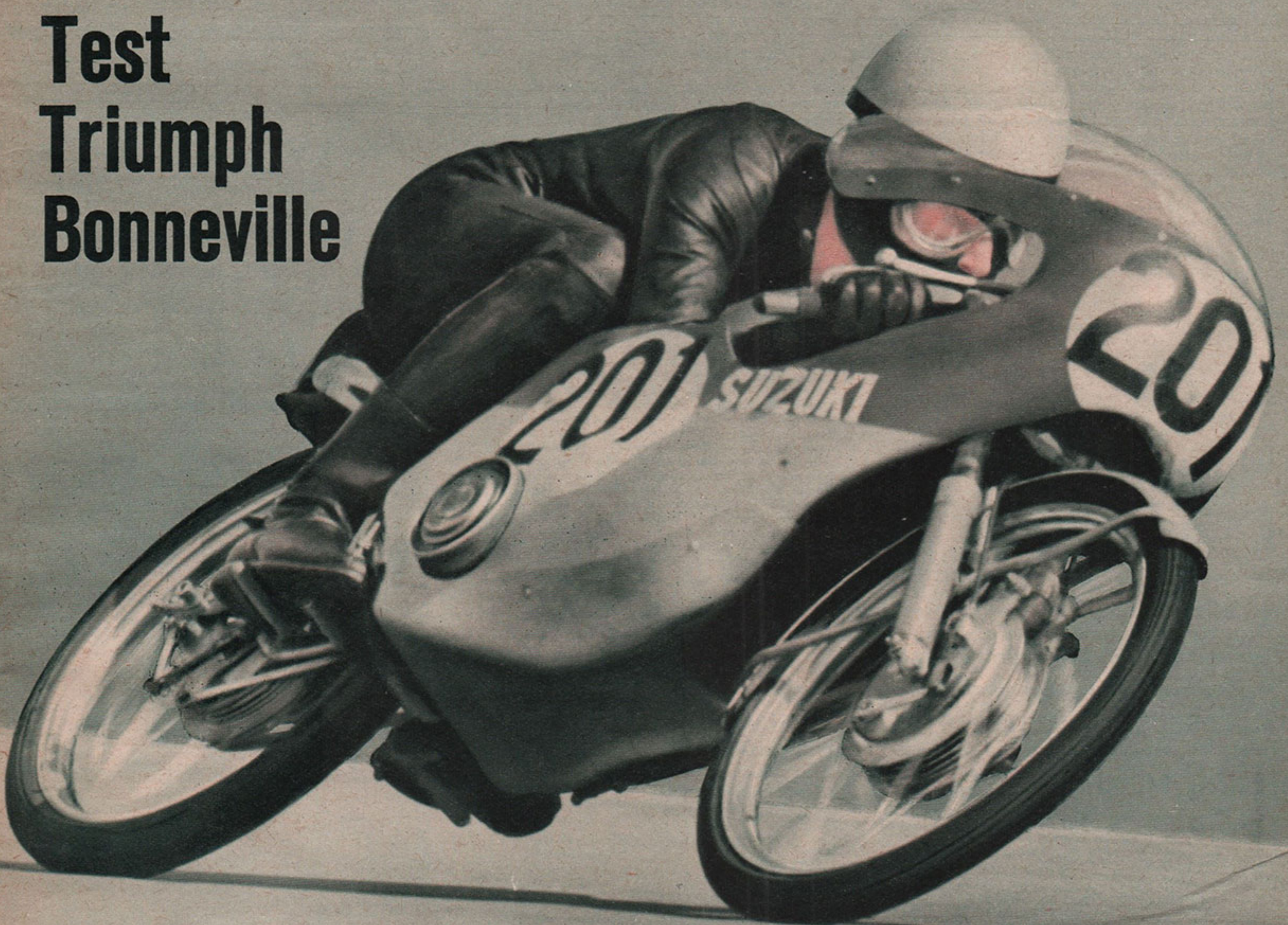


DAS MOTORRAD

Großer Preis von Deutschland Alpenfahrt (Neue Europäische Meisterschaft)

Test
Triumph
Bonneville



Westfalen-Lippe Trial 1967

12

DM 1.20 • 49. Jahrgang • 3. Juni 1967

Österreich S. 8.80
Niederlande Hfl. 1.50

Schweiz Fr. 1.40
Italien L. 250

Dänemark dKr. 3.50
Schweden Skr. 2.35

Inkl. oms. US \$ - .50
Printed in Germany

Eine packende Neuerscheinung:

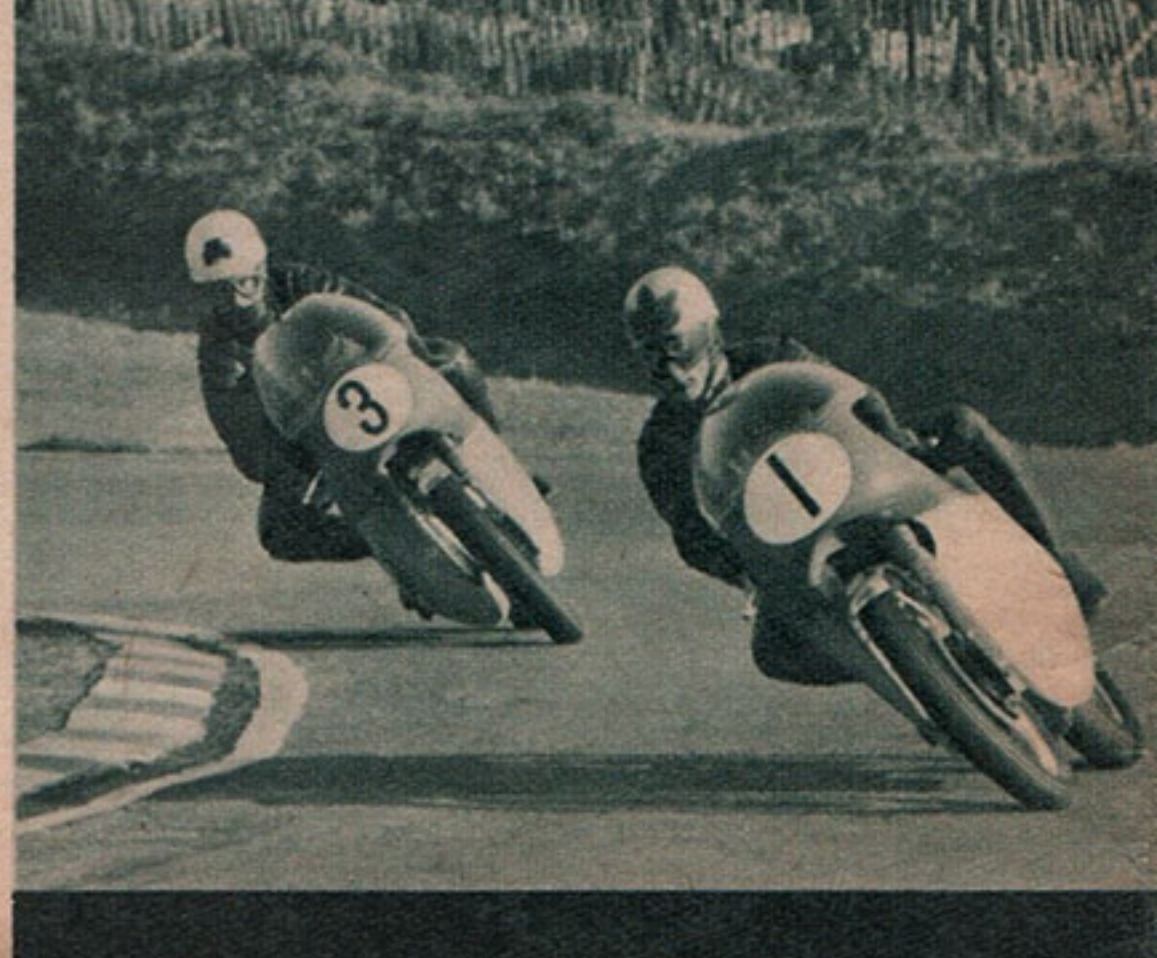


Diese Motorsport-Fibel fehlte vielen...

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 —

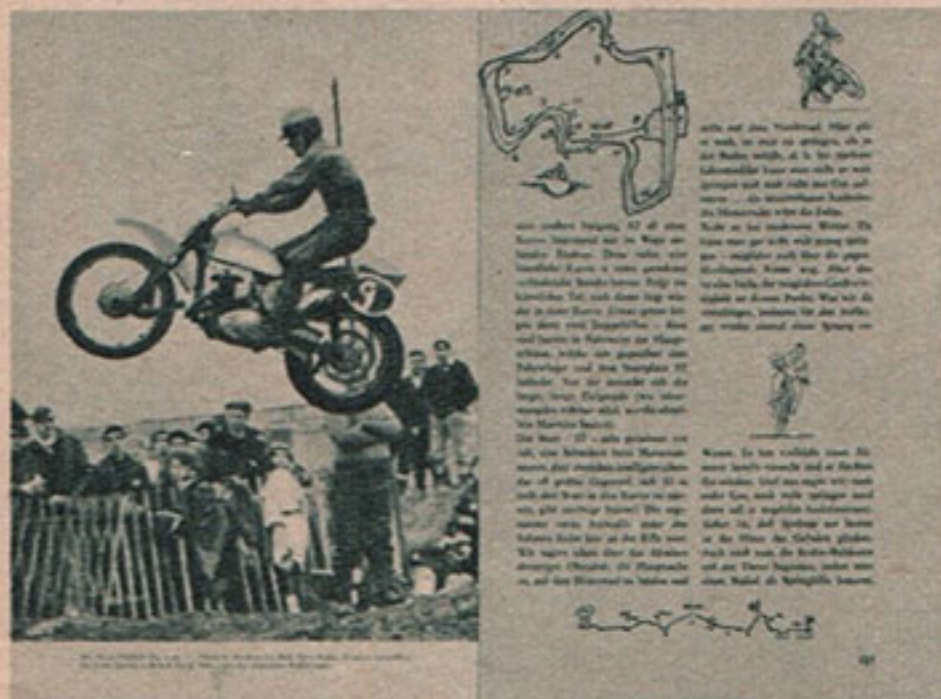
jetzt ist sie da!

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 — Dictionaire — 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 12/67

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**

DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

49. JAHRGANG

HEFT

12

1967

INHALT

	Seite
Wechselkennzeichen	357
2. Lauf zur Straßen- Weltmeisterschaft Großer Preis von Deutschland	358
Sandbahn Herxheim	363
Das MOTORRAD testet: Triumph Bonneville T 120/650 ccm, Modell 1967	364
Deutsche Straßenmeisterschaft im Motodrom Hockenheim	368
Erster Lauf zur neuen Europa- Geländemeisterschaft: Österreichische Alpenfahrt	370
Frankenwald-Bergrennen	372
Das MOTORRAD baut am Motor: Yamaha YDS-3 (3)	374
Westfalen-Lippe Trial	377
Das Letzte	384

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Weltmeister H. G. Anscheidt, der sich offensichtlich in dieser Saison in Hochform befindet, stellte in Hockenheim auf der 50 ccm Suzuki erneut sein fahrrisches Können und die Leistungsfähigkeit der japanischen Maschine unter Beweis. Foto: V. Rauch

Rücktitel:

So ein richtiger Viertakt-Schlag eines Einzylinders „Hammers“ ist und bleibt für uns und viele Motorradfreunde die Musik schlechthin. Je mehr Hubraum, desto besser. Was man auch heute noch mit einer Geländemax machen kann, das zeigen nicht nur Erwin Schmider, sondern auch gute Fahrer wie hier Eckert, der es nicht lassen kann, auch an veranstaltungsfreien Wochenenden irgendwo im Wald und auf der Heide sein Konditionstraining zu betreiben. Und „dat Dingen jeht -!“ (Foto: Klacks)

Wechselkennzeichen

Die von manchen Leuten gern ein bißchen zu sehr bagatellierte Konjunkturabschwächung in der Bundesrepublik macht, wie man neuesten Meldungen der Wirtschaftspresse entnehmen kann, der Automobilindustrie nach wie vor Sorgen. Zwar hat man auch bei der Zweiradindustrie, rückblickend auf das Produktions- und Absatzergebnis des ersten Quartals 1966, nicht eitel Freude — aber der auf diesem Sektor zu verzeichnende Produktionsrückgang betrifft vor allem Mopeds und Mofas (während sich die Zahl der in den ersten drei Monaten dieses Jahres hergestellten Motorräder, dank verstärktem Exportinteresses sogar beträchtlich, nämlich um etwa 25%, erhöhte!). Freilich ist der Rückgang bei Moped und Mofa nicht unbeträchtlich durch zunehmende, preisgünstige Importe verursacht.

Wenn dennoch der Handel ebenfalls eine rückläufige Tendenz in diesen ersten drei Monaten registriert (keinen saisonbedingten also, sondern im Vergleich zum Vorjahr), so wird damit ein erneuter Beweis dafür geliefert, daß es eine Utopie war, wenn sich der und jener in den vergangenen Jahren für das Geschäft mit motorisierten Zweirädern (und ganz besonders mit richtigen Motorrädern) eine Wiederbelebung von dem Zeitpunkt versprach, an dem weite Kreise, für die das Automobil mittlerweile zur Selbstverständlichkeit geworden war, wieder würden zu rechnen anfangen müssen. Unter dem Motto „Billiger Automobilersatz des kleinen Mannes“ wird man auch in Zukunft sich keinen entscheidenden Umsatzanstieg erwarten dürfen. Ganz im Gegenteil — je mehr ein steigender Wohlstand und der damit steigende Automobilbestand den Umgang mit Automobilen im Verkehr immer unerfreulicher machen und das Automobil als Wohlstandssymbol abwerten werden, kann sich die Motorradwirtschaft zusätzliche Umsatzimpulse erwarten.

Um den Absatz von Automobilen in der Bundesrepublik wieder anzukurbeln, hat es in der jüngsten Vergangenheit nicht an Vorschlägen gefehlt. Aber selbst Prof. Nordhoffs dringender Appell an Bonn, durch Senkung der Mineralölsteuer und Erhöhung der Kilometerpauschale (d. h. durch Revozierung soeben erst aus der Notlage des Bundes geborener Belastungen für den Fahrzeugbesitzer) den Kfz-Betrieb zu verbilligen und damit die Käuferzurückhaltung abzubauen, wurde ebenso abgelehnt wie sein Vorschlag, nach bereits einmal mit Erfolg praktiziertem Rezept neue Kraftfahrzeuge (wenigstens für einen befristeten Zeitraum) steuerfrei zu lassen. Von dieser Seite her ist also eine Geschäftsbelebung nicht zu erwarten.

Aber vielleicht sollte man sich zu diesem Zeitpunkt einer anderen Möglichkeit erinnern, die allen Beteiligten nützt — ohne daß sie für den Staat den Verzicht auf die durch oben genannte Verteuerungen errechneten zusätzlichen Einnahmen bedeuten würde. Die vom Gau Südbayern des ADAC herausgegebene „ADAC-Rundschau“ hat kürzlich einen Vorschlag erneut in die Debatte geworfen, der schon oft gemacht, bisher aber seitens des Verkehrsministeriums immer wieder vom Tisch gewischt wurde: den Vorschlag, auch in Deutschland das sogenannte Wechselkennzeichen einzuführen.

Solche Wechselkennzeichen gibt es bereits in anderen Ländern, vornehmlich in der Schweiz. Wer sich ein Wechselkennzeichen besorgt, kann mit ihm zwei Kraftfahrzeuge betreiben und wechselweise fahren, also beispielsweise eine brave fünfsitzige Limousine für den Geschäftsbetrieb während der Woche und die sonntägliche Familientour — und einen kleinen Sportwagen für ein paar Freizeitstunden. Für das Wechselkennzeichen wird nur einmal Steuer und Versicherung bezahlt — und zwar die Summe für das nach den geltenden Berechnungsgrundlagen teurere Fahrzeug.

Natürlich braucht das zweite mit dem Wechselkennzeichen zu fahrende Gefährt nicht unbedingt ein Wagen zu sein — man kann sich in solchem Fall auch ein Motorrad zusätzlich zum beruflich vielleicht unentbehrlichen Wagen halten — und man kann genauso gut auch zwei Motorräder unter einem Wechselkennzeichen laufen lassen.

Wie gesagt — der Wunsch nach Sanktionierung des Wechselkennzeichens ist nicht neu. Nur erscheint der jetzige Zeitpunkt besonders geeignet, mit ihm erneut an das Bundesverkehrsministerium heranzutreten. Denn tatsächlich hätten alle drei beteiligten Interessentengruppen nur Vorteile davon:

Für die Industrie und die gesamte Kraftfahrzeugwirtschaft würde die Möglichkeit, zwei Fahrzeuge wechselweise zu denselben Steuer- und Versicherungskosten zu fahren, wie sie derzeit für ein Fahrzeug aufgewendet werden müssen, ohne Zweifel eine Umsatzbelebung bringen. Mit Recht weist die zitierte „ADAC-Rundschau“ darauf hin, daß nicht zu befürchten wäre, lediglich der jetzt schon vielfach benutzte „Zweitwagen“ würde damit betriebsbilliger, ein neues Fahrzeug aber zusätzlich nicht angeschafft werden: wer jetzt schon zwei oder mehr Fahrzeuge im Betrieb hat, braucht sie im allgemeinen auch gleichzeitig, könnte sie also nicht mit einem Wechselkennzeichen benutzen.

Für den Staatssäckel würde das Wechselkennzeichen auch keinen Nachteil bringen, denn es tritt ja kein Einnahmeausfall ein. Dafür aber bedeutet jedes zusätzlich verkaufte Fahrzeug für den Staat und die Allgemeinwirtschaft unter den verschiedensten Gesichtspunkten einen Vorteil — einen Nachteil auch deshalb nicht, weil ja die beiden auf Wechselkennzeichen laufenden Fahrzeuge nicht gleichzeitig in Betrieb sein können, also weder eine zusätzliche Straßenabnutzung noch eine Verstärkung der allgemeinen Verkehrsmisere eintreten würde. Nicht zuletzt aber wäre das Wechselkennzeichen für den Fahrzeugbesitzer ein Vorteil — für den, der sich einen zusätzlichen Wagen anschaffen möchte (es aber bisher mit Rücksicht auf dessen seltene Benutzung und die hohen fixen Kosten nicht tat) ebenso wie für alle die, für die damit der Kauf eines Motorrads interessant würde. Eines Motorrades neben dem Wagen — oder einer zweiten, speziellen Maschine, die man sich schon lange wünschte, die man sich aber aus denselben Gründen, wie sie eben genannt wurden, bisher verkneifen mußte.

Hier also läge eine echte Möglichkeit, Kaufanreize zu schaffen. Und die Tatsache, daß von der Einführung des Wechselkennzeichens Automobil- und Motorradindustrie gleichermaßen profitieren würden und deshalb, was leider nur selten der Fall ist, am gleichen Strang ziehen könnten, sollte es nicht als Illusion erscheinen lassen, daß von beiden der Verkehrsminister energisch wegen der Einführung des Wechselkennzeichens angegangen wird. Ob sich was tut?

S. R.



2. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft:

An die 180 000 Zuschauer sollen es gewesen sein, die gekommen waren, um am 7. Mai, acht Tage nach dem Lauf in Barcelona, in Hockenheim bei hochsommerlichem Wetter den Großen Preis von Deutschland als zweiten Lauf zur Straßenweltmeisterschaft mitzuerleben. Nachdem dieser Lauf für alle Soloklassen und die Seitenwagengespanne ausgeschrieben war, konnte man sich von diesem traditionellen Ereignis ein wirkliches Motorradsport-Erlebnis versprechen. Und wenn die Zuschauer dann vielleicht auch durch die Stürze von Read und Ivy sowie mehrere Ausfälle auf Grund von Maschinenschäden um einige große Kämpfe gekommen sein mögen: dramatisch waren die Rennen dennoch.

Dramatisch allerdings eben auch für Yamaha, nachdem Bill Ivy und Phil Read im Lauf der 125er Klasse weit in Führung liegend beim Überwinden eines vier Fahrer starken Pulks eingangs der letzten langgezogenen Rechten vor dem Ziel dadurch zum Sturz kamen, daß einer der Überwindeten, der Mitteldeutsche Kohlar, die Gewalt über seine MZ verlor, zu Boden ging und in ihn hinein der unmittelbar dahinterhängende Italiener Villa fuhr. Direkt auf die am Boden Liegenden prallte wiederum Read, während Ivy, der auszuweichen versuchte, noch von einer der hochschnellenden Maschinen erwischt wurde und so auch zu Boden mußte. Nicht viel besser erging es den beiden, denen bei ihrem Sturz zum Glück nichts passiert war, dann im anschließenden Lauf der Klasse bis 250 ccm: Bill Ivy, der das Rennen zunächst anführte, mußte bereits nach der ersten Runde mit Getriebeschaden ausscheiden, während Phil Read, der daraufhin die Führung übernommen hatte, zum Kerzenwechsel mit seiner Vierzylinder-Yamaha an die Boxe mußte.

Pech hatte auch Mike Hailwood. Nach dem Ausfall seiner 250er Honda in Spanien wegen Reifenschadens kam er hier in der 250er Klasse erst spät vom Start weg. Auch dann lief sein Motor

nicht einwandfrei, und er mußte die Maschine schon nach einer Runde wegen Zündaussetzern zur Seite schieben. Trotzdem hatte er noch immer seinen Humor, als er, auf seinen erneuten Ausfall angesprochen, lakonisch meinte „It's my year!“ („Das ist mein Jahr!“) — —

Mehr Glück hatte er dann ja auch im Lauf der 350er Klasse. Hier gelang es ihm mit seiner neuen Sechszylinder-Honda (die entgegen aus England gekommenen Meldungen eine echte 350er ist, aber äußerlich der 250er genau gleicht) seinen Konkurrenten Giacomo Agostini auf der Dreizylinder-MV Agusta klar zu distanzieren. Doch dann, im letzten Lauf des Renntags, dem der Klasse bis 500 ccm (warum eigentlich hatte man die Gespanne vor das 500er Solorennen gelegt?) ereilte Hailwood erneut sein Pech: nach einem grandiosen Rennen und weit in Führung liegend mußte er sieben Runden vor Schluß mit Kurbelwellenschaden ausscheiden.

Das Pech war auch wieder mit Helmut Fath. Bereits im Training hatte er erneut gezeigt, daß sein Motor sehr schnell ist (er hatte die schnellste Zeit gefahren) und daß er, wenn der Motor hielte, alle Aussichten auf einen Sieg hätte. Zunächst sah es auch ganz danach aus: vom Start weg übernahm er die Führung und gab sie nicht mehr ab — bis zur achten Runde. Dann aber machte sich der Fixierstift einer der Schaltgabeln selbständig, und Fath brachte den gerade im Eingriff befindlichen sechsten Gang seines Schafleitner-Getriebes nicht mehr heraus. Deshalb mußte er ausscheiden. Aber so bedauerlich dieses erneute Mißgeschick für den unermüdlichen Fath auch gewesen sein mag — er hat keinen Grund zu resignieren: er kann nämlich den Motor mit 14 000 U/min fahren, und im Rennen ließ er ihn nur bis 12 000 drehen — nur eben gerade so viel, daß er sich den Zweiten, Klaus Enders, vom Hals halten konnte. Das auch für alle, die glaubten, Fath habe seinen Motor überfordert!

Bereits im Training waren bis auf die Fünzfziger in allen Klassen die bestehenden Rundenrekorde überboten worden. Das waren die Trainings-schnellsten der einzelnen Klassen:

50 ccm: H. G. Anscheidt (Suzuki) 2:48,8 (bisheriger Rekord 2:45,5), S. Graham (Suzuki) 2:51, Y. Katayama (Suzuki) 2:57,6, R. Schmälzle (Kreidler) 3:10,7, S. Gual (Derbi) 3:14,7, A. Nieto (Derbi) 3:20,0.

125 ccm: B. Ivy (Yamaha) 2:24,0 (bisheriger Rekord 2:26,9), Ph. Read (Yamaha) 2:25,4, Y. Katayama (Suzuki) 2:27,6, S. Graham (Suzuki) 2:28,7, H. G. Anscheidt (Suzuki) 2:30,8, D. Simmonds (Kawasaki) 3:39,6.

250 ccm: B. Ivy (Yamaha) 2:12,9 (bisheriger Rekord 2:16,3), M. Hailwood (Honda) 2:16,1, Ph. Read (Yamaha) 2:16,2, R. Bryans (Honda) 2:20,6, D. Woodman (MZ) 2:26,2, W. Villa (Montesa) 2:27,5.

350 ccm: M. Hailwood (Honda) 2:12,6 (bisheriger Rekord 2:17,1), R. Pasolini (Benelli) 2:13,2, G. Agostini (MV Agusta) 2:13,5, H. Rosner (MZ) 2:27,3, D. Woodman (MZ) 2:27,8, R. Wilson (Norton) 2:27,9.

500 ccm: M. Hailwood (Honda) 2:11,9 (bisheriger Rekord 2:14,0), G. Agostini (MV Agusta) 2:12,2, P. Williams (Matchless) 2:25,1, R. Chandler (Matchless) 2:25,9, G. Jenkins (Norton) 2:26,7, J. Cooper (Norton) 2:26,8.

Gespanne: H. Fath (URS) 2:33,1 (bisheriger Rekord 2:34,8), K. Enders (BMW) 2:34,0, G. Auerbacher (BMW) 2:36,1, C. Seeley (BMW) 2:36,9, P. Harris (BMW) 2:38,1, S. Schauzu (BMW) 2:38,2.

Die Besetzung der einzelnen Klassen und die gefahrenen Zeiten versprochen also einiges. Leider war von Benelli Pasolini allein und ohne die 500er nach Hockenheim gekommen. Es existiert nämlich vorläufig nur ein Vierzylindermotor mit 500 ccm bei Benelli, und den hatte es in Cesenatico zerlegt.

Großer Preis von Deutschland

Pünktlich um 9.30 Uhr werden die 17 Fahrer der Klasse bis 50 ccm zum ersten Lauf des Tages gestartet. Der 6,768 km lange Rundkurs ist 15mal zu durchfahren, die Gesamtlänge des Rennens beträgt somit 101,52 km. H.G. Anscheidt auf der Suzuki setzt sich in gewohnter Manier, gefolgt von seinem Teamkameraden Stuart Graham, sofort an die Spitze. Der Dritte im Bunde der Suzukis, Yoshimi Katayama, hat bereits am Start Schwierigkeiten und scheidet noch vor Beginn der zweiten Runde mit Motorschaden aus. Mit über 20 Sekunden Rückstand liegt so José Busquets auf der spanischen Derbi nach der ersten Runde an dritter Position.

Aber Anscheidt wird von Graham auf der zweiten Suzuki hart bedrängt, und es hat den Anschein, als gewänne Graham auf dem Gokartbahn-ähnlichen Geschlängel gegenüber der Start- und Ziel-Geraden immer etwas an Boden. Und dann, in der fünften Runde, zieht Graham sogar an Anscheidt vorbei! Wie wir hinterher erfuhren, setzte zu diesem Zeitpunkt ein Zylinder des wassergekühlten Twins von Anscheidts Suzuki aus — und zwei Runden später, als sein Motor wieder voll da ist, übernimmt der Gerlinger auch abermals die Führungsposition. Stuart Graham muß leider in der 10. Runde mit festgegangenem Motor an die Boxen und scheidet aus. Damit fährt Anscheidt erneut unangefochten dem Sieg, dem zweiten in dieser Saison, entgegen.

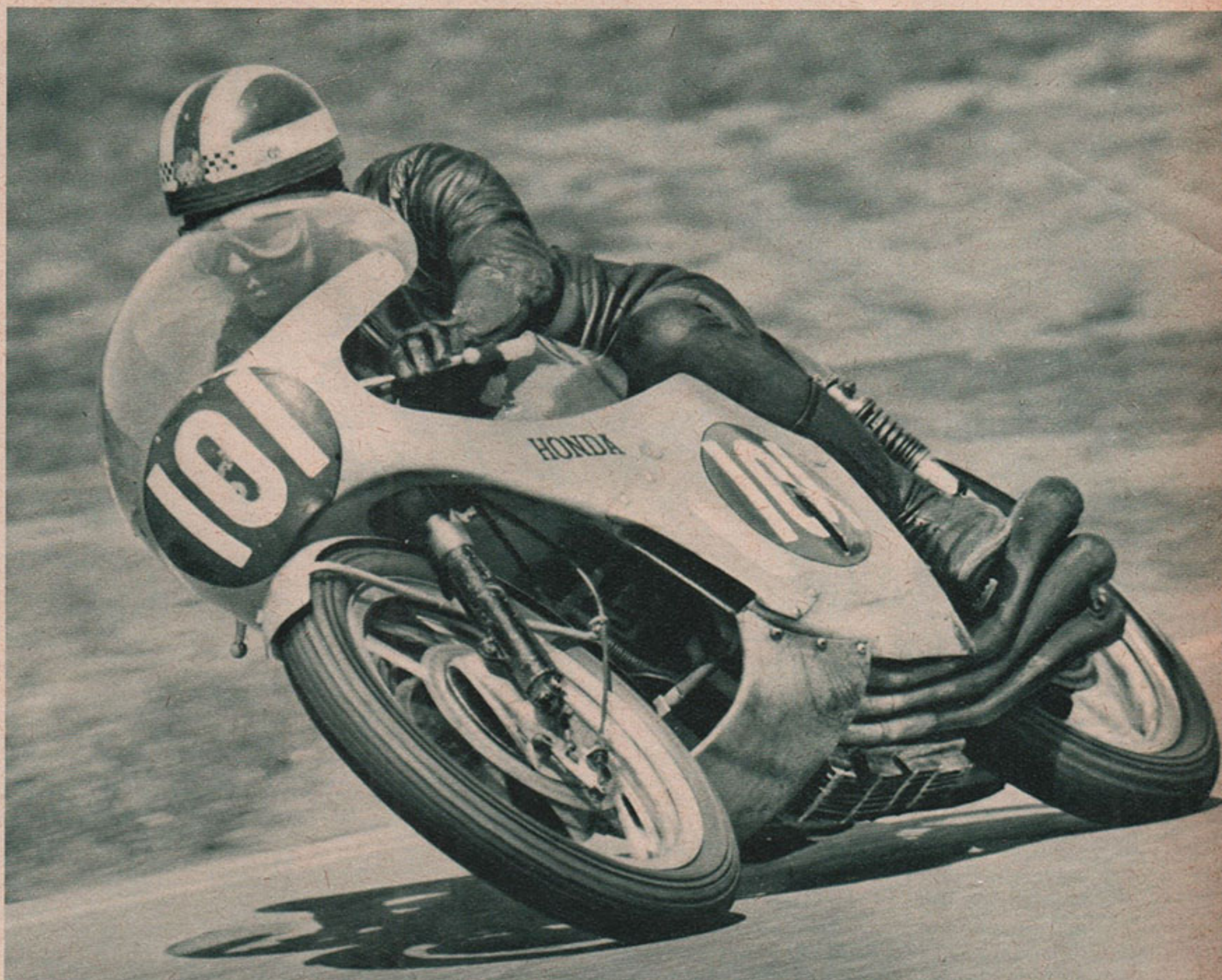
Ein schönes Rennen lieferte auch Rolf Schmälzle auf seiner privaten Kreidler. Schon in der dritten Runde hatte er sich an Busquets vorbeischieben und auf den dritten Platz setzen können. Nach Grahams Ausfall wird Schmälzle, wenn auch eine Runde hinter Anscheidt zurückliegend, Zweiter! Erst zwei Runden zurück folgt Busquets auf der Derbi an dritter Position.

Ergebnis:

Klasse bis 50 ccm — 15 Runden = 101,52 km:
1. H. G. Anscheidt (Suzuki) mit 42:29,6 = 143,6 km/h;
1 Runde zurück 2. R. Schmälzle (Kreidler); 2 Runden zurück: 3. J. Busquets (Derbi); 4. B. Smith (Derbi); 5. D. Gedlich (Kreidler); 3 Runden zurück 6. W. Reinhard (Reimo). — Schnellste Runde: H. G. Anscheidt (Suzuki) mit 2:47,0 = 145,91 km/h.

*

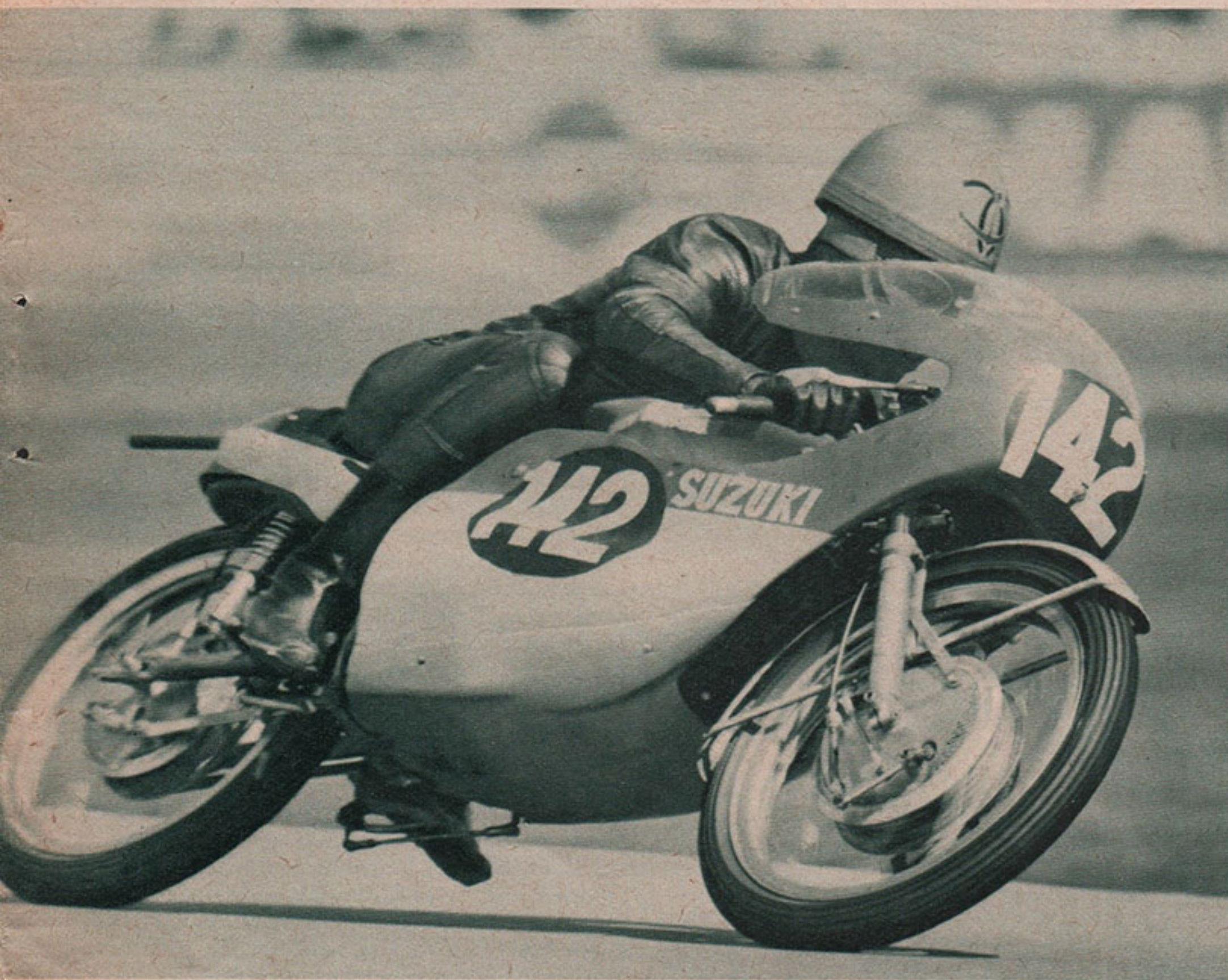
Das anschließende Rennen der Klasse bis 125 ccm (über eine Länge von 17 Runden = 115,056 km führend) sieht 35 Fahrer am Start. Bill Ivy und Phil Read auf den schnellen wassergekühlten



Linke Seite: Start zum Lauf der 350er Klasse vor der imposanten Kulisse der großen Tribüne bei Start und Ziel. Woodman mit der MZ ist als Erster weggekommen.

Oben: Ralph Bryans, in diesem Jahr Honda-Werksfahrer Nr. 2, der zum erstenmal auf der Sechszylindermaschine in der 250er Klasse siegreich sein und damit seinen ersten Weltmeisterschaftserfolg auf dieser Maschine erzielen konnte.

Unten: Katayama, der vor Anscheidt auf der Suzuki den Lauf der 125er Klasse gewann — fahrerisch sind sich die beiden Suzuki-Werksfahrer wohl ebenbürtig.
Fotos: V. Rauch



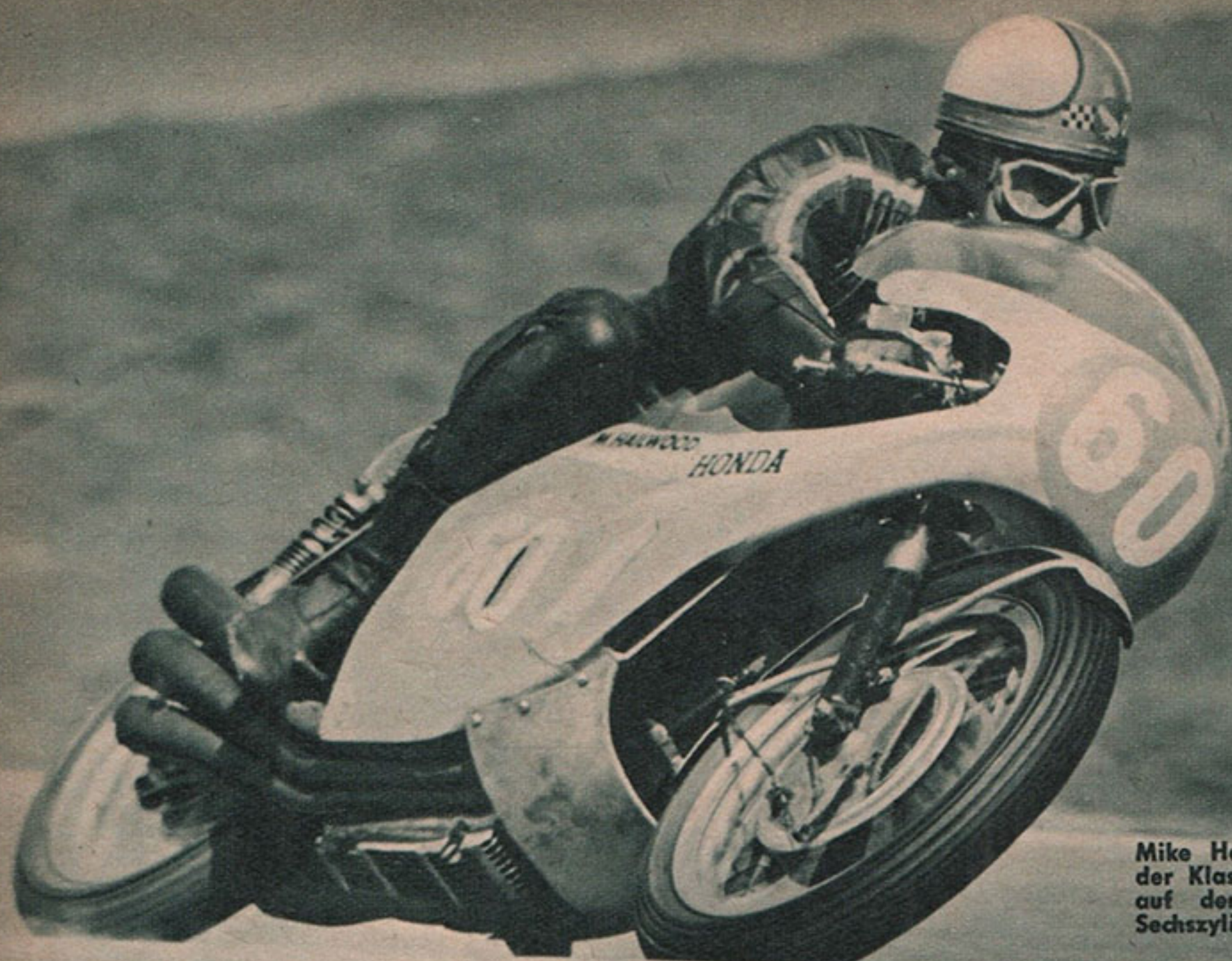
Vierzylinder-Yamahas gelten als Favoriten. Denn wo anders als gerade auf dem schnellen Kurs hier in Hockenheim würden sie ihre leistungsmäßige Überlegenheit besser unter Beweis stellen können? Doch es sollte anders kommen.

Zunächst einmal hatten die beiden Yamaha-Piloten, vor allem Ivy, keinen guten Start. H. G. Anscheidt, der hier im Hinblick auf die Wertung zur deutschen Meisterschaft mit der Suzuki auch in der 125er Klasse an den Start ging, schießt, gefolgt von seinen beiden Stallgefährten Graham und Katayama, als Erster davon. Aber schon nach zwei Runden hat Phil Read auf der Vierzylinder-Yamaha die Führung übernommen. Bill Ivy, der als einer der Letzten vom Start weggekommen ist, hat bereits in der vierten Runde den Anschluß an Phil Read gefunden und liegt nun hinter seinem Teamkameraden an zweiter Position. Beide liefern sich einen großartigen Zweikampf, wobei es Ivy sogar gelingt, den Rundenrekord auf 2:22,1 zu verbessern. Doch dann kommt es zu der eingangs schon geschilderten Karambolage, und für Bill Ivy und Phil Read ist dieses Rennen zu Ende. Katayama auf der Suzuki, der bis dahin an dritter Stelle lag, übernimmt nun unangefochten vor Anscheidt die Führung, um sie bis ins Ziel nicht mehr abzugeben. Stuart Graham hat ständig Kerzenschwierigkeiten und läuft mehrmals seine Boxe an, bis er schließlich ganz aufgibt. Dave Simmonds kann sich auf seiner wassergekühlten Zweizylinder-Kawasaki bis auf den dritten Platz vorschieben, muß aber schließlich wegen Vergaserschwierigkeiten ebenfalls aus dem Rennen gehen.

Katayama aber gewinnt auf der Suzuki vor Anscheidt seinen ersten Weltmeisterschaftslauf. Eine Runde hinter den beiden Suzuki-Männern zurückliegend kämpfen Walter Villa (Montesa) und der Ungar Laszlo Szabo (MZ) einen verbissenen Kampf um den dritten Platz, den schließlich Szabo ganz knapp vor der Ziellinie für sich entscheiden kann.

Ergebnis:

Klasse bis 125 ccm — 17 Runden = 115,056 km:
1. Y. Katayama (Suzuki) mit 42:07,5 = 164,0 km/h;
2. H. G. Anscheidt (Suzuki) mit 43:01,2; 1 Runde zurück 3. L. Szabo (MZ); 4. W. Villa (Montesa); 5. J. Busquets (Montesa); 6. H. Mann (MZ). — Schnellste Runde: B. Ivy (Yamaha) mit 2:22,1 = 171,48 km/h (neuer Rekord).



Mike Hailwood — Sieger der Klasse bis 350 ccm — auf der neuen Honda-Sechszylindermaschine.

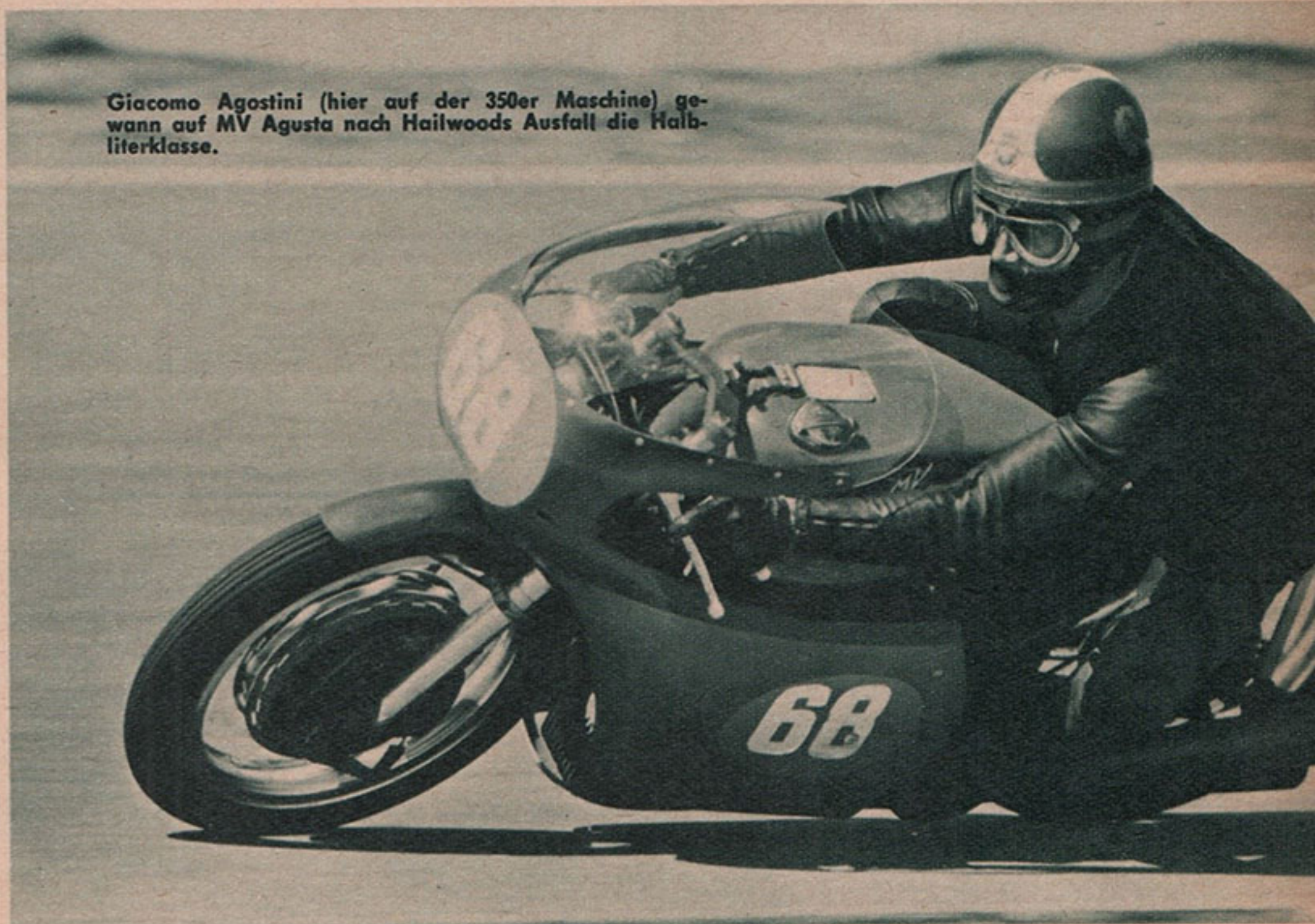
schließlich mit Getriebeschaden ausscheiden. Phil Read übernimmt daraufhin vor dem zweiten Honda-Mann, Ralph Bryans, die Führung. Aber es soll wohl kein glücklicher Tag für Yamaha sein, denn wenig später muß Read wegen einer streikenden Kerze an die Boxe. Trotz seines großen Vorsprungs, den er vor Bryans hat (über eine halbe Minute) — bis die defekte Kerze gefunden und gewechselt ist, zieht Bryans auf der Honda vorbei und übernimmt nun die Führungsposition.

Trotzdem gelingt es Phil Read, der mit etwa einer halben Minute hinter Bryans das Rennen wieder aufnimmt, sich bis zum Ziel bis auf vier Sekunden an Bryans, der von seinem Team-Kapitän Hailwood auf einer Tafel „18 000“ gezeigt bekommt, heranzuschieben. Zum Sieg aber langt es nicht mehr. Dabei hatte Hailwood schon befürchtet, Bryans würde in letzter Minute noch geschlagen werden und hatte ihm deshalb die Tafel mit den 18 000 Touren hingehalten. Das sollte heißen, daß Bryans seinen Sechszylinder-Motor (der normalerweise bis auf 16 500 U/min gefahren und nur kurzzeitig auf 17 000 überdreht wird) auf 18 000 U/min hochfahren solle — man wußte, daß der Motor auch das vorübergehend aus-

Im folgenden Lauf, dem der Klasse bis 250 ccm, waren es wieder die Yamaha-Leute, die ganz besonders mit Bill Ivy gezeigt hatten, daß sie auch in dieser Klasse gegenwärtig das schnellste Motorrad besitzen. Mit 2:12,9 war Ivy nämlich nicht nur Trainingsschnellster der 250er gewesen — er war damit sogar wesentlich schneller als der letztjährige Rundenrekord in der 500er Klasse, den Jim Redman auf 2:14,0 gesetzt hatte. Eine fabelhafte Leistung von Bill Ivy also; die aber auch deutlich zeigte, was man in Barcelona schon vermuten konnte: in dem 250er Yamaha-Vierzylindermotor steckt jetzt mehr drin als im Honda-Sechszylinder. Und diesen Leistungsunterschied kann, wenn überhaupt der Fahrer, wohl nur Mike Hailwood mit seinem fahrerischen Können ausgleichen. Aber leicht würde er es, das war klar, gegen diese Konkurrenz nicht haben.

Phil Read und Bill Ivy sind es dann auch, die auf ihren Vierzylinder-Yamahas sofort die Führung übernehmen und vor dem großen Pulk der restlichen 33 Starter den Blicken entschwinden, während sich Mike Hailwood mit nur fünf Zylindern vom Start quält und eine Runde später bereits wegen Zündaussetzern ausscheidet.

23 Runden = 155,664 km sind zu fahren. In der vierten Runde setzt sich Ivy vor Read und verbessert den Rundenrekord auf 2:15,8 — doch als er in Führung liegend in die sechste Runde geht, bekommt er Schaltschwierigkeiten und muß



Giacomo Agostini (hier auf der 350er Maschine) gewann auf MV Agusta nach Hailwoods Ausfall die Halbliterklasse.



Kurvenkampf im Rennen der 500er Klasse: Findlay (38) auf Matchless, der hinter Agostini und Williams (Matchless) Dritter wurde, führt das Mittelfeld an.

halten würde. Dennoch aber dürfte Rennleiter Aika erleichtert aufgeatmet haben, als Bryans als Sieger durchs Ziel war. Für Bryans ein schöner Erfolg, er konnte damit seinen ersten Weltmeisterschaftssieg auf der 250er Sechszylindermaschine herausfahren.

Heinz Rosner und Derek Woodman (beide auf MZ) lagen die ganze Zeit über vor Walter Villa mit der Montesa auf den Plätzen, bis dann Woodman abermals mit Magnetschaden ausscheiden mußte. Erstmals fuhr hier die MZ mit Bosch-Kerzen. Die Lodge-Stecker aber saßen auf ihnen nicht richtig fest, und so sprang bei Woodmans Motor einer der Kerzenstecker herunter. Damit war der Magnet, der offenbar keine Sicherheitsfunkstrecke enthält, hinüber — Wicklung durchgeschlagen.

Auch Villa scheidet schließlich noch aus, und so kann Heinz Rosner auf der MZ hinter Bryans und Read Dritter werden — eine Überraschung durch diese beiden aber muß er kurz vor Schluß des Rennens noch hinnehmen. Ein schöner Zweikampf zwischen Jack Findlay und Ginger Molloy (beide auf Bultaco) um den vierten Platz wird durch eine festgehende Kurbelwelle in Molloy's Motor zugunsten Findlays entschieden.



Wilde Pferde für Feuerstühle

Schnelle Maschinen -
Feuerstühle. Kraftvolle
Renner mit starken

Motoren. Mit Fahrzeugmotoren von SACHS. Konstruktionen, in denen wilde Pferde schnauben. In denen heisse Musik den Ritt durch den Wind untermalt. Bekannte Motorrad-Hersteller bauen sie ein. Sie sind das kraftvolle Zentrum guter Maschinen.

Wer kann da widerstehen!

Fichtel & Sachs AG
Schweinfurt



SACHS



Start der Gespanne: Fath ist mit seiner Vierzylinder-URS sofort in Führung gegangen.

Ergebnis:

Klasse bis 250 ccm - 23 Runden = 155,664 km:
 1. R. Bryans (Honda) mit 54:04,1 = 172,7 km/h; 2. Ph. Read (Yamaha) mit 54:08,3 = 172,6 km/h; 1 Runde zurück 3. H. Rosner (MZ); 2 Runden zurück 4. J. Findlay (Bultaco); 3 Runden zurück 5. G. Marsovszky (Bultaco); 6. R. Schmid (Bultaco). - Schnellste Runde: B. Ivy (Yamaha) mit 2:15,8 = 179,43 km/h (neuer Rekord).

*

Daran anschließend folgt der Kampf der Klasse bis 350 ccm. Hier nun ist es Hailwood, der auf der neuen Sechszylinder-Honda beim Start raketentartig nach vorn schießt und die Führung, die er bis ins Ziel nicht mehr abgibt, übernimmt (23 Runden mit einer Gesamtlänge von 155,6 km sind zu fahren). Giacomo Agostini auf der Dreizylinder-MV und Renzo Pasolini auf der Vierzylinder-Benelli folgen auf den Plätzen, die auch sie bis ins Ziel unverändert halten. Auf dem vierten Platz liegt Fred Stevens auf der Paton, doch schon in der siebten Runde scheidet er aus. Alberto Pagani (Aermacchi) übernimmt daraufhin diesen vierten Platz, und auch er, der ein schönes Rennen fährt, kann ihn bis zum Ziel behalten.

Kel Carruthers und Gilberto Milani (beide ebenfalls auf Aermacchi) kämpfen hart um den fünften Platz, den schließlich Carruthers für sich gewinnen kann. Peter Williams, der auf der Arter-AJS dicht hinter den beiden lag, muß wegen

Magnetschadens ausscheiden, so daß John Cooper auf der Norton seinen Platz einnimmt. Mike Hailwood aber vergrößert seinen Vorsprung vor seinem Widersacher Agostini von Runde zu Runde und geht am Ende mit einer knappen Minute vor diesem als Sieger durchs Ziel.

Ergebnis:

Klasse bis 350 ccm - 23 Runden = 155,664 km:
 1. M. Hailwood (Honda) mit 52:11,5 = 179,0 km/h; 2. G. Agostini (MV Agusta) mit 53:05,8 = 176,0 km/h; 3. R. Pasolini (Benelli) mit 53:41,6 = 174,0 km/h; 2 Runden zurück 4. A. Pagani (Aermacchi); 5. K. Carruthers (Aermacchi); 6. G. Milani (Aermacchi). - Schnellste Runde: M. Hailwood (Honda) mit 2:14,2 = 181,27 km/h (neuer Rekord).

*

Das Rennen der Seitenwagenspanne steht als nächstes auf dem Plan, 15 Runden mit einer Gesamtlänge von 101,5 km sind zu fahren. Und erwartungsgemäß ist es Helmut Fath mit Beifahrer Wolfgang Kalau, der auf seiner URS sofort die Führung übernimmt, gefolgt von dem BMW-Pulk Enders, Harris und Auerbacher. Doch dann muß Pip Harris an die Boxe, und Auerbacher übernimmt den dritten Platz.

Der Abstand zwischen Fath und Enders beträgt vier Sekunden. Aber auch Enders kann sich von seinem Verfolger absetzen und seinen Vorsprung vor ihm immer mehr ausbauen.

Bereits in der zweiten Runde stellt Helmut Fath mit 2:34,8 einen neuen Rundenrekord auf. Kon-

stant hat er seinen Abstand zu Enders auf den vier Sekunden gehalten, als er in der 8. Runde wegen des eingangs geschilderten Getriebeschadens an die Boxen und ausscheiden muß. Damit ist der Weg für Klaus Enders und seinen Beifahrer Ralf Engelhardt auf der BMW frei.

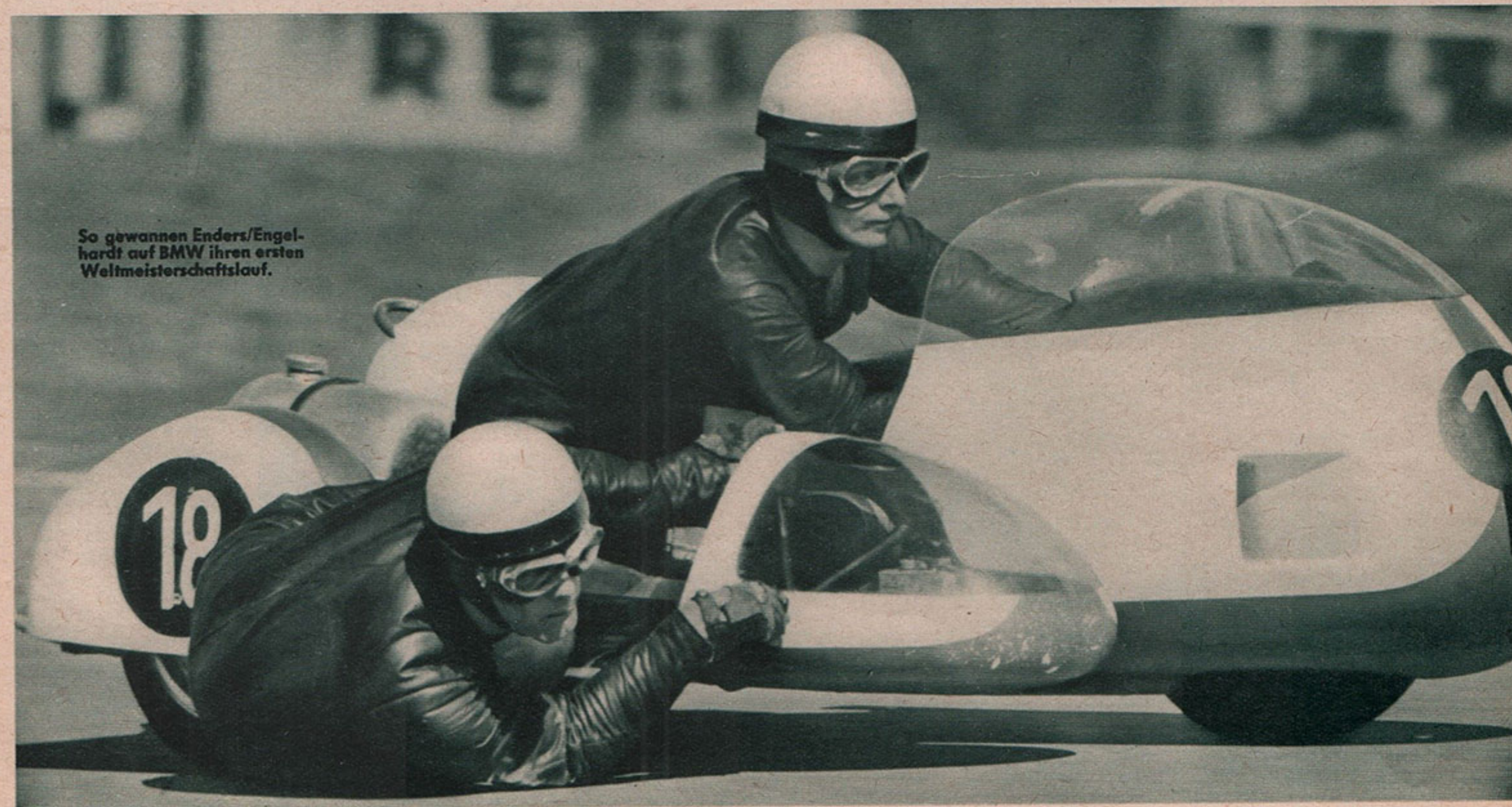
Doch auch Auerbacher will es jetzt nochmal wissen und bedrängt Enders. Aber mit einer neuen Rekordrunde (2:32,1) setzt sich Enders wieder von Auerbacher ab, und so gewinnen Enders/Engelhardt auf BMW ihren ersten Grand Prix und damit wertvolle acht Punkte im Kampf um die diesjährige Weltmeisterschaft. Auerbacher/Dein werden Zweite.

Aber auch um den dritten Platz hatte sich noch ein spannender Zweikampf zwischen Colin Seeley und Tony Wakefield entwickelt. Leider mußte dann Seeley in der 13. Runde wegen Kolbenschadens ausscheiden, so daß Wakefield/Milton Dritte vor Schauzu/Schneider (alle mit BMW-Motoren) werden konnten.

Ergebnis:

Gespanne - 15 Runden = 101,520 km:
 1. Enders/Engelhardt (BMW) mit 39:04,2 = 155,9 km/h; 2. Auerbacher/Dein (BMW) mit 39:09,4 = 155,6 km/h; 3. Wakefield/Milton (BMW); 4. Schauzu/Schneider (BMW); 5. Dungworth/Wilson (BMW); 6. Attenberger/Schwind (BMW). - Schnellste Runde: Enders/Engelhardt (BMW) mit 2:32,1 = 160,2 km/h (neuer Rekord).

(Schluß auf Seite 366)



So gewannen Enders/Engelhardt auf BMW ihren ersten Weltmeisterschaftslauf.

1. Vorlauf zur Deutschen Meisterschaft auf der Sandbahn Herxheim

Nach Jahren der Pause hat sich die OMK dazu entschlossen, 1967 erstmals wieder eine Deutsche Sandbahnmeisterschaft auszuschreiben. Um die Meisterschaft kämpfen Fahrer mit nationaler und internationaler Lizenz mit Spezialmaschinen ohne Seitenwagen der Klasse 350 bis 500 ccm. Allerdings müssen die Bewerber mindestens ein Jahr im Besitz der Lizenz sein.

Die Qualifikations- oder Vorläufe werden in zwei Gruppen ausgetragen, die die Bezeichnung „Nord“ bzw. „Süd“ tragen. Zur Gruppe Süd gehören die Bundesländer Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland. Aufgrund der Lage geeigneter Bahnen hat man sich für folgende Termine entschlossen: 4. Mai in Herxheim/Pfalz, 15. Mai Eggenfelden, 21. Mai Niederrodenbach, 28. Mai Landshut, 18. Juni Vilshofen, 10. September Pfarrkirchen. Da es in den südlichen Bundesländern außerhalb Bayerns nur drei Sandbahnen gibt, nämlich Niederrodenbach (Hessen), Altrip und Herxheim (beide Pfalz) und andererseits die favorisierten Fahrer aus Bayern kommen, hat man dieses südlichste Bundesland zum Hauptschauplatz der Vorkämpfe und auch des Endlaufes gemacht, der dann am 18. Oktober im Münchner BBM-Stadion über die Bühne geht. Es sind hier 18 Fahrer startberechtigt, und zwar 6 aus der Gruppe Nord und 12 aus der Gruppe Süd. Die Fahrer der Gruppe Nord haben sich im Rahmen der Nordwestdeutschen Bahnmeisterschaft zu qualifizieren. Das bedeutet, daß die norddeutschen Fahrer sowohl auf Sand- wie auch auf Grasbahnen zu starten haben.

In jedem Qualifikationslauf erhalten die Teilnehmer entsprechend ihrer Platzierung die Punkte 6 — 4 — 3 — 2 — 1 — 0. Nach Abschluß aller Vorläufe werden für jede Gruppe getrennt die erworbenen Punkte addiert. Die punktbesten Fahrer nehmen dann am Meisterschaftsendlauf in München teil. Hier werden 9 Vorläufe und ein Endlauf ausgefahren. Jeder der 18 Fahrer bestreitet drei Vorläufe, die 8 Punktbesten nehmen dann am Schlußrennen teil. Dem Sieger wird der Titel „Deutscher Sandbahnmeister 1967“ zusammen mit einer Meisternadel und einer Ehrenurkunde verliehen. Außerdem sind die Ergebnisse maßgebend für die Nominierung zur Europameisterschaft 1968.

Entsprechend den OMK-Richtlinien wurde also am Himmelfahrtstag im Rahmen des 40. Internationalen Sandbahnrennens Herxheim bei Landau bei strahlendem Wetter und dem imposanten Hintergrund von 25 000 Zuschauern der erste Vorlauf der Gruppe Süd zur Deutschen Sandbahnmeisterschaft 1967 gestartet. Von den 30 Bewerbern (Ausländer und Fahrer der Gruppe Nord durften in diesem Lauf nicht starten) blieben nach der Ausscheidung am Vormittag 12 Fahrer übrig, die alle bis auf Helmut Halter aus München am Start erschienen. Halter mußte in letzter Minute auf den Start verzichten, da seine Maschine schon im Fahrerlager streikte. Der Start klappte dank der Startmaschine mit hochschnellendem Band (gebaut von dem Bahnfahrer Konrad Halbritter) reibungslos. Der Europameister Manfred Poschenrieder aus Kempten erwischt den besten Start und konnte seine führende Position über die gesamte Distanz von vier Runden halten, was einer Streckenlänge von 3200 Metern entspricht. Die Plätze zwei und drei belegten Josef Unterholzner (Oberflossing) und Heinrich Sprenger (Bad Wiessee). Um den vierten Platz kämpften Rudolf Kastl und Alfred Aberl (beide München), letzterer mußte sich aber dann geschlagen geben, konnte jedoch durch den fünften Platz noch einen Meisterschaftspunkt einheimsen. Manfred Lange aus Langediebach (Hessen) mußte wegen Maschinenschaden in der dritten Runde aufgeben, so daß zehn Fahrer schließlich die Ziellinie passierten. Der Schnitt Poschenrieders betrug 106,5 km/h, Unterholzner fuhr 105,2 km/h und Sprenger 103,2.

An die Adresse von OMK-Generalsekretär Schmidl, der die Siegerehrung persönlich vornahm, möchten wir schon jetzt die Bitte richten, daß man für das nächste Jahr auch die Aufnahme der Gespanne in die Deutsche Sandbahnmeisterschaft in Erwägung ziehen sollte, um auch diesen Fahrern einen echten Ansporn zu bieten. Doch zunächst sollte man sich über das bisher Geschaffene freuen. Die Auswahl der Veranstalter scheint die Gewähr für einen guten Ablauf der verschiedenen Meisterschaftsläufe zu bieten, handelt es sich doch um „alte Hasen“ in ihrem Metier, die neben einem eingespielten Funktionärsteam auch über die entsprechenden Bahnanlagen verfügen.

Stand der Meisterschaft Gruppe Süd: Poschenrieder 6 Punkte; Unterholzner 4 Punkte; Sprenger 3 Punkte; Kastl 2 Punkte und Aberl 1 Punkt.

Weitere Ergebnisse:

Endlauf der Lizenzsolofahrer um den „Silberhelm der Pfalz“:

1. Manfred Poschenrieder, Kempten (Jap) 107,2; 2. Barry Briggs, England (ESO) 106,4; 3. Rainer Jüngling, Sulzberg (Jap) 103,3.

Lizenzfahrer mit Seitenwagenmaschinen bis 500 ccm:

1. Magin/Winterbauer, Ludwigshafen; 2. Gruber/Betzl, Ismaning; 3. Kolb/Mang, Mannheim; 4. Heilig/Stein, Waldleiningen (alle ESO bis auf Kolb, der auf JAWA fuhr).

Ausweissolofahrer bis 500 ccm:

1. Peter Tröger, Ismaning; auf dem zweiten Platz folgten punktgleich die Fahrer Thomas Müller (Herxheim), Gunnar Fabricius (Hamburg) und Alfred Dörr (Heggen).

Gespannausweissolofahrer bis 500 ccm:

1. Ibele/Szembek (Vogt-Henkel); 2. Neumeier/Adlhoeh (München).

Den Lauf um die Verbesserung des Bahnrekords gewann der fünffache Speedway-Weltmeister Barry Briggs mit einem Schnitt von 109,8 km/h, womit er den seit 1958 von Wagg Hofmeister gehaltenen Bahnrekord um genau einen Stundenkilometer verfehlte.

H. Schweizer

LOP

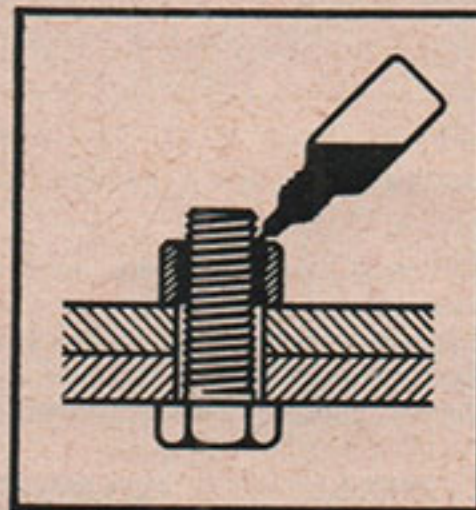
Schrauben-Sicherung
Lager-Befestigung
Flansch- und
Flächen-Dichtung

neu

sichert, dichtet und befestigt Schrauben, Muttern, Gewinde, Lager und Flansche.

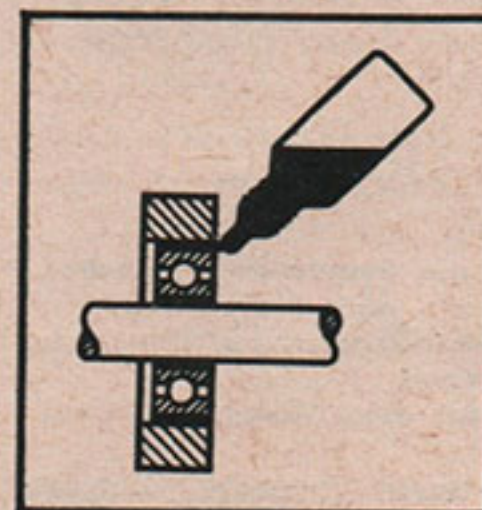
LOP ist ein flüssiger, selbsthärtender Kunststoff, der zwischen engschließenden Metallteilen schnell zu einer zähfesten Masse erhärtet.

Für die verschiedenen Anwendungsbereiche liefern wir:



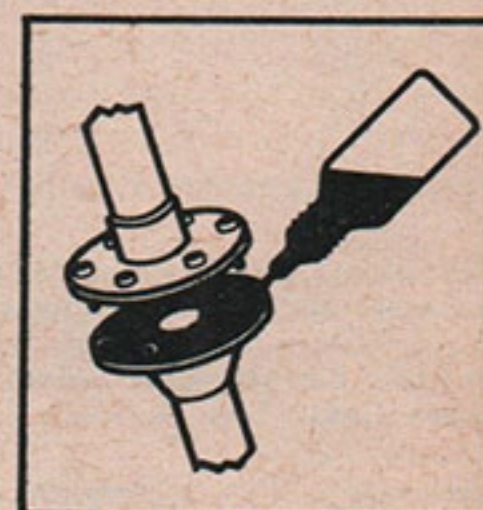
LOP Schrauben-Sicherung

sichert, befestigt und dichtet Schrauben, Muttern und Bolzen vibrationsfest.



LOP Lager-Befestigung

befestigt Gleit- und Wälzlager vibrationsicher, macht Preßsitze unnötig und erhöht die Laufruhe.



LOP Flansch- und Flächen-Dichtung

ersetzt die meisten Flach- und Weichstoffdichtungen, füllt Unebenheiten aus und setzt sich nicht.

Alle mit LOP hergestellten Verbindungen sind mit normalem Werkzeug lösbar, gegen Öle, Fette, Treibstoffe und viele andere Substanzen unempfindlich und in einem weiten Temperaturbereich beständig.

LOCTITE-Produkte · DBP Nr. 953563 DBP Nr. 1109891

Henkel Klebstoffwerk Düsseldorf

Henkel





DAS **MOTORRAD** testet

TRIUMPH

Bonneville

T 120/650 ccm

Modell 1967

Die Bonneville (= „Bonnie“) ist nicht nur das Modell von Triumph, das am meisten bekannt ist und diskutiert wird, es ist darüber hinaus eines der beliebtesten englischen Motorradmodelle überhaupt. Die Triumph Engineering Company Ltd. in Coventry versucht auch seit Jahren, die T 120 den Freunden des Hauses zu erhalten und neue dazu zu gewinnen, indem Jahr für Jahr durch Änderungen und kleine Verbesserungen Schritte zur Qualitätserhöhung gemacht werden. Obwohl man dabei trotzdem nicht in einigen Details über den eigenen konservativen englischen Schatten zu springen vermag (offene Vergaser, offene Kette, Hinterradbremse, Hinterrad-Konstruktion u. a.), ist dieses Motorrad nach unseren Erfahrungen bis heute das zäheste und hinsichtlich der Lebensdauer am meisten standfeste englische Motorrad geblieben. Unsere Testmaschine Modell 1967 hat das einwandfrei unter Beweis gestellt.

Der Zweizylindermotor (ohv) mit parallel liegenden Zylindern (Zylinder aus Gußeisen nebeneinander in einem Block/Zylinderköpfe aus einem Leichtmetallblock) hat genau 649 ccm Hubraum (Bohrung/Hub = 71/82 mm) und leistet bei 6700 U/min 46,6 PS. Verdichtung 9,0. Das sind b. h. p. = British Horsepower, und diese entsprechen etwa unserem Begriff der DIN-PS, gemessen an der Kurbelwelle, mit englischen Dämpfern und allen Aggregaten. Das höchste Drehmoment liegt

bei 5700 U/min mit 5,36 mkg, der niedrigste Meßpunkt ist bei 4000 U/min mit 4,75 mkg, und bei 7000 U/min wurden noch 4,78 mkg gemessen. Diese Kurve verläuft also sehr flach in diesem Bereich. Unterhalb von 4000 U/min sind aber immer noch 4 mkg vorhanden, so daß es sich nicht nur um einen Motor mit gewaltiger Endleistung, sondern auch um ein Aggregat handelt, das von unten heraus schon enorme Kraft zur Verfügung hat. Im Reigen moderner, nervöser und leistungsmäßig „schlanker“ Hochleistungsmotoren handelt es sich hier um einen recht angenehmen Leistungscharakter, der allerdings auch nur in diesem großen Hubraum möglich ist. Wie sich das bemerkbar macht, zeigen folgende Zeiten: schnellste Fahrtschreiberrunde um die Nordschleife des Nürburgringes mit Ausfahren der Gänge 12:08 (von Start und Ziel bis zum Eingang der neuen Schikane bei km 22,3 = 110,3 km/h Durchschnitt), dieselbe Strecke nur im vierten Gang 12:40 = 105,1 km/h!

Dieses Durchzugsvermögen von unten heraus ist der eine wesentliche Punkt des Motors, der andere Punkt ist die Zähigkeit, die er über ca. 3000 Test-Kilometer bewiesen hat. Selbst 2000 km sehr scharfer Fahrt einschließlich Nürburgring-Messungen, schneller Langstrecken-Reisen u. a. brachten keinen Ölnebel an die Gehäusenähte, und das ist doch wohl für einen englischen Motorradmotor bemerkenswert, der nicht etwa besonders

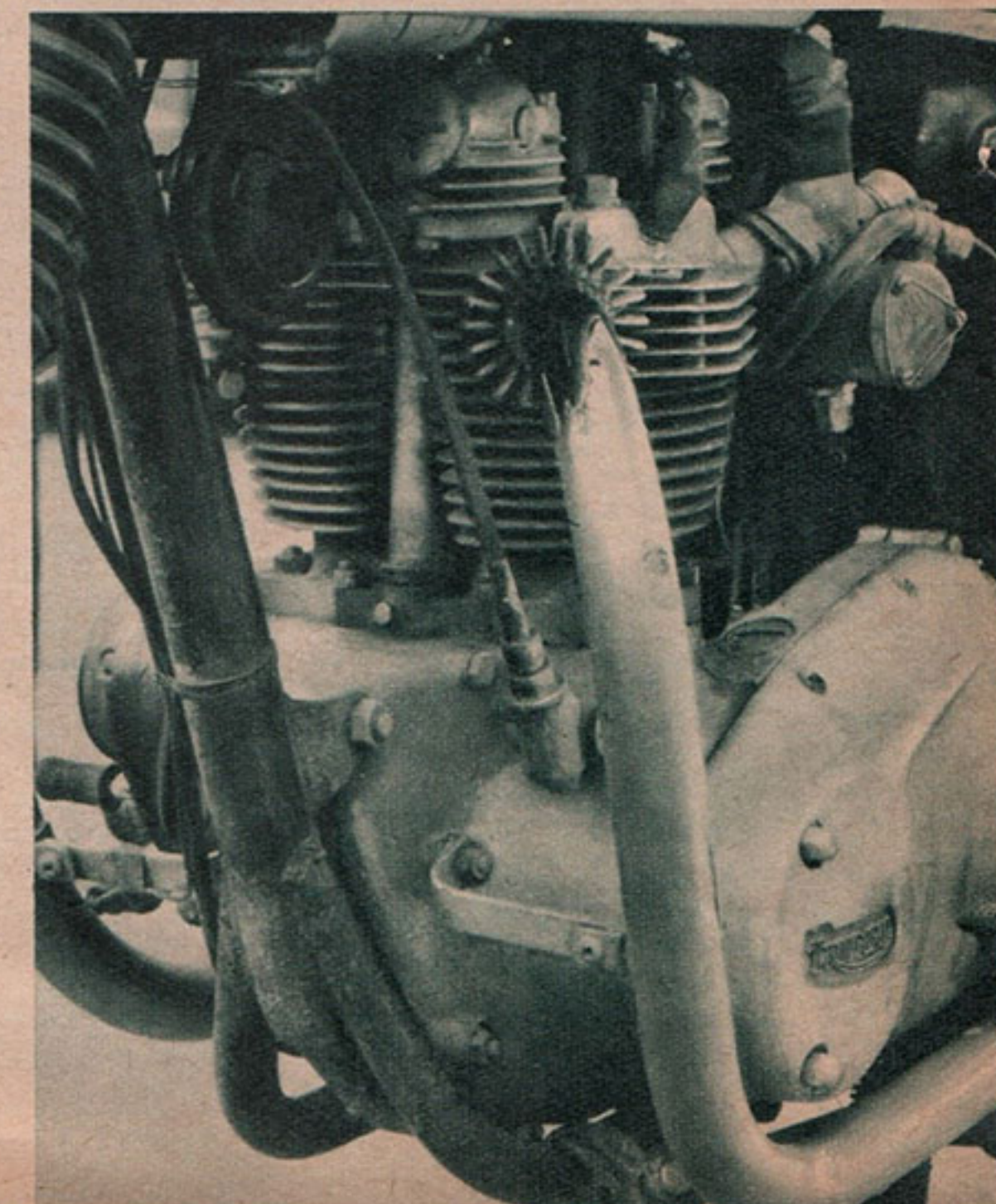
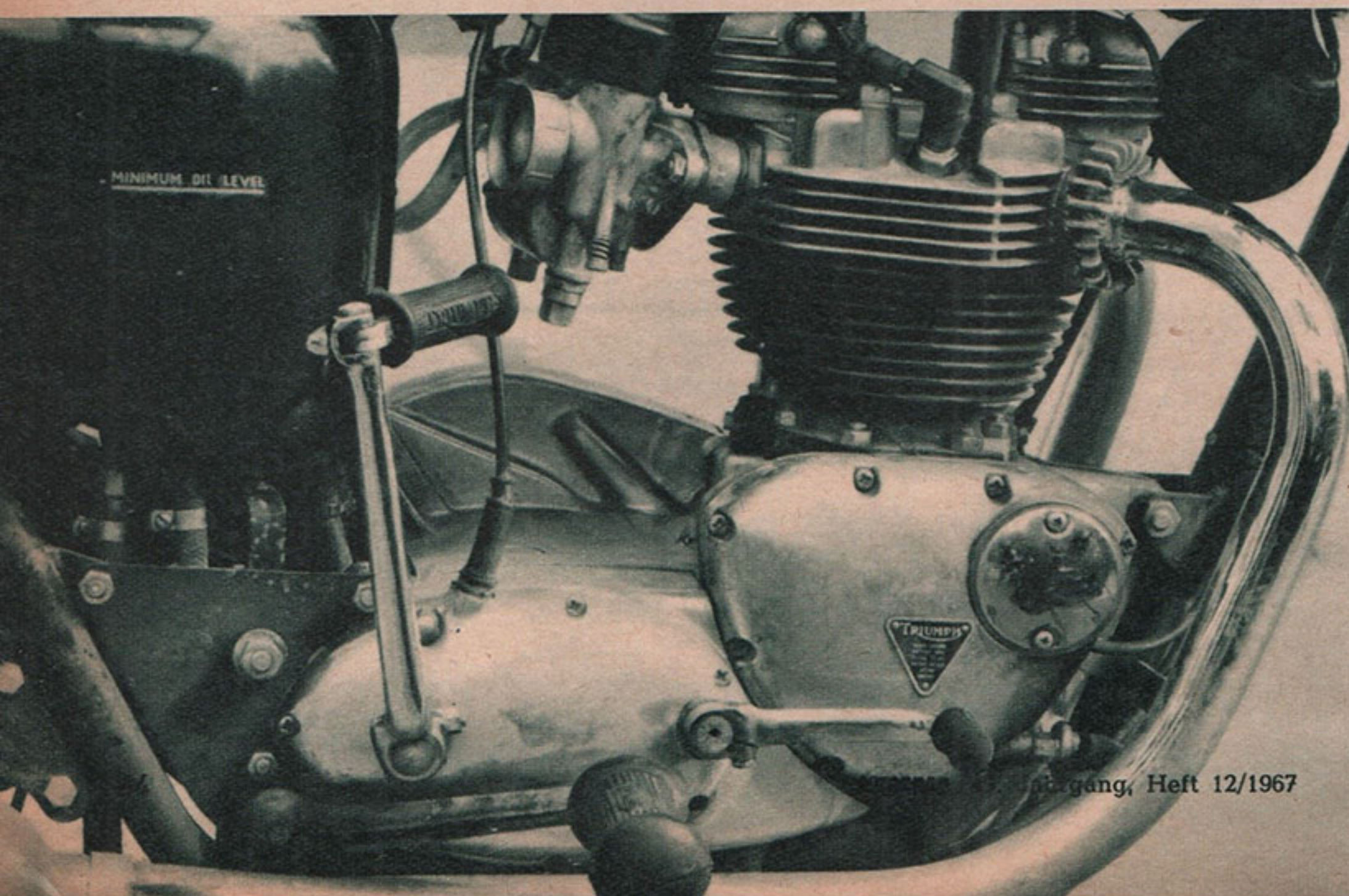
präpariert aus einer Versuchswerkstatt, sondern ganz normal aus dem Schaufenster eines Motorradhändlers stammte. Neben unvermeidlichen Vibrationen hatte er nur eine kleine Unart: war er sehr heiß, dann starb er bei längerem Warten an Baustellen, Ampeln und dergleichen im Leerlauf leicht ab. Wir haben uns bemüht, das an den Vergasern herauszustellen, aber es glückte nicht ganz. Bestimmt wird man bei längeren Experimenten jedoch finden, wie man damit zurecht kommt. Nach etwa 2000 km (die Maschine war neu und hatte bis dahin keinen Kundendienst außer Ölwechsel gehabt!) mußte das Ventilspiel nachgestellt werden, und die Vorzündung wurde mittels eines Stroboskopes neu eingestellt. Der linke Zylinder hatte ca. 50° und der rechte Zylinder ca. 40° Vorzündung. Beide wurden auf 39° volle Frühzündung neu einreguliert. Dabei zeigte es sich deutlich, daß der Bonneville-Motor weniger vibriert, wenn die Zündeneinstellung genau stimmt, und wenn auch die Gasschieber der beiden Vergaser genau gleich beim Gasgeben angehoben werden. Im übrigen ist der Lenker in Gummipuffern befestigt, die die Vibrationen sehr abdämpfen.

Durch die vorübergehend verschobene Zündeneinstellung und nicht genau gleichlaufenden Gasschieber mußten sich kurzzeitig stärkere Schwingungen gezeigt haben, denn an der linken Zündspule war an deren Befestigung ein Schwingungs-

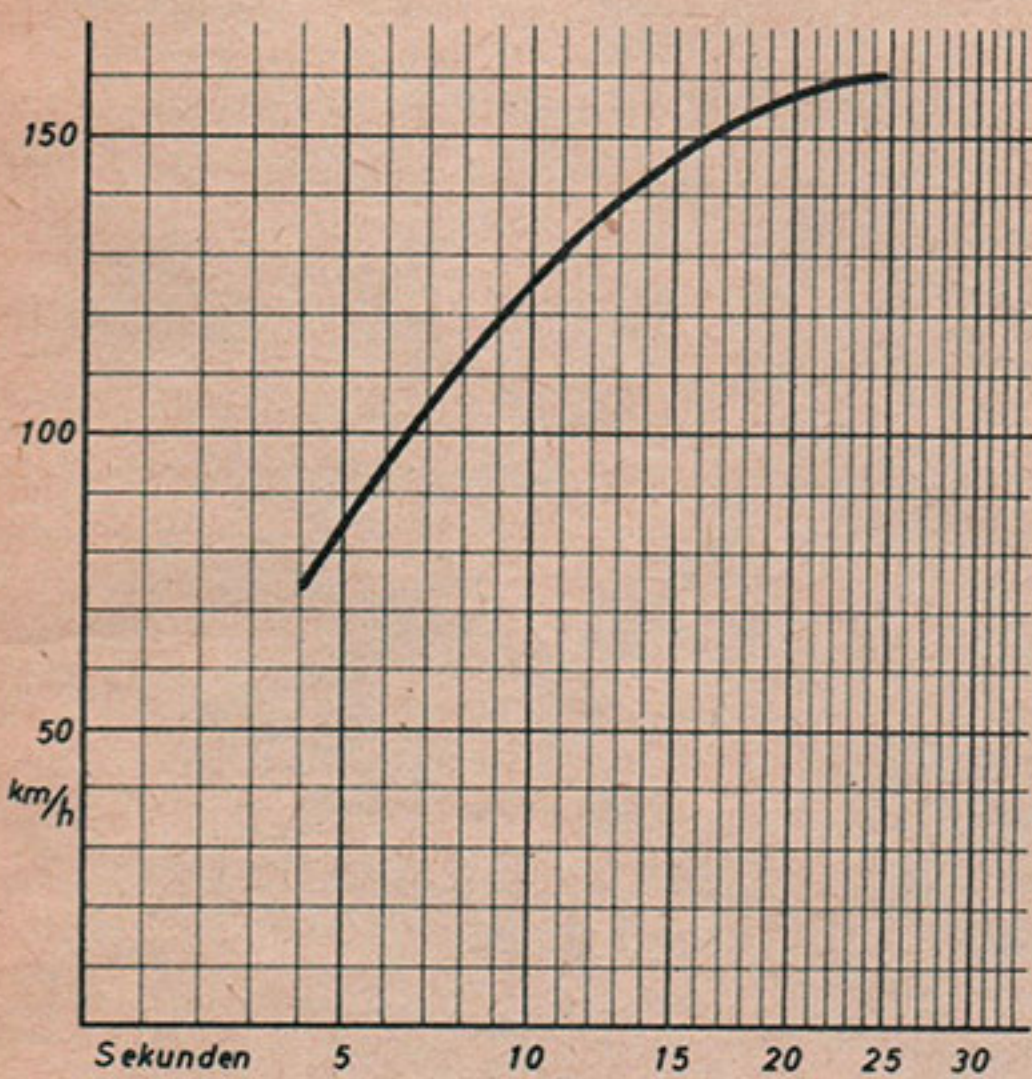
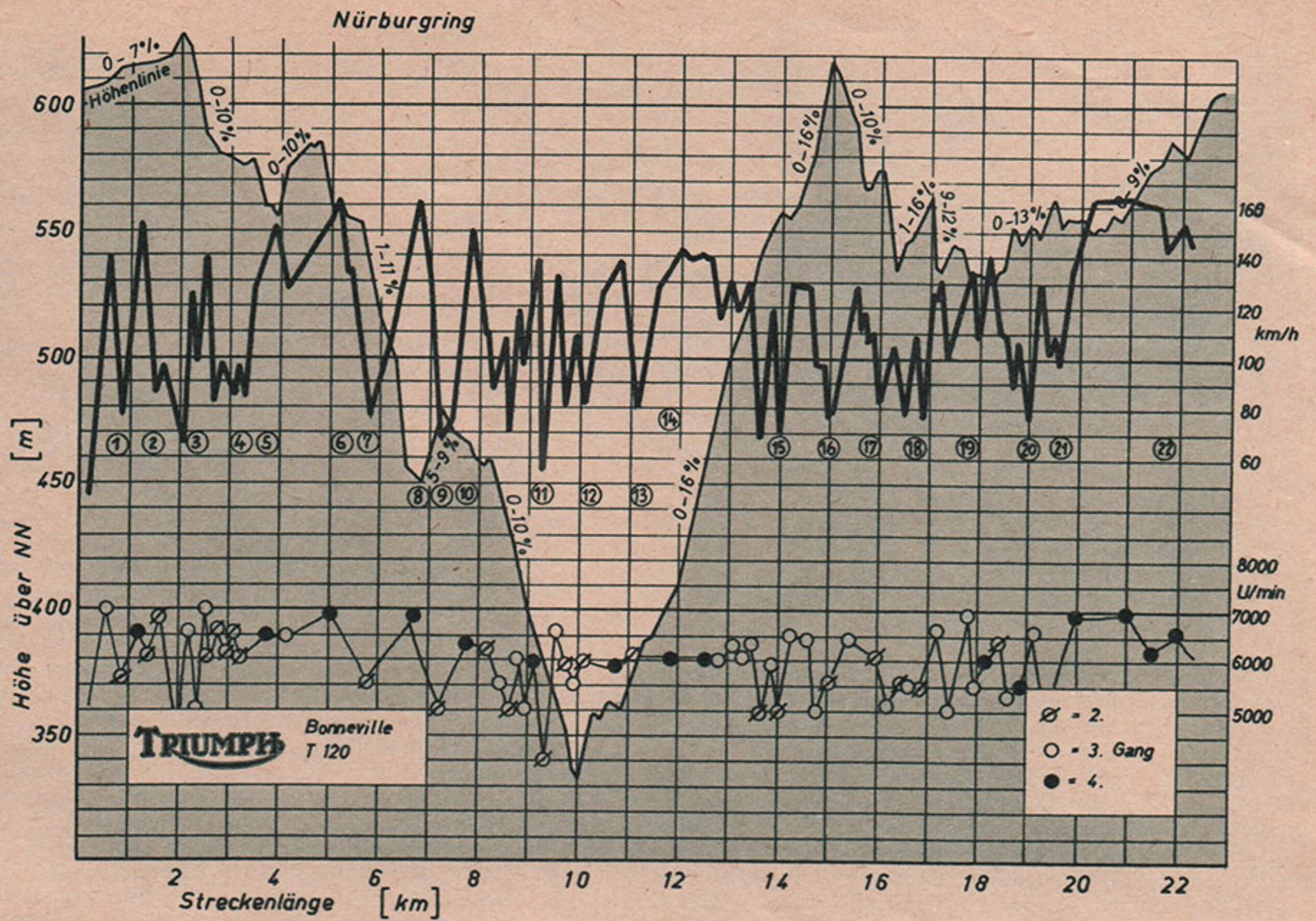
Bild oben: Die Bonneville ist ein typischer englischer Sprinter. Ihre Beschleunigung und ihre Kurvenlage in engen Kehren ist sehr gut. Die Maschine ist auf längeren Strecken ein schnelles Reisefahrzeug.
Unten links: Das Getriebe ist mit dem Motor zu einem

– etwas zerklüfteten – Block verbunden. Die beiden Amal-Monobloc-Vergaser haben jeder eine eigene Schwimmerkammer. Eine Luftfilterung gibt es nicht. Der Motor leistet 46,6 PS bei 6700 U/min (Verdichtung 9,0).
Unten rechts: Nach Beendigung der Testfahrten zeigte

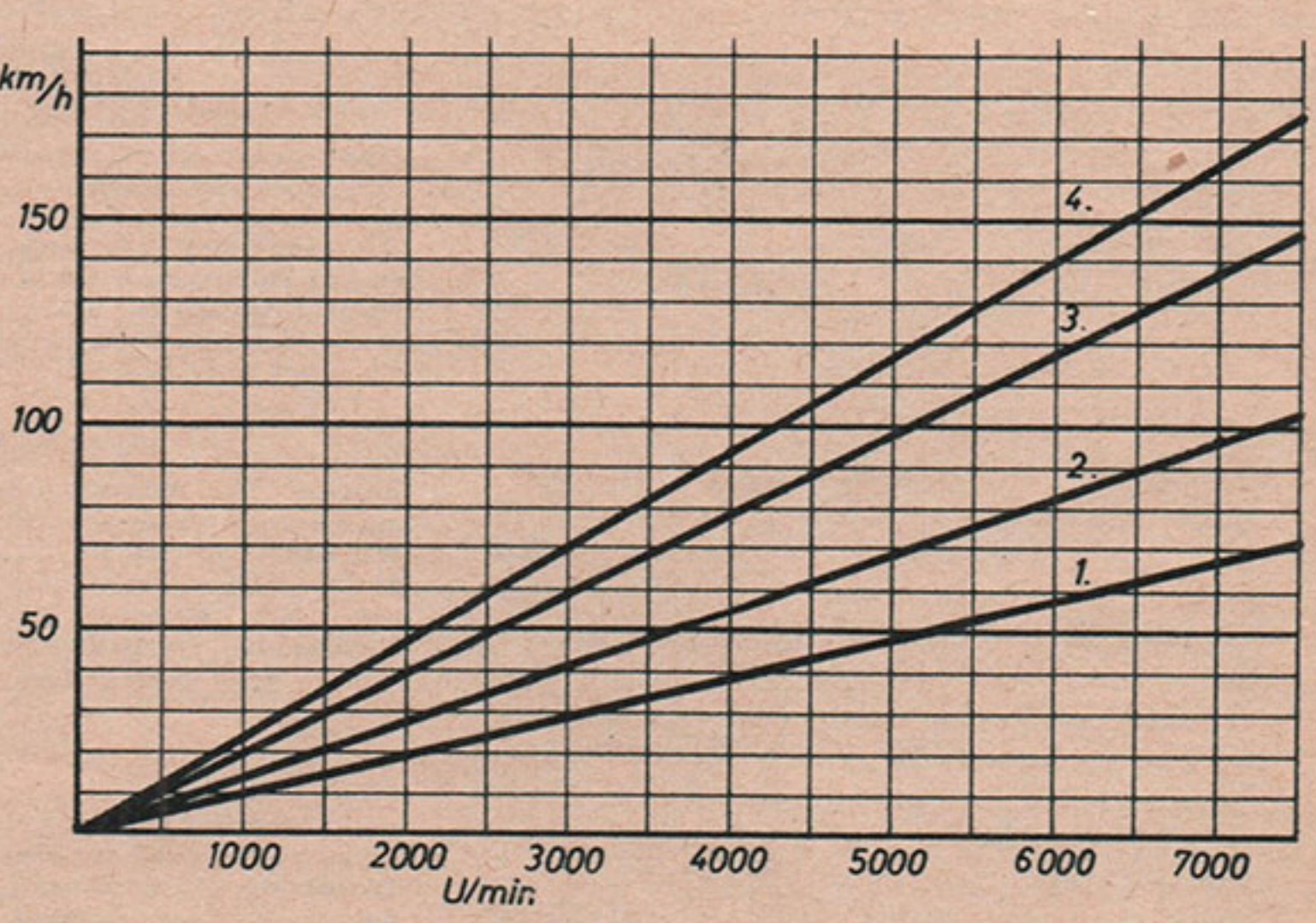
sich kein Ölnebel am Motor und kein Öltröpfen unter der Maschine! Die Kurbelwelle ist zweifach gelagert, die Pleuel laufen auf den Hubzapfen in Gleitlagern. Die Stoßstangen werden von zwei Nockenwellen – eine vor, eine hinter den Zylindern – bewegt.



Alles mit einem Blick



Der Nürburgring hat kurz vor der Ziellinie neuerdings eine zusätzliche Kurvenschikane erhalten. Genau bei Kilometer 22,3. Dadurch verkürzt sich unsere Meßstrecke für Fahrtschreiber-Tests um etwas mehr als 500 m. Die Bonneville erreichte mit 12:08 mit Fahrtschreiber (Durchschnitt = 110,3 km/h) und ohne Fahrtschreiber mit 11:59 (Durchschnitt 111,7 km/h) stehend am Start und genau bei Kilometer 22,3 abgebremst ihre besten Zeiten. Das ist für eine 650 ccm-Maschine ohv (Leistungsgewicht ca. 3,6 kg/PS) gut. Das Hauptverdienst an dieser Fahrleistung fällt dem prächtigen Motor zu, und dieser hohe Durchschnitt bedeutet „Arbeit“ für den Fahrer. Auf unserem obigen Höhendigramm des Nürburgring mit Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf ausgemittelt aus den besten Fahrtschreiberblättern sieht man außerdem, daß es nicht nötig ist, den Motor für eine solche Fahrleistung zu überdrehen. Man kann ihn schonend fahren und trotzdem schnell sein. Das kommt vom günstigen Drehmoment, von der Getriebestufung und der Handlichkeit in engen Kurven. Die umkreisten Zahlen auf diesem Diagramm geben folgende Streckenstellen an: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Einlauf Hatzenbach, 4 Hatzenbach Ausgang, 5 Flugplatz, 6 Schwedenkreuz, 7 Aremberg-Kurve, 8 Fuchsröhre, 9 Adenauer Forst, 10 Metzgesfeld, 11 Wehrseifen-Ecke, 12 Ex-Mühle, 13 Kesselchen-Steigung, 14 Karussell, 16 Hohe Acht, 17 Wippermann, 18 Brunnchen, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz, 21 Galgenkopf, 22 Antoniusbuche.

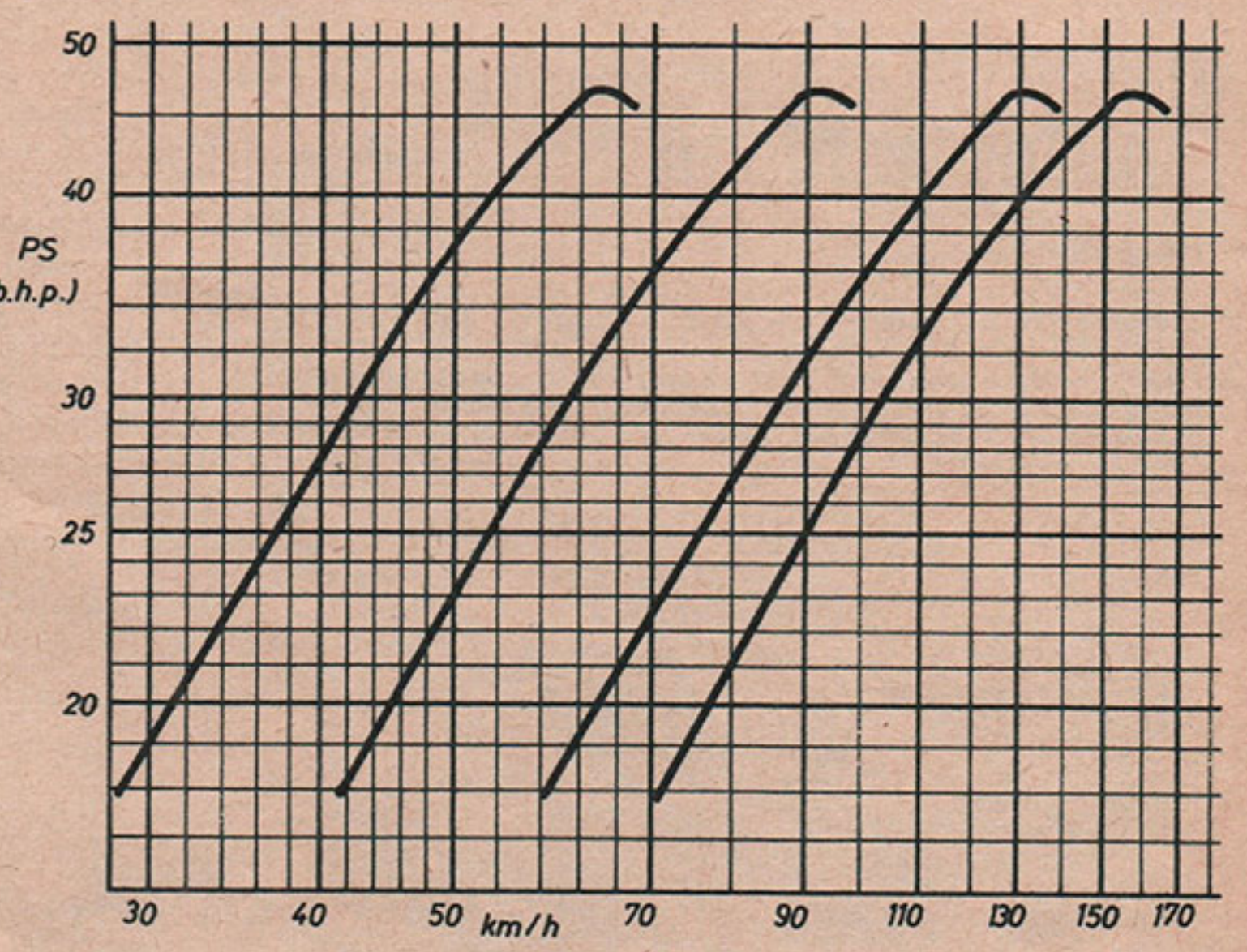
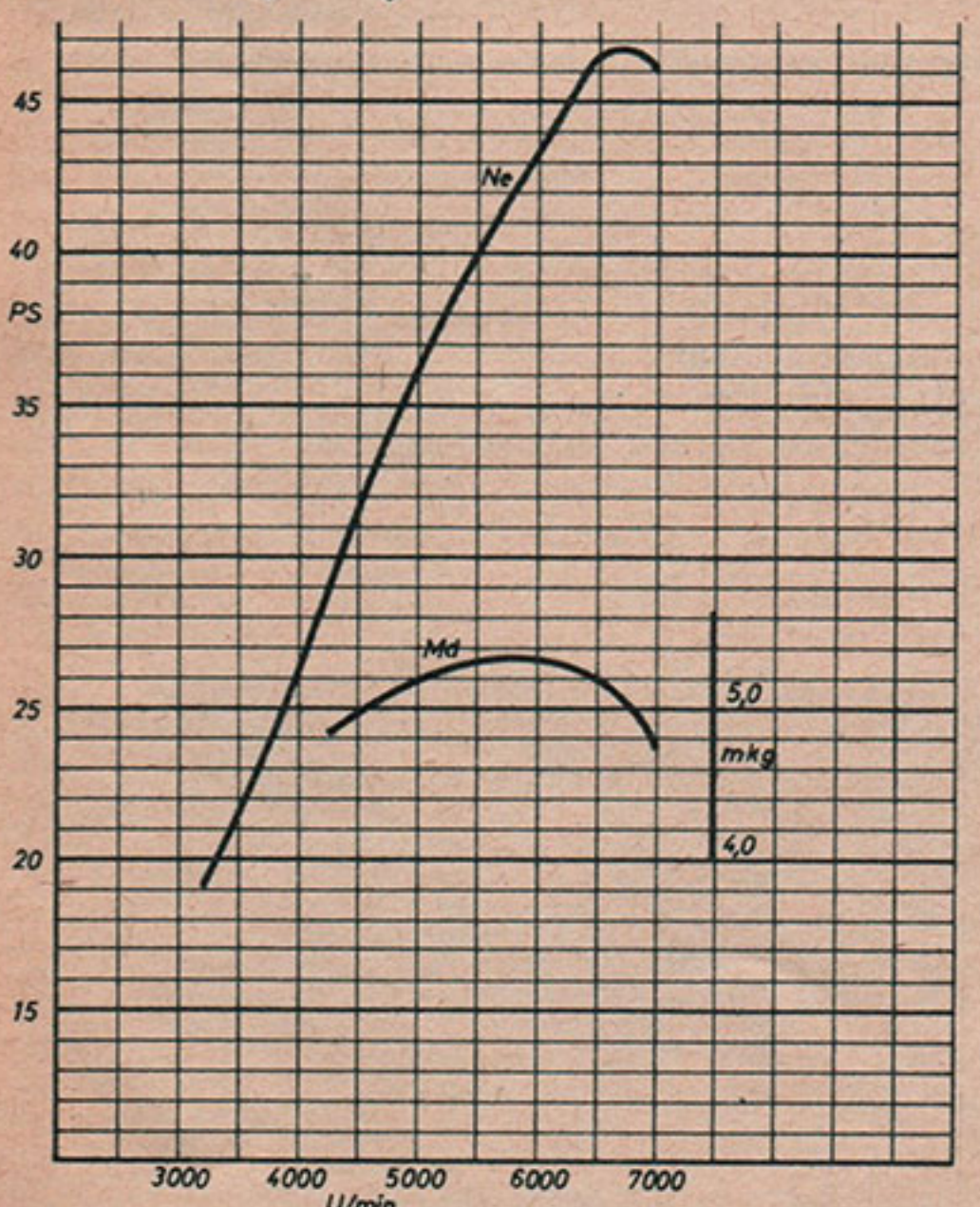


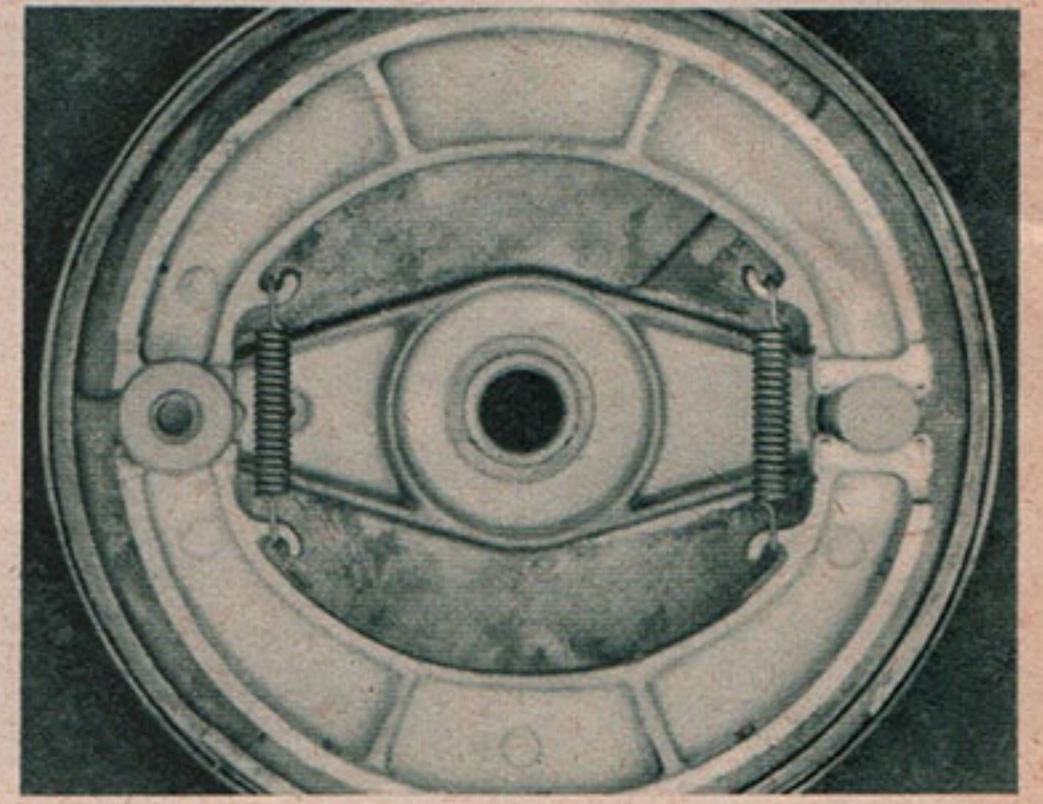
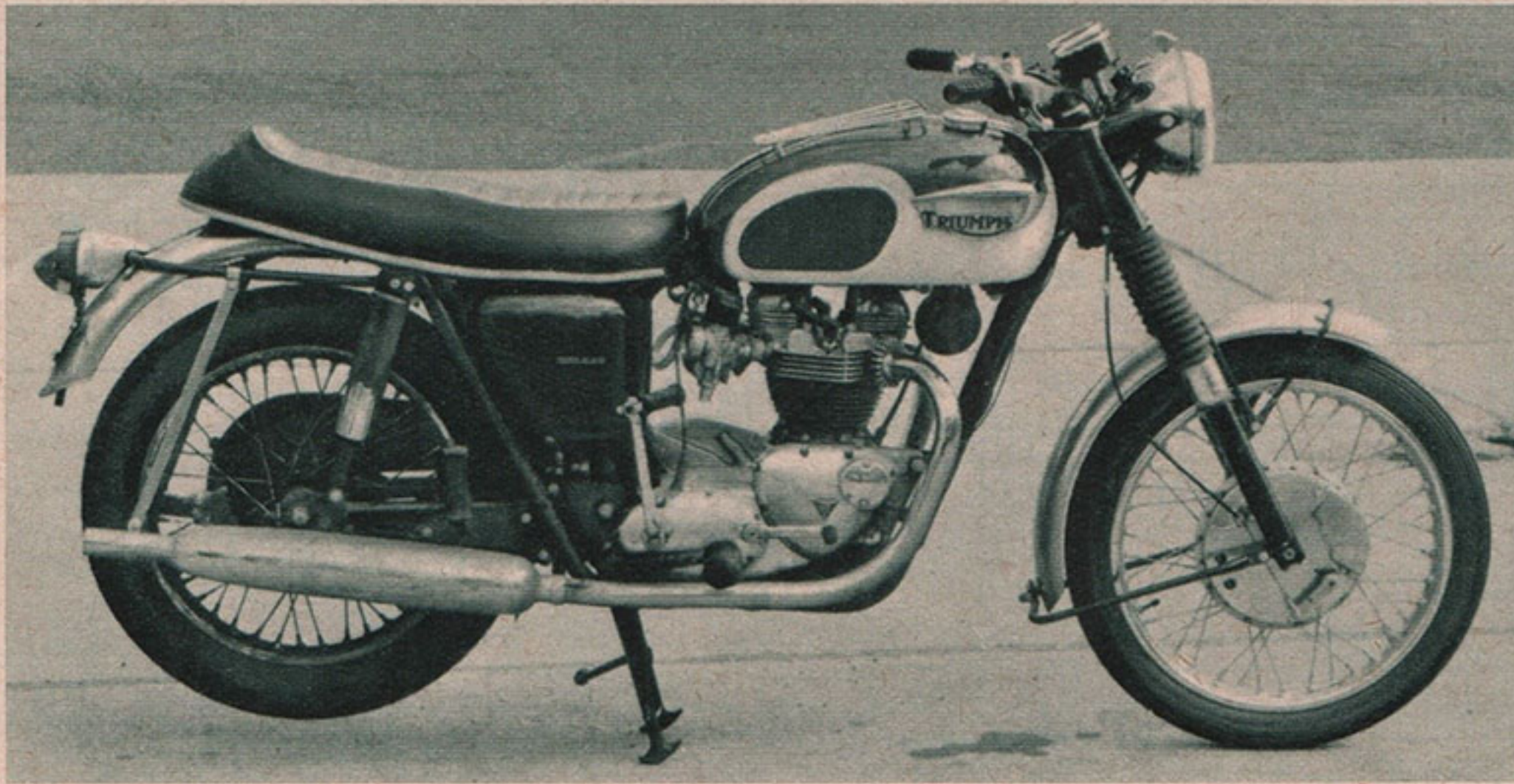
Lage der Gänge zu den Drehzahlen des Motors

Das Gangdiagramm mit Angaben der Motorleistung zeigt deutlich, daß der dritte Gang dicht am vierten Gang liegt. Für die Straße ist das die genau richtige Stufung. Man kann sich diese Art der Getriebeauslegung wiederum wegen des enormen Durchzugsvermögens des Motors im unteren Drehbereich erlauben.

Die Beschleunigungslinie, ausgemittelt aus Messungen zu Beginn und zum Ende des Tests.

Die Leistungskurve des Motors mit Drehmomentverlauf nach Werksangabe.





riß aufgetreten. Die Hülle des linken Gaszuges war durchgescheuert und mußte erneuert werden. Ansonsten brauchte die halbwegs offen laufende Hinterradkette noch nicht nachgestellt werden (!), auch die Spannung der Primär-Duplexkette stimmte noch. Die Hinterradbremse (einfache Gußstrommelbremse — 178 mm ϕ — mit aufgeschrumpftem Zahnkranz) hatte keine Nachstellung nötig! Die Maschine konnte ohne weitere Pflegearbeiten auf den Nürburgring genommen werden.

Auf den großen Strecken, die wir mit zwei Personen und reichlich Gepäck auf der Testmaschine zurücklegten, war das durchschnittliche Reisetempo auf schnellen Durchgangsstraßen und auf der Autobahn ständig etwa 120 und 130 km/h. Gelegentlich fuhr man bis zu 150 km/h, wenn ein Überholmanöver dies erforderte. Bei dieser Fahrweise kam ein Verbrauch von 5,5 Liter auf 100 km zustande. Aber selbst bei Jagerei über

die Autobahn, beim Sprintern auf kurvenreichen und bergigen Strecken stieg der Verbrauch nicht über 6 Liter. Auf dem Nürburgring lag er bei 5,8 Litern. Ölverbrauch ca. 0,2 Liter auf 1000 km. Die Höchstgeschwindigkeit betrug mit Fahrschreiber auf dem Nürburgring bei mittlerem Gegenwind (Stärke 5 lt. Wetterbericht vom 16. Mai) genau 162 km/h. Gemessen bei km-Stand 4010.

Das Getriebe ist am Motor angeblockt, wenn es auch von außen den Anschein erweckt, als sei es noch klassisch englisch vom Motor getrennt angeordnet. Die Primär-Duplexkette läuft in einem Ölbad und wird durch einen Spannhebel

in der richtigen Spannung gehalten. Die Fußschaltung hat einen kurzen Schaltweg und ist leicht und exakt zu bedienen. Englische Motorradgetriebe sind hinsichtlich Robustheit, Genauigkeit und Bequemlichkeit der Betätigung immer noch Vorbild. Zum Anfahren geht man mit der Drehzahl ganz in den Leerlauf zurück, um den ersten Gang ohne Kratzen einzulegen. Das ist bei kaltem Motor besonders wichtig. Die Getriebestufung 2,44/1,64/1,19/1 ist knapp wie bei einem Straßenrenngetriebe, aber der elastische Motor mit seinem so günstigen Drehmomentverlauf erlaubt dies ohne weiteres. Und der knappe Abstand zwischen dem dritten und vierten Gang ist genau richtig für kurvenreiche Strecken und für schnelle Überholmanöver. Der erste Gang reicht bei 7000 U/min bis 67,5 km/h; der zweite Gang bis 97,5 km/h; der dritte Gang bis 138,5 km/h. Bei 7000 U/min ist das Tempo im vierten Gang 165 km/h. Im vierten Gang kam die Test-

Technische Daten

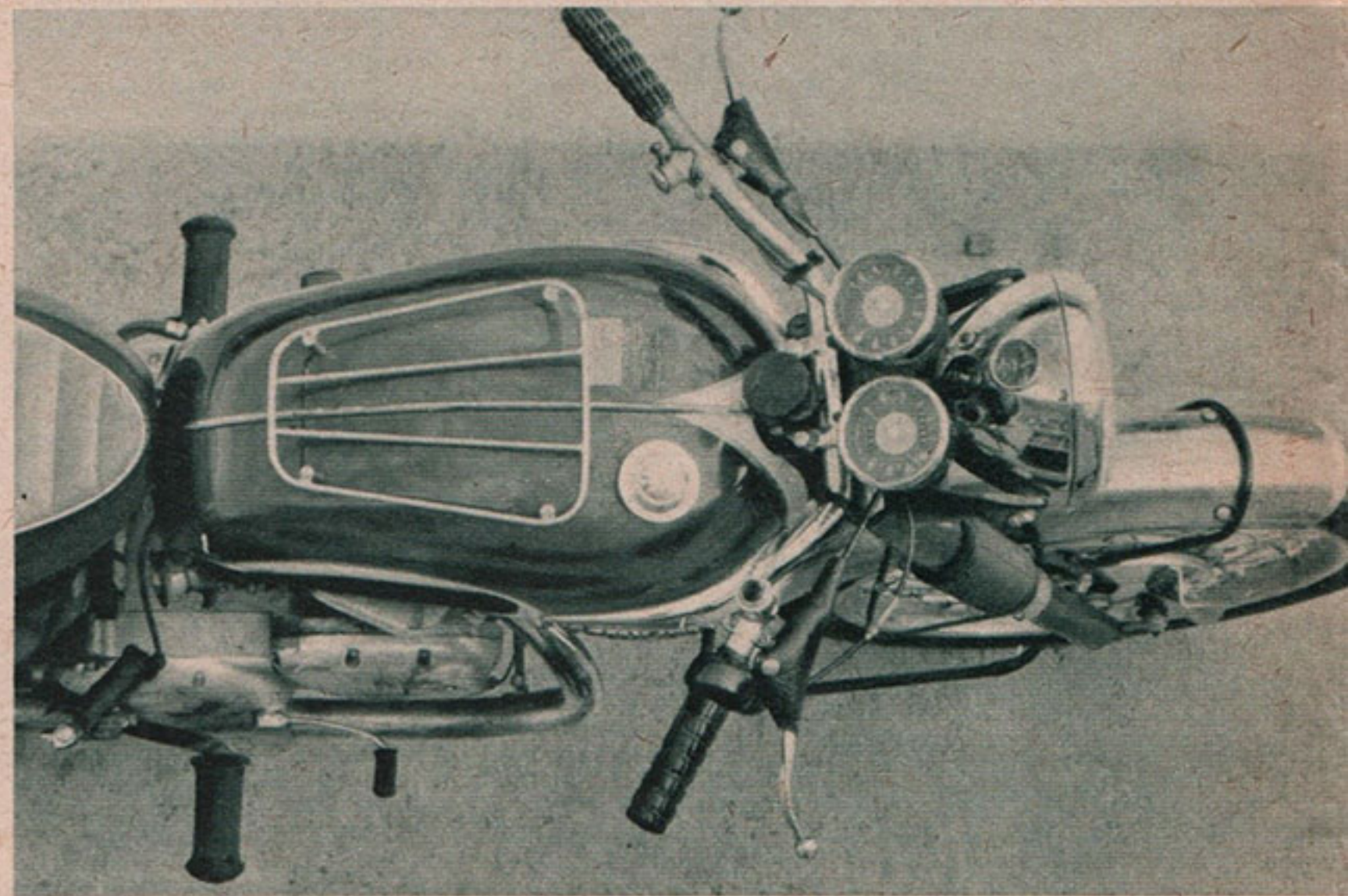
Zweizylinder-Viertakt-Motor; Ventilsteuerung durch Stoßstangen (ohv); Bohrung/Hub 71/82 mm; Verdichtung 9,0; Leistung 46,6 PS bei 6700 U/min; zwei Amal-Monobloc-Vergaser. Angeblocktes Getriebe; Gesamtübersetzung 11,81 — 8,17 — 5,76 — 4,84; Bereifung 3.25—18 vorn, 3.50—18 hinten. Elektrische Anlage 12 Volt; Wechselstrom-Lichtmaschine. Leergewicht 165,5 kg; Radstand 140 cm; Breite 68,5 cm; Bodenfreiheit 13 cm.

Die Testmaschine wurde von der Firma Otto von Arx, CH-4632 Trimbach bei Olten, Basler Straße 240 (Tel. 0 62 / 4 14 14 oder 0 66 62 / 4 14 14), in der Schweiz, zur Verfügung gestellt.

Oben links: Die Gesamtansicht der Bonneville entspricht den Vorstellungen, die man sich von englischen Motorrädern macht. Bei Triumph hat der jetzige Motor-Getriebe-Block daran nichts geändert.

Vollnaben-Vorderradbremse: Die Backen sind an ihrem Drehpunkt nicht fest fixiert, so daß sie sich gleichmäßig anlegen können. Die Wirkung der Bremse ist hervorragend (eine Art Gleitbackenbremse).

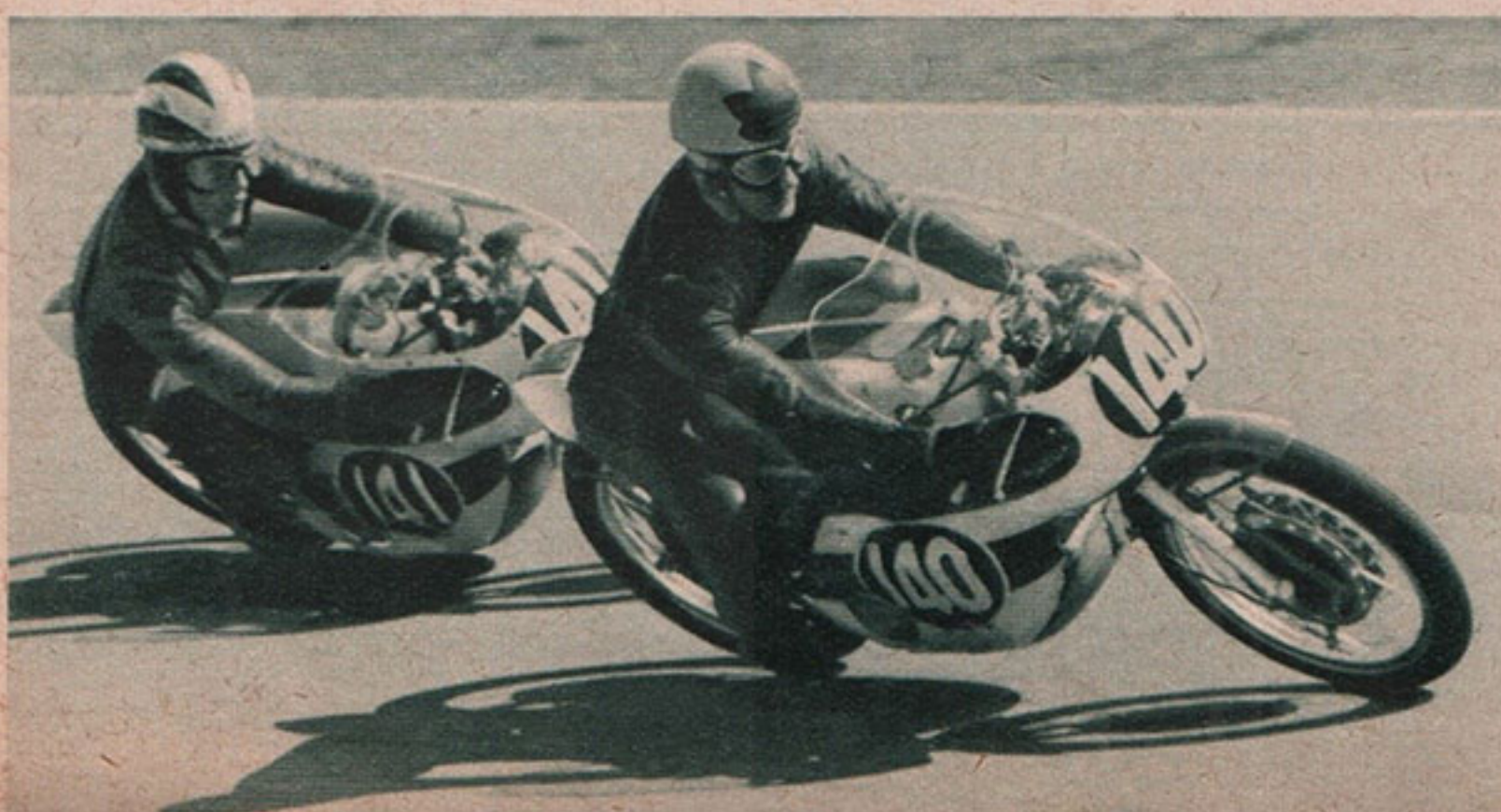
Rechts: Auf dem Tank ist ein Gepäckträger vorgesehen — sehr schön. Der Lenker hängt in Gummi, um die lästigen Vibrationen nicht durchkommen zu lassen. Links Drehzahlmesser, rechts Tachometer. Auf der rechten Lenkerhälfte ein gewaltiger Kurzschluß-Druckknopf.



Großer Preis von Deutschland

(Schluß von Seite 362)

Bildfolge unten: So fahren in der 125 ccm-Klasse die Yamaha-Werksfahrer Bill Ivy (140) und Phil Read (141) in der Kurve und konnten noch nicht wissen, daß sie durch den Sturz zweier zu überholender Fahrer bereits 50 Meter weiter auch würden zu Boden gehen und das Rennen aufstecken müssen! Foto: Wörner

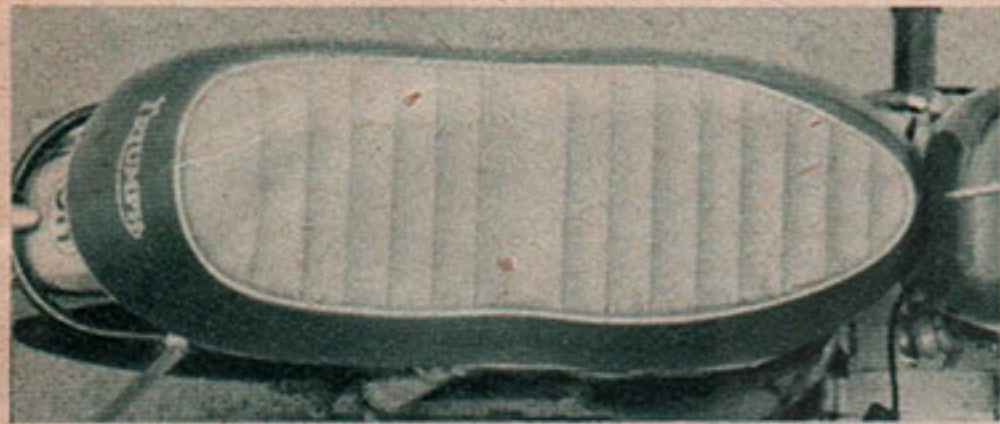


Es folgt der letzte Lauf des Tages — Klasse bis 500 ccm.

30 Runden mit einer Gesamtlänge von 203,040 km sind von den 35 Startern zu bewältigen. Hailwood auf der Vierzylinder-Honda, gefolgt von seinem Rivalen, dem letztjährigen Halbliter-Weltmeister Giacomo Agostini auf der Dreizylinder-MV, ziehen als Erste davon. In den ersten drei Runden kann sich Agostini auch etwa 150 Meter hinter dem führenden Hailwood halten, dann jedoch legt der (er befindet sich offensichtlich in Hochform) noch etwas zu und nimmt dem

Italiener Runde für Runde etwas mehr an Boden ab. Er fährt die Vierzylinder-Honda wirklich brillant, und so beträgt sein Abstand zu Agostini in der 22. Runde bereits über 30 Sekunden. Doch eine Runde später streikt sein Motor eingangs der letzten langen Rechtskurve vor dem Ziel, und Mike Hailwood muß, mit Kurbelwellenschaden, abermals an die Boxen und aus dem Rennen ausscheiden. Wieder ein unerfreulicher Ausfall für ihn, der an den in Monza erinnert, wo er im vergangenen Jahr dadurch den Weltmeistertitel verlor.





Die Sitzbank fand beim Fahrer Zustimmung, bei der Sozia gab es „Muster“.

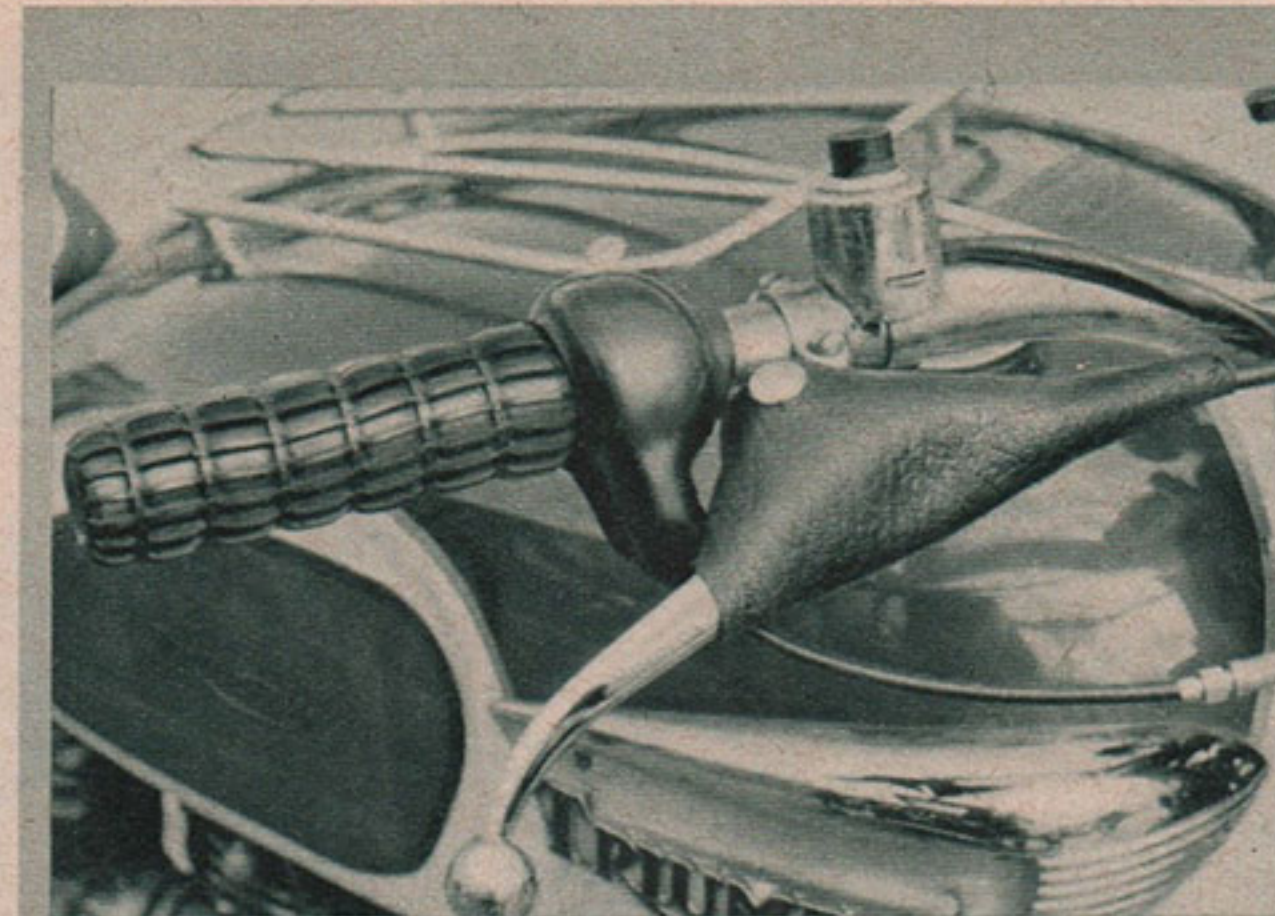
maschine jedoch nur schwer auf diese Drehzahl, was anzeigt, daß sie entsprechend ihrem Fahrwiderstand (165,5 kg Leergewicht, Zuladung, Luftwiderstand usw.) etwas zu knapp für unsere Verhältnisse übersetzt war. Aber die bullige Motorkraft zog sie trotzdem an der langen Steigung zwischen Bergwerk und Karussell auf dem Nürburgring (im Durchschnitt etwa 8% Steigung, höchstens 16%) bis hinter Kilometer 12 im vierten Gang mit mehr als 140 km/h den Berg hinauf! Dies mag beleuchten, was in der Bonneville steckt.

Der Nürburgring hat bei Kilometer 22,3 kurz vor Streckenende eine neue Kurvenschikane bekommen, so daß sich Streckenlänge und Charakteristik an dieser Stelle etwas ändern. Nur bis dorthin kann man Höchstleistungsmessungen in Zukunft durchführen, weil bei Meßfahrten ein erneutes Beschleunigen bis zur Ziellinie kaum noch lohnt. Die gefahrenen Zeiten bis dahin um die 12 Minuten herum sind für die Bonneville in unserem Test maßgebend, sie liegen bei einem Durchschnitt von 110 km/h. Ich setze voraus, daß ohne Nässe bei günstiger Witterung noch höhere Durchschnitte mit dieser Maschine möglich sind.

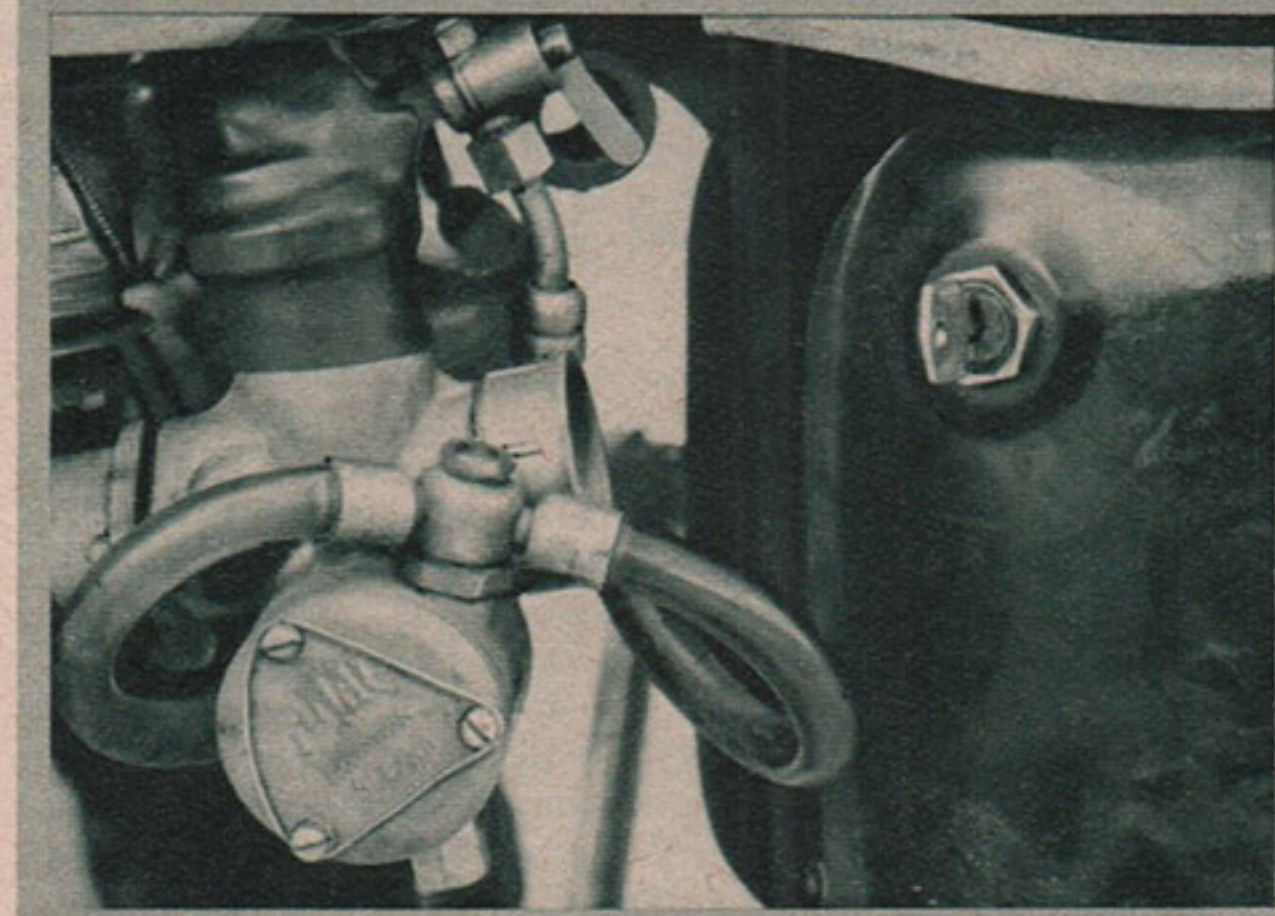
Beeinflusst werden aber auch heute noch auf dem Nürburgring die Durchschnitte von den Fahrwerken der Maschinen — nirgendwo kann man das deutlicher sehen (und auf unseren Fahrtschreiberblättern ablesen). Für die Bonneville gab es auf sehr guten Bundesstraßen mit zwei Personen Belastung in schnellen, langen Kurven oberhalb von 120 km/h leichte seitliche Schaukelbewegungen, die jedoch beherrschbar blieben. Auf dem Nürburgring nun wurde diese Erscheinung bei sehr hoher Geschwindigkeit hinter der Dunlop-Brücke vorm Schwedenkreuz in der Abfahrt Kilometer 4,6 bis 4,9 bestätigt. Dort ist eine leichte Krümmung nach links über ein kurzes Gefälle von 8—9%, außerdem wellig und Belagwechsel. Die Maschine drehte im vierten Gang voll aus bis knapp 7000 U/min (= ca. 165 km/h), zeigte auch das Bestreben noch weiter zu drehen, doch mußte ich das Gas kurz wegnehmen, denn das Motorrad begann im Lenker unruhig zu werden. Im Moment beruhigte es sich jedoch sofort, so daß ich wieder voll aufzog, und kaum ein Tempoabfall zu verzeichnen war. Ähnlich war es in der — bei diesem hohen

Ohne Konkurrenz fährt Agostini nun das Rennen zu Ende und damit seinem ersten Weltmeisterschaftssieg dieser Saison entgegen. Nicht ohne aus Sicherheitsgründen auf ein Zeichen seines Chefmechanikers drei Runden vor Schluß des Rennens die Boxe anzulaufen, um nach dem Kraftstoff zu schauen. Man tankt etwas nach — was nicht nötig gewesen wäre — aber man hat ja Zeit: Agostini liegt zwei Runden vor dem Zweiten.

Der zuerst von den fünf Fahrern Stevens (Paton), Findlay (Matchless), Cooper (Norton), Mar-



Das Zündschloß (Bild unten links) sitzt im linken Abdeckblech, der Lichtschalter im Scheinwerfer. Die Bonneville, die von Otto von Arx in der Schweiz geliefert werden, sind mit einem Öldruckschalter (Bild rechts)



Kleinigkeiten, die gefielen

Die Testmaschine war mit Lederstaubschutz an den Handhebeln und mit einem Plastiküberzug am Gasdrehgriff versehen (Bild links). Auch die Mischkammerdeckel der beiden Vergaser waren mit einem Plastiküberzug ausgestattet, um Dreck und Wasser fernzuhalten (Bild unten links). Allerdings blieben die Ansaugstutzen offen.

und einer Kontrolllampe im Scheinwerfer ausgerüstet. Eine nachahmenswerte Kleinigkeit. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang: die Steckverbindungen der elektrischen Anlage.



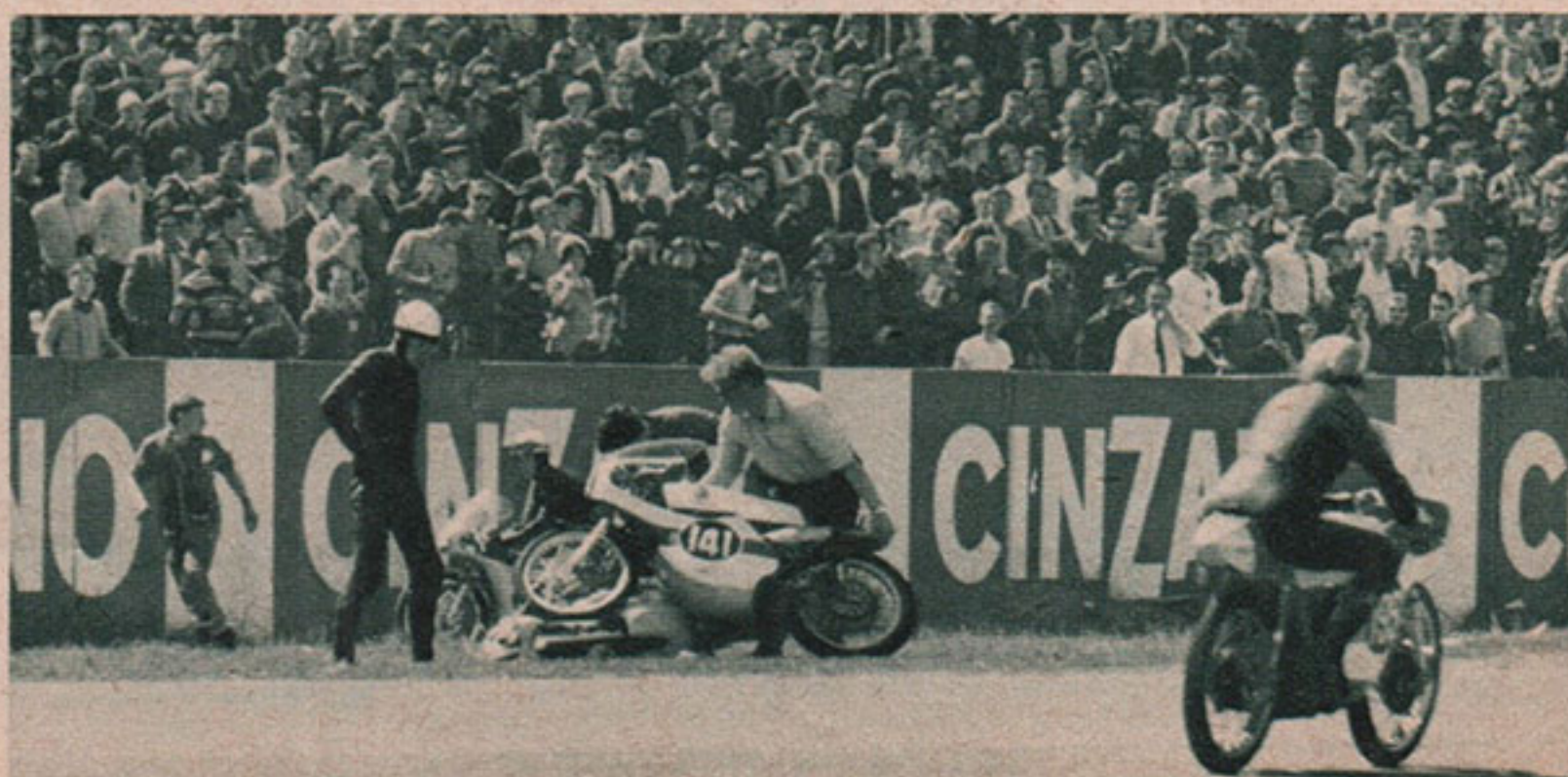
Tempo — unruhigen Fuchsröhre, bei Kilometer 6,0 bis 6,8 und 11% Gefälle. Da Räder, Stoßdämpfer, Reifen, Schwingenlagerung und alle anderen wichtigen Details in einwandfreiem Zustand waren, meine ich, daß sich hier die Grenze des Fahrwerkes zeigt. Eine Grenze, die sehr hoch liegt und die man nur selten und nur bei solch extremen Anforderungen erreicht. Ich wollte aber einmal wissen, wo man diese Grenze findet (die ja jedem Fahrwerk bei Motorrädern gesetzt ist!), nachdem Triumph die früheren Doppelrohr-Rahmen zugunsten eines einfacheren Rahmens mit nur einem Stirn- und Hauptrohr verlassen hat, der sich erst unterhalb des Motors zu einem doppelten Unterzug teilt. Nein, man fliegt nicht raus und man kann sich fahrerisch mit starken Armen auf der Bonneville 1967 etwas leisten.

Man darf von diesem Motorrad nicht sprechen, ohne seine enormen Sprinter-Eigenschaften, seine Kurvenfestigkeit zu erwähnen. Das ist immer noch englische Schule, und es ist genau das, was Freunde dieser Motorräder völlig fasziniert. Mit dem gewaltigen Durchzug aus dem unteren Drehbereich aus einer Kurve herauszuschleusen ist einfach ein mitreißendes Erlebnis. Oder ein Überholmanöver mit der feinen Beschleunigung zu exerzieren —! Bei einer nicht zu umgehenden Parforcejagd über 31 km Autobahn, 64 km schnelle und fast kaum mit Verkehr belastete Landstraße und 10 km Stadtverkehr an einem Sonntagnachmittag (ohne Lkw-Kolonnen) konnte ich bei 62 Minuten Fahrzeit einen Durchschnitt von 101,5 km/h erreichen. Das geht eben nur mit einem solchen Motorrad. (Schluß Seite 378)

sovszky (Matchless) und Williams (Arter-Matchless) geführte Rad-an-Rad-Kampf löst sich dadurch auf, daß Stevens den Auspuff seiner Paton verliert und deshalb aufgeben muß, während Cooper wenig später mit Getriebeschaden dieses Schicksal teilt. Auch Marsovszky scheidet aus, und so sind es nur noch Peter Williams und Jack Findlay, die sich einen — allerdings großartigen — Zweikampf um den zweiten Platz bis ins Ziel hinein liefern. Peter Williams gelingt es dann noch auf der Ziellinie, seinen Konkurrenten Findlay auf den dritten Platz zu verdrängen.

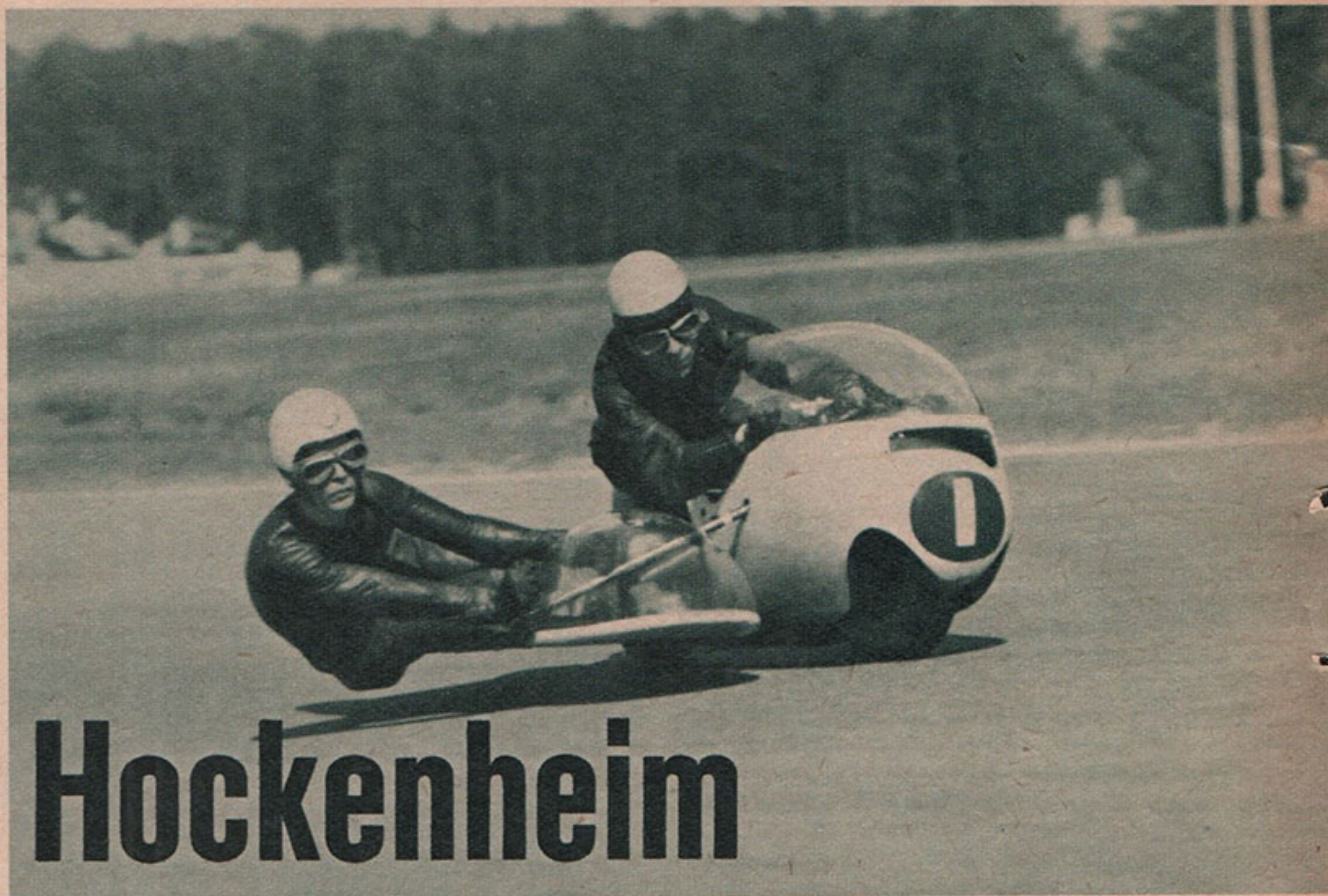
Ergebnis:
Klasse bis 500 ccm — 30 Runden = 203,040 km:
1. G. Agostini (MV Agusta) mit 1:07:22,1 = 180,8 km/h;
2 Runden zurück 2. P. Williams (Matchless); 3. J. Findlay (Matchless); 4. R. Fitton (Norton); 5. B. Nelson (Norton);
6. G. Jenkins (Norton). — Schnellste Runde: G. Agostini (MV Agusta) mit 2:09,12 = 188,6 km/h (neuer Rekord).

Das war die schnellste Runde laut offizieller Zeitnahme. Nach den übereinstimmenden Aussagen der Honda- und MV-Mechaniker aber fuhr diese schnellste Runde nicht Agostini, sondern Hailwood; es muß also wohl eine Fahrerwechselung seitens der Zeitnahme passiert sein. V. R.



Deutsche Straßen- meister- schaft im Motodrom

Hockenheim



Mit 12 Werksrennställen aus Japan, Italien, Spanien, Großbritannien und Ostdeutschland war der 2. Weltmeisterschaftslauf auf dem Motodrom Hockenheim blendend besetzt und versprach spannende Kämpfe.

Nun sind Weltmeisterschaftsläufe seit eh und je ein hartes Brot für die Privatfahrer, weil gegen die PS-strotzenden Werksmaschinen nicht anzukommen ist. Wenn nun auch der Grand Prix-Lauf gleichzeitig Deutscher Meisterschaftslauf ist, so ist das noch bitterer. So herrschte denn auch im Fahrerlager allseits eine betretene Stimmung. Bei den wenigen Startmöglichkeiten in Deutschland kein Wunder. Wo wollte man denn Punkte für die Meisterschaft sammeln, wenn man nicht gegen die Werksmaschinen ankam und keine Starterlaubnis bekam. Dem Badischen Motorsportclub Hockenheim im DMV ist hier keine Schuld beizumessen, er erstellte eine hervorragende Veranstaltung. Wir haben in Deutsch-

land eben viel zu wenig Straßenrennen für die Lizenzfahrer, die für die Meisterschaft gewertet werden. Die doppelte Anzahl von Rennen wäre das mindeste, um einen etwa gerechten Ausgleich zu schaffen, damit nicht das Glück, sondern das Können des Fahrers entscheidet. Aber diese Nuß ist wohl doch nur durch unsere Verbände ADAC und DMV zu knacken.

Maschinenmäßig hat sich bei unseren Fahrern einiges geändert. So hat Karl Hoppe eine Aermacchi für die 350 ccm-Klasse, mit deren Leistung er recht zufrieden ist. Seine 500 ccm Matchless war im Training festgegangen, aber in der Nacht von Samstag auf Sonntag konnte er den Schaden beheben. Heiner Butz hatte wieder, wie so oft, Kummer mit der Bianchi, die Pleuellager machten nicht mehr mit. Zum Rennen lieh Max Raab, der ja ebenfalls Bianchi fährt, ihm seine Maschine. An Armand Nergers getunter Honda CB 450 sahen wir eine nach außen gelegte Ölzufuhr für die Nockenwellen. Jürgen Karrenberg brachte seine Zweitakt-Eigenkonstruktion an den Start und Lothar John hatte seine, am Nürburgring so erfolgreiche Suzuki mitgebracht. Selbstverständlich war auch Fritz Kläger mit seinen singenden Zweitaktmägen mit von der Partie. Das Neueste war eine drehschiebergesteuerte Kawasaki von Gerhard Thurow, die von Haus aus alle Voraussetzungen mitbringt, eine leistungsstarke Rennmaschine zu werden. Am erfolgreichsten im Training war aber die Vierzylinder-Seitenwagenmaschine von Ex-Weltmeister Helmut Fath. Er hatte die schnellste Trainingszeit gefahren, und gerade diese Klasse versprach, ein sehr interessanter Lauf zu werden. Hartmut Allner hat in monatelanger Winterarbeit seine BMW RS umgebaut und wollte sich nun hier in Hockenheim der Konkurrenz stellen. Die Maschine befindet sich in blendender Verfassung, praktisch sind nur Motor, Getriebe, Kardan und Hinterrad noch BMW. Den nur 9 1/2 kg schweren Rahmen baute Kaczor/München, die Schwinge vorn mußte einer Ceriani-Gabel weichen, und die Vorderradbremse wurde durch eine Fontana-Doppel-Duplex-Bremse ersetzt. Der Motor besitzt pro Zylinderkopf 2 Zündkerzen. Durch besseren Verbrennungsablauf wurde auf diese Weise noch Leistung gewonnen.

★

Auf Grund der Trainingszeiten waren zum Rennen der 50 ccm-Maschinen nur sechs Deutsche zugelassen. Darunter Anscheidt auf Suzuki, der praktisch ein Abonnement auf den ersten Platz hat. Ihm konnten Schmälzle und Gedlich auf Kreidler, Reinhard auf Reimo, Klein auf der Petry-DKW und Seidl auf der Honda nicht gefährlich werden. Es sei denn, Anscheidt würde seiner Maschine im Kampf mit Yoshimi Kata-

yama oder Stuart Graham zuviel zumuten und ausfallen. Insgesamt gingen 19 Fahrer an den Start, von denen Anscheidt sofort die Spitze übernahm. Als zweiter Deutscher folgte auf Platz 6 Schmälzle vor Gedlich, Seidl und Reinhardt. Diese Reihenfolge hielten sie bis zur 11. Runde, dann ging Reinhardt an Seidl vorbei und behauptete den 3. Platz in der deutschen Wertung. Bei der Auseinandersetzung zwischen den Werks-Suzuki-Fahrern blieb Anscheidt erfolgreich, und nachdem Katayama und Graham ausgefallen waren, war der Weg für Schmälzle frei. Ihm gelang es, zwei Werks-Derbis niederzuringen und den zweiten Platz im Gesamtklassement und in der deutschen Wertung zu belegen.

Anscheidt fuhr die schnellste Runde mit 145,9 km/h und brauchte für die ganze Distanz von 101 km 42:29,6 min = 143,6 km/h. Er überrundete alle Fahrer außer Schmälzle zwei- und dreimal.

Stand der deutschen Meisterschaft:

Anscheidt, auf dem Nürburgring 1., insges. 12 Punkte; Schmälzle, auf dem Nürburgring 2., insges. 8 Punkte; Gedlich, auf dem Nürburgring 4., insges. 5 Punkte; Eser, auf dem Nürburgring 3., insges. 3 Punkte; Reinhardt, insges. 2 Punkte; Seidl, insges. 1 Punkt.

★

Zum Rennen der Klasse 125 ccm, welches über 17 Runden = 115,5 km ging, waren 12 deutsche Fahrer am Start. Hier waren zwei Maschinen besonders interessant, und zwar der schon erwähnte Zweitakter von Jürgen Karrenberg und die Zweitakt-Maschine, welche unter dem Namen Tsetse von Atterer gefahren wurde und von Michel Schneider gebaut worden war. Michel Schneider hat seinerzeit mit Xaver Heiß die Rimi gebaut. Beide Maschinen liefen erfolgversprechend, leider fielen sie aus, doch schnelle Sachen haben zu Anfang immer ihre Mucken.

Selbstverständlich war auch in dieser Klasse Hans Georg Anscheidt Favorit, und sein zweiter Platz im Gesamtklassement brachte ihm erneut einen ersten Platz in der deutschen Wertung. Vom Start weg war Mann auf MZ zweiter Deutscher vor John/Honda, der bald von Seel/Bultaco überholt wurde, dahinter folgte Lohmann/MZ, gefolgt wiederum von einem Pulk, in dem sich Schmid und Seidl/Honda, Atterer/Tsetse und Muckle/Honda das Leben sauer machten. Seels Bulto stürmte weiter nach vorn und setzte sich auch noch vor Mann. Scheimann kam durch Behinderung zu Fall und schied aus.

Der Kampf um den zweiten deutschen Platz war noch nicht entschieden, Mann gab nicht auf und es gelang ihm, wieder an Seel vorbeizugehen und auch noch Bischoff auf der Werks-MZ auf Platz 7 im Gesamtklassement zu verweisen. Lohmann behielt seinen 4. Platz, während sich Schmid und



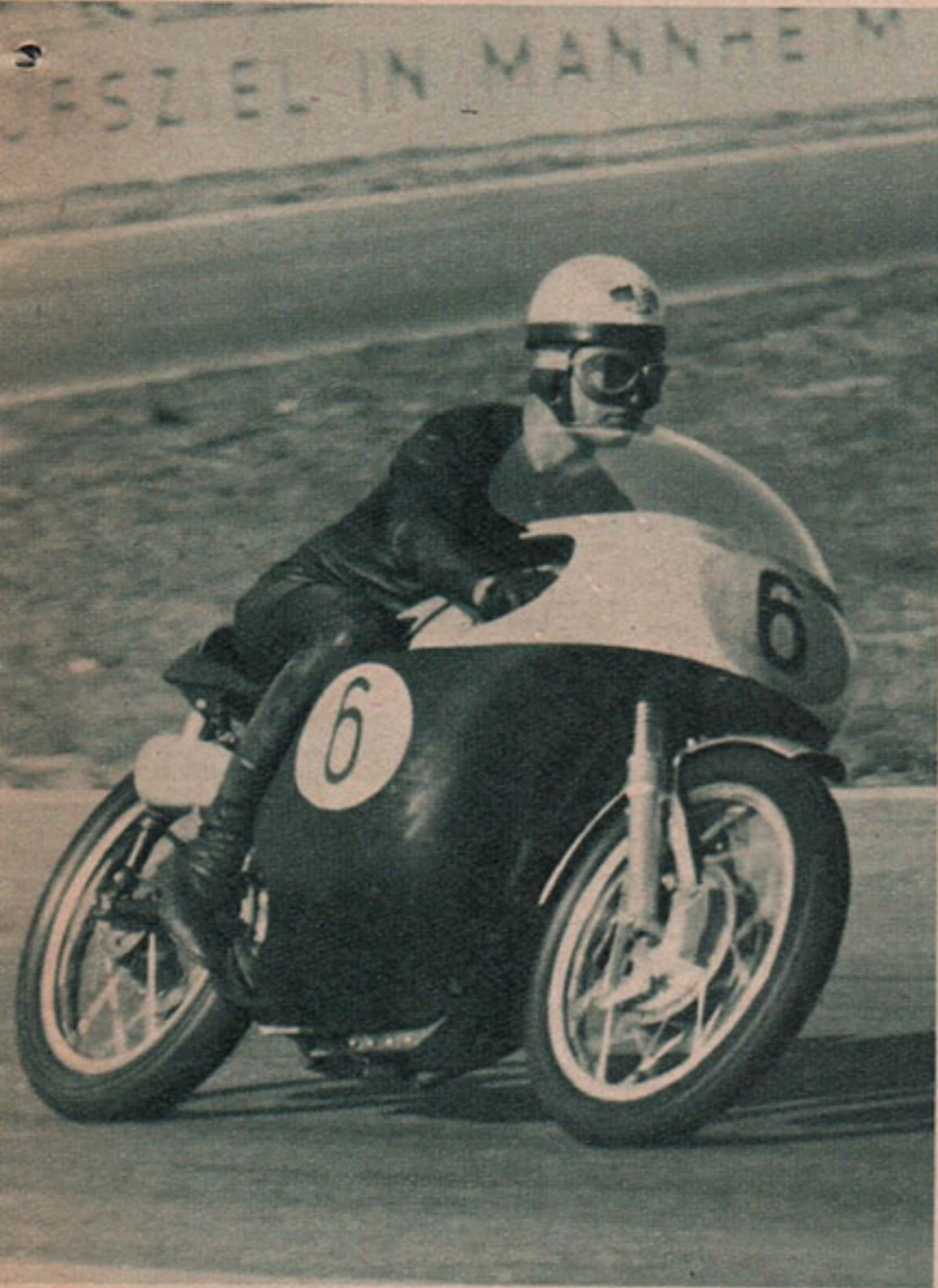
Muckle um den 5. Platz stritten. Die Kämpfe unter den Privatfahrern waren zumindest so interessant und spannend wie die der Werksfahrer, und das faire Publikum registrierte das mit Begeisterung. Im Ziel hieß unsere Wertung: Anscheidt, Mann, Seel, Lohmann, Muckle, Schmid.

Stand der deutschen Meisterschaft:

1. Anscheidt, auf dem Nürburgring 1., insges. 12 Punkte; 2. Mann, insges. 4 Punkte; 3. Seel, auf dem Nürburgring 4., insges. 5 Punkte; 4. Lohmann, insges. 2 Punkte; 5. Muckle, auf dem Nürburgring 2., insges. 5 Punkte. Womit Anscheidt die deutsche Meisterschaft schon in der Tasche hat.

★

Im Lauf der 250 ccm-Klasse über 23 Runden = 155,5 km waren ebenfalls 12 deutsche Fahrer am Start. Hier standen die Production-Hondas der käuflichen Yamaha-Rennmaschine, der Adler, einer Suzuki und einer getunten Kawasaki gegenüber. Toni Gruber mit seiner schnellen Bultaco führte das Feld der deutschen Fahrer an, die alle



dicht aufeinander folgten. Schmid/Bultaco, Ebert/Honda, Seel/Adler, John/Suzuki, Heuberger/FKS (Fritz Kläger Spezial) und Thurow/Kawasaki. Aber schon in der zweiten Runde führte Schmid, Lothar John war zurückgefallen. Im weiteren Verlauf fielen Wintermeyer und Ebert aus, während Schmid seinen Vorsprung ausbaute und verdienter Sieger der deutschen Wertung wurde. Um den zweiten Platz entspann sich ein Zweikampf zwischen Gruber und dem aufgeschlossenen Heuberger, wobei die FKS über die Bultaco triumphieren konnte. Sicheneder auf Bultaco wurde sicherer Vierter, während es John gelang, Thurow, mit dem er sich Rad-an-Rad-Kämpfe lieferte, noch abzufangen.

In dieser Klasse werden die MOTORRAD-Leser, genau wie wir, den mehrfachen deutschen Meister Günter Beer vermissen. Wie wir erfahren haben, hat er dem Rennsport Ade gesagt. Er ist verheiratet und hat sich als Skilehrer in St. Andreasberg im Harz niedergelassen.

Stand der Meisterschaft:

John 7 Punkte; Schmid 6 P.; Heuberger 5 P.; Ohligschläger 4 P.; Wintermeyer 3 P.; Gruber 3 P.; Sicheneder 2 P.; Sommer 2 P.

★

Die 350 ccm-Klasse ging über die gleiche Distanz wie die vorhergegangene Klasse, aber nur sieben deutsche Fahrer hatten sich qualifizieren können. In diesem Lauf waren unsere Fahrer vom Pech verfolgt. Hoppe der mit seiner Aermacchi in einem dichten Rudel englischer Fahrer lag, verlor den Sicherungsstift der Hinterradbremse und

Linke Seite oben: Fath/Kalauch führten neun Runden lang mit gutem, sicherem Vorsprung auf der neuen URS 67, dann spielte das Getriebe nicht mehr mit.

Linke Seite unten: Eine blendende Figur machte Hartmut Allner, der seine BMW über Winter erheblich verbessern konnte. Vor allem die Straßenlage ist nun überzeugend.

mußte anhalten und bauen. Nergers Honda lief überhaupt nicht richtig und fiel bald aus. Atterer fiel durch Sturz aus und Völmle, der auf dem Nürburgring einen so blendenden Eindruck hinterlassen hatte, kam nicht zurecht, seine Maschine ließ ihn im Stich. Zwar fuhr er den Lauf zu Ende, wurde aber nicht gewertet. So waren nur vier unserer Fahrer im Rennen, die Braun, der Sieger vom Nürburgring, anführte. Ihm folgten Heukerott/Honda, Rosenbusch/Norton und Hoppe/Aermacchi. Doch die Aermacchi von Braun lag nicht besonders gut, und zu allem Überfluß mußte er auch noch kurz zu Boden, wobei ein Federbein brach. Heukerott übernahm nun vor Rosenbusch die Führung und in dieser Reihenfolge gingen sie durchs Ziel, Braun wurde noch Dritter und Hoppe Vierter unserer Wertung.

Stand der Meisterschaft:

Braun 9 Punkte; Heukerott 6 P.; Rosenbusch 4 P.; Völmle 4 P.; Atterer 3 P.; Hoppe 2 P.; Ohligschläger 2 P.; Nerger 1 P.

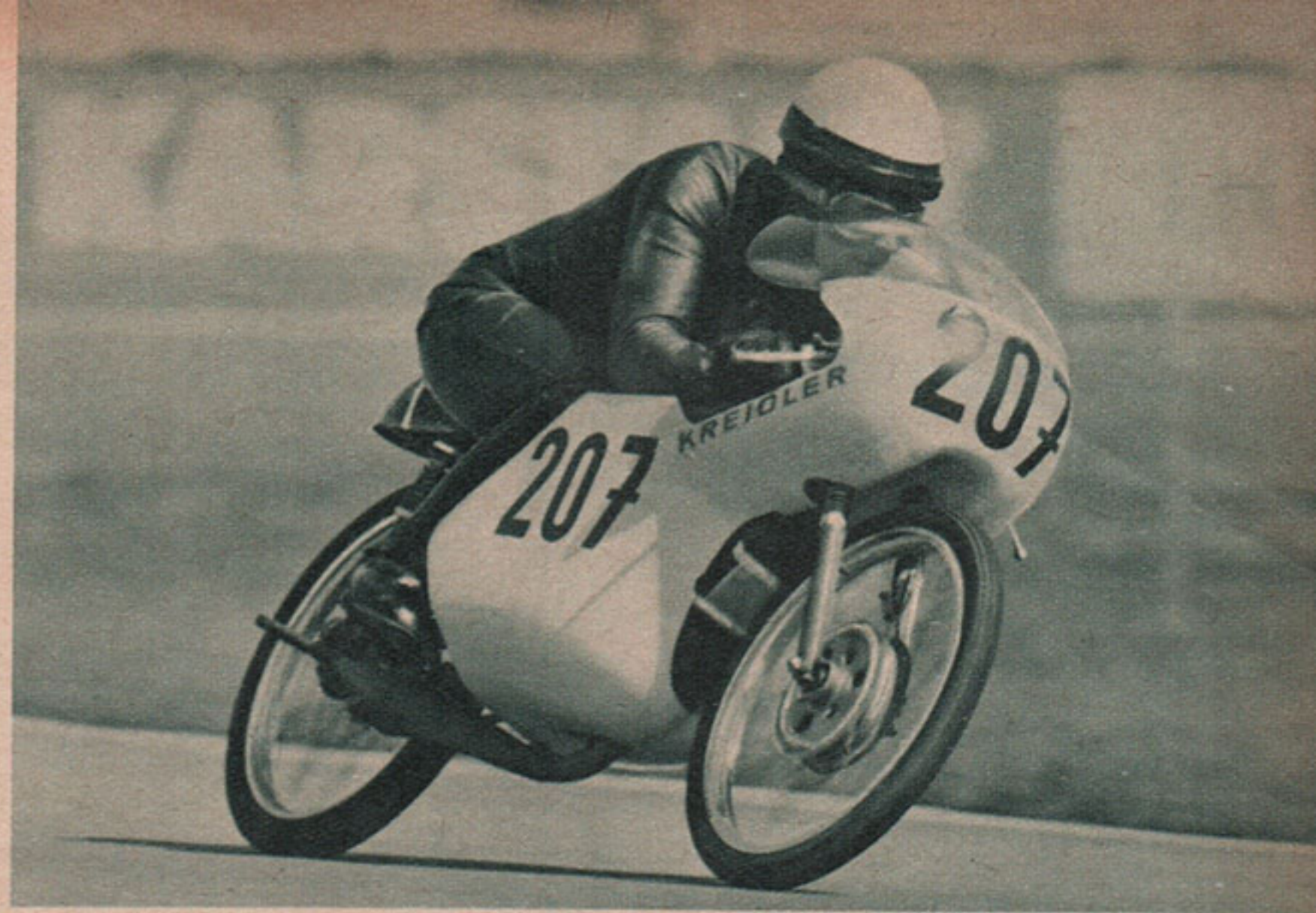
★

Beim Rennen der Gespanne über 15 Runden = 101,5 km, seit langem eine deutsche Domäne, war alles am Start, was Rang und Namen hat. Der Trainingsschnellste Fath/Kalauch führte das Feld auf seiner Eigenbau URS 67 an, vor Enders/Engelhardt auf BMW und Auerbacher/Dein auf BMW. Ihnen folgten Schauzu/Schneider auf BMW, die in der Rechtskurve hinter Start und Ziel von der Strecke kamen und in eine riesige Staubwolke gehüllt unversehrt und ohne viel Fahrt herauszunehmen wieder auf die Strecke gelangten. An fünfter Stelle folgten Kölle/Schmid. Butscher/Agas Neumann kamen kaum vom Start und mußten schon bald aufgeben, genau wie Luthringhauser/Hahn, deren BMW ebenfalls das Pech verfolgte. Bis zur 9. Runde blieb die Reihenfolge unverändert, aber dann mußte der so sicher führende Fath mit Getriebeschaden ausscheiden, und der Weg für Enders war frei. Auerbacher gelang es nicht, die schnelle BMW von Enders einzuholen. Mit 160,20 km/h fuhr Enders neuen Rundenrekord und für die Gesamtdistanz brauchten sie 39:04,2 min, das sind 155,9 km/h. Dritter wurden

Oben rechts: Einziger nur einmal überrundeter Fahrer der 50 ccm-Klasse war Schmälzle, der hinter Anscheidt auf den zweiten Platz kam.

Mitte: Walter Scheimann, der offensichtlich etwas verhaltener als früher fährt, wurde hinter Allner Zweiter der 500 ccm-Klasse.

Rechts: Seit Nerger an seiner Honda gesonderte Ölleitungen zum Ventiltrieb gelegt hat, ist der Motor dicht, auch die Zuverlässigkeit reicht aus, nur ein Quentchen Leistung fehlt noch. Fotos: 4 Briel, 1 V. Rauch



ungefährdet Schauzu/Schneider ebenfalls auf BMW. Kölle/Schmid wurden noch ganz knapp von Attenberger/Schwind auf Platz 5 verwiesen.

Stand der Meisterschaft:

Enders/Engelhardt 10 Punkte; Schauzu/Schneider 9 P.; Auerbacher/Dein 4 P.; Attenberger/Schwind 4 P.; Kölle/Schmid 1 P.; Luthringhauser/Hahn 1 P.

★

Acht deutsche Fahrer gingen in der 500 ccm-Klasse über 30 Runden = 203 km an den Start. Scheimann kam im vorderen Drittel als erster der Deutschen vor Allner vom Start, hinter ihnen lagen Eccarius, Völmle und Nerger. Die Matchless von Hoppe, die in der Nacht einen neuen Zylinder und Kolben bekommen hatte, hielt das forcierte Tempo in der mittlerweile tropischen Hitze nicht aus und ging wieder fest. Heiner Butz, der schlecht vom Start gekommen war, fand sich bald mit der ungewohnten Sitzposition ab und gewann an Boden, doch nach halber Distanz mußte er mit Batterieschaden aufgeben. So blieben 6 Fahrer übrig. Hartmut Allner hatte seinen großen Tag, seine BMW RS lag viel besser als vergangenes Jahr, und in sauberem Fahrstil hetzte er Scheimann auf Norton, um ihn in der 10. Runde zu überholen. Er wurde unangefochten erster Deutscher vor Scheimann, der verständlicherweise nach seinem Sturz nicht mehr so hart fährt. Um Platz drei kämpften Eccarius und Völmle vor Nerger. Völmle und Eccarius hatten mehr Motorleistung, was Nerger durch Einsatz in den Kurven wettmachte. Dieser Kampf ging über die ganze Distanz, bis Nerger sich in der letzten Runde behaupten konnte und seine Partner auf die Plätze verwies.

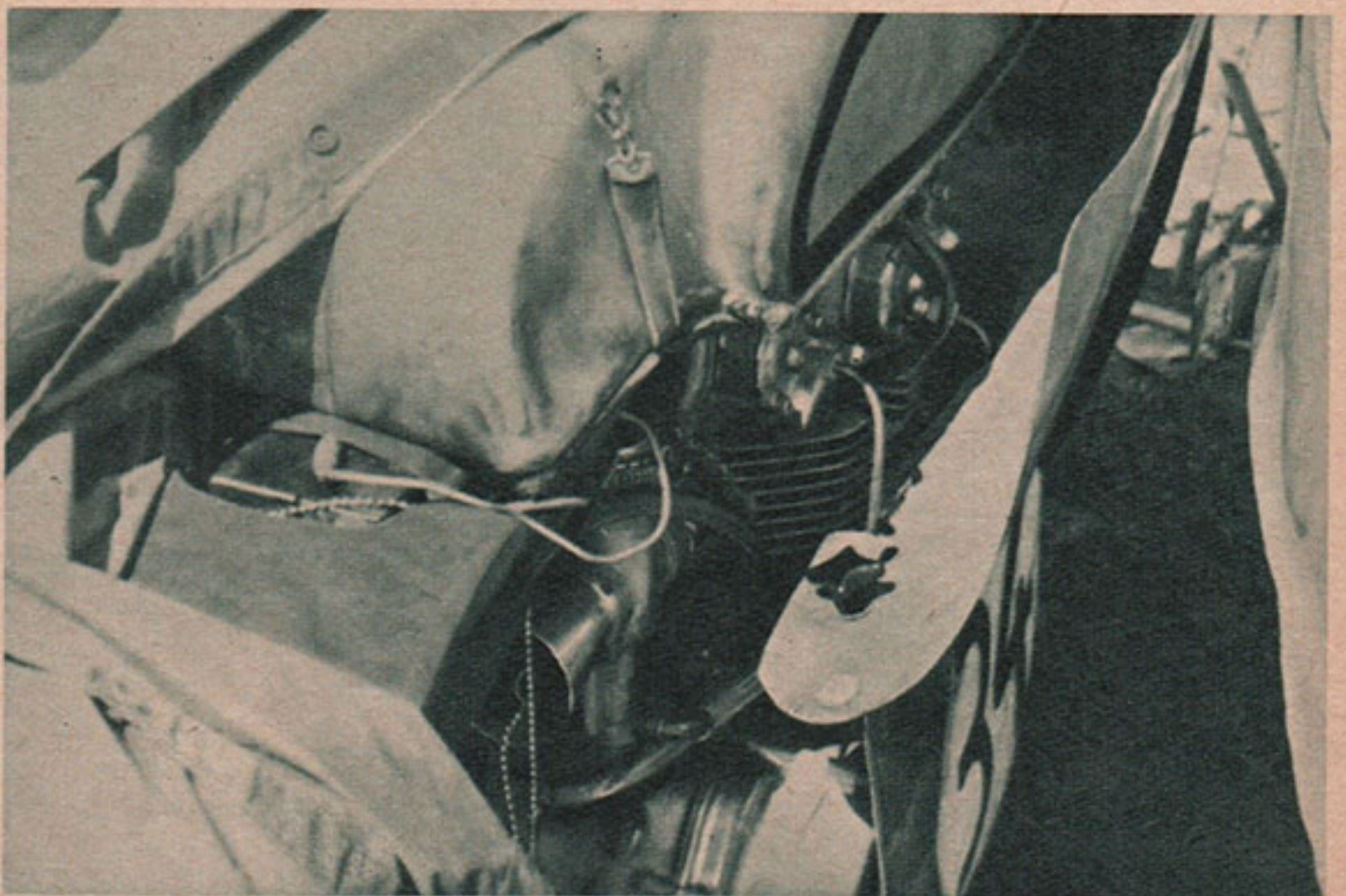
Stand der Meisterschaft:

Völmle 8 Punkte; Allner 6 P.; Scheimann 5 P.; Butz 4 P.; Nerger 3 P.; Braun 3 P.; Eccarius 1 P.; Thiemi 1 P.

★

Für nahezu 200 000 Zuschauer ging ein wunderschöner, sonniger Renntag zu Ende. Ein Renntag, der sie mit seinen spannenden Kämpfen begeisterte und wieder einmal bewies, daß der Motorradrennsport seine Anziehungskraft nicht verloren hat.

H. Briel



Erster Lauf zur neuen Europa-Geländemeisterschaft:

Österreichische Alpenfahrt

Nur einmal möchte man es erleben, daß die Österreichische Alpenfahrt ohne Fehlzündung über ihre Runden ginge. Noch bei der Fahrerbesprechung am Vorabend hatte ÖAMTC-Sportchef Basch versichert, daß diesmal trotz Schneeschmelze und Windbruch im Kärntner Bergland ein einwandfreier Ablauf gewährleistet und die Streckenführung narrensicher markiert sei. Und auf die konkrete Frage, ob ein Irrgarten à la Norea, wie im Vorjahr (wo die kleinen Maschinen in einen falschen Kanal geraten waren), diesmal ausgeschlossen sei, hieß es kategorisch: Ja! Aber es sollte diesmal noch ganz anders kommen.

Hatten die Fahrer erst schon geklagt, daß die Etappen länger gewesen seien als ausgezeichnet (in der ZK Eisenkappel mußten nicht nur die 50er die Karenzzeit in Anspruch nehmen, obwohl sie auf einer vorangegangenen 30-Minuten-Geländeprüfung ja ohnedies voll aufdrehten), so war die Alpenfahrt theoretisch bereits nach 195 km zu Ende. Aufgeregt hatte nämlich der Zeitnehmer der Etappenkontrolle Eberstein nach Velden gemeldet, daß alle Fahrer von der falschen Seite einführen. Also ohne die gelbe Flagge zu passieren — womit sie die Strecke verlassen hatten und somit ausnahmslos hätten disqualifiziert werden müssen. Wohl gemerkt, die Fahrer waren strikt den Markierungspfeilen nachgefahren...

Nun, das alles wäre zu reparieren und auch nicht allzu tragisch gewesen. Wenn nicht gleichzeitig die Etappe — wie die Polen feststellten — um 8 km zu lang gewesen wäre (da sieht man wieder, was u. U. ein Kilometerzähler wert sein kann). Natürlich kam keiner in der Sollzeit an. Beim abendlichen Jury-Palaver tat man nun so, als hätte es alle gleich getroffen, so daß man darüber zur Tagesordnung übergehen könne. Doch dem war nicht so.

Nach dem neuen Wertungsmodus gab es nun zwar keine Strafpunkte mehr. Aber jede angebrochene Minute Zeitüberschreitung schlug sich in Form von Zeitaufschlag auf die Gesamtsumme der Sekunden (= Punkte) aus den Sonderprüfungen nieder. In der Praxis kam so der eine mit 60 Sekunden Zuwaage davon, der andere kassierte 180 oder gar 240 Sekunden. Solch gravierende Differenzen aber sind in den Sonderprüfungen natürlich nicht mehr auszugleichen. — Abgesehen davon, daß wohl keines der Opfer dieser organisatorischen Fehlleistung von den 6 oder 8 km Übersoll etwas ahnte, sich somit also auch nicht darauf einstellen konnte, weshalb über die Höhe des Zeitaufschlags allein der Zufall entschied, ob man unterwegs im sicheren Gefühl, in der Zeit zu sein (was alle gewesen wären), etwas schneller oder langsamer tat. Abgesehen davon waren auf jeden Fall die leichteren Klassen im Nachteil, weil sie auf den letzten Kilometern natürlich nicht mehr ausreichend

Herbert Schek, der mangels Konkurrenz mit der 360er Maico in der Klasse über 500 ccm im Alleingang starten mußte, trug als Edelweißgewinner mit dazu bei, daß die westdeutsche Nationalmannschaft auf den ersten Platz kam. Fotos: Jelinek



zuzulegen hatten, als den Fahrern mit zunehmender Zeitknappheit etwas zu schwanen begann.

Hier jedenfalls wurde Dieter Kramer um den Alpenpokal gebracht, den er als absolut Zeitschnellster in den Sonderprüfungen (!) sicher in der Tasche gehabt hätte. Ihm wurden hier 180 Sekunden aufgebremst, während ihm in der Endabrechnung auf den späteren Gesamtsieger Sommerauer (120 Sekunden) schließlich 32,6 Sekunden fehlten.

Leider schlug sich dieser Schlamassel auch auf die Europameisterschaftswertung nieder. Wobei sich zwangsläufig die Frage stellt, ob eine als EM-Lauf gewertete Veranstaltung unbedingt auch noch zweispurig gefahren und — wie in diesem Fall — parallel zur Meisterschaft für Edelweiß und Alpenpokal noch eine Extra-Rechnung erforderlich sein muß. So mutet es wie ein Witz an, wenn beispielsweise Volker Kramer in der 50er Klasse für die Bestzeit aus allen 7 Sonderprüfungen zwar mit Klassensieg und Edelweiß honoriert wurde, Brandl jedoch als Schnellster in den nur 4 für die EM gewerteten Sonderprüfungen in der Meisterschaft die Führung übernahm.

Wenn schon, wie man annehmen darf, der Geländesport durch die Einführung eines Europatitelkampfes an Popularität gewinnen soll, dann sollte man einen hierzu zählenden Wertungsdurchgang nicht unnötig komplizieren, sondern eine allgemein verständliche Rechnung anstreben. Womit man auch gleich beim neuen Reglement wäre, das ja zunächst gerade durch seinen simpleren Wertungsmodus besticht. Die reformierten Spielregeln haben sich im großen und ganzen ausgezeichnet bewährt und fanden auch bei den Fahrern Anklang. Insbesondere die Umlegung der bisherigen Strafpunkte aus Zeitüberschreitungen (je 60 Sekunden bzw. Punkte) auf die in den Sonderprüfungen ermittelte Gesamtzeit (bzw. -punkte) darf als ein entscheidender Fortschritt angesehen werden. Wenn nach dem bislang für Wertungsfahrten gültigen Reglement schon ein einziger Strafpunkt oft genug für den Betroffenen praktisch das „Aus“ bedeutete (siehe Six-days-Mannschaftswertung), so hat die Alpenfahrt gezeigt, daß die hierfür angerechneten 60 Sekunden in den vier Sonderprüfungen von Klassefahrern durchaus wieder hereinzufahren sind. Zumal ja die Ergebnisse aller drei Läufe am Schluß addiert werden. (Zu dem neuen, zunächst nur für die neue Europameisterschaft —

und wahrscheinlich die Sechstagesfahrt — gültigen Wertungsmodus werden wir, wenn die beiden weiteren EM-Läufe — Strakonice und Garmisch — vorüber sind, nochmals kritisch Stellung nehmen. Die Redaktion.)

Problematisch erschien dagegen, daß die Etappendurchschnitte für alle Klassen und Läufe bindend auf 42 km/h (Schlechtwetterzeit = 32 km/h) festgelegt sind, da gerade unter den in Velden gegebenen Bedingungen von den 50ern und 75ern die letzten Reserven ausgespielt werden mußten, um die Sollzeiten einhalten zu können. Die Verfechter gleichhoher Schnitte argumentieren dagegen mit dem Umstand, daß ja ohne Nachteile in die 30 Minuten gegangen werden könne (in denen man in Wertung bleibt), da ja die Relation innerhalb der einzelnen Klassen ausschlaggebend sei — auch für den Gewinn der Goldenen. Allerdings kann diese Rechnung nur aufgehen, wenn dabei die EM-Wertung nicht mit parallellaufenden Alpenpokal-Ambitionen kollidiert. Und wenn schwere mit leichten Etappen wechseln, damit die verlorenen Minuten wieder hereingefahren werden können sowie gelegentlich Zeit bleibt zu einem Griff nach Kette oder Ölkanne. Benachteiligt sind die leichten Klassen vergleichsweise immer, solange es zwischendurch über Landstraßen geht.

Die Alpenfahrt gab ob ihrer harten Streckenführung (mit beträchtlichen Höhenunterschieden) von jeher harte Nüsse zu knacken. In diesem Jahr war sie mit Ausnahme des Reinfalls von Eberstein einwandfrei aufgezoogen — hinsichtlich der Markierung macht man sich hier nun mal nicht die Mühe, Passau, Garmisch oder Bergamo nachzueifern (wie sagte doch Basch im Vorjahr: „Wer die Alpenfahrt mitfährt, kennt ja doch die Strecke seit Jahren!“).

Mit überraschender Eindeutigkeit trat die dominierende Rolle von Zündapp in den leichten Klassen zu Tage. Und zwar einschließlich der 125er, die ja unter Dieter Kramer vor allem auf langen Geländepfahrungen zweimal (Eisenkappel und Norea) für absolute Bestzeit gut war, aber auch am Berg mithielt.

Zwar fand Kramer nur in den beiden, später ausgefallenen Werk-Puchs von Wabnig und Leitgeb ernsthaftere Konkurrenz (Wabnig gab ihm dann auch auf dem Ossiacherberg einmal das Nachsehen, nachdem Hercules/Sachs ja paßte und die polnische WSK ebenso wie die MZ unter Friedrich einfach zu schwach auf der Brust waren,

so daß Büse auf Maico in der Meisterschaftswertung auf dem 2. Platz liegt). Was aber in der Münchner 125er hinsichtlich Fahrwerk und Leistung steckt, wird so richtig bei der Betrachtung der Rangfolge deutlich, wenn man die irrealen Zeitüberschreitungen an der umstrittenen Etappenkontrolle Eberstein außer acht läßt und nur die Gesamtzeit aus den Sonderprüfungen (in Sekunden) addiert:

1. Dieter Kramer (125 ccm) 4426; 2. Sommerauer (175) 4448; 3. Masita (CSSR-Jawa 350) 4527; 4. Uhlig (175) 4530; 5. KH. Wagner (DDR-MZ 300) 4541; 6. Vojtek (CSSR-Jawa 350) 4547; 7. Cespiva (CSSR-Jawa 250) 4574; 8. Uhlmann (DDR-CZ 250) 4603; 9. Lenz Müller (Zündapp 100) 4604; 10. Gienger (Zündapp 100) 4603; 11. Zemen (CSSR-Jawa 250) 4630; 12. Teuchert (DDR-MZ 300) 4663; 13. Specht (Zündapp 150) 4675; 14. Schek (Maico 360) 4681; 15. Lohr (DDR-MZ 175) 4771; 16. Beranek (Zündapp 100) 4808; 17. Schmider (Zündapp 75!) 4813.

Bemerkenswert ist auch Lenz Müllers 9. Rang unter immerhin 65 gestarteten Teilnehmern (genannt hatten 75), während auch Schmider mit der 75er (!) noch im ersten Drittel blieb und dabei die Simson in allen Sonderprüfungen souverän in Schach hielt.

Die kleinen Klassen hatten sowohl Zündapp wie Fahrleitung vor dem Start nicht wenig Sorgen bereitet. Nachdem die Sachs-Gruppe nicht nannte, hatte man gerade eben zu tun gehabt, um der 10-Mann-Klausel (pro Klasse) gerecht zu werden. Vor allem bei den 100ern kratzte man an den Tagen vorher per Telefon alle noch verfügbaren Maschinen zusammen, um das Soll zu erreichen und die EM-Wertung zu sichern. Schließlich traten 7 Zündapps (allein vier offizielle vom Werk) und eine einzige Puch unter Pachernek an — nach dessen Ausfall war man hier ganz unter sich.

Bei den 50ern machten Volker Kramer und Brandl das Rennen unter sich aus. Während die drei von Holy gemanagten KTM überhaupt keine Rolle spielten, enttäuschten die Puchs unter Dietrich und Pochlatko nach ihrem blendenden Abschneiden in Eschwege hier letztlich ebenso wie in den Klassen bis 100 und 125 ccm.

Als überraschend schnell erwies sich dagegen die angeblich mit Moto Cross-Ambitionen weiterentwickelte Grazer 175er (166 ccm) unter Sommerauer, der nicht nur Specht, sondern auch Peter Uhlig das Nachsehen gab und schließlich (nach dem offiziellen Generalklassement) auch den Alpenpokal als Gesamtbester für sich entschied.

Allerdings, wie gesagt, unter Aufrechnung der Zeitüberschreitungen in Eberstein. Ein Schönheitsfehler, daß man erst mit Verzögerung darauf kam, dem Österreicher jene 10 Minuten wie-

der gutzuschreiben, um die sich die Zeitnahme (so die Begründung) bei der Sonderprüfung verstopfte hatte. Nach der Rechnung für die Europameisterschaftswertung, für die ja nur 4 Sonderprüfungen (und zwar eine heuer erstmals gefahrene Buckelstrecke bei Norea, die Turracher Höhe, ein nicht überlanger Sandweg-Stich unweit Goggausee sowie schließlich der Ossiacherberg) gezählt werden, liegt Sommerauer bei den 175ern jedoch klar hinter Uhlig zurück. Wenig zu bestellen hatten hier die Jawas u. a. unter Valek, der noch hinter Löwer (Sachs) rangiert.

In der Viertelliterklasse und bei den 350er-Maschinen gab im offiziellen Klassement das kopfstärke MZ-Aufgebot den Ton an, doch ergibt sich auch hier ein schiefes Bild (man kommt immer wieder auf das Stichwort „Eberstein“ zurück) zu Ungunsten der Tschechen, von denen vor allem der blutjunge Masita einen vielversprechenden Eindruck hinterließ. In den Stockwerken darüber fuhr Herbert Schek auf seiner 360er-Maico sein Pensum unentwegt im Alleingang herunter, nachdem einige Privatfahrer ihre Nennung zurückgezogen hatten, als die Starterzahl für die EM-Wertung nicht ausreichte.

Wie bei den Kleinen, wo neben Sachs auch die Italiener fehlten, bleibt auch über 175 ccm ein Europatitelkampf zweifellos solange problematisch, als er in Abwesenheit von Husqvarna, Greeves, Triumph und BSA ausgefahren wird. Gerade das schwedische Fabrikat hätte sicher den ohne Werner Salewsky (der infolge einer Augenverletzung wahrscheinlich heuer für die EM ausfällt) angetretenen Zschopauern das Siegen schwer gemacht, nachdem der Augsburger Husqvarna-Fahrer Horst Bayer bis zu seiner Aufgabe vor allem am Berg beachtlich mithielt.

Betrachtet man nur das offizielle Ergebnis, und nur dieses zählt schließlich für die EM-Punktwertung, so konnten die westdeutschen Fahrer einen vielversprechenden Auftakt feiern: „Tabelleführung“ für Brandl (50 ccm), Schmider (75 ccm), Lenz Müller (100 ccm), Dieter Kramer (125 ccm); zweite Plätze für Volker Kramer, Gienger — Puch als schärfste Konkurrenz in diesen Klassen weit abgefallen! So besehen, endete der erste Lauf durchaus verheißungsvoll.

Für die Amateur-Statistiker noch die Klassenschnellsten in den vier entscheidenden Sonderprüfungen:

Norea: 50 ccm: Brandl 15:42,2 min. 75 ccm: Schmider 14:51,6. 100 ccm: Gienger 14:26,6. 125 ccm: D. Kramer 14:09,6. 175 ccm: Specht 14:34,6. 250 ccm: Uhlmann 15:09,4. 350 ccm: Fojtek 14:43,0. Über 350 ccm: Schek 15:11,6.

Turrach: 50 ccm: V. Kramer 6:25,4. 75 ccm: Schmider 5:33,8. 100 ccm: Müller 4:23,8. 125 ccm: D. Kramer 4:55,0. 175 ccm: Sommerauer 4:50,4. 250 ccm: Uhlmann 4:43,4. 350 ccm: KH. Wagner 4:40,2. Über 350 ccm: Schek 5:06,4.

Goggau: 50 ccm: Brandl 12:37,6. 75 ccm: Schmider 13:01,6. 100 ccm: Müller 12:21,4. 125 ccm: D. Kramer 11:53,2. 175 ccm: Sommerauer 11:51,8. 250 ccm: Cespiva 12:16,6. 350 ccm: KH. Wagner 12:13,0. Über 350 ccm: Schek 12:54,0.

Ossiach: 50 ccm: V. Kramer 4:02,4. 75 ccm: Heßler 3:55,2. 100 ccm: Müller 3:35,4. 125 ccm: D. Kramer 3:25,8. 175 ccm: P. Uhlig 3:26,6. 250 ccm: Uhlmann 3:25,4. 350 ccm: KH. Wagner 3:22,0. Über 350 ccm: Schek 3:25,6.

Gesamtklassement:

1. Joh. Sommerauer (Puch) 175/l., Alpenpokal und Edelweiß; 2. P. Uhlig (MZ) 175/II.; 3. D. Kramer (Zündapp) 125/l., Edelweiß; 4. B. Uhlmann (MZ) 250/l., Edelweiß; 5. L. Müller (Zündapp) 100/l., Edelweiß; 6. S. Gienger (Zündapp) 100/II.; 7. K. H. Wagner (MZ) 350/l., Edelweiß; 8. K. Teuchert (MZ) 350/II.; 9. L. Specht (Zündapp) 175/III.; 10. K. Masita (Jawa) 350/III.; 11. J. Vojtek (Jawa) 350/IV.; 12. K. Halser (MZ) 175/IV.; 13. H. Lohr (MZ) 175/V.; 14. H. Schek (Maico) über 500/l., Edelweiß; 15. Z. Cespiva (Jawa) 250/II.; 16. L. Spingat (MZ) 350/V.; 17. A. Zemen (Jawa) 250/III.; 18. G. Baumann (MZ) 350/VI.; 19. H. Beranek (Zündapp) 100/III.; 20. E. Schmider (Zündapp) 75/l., Edelweiß; 21. P. Valek (Jawa) 175/VI.; 22. E. Schubert (MZ) 250/IV.; 23. B. Seyfert (MZ) 250/V.; 24. V. Kramer (Zündapp) 50/l., Edelweiß; 25. A. Brandl (Zündapp) 50/II.; 27. Löwer (Sachs); 29. Büse (Maico); 31. Sengfelder (Zündapp); 33. Witzel (Maico); 42. Terne (Zündapp); 45. Grassinger (Zündapp); 49. Lüken (Zündapp); 53. Hessler (Zündapp); 55. Olm (Zündapp); 58. Buder (Zündapp).

Teamwertung:

1. Nationalteams: Westdeutschland mit Gienger — D. Kramer — L. Müller — L. Specht — Schek — Witzel vor Tschechoslowakei mit Fojtek — Cespiva — Jedlicka — Masita — Valek — Zemen.
2. Clubteams: ADAC Gesamtclub mit Sengfelder — Schek — Witzel vor ASK Vorwärts Leipzig und Ges. f. Sport und Technik.
3. Markenteams: VEB Motorradwerk Zschopau vor Zündapp III.

Punktwertung für den Europacup 1967

50 ccm: 1. Brandl (Zündapp) 2574,2; 2. V. Kramer (Zündapp) 2578,4; 3. H. Dietrich (Puch) 2811,6; 4. D. Pochlatko (Puch) 2944,6; 5. S. Stuhlberger (KTM) 3385,4; 6. E. Schneidewind (Simson) 2844,6; 7. H. Buder (Zündapp).
75 ccm: 1. E. Schmider 2543,8; 2. L. Schönemann (Simson) 2722,4; 3. D. Salewsky (Simson) 3065,6; 4. R. Stubenrauch (Simson) 3226,0; 5. R. Uhlig (Simson) 3526,2; 6. G. Lüken (Zündapp) 3748,0; 7. R. Matschek (Simson) 4404,0.
100 ccm: 1. L. Müller (Zündapp) 2273,4; 2. S. Gienger (Zündapp) 2279,4; 3. H. Beranek (Zündapp) 2530,8; 4. G. Sengfelder (Zündapp) 2794,0; 5. L. Terne (Zündapp) 3358,8; 6. F. Grassinger (Zündapp) 3566,8; 7. K. Olm (Zündapp) 5298,0.

125 ccm: 1. D. Kramer (Zündapp) 2243,6; 2. H. Büse (Maico) 2801,0; 3. R. Szczerbakiewicz (WSK) 5574,6; 4. R. Reschul (WSK) 5922,6.

175 ccm: 1. P. Uhlig (MZ) 2167,0; 2. J. Sommerauer (Puch) 2213,6; 3. L. Specht (Zündapp) 2408,2; 4. H. Lohr (MZ) 2415,0; 5. K. Halser (MZ) 2545,6; 6. G. Löwer (Sachs) 2585,4; 7. P. Valek (Jawa) 2625,4.

250 ccm: 1. B. Uhlmann (MZ) 2272,2; 2. Z. Cespiva (Jawa) 2562,4; 3. E. Schubert (MZ) 2577,2; 4. B. Seyfert (MZ) 2618,0; 5. A. Zemen (Jawa) 2648,2; 6. V. Wurzing (CZ) 2671,2; 7. F. Lämmeö (MZ) 2716,4.

350 ccm: 1. K. Teuchert (MZ) 2383,0; 2. K.H. Wagner (MZ) 2384,2; 3. G. Baumann (MZ) 2507,0; 4. L. Spingat (MZ) 2510,6; 5. J. Fojtek (Jawa) 2534,4; 6. K. Masita (Jawa) 2558,6; 7. F. Witzel (Maico) 2927,0.

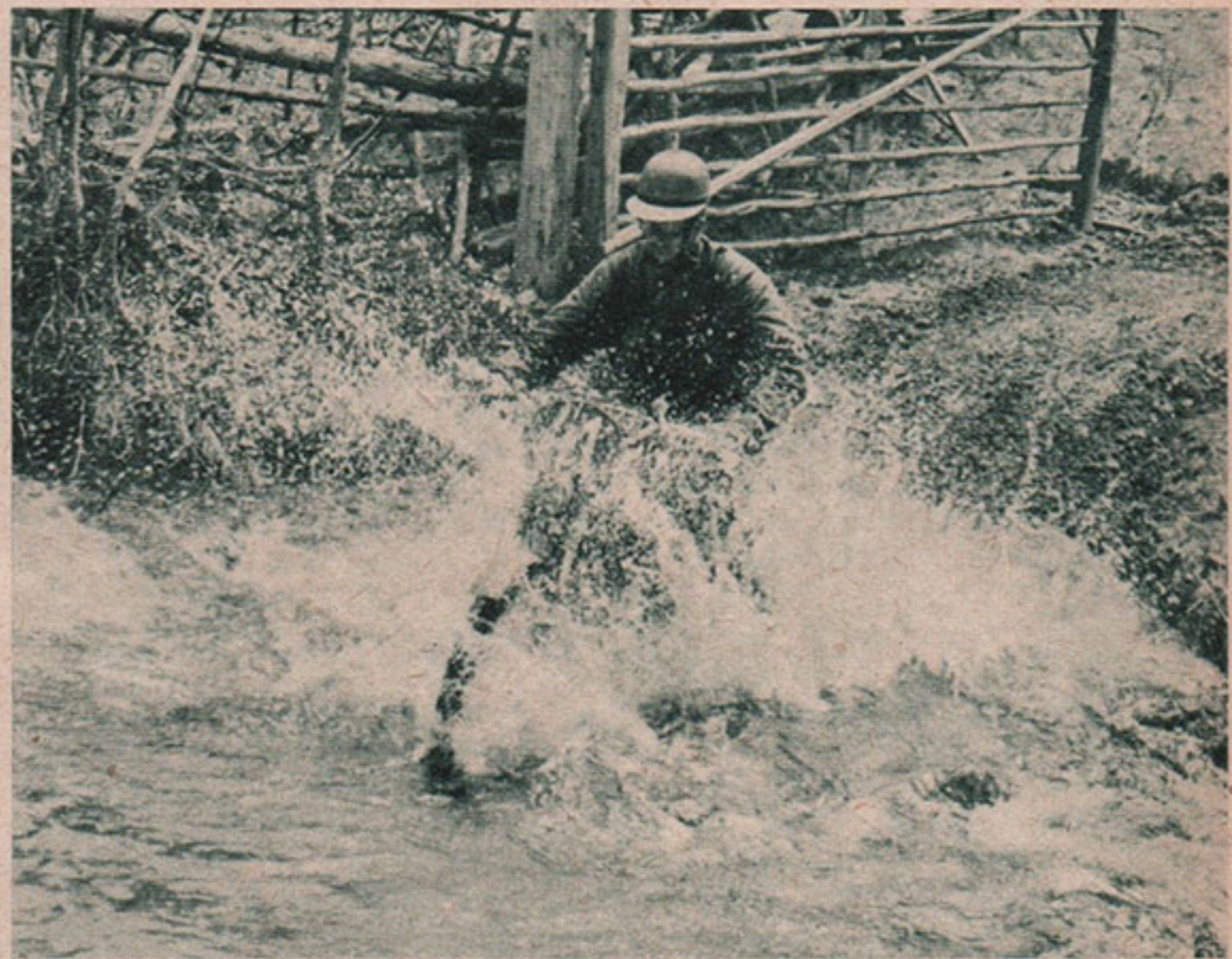
Über 500 ccm: 1. H. Schek (Maico) 2497,6.

Leo Wagner

Karl Heinz Wagner, Klassensieger 350 ccm und Edelweißgewinner, auf der 350er MZ im Urgraben.



Alpenpokalgewinner Joh. Sommerauer auf der 166er Puch in der Sonderprüfung Norea am ersten Tag.



Organisation? Strecke? Sport!

Wir wissen gut, welche Schwierigkeiten die Organisation eines Motorradrennens bereiten kann. Das fängt mit der Gestaltung des Programms an und hört auf bei den (für den Veranstalter lästigen Sonderwünschen aller möglicher Leute. Dazwischen liegen dann die vielen Kleinigkeiten: Man muß den Terminplan (so man einen hat und dieser nicht nur im Kopf von zwei leitenden Funktionären ist) einhalten, man muß für Essen sorgen, hat immer wieder den Ärger mit den Zuschauern, die trotz gesperrter Strecke dauernd über die Bahn springen (wobei es merkwürdigerweise immer die ältesten und unbeweglichsten sind, die es am eiligsten haben). Kurz, für ein kleines Team von nur wenigen wirklich arbeitenden Organisatoren ist das eindeutig zuviel, man müßte als Leiter einer Rennveranstaltung eigentlich einen größeren Stab von Mitarbeitern haben, denen man auch tatsächlich die verschiedenen Aufgaben eigenverantwortlich übertragen kann. Nicht immer ist das der Fall.

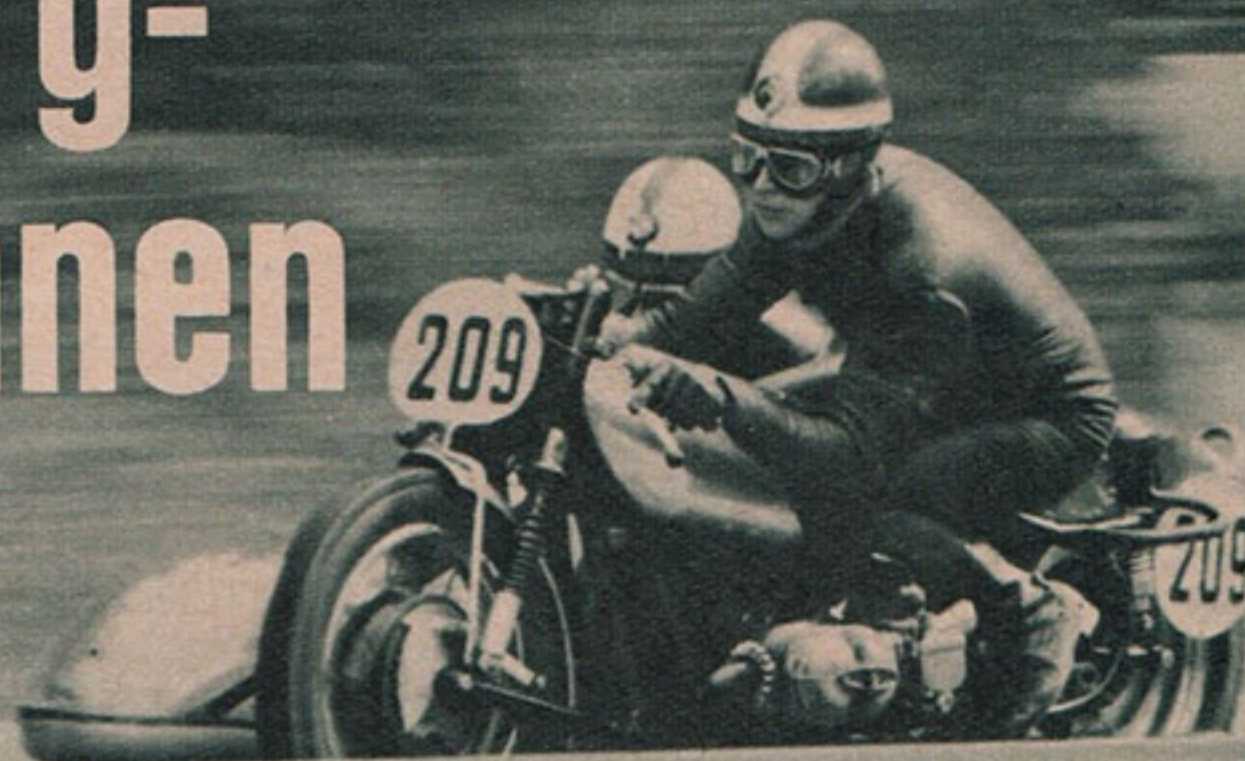


Arndt Dingler wurde auf einer typischen Kreidler-Eigenbaummaschine Sechster der 50 ccm-Klasse. Hier in einer der wenigen Kurven, die den ganz kleinen Bienen Schräglage abverlangen.

Beim Frankenwald-Bergrennen hatte man einen recht zwiespältigen Eindruck von der Organisation. Selbst unter Berücksichtigung, daß es sich hier erst um die zweite Veranstaltung des AC Erlangen handelte und daß es „nur“ ein Juniorenrennen war, sind einige Dinge anzukreiden, die doch das nächste Mal nicht mehr vorkommen sollten bzw. besser gemacht werden müßten. Immerhin war das Frankenwald-Bergrennen ja für die Automobile sogar Meisterschaftslauf, was auf entsprechende Ambitionen deutet.

Zunächst: Es sollte zwischen Veranstalter und Fahrern möglichst an vielen Rennstrecken ein so freundliches und verständnisvolles Verhältnis geben wie gerade beim Frankenwaldrennen. Das war zum Teil ermutigend. Aber es gibt auch dabei gewisse Grenzen, die trotz aller Kameradschaftlichkeit nicht überschritten werden dürfen. So halte ich es für ein Unding, daß sich der Veranstalter überreden läßt, entgegen der Ausschreibung Rennen (hier war es der zweite Lauf der kleinen Klassen) ausfallen zu lassen, „weil die Fahrer fast alle am Sonntag nach Hockenheim fahren wollen“. Auf diese Weise waren die Fahrer benachteiligt, die Hockenheim nicht eingeplant hatten, sondern sich auf die ausschreibungsgemäßen zwei Rennläufe vorbereitet hatten. Und weiter: nachdem bei den Gespannen Horst Gruda bei Posten 17 mit Motorschaden im ersten Lauf

Frankenwald Berg- rennen



Wiemann/Schmidt auf Muthig-BMW, neunter Platz bei den Gespannen.

ausgefallen war, ergab sich das recht günstig für ihn, denn am unteren Ende der Strecke wartete der Postbus, für den man eine kurze Pause einlegen mußte. Während dieser Pause konnte also Gruda wieder zum Start zurückfahren, ins Fahrerlager gehen und basteln. Soweit gut. Aber ist es eigentlich möglich, daß ein Ausgefallener nach Behebung der Panne dann am Ende „noch mal darf“? Gruda fuhr gut, da kann man nichts sagen, aber praktisch hat er drei Läufe versuchen können. Ich finde, in beiden Fällen ging der Veranstalter mit großzügigem Entgegenkommen zu weit.

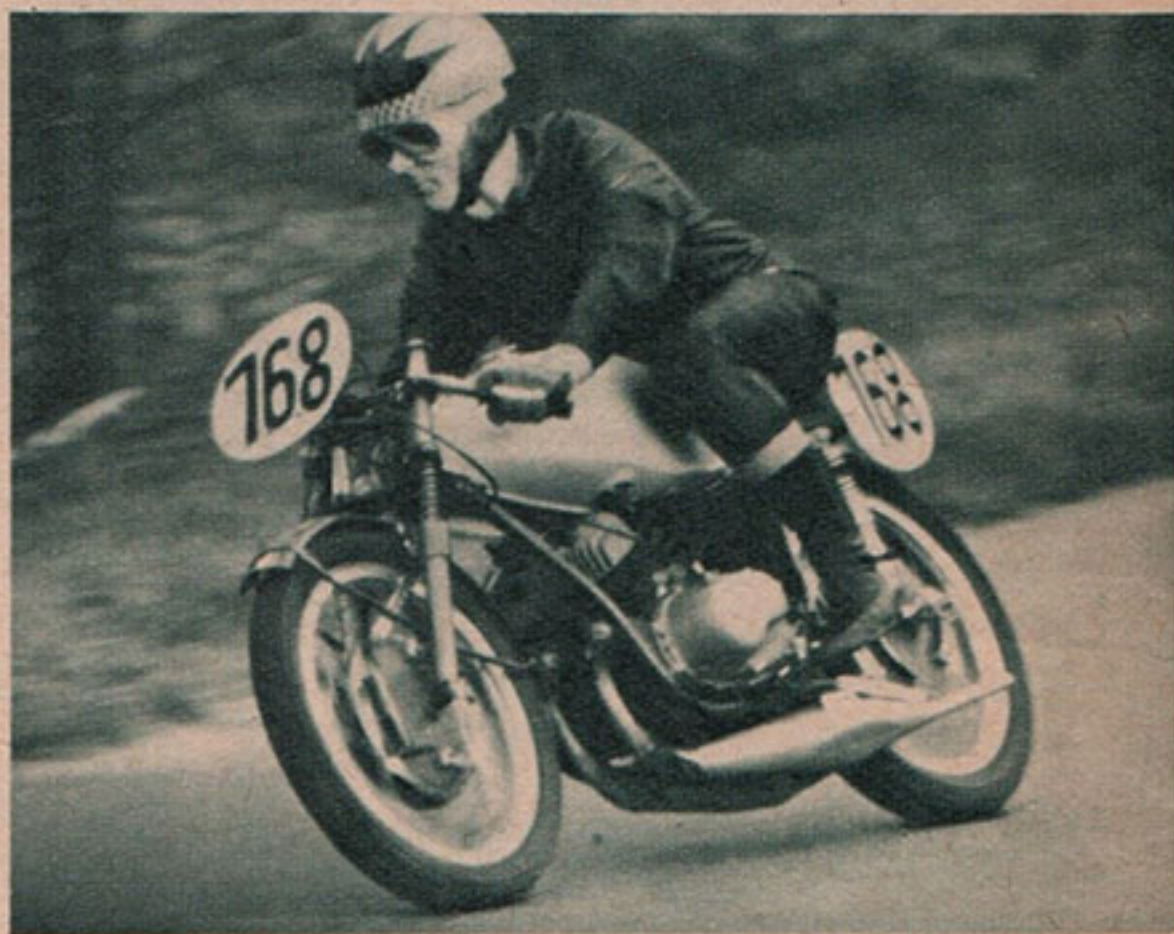
Da wir gerade beim Aufzählen kleiner Pannen sind: bis heute weiß ich nicht, welche Beifahrer Heinz Schwingen (vielleicht Dieter Nierens?) und Horst Gruda hatten. Auch das müßte der Veranstalter spätestens beim Vervielfältigen der Ergebnisliste wissen.

Die Strecke ist in ihrer Linienführung nicht schlecht, aber viel zu schnell. Das Fragezeichen in der Überschrift steht da, weil mir die Leitplanken am Fahrbahnrand unheimlich sind. Gerade bei Rennen, wo es doch mal zu einem Rutscher kommen kann, ist man froh um jeden Zentimeter neben der Straße, auf dem man sich vielleicht noch fangen kann. Und der Sturz von Heinrich Mohr aus Weingarten, der sich beim Training ereignete, ist mit großer Sicherheit nur wegen der Leitplanke tödlich ausgegangen! Zu diesem Thema wird sich wahrscheinlich auch noch ein Fahrer äußern, der aus seiner Perspektive die Nachteile wesentlich deutlicher empfindet. In Heinrich Mohr verlieren wir einen sehr talentierten, aufstrebenden jungen Fahrer, der durch seinen ruhigen und überlegten Stil nie einen so schweren Sturz befürchten ließ.

Die Rennen der beiden „kleinen“ Klassen bis 50 und bis 250 ccm wurden, wie bereits gesagt, in nur einem Lauf am Samstagabend gegen ca. 17 Uhr ausgetragen. In der Fünfklassenklasse stellten sich von 20 im Programm genannten Fahrern nur noch 15 dem Starter. Überwiegend Kreidler-Eigenbauten mit Telegabel und ohne Gebläse, einige Zündapp in leichter Frisur, eine Hercules/Sachs und zwei Derbi-Carrera als käufliche Rennmaschinen. Außerdem waren drei „echte“ Eigenbauten im Programm erwähnt, wobei man allerdings bemerken muß, daß auch diese z. T. auf Kreidler/Zündapp u. ä. Grundlage aufgebaut waren, und die Grenze zwischen echtem Eigenbau und modifizierter Serienmaschine gerade bei Juniorenrennen sehr verwischt ist.

Nach den Trainingszeiten stand vielleicht der Sieger bereits fest, aber da es beim Training ja nicht auf den besten Startplatz ankam (die Fahrer wurden nach Programmreihenfolge gestartet, nicht nach Trainingszeiten) hatten doch wohl einige etwas „gemauert“. So möglicherweise Franz Munschauer, der nach Trainingszeit erst

an 12. Stelle lag, dann aber als zweiter Fahrer mit der ausgezeichneten Zeit von 2:14,4 min den Berg hinaufzog. Das reichte für den zweiten Platz hinter Ludwig Faßbender, der doch mit



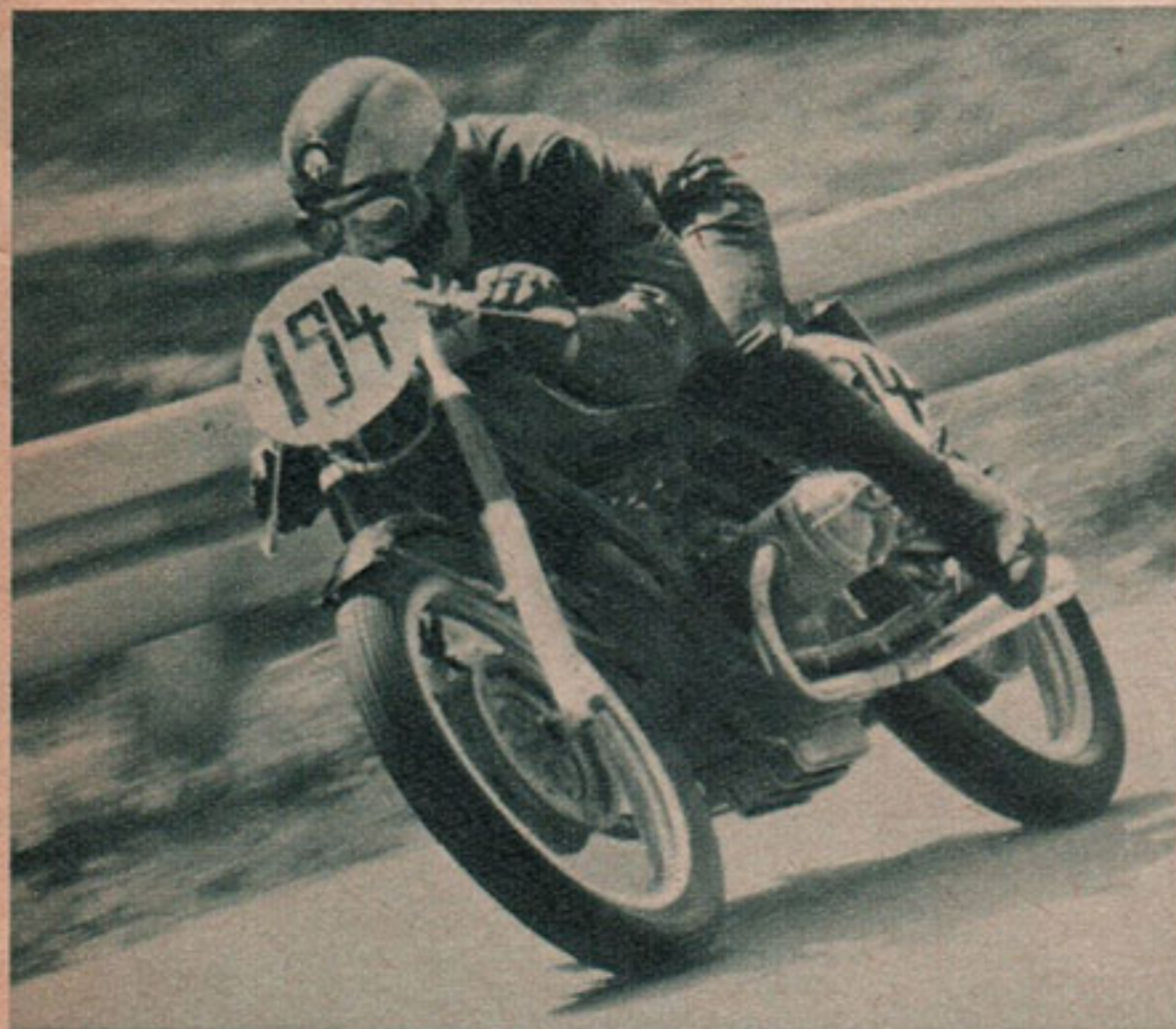
Die zweite Yamaha TD 1 B landete unter G. Kanehl nur auf dem 22. Platz, da fehlte es hörbar noch an der Abstimmung.

2:07,3 min erheblich schneller war und Sieger wurde. Die drittbeste Trainingszeit hatte Franz Velten mit 2:19,9 gefahren. Er konnte sich im Rennen noch etwas steigern, blieb aber mit 2:16,5 auf dem dritten Platz. Allerdings hatte Peter Rüttjeroth etwas Pech, denn mit seiner Trainingszeit von 2:16,7 lag er zunächst sehr gut an zweiter Stelle und hätte mit dieser Zeit nur ganz knapp (zwei Zehntelsekunden) hinter dem dritten im Rennen den vierten Platz eingenommen. Der vierte Platz blieb ihm zwar sicher, doch war der Abstand zum dritten mit knapp 2 sec sicher für ihn eine kleine Enttäuschung; 2:18,4 schaffte er. Dieser Berg in Stadtsteinach hatte es für die Fünfklassen schon in sich, und wenn der Motor nicht seinen besten Tag hatte, dann machte das mehr aus als ein kleiner Fahrfehler.

13 Fahrer konnten das Rennen beenden und bis zum zehnten Platz waren die Unterschiede durchweg sehr gering, etwa 1 bis max. 3 sec für die 3,545 km lange Strecke. Das läßt auf gleichmäßig hohes Niveau der bastlerischen Fähigkeiten der Jungens schließen.

Die Klasse bis 250 ccm sah von ursprünglich 45 Nennungen nach dem Rennen nur noch 34 Fahrer im Ziel. Teilweise waren die Motoren im Training zerdreht und eine Reservemaschine stand nicht zur Verfügung (so ging es z. B. Reinhard Jutzy, der dann in die 500er Klasse auswich), teilweise gab es auch solche Pannen, die

selbst normalen Motorradfahrern ab und zu passieren (Gehäuseriß), die aber selbst mit den raffinerteren Mitteln der Rennfahrer nicht zu beheben sind. Interessant das Maschinenaufgebot dieser Klasse, das bei weitem das bunteste Bild bot. Da gab es 7 NSU-Mäxe, 10 Hondas, allein 9 Ducatis, 6 Bultacos und noch fünf Adler im Programm. Daneben sehr schön gemachte Eigenbauten (MZ-Motor im Eigenbau-Fahrwerk, ein Max-Motor im Berneg-Fahrwerk kam sichtlich nicht durch) und schon einige der neuesten Renner dieser Klasse, nämlich drei Yamahas und eine Suzuki. Aus dem zwischen diesen beiden Marken



erwarteten Kampf wurde aber nichts, denn Fischer hatte seine schnelle Suzuki bereits im Training mit Motorschaden in die Ecke stellen müssen und sich den Berg mit der Serienmaschine hinaufgequält, während von den drei Yamahas nur zwei „production racer“ waren und eine nur wenig frisierte YDS-3. Auch hier war aber nicht jeder mit der Einstellung so richtig fertig geworden, einzig Dieter Träg konnte (nach der Trainingszeit zu urteilen) vorn ein Wort mitreden, denn er war mit 1:47,1 min der Trainingsschnellste gewesen. Dicht gefolgt allerdings von Klaus Huber/Bultaco TSS, der 1:48,2 im Training schaffte. Den dritten Platz im Training belegte Horst Badenbergl auf der Adler RS mit 1:52,0. Das Rennen brachte dann die Überraschung, als Klaus Huber sich mit 1:44,8 gleich um über drei sec verbessern konnte. Damit sah es für Träg schlecht aus, denn gegen eine feststehende Zeit fährt man bekanntlich etwas gehemmt. Träg blieb zwar auch unter seiner Trainingszeit, wurde aber mit 1:46,7 doch nur Zweiter. Trotzdem blieb das Rennen spannend, denn obwohl man (durch Lautsprecher) den wahrscheinlichen Sieger und den Zweiten bereits zu kennen glaubte, und auch so etwa die Zeiten der anderen übersehen konnte, folgte nun eine Überraschung nach der anderen. Das ist das Gute an der Startreihenfolge nach Programm (also ohne Berücksichtigung der Trainingszeit), bei der bis zuletzt noch einer dabei sein kann, der doch noch ein Quentchen schneller ist. So war dann auch der Kampf um den dritten Platz lange Zeit offen, bis kurz vor Schluß der Berliner Wolfgang Stephan (Honda) die Zeit von 1:52,0 fuhr und damit die Verfolger distanzierte. Die nächsten beiden Plätze fielen (auch nach Trainingszeit, dort nur in der umgekehrten Reihenfolge) an Gert Bender/Reutlingen auf Honda und Norbert Schneider/Pfullingen (Honda). Zwischen diesen beiden ging es sehr knapp her, im Rennen konnte

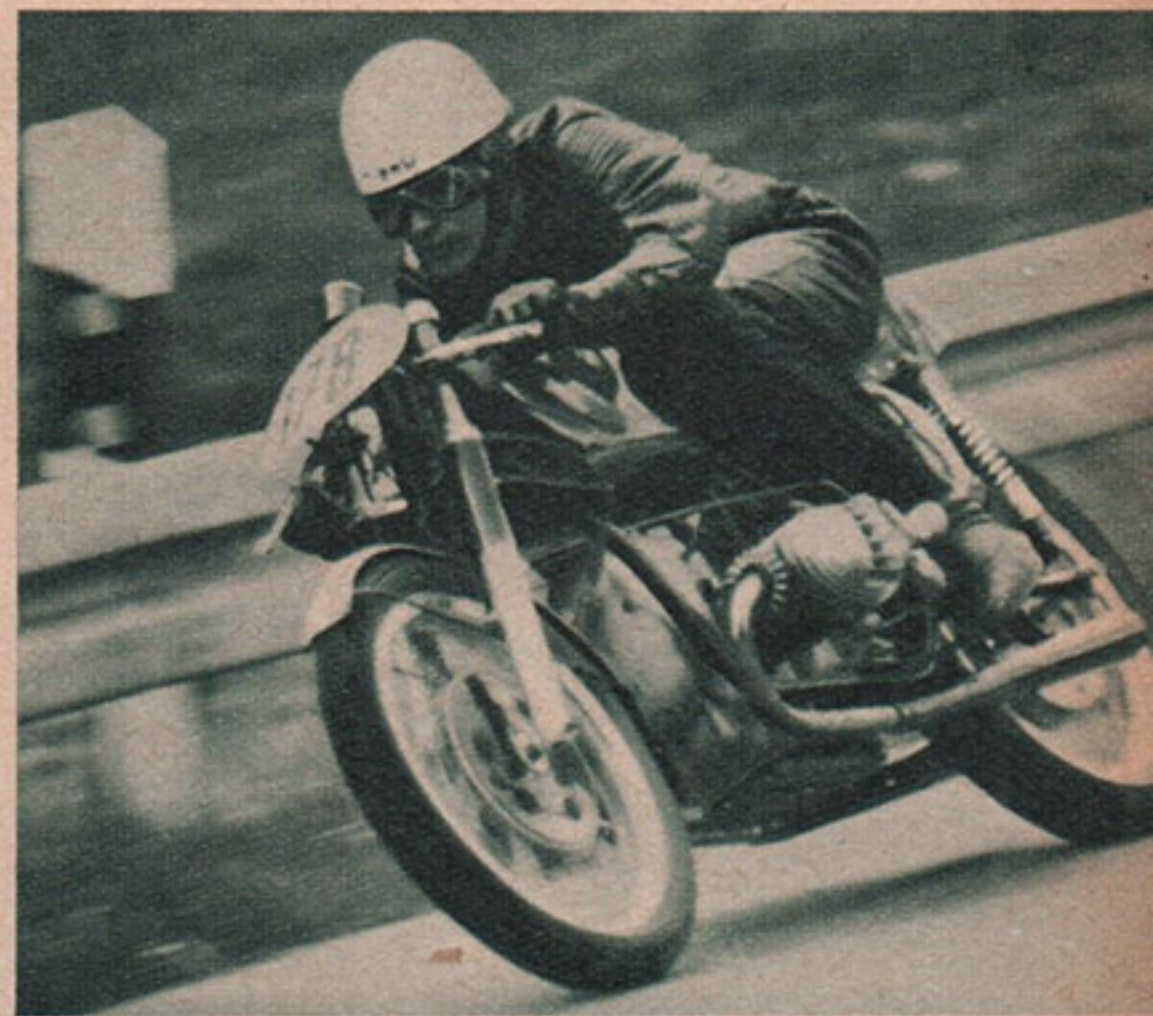
Bender mit 1:53,9 nur $\frac{1}{10}$ sec schneller sein als der hier zu seinem ersten Rennen gestartete Schneider. Die Zehntel entschieden dann auch auf den weiteren Plätzen. Zwischen dem Siebten und dem Elften lagen nur $\frac{7}{10}$ sec, alle fuhr von 1:56,2 bis 1:56,9. Gleich heftig ging es auch weiter hinten im „Feld“ zu, Platz 12 und 16 unterschieden sich ebenfalls nur um 6 Zehntelsekunden.

Die 500 ccm-Solomaschinen und die Gespanne trugen endlich, wie vorgeplant, am Sonntag ihre zwei Läufe aus. Favoriten auf der Frankwaldstrecke waren unter den Solisten nicht so sehr die englischen Nortons und AJS, auch nicht die eine Vincent Einzylinder oder die Imperator, sondern fast ausschließlich BMWs. Höchstens der Honda CB 450 von Manfred Mertens traute man noch einen Platz unter den ersten drei Fahrern zu, den englischen Maschinen fehlte es sichtlich an Leistung. Rupert Bauer und Julius Ilmberger kannten die Strecke vom Vorjahre schon und legten die schnellsten Zeiten auch beim ersten Rennen hin, wobei Bauer mit 1:43,8 der bessere Mann war. Ilmberger brachte es auf 1:47,5. Deutlich langsamer war dann der dritte BMW-Fahrer Alois Cymmor, der schon nicht mehr unter 1:50 bleiben konnte, aber mit 1:51,6 noch 1,7 sec vor dem Vierten, Stanglmaier und dem Fünften, Berger (beide BMW) den ersten Lauf beendete. Bereits auf dem sechsten Platz landete die Honda von Mertens mit 1:55,0.

Ohne Pause ging dann der erste Lauf der Solisten in das Gespannrennen über. Mit Müller/Buchecker, Linnarz/Hohoff, Möller/???, Hartmann/Krämer, Pape/Kawka (alle BMW) hatten im Training die ersten fünf Gespanne nur gut zwei sec auseinandergelegen. Die Zeiten waren zum großen Teil über 2 min, was eigentlich darauf deutete, daß man im Training noch nicht alles gezeigt hatte.

Und wirklich, gleich das dritte Paar, nämlich Pape/Kawka aus Berlin (mit einer sehr sauber gearbeiteten Eigenbau-BMW mit vielen Tricks und Raffinessen) setzten eine neue „Richtzeit“ mit 1:52,6. Während im Training nur zwei Gespanne unter zwei Minuten geblieben waren, schafften diese Marke im ersten Rennen nun schon sechs. Interessant war natürlich (wie immer) die Zusammenarbeit Fahrer/Beifahrer. Da wurde einem so richtig klar, daß es sich hier um ein Ausweisrennen handelte, das also die ersten Schritte vieler Leute im Rennsport darstellt. Während Zielaff/Löppenberg weich und ohne Schlenker hochgingen (jedenfalls an meinem Beobachtungspunkt), hatte sich z. B. der Beifahrer von Heinz Schwingen noch nicht so gut eingestellt und flog etwas ruckweise von der Maschinenseite zum Boot. Auch bei Binding muß sich der neue Beifahrer (Borbott war hier nicht im Boot), Rolf Wiesmann, noch etwas eingewöhnen, über einem mit Staub abgebundenen Ölfleck gab es bei diesem Paar ebenfalls einen un schönen Schlenker. Überhaupt war der Ölfleck etwas hinderlich, wenn auch nicht gerade gefährlich. Hier wußten einige Fahrer nicht so recht (kein Wunder), ob sie rechts oder links vorbei sollten, die Ideallinie wurde gestört und besonders die Beifahrer mußten einige Male blitzschnell vorausahnen, ob das Hinterrad oder das Seitenrad belastet werden mußte. Die Unterschiede zwischen den schon im Vorjahr und früher aktiv gewesenen Gespannen und den weniger häufig fahrenden waren deutlich zu spüren.

Die zweiten Läufe der Soloklasse und der Gespanne brachten am Nachmittag nur wenige Veränderungen der Spitze, Pape/Kawka zeigten also, daß die schnelle Vormittagszeit durchaus kein



Die drei Bilder der 500er Klasse zeigen rechts Rupert Bauer, den Sieger, links den Pechvogel Alois Cymmor (BMW) und rechts unten den ganz ausgezeichnet fahrenden Fünften, Manfred Mertens auf seiner fast serienmäßigen (Scheinwerfer!) Honda CB 450.

Zufall war, ebenso blieb Rupert Bauer bei den 500er Solomaschinen vorn.

Nur das Pech spielte noch einige Streiche, am deutlichsten hat es wohl Alois Cymmor erwischt, der im ersten Rennlauf mit 1:51,6 noch unter den ersten Fünf gewesen war, im zweiten Lauf jedoch durch eine dumme Panne über 2:30 min brauchte und so auf den letzten Platz zurückfiel.



Wollen wir die Pannen der Veranstaltung mit dem Gedanken übersehen, daß es ja hier kein Meisterschaftslauf sein sollte, daß man außerdem den Fahrern gegenüber sehr aufgeschlossen war (was uns ja nur lieb sein kann!) und daß man hinsichtlich der Strecke nun einmal nicht ausweichen kann. Aber eine Lehre sollten Veranstalter allgemein ziehen, wenn sie Rennstrecken aussuchen: keine Leitplanken, denn diese sind nicht nur störend, sondern auch gefährlich.

H.-J. M.

Ergebnisse:

Klasse bis 50 ccm:

1. L. Faßbender, Düsseldorf (Kreidler), 2:07,3 min;
2. F. Munschauer, Waiblingen (Eigenbau), 2:14,4 min;
3. F. Velten, Hochheim (Kreidler), 2:16,5 min; 4. P. Rüttjeroth, Celle (EBS), 2:18,4 min; 5. K. Hinz, Essen (Kreidler), 2:21,9 min; 6. A. Dingler, Unterhausen (Kreidler) 2:23,2 min.

Klasse bis 250 ccm:

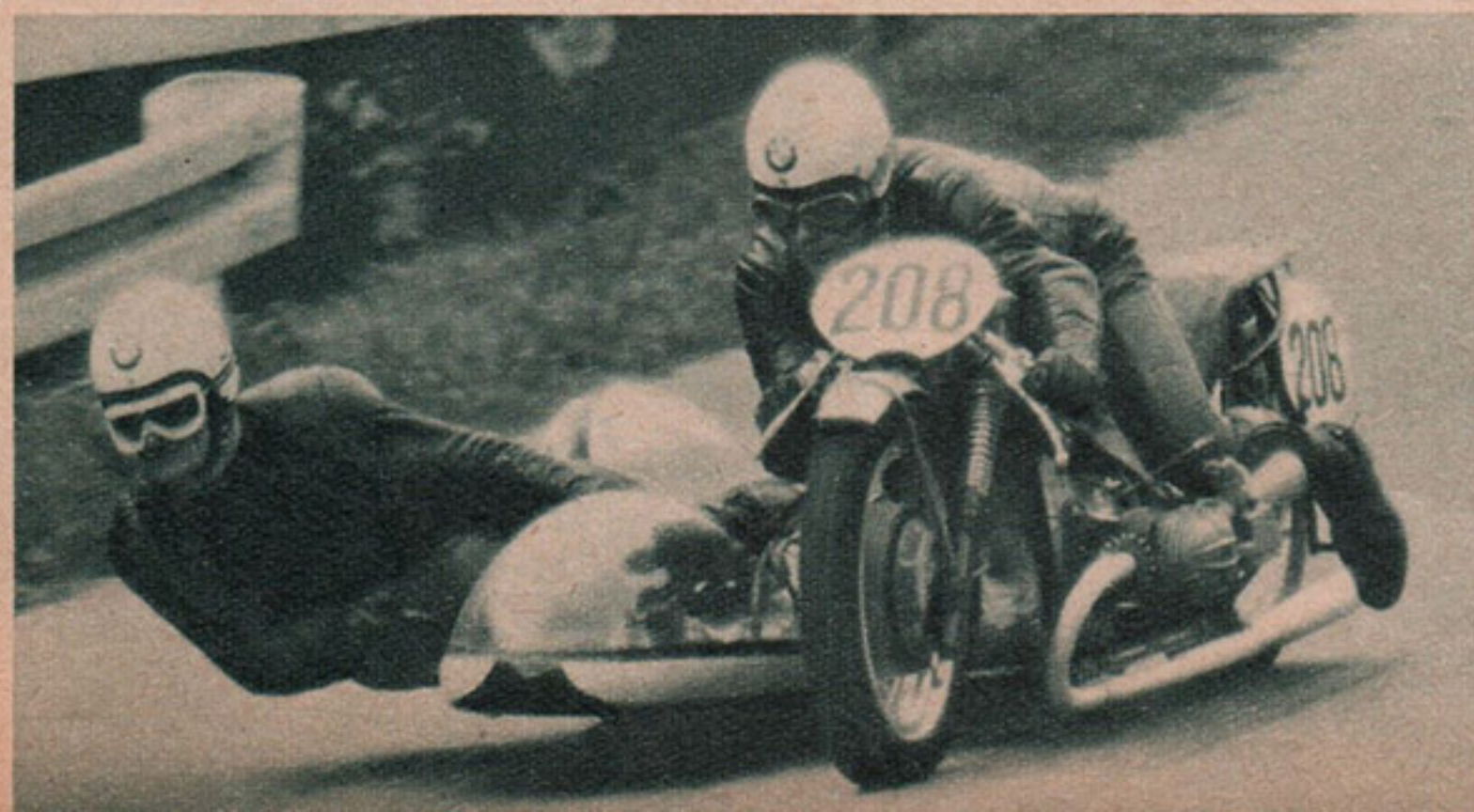
1. K. Huber, Hinterweidenthal (Bultaco), 1:44,8 min;
2. D. Träg, Schnaittach (Yamaha), 1:46,7 min; 3. W. Stephan, Berlin (Honda), 1:52,0 min; 4. G. Bender, Reutlingen (Honda), 1:53,9 min; 5. N. Schneider, Pfullingen (Honda), 1:54,0 min.; 6. H. Konschok, Düsseldorf (Bultaco), 1:55,1 min.

Klasse bis 500 ccm:

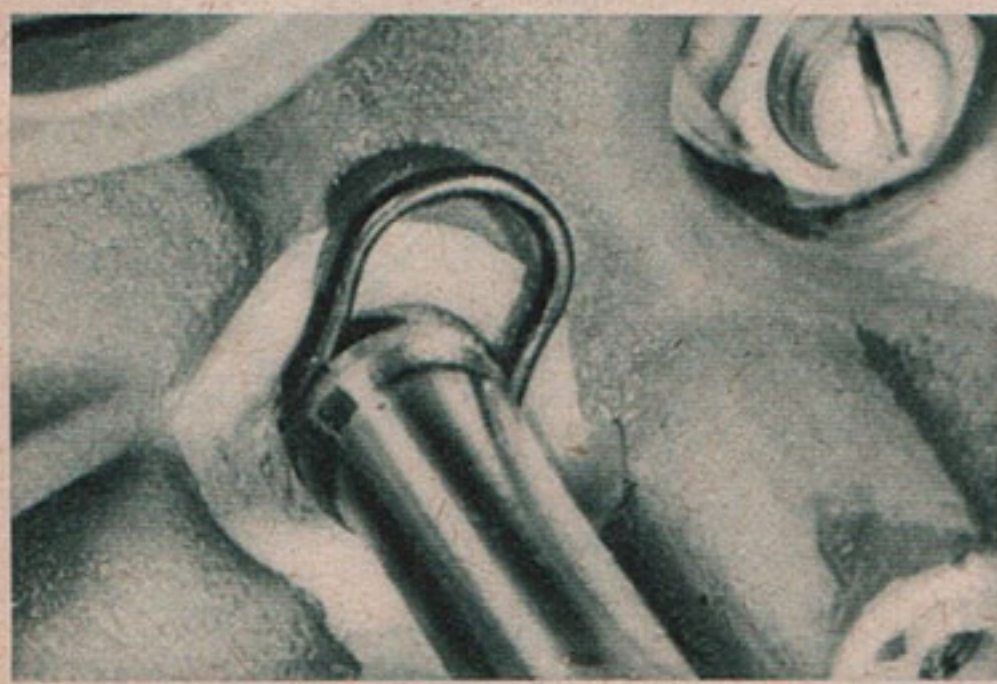
1. R. Bauer, Landshut (BMW), 3:28,4 min; 2. J. Ilmberger, München (BMW), 3:36,2 min; 3. E. Stanglmaier, Tegernbach (BMW), 3:44,9 min; 4. B. Berger, Mainburg (BMW), 3:49,6 min; 5. M. Mertens, Böblingen (Honda), 3:50,9 min; 6. T. Jansen, Köln (Norton), 3:51,2 min.

Gespanne:

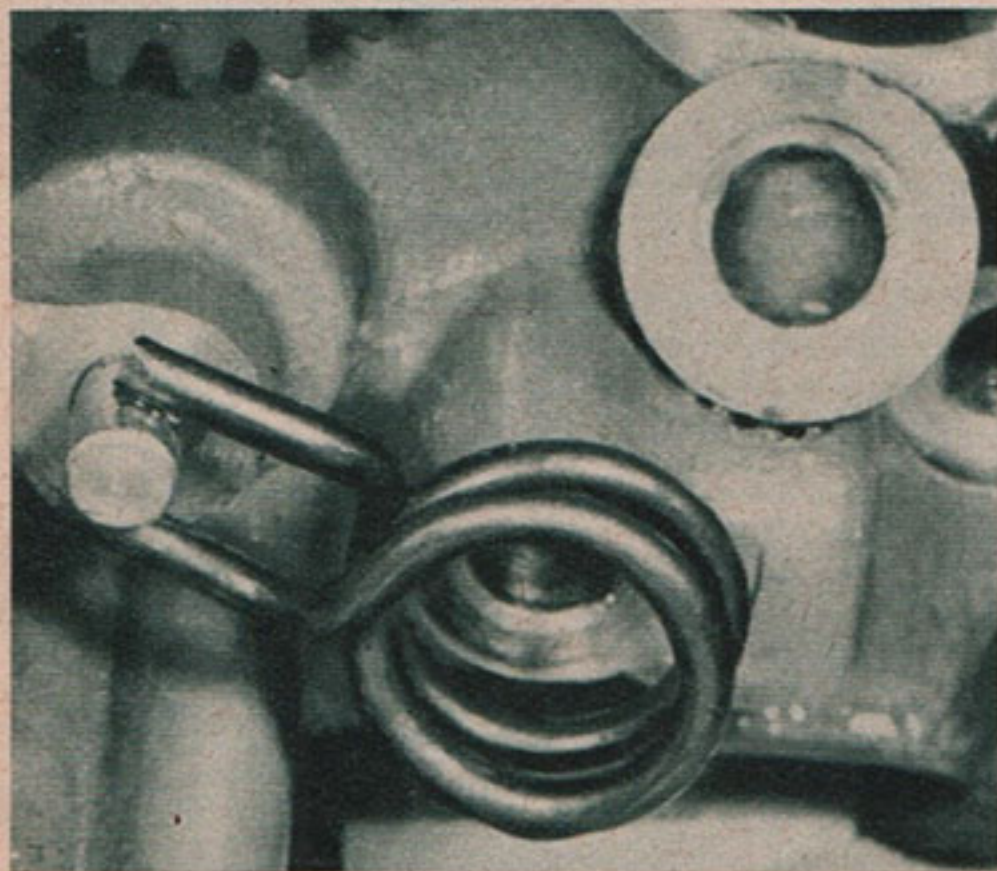
1. Pape/Kawka, Berlin (BMW), 3:49,9 min; 2. Hartmann/Krämer, Schriesheim (BMW), 3:54,9 min; 3. Linnarz/Hohoff, Lüdenscheid (BMW), 3:55,2 min; 4. Müller/Buchecker, Kirchdorf (BMW), 3:56,5 min; 5. Schwingen/???, Ubstadt (BMW), 3:57,3 min; 6. Binding/Wiesmann, Königstein (BMW), 3:58,2 min.



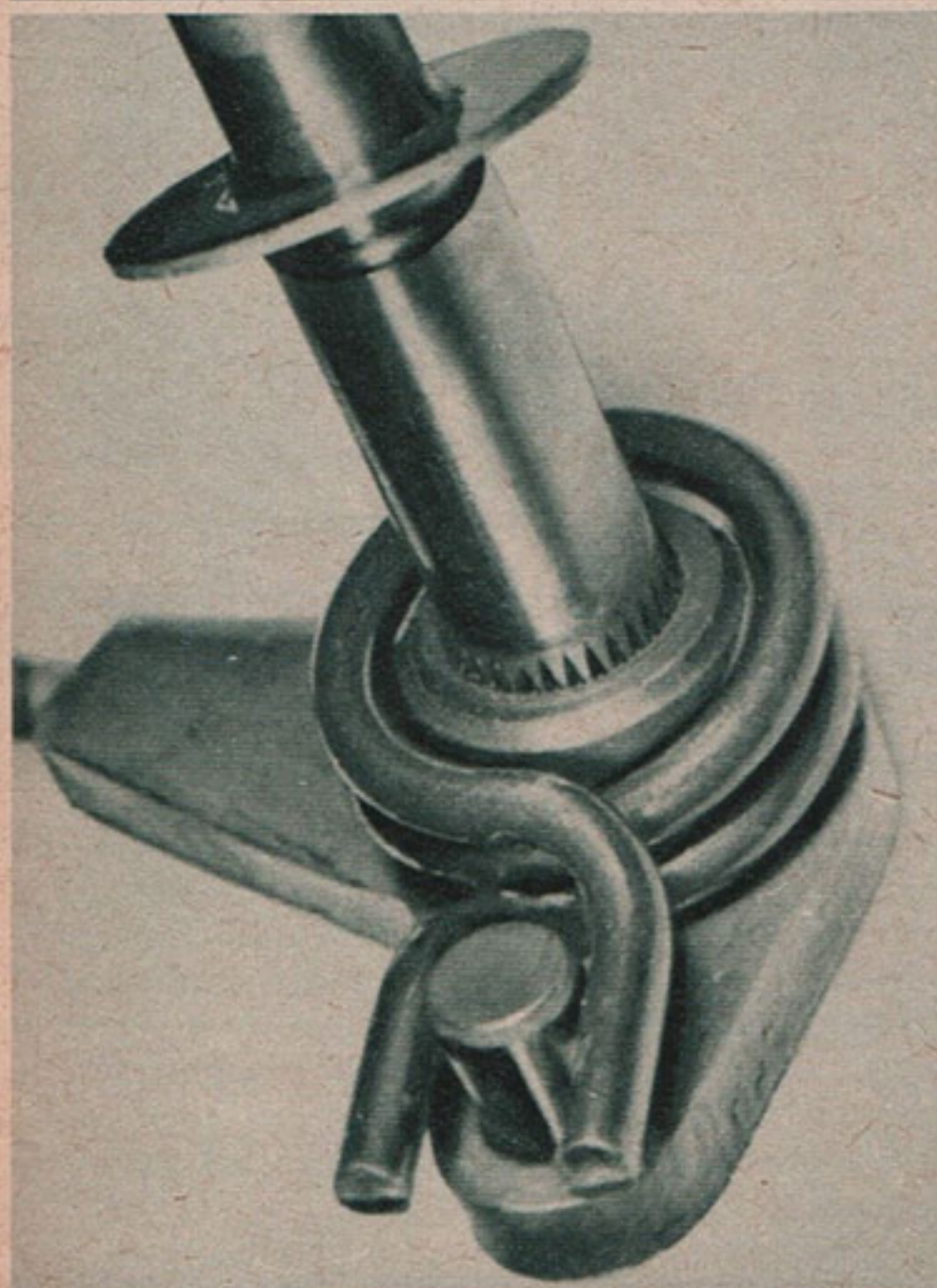
Bei den Gespannen fährt Herrmann Binding jetzt mit Beifahrer Rolf Wiesmann, hier reichte es nur zum sechsten Platz.



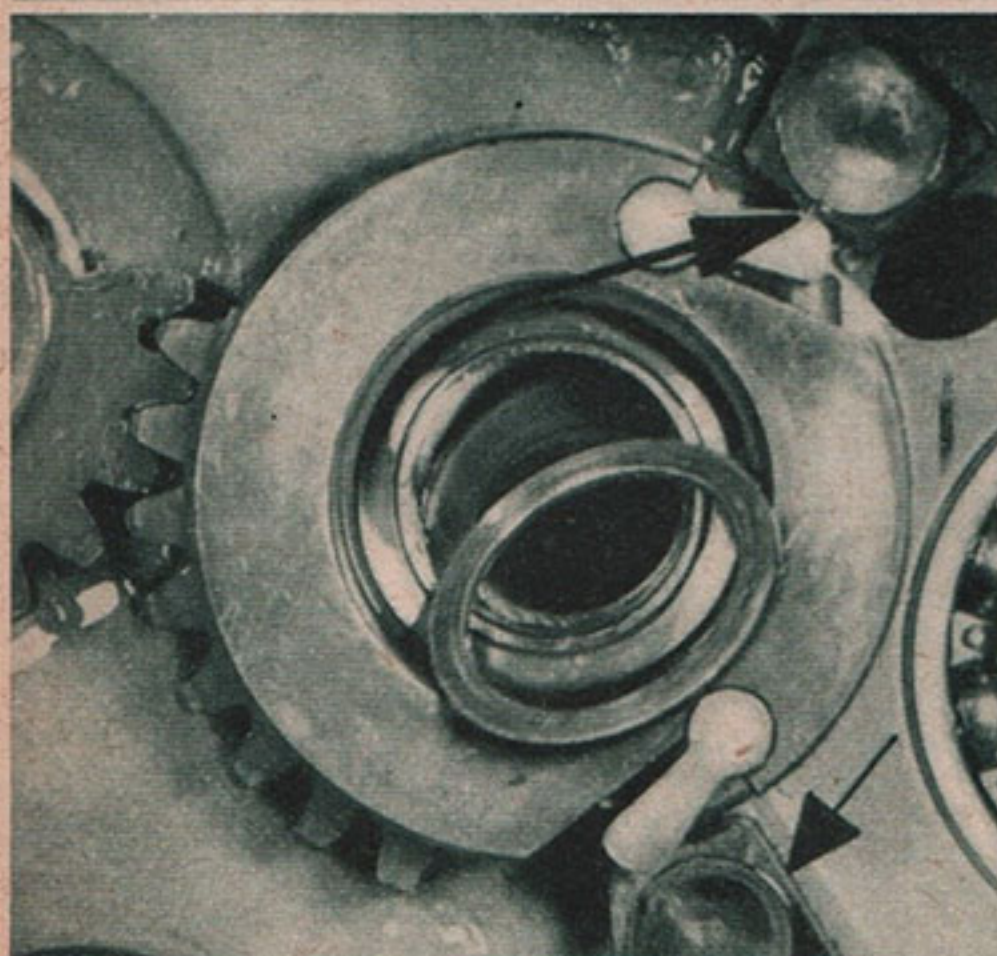
43



44



45



46

Beim letzten Mal waren wir bis zur Demontage der Kurbelwelle fortgeschritten, wobei vielleicht zu Bild 36 noch zu erwähnen wäre, daß man beide Gehäusehälften nicht allein durch brutalen Zug mit dem Abzieher voneinander trennen soll, sondern daß darauf zu achten ist, daß auch die Getriebewelle bei jeder Spindelumdrehung des Abziehers einen oder zwei Schläge mit dem Plastikhammer bekommt, damit die Trennfuge nicht schief wird und sich die beiden Gehäusehälften nicht zwischen Getriebewelle und Kurbelwelle verkanten können. Das mußte aber wohl nur für Anfänger noch gesagt werden.

Wir machen weiter: Nach dem Abnehmen der Ölfangtasche von der Getriebewelle können wir von derselben Seite aus beide Wellen gemeinsam aus dem Gehäuse schlagen, wobei wir natürlich an der Abtriebswelle einen Dorn ansetzen (etwa die Spindel vom Abzieher) und auch die Antriebswelle nicht mit dem Eisenhammer bearbeiten, sondern mit dem Plastikhammer. Wir wollen ja nicht die Mitnehmernut für den Ölpumpenrieb verderben. Aus dem Grunde passen wir beim Schlagen auch auf, daß wir nicht schief draufhauen, damit eben die Nut nicht zusammengeschlagen wird.

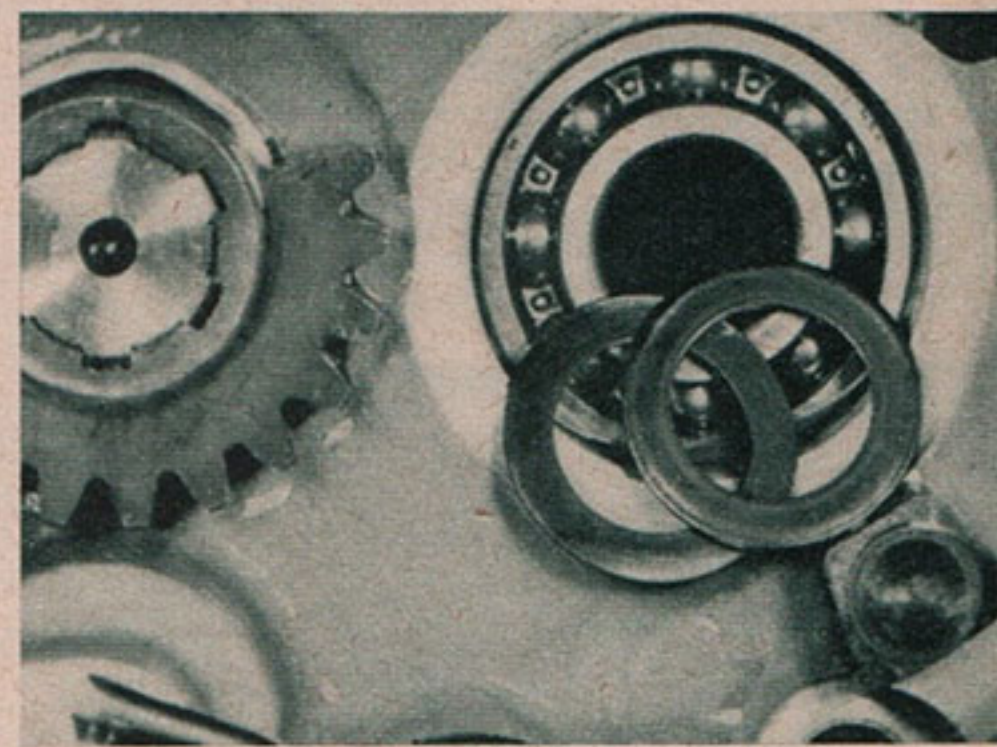
Bild 43: Nach Ausschlagen der Getriebewellen blieb noch die Schaltwelle im Gehäuse zurück. Wir können sie nach innen durchschieben, nachdem wir diesen Drahtsprengring abgezogen haben. Das geht einfach mit dem Schraubenzieher. Danach bleibt dann meist die Haarnadelfeder für die Nullstellung des Schalthebels im Gehäuse an ihrem Anschlagbolzen hängen, siehe Bild 44. Diese Feder sieht sehr stabil aus, es ist aber kein Problem, sie mit der Hand, ohne abbrechende Fingernägel befürchten zu müssen, wieder so auf die Schaltwelle zu stecken, wie sie gehört. Aufpassen, daß die in Bild 44 und 45 gezeigte Scheibe wieder an ihren Platz kommt. Den Hebel vom Ende der Schaltwelle brauchen wir praktisch nie abzunehmen, außerdem ist seine Stellung auf der Welle bedeutungslos, wir brauchten also schlimmstenfalls keine besonderen Markierungen beachten.

Bild 46: Der Mitnehmermechanismus mit den beiden Rasten für den Kickstarter liegt noch im Gehäuse. Die Pfeile auf dem Bild zeigen die angeordneten Druckstücke, die verhindern, daß die Rasten auch bei Nullstellung des Kickstarters noch mitlaufen.

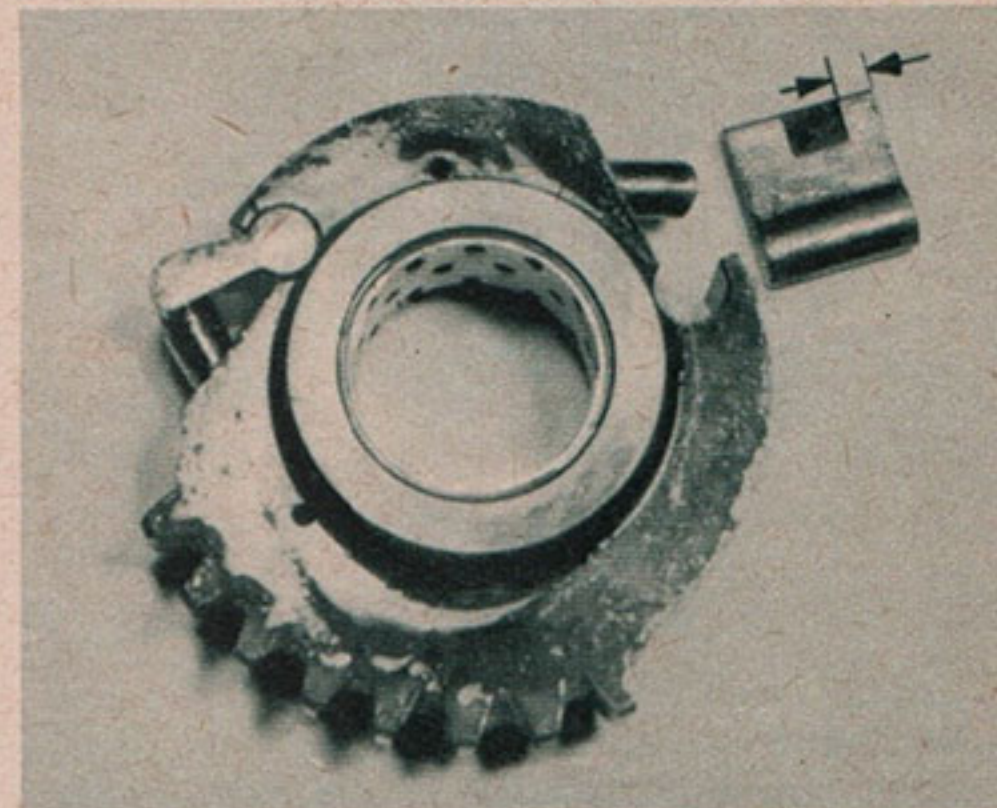
Aufpassen beim Abnehmen des Rades, da ist wieder eine Scheibe, die immer an diese Stelle gehört, also nichts mit Spieldausgleich zu tun hat. Desgleichen finden wir auch Scheiben unterm Zahnrad mit dem Kickstarterapparat, diesmal sind es sogar zwei. Auch diese sind immer gleich dick (Bild 47)! Bild 48: Wenn wir die kleinen Klinken aus dem Rad herausziehen, dann sehen wir, daß die eingefräste Nut, in der der federbelastete Druckstift laufen soll, nicht in der Mitte der Klinke liegt. Also achten wir beim Zusammenbau auch darauf. Interessant ist die Formgebung der ganzen Rasterei: durch die Rundung der Klinke und der Innenverzahnung des Rades ist es kaum möglich, daß sich eines der beiden Teile etwa abnutzen könnte (Bild 49), die Druckrichtung zeigt recht steil nach außen und sorgt auf diese Weise immer für festes Eingreifen der Klinke, wenn sie zumindest mal „angeschnäbelt“ hat.

Kümmern wir uns aber nun ums Getriebe. Bild 50 zeigt, wie es beim Ausbauen vorgefunden wird, nach diesem Bild kann man sich dann auch beim Zusammenstecken wieder richten. Die Pfeile geben an, welche Zahnräder mit Führungsnuten für die Schaltgabeln versehen sind, nämlich drei Stück, genau wie auch drei Schaltgabeln vorhanden waren. Die rechtsliegende Welle ist die in Fahrtrichtung vordere, man erkennt das z. B. am Nutstück des oberen Endes, das den Antrieb für die Ölpumpe aufnimmt. Auf die linke Welle wird unten das Abtriebsritzel aufgesetzt, deshalb wird sie also Abtriebswelle genannt.

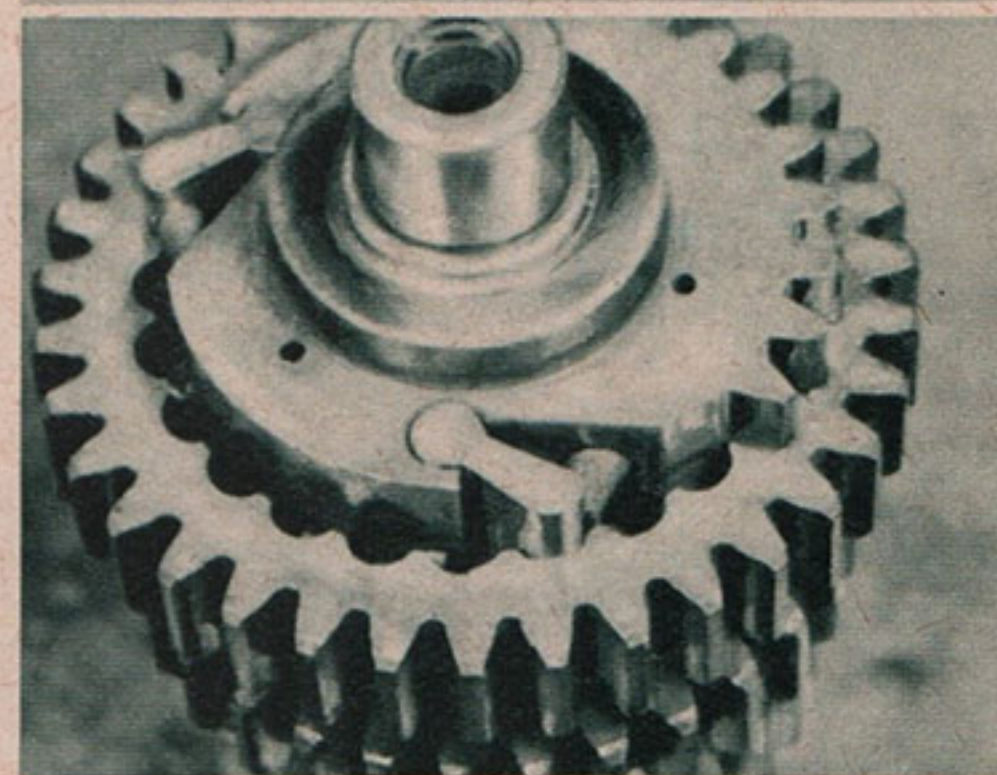
Wenn auch kaum zu fürchten ist, daß eines der Zahnräder mal eine Zahnücke bekommen könnte, wollen wir uns der Vollständigkeit halber doch die Demontage beider Wellen etwas genauer ansehen. Außer den reinen Demontagehandgriffen können wir dabei nämlich auch Tricks finden, die wahrscheinlich auch für gelernte Maschinenbauer neu, oder zumindest erstaunlich sind. In diesen Kleinigkeiten liegt viel von dem, was uns hier manchmal zum Schwärmen von japanischen Motorrädern allgemein verführt.



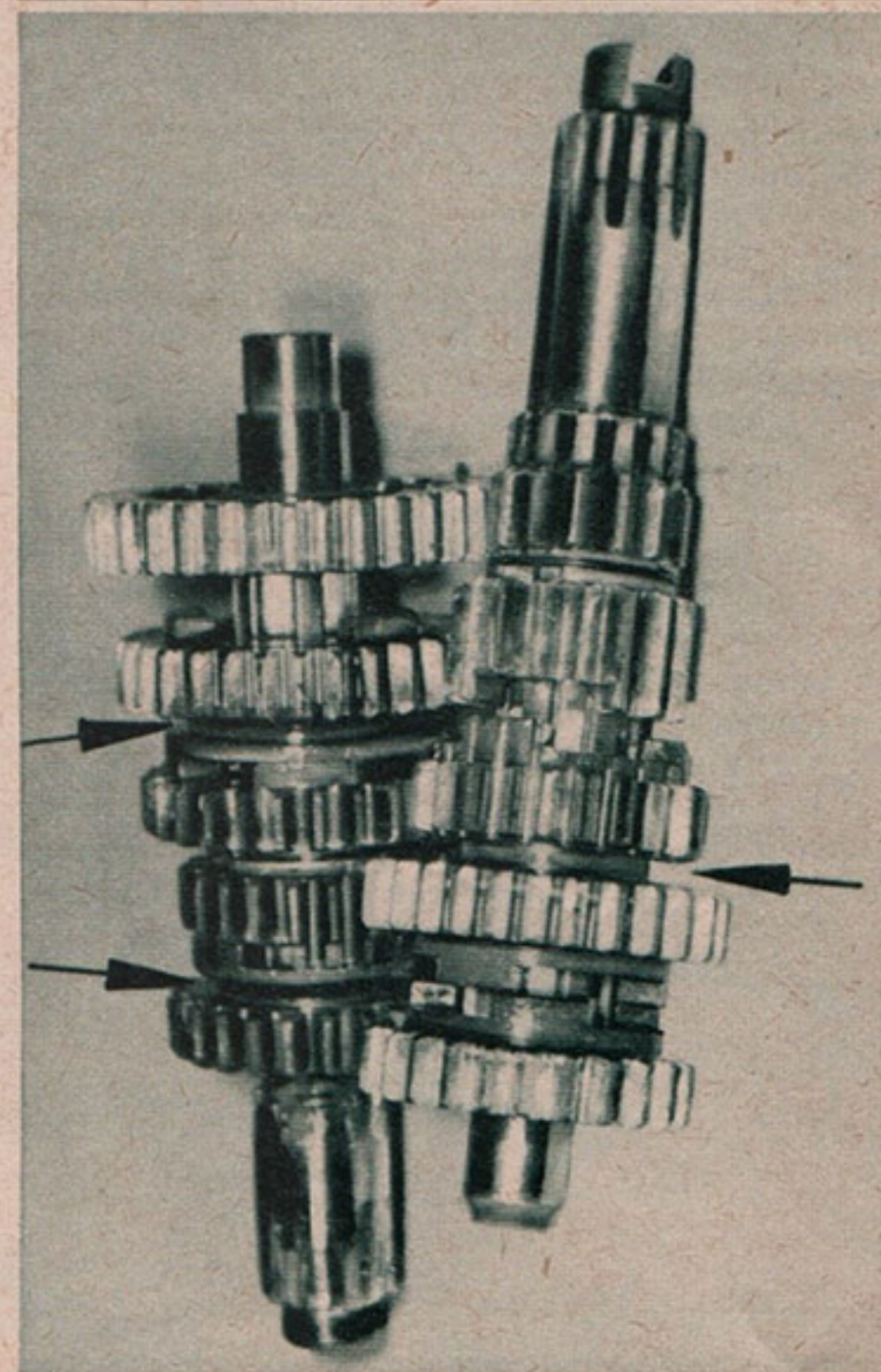
47



48



49



50

Sicherheit

150-mm/Super-Bremsnaben geben mehr Sicherheit. Nur ZÜNDAPP-50-ccm-Motorräder bieten diesen Vorteil.

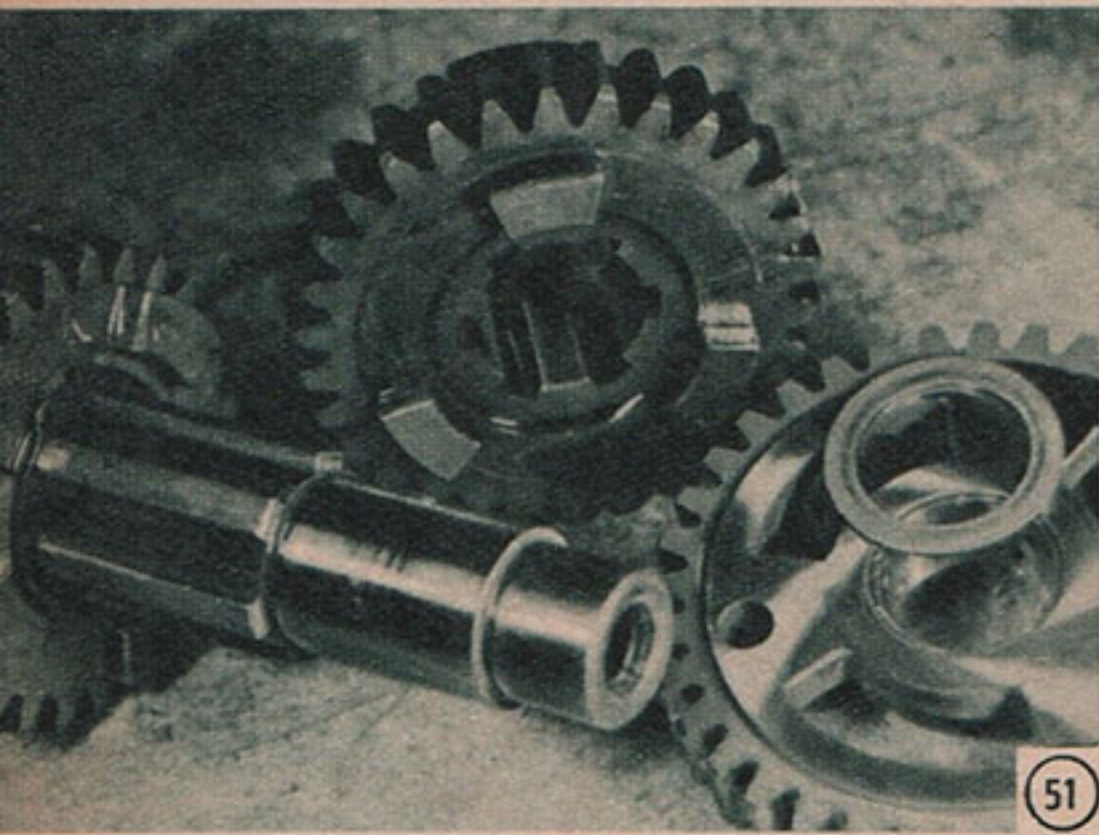
Wer ZÜNDAPP fährt, fährt sicher.



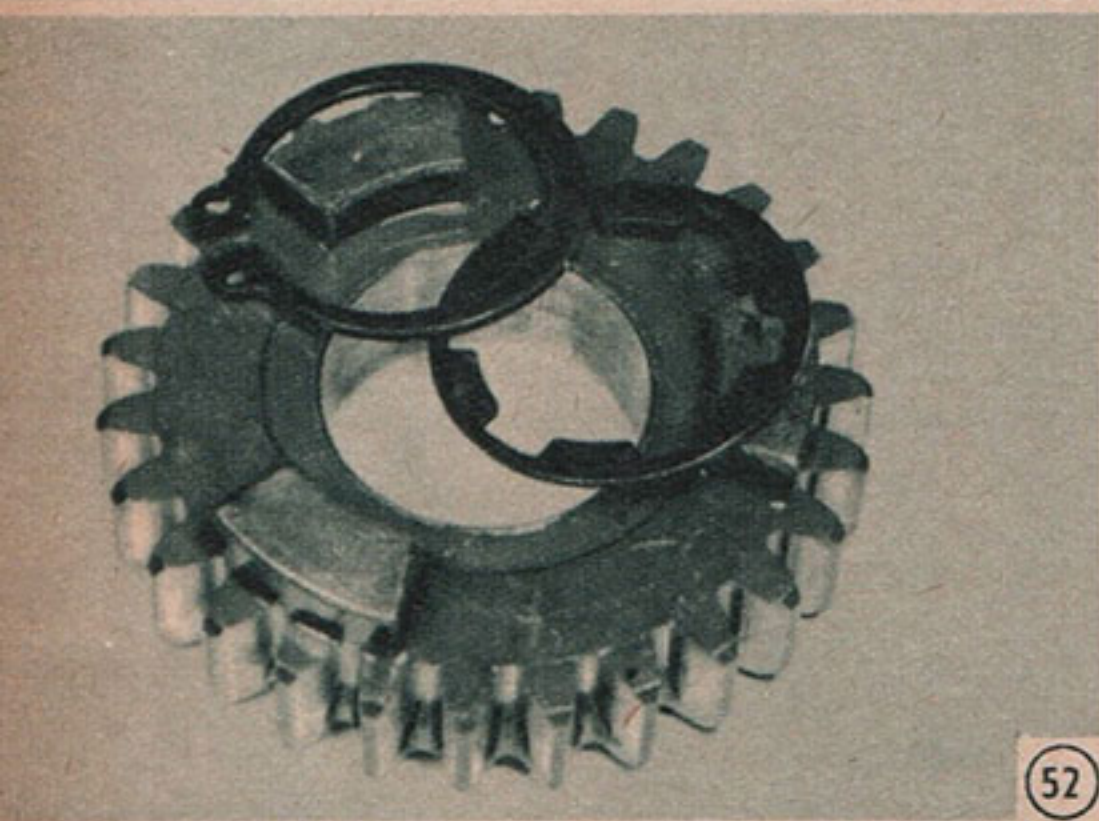
Mehr Sicherheit, mehr Kraft bietet Ihnen ZÜNDAPP mit der neuen KS 50 Sport, dem jugendgerechten 50-ccm Motorrad. Es heißt nicht umsonst: ZÜNDAPP schnell und zuverlässig. Verlangen Sie Informationen von Abt. M 79

ZÜNDAPP-WERKE GMBH · 8 MÜNCHEN 8

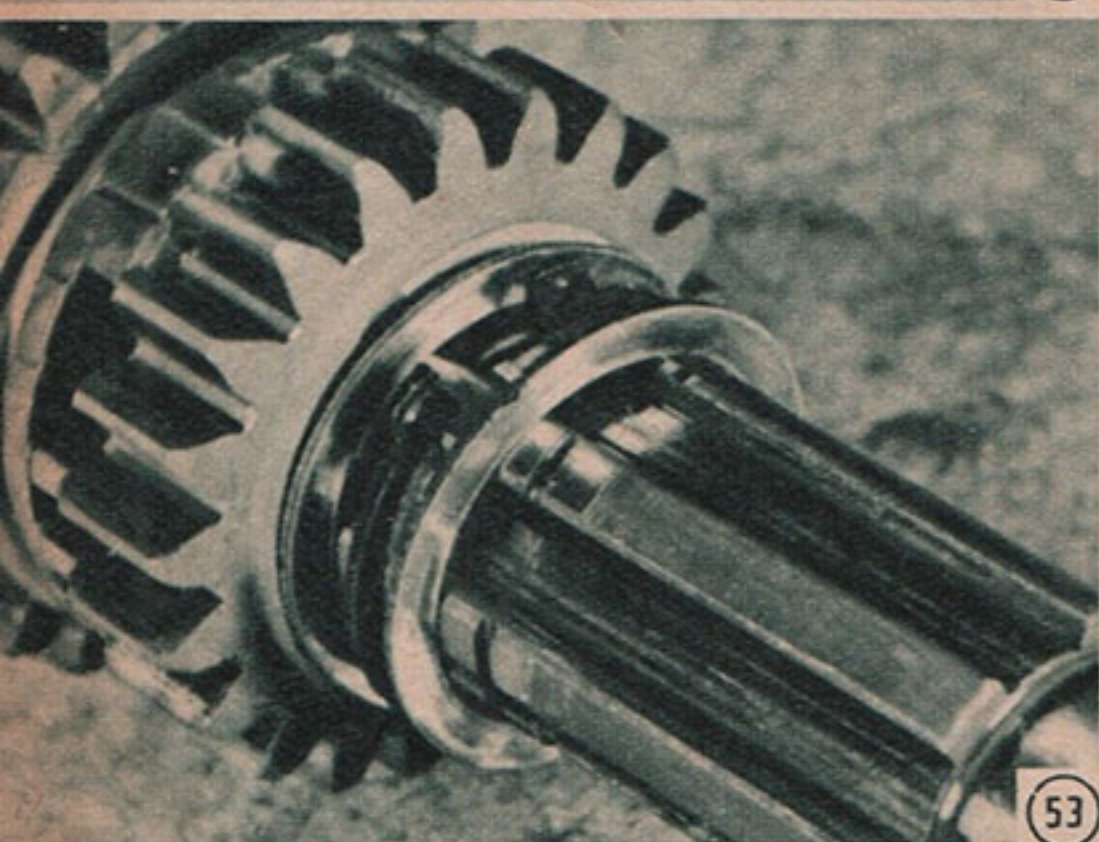
ZÜNDAPP



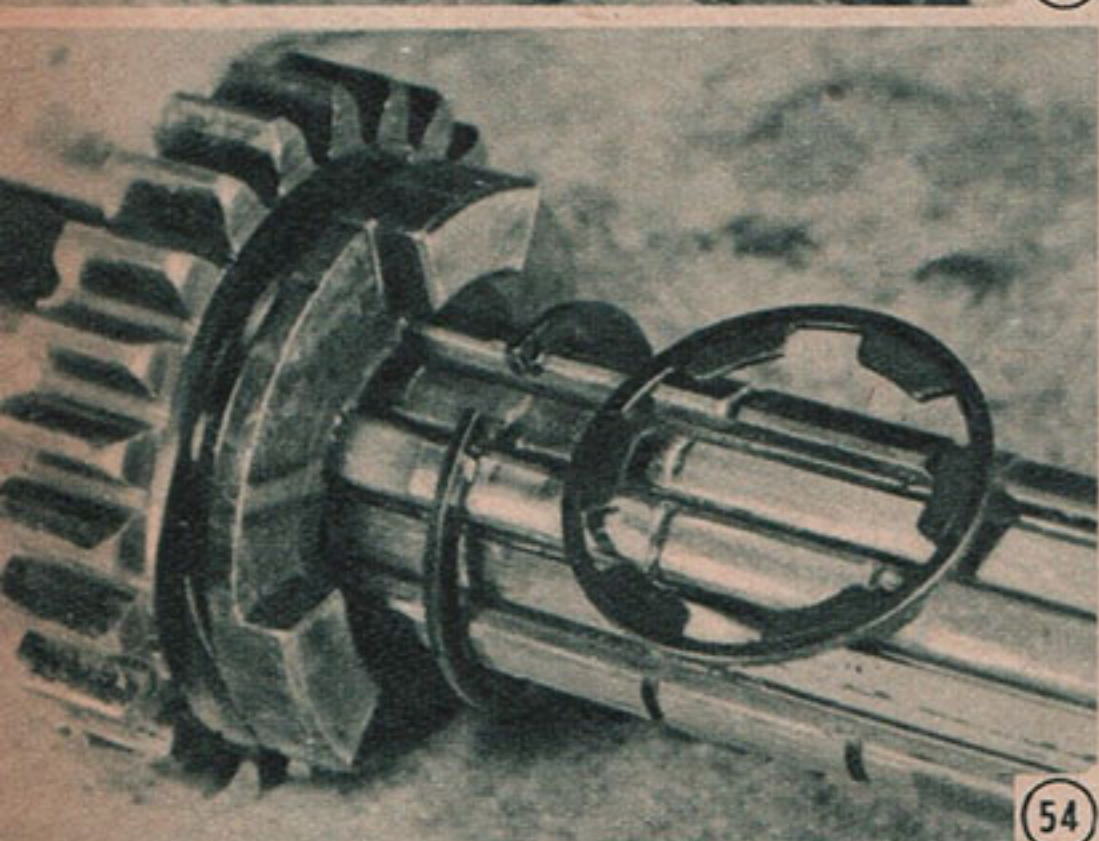
51



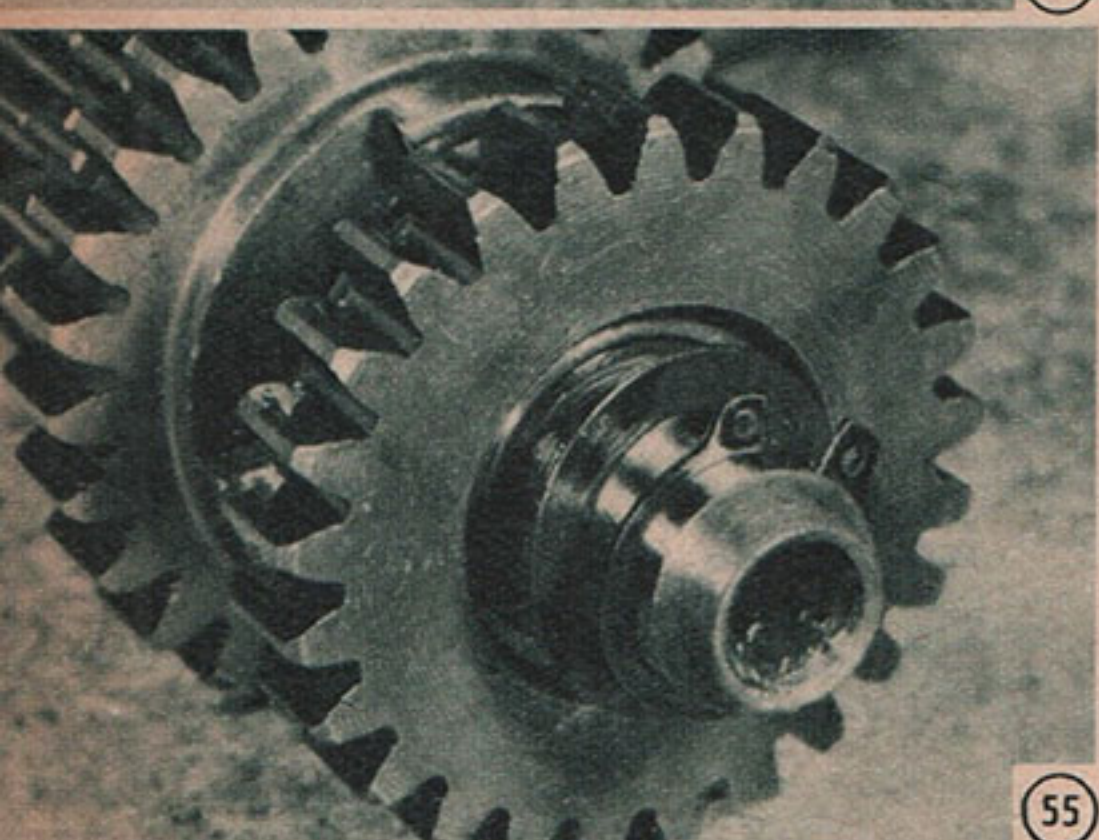
52



53



54



55

Bild 51: Abtriebswelle (erkennbar am stumpfen Ende). Die ersten beiden Zahnräder lassen sich von Hand abnehmen, dabei auf die eine Zwischenplatte achten (wieder bei jedem Motor gleich dick). Nicht zu sehen ist hier (das Bild ist zu klein), daß die Buchse im rechten Zahnrad praktisch aus gelochtem Kupferblech besteht (das sieht man besser auf Bild 48).

Für den nächsten Schritt brauchen wir eine Seegerringzange, denn das dritte Zahnrad auf der Abtriebswelle ist mit Seegerring gesichert. Aufpassen, gleich hinterm Seegerring liegt eine Scheibe (Bild 52), die an ihrem Innendurchmesser an die Keilwellenform der Welle angepaßt ist. Keine Spiel- ausgleichsscheibe, sondern wieder nur als „Anlaufscheibe“ zu werten.

Bild 53: Hier sehen wir, daß zwischen den nächsten beiden Zahnrädern nicht nur ein Seegerring und einfache Ausgleichsscheiben liegen, da hat man den Seegerring zwischen zwei Kupferscheiben ge„bettet“, so daß nicht die Zahnräder an der harten und kantigen Ringoberfläche anlaufen müssen.

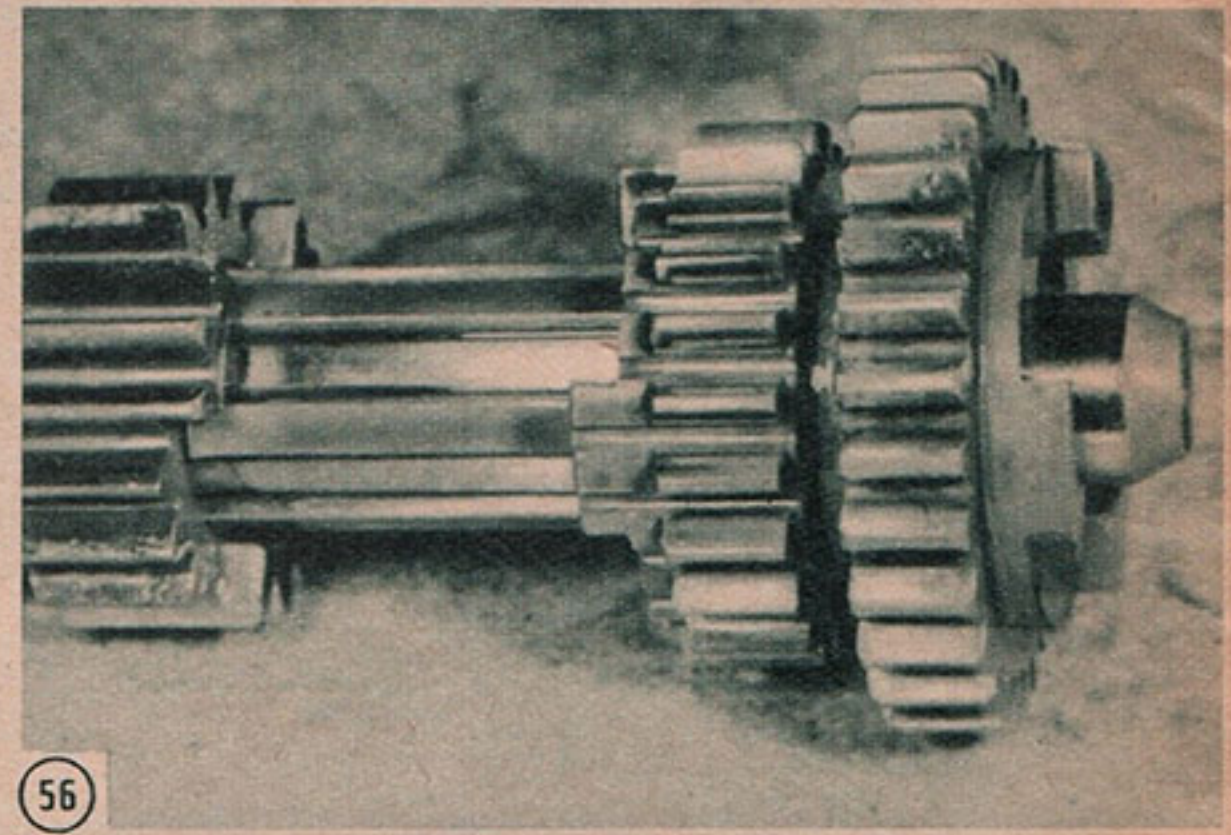
Das letzte Zahnrad auf der Abtriebswelle wird ebenfalls durch Seegerring auf seinem Platz gehalten, auch da liegt wieder eine Scheibe mit Keilwellenverzahnung drunter. Hier ist aber die Reihenfolge anders: beim Wiederaufstecken erst das Zahnrad, dann den Seegerring und zum Schluß die Spezialscheibe auflegen (Bild 54). Danach kommen beim Zusammenbau die anderen Zahnräder dran.

Bild 55: Die nächste Welle, die wir von Zahnrädern befreien, ist die Hauptwelle, von der auch die Ölpumpe getrieben wird. Hier ist das Abnehmen der Räder ohne größere Umstände möglich, nur der Anfangs-Seegerring muß abgezogen werden. Da finden wir wieder eine Scheibe, die beim Zusammenbau nicht vergessen werden darf. Weiter geht's ohne Seegerringzange, denn als nächstes nehmen wir das Doppelrad mit der Führungsnut für die Schaltgabel ab, ohne auf Scheiben aufpassen zu müssen (Bild 56). Erst das letzte Zahnrad hat wieder mit einem besonderen Trick aufzuwarten, der konstruktiv interessant ist. Wir sehen auf Bild 57 den Drahtsprengring aus seiner Nut herausgenommen und das Zahnrad leicht zur Seite geschoben. Der Drahtring liegt hier auf dem Haltestück für das Rad, das die seitliche Fixierung übernehmen muß. Man konnte an dieser Stelle das Zahnrad nicht mit einem Seegerring festhalten, also machte man einen geteilten Ring, der innen einen kleineren Durchmesser als das Rad hat, also in einer breiten Nut der Welle laufen kann, der außen dafür mehrere Klauen trägt, mit denen er am Rad festgehalten wird.

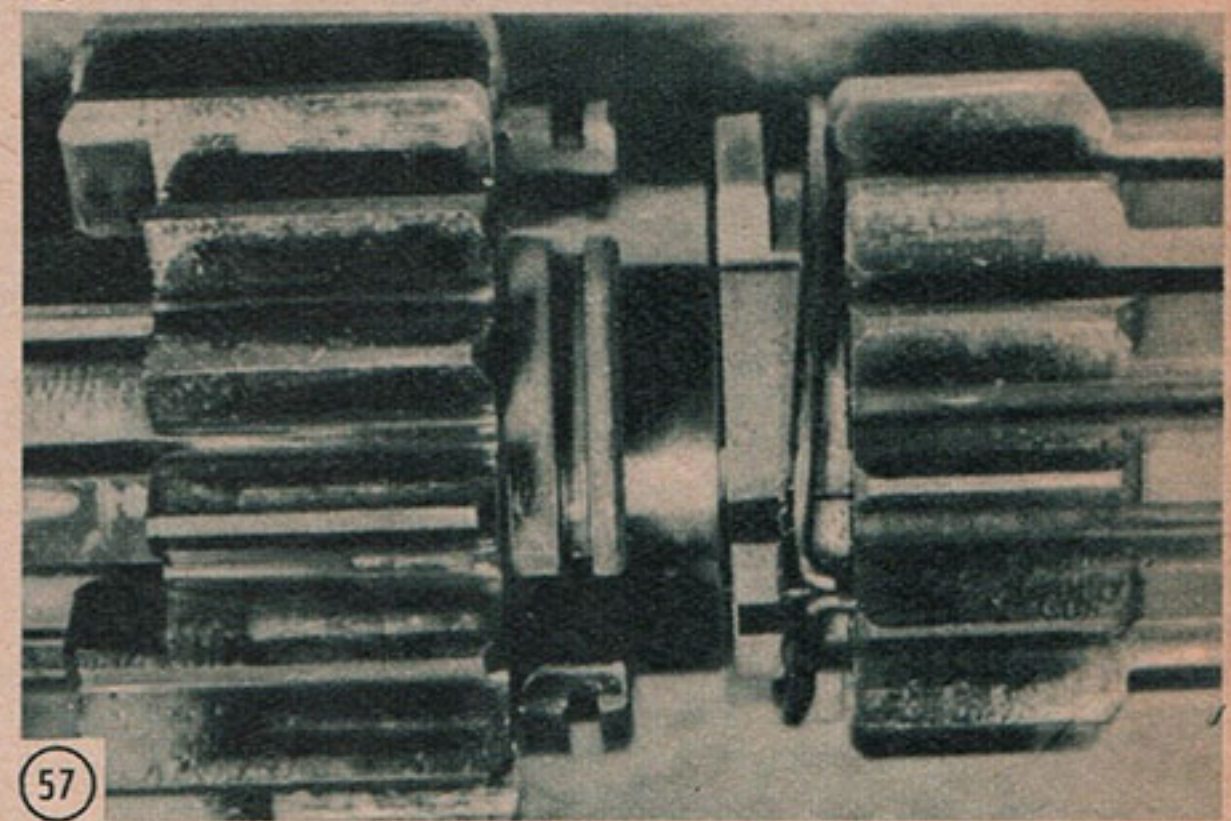
Bild 58 zeigt diesen zweiteiligen Haltering einmal in Großaufnahme und in Bild 59 geht es mit der Montage schon einen Schritt weiter. Wenn man nämlich das Zahnrad wieder auf die Welle aufschiebt und dann den Drahtsprengring befestigen will, dann kommt man in Schwierigkeiten, wenn man nicht den gezeigten kleinen Trick anwendet. Den Drahtring auf den Absatz des Zahnrades aufspannen und ihn eng an die Seite der Zähne anlegen. Dann Rad auf die Welle schieben und die beiden Hälften des Halterings ebenfalls aufsetzen. Diese beiden Hälften fallen einem nicht mehr ab, wenn das Zahnrad drübergezogen ist. Jetzt braucht man nur noch den Drahtring etwas auf dem Absatz zu verschieben, bis er sowohl in der Nut im Zahnrad-Absatz liegt als auch die Ringhälften mit einsperrt. Dabei stellt man natürlich die Enden des Drahtringes so hin, daß sie in der Aussparung bleiben; also nicht irgendwo hervorragen und sich evtl. verhaken können. Bild 60 zeigt die richtige Lage des Drahtringes und der beiden Ringhälften einmal der Übersichtlichkeit halber ohne die Welle. Wir erinnern uns, daß wir einen ähnlichen Trick bereits einmal, halb unbewußt, gefunden haben, nämlich beim Trennen der beiden Gehäusehälften. Da war (in Bild 41 im letzten Heft zu sehen) auch das letzte Zahnrad auf der Abtriebswelle mit zwei solchen Ringhälften gehalten, dort hatten diese mehr die Aufgabe, als Distanzscheibe zu dienen. Sie wurden auch nicht durch Drahtsprengring, sondern einfach durch eine übergeschobene Ausgleichsscheibe gehalten, sind wahrscheinlich gleich nach dem Auseinanderdrücken der Gehäusehälften herausgefallen.

Das Auswechseln der Lager wird natürlich nur bei angewärmtem Gehäuse gemacht, so ca. 80 bis 100 Grad müßten reichen. Dann fallen die Lager freiwillig heraus. Wir achten auch dabei wieder genau auf die Einbaulage, denn es sind Lager darunter, die einseitig Dichtscheiben haben. Auch die Seegerringe beim Lagerausbau nicht vergessen und vor allem nie Gewalt anwenden.

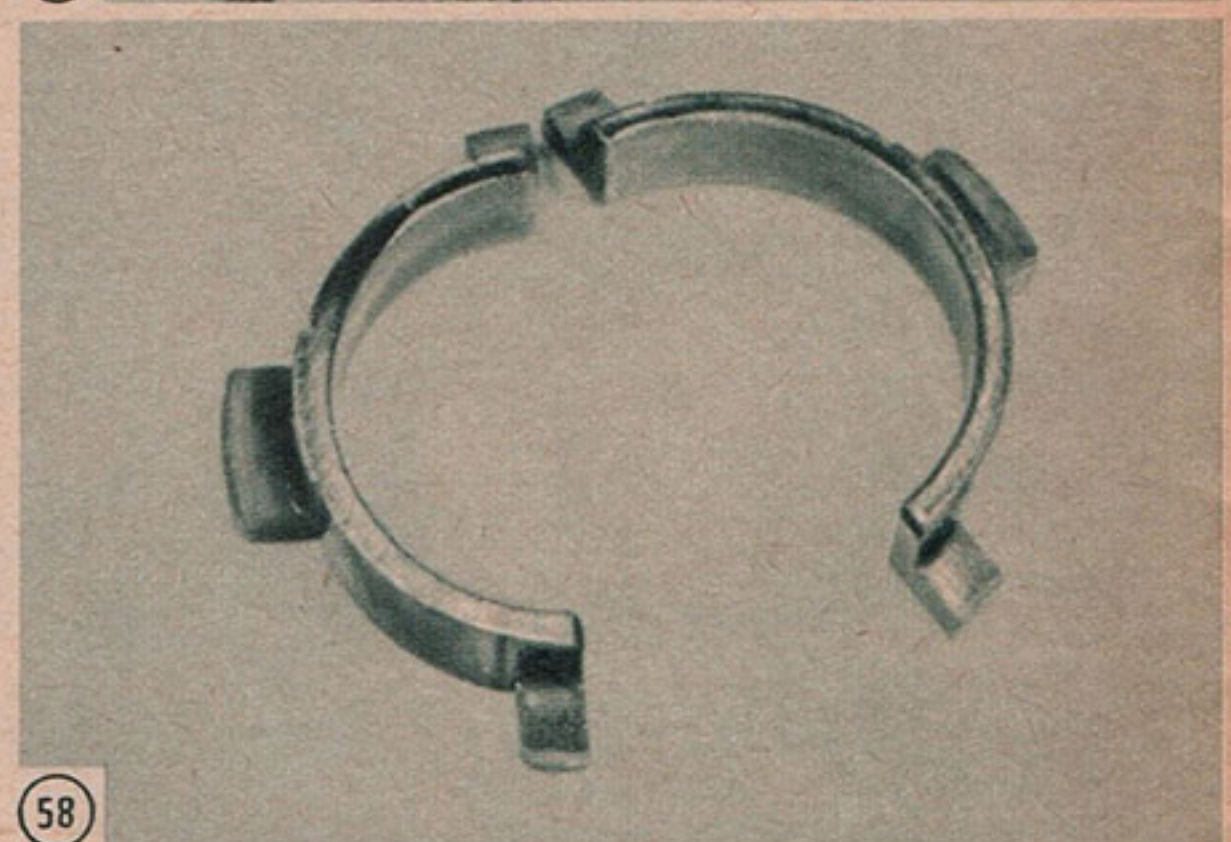
(Wird fortgesetzt)



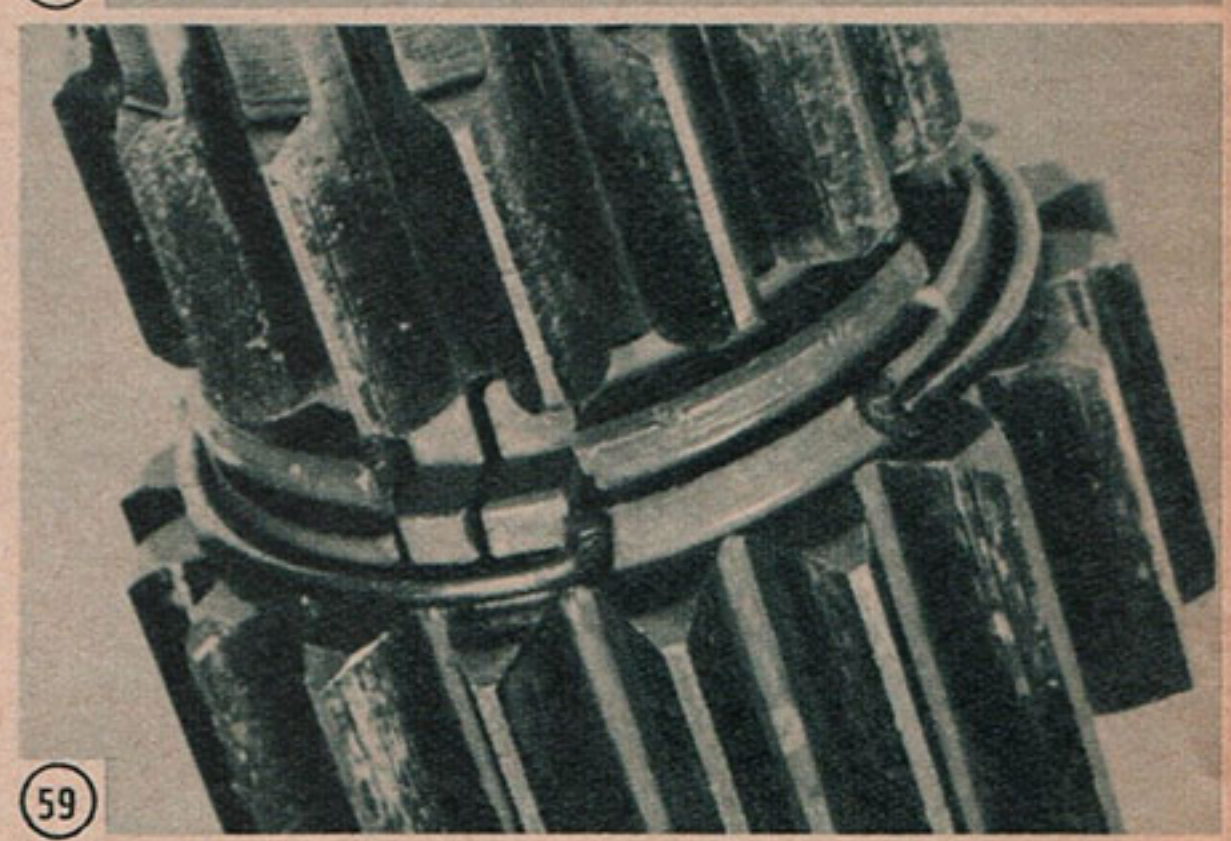
56



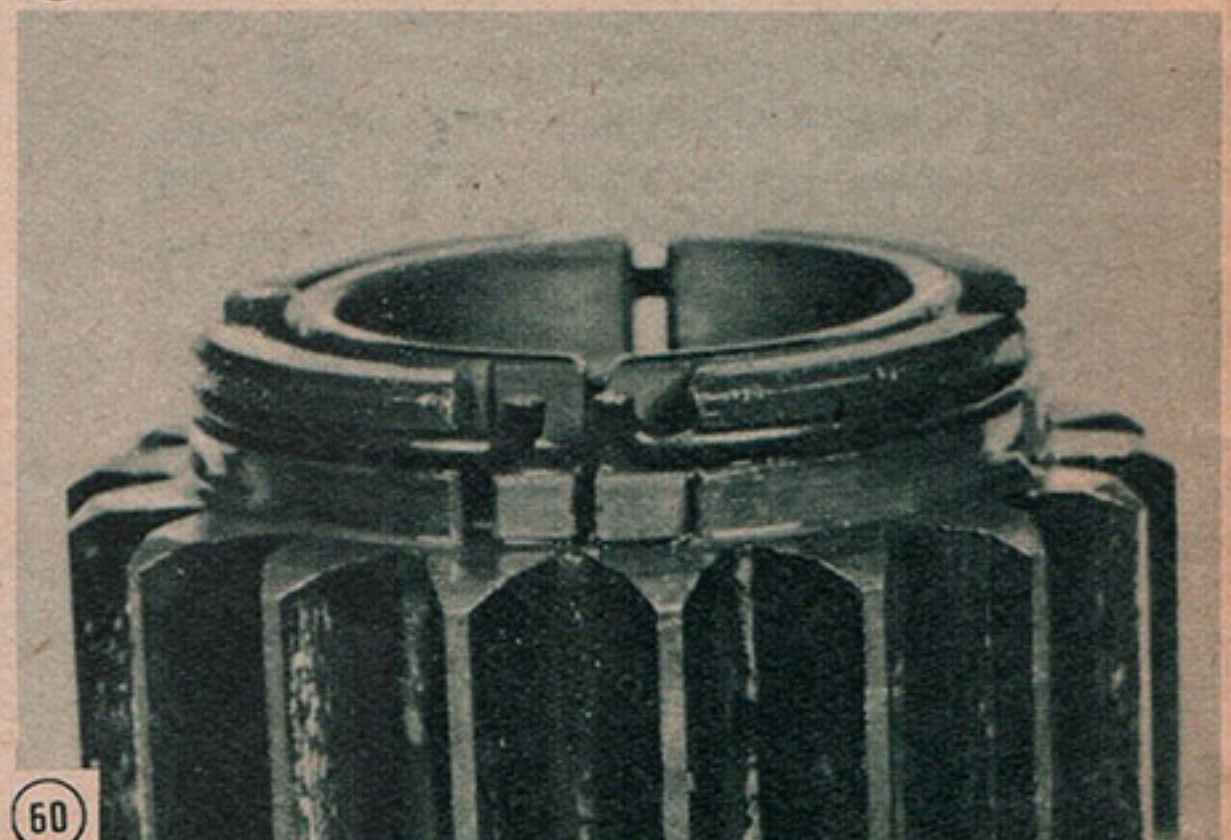
57



58



59



60

Westfalen-Lippe Trial

Vor einigen Wochen war bereits im MOTORRAD angekündigt worden, daß in Norddeutschland als Gegenstück zum Alpen-Trialpokal in sechs genehmigungspflichtigen Veranstaltungen um den Norddeutschen Trialpokal gefahren wird. Am 6. Mai lief nun die erste Veranstaltung in der Senne. Die Fahrleitung lag in den Händen von

sind. Man hörte muckeln, daß Rüdiger Lienert 5 Sherpas in Barcelona bestellt und davon 3 Stück verkauft bzw. in Order hat. So kommt also nun auch in dieser Klasse etwas neues Maschinenmaterial hinzu.

Die Sektionen: 8 Stück an der Zahl, waren sie hinsichtlich Schwierigkeitsgrad und Verschiedenartigkeit absolut richtig gewählt. In allen Klassen gab es etwa Punktezahlen zwischen 10 und 100, was die eben aufgestellte Beurteilung unterbauen könnte. Als Teilnehmer kann es der Verfasser allerdings auch aus eigener Anschauung, oder besser gesagt, aus eigener Erfahrung berichten: Es waren keine gefährlichen (im Fahrerjargon: kriminellen) Sektionen dabei, trotzdem gab es kaum eine, die der anderen glich. Man hatte tatsächlich den Eindruck, daß die Sektionen zu schaffen waren, und in irgendeiner Runde schaffte man es denn auch. Das andere Mal fehlte dann das letzte Quentchen Konzentration, oder man machte einen Augenblick das Gas zu früh oder zu spät auf. Auch andere Erlebnisse konnten unnötige Punkte bringen: Steilabfahrt in tiefem Sand, das Gewicht etwas zu weit vorne, mit dem Vorderrad nur etwas aus der Spur heraus — das weitere kann man sich denken, wie schön weich ist doch Sand und wie hart, wenn er auf irgendwelchem Wege durch diesen Fall den Vergaserschieber zu blockieren trachtet — Klappenvergaser müßte man haben. Dicht nebenan mußte man eine Sandböschung rauffahren. Manche wollten es mit Anlauf versuchen, natürlich bei wenig Hubraum. Nur befanden sich in der Anlaufstrecke einige störende Bodenwellen.

Auch Sand: Eine gewundene Bach-Ein- und Ausfahrt, die Spur der ersten Runde funktionierte in der zweiten nicht mehr. Dafür gab es eine neue daneben, fast noch besser — war aber von der Einfahrt aus nicht zu sehen — deshalb also ist es bei diesen Läufen erlaubt, nicht nur in der ersten Runde die Sektionen abzugehen. Nette Überraschungen, allerdings „naturgemäße“ gab es auch auf der Strecke: Wo die Markierungspfeile hinzeigten, da lagen gefällte Bäume über dem Weg, rechts und links Steilhang. Also unter dem Baum durch mit ganz schrägliegender Maschine, die dabei auch prompt absoff. Bei der nächsten Runde den Spuren nach, auf geradem Wege den Hang hoch und in großem Bogem um die liegenden Bäume herum...

Insgesamt aber war die Strecke nicht schwierig und richtigerweise mit Erholungsstücken durchsetzt. Zu begrüßen war eigentlich auch, daß die Veranstaltung am Samstag lief, so daß die in dieser Gegend zahlreichen Sonntagsspaziergänger nicht belästigt wurden. Der neben der Strecke



Punktgleich mit Jens Meyer fuhr Horst Wittenborn den 3. Platz heraus. Seine ordentlich zurechtgemachte 100er Zündapp gibt ihm mehr Chancen als seine frühere, schon ergraute Rixe... Fotos: Sven Kuuse

schlafende Landstreicher war scheinbar taub, denn er war erst in der letzten Runde verschwunden, als es anfang zu regnen.

Vergleichende Beobachtungen über die verschiedenen Fahrer waren nur in geringem Umfang für den Mitfahrenden möglich. Bedingt durch Streckenlänge und Sektionswahl gab es nicht die bei ng-Trials üblichen Stauungen, bei denen leider nur wenige Fahrer ihre Motoren abstellen, so daß man meist nur den Voranfahrenden oder Nachfolgenden sah. Einiges ist aber den Ergebnissen zu entnehmen:

Klasse bis 100 ccm: 1. Linz 7 Punkte; 2. Kopetzky 9 P.; 3. Wittenborn 11 P.; 4. Krahnstöver 20 P.; 5. Goral 28 P.; 6. Blumtritt 35 P.; 7. Stender 42 P.; 8. Timm 45 P. u. a.

Klasse bis 200 ccm: 1. Hartm. Kornfeld 12 P.; 2. Dresselhaus u. H.-J. Kornfeld 17 P.; 3. Schneider 33 P.; 4. Wibking 71 P.; 5. Tutas 83 P.

Klasse über 250 ccm: 1. J. Meyer 11 P.; 2. Zahn 16 P.; 3. Stone 25 P.; 4. Spsychala 36 P.; 5. Andres 38 P.; 6. G. Munstermann 61 P.; 7. Goebel 62 P.; 8. Reminghorst 66 P. u. a.

Die Organisation klappte bestens: Bei der Begrüßung und Preisverteilung nur knappe Worte, keine großen Reden. Man konnte den Eindruck gewinnen, daß diese Veranstaltung „angekommen“ war. J. G.



Werner Linz wurde Sieger in der 100er Klasse und zugleich Tagesbester, hier peilt er die Ausfahrt der 1. Sektion an.

Wolfgang Butzner, der als Geländemeister in der 250er Ausweisklasse kein Unbekannter ist. Im Gegensatz zu den Internationalen Westfalen-Lippe-Trials der vergangenen Jahre (mit dem gleichen Startort am Bartholdskrug in der Nähe der Sennestadt) war diese Veranstaltung nicht zweitägig, sondern blieb mit ca. 50 km Streckenlänge absichtlich auch etwas unter dem Umfang der Läufe zur Deutschen Trialmeisterschaft. Bei diesen Trialpokalläufen werden Ausweis- und Lizenzfahrer zusammen gewertet, damit die einzelnen Klassen nicht zu wenige Fahrer aufweisen. So waren also die Klassen heuer schon ganz gut voll geworden, nämlich mit 12 Startern in der 100er Klasse, 6 Fahrern in der 200er und 18 Fahrern in der Klasse über 200 ccm. Bemerkenswert, daß in der letztgenannten Klasse immerhin schon je drei Greeves- und Bultaco-Maschinen dabei

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 VVaG

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



Es liegt
auf
der Hand

daß Zündkerzen nicht ewig halten können. Sie unterliegen genau so dem Verschleiß wie Reifen oder Öl. Und selbst wenn sie noch lange ihren Dienst tun könnten: dem Motor zuliebe soll man alle 15 000 km Fahrstrecke einen neuen Satz Zündkerzen einschrauben. Das gibt wieder neuen Schwung. Aber wählen Sie klug, wählen Sie die bewährten



BERU
ZÜNDKERZEN

Der
große
Erfolg:

44.50



Commodore

Jet-Helme
weiß - rot - silber mit
Sportstreifen.
Lieferung durch den
Fachhandel.

MOTORTRADE GMBH
75 Karlsruhe, Pf 1093

Kostenlos
192 seitigen Foto-Katalog mit
230 günst. Foto- u. Filmapparaten, Pro-
jektoren u. Feldstechern. Kamera-ABC,
20 Schaja-Vorteile, 1/5 Anzahl., 10 Raten,
Ansicht, Garantie. Alle Kamera nehmen
wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an

Photo Schaja
Abt. 22 MÜNCHEN 22

Kunststoffboote
Motor- und Segelboote

zum Selbstbauen nach der Voss-Methode
auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von
Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Bro-
schüre polyester + glasseide mit genauer Anlei-
tung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von
CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT.X12
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Test „Bonneville“ (Schluß von Seite 367)

Auf den gut ausgewuchteten Rädern befand sich vorn ein Reifen 3.00—18 Avon-Speedmaster Mk II und hinten ein 3.50—18 Dunlop „Gold Seal“ K 70. Der Speedmaster ist für schnelle Straßenmaschinen als Vorderradreifen sehr gut zu fahren, er zeigte kaum Abrieb und auch vom scharfen Bremsen keine „Sägezähne“. Dabei hatte die Vollnaben-Vorderradbremse mit ihren 200 mm ϕ eine ausgezeichnete Wirkung. Der Hinterradreifen hatte nach 4000 km seitlich noch ausreichend Profil, die Mittelnut begann bei 4000 km schon abzuflachen. Beide Reifen waren sehr griffig, und auch bei Nässe führten sie gut. Bei angeregter Bahn neigte der Hinterradreifen bei starker Beschleunigung in Schräglage leicht zum seitlichen Wegschmieren. Aber das ist ja kein Wunder bei 5,36 mkg. Dann muß man eben mit der Kraft haushalten.

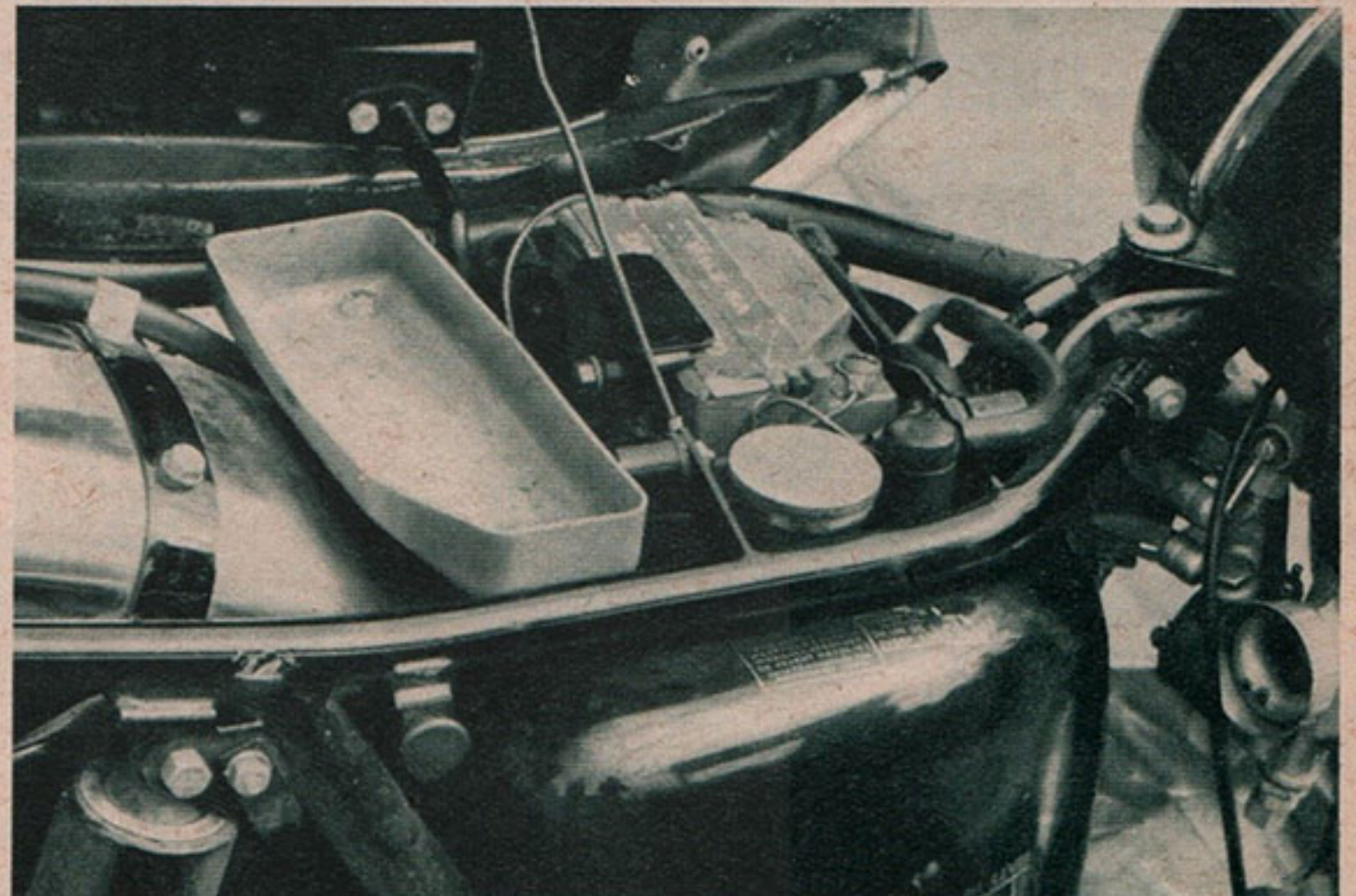
Das Modell 1967 der Bonneville hat eine Sitzbank, deren Sitzfläche kleiner als die Bodenplatte ist und die Querrillen besitzt. Auf der Fahrerhälfte genügte diese Sitzgelegenheit, aber die Sozia klagte nach einem 400 km-Törn über das eingepreßte „Muster“ und über die zu schmale Sitzfläche. Klappt man die „ge-rillte“ Bonneville-Bank seitlich hoch, dann kommt man an das Bordwerkzeug, an die 12 Volt-Batterie, an den Öltank (3,5 Liter Öl) und hinter dessen Einfüllstutzen an die Einstellschraube für die Hinterradkettenschmierung. Mit dem Bordwerkzeug kann man sich zur Not helfen. Die elektrische Anlage hat 12 Volt. Eine Wechselstromlichtmaschine im Primärkettkasten liefert den Strom, der über einen Gleichrichter für die Batterie-Aufladung mit Zener-Diode geht. Die Zener-Diode sitzt auf einem großen Kühlblech. Das Amperemeter kann man jenseits von 4000 U/min kaum noch ablesen, da der Zeiger infolge der Vibrationen und Erschütterungen beim Fahren zu tanzen beginnt. Unsere Testmaschine war von dem Schweizer Importeur Otto von Arx in Trimbach bei Olten mit einem Öl-druckschalter ausgerüstet, dessen Kontrollampe im Scheinwerfergehäuse saß. Das ist eine Kleinigkeit, die von Arx jedem Kunden einbaut und die sich hervorragend bewährt hat. Die Förderung der Doppelkolben-Ölpumpe steht somit dauernd unter Kontrolle. Als weiteres „Gewußt wie“ erhält jede Bonneville bei diesem Importeur eine zusätzliche Aufhängung der Auspufftöpfe, die sonst leicht abreißen. Außerdem war die Testmaschine mit einem Kunststoffüberzug am Gasgriff, an den Mischkammerdeckeln der beiden Vergaser versehen und hatte über den Handhebeln einen Wasser- und Staubschutz. Kleinigkeiten, die wirklich einen praktischen Sinn haben, die die Zuverlässigkeit erhöhen und die für die Sachkenntnis und Intensität eines Motorradhändlers sprechen. (Die Situation auf dem Schweizer Motorradmarkt und die Art und Vielzahl der Schweizer Motorradfahrer sprechen hier allerdings mit.)

Vielleicht ist es bei der augenblicklichen Werkstatt-Situation auf dem Motorradsektor in der Bundesrepublik zum Schluß erwähnenswert, daß es für die Triumph-Modelle ein ausgezeichnetes Werkstatt-Handbuch in englischer Sprache gibt, mit dem man sich auch allein sehr gut helfen kann. Man kann die Bonneville übrigens auch hergerichtet wie zu einem Langstrecken-Rennen bei von Arx kaufen. Alles Zubehör für diesen Zweck ist käuflich. Der englische Zubehörhandel ist da sehr rührig, und das geht ja sogar so weit, daß die Gebrüder Rickman ihren Metisse-Rahmen für die Straße auch für die Bonneville anbieten. (Was man so alles für Wunschträume hat —!)

Die 500 Meilen Serienmaschinen-Rennen von Castle Combe 1965, von Brands Hatch 1966 und von Brands Hatch 1967 gewannen Triumph Bonneville Maschinen. Es soll Motorradfahrer geben, die gar nicht wissen, daß Triumph außer der Bonneville noch andere Modelle 200 ccm, 350 ccm, 500 ccm und 650 ccm baut. Man könnte sich, wenn man die Bonneville kennt und gefahren hat, tatsächlich für das andere Triumph-Programm kaum interessieren, denn diese Maschine steht in allem weit an der Spitze.

Klacks

Klappt man die Sitzbank hoch, kommt man an das Bordwerkzeug, die Batterie, den Öltank und die Kettenschmierung heran. In der Plastikschale findet das Bordwerkzeug Platz. Der Tank ist in Gummipuffern befestigt. Den Öltank darf man nicht zu voll füllen, da sonst das überschüssige Öl durch den Entlüfter geblasen wird und das Heck der Maschine überzieht. (Fotos: Klacks)



Denfeld

Sitzbänke

Sportsitze
Sättel
Fußrasten
Kofferträger
Packtaschen

DBPd. u. BGM

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik · Bad Homburg

Das Letzte

Beleidigte TÜV-Prüfer

Nicht ohne Schmunzeln lasen wir im SPIEGEL:

In einem Artikel über die in Deutschland (und in dieser Form nur noch in der Türkei und in Luxemburg) übliche Führerschein-Prüfung monierte die „Evangelische Illustrierte für das Land“, „Das neue Dorf“: „Jeder, der sich in Deutschland um einen Führerschein bemüht, ist von der Allmacht des Prüfers abhängig, ist seinen möglichen Launen ausgeliefert. Er wird, wenn vielleicht seine Nase dem Mann nicht paßt, spätestens während der praktischen Prüfung ‚abserviert‘ . . . Würden sich nicht besser vereidigte, unbestechliche und beamtete Prüfer einer Behörde empfehlen?“

Diese Kritik veranlaßte 18 Ingenieure des Technischen Überwachungsvereins (TÜV) in Nürnberg zu einer Klage wegen Beleidigung und Ehrverletzung. Die 13. Strafkammer des Landgerichts München I sprach den „Dorf“-Kritiker frei, weil er „lediglich darlegen wollte, daß ohne einen festen Maßstab in Form einer klaren Prüfungsordnung und bei der Abnahme der Prüfung durch nur einen Prüfer die Gefahr von Fehlbeurteilungen besteht“.

Kampf um Parkplätze

Weil ein Parkplatz für Fahr- und Motorräder in Bayreuth verschwand und die Polizei das Anlehnen von Fahrrädern und Mopeds an einen restaurierten Brunnen untersagte, schritten jugendliche Mopedfahrer zu einer Protestaktion: Sie belegten die etwa 20 Parkplätze an einer Hauptstraße mit je einem Moped, nachdem sie ordnungsgemäß die Parkuhren mit einem Groschen gefüttert hatten. Autofahrer waren wütend, Polizeibeamte machtlos — denn nirgendwo steht geschrieben, daß nur Kraftwagen vor Parkuhren abgestellt werden dürfen.

Die Polizei hatte zwar vorher schon den mopedfahrenden Schülern eine Parkbox für Zweiräder in Aussicht gestellt; bis zu drei Fahrzeuge sollten hier für einen Groschen parken dürfen. Die Jugendlichen aber hielten mehr von „Selbsthilfe“. Sie seien erst zufrieden, wenn ein zentral gelegener Parkplatz für Mopeds und Kleinkrafträder freigegeben würde, betonten zwei von ihnen in einem Gespräch mit dem Polizeichef. Erfolg: Bereits am nächsten Tag sollten zwei Parkplätze ausschließlich für Zweiradfahrzeuge ausgewiesen werden. Nach dieser Zusage dauerte es nur wenige Minuten — dann waren alle „blockierten“ Parkplätze wieder frei.

Hier kann, so meinen wir, von „jugendlichem Übermut“ keine Rede sein; das Recht auf geeigneten Parkraum, das die Jungen in Bayreuth durchsetzten, haben alle Zweiradfahrer — auch in anderen Städten!

(Aus „Radmarkt“)

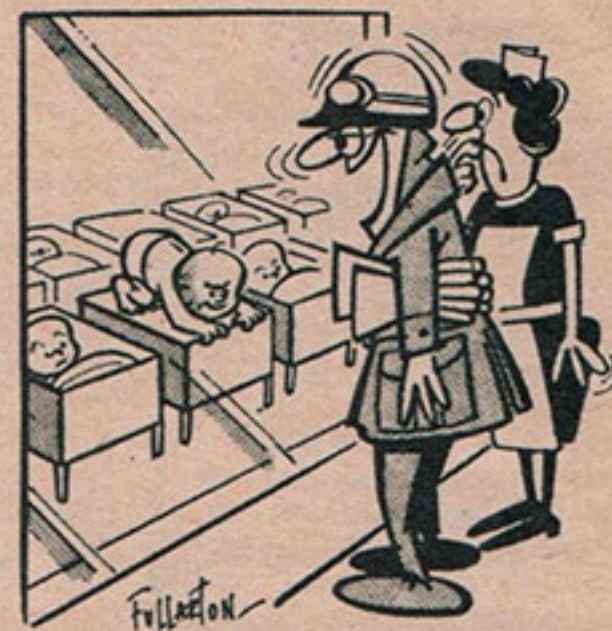
Wer kann helfen?

Irgendwo im chilenischen Urwald sitzt ein deutscher Missionar, Pater Carlos Pfeiffer, Casilla 929, Conception/Chile. Der hat eine R 60, deren Tank nicht mehr zu reparieren ist. Er hat sich in seiner Not an den Motorradclub Ravensburg gewandt, weil der schon mal einem Ordensbruder von ihm eine R 26 aus Trümmern aufgebaut und nach Chile geschickt hat. Der Club würde gern wieder helfen, aber niemand hat so einen Tank. Man



Kommt Ihnen die Bezeichnung der „Internationalen Rolladen-Fachmesse“ auch so bekannt vor? Wäre die R 67 ein heutiges Motorrad, dann hätte sie jetzt ihren Spitznamen weg, oder?

„Das ist meiner!“



(Aus „MOTOR CYCLE“)

glaubt aber, daß da bestimmt noch welche bei Leuten herumliegen, die sich auf ihre R 50, 60 oder 69 einen Meier- oder Hoske-Tank nachträglich aufgebaut haben. Wenn einer davon dem Pater helfen könnte, wäre das eine gute Tat (und natürlich könnte der Pater auch etwas bezahlen, sofern es im Rahmen bleibt). Wem es zu kompliziert erscheint, nach Chile zu schreiben, der kann sich auch an den Ravensburger Clubvorstand, Otto Gerber, 7981 Weissenau, Bahnhofstraße 20, Tel. 07 51 / 63 00, wenden, der dann alles weitere übernehmen würde.

Scipio

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

Termin-Bekanntmachungen können wir nur vornehmen, wenn die Veranstalter uns rechtzeitig — mindestens acht Wochen vor der geplanten Veranstaltung — brieflich benachrichtigen. Telefonische Meldungen können wir nicht annehmen. Bitte mit Schreibmaschine schreiben. Handschriftliche Terminangaben können wir nicht berücksichtigen. Alle Angaben machen wir ohne Gewähr.
Redaktion DAS MOTORRAD

Training für Straßenrennfahrer!

Am 8. Juni 1967 veranstaltet die DMV-Landesgruppe Hessen, 63 Gießen, Steinstraße 68, Telefon 3 28 52, im Motodrom von Hockenheim ein Training für Straßenrennfahrer. Nennungsschluß ist der 31. Mai 1967, Startgeld DM 5.—. Anlässlich dieses Trainings wird das Versandhaus Neckermann die Jawa-Straßenrennmaschinen vorführen.

BMW-Fahrer-Lehrgang

Vom 25. 6. 1967 bis zum 28. 6. 1967 veranstaltet der Verband der BMW-Clubs e. V. auf dem Nürburgring einen Fahrer-Lehrgang für Auto- und Motorradfahrer. Erster Nennungsschluß ist der 17. Juni 1967, zweiter Nennungsschluß der 22. Juni 1967 (Aufschlag DM 15.—). Das Nenngeld beträgt für BMW-Clubmitglieder DM 200.—, für Nichtmitglieder DM 230.—; Begleitpersonen DM 95.—. Dafür wird geboten 1. Unterricht und Ausbildung auf dem Nürburgring; 2. drei Übernachtungen im Sporthotel bzw. den angeschlossenen Häusern; 3. drei Mittagessen, drei Abendessen; 4. Teilnehmerplakette, Urkunden, Ehrenpreise; 5. Unfallversicherung; 6. Filmabend; 7. Geselliger Abend; 8. Fachtheoretische Vorträge; 9. Reaktionstest der Deutschen Verkehrswacht; 10. Technische Betreuung und Beratung durch die Bayerische Motoren Werke AG. Anmeldungen beim Sportreferenten des Verbandes der BMW-Clubs e. V., 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 44.

Ng-Trial in Oberhausen

Am 11. 6. 1967 wird um 8.30 Uhr ein ng-Trial in den Klassen bis 50 ccm, bis 150 ccm, bis 350 ccm, über 350 ccm und Gespanne gestartet. Treffpunkt Autobahnabfahrt Oberhausen-Duisburg-Meiderich. Veranstalter: MSC Glück auf, Neumühl e. V.; 41 Duisburg, Bahnhofstraße 125.

Ng-Trial in Brake bei Bielefeld

Im Gelände „Höhners Wald“, Brake b. Bielefeld, findet am 11. 6. 1967 ein ng-Trial statt. Start 9.00 Uhr. Klasseneinteilung: bis 100 ccm, bis 200 ccm, über 200 ccm, Mopeds und Gespanne. MSC Brake b. Bielefeld, Postfach 62.

Ng-Trial in Wangen

Am 18. 6. 1967 findet in Wangen/Allg. ein ng-Trial in den Klassen bis 100 ccm, bis 200 ccm und über 200 ccm statt. Veranstalter: RKB Solidarität, 7988 Wangen, Waldweg 12.

Treffen in Luxemburg

Am 21. und 22. Oktober 1967 findet die 1. Int. Regenbogen-Rallye in Luxemburg statt. Treffpunkt: Kautenbach in Luxemburg, 11 km von Wiltz entfernt (Ardennen). Unkostenbeitrag DM 4.— auf Postscheckkonto Nr. 3965 Luxemburg, Theo Manderscheid, bis zum 15. 8. 1967. Auskünfte erteilt Theo Manderscheid, Weidingen/Wiltz, Luxemburg.

„Rund um den Aischgrund“

Die 9. Schwere Aischgründer Zuverlässigkeitsfahrt (nordbayerischer Gaumeisterschaftslauf) findet am 25. 6. 1967 statt. Ausschreibungen durch das Gasthaus Hironymus, 8531 Dachsbad.

Neuer Treffpunkt

Ein neuer Motorradfahrer-Treffpunkt ist in Hardt, bei Schramberg im Schwarzwald, der Gasthof „Zum Kreuz“. Dort treffen sich am 27. Mai und an jedem letzten Samstag im Monat gegen 16 Uhr Motorradfahrer aus dem Raume Oberrhein, Schwarzwald, Nordschweiz, Bodensee zu Benzingsprächen und Geselligkeit.

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 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 Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich DM 28.80 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. Bankkonto: Dresdner Bank AG, Stuttgart 207 14. — Anzeigenverwaltung: Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.





DAS **MOTORRAD**