

DAS

MOTORRAD

Großer Preis von Frankreich Schottische Sechstagesfahrt

Strakonice 2. EM-Lauf



Werkstattgerecht konstruieren! Gepäck auf der Solomaschine

13

DM 1.20 • 49. Jahrgang • 17. Juni 1967

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

Hier, Freunde, spricht CRIUS:

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,

ein packendes Fach-, Lehr- und Lesebuch

zu schreiben. Wer weiß, wie Crius solch eine Aufgabe anpackt, der weiß auch, daß er dabei alles andere als schulmeistern 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 dererwillen 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 Alltags-

betrieb, bei aktiver Ausübung des Sports mit Motorrädern und als Entwicklungsingenieur in der Industrie — an Erfahrungen und Erkenntnissen erworben hat.

Dieses Buch ist 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.

Das nebenstehende Inhaltsverzeichnis überzeugt Sie mehr als Worte von der unerhörten Vielseitigkeit und Geschlossenheit dieses Buches!

... und so sieht Ihr Buch von innen aus:

125 Zeichnungen,
Beispiele von Geländeskizzen, Risse berühmter Maschinen, Diagramme sowie zahlreiche Tips in humorigen Zeichnungen,

packender Text
über 184 Seiten, auf jeder Seite mit Tips und Hinweisen, Erfahrungsberichten und den notwendigen Tabellen und Berechnungsbeispielen,



rasante Situationsfotos

in allen Größen, 75 insgesamt von Trial, Gelände, Moto Cross und Straßenrennen, dazu viele berühmte Maschinen im Stand und in Aktion

Mit CRIUS' Tips sind Sie anderen weit voraus!

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 13/67**

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**

CRIUS Sport mit



Motorrädern

Trial Gelände Motocross Straßenrennen

MOTORBUCH VERLAG

Inhaltsverzeichnis:

WAS IST EIGENTLICH TRIAL?

Ein Trial . . . vom Lenker aus — Leitmotiv — Kurzbeschreibung des Werkzeugs — Das beste Pferd? — Das Epochemachende? — Auf dem Hinterrad radeln — Runter und rauf — Pampe — Sektionen — Schottland.

TRIAL MIT SEITENWAGEN

GELÄNDESPORT

Worum geht's? — Ein technischer Grund? — Klasseneinteilung — Solo oder Gespann? — Viertakter oder Zweitakter? — Maschinentransport — Porträt der Geländemaschine — Getriebe und Übersetzung — Zurechtmachen der Maschine — Die richtige Bereifung — Die Luftflasche — Kennzeichnung — Die Kleidung — Fahren im Gelände — Wie läuft die erste Ausfahrt ab? — Rutschen und rutschen lassen — Startprüfung — Bremsprüfung — Fahren im Sand — Die Sonderprüfung — Bergprüfung — Wasser und Stufen — Auf Schonung fahren — Die Wertung bei Geländewettbewerben — Steilhänge — Die großen Geländewettbewerbe — Deutsche Geländemeisterschaft.

MOTO CROSS

Anfang in Deutschland — Rennfahrerleben — Der Anhänger — Auspuffe — Porträt einer Moto Cross-Maschine — Blitzstart ist die Losung — Aber das Lampenfieber? — Reiter und Pferd — Rennstrecke auf dem Papier — Erfahrungen, die auf die imaginäre Piste passen — Durch Schlamm — Dirt-Track-Künste, vorwiegend das Broadside-Schliddern — Extreme.

DICTIONNAIRE

Die Aufstandsfläche des Trial-Reifens — Beschleunigung — Bowdenzug-Probleme — Bremsen — Dekompressor — Ausheber — Ehrenamt und Kritik — Federung — Griffe und Drehgriffe — Lernen durch Film — Prozent und Grad — Form — Resümee des Geländesports — Der verehrte Höllenlärm — Revolte gegen das Fahren als Kamikaze — Auf der erfolglosen Suche nach dem vollendeten Schiedsrichter — Kleidung — Trial — Gelände — Course — Und die Kopfbedeckung? — Gemisch (Luft/Kraftstoff) — Kettenführung — Kette und Kettenschutz — Kräftebarometer — Gegen Kolbenfressen — Kupplung — Klempnerladen an Bord — Lampenfieber — Lenkerhöhe und Sammy-Miller-Maße — Gut gezerrt ist halb gehievt — Lenkerflattern — Lenkerbreite — Lenkereinschlag — Luftfilter — Nachlauf — Nervös . . . — Putzen inspiriert — Reifenhalter — Nützen uns Rennen? 53 Rennen pro anno! — Dein Rennmechaniker — Taktik — Teilnehmen und Berichten — Steckachsen für Trial? — Steigung — Übersetzung — Mindest-Trott im Trial — Tanks und Bastelitis überhaupt — Body-Lean — „Die Prinzen des Tumultes“ — Resümee des Trialsports — Vergeudung — Die Viertaktfamilie — Der Füllungsgrad — Saugrohrlänge — Ewigkeit überdauerndes Thema: Wie schneller? — Vielganggetriebe — Viertakt-Aufladung durch Megaphon — Im Wundertopf des Zweitaktlers — Vergaser — Verkleidungen — Kerzengewinde — Ketten — Zweitakt - Viertakt? — Verstellbare Zündung — Die Zähnchen im Getriebekasten — Kondensation — Gelenke.

STRASSENRENNEN

Langliegend — Kurven — Abhängig von der Straßenbreite — Gewicht und Fliehkraft — Haftung in der Kurve — Geschwindigkeit und Neigung in einer nicht überhöhten Kurve — Geschwindigkeit in einer überhöhten Kurve — Verzögerung — Rationellste Linie in einer Haarnadelkurve — Beschleunigung aus der Kurve — Dauer der Beschleunigung — Man gewinnt am meisten beim Bremsen — Vom Hand- und Fußhebel bis zur Trommel — Die Hinterradbremse — Die Lastverteilung im Moment des Bremsens — Großer Trommeldurchmesser — Wichtig — $\mu = 1$ wurde übertroffen — Reifen — Rennreifen — Der Rollteppich bringt es an den Tag — Barbarische Notbremung — Kurventechnik jenseits von Gut und Böse — Die Tuner — Die Vollblüter des Ausweisslockeys — Prüfungsfach „Nürburgring“.

DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

49. JAHRGANG

HEFT

13

1967

INHALT

	Seite
Werkstattgerecht konstruieren . . .	385
Das klassische Trial wurde eine Beute von Sammy Miller Schottische Sixdays	386
Zwanzig waren aus Zschopau . . .	390
2. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft: Großer Preis von Frankreich . . .	392
Fahren, reisen oder „transportieren“?	396
Bielsteiner Waldkurs	398
Viel Steine gab's - und manche Enttäuschung: Strakonice	399
Fichtelgebirgs-Zuverlässigkeitsfahrt	400
Veteranenrallye Ulfenbachtal . . .	401
DAS MOTORRAD baut am Motor: Yamaha YDS 3 (4)	402
Neuheiten-Test	404
Die neue Kurve	408
Das richtige Einstellen(4)	411
Motogiro d'Italia	414
Das Letzte	420

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Eines Tages, so hoffen wir, wird Helmut Fath über die Tücken des Objekts Sieger bleiben und die Früchte all der vielen Arbeit und des finanziellen Aufwandes ernten, die Entwicklung, Bau und Renn-einsatz seiner Vierzylindermaschine bisher von ihm forderten. Foto V. Rauch

Unser Rücktitel stammt von der Veteranenrallye Ulfenbachtal, die wieder ein Glied in der Reihe der gelungenen Veranstaltungen bildet. Es zeigt den unermüdeten Schweizer Karl Meyerhofer auf seiner 1928er Rudge, mit der er das ganze Jahr über unterwegs ist und kaum eine Rallye ausläßt. Foto: Mai

Werkstattgerecht konstruieren

Eine entscheidende Forderung unserer Zeit ist die nach Rationalisierung. Rationalisieren heißt u. a., mit weniger Einsatz an Zeit und menschlicher Arbeitskraft mehr und damit insgesamt preisgünstiger zu produzieren. Und das nicht allein, um die Bedarfsdeckung im eigenen Lande und den Umsatz an Konsumgütern zu erleichtern, sondern vor allem auch, um gegenüber Angeboten einer aus irgendwelchen Gründen preislich leistungsfähigeren Konkurrenz auf den bearbeiteten Märkten wettbewerbsfähig zu bleiben oder zu werden.

Vor dem aus diesen Voraussetzungen geborenen Zwang zur Rationalisierung steht ein erheblicher Teil unserer industriellen Wirtschaft; allzusehr spürt sie, durch laufende Kostensteigerungen in eine immer ungünstigere Position gedrängt, den Wettbewerbsdruck von Mitbewerbern sowohl auf fremdem als auch auf dem heimischen Markt. Das gilt in ganz besonderem Maße für den — wenn auch verhältnismäßig kleinen — Sektor unserer deutschen Wirtschaft, der sich mit der Fertigung von Zweiradfahrzeugen — vom Fahrrad und Mofa angefangen bis zum großvolumigen Motorrad — beschäftigt.

Von einer aufgeblähten Vielzahl kleiner und größerer Herstellungsbetriebe gerade in der deutschen Motorradindustrie ist nicht mehr übriggeblieben als eine Handvoll. Und abgesehen davon, daß durchaus noch nicht sicher ist, ob hinsichtlich der Zahl der endgültig lebensfähigen, in unabhängiger Selbständigkeit lebensfähigen Herstellerfirmen der „Rationalisierungsprozeß“ bereits abgeschlossen ist — kann auf jeden Fall die deutschen Zweiradindustrie nur existenzfähig bleiben, wenn sie alle Möglichkeiten der inneren Rationalisierung ausschöpft.

Daran freilich hat es auch in der jüngsten Vergangenheit noch zweifellos bei vielen Gelegenheiten gefehlt. Zwar lassen sich viele Beispiele für innere Rationalisierungen erkennen, hat man durch Straffung der Typenprogramme (die bei der Vielzahl der Käuferansprüche im Export gar nicht immer leicht war) Kosten senken können — aber unter dem Blickwinkel der internationalen Konkurrenzfähigkeit war das meist wirkungslos, weil auch durch drastische Maßnahmen im eigenen Haus vielfach nicht mehr erreicht wurde, als gleichzeitig aufkommende anderweite Kostensteigerungen zu kompensieren.

Unter einem solchen Rationalisierungszwang wird es sich deshalb nicht vermeiden lassen, daß zukünftig manche bisher noch durchgesetzten technischen Einzelinteressen der Hersteller sich gemeinsamen Planungen unterordnen. Warum auch soll es nicht möglich sein, die Vielzahl der Aggregatmodelle und Bauteile, die man der Zulieferindustrie kostensteigernd aufbürdet, oder die man, wegen geringer Stückzahlen unrationell, im eigenen Betrieb herstellt, noch viel weiter zu verringern, als es bisher schon geschieht und als beispielsweise kraft ihrer Monopolstellung auf dem Sektor der elektrischen Ausrüstung von Motoren für Zweiradfahrzeuge die Firma Bosch für die Schwungrad-Lichtmagnetzündler durchgesetzt hat? Vor Jahren einmal bot ein Spezialunternehmen für Kupplungen der deutschen Zweiradindustrie eine baukastenmäßig aufgebaute Einheitskupplung an — es ging kein Weg dahin, den sich bietenden Preisvorteil der konstruktiven Eigenständigkeit unterzuordnen. In der kommenden Zeit wird man vielleicht noch ganz andere Gemeinsamkeiten finden müssen als das „Übel“ einer allen Marken gemeinsamen Kupplung!

So wird man auch ganz besonders in unserer Industrie künftig noch viel mehr als bisher schon bei der Konstruktion des eigenen Herstellungsanteils auf rationelle Fertigungsmöglichkeiten Rücksicht nehmen müssen. Darin aber liegt, wie die Vergangenheit gezeigt hat, eine neue Gefahr: die Gefahr nämlich, daß einer möglichst rationalen Fertigung alles andere untergeordnet wird und daß man in den Konstruktionsbüros über die Notwendigkeit hinweggeht, daß ja Motorräder, kleine wie große, eines Tages in die Werkstatt kommen und dort zerlegt und wieder zusammengebaut werden müssen. Montagearbeiten am Fließband bei der Neufertigung sind aber etwas ganz anderes als das Zerlegen und Wiederausammenbauen mit den Möglichkeiten einer Instandsetzungswerkstatt. Ganz abgesehen davon, daß die Zahl der Werkstätten, die überhaupt noch gewillt und in der Lage sind, sich mit Motorradinstandsetzungen zu befassen, ständig weiter abnimmt, so daß das „Do it yourself“ des Motorradbesitzers in Zukunft noch bedeutungsvoller für die Beurteilung der leichten Reparaturmöglichkeit eines Motorrades und seiner Aggregate sein wird.

Leider legen aber schon bisher manche (nicht alle) Konstruktionen unserer deutschen Industrie Zeugnis von dem erfolgreichen Bemühen ihrer Schöpfer ab, allein die Fertigung rationeller zu gestalten. Mit dem Resultat, daß dann die Werkstatt für einen derart konzipierten Motor beispielsweise ein ganzes Sortiment von Spezialwerkzeugen braucht, um das Wunderding ohne Beschädigung erstmal auseinander — und viele Mühe, immer wiederholtes Nachmessen und Spielausgleichen mit „Scheibchen“, um es ordnungsgemäß wieder zusammenzubringen. Gewiß, es gibt löbliche Ausnahmen — kleine und größere Motoren mit ihren Getrieben, für deren Behandlung in der Werkstatt ein Minimum an Spezialwerkzeugen erforderlich ist, denen man also risikolos mit der normalen Schlüsselsätzen zu Leibe gehen und die man ebenso risikolos und ohne Anwendung von Tiefenlehren und Ausgleichelementen wieder zusammenbringen kann. Bei denen es überhaupt nicht die Möglichkeit gibt, etwas falsch zu machen (sofern man nicht ausgesprochen zwei linke Daumen hat) und bei denen es auch keiner umfangreichen Reparaturanleitung bedarf, weil sich die Teile logisch und unverwechselbar ineinanderfügen. Wie gesagt, es gibt solche rühmliche Ausnahmen. Und es ist wichtig zu wissen, daß es sich gerade bei diesen um Erzeugnisse von Werken handelt, die hohe Stückzahlen und die insgesamt, wie die Endpreise zeigen, außerordentlich rationell produzieren. Eines schließt also das andere nicht aus: ein Motor oder ein sonstiges Motorrad-Aggregat, dessen Konstruktion auf rationelle Fertigung ausgerichtet wurde, kann durchaus auch werkstattgerecht sein.

Deshalb sollte man sich überall vor Augen halten, daß ein lukrativer Absatz motorisierter Zweiradfahrzeuge auf die Dauer nicht nur vom konkurrenzfähigen Neupreis, sondern auch vom Reparaturpreis abhängig ist. Teure, weil umständliche Reparaturen sind keine Verkaufshilfe, sondern schaden dem berühmten „Image des Produkts“. Und nicht, weil wir gern mit Hausmitteln basteln möchten, sondern weil die rationelle Fertigung nur der halbe Schritt zur internationalen Konkurrenzfähigkeit ist, wird man auch dort, wo man es bisher noch nicht wahrhaben wollte, gezwungen sein, werkstattgerecht zu konstruieren.

S. R.

Schottische Sixdays

Mit einer phantastischen Vorstellung seines Könnens gewann Sammy Miller auf einer 252 ccm Bultaco die Schottischen Sechstage 1967. Nach dieser Fahrt muß man Sammy Miller vor allen anderen Fahrern in eine Klasse für sich einstufen, denn mit nur 18 Punkten (insgesamt, aus allen sechs Tagen!) blieb er ganze 16 Punkte vor seinem nächsten Rivalen. Und das nach einem äußerst schwierigen Kampf nicht nur mit der Strecke, sondern auch mit schlechtem, regnerisch-kaltem Wetter. Es gab Streckenstücke, die konnte man kaum zu Fuß erreichen, geschweige denn mit dem Motorrad... und genau da spielte sich ein Großteil der Schottischen Sixdays ab! Gleich am ersten Tag merkte man, daß Sammy Miller fest entschlossen auf den Sieg zusteuerte, er behielt jederzeit den Überblick und war kaum aus der Ruhe zu bringen. Mit diesem Sieg stellte sich Sammy Miller neben die ganz Großen des Trialsports, neben Hugh Viney und Gordon Jackson, die ebenfalls beide je viermal die Sixdays gewinnen konnten. Seine ersten Siege fuhr Sammy Miller 1962 und 1964 auf seiner berühmten 497 ccm Ariel heraus, 1965 hatte er dann eine 244 ccm Bultaco. Schon 1954 stand er zum ersten Mal am Start zu diesem Trial. Seine Bultaco hatte diesmal einen Hubraum von 252 ccm, und zwar im Hinblick auf die Start-

reihenfolge, die nach Hubraum gestaffelt wird. Bisher hatte man die Reihenfolge am Start so gehalten, daß die kleinsten Maschinen zuerst und die größten zuletzt auf die Strecke geschickt wurden. Da Miller nicht gern vornweg fährt (wie auch die anderen Meisterfahrer), hoffte er nun, durch den größeren Hubraum eine Klasse später starten zu können. Aber ausgerechnet in diesem Jahre hat der Edinburgher Club, der die Sixdays aufzieht, die Ausschreibung geändert, indem er nurmehr zwei Klassen aufstellte, nämlich bis 200 ccm und über 200 ccm. Auf diese Weise bekam Sammy Miller dann Startnummer und Startplatz 66 von insgesamt 216 Fahrern. Der zweite Mann dieses Trials, Gewinner der Klasse bis 200 ccm, war der BSA-Werksfahrer Dave Rowland auf einer 173er mit Zweitaktmotor, die er anstelle seiner bisherigen 249 ccm Viertakter fuhr. Seine Leistung mit einer Maschine, die für englische Begriffe als ausgesprochen klein gilt, wurde allgemein als hervorragend anerkannt. Auch um den Dritten dieses Wettbewerbs, um Dennis Jones, rankt sich eine interessante Geschichte. Noch zwei Wochen vor den Sixdays war er Werksfahrer auf einer 246 ccm Sprite, dann bekam er einigen Ärger mit der Firmenleitung, kündigte und fragte bei Greeves an, ob man ihm

Das klassische Trial wurde eine Beute von Sammy Miller

nicht für die Sixdays noch eine Maschine leihen könne. So kurz vor der Veranstaltung war aber die einzige noch freie Greeves die von Bill Brooker, dem Rennleiter von Greeves. Enttäuschen wollte man den jungen Fahrer aber auch nicht, und so gab man die allerletzte Maschine schließlich an Dennis Jones, der sich für diese großzügige Geste mit einem überraschenden dritten Platz revanchierte. Immerhin gewann er damit die Klasse bis 250 ccm vor so bekannten Fahrern wie den offiziellen Greeves-Werksfahrern Don Smith, Jim Sandiford und Bill Wilkinson. (Diese drei Fahrer holten übrigens für Greeves den Mannschaftspreis als bestes Fabriksteam.) Bei Straßenrennen haben wir uns schon an das siegreiche Auftreten der japanischen Marken gewöhnt, aber im Trial wenigstens hatten wir noch die englisch-kontinentale Vorherrschaft. Doch, auch ein Zeichen der Zeit, selbst im Trial hieß der Sieger der Klasse bis 150 ccm Peter Gaunt auf einer 128 ccm Suzuki, die vom englischen Importeur genannt worden war. Geschlagen geben mußten sich immerhin die offiziellen Werksmannschaften von Triumph und BSA in dieser Klasse! Seine Leistung war noch gut genug, ihn in die erste Hälfte der Spezial-Goldmedaillengewinner zu bringen, und das ist tatsächlich erstaunlich.

Wie ernsthaft man sich bei Suzuki um den Einbruch in die Trialvorherrschaft bemüht, mag vielleicht dieses interessante Gerücht zeigen: es heißt, daß Peter Gaunt mehr Geld mit seinem Klassensieg der 150 ccm-Klasse verdient habe als Sammy Miller mit Gesamtsieg und Klassensieg (350 ccm-Klasse) zusammen. Die Klasse bis 500 ccm wurde die Beute von Peter Wilson, der eine der beiden berühmten Sammy Miller-Ariels (497 ccm) fuhr. Der kraftvolle ruhige Schlag dieses Einzylinder-Dampfhammers weckte teils wehmütige Erinnerungen an die Zeiten, da diese Maschinen praktisch unschlagbar waren, an Sammys Ariels-Zeit, an die Epoche der AJS-Stars Hugh Viney und Gordon Jackson, die beide auch heute noch bei den alten Schaffirten in den schottischen Bergen einen legendären Ruf haben. Nachdem Sammy Miller nun ebenfalls mit vier Gesamtsiegen in den Sixdays zu den überragenden Fahrern aufgeschlossen hat, fragen sich natürlich die Experten, ob er nicht vielleicht besser ist als die Stars von früher, ob er nicht sogar für einen fünften Sieg im nächsten Jahr gut sein wird? Trialfreunde auf dem Kontinent können Sammy Miller übrigens wahrscheinlich im kommenden Winter erleben,

(Fortsetzung auf Seite 388)

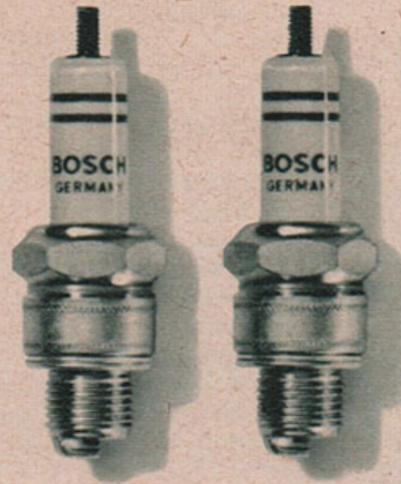


Oben: Dieses Bild ist einmalig, denn nur unser Mitarbeiter Pit Trial war an der Caillich-Sektion des fünften Tages und konnte Sammy Miller erwischen, als dieser in heftige Schwierigkeiten geraten war. Daß das Wetter zumindest unfreundlich war, geht aus den Aufnahmedaten des Fotos hervor: Blende 2,0/1/125 sec, Film mit ASA-Empfindlichkeit 400! An dieser Stelle, die Sammy Miller nur so eben ohne Fehler meisterte, scheiterten bis auf Roy Peplow alle anderen Rivalen und brachten Punkte heim. Hinter Sammy Miller steht übrigens der Triumph-Werksfahrer Gordon Farley.

Bild unten: Zweiter im Gesamtklassement wurde der BSA-Werksfahrer Dave Rowland, der eine der neuen 173 ccm-Zweitakt-Trialmaschinen fuhr. Er gewann mit diesem zweiten Platz auch die Klasse bis 200 ccm. Hier fährt er gerade die Ravine-Sektion des vierten Tages.

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

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



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

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

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

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

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



BOSCH
Zündkerzen
thermo-elastic

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



(Fortsetzung von Seite 386)

wenn er an den Meisterschaftsläufen um den Henri Groutars Pokal teilnehmen wird, also an der europäischen Trialmeisterschaft.

Die schottischen Sixdays begannen am Montag, dem 1. Mai, in Edinburgh. Von dort ging es nordwestwärts ins Gelände in Richtung auf die Bergwelt um Fort Williams herum. Dort war praktisch Ausgangspunkt für die weiteren Tage bis zum Samstag, an dem die Fahrer wieder nach Edinburgh zurückkehrten. Wie in den Bergen überall üblich, gibt es auch im schottischen Berg-



land häufig plötzlichen Wetterumschwung, da machte dann auch das Jahr 1967 keine Ausnahme. In der einen Woche erlebten wir Schnee, Eis, Regen, Nebel und — tatsächlich — einige wenige Male richtigen Sonnenschein.

Ausländische Fahrer kommen nur selten zu den schottischen Sixdays, im letzten Jahr war es u. a. Franke mit Zündapp. Diesmal beschränkte sich das „kontinentale“ Aufgebot auf drei Schweden und zwei Dänen, außerdem hatten zwei Fahrer aus Zambia gemeldet und ein Australier war auch dabei. Bester Ausländer wurde Roland Bjork (Schweden) auf einer 244 ccm Bultaco. Die englischen Zuschauer verfolgen gerade ausländische Fahrer beim Trial immer besonders aufmerksam und freuen sich, wenn einer von ihnen eine wirklich gute Figur macht. Das konnte man diesmal von Roland Bjork mit gutem Recht sagen, speziell am Donnerstag in der „Ravine“-Sektion war er einer von nur 12 Fahrern, die mit Null durchkamen!

Schon am allerersten Tag der Woche wurde aber klar, daß Sammy Miller entschlossen auf Siegfuhr. Gegen Ende der ersten 148 Meilen (240 km) war der „Hügel“ Leitir Bo Fionn zu bezwingen, ein sich schlängelnder Gemsenpfad, den die Bergschafe gerade noch erklimmen können. Auf diesem Wege ging es bis unter die Kuppe in der Nähe der kleinen Stadt Kinlochleven.

Miller kletterte die ersten 10 Sektionen dieser sehr schwierigen Strecke, (die noch niemals mit Null gefahren wurde) hinauf, nur ein einziger Punkt konnte ihm angelastet werden! Seine Gesamtpunktzahl an diesem Tage lag bei erstaunlichen 5 (FÜNF) Punkten. Als Zweiter beendete Rowland den ersten Tag mit 13 Punkten vor Gordon Farley auf einer aufgebohrten 226 ccm Triumph Tiger Cub mit 14 Punkten.

Die Strecke des zweiten Tages war nur ca. 135 km lang, bot aber durch sehr viel schwieriges Gelände genügend Gelegenheit zum Punkte sammeln. Gleich am Morgen lag Grey Mares Ridge vor den Fahrern, eine berühmte Sammlung von acht sehr steilen Sektionen. Hier fiel der aus-

gezeichnete Privatfahrer Rob Edwards auf, der mit seiner 248 ccm Cotton alle acht Sektionen ohne einen einzigen Punkt durchfuhr.

Heftige Schwierigkeiten begannen für viele Fahrer an der Felsenstufe der letzten Sektion. Das ist eine historische Stelle, denn hier war es, wo Gordon Jackson seinen einzigen Punkt verlor, damals, im Jahre 1961. Sammy Miller konnte nur mit Mühe vermeiden, für Stillstand des Vorderrades fünf Punkte zu kassieren, er kam gerade noch mit dreien für wiederholtes Fußeln durch. Ebenso verlor auch Rowland hier drei Punkte zusätzlich zu dem einen, den er bereits in einer weiter unten am Fuß des Berges gelegenen Sektion einbüßte.

An diesem Dienstag kreuzte die Strecke ein etwa 50 km langes Gebiet wildesten Moores mit vielen tiefen Sumpftümpeln. Eine große Anzahl der Fahrer war diesen Strapazen kaum noch gewachsen, einige fielen einfach von der Maschine und waren nicht einmal mehr zum Aufstehen zu bewegen. Hier begann die Heldentat des sagenhaft kräftigen schottischen Fahrers, der an dieser Stelle als Funktionär seine Arbeit tat. Er schleppte mindestens an die zehn Maschinen an weniger schwierige Stellen, von wo aus die Fahrer dann wieder auf die Strecke zurückfinden konnten. Als er schließlich zu den letzten drei Erschöpften zurückging, brach die Dunkelheit herein. Auf dem Moor war für Ortsfremde weder Weg noch Steg zu erkennen, geschweige denn in der Dunkelheit zu fahren. Man ließ die Maschinen an Ort und Stelle, wo sie umgefallen waren, und der Schotte brachte die letzten drei Fahrer noch sicher zu einer kleinen Bahnwärterhütte (an dieser Stelle wird die Moorlandschaft von einer vereinzelt Eisenbahnlinie durchquert). In der Hütte fachte man ein Feuer an, um überhaupt diese Nacht zu überstehen. Tatsächlich wäre es unwahrscheinlich, eine Nacht im Freien im schottischen Hochmoor bei dieser strengen Kälte mit Temperaturen unter null Grad ohne Dach überm Kopf und ein wärmendes Feuer zu überleben. Am Ende des zweiten Tages war Sammy Millers

Oben: Und wieder hat Sammy Miller zu zaubern, denn hier in der Grey Mares Ridge-Sektion am zweiten Tag verlor er sogar drei Punkte für mehrfaches Fußeln. Im Hintergrund einer der vielen schottischen „Lochs“, der Loch Leven.



Unten links: Bill Wilkinson, Werksfahrer für Greeves, fährt die Joyers-Sektion am dritten Tage. Er wurde mit der 246 ccm-Maschine im Gesamtklassement Vierter. Und wieder ist übrigens der Hintergrund interessant: Rechnen Sie sich an die vielen Geschichten über die Seeschlange von Loch Ness? Das ist Loch Ness, aber von der Schlange ist ja wohl nichts zu sehen.

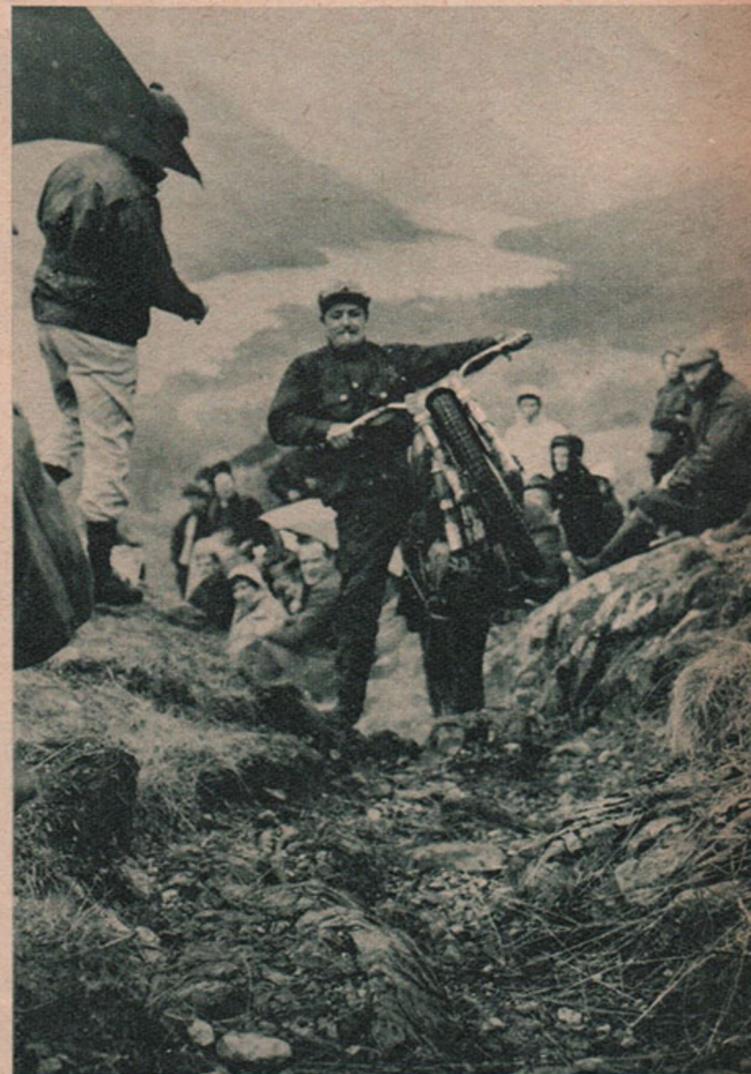
Rechts: Das ist Dennis Jones, der noch wenige Tage vor den Sixdays von Greeves eine Maschine geliehen bekam, weil er seinen Vertrag mit „Sprite“ gekündigt hatte. Mit der Greeves schaffte er auf Anhieb durch brillante Fahrweise einen dritten Platz im Gesamtklassement, noch vor den Greeves-Werksfahrern. Außerdem sicherte er sich den Klassensieg bis 250 ccm. Hier fährt er am zweiten Tage bei Grey Mares Ridge.



Links: Auf den neunten Platz im Gesamtklassament kam Rob Edwards auf einer 246 ccm-Greeves. Er war der einzige, der am zweiten Tage vollständig ohne Strafpunkte blieb, der also Grey Mares Ridge, wo sich Sammy Miller immerhin drei Punkte holte, mit NULL schaffte. Die weißen Flecken im Bild sind übrigens Schneeflocken.

Rechts: Dieser Mann dürfte den deutschen Trialisten genügend bekannt sein, es ist nämlich (an der unvermeidlichen Zigarette erkennbar) der Gewinner des Henri Groutars-Pokals Don Smith. Bei den Sixdays kam er auf den sechsten Platz mit einer 246 ccm-Greeves. Pit Trial erwischte ihn am zweiten Tag in der Grey Mares Ridge-Sektion.

Von den motorradfahrenden Ladies wurde Rene Bennet auf einer 245 ccm-Greeves die Beste der Sixdays. Die Anstrengungen, die selbst harte Männer zum Umfallen brachten, hielt sie einwandfrei durch, hier fußelt sie sich gerade die Joyers-Sektionen am dritten Tag bergauf. Hut ab!



„Vielleicht habe ich mich nicht genug angestrengt.“ Nach fünf Tagen großartiger Leistungen konnte er sich wohl den Luxus dieses leichten Ausrutschers erlauben, der Vorsprung reichte bei weitem aus.

Der Rest der Fahrt, der Heimweg nach Edinburgh, verlief in eisig kaltem Regen, brachte also noch einen Abschiedsgruß von Petrus, brachte aber keine Veränderungen in der Reihenfolge der Fahrer mehr. Und am Abend versammelten sich alle, um einmütig dem neuen König der Sixdays zu applaudieren, Meister Sammy Miller.

Pit Trial

Führung immer noch unangetastet, der Zweite (Rowland) hatte mit 18 Gesamtpunkten neun mehr als Miller.

Mittwoch. Dieser dritte Tag brachte die längste Strecke mit ca. 245 km. Erhebliche Aufregung gab es gleich bei Laggan Locks, einer direkten Bergauf-Steilstrecke. Hier brauste Arthur Lampkin, Moto Cross-Star und BSA-Werksfahrer, mit an die 60 km/h in einwandfreiem Moto Cross-Stil hinauf, ohne einen einzigen Punkt! Die Zuschauer staunten noch eine halbe Stunde später mit offenem Munde.

Aber trotzdem hatte sich am Ende des Tages nicht viel geändert. Immer noch führte Sammy Miller, er hatte nur 12 Punkte innerhalb der drei Tage verloren! An zweiter Stelle lag nunmehr Farley, der sich mit nur 25 Punkten an Rowland vorbeigekämpft hatte. Rowland mußte insgesamt 28 Punkte einstecken.

An diesem dritten Tage fiel ein aussichtsreicher Mann noch aus, nämlich Alan Lampkin, der jüngere Bruder des BSA-Fahrers Arthur, ebenfalls einer aus der BSA-Mannschaft. Am zweiten Tag schon hatte er sein Hinterrad zerschlagen, es war aus dem Ersatzteillager gegen ein neues ausgetauscht worden, und da dies jedoch (wie auch bei der Internationalen Sechstages-Geländefahrt) verboten ist, mußte der Veranstalter ihn aus der Wertung nehmen. Am Donnerstag erschien er also nicht mehr am Start.

Zum erstenmal seit 1963 führte die Strecke des Donnerstages wieder auf die Halbinsel Moidart hinaus. Eine Strecke, die die berühmten Sektionen der „Devils staircase“ (des Teufels Wendeltreppe) einschließt.

Wie immer drängten sich die Zuschauer an diesem Streckenstück, eine Gewohnheit, die die Fahrer sehr nervös macht, besonders dann, wenn sie die Spitze in greifbarer Nähe haben.

Nur acht Mann konnten ohne Punkte bleiben und einer von ihnen war... na, raten Sie mal... natürlich der großartig fahrende Sammy Miller, der an diesem ganzen Tag nicht einen einzigen Punkt verlor. Seine Gesamtzahl blieb also bei

12, während Rowland mit 31 Punkten wieder den zweiten Platz einnahm und der neue Greeves-Star Jones plötzlich mit nur 32 Punkten bereits an dritter Stelle lag.

Am fünften Tag, dem Freitag, begann es schon frühmorgens mit harter Arbeit. Loch Eild Path hieß die zu bewältigende Reihe von Sektionen. Der Pfad windet sich so hoch hinauf, daß man auf Flugzeuge, die überm Wasser des Loch Leven fliegen, von oben herabsehen kann. Eine lange, ermüdend schwierige Bergaufstrecke also. Und das schaffte Meister Sammy Miller tatsächlich ohne Verluste! Dafür brachte ihn kurz darauf bei Caolasnacooan ein kleiner Hügel in heftige Schwierigkeiten. Miller kam recht schnell herauf, stieß etwas unglücklich mit dem Vorderrad an einen Felsbrocken und geriet dabei schwer aus dem Konzept. Jeder andere Fahrer hätte da glatt fünf Punkte kassiert, nicht aber Sammy Miller. Sein Fuß schoß wie ein Florett seitlich heraus und gab der Maschine genau den richtigen Drall und genügend Schwung, so daß es mit nur diesem einzigen Punkt bis zum Ende der Sektion klappte.

Etwas später, am gleichen Tag, zeigte sich wieder die Meisterschaft von Miller, als nämlich bei Caillich eine weitere verzwickte und verwinkelte Sektion zu bezwingen war. Für Zuschauer war sie schon nicht mehr erreichbar, und außer Sammy Miller und dem Triumph-Werksfahrer Roy Peplow (199 ccm Tiger Cub) blieb auch kein Fahrer ohne Strafpunkte.

Am Ende dieses fünften Tages führte Miller mit beruhigenden 20 Punkten Vorsprung vor Rowland. Jones hielt immer noch den dritten Platz. Der letzte Tag schließlich brachte fünf „observed Hills“; Sektionen, die nichts an der Reihenfolge der Spitzenfahrer änderten. Allerdings brachte dieser Tag auch das seltene Ereignis, daß Sammy Miller bei der Pipe Line tatsächlich zum Stehen kam. Das blieben aber die einzigen FÜNF, die er während der gesamten sechs Tage einstecken mußte. Als er gefragt wurde, wie es zu diesem Halt kam, antwortete er lachend:



Zwanzig waren aus Zschopau

Der Autor dieses Berichts, unser Mitarbeiter Ing. Michael Heise, wird am 15. Juni 50 Jahre. Viele, viele Jahre dieses langen Lebensabschnitts hat er mit Motorrädern und mit dem MOTORRAD verbracht, zu dessen engerem Freundeskreis er schon in den Kriegsjahren zählte, als Crius und S. R. sich „in Abwesenheit“ der meisten anderen mühten, die Zeitschrift durchzuhalten. Nach Kriegsende war Michael Heise („Scipio“) u. a. ein paar Jahre Leiter der Versuchs- und Rennabteilung bei Simson in Suhl, dann wechselte er nach dem Westen, ärgerte sich als Kundendienst-Ingenieur bei Maico und war dann bei mehrjähriger Tätigkeit in der Versuchsabteilung von Fichtel & Sachs mit den kleinen Zweitaktern wieder so richtig in seinem Element. Denn den kleinen Schnurrern hat zeit seines Lebens seine Liebe gegolten — und nicht durch Zufall standen so viele Zschopauer in seinem Schuppen. Was nicht hinderte, daß er sich eines Tages doch den großen Traum seines Lebens erfüllte — und sich eine BMW kaufte! Ob mit Zwei- oder Viertaktern — wir wünschen ihm auch in den kommenden Jahren Freude mit Motorrädern. S. R.



Unter den über 50 Motorrädern, die mir bisher gehört haben, waren 20, die bei DKW in Zschopau gebaut wurden.

Nach den Enttäuschungen mit „Autinag“, meinem ersten Motorrad, mit dessen Gebrechen und zahllosen Mängeln ich als 16jähriger Lehrling nicht fertig wurde, und nach der anschließend gewonnenen Erkenntnis, daß ein verstärktes Fahrrad mit einem 1930 gebauten 75er Sachsmotor vielleicht ein Transportmittel für Landpastoren und Hebammenschwestern, aber nicht für mich war, kaufte ich mir eine gebrauchte DKW, eine sogenannte „Blutblase“.

Nur die ganz Alten werden noch wissen, was man in den frühen 30er Jahren darunter verstand: Eine 200er DKW mit 4 PS, Nasenkolbenmotor, Gebläsekühlung und angeblocktem Zweiganggetriebe, das von der Benzin/Ölmischung des Motors mitgeschmiert wurde, Preßstahlrahmen und einem tomatenroten Tank. Damals nannte man das noch ausdrücklich „Satteltank“, im Gegensatz zum Einstecktank, der nicht über, sondern unter dem oberen Rahmenrohr saß. Die „Blutblase“ hatte als erste DKW einen Satteltank.

Die Maschine wurde ab Werk wahlweise mit Ketten- oder Riemenantrieb zum Hinterrad geliefert. Die Kupplung saß außen am Getriebe, eine zentrale Druckfeder preßte zwei etwas mehr als bierdeckelgroße Korkringe zwischen drei Stahlscheiben. Außen an der Kupplung saß ein grobverzahntes Freilaufritzel, in das der zusammen mit dem Motor am Rahmen befestigte, offenliegende Kickstarter eingriff.

Diese Starteinrichtung war einer der schwachen Punkte dieses und der vorhergehenden DKW-Modelle. Die allem Dreck ausgesetzten Zähne von Ritzel und Startersegment lebten nicht lange. Die Welle, auf der sich die Startkurbel drehte, war nicht steif genug, und zu allem Übel dazu mußte man zum Antreten einen Gang einlegen und die Kupplung ziehen, d. h. also auch noch die Reibung der leerlaufenden Kupplung überwinden. Die meisten dieser Maschinen wurden deshalb von den Fahrern angeschoben.

Sehr unbefriedigend war auch die Lichtanlage, die selbst für die Höchstgeschwindigkeit von 60 bis 65 km/h nicht ausreichte. 6 Volt und 4 Watt lieferte der Umlauf-Lichtmagnetzündler. Dessen Leistung war sehr stark von der Drehzahl abhängig, und wenn nachts ein Hindernis auftauchte, mußte man Gas geben, um zu erkennen, was es war.

Als Vergaser war der Framo-E angebaut, der mit einem Handhebel reguliert wurde. Mit einem zweiten Hebel am Lenker konnte man auf „arm“ oder „reich“ stellen, dabei wurde über einen Bowdenzug die Düsenadel höher oder tiefer gestellt. So dumm war das gar nicht! Weniger gut war die Lage des Handschalthebels unter dem Tank, nahe bei der Zündkerze mit

ungeschütztem Hochspannungsanschluß. Erst wenn man ein paar Mal einen kräftigen elektrischen Schlag bekommen hatte, wußte man genau, wo der Schalthebel lag, und griff nicht mehr daneben.

Mit der „Blutblase“ war ich viel unterwegs, an steilen Bergen mußte die Sozia gelegentlich absteigen und laufen, aber im Stich gelassen hat die DKW mich nie, auch nicht, als ich an einem Tag über 500 km von Thüringen zur Ostsee fuhr — mit 4 PS und zwei Gängen!

Die nächste DKW war eine „KM 200 Luxus“. Sie war wesentlich jünger als die betagte „Blutblase“, hatte 7 PS, einen Flachkolbenmotor, Amal-Vergaser, 50 Watt Lichtleistung und Dreigang-Handschtaltung am Tank. Ein Motorrad, mit dem man auch heute noch fahren könnte — nicht nur bei Veteranentreffen. Mit der KM fuhr ich das erste Mal in meinem Leben über 70 km/h.



Ein Bild aus der Berliner Zeit: Morgens früh um 5 Uhr auf der Avus wurden die „Versuchsreihen“ gefahren. Hier mit Crius, an dessen Maschine die Federnabe im Hinterrad eingebaut ist.

Bild links: Mit der SB 350 in Afrika. Ja, zuverlässig waren diese Motorräder auf ihre Art bestimmt, vieles trug aber die Abenteuerlust der Fahrer zu den erstaunlichen Leistungen bei.

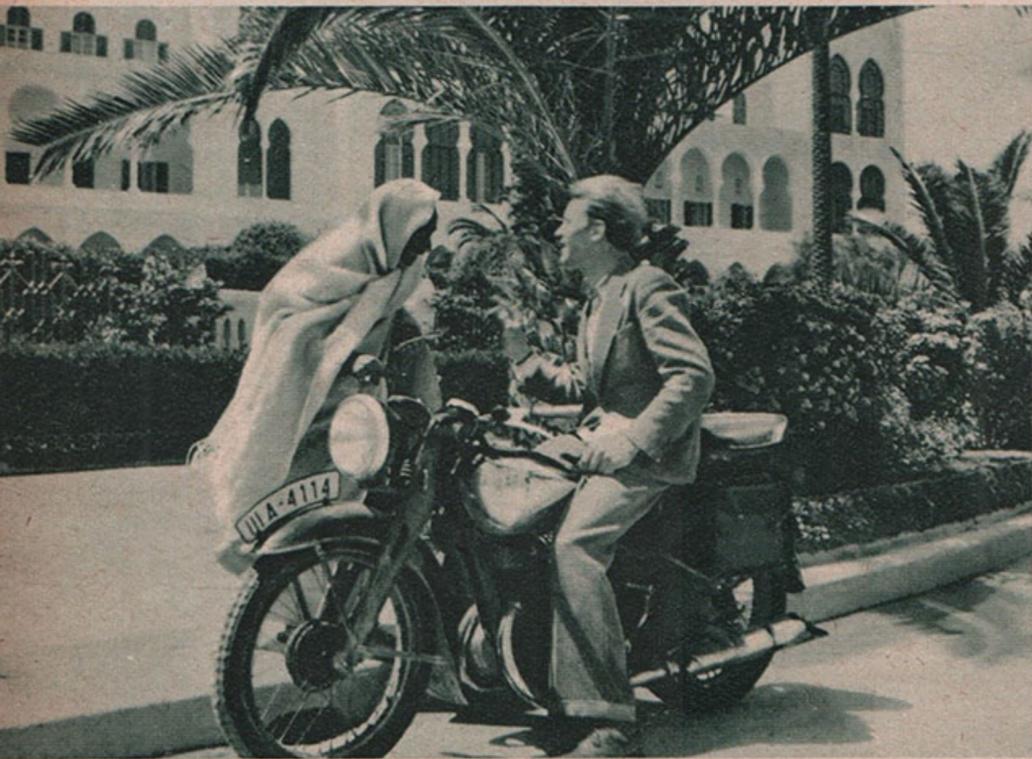
Leider mußte ich bald feststellen, daß mich der Vorbesitzer, ein Fahrlehrer, übers Ohr gehauen hatte: Das Pleuellager war reif zur Erneuerung, und das war nicht ganz billig. Lange habe ich die KM nach der Instandsetzung nicht mehr besessen, weil ich Angst vor weiteren Überraschungen bekam.

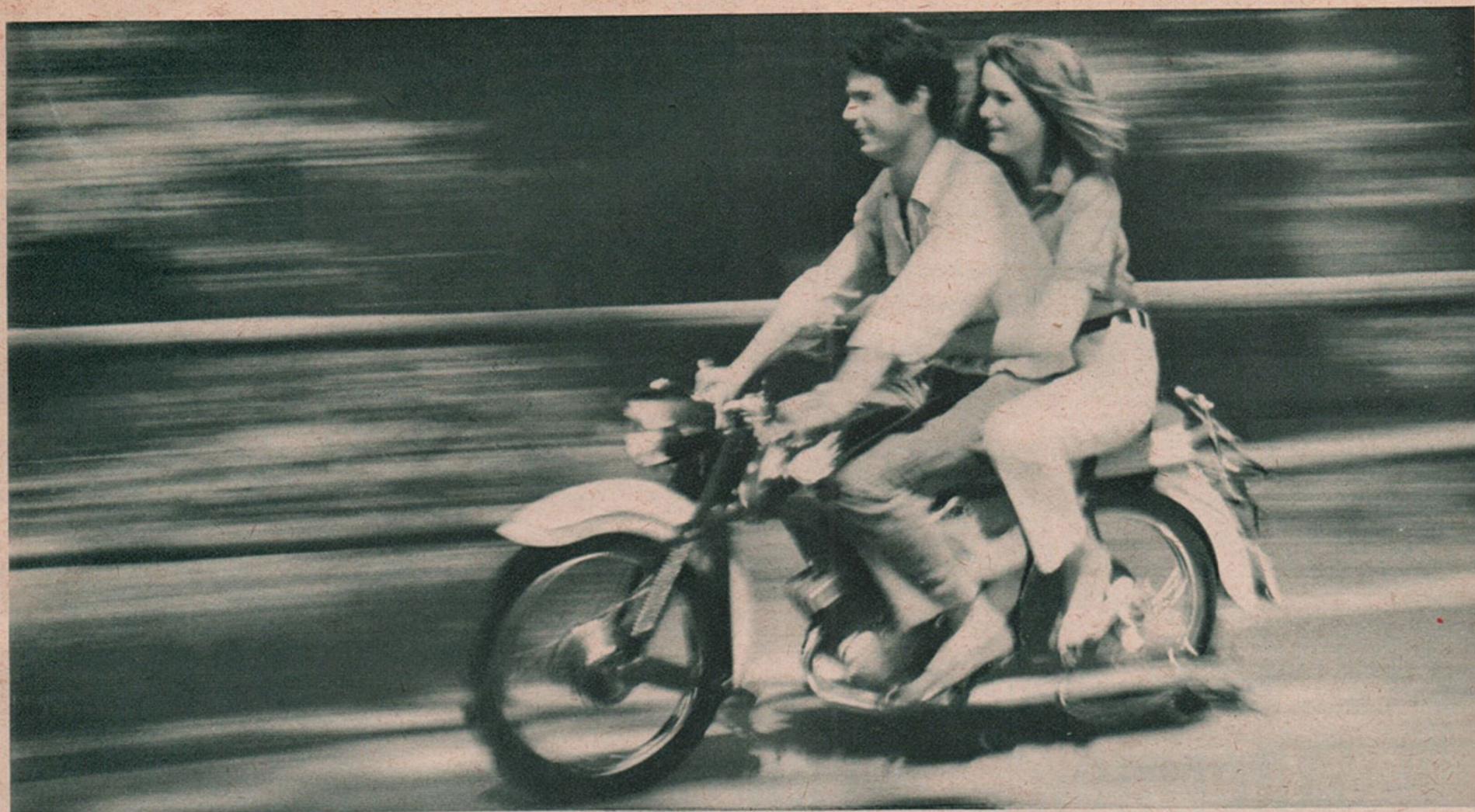
Die nächste DKW, die ich kaufte, war eine SB 200. In Zschopau bauten sie damals zwei verschiedene 200er Maschinen: die KM (später KS) kostete neu 540 Mark, die SB mit Chromtank und allgemein besserer Ausstattung dagegen 660 Mark. Beide hatten 7 PS-Flachkolbenmotoren mit Umkehrspülung. Die KM hatte aber 63 mm Bohrung und 64 mm Hub, die SB dagegen 60 mm Bohrung und 68 mm Hub.

Die SB war ein dankbares und unverwüstliches Fahrzeug, mit Sozia und viel Gepäck habe ich damit Italienreisen gemacht. Damals lebte in Dresden Johannes Siemang, ein Vorläufer all der vielen „Schnellermacher“, die es heute gibt. Er baute den Leuten, denen ihr Zweitakter zu langsam war, einen „Johlix“-Kolben ein. Zu seinen Kunden zählte unter anderen Ilse Thouret, damals eine der bekanntesten DKW-Geländefahrerinnen.

Der Johlix-Kolben war nichts anderes als ein normaler KS- oder Mahle-Kolben, wie er serienmäßig von DKW eingebaut wurde. Meister Siemang kürzte nur das Kolbenhemd an der Einlaßseite um 4–5 mm. Gleichzeitig wurden die Fenster im Kolben etwas nachgearbeitet und die Auslaßschlitze vergrößert. Wenn man auch in Zschopau nichts von dem Friseur in Dresden wissen wollte — die Leistungssteigerung war nach der Kur deutlich zu spüren. Meine erste SB habe ich von Siemang behandeln lassen, die später gekauften habe ich dann selbst zurechtgemacht.

(Fortsetzung auf Seite 410)





Das Brandzeichen feuriger Renner

SACHS-Zeichen
am Motor. Das Zeichen schneller Maschinen. Mit dem
Temperament wilder Pferde. Und Feuer unterm Sattel. Zweiräder werden zu
rassigen Rennern. Jede Fahrt damit ein herrlicher Ritt durch den Wind.

SACHS-Zeichen - Brandzeichen kraftvoller und spritziger Zweiradmotoren.
Das kraftvolle Zentrum guter Maschinen. Im Geländesport und
auf allen Strassen erfolgreich.

Fichtel & Sachs AG
Schweinfurt





3. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft: Clermont-Ferrand

Der 8,055 km lange Rundkurs, im Gebirge der Auvergne in der Nähe von Clermont-Ferrand gelegen, war am 21. Mai Austragungsort des dritten Weltmeisterschaftslaufes der Soloklassen 50, 125, 250 und der Gespanne. Wegen seiner zahlreichen Kurven und Höhenunterschiede wird er auch der kleine Nürburgring genannt. Schade, daß gerade dieser wirklich reizvolle Kurs immer nur so wenige begeisterte Zuschauer anzieht. So waren es auch in diesem Jahr bei hochsommerlichen Temperaturen nur etwa 30 000 (und das ist vielleicht schon hochgegriffen), die gekommen waren, um hier die Kämpfe in den einzelnen Klassen zu beobachten.

Bill Ivy war es, der bei diesem Vier-Klassen-Lauf mit einem Doppelerfolg für eine Sensation sorgte. Er gewann nach einem sehr schlechten Start (er kam als Vorletzter weg) die 125er auf seiner superschnellen Vierzylinder-Yamaha; und er holte sich nach einem dramatischen Rennverlauf auch den Sieg in der 250er Klasse. Phil Read kam mit der zweiten Yamaha in beiden Läufen auf den zweiten Platz. Ein großer Tag also für Yamaha. Weniger glücklich sah es allerdings für Honda aus. Mike Hailwood, der wiederum die leistungsmäßige Unterlegenheit seiner 250er

Sechszylinder durch sein brillantes Fahrkönnen ausglich und dem es so abermals gelang, seine beiden großen Konkurrenten Phil Read und Bill Ivy nach kurzem Zweikampf klar zu distanzieren — er bekam, nur vier Runden vor Schluß des Rennens, Schaltschwierigkeiten und mußte das Rennen im vierten Gang (den er nach Zurückschalten vor einer der Kurven nicht mehr herausbrachte) zu Ende fahren. Abermals verlor er so einen sicheren Sieg und wurde nur Dritter.

Der Lauf der Fünziger war wiederum eine Internangelegenheit der drei Suzuki-Fahrer. Allein fuhren sie ihr Rennen, und diesmal war es Katayama, der, anscheinend auf Stallorder, den Lauf hier in Frankreich gewann.

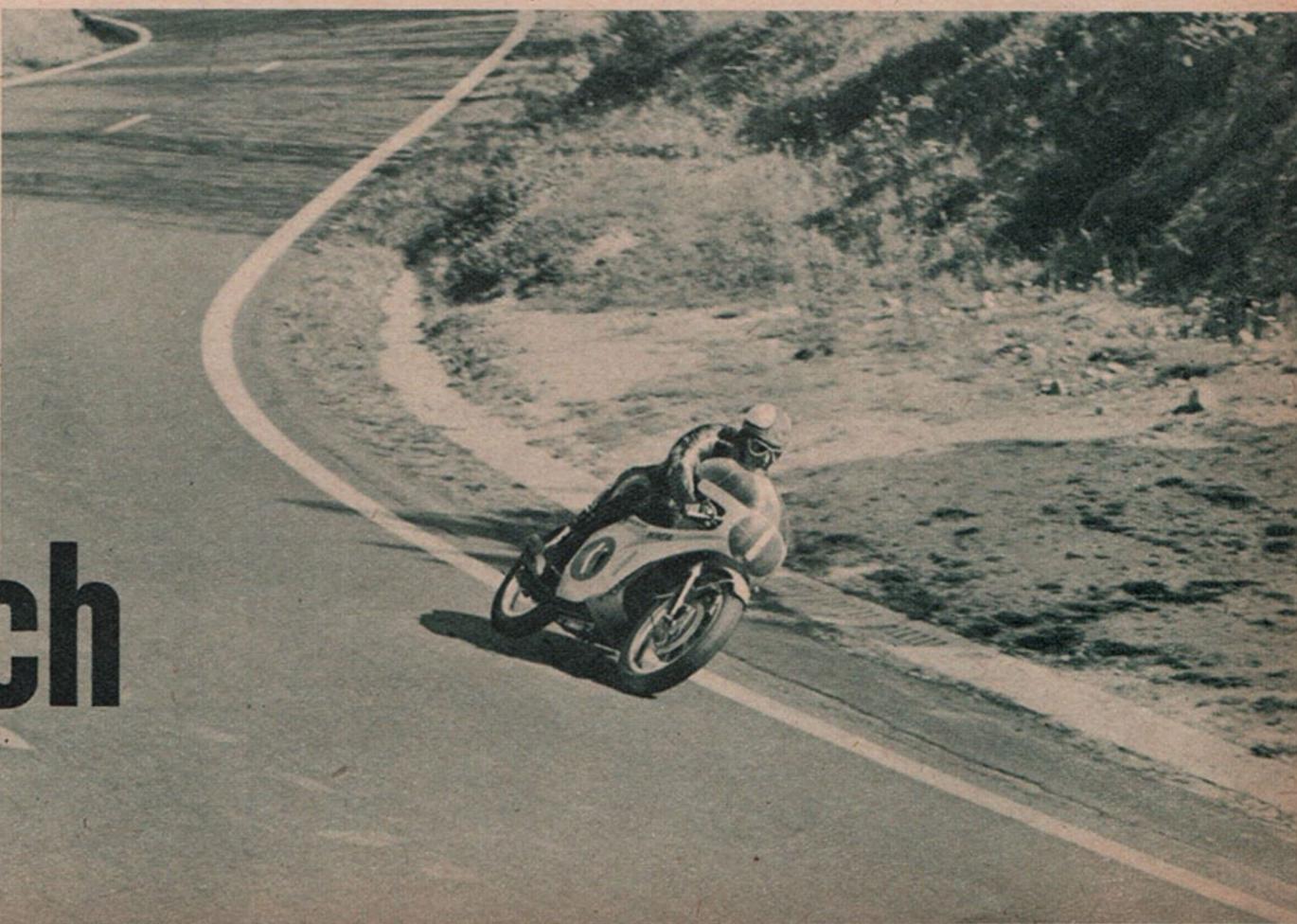
Dramatisch verlief dagegen wieder das letzte Rennen des Tages, das der Seitenwagengespanne. Helmuth Fath, der schon in den beiden vorhergehenden Läufen (in Barcelona und ganz besonders in Hockenheim) gezeigt hatte, daß er mit seinem Vierzylinder-Motor eine schwere Waffe im Kampf um den begehrten Titel besitzt, kam zunächst nicht vom Start weg. Doch schließlich nahm er als einer der letzten des 24 (!) Fahrer starken Feldes die Verfolgung auf.

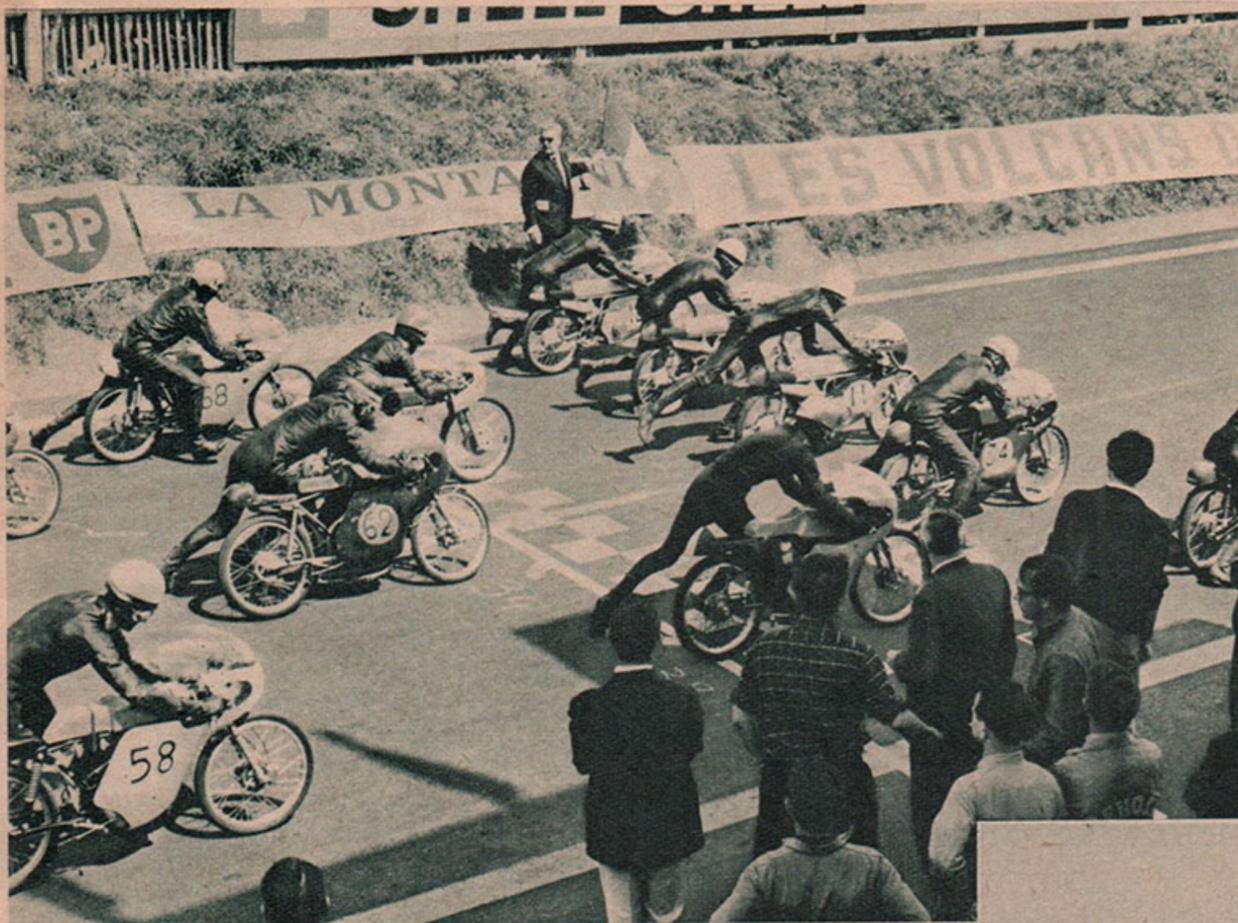
Und mit neuem Rundenrekord gelang es ihm in fabelhafter Manier, bis zur siebten Runde an den beiden Spitzenreitern Enders und Auerbacher vorbeizuziehen und die Führung zu übernehmen. Leider nur für eine Runde, dann mußte er wegen Kolbenschadens ausscheiden. — Dafür gelang es Klaus Enders auf der BMW, sich nach einem großartig gefahrenen Rennen seinen zweiten Sieg in der Gespannklasse zu holen.

Suzuki-Hausrennen: Klasse bis 50 ccm

11 Uhr vormittags wird der erste Lauf, der der Klasse bis 50 ccm, gestartet. Acht Runden mit einer Gesamtlänge von 64,440 km sind zu fahren. Die drei Suzukis unter Katayama, Anscheidt und Graham, das war klar, würden dieses Rennen unter sich ausmachen. Zwar waren auch hier die Spanier mit ihren Derbis wieder mit dabei, aber sie würden, das hatten ja schon die Läufe in Barcelona und Hockenheim gezeigt, nicht ernstlich in das Geschehen eingreifen können.

Großer Preis von Frankreich





Und doch ist es Angel Nieto auf seiner Derbi, der sich, als die Startflagge fällt, sofort an die Spitze des Feldes setzt. Allerdings nur für kurze Zeit — dann muß er die Führung an die drei Suzukis abgeben. Hans-Georg Anschmidt kommt, gefolgt von Yoshimi Katayama und Stuart Graham, an der Spitze liegend, aus der ersten Runde zurück. Rad an Rad ziehen die drei Suzuki-Männer so ihre Runden, bis schließlich Katayama die Führung übernimmt. Schon in der dritten Runde liegt Katayama mit über einer Minute vor Barry Smith, der auf seiner Derbi an Angel Nieto vorbeigezogen ist und an vierter Position liegt.

Katayama legt nun gehörig Tempo vor (anscheinend hat er auch Glück gehabt und einen schnellen Motor erwischt) — aber Anschmidt hängt nach wie vor dicht hinter ihm; Graham dagegen fällt etwas zurück. Später hören wir den Grund dafür: er verlor seinen Tankverschluss. Das ausschwappende Benzingemisch sprühte ihm nun nicht nur ins Gesicht, es machte auch die Frontscheibe der Verkleidung undurchsichtig, so daß Graham nun fast auf-

Linke Seite
Oben: Start zum Rennen der 125er Klasse; Ivy (Startnummer 8) ist schlecht weggekommen und steckt noch ganz hinten im losziehenden Feld.
Unten: Hier lief sie noch — Mike Hailwoods 250er Sechszylinder-Honda auf dem windenden Auvergne-Kurs.

Rechte Seite
Oben: Ab geht das erstaunlich starke Feld der 50 ccm-Klasse; ganz links in der ersten Startreihe die drei Suzuki-Werksfahrer.

Mitte: Anschmidt — Katayama — Graham — diese drei machten mit ihren überlegenen japanischen Zweitaktren das Rennen der Kleinsten unter sich aus.

Unten: Bill Ivy auf Verfolgungsjagd. Mit der 125er Yamaha fuhr er Rundenzeiten, die noch vor wenigen Jahren für die 500er gut waren.

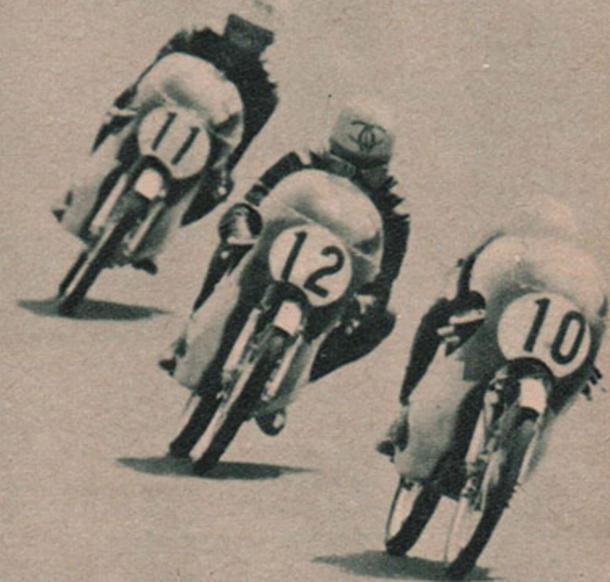
rechtsitzend fahren mußte, was ihn dann entsprechend zurückwarf.

Katayama versucht nun, auch Anschmidt davonzufahren, was ihm zunächst gelingt; doch auch Anschmidt drückt jetzt nochmals gehörig aufs Tempo, und so kann er mit weniger als zwei Sekunden Rückstand hinter Katayama als Zweiter durchs Ziel gehen. Stuart Graham wird auf der dritten Suzuki vor Smith und Nieto (beide auf Derbi) Dritter.

Ergebnis:
Klasse bis 50 ccm — 8 Runden = 64,440 km: 1. Y. Katayama (Suzuki) mit 34:15,2 = 112,887 km/h; 2. H.G. Anschmidt (Suzuki) mit 34:16,7; 3. Graham (Suzuki) mit 34:46,2; 4. B. Smith (Derbi) mit 38:06,6; 5. A. Nieto (Derbi) mit 38:55,3; eine Runde zurück: 6. D. Crivello (Derbi). — Schnellste Runde: Y. Katayama (Suzuki) mit 4:10,7 = 115,668 km/h.

Der erste Sieg dieses Tages für Ivy — bei den 125ern

Nach zweieinhalbstündiger Mittagspause, ohne die es in Frankreich nun mal nicht geht, starteten 14.30 Uhr die Fahrer der Klasse bis 125 ccm zum zweiten Lauf des Tages. 15 Runden mit einer Länge von 120,925 km sind zu fah-



ren. Yoshimi Katayama setzt sich auf seiner Zweizylinder-Suzuki sofort in Führung, während Phil Read und Bill Ivy keinen guten Start haben — Bill Ivy kommt erst als Vorletzter vom Start weg.

Mit etwa 100 Metern vor Read (Yamaha) liegt Katayama auch am Ende der ersten Runde noch in Führung. Graham folgt auf der zweiten Suzuki an dritter Position, während dahinter auf Platz vier bereits Bill Ivy (allerdings immer noch mit deutlichen Zylinderaussetzern) liegt. Doch dann scheint seine Vierzylinder-Yamaha laufen zu wollen, und in der siebten Runde gelingt es ihm, mit einer neuen Rekordrunde von 3.48.9 (das entspricht einem Schnitt von 126,684 km/h) die Führung zu übernehmen. Eine ganz fabelhafte Zeit, mit der er noch unter der Zeit von John Surtees und Gary Hocking, die diese noch vor wenigen Jahren hier mit der 500er fuhren, liegt!

Phil Read, der nun hinter Ivy an zweiter Position liegt, hält einen sicheren Abstand zum Dritten, Katayama, auf der Suzuki. Aber während Bill Ivys Vierzylinder nun sauber läuft und er einem sicheren Sieg entgegenfährt, bekommt Phil Read Schaltschwierigkeiten und fällt zu-



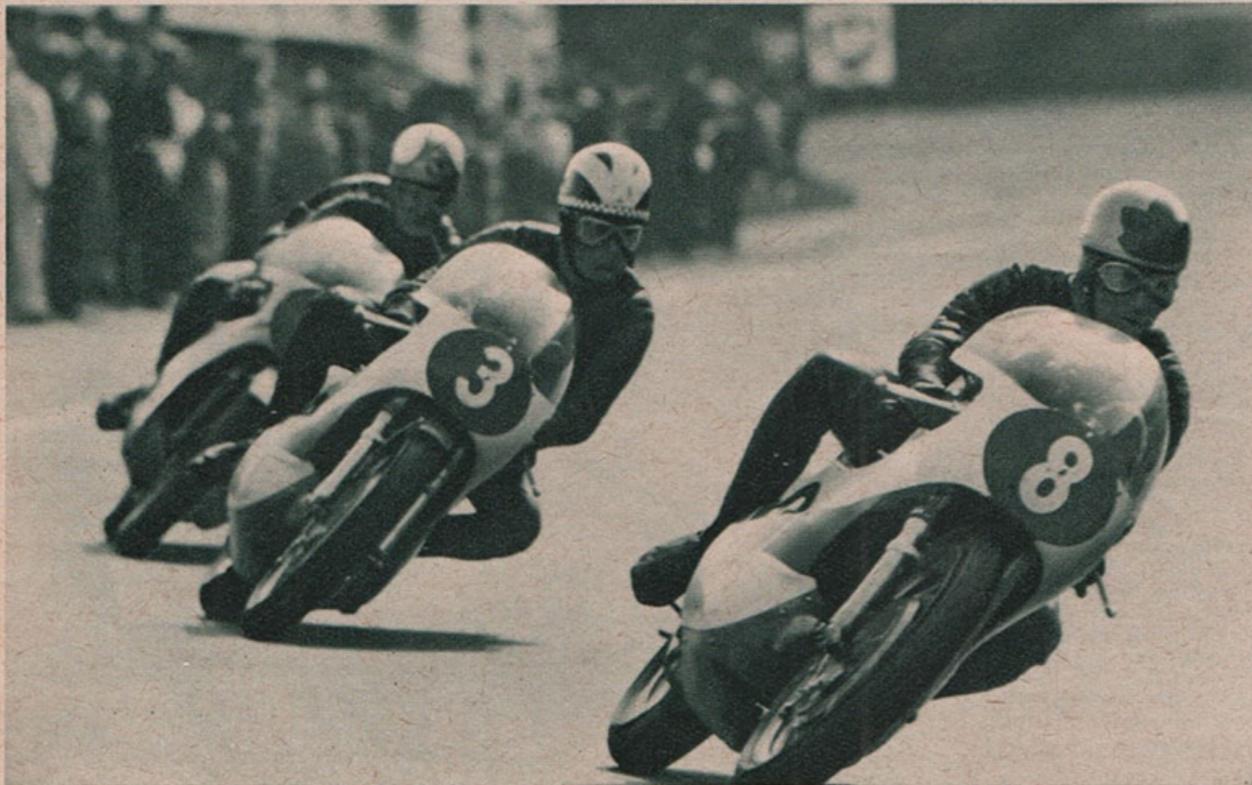
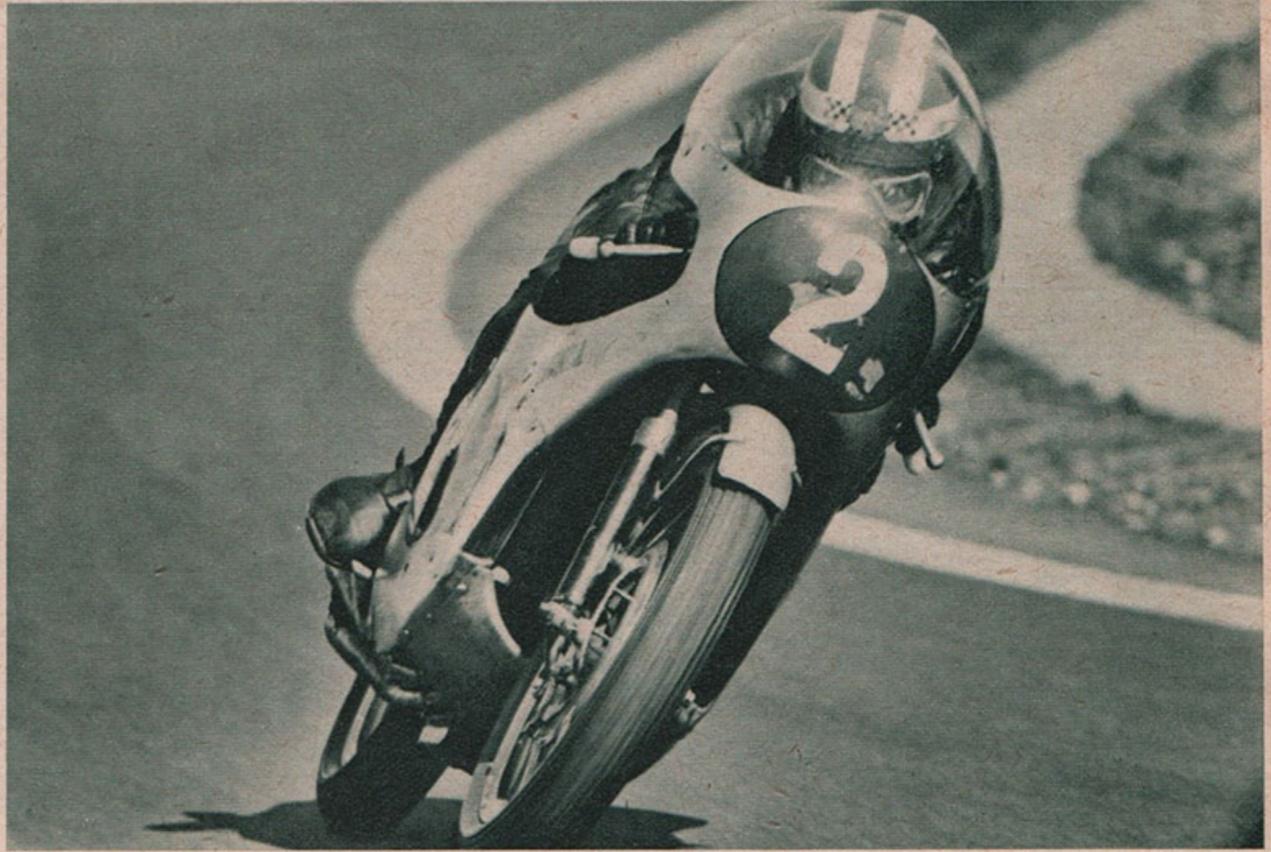
rück. Immer dichter rückt deshalb Katayama wieder an Read heran, und als die letzte Runde beginnt, liegt die Suzuki nur noch etwa 150 Meter hinter der Yamaha. Wird es Read gelingen, seinen zweiten Platz zu halten?

Ja — er wird Zweiter; wenn auch ganz knapp, denn mit nur 10 Metern Abstand folgt schon Katayama als Dritter. Über 18 Sekunden beträgt dagegen Bill Ivys Vorsprung zum Zweiten, Phil Read, im Ziel.

Stuart Graham wird auf der zweiten Suzuki vor Dave Simmonds auf der Kawasaki Vierter. Angel Nieto, der hier die schon vom letzten Jahr her bekannte Derbi mit luftgekühltem Zweizylinder-Zweitakt-V-Motor (ähnlich wie ihn jetzt Jawa einsetzen will) fuhr, mußte an sechster Position liegend mit gerissenem Öltank (Derbi fährt mit getrennter Schmierung) ausscheiden. Ginger Molloy, der von diesem Ausfall zunächst profitierte und den sechsten Platz übernahm, war ebenfalls vom Pech verfolgt: mit festgegangener Kurbelwelle mußte auch er noch seine Bultaco zur Seite schieben.

Ergebnis:

Klasse bis 125 ccm — 15 Runden = 120,925 km: 1. B. Ivy (Yamaha) mit 58:10,1 = 124,629 km/h; 2. P. Read (Yamaha) mit 58:28,6; 3. Katayama (Suzuki) mit 58:30,4; 4. S. Graham (Suzuki) mit 59:47,0; 5. D. Simmonds (Kawasaki) mit 1:2:37,4; zwei Runden zurück: 6. J. Vergnais (Bultaco). — Schnellste Runde: B. Ivy (Yamaha) mit 3:48,9 = 126,684 km/h



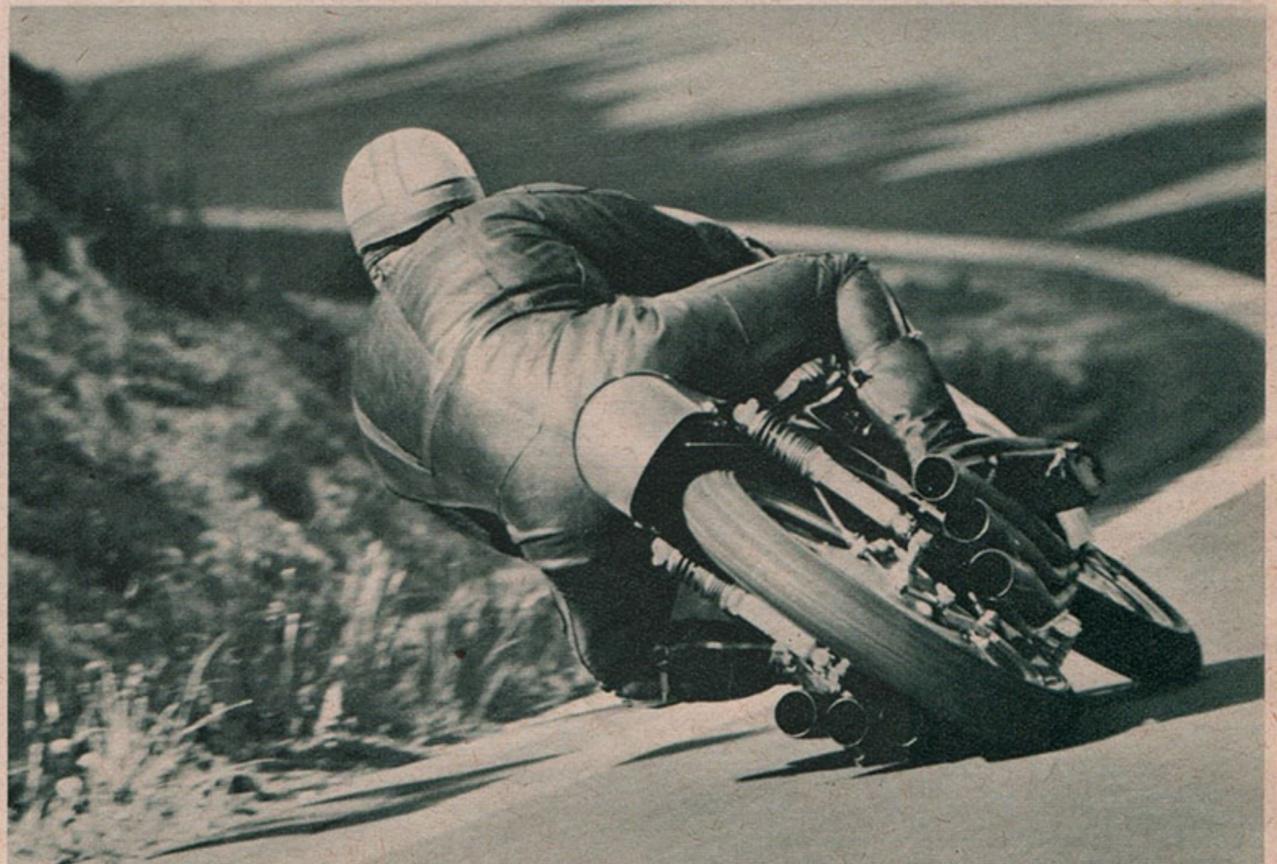
ren, aber nun zieht er langsam im Vierten den Berg hoch und geht, immer noch in Führung liegend, an die Boxe, wo seine Mechaniker fieberhaft an der Honda arbeiten. Aber da ist natürlich nichts zu machen. So geht Hailwood, gerade in dem Augenblick, als Phil Read bei Start und Ziel sichtbar wird, noch vor diesem wieder ins Rennen. Und da auch Read wegen seiner ausgefallenen Kupplungs- und Schaltschwierigkeiten hat, kann Hailwood vorerst sogar noch vor Read bleiben. Aber Bill Ivy (dessen Vierzylinder zwar so stark aussetzte, daß er sich schon überlegte, ob er das Rennen aufgeben sollte!) rückt nun wieder näher heran. Und es gelingt ihm schließlich, an Read und Hailwood vorbeizugehen und die Führung zu übernehmen. Später kann dann auch noch Phil Read sich vor Mike Hailwood setzen und diesen auf den dritten

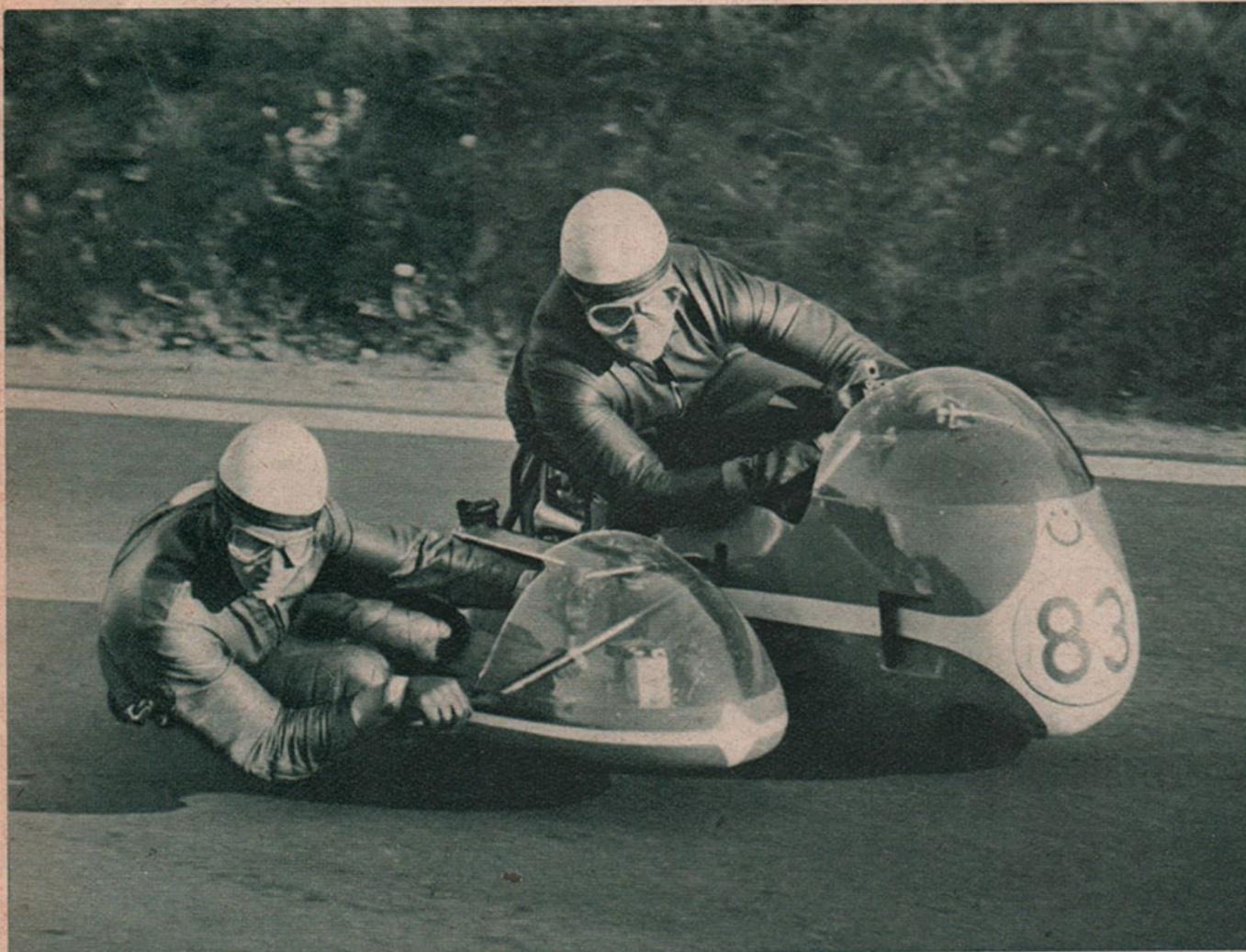
Oben: Ralph Bryans, der mit der Sechszylinder-Honda gut zurechtkommt, dessen fahrerische Erfahrung aber natürlich noch nicht an die Hailwoods herankommt.
Mitte: Ivy und Read auf den Yamahas vor Hailwood, dessen Honda leistungsmäßig, wie sich jetzt zeigte, den Vierzylinder-Zweitaktern nicht gewachsen ist; und als dann noch die Schaltung streikte, nützte Hailwood natürlich auch all sein Fahrkönnen nichts mehr.
Unten: Mehr Schräglage ist, wie die drei linken Rohre zeigen, nicht mehr gut möglich!

Nochmal Sieg für Ivy und Yamaha — wieder Pech für Hailwood

Dann folgte der Lauf der Klasse bis 250 ccm, das dramatischste aller vier Rennen. Bill Ivy, Phil Read (beide Yamaha) und dahinter Mike Hailwood auf der Sechszylinder-Honda, so ziehen sie vom Start weg, und so kommen sie auch aus der ersten Runde zurück. Rad an Rad. Vier Runden lang führen die zwei Yamahas mit der Honda diesen Kampf, dann können die beiden Yamaha-Piloten das Tempo Mike Hailwoods, der hier auf dem schwierigen, kurvenreichen Kurs wieder einmal mehr sein Fahrtalent unter Beweis stellt, nicht mehr durchhalten, und Hailwood fährt in neuer Rekordzeit von 3:36 (= 134,250 km/h) beiden auf und davon. Phil Read bekommt Kupplungsschwierigkeiten (Kupplungsseil gerissen), und Bill Ivys Vierzylinder zeigt erneut Zündaussetzer.

Aber dann, vier Runden vor Schluß des über 18 Runden mit einer Gesamtdistanz von 144,990 km führenden Rennens, kann Mike Hailwood beim Zurückschalten vor einer langsamen Kurve nur bis zum Vierten herunterschalten. Er hatte bis dahin einen großen Vorsprung herausgefah-





Oben: Siegfried Schauzu, werksunterstützter BMW-Fahrer, konnte diesmal das Rennen der Gespanne als Zweiter beenden.

Platz verweisen. Ein beinahe komisches Bild, wie da beide nebeneinander den Berg gegenüber dem Ziel hochkommen und Read sich schließlich mit seiner kranken Yamaha an der noch weniger intakten Honda Hailwoods vorbeischiebt!

Bill Ivy aber gewinnt so auf Yamaha zum zweiten Mal an diesem Tag. Ralph Bryans auf der zweiten Sechszylinder Honda rückt zu Mike Hailwood auf, und es wäre für ihn ein leichtes, an Hailwood vorbeizuziehen; aber er bleibt dahinter, um seinem Team-Kapitän wenigstens noch den dritten Platz zu überlassen.

Hinter diesen Vier kommen Derek Woodman und Heinz Rosner mit ihren MZ auf den fünften bzw. sechsten Platz. Vorher lieferte sich Woodman mit Dave Simmonds einen schönen Zweikampf, bis in der sechsten Runde dann Simmonds einen Bolzen der Motoraufhängung verlor und sich zur Aufgabe entschloß. Nur wenige Runden später mußte Jack Findlay, der sich auf seiner Bultaco zusammen mit Heinz Rosner (MZ) einen erbitterten Zweikampf geliefert hatte, ausgangs einer schnellen Linkskurve zu Boden, weil das Getriebe blockierte. Zum Glück passierte ihm dabei nichts. Horst Seidl, Nürnberg, der hier wieder in allen Soloklassen als Einziger die bundesdeutschen Farben vertrat, kam in dieser Klasse (nachdem er in den beiden anderen wegen Motorschäden ausgeschieden war) auf seiner Honda auf einen schönen 10. Platz.

Ergebnis:

Klasse bis 250 ccm - 18 Runden = 144,990 km: 1. B. Ivy (Yamaha) mit 1:09:14,4 = 125,641 km/h; 2. P. Read (Yamaha) mit 1:09:22,7; 3. M. Hailwood (Honda) mit 1:09:47,7; 4. R. Bryans (Honda) mit 1:09:48,3; 5. D. Woodman (MZ) mit 1:11:57,7; 6. H. Rosner (MZ) mit 1:12:36,4. - Schnellste Runde: B. Ivy (Yamaha) mit 3:36,0 = 134,250 km/h.

Und wieder spannend: die Gespanne

Letzter Lauf des Tages — Start der Seitenwagenspanne. 18 Gespanne stehen am Start. Mit der schnellsten Zeit Helmut Fath (URS) auf dem

besten Platz, neben ihm Georg Auerbacher und Klaus Enders (beide BMW). Zunächst aber hat Fath mal keinen guten Start — die vier Zylinder seines Eigenbau-Einspritzmotors wollen nicht so recht gleichmäßig. So übernimmt Georg Auerbacher, gefolgt von Klaus Enders, sofort die Führung. Vier Runden lang liegen beide mit großem Abstand vor dem Feld an der Spitze. Auerbacher dicht gefolgt von Enders, dem neuen Mann, der in Hockenheim endgültig unter Beweis stellte, was er kann. Aber dann bekommt Auerbacher Schwierigkeiten mit der Maschine, und Enders zieht an ihm vorbei.

In der Zwischenzeit jedoch rollt Helmut Fath das Feld von hinten auf, mit einer neuen Rekordrunde von 4:07,7 — was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 117,069 km/h entspricht. Und dann ist es soweit: Fath übernimmt in der siebten Runde die Führung vor Klaus Enders! Doch die Freude für ihn sollte wieder nicht von langer Dauer sein. Bereits in der nächsten, der achten von 14 zu fahrenden Runden, muß er wegen Kolbenschadens ausscheiden. Aber erneut bewies Fath hier in Frankreich, daß er nicht nur einen außerordentlich schnellen Motor gebaut hat, er zeigte auch, daß er noch immer einer der schnellsten Seitenwagenpiloten überhaupt ist. Verwunderlich, wo er nach nächtelanger Bauerei noch diese Kondition hernimmt.

Klaus Enders liegt somit nun wieder in Führung, aber Georg Auerbacher, der nicht nur mit seiner Kupplung, sondern auch mit dem Fahrwerk Schwierigkeiten hat, fällt immer weiter zurück, und so muß er schließlich in der 11. Runde Siegfried Schauzu und in der letzten Runde sogar noch den Engländer Tony Wakefield (alle auf BMW) vorbeiziehen lassen.

Abermals ein wirklich schöner Erfolg für den jungen Klaus Enders, der damit nun große Chancen auf den Titelgewinn hat.

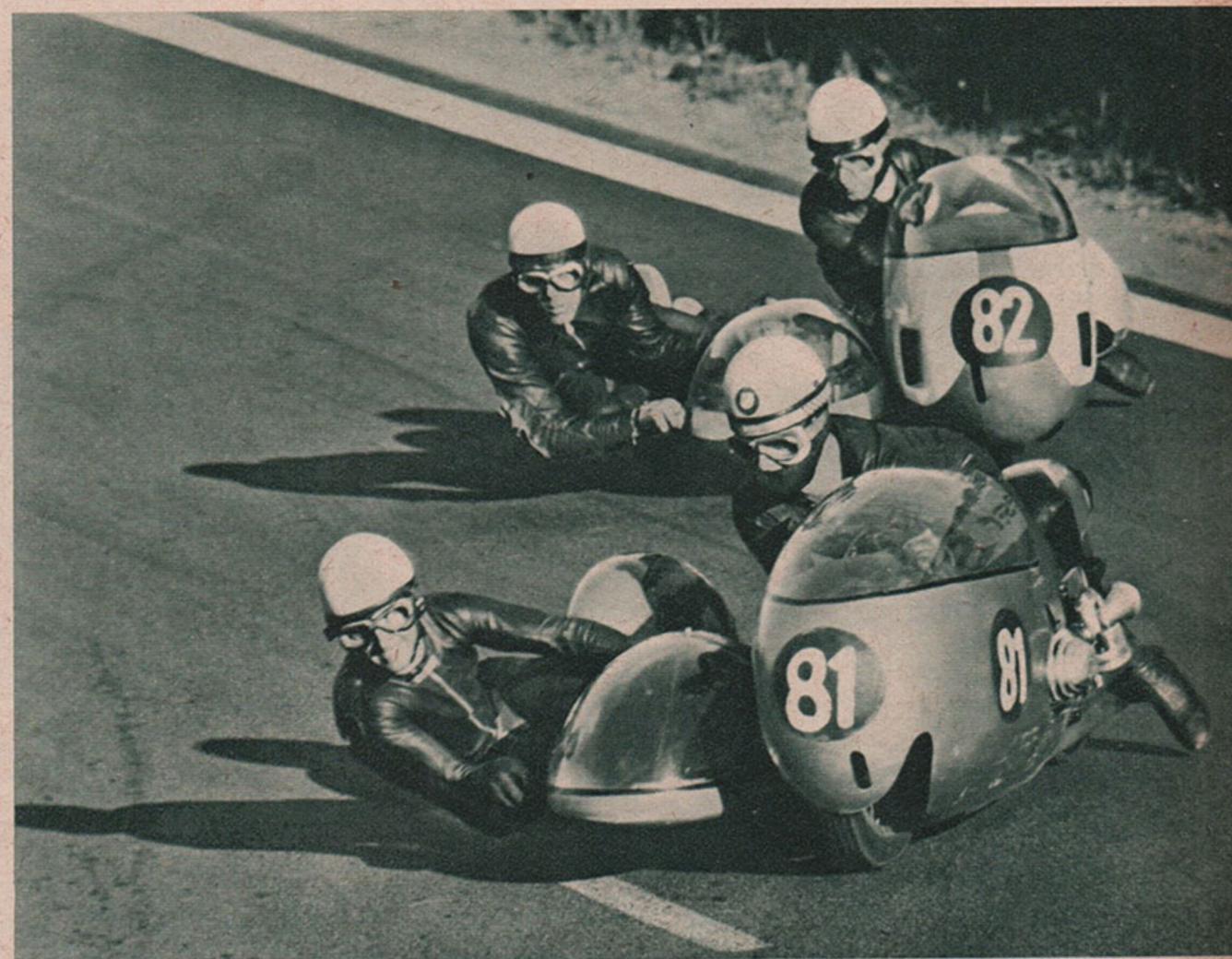
Ergebnis:

Seitenwagenspanne - 14 Runden = 112,770 km: 1. K. Enders (BMW) mit 59:08,8 = 114,396 km/h; 2. S. Schauzu (BMW) mit 59:49,0; 3. T. Wakefield (BMW) mit 1:01:20,5; 4. G. Auerbacher (BMW) mit 1:01:40,8; 5. H. Luthringshauser (BMW) mit 1:02:07,9; 6. A. Butscher (BMW) mit 1:03:19,8. - Schnellste Runde: H. Fath (URS) mit 4:07,7 = 117,069 km/h.

V.R.

Unten: Auerbacher, der Vierter wurde, liegt hier noch vor dem späteren Sieger, Klaus Enders; maschinelle Schwierigkeiten warfen Auerbacher später zurück.

Fotos: V. Rauch



Fahren, reisen oder „transportieren“?

Gepäck auf der Solomaschine

87 kg! Oder eine BMW R 69 S — (Leergewicht bedeutet hier „fahrfertig mit Schmier- und Kraftstoff plus Werkzeug“) 202 kg, zulässiges Gesamtgewicht (bedeutet immer „Leergewicht plus Personen und Gepäckbelastung“) 360 kg, Differenz 158 kg, bleiben neben zwei Personen, die wir nach dem Normbegriff mit $2 \times 70 = 140$ kg einsetzen müssen, 18 kg für Gepäck übrig, oder 88 kg bei einer Person. Guzzi V 7 — lt. Mustergutachten vom 24. 5. 67 Leergewicht 250 kg, zulässiges Gesamtgewicht 450 kg, Unterschied 200 kg, neben zwei Personen mit zusammen 140 kg noch ein Limit für 60 kg Gepäck oder 130 kg bei einer Person. Und so weiter, und so fort. Mir scheint schon, daß damit eine gewisse Grenze bei jeder Maschine beachtenswert ist, wenn man den großen Törn absteckt.

Was man alles mitnimmt? Das richtet sich danach, wie verwöhnt und praktisch veranlagt jemand ist. Es richtet sich aber auch danach, welchen Stauraum man zur Verfügung hat. Seit vielen Jahren haben wir da spezielle Wünsche gehabt, die die betreffenden Hersteller erst nach und nach erfüllten. In diesem Artikel möchte ich eine Auswahl dessen bringen, was sich unter anderen Dingen am zweckmäßigsten gezeigt hat, wobei ich natürlich sagen muß, daß es neben den hier gezeigten Gegenständen aus dem Schwieberdinger Lädle überall im Fachhandel ebenbürtige Ausrüstungsgegenstände gibt. Man nehme es als Anleitung. Als Anleitung für den goldenen Mittelweg: möglichst viel mitnehmen zu können und möglichst das Temperament und das Fahrverhalten der Maschine nicht allzu sehr zu beeinträchtigen.

Das Gewicht sollte man nicht ausschließlich auf das Heck der Maschine verlagern. Der Gepäckträger (wegen der wohl allgemein bekannten Existenz hier nicht abgebildet) darf nicht zu weit nach hinten herausragen, er muß möglichst am Rahmen der Maschine so befestigt und abgestützt werden, daß er keine seitlichen Schlingerbewegungen machen kann. Eine Befestigung nur am Kotflügel ist gefährlich. Auf diesen Träger

Ein Motorrad ist ein sportliches Fahrzeug. Es soll uns neben seinen anderen Möglichkeiten vor allem die Freude des Fahrens vermitteln. Seine Beschleunigung, seine Wendigkeit, das Erlebnis des Kurvenfahrens, das Temperament seines Motors sind die Dinge, die uns begeistern. Ein Motorrad soll kein Lastkamel, kein Lkw auf zwei Rädern sein, und wer sich eine Maschine kauft *nur* zum Zwecke des Transportes, der ist bestimmt nicht der Typ des jungen, sportlich denkenden Motorradfahrers.

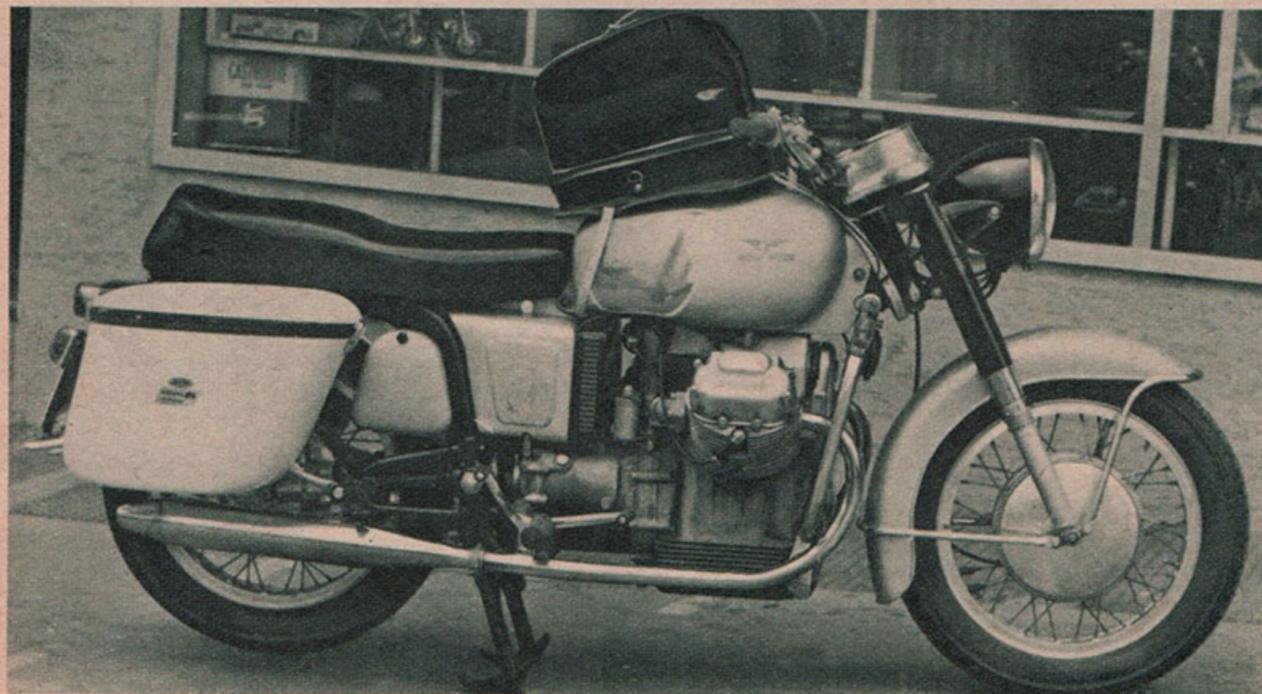
Vor uns liegt die Urlaubszeit, und schon spuken die großen Pläne wieder in unseren Köpfen herum. 14 Tage, drei oder gar vier Wochen soll es mit der Maschine in die große Freiheit und auf Abenteuer gehen — und mit dem Motorrad deswegen, weil man damit diese Freiheit erst richtig auskosten kann. Alte Motorradwanderer denken dabei gar nicht mehr darüber nach, wieviel Gepäck, was sie an Ausrüstung mitnehmen und wo und wie sie es verstauen wollen. Da hat seit Jahren jedes Ding seinen angestammten Platz, und es wird auch nur so viel aufgeladen, daß aus der schnellen Maschine keine flügelahme Ente wird. Manchmal begegnet man aber auch Motorradreisenden, die ihr braves Roß mit einem 8 t-Lkw verwechseln. Vor Jahren brachte es sogar ein „Weltreisender“ fertig, nicht nur das Heck der R 50 mit einem Riesenberg von Lasten (Ge-

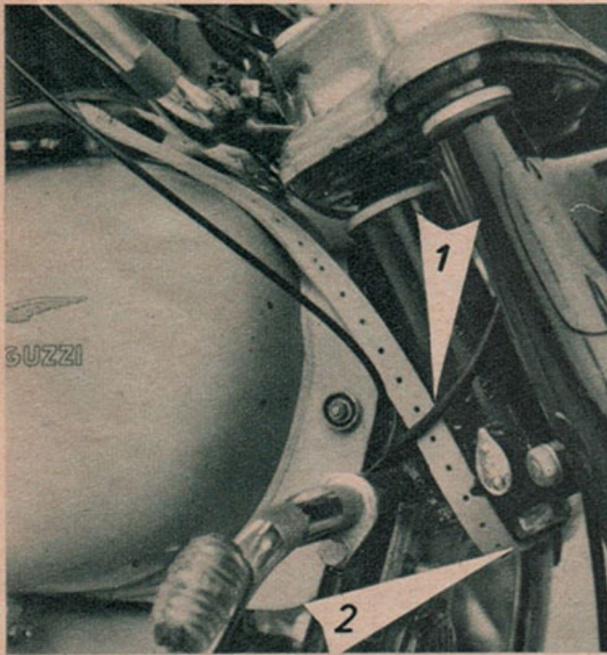
päck“ wäre nicht der richtige Ausdruck dafür!) zu beladen, sondern auch rechts und links neben dem Vorderrad (!) an den Gabelholmen, Reserverkanister, Bündel mit Zeug und anderes anzuhängen. So will er sogar Wüsten mit losem Sand durchquert haben usw. Ich bin der Meinung, daß das ein Transportunternehmen rund um den Erdball aber kein Motorradfahren mehr war. Vom zulässigen Gesamtgewicht und sonstigen Motorrad-Problemen dürfte er nicht viel gewußt haben. Wahrscheinlich hat er auch wohl ein Durchschnitts-Tempo eingehalten, das ihn und die gewaltigen Massen um die Lenkachse auf schlechten Straßen nicht in Verlegenheit brachte.

Man sollte sein Gepäck sinnvoll dosieren und richtig an der Maschine anbringen. Lasten neben oder vor der Lenkachse, oder gar an ungefederten Massen befestigt, beeinträchtigen die Spurlage der Maschine so gewaltig, daß man dies zumindest aus Sicherheitsgründen ablehnen muß, wenn es nicht zum Begreifen reicht, daß das sportliche Fahrverhalten des Motorrades damit vorbei ist. Schauen wir doch einmal in den Kraftfahrzeugschein: zulässiges Gesamtgewicht und Leergewicht. Da steht z. B. bei der Honda CB 450 193 kg Leergewicht, 350 kg Gesamtgewicht. Differenz 157 kg. Nimmt man als Normgewicht für eine Person 70 kg an, dann bleiben bei zwei Personen 17 kg Gepäck übrig, bei einer Person

Bei der Lastenverteilung an der Maschine muß man darauf achten, daß nicht alles weit hinter der Hinterradachse herumschaukelt. Packtaschen in dieser Form und ein großvolumiger Tankrucksack sind die besten Stauräume, weil man sie auch gewichtsmäßig gut verteilen kann. ▼

Packtaschen müssen nicht nur fest aufgehängt und ausbalanciert werden, es ist auch wichtig, daß man sie gegen seitliche Schlingerbewegungen absichert. Hier geschieht das durch eine Rohrverbindung. Diese abschließbaren, festen Taschen sind ohne Werkzeug nicht abnehmbar, dafür außerordentlich stabil. ▼

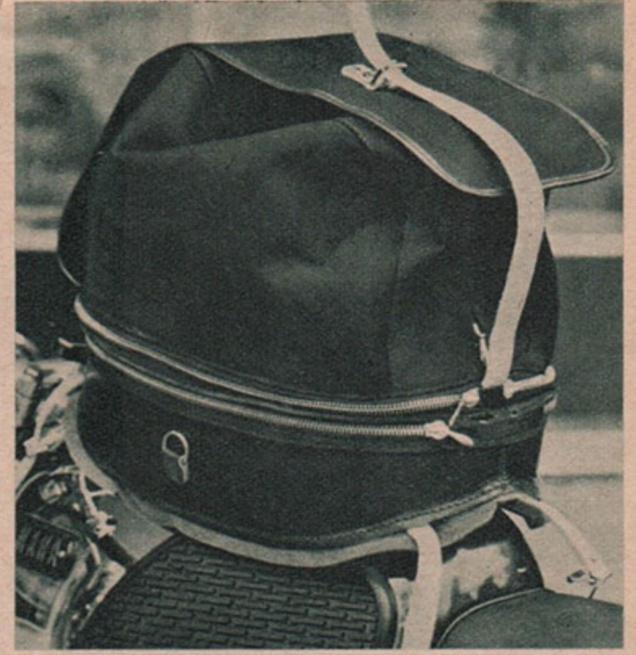




Pfeil 1: Riemen dürfen keine Kabel, Seilzüge und Leitungen abklemmen! Pfeil 2: Riemen für den Tankrucksack sollen nicht durchs Fett des Steuerlagers gezogen werden.



Eine einfache Tanktasche mit Kartenaufsatz. Wichtig ist, daß sich Tanktaschen seitlich vollständig aufklappen lassen. Zur Erhöhung der Wetterfestigkeit gibt es übrigens einen überziehbaren Regenschutz.



Auch für hochgewölbte Tanks gibt es einen Elefantensack mit entsprechend gearbeitetem Boden, der überall fest aufliegt und nicht rutscht. Wichtig ist, daß die Riemen in der richtigen Schnallrichtung angebracht sind.

schnallt man mit den Dico-Spann- und Schnallriemen den in eine wasserdichte Plane (oder in einen Plastiküberzug) eingerollten Koffer. Dieser Koffer — am besten ein fester Leichtmetallkoffer (siehe Abbildung) — sollte nicht die Abmessungen eines Schrankes haben, denn das wäre wirklich zuviel. Wie gesagt, ein Motorrad ist kein Möbelwagen. Faustregel: Höchstbreite des Koffers etwa Lenkerbreite, dann hat man dahinten auch kein Pendelgewicht drauf. Rechts und links kann man in Paktaschen sehr viel verstauen. Das Gewicht ist dann um das Hinterrad gleichmäßig verteilt. Wir benutzen die abschließbaren, wasserdichten und sehr festen „Wistonia“-Fiberglaskoffer (importiert aus England), die es für fast jede Maschine passend gibt. Man kann erstaunlich viel darin verpacken. Der Inhalt kommt in Plastikbeutel und am Ziel der Reise werden diese einfach aus den Taschen herausgenommen. Auf den Tank der Maschine kommt der Elefantensack von Ernst Harr, die Tanktasche mit dem festen Leder-Unterteil, von dem man das Oberteil durch einen Rundum-Reißverschluss trennen kann. In diese „Laderäume“ kriegen wir glatt alles hinein, was man auch mit zwei Personen in zwei Wochen braucht. Die Fotoausrüstung ist dabei. Der Tankrucksack bekommt einen Regenüberzug.

Mehr würde ich allerdings möglichst nicht aufladen, denn es würde dann kein reines Vergnügen mehr sein, z. B. kurvenreiche Paßstraßen sportlich und schnell zu befahren. Müßte es trotzdem aber sein, dann würde ich mir überlegen, ob z. B. ein Zeltsack nicht der Anlaß sein könnte, den Koffer auf dem Gepäckträger wegzulassen. Entweder das eine oder das andere. Fährt man allein, dann ist ja noch der hintere Teil der Sitzbank oder der Raum über dem Hinterradkot-

Wer Koffer liebt, der sollte sich der leichten und strapazierfähigen Leichtmetallkoffer erinnern. So ein Mini-Schrank sollte aber nicht breiter als der Lenker sein und darf auf keinen Fall da hinten herumschaukeln.

flügel vorhanden. Hier läßt sich dann schon noch eine Menge festschnallen. Apropos schnallen: das Regenzeug wäre etwas, was man griffbereit oben über allem Gepäck mit den Hakenschnüren, Schnallriemen oder Gummizügen festmachen sollte.

Den hinteren Teil der Sitzbank kann man als einzelner Fahrer auf einer Solomaschine unbedingt mehr ausnutzen als z. B. einen Gepäckträger. Schon, damit das Gewicht weiter vorn bleibt. Eine Mühle, deren Hinterhand zu sehr beladen ist und deren Vorderrad „leicht“ wird, ist nicht nur scheußlich zu fahren, sondern auch ein lebensgefährlicher Untersatz. Ebenso gefährlich wie eine um die Lenkachse belastete Maschine. Bei den Heinkel-Rollern gab es serienmäßig einen Gepäckträger vorn vor der Lenkachse über dem Vorderrad (bestimmt ist der Konstrukteur damit nicht in seinem Urlaub über Balkanstraßen gekommen!), und manche Rollerfahrer laden überhaupt Gepäck vor der vorderen Spritzwand auf. Muß ein gänzlich neues Fahrgefühl sein!

Paktaschen müssen einen richtigen Halterahmen haben, sollten so befestigt sein, daß die Sozia nicht mit den Kniekehlen oder Unterschenkeln dauernd daran scheuert, und Ledertaschen sollte man außen mit Silicon behandeln, damit sie wasserfest bei Dauerregen und wasserdicht bleiben. Daß man beide Taschen möglichst gleichmäßig füllt, ist wohl klar, denn ein Motorrad mit Schlagseite ist bestimmt keine Freude.

Mit Riemen muß man umsichtig vorgehen, denn wenn man nicht aufpaßt, und die Tankrucksackriemen so verlegt, daß sie Seilzüge und Kabel einklemmen und beim Bewegen des Lenkers hin oder her gezerrt werden, ist eine kleine Panne unterwegs nicht ausgeschlossen. Wichtig ist, daß

Es gibt eine ganze Menge Gummizug-Haken. Diese sind sehr praktisch, man kann nicht genug davon haben. Für schwere „Lasten“ empfiehlt sich so ein Doppelzug-Haken.

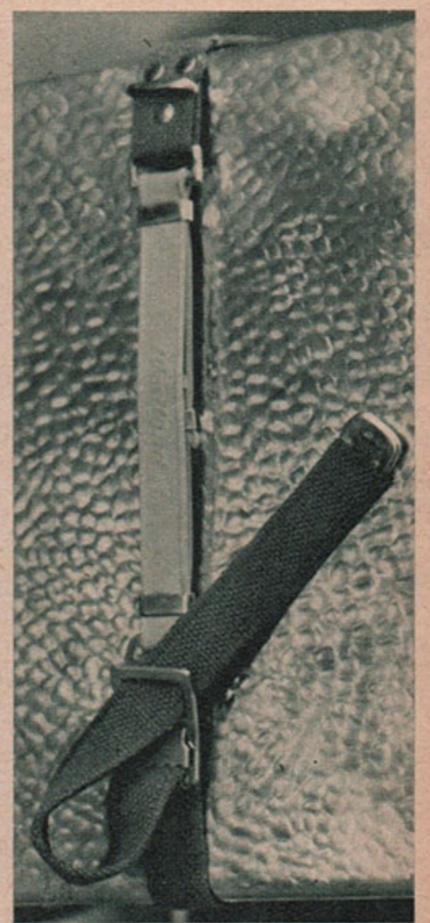
die Riemen immer lang genug sind — zu lang ist nicht schlimm, außerdem können nicht genug Schnalllöcher vorhanden sein. Unentbehrlich bei dem Takelzeug sind Gummizüge mit Haken, mit denen man allerhand zusätzliche Dinge an der Maschine befestigen kann. Aber man muß vorher wissen, wie lang diese Züge sein sollen. Und genug kann man davon nicht haben. Je mehr desto besser.

Kleinere Gegenstände, die man nicht alle Tage braucht, kann man sauber in Plastiküberzügen, in kleinen Beuteln usw. noch an allen möglichen Maschinenecken unterbringen. Zum Beispiel den Reserveschlauch mit einem kurzen Gummizug am Kotflügel; Verbandszeug, kleines Werkzeug, Ersatzteile für das E-Werk, vielleicht Teile der Fotoausrüstung oder anderes bringen gewitzte Leute sogar im noch vorhandenen Hohlraum im Scheinwerfer unter. Montierhebel oder sonstiges Werkzeug, das für eine praktische Unterbringung ansonsten zu sperrig ist, haben die erfahrenen Globetrotter sehr oft an der Querverbindung eines Geländelenkers mittels Gummiringen (aus alten Schläuchen geschnitten) befestigt. Reserve-Seilzüge sind bereits fertig parallel zu den vorhandenen Zügen verlegt, an diesen befestigt und brauchen bei Bedarf nur eingehängt zu werden.

Im übrigen: In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister!

klacks

Der Dico-Schnallriemen mit federndem Zwischenzug. Zum Aufschnallen von Koffern, Zelt- und Bootsäcken ein unentbehrliches Utensil. Diese unverwüstlichen Riemen gibt es in jeder Länge. (Fotos: Klacks)



5. Moto-Cross Weltmeisterschaftslauf der Klasse 175-250 ccm

Bielsteiner Waldkurs



Vor wenigen Sekunden erfolgte der Start, das Feld ist bereits in der Spitzkurve, aber bisher zeichnet sich noch keine Spitzengruppe ab . . .

Man muß es den Bielsteinern lassen, von Moto Cross verstehen sie allerdhand, und sie bringen es auch an den Mann, ohne dabei eine Schau abzu ziehen. Und gerade deshalb sind auch die Bielsteiner Moto Cross-Veranstaltungen beim Publikum so sehr beliebt, daß sich Jahr für Jahr, entgegen der allgemeinen Tendenz, immer größere Zuschauermassen an dem 2,2 km langen Kurs einfänden. Man hatte aber auch keine Mühe gescheut, um ein fast einmaliges Fahreraufgebot zusammenzubringen. Aus 17 Nationen hatte man die schnellsten Fahrer der Welt verpflichtet, die alles daransetzten, ihre besten Leistungen zu zeigen.

Wie üblich hatte man Fahrer- und Industrielager getrennt, so daß für beide reichlich Platz vorhanden war und man darüber hinaus das Fahrerlager fast hermetisch gegen unbefugte Sehleute, die doch nur hindern, absperren konnte. Dafür gehört den Bielsteinern ein besonderes Lob.

Im Fahrerlager konzentrierte sich natürlich das Interesse auf die neuen Maschinen. CZ brachte sowohl die neue Ausführung mit der Doppelzündung, die im vergangenen Jahr schon probeweise eingesetzt war und diesmal von Arbekov und Robert gefahren wurde, als auch die ältere Version an den Start. Husqvarna erschien mit einer noch schnelleren Maschine unter Pettersson und Hallman, dem derzeitigen Weltmeister dieser Klasse, während Weil und Stauch die neue Maico an den Start brachten. Sehr gespannt war man natürlich auf die beiden Suzukis, die unter Hugh Anderson, dem ehemaligen Straßenfahrer von Suzuki, und Matsuhisa Kojima laufen sollten. Hierzu noch ein paar Worte: Während die Maschinen im vergangenen Jahr wie schlecht zusammengenagelte Geländemaschinen aussahen, hatte man sich diesmal mehr Mühe gegeben. Aber schon im Fahrerlager sagte mir ein Fahrer der Weltelite, das seien keine Motorräder, das seien Vibrationsmaschinen. Der Lenker würde während des Fahrens sooo dick (wobei er mit beiden Händen das Maß zeigte). Man scheint auch bei den Japanern noch gewaltige Schwierigkeiten mit den Motoren zu haben, denn schon im Training wechselte Kojima laufend die Maschine, und die Mechaniker schraubten dann an dem Apparat, der gerade nicht gefahren wurde. Sogar am Fahrgestell mußte man schweißen und es durch Knotenbleche verstärken.

Joel Robert lief noch am Tage vor dem Rennen mit einem Bein im Gips herum. Er war natürlich im Rennen sehr stark behindert und fiel gegen Ende des ersten Laufes von seinem fünften Platz auf den elften Platz zurück, wobei man seinem Gesicht ansah, daß er unter sehr starken Schmerzen zu leiden hatte. Beim zweiten Lauf verzichtete er auf den Start, da er doch wohl zu arg mitgenommen war. Auf alle Fälle hat er trotz seines Handikaps eine ausgezeichnete Leistung vollbracht, der man die sportliche Anerkennung nicht versagen kann. Es ist keine Kleinigkeit, sich in diesem Feld und unter diesen Umständen in 12 oder 14 Runden auf dem fünften Platz zu halten.

Leider war das deutsche Aufgebot mit nur drei Fahrern mengenmäßig recht spärlich — aber der Qualität nach wenigstens großartig. Doch davon später.

Zunächst schickte man die Fahrer der Weltmeisterschaftsklasse auf die Piste, die man übrigens, wie im vergangenen Jahr, mit Auftausalz staubfrei gemacht hatte. Und hier kommt nun der, wenn auch einzige Tadel für den Veranstalter! Obwohl man schon seit Jahren gemerkt hatte, daß ein Ampelstart weder bei deutschen Meisterschaftsläufen noch bei Weltmeisterschaftsläufen hinhaut, hat man nichts daraus gelernt und die Ampelstartanlage in Bielstein beibehalten. Und so kam, was kommen mußte: Man brauchte acht Starts, um das Feld einigermaßen anständig auf die Strecke zu bringen. Acht Starts, die von den sowieso schon reichlich nervösen Fahrern achtmal vollste Konzentration verlangten. Man sprach davon, daß die beste Startanlage zu große Kosten verursache, so daß unter den Fahrern ironisch von einer Sammlung die Rede war. Wenn man dann

(Fortsetzung Seite 407)

Links: Aber jetzt ist Adolf Weil schon vorbeigezogen, und die Meute der Verfolger formiert sich bereits: Arbekov (26), Hallman (1) und Robert (2). Rechts: Der rundenlange Zweikampf zwischen Arbekov und Adolf Weil riß die Zuschauer von den Plätzen. Hier liegt Weil (31) noch vor Arbekov (26).



Viel Steine gab's - und manche Enttäuschung: Strakonice

4 Klassensiege von 50 ccm aufwärts für Zündapp, 3 in den Klassen 250, 350 und 500 ccm für Jawa und dazwischen einer für Sommerauer auf der Puch — das war neben herben Enttäuschungen für die bis dahin in der Europameisterschaftswertung in Führung gelegenen Zündapp-Männer Brandl, Volker Kramer und Schmider sowie für das auf der ganzen Linie geschlagene DDR-Aufgebot das nackte Ergebnis zweier ungemein harter Tage durch den Böhmerwald beim 2. Lauf um die neue Europa-Geländemeisterschaft.

Hart, steinhart, härter noch als Bergamo! So etwa lautete vorherrschend der Kommentar über die Streckenführung der „Zwei Tage durch den Böhmerwald“ mit täglichem Start und Ziel in Strakonice — 2. Lauf zur Gelände-Europameisterschaft und wahrscheinlich bereits in vier der acht Klassen entscheidendes Zwischenspiel im Kampf um Punkte und Titel. Lenz Müller, gewiß nicht zimperlich, wenn es hart hergeht: „Eine Sechstagesfahrt wäre hier bereits am 4. Tag zu Ende.“ Und tatsächlich wurde an die Kondition der Fahrer wie an das Material eine Maßstab angelegt, der zweifellos gleichermaßen die absoluten Grenzen körperlicher Leistungsfähigkeit wie des Stehvermögens selbst von Wettbewerbsmaschinen aufzeigte. Die Tatsache, daß nur 39 der 174 gestarteten Teilnehmer auf der Strecke blieben, darf nicht darüber hinwegtäuschen. Denn wer für Strakonice meldete, zählt ja ohnedies zur Auslese, und die vier Dutzend im Rahmen der CSSR-Meisterschaft oder aus der Bundesrepublik angetretenen „Privaten“ steckten einerseits wohl von vornherein einen Zahn zurück. Oder ihre Maschinen waren leistungsmäßig um einiges schwächer auf der Brust als die um EM-Lorbeer gehetzten Werksausführungen. Wer aber — gleich aus welchen Gründen — langsamer tut, riskiert nun mal weniger und belastet zudem auch Fahrwerk und Getriebe nicht in gleichem Maße. So konnte es keineswegs überraschen, daß das große Sterben bei den Namenlosen ausblieb. Dafür erwischte es den Schweden Larson auf der Werks-Husqvarna (Zündschaden) genauso wie Pochlatko und Pachernegg von Puch, Teuchert (MZ), Gorini (Laverda) oder Rolf Uhlig (Simson).

Es war weniger die Streckenauswahl (mit überwiegendem Verlauf über ausgefahrene Fuhrwege und enge Fahrinnen), die den Fahrern in so ungewöhnlichem Maße in Arme und verlängertes Rückgrat, den Maschinen an den Lebensnerv ging, als vielmehr der steinige Untergrund und der Schlag der mörderischen Steinbrocken. Dazu: kaum ein zusammenhängender Kilometer Gerade — von Asphaltdecke gar nicht zu reden. Wohl gemerkt, nicht nur in den täglichen zwei Sonderprüfungen (Gelände jeweils über 5—6 km, bergauf zwischen 2—4 km), wobei die eine mit maximal 10% Steigung über die einzige Teerstraße des Tages ging und somit interessante Leistungsaufschlüsse vermittelte: Dieter Kramer (Zündapp 125) = 104,5 Sek.; Leitgeb (Puch 125) = 106,2; Sommerauer (Puch 175) = 100,9; Lohr (MZ 175) = 103,0; Uhlmann (MZ 250) = 101,2; Mrazek (Jawa 250) = 100,0; Larson (Husqvarna 250) = 102,4; Masita (Jawa 350) = 97,4; Witzel (Maico 350) = 105,4; Briza (Jawa 500) = 99,3; Schek (Maico 360) = 101,3.

Daß es die leichtgewichtigen 50er wiederum wie bei der Alpenfahrt am härtesten traf, steht auf einem anderen Blatt (nämlich auf einem des zweifellos korrekturbedürftigen Reglements). Einmal konnten sie auch auf diesen reinen Geländestrecken bei dem geforderten gleichen Durchschnitt von 42 km/h (!) mit den großen Klassen nur mithalten, wenn ihnen über die immerhin 600 km unentwegt das Allerletzte herausgekitzelt wurde. Zum anderen zeitigt wohl aber auch die stete Leistungssteigerung (bei den Wettbewerbsmaschinen jedenfalls) gerade im Pulk der Kleinen irgendwo und irgendwann einmal unvorhersehbare Folgeerscheinungen. (Dieter Kramer, wenn auch nicht unbedingt in diesem Zusammenhang: „Drum fahren wir ja auch...!“) Zumal dann, wenn 50 ccm einer solch extremen Gewaltprobe ausgesetzt werden. Rechnet man für eine 50er pro Kilometer auch nur 20 Gangwechsel, und das ist im Durchschnitt gewiß nicht zuviel angenommen, so ergibt sich immerhin allein die stattliche Zahl von 12 000 Schaltvorgängen — die Stöße auf Schwinge und Gabel lassen sich nur ahnen. Wen wundert's da noch?

Bezeichnenderweise hatten denn auch die kleinen Klassen die höchste Ausfallquote zu verzeichnen. Bei den 50ern blieben so neben Brandl und V. Kramer, die (ebenso wie Schmider auf der 75er) mit Schaltschwierigkeiten auf der Strecke blieben, schließlich auch Pochlatko, Schäfer (Simson), Renschnar (Hercules) und die beiden tschechischen Jawa-Fahrer auf der Strecke. Und nicht von ungefähr waren auch die zweite Puch unter Dietrich und die schnellste unter den Simsons mit Schneidewind im Sattel ganz offensichtlich angeschlagen und nur mit 6 bzw. 21 Minuten Zeitüberschreitung ins Ziel zu bringen — bemerkenswerterweise beides Maschinen, die um EM-Punkte angesetzt waren, also auf Zeit gehetzt wurden.

So feierte urplötzlich unter den vier Überlebenden der blutjunge und unbekümmert kurvende Augsburger Heinz Buder seinen ersten großen internationalen Triumph. Mit dem eindrucksvollen Vorsprung von über 200 Sekunden aus den Sonderprüfungen vor Dietrich, Beitmann (Simson) und dem weit abgeschlagenen Schneidewind, machte er es möglich und fuhr „in Stellvertretung“ von Brandl und Kramer doch noch für Zündapp den Klassensieg heraus. In der Meisterschaftswertung allerdings führt jetzt,

also vor dem Endlauf in Garmisch, Dietrich mit klarem Abstand. Schneidewind dagegen trennen als Zweiten nur gut 700 Punkte von den trotz ihres Ausfalls noch keineswegs völlig abgeschlagenen bisherigen Leader Brandl und Kramer. Zwar läßt sich die Differenz natürlich in den Sonderprüfungen nicht mehr herausfahren. Aber auch Garmisch dauert schließlich zwei Tage.

In der 75er Klasse nahm Richard Heßler der schnellsten Simson unter Schünemann in den vier Sonderprüfungen 8,5 Sekunden ab, die ihm nach dem Ausfall von Schmider auch zum Klassensieg reichten. Hätte er nicht bei der Alpenfahrt Pech gehabt, läge er jetzt in der EM-Wertung ganz klar in Führung, die ihm jedoch nunmehr ebenso wie Schmider von drei mitteldeutschen Simson-Leuten blockiert wird. Auch Lücken rangiert nach seinem 4. Platz in Strakonice wie in der Wertung noch vor ihnen. Der Holmer hielt sich in den Sonderprüfungen immer dicht hinter den Werksmaschinen und holte sich eine der wenigen an die Fahrer der Bundesrepublik gefallenen Goldplaketten; daß die Bestzeiten bis zur Aufgabe überlegen von Schmider gebucht wurden, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt, wobei seine Maschine offensichtlich noch um einen Deut schneller lief als die von Heßler (oder sind es dessen paar Kilo mehr an Lebendgewicht gewesen?).

Ein markeninternes Privatpielchen lieferten sich wie schon bei der Alpenfahrt Gienger und Lenz Müller in der 100er Klasse. 6 Sekunden hatte Lenz beim Start von Velden her gut. Vier Zehntelsekunden nahm ihm Gienger am ersten Fahrtag ab, 4,1 Sekunden in der Geländeprüfung des zweiten Tages, 2,1 schließlich noch am Berg, so daß der Schützinger jetzt mit ganzen 0,6 Sekunden seinerseits ein bescheidenes Guthaben mit auf die Reise nach Garmisch nimmt. Spannender kann es wohl nicht mehr gut hergehen. Und die Fortsetzung am Fuße der Zugspitze? Nervensache! Mit Beranek, Sengfelder, Grassinger, Olm und Terne hat Zündapp in dieser Klasse für die EM noch genügend heiße Eisen im Feuer, so daß man werkseitig dem Privatduell mit Gelassenheit zusehen kann. Während „Lückenfüller“ Kämpfer mit nicht gerade der schnellsten 100er aus München vor Beranek blieb, folgte hinter Sengfelder der Augsburger Horst Molle bei seinem Zündapp-Debut auf dem sechsten Platz — noch vor Grassinger und dem Italiener Farioli, dessen Morini ein ganzer Tankrucksack voll PS fehlte, um ein ernsthaftes Wort mitreden zu können.

Nicht weniger als 34 Starter fanden sich bei den 125 ccm-Maschinen zusammen, souverän beherrscht von einem Wahlmünchner, dessen Überlegenheit diesmal nur deshalb für seine Konkurrenten nicht wieder geradezu deprimierende Formen annahm, weil er auf den böhmischen Holperstrecken nichts riskieren wollte: Dieter Kramer auf der Superlativ-Zündapp. Leitgeb auf der gewiß nicht schwachen Puch nahm er immer noch 17, dessen Markengeführten Wabnig mehr als 35 Sekunden ab, Jan Marha auf der Jawa lag als Vierter bereits mehr als eine Minute zurück. Nach den Ausfällen der beiden Österreicher bei der Alpenfahrt konnte er sich in Garmisch einen Ausrutscher leisten und nach dem Start aufgeben, und er läge in der EM-Wertung immer noch vor ihnen — wenn nicht Heinz Büse wäre. Der Portepeeträger aus Münster kam zwar nach seinem zweiten Platz bei der Alpenfahrt diesmal (mit Bronze) nicht über das Mittelfeld hinaus, stand aber neben Kramer und dem Polen Szcerbakiewicz (WSK) als Einziger noch in beiden Läufen durch und liegt in der Wertung mit gut 1700 Punkten hinter Kramer auf Rang 2 vor dem Polen, der weitere 2000 Punkte hinter ihm folgt. Obwohl, wie gesagt, Kramer offensichtlich auf Sicherheit ging, war er nur 8 Sekunden langsamer als Sieger Sommerauer bei den 175ern und gut eine halbe Minute schneller als Bernd Uhlmann als Dritter in der Viertelliterklasse.

In der Größenordnung von 250 bis 500 ccm gaben diesmal die Jawas den Ton an. Auch wenn man Zemen als Zeitschnellsten des Tages nicht berücksichtigt (weil er angeblich einen Abschneider fuhr und deswegen von der Fahrtleitung nachträglich aus der Wertung genommen wurde), andererseits in Betracht zieht, daß die schnellsten Tschechen in Strakonice zu Hause sind, somit den Vorteil genießen, jedes Eck der Strecke zu kennen, nahmen sie eindrucksvoll Revanche für die Abfuhr, die ihnen die Mitteldeutschen bei der Alpenfahrt (unter wenig dankenswerter Mithilfe der Fahrtorganisation) erteilten. Bei den 250ern hatte Uhlmann als Dritter hinter Cespiva und Mrazek gerade zu tun, um nicht auch noch von dem unauffällig mitmischenden Russen Gorulko auf IZ (?MZ?) abgefeselt zu werden, der schließlich nicht einmal ganze 5 Sekunden zurücklag. Bei den 350ern landete Spingat hinter Cespiva, Masita (ein junger Bursche, der immer stärker auftrumpft), Jasansky und Vytlačil gar nur auf dem fünften Platz, mit

(Schluß auf Seite 406)

Halbzeit der Deutschen Geländemeisterschaft:

Fichtelgebirgs-Zuverlässigkeitsfahrt

Die OMK hatte den 3. Lauf zur diesjährigen Geländemeisterschaft der Landesgruppe Franken des DMV bzw. dem Motorsportclub Gefrees anvertraut — und wahrscheinlich hatten nicht nur Außenstehende die leichte Befürchtung, das könne schiefgehen. Nicht, weil es an gutem Willen aller Beteiligten bzw. fachlichen Erfahrungen der einzelnen Verantwortlichen fehlte — sondern weil hier, bedingt durch die Lage der Clubs, ganz besonders schwierige Voraussetzungen vorlagen, die gemeistert werden mußten. Und sie wurden gemeistert — um es mit diesen wenigen Worten anerkennend zu sagen. Die Fichtelgebirgs-Zuverlässigkeitsfahrt war ein Erfolg und eine sehr erfreuliche Veranstaltung.

Wobei es sich wieder einmal zeigte, daß es auch heute noch durchaus möglich ist, einen derartigen Geländewettbewerb ohne allzu strenge behördliche Auflagen bezüglich der Streckenführung aufzuziehen und bezüglich der die Geländestücken verbindenden Straßenstücke nicht allzu ängstlich sein zu müssen, wenn man sich nur in ein Gebiet begibt, das am Sonntag nicht auf jedem Straßenkilometer vom Verkehr überflutet wird. Und etwas anderes brachte diese „Abgeschiedenheit“ von der großen Flut mit sich: ein ganz starkes Interesse der Anlieger, die mit Interesse den Einzelheiten des Wettbewerbs folgten, obwohl sie dessen innere Zusammenhänge ja meist gar nicht kennen konnten.

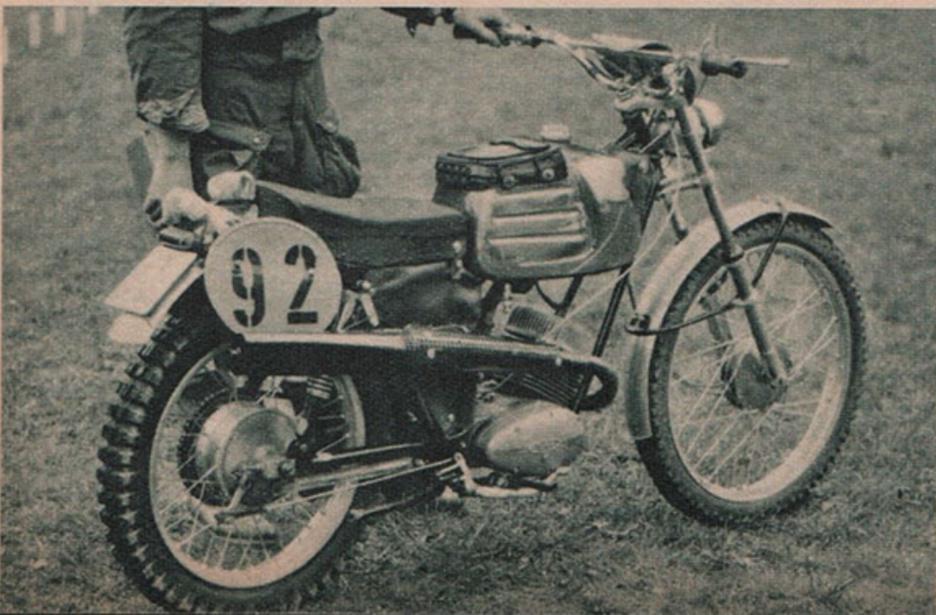
Ein bißchen Glück gehört ja nun mal überall dazu, damit alles stimmt. Hier hatte man es, vor allem auch hinsichtlich des Wetters, so daß das Gelände im Schwierigkeitsgrad paßte und auch die — sehr schön ausgesuchten — Sonderprüfungsstrecken stimmten. Dazu kam, daß sich die Veranstalter des Wohlwollens und der tatkräftigen Förderung der städtischen Behörden von Gefrees erfreuen konnten, die ihnen für die Auswertung sozusagen das ganze Rathaus zur Verfügung stellten. Entsprechend schnell ging's dann auch, zumal es Proteste (die glücklicherweise wohl ein bißchen aus der Mode gekommen sind) nicht gab.

Eines freilich hatte der Fahrleiter nicht verhüten können (oder wollen): es war offenkundig, daß von einer Reihe von Fahrern aus dem fränkischen Raum auf der Sonderprüfungsstrecke trainiert worden war. Und zwar ausgiebig, wie sich beim Vergleich der gefahrenen Zeiten unverkennbar zeigte. Aber die Konkurrenz machte gute Miene zum (nicht ganz so guten) Spiel, und so ging auch das ohne Schatten auf den Gesamteindruck vorüber.

Mit diesem Lauf endete die erste Halbzeit der diesjährigen Geländemeisterschaft, und das Bild der Meisterschaftswertung zeichnet sich schon — wenn auch in einigen Klassen noch durchaus nicht endgültig — klarer. Drei Läufe stehen ja noch aus — am 16. Juli die Mittelrheinische in Koblenz, am 30. Juli die Harz/Heide-Fahrt im Hannoverschen, und schließlich die durch Verschiebung (wegen Strakonice) zum Endlauf gewordene Schwere Badische am 13. August in Mauer. Und da wird es in einigen Klassen wohl noch Veränderungen geben, die man heute noch nicht voraussagen kann.

Die Klasse der Kleinsten, der 50er (die von Zündapp wie von Hercules verständlicherweise besonders hart umkämpft wird), gewann nach seinen beiden vorhergehenden Klassensiegen diesmal nicht Volker Kramer (der nur Dritter werden konnte), sondern sein Stallgefährte Brandl mit der Zündapp. Von den punktgleich hinter dem bisherigen Klassenbesten folgenden beiden Hercules-Fahrern Lehner und Gabler schied der letztere diesmal leider aus, und Lehner wurde Zweiter (was ihn allerdings noch nicht an die Klassenspitze in der Meisterschaftswertung brachte). Immerhin wird sich aber wohl zwischen Volker Kramer und Lehner das Duell entscheiden müssen. Vierter wurde Neumann (Hercules), Fünfter Sengfelder (Zündapp), Sechster Buder (der inzwischen mit der Zündapp seine Klasse

Der Text zu diesem bereits im Heft 11/67 gebrachten Bild einer Geländemaschine der Zweirad-Union hat zu Mißverständnissen geführt, weil dort von einem Serienauslauf der TS 159 gesprochen wurde. Damit aber war nicht das Modell 159 TS, sondern die GS 159, die Geländeausführung, gemeint. Es mußte also richtig GS 159 heißen.



in Strakonice gewinnen konnte), und auf dem siebten Platz landete der Zündapp-Fahrer Lükens. Bei den 50er Ausweiskfahrern wurden mit Fiek auf Zündapp sowie Zolles und Kirchenbauer (beide Hercules) drei Mann als Beste punktgleich.

In der Klasse bis 75 ccm, bisher kaum bestrittenene Domäne von Zündapp, wurde in diesem Jahr bekanntlich Brinkmann von Hercules mit bestem Erfolg eingesetzt — er gewann die beiden ersten und nun auch hier den dritten Lauf. Kämper und Hessler folgen ihm auch weiterhin auf Platz 2 und 3 in der Meisterschaftswertung, nachdem sie diese Plätze in Gefrees belegten. Dagegen konnte sich Zörnig (Victoria) mit einem vierten Platz zusätzliche Meisterschaftspunkte sichern bzw. etwas weiter nach vorn schieben. Bester Ausweiskfahrer der 75er Klasse wurde Spanier auf Zündapp. In der Klasse bis 100 ccm hatte es in den beiden ersten Läufen Punktgleichheit für Zündapp-Gienger und Witthöft auf der Hercules gegeben. Diesmal konnte sich Witthöft um einen Punkt vor Gienger setzen und die Klasse gewinnen. Auf dem dritten und vierten Platz beendeten die beiden Zündapp-Fahrer Beranek und Lammers diesen Lauf. Bester Ausweiskmann bei den 100ern: Gropp auf Hercules.

Die in diesem Jahr (auch ohne Anwesenheit der Puch-Werksfahrer) immer besonders interessante Klasse bis 125 ccm wurde einmal mehr eine Beute von Dieter Kramer, dessen Zündapp-Motor (der ja in der unter seiner technischen Leitung stehenden Sportwerkstatt in München entstanden ist) bei jedem Lauf etwas mehr an Leistung zu haben scheint. Lenz Müller, der ihm in der Meisterschaftswertung mit seiner Zündapp vor dem Hercules-Spitzenmann Trinkner folgt, gewann auch hier den zweiten Platz, und auch hier wurde Trinkner hinter den beiden Zündapp-Fahrern Dritter. An vierter Stelle Dotterweich mit der DKW, der damit in der Meisterschaftswertung etwas weiter nach vorn gerückt ist. Büse mit der Drehschieber-Maico Fünfter, Weiss/Köln auf Zündapp Sechster dieser Klasse bei den Lizenzfahrern. Bei den Ausweiskfahrern zwei Mann nur, aber diese gleichwertig mit der Punkthöchstzahl im Ziel: Konrad vor Dieterle, beide auf Hercules.

Klassensieger der Klasse bis 175 ccm: Lorenz Specht auf Zündapp, auch bereits zum dritten Mal bei drei Läufen. Zweiter (und damit beträchtlich nach vorn gerückt) Augustin mit seiner Z.U.-DKW. Dritter der ausgezeichnete Sachs-Fahrer Löwer, Vierter Haselbauer (DKW), Fünfter Rentschler/Schwieberdingen auf seiner CZ. Bei den Ausweiskfahrern war es wieder ein Hercules-Fahrer, nämlich Hajek, der die beste Punktzahl erringen konnte.

Mit der Klasse bis 250 ccm beginnen dann bekanntlich die Maicos, mitzumischen, und Herbert Schek, bisher Zweiter in der Meisterschaftswertung, zeigte mit seinem Klassensieg, daß der bullige Einzylinder aus Pfäffingen nach wie vor eine schlagkräftige Waffe gegen die Konkurrenz dieser Klasse ist. Behrens mit der Husqvarna, ansonsten hier in der Meisterschaftswertung führend, mußte sich mit dem zweiten Platz begnügen, Dritter wieder ein Maico-Mann, Happel, Vierter Beppler auf einer Zündapp, Fünfter Weigl (Maico), und erst auf dem sechsten Platz Bayer/Augustburg mit der zweiten Husqvarna, um den es in Pirmasens beim ersten Lauf soviel Aufregung gegeben hatte. Bei den Ausweiskfahrern konnte Bolkenius seine Bultaco zur punktbesten Plazierung bringen.

Keine Frage, daß Erwin Schmider (trotz noch recht unangenehmer Nachwehen einer Karambolage, die er einige Tage vorher auf einem schnell befahrenen Waldweg mit einem Reh gehabt hatte, wobei er sich die Trainingsmaschine zerschmieß) auch diesmal wieder keinen anderen auf den ersten Platz der Klasse bis 350 ccm ließ. Sein ewiger Schatten, Fritz Witzel mit der Maico, wurde hier und blieb damit in der Meisterschaft Zweiter, während der Husqvarna-Mann Schönfeld seinen dritten Platz aus den vorhergehenden Läufen auch hier halten konnte. Bester 350er Ausweiskfahrer: Benz/Hockenheim, wiederum auf einer Maico.

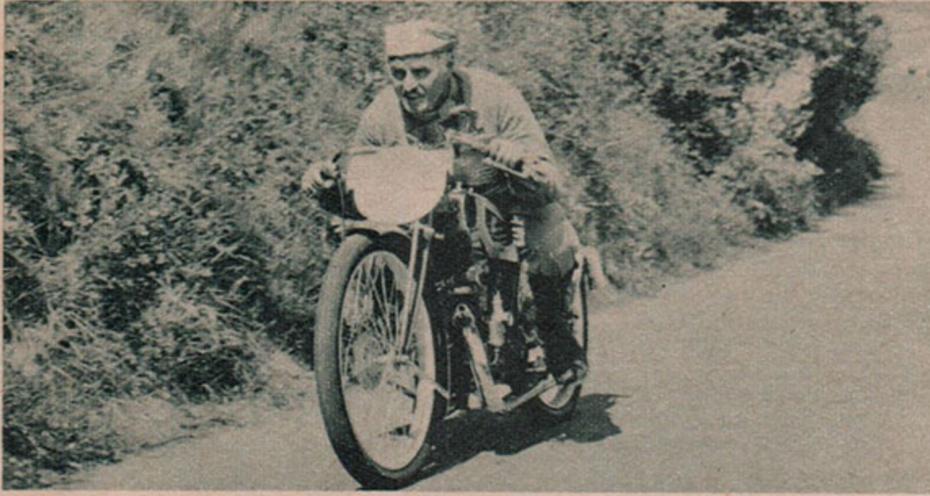
In der Klasse bis 500 ccm kämpft ein großes Aufgebot von Maico 360 ccm gegen die einzige Husqvarna unter Herbertz. Sieger wurde auch diesmal wieder der bereits führende Nödinger vor Weiß, Schlicht und Zeller — Herbertz, in der Meisterschaftswertung bisher Zweiter, hatte diesmal Pech und fiel aus. Bester Ausweiskmann wurde hier nicht der führende Distler auf Maico (für den es nur zum dritten Platz langte), sondern Kaufmann, ebenfalls auf einer Maico.

Bei den ganz Großen schließlich erwischte es Klaus Becker ganz gehörig beim ersten Sonderprüfungsdurchgang — glücklicherweise verletzte er sich nicht so schwer, wie es nach seinem spektakulären Sturz mit der BMW zunächst aussah. Aber die Meisterschaftspunkte waren für diesmal fort, und Neidig wiederholte auf seinem Honda-Eigenbau seinen Klassensieg von Neunkirchen. Riedel/BMW fiel ebenso aus wie Rudolf Höring (BMW) und Rohardt auf einer Triumph wurde Zweiter, Manfred Höring (BMW) Dritter — der unermüdete Servay auf seiner modifizierten Puch fiel ebenfalls aus. Rennebarth sicherte sich mit einer Silbernen im Alleingang Punkte bei den Ausweiskfahrern der großen Klasse.

Die Gespannklasse schließlich gewannen Steenbock/Rettschlag auf BMW vor Kotzian/Hecht (BMW) und dem kleinen NSU-Gespann von Kelle/Erben, bestes Ausweiskfahrerpaar Höhmann/Neuer mit einer 600er BMW. In der Wertung der Fabrikmannschaften hatten die Maico-Fahrer Schek, Witzel und Nödinger die Genugtuung, punktgleich mit der Zündapp-Mannschaft Brandl, D. Kramer und Gienger die Fahrt zu beenden — trotzdem gebührt der Zündapp-Mannschaft die Nennung an erster Stelle, weil sie ja mit Dieter Kramer den Wettbewerbsbesten stellten. An dritter Stelle die Hercules-Mannschaft Lehner/Brinkmann/Trinkner, bei den Clubmannschaften die des ADAC Gaus Württemberg I mit Kelle/Meyer/Rentschler als Punktbeste.

S. R.

Veteranenrallye Ulfenbachtal



Ein gelungenes Experiment! Erster Schritt auf neuen Wegen?

Sonnengebräunt, mit einer Menge Fotos, vielen nachdenklichen Überlegungen, einigen Zweifeln und nicht zuletzt mit den Eindrücken, die die herrliche Odenwaldlandschaft (das sind Motorradstraßen!) hinterlassen hat, kam ich von dieser Rallye zurück. Beim letzten Veteranentreffen in Coburg waren schon teilweise Andeutungen laut geworden, daß sich die Ulfenbachtal-Rallye von den bisherigen Veranstaltungen unterscheiden werde, mit stärkerem Akzent auf dem Sport als auf der Technik, so daß Neugierde sicher am Platze war. Solange keine festen Richtlinien hinsichtlich der Ausrichtung der Veteranenrallyes bestehen, bleibt dem Veranstalter praktisch alles überlassen, es ist herrlich viel Raum für Experimente. Zunächst das Wichtigste: Das Experiment im Ulfenbachtal ist auf seine Art gelungen. Zwar entspricht es nicht unbedingt dem, was man so bisher in Deutschland und auch wohl im Ausland an Veteranenrallyes sah, aber es zeigte zumindest einen neuen Weg auf, dessen Gangbarkeit man nunmehr in Veteranen-Fahrerkreisen diskutieren muß. Die Wertung wurde vorgenommen wie bei den Geländezuverlässigkeitsfahrten (in dieser Sparte hat der Ulfenbachtal-Club etliche Erfahrungen), gewertet wurde also „Zuverlässigkeit“ nach der Uhr, eine geheime Zeitkontrolle und eine harmlose „Sonderprüfung“ dienten lediglich zur Ausscheidung bei Punktgleichheit. Und wenn dann noch zwei Fahrer auf dem gleichen Platz lagen, dann gab es eben zwei gleiche Medaillen.

Die Fahrzeuge waren also hier nicht entscheidend, nicht das Baujahr, nicht der Hubraum, nicht der äußerliche Zustand. Und das ist es, was m. E. fehlte, worüber man sich noch viele Gedanken machen müßte!

Organisatorisch klappte alles, etliches improvisiert, das meiste aber wohl mit Routine vorgeplant. Erhebliche Furcht hegten einige Fachleute vor der hier erstmalig durchgeführten technischen Abnahme durch einen TÜV-Mann, der die Fahrzeuge zumindest hinsichtlich der Bremsen (Verkehrstauglichkeit) kontrollierte, denn die Rallye wurde auf nicht abgesperrten öffentlichen Straßen ausgefahren. Also ergab sich für die Fahrer der Zwang, Vorfahrtsschilder zu beachten und nicht in die Kreuzungen hineinzumüllern, ergaben sich aber eben auch die Schwierigkeiten für den armen Prüfer, zwei oder drei wirklich untaugliche Objekte hart abzuweisen. Mit etwas Glück hat es aber für die meisten geklappt, und das Gewissen des Prüfers wurde auch allgemein durch ordentliche Fahrweise entlastet.

Trotzdem muß ich hier noch ein paar Worte zum Zustand vieler Maschinen einflechten: es war eigentlich etwas enttäuschend zu sehen, wie wenige Leute mit dem Pinsel umgehen können, wie wenige Leute etwas von Spachtel gehört haben. „Originalzustand erhalten“ heißt doch nicht, alle Beulen und Kratzer der vielen Vorbesitzer mit zu pflegen. Und wenn der

Benzinschlauch zerfranst ist, dann hat auch das nichts mit „Originalzustand“ zu tun, genauso wenig wie brüchige, schlampige Bowdenzüge. Der allgemeine Eindruck hinsichtlich des maschinellen Zustandes war also nicht schön. Einige Einzelstücke verdienen Erwähnung (Fritz Hintermüllers Ladepumpen-DKW war wohl die blitzendste Maschine), oft aber langte es gerade nur zum Waschen und Ausbessern.

Die Vernachlässigung der technischen Pflege wurde mir so erklärt: „Wir sind froh, wenn wir ab und zu einmal im Jahr mit der Maschine fahren können, wir wollen also nicht die Bastelei zur Hauptsache erheben, denn dazu haben zu viele gar nicht die Zeit...“ Das sagte zwar kein Offizieller, aber die Ansicht ist sicherlich nicht nur vereinzelt anzutreffen. Das spräche eigentlich für die rein sportliche Wertung, ohne Zustandsprüfung.

Ich kann mich dafür aber nicht begeistern. Die Zuschauer wurden auch mehrere Male von dem ganz ausgezeichneten Sprecher am Start darauf hingewiesen, daß so mancher Mann an seiner Maschine „noch viel zu schaffen“ habe. Das wurde aber wohl, fürchte ich, nicht so recht ernst genommen, die gleichen Worte hörte ich schon mal vom Sprecher in Geislingen vor einem ganzen Jahr. Hier muß endlich mal was geschehen! Jetzt sind wir die dumme Kostümierung los, jetzt sollten an die Gammelschinken auch mehr Liebe und Sorgfalt verwendet werden!

Ist es zu hart, wenn man sagt: „Wer nicht die Zeit zum sauberen Schloßern aufbringt, der soll's ganz sein lassen!“ Denn irgendwie erscheint es ungerechtfertigt, wenn eine gutgepflegte Maschine mit einer schrottreifen um die Wette fahren soll...

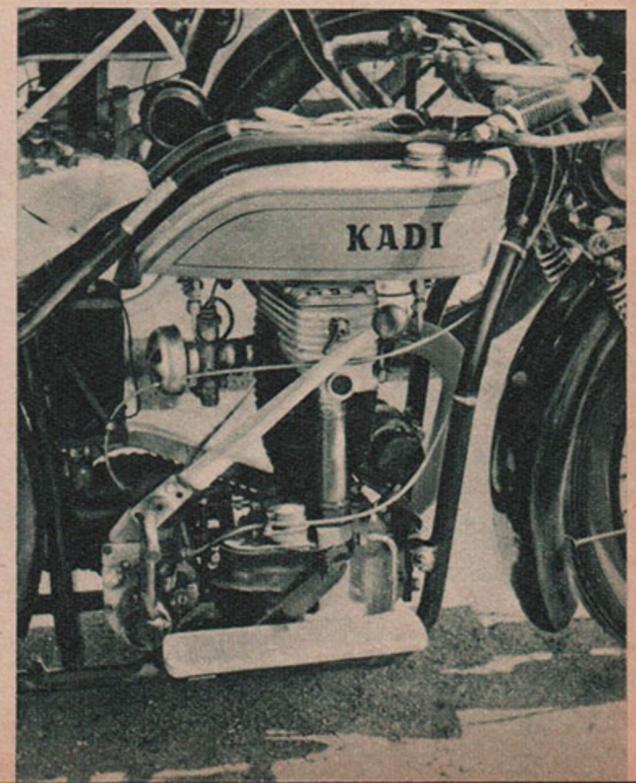
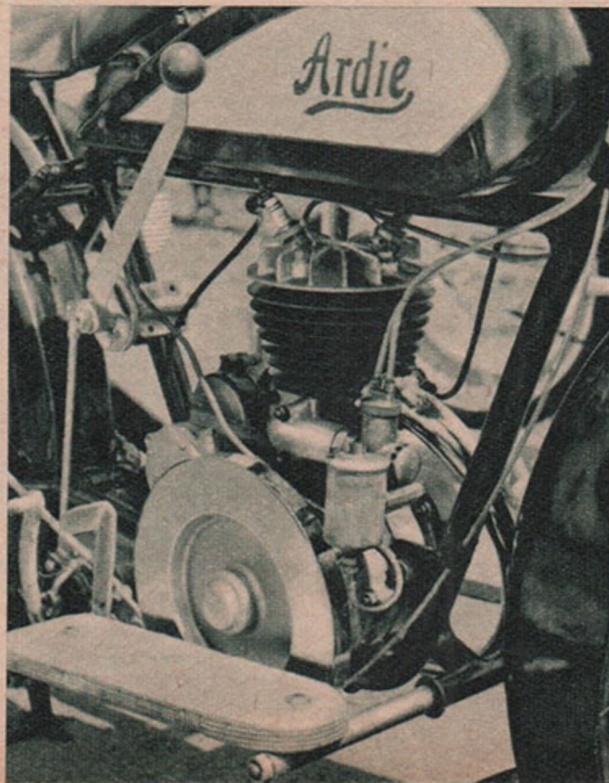
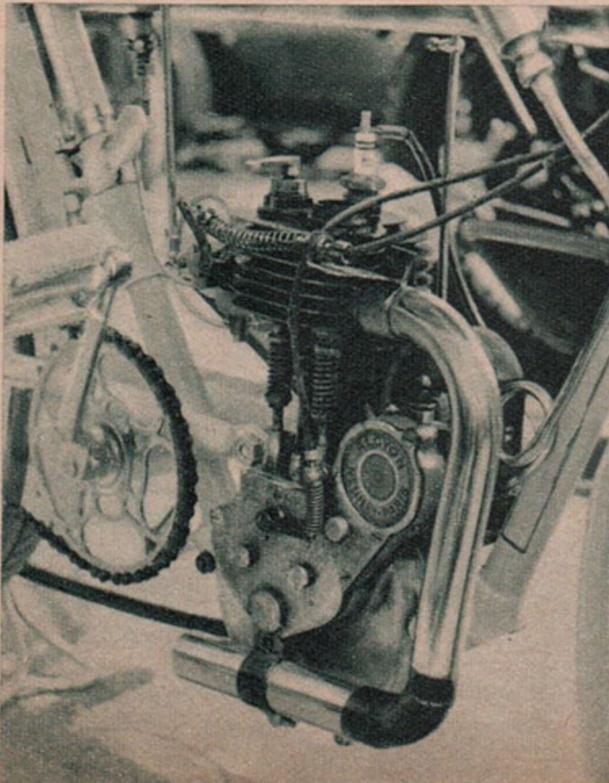
Die Diskussionen werden sich also etwa in den Bahnen zu bewegen haben, wie man die sportliche Fahrt so mit einer Bewertung des technischen Zustandes kombinieren kann, daß beide Punkte gerecht berücksichtigt werden. Vielleicht wird man sogar hinsichtlich der zu fahrenden Zeiten dahin kommen, daß der Fahrer selbst durch die Fahrzeit seiner ersten Runde die Zeit der folgenden drei Runden festlegt, daß also Abweichungen von der ersten Fahrzeit in Punkte umgewandelt werden. Dann gäbe der Veranstalter also nur „Richtzeiten“, die meinerwegen zwischen einem 25er- und einem 40er-Schnitt liegen (je nach den behördlich genehmigten Geschwindigkeiten), daß aber dem Fahrer innerhalb dieser Grenzen freie Hand gelassen wird. Damit wäre zum Teil eine Hubraum-Unterscheidung unnötig, so daß man sich weiterhin auf die Altersklassen-Einteilung beschränken könnte. Die Fahrer müßten sich dazu zwar noch jeder eine Stoppuhr anschaffen (im Kaufhaus zu DM 26.—), ich glaube aber, daß dies vertretbarer Aufwand wäre.

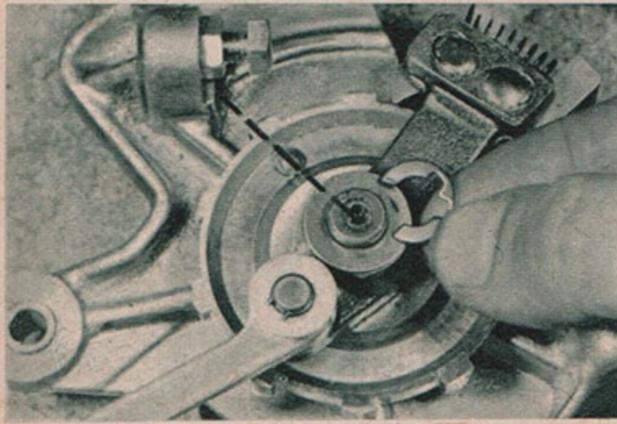
(Fortsetzung auf Seite 413)

Von 93 gestarteten Solomaschinen kamen nur 8 nicht innerhalb der Wertung an. Das ist eine sehr gute Quote, die die Zuverlässigkeit der Veteranen beweist, obwohl der technische Zustand manchmal Befürchtungen aufkommen ließ. Diese saubere Alcyon, Baujahr 1911, kam hinter der Arbinet von Oelschläger auf den zweiten Platz

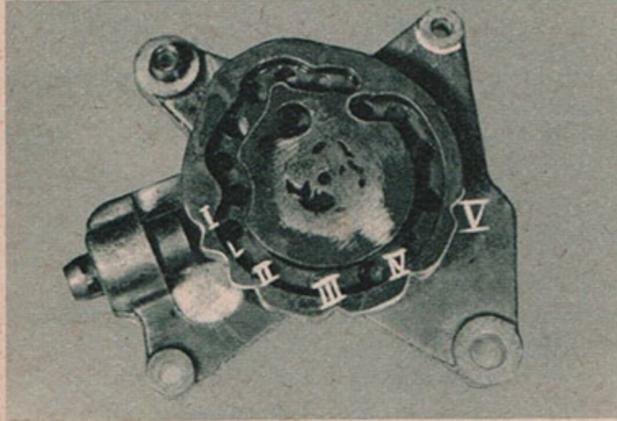
ihrer Klasse, Fahrer Horst Brückner, Coburg. Bild Mitte: Fredi Zier gehörte mit dieser 1925er Ardie zu den wenigen, die mit der Zeit nicht zurechtkamen und aus der Wertung fielen. Trotzdem: diese Maschine war sorgfältig zurechtgemacht. Und rechts schließlich eine Kadi (Hersteller hieß Karl Diehm), die ebenfalls durch guten

äußeren Zustand auffiel. Fahrer Peter Nick schaffte mit dieser Maschine den 4. Platz der 1924-1926er Klasse, die im übrigen maschinell bei weitem die interessanteste war. Bild oben: Fritz Hintermüller (Schweiz) auf der Renn-DKW (1926) machte es sichtlich Spaß, den Apparat auf den schmalen Wegen richtig laufen zu lassen.

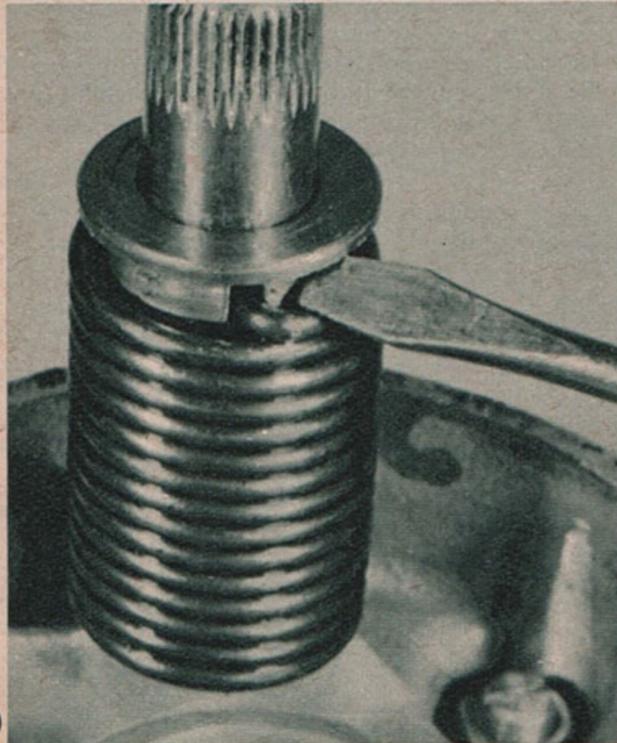




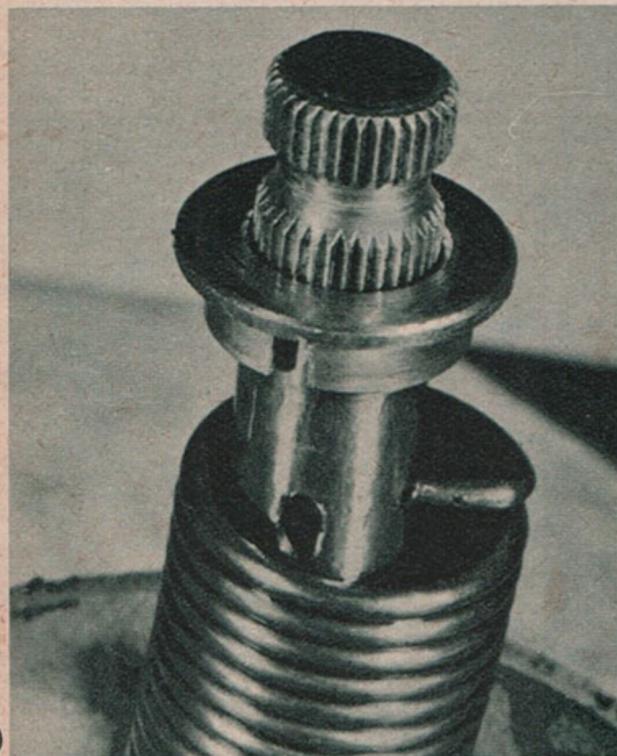
61



62



63



64

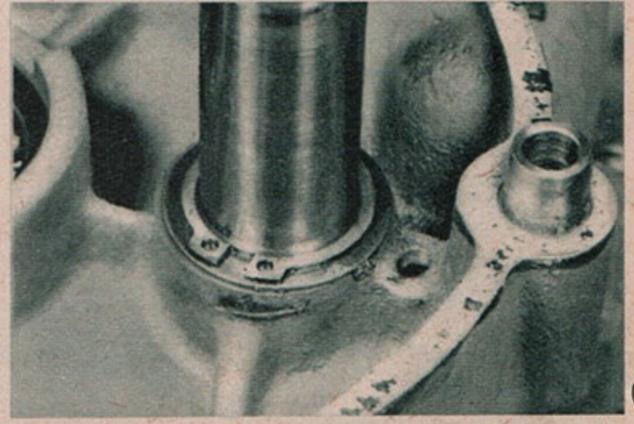
Da wir diesmal nur wenig Platz haben, wollen wir uns noch etwas um Einzelteilchen kümmern, die praktisch wohl kaum auseinandergenommen werden müssen.

Da ist zunächst mal die Schaltautomatik. Nach Abnehmen der kleinen BZ-Scheibe (Sicherungs-scheibe) kann der Klinkenträger heruntergenommen werden, hier ist der Gelenkhebel, der die Verbindung zum Betätigungshebel an der Fußschaltwelle herstellt, noch nicht abgenommen (Bild 61). Wir müssen aber aufpassen, daß wir uns die Stellung der Scheibe mit den eckigen Zähnen merken, diese Scheibe ist zwar rundherum in der Verzahnung gleich, trägt aber den kleinen Kontakt für die Leerlaufkontrollleuchte. Sobald diese Scheibe von der Keilverzahnung der Achse heruntergenommen und etwa nachher verkehrt aufgesetzt wird, leuchtet die grüne Leuchte im Scheinwerfer nicht mehr bei Leerlaufstellung, sondern irgendwo anders auf. Die Gangschaltung selbst funktioniert dabei zufriedenstellend. Also merke man sich anhand von Bild 61: hier steht die Schaltkurvenscheibe in Stellung „erster Gang“. Dann wird die verzahnte Scheibe so draufgesteckt, daß der kleine Niet, der von der gestrichelten Linie hier gerade geschnitten wird, etwa auf der Linie zwischen Achsmitte und der Justierschrauben-Bohrung liegt. Man kann es noch einfacher messen: Stellt man die Kurvenscheibe in Leerlaufstellung, hält dann die Grundplatte des gesamten Schaltapparates an ihren Platz in die lose zusammengesteckten Gehäusehälften, dann muß der Niet genau in der Mitte zwischen den beiden seitlichen Gehäuse-Dichtflächen des Deckels liegen, denn da kommt ja die Leerlaufkontaktschraube hin. Die einzelnen Stellungen der Schaltkurvenscheibe sind in Bild 62 einmal angedeutet. Hier ist die Scheibe im ersten Gang eingerastet (die Rastung wird durch eine federbelastete Kugel bewerkstelligt, links unten), dann sind die Stellungen für Leerlauf und die anderen vier Gänge fortlaufend bezeichnet.

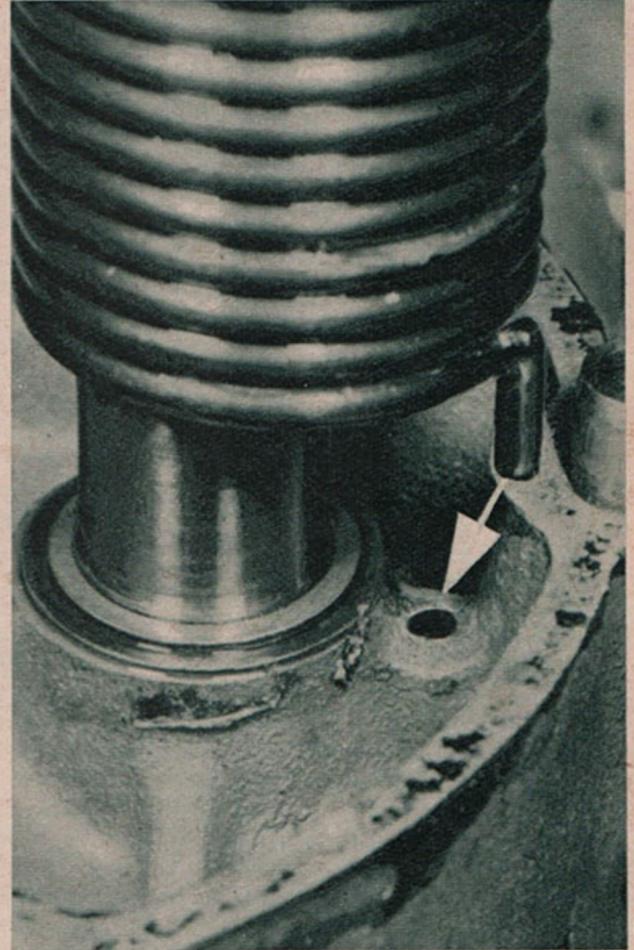
Wenden wir uns der Kickstarterwelle zu, die ebenfalls bei normalen Reparaturen unangetastet bleiben kann. Die Demontage ist etwas ungeschickt zu machen. Es geht aber gut ohne Spezialwerkzeug zu machen. Man drückt zuerst mit der Schraubenzieherklinge die oben auf der Feder sichtbare Teller-scheibe hoch (Bild 63) wodurch die Feder etwas mehr Bewegungsfreiheit bekommt, gerade so viel nämlich, daß sie aus der Bohrung (Langloch) in der Kickstarterwelle herausgezogen werden kann. Das klappt mit der Hexenzange recht gut (Bild 64). Das Abnehmen der ganzen Feder geht von Hand. Darunter kommt nur noch der Seegerring zum Vorschein, der die Welle im Gehäuse hält (Bild 65). Unterm Seegerring eine Anlaufscheibe, die außerdem übermäßiges Spiel reduziert. Genaue Spielangabe ist an dieser Stelle nicht nötig, etwa 0,1 mm wird reichen. Leichtgängigkeit ist Hauptsache. Nimmt man vom anderen Ende der Kickstarterwelle noch das Segment ab (Teil eines Kreises mit Zähnen außen dran), dann kommt es beim Aufsetzen eines neuen Segmentes auf dessen Stellung zur Langlochbohrung für die Feder an. Das Segment trägt eine Körnermarke, die in einer Linie mit diesem Langloch liegen muß.

Der Zusammenbau der Kickstarterwelle sei hier gleich noch vorweggenommen: Bild 66 zeigt, daß das gerade abgebogene Ende der Feder in die Bohrung im Gehäuse eingreifen muß (Pfeil), Bild 67 zeigt, wie man das andere Federende in die Gegend des Langloches herumzieht. Dabei (die Feder ist recht kräftig) stützt man am besten mit dem Körper (Bauch) das Gehäuseteil, hält mit der linken Hand die Welle fest, so daß sie sich nicht mitdrehen kann, und zieht dann das Federende herum. Vorher aber muß der Federteller zumindest lose auf die Welle gesteckt werden, außerdem lege man sich einen Hammer bereit. Das Federende klemmt meist von selbst in dem Langloch schräg fest (wie im Bild 67), so daß man die Zange absetzen und flach wieder neu ansetzen kann. Bild 68 zeigt, wie man mit der flach angesetzten Zange nur die erste Federwindung greift, den Federhaken ins Langloch drückt (er muß senkrecht stehen, so daß man mit dem Federteller drüber-rutschen kann) und dann mit Druck (Hammer) den Federteller soweit wie möglich hinunterschlägt. Damit wird die Feder am Abrutschen gehindert.

(Wird fortgesetzt)



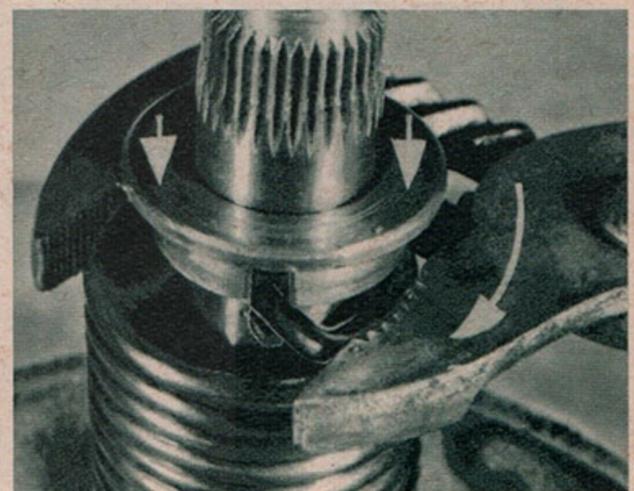
65



66



67



68



*Warum
sind diese beiden
so fröhlich?*

Sie haben eine

HONDA

CB 450 Supersport

*und können
unbesorgt
in Urlaub fahren!*

Sie brauchen keine „Schlangen“ zu fürchten.
Sie fahren glatt vorbei, wo alles andere stockt.

Die HONDA CB 450 Supersport spart
ihnen Zeit und Ärger.

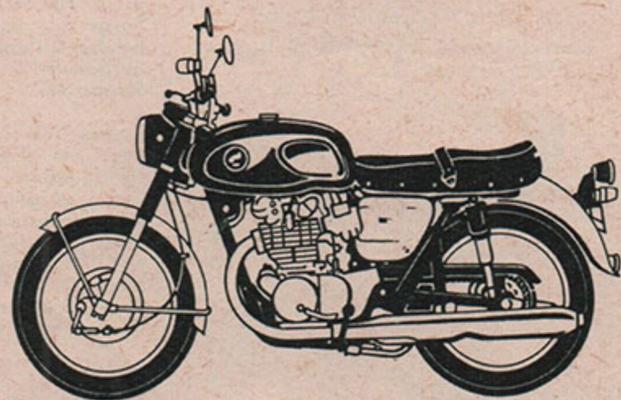
HONDA CB 450 Supersport – In Konstruktion und
Leistung ein Meilenstein in der aufregenden
Geschichte des Motorrads.

444 ccm, 41 DIN-PS, zwei obenliegende Nockenwellen
mit Drehstab-Ventilfedern, zwei Keihin-Vergaser
mit automatischer Vakuumsteuerung,

Höchstgeschwindigkeit 175 km/h, Beschleunigung
von 0-100 km/h in 6 sek. und von 0-150 km/h in 19 sek.

Führerschein Klasse 1.

Preis: 3495.-



Sie sollten sich übrigens sogleich Prospektmaterial
von und über HONDA kommen lassen.
Mit dem Kupon geht das einfach und schnell.

KUPON

Ich möchte
gerne mehr
über das
HONDA-Programm
wissen.

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

An European HONDA Motor Trading GmbH,
Abt.: M 8, 2 Hamburg, Spaldingstraße 110

HONDA – das Zauberpferd unserer Zeit

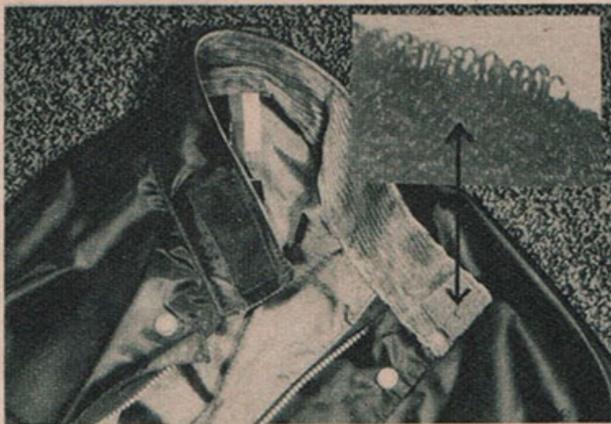
Neuheiten-Test

Mascot Nylonanzug

Nylon-Fahranzüge haben sich mittlerweile trotz der falschen Werbung durchgesetzt. Falsch ist die Werbung deshalb, weil das alles eigentlich keine Anzüge speziell fürs Gelände sind, sondern reine, prima Straßen-Fahranzüge, die nebenbei leicht geländetauglich sind. Diese Beschreibung hier kann übrigens auch nur insofern ein „Neuheiten-Test“ sein, als es sich beim hier vorgestellten Mascot-Anzug um eine Neuentwicklung des bereits länger existierenden ähnlichen Anzuges derselben Firma handelt. Die Neuentwicklung wurde nötig, weil die erste Ausführung zu wenig wasserdicht war, da war sichtlich noch ein kleiner Fehler beim Zuschnitt vorgekommen. Die Nähte sind aber beim neuen Modell weitgehend dicht, was zunächst mal das Wichtigste überhaupt ist.

Der Unterschied zwischen neuem und altem Anzug liegt hinsichtlich der Regentauglichkeit in der Befestigung des Reißverschlusses und des Futters vorn, die beide beim alten noch mit derselben Naht gefaßt wurden, die sich dann nicht mehr von innen verkleben ließ. Das ist jetzt besser, das Futter ist getrennt angenäht und diese Naht liegt unter dem Überfall der vorderen Knopfleiste, also ist sie nicht dem Regenwasser direkt ausgesetzt.

Kleine Feinheiten machten den alten Anzug auch schon sehr beachtenswert, diese Dinge hat der neue natürlich übernommen. Kurz einige Daten: Material Nylon, innen mit einer Dunlop-eigenen Gummischicht bewehrt, also dauerhaft wasser-



dicht. Nähte alle verklebt, Hose an der Sitzfläche verstärkt, Taschenklappen mit Überfall, dadurch zeigt die Öffnung im geschlossenen Zustand nach unten. Halsabschluß stufenlos verstellbar durch Klettensystem, das funktioniert gut und lebt lange (Babyhöschchenverschluss, die Muttis werden ihn schätzen gelernt haben). Ärmel und Oberteil sind aus einem Stück geschnitten, dadurch Nähte an unkritischen Stellen. Die Hose hat oben einen Gummizug-Bund, für dünne Leute etwas praktischer als Schnalle und Reißverschluss, unten ist für große und schwere Stiefel genug Platz gelassen (man kommt sogar mit Stiefeln hinein) vielleicht schon etwas zuviel Platz, denn bei engen Schuhen kann es unten hineinziehen. Das Futter ist recht leicht, ein Sommerfutter, nicht

Die Hose ist mit kariertem Stoff gefüttert, Hosenbund auf Gummizug. Außerdem ist die Sitzfläche verstärkt, da ist noch mal (deutlich zu fühlen) eine Lage Nylon eingenäht. Die Hosenbeine sind weit genug für derbe Stiefel, für schlanke Schuhe sollte noch ein zusätzlicher Druckknopf dran sein, sonst kann es unten hineinziehen. Preis des Anzuges DM 159.—.



Links: Die Kragenpartie mit dem sehr geschickt gedachten Klettverschluss. Das funktioniert zuverlässig, ist bequem, einfach und schnell, paßt sich vor allem eben stufenlos an die Halsweite an. Man erkennt das ungesteppte Futter, das den Anzug in seiner Grundform als Fahranzug für nicht allzu kalte Tage ausweist.

Rechts: Die schwarze Farbe ist mir zwar nicht recht, aber wegen des Materials kann man dies Schwarz wenigstens immer ohne Schwierigkeiten sauberhalten! Der Schnitt ist gefällig, man wird außerdem auf der Autobahn bei schneller Fahrt nicht zum „Ballon“ aufgeblasen. Gürtel und zusätzliches Band am unteren Abschluß der langgehaltenen Jacke.



abgesteppt. Ausführungen mit einknöpfbarem Winterfutter sind erhältlich. Waschbar ist der ganze Anzug wie Nylon auch sonst, nur empfiehlt der Hersteller, ihn nicht zu heiß und nicht in der Maschine zu waschen. Das kommt aber auch weitgehend aufs Prinzip der Waschmaschine an.

H.-J. M.

Erhältlich ist der Mascot-Nylonanzug bei der Firma Detlev Louis, Hamburg, Rentzelstraße 7.



... und etwas Chemie

Seit zwei Jahren lag bei mir ein Seitenwagenanschluß herum, also ein Rohrstück mit Innengewinde und darin eingeschraubter Verstellspindel. Innerlich völlig verrostet, hatte er bisher allen meinen Versuchen, ihn auseinanderzuschrauben mannhaft widerstanden. Die Versuche gingen bis 1 m Rohrlänge als Hebelarm, der letzte Versuch wurde am zwei Jahre stehenden Stück (es stand, damit die verschiedenen Rostlöser nicht ausliefen, die ich schon eingefüllt hatte) ebenso erfolglos abgebrochen.

Dann bekam ich eines Tages dieses „Stinkzeugs“ in die Finger, mit einigen tollen Versprechungen. Es wurde in das Rohr des Seitenwagenanschlusses (nach Auskippen der darin stehenden Reste) gesprüht und von dem Tage an hatte ich in meiner

Garage zwei Wochen lang das Fenster offen. So penetrant roch es nach Marzipan. Aber bereits nach zwei Tagen kam ich zufällig wieder unternehmungslustig an die Werkbank, der Versuch mit dem 1-Meter-Hebel wurde nochmal durchgeführt und siehe da, die Spindel löste sich. Laut quietschend zwar und Gang für Gang recht mühsam, aber seitdem weiß ich wenigstens, daß dieses „Zack-Zack“ Rostlösemittel auch in schwierigen Fällen wieder Hoffnungsschimmer aufkommen läßt. Zu haben ist die Spraydose „Zack-Zack“ (merkwürdiger Name) für DM 4,50 bei Dillenberg, Schwieberdingen, Stuttgarter Str. 41. Das Erlebnis machte mich probiersüchtig, und zufällig war noch ein anderes chemisches Mittel da. Es nennt sich Rocket WD 40. Tatsächlich bringt es einigen Nutzen, hauptsächlich im Winter. Ich hatte zwei Kerzenstecker, von denen ich sicher wußte, daß daran außen die Funken sprühen, wenn Salz-

Links: Das Mittel zum Lösen hartnäckig eingeroosterter Schrauben usw. Es kostet DM 4,50 pro Spraydose und ist erhältlich bei Dillenberg, Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41.

Rocket WD 40 hat besonders bei äußerlich überspringenden Zündfunken (beim Wagen im Verteiler auch brauchbar!) erstaunliche Wirkung, Sprühdose zu DM 8,50 gibt es bei Saur & Lück, Motorradhaus, Wannweil ü. Reutlingen, Hauptstraße 51.

Spectrol Fleckentücher schützen bei Unterwegs-Pannen und davon verschmutzten Anzugärmeln vor dem Zorn der Hausfrau. Gibt es in Drogerien, sechs Stück für DM 1.—.

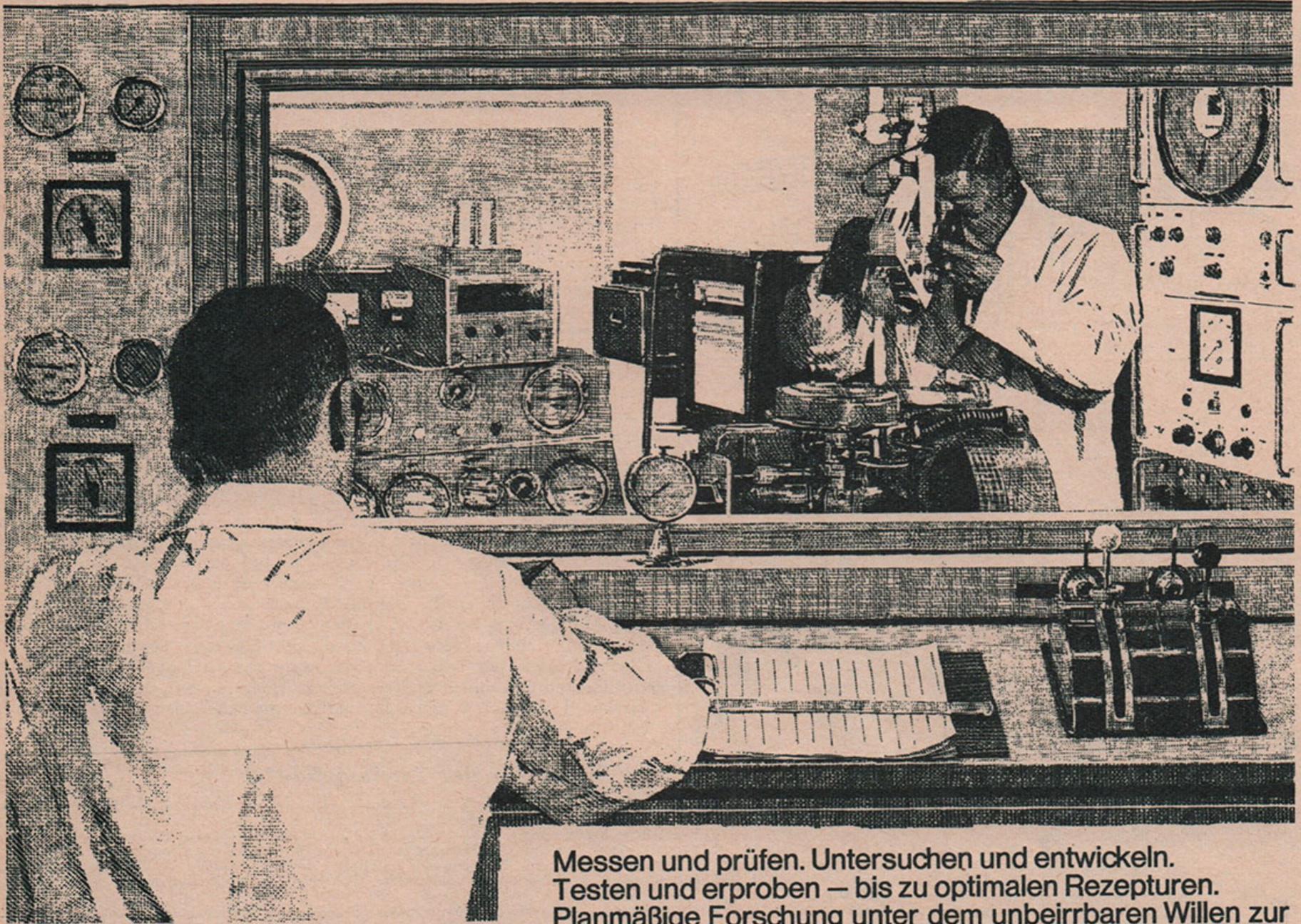


wasser drankommt. Der letzte Winter sah mich eines Morgens daran basteln. Diese wurden montiert, ein Eimer Salzwasser drübergeschüttet, bis alles schön weich war. Die Funken wanderten lustig. Etwas abwischen (nur oberflächlich) und dann WD 40 aufsprühen, brachte tatsächlich Besserung. Zu haben bei Motorradhaus Saur & Lück, Wannweil bei Reutlingen, Hauptstraße 51. Preis für die Spraydose DM 8,50, dafür schützt WD 40 aber auch etwas gegen Rost.

Falls man sich beim Basteln unterwegs die Manschetten schmutzig macht, gibt's meistens zu Hause Ärger, den man gern vermeiden würde. Irgendwie geht vieles ja mit Benzin ab, aber es gibt auch hartnäckigere Flecken, gegen die man eigentlich das bekannte Fleckenwasser „Spectrol“ haben sollte. Man kann es neuerdings immer bei sich haben, in Form eines Tüchleins, das in Alufolie eingesiegelt ewig feucht bleibt. Zum Gebrauch aus der Folie auspacken und schnell (sonst verdunstet's) auf dem Flecken herumreiben. Man staunt, was da noch alles wieder sauber wird. Spectrol-Fleckentücher gibt es in Drogerien usw., Preis für sechs Stück DM 1.—. Ich meine, das lohnt sich.

H.-J. M.

Qualität, Service, Sicherheit – die Welt von ARAL



Messen und prüfen. Untersuchen und entwickeln.
Testen und erproben – bis zu optimalen Rezepturen.
Planmäßige Forschung unter dem unbeirraren Willen zur
Qualität – das ist typisch für ARAL.

ARAL und ARAL SUPER, dazu ARAL SUPER Motor Oel –
dann wird das Fahren zur Freude.

Service bei ARAL: hilfreich, persönlich und freundlich.

Sicherheit an den blau-weißen Tankstellen!
Durch Qualität und Service.

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

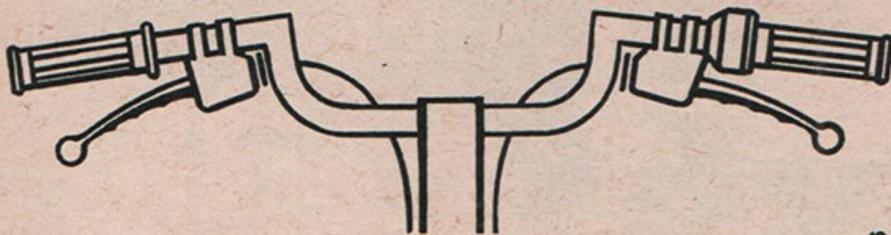
**ARAL ist die am meisten
gefahrenere Marke mit dem
dichtesten Tankstellennetz
in Deutschland**



MAGURA

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

Im Lenken liegt Verantwortung



M 366

MAGURA

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



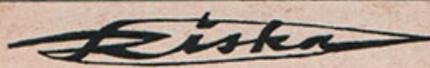
NEU!



JET-SUNGLASSES

speziell konstruiert; mit Sturzhelm bequem zu tragen. In Gläser in grün. 3 Ausführungen: Neusilber DM 29.50, verchromt DM 37.—, Luxusausführung-Gold plattiert DM 62.— plus Nachnahme- und Verpackungskosten. Rückgaberecht 3 Tage.

VERSAND-HANDEL
Helmut Wilderer und Hubert Raase,
75 Karlsruhe, Goethestraße 49



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

Riska 53 Bonn, Stiftsplatz



Kostenlos

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

Photo Schaja
Abt. 22 MÜNCHEN 22

Postkarte genähert

Anzeigenschluß

für Heft 15/67 ist am 26. Juni 1967

Strakonice (Schluß von Seite 399)

30 Sekunden Abstand, gefolgt von K. H. Wagner, während Baumann den Anschluß völlig verlor und Teichert auf der Strecke blieb. Witzel, wenn auch nur mit Silber, hielt sich in dem starken Feld als Achter recht beachtlich. In der 500 ccm-Klasse, die Briza für sich entschied, wahrte Schek in gewohntem Stil als Dritter seine EM-Chance mit wohl angeborener Ruhe. Was in den Jawas wirklich steckt, hatten sie ja schon in Österreich angedeutet. In Garmisch wird für sie auf „neutralem“ Boden erneut die Stunde der Wahrheit schlagen. Man macht kein Hehl daraus, daß es sich sowohl bei der 250er wie bei der 350 ccm-Maschine um neues, leichteres und leistungsstärkeres Material handelt, daß man bei diesen Modellen auch mit den fälligen Fahrwerkskorrekturen begonnen habe (die 175er soll als nächste an die Reihe kommen) und daß man gewillt sei, endlich der MZ die Schau zu stehen.

So wie dies Sommerauer auf der (Moto Cross-)Puch in der Klasse bis 175 auch in Strakonice mit bemerkenswerter Beständigkeit veranstaltete. Nur Peter Uhlig kam vom MZ-Aufgebot hier noch mit — Halser wurde hinter Jozif und Kvet Valek mit 30 Sekunden Rückstand Fünfter, Lohr, weitere 30 Sekunden zurück, Siebter. Während sich Lorenz Specht über die ganze letzte Runde mit demoliertem Schwinge seiner Zündapp ins Ziel quälte, landete Löwer (Sachs) mit Silber gegen wirklich harte Konkurrenz auf Rang 15. Als überraschend schwach erwiesen sich die Italiener. Während Dossena (Morini) bei den 125ern mit gut zwei Minuten Rückstand gegen Kramer wenigstens noch Siebter wurde, kam Dallara mit einer aufgebohrten Version bei den 175ern nicht einmal unter die ersten Zehn.

Den stärksten Eindruck von den in Velden nicht gestarteten „Ausländern“ hinterließ wohl der Schwede Lasso Larsen auf der 250er Werks-Husqvarna, der zwar gegen Ende des ersten Fahrtages ausfiel, aber bis dahin wie erwartet ganz oben an der Spitze mitmischte und, falls er nicht auf Zemens (verbotenen) Spuren gewandelt sein sollte, auf der schwierigsten Geländeprüfung absolute Bestzeit fuhr. Jedenfalls hat er einmal Maß genommen, und es würde nicht wundern, wenn man ihn dieserhalb nach Strakonice schickte. Für nächstes Jahr...

Wenn nichts auffällt, dann hat man die Gewißheit, daß eine Geländesport-Veranstaltung reibungslos abließ. In Strakonice war das anders. Dort fiel so manches auf. Allerdings nur Gutes. Die Organisation war mustergültig aufgezoogen, präzise in der Abwicklung und beispielhaft vorbereitet. Nicht nur, daß an jeder Zeitkontrolle ein Krankenwagen plus Arzt bereitgestellt war, es saß auch ein Funk-Amateur am Tisch, der prompt jeden Durchlauf in die Zentrale im Fahrleitungsbüro durchgab. Was Übersicht und Rechenerei wesentlich erleichterte. Am ersten Fahrtag hingen die Ergebnisse um 18 Uhr am schwarzen Brett, am zweiten waren um die gleiche Zeit bereits die Maschinen freigegeben und verladen. Und was bei uns „beim besten Willen nicht geht“: man hatte Verständnis für die Arbeit der Zeitungsschreiber, öffnete ihnen die Tür ins Rechenzentrum und gab ihnen bereitwillig Einblick in die Zeitnehmerlisten. Denn man war in Strakonice nicht nur schnell, man war auch nicht nervös und überreizt. Sondern immer gefällig und hilfsbereit. Mit einem Satz: man kann nur den Hut vor Fahrleiter Cervac und seinen Helfern ziehen. Und träumen, daß man auch bei uns überall die paar wenigen Journalisten als Mit-Arbeiter ansähe...

Leo Wagner

Die Ergebnisse der Zweitagesfahrt

Klasse bis 50 ccm: 1. Buder (Zündapp); 2. Dietrich (Puch); 3. Beitmann (Simson); 4. Schneidewind (Simson).
Klasse bis 75 ccm: 1. Hessler (Zündapp); 2. Schönemann (Simson); 3. Salewski (Simson); 4. Lücken (Zündapp); 5. Stubenrauch (Simson); 6. Lichtenberg (Simson).
Klasse bis 100 ccm: 1. Gienger (Zündapp); 2. Müller (Zündapp); 3. Kämper (Zündapp); 4. Beranek (Zündapp); 5. Sengfelder (Zündapp); 6. Molle (Zündapp); 7. Grassinger (Zündapp).
Klasse bis 125 ccm: 1. Dieter Kramer (Zündapp); 2. Leitgeb (Puch); 3. Wabnig (Puch); 4. Marja (Jawa/CZ); 5. Vorlicek (Jawa/CZ); 6. Cemus (Jawa/CZ); 7. Dossena (Morini); 26. Büse (Maico).
Klasse bis 175 ccm: 1. Sommerauer (Puch); 2. Uhlig (MZ); 3. Jozif (Jawa/CZ); 4. Valek (Jawa/CZ); 5. Halser (MZ); 6. Jedlicka (Jawa/CZ); 7. Lohr (MZ), 11. Kaaden (MZ); 15. Löwer (Sachs); 25. Specht (Zündapp).
Klasse bis 250 ccm: 1. Cespiva (Jawa/CZ); 2. Mrazek (Jawa/CZ); 3. Uhlmann (MZ); 4. Gorulko (IZ); 5. Kotrba (Jawa/CZ); 6. Seifert (MZ); 7. Weber (MZ); 8. Holy (Jawa/CZ); 9. Schubert (MZ); 10. Jelinek (Jawa/CZ).
Klasse bis 350 ccm: 1. Fojtik (Jawa/CZ); 2. Masita (Jawa/CZ); 3. Jasansky (Jawa/CZ); 4. Vytlačil (Jawa/CZ); 5. Spingat (MZ); 6. Wagner (MZ); 7. Cascipov (IZ); 8. Witzel (Maico).
Klasse bis 500 ccm: 1. Briza (Jawa/CZ); 2. Miarka (Jawa/CZ); 3. Schek (Maico); 4. Rabas (Jawa/CZ); 5. Tupy (Jawa/CZ).

Stand der Europameisterschafts-Wertung

Klasse bis 50 ccm: 1. Dietrich (Puch) 4543.5; 2. Schneidewind (Simson) 7186.2; 3. Brandl (Zündapp) 7915.8; 4. V. Kramer (Zündapp) 7920.0 (die beiden letzteren unter Vorbehalt, sonst 3. Buder (Zündapp) 8361.0).
Klasse bis 75 ccm: 1. Schönemann (Simson) 4040.2; 2. Salevsky (Simson) 4429.7; 3. Stubenrauch (Simson) 4656.1; 4. Lücken (Zündapp) 5177.7.
Klasse bis 100 ccm: 1. Gienger (Zündapp) 3483.8; 2. Müller (Zündapp) 3484.4; 3. Beranek (Zündapp) 3792.6; 4. Sengfelder (Zündapp) 4145.5; 5. Grassinger (Zündapp) 4971.2; 6. Terne (Zündapp) 5529.5.
Klasse bis 125 ccm: 1. D. Kramer (Zündapp) 3433.1; 2. Büse (Maico) 5177.9; 3. Szczerbakiewicz (WSK) 7181.6; 4. Leitgeb (Puch) 9139.5; 5. Wabnig (Puch) 9149.3.
Klasse bis 175 ccm: 1. Uhlig (MZ) 3351.3; 2. Sommerauer (Puch) 3394.6; 3. Lohr (MZ) 3663.5; 4. Halser (MZ) 3757.2; 5. Löwer (Sachs) 3981.7; 6. Kaaden (MZ) 4259.5; 7. Specht (Zündapp) 4294.3.
Klasse bis 250 ccm: 1. Uhlmann (MZ) 3504.4; 2. Cespiva (Jawa/CZ) 3724.1; 3. Schubert (MZ) 3857.0; 4. Seyfert (MZ) 3867.3.
Klasse bis 350 ccm: 1. Wagner (MZ) 3628.9; 2. Fojtek (Jawa/CZ) 3668.3; 3. Spingat (MZ) 3727.1; 4. Masita (Jawa/CZ) 3729.4; 5. Baumann (MZ) 3792.0; 6. Witzel (Maico) 4187.0.
Klasse bis 500 ccm: Schek (Maico) 3726.6.

5. Lauf zur Moto-Cross-Weltmeisterschaft

Bielsteiner Waldkurs

(Fortsetzung von Seite 398)

hört, daß man sich in Ostdeutschland mit der Entwicklung einer elektronisch gesteuerten und mit Preßluft betriebenen Startmaschine beschäftigt, dann müßten sich doch bei uns wenigstens die Mittel für eine mechanische Startanlage finden lassen. Gibt es denn in der Umgebung von Bielstein kein größeres metallverarbeitendes Werk, das so etwas gegen Erstattung des Materialwertes in seiner Lehrlingsabteilung anfertigen könnte? Ich bin der festen Ansicht, daß der Veranstalter, der ADAC Gau Nordrhein, bei seinen vielfältigen Beziehungen zur Industrie einen Mäzen aufreiben müßte. So, das mußte einmal gesagt werden! Es war aber auch der einzige Schönheitsfehler der sonst großartigen Veranstaltung.

Wie schon erwähnt, gelang der achte Start einigermaßen, wobei sich Adolf Weil (Westdeutschland) auf seiner Maico, wie schon mehrere Male vorher, sofort an die Spitze des Feldes setzte, um, gefolgt von den beiden Sowjetrussen Arbekov und Yakovlev, dem Schweden Pettersson, dem Belgier Robert und dem Schweden Hallman, in der Spitzkehre zu verschwinden. In der gleichen Reihenfolge kam das Spitzenfeld auch aus der ersten Runde zurück. Aber schon in der zweiten Runde hatte sich Hallman um einen Platz verbessert, um nach der dritten Runde dicht hinter Arbekov auf Platz drei aufzutauchen. Unablässig griffen nun der Sowjetrusse und der Schwede den Spitzenreiter an, bis Hallman sich in der zehnten Runde vor Arbekov setzte und bei einem Angriff auf Weil im Hufeisen vor der Zielgeraden mit dem Deutschen kollidierte. Arbekov nutzte diese Situation blitzschnell aus, setzte sich an die Spitze des Feldes und gab sie bis zum Ende des Laufes, der über 14 Runden führte, nicht mehr ab. Zwar konnte Weil in der elften Runde noch den zweiten Platz behaupten, aber schon in der zwölften Runde lag Hallman knapp vor ihm, so daß Weil an dritter Stelle über die Ziellinie ging. Trotz der unglücklichen Kollision war dieses Rennen für Adolf Weil und die Maico-Werke ein großartiger Erfolg. Er möge ihm und den Pfäffingern hoffentlich den nötigen Impuls geben, auf diesem nunmehr von Erfolg gekrönten Wege weiterzugehen. Insbesondere sollte man aber zur Unterstützung von Adolf Weil noch mindestens zwei weitere Fahrer verpflichten, wie es andere Werke und andere Nationen vormachen.

In der Festsetzung der Gesamtstrecke hat man in diesem Jahr einen neuen Modus eingeführt. Es werden 30 Minuten gefahren, und nach Ablauf dieser Zeit erfolgt eine Zugabe von zwei Runden, die den Fahrern besonders angezeigt werden.

Im zweiten Lauf klappte der Start beim ersten Versuch. Wieder konnte Weil sich als Erster vom Feld lösen und die Spitze übernehmen. Aber schon in der zweiten Runde ging Hallman in der Auffahrt zum ersten Hufeisen in einem tollen Speed an ihm vorbei und übernahm die Spitze, während Arbekov am Hinterrad von Weil in Lauerstellung lag. Etwas abgesetzt auf dem vierten Platz lag der Ostdeutsche Dieter Kley, der zusammen mit seinem Klubkameraden Wolfgang Eißner, beide CZ, erst im zweiten Lauf in das Geschehen an der Spitze eingreifen konnte. Im ersten Lauf war er durch Schaden an der Hinterradschwinge (Kollision) ausgeschieden, während Eißner nach einem Sturz aufgeben mußte.

Dauernde Angriffe von Arbekov brachten Weil nicht aus der Ruhe. Er fuhr exakt die Ideallinie. Genau an der Stelle, an der Hallman Adolf Weil überraschen konnte, versuchte es der Sowjetrusse. Und das ging schief. Sie kollidierten. Arbekov überschlug sich, und seine Maschine flog in die Büsche. Er blieb liegen und wurde von Sanitätern humpelnd vom Platz geführt. Der Schwung der Weilschen Maschine, die auf Kurs geblieben war, reichte noch über den Scheitelpunkt der Kurve hinaus. Sie rollte bergab aus. Der Gaszug war aus dem Vergaser gerissen; aus der Traum! Mit großem Vorsprung konnte Torsten Hallman auf der Husqvarna vor seinem Landsmann Olle Pettersson (ebenfalls Husqvarna) und dem Tschechen Zdenek Strnad auf CZ das Rennen beenden. Die weiteren Plätze belegten Jacky Porte, Frankreich (Montesa), Jyrki Storm, Finnland (Husqvarna), und der Ostdeutsche Dieter Kley (CZ). Als bester Westdeutscher lag Gerhard Stauch (Maico) auf Platz zwölf, gefolgt von dem Ostdeutschen Wolfgang Eißner (CZ).

Das Gesamtergebnis brachte folgendes Bild:

1. Torsten Hallman, Schweden (Husqvarna), 3 Punkte; 2. Olle Pettersson, Schweden (Husqvarna), 6 Punkte; 3. Zdenek Strnad, CSSR (CZ), 9 Punkte; 4. Alexander Yakovlev, UdSSR (Jawa-CZ), 13 Punkte; 5. Jacky Porte, Frankreich (Montesa), 14 Punkte; 6. Jyrki Storm, Finnland (Husqvarna), 14 Punkte.

Im nationalen Lauf der Klasse bis 250 ccm siegte Otto Walz-Herrenberg (WaBeHa-Montesa) vor Erwin Schmider-Wolfach (CZ) und Fritz Betzlbacher-Pfäffingen (WaBeHa-Montesa), während im nationalen Lauf der Klasse bis 500 ccm der Wolfacher vor Otto Walz über die Ziellinie ging und sich Wolfgang Müller-Essen (Maico) auf den dritten Platz setzen konnte.

Zum Schluß noch eine kleine kritische Betrachtung der deutschen Fahrer: Was ihnen fehlt, ist die ausgezeichnete und ausgefeilte Betreuung durch die Werke und eine systematische Heranführung mehrerer Fahrer jeder Klasse an das Weltniveau. Je ein Fahrer pro Klasse genügt nicht, das ist ein Versuch mit unzulänglichen Mitteln, wenn auch am tauglichen Objekt! Eine ketzerische Frage noch: Steht in Bielstein im kommenden Jahr die neue, moderne Startanlage? Schön wär's!

Dr. Baumann



Motorrad

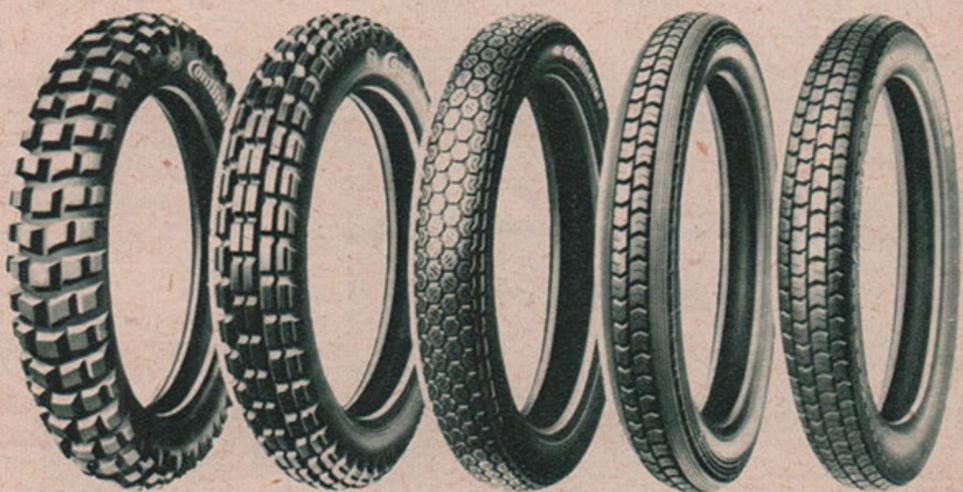
Bei keinem Fahrzeug ist der Fahrer so eng mit der Maschine verwachsen wie beim Motorrad — und die Verbindung von der Maschine zur Fahrbahn bilden die

Reifen

Sie sollen die Motorkraft auf den Boden übertragen und das Fahrzeug sicher führen.

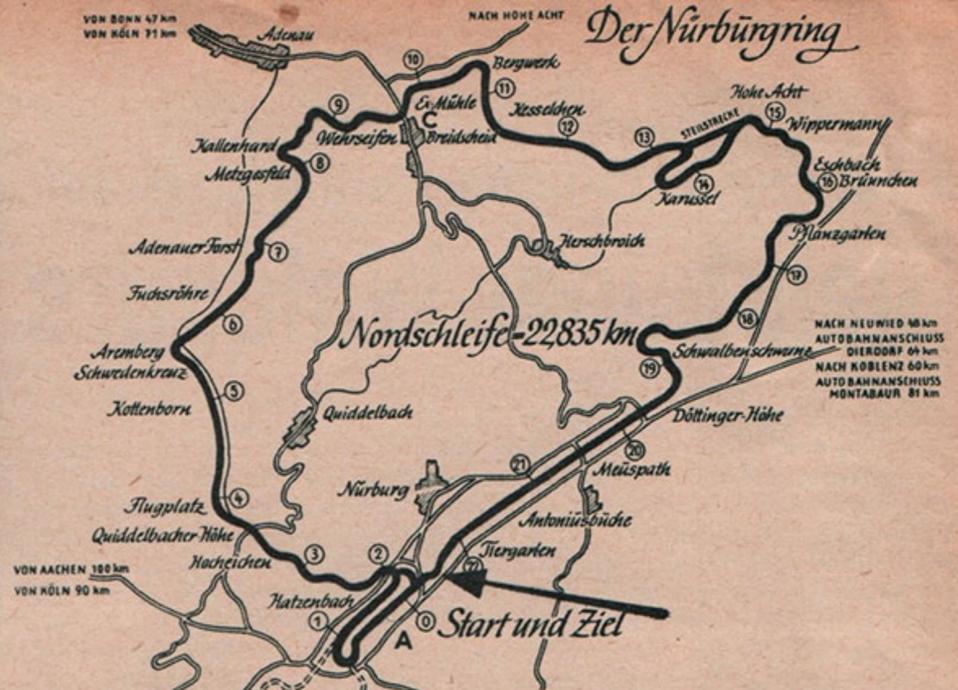
Für die unterschiedlichen Fahrbahnbeschaffenheiten liefert die Continental deshalb auch unterschiedliche Profile und Ausführungen (siehe Abb.).

Wählen Sie aus dem reichhaltigen Programm der Continental die für Ihre Zwecke geeigneten Reifen! Ihr Fachhändler wird Sie gern beraten.



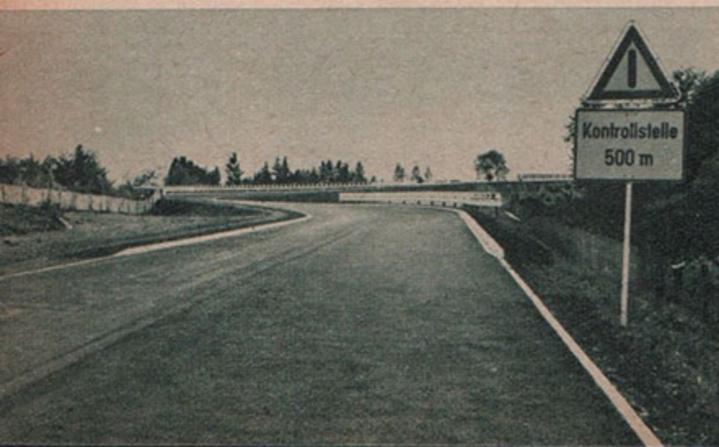
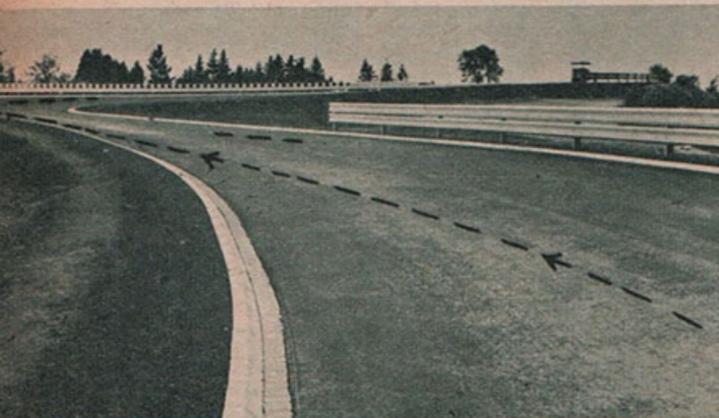
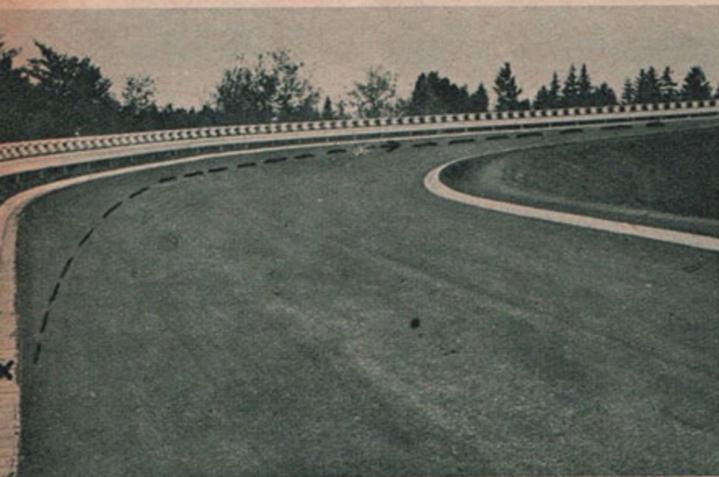
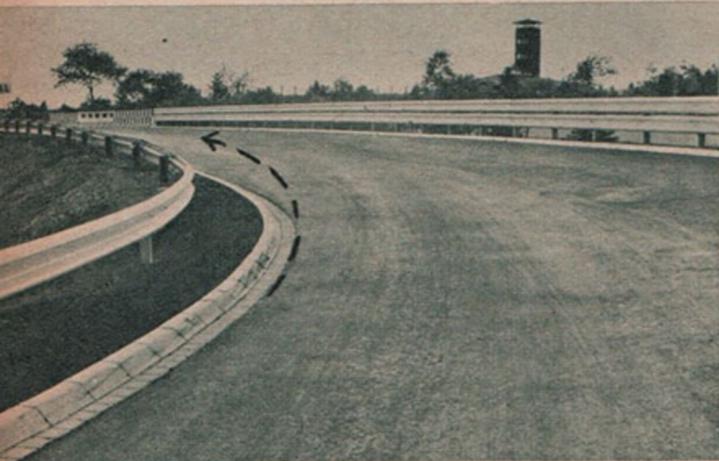
Continental

der meistgefahrte deutsche Reifen



Die neue Kurve

Seit dem 1000-km-Rennen gibt es bei Kilometer 22,3 — also kurz vor der Ziellinie — auf der Nordschleife des Nürburgring eine neue Kurve. Offiziell soll sie „Hohenrain“ genannt werden. Sie wurde während der Bauzeit als Bremskurve bezeichnet. Vom Ausgang dieser neuen Biegung bis zur Ziellinie sind es noch etwas mehr als 400 m, und dieser Abstand reicht aus, um von etwa 70 oder 80 km/h im Ausgang des Hohenrain bis auf 110 oder weit mehr km/h erneut zu beschleunigen. Dieses Tempo an der Ziellinie ist in der Tat geringer als in früheren Zeiten, in denen man hinter dem Tiergarten bis zur Linie



glatt durchfuhr. Es war nicht möglich, diese Kurve näher an das Gebiet der Start- und Ziellinie heranzubringen, weil der Ausgang der Nordschleife, die Bus-Einfahrt und die überbrückte Straße nach Nürburg keinen Platz dazu gelassen haben. Man wollte in erster Linie dafür sorgen, daß die herankommenden Fahrzeuge von Touristen und sportlich begeisterten Fahrern vor der Ziellinie auf dem großen Platz neben der Großtankstelle, neben den Abstellplätzen und am Zielhaus keine zu riskanten Notbremsungen mehr machten oder gar in die dort meist versammelten Wärter, Fahrzeuge, Zuschauer, Monteure usw. hineinbrausten, wie das ja manchmal trotz ausreichender Warnzeichen und Beschilderungen vorkam. Zum anderen wollte man bei Sportveranstaltungen das Tempo der Renn- und Sportfahrzeuge so weit herunterbringen, daß die Zeitnehmer die Startnummern besser ablesen und genauer registrieren können.

Ob der erste Zweck erreicht wurde, kann man wohl noch nicht genau sagen. Tatsache ist, daß die meisten Fahrer nach dieser Kurve nicht mehr stark beschleunigen, sondern sich der Startlinie in langsamerer Fahrt nähern. Der zweite Zweck ist jedoch bestimmt erreicht worden, wie man von der Zeitnahme des 1000-km-Rennens weiß. Bleibt die Frage offen, was wir — die „Betroffenen“ und speziell die Motorradfahrer — dazu meinen. Zunächst sei festgestellt, daß die Fahrzeit für eine Runde um die Nordschleife durch diese Kurve etwa 10 bis 15 Sekunden mehr als früher beträgt. Bei Meßfahrten, wie wir sie bei unseren Maschinen-Beurteilungen mit dem Spezialfahrtschreiber machen, lohnt es sich kaum noch, hinter km 22,3 weiter zu messen, denn diese Kurve ist für das Fahrtschreiber-Diagramm so dicht am Ende der Meßfahrt, daß ein erneutes Hochbeschleunigen dahinter keinerlei wissenswerte Zahlen erbringt. Wir messen also nur bis 22,3 und bremsen dort scharf ab. Unsere Test-Zeitentabelle ist dementsprechend umgerechnet.

Der Nürburgring wird durch diese Kurve nur um 25 m länger, die Nordschleife hat jetzt also 22,835 km — früher 22,810 km. Diese 25 m machen jedoch eine neue Zeitentabelle für diese Strecke allgemein notwendig, wir drucken Sie unten ab, wenn auch der Unterschied nicht groß ist.

Etwas anderes ist jedoch der Kurvenverlauf: der ist nun einmal völlig neu, und wie schwierig er ist, das zeigen sehr deutlich die Bremspuren und auch schon einige abgestürzte Fahrzeuge. Hier sollte man alle seine Sinne beisammen haben! Die Kurvenradien werden nämlich in den drei Biegungen immer enger. Der erste Radius (siehe Skizze unten) beträgt 100 m, der mittlere Radius 40 m, der letzte Radius 30 m. Für uns Motorradfahrer

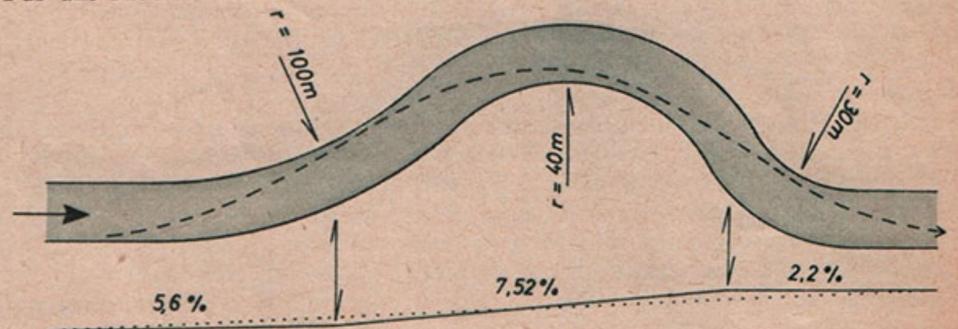
ist außerdem zu beachten, daß man zur Sicherung vor der abstürzenden äußeren Böschung Leitplanken und schräge Bordkanten, die man mit den Fußrasten berühren kann (!), vorgesehen hat — eine dichte, starke Hecke mit flachem Grasrand wäre für uns besser gewesen. Also aufpassen, Leute! Nicht beim ersten Mal sinnlos hineinfegen! Es gilt die alte Nürburgringregel: extrem lange im Kurvenaußenrand bleiben, bevor man den nächsten Innenrand anschneidet. Wie es ungefähr gehen muß, ist mit der gestrichelten Linie auf der Skizze unten gezeigt.

Die frühere flache und gleichmäßige Steigung ist jetzt in drei Stufen 5,6% — 7,52% — 2,2% unterteilt, was aber kaum ins Gewicht fällt. An dieser Stelle kommt man sowieso nicht mit dem schnellsten Gang an und schaltet spätestens in der ersten Biegung bis auf den zweiten Gang herunter. Zunächst sieht die Sache beim Einfahren harmlos aus, aber dann macht man zuerst garantiert den Fehler, daß man die nächste (Rechts-)Biegung zu früh anschneidet und zaubern muß. Jetzt entdeckt man erschreckt, daß die Kurvenfolge enger wird. Beim nächsten Mal muß man also viel länger links am Außenrand bleiben und erst anschneiden, wenn man etwas weiter ist, als es auf unserem Foto unten angekreuzt wurde.

Dies wollten wir unseren Lesern und Nürburgringfreunden unbedingt noch sagen, bevor sie diese schöne Strecke in Zukunft befahren! Klacks

Sekunden	Bei einer Rundenzeit von Minuten														
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
00	171,3	152,2	137,0	124,6	114,2	105,4	97,9	91,3							
02	170,6	151,7	136,6	124,2	113,9	105,1	97,6	91,1							
04	169,8	151,1	136,1	123,8	113,5	104,9	97,4	90,9							
06	169,1	150,6	135,7	123,4	113,2	104,6	97,2	90,7							
08	168,5	150,0	135,2	123,1	112,9	104,3	96,9	90,5							
10	167,8	149,5	134,8	122,7	112,6	104,1	96,7	90,3							
12	167,1	148,9	134,3	122,3	112,3	103,8	96,5	90,1							
14	166,4	148,4	133,9	122,0	112,0	103,5	96,3	89,9							
16	165,7	147,9	133,5	121,6	111,7	103,3	96,0	89,7							
18	165,1	147,3	133,0	121,2	111,4	103,0	95,8	89,5							
20	164,4	146,8	132,6	120,9	111,1	102,8	95,6	89,4							
22	163,8	146,3	132,2	120,5	110,8	102,5	95,4	89,2							
24	163,1	145,8	131,7	120,2	110,5	102,2	95,1	89,0							
26	162,5	145,2	131,3	119,8	110,2	102,0	94,9	88,8							
28	161,8	144,7	130,9	119,5	109,9	101,7	94,7	88,6							
30	161,2	144,2	130,5	119,1	109,6	101,5	94,5	88,4							
32	160,6	143,7	130,1	118,8	109,3	101,2	94,3	88,2							
34	159,9	143,2	129,7	118,5	109,0	101,0	94,1	88,0							
36	159,3	142,7	129,3	118,1	108,7	100,7	93,8	87,8							
38	158,7	142,2	128,8	117,8	108,5	100,5	93,6	87,6							
40	158,1	141,7	128,4	117,4	108,2	100,3	93,4	87,5							
42	157,5	141,2	128,0	117,1	107,9	100,0	93,2	87,3							
44	156,9	140,8	127,6	116,8	107,6	99,8	93,0	87,1							
46	156,3	140,3	127,3	116,4	107,3	99,5	92,8	86,9							
48	155,7	139,8	126,9	116,1	107,0	99,3	92,6	86,7							
50	155,1	139,3	126,5	115,8	106,8	99,0	92,4	86,5							
52	154,5	138,9	126,1	115,5	106,5	98,8	92,2	86,4							
54	153,9	138,4	125,7	115,1	106,2	98,6	92,0	86,2							
56	153,4	137,9	125,3	114,8	105,9	98,3	91,7	86,0							
58	152,8	137,5	124,9	114,5	105,7	98,1	91,5	85,8							

Bildreihe links von unten nach oben: Der Kurvenverlauf von Anfang bis zum Ende mit skizzierter Fahr-Linie. Bei dem Kreuz erst nach rechts in Schräglage die Innenseite und den Ausgang anpeilen! (Fotos Klacks)



Siege allein genügen nicht

In ununterbrochener Folge (5 x) ist die 100er von ZÜNDAPP ungeschlagener Deutscher Geländemeister. Warum. Weil sie immer up to date ist. Deshalb wurde sie auch 1967 weiter verbessert: neues wartungsfreies Feinst-Filter (damit der 8,2-PS-Motor noch besser zieht), supergroße 150-mm-Bremsnaben (damit Sie noch sicherer bremsen können); neuer niedrigerer Rahmen, neue Komfortsitzbank (Sie fahren noch bequemer). Machen Sie doch eine Probefahrt.

ZÜNDAPP schnell und zuverlässig

ZÜNDAPP KS 100



Verlangen Sie unverbindlich ausführliche
Informationen über die neuen Modelle von
ZÜNDAPP-WERKE GMBH · Abt. M 79 · 8 München 8

ZÜNDAPP

Zwanzig waren aus Zschopau

(Fortsetzung von Seite 390)

Immer wenn ich in der langen Reihe meiner vielen Motorräder von einem besonders unerfreulichen oder extravaganten und damit anspruchsvollen Exemplar enttäuscht oder ernüchtert war, die ewige Bauerei und Geldausgabe satt hatte und nur noch fahren, fahren, fahren wollte, habe ich mir wieder eine gebrauchte SB 200 gekauft — und es nie bereut. Vier Stück davon hatte ich im ganzen, die erste wohl 1938, die letzte habe ich mit einer 250er Puch S 4 gekreuzt, d. h. ich habe den DKW-Motor in das Puch-Fahrgestell eines Mannes eingebaut, der mit dem schnellen Doppelkolbenmotor nicht zurechtkam und mir ihn gegen den DKW-Motor einschließlich Umbau überließ.

Vier SBs aus Zschopau ist noch nicht das Maximum. Von der kleinen RT 100 habe ich insgesamt sechs Exemplare besessen. Wer kennt überhaupt noch die RT 100? Sie war einer der ganz großen Schlager der Zschopauer, ein 3 PS-Flachkolben-Zweitakter (am Anfang 2,5 PS), ein wunderschönes leichtes Rohrrahmenfahrgestell mit einer durch Gummiband gefederten Vordergabel aus Stahlblech. Gewicht des ganzen Fahrzeuges nur 50 kg (!), äußerst lebendig, sehr handlich, prima Straßenlage, ein richtiges kleines Motorrad für einen Ladenpreis von nur 333.— Mark, das nicht nur in Deutschland, sondern vor allem auch in Holland sehr viele Freunde fand.

Meine erste RT 100 kaufte ich während des Krieges in Falkensee bei Berlin, nicht zum Fahren, das durfte man damals nicht, sondern zum Bauen. Sie stand im dritten Stock eines Mietshauses in meinem kleinen möblierten Zimmer neben dem Bett, nachts hing ich meine Wäsche am Lenker auf. In der wenigen Freizeit, die neben der Arbeit an Flugmotoren in Spandau blieb, baute ich zusammen mit Crius einen 100er wassergekühlten Gegenkolbenmotor mit Ladepumpe, mit dem wir nach dem „Endsieg“ den Weltrekord bis 100 ccm erobern wollten. Beides hat dann allerdings nicht geklappt.

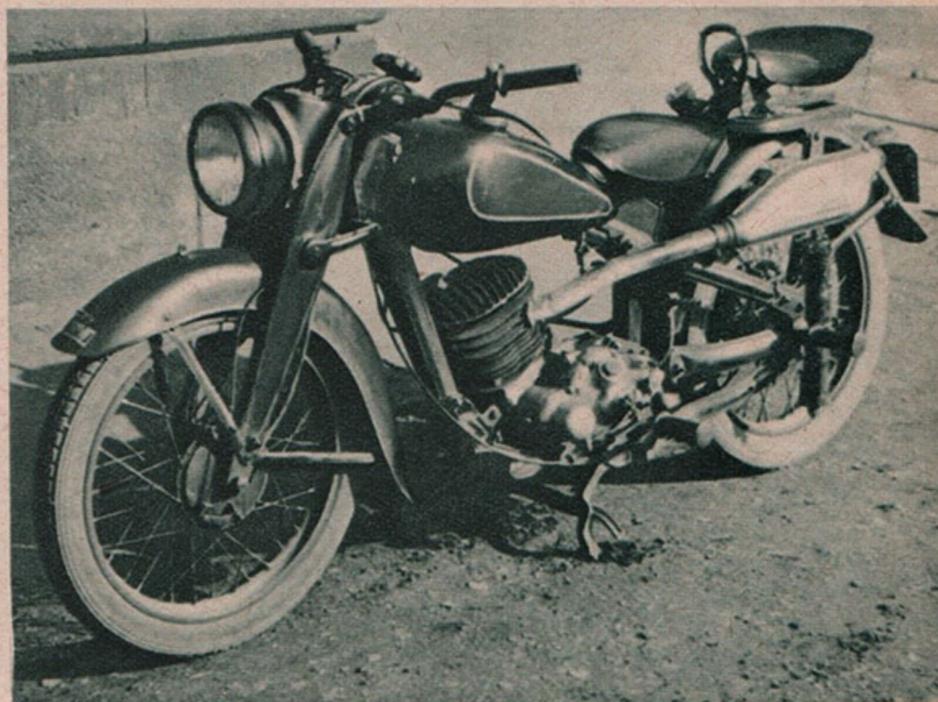
Mit der Gegenkolben-RT wurden auch gelegentlich Versuchsfahrten gemacht. Sonntags, morgens zwischen vier und fünf Uhr, schleppte Crius mich mit seiner RT 100, die einen „roten Winkel“ hatte und deshalb fahren durfte, auf die Avus. Mit Benzin aus dunklen Quellen, in steter Angst, von irgendwem erwischt zu werden, und dem ungeheuerlichen Lärm, den nur ein aufgeladener Gegenkolbenmotor erzeugen kann, fuhr ich im Morgengrauen über die menschenleere Avus und freute mich, wenn nichts riß, brach, auslief, festhing oder davonflog.

Später, im Herbst 1943, kam ein Brief von Crius aus Berlin zu mir nach Sewastopol, wo ich sonntags in einer herrlichen Werkstatt aus russischen Flakrohren und Torpedoteilen einen noch viel besseren Gegenkolbenmotor baute: Der Luftkrieg hatte in Berlin Mietshaus und Gegenkolben-RT 100 zertrümmert.

Die nächste RT 100, in Exportausführung mit viel Chrom, kaufte ich nach dem Krieg von einem Händler, der sie irgendwo versteckt gehabt hatte. Sie wurde aber bald wieder verkauft, weil der Rahmen verzogen war.

Eine weitere RT 100 in recht gutem Zustand verkaufte mir dann ein Volkspolizist in Erfurt. Sie bekam statt des serienmäßigen 13er Vergasers einen mit 22 mm Durchlaß, aufgeschrumpfte große Leichtmetall-Kühlrippen, einen großen Zylinderkopf und einen gewaltigen Auspuffschlitze.

Diese „Frisur“ war ein ausgesprochen glücklicher Wurf: Ein Bekannter gewann damit laufend sonntags Zementbahnrennen in der 100er Klasse, in der Woche fuhr ich mit der Maschine spazieren. Zum Rennen wurden nur Kennzeichen, Scheinwerfer und Ballhupe abgebaut und ein im Rucksack mitgebrachtes, ganz kurzes Auspuffrohr montiert. Weder früher noch



später ist es mir je gelungen, einen Serienmotor auf Antrieb und mit so einfachen Mitteln derart in der Leistung zu steigern. Mit modernen Motoren, die schon serienmäßig 8 oder 9 PS aus 100 ccm bringen, ist das natürlich nicht zu machen.

Kurz nachdem ich meinen Wohnsitz von Mittel- nach Süddeutschland verlegt hatte, bekam ich dort von einem Schrotthändler billig ein RT 100-Fahrgestell und anlässlich einer Hollandreise in Rotterdam einen guten Motor dazu. Diese RT verkaufte ich später an einen Schmiedemeister in der Tübinger Gegend, der noch jahrelang damit fuhr, bis er alt wurde und einen VW kaufte.

Die letzten beiden RTs hatte ich nacheinander einige Jahre später in Schweinfurt. Da die Originalmotoren inzwischen zu alt waren, um noch repariert zu werden, wurden 50er Sachs-Motoren mit Kickstarter eingebaut, 3,5 bis 4 PS waren das Äußerste, was man damals aus dem ursprünglich als Moped-Motor vorgesehenen 50er herausholen konnte. Den schönen 5,2 PS-Motor gab es zu dieser Zeit leider noch nicht.

Weitere DKWs in meiner Sammlung waren drei RT 125, eine SB 350, mit der ich vor dem Krieg eine große Reise durch Nordafrika machte, und eine Zweizylinder SB 500 in der Nachkriegszeit, die aber für die damaligen Verhältnisse einen entschieden zu hohen Verbrauch hatte.

Die aufregendsten aller meiner DKWs waren aber drei Rennmaschinen, die ich nacheinander kaufte und für Straßenbetrieb umbaute und zuließ.

Die erste war eine wassergekühlte 175er mit Nasenkolben und Ladepumpe, Baujahr etwa 1930, die ich zerlegt in der Dachkammer eines Rennfahrers in Zwickau aufstöberte. Mit sehr viel Arbeit und viel Hilfe anderer Enthusiasten wurde daraus ein recht nettes Fahrzeug, das verkauft wurde, als mir Siegfried Rauch seine über den Krieg gerettete ORE 250 zu einem recht zahmen Preis überließ. Die ORE 250 hatte ebenfalls Nasenkolben, Ladepumpe und Wasserkühlung, aber einige PS mehr als die 175er. Der Bezirksschornsteinfegermeister einer thüringischen Kreisstadt kaufte sie mir später wieder ab und fuhr damit seinem Gewerbe nach.

Die Krönung aber war eine URe 250, Baujahr 1938, die ich 1954 einer Betriebs-Sport-Gemeinschaft im Erzgebirge abkaufte. Angeblich eine ehemalige Trainingsmaschine von Ewald Kluge, vermutlich aber eine der vor dem Krieg in Zschopau in Kleinserie gebauten, für 2000 Mark für Privatfahrer käuflichen Rennmaschinen. Sie hatte auch wieder Wasserkühlung, aber einen 20 PS-Doppelkolben-Motor mit Ladepumpe. Pro Arbeitstakt wurden rund 700 ccm angesaugt und in den 250er Zylinder gedrückt. Eine ölgedämpfte Telegabel aus Prüssings Nachkriegs-Werkstatt, eine Schwingrahmen-Hinterradfederung, ein 30 Liter-Tank, zwei direkt vom Zylinder nach hinten gehende Auspuffrohre und zwei Amal-TT-Vergaser machten nicht nur einen schnellen Eindruck, die Maschine war auch schnell; und dabei war der Motor so elastisch, daß man auch bei recht sportlichem Fahren mit den drei Gängen auskam. Der Motor drehte maximal nur bis 5000 U/min.

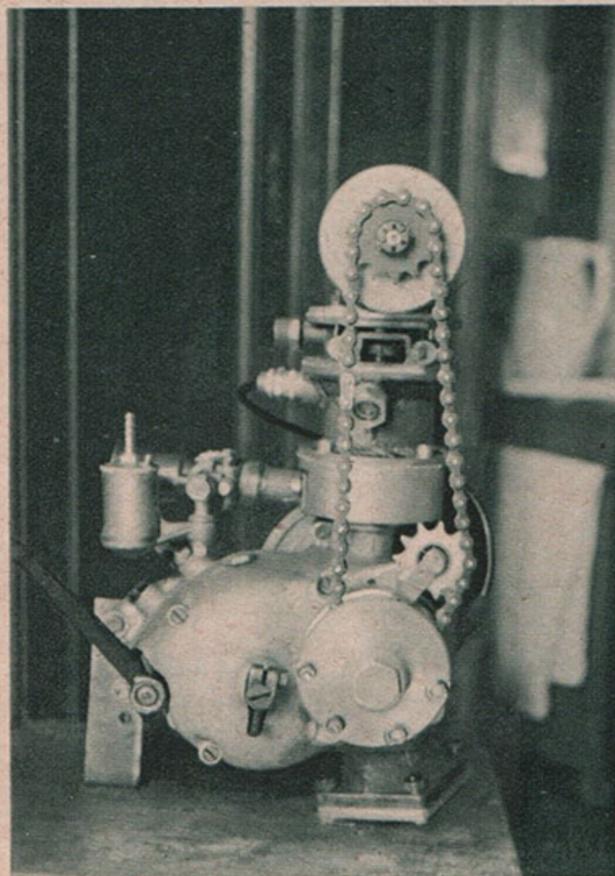
Für Straßenbetrieb bekam die Maschine einen Scheinwerfer, den eine Batterie versorgte, zwei Schalldämpfer, zwei Luftfilter und einen Kickstarter. Um diesen trotz der weit hinten liegenden Fußrasten betätigen zu können, mußte die linke Fußraste hochklappbar gemacht werden.

Die URe 250 soff das Benzin kanisterweise, aber ich habe es ihr gegönnt. Ich fuhr auf dem Motorrad, von dem ich schon vor dem Kriege als 16jähriger fasziniert gewesen war, wenn ich in Schleiz, Hohenstein oder auf der Eilenriede den Geiß, den Kluge oder den Winkler Große Preise gewinnen sah.

Vor ein paar Wochen traf ich einen alten Bekannten, von dem ich seit 20 Jahren nichts mehr gesehen und gehört hatte. Wir sprachen über alte Zeiten, wilde Motorräder und gemeinsame Bekannte. „Erinnern Sie sich noch an den Knoch?“ — „Knoch? Keine Ahnung!“ — „Aber dem haben Sie doch damals Ihre 600er wassergekühlte DKW mit Kugelschaltung verkauft!“

Ich hab's vergessen. Vielleicht waren es doch 21 oder 22 Motorräder, die mir gehörten und aus Zschopau kamen.

Michael Heise



Oben: So ganz zufrieden mit der DKW scheint er doch nicht gewesen zu sein, denn es wurde sehr häufig ein ganz individuelles Motorrad aus dem, was einst die Zschopauer Fließbänder verlassen hatte. Hier DKW-Gehäuse mit Puch-Zylinder!

Links: Die interessantesten Studien wurden wohl am Gegenkolbenmotor getrieben, der einer von den vielen Versuchen war, den Zweitaktmotor immer weiter zu entwickeln, seine Vorzüge immer weiter auszunutzen, und die auch mit ihren Anteil an der endgültigen Entwicklung bis heute haben. Ohne das Wissen aus diesen Versuchen hätten viele Grundlagen gefehlt, die zu den heutigen Prinzipien im Bau von Zweitaktern geführt haben.

Das richtige Einstellen

4

So ist das nun mal in der Sportsaison: wenn da einmal aus Raumgründen die Fortsetzung eines Serienartikels verschoben werden muß, dann bleibt es meist nicht bei der Verzögerung um ein Heft. So auch diesmal — aber heute soll nun endlich das Einstellen vorläufig abgeschlossen werden, von dem zuletzt im Heft 9 mit der Unterbrecher-Einstellung als erstem Teil der Zündeneinstellung gesprochen wurde.

b) Zündzeitpunkt-Einstellung

Bei der Zündzeitpunkt-Einstellung geht es darum, daß die Unterbrecherkontakte in der Stellung des Kolbens vor OT trennen müssen, in dem an den Kerzelektroden der Zündfunke überspringen soll. Die Kontakttrennung erfolgt, wenn die Anlaufbahn des Unterbrechernockens das Schleifklötzchen des Unterbrecherhammers anzuheben beginnt. Weil aber die Stellung des Hammers gegenüber dem Nocken in Abhängigkeit vom Kontaktabhub, also vom maximalen Kontaktabstand an höchster Nockenstelle, steht, ist es eine unabdingbare Voraussetzung jeder korrekten Zündzeitpunkteinstellung, daß vor ihr die Arbeiten am Unterbrecher (Kontaktsäuberung, Säuberung und Schmierung der Hammerlagerung bzw. Spielbeseitigung an dieser Stelle) erfolgen, weil jede Änderung der Hammerlage den Zündzeitpunkt verschiebt.

So bewirkt auch jede nachträgliche Änderung des sorgsam eingestellten maximalen Kontaktabstands, wie er im vorhergehenden Kapitel beschrieben wurde, eine Veränderung des Zündzeitpunkts.

Bei manchen Motoren wird der Zündzeitpunkt während des Motorlaufs automatisch — und ganz selten noch bei älteren Maschinen von Hand — verstellt. Diese automatische Verstellung erfolgt mit Hilfe von Fliehkewichten. Selten nur bewirken sie eine drehzahlangepasste Verstellkurve — meist stellen sie nichts anderes dar als eine Rückschlagsicherung fürs Anwerfen. Wo die Zündung — von Hand oder automatisch — verstellbar ist, muß das natürlich bei der Zündzeitpunkt-Einstellung berücksichtigt werden, der Einstellwert muß also vom Hersteller entweder für geschlossene Fliehkewichte (ganz zurückgenommene Handverstellung) oder voll ausgeworfene Gewichte (Handhebel voll auf „Früh“) angegeben werden. Und entsprechend muß dann der Handhebel stehen bzw. die Fliehkewichte (die vereinzelt durch eine kleine Hilfsvorrichtung bei der Ermittlung des maximalen Betriebs-Zündzeitpunkts gespreizt werden müssen).

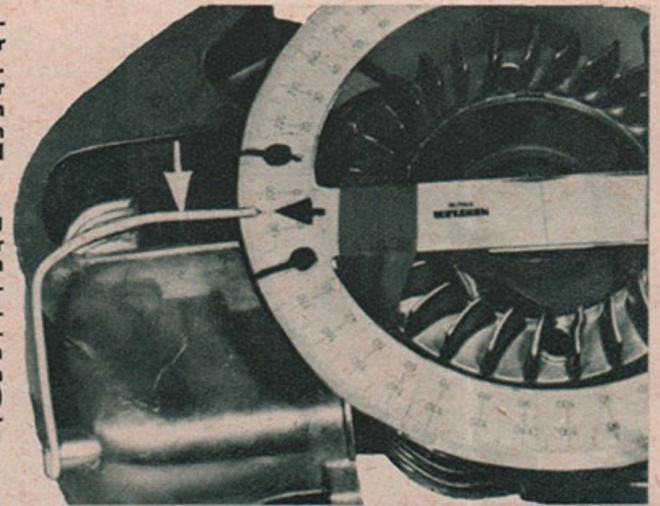
Bei der Mehrzahl der heute laufenden Modelle gibt es jedoch — schon deshalb, weil moderne Hochleistungsmotoren mit guter Gemischverwirbelung im Brennraum extrem kurze Vorzündzeiten aufweisen — keine Zündverstellung mehr, sondern einen fest eingestellten Zündzeitpunkt.

Zwei Dinge also sind zu tun, wenn dieser Zündzeitpunkt bzw. die Zündfunkenauslösung bei der richtigen Kolbenstellung ermittelt werden sollen:

1. Der Kolben muß auf Kurbelgrade bzw. Millimeterteile Kolbenweg genau in die Stellung des Zündzeitpunkts gebracht werden;
2. Die gegenseitige Stellung von Unterbrechernocken und Unterbrecherhammer muß so fixiert werden, daß im Zündzeitpunkt gerade eben die Kontakttrennung beginnt (die sich dann noch bis zum Erreichen des maximalen Kontaktabstands fortsetzt).

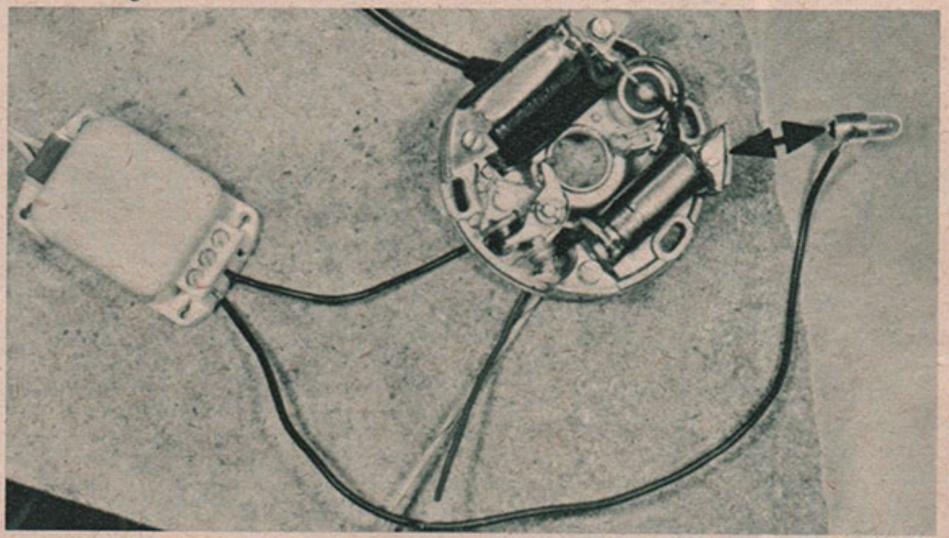
Das Anbringen einer Gradscheibe muß nicht immer mit Schrauben geschehen. Wenn man nicht an der Gradscheibe, sondern am Schwungrad dreht, kann man auch mit Tesaband kleben!

Unten die Meßschaltung für Wechselstrom. Zwar gibt auch Gleichstrom im Moment der Kontakttrennung einen Helligkeitsunterschied an der Glühbirne, bei Wechselstrom ist (am besten in diesem Fall mit 6 V / 4 W-Birne) der Unterschied aber besser erkennbar.



Für die Ermittlung der richtigen Kolbenstellung, d. h. das Suchen des Zündzeitpunkts, gibt es verschiedene Möglichkeiten, z. B.:

1. Die (außenliegende) Schwungscheibe trägt eine Markierung, die mit einer anderen, auf einem feststehenden benachbarten Gehäuseteil angebrachten korrespondiert. In solchem Fall sind meist zwei Markierungen auf der Scheibe vorgesehen, eine für den OT (die eigentlich gar nicht gebraucht wird) und eben die zweite, bei deren Erreichen der Kolben sich in Zündzeitpunktstellung befindet. Diese Schwungscheibenmarkierung ist, sofern sie zuverlässig genau ist, das narrensicherste — auch deshalb, weil es keine Irrtümer bezüglich der Drehrichtung geben kann. Sie ist aber nur bei kompletten Neumotoren durchzuführen, nicht bei Ersatzteilen, weil sich da die unumgänglichen Fertigungstoleranzen summieren können, so daß eine vor der Montage angebrachte Markierung dann im Einbauzustand nicht mehr stimmt.



M 125

Bald ist sie da,

die sagenhafte neue M 125 von PUCH, die im Geländesport auf Anhieb so spektakuläre Erfolge erzielt hat wie bei den Six-Days in Schweden oder bei der 2-Tage-Fahrt in Eschwege. Die richtige Maschine auch für Sie. Natürlich nicht in der heißen Geländesportversion, aber praktisch doch mit denselben Merkmalen: sportlich, leistungsfähig und von höchster Zuverlässigkeit. Die ersten Lieferungen erwarten wir im August dieses Jahres. Es empfiehlt sich, jetzt schon mit Ihrem Händler zu sprechen und eine Bestellung aufzugeben, da mit Sicherheit anzunehmen ist, daß das erste Kontingent bald vergriffen sein wird.

DEUTSCHE STEYR-DAIMLER-PUCH GMBH, 8228 Freilassing/Obb., Teisenbergstraße 7

Mascot

REGISTERED

TRIALNYLON

Jacke + Hose gefüttert **DM 159.-**

Rennkombi **DM 106.-**

Hergestellt aus schwarzem DUNLOP-WATERPROOF-NYLON, in 4 Größen sofort ab Lager lieferbar!

Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7



Der große Erfolg: **44.50**

Commodore

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

MOTORTRADE GMBH
75 Karlsruhe, Pf. 1093

Über 15 Jahre
Kraftstofftanks, Schalldämpfer u. Sonderzubehör für Sport- u. Rennzwecke **bürgen für Qualität.**
Neue BMW-Motorräder nach Wunsch ausgerüstet. Generalüberhlg. Umbau für Sport- u. Rennzwecke. Gebrauchte BMW-Motorräder immer vorrätig.



Ernst Hoske

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

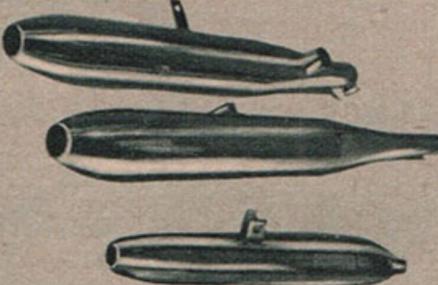
Zündpunktmesser

— Patent —



Zündung einstellen leicht gemacht!
Durch Kerzenloch in jeder Zündkerzenlage
Das präzise Such-, Meß- und Einstellgerät
Die Zündlehre für das Kraftfahrzeughandwerk

Dietrich Lauterbach Feintechnik
85 Nürnberg, Geiersberggasse 10



Den Schall-dämpfer für Ihre	HOREX-Regina DM 49.-
	HOREX-Resident DM 49.-
	BMW R 50 DM 49.-
	BMW R 26 DM 49.-
	NSU-Consul DM 48.-
	NSU-Max DM 58.-

Diese Preise zahlen Sie einschließlich des Zolles u. sämtlicher Nebenspesen. (Im Bild von oben: Horex-Resident, NSU-Max, NSU-Consul.)
Erhältlich bei HAVA, 1140 Wien, 14., Breitenseerstraße 20, Österreich, Telefon 02 22/92 62 08

Der metallische Kitt

PLASTEEL

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

Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glaseste mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von **CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT.X13** 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

RÖMER STURZ- UND



SPORTHELME

Hans Römer · 791 Neu-Ulm

Anzeigenschluß

für

Heft 15/67

ist am

26. Juni 1967

Das richtige Einstellen (Schluß)

- Die Ermittlung des Zündzeitpunkts erfolgt mit Hilfe einer Gradscheibe. Das ist beim Fehlen einer Schwungradmarkierung dann erforderlich, wenn der Hersteller die Vorzündung nicht in mm Kolbenweg, sondern nach Kurbelgraden vOT angibt (was übrigens genauer ist). Allerdings ist es dann nicht nur notwendig, eine Anbaumöglichkeit für die Gradscheibe zu finden (was nicht immer ganz einfach ist, ein Beispiel zeigt unser Bild), sondern auch mit Sorgsamkeit den OT zu suchen und diese Stellung auf der Gradscheibe zu markieren.
- Sitzt die Zündkerze zentral, so kann man eine der im Handel käuflichen (bzw. eine unter Verwendung einer zerschlachteten Zündkerze selbstgebastelte) Einstellehre verwenden, deren Fühlstift eine mindestens auf halbe Millimeter genaue Strichmarkierung trägt. Es gibt auch Einstellehren für schrägen Kerzensitz, aber die sind teuer, ihre Anschaffung lohnt für den Privatmann keinesfalls — primitive Ausführungen sind ebenso zwecklos wie die noch immer beliebte Meßmethode mit Hilfe der durchs Kerzenloch eingeführten Speiche.
- Besteht die Möglichkeit, den Zylinderkopf bei der Zündeneinstellung abzunehmen (allerdings muß dafür gesorgt sein, daß trotzdem der Zylinder dem Betriebszustand entsprechend auf dem Gehäuse festgezogen sitzt!), so kann man den OT mittels einer Tiefen-Schieblehre ermitteln und, von ihm zurückgehend, anschließend auch den Zündzeitpunkt. Müssen, wie es bei modernen kleinen Hochleistungs-Zweitaktern der Fall sein kann, Millimeterbruchteile gemessen werden, so muß die Tiefenmessung unter Zuhilfenahme einer Meßuhr, deren Fühlstift auf dem Kolbenboden aufliegt, erfolgen.
- Schließlich gibt es für Zweitakter noch eine weitere Möglichkeit der Totpunkt- und Zündzeitpunktsuche. Voraussetzung ist allerdings, daß der im Zylinder eingegossene Auslaßstutzen nicht zu lang ist, so daß man durch ihn noch gut an das im Auslaßschlitz sichtbare Kolbenhemd heran kann. In diesem Fall nämlich kann man nach Abnehmen des Auspuffrohrs, mit einem Bleistift an der oberen Schlitzkante des im OT stehenden Kolbens entlang fahrend, den OT markieren, dann die Kurbelwelle entgegen der Betriebsdrehrichtung zurückdrehen und nun mit einem Blechstreifen, der genau die Breite des Vorzündungsmaßes hat, den Abstand der Markierung auf dem Kolbenhemd von der oberen Schlitzkante ermitteln, den Kolben also auf Zündzeitpunkt stellen.

Damit wäre dann die erste Hälfte der Einstellarbeit getan — es folgt die zweite, die der Ermittlung der Kontakttrennung dient. Auch dazu gibt es verschiedene Möglichkeiten. Manche behaupten, sie bräuchten es ausreichend genau mit bloßem Hinschauen hin. Das sind Kunststücke, auf die man sich nicht einlassen sollte. Am häufigsten wird nach wie vor mit Hilfe einer ganz dünnen Fühllehre eingestellt, d. h. mit dem traditionellen Stück „Zigarettenpapier“ oder einem Staniolstreifen, die zwischen die Kontakte gelegt und im Moment der Kontakttrennung freigegeben werden.

Korrekt ist diese Methode nicht. Abgesehen davon, daß Papier wegen der Faser-Gefahr nichts zwischen den Kontakten zu suchen hat, bedeutet die Zwischenlage, daß sich der Augenblick der Kontakttrennung — wenn auch nur eine Geringfügigkeit — verschiebt.

Eigentlich sollte man nur mit Hilfe der Elektrizität die Kontakttrennung kontrollieren und dementsprechend dann die Unterbrechergrundplatte gegenüber dem Nocken verdrehen.

Hat man einen Motor mit Batteriezündung, so gibt es überhaupt keine Bedenken bezüglich der elektrischen Kontraktrennungs-Kontrolle. Denn da genügt es bei eingebautem Motor und angeschlossener Batterie, die Kontakte lediglich mittels eines Prüflämpchens zu überbrücken (dessen eine Zuleitung an Masse, die andere an den isolierten Kontaktträger bzw. den Kondensator-Plusanschluß oder Zündspulen-Primäreingang) gelegt wird. Solange die Kontakte geschlossen sind, bleibt das Prüflämpchen dunkel — der Stromkreis ist ja bei eingeschalteter Zündung über die geschlossenen Unterbrecherkontakte nach Masse kurzgeschlossen. Im Augenblick der Kontakttrennung aber flammt das Lämpchen auf — und es gilt dann, diesen Moment durch die bereits mehrfach erwähnte Unterbrecherverdrehung mit der zuvor festgehaltenen Kolbenstellung in Übereinstimmung zu bringen.

Hat man den Motor ausgebaut auf der Werkbank, so muß man mittels einer Batterie einen Einstell-Stromkreis schaffen: Batterie mit Minus an Masse, Plus an Lämpchen, zweiter Lämpchenanschluß an Unterbrecher-Plusseite (Kondensator- oder Primäranschluß). Dann ist bei geschlossenen Kontakten der Einstellstromkreis geschlossen und das Prüflämpchen **brennt** (im Gegensatz zur vorhergehend geschilderten Anschaltung). Wird die Kurbelwelle gedreht, so verlischt das Lämpchen diesmal im Moment der Kontakttrennung!

Und wie ist es bei Magnetzündung? Hat man noch einen Standmagneten oder einen der alten Schwungradzündler in der Maschine, so ist es in diesem Ausnahmefall tatsächlich am besten, mittels Staniol-Fühlstreifens einzustellen, zumal bei solcherart Motoren die Vorzündzeiten noch nicht extrem kurz sind. Aber bei modernen Schwunglichtmagnetzündern, wie ihn die 50er und 100er unserer Tage haben, braucht man sich nicht zu scheuen, ebenfalls elektrisch einzustellen. Eine Gefahr der Entmagnetisierung der Permanentmagnete besteht bei den heutigen Magnetmaterialien nicht mehr. Man kann es, wie oben für den ausgebauten Batteriezündungsmotor beschrieben, mittels einer zusätzlich angeschalteten Batterie samt Prüflämpchen machen — besser geht's mit 6 V 4-Watt-Birne unter Verwendung von Wechselstrom aus einem Klingeltrafo.

Ra.

Veteranenrallye

(Fortsetzung von Seite 401)

Hinsichtlich der Baujahrerkennung ist eine recht gute Idee mittlerweile sanft entschlafen. Es war m. W. in Laupheim, als erstmalig ein sogenannter „Veteranenpaß“ versuchsweise ausgegeben wurde, in dem aufgrund mehrerer Veranstaltungen (und damit mehrerer verschiedener technischer Gutachter) die wichtigsten Daten der Maschine schriftlich festgehalten werden sollten. Die Idee war gut. Aber sie wurde durch Vernachlässigung (wahrscheinlich haben die meisten gar nicht verstanden, worum es dabei ging) zerstört. Und damit haben wir jetzt wieder (immer noch) den Ärger mit der Bestimmung der Baujahre. Es gibt nun mal nicht bei jeder Veranstaltung jemanden, der die alten BMWs von 1928 von denen des Jahres 1931 auf Anhieb unterscheiden kann, außerdem sind bei vielen Veteranen teilweise andere Gabeln, andere Kotflügel usw. angebaut, daß sogar Experten unsicher werden können. Eine halbwegs „demokratische“ Abstimmung mag zwar vielleicht einen Irrtum bringen, aber wenigstens zunächst anerkennbare Daten. Bis einer es sicher besser weiß und beweisen kann. All diese Urteile in einem Veteranenpaß zusammengefaßt, würden nicht nur eine interessante Geschichte ergeben, sondern im Endeffekt auch Nutzen bringen (und Ärger und unschöne Auswüchse vermeiden).

Kurz gesagt: Der Gedanke der Veteranenrallye ist mittlerweile weit genug unter die Fahrer getragen worden, daß es langsam Zeit wird, sich halbwegs bindende Richtlinien (um Himmels willen aber keine sogenannten Sportgesetze mit vielen Paragraphen) aufzustellen. Das ist Arbeit, die einem einzelnen oder einigen wenigen aufgehalst werden wird, aber ich glaube, daß sie sich lohnen könnte. Dem Geschick dieser einzelnen wird es überlassen bleiben, die Richtlinien weich genug zu halten, daß auch weiterhin Spielraum für Experimente bleibt, daß ein Veranstalter eigene Ideen bringen kann, ohne gleich jeden Rahmen zu sprengen. Daß vor allem auch diverse Behördenauflagen „mit der linken Hand“ berücksichtigt werden können. Ohne „Satzungsänderung“.

Man merkt, daß in Unter Schönmattenweg bei der Ulfenbachtal-Rallye organisatorisch alles gut gelaufen ist, daß die Veranstaltung sauber war. Sonst wären bei den vielen Fahrgesprächen die Veranstalter beschimpft worden, und man hätte sich nicht so sehr mit dem Veteranengedanken allgemein befaßt. Diskussionen gab es in großer Zahl, über die Notwendigkeit einer Protestfrist (die man bei der Ulfenbachtal-Rallye automatisch vorgesehen hatte, weil man es vom Geländesport nicht anders kennt), über die Brauchbarkeit der reinen Zuverlässigkeitswertung, über spezielle Zeitwertung und gleichermaßen Zustandswertung, und was der Probleme mehr sind. Und wenn man dies alles genau betrachtet, dann war die Ulfenbachtal-Rallye ein sehr großer Erfolg, hat sie doch wieder Bewegung durch die neue Wertung gebracht. Muß dann noch erwähnt werden, daß nicht nur die Abnahme zeitlich eingehalten wurde (obwohl es am Samstag etwas schlecht aussah, viele Fahrer rechnen anscheinend mit weniger genauer Abnahme, wenn sie erst kurz vorm Start erscheinen, oder?). Muß weiter gesagt werden, daß Startzeit sowohl der ersten als auch der folgenden Runden recht gut vom Veranstalter einkalkuliert war (die Routine machte sich da bestimmt bemerkbar) und daß die Ergebnisse pünktlich um 18 Uhr (nach meiner Uhr) im „Festzelt“ auslagen? Sauber in Klassen unterteilt auf vorbereiteten Tabellen geschrieben. Man mag zu der Wertung stehen wie man will, man wird aber den reibungslosen Ablauf so ziemlich als Beispiel für weitere Rallyes nehmen müssen. Daß keine Streckenposten an Hauptstraßen-Kreuzungen standen, war vielleicht etwas unglücklich, aber immerhin waren die Wettbewerbszeiten harmlos (die meisten Pannen gab es doch wegen der zu langsamen Fahrerei: durchgeschmorte Zündspulen, heiße Motoren usw.) und es war ja gesagt worden, daß auf öffentlichen Straßen auch hier die StVO gilt, also Vorfahrtszeichen zu beachten sind. Und es wurde durch den Verlauf der Rallye den Behörden bewiesen, daß es sehr gut so klappt!

So blieb eigentlich von der Ulfenbachtal-Rallye der Eindruck zurück, daß sich der Veteransport noch längst nicht steril festgelaufen hat, daß es noch genügend Aufgaben sowohl für die Bastler als auch für die Fahrer und die Veranstalter gibt. Eine gewisse Eintönigkeit im Bild der Maschinen läßt sich anscheinend vorerst nicht vermeiden, der Gedanke, auch wertvolle (weil seltene) Konstruktionen der späten dreißiger Jahre hinzuzunehmen, könnte etwas neues Blut bringen, würde aber (das ist jetzt nicht meine Ansicht) angeblich den Gedanken des Veteransportes etwas verwässern. Ich finde manchmal, daß es schade wäre, wenn Konstruktionen wie die 250er Drehschieber-Triumph restlos verloren gingen (Vorkriegsbaujahr) oder sogar die 125er Drehschiebermaschine gleicher Marke. Schwierigkeiten der Ersatzbeschaffung sind nicht geringer, auch Unterlagen sind kaum zu bekommen, die Arbeit des Bastlers wäre nicht kleiner. Und ob das Starterfeld dann zu groß wird, das ließe sich zumindest mal probieren. Eine Idee lebt nicht von einigen sich isolierenden älteren Herren, die in Erinnerungen schwelgen und höchstens in ihrem engsten Bekanntenkreis Nachwuchs heranziehen können, sie lebt, wie ein guter Verein, vom Durchsatz. Viele Leute — viele Ideen, und darin sind dann häufiger ein paar gute. Beweis: Veteranenrallye Ulfenbachtal als Erstlingsveranstaltung eines Vereins, dessen Vorstand eigentlich bisher nicht allzu viel mit Veteranen zu tun hatte (obwohl man die Fahrer dieses Clubs schon lange bei den Rallyes sah) und prompt neue Gedanken brachte, die nicht nur der einen Veranstaltung dienen, sondern eine regelrechte Diskussion in Gang bringen könnten.

H.-J. M.

Gewonnen — mit Metzeler

39 Klassensiege,
12 Deutsche Meisterschaften,
156 Gold-, 22 Silber-
und 11 Bronzemedailles
— alles 1966



Fast sieht es so aus, als hätte man den Sieg schon halb in der Tasche, nur weil man „Metzeler“ fährt.

In Wirklichkeit kommt es selbstverständlich vor allem auf das Können der Fahrer an und auf die Leistung ihrer Maschinen.

Trotzdem — wer Metzeler fährt, ist im Vorteil: Er hat mit den Reifen bestimmt keine Sorgen mehr. Er kann sich ganz aufs Fahren konzentrieren.

Das gilt für den Motorsport — und genauso für den Alltag auf der Straße.

Ihr Fachhändler berät Sie gern.



METZELER-Reifen — meisterhaft

Das wär' doch was fürs nächste Jahr:

Motogiro d'Italia

Der ADAC-Gau Berlin schickte zum 6. Motogiro d'Italia vom 4. bis 10. 5. 1967 eine Mannschaft mit den drei Fahrern Karl-Heinz Lootze (Yamaha 250), Ralf Schick (Yamaha 250) und Gerhard Zander (Honda 305). Die Veranstaltung erfuhr nach zehnjähriger Pause eine Neuauf-
lage. Bis 1957 wurde sie als Rennen gefahren. Die Distanz betrug wie heute etwa 2500 km. Als Sieger trugen sich damals so namhafte Leute wie Venturi auf MV (1953), Provini, Mondial (1954), oder Campanelli, Benelli (1955), in die Siegerliste ein. Da diese Rennen aber in jedem Jahr eine erhebliche Zahl Toter gefordert hatte, wurde die Fahrt nach zehnjähriger Pause als Zuverlässigkeitsfahrt über 7 Etappen ausgeschrieben.

Start am 4. Mai in Rom über 377 km nach Caserta, Caserta—Cosenza 418 km, Cosenza—Taranto 350 km, Taranto—Termoli 373 km, Termoli—Pescara 344 km, Pescara—Senigallia 346 km, Senigallia—Imola 344 km, insgesamt also 2552 km. An jedem Tage mußten bis zu 3 Sonderprüfungen absolviert werden. Diese Sonderprüfungen bestanden aus Bergprüfungen und (an jedem Etappenziel) aus einer Sprintprüfung über 5 bis 7 km. Das Reglement entsprach dem der Sechstagesfahrt. Die einzige Abweichung war die, daß es an den Zeitkontrollen keine Karenzzeit gab. Wir drei Deutschen fingen uns gleich am ersten Tage Strafpunkte ein, bedingt durch eine nicht einwandfreie Übersetzung der Ausschreibung. An den Zeitkontrollen muß das Fahrzeug mit beiden Rädern über eine weiße Linie gebracht werden, dann muß der Fahrer selbst seine Kontrollkarte bei den Zeitnehmern vorlegen, erst dann erhält er die Zeiteintragung in seine Karte.

Die gesamte Strecke war beschildert, so daß es, mit einigen Ausnahmen, keine Orientierungsschwierigkeiten gab. Die Strecke ging leider nicht nur über einwandfreie Straßen, sondern an jedem Tag waren 1 oder 2 Rausschmeißer drin, dabei handelte es sich um kurze Zeitabschnitte über 30 bis 40 Minuten oder in km 25 bis 40. Diese Abschnitte führten ausschließlich über Geröll oder Marmorschutt, wobei Höhenunterschiede bis zu 1000 m überwunden werden mußten. Bei 200 Startern gab es wohl nicht einen Teilnehmer, der nicht zu Boden mußte; der Verfasser hat, da er mit Lenkerstummeln fuhr, nicht weniger als sechsmal mit dem Boden Bekanntschaft gemacht, wobei der letzte Sturz, der am fünften Tage erfolgte, wegen eines Risses im Motorgehäuse zum Ausscheiden zwang. Ansonsten sind die Zeitabschnitte sehr reichlich bemessen, so daß auch bei kleinen Defekten oder Stürzen die Zeit durchaus zu fahren war.

Das Auffallendste für die Fahrer aus Deutschland war, daß eine Rücksichtnahme auf die Straßenverkehrsordnung entfiel. Geschlossene Ortschaften wurden zum Teil mit 100 und mehr Stundenkilometern durchfahren. Stoppschilder

und rote Ampeln brauchten nicht beachtet zu werden, da diese Punkte durch Polizisten besetzt waren. Geschlossene Bahnschranken wurden geöffnet, zum Teil durch Verkehrspolizisten. Auf der Hälfte jeder Tagesetappe gab es, ähnlich wie bei den Radfahrern der Giro, Verpflegungsbeutel mit Getränken, Obst, Gebäck, Schokolade usw. Ein großes Handicap war, daß morgens vor dem Start kein Frühstück zu erhalten war, da in Italien Frühstück erst ab 8 Uhr zu bekommen ist.

Man ging also morgens mit einem Espresso, einer Zigarette und Kaugummi an den Start. 10 Minuten vor dem Start konnte man sein Fahrzeug aus dem Parc fermé holen und hatte dann Zeit für Wartungsarbeiten. Diese Zeit wurde oft sehr großzügig gehandhabt und bis auf 20 Minuten ausgedehnt. Auf der Strecke können sämtliche Arbeiten ausgeführt werden, soweit es sich nicht um plombierte Teile handelt.

Diese Veranstaltung steht und fällt für die Teilnehmer mit der Betreuung, da Begleitfahrzeuge zugelassen sind. Während der ganzen Strecke fährt in einem Alfa Romeo ein Arzt mit, der an jeder Kontrolle zur Verfügung steht.

Die Fahrt ging, von den Stürzen der Teilnehmer abgesehen, ohne Unfall über die Bühne. Bei diesen Stürzen ist nicht ein Teilnehmer ernsthaft zu Schaden gekommen, wenn man von Prellungen und Abschürfungen absieht. Dem Berliner Lootze war am dritten Tage Bernuzzi hinten in die Maschine gefahren, wobei sich Lootze den Ringfinger der rechten Hand brach, er fuhr aber die Veranstaltung ohne Murren zu Ende.

Zur Organisation wäre noch zu sagen, daß die Fahrer von einem riesigen Troß begleitet wurden. Große Lkws fahren zu jedem Etappenziel die Absperrungen für den Parc fermé, Lkws transportieren zu den Sonderprüfungen ganze Zielrichterhäuschen, Presse und Fernsehleute folgen im Troß, Reklamewagen usw. Am Ziel jeder Etappe erhielt jeder Fahrer 5000 Lire (ca. 34.— DM) und 30 Liter Benzin in Form von Gutscheinen, das Benzin wurde von der Firma AGIP kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Hotelzuweisung erhielt man ebenfalls am Etappenziel, Hotels mußten aber selbst bezahlt werden. Außerdem gab es Gelder für die Placierung jeden Tages. Jeder durchgefahrene Fahrer vom 10. Platz an abwärts erhielt nochmals 5000 Lire, vom 10. Platz an aufwärts staffelte sich die Prämie bis 45 000 Lire für den Tagessieger jeder Klasse. Ich möchte nicht versäumen, mich an dieser Stelle im Namen der deutschen Teilnehmer bei dem Fahrtleiter (Direttore di Gara), Herrn Luigi Secchi, zu bedanken, der trotz Sprachschwierigkeiten immer ein offenes Ohr für uns hatte.

Zu erwähnen wäre noch, daß der prominenteste Teilnehmer in der Klasse über 250 ccm der ehemalige Weltmeister Nello Pagani auf einer Norton 750 ccm war, der in dieser Klasse auch Klassensieger wurde.



Nun zum Ergebnis. Dem Verfasser gelang es an den beiden ersten Tagen, hinter Bernuzzi auf Ducati Mach I die zweitschnellsten Sonderprüfungen zu fahren, leider war die Yamaha ab drittem Tage wegen Sturzschäden und Vergaserschwierigkeiten nicht mehr in einwandfreiem Zustand. Lootze auf der zweiten Yamaha übernahm es dann, bei den Deutschen für gute Sonderprüfungszeiten zu sorgen, bis auf die Sprintprüfung in Senigallia war die Yamaha sogar schneller als die CB 77 von Gerhard Zander. Zander erhielt für den besten Ausländer in der Sonderprüfung Senigallia einen sehr schönen Pokal.

Der erfolgreichste Fahrer und Klassensieger der Rollerklasse bis 200 ccm wurde der Italiener Tullio Masserini auf Lambretta mit 0 Strafpunkten und 1200 Sonderprüfungspunkten; ihm war es gelungen, alle 12 Sonderprüfungen als Zweitschnellster zu beenden. In dieser Klasse beendeten 46 Fahrer die Veranstaltung. Bei den Motorrädern bis 250 ccm siegte Mario Chiavolini auf Motobi mit 0 Strafpunkten und 1176 Sonderprüfungspunkten. Der Berliner Lootze wurde hier 7. Preisträger mit 13 Strafpunkten und 1132,5 Gutpunkten. In der Klasse über 250 ccm siegte Nello Pagani mit 0 Punkten und 1185 Gutpunkten. Hier wurde Zander, Berlin, 8. mit 5 Strafpunkten und 1134,5 Gutpunkten. Erfolgreichster Ausländer bei diesem Derby wurde der Spanier Jordi Antonio Estivil auf Lambretta vom Motorclub Barcelona mit 0 Punkten und 1149 Gutpunkten.

Zu erwähnen wäre noch, daß zwei Mannschaften aus Großbritannien, eine aus Spanien sowie die Berliner Mannschaft am Start waren. Die Berliner belegten in der Mannschaftswertung bei sechzehn gestarteten Mannschaften einen 11. Platz trotz des Ausfalls des Verfassers am 5. Tag. Nur eine Mannschaft beendete den Wettbewerb mit 0 Strafpunkten.

Ich kann nur allen Langstreckenfahrern sagen: Motogiro — empfehlenswert!
R. Schick



chm 4/67

Qualität verkauft sich gut! Diesmal lieber
einen **Lawn Beauty** Düngerstreuer

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

MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die **Chiffre-Nummer**

an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

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

ADLER

Suche für Adler 250 ccm RS-Getriebe u. Zylinder-Köpfe. Angebote an Uwe Harwardt, 221 Itzehoe, Feldmannstr. 1. 54 911

MB 250, grün, 1955, 38 000 km, sehr gepflegt, nur Langstrecke, neue Kette und Batterie, Bereifung 90%, TÜV Sept. 1968, vers. u. verst. bis März 1968, div. Zubehör u. Ersatzteile, fahrbereit, wegen Aufgabe des Sports zu verkaufen, DM 400.— bar. **A. Puls**, 53 Bonn, Adolfstr. 50. 54 878

Adler M 250, Bauj. 1953, leicht defekt, billigst abzugeben, **Lothar Alhäuser**, 5241 Elkenroth, Marienberger Str. 25. 54 869



Verkaufe Adler MB 200 mit eingebautem 250 ccm-Motor, Bauj. 1954, TÜV 9. 1968, viele Ersatzteile, 2 Motoren defekt, 1 Motor in Ordnung, 2 Rahmen mit Rädern, plus 2 Auspuffanlagen. Preis-idee ca. DM 350.— oder gegen Gebot. Besichtigung nach Vereinbarung. **Günter Geibel**, 6361 Okarben, Fr.-Ebert-Str. 3. 54 846



Adler MB 200, neue Kolben u. Lager, sonstiges Zubehör, sehr gut erhalten, für DM 400.— bis DM 450.— zu verkaufen. **H. Dorfner**, 84 Regensburg, Argonnenstr. 5/0. 54 839

Verkaufe Adler 250 ccm mit Beiw., Aus-rüstung u. Ersatzteilen, Liebhaberstück, techn. u. optisch wie neu, neue Reifen, Getriebe generalüberholt, Sporttank und viele Extras, gegen Höchstgebot. **A. Esser**, 503 Hürth b. Köln, Mittelstr. 1, b. Frädrich. 54 833

ADLER 250 ccm, Gras- u. Sandbahnmasch., fahrbereit, zu verkaufen, Preis DM 450.—. **Werner Meyer**, 2051 Eschburg/Lbg., Bistal 2, üb. Hbg.-Bergedorf. 54 826

Suche für Adler M 200, Bauj. 52, gute Telegabel mit Rad, größere Bremse, hochgez. Auspuffanl., Sitzbank, Mitnehmerbolzen u. Gummischiebe für Hinterrad, biete neuw. (DM 480.—) Tonband-Stereo-4-Spur, 18-cm-Spulen. **Horst Störcher**, 8729 Eschenau, Nr. 35. 54 797

Bitte fassen Sieden Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbaren Schrift ab. Sie ersparen sich und auch unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Suche für Adler MB 250 S, 2 Zylinder, komplette Auspuffanlage (hochgezogen), 1 Vergaser und 1 Scheinwerfergehäuse. **Hugo Ulmer**, 7121 Löchgau, Erligheimer Straße 8. 54 771

Suche für Sprinter 18"-Räder. **Norbert Bauer**, 707 Schwäb. Gmünd, R.-Bullinger-Straße 9. 54 880

Verk. M 250, TÜV 68, Sitzbank, Büffeltank, viele Ersatzteile, DM 100.—. **Bernhard Wandt**, 5283 Bergneustadt, Burstenweg 45. 54 834

AERMACCHI

Verkaufe Aermacchi Ala Verde, Bauj. 1964, wegen Bundeswehr, Maschine ist sehr schnell, verbesserter Fahrweg, Motor spezialgelagert, Drehzahlmesser, Motor und Fahrweg vor 3000 km generalüberholt. **Siegfried Köbel**, 7505 Ettlingen (Baden), Kopellweg 60, Tel. ab 17 Uhr 47 39. 54 815

AERMACCHI 250 ccm, sehr schnell, kann evtl. auf Straße umgebaut werden, mit allen Teilen, DM 1500.—. **E. Ernst**, 741 Reutlingen, Stuttgarter Str. 33. 54 921

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON



Die neue 1967er

Ala Verde 250 ccm, 5-Gang, typgeprüft, mit Kfz-Brief, DM 2550.—. Alleinimporteur Motorradhaus **K. Witzmann**, 75 Karlsruhe, Kaiserstraße 59, Telefon 6 58 35

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

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

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

Sonderangebot

fabrikneue Ersatzteile f. Ala-Verde, 250 ccm. Zylinderköpfe DM 88.—, Ventile, Kolben, Getriebe- und Kupplungsteile, Naben etc. weit unter Einkaufspreis, **Bühler KG**, 7 Stuttgart O, Gänsheidstr. 19, Tel. 24 57 07

Suche Aermacchi Ala Verde od. Motobi 200/250 Spr., gut. Zust., mögl. Südwestdeutschland, biete DM 900.— bar. **Siegmund Klaus**, 71 Heilbronn a. N., Oststraße 110. 54 828

AJS

AJS 31 CSR, Bauj. 1960, zu verkaufen. Angeb. an **Günter Rippen**, 2951 Marx, Tel. 0 44 65 — 315. 54 898

AJS-Motorräder, Ersatz. **Detlev Louis**, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 54 942

BSA

BSA Motorräder, Ersatzteile, Zubehör **Hostettler AG**, 6210 Sursee/Schweiz

BSA-Motorräder, Ersatz. **Detlev Louis**, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 54 944

BSA A 65, Bauj. 64, 27 000 km, für DM 1600.— zu verk. **Heiligenschmidt**, 463 Bochum-Gerthe, Gerther Heide 15. 54 899

BSA A 65 R, 42 PS, Baujahr 1964, verkauft für DM 1400.—. **Klas Reese**, 2104 Hamburg 92, Neugr. Bahnhofstr. 18, Tel. 04 11 — 76 82 20. 54 874

BSA A 10 Rocket, Bestzustand, verkaufe oder tausche gegen **Ducati Mach 1** oder **Yamaha 250**. **Manfred Kanig**, 1 Berlin 20, Streitstr. 35 b. 54 865

Verkaufe sehr schnelle BSA Goldstar Clubmen, Bauj. 1962, mit Rennsatz, Preis 6S 14 000.—. **Gerhard Schmidinger**, Braunau/Inn, Hammersteinplatz 3, Österreich. 54 937

BULTACO

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

DKW

DKW RT 350 mit Steib 501, Pleuell. def., jedoch 2 Motoren z. Ausschl., 2 Rahmen, Lauf-, GS-Lenk., Meier-Bank u. v. Neuteile für ca. DM 200.— an Selbstabh. zu verk. Zuschriften unter M 5166 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 54 960

Verk. billigst an Selbstabholer: **Schnelle 175er- u. 175 S-Motoren** mit Pumpenschmierung u. Benzineinspr. 175er u. 175 S-Maschinen in Teilen, **Kreidler 3-Gang-Motor** mit 5,2 u. 8 PS-Zyl. **G. Peter**, 1 Berlin 49, Beethovenstr. 7. 54 803

Verkaufe umständehalber meine DKW 125/2 H, Bauj. 55, reparaturbedürftig, geeignet für DKW als Ersatzteile, sehr preisgünstig nur gegen Selbstabholung. **Lothar Wyciczok**, 433 Mülheim-Ruhr, Frintoper Straße 3. 54 872

Verkaufe DKW RT 250/2, Bauj. 1954, mit Steib-Seitenwagen, LS 200, Bereifung 90%, guter Zustand, für DM 200.— oder Gebot (bar). **Otto Schulze**, 5066 Marialinden, Bez. Köln, Schwellenb. Mühle. 54 901

DUCATI

Ducati bringt NEUE MODELLE

Mark 3 250 ccm 5 Gang 30 PS ca. 180 km **Mark 3 250 ccm RS 5 Gang Spitze** ca. 195 km Beide Typen sind ausgerüstet mit Tacho, Drehzahlmesser, Renn- und Normalauspufftopf, Rennschild mit Plexischiebe, Dellorto-Rennvergaser und 3fach verst. Federbeinen.

Auskunft und Lieferung durch **Werkvertretung**.

Bühler KG Stuttgart-O Gänsheidstr. 19 Tel. 24 57 07

Suche **Mach 1**, zahle bar, hole ab! **F. Wiemann**, 5561 Oberöflingen 46 a. 54 831

Verk. alles von **Ducati Mach 1**. **M. Wilhelm**, 86 Bamberg, Thoracker 12. 54 791

BEWAHRE DIESE ANZEIGE!! MOTO DUCATI-ERSATZTEILE!! Alles stets auf Lager. Aufträge mit Angabe von Type und Baujahr an **N. V. MOTIM**, Postbus 5, MAASSLUIS (Holland). 54 775

GELÄNDEMASCHINEN

2 Maico GS, zus. DM 900.—. **M. Schreiner**, 67 Ludwigshafen, Prinzregentenstraße 48. 54 824

Maico 175 GS, überholt, startbereit, ohne Brief, DM 450.— bar. **Manfred Rahm**, 565 Solingen, Klingenstr. 128, Tel. 4 37 10 ab 22.00 Uhr. 54 802

Verk. **250 ccm Maico GS**, Bauj. 66, sehr guter Zustand, DM 1600.—. Suche **Zündapp GS 100 ccm**. **G. Pongrotz**, 845 Amberg, Plechstr. 36. 54 780

Verkaufe od. tausche meine sehr erfolgreiche Puch 125 ccm Geländemaschine mit Grauguß- und Aluzylinder, vielen Übersetzungen, Ersatzteilen und Spez.-Ski-jöring-Spikesreifen 19", wegen Klassenwechsel geg. eine 500-600 ccm-Maschine. **Heinz Latschbacher**, A-3264 Gresten 64, Niederösterreich. 54 765

GO-KART

Superchris/Saetta V 16, nur 37 kg, rennfertig, DM 1200.—. Tel. Stuttgart 29 26 77 (Stahl). 54 905

HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson FL, Bauj. 1966, mit Harley-Davidson-Seitenwagen, 8500 km gelaufen. Anschaffungspreis DM 12 000.—, umständehalber für nur DM 8300.— zu verkaufen. **Peter Michael Timm**, 2 Hamburg 1, Pulverteich 37 a. 54 891

Verkaufe Harley-Davidson 750 ccm Liberator, Motor überh., neu lackiert u. verchromt, sehr guter Zust., DM 800.— (hfl 800.—). **M. Joppen**, Groesbeekse dwarsweg 77, Nijmegen, Holland. 54 963

Importeur für das Bundesgebiet **Fa. Georg Suck** bietet große Auswahl in nur erstklassigen Maschinen, 2. Hand. 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19. 54 952

Junger Motorradfreund aus Österreich sucht fahrbereite **Harley-Davidson**, evtl. auf Teilzahlung. Zuschr. unter M 5168 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 962

Verkaufe umständehalber 750 ccm Harley-Davidson, leicht reparaturbedürftig (Auspuff u. Vorderrad), für DM 750.—. Telefon Essen 6 28 04. 54 776

HEINKEL

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

HERCULES

Suche schnelle, guterhaltene **Hercules K 50 S**, zahle bar, im Raum Saarland-Pfalz. Zuschriften unter M 5163 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 957

Sachs-Umbau, 80 ccm, 9,2 PS, Sportausf., 11 PS, Super-Sport-Ausf., 90 ccm, 14 PS. **Peter Bender**, 68 Mannheim-Sandhofen, Hintergasse 9. 54 933

Umbausatz auf K 50 Super-Sport, 5,3 PS (Breitwandzylinder, Zylinderkopf, Kolben, Vergaser, 18 Ø Luftfilter, Auspuff) nur DM 150.— + Fracht.

Fahrzeughaus Klaus Ohliger Sachs-Dienst-Honda-Händler 6651 Jägersburg-Homburg/Saar Hauptstr. 113, Tel. Homburg 48 25. 54 793

HOREX

Suche Motoren ab 350 ccm und andere Ersatzteile für Resident. Angebote an **R. Weege**, 28 Bremen, Siedenburkskamp 14. 54 908

Verkaufe astreines Regina 3-Gespänn mit vielen Ersatzteilen (Mot., 3 Lauf., Auspuffanl., Tank etc.), TÜV 69, zugel., für DM 400.—, suche Soloübers. für KS 601. **Joachim Gäl**, 858 Bayreuth, Lenbachstr. 12. 54 854

Verkaufe Horex Imperator 450 KW, 6000 km gelaufen, für DM 900.— und 3 Regina-Telegabeln à DM 50.—. **Peter Mootz**, 6741 Wernersberg/Pfalz, Nußfeldstr. 27. 54 861

Verk. **Horex Regina 350**, s. gut erhalten, 27 000 km, TÜV April 69, für DM 200.—. Zuschriften an **Max Maier**, 8909 Münsterhausen 194½. 54 805

Suche **Horex Imperator oder Resident**. **Horst Klett**, 8 München 25, Schuckertstraße 13. 54 767

Achtung Gelegenheit! **Käyser-Imperator**, neuer Motor, über 40 PS, vollkommen neu aufgebaut, 2 Jahre abgenommen, aus familiären Gründen zu verkaufen, Bild und weiteres auf Anfrage. **W. Sawatzki**, 863 Coburg, Pilgramsroth 92. 54 789

HUSQVARNA



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

JAWA

CZ-, ESO-Motorräder, Ersatz., Zubehör. **Detlev Louis**, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 54 946



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-65 und R 25/3, R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an **R. Cikrit**, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstraße 9, Telefon 0 61 96/8 12 36

Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteil, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/44 74 91
54 943

Suche dringend komplettes Fahrgestell von R 69 oder R 69 S. Angeb. mit Preisangabe an Peter Ziemann, 7 Stuttgart-Möhringen, Prager Str. 5. 54 924

BMW R 27, Liebhaberstück
35 000 km gel., viele Sonderenteile, unfallfrei, neuwertiger Zustand, umständehalber zu verk., Barpreis DM 1250.—. Angeb. an Rolf Fick, 2161 Gr. Sterneberg 25, Kreis Stade. 54 917

Hoske-Tank (BMW) R 51/2, AT-Welle, 5 Stk. 350—19, teils neu., 1 Lederkombi, Gr. 50, alles geg. Gebot. O. Werner, 2 Hamburg 50, Eimsbütteler Str. 91. 54 916

Gesucht BMW-Motorrad, 500—600 ccm, mit Beiwagen. Angebote an Salih Yildiz, 7032 Sindelfingen, Benz-Wiese, Haus 3, Zimmer 241. 54 914

Verkaufe BMW R 60, Bauj. 65, 22 000 km, unfallfrei, TÜV 69, sämtl. Extras, Bestzustand, DM 2900.—. N. Deininger, 8036 Herrsching, Seestr. 20 II. 54 913

Verk. R 69 S, Liebhaberstr., 30-Ltr.-Hoske-Tank, H.-Bank, Drehzahlm., Öltherm., 3-Ltr.-Ölwanne, Gläser-Verkl. Monza, Sp.-Schutzbl., Hella-Fanf., 20 000 km gelaufen, TÜV 1969, Barpr. DM 3000.—, mit Seitenwagen. Jürgen Herrling, 35 Kassel-Brasselsberg, Nordhäuserstr. 66 a. 54 900

Suche für BMW R 67/2 guterhaltenen Motor. Franz Binstener, 8092 Haag (Obb.), Allmannsau 40. 54 892

Verkaufe BMW R 26, Bauj. 59—60, gut gepflegt, TÜV 69. Preis DM 650.—. Henry Seebeck, 2161 Großenwörden ü. Stade/Niederelbe. 54 890

Verk. von R 60: 1 Kardangetriebe, neuwertig, 8—25, 1 Gabel, Hi.-Schwinge, Nabe, Auspuffe, Schwungscheibe, Zylinder, 17-Ltr.-Tank, 1 Zyl.-Kopf, Sitzbank, elektr. kpl., o. einz. Zyl.-Köpfe u. Li.-Ma., Deckel f. R 69 S. Redlich, 8 München 60, Nimmerfallstr. 64. 54 888

Suche für BMW R 51/2 gebrauchten Maierod. Hoske-Tank. Angebote an Lothar Haase, 8486 Neuhaus, Siedlung 150. 54 877

Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager
A. Fischer,
8 München 13, Hess-Straße 4,
Telefon 22 07 69

Suche H.-Schwinge, Übersetzung 8/25, mit Kardanwelle und Bremsbacken. R. Schaefer, 219 Cuxhaven, Marienstr. 40. 54 876

Verk. 2 Stck. Zyl.-Köpfe, R 50, neu, kpl., DM 150.—, Rahmen R 50 m. V-Schw. o. Br. u. 51/3-Motor. Bernd Berger, 8302 Mainburg, Kellerstr. 3. 54 860

R 25

Bauj. 54, günstig abzugeben. W. Mojen, 2111 Trelde Nr. 39 (Krs. Harbig). 54 850

Verkaufe BMW R 26, 51 339 km, TÜV 3. 69, in gutem Zustand, Verhandlungsbasis DM 700.—. Karl Holzwarth, 7111 Döttenweiler, Kreis Öhringen (Württ.), Ortsstr. 4. 54 840

Suche gebraucht für BMW R 25: Krümmer, Sitzbank und größeren Tank, auch selbstabholend, süd. Kassel (Hessen). Angebote an Revierförster-Anw. Graichen, 6291 Reichenborn. 54 835

Verkaufe BMW R 69 S mit Seitenwagen (weiß), Bauj. 63, mit Hoske-Tank, Länge, 6301 Steinbach, Schubertstr. 12. 54 832

Verkaufe R 50, Bauj. 9. 61, TÜV 12. 68, ca. 18 000 km, Bestzustand, Lieb., Preisuntergrenze DM 1500.—, geg. Meistgeb. Rodekohl, 78 Freiburg, Unt. Mühlenweg 49. 54 827

BMW R 60, Baujahr 1966, 1. Hand, 4000 km, mit SW-Übersetzung, viele Extras, Neupreis DM 4300.—, für nur DM 2800.— zu verkaufen.

LUDWIG SPIERING, BMW-Großhändler, 284 Diepholz, Willenberg 40, Tel. 368. 54 820

Verkaufe sehr solide BMW R 25/2, neue Batterie u. neuer Tacho, angemeldet, ca. 73 715 km, Preisidee: DM 160.—. Thomas Becker, 285 Bremerhaven, Elbestr. 101. 54 813

Verkaufe R 50, Liebhaberstück, Bauj. 65, viel Chrom, Hoske-Tank (36 Liter), Preis DM 2500.—. H.-J. Ossa, 1 Berlin 36, Admiralstr. 35, b. Kühn. 54 809

Verkaufe R 69, Ia Zustand, TÜV-abgen., ca. DM 1550.—, 1 BMW-Seitenwagen, 1 25-Ltr.-Worro-Kunstst.-Tank. W. Schluszas, 463 Bochum, Hordelerstr. 34 a. 54 807

MZ-Seitenwagen

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

Kaufe sämtl. Typen BMW

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

Zylinder f. BMW R 51 neu verk. billigst
A. Fischer, München 13, Hess-Str. 4, Tel. 22 07 69

Tellerrad f. BMW R 12 zu kaufen gesucht
A. Fischer, München 13, Hess-Str. 4, Tel. 22 07 69

Verkaufe R 26, Bauj. 60, gut gepflegt, TÜV bis 69, Bereifung 90%, Zubehör eingeschlossen, DM 600.—. P. Leps, 8 München 45, Leinthalstr. 10. 54 806

Verkaufe R 60, Bauj. 65, 17 000 km, u. TR 500 mit neuer Richter-Kabine (Spur 1,10 m), auch einz., Maschine DM 2500.—, TR 500, DM 700.—. STROHN, 2 Hamburg 26, Bürgerweide 77 a, Tel. 25 51 70. 54 804

Verkaufe BMW R 50 S, ohne Motor, erstklassiger Zustand, 24-Ltr.-Chromtank u. Drehzahlmesser, für DM 900.—. Manfred Wendorff, 5206 Niederpleis, Siegburger Straße 26. 54 801

Verkaufe von R 60: Kardan-Ritzel 7:27, DM 40.—, Originaltank DM 30.—, meinen 2. Motor, generalüberholt, sorgfältig auf 1500 km eingefahren, für DM 900.—, mit Kupplung, Elektrik, Vergasern u. Auspuffanlage. Suche R-Fahrgestell ohne Motor. Kübler, 7632 Friesenheim (Baden), Apotheke. 54 800

R 69 S, Bauj. 65, 22 000 km, mit vielen Extras, zu verk. Hans Baumann, 46 Dortmund-Westerfild, Dortusstr. 5. 54 799

Verkaufe: Gepfl. Original-BMW R 26-Gespann mit Richter-Kabine u. Ersatzrad, Bauj. 59, TÜV 9. 68, Preis DM 850.—. Karl-Heinz Bachmann, 51 Aachen, Beekstraße 16. 54 794

BMW R 69, 35 PS, 3000 km nach Überhlg., Hoske-Tank, US-Bank, Cross-Lenker, neue Bereifg., TÜV 7. 68, Verh.-Basis DM 2600.—. H. Debler, 311 Uelzen, Gartenstraße 62. 54 788

Verkaufe BMW R 51/3-Motor, Getriebe, Räder, Rahmen, Ersatzteilliste von R 51/2 bis R 68 und hierfür die Reparaturanleitung. Horst Helbig, 6 Frankfurt a. M., Mainzer Landstr. 337. 54 785

Gesp. 51/3 mit S 250 Richterk., hydr. gebremst, gar. gepfl., gut erh., vers. 9. 67, verk. ca. DM 800.—. Mertens, 85 Nürnberg, Wilderstr. 12. 54 782

Verkaufe Kreidler „S“, 5,2 PS, Baujahr 65, gepflegter Zustand, mit Sportzubehör, 9000 km, DM 650.—, ferner 1 Kreidler-Rahmen, 4,2 PS mit Brief, Rahmen mit Gabel und Sitzbank, DM 130.—. Günter Stroba, 332 Salzgitter-Lebenstedt, Breite Straße 19. 54 879

Suche Kreidler Florett Super, 5,2 PS oder mehr, mit Rennlenker, km-Angabe und Spitzengeschwindigkeit u. Preis angeben. Zuschriften an Willi Debusi, 6521 Gimbsheim, Hauptstraße 25. 54 870

Verkaufe von Kreidler: 1 kompl. 4-Gang-Motor (fabrikneu) ca. DM 80.—, 1 Gehäuse m. Getriebe ca. DM 40.—, 1 kompl. 3-Gang-Motor (getunt) mit 18er Dellorto-verg. ca. DM 80.—, 1 Rennzyl. (Alu), ca. 9,5 PS, mit 2 Köpfen, Kolben und Buchse ca. DM 80.—, 1 kompl. Rahmen, 1 kompl. 3-Gang-Kreidler, Bauj. 1960, sehr billig, sowie div. Kettenräder, Ritzel und sonst. Ersatzteile. B. Zitzelsperger, 825 Dorfen, Rathausplatz 22. 54 843

SEIT 30 JAHREN

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

Der große Motorrad-Ersatzteil-Stützpunkt Westdeutschlands

auch für ältere Baumuster ...
täglicher Expressversand

MULFINGER
46 Dortmund 1 · Postfach 248

Verk. Schwingenrahmen m. Br. v. R 50 S, DM 160.—, und 24-Ltr.-Tank, DM 45.—, R 51/3-Hinterradgetriebe, DM 20.—, 51/3-Motor u. Getriebeteile. Armin Voigt, 5603 Wülfrath/Rhld., Flandersbacher Str. 45. 54 777

BMW R 60, 19 000 km gel., 1. Hd., 35-Ltr.-Heinrich-Tank, Magura-Hebel, Hoske-Tüten, DM 2500.—, verk. Czech, 404 Neuß, Alemannenstr. 32, Ruf 1 34 12. 54 768

BMW 330 ccm (R 26), Dellorto, Alu-Bleche, Spitze über 130 km/h, DM 1200.— (Verh.-Basis). Jürgen Kirschner, 78 Freiburg, Starckenstr. 13. 54 764

Suche Ia BMW, spezial, gebremst, Selbstabholung. Chevallier, 266 Avenue. Dumesnil Paris 12^e, Frankreich. 54 761

Für gr. BMW H.-Tüten (neuw.), Scheinw. mit eingeb. Drehzahlm. (leicht def.) u. Öltherm., Gläser-Verkl., mit Blinker u. 2 Talbots, 2 verst. Federn, 2 SW-Betr., preisw. zu verk., Selbstabh. G. Stumpe, 4816 Sennestadt b. Bielefeld, Eichendorffweg 10, Telefon 43 13. 54 936

Suche BMW 2 Zyl., günstiges Bauj., auch Unfallmasch. Genaue Angaben an Peter Niechoj, 5 Köln-Riehl, Boltenternstraße. 54 935

Verkaufe BMW R 27, gut erhalten, TÜV bis Mai 69, DM 950.—. Max Burghart, 8016 Feldkirchen bei München, Fasanenweg 22. 54 934

Verkaufe 51/3, defekt, bis Juni 68 zugel., für DM 350.—, an Selbstabholer. Jürgen Villwock, 56 Wuppertal, Eschenbecker Straße 43. 54 766

Verkaufe meine sportliche u. sehr schnelle BMW R 68, Maschine in sehr gutem Zustand, Verh.-Basis DM 1500.—. Zuschr. unter M 5167 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 961

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 54 951

KREIDLER

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

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

Kreidler

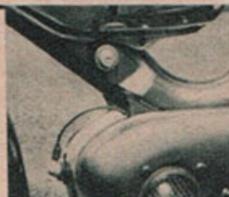
Motor-Reparatur-Überholung-Umbau Rücksendung erfolgt am Tag des Einganges. Ersatzteilversand.
Zweirad-Dienst Gelnhausen
Kreidler Zündapp Hercules Maico 6460 Gelnhausen
Herzbachweg/Parkstraße
Telefon 0 60 51/22 46

Kreidler-Florett

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

Verkaufe neuen Dellorto 19 S, 10 km gelaufen, mit Stutzen DM 45.—, und Telegabel DKW 125, passend für Kreidler, und Rad DKW für DM 75.—. Zuschr. an Andreas Günther, 7 Stuttgart-Vaihingen, In der Schranne 21. 54 919

Verkaufe Kreidler Florett Super, wie Bild, Baujahr 1965, 5-Gang-Mot., Spitze 110 km/h, normale u. verstärkte Federbeine, viel Zubehör, Barpreis DM 950.—. Wolfgang Jarhold, 23 Kiel, Niemannsweg 117. 54 904



Kreidler Umbausätze, 5,8 und 6,3 PS, Zyl. mit L.-Kolb., 18er-Verg. mit Ansaugst. u. Dichtg., nur DM 120.— u. 140.—. Kreidler-Vertretung Petry, 6639 Beckingen. Telefon 25 11. 54 774

Suche einen Renntank für Florett S. Jochen Arden, 4191 Mehr bei Kleve, Haus Zelem. 54 938

MAICO

Verkaufe sehr gepfl. Maico, 250 ccm, weg. Studium, zum Barpreis von DM 350.—, TÜV bis Juli 1968. Horst Schnerr, 757 Baden-Baden, Hahnhofstraße 8 a. 54 866

Maico — Liebhabermaschine, 3 kompl. Motoren, Breitwand, 9, 17, 28 PS, 2 Kisten Ersatzteile, zu verkaufen, Schwingenmaschine ab 500 ccm in Tausch, zahle Aufpreis ih bar. A. Körtzel, 6051 Dudenhofen, Friedrichstraße 27, Tel. 0 61 06 — 2 18 98. 54 922



HONDA



Honda-Motorräder in Berlin

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

HONDA-MOTORRÄDER
Motor-Überholungen, Ersatzteile
Tausch-Zylinder

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

HONDA

Motorräder, Ersatzteile
und Reparaturen

Bruno Lippke
896 Kempten, Füssener Str. 56

HONDA Motorräder

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

Honda Motorräder

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



HONDA

Motorräder und Ersatzteile sowie Reparaturen.

HONDA-SCHUH 6691 Namborn

(Demnächst auch in Frankfurt a. M.)

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



HONDA

UMBEER

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

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

5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77. Preis DM 460,-, Spezial-Nockenwellen und Renn-Ventilfedern
Satz DM 120,-. Engl. Belstaff-Bekleidung. Prompt ab Lager lieferbar: kompl. Satz Inbusschrauben m.
Schlüssel, brüniert, passend für Honda CB 250 und CB 450, Satz DM 18,-. Alles für den zünftigen
Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie bitte meinen Katalog an!

HONDA-MOTORRÄDER Ersatzteile und Reparaturen

Wölk, Wuppertal-E.

Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 3 39 63



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 54 945

Verkaufe Honda CB 72, 11 400 km gelauf.,
Baujahr 63, TÜV 68, in gutem und fahr-
bereit. Zustand, Preisidee ca. DM 1400,-.
Rolf Stein, 6331 Klein-Rechtenbach, Kirch-
gasse 28. 54 925

CB 125 zu verkauf. M. Conradi, 62 Wies-
baden-Ra, Ostpreußenstr. 55, Tel. 7 32 01.
54 893

Suche CB 72 gegen bar (evtl. mit leicht.
Motorschaden). H. W. Willms, 33 Braun-
schweig, Pestalozzistr. 2. 54 856

Verkaufe CB 250 Honda, 6000 km gelauf.,
DM 2000,-, und ein Umbausatz, 500 ccm,
für 450 ccm Honda, DM 400,-. Rudi
Schmidt, 5916 Müsen (Kr. Siegen), Hoch-
straße 37. 54 852

Suche Motor 125 ccm, passend zu C 92,
auch evtl. mit defekt. Zyl. Norbert Voß,
4421 Darfeld/Westf., Rokel 12. 54 837

Honda C 110 verk. gegen Gebot B. Hilge-
fort, 4574 Badbergen. 54 829

HONDA CB 77, Baujahr 1965, 11 000 km,
schwarz, Zweitfahrzeug, Bestzustand, DM
1600,-. Zuschriften unter M 5176 an „das
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.
54 970

Verkaufe Honda, 250 ccm, 25 PS, Baujahr
63, Preis DM 1000,-. Zuschriften unter
M 5170 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart,
Postfach 1042. 54 964

C 110 mit hochgezogenem Auspuff, 10 000
km, überholt, technisch u. optisch ein-
wandfrei, TÜV bis 12. 68, für DM 390,-
zu verkaufen. Suche CB 72. Urgenc, 775
Konstanz, Zandergrasse 7. 54 857

Verk. Honda CB 72, Bauj. 1964, 15 000 km,
TUV 6. 69, Lenkstummel, blau, gepflegt,
DM 1500,-, zu erreichen n. 18.00 Uhr.
Hans Bock, 2341 Schuby, Post Karby, Tel.
0 46 44 - 2 88. 54 770

Verkaufe Honda CB 77, 5000 km, TÜV 69,
DM 1600,-. Erwin Geiger, 8992 Wasser-
burg/B., Hege 20. 54 778

MAICO

MAICO-Ersatzteile und Motorräder
liefert German Bangert, 4811 Ummeln,
Alte Marienfelder Str. 322, Tel. Biele-
feld 4 33 25

MAICO MD 125 vorrätig!

Blizzard 250 ccm für nur DM 1790,- und
alle anderen Typen kurzfristig lieferbar.
Ersatzteile f. M-C u. G-S. vorrätig.
Maico-Gebietsvertretung Perscheid
5047 Wesseling, Ahrstr. 37, Tel. 24 94

MOTO CROSS

Fiberglas-Artikel

für Moto Cross-, Gelände-, Trial-Maschinen
Spezialausrüstung für MAICO

Prospekte anfordern bei FALK-Kunststoffe
A. Krischer, 516 Düren,
Rurstr. 104, Tel. (024 21) 726 70, Postf. 731

CZ, 250 ccm, Moto Cross, sowie Motoren
250 und 360 ccm, liefert prompt Detlev
Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7,
Tel. 04 11 - 44 74 91. 54 909

Verkaufe Moto Cross-Maico, 360 ccm, Bj.
1967, 1 Rennen gelaufen, sowie einen
Transport-Anhänger. Wolfgang Kantel,
7181 Wollmershausen, Krs. Crailsheim.
54 818

Greeves Challenger, Moto Cross-Maschine,
250 ccm, für DM 2300,- zu verkaufen,
nur 3 Rennen gelaufen, Probefahrt mögl.
Manfred Estler, 6501 Ober-Olm/Mainz,
Obergrasse 20. 54 811

Maico-Moto Cross-Maschine, 250 ccm, Bj.
1966, rennfertig, zu verkaufen. Werner
Tutas, 48 Bielefeld, Friedrichstr. 50. 54 769

Moto Cross-Maico, 250 ccm, Breitwand,
weg. Bw. zu verk., Motor generalüberh.,
Preisidee DM 1200,-. B. Hundt jun.,
31 Celle, Rostocker Str. 57. 54 762

Verkaufe 250 ccm-Maico, Moto Cross-
Maschine (Gußzyl.), und 360 ccm-Alu-
Motor, auch als Einzelteile. Roland Just,
607 Langen, Lerchgasse 35. 54 912

Verk. schnelle 360er Maico-Moto Cross-
Maschine, Modell 67, mit Ersatzmotor,
beide Motoren einzeln verkäuflich. Zu-
schriften unter M 5175 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 969

MOTO GUZZI

Importeur: **ZWEIRAD-RÖTH**
6949 Hammelbach/Odw.
Telefon 062 53/305

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

NORTON

Norton-Rahmen 650 SS

Baujahr 63, komplett mit Gabel u. Laufrädern, DM 800,-.
650 SS Getriebe und andere gebrauchte
Motor-Teile verkauft Kurt Kannenberg,
Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee),
Joachim-Friedrich-Straße 34

Verk. alles von Atlas (Unfall) und kompl.
99 SS-Motor. M. Wilhelm, 86 Bamberg,
Thoracker 12. 54 792

Achtung, Österreich! Verkäufe wegen
Klassenwechsel meine Norton Dom. 99.
Anfragen nur schriftlich an G. Lechner,
A-5202 Neumarkt, Sighartstraße 20, Sbg.,
Österreich. 54 787

Verkaufe gepflegte Norton 99, 600 ccm,
gegen Gebot, Raum Norddeutschland.
Zuschrift. unter M 5169 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 963

Achtung! Ausweissfahrer!

Verkaufe Norton Manx, 500 ccm, 6-Gang,
Bauj. 1963, sehr schnell (Ex-Maschine Eddi
Lenz), Norton Manx, 350 ccm, 1963, beide
Motoren sind überholt. Ich übernehme für
laufende Saison noch die Betreuung der
Maschinen, Preis auf Anfrage. Hans Hess,
69 Heidelberg, Alte Eppelheimer Str. 50,
Tel. 0 62 21 - 2 26 66. 54 849

NSU

NSU Max-Schalldämpfer DM 75.-

per Nachnahme von MOTOR-SCHÄFER
62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

Verk. NSU Max-Motor, Kurbelw. defekt,
2 Zylinderk., 2 Laufrd., 1 Nockenwelle,
Kipph., Schalldämpfer, 1 Sitzbank und
vieles andere, ganz billig, möglichst an
Selbstabholer. Gerhard Warnke, 5678
Wermelskirchen, Vorm Eickerberg 18.
54 889

Verk. Max, 250 ccm, DM 110,-. Rüdiger
Bruns, 5 Köln, Gabelsbergerstraße 43.
54 886

Verkaufe eine NSU Max, Bauj. 1963, für
DM 100,-, Motor muß generalüberholt
werden. Manfred Raidl, 6731 Diefesfeld,
Weinstraße Süd 34. 54 772



Verkaufe sportlich her-
gerichtete NSU Max, s. B.,
Preisidee DM 600,- bis
DM 700,-. Manfred Dudek,
7 STUTTGART-FASANENHOF, Graf-von-
Galen-Straße 24. 54 928

PUCH

**Original-Ersatzteile für Puch, Moped,
Roller, Motorräder und Wagen**
sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen,
Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chrom-
zylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und
Motoren, Geländesportausrüstungen und
Renngetriebebesätze.

Spezialwerkstätte, Kundendienst,
Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl,
Regensburg-Graßlfing, Tel. 0 94 05 - 274
54 941

RENNMASCHINEN

Verkaufe Rohrrahmen für NSU Max mit
Gabel und Schwinge für DM 450,-, ferner
4-Gang-Renngetriebe für NSU Max für
DM 75,-. Karl-Heinz Kühnen, 289 Norden-
ham 2, Fritz-Reuter-Straße 4. 54 903

Norton Manx, Modell 63, 350 ccm, 5-Gang,
DM 3500,-, 500 ccm, Modell 63, 5-Gang,
DM 5500,-, Kolben, Zylinder etc. sowie
Übersetzungen, 1 Anhänger, DM 800,-,
gebremst, Auto oder Motorrad, wird in
Zahlg. gen. G. Heukerott, 6 Frankfurt/M-
Fechenheim, Max-Eyth-Straße 32, Telefon
41 35 87. 54 927

Norton Manx 350 Ray-Petty-Motor, Münch
V-Bremse, Schrauben, Ventilfederverklei-
dung und E-Teile, zu verkaufen, Preis
DM 3500,-, F. B. Mondial, 125 ccm, Dop-
pelnocken, 5-Gang, best. Zustand, Motor
ganz neu überholt, mit Verkl. und Ersatz-
teilen, Spezialwerkzeug, zu verkaufen,
Preis DM 1800,-. Walter Kaletsch, 3554
Cappel, Ronhäuser Str. 27. 54 923

Jap. 4 B, 1967, Speedway, neu, DM 2200,-,
prompt lieferbar. Detlev Louis, 2 Ham-
burg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 - 44 74 91.
54 910

Gelegenheit!
Verkaufe garant. „Orig. NSU Sportmax“,
5-Gang, sehr schnell und zuverl., gute
vordere Plätze, ganze Maschine, auch
Motor, wie neu und für 1967 100%ig ein-
satzbereit, m. sehr vielen orig. Sportmax-
teilen u. 2 Avon-Rennreifen, bes. Umst.
halber für DM 2500,-, ferner neue orig.
Sportmaxkurbelwelle, DM 165,-, neuer
kompletter Doppelzündkopf, DM 270,-.
K. Müller, 7131 Diefenbach/Württemberg,
Hauptstraße 21. 54 875

Verk. Aermacchi, Ala-d'Oro S, 250 ccm.
Peter Schlittenhardt, 753 Pforzheim, Güter-
straße 10. 54 873

Verkaufe HONDA CR 93, Productions
Racer, 125 ccm, 1964, mit vielen neuen
Ersatzteilen. Gerhard Pitsch, A-1160 Wien,
Franz-Eichert-Weg 15, Österreich. 54 871

Verk. meine Rennmaschine MV Agusta,
125 ccm, von Willi Scheidhauer, oder
Tausch, Wertausgleich. Gerhard Borns,
6619 Primstal, Tholeyer Straße 61. 54 862

Start frei!



**Deutschlands
einzige Zeitschrift
für Motorradfahrer**

Start frei und freie Fahrt für Ihre Wünsche. Hier im »MOTORRAD« ist der richtige Platz, um allen zu sagen, was Sie kaufen, tauschen oder verkaufen möchten. Aufmerksam wird jedes Inserat im »MOTORRAD« gelesen! Das bringt Ihnen schnell den gewünschten Erfolg. Hunderte von begeisterten Briefen beweisen das.

Preise für private Gelegenheitsanzeigen: DM 1.80, bei Stellengesuchen nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Falls Ihre Anzeige mit Chiffre erscheint, Gebühr einschließlich Porto DM 2.50.

Verwenden Sie den anhängenden Bestellschein oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Veröffentlichung gleich in der nächsterreichbaren Ausgabe.

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

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

*
Meine Anzeige brachte mir 50 Karten, 20 Briefe u. 10 pers. Besuche. Ich kann Ihre Zeitschrift bestens weiterempfehlen.
H. A., Stuttgart

BESTELLSCHEIN

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH
7 Stuttgart 1 • Postfach 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Textmal in der Zeitschrift »DAS MOTORRAD« auf. Die erste Anzeige soll gleich in der nächsterreichbaren Ausgabe erscheinen.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Die Anzeige soll mit folgender Adresse – unter Chiffre – erscheinen.
Nichtgewünschtes bitte streichen!

Name, Vorname _____

Postleitzahl, Ort _____

Straße, Nr. _____

Datum, Unterschrift _____

MO 13/67

RENNMASCHINEN

Suche 500 ccm-Manx-Motor od. auch Teile dafür, ab Baujahr 1959. Gerhard Strasser, A-5020 Salzburg, Arenbergstraße 21, Tel. 76 92 73. 54 858

Verkaufe meine Honda CR 93, Productions Racer, 125 ccm, mit vielen Ersatzteilen u. 2 Kurbelwellen. Bert Kleimaier, 7921 Hermaringen, Kronenstr. 47. 54 821

Verkaufe Honda-Rennmaschine 450, im Norton-Fahrwerk, Rennkolben, Rennocken, Renngetr., 32 Ø, Dellorto-Vergaser, evtl. auch einzeln. Butenuth, 46 Dortmund-Bodelschwingh, Deininghauser Str. 25. 54 812

Verkaufe Renn-
gespann (Kneeler) m. Triumph-Tiger-Motor, Maschine rennbereit.
M. Unterrassner, Vogelsang 8, CH-2500 Biel, SCHWEIZ. Tel. 032 — 3 68 91. 54 808

Verkaufe meine AJS. Horst Backes, 6651 Blickweiler, Blieskastler Str. 71. 54 790

Honda, 250 ccm, 5-Gang, neuester Stand, bei Avusr. (25. 6.) zu bes. Theo Eckstein, 1 Berlin 33, Charlottenbrunner Straße 7, Tel. 03 11 — 8 86 12 14. 54 784

Verkaufe sehr günstig 50 ccm-Rennfahr-
gestell, fast neu, kompl. Walter Däuwel, 675 Kaiserslautern, Bänjerstr. 58. 54 894

Zwei 500 ccm-JAP Spezial-Motoren zu verkaufen oder zu tauschen gegen ESO. Chris McDonagh, 33 Brixham, RD. London, E. 16, England. 54 855

ESO, 500 ccm, für Moto Cross zu kaufen gesucht. Franz Holze, 21 Hamburg 90, Zum Finstenmoor 44. Tel. 7 90 69 37. 54 853

Wegen Aufgabe des Rennsports verkaufe ich meine bekanntlich sehr schnelle Gras-
bahn-Bultaco, 125 ccm, in rennfertig. Zust. für 1967, elf 1. Plätze 1966. Karl Schöffler, 7256 Merklingen, Hintere Str. 23/2. 54 848

Verkaufe Honda CR 72, 250 ccm, u. CR 77, 305 ccm, 2 Zylinder, 8 Ventile, Werks-
masch., Pr. DM 10 000.— u. DM 11 500.—. Zuschriften unt. M 5165 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 959

Suche Aermacchi- oder CB 72-Rennmasch.
Martin Barth, 8302 Mainburg, In den Lüften 17. 54 859

RICKMAN-METISSE-FAHRGESTELLE
IN DEUTSCHLAND
Durch Ron Robinson direkt mit Motoren von Aermacchi, 250/350, und 7/R-G 50 und Triumph zu haben, Fahrgestelle ohne od. kompl. mit Motor für Straßen-, Gelände- u. Rennmaschinen, in kurzer Zeit lieferbar. Zuschriften unter M 5173 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 967

SEITENWAGEN

Suche Seitenwagen Steib S 250. Reiner Müller, 6681 Lautenbach, Breitenbacher Straße 12. 54 798

BMW-TR 500, gebremst, Lackierung, Linie-
rung und Polsterung neu, mit Anschlüssen für R 60, DM 300.—. B. Himmel, 2148 Zeven, Lange Straße 23. 54 763

SUZUKI

Notverkauf! Suzuki, 250 ccm, 6-Gang, 1000 km gelaufen, Preisidee DM 2500.—. Philipp Eichinger, 5036 Berrenrath-Köln, Türnicher Str. 32. 54 930

TORNAX

Suche Tornax 2-Zylinder-Ilo „Schwarze
Josefine“, nur in gutem Zustand. Angeb. an: E. Müller, 6 Frankfurt a. M., Luxemburger Allee 34. 54 895

TRIALMASCHINEN

K 103 GS, 64, neuwertig, kompl. modifi-
ziert, TÜV abgen., Motor ca. 2000 km, Trialgetriebe, neueste Elektrik, 20 Ø Ringschwimmervergaser, mehrere Übers., verkauft für ca. DM 800.— Hentschel, 3301 Wendhausen. 54 845

ENGL. TRIUMPH

Motorräder,
Original-Ersatz-
teile am Lager
und werden um-
gehend geliefert.
Import u. Vertretung:
J. Berlioz
Tel. (022) 24 67 60
Bd St Georges 56-58, 1205 Genf/Schweiz

TRIUMPH

Verk. Triumph Bonneville, Bauj. 62-63, für DM 1800.— bar. H.-J. Vogt, 6601 Schafbrücke, Am Stahlhammer 12. 54 906

Triumph-Motorräder, Ersatz. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 54 947

VESPA

Verkaufe Vespa 50 S, Baujahr Ende 1964, zerlegt, neu gespritzt, neue Teile, ca. 10 000 km, sehr guter Zustand, für den günstigsten Preis von DM 450.—. Zuschr. an Andreas Günther, 7 Stuttgart-Vaihingen, In der Schranne 21. 54 918

Vespa GS, in sehr gutem Zustand (fahr-
bereit), wegen Auswanderung meines Sohnes nach Kanada zu verkaufen. Anzu-
sehen täglich nach 17 Uhr, auch Sonn-
abend und Sonntag. Anna Morokutti, 6232 Neuenhain i. Taunus, Drei-Linden-
Straße 14. 54 823

VETERANEN

HARLEY-DAVIDSON
Bauj. 1929, 1200 ccm, 30 PS. Fahrbereit mit Bei-
wagen wegen Platzman-
gel gegen Höchstgebot zu verkaufen.
Anfr. an J. Bacher, A-66 Ramsberg, Post
Hippach, pstl. 62 83, Zillertal/Tirol. 54 781

Megola, Baujahr 1919, mit 5 Zylinder-
Sternmotor, Neander, Bj. 1928, mit 2 Zy-
linder, 1000 ccm Jap-Motor, beide Ma-
schinen in außergewöhnlich gutem tech-
nischen u. Originalzustand, zu verkauf.
gegen Höchstgebot. Zuschriften unter M
5162 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart,
Postfach 1042. 54 956

VICTORIA

Für Victoria Typ KR 26 Aero für 245 ccm
ein Verkleider. Nikolaus Foskolos, 3221
Alfeld/Leine, Sibbesse 3a. 54 838

VINCENT

VINCENT-Ersatzteile, neu und gebraucht,
Vincent-Comet, 500 ccm, 32 PS, total re-
vidiert, TÜV, sehr schnell, viele „Ge-
wußt-Wie“, DM 1800.— oder Gebot.
Transistor-Regler f. engl. Gleichstrom-
Lichtmaschinen DM 98.—. Horst Schleicher,
Motorrad-Elektronik, 7888 Rheinfeldern,
Kronenstraße 25. 54 920

Suche dringend guterhaltene Black Light-
ning (Vincent), evtl. Sommerton, aber
nicht Bedingung, zahle bar. Redakteur
Rudolf Humme, 428 Gemen, Holzplatz 17,
Tel. (nachm. außer Sa.) 0 23 61 — 2 30 91.
54 796

YAMAHA

**YAMAHA-
Werksvertretung
Holtemeier**

56 Wuppertal-Vohwinkel,
Kaiserstraße 174, Telefon 95/78 1700

Alle Modelle sofort lieferbar - Zahlungs-
erleichterung - Reparaturen - Ersatzteile

Ihr Zweitaktspezialist:
H. Ronsdorf jun.
vorm. K. Th. Horn

583 Schwelm
Hauptstraße 159

YAMAHA, SUZUKI, PUCH, HONDA

YAMAHA

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

YAMAHA



Yamaha-Werksvertretung
Paul Tuscher
2 Hamburg 13
Rentzelstraße 10

YAMAHA

Motorräder, Ersatzteile
und Reparaturen

Spezial-Werkstätte B. Lippke
896 Kempten, Füssener Straße 56
Telefon 0831/73678

YAMAHA-Motorräder liefert u. betreut
Motorrad Emonts 5 Köln, Martinsfeld 23, T. 31421.

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

Zentralersatzteilelager-Großhandel
Ferd. Schad

6 Frankfurt/Main, Rheinstraße 11, Telef. 72 58 22

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle
Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Git-
schiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 54 950

Tuninganl. 8 PS, DM 18.— für alle Typ.
Kreidler od. Zündapp mit Matrizen zum
Anreiben sowie Ersatzteilliste. Gärämot,
Renmotoren, 8413 Regenstau. 54 940

Suche Zündapp-Elastic oder Trophy-Gabel.
Karl-Heinz Kühnen, 289 Nordenham 2,
Fritz-Reuter-Straße 4. 54 902

Verkaufe 1 angemeldete, fahrbereite
Zündapp Kl. 5, 49 ccm, mit Blinkanl.,
Fußsch. für DM 200.—. Dann nochmal die-
selbe Ausführung, aber mit Handschal-
tung, neues Getriebe und Kolben, Preis
DM 100.—. Peter Hafis, 437 Marl-Drewer,
Karl-Liebkecht-Straße 10. 54 841

Zündapp GS 50, Motor Bj. 66, über 6 PS,
Rahmen Eigenumbau, technisch u. optisch
i. O., zugel. u. versichert, einige Ersatz-
teile, Übersetzungen, Reifen, zwangsweise
um DM 800.— zu verkaufen. Außerdem
ein Trialmaster Gr. 48, Stiefel Gr. 42,
abzugeben. Helmut Stöckner, 809 Was-
serburg/Inn, Klosterweg 17. 54 864

Gelegenheit!
Zündapp KS 100, Bj. 65, weiß, in sehr
gutem Zustand, DM 600.—. Ewald Osten-
dorf, 4291 Lowick b. Bocholt, Essingesch 15.
54 931

Verkaufe Zündapp KS 50 Sport mit Gläser-
Sportverkleidung, Bauj. 1966, ca. 8000 km,
um DM 900.—. Tausche evtl. gegen sport-
liche 250er. Gottfried Wazlawik, 7911
Illerberg, Siedlung 1. 54 867

Verkaufe KS 601, Bj. 52, mit Steib S 350,
TUV 8. 68, mit 2. Motor u. vielen Teilen,
neu lack. weiß-blau, Preisidee DM 700.—.
S. Reh, 79 Ulm a. D., Söflinger Str. 142.
54 819

ALUFELGEN

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

ALU-SCHUTZBLECHE

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

Alu-Schutzbleche

15 versch. Größen ab DM 11,50, Alu-
Streben, Sitzbänke, Lenker, Bedie-
nungshebel, **RENOLD-Ketten**, **BEL-
STAFF-Bekleidung**, BSA-Teile.

Fr. Benzinger
307 Nienburg, Bahnhofstr. 3

BEKLEIDUNGEN

Suche 1 Harr-Tourenkombi, Gr. 1,70 m,
schlank. Rudi Henke, 418 Goch, Klever-
straße 66. 54 760

Harr-Kombi 1,80, Bund 85, gesucht. Ahrens,
294 Wilhelmshaven, Birkenweg 6a. 54 817

Suche 1 Harro-Damen-Tourenkombi, gebr.,
Gr. 42. Heinrich Rennwald, 7601 Gold-
scheuer, Hauptstr. 59. 54 822

Zu verkaufen: 1 Damen-Harrkombi, Gr.
40-42, DM 120.—; 1 Herren-Lederweste,
Gr. 56-58, DM 70.—; 1 Marquardmantel
Gr. 56-58, DM 30.—; 1 Marquardmantel
Gr. 56, DM 30.—; 1 Marquardmantel Gr.
40-42, DM 30.—; 1 Barbour-Rennkombi,
Gr. 38, DM 80; 1 Römerhelm, Gr. 54,
DM 5.—; 1 Römerhelm Gr. 55, DM 5.—;
1 Römer Doppelschalenhelm Gr. 54, DM
10.—. Angebote an Peter Schuster, 87
Würzburg, Kapuzinerstr. 25. 54 907

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7.
54 948

US-Air-Force Flying Jacket „B 15“

Orig.-Modell der US-Bomber-Pilotenjacke
aus schwerem Nylon, nur 850 Gramm,
winddicht und warm. Sensationspreis:
57.—, „Trial“, 1000fach bewährte Mot-
Lederportmütze 29.70. Prospekte anford.
K. Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstr. 6

DREHZAHLMESSER

Elektrischer
Drehzahlmesser

lieferbar für alle
Motorräder.
DM 96.—.
Sonderausfüh-
rung für Straßen-
rennmaschinen DM 122.—.

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



ERSATZTEILE

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



Schalldämpfer Felgen

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

ERSATZTEILE

neu und gebraucht
FÜR ALLE MOTORIS. ZWEIRÄDER
Verkauf ab Lager - Versand - Export
Gläser-Sportverkleidungen, Zubehör
Motoren-Instandsetz., Kundendienst
Zentral-Motorrad-Stützpunkt
ACKMANN

4962 Obernkirchen, Rintelner Straße 18,
Telefon 2019

KUNSTSTOFF-ZUBEHÖR

Verlangen Sie von Ihrem Fachhändler

SCHEDA Zubehör für Motorräder

Anfragen und Bestellungen erledigt
prompt Ihr

Honda-Umbeer
75 Karlsruhe, Adlerstraße 16
Tel. (07 21) 6 51 81
Alleinvertrieb für Baden-Württemberg.

MOTOREN

Austauschmotoren, Gebraucht-
Motoren, Motoren-Instandsetzung
Zentral-Motorrad-Stützpunkt
ACKMANN
4962 Obernkirchen, Rintelner Straße 18,
Telefon 2019

RENNBRILLEN

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

AVUS-Sicherheitsglasrennbrillen
DM 19.50

per Nachnahme von **MOTOR-SCHÄFER**
62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13,
Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 54 949

SITZBÄNKE



Sitzbänke zu Discountpreisen.

Einsitz. Rennbank DM 58.—
Rohling ungepolst. DM 28.—
Verkleidungen ab DM 180.—
Umbausätze Honda CB 72/77 auf 350 ccm
Rennocken und verst. Ventildfedern für CB 72/77
FRED RULFF, 5483 Bad Neuenahr, Wendelstraße 8
Postfach 751, Telefon (0 26 41) 51 79

BMW-Sitzbank DM 75.—, US-Bänke breit
(Schorsch Meier) DM 100.—, Sportbänke
schmal mit Rennhöcker DM 65.—, Rohr-
koffertträger schwarz DM 20.—, dto. ver-
chromt DM 30.—, Weinmann-Alufelgen
DM 31.—, Tanktaschen aus Skai DM 26.—
per Nachnahme von

MOTOR-SCHÄFER

62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

STELLENANGEBOT

Tüchtiger Zweiradmechaniker
(evtl. Motorsportler) bei guter Bezahlung
in Dauerstellung gesucht, Raum Stuttgart.
Zuschriften unt. M 5160 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 954

STURZHELME

Engl. Sturzhelme

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



Römer-Sturzhelme

die meistgetragenen —
die millionfach bewährten
Neuer Katalog 1967/68
Hans Römer, 791 Neu-Ulm
Postfach 189

Nach wie vor erhalten Sie engl. fabrikneue Motorräder

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

TAUSCH

Achtung! Kapitän, erstkl. Zust., 79 000 km,
Radio, Suchscheinw., Nebell., Sonnen-
blende, TÜV 69, neu bereift, mit schnel-
ler BMW zu tauschen ges. Wilfried Kuhl-
mann, 55 Trier, Dampfschiffstr. 4. 54 773

Tausche Sportwagen, Austin Frosch 60,
TUV 69, gegen Motorrad ab 250 ccm,
CB 450 bevorzugt, evtl. Wertausgleich.
Tel. Mo.—Fr. von 8—18 Uhr Staufen 59 46.
54 779

Tausche R 26 gegen R 69 S, zahle Wert-
ausgleich. Norbert Stasyk, 42 Oberhausen,
Schenkendorfstraße 22. 54 842

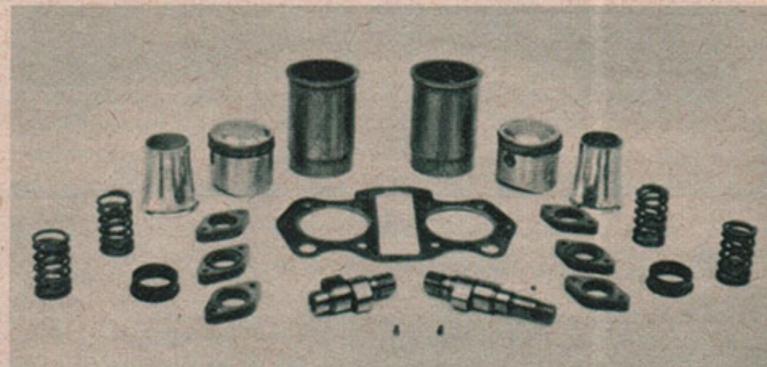
Wir importieren den original englischen Read Bros. „Titan“ Kit

(340 ccm Renn-Umbau-Satz für HONDA CB 72 u. CB 77) wie Abbildung.

Wir liefern außerdem englische Renn-Nockenwellen, Rennkolben, Renn-
ventilfedern etc. für HONDA 250 ccm u. 305 ccm. Reichhaltiges Lager
in englischen Verkleidungen, Tanks, Sitzbänken, Rennstiefeln, deutschen
und englischen Renndecken, Rennschläuchen und vielen anderen Renn-
teilen u. Rennzubehör.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch in Berlin zum
Aous-Rennen am 24./25.6.1967

KURT KANNENBERG, Kraftfahrzeuge, 1 Berlin 31 (Halensee), Joachim-Friedrich-Str. 34, Am Kurfürstendamm, Tel. 8 87 64 33



Das Letzte

Ernst Wewer †

Am 1. Juni starb unerwartet im Alter von 71 Jahren Ernst Wewer. Zu Beginn dieses Jahres hatten wir ihm und seinen phantastischen Erzählungen zugehört. Es war das Leben eines richtigen Motorradfreundes, die dramatische Geschichte vom Aufstieg, Glanz und Ende der Tornax-Motorradfabrik in Wuppertal-Langerfeld (siehe MOTORRAD 4/1967, „Sterne eines Lebens“) mit deren Existenz auch wunderschöne Erinnerungen in unserem Leben verbunden sind. Ernst Wewer war einer der wagemutigsten Motorradfabrikanten, die wir in Deutschland hatten. Die 800 ccm „Tornado“ (Parallel-Viertakttwin ohc), die 1000 ccm „Supersport-Luxus“ mit dem Zweizylinder-V-Jap-Motor 60 PS zum Beispiel sind unvergeßliche Modelle. Zuletzt die „Schwarze Josefine“, die 250er Zweitakt-Twin mit dem unerhörten Federungskomfort. Die großen Tornax-Brummer von Ernst Wewer, vom „Tornax-Wewer“, wie wir ihn nannten, waren unsere Jugendträume, nicht nur, weil sie so einmalig imponierende Motorräder für richtige Männer waren, sondern weil zu ihrer Entwicklung, Erprobung und Herstellung schon vor dem Kriege in einer kleinen Fabrik Mut und glühende Begeisterung gehörte. So war Ernst Wewer für uns immer der Inbegriff des Motorradherstellers schlechthin. Mit seinem Tode geht der letzte Repräsentant eines ganz bestimmten Motorradzeitalters aus unserem Kreise. Die schwarzweiß karierte Zielflagge hat sich hinter seinem Leben gesenkt, wir sind um einiges ärmer geworden und haben Grund zu trauern.

Klacks

Tank-Flut

Heft 12 des „Motorrad“, in dem auf Seite 384 der Motorradclub Ravensburg einen BMW R 60-Tank für einen Pater in Chile suchte, kam um etwa 10 Uhr mit der Post. Um halb zwei, also knapp vier Stunden später, brachte ein Leser aus Weingarten persönlich den ersten Tank zum Clubvorstand nach Ravensburg. Abends kam ein Anruf aus Kiel, später einer aus Düsseldorf, beide hatten Tanks für den Pater. Am Donnerstag kam eine Karte aus Bad Godesberg (Tank zu verschenken) und ein Brief aus Forst: Habe zwar keinen Tank, aber anbei 20 Mark für die entstehenden Versandkosten.

Am Donnerstagnachmittag rief einer an, der dem Pater seinen großen Hoske-Tank schenken will, weil da mehr reingeht und das in Chile sicher wichtiger als in Deutschland sei, wo man überall tanken könne und ihm sein normaler Tank auch reichen würde.

Am Freitag kamen weitere zwei oder drei Anrufe, von Leuten, die Tanks abgeben wollten, am Samstag nochmal zwei Anrufe, und gegen Mittag brachte die Post ein riesiges Paket aus Krefeld: Ein fabrikneuer BMW-Tank, sauber verpackt, für den Pater Carlos Pfeiffer in Conception/Chile, per Adresse Motorradclub Ravensburg. Und das Tollste: Keiner von all denen, die einen BMW-Tank abzugeben hatten, wollte auch nur eine Mark dafür!

Möglicherweise sind weitere Tanks bereits per See- oder Luftfracht nach Chile unterwegs. Der Pater wird auf jeden Fall seinen Tank bekommen, egal, ob aus Weingarten oder aus Kiel, egal, ob es ein evangelischer oder ein katholischer Tank ist. Auf jeden Fall ist es ein Tank von einem Motorradfahrer, den es freut, einem anderen helfen zu können. Scipio

Ideen muß man haben

Theo Ungerer, Bundesfachgruppenleiter Zweiradmechanik und Initiator der so erfolgreichen Zweirad-Tage in Nürnberg, ist unentwegt bemüht, seine Fachkollegen von der Notwendigkeit zu überzeugen, fürs Zweirad (und speziell das motorisierte) zu werben. (Leider leben ja von denen nicht wenige in einer unbegreiflichen Lethargie dahin und wundern sich, daß keiner in ihren Laden kommt und sie fragt, ob sie nicht so gut wären und ihm ein Motorrad verkaufen täten.) Jetzt ist dem Theo wieder was Neues eingefallen: er hat, jeweils auf einer Postkarte und erhältlich in Französisch, Italienisch, Holländisch und Jugoslawisch, einen kleinen „Dolmetscher“ herausgebracht. Kärtchen, die zwei-

sprachig die wichtigsten Ersatzteile aufzählen, die einer, der mit Fahrrad oder Motorrad im Ausland unterwegs ist, evtl. benötigen könnte. Diese Kärtchen sollen die deutschen Fachhändler ihren reiselustigen Kunden mitgeben, damit sie sich im Fall der Fälle draußen leichter tun — und sich dabei vielleicht auch des Mannes erinnern, der ihnen das Kärtchen gab.

Keine schlechte Idee, nicht?

Ra.

Nicht alle Hersteller haben Sorgen

Die ZÜNDAPP-Werke haben (obwohl sie G. m. b. H. im Gegensatz zu einer A.G. dazu nicht verpflichtet sind) auch in diesem Jahr der Wirtschaftspresse gegenüber einen Bericht über den Verlauf des vergangenen Geschäftsjahres und die Situation in der Branche aus ihrer Sicht gegeben. Und wenn man natürlich auch in München statt des Föhns gelegentlich den kalten Wind der Rezession spürt — alles in allem konnte man mit dem, was 1966 brachte, wohl zufrieden sein. Denn:

Produziert	im Bundesgebiet	im Bundesgebiet bis 100 ccm	bei ZÜNDAPP
1965	239 543 Stück	232 023 Stück	65 580 Stück
1966	215 279 Stück	205 694 Stück	64 628 Stück
Rückgang	10,1%	11,3%	1,5%

Der Anteil von ZÜNDAPP an der Gesamtproduktion betrug

1965	27,4%	1966	30,0%	
an der Produktion von Fahrzeugen bis 100 ccm	1965	28,3%	1966	31,4%

Damit hat ZÜNDAPP seine Position als größter bundesdeutscher Hersteller motorisierter Zweiräder weiter ausgebaut.

FH.

Girlings für die große Honda

Nun sind die neuen Girling-Federbeine für die Honda CB 450 ab Lager lieferbar. Importeur ist die Firma Tillo Faulhaber & Co., Zweigniederlassung Berlin, 1 Berlin 31 (Halensee), Paulsborner Straße 73, Tel. 03 11/ 8 87 62 12 oder 8 87 13 58, Fernschreiber 0 18—44 57.

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

Der MSC „Glück auf“, Neumühl

hat eine lange Terminliste, daraus heute nur die nächste Veranstaltung: Trial-Training am 16. 7. Näheres bei Paul Schwenke, 41 Duisburg-M, Bahnhofstr. 125, Tel. 4 37 30.

Motorrad-Zelttreffen in der Lüneburger Heide

Am 17./18. 6. findet in Bode bei Ebstorf/Krs. Uelzen ein Zelttreffen für Motorradfahrer statt. Dabei werden am 17. 6. verschiedene Trials — auch für Straßenmaschinen und Gespanne — gefahren. Am 18. 6. fährt man gemeinsam zum Hellkuhlen-Trial in Barnstedt. Der Veranstalter bittet, keine Reklame zu machen und den Termin nicht weiterzusagen. Was hiermit geschieht. Anfragen bei Rudolf Munstermann jun., 3111 Brockhöfe, Nr. 19.

Neue Motorsport-Anlage in Empfingen b. Horb

Auf der neu in Angriff genommenen Motorsport-Anlage in Empfingen b. Horb (südwestlich von Tübingen neben der Bundesstraße 14) findet am 25. Juni das Moto Cross des MSC Horb/Sulz statt. Auskünfte über die Anlage erteilt Baiker, 7241 Empfingen, Mühlheimer Straße 500. Veranstalter des Moto Cross ist der MSC Horb/Sulz, 724 Horb/Neckar, Altheimer Straße 48.

Die nächste Straßenfahrt im Ruhrgebiet! 1. Juli

Für die Freunde des Straßen-Zuverlässigkeitssportes hier ein wichtiger Termin: 1. Juli 1967 Ruhrtafelfahrt! Nennungsschluß am 21. Juni 1967. Ausschreibungen durch den VC Ruhrtal e. V. (ADAC), 46 Dortmund-Wichlinghofen, Am Heisterbach 123, Telefon Dortmund 46 47 79.

Die Ausschreibung und die Einladung des Veranstalters verspricht eine sehr schöne und sehr gut organisierte Fahrt, bei der die Teilnehmer auf alle Fälle ihren Spaß haben werden. Wir begrüßen es sehr, daß wieder ein Motorradsportclub sich der Straßenfahrt annimmt und eine Veranstaltung auf die Beine stellt, die man auch mit einem normalen Alltagsmotorrad ohne Spezialitäten fahren kann. Zugelassen sind Motorroller, Motorräder ohne und mit Seitenwagen, Dreiradkabinenroller. Wir wünschen dem Veranstalter eine große Beteiligung und den Fahrern Hals- und Beinbruch!

Grasbahnrennen Nidda

Der AMC-Butzbach veranstaltet am 30. Juli 1967 ein extra-nationales Grasbahnrennen in Nidda/Oberhessen. Nennungsschluß ist der 17. 7. 67. Ausschreibungen und Nennungen durch Kurt Kienast, 6308 Butzbach, Weidigstraße 5.

Großer Preis von Holland — TT in Assen

Nochmals, um alle Zweifel restlos zu beseitigen: Die holländische TT in Assen, der Große Preis von Holland, findet am Sonnabend, dem 24. Juni 1967, statt.

Motorrad-Treffpunkt in Gießen

Am 22. 7., 5. 8., 26. 8., 23. 9., 28. 10. und 9. 12. 1967 finden in Gießen, Hotel Möbus, Marburger Straße 146, Tel. 06 41 — 3 13 37 gesellige Abende für Motorradfahrer statt.

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. Belsler, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbuck, Albbuck (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 14-tägig sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „lastauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungsverpflichtung. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postcheckkonto: 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.



VERSICHERUNGEN

Spezial - Zweirad - Versicherungs-
buro Hans Ehlert, 7073 Lorch,
Postfach 10, Telefon 071 72/579.
Für alle Zweiräder werden bis 50%
Schadenfreiheitsrabatt, für Beamte, Ar-
beiter und Angestellte im öffentlichen
Dienst zusätzlich 20% Vorausrabatt bei
günstigen Grundprämien gewährt.

ZÜNDANLAGEN

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

MODELLBAU

Gilera, Morini, Guzzi, Mondial und
Benelli weiterhin sofort ab Lager lieferbar
(weitere Modelle in Vorbereitung).
E. Bühler KG, 7 Stuttgart O, Gänshede-
straße 19, Telefon 245707.

VERSCHIEDENE

RADSPANNEREI - Spezialbetrieb für
Drahtspeichenräder - mit Reparatur für
Auto - Motorrad - Moped - Räder.
Sämtliche Speichen und Felgen, auch
BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68,
Gitschiner Straße 64, Ruf 61 2858

HONDA SUZUKI YAMAHA

Motorräder, Kleinkrafträder

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

Renncombi - Tourencombi

LEDER LEDERTUCH
auch zweiteilig
Stegmann - 6148 Heppenheim/Bergstr.
Reparaturen-Preisliste anfordern!

Suche 750 ccm Harley-Davidson oder
Royal-Enfield (mit Preisangabe). Rüdiger
Bruns, 5 Köln, Gabelsbergerstr. 43. 54 884

Suche Honda 250 ccm, 450 ccm oder
Mach 1, mit oder ohne Verkleidung, mit
Preis und km-Angabe. Walter Höhn, 86
Bamberg, Edelstraße 2. 54 915

Suche Ducati Mach 1 o. CB 72 bis DM
1000.—. M. Leyens, 5166 Kreuzau, In der
Au 12. 54 816

Suche Honda CB 72-77 SS o. BMW 500-
600, zahle DM 1500.— bar. Dieter Terjung,
5172 Linnich, Pallandstr. 13. 54 847

Verkaufe: Royal Enf. 750/64, BSA Goldst.
B 34, Gelände Triumph T 110-Motor-Ge-
triebe. Alles in gutem Zustand, Preise
günstig und nach Vereinbarung. Werner
Andrae, 6507 Ingelheim/Rh., Sebastian-
Münster 4. 54 887

Gesucht!
Horex Regina/Imperator, 400 ccm, oder
BMW 500 ccm-Gespänn! Preisang. bis
DM 700.—, monatl. Raten bis DM 150.—
angenehm, od. n. Vereinbar. (Rentner
U.F.R.). Egon Franz, 8031 Puchheim, Bür-
germ.-Müller-Straße 9. 54 783

Suche Gel.-, Cross- od. Trialmasch. ab 100
ccm, zahle bar. Verk. Trial-Fox mit 4 Mot.
DM 150.— u. Kreidler 3-Gang DM 70.—.
B. Hilgert, 4574 Badbergen. 54 830

Verkaufe 125 Honda Prod. Racer, 125
Ducati G. P., sowie Ersatzteile. Angebote
an E. Wünsche, 652 Worms, Hofgasse 4.
54 814

Suche Motorrad ab 500 ccm (keine BMW).
Rüdiger Bruns, 5 Köln, Gabelsberger-
straße 43. 54 885

Verk. BSA S Rocket, Bj.
60, 22 000 km, m. Lenkerst.,
Dupl.-Bremsen vorn, gr.
Öltank, Drehzahlm., ca.
DM 2200.—. Außerdem sehr gepf. BMW
R 50 S, Bj. 61, 28 000 km, 2 Zyl., ca. 6000
km, 30-Ltr.-Tank, Sportlenker, n. Hoske-
tüten. Angeb. an Dzierzawa, 8561 Hohen-
stadt 205. 54 759

MB Rennverkleidung

sportlich schnittig schnell

Honda	50-125-250-450 ccm
Kreidler	50 ccm
Zündapp	50-100 ccm
Hercules	50 ccm
Yamaha	50-250 ccm

Fordern Sie bitte unverbindl. Prospekte

Manfred Balcerek
3014 Misburg/Hann.,
Lohweg 44, Tel. 05 11/58 1464




Suche gebrauchtes Motorrad im Raum
Süddeutschland, Honda bevorzugt. Zuschr.
unter M 5171 an „das MOTORRAD“, 7
Stuttgart, Postfach 1042. 54 965

Verkaufe KS 601, DM 500.—; 1 KS-Rah-
men m. Br., 2 KS-Sport-Tanks, je DM
100.—, je 1 Rahmen von Steib 200, 250,
350, je DM 10.—; 1 Rahmen m. Gabel v.
Max DM 50.—; 1 Max-Motor DM 80.—;
Ersatzteilliste u. Montageanleitung (Werk-
statt), Max zus. DM 25.—; 2 Bw.-Räder
je DM 10.—; div. Teile Max (Bremsank.
etc.), 1 KS-Sitzbank DM 60.—, nur für
Selbstaholer. Rolf Scherenberger, 21
Hamburg 90, Am Radeland 105, Telefon
7 90 78 06. 54 851

MUNDSCHUTZ?

Aus schwarzem Leder; sauberer Schnitt, mit Druckknöp-
fen ausgestattet. DM 6,50, 2 Stück DM 12.—. Im Inland
portofrei, ab 3 Stück Nachnahmegeb. Helmar Jaeger,
8592 Wunsiedel, Martin-Luther-Straße 6

Schweißgeräte im Selbstbau

220+380 V, Schweißstrom bis
180 A, Bauplan per Nachnahme
9,80 DM, liefert **Jos. Bode**,
5041 Friesheim, Ulmenweg 16.



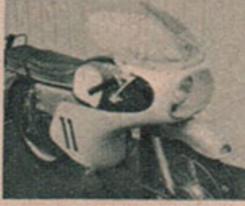
HP... Ein Begriff für Qualität!

HP-Rennsport-Verkleidungen
Possend lieferbar für alle gängigen
Mopeds und Motorräder, deutscher, eng-
lischer und japanischer Typen!
Sofort ab Lager lieferbar! Fordern Sie bitte
kostenlosen Prospekt
mit Farbmuster an!

Hersteller: **HABERMANN & PICHLER**
Kunststoffverarbeitung 8261 KASTL/ÖBB.

RENN-SPORT HP VERKLEIDUNGEN



Verkaufe 1 schnelle 175er Grasbahn-DKW,
1 Geländerahmen, 1 Motor mit Stachel-
schweinzylinder, 1 Ersatzmotor, fabrik-
neu, 1 Hoffmann S 300 mit Horex-Gabel,
1 VW-Bus, Bauj. 1954, für Masch.-Trans-
port. Alles in gutem Zustand geg. An-
gebot. Bernd Guba, 3577 Neustadt, Bogen-
straße 20. 54 929

NSU Superfox und Rabeneck (150 ccm
Sachsmotor), fahrbereit, kompl. oder in
Teilen abzugeben. Walter Kellner, 6442
Rotenburg, Herm.-Löns-Str. 54 844

VERSCHIEDENES

Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, liefert:

Monteurkombis

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

Rennkombis

ital., nach Maß DM 298.—

Rennstiefel

ital., Reißverschluss hinten, alle Gr. DM 59.50

Teflonzüge

Bowdenzug, Hülle, Teflonrohr

Ein Volltreffer

war unser Angebot in Heft 12 Farbfilm
zum Schwarz/Weiß-Filmpreis zu ver-
kaufen. Wir verkaufen deshalb noch-
mal 500 Colornegativfilme Kleinbild
20 Aufnahmen zu DM 2.50. Entwicklung
in unserem eigenen Labor.

Foto Schneider, 8772 Marktheidenfeld

Unser Schlager

engl. Rennstiefel
so weich wie Handschuhleder
DM 85.—

Bühler KG Stuttgart Gänshedestraße 19
Tel. 24 57 07

Verkaufe 1 Steib SW S 500 Luxus, gut
erhalten, wenig gelaufen; 1 R 51/3 Motor
komplett einbaufertig. Verkauf möglichst
an Selbstaholer. Siegfried Kriebel, 318
Wolfsburg, Rathenauplan 27. 54 896

Verkaufe NSU-Max, sportlich hergerich-
tet, TÜV 68, DM 350.—; Kreidler-Rohr-
Rennrahmen mit Tank, DM 150.—; Kreid-
ler-Normalrahmen mit Gabel und Feder-
beine, DM 100.—. Zu allem Foto anfor-
dern. Rainer Wittig, 6081 Biebesheim,
Sudetenstraße 32. 54 881

— aus Freude am Motorrad

dico Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
MIT „PIFF“ 7141 Schwieberdingen, Tel. 071 50/81 91

Infolge der enormen Auftragssteigerung sind wir leider wieder
einmal gezwungen, zu erweitern.
Sie erreichen uns wie immer unter der alten Telefon-Nummer.

Nur jetzt bitte: **7141 Schwieberdingen**
Markgröninger Str. 64 (Industriegelände)

Bis dahin herzliche Grüße Ihre dico's vom Dienst



Verkaufe wegen Geschäftsübernahme
RMZ 250 GS, 1966, dazu diverse Teile
sowie komplettes 2. Fahrgestell, DM
1500.—, oder tausche gegen BSA 650 ccm
oder BMW R 69 S bei Wertausgleich bis
DM 2200.—. H. P. Klie, 33 Braunschweig,
Am Alten Bahnhof 13, Ruf 05 31 — 2 18 55.
54 836

Wer sucht für Gespannrennen Beifahrer?
Zuschr. unter M 5172 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 966

Verkaufe gegen bar: 1 Knieverkleidung
BMW DM 50.—, folgende R 67-Teile: Ge-
triebe DM 40.—, Rahmen mit Brief DM
45.—, Motor defekt DM 80.—, Tank DM
20.—, 2 Räder DM 10.—, alle anderen
Teile für DM 30.— oder alles für DM
225.—. Außerdem v. K. S. 601; Getriebe,
3 Räder, Rahmen, Stoßdämpfer, Lampe
usw. für DM 80.—. Johann Schulte, 2951
Idafehn b. H. Kleen. 54 868

Royal-Enfield-Motor 350 ccm, 1 Zyl.;
Kreidler-Motor, 4-Gang m. 20 mm Bing,
div. Zylinder; Zündapp-Motor 75 ccm,
billig an Selbstaholer. K. Culka, 605
Offenbach/M., Nordring 32. 54 825

Ingenieur sucht Zimmer oder kl. Wohnung
in Ottobrunn, München oder Umgebung
ab 1. 8. 67. G. Schwarz, 5305 Roisdorf,
Pützweide 3. 54 932

19jähr. Honda 250-Fahrer sucht sportl.
Freund mit gleichwert. Maschine, Raum
Ostalb. Telefon Heidenheim/Brenz 2 91 03.
54 926

Gegen Höchstgebot 2 „19“ Zoll u. 2 „18“
Zoll, BMW „R 69“-Räder zu verk., sowie
steile Horex-Teile für BMW. Siegmar
Hanse, 414 Rheinhausen, Mozartstr. 48.
54 897

Suche im Raum Nordwestdeutschland ein
Heinkel-Roller-begeistertes nettes Mäd-
chen bis 25 Jahre, bin 29 Jahre. Wer
schreibt mir? Zuschriften unter M 5159
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 54 953

NSU-Sportmax-Fahrgest., orig. Tank,
Verg., Drehzahlm., Auspuff, Räder u. v.
a. m. gegen Gebot zu verk., auch in Teil-
en, gebe ferner ab: BMW R 51/3 Rah-
men, Schutzbl., Gabel, Bank, Getr., Mo-
tor defekt u. zerlegt, Kardan 35/q kompl.,
zus. od. in Teilen, 2 Zündapp-Telegabeln.
Hermann Meier, 7592 Renchen, Ziegel-
straße 9. 54 795

Wer kann holländischen technischen Stu-
dent in Deutschland für Praxis mitnehmen
nach Holland zum T.T. in Assen am
24. Juni. Peter Hofstee, 7401 Poltringen,
Ebersteinstraße 1. 54 786

Schweiz: Junger Mann, 25jährig, sucht
Kameraden und wäre gerne an Sonntagen
auf Ihrer schnellen Maschine Sozius.
Zuschriften unt. M 5161 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 54 955

Maico von 50-360 ccm -
Suzuki T 20, 29 PS
Garelli, 50 ccm
Belstaff-Bekleidung.
Service - Verkauf bei VK-Tank-
stelle, Gerhard Kinzl, 8958 Füssen
im Allgäu, beim Eisstadion. 54 939

Suche zwecks zusätzlicher Belastung für
meine R 69 S weiblichen, kurvenfesten
Co-Pilot. Die günstigen Abmessungen
sollten höchstens bei 60 kg, 165 cm und
19 Jahre liegen. Wohnort möglichst unter
100 km Umkreis Mannheim. Bildzuschrif-
ten unter M 5164 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 958

Verkaufe NSU-Max, Vollnaben, Bauj. 57
und TÜV abgenommen, Steib LS 200,
suche Bultaco MK II-Besitzer wegen
einigen Fragen, suche Römer Jet-Helm,
Gr. 55. Pötzsch, 24 Lübeck, Brehmerstr. 9.
54 883

Schweizer möchte hübsches, motorrad-
begeistertes Mädchen, bis 25 Jahre, für
gemeinsame Fahrten und evtl. Urlaubs-
reise kennenlernen (BSA 650). Bildzu-
schriften unter M 5174 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 54 968

Anzeigenschluß für Heft 15
ist am 26. Juni 1967



DAS **MOTORRAD**