel für BMW R 51/3, evtl. mit Felge. Joachim Welzel, 355 Marburg, Weidenhänger Straße 92. 53 576

MZ-Seitenwagen

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

Kaufe sämtl. Typen BMW

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



Lampenumbau für Drehzahlmesser u. Tacho für BMW. Austauschschwin-gen für BMW DM 145.— komplett ab Lager.

Winfried Rauch, 8961 Durach/Allgäu Füssener Straße 36

Suche Hinterradantrieb 25/7, komplett. K. Kasten, 7129 Hausen. 53 477

BMW R 27, Juni 1964, DM 1300.—, wegen CB 450-Kauf, sowie Hoske RS-Tank, DM 150.—, abzugeben. W. J. Feinler, 2 Ham-burg 13, Mittelweg 30. 53 480

Suche für R 67/2: Sportverkleidung, Dreh-zahlmesser, US-Sitzbank. Hans Olbrich, 8032 Gräfelfing, Hubert-Reißner-Str. 38. 53 484

Suche BMW R 68 mit Ersatzteilen sowie Heinrich- od. Hoske-Tank (24 Liter). Nähe Stuttgart. J. M. A. TOLLOCK, 7441 Grafen-berg, Kirchstraße 4. 53 492

Verkaufe 51/3, kleiner Kupplungsschaden, bis 100 km kostenlose Anlieferung, Preis-idee DM 450.—. Peter Gartner, 8 Mün-chen-Deisenhofen, Sauerlacher Str. 38. 53 499

Verkaufe BMW R 50, Polizei-Maschine (grün), in sehr gutem Zustand. Neue Be-reifung und neu überholt. Blinklicht und Seitenwagen-Antrieb, TÜV bis 1969, Preis DM 1550.—. Ein Ledermantel und Leder-stiefelhose Größe 54-56, gut gepflegt, Preis DM 220.—. Kurt Alsleben, 674 Landau, Schlachthofstraße 16. 53 495

Verkaufe von R 67: 1 vord. Schutzblech, DM 20.—, 1 Kardanwelle mit Kreuzgel., DM 30.—, 200er Scheinwerfer mit Tacho, DM 50.—, 1 Pelzhose (Flieger) mit Träger, DM 80.—. Herm. Stübner, 8232 Bayerisch Gmain, Weißbachstraße 25. 53 547

Suche für R 27 passend: Verkleidung und Sitzbank. Angebote an K. Gärtner, 8632 Haarbrücken 69. 53 500

Verk. von BMW R 26: 1 Motor, Zylinder-kopf überholt, DM 90.—, 1 Schwinge (hinten) mit Kardanwelle und Antrieb, DM 75.—, 1 Getriebe, DM 60.—. Horst Wagner, 593 Hüttental-Obersetzen, Wols-bachstraße 8. 53 509

Eilt! Verkaufe BMW R 67/2 mit TR 500, Bauj. 1955, TÜV 68, für DM 500.—. Rudolf Schreiner, 6632 Saarwellingen, Vorstadt-straße 114. 53 514

Ersatzteile

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

Der große Motorrad-Ersatzteil-Stützpunkt Westdeutschlands

auch für ältere Baumuster ...
täglicher Expresversand

MULFINGER
46 Dortmund 1 · Postfach 248

Verworner liefert BMW und Ersatzteile.

Spezialität: Alu-Ölwannen DM 69.—

VERKAUFE BMW R 25 (BW. 36/7) und R 25/2 (Solo 27/6) in Teilen oder zum Aus-schlachten. Außerdem 1 Steib LS 200. Wolfgang Wiedenbein, 3388 Bad Harz-burg, Sachsenbergstraße 7. 53 512

Suche besterh. BMW R 69 S, ab Bauj. 64, geg. Barzahlung. R. Zöll, 6239 Kriftel/Ts., Kantstraße 14. 53 516

Suche Nabe od. Rad für R 60. Ruth Alfter, 6 Frankfurt a. M., Alt-Heddernheim 2. 53 517

Verkaufe Liebhaberstück BMW R 51/3, mit 36 Ltr.-Hoske-Tank, Alublechen, Sturz-bügel u. and. Zubehör für DM 1400.—. Norbert Schockmann, 4401 Rinkerode bei Münster. 53 697

Verkaufe R 60 Solo, Bauj. 66, M.-Tank, US-Bank, Chrom-Stahlfelgen usw., in allerbestem Zustand. W. Klett, 6711 Frankenthal/Pfalz, Hofgut Petersau. 53 695

Suche R 27 oder R 50, verkaufe billigst R 26, Bauj. 56, Motorschaden. Hans Over-beck, 565 Solingen 1, Baverter Str. 21. 53 691

Suche für BMW R 51/3, Bauj. 1953, Ersatz-teilliste sowie Laufrad in astreinem Zu-stand ohne Reifen. Hans Haller, 7201 Hausen o. V., Hauptstr. 90. 53 687

Verkaufe BMW R 26, fast generalüberh., mit Extras, für DM 850.—, R 26-Motor DM 80.—, Gabel DM 45.—, Schwinge v. u. h. à DM 20.—, R 50 S-Tank DM 70.—, Harr-Tourenkombi, Körpergr. 1,80 schlank, DM 170.—. Suche für R 50 S Gabel. D. Urmetz, 534 Bad Honnef, K.-Simrock-Straße 24. 53 684

SUCHE R 27. Genaue Angebote (Preis, Bauj., Zustand etc.) an M. Langer, 282 Bremen-Aumund, Grävenhorster Str. 55. 53 680

Verkaufe einwandfreie und sehr gepflegte BMW R 26/1 für DM 800.— (35 000 km gel.). Fred Engelbrecht, 233 Eckernförde, Schleswiger Str. 44. 53 674

Suche R 26-Motor, mögl. ohne Getriebe. G. Buckreus, 8593 Tirschenreuth, Linden-weg 7. 53 673

Suche BMW R 26/27. J. Klaus, 8201 Thansau b. Rosenheim, Fabrikstr. 29. 53 677

Zubehörteile + Bekleidung
die ein Motorradfahrer wirklich braucht
finden Sie in meinem
ZUBEHÖRKATALOG 66



BARBOUR = 100% bei jedem Wetter!

Fahren Sie den INTERNATIONAL erprobten und bewähr-ten BARBOUR-ANZUG!

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

und wenn Sie Kunststoffe bevorzugen:

PILOT-NYLON-Anzug, Jacke u. Hose kompl. DM 46,—
MASCOT-TRAILNYLON-Anzug J. u. H. kompl. DM 159,—
Racing-Nylon-Kombi DM 135,—

Detlev Louis, Hamburg 13
Rentzelstraße 7, Telefon 44 74 91

Größe	Decke/	Schl.
	DM	DM
3.00-16	44,60	8,70
3.25-16	46,60	8,70
5.00-16	70,80	11,60
2.25-17	35,20	8,50
3.00-17	47,—	8,50
3.25-17	47,—	8,50
3.50-17	50,80	8,50
2.75-18	41,30	8,60
3.00-18	44,70	9,30
3.25-18	50,50	9,30
3.50-18	53,40	9,30
4.00-18	68,50	10,20
2.75-19	39,30	9,10
3.00-19	45,50	9,10
3.25-19	50,80	9,60
3.50-19	55,70	9,70
4.00-19	68,50	10,20



AVON-Motorradreifen
3.00-20 48,30 9,60 Avon Grand Prix-
2.25-21 33,30 8,40 Reifen
2.75-21 53,20 9,10
3.00-21 56,— 9,70 3.50-19 82,50 9,70

Gebrauchtmotorräder
Viele preiswerte Typen
Teilzahlung Liste anfordern!



HONDA



Honda Motorräder

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

Fabrikneue Honda C 114, rot (50 ccm Sport), für nur DM 895.- frei Ihrer Bahnstation. Teilzahlung möglich. **D. Filmer**, 293 Varel, Postfach 100.

Scharfe Nocken, Kolben 1:11 und Umbausätze, 350 ccm für CB 72, Fred Rulff, 5483 Bad Neuenahr, Postfach 751.

Verkaufe Honda CB 125, Bauj. 65, 12 000 km gelaufen, Preis DM 1150.- in bar. Rolf Diering, 465 Gelsenkirchen, Auf dem Graskamp 62. 53 559

Suche CB 72/77 in bar. Baudler, 8631 Unterwasungen 4, üb. Coburg. 53 661

Verkaufe: Honda CB 450, 9000 km, Bauj. 1966, div. Verbesserungen, DM 2650.- in bar. Roland Aust, 8962 Pfronten-Weißbach, 82 1/36, Telefon Mo.-Fr. von 7-12 Uhr 628. 53 535

Verkaufe CB 72 E, Bauj. 1963, TÜV 1968, 26 000 km, Bereifung 90%, für DM 1300.-. Ab 15 Uhr bei Günther Müller, 5 Köln-Rath, Am Gieselbach 19. 53 594

Suche astreinen Honda-Motor SS 50. G. Korb, 875 Aschaffenburg, Butzbachweg 8. 53 595

CB 72 SS, schwarz, Bauj. 65, ca. 20 000 km, TÜV 1969, L.-Stummel, Höckerbank, DM 350.- Neuteile. Preis DM 1400.-. Bernd Mostert, 56 Wuppertal-Ba., Bracken 22. 53 558

Gelegenheit! Honda CB 92, Restbestandmaschine, Erstzul. 8. 66, 7000 km, astrein, für DM 1200.- zu verkaufen. Suche CB 72 ab Bauj. 64. Jürgen Nagel, 56 Wuppertal-E., Charlottenstr. 22, bei Pankrath. 53 549

Verkaufe astreine CB 92, Zweitfahrz., blau, Drehzahlm., 3500 km gel., DM 1200.-. Sowie 1 Rennkombi, fast neu, für Körpergr. 173 cm, DM 220.-. Norbert Tack, 747 Ebingen, Maurerstr. 41. 53 521

Verkaufe CB 72, 5-Gang, DM 1800.-. Hans Martin Bücking, 647 Büdingen, Bahnhofstr. 25. 53 523

Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, liefert: CB 450 u. SS 50 ab Lager - Lenkerstummel, Ersatzteile - Betreuung - Reparaturwerk ... jetzt CB 450 auch m. Lenkerstummeln ohne Aufpreis! Auf Wunsch Fußrastenverlegung nach hinten. Tanklackierung DUCATI-rot.

Suche für 50 ccm-Honda 4- oder 5-Gang-Motor. Heinz-Günter Erdmann, 609 Rüsselsheim, Haßlocher Str. 44. 53 531

Honda C 72, Bauj. 63, 23 000 km, gut erhalt., DM 800.-. G.-D. Martin, 282 Bremen-St. Magnus, Weizenfurt 25, Telefon 66 94 80. 53 548

Verkaufe gepflegte Honda SS 50, rot. Oswald Hermann, 7301 Aichschieß, Rosenweg 5. 53 455



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7. Telefon 04 11/44 74 91. 53 665

Verkaufe CB 72, Bauj. 63, 25 000 km, mit diversen Teilen, Bestzustand, gegen bar. Werner Becker, 579 Brilon, Friedhofstr. 17. 53 544

Suche Rückleuchte mit Halterung f. Honda C 110, 50 ccm. R. Jänisch, 5802 Wetter a. d. Ruhr, Wilhelmstr. 33. 53 461

HONDA SS 50 zu kaufen gesucht. Preisofferte an: Ewald Engelhardt, 7031 Ethingen, Postfach 1. 53 471

Suche Honda CB 125 ohne Mängel u. unfallfrei, zahle bar. Kurt Höllein, 85 Nürnberg, Pachelbelstr. 82. 53 508

Honda-Motorräder in Berlin

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

HONDA-MOTORRÄDER Ersatzteile und Reparaturen

Wölk, Wuppertal-E. Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 339 63

Suche HONDA CB 77 (305 ccm) im Raum Süddeutschl., möglichst rot/silber, zahle bar bis DM 1100.-. Norbert Ginter, 7231 Schramberg-Heiligenbrunn, Oberndorfer Straße 23. 53 670

Verkaufe Honda C 92, Bauj. 61, zerlegt, Rahmen neu lackiert, 2 Lager müssen erneuert werden, an Selbstaholer für ca. DM 300.-. Raum Frankfurt. Zuschr. unter M 5096 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 638

Verkaufe Honda C 110, Bauj. 63, 4-Gang, mit verchromtem Schutzblech vorn, abschließbarem Tankdeckel, Handbuch u. Rennsitzbank (neuwertig), Ersatzteilen (Zündspule, Ventile, Ritzel) für DM 250.-. Zuschriften an Ernst Knoche, 413 Moers, Uerdinger Str. 83. 53 474

HONDA-MOTORRÄDER Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder **RÜDIGER LIENERT** 2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77 Telefon 7755 06



HONDA

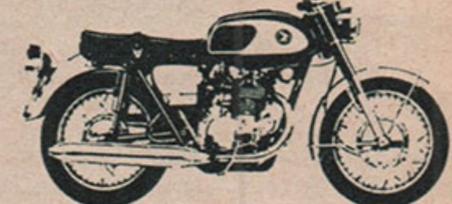
Motorräder

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

2 Stück HONDA CB 250, 7000 und 8000 km, in Rot, Bauj. 1966, mit u. ohne Rennverkleidung, durchaus neuwertig, sofort zu verkaufen. DM 1800.- u. DM 2250.-. Wölk, 56 Wuppertal-E., Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 339 63. 53 678

Welcher Händler (Raum Süddeutschland) nimmt bei Neukauf einer CB 450 meine Honda CB 250, Bauj. 65, blau, 9000 km, unfallfrei, wie neu, für DM 1900.- in Zahlung? Evtl. auch Privatverkauf. H. J. Kröber, 7920 Heidenheim-Schnaitheim, Bussardweg 4. 53 507

HONDA Super Sport CB 450



liefert **Fritz Alexander**

3057 Neustadt a. Rbge., Schmiedegasse



HONDA

UMBEER

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

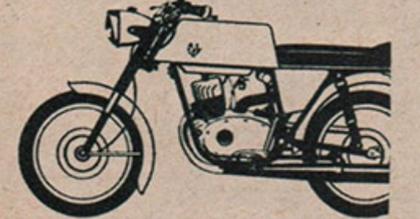
Original engl. Stadium-Sturzhelme
Original engl. Renn- und Sportbrillen
Verkleidungen, Kunststofftanks und -sitzbänke

5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77. Preis DM 460.-, Spezial-Nockenwellen und Renn-Ventilfedern Satz DM 120.-, Engl. Belstaff-Bekleidung. Prompt ab Lager lieferbar: kompl. Satz Inbusschrauben m. 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 bitte meinen Katalog an!

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

MAICO

neu 2 Modelle von **MAICO MD 50 MD 125**



Rolf Waiblinger

Maico-Generalvertretung
7401 Tübingen-Lustnau,
Friedrich-Zundel-Straße 5

Verworner liefert Maico

MAICO-Generalvertretung
Gebrüder Stüdemann, 2 Hamburg 71,
Thomas-Mann-Str. 31, Telefon 6 43 70 29

Kaufe sämtliche Maico-Motorräder nur 250 ccm. Preis und Typ angeben. Dieter Sütterlin, 78 Freiburg, Schönbergstr. 5. 53 525

MC 250, Bauj. 66, mit Ceriani, DM 1800.- zu verkaufen. Alle and. Maico-Modelle schnellstens lieferbar. Maico-Vertretung Helmut Kaufmann, 519 Stolberg-M., Ruf 25 82. 53 534

MAICO-

Drehschieber-Motorräder 50 und 125 ccm

jetzt bestellen! Besichtigung und Probefahrt bei: PERSCHIED, 5047 Wesseling, Ahrstr. 37, Alleinvertrieb für Raum Köln, Bonn und Euskirchen. 53 621

Suche 250 ccm Maico-Breitwand- bzw. Gußmotoren, evtl. kompl. Gelände- oder Cross-Maschine. German Bangert, 4811 Ummeln, Mühlenstr. 356. 53 622

Verkaufe Maico 175 SS. Liebevoll hergerichtet (Straße). Angebote an P. Gawlista, 53 Bonn-Duisdorf, Lengsdorfer Straße 80 (Wachhundertsch.). 53 629

MOTO CROSS

Fiberglas-Artikel

für Moto Cross-, Gelände-, Trial-Maschinen

Spezialausrüstung für MAICO
Prospekte anfordern bei FALK-Kunststoffe **A. Krischer, 516 Düren**, Rurstr. 104, Tel. (024 21) 72670, Postf. 731

Verkaufe Maico Moto Cross 250 ccm, Breitwandzylinder, mit neuem Motor, Fahrgestell generalüberh., für DM 950.- gegen Selbstabholung. Hugo Kloos, 7971 Altmannshofen, Bundesstr. 18, Hsn. 26. 53 454

Verkaufe 1 250 ccm MC CZ, Bauj. 1966, 5 Rennen gel., DM 3700.-. 1 250 ccm MC CZ, Bauj. 65, nach Werksüberh. 1 Rennen gel., DM 3000.-, gegen bar. Gerhard Lilie, 8 München 8, Herrenchiemseestr. 2, Tel. 44 59 75. 53 491

Verkaufe MC-Maico 250 ccm. Ernst Wohnhaas, 8941 Lautrach 81. 53 589

Verkaufe meine CZ 360 ccm MC, vom Werk überholt, in bestem Zustand. Erwin Schmider, 762 Wolfach, Schiltacher Str. 12. 53 566

Verkaufe oder tausche Maico Moto Cross 250 ccm, einsatzbereit, Bauj. 1964, gegen 360- oder 500 ccm-Cross-Maschine. Philipp Röhl, 6492 Sterbfritz, Brückenauer Str. 30. 53 577

Verkaufe meinen Spezialanhänger für Moto Cross-Maschinen. Fritz Betzlbacher, 7403 Pfäffingen, Gartenstr. 7, Telefon Herrenberg 51 32. 53 518

Verkaufe 250 MC-Breitwand-Maico, Doppelrohrrahmen, Getriebe neueste Abstufung, DM 1200.-. Peter Stang, 87 Würzburg, Scherenbergstr. 16. 53 510

Achtung MZ-Fahrer! Übernahme ab sofort Reparatur- u. Ersatzteilaufträge für sämtl. MZ-Modelle, Spez.-Teile für GS u. MC, Räder, Felgen, Naben, BVF-Rennvergaser, Motor-tuning. Austauschdienst: Zyl., Kurbelw., Federbeine (auch Herc. vorn). Wilfried Brödel, 854 Schwabach, Cellastr. 14, Tel. 0 91 22 - 39 41. 53 605

Gelegenheit!

Verkaufe neue 360 ccm CZ, Bauj. 1967, mit Ersatzteilen. Heiner Trost, 708 Aalen, Kappelstr. 27, Tel. 65 56. 53 470

Einwandfreier Maico-Moto Cross-Motor 250 ccm, Graugußzyl., gegen DM 300.- zu verkaufen. Hansjörg Rehklau, 8901 Neusäß, Schloßgartenstr. 5. 53 675

Verkaufe Maico-MC-Motor, Gußzylinder mit 30er-Ansaugstutzen für DM 400.-. Hias Fichtl, 8921 Hohenfurch 5. 53 681

BSA Goldstar Liz. MC oder Gelände sowie Grasbahn mit Brief wegen Aufg. des Sports DM 1150.-. Paul Eger, 8901 Königsbrunn, Tannenstr. 4, Tel. 0 82 34 - 8 62 01. 53 690

MOTO GUZZI

Import und Vertretung **Schweiz**. Otto von Arx, CH-4632 Trimbach bei Olten, Telefon (062) 41414.

Haben Sie schon eine BOMBE?

Natürlich ohne Waffenschein! Etwas Besonderes für Männer, die ein richtiges Motorrad lieben. Bestellen Sie jetzt Ihre V 7, dann sind Sie bei der nächsten BOMBEN-Lieferung dabei.

Ihr **MOTO-GUZZI-Importeur**
Zweirad-RÜTH, 6949 Hammelbach/Odw.
Telefon 06253/305

RENNMASCHINEN

Verkaufe neues V.-Rad mit Oldani-Bremse u. Dunlop Racing KR 76 DM 495.—. H. Ebert, 6901 Grein. 53 586

Verkaufe meine schnelle Ray Petty-Norton, Motor neu überholt, 6-Gang, Verkleidung, viele Ersatzteile, Maschine in allerbestem Zustand, Preis DM 4900.—. Dieter Sütterlin, 78 Freiburg, Schönbergstraße 5. 53 526

Verkaufe AJS 7 R, 54, billig, auch in Teilen. Sjöberg, 8 München 25, Bruderhofstraße 7. 53 546

Rennmaschine 125 ccm, Drehschieber, 23 PS, 6-Gang, zu verkaufen. X. Heiss, 89 Augsburg, Tauscherstr. 10 b. 53 506

Verkaufe 50 ccm-Drehschieber-Renn-Kreidler für DM 900.—. W. Kroll, 7141 Heutingen, Schillerstr. 6. 53 469

Verkaufe mein BMW-Straßenrenngespinn, in tadellosem Zustand, Preis ca. DM 3000.—. Rolf Möller, 4 Düsseldorf-Benrath, Stralsunder Str. 165, Tel. 71 82 65. 53 553

Verkaufe von Aermacchi-Rennmaschine: kompl. Vorderrad mit Oldani-Bremse für DM 220.— oder Tausch gegen Dunlop Racing vorn 3.00 x 18, hinten 3.50 x 18, sowie 1 Gabel mit Lenkerstummel für DM 80.—. Frank Fellmann, 8854 Bäumenheim, Lessingstr. 1. 53 467

Royal Enfield Interceptor de Luxe 750, Bauj. 64, 17 000 km, TÜV Juli 68, Drehzahlm., Oldruckanz., Temperaturm., neue Reifen (Avon), umständehalber zu verkaufen. Preis ca. DM 1900.—. Hans R. Bönner, 5351 Groß-Vernich, Hauptstraße 9, Krs. Euskirchen. 53 528

SACHS

Eilt! Suche dringend einen Sachs 50 oder 75 ccm-Motor, 5,2 PS oder mehr, 5-Gang. Angebote mit Angabe des Preises, der PS-Zahl sowie des km-Standes sind zu richten an R. Dzierson, 2 Hamburg-Berne, Volzekeweg 2. 53 611

Suche Frankfurter Topf für Sachs 175, Rohr ϕ 40 mm, und Jahrgang „das MOTORRAD“ 55—60 kompl. Angebote an G. J. Nijkamp, Ennekerdijk 38, BORNE, Holland. 53 538

SEITENWAGEN

Eilt! Suche Seitenwagen für BMW 51/3 (Bauj. 54), komplett, mit sämtlichen Anschlüssen, gegen Barzahlung, bis DM 100.—; wird selbst von mir abgeholt, möglichst im Raume Nordrhein-Westfalen. Horst Bettermann, 477 Soest, Vor dem Jakobitor 3. 53 585

Verkaufe TR, Preis ca. DM 450.—, Lauf- rad u. Reserverad KS. Erich Conrads, 519 Stolberg-Dorff., Marienstr. 1. 53 554

Steib-Seitenwagen LS 200 zu verkaufen. Günter Knufinke, 46 Dortmund, Eisenacher Straße 4. 53 530

TRIUMPH (TWN)

Verkaufe Triumph T 100, 32,5 PS, in allerbestem Zustand, wirklich preisgünstig nach Vereinb. K. Negrassus, 285 Bremerhaven-L., Schierholzweg. 53 475

Suche für Triumph Boss 350 ccm kompl. Auspuffanlage u. 2 Kolben. Lutz Poczka, 1 Berlin 62, Grunewaldstr. 34. 53 487

Eilt! Verkaufe Triumph T 120, Bauj. 63, Motor neuwertig, erstklassiger Zustand, DM 1000.—. Zuschriften unter M 5105 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 696

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Import und Vertretung: Otto von Arx, CH-4632 Trimbach bei Olten, Schweiz, Telefon (062) 41414, Bonneville ab Lager lieferbar. Girling-Federbeine, Avon-Verschaltungen. Cromwell-Helme, Barbour-Anzüge, div. Lederkombis. Motorradbaukasten, Ersatzteile u. Zubehör.

Eilt! Suche dringend 3 TA zum Ausschachten oder guten Motor von Tiger 90, 27 PS. Peter Schad, 8976 Blaichach, Bihlerdorf 40. 53 550

Bonneville, 11. 65, 17 600 km, Siamese-Anlage, zurückgelegte Fußrasten, verbesserte Schmierung, viel Werkzeug und 1 Belstaff Trialmaster, etwa DM 2600.— verkauft Pfeiffer, 5 Köln-Dellbrück, Im Eichenforst 23 a. 53 650

Bonneville, 64, neuw. mit Zubehör, günstig zu verkaufen. Zuschriften unter M 5098 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 640

Triumph-Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 53 667

Suche gute Bonneville, Bauj. 64, 65, 66, im Raum Süddeutschland. Angeb. mit Kilometerzahl, Preis usw. an K. Nebbe, 808 Fürstenfeldbruck, Kolpingstr. 19. 53 472

Triumph Bonneville, Bauj. 62, 48 PS, DM 1200.— Neuteile, völlig neu aufgebaut, 0 km, verkauft für DM 1980.— bar E. Grunwald, 8133 Feldafing, Biersackstraße 7. 53 608

VESPA

Verkaufe Vespa 150 T 4, Bauj. 60, vers., verst., fahrbereit, hellbeige, guter Zust., Preisidee ca. DM 600.—. K. Siegmund, 71 Heilbronn, Oststr. 110. 53 522

VETERANEN

Motorrad BMW 198 ccm, Bauj. 1934, gut erhalten, fahrbereit, an Liebhaber zu verkaufen. Off. an Georg Zolleis, 872 Schweinfurt, Am Haardtweg o. Nr. 53 552

BMW R 2 in Teilen f. DM 80.—. W. GUYS, Den Haag, Kranenburgw. 8a, Holland, Tel. 55 86 37. 53 636

VELOCETTE

Verworner liefert Velocette

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf das "MOTORRAD"

VICTORIA

VERKAUFE VICTORIA 159 TS, 50 ccm, Zulassung Dez. 1965, Aluschutzblech, vorn H. Pichler-Rennverkleidung, hochgezog. Auspuff, sehr gepflegtes Liebhaberstück, 14 000 km, Preisidee DM 900.—. Dieter Dörflinger, 6102 Pfungstadt, Bergstr. 47. 53 610

YAMAHA

YAMAHA
Motorräder
Zentralersatzteillager
Informieren Sie sich jetzt über die neuen Yamaha-Modelle
YAMAHA-Weihe
4972 Gohfeld-Wittel
Koblenzer Str. 243 • Tele. 05731/7337

In der Saison 1966 verkauften wir 23 YAMAHA YDS-3 Motorräder. Dies ist für 1966 in Deutschland einmalig — doch für uns kein Anlaß, stolz zu sein und auszu-ruhen! Im Gegenteil — in den letzten Wochen haben wir vieles verbessert. So z. B. die WERKSTATT, das ZENTRALERSATZTEILLAGER — u. die AUSSTELLUNGSRÄUME. Der Wert Ihrer YAMAHA wird auch 1967 durch unseren guten Kundendienst, verbesserte TECHNISCHE EINRICHTUNGEN und kostenlose Informationen erhalten.

Deshalb prüfen Sie bitte, ob nicht auch Ihre YAMAHA von uns betreut und geliefert werden sollte!

YAMAHA-Werksvertretung

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

Yamaha-
Werksvertretung
Paul Tüscher
2 Hamburg 13
Rentzelstraße 10

Verworner liefert Yamaha
und Ersatzteile
nach allen Orten.

YAMAHA

jetzt auch im Raum Heidel-
berg lieferbar durch
Geppert & Sohn, Wiesloch
Hauptstr. 164, Telefon 24 96

YAMAHA-Motorräder liefert u. betreut
Motorrad Emonts 5 Köln, Martinsfeld 23, T. 314217

Yamaha Productionsracer, enorm schnell u. zuverlässig, Streckenrekord, Junioren-pokal Hockenheim, verkauft mit sämtl. Zubehör wegen Aufgabe. Herbert Ochsen-reiter, 8999 Weiler/Allgäu, Lindenberger Straße 268. 53 511

ZÜNDAPP

Verworner liefert Zündapp

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

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 53 654

Zylinder-Tuning (Frisieren) auf absolute Renn-leistung (50 ccm) und (75 ccm) ... DM 89.50
Kolben und Kopf auch einsenden!
SCHLOSSER, Klaus G., 7887 Grenzach

Verkaufe KS 100 mit Monza-Verkleidung DM 800.— u. Harr-Kombi Gr. 1,70, DM 150.—. Horst Imm, 326 Rinteln, Kreuzstr. 3. 53 632

Verkaufe KS 601 S, 1954, Motor über-holt, guter Zustand, mit Steib S 250, Richter-Kabine, div. Extras, DM 800.—. Künzer, 8 München 90, Ed.-Schmid-Str. 3, Telefon 29 07 76. 53 607

Verkaufe für Zündapp KS 50: 1 besterhalt. MB-Rennverkleidung mit Rücksp. u. Hal-terungen, DM 100.—. Bernd Seemann, 7401 Tübingen-Lustnau, Haldenstr. 15. 53 652

Verkaufe KS 601 Sp. mit S 500, grün, guter Zustand, Hoske-Tank, 160 W Lima., gr. Scheinw. u. a. Extras, für DM 600.—. 1 KS 601 zum Ausschachten, DM 250.—. 1 Seitenw. S 250.— DM 50.—. L. Leinke, 46 Dortmund, Burgholzstr. 50. 53 597

Verkaufe Zündapp 75 Trialmaschine, Bauj. 1964, in guter Verfassung, mit vielen Neu-teilen, für DM 800.— bar. H. Hartmann, 479 Paderborn, Im Lohfeld 6, Telefon 0 52 51 — 64 85. 53 599

Zündapp KS 100, Bauj. 67, 2500 km, vers. bis 2. 2. 68, für DM 1100.— in bar zu verkaufen. Abholen tägl. von 9—12 Uhr vorm. Dietmar Schultz, 2 Hamburg-Bill-stedt, Cottaweg 38 f. 53 563

Verkaufe wieder ein KS 601-Gespinn für DM 950.— sowie 1 Steib 501 A E. Best-zustand. Hampel, 5034 Sielsdorf, Kölner Straße 239. 53 653

Suche guterhaltene KS 601, Solo oder Ge-spinn. Preisangebote mit Bild erwünscht. Wolfgang Komossa, 652 Worms, Corne-lius-Heyl-Str. 7. 53 651



Haben Sie schon Ihre Einbanddecke für den Jahrgang 1966 vom »MOTORRAD«?

... und die neuen Hefte von 1967 sollten Sie in der Sammelmappe mit dem praktischen Stäbchenmechanismus vorordnen!

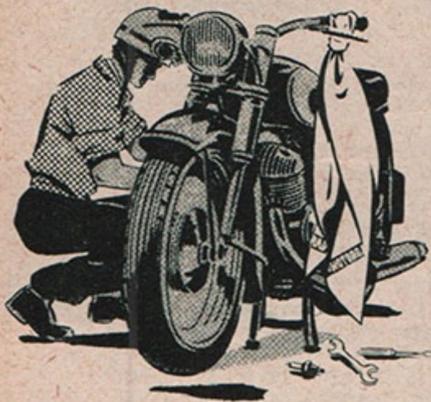
Jeder als Buch gebundene Jahrgang »DAS MOTORRAD« gewinnt ständig an Wert. Im Inhaltsverzeichnis (Nr. 26/1966) finden Sie alles Wichtige sofort wieder und können noch nach Jahren jede Einzelheit der Entwicklung und Geschichte unserer Motorräder genau verfolgen. Verlangen Sie dazu die Einbanddecke.

Die einzelnen Ausgaben von 1967 bewahren Sie dagegen zunächst am besten in Sammel-mappen auf. Die sind mit einem sehr praktischen sog. Stäbchenmechanismus ausgestattet, der jederzeit ein leichtes Einhängen, Wechseln oder Herausnehmen der Hefte gestattet.

Einbanddecken — auch zurückliegender Jahrgänge — aus flexibler weinroter Plastik mit Goldprägung DM 3.80+DM 1.— Porto.

Sammelmappen aus gleicher Plastik für 13 Hefte DM 5.—+ DM 1.— Porto.

M 7/67



Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

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

GUTSCHEIN

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

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab _____ 1967 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 18499 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,- (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28,60). Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

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

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,40 (DM 5,90+DM -,50 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort Motorschal. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. M 7/67

ZÜNDAPP

Verkaufe KS 601 S - TR 500-Gespann, Bauj. 1956, 48 000 km gel., 34 PS, SW hydraulisch gebr. u. gefedert, 27-Ltr.-Tank, 200er-Scheinw., neu bereift, NC-Batterie, Gasz. Vert., Farbe rot/silber, im Bestzustand, für DM 750.-. J. Moritz, 6341 Offdilln, Am Horch 9. 53 603

ALUFELGEN

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

ALU-SCHUTZBLECHE

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

BEKLEIDUNG

Belstaff-Bekleidung

„Trailmaster-Trailon-Rennkombi“
Klaus Hauschild
22 Elmshorn, Bauerweg 37,
Telefon (0 41 21) 24 72

Verkaufe 2 Belstaff-Anzüge, 2mal getragen, je DM 120.- oder Gebot (1,72 u. 1,76, schlank). I. Frahm, 1 Berlin 31, Schlangenhader Str. 92, Tel. 89 86 89. 53 591

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 53 668

Suche raschmögl. Rennkombi, gebr., Gr. 1,70, schlank. Off. erbet. an: Hansrudolf Müller, CH-1055 Froideville (VD), Schweiz. 53 493

Verkaufe Belstaff Trojan mit Futter, ca. Gr. 52, für DM 60.-, sowie Skai-Lederhose, ca. Gr. 54, für DM 30.-. W. Marheineke, 2 Hamburg 22, Lübecker Str. 76. 53 468

Damen-Lederkombi (Harr), neuwertig, 165 cm, Konfektionsgröße 38/40, für DM 150.- sofort zu verkaufen. R. Dörfer, 7701 Böhlingen, Radolfzeller Str. 1. 53 551

Verkaufe Harr-Kombi 175-178 cm, Jet-Helm u. Stulpenhandschuhe für DM 150.-. U. Engelmann, 28 Bremen, Witzlebenstraße 225. 53 686

Suche gebr. Harr-Kombi, 190 cm, schlank, u. mittelgroßen Tankrucksack. Dieter Dreyer, 216 Stade, Am Schießstand 2, Telefon 0 41 41 - 29 21. 53 504

DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser

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

Wolfgang Kröber, 5406 Winnigen Wilhelmstraße 27, Telefon (026 06) 488

ERSATZTEILE

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



Schalldämpfer Felgen

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

Motorrad-Verwertung Ackmann

4962 Obernkirchen, Rintelner Straße 18, Telefon 2019, vorr. Laubscher, Stuttgart. Ersatzteile für alle Motorräder u. Roller. Spezialität: Gläser-Verkleidungen.

RENNBRILLEN

PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23 liefert FOSPAIC GS 11, DM 35.50, TT 1 DM 38.50, L 45, DM 41.-, alle Lederausf., jetzt auch für Brillenträger.

Stadium u. Winter. M. Helmstetter, 8761 Bürgstadt, Am Steffleinsgraben 3.

Fospaic - Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 53 669

VERKLEIDUNGEN

Renntanks, Sitzbänke, Verkleidungen Fred Rulff, 5483 Bad Neuenahr, Wendelstraße 8, Telefon 51 79, Postfach 751

Suche guterhaltene Rennverkleidung für Hercules K 50 Sport, Preis bis DM 100.-. Otto Mayer, 6551 Welgesheim, Bergstr. 6. 53 486

neuer stützpunkt

Gläser-Verkleidung

ständig am Lager - Versand - Montage. Fischer, 6451 Froschhausen, Luisenstr. 2. 53 555

Verkaufe Gläser-Monza-S-Verkleidung mit Halterung, passend für CB 450, DM 250.-. W. Albicker, 7711 Sumpfohren 41. 53 598

1 Gläser-Verkleidung, kaum gebr., billig abzugeben. Zuschriften unter M 5095 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 637

Rennverkleidung! Für Hercules K 50 S zu kaufen gesucht. Georg Burkhäuser, 7031 Döfingen, Forchenweg 2, Telefon 0 70 33 - 504. 53 579

VERSICHERUNGEN

Spezial - Zweirad - Versicherungsbüro Hans Ehler, 7073 Lorch, Postfach 10, Telefon 071 27/5 79.

Für alle Zweiräder werden bis 50% Schadenfreiheitsrabatt, für Beamte, Arbeiter und Angestellte im öffentlichen Dienst zusätzlich 20% Vorausrabatt bei günstigen Grundprämien gewährt.

SITZBÄNKE

BMW-Sitzbank DM 75.-, US-Bänke breit (Schorsch Meier) DM 100.-, Sportbänke schmal mit Rennhöcker DM 65.- - Rohrkofferträger schwarz DM 20.-, dto. verchromt DM 30.-, Weinmann-Alufelgen DM 31.-, NSU Max-Schalldämpfer DM 75.-, elekt. Drehzahlmesser rechteckig DM 68.-, dto. rundes Metallgehäuse DM 108.-, Tanktaschen aus Skai DM 26.- per Nachnahme von MOTOR-SCHÄFER, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

STURZHELME

Engl. Sturzhelme

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



Römer Sturzhelme

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

ZÜNDANLAGEN

Kontaktlos gesteuerte Transistor/Thyristor-HKZ-Zündanlagen für alle Rennmotoren, kompl. Anl. DM 240.-. W. Kröber, 5406 Winnigen, Wilhelmstraße 27.

Anzeigenschluß

für Heft 9/67
ist am 3. 4. 67

TAUSCH

Tausche astreine BMW R 26, 50 000 km, Silbertank, Rennständer, gegen KS 601, R 51/3 oder ähnl., Raum Nordschw. J. Tuchnowski, 886 Nördlingen, Braterstr. 15. 53 572

Verkaufe R 67/2, Liebhaberstück, Volln., H.-Tank, H.-Tüten, neue R 69 S-Bank, neue Kolben, verchromte Schutzbleche, hochpolierte Motorteile, im Bestzustand, DM 1800.—. Oder tausche gegen sehr gute CB 72. Reiner Klemm, 3201 Grasdorf Nr. 1, üb. Hildesheim. 53 503

DKW 100, 60, Wert DM 1000.—, gegen Gebot oder schnelle Maschine, auch RS, MC, GS etc. Telefon 0 22 51 — 5 14 52. 53 575

Tausche BSA 500 ccm, 2-Zyl., A 7, gegen H. Imperator, BMW R 50, R 60, zahle Wertausgleich oder verkaufe gegen Gebot. Uwe Robatteux, 2057 Geesthacht, Wandbeker Ring 14. 53 482

Verkaufe von NSU Max: 1 kompl. Fahrgestell mit Motor u. 1 Motor in Teilen ohne Brief. Oder tausche gegen Sporttank für KS 601. W. Strobel, 7036 Schönaich, Wolfenberg 1. 53 564

Verkaufe VW 1200, DM 1750.— oder tausche gegen gleichw. CB 72 oder Aermacchi Ala Verde. F. Sehr, 6505 Nierstein, Gr. Fischergasse 11. 53 613

Verkaufe oder tausche CB 77 (DM 1400.—) gegen 100—250 ccm Geländemaschine. Muscheid, 545 Neuwied, Grabenstr. 37. 53 679

Tausche Horex 400 mit SW gegen Schlauchboot oder Go-Kart. H. Budde, 5251 Berghausen, Hauptstraße 26. 53 529

Tausche Honda CB 72, 63, rot, sehr guter Zustand, gegen KS 601 S oder engl. Maschine ab 500 ccm oder verkaufe für DM 1500.—. Wilh. Schreiner, 509 Leverkusen, Dönhoffstr. 45. 53 501

Ganz junger Nachwuchs sucht: RT 175, 175 ccm Sachs. oder ähnlichen fahrbereiten Motor. Biete DKW 3=6-Getriebe (60 000 km) zum Tausch. Möglichst Selbstabholer. Ludwig Ott, 6971 Zimmern, Hauptstr. 36. 53 497

VERSCHIEDENE

HONDA SUZUKI YAMAHA

Motorräder, Kleinkrafträder

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

Neue aus der IFMA
**Honda, Puch,
Yamaha, Maico**

verkauft nicht nur, sondern pflegt und repariert Motorradhaus R. Waiblinger, 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5

Schweißgeräte im Selbstbau

220+803 V, Schweißstrom bis 180 A, Bauplan per Nachnahme 9.80 DM, liefert Jos. Bode, 5041 Friesheim, Ulmenweg 16

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

Suche Honda CB 72 oder Yamaha 250. Knut Busse, 8 München 2, Josefspitalstr. 11. 53 623

DUCATI

Wir liefern in beschränkter Zahl werksmäßige Rennumbausätze für Ducati Mach I, bestehend aus Rennnockenwelle, Spezialkurbelwelle, Rennkolben, -federn etc. etc. Preis auf Anfrage. Da uns nur eine beschränkte Zahl zur Verfügung steht, bitten wir bei Interesse um sofortige Anfrage.

BÜHLER KG, 7 Stuttgart, Gänsheidestraße 19, Tel. 0711/24 57 07

BÜHLER KG

7000 Stuttgart, Gänsheidestr. 19, Tel. 0711/24 57 07
liefert zu günstigen Preisen

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

Ihr Zweitaktpezialist:

**H. Ronsdorf jun.
vorm. K. Th. Horn**

583 Schwelm

Hauptstraße 159

YAMAHA, SUZUKI, PUCH

Verkaufe Norton 350, Bauj. 56, fahrbr., DM 300.—. Verkaufe BSA 350, Bauj. 52, für DM 150.—. Suche guterhaltenen Heinrich-Tank. Bernhard Kraus, 6653 Bliestkastel-Lautzk., Neunkircher Str. 53. 53 513

Zu verkaufen i. A.: Orig. Breitw. 250 ccm-GS-Maico DM 1260.—; Motobi Sprite 200 ccm DM 900.—; Bultaco Cross u. Grasb. 125 ccm DM 1100.—; Honda CB 450 DM 2600.—. Motorradhaus R. Waiblinger, 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5. 53 478

... und zur Lederkombi:

„Trial“, die 1000fach bewährte Motorrad-Ledersportmütze DM 29.70
„Egosta 6 A“ mit Verl.-Band neuer Preis: DM 54.50. Weitere Artikel siehe Heft 6/67 Seite 167
Karin Wettengel
698 Wertheim, Odenwaldstraße 6

GELEGENHEIT! Verkaufe Max, 1955, DM 80.—, 1 Motor, neue Lager DM 50.—, 1 Motor zerlegt DM 20.—, 1 Moto Guzzi Falcone Sport, 1952, guter Zustand, DM 100.—, mit Zündmagnet kpl. DM 300.— (dieser neu DM 195.—), 1 AJS 350 ccm, 1952, DM 100.—. Suche Stiefel 42—43, Handbuch deutsch BSA Road Rocket. Thomas Pranschke, 522 Waldbröl, Postf. 124. 53 671

Verkaufe 125 Honda Production Racer u. 125 Ducati GP. Zuschriften unter M 5103 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 692

Verkaufe AJS 16 C Trial, 350 ccm, Preis DM 550.—, Bauj. 61; 1 Montesa 125 ccm, Bauj. 62, Preis DM 120.—. Hans Müller, 2806 Leeste-Hörden, Am Wittenkamp 129. 53 689

VERSCHIEDENES

2 Hoske-Tanks, 1 TR 500 u. alle KS 601-Teile verkauft Kraemulat, 565 Solingen, Wuppertaler Str. 191. 53 479

MUNDSCHUTZ?

Aus schwarzem Leder; sauberer Schnitt, mit Druckknöpfen ausgestattet. DM 6,50, 2 Stück DM 12.—. **Helmar Jaeger**, 8592 Wunsiedel, Martin-Luther-Straße 6

Photoarbeiten? Schw.-Weiß-Entw. DM —,50, Vergröß. 7x10 DM —,15, 13x18 DM 1.—, 18x24 DM 1,50, Abzüge v. 6x6, 6x9-Rollfilmen DM —,12. **Helmar Jaeger**, 8592 Wunsiedel, Martin-Luther-Straße 6.

GIRLINGER-FEDERBEINE

per Paar DM 78.—, verkauft:

Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstr. 2

Monteurkombis

ital., blau, in allen Größen DM 45.—
rot, leuchtend DM 48.—
schwarz DM 39.—

Rennkombis

ital., nach Maß DM 298.—

Rennstiefel

ital., Reißverschluss hinten, alle Gr. DM 59.50

Teflonzüge

Bowdenzug, Hülle, Teflonrohr

2 Alu-Scheibenräder mit Bereifg. 80%, 12 x 3", je DM 25.—, Sitzbank 50 ccm DM 10.—. Florett-Rahmen mit Stoß. u. Schwingen DM 40.—, 2 NSU-Quickly-Mot., kompl., je DM 20.—, 2 Räder mit Bergfg., 26x2", je DM 8.—. Th. Herion, 43 Essen, Graf-Spee-Str. 18. 53 466

Verkaufe gegen Gebot: 1 Sachs 50 S-Motor, 1 Kreidler S 4-Motor, 1 Vorder-u. Hinterrad v. Aermacchi. Suche: Kreidler 5-Gang-Motor. Dieter Leonhardt, 7 Stgt.-Vaihingen, Im Sommerwind 9. 53 581

Puch 175 SV, 56, Reglerdefekt, billig abzugeben. Suche Handbuch u. Reparaturanleitung für Horex Imperator. Wolfram Schick, 6612 Schmelz/Saar, Auf der Hühnertränk 11. 53 536

Nach wie vor erhalten Sie

engl. fabrikneue Motorräder

NORTON, AJS, MATCHLESS und VELOCETTE, sowie neuwertige engl. MOTOREN und Ersatzteile, Horex-Ersatzteile, gebraucht und neu, VESPA-Roller u. Ersatzteile, neu und gebraucht, samt vielem Zubehör. Außerdem engl. Ketten u. engl. Reifen. **Fr. & Wilh. Herrmann, GmbH**, Stuttgart-Sonnenberg, Laustraße 62, Telefon 76 24 08

SUZUKI T 20, MAICO MD 50/125

Neu:
ROCKET WD-40

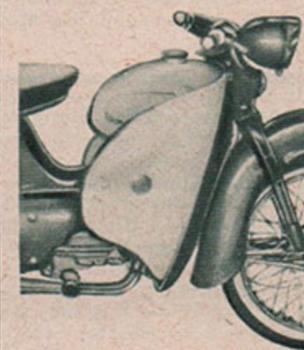
Nasse Motoren springen an. Nasse Elektrik funktioniert. Eingerostetes wird gelöst, Blankes bleibt blank.

Spray-Dose DM 8,50

Comedol-Motorreiniger
0,4 Ltr. DM 3,85



Harald Saur und Jens Lück, 7415 Wannweil über Reutlingen, Hauptstraße 51
53 582



HESTRÜ

H. Strümpfler
71 Heilbronn
Oststraße 96

Beinschilde (großes Programm)
Sportverkleidung DBGM
Blinkanlagen DBGM
Sturzbügel

Prospekte kostenlos

BULTACO und METISSE

Generalvertretung für Österreich
Moto Cross-Sport-Renn-
maschinen — Sämtliche Ersatzteile
HORST LEITNER, Mürzzuschlag-
Hönigsberg, Tel.-Nr.: 03852 — 810

Wer hat noch keine Sportsitzbank v. Maico-Manfred? Noch lieferbar: Universal-Sportsitzbank für DM 35.—, mit Halterungen für Kreidler, Zündapp, Puch u. DKW DM 38.— und Porto. Rückgaberecht. Superleichte Rennsitzbänke aus Kunststoff. Prospekt anfordern von **M. Helmstetter**, 8761 Bürgstadt, Am Steffleinsgraben 3.

Biessame Welle für alle feinen Frasierarbeiten (Fräsen, Schleifen, Polieren) auch an sonst unzugänglichen Stellen. Zusammen mit jeder Bohrmaschine verwendbar. 90 cm ... 47.50 DM

Robuste Marken-Bohrmaschine, Metallgehäuse 69.—. DM. SCHLOSSER, Klaus G., 7887 Grenzach

Verkaufe: Dürkopp-Werks-Bahnmaschine mit Schwingen- u. Hofmeister-Fahrgestell. Kompl. Dürkopp, 3 serm. Motoren, DKW 175 VS, Bauj. 58, überh. Motor, neue Sitzbank, Anker def., Kreidler Florett, 4,2 PS, 14 000 km, kompl. Horex-Gabel mit Rad. Gegen Gebot oder tausche gegen gute GS oder sportl. Straßenmaschine bis 250 ccm. Reinhard Junker, 4771 Lohne, Bundesstr. 127, Ruf: Soest 52 32. 53 464

Verkaufe von BMW: 2 Motoren 51/2 ohne Kolben, 51/3 zerlegt mit neuer Kurbelw., 1 Getr., 1 Rahmen, 1 Tele, Vergaser v. Horex Imper., 2 Rahmen, 2 V.-Schwing., 4 Aluräder, Tank, Kleint., Super Fox, 2 Räder billig gegen Gebot, 1 Universal-Werkst. mit allem Zubehör für DM 190.— (Neupreis DM 400.—). Erwin Blüm, 6831 Oberhausen, Jahnstr. 23. 53 489

1 Motor R 68 DM 500.—, 1 H.-Tank, 36 Ltr., neu, DM 220.—, 1 Rahmen R 51/3 DM 50.—, 1 Kissen Resident DM 20.— zu verkaufen. H. D. Oberwittler, 48 Bielefeld, Schlangenstr. 16. 53 490

Verkaufe gegen Gebot: 500 ccm AJS, 18 CS, Motor defekt, Norton Domin. 500, 2-Zyl., in Teilen, neuwertig, 1 Felge 19", neu, Reifen Avonracing MK II 19"—3.00, Lederkombi Lammfell für 178 cm Größe, an Abholer. G. Narbe, 8752 Wasserlos (Ufr.), Auerpfad 14, Tel. 0 60 23 — 21 14. 53 488

Verkaufe: Adler MB 250, hochgez. Auspuff, DM 150.— u. viele Adler-Teile. KS 750 in Teilen gegen Gebot. Suche: Motor R 67/2 oder R 51/3. Georg Fischer, 6719 Obrigheim/Pfalz, Hauptstr. 55. 53 496

LUFTFAHRT-Vorkriegszeitchriften kauft: H. Eckardt, 867 Hof/Saale, Theresienstr. 1. 53 630

24-jähriger Motorradfahrer sucht Freund. Zuschriften unter M 5101 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 643

Maico von 50—360 ccm
Suzuki T 20, 29 PS
Garelli, 50 ccm
Belstaff-Bekleidung.
Service — Verkauf bei VK-Tankstelle, Gerhard Kinzl, 8958 Füssen im Allgäu, beim Eisstadion. 53 656

Verkaufe neuw. Ceriani-Gabel sowie AJS-Ersatzteile 18 CS 500. Albert Gölz, 7 Stuttgart N, Tunzhofenstr. 17. 53 481

Tuninganl. 8 PS, DM 18.— für alle Typ. Kreidler od. Zündapp mit Matrizen zum Anreiben sowie Ersatzteilliste. Garamot, Rennmotoren, 8413 Regenstauf. 53 657

KUNSTSTOFF-ZUBEHÖR

ACHTUNG: NEU AUS USA E · POX · E · STAHL
hochwert. 2-Komponenten-Metallkitt auf Epoxykondensbasis, z. Beseitigung v. Metall-, Blechschäden, bei Rohrbruch, Gewindeerneuerung usw., 100 000fach bewährt, besond. hart und schlagfest, schrumpft nicht ein, kann gebohrt und gefeilt werden, simple Verarbeitung, paßt in jeden Tankrucksack, DM 4,95 + Nachn. DEHN-Versand, 5000 Köln-Nippes, Merheimer Straße 133 (prakt. 60-g-Packung, wie beschrieben in Heft 5/132).

Das Letzte

Rationalisierung (nochmals)

Haben Sie unter dieser Überschrift das Geschichtchen auf dieser Seite im Heft 2/67 gelesen? Von dem Mann, dem man sein Transportmoped wegnahm, weil er unartig gewesen war, und der dafür ein Handwägelchen samt Assistenten zugeteilt erhielt?

Inzwischen sprachen mich zwei Leser auf diese Sache hin an. Der eine, bei den Nürnberger Faun-Werken tätig, meinte lachend, man sei sich dort im Kollegenkreis einig darüber gewesen, daß besagter Fall sich auch bei ihnen hätte ereignen können (was ja beinahe auch gestimmt hätte!). Noch genauer traf der Zweite die Scheibe. „Zufälle gibt's“, meinte er — „ob Sie's glauben oder nicht, bei uns in der Zweirad Union hat sich haargenau derselbe Fall zugetragen!“ Eben!

Fu.

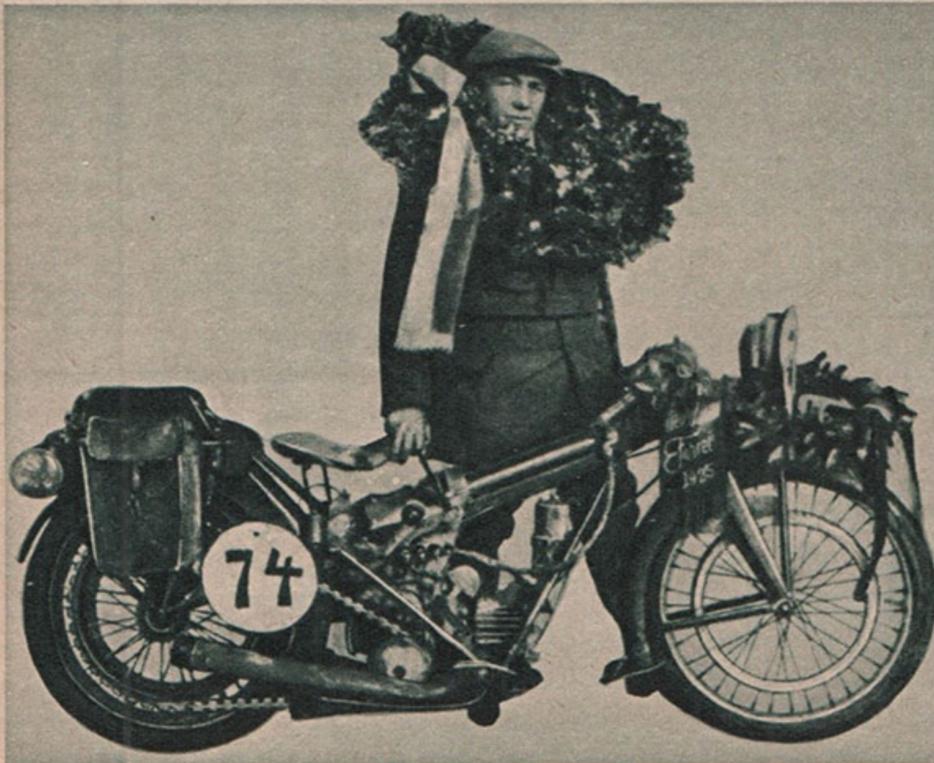
Terminkalender für das Sportjahr 1967

Der Deutsche Motorsport-Verband e. V. (DMV), 6 Frankfurt am Main, Wiesenhüttenstraße 10, hat eine Broschüre herausgegeben, in der sämtliche deutschen Motorsport-Termine für alle Sportarten für das Jahr 1967 gesammelt wurden. Gegen Einsendung von DM 1.— kann man diesen Terminkalender dort bekommen.

Wer erinnert sich noch?

Der Mann, den unser Bild zeigt und der im Januar dieses Jahres in voller Rüstigkeit seinen achtzigsten Geburtstag feiern konnte, war vor vierzig Jahren eine sehr bekannte Persönlichkeit im Kreis der großen Berliner Motorradsport-Gemeinde: Ernst Wittig, noch heute Mitglied des MC Orania im ADMV, war damals Technischer Leiter des Motorradbaus bei Westendarp & Pieper in Berlin, wo man eine besonders sorgfältig durchentwickelte 175 ccm-Variante des Bekamo-Zweitakters (mit gegenläufiger Kurbelkammer-Hilfspumpe) in das originelle Tankrohr-Fahrwerk der „TX“ einbaute. Mit dieser Maschine waren Wittig und der Berliner Pohle bei den großen Langstreckenfahrten der damaligen Zeit nicht zu schlagen. Ein interessantes Detail an Wittigs TX: der Roderwald-Keilriemen, der jedem damaligen Riemen- und Kettenantrieb haushoch überlegen war. Wir wünschen dem Jubilar noch viel Freude beim Zusammensein mit alten und jungen Motorradfahrern.

Ra.



Yamaha-„Orgel“?

Das ist nicht etwa die neue 250er — das ist tatsächlich eine Orgel, denn Yamaha ist nicht nur eine Klavierfabrik!

Yamaha-Orgel

Vorführ. Samstag, 18. 2. 1967 von 14.00—18.00 Uhr durch
MASUMI EGAWA
Rück, Tafelfeldstraße 22—24

Pfadfinder-Trophäe 1967

Die Ausschreibung zur diesjährigen Pfadfinder-Trophäe, die in den Themen „Europäische Geschichte; Feldzüge Napoleon I.“ / „Naturparks“ / „Motorrad-Weltmeister im Straßenrennsport seit 1949“ / „Waffensammlungen“ ausgefahren wird, erscheint in unserem nächsten Heft. Nennungsschluß wird der 30. 4. 1967 (Poststempel) sein. Der Wettbewerb ist für alle Motorradfahrer offen vom 14. 5. 1967 bis zum 15. 11. 1967.

Klacks

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

Großer Preis von Holland (23. 4. 1967)

In Assen findet jährlich die holländische TT, der Große Preis von Holland, an einem Sonntag statt. Selbst wenn in irgendeinem Terminkalender einmal ein Sonntag angegeben ist, dann weiß man automatisch, daß das ein Irrtum ist und das Rennen den Tag vorher, also an einem Sonnabend stattfindet. So auch 1967. Es findet am Sonntag, dem 24. 6. 1967 statt. Immer merken: Assen/Sonnabend ... Assen/Sonnabend ...

1. Garbsener Trial

Startberechtigt: Alle Fahrer ohne und mit OMK-Fahrerausweis. Lizenzfahrer sind nicht zugelassen.

Startort: Hannover-Garbsen am Hartsteinwerk. Der Rundkurs von gut 1 km findet auf Privatgelände statt.

Startzeit: 16. 4. 1967 um 10.00 Uhr.

Anfahrt: Von Autobahn-Abfahrt Hannover-Garbsen aus beschildert.

Klassen: Straßenmaschinen (auch Moped), Spezialmaschinen bis 100 ccm Hubraum, bis 300, über 300 ccm (Nato).

Veranstalter: MSC-Davenstedt, 3 Hannover, In der Steinbreite 63.

Straßenrennen — wichtige Terminverschiebung

Das vorgesehene DMV-Flugplatzrennen in Mainz-Finthen ist vom 14. 5. auf den 28. August 1967 verlegt worden.

Veteranen-Veranstaltungen

11. Internationale Zweirad-Veteranen-Fahrzeug-Rallye vom 28. 4. — 1. 5. 67 in Coburg. Veranstalter: MSC Coburg e. V. im DMV unter Mitwirkung des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes Neckarsulm e. V. (VFV), Geschäftsstelle Schweinfurt.

12. Internationale Zweirad-Veteranen-Fahrzeug-Rallye Ulfenbachtal vom 26. — 28. 5. 67 in Unter-Schönmattenweg/Odenwald.

Veranstalter: MSC-Ulfenbachtal e. V. im ADAC, 6949 Unter-Schönmattenweg/Odenw.

Treffen in Norwegen

Am 14./15. Mai veranstaltet Alain Dutard das Pfingsttreffen bei Trondheim (Norwegen). Wer es wünscht, kann einen Schlafplatz in den Hütten bestellen, dieser kostet kr 8.— per Nacht. Zum Camping ist auch Gelegenheit. Man kann auch ganze Hütten reservieren.

Sehr wichtig ist die Anmeldung, welche bis spätestens 12. 4. (Poststempel) eingesandt werden soll, an: Alain Dutard, Oerlandet, Meieriskole, Brekstad (Norwegen).

„Jumbo-Fahrt“ jetzt auch in Deutschland

Am 27. Mai soll in Kassel die erste deutsche „Jumbo-Fahrt“ stattfinden. Diese wird nach dem englischen und holländischen Beispiel ausgerichtet. Die körperbehinderten Kinder sind von der Klinik Lichtenau (Orthopädische Klinik und Rehabilitationszentrum der Inneren Mission e. V., Hess.Lichtenau, Am Mühlenberg). Die Klinik liegt am Fuße des Meißners.

Die leitenden Ärzte freuen sich jetzt schon sehr über dieses Vorhaben der Motorradfahrer. Wir bitten unsere Gespannfahrer, sich an der Fahrt zu beteiligen. Je mehr Teilnehmer (Gespanne), desto größer ist die Freude für die Kinder und den Veranstalter. Die Fahrt soll am 27. Mai in Hess.-Lichtenau starten.

Um 9.00 Uhr Eintreffen der Fahrzeuge in der Klinik.

Um 9.30 Uhr Abfahrt mit den Kindern.

Fahrtstrecke: Hess.-Lichtenau — Walburg — Witzenhausen — Laubach (in diesem Ort sind mehrere sprechende Märchenfiguren und einige Tiergehege, welche die Kinder besichtigen sollen. Nach 1 1/2 Stunden Pause geht es weiter zu dem Freiwildgehege Rinderstall) — Hann.-Münden. Von hier durch das Fulda-tal über Mönchehof — Wilhelmstal nach Kassel-Wilhelmshöhe.

Am Herkules findet nochmals eine Pause statt, wo die Kinder sich Kassel und Umgebung ansehen können. Von hier geht es zurück nach Hess.-Lichtenau.

Die Seitenwagen müssen mit einer Windschutzscheibe versehen sein. Weiterhin ist zu empfehlen, einen Regenschirm (für die Kinder) mitzubringen. Zeltplatz sowie günstige Übernachtungen stehen zur Verfügung.

Interessenten müssen sich bis spätestens zum 1. 5. 67 bei Kurt Schirakowski, 35 Kassel-H., Hohlesteinstraße 3, melden, um die genaue Teilnehmerzahl feststellen zu können.

Bundesverband der Motorradfahrer e. V., Landesverband Weserstein

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-täglich 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 Lieferungs-pflicht. 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 (kompref): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.



VERSCHIEDENES

Alles fürs Motorrad von

Verworner, Berlin

Neu- und Gebrauchsmaschinen, Ersatzteile, Zubehör, Kundendienst, Import-Export- auch Großhandel, Versand nach allen Orten. Tel. 0311/452294, Berlin 65, Liebenwalder Str. 12

Verkaufe: 1 R 2-Nocke DM 100.—; 1 R 3 DM 80.— für H. Imper. div. Motorteile. Suche: „das MOTORRAD“, Nachkriegsjahrg. bis 57 u. Heft 23/58. Schwimmk. kompl. für Bing-Verg. l. u. r. (große). Ulrich Gebhard, 33 Braunschweig, Hans-Porner-Str. 15. 53 520

Hunderte von hübschen Girls und tollen Boys aus aller Welt such. Partn. f. Brief-freundschaft, Bekantsch., Freizeitgestalt. Sensat. Großprosp. mit 120 Auswahlfotos. Darf kostenl. angeford. werden! Jugend-korresp.-Club Betz, 1 Berlin 12, Box 8/D. 53 658

Suche: 1 Motor BSA A 10 od. Goldstar mit Lima.; 1 Schaltwelle für Honda Dream C 71, Bauj. 1959; 1 Motor CB 72. Angeb. an Dzierzawa, 8561 Hohenstadt 205. 53 676

Verkaufe 1 Honda C 110, Bauj. 63, gegen Gebot. Außerdem verkaufe ich Teile von Honda, Kreidler, Hercules, Zündapp, Giulietta u. NSU Max auf Anfrage. Suche MB-Rennverkleidung für Hercules. Zuschriften unter M 5104 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 693

Raum Westfalen! Suche gebr. Sportverkleidung für Zündapp KS 50 SL mit Halterungen, gebr. Römer-Jet-Helm Gr. 58/59 u. gebr. Motorrad-Lederkleidung (Kombi oder einzeln) Gr. 181 cm, Bundw. 85 cm, mit Preisidee, zahle bar! G. Risse, 4785 Belecke, Beukenbergstr. 34. 53 685

STELLENANGEBOTE

Ich suche für sofort oder nach Übereinkunft selbständigen
Motorrad- und Automechaniker
als Chefstellvertreter in Fiat-Garage mit TRIUMPH- u. MOTO GUZZI-Motorradimport.
Guter Lohn, Sozialleistungen und angenehmes Arbeitsklima.
Otto von Arx, Fiat-Garage
TRIUMPH- und MOTO GUZZI-Import,
CH-4632 Trimbach b. Olten (Schweiz),
Basler Str. 240, Telefon 0 62 — 4 14 14.
53 699

Der metallische Kitt

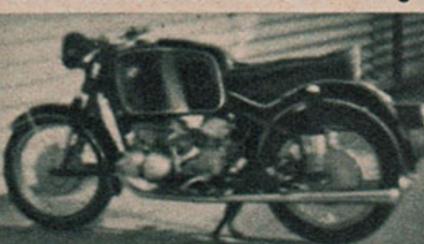
PLASTEEL

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

Über 15 Jahre

Kraftstofftanks, Schalldämpfer u. Sonderzubehör für Sport- u. Rennzwecke bürgen für Qualität.

Neue BMW-Motorräder nach Wunsch ausgerüstet. Generalüberhlg. Umbau für Sport- u. Rennzwecke. Gebrauchte BMW-Motorräder immer vorrätig.



Ernst Hoske

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

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



Blüten

werden schnell erkannt. Aber erst, wenn man sie hat. So ist es auch mit schlechten und nachgemachten Frisieranleitungen. Bestellen Sie nur die echte 50 ccm-Anleitung, 21 Seiten DIN A 4 mit ca. 30 Zeichnungen, über 8 PS, um 140 km/h zu ... 45.- DM Sie erleben keine Enttäuschung! Viele Dankschreiben!

Maßskizzen zum Bau eines 50 ccm-Rennauspuffs mit Text zur Abstimmung 15.- DM In Rennen erprobt!

Tabelle mit den Bestandteilen eines Rennmisches für 2- und 4-Takter ... 15.- DM Weitere Angebote und sofortige Lieferung durch

SCHLOSSER, Klaus G., 7887 Grenzach

Kluge Leute lassen sich von *Experten* leiten!

und deshalb: *Gläser-verkleiden!*

Anfragen - Beratung - Lieferung durch die
Motorradzentrale · 3387 Vienenburg/Harz
Tel. 0 53 24 - 22 64

... und durch den Fachhandel

Körpergröße angeben

HP...
Ein Begriff für Qualität!

HP...
Ein Begriff für Qualität!

HP...
Ein Begriff für Qualität!

ein Spitzenzeugnis aus der Kunststoffindustrie! Jetzt in neuer, verbesserter Ausführung, zu noch günstigerem Preis! Fordern Sie bitte kostenlosen Prospekt mit Farbmuster an!

Hersteller: HABERMANN & PICHLER
Kunststoffverarbeitung 8261 KASTL/088.

RENN-SPORT HP VERKLEIDUNGEN

Anzeigenschluß für Heft 9/67
ist am 3. 4. 67

wie immer auf Draht

dico **Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker,**
Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
MIT „PFIFF“ 7141 Schwieberdingen,
Stuttgarter Str. 41, Tel. 071 50/81 91

Wir wünschen unseren Kunden ein recht frohes Osterfest und empfehlen uns auch als Ihr zukünftiger

BSA-Händler

Export DKW Ersatzteile

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

Anzeigenschluß Heft 9/67 am 3.4.67

BILGERI-STIEFEL für den sportlichen Fahrer!

Kombination von Schnür- und Schaftstiefel. Ein Zug am Umlaufriemen und der Stiefel sitzt wie angezogen. Für jede Spannweite passend. Braunes Waterproof zwiengenäht. Durch u. durch bayerische Handarbeit. Butterweicher Schaft — elastische Profilsöhle

pro Paar nur
DM 130.—

Katalog gratis

M. DORSCH jr.

87 Würzburg · Am Fischmarkt 14
Bayerische Sportstiefel Industrie



Regenbrillen
Spezialmodelle
auch für Brillenträger
Windschutzscheiben · Sturzhelme

GUSTAV EICHENWALD NEUSS
HAFEN
SCHUTZBRILLEN · FABRIK

DAS **MOTORRAD**

