

DAS

MOTORRAD

Erster Bericht von der
Jubiläums-TT

YAMAHA 350

Fahrbericht

PUCH und

JAWA

**Renn-
maschinen**

**Halogen-
Scheinwerfer**

**Garantie
mit Hintertüren**

14

DM 1.20 • 49. Jahrgang • 1. Juli 1967

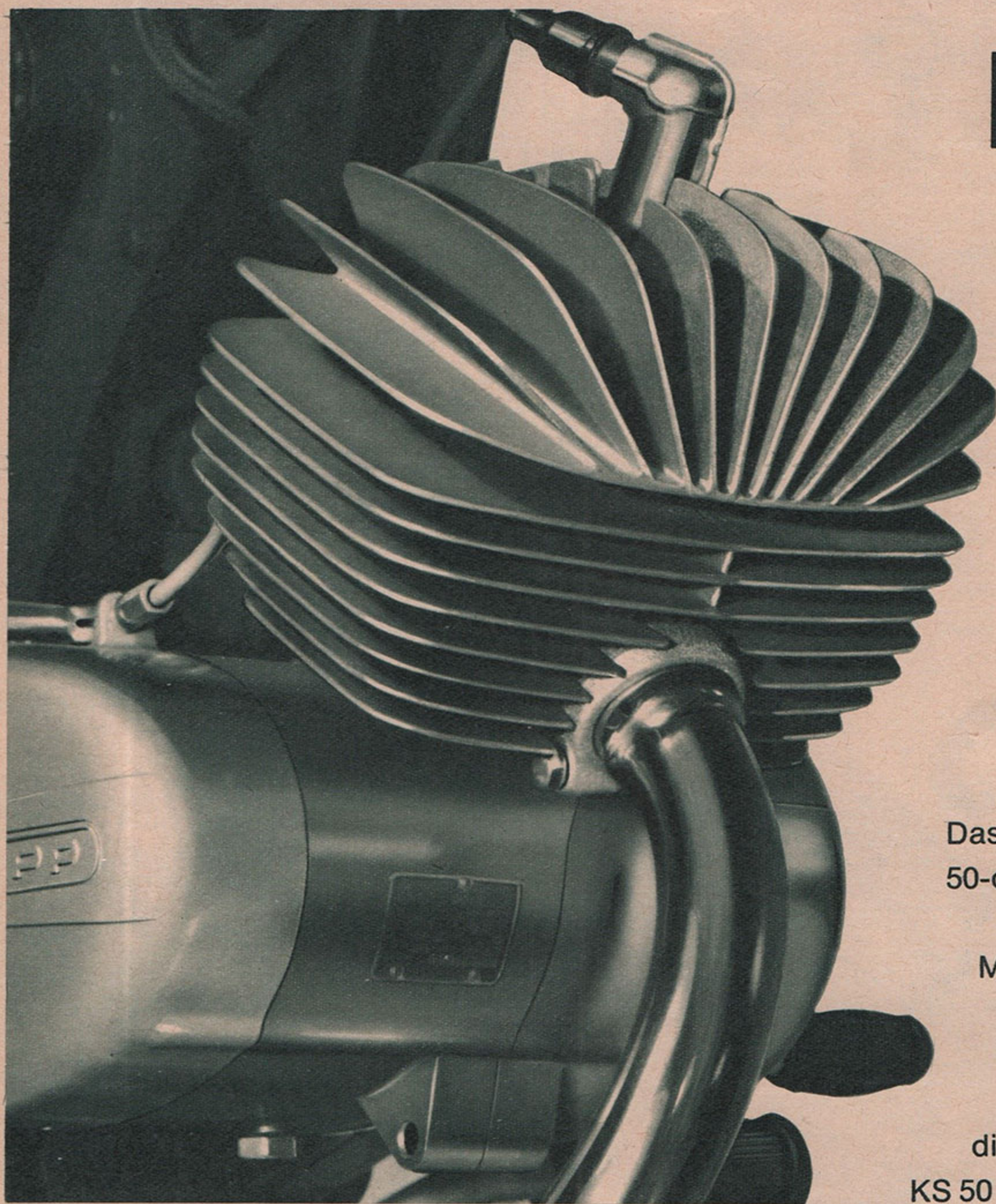
Österreich S. 8,80
Niederlande Hfl. 1,50

Schweiz Fr. 1,40
Italien L 250

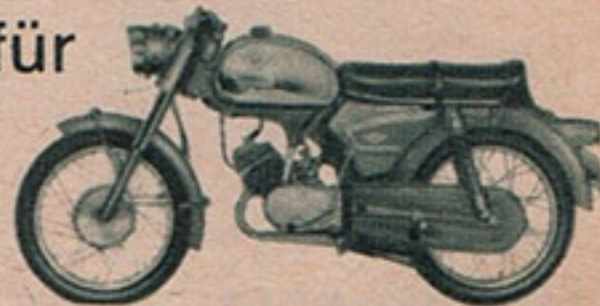
Dänemark dKr. 3,50
Schweden Skr. 2,35 inkl. oms. US \$ -.50

Printed in Germany

Darauf kommt es an: Kraft!



Das ist unser weltberühmter
50-ccm-Motor. Sporterprobt,
bullenstark, voller Kraft!
Mit Fächer-Zylinderkopf –
dadurch immer richtig
gekühlt. Ein Argument
mehr für
die neue
KS 50 Sport.



ZÜNDAPP

So schnell ist ZÜNDAPP: 146,6 km/h über die Distanz von
1000 km! Das ist einer der 6 Weltrekorde, aufgestellt 1965 in
Monza. Mit einem seriennahen 50-ccm-Motor.



Selbstverständlich stecken in ZÜNDAPP-Maschinen diese Erfahrungen.
Darum soll's eine ZÜNDAPP sein! Verlangen Sie Informationen von
ZÜNDAPP-WERKE GMBH · Abt. M 79 · 8 München 8 · Anzinger Straße 1-3

DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

49. JAHRGANG

HEFT

14

1967

INHALT

	Seite
Garantie mit Hintertüren	421
DAS MOTORRAD fuhr:	
Yamaha YR-1, 350 ccm	422
4. Lauf zur Straßenweltmeister- schaft: - TT, erster Tag	426
Die neuen Puch-Rennmotoren	428
Neckermann-Sportfahrrat in Hockenheim	429
Jawa Zweitakt-Rennmaschinen	430
Sandbahn-Europameisterschaft, 3. Vorlauf in Mühldorf	432
Deutsche Sandbahnmeisterschaft, Vorläufe in Eggenfelden und Niederrodenbach	432
44. Int. Sandbahnrennen Hamburg-Farmsen	433
Moto Cross, Besuch beim IMBA- Rennen in Rhenen/Holland	433
Moto Cross Wipperfurth	434
Messen und Schätzen (2)	435
DAS MOTORRAD baut am Motor:	
Yamaha YDS-3 (Schluß)	436
Halogenscheinwerfer am Motorrad	438
Gewußt wo	442
Das Letzte	448

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Giacomo Agostini führte auf der Dreizylinder-MV in der Halbliterklasse am dritten Tag der TT, als ihn ein Kettenbruch in der letzten Runde aus dem Rennen warf; ausführlicher TT-Bericht über die Läufe der 50, 125, 350 und 500 ccm-Klasse im nächsten Heft. Foto: V. Rauch

Rücktitel:

Phil Read liegt derzeit in der Weltmeisterschaftswertung der 250er Klasse auf der Yamaha-Vierzylindermaschine in Führung; bei der TT wurde er in dieser Klasse Zweiter und gewann den Lauf der 125er. Foto: V. Rauch

Garantie mit Hintertüren

Wenn einer ein Motorrad kauft, so weiß er im allgemeinen (bzw. sagt es ihm der Verkäufer), daß das Herstellerwerk für sechs Monate (maximal 6000 Kilometer) Garantie für einwandfreie Funktion übernimmt. Nur selten wohl wird es dem Käufer einfallen, sich die Garantiebestimmungen im einzelnen durchzulesen, ehe er den Kaufvertrag unterschreibt. Und erst dann, wenn ein Garantiefall eintritt, wenn sich also innerhalb besagter sechs Monate nach der Auslieferung der Maschine ein Schaden einstellt, wird mancher zu seiner Überraschung und Empörung feststellen, daß der Lieferant sich auf eine Reihe von Vertragsklauseln stützt, die ihn von seiner Garantieverpflichtung entbinden, nachdem der Kaufvertrag unterschrieben wurde.

So gab es beispielsweise (und gibt es da und dort noch heute) Garantieerklärungen des Herstellers bzw. Lieferanten, in denen für den Garantiefall zwar der kostenlose Ersatz der defekten Teile zugesagt wird, nicht aber die Übernahme der zwangsläufig anfallenden Arbeitskosten. Fast überall fand sich der Vorbehalt, daß die Garantieerklärung nur für die vom Hersteller selbst gefertigten, nicht aber für die von Unterlieferanten bezogenen Teile gilt. Und schließlich hat der ahnungslose Käufer meist mit seiner Unterschrift auch sein Einverständnis damit erklärt, daß der Verkäufer nicht für indirekte Schäden in Anspruch genommen werden kann, die dem Käufer als Folge eines an sich garantierten Schadens entstehen.

Nun ist zwar der Umfang der Gewährleistungsverpflichtung für Warenlieferungen aller Art eindeutig im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt. Aber es ist möglich, durch Vertrag Änderungen zu vereinbaren. Deshalb war es also in der Vergangenheit nahezu allgemein üblich, die im Vorhergehenden aufgeführten Einschränkungen der Garantieverpflichtung dem Käufer aufzuerlegen — zumal, wie gesagt, die wenigsten darüber Bescheid wußten, was sie denn eigentlich mit ihrer Bestätigung des Kaufabschlusses sanktionierten.

In der Vergangenheit war das so — wurde eben gesagt. Denn tatsächlich haben sich im Lauf der Jahre manche Gepflogenheiten geändert — ändern müssen, weil sich auch die cleveren Geschäftemacher den Usancen der Seriösen in der Branche anpassen mußten. Immerhin aber ist es auch heute notwendig, daß man sich, ehe man seine Unterschrift unter den Kaufvertrag für ein Motorrad setzt, vergewissert, wie der Wortlaut der Garantiefestlegungen des Lieferwerks ist. Und es ist auch durchaus nicht überflüssig, sich einmal mit anderen Kunden des Händlers, bei dem man kaufen will, darüber zu unterhalten, wie denn bei ihnen während der Garantiezeit aufgetretene Schäden erledigt wurden. Denn man darf ja — was viele in Unkenntnis der Zusammenhänge immer wieder tun — nicht vergessen, daß der Vertragspartner meist nicht das Lieferwerk bzw. die Importniederlassung, sondern der Händler ist und daß man deshalb im Ernstfall seine Ansprüche zunächst an diesen zu richten hat!

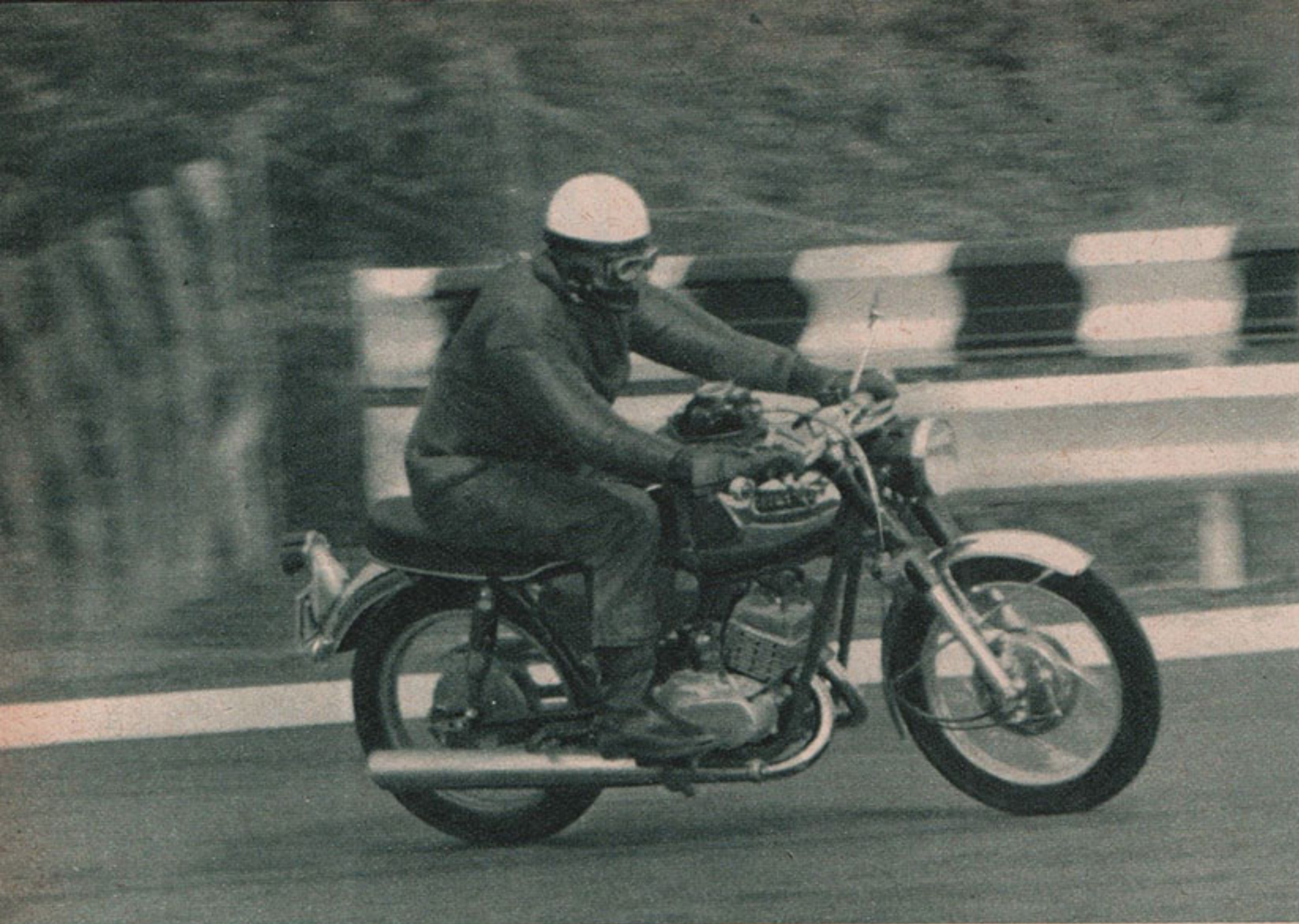
Unter dem Druck der von der seriösen Konkurrenz gepflogenen Handhabung ist man inzwischen in der Branche allgemein dazu übergegangen (auch dort, wo noch Gegensätzliches in den Garantiebestimmungen steht!), im nachgewiesenen Garantiefall nicht nur Teile-, sondern auch Arbeitskostenersatz zu leisten. Allerdings haben die Werke für bestimmte Arbeiten Richtzeiten festgelegt, nach denen sie dem Händler Zeitkosten vergüten — und bei der Berechnung dieser Vergütung legen sie einen (bei den einzelnen Werken verschiedenen und evtl. noch regional gestaffelten) Stundensatz zugrunde, der durchweg niedriger ist als der, den der Händler im normalen Reparaturfall dem Kunden in Anrechnung bringen würde. Das ist durchaus verständlich, denn man steht bei der Industrie auf dem Standpunkt, daß der Händler ja an den Garantiearbeiten nicht verdienen, sondern nur auf seine Kosten kommen soll. Verdient hat er ja am Verkauf — und verdienen wird er nach Ablauf der Garantiezeit vermutlich an weiteren Reparaturen. Aber es ist durchaus möglich, daß ein Händler im Garantiefall versucht, seinem Kunden doch noch anteilige Arbeitskosten in Anrechnung zu bringen (vor allem dann, wenn er in seiner Werkstatt mit den Richtzeiten des Werkes nicht zurechtkommt). Dazu ist er nicht berechtigt — mindestens die deutschen Lieferwerke nämlich stehen übereinstimmend auf dem Standpunkt, daß dem Kunden im Garantiefall keine Kosten entstehen sollen.

Nicht ganz so klar ist es mit der Festlegung in den Garantiebedingungen, nach der sich das Herstellerwerk den kostenlosen Ersatz im Garantiefall dort vorbehält, wo es sich um Zulieferteile handelt. Gerade bei der Handhabung dieser Vorbehaltsklausel zeigt es sich, ob man es mit einem seriösen Partner zu tun hat oder nicht. Denn was sind heute nicht alles Zulieferteile — bzw. was ist denn im Endeffekt eigentlich eigenes Erzeugnis der Firma, deren Marke auf dem Tank der gekauften Maschine steht? Da geht es doch, wenn der Vorbehalt buchstabengetreu ausgelegt werden soll, nicht nur um Vergaser und Zündanlage und Ketten und Reifen — da ist ja über Wälzlager, Kolbenringe, Manschettendichtungen u.v.a. nahezu alles drin, was zum fertigen Motorrad gehört. Und natürlich wird ein seriöses Herstellerwerk bei erkannten Garantieschäden auch für seinen Zulieferer in Vorlage treten. Eben deshalb ist es aber wichtig, welche Marke die Maschine trägt, mit deren Kauf man liebäugelt — und welchen Ruf der Händler genießt, der treuhänderisch zwischen Werk und Käufer steht.

Und was schließlich den dritten Punkt betrifft, den Ersatz des im Garantiefall entstehenden Indirektschadens: da erschien uns immer jenes Bild typisch und unvergeßlich, das wir einmal bei einem deutschen Herstellerwerk erlebten. Dort brachen bei einem bestimmten Modell am laufenden Band die Vordergabeln. Und einer der Betroffenen kreuzte, mit den Bruchstücken unter dem heilgebliebenen Arm, den anderen und den Kopf noch in Mullbinden, im Werk auf und fragte bescheiden an, ob man, nachdem die Maschine ja erst vor drei Wochen gekauft worden sei, ihm nicht entgegenkommenderweise eine neue Gabel kostenlos geben würde! So ist nun mal die Mentalität vieler Motorradfahrer — wir kennen Wagenfahrer, für die es eine Selbstverständlichkeit ist, sich während der Behebung eines Garantieschadens einen Leihwagen vom Werk geben zu lassen und so auch den Indirektschaden aufs Lieferwerk abzuwälzen.

Gewiß — das kann und das soll dort, wo es um Motorräder geht, nicht zur Regel werden. Aber bei der Beurteilung eines Fabrikats ist — ob es deutscher oder ausländischer Fertigung entstammt — die Frage der Garantiefall-Abwicklung einer der Faktoren, von dem man die Kaufentscheidung mit abhängig machen sollte. Es empfiehlt sich schon, die Garantiebestimmungen vor Kaufabschluß durchzulesen und sich über ihre Handhabung Gewißheit zu verschaffen!

S. R.



DAS **MOTORRAD**

fuhr

YAMAHA

YR1, 350 ccm

36 PS aus 348 ccm bedeuten eine Hubraumleistung von mehr als 100 PS/Liter. Diese 36 PS entsprechen zwar nicht ganz unserer Norm, sind aber immerhin auch an der Kurbelwelle mit Schalldämpfern, Luftfilterung und allen wichtigen Details gemessen worden. Der Zweitaktmotor hat Schlitzsteuerung, zwei parallel, aber getrennt angeordnete Leichtmetallzylinder mit sehr großer Verrippung, zwei Vergaser 28 mm ϕ , angeblocktes Fünfgang-Getriebe. Die Kurbelwelle läuft in vier großen Kugellagern, die Schmierung ist eine Zwangsfrischölschmierung mit einer durch den Drehgriff gesteuerten Ölpumpe (Benzin und Öl werden getrennt getankt). Bohrung und Hub betragen 61 \times 59,6 mm; die Verdichtung ist 7,5, und die 36 PS werden bei 7000 U/min gemessen. Die Überdrehmarke auf dem Drehzahlmesser ist bei 7500 U/min festgelegt. Das Leergewicht ist nur 158 kg für diese 350er — das ist ein Leistungsgewicht von 4,36 kg/PS. Klarer Fall, daß das keine alltägliche Maschine ist, und daß es sich hier um ein feines Fahrzeug handelt. Und deswegen haben wir auch keine Ruhe gegeben, bis wir diese Maschine einmal fahren konnten. Die 350er Klasse war ja bisher wegen der ungünstigen Steuer- und Versicherungsbeträge (Steuer DM 45.—, Haftpflichtversicherungsprämie

ca. DM 220.— jährlich) nicht sehr gefragt. Denn eine 250er ist da mit DM 33.— Steuern und DM 90.— Haftpflicht billiger, und die bei uns auf dem Markt bislang angebotenen 350 ccm-Maschinen hatten oft auch eine geringere Motor- und Fahrleistung als die sportlichen 250er. So suchten die Fahrer nicht erst lange in dieser Klasse herum, blieben entweder bei einem rasanten 250 ccm-Motorrad oder kauften gleich etwas Großes.

Bis die Honda CB 450 mit 444 ccm kam, die mit ihren 41 PS noch bei der Versicherungsgruppe von 251—475 ccm (also geringere Prämie als eine 500er oder 600er mit deren Leistungen und gleiche Prämie wie eine 350er!) eingestuft ist. Für unsere Verhältnisse wurde das ein Geschäft, und es ist klar, daß in dieser Gruppe fortan für den sportlichen Mann nur Maschinen über 35 PS Leistung von Bedeutung waren. Es könnte sogar sein, daß die 350er Klasse damit wieder interessant wird. Allenthalben hört man von neuen Modellen aus Japan mit 350 ccm und sagenhaften Leistungen, so daß eine Untersuchung doch wohl naheliegt, was dort geboten wird.

Wegen der nötigen Vergleichsdaten gingen wir auf den Nürburgring; dort ist ein ungestörter Fahrvergleich ja möglich, wenn das Wetter mit-

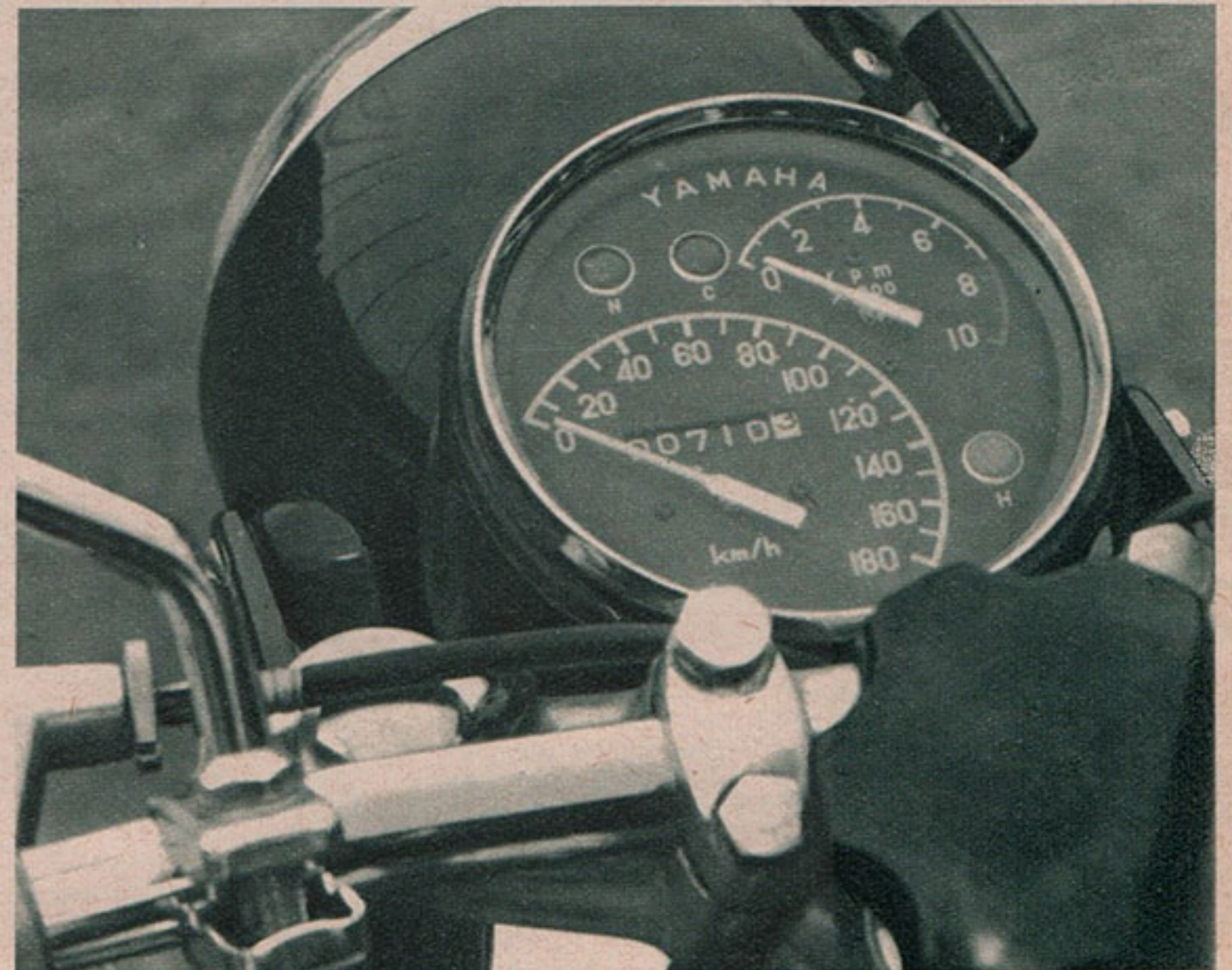
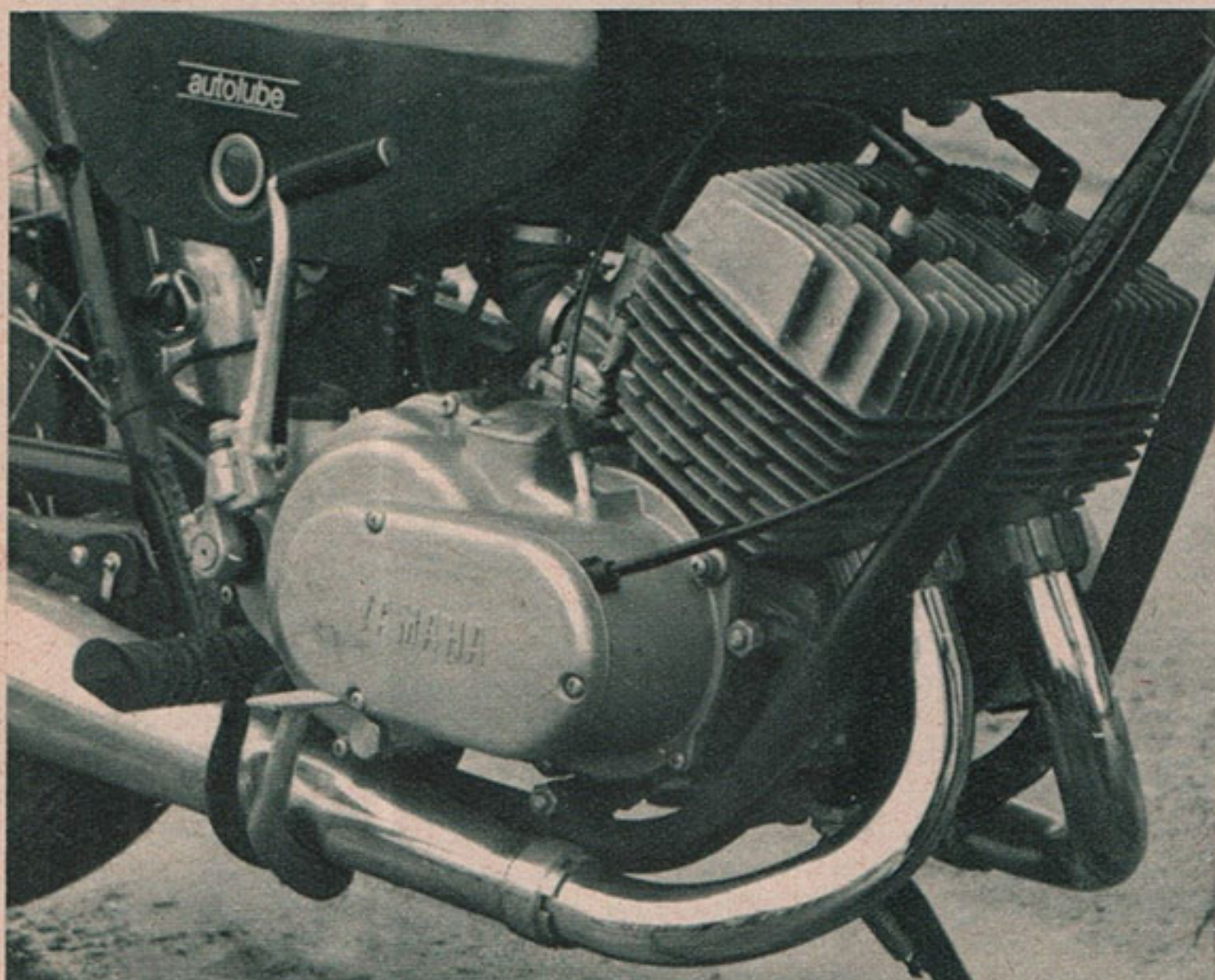
macht. Das aber wollte zuerst gar nicht, nach einem Gewitter gab es eine Weile Landregen. Zwei Tage vorher war das 1000-km-Rennen für Wagen über die Nordschleife gelaufen, und der noch herumliegende Reifenabrieb sowie Öldunst-Reste vermischten sich mit dem Regenwasser zu einer feinen Schmierseife. Trotzdem fuhren wir.

Auf dieser Rutsche kamen natürlich zuerst keine besonders schnellen Runden heraus, aber immerhin schaffte man schon etwa 14:30 (= 92,3 km/h). In der ersten Runde fuhr das Motorrad noch gegen Gummi, über 6000 U/min drehte der Motor nicht. Die Kerzenstecker waren nicht wasserfest. Dem kann man aber ja abhelfen, und fortan gab es keinen Ärger mehr. Später hörte es auf zu regnen, und die Strecke trocknete langsam ab.

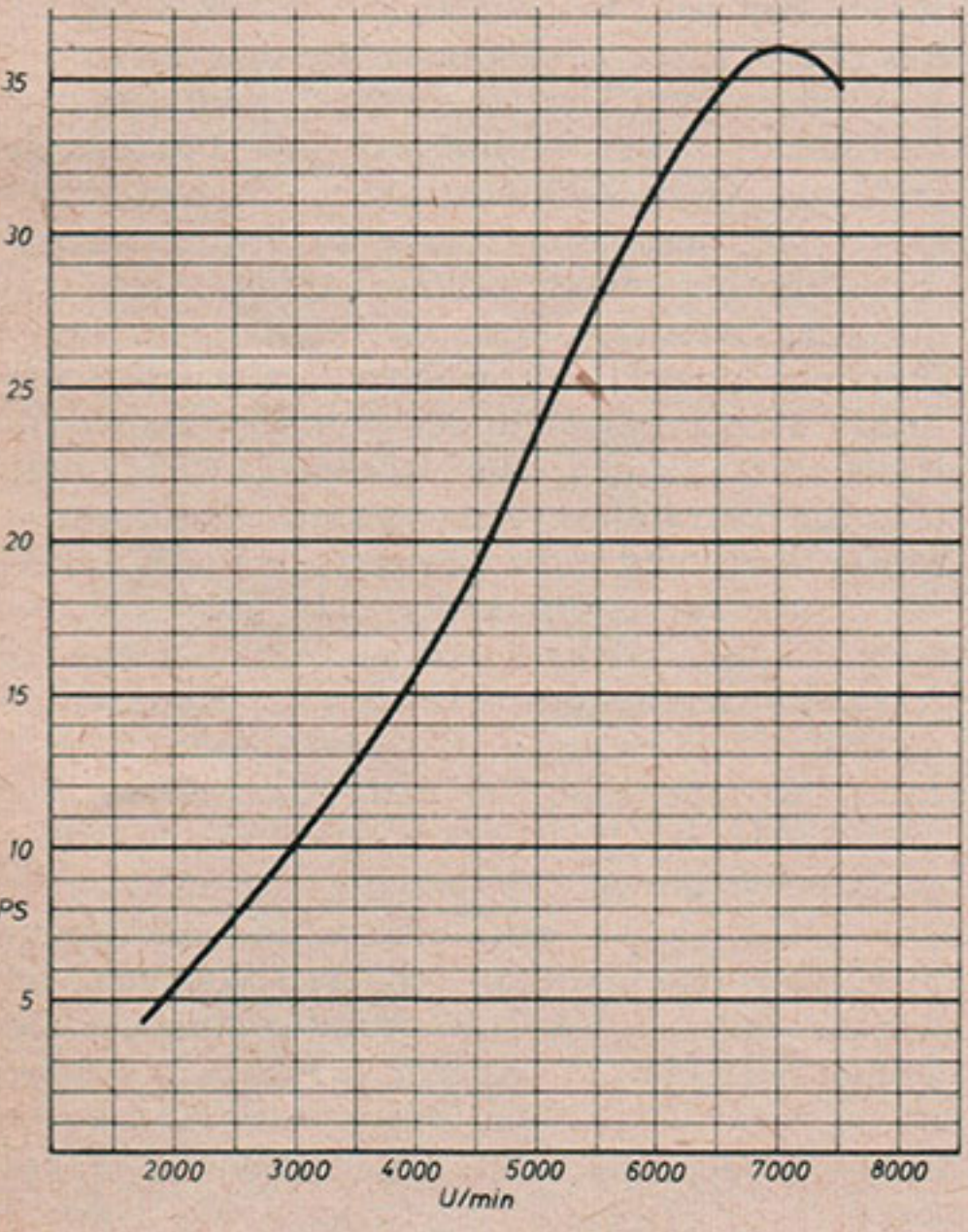
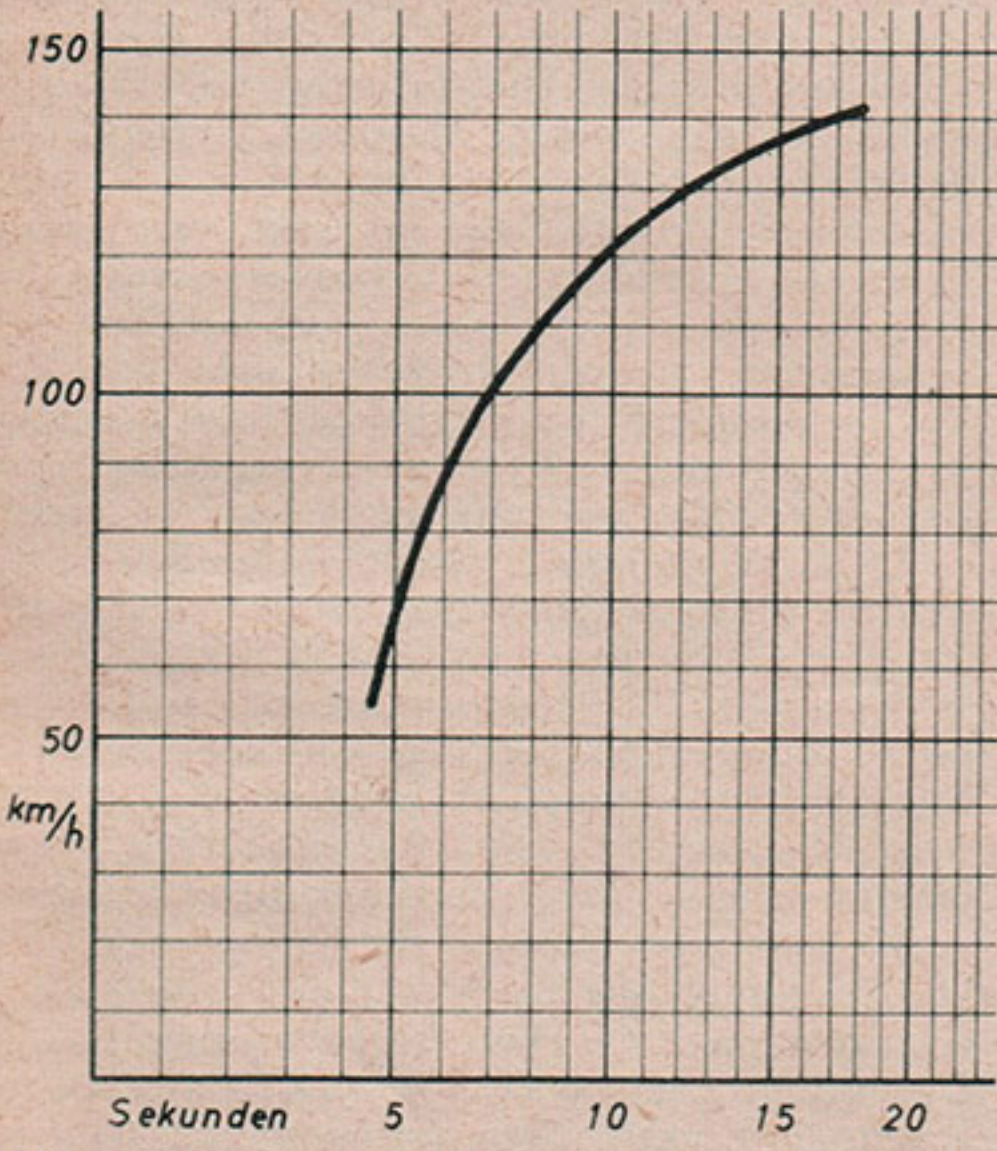
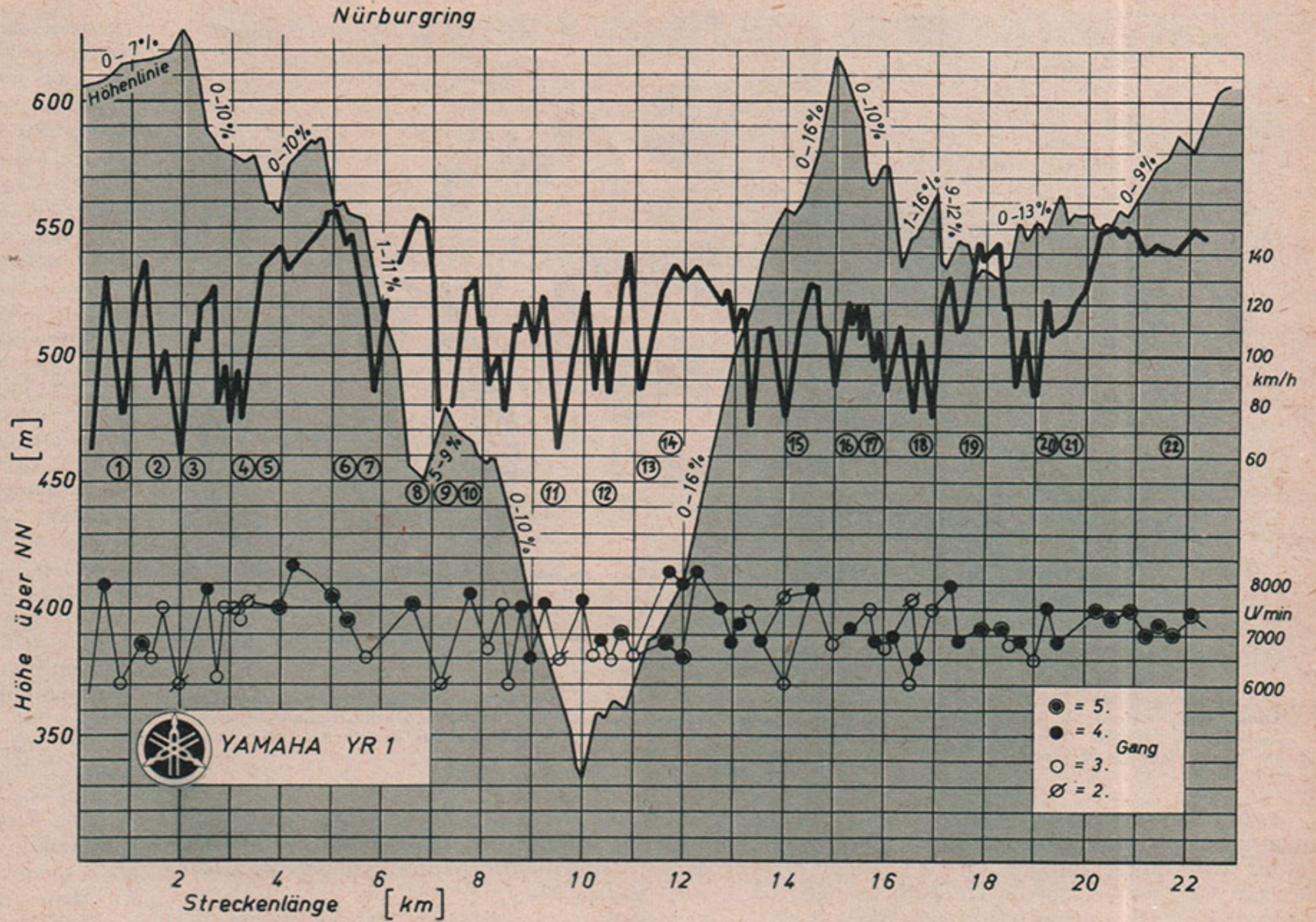
Von Runde zu Runde wurden die Zeiten besser und pendelten sich so bei 12:30 (= 107,3 km/h, stehend am Start und abgebremst vor der Hohentrain-Kurve bei Kilometer 22,3) mit Fahrtschreiber ein. Die japanischen Reifen (in Japan nach Dunlop-Lizenz hergestellt) hatten wir gegen Metzeler-Reifen ausgetauscht, hinten Block C „S“ 3.50—18, vorn den neuen „Rille 10“ 3.50—18. Damit brauchte man auch bei der schmierigen Strecke und bei dieser Parforcejagd keine Angst

Die beiden Zylinder sind getrennt und nicht aus einem Block. Das ist thermisch günstiger. Der Doppelrohrrahmen ist sehr breit ausgelegt.

Das Kombi-Instrument mit Signallämpchen, Tachometer und Drehzahlmesser. Der Drehzahlmesser könnte größer sein als das Tachometer.

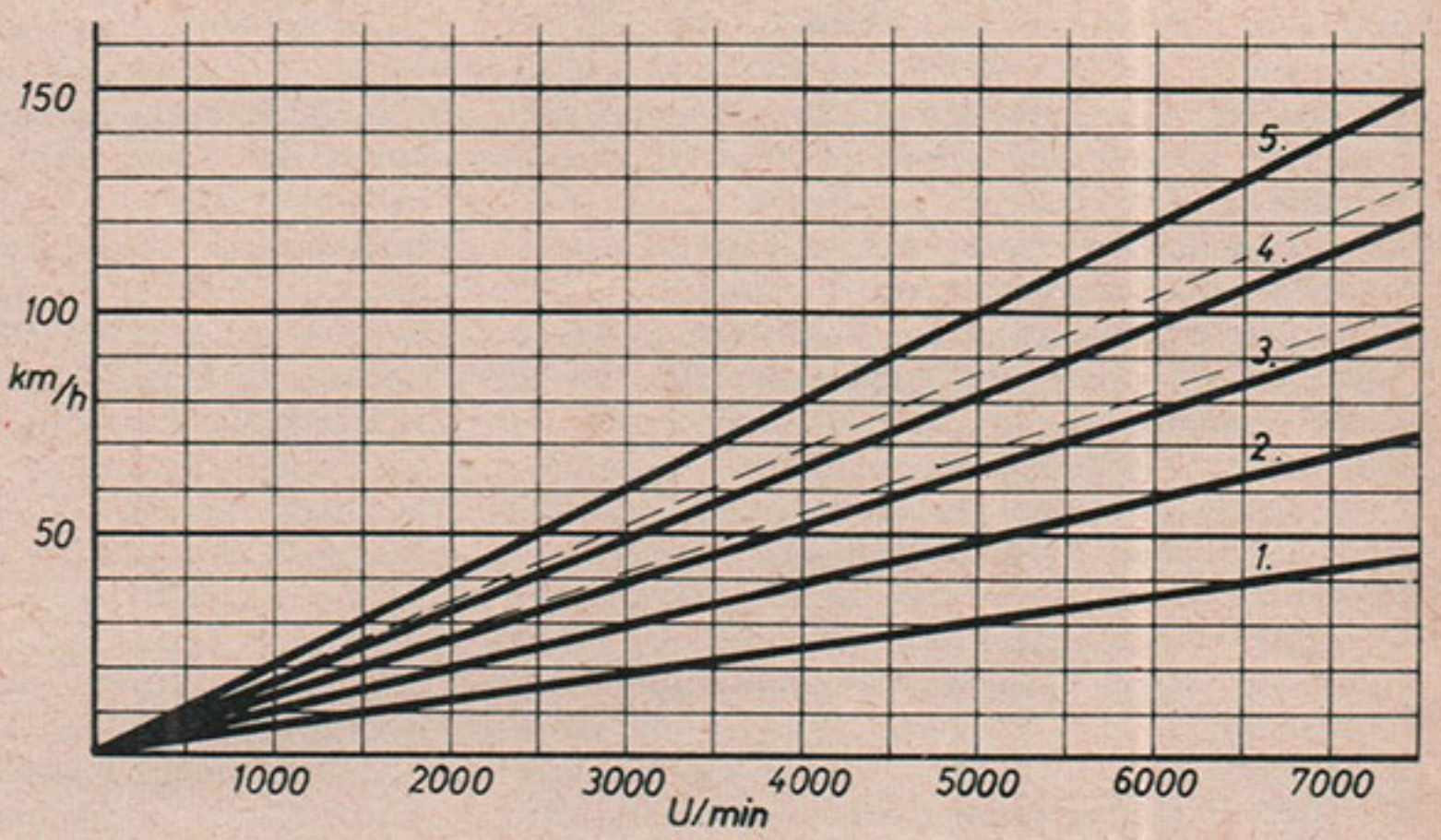


Alles mit einem Blick

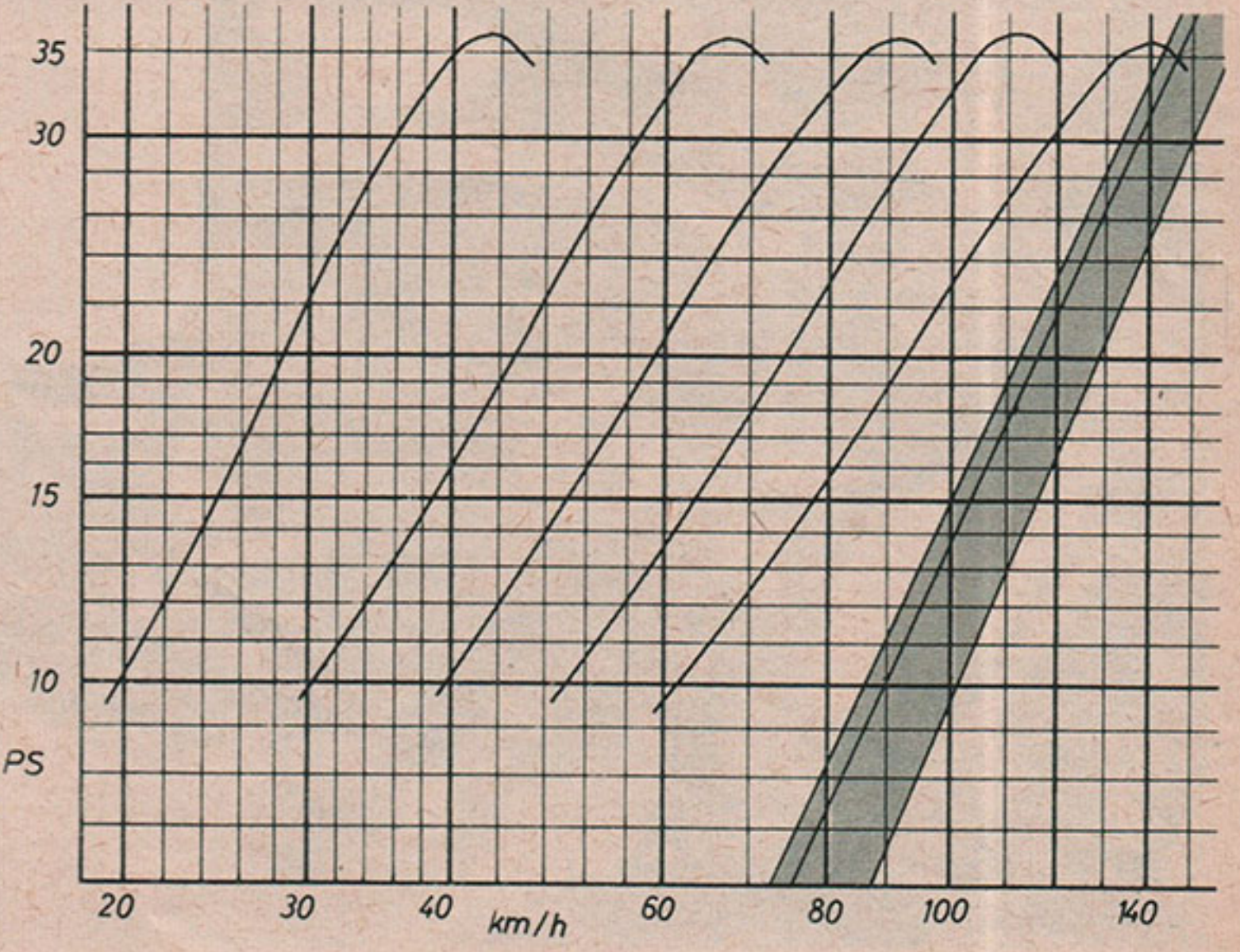


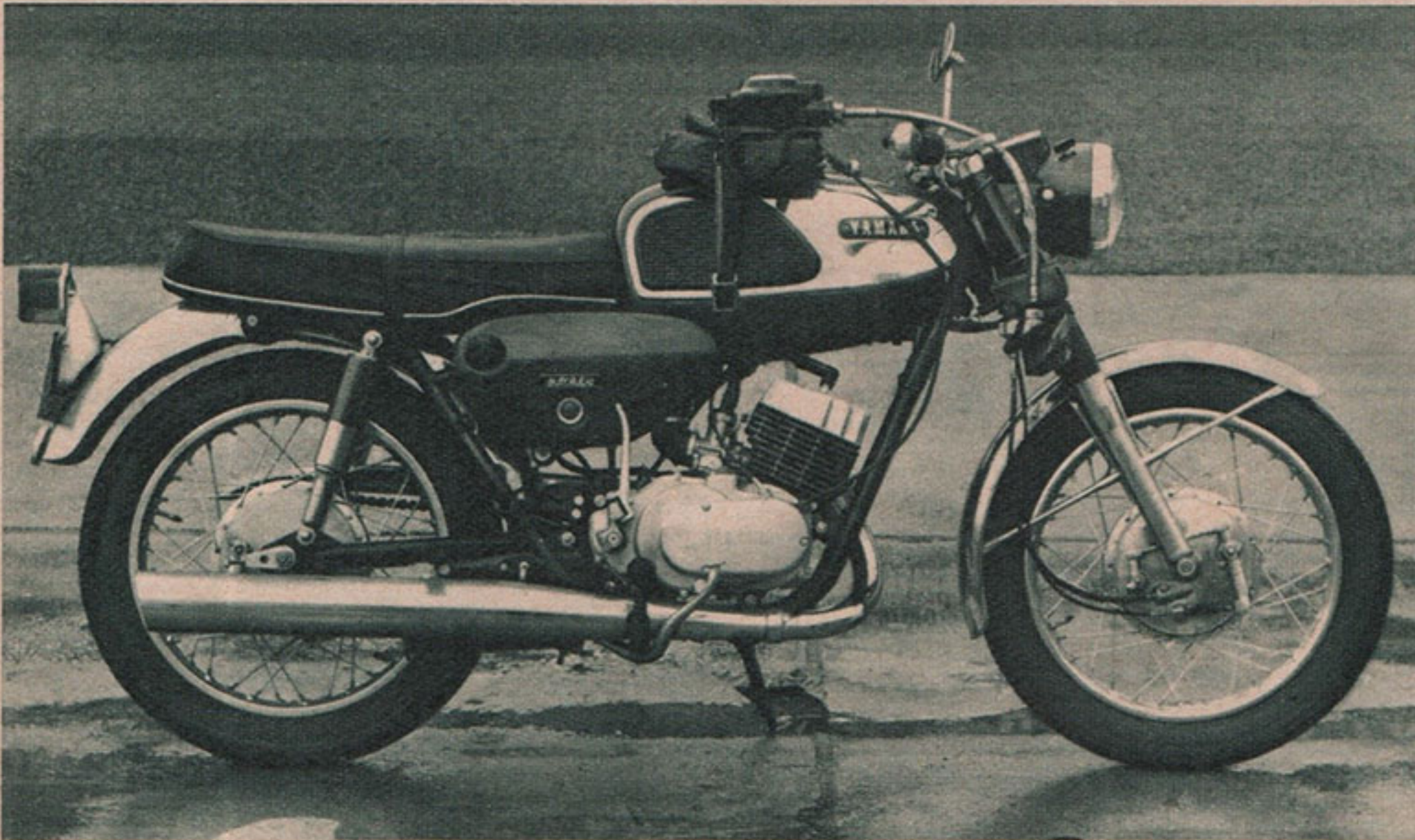
Oben: Höhendigramm des Nürburgringringes mit Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf. Man sieht sehr deutlich, daß sich die Reise zwischen 6000 und höchstens 8000 U/min allein abspielte. Unterhalb von 6000 U/min ist das Drehmoment nicht mehr so gut, weswegen man dann jeweils runterschaltete, um den Schwung nicht zu verlieren. Die Lücke zwischen dem vierten und dem fünften Gang war das andere Problem. Bei km 12 im „Kesselchen“ sieht man, daß der vierte Gang fast zu hoch ausdreht und der fünfte Gang dort nicht hoch genug kommt. An anderen Streckenstellen ist es ähnlich. Trotzdem kamen Durchschnitte bis 12:30 und kürzer zustande! Besonderen Anteil daran hat das Fahrwerk. Die umkreisten Zahlen geben folgende Streckenstellen an: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Einlauf zum Hatzenbach, 4 Hatzenbach, 5 Flugplatz, 6 Schwedenkreuz, 7 Armburg-Kurve, 8 Fuchsröhre, 9 Adenauer Forst, 10 Metzgesfeld, 11 Wehrseifen-Ecke, 12 Ex-Mühle, 13 Bergwerk-Kurve, 14 Kesselchen-Steigung, 15 Karussell, 16 Hohe Acht, 17 Wippermann, 18 Brünnechen, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz, 21 Galgenkopf, 22 Antoniusbuche. Am Schwedenkreuz und hinter dem Galgenkopf erreichte die Maschine ihre höchste Geschwindigkeit um 150 km/h herum. Am Gangdiagramm mit den Fahrwiderständen (rechts unten) kann man erkennen (linke äußere Widerstandslinie zum fünften Gang), daß die Maschine für unsere Verhältnisse noch etwas zu knapp übersetzt war.

Die Leistungskurve des Motors in b.h.p. (British Horsepower) nach Werksangabe. Man bedenke: 348 ccm Hubraum!



Das Gangdiagramm mit U/min der Kurbelwelle. An der Stufung erkennt man, daß der vierte Gang höher liegen sollte (gestrichelt). Die Lage der Gänge mit der Leistung des Motors und den Fahrwiderständen in der Ebene. Ganz linke Linie: Normaler Mitteleuropäer in Motorradbekleidung, leicht gebückt. Mittlere Linie: Normaler Mitteleuropäer in engem Lederzeug, klein gemacht. Rechte Linie: 100-Pfund-Fahrer, 1,50 m groß, enges Lederzeug, ganz in die Maschine hineingekrochen. Übersetzung der Gang-Linien: 16 Zähne am Getriebe, 41 Zähne am Hinterrad.





Die so imposant als „Tüten“ ausgebildeten Schalldämpfer sind nicht offen, sondern hübsch geschlossen. Ihre enorme Länge weist darauf hin, wieviel dazu gehört, trotz dieser hohen Motorleistung mit dem Geräuschpegel in zivilen Grenzen zu bleiben. Der herumgezogene Fußbremshebel kratzt in großer Schräglage auf der Straße. Das Ganze ist ein bildschönes Motorrad.

mehr zu haben. Die möglichen Durchschnitte unter diesen Streckenverhältnissen führe ich mit auf diese Profile zurück.

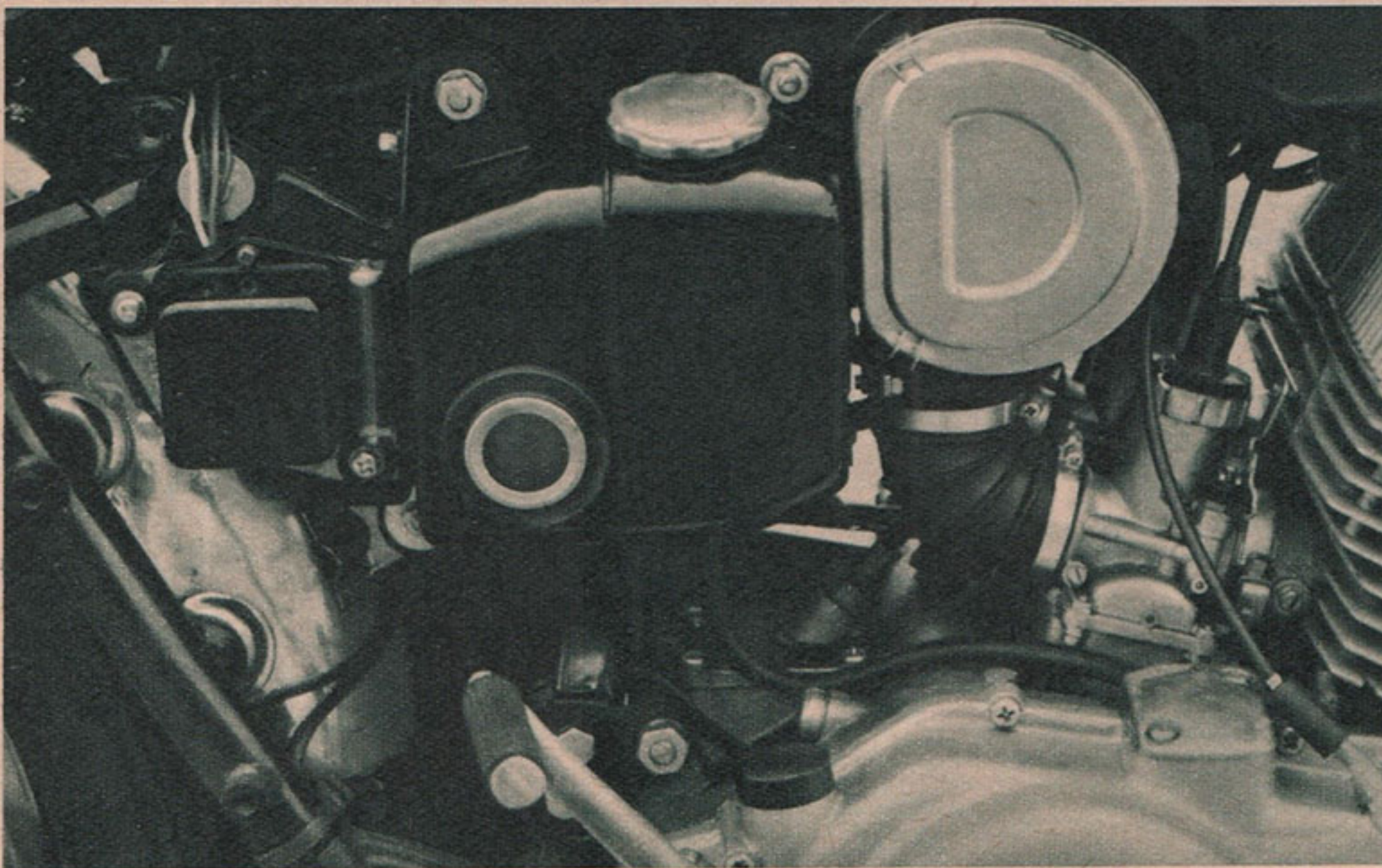
Zum Vergleich gefahrene Durchschnitte bei unseren Tests mit anderen Maschinen: BMW R 69 S, 600 ccm, 42 PS = 107,3 km/h; BMW R 50 S, 500 ccm, 35 PS = 106,6 km/h; Norton 99, 600 ccm, 31 PS = 104,6 km/h; wobei zu bedenken ist, daß diese Zeiten nicht bindend sind, aber stets von ein und demselben Fahrer gefahren wurden bei trockener Strecke.

Der Yamaha-Zweitakt-Twin hat keinen elektrischen Anlasser, sprang immer beim ersten Tritt sofort zuverlässig an. Der Motor drehte sauber hoch, er war sehr gut eingestellt. Im fünften Gang erreichte ich an der Döttinger Höhe auf der langen Gerade klein gemacht 7500 U/min nach Drehzahlmesser, was etwas über 150 km/h sind. Über diese Umdrehungen drehte der Motor im fünften Gang nur schwer hinaus, höchstens im Gefälle am Schwedenkreuz oder in der Fuchsröhre. Im vierten Gang war er drehfreudiger und kam in der langen Steigung beim Kesselchen bis über 7500 U/min. Hatte er aber einmal mehr als 8000 U/min erreicht, dann bremste er richtig und ging nicht höher. Und diese 8000 U/min waren auch nur quälend zu schaffen. Die gefah-

renen KLG-Kerzen F 220 (= Wärmewert 280 bis 310!) waren dabei sogar etwas zu hell. Die Japaner sind immer wieder erstaunt, daß man ihre Motorradmotoren bei uns mit so hohen Kerzen-Wärmewerten fährt, die YR 1 von Yamaha ist da keine Ausnahme. Meist muß man auch größere Hauptdüsen wählen, als sie von Haus aus in den Motoren sind.

Die Getriebeübersetzungen betragen für den ersten Gang 2,545; für den zweiten Gang 1,6; für die folgenden 1,168, 0,95 und 0,77. Die Gesamtübersetzung ist 1. Gang 18,75 / 2. Gang 11,8 / 3. Gang 8,6 / 4. Gang 7,0 / 5. Gang 5,69. Der dritte Gang geht bei 7000 U/min bis etwa 90 km/h, der vierte Gang langt bis etwa 112 km/h, der fünfte Gang bis etwa 140 km/h bei dieser Drehzahl. Der Anschluß am vierten Gang bei 112 km/h geschieht bei etwa 5700 U/min im fünften Gang. Das sind etwa 29 PS, doch kommt man mit dem höchsten Drehmoment bei 6500 U/min unterhalb von 6000 U/min in ein ungünstiges Verhältnis. Auf dem Nürburgring-Diagramm kann man deutlich ablesen, daß zum Beispiel an der langen Steigung beim Kesselchen (Kilometer 12) der fünfte Gang nicht mehr durchzieht, der vierte Gang jedoch viel zu hoch drehen muß, um das Tempo nicht zu sehr abfallen zu lassen. Meinem

Öltank mit Schauglas, Gummistopfen (!) über der Einfüllöffnung für Getriebeöl, Ölpumpe und die etwas versteckt liegenden Vergaser.



Eindruck nach sollte die Lücke zwischen dem vierten und fünften Gang kleiner werden, um die jetzt schon sehr hohen Durchschnitte noch wesentlich verbessern zu können.

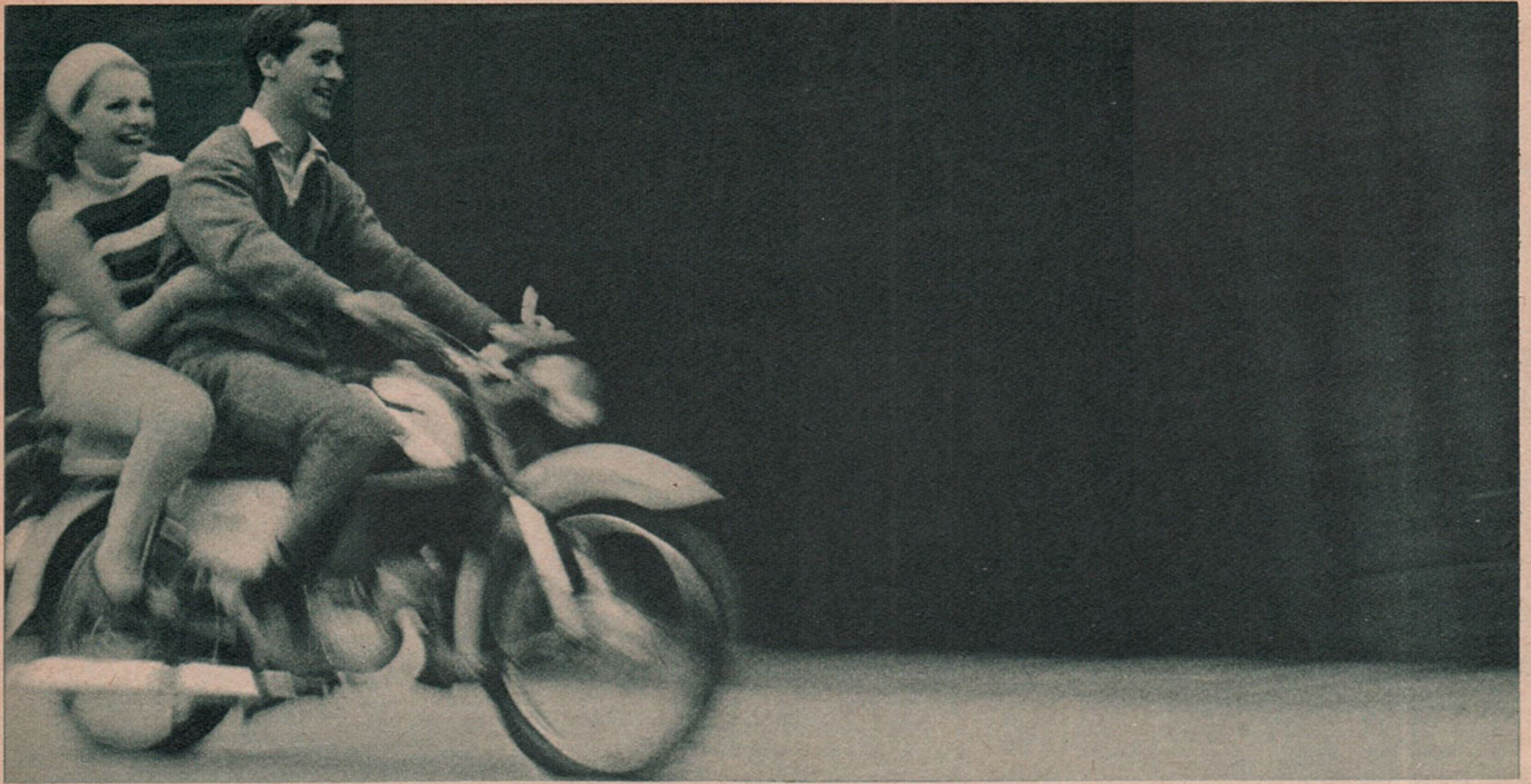
Thema „Höchstgeschwindigkeit“. Das Tempo von 150 km/h erreichte ich mit einem entsprechenden Anlauf. Zahnzahl am Getriebe 16, am Hinterrad 41. Wäre es mein Motorrad, würde ich mit 42 Zähnen am Hinterrad fahren, um die Endgeschwindigkeit immer sicher erreichen zu können. In den offiziellen technischen Daten steht als Höchstgeschwindigkeit 173 km/h (einhundertdreißig in Worten). Das wäre nur möglich mit 17 Zähnen am Getriebeausgang und 39 Zähnen am Hinterrad, und mit einem höchstens 50 kg-Fahrer, dessen Bauchumfang nicht mehr als 50 cm und dessen höchste Höhe nicht mehr als 1,50 m sein dürfte. Das soll beileibe keine „abwertende“ Bemerkung meinerseits sein, aber es könnte doch angehen, daß irgend jemand diese Angabe, zutreffend für die kleinen, schlanken japanischen Fahrer, auch für einen normalen Mitteleuropäer möglich hält. Sportmaschinen — und die YR 1 ist absolut eine solche — und Hochleistungsmotoren — der der YR 1 ist fast schon ein wenig mehr als das — mit derart schmalen Leistungsband, das zwischen 6000 und 7500 U/min liegt, wenn man auf absolut maximale Fahrleistung zielt, sind eben hinsichtlich der Getriebestufung, der Gesamtübersetzung, des Fahrergewichtes, des Luftwiderstandes usw. sehr empfindlich. Da wird fast jeder Fahrer eine andere Endgeschwindigkeit erreichen können, wobei keine als absolut bindend gelten darf.

Ein Wort zu dem großartigen Fahrwerk (in kurzen Fahrberichten kann man nur das Wesentliche streifen!): ein breit ausgelegter Doppelrohrrahmen, dazu eine sehr breit gelagerte und abgesteifte Hinterradschwinge. Die Telegabel ist sehr gut, und es gibt wohl wenige Motorradfahrwerke, die derart spurtreu, kurvenfreudig und leicht — alles zusammen — sind! Es ist eines der besten Fahrwerke, das ich bis heute kennengelernt habe. Da gab es am ganzen Nürburgring nicht eine der berühmten Stellen, an denen man das Gas wegen unruhigen Fahrverhaltens der Maschine wegnehmen mußte. Wenn ich es wegnahm, dann einfach deshalb, weil mir das Tempo zu schnell erschien und ich bisher an solchen Streckenstellen nicht so schnell zu fahren gewohnt war. Jedenfalls ist es mir nicht gelungen, eine Stabilitätsgrenze in der Spurhaltung festzustellen. Das erlebt man bei 50 Motorrädern höchstens ein- oder zweimal. Es müßte mit optimal eingestelltem Motor, richtiger Übersetzung und Getriebestufung schon möglich sein, bei Bergrennen mit dieser Maschine im serienmäßigen Zustand mitzumischen!

Das Fahrwerk (die Bremsen nicht zu vergessen) trägt denn auch die Hauptverantwortung für die Durchschnitte, und wie wir die Maschine bewegt haben, mag unser Treibstoffverbrauch verdeutlichen. Auf sechs Runden je 22,835 km = 137,010 km plus 7,5 km Meßfahrten wurden genau 14,4 Liter verfahren. Das ist ein Verbrauch von rund 10 Litern/100 km. Womit wir beim Problem der größeren Zweitakt-Hubräume sind. Die Freude kostet hier nun einmal etwas mehr als anderswo, was allerdings durch andere Fakten wieder ausgeglichen werden dürfte. Die YR 1 machte in ihren einzelnen Details einen solide gebauten Eindruck. Man beachte nur die Kotflügelstreben, die Kabelverbindungen, die Kotflügelabhängungen (die für Vibrationen gedacht sind, obwohl dieser Motor überhaupt nicht vibriert) und vieles andere. Was man verbessern sollte, das wäre die versteckte Lage der Vergaser, an die man nur mit Verrenkungen kommt, das wäre der Kettenschutz und die Demontage oder Montage des Hinterrades. So selten langt man da nämlich gar nicht hin. Wieder ein Plus: das Kurbel- und Getriebegehäuse ist horizontal teilbar.

Die YR 1 ist ein erstklassiges und ein schönes Motorrad, das bestimmt sehr viel von dem wirklichen kann, was sich nicht nur ein Zweitaktfreund wünscht. Im Reigen der Sportmaschinen ist das ein neues, ein diskutables Objekt. Es könnte ganz gut zum Jäger größerer Pferde werden — !

Klacks

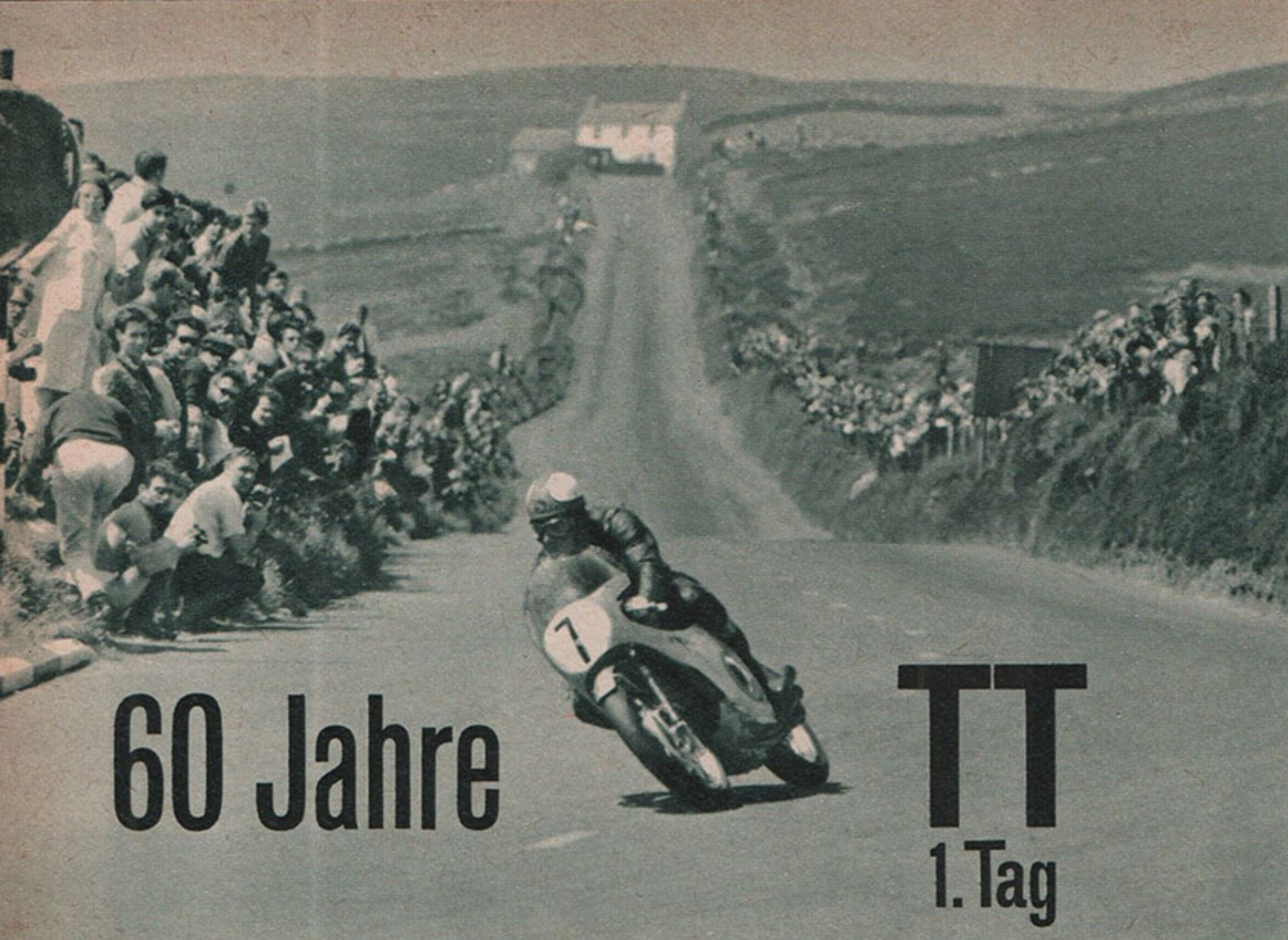


Wir liefern das Temperament

Zu zweit auf zwei Rädern ins Grüne - das reinste Vergnügen. SACHS-Fahrzeugmotoren liefern das Temperament. Jede Fahrt wird damit ein herrlicher Ritt durch den Wind. Auf schnellen Maschinen. Auf rassigen Rennern. Man muss einfach fahren. Den ganzen Tag fahren. SACHS-Fahrzeugmotoren - das kraftvolle Zentrum guter Maschinen. Im Geländesport und auf allen Strassen erfolgreich. Bekannte Zweiradhersteller bauen sie ein.

Fichtel & Sachs AG
Schweinfurt





60 Jahre

TT

1. Tag

4. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft

Telegramm für Her Majesty, the Queen: „Die Organisatoren der 60. Tourist-Trophy, die Fahrer, die offiziellen Vertreter der FIM und Tausende von Zuschauern, die auf der Isle of Man versammelt sind, um dem Diamanten-Jubiläum dieses Ereignisses beizuwohnen, überbringen die besten Grüße Ihrer Majestät, der Königin (Her Most Gracious Majesty The Queen), anlässlich des offiziellen Geburtstages Ihrer Majestät.“ Dies ist in allen Zeitungen zu lesen. Darunter ein Glückwunsch zu diesem Jubiläum von Prinz Philip, dem Schirmherrn der TT-Woche. In den Straßen und auf der Promenade von Douglas wimmelt es von Motorrädern und Motorradfahrern, alle Kennzeichen Europas und der Welt geben sich ein Stelldichein. Der kleine Dampfer, in den wir mit unserer Guzzi V 7 und Hunderten von anderen Motorradfahrern in Liverpool einge„stampft“ wurden, so daß kaum noch Platz für einen Gang durchs Schiff war, dieser alte Steamer bekam drei Meilen vor Douglas' Küste schier solche Kopflast, daß der Bug unter die Wellen zu geraten schien: denn das Motorrad-Schiffsvolk stürzte nach vorn, um das Gelobte Land, das heilige Mekka zu betrachten, das über dem Horizont in strahlender Sonne im Meer erschien. Am Kai in Douglas-Harbour wehten die Fahnen aller Nationen.

Im Jahre 1907, am 28. Mai, wurde die erste Tourist-Trophy auf der Isle of Man mit 25 Startern ausgefahren. Der Kurs ging von St. Johns, Ballacrairie im Westen der Insel über die noch heute befahrene Straße nach Kirkmichael über den Creg Willey „Berg“, den die noch mit Trekkurbeln versehenen Maschinen hinaufgeschoben werden mußten. Von Kirkmichael ging es an der Küste entlang nach Peel und dann zurück nach St. Johns. Die 15,8 Meilen mußten zehnmal umrundet werden. Eine Organisation wie heute existierte beileibe nicht. Die „Straßen“ waren Staubwege. Als Zeittafel gab es eine alte Schultafel, das war alles. Informationen über den Rennverlauf erhielt man nur, wenn man beim Berg Creg neben den schiebenden Fahrern herlief und diese ausfragte. Es gab zwei Klassen — eine für Einzylinder- und eine für Zweizylinder-Maschinen. Von den 25 schnauzbärtigen, harten Männern gewann H. Rem Fowler auf einer Norton in 4:21,53 (= 36,22 mph = 58,5 km/h) die Klasse der Zweizylinder-Maschinen und C. R. Collier auf einer Matchless in 4:08,08 (= 38,22 mph = 61,4 km/h) die Klasse der Einzylinder. Die schnellste Runde des Tages fuhr Rem Fowler in 22:06 (mit Schieben am Berg!!) = 42,91 mph = 69,0 km/h.

Das war der Beginn von niemals endenden Geschichten, es war der Anfang von dem, was heute in jedem Jahr im Monat Juni ein Stückchen Land in der Irischen See in die Insel der Motorradfahrer verwandelt, was den Motorrad-Straßenrennsport in Gang brachte, und was schließlich auch die stete Weiterentwicklung der Maschinen startete. Es gibt Leute, die davon überzeugt sind, daß mit der ersten TT der Motorsport überhaupt erst begonnen hat, und mit ihm alles das, was wir heute Motorradfahren nennen. Und dieser Tatsache zu Ehren wird in der TT-Woche am rennfreien Donnerstag in Form einer Veteranen-Rallye auf dem ersten TT-Kurs das erste TT-Rennen mit den alten Maschinen noch einmal wiederholt.

★

Ein wenig Historie gehört an den Anfang dieses Berichtes (im kommenden Heft ist für alles noch ausführlicher Raum), aber wir steigen zurück in die Gegenwart. Oben an der Glen Crutchery-Road bei Start und Ziel in Douglas sind am Sonnabendabend, um 18.30 Uhr, 60 Fahrer startfertig zu einem Serienmaschinen-Rennen. Die Klasse über 500 ccm sieht folgende Marken: BSA, Norton, Triumph. Die Klasse über 250 ccm: BSA, Honda, Norton, Triumph, Velocette. Die Klasse 250 ccm: Bultaco, Ducati, Honda, Kawasaki, Ossa, Suzuki und Yamaha. Unter den Fahrern befinden sich Kanonen wie John Hartle, Joe Dunphy, Tommy Robb, Chris Vincent und andere. Drei Runden = ca. 113 Meilen sind zu fahren. Der Start erfolgt nach Le Mans-Art, die dicken Brummer zuerst. Dann fünf Minuten Pause und die 500er Klasse. Zuletzt die 250er.

Oben fährt Mike Hailwood mit der 250er Honda bei Creg-ny-Baa seinem Sieg entgegen. Im Hintergrund „Kate's cottage“.

Unten: Siegfried Schauzu/Horst Schneider haben überraschend den größten Erfolg ihrer Laufbahn errungen, sie haben die TT gewonnen. Kurz vor dem Ziel bei der Governors Bridge fiel Schneider noch aus dem Seitenwagen. Aber es langte —!

Start. Leute — der Sound beim Start zur Elefantentreffen-Ehrenrunde ist dagegen ein murrender Bach! Die großen Twins — Lightnings, Spitfires, Atlas, Bonnevilles machen ein anderes Tönen! Das tut dem Herzen gut. Favorit dieser Klasse ist John Hartle auf einer Bonneville, genannt von der Scuderia Duke. Der Geoff Duke ist immer noch dabei. Bei den 500ern ist Percy Tait mit der Triumph T 100 der aussichtsreichste Bewerber nach den Trainings-Ergebnissen, und bei den 250ern ist man nicht sicher, ob es die Bultaco-Metralla oder die Sechsgang-Suzuki macht. Verkleidungen sind zugelassen, die Maschinen sind sonst bei einer strengen Abnahme auf Serienmäßigkeit untersucht worden. Wie weit das bei den Innereien der Motoren möglich ist, bleibt noch offen.

Die 750er sind auf der Reise. Paul Smart mit der Nummer 1 auf seiner Dunstall-Dominator 750 ccm kriegt das Ding mit dem Kickstarter nicht in Gang — so ein Pech. John Hartle schoß als erster ab. Jetzt kommen die 500er: die Honda CB 450 ist zuerst weg — die Velocetten (alles Thruyton Venoms) haben Startschwierigkeiten. Schon sind die 250er an der Reihe: Bill Smith mit der Metralla und Cass auf der gleichen Type sind die Raketen des Startes. Die erste Runde läuft.

Von Ramsey hören wir, daß John Hartle das Feld anführt — beinahe schon 30 Sekunden vor Dunphys Bonneville. Und nach der ersten Runde führen zwei Triumphs vor zwei Nortons. Chris Vincent ist an der Quarter Bridge Ecke mit seiner 250er Suzuki gestürzt, bei den 500ern führt Kelly auf einer Velocette vor Heckles (Velocette) und Penny (Honda CB 450). Bei den 250ern gibt es einen harten Kampf zwischen den Bultacos von Smith und Tommy Robb vor den Suzukis von Whiteway und Smith.

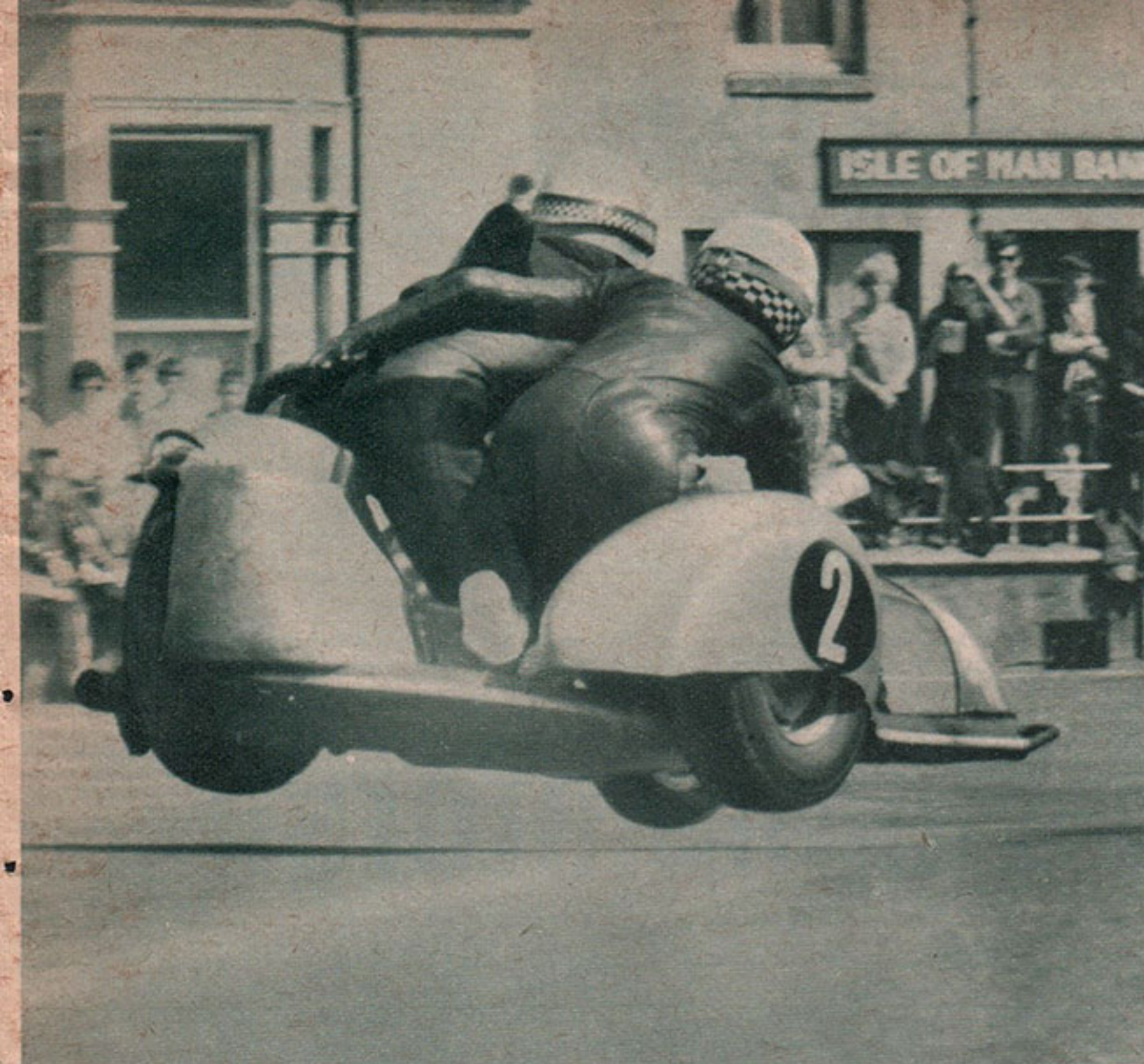
In der zweiten Runde behauptet Hartle mit der Bonnie seine führende Position, aber Spencer auf der zweiten Triumph ist bei Ballacrairie ausgeschieden. Wir können nicht erfahren, warum. So sind die beiden Dunstall Dominator-Maschinen hinter Hartle, dessen Vorsprung jedoch groß genug ist. Bei den 500ern hat sich trotz Boxenaufenthaltes von Penny nichts geändert, die 250er Klasse wird von Robb auf der Bultaco angeführt.

John Hartles Vorsprung wird immer größer, wenn alles gut geht, ist er der unangefochtene Sieger. Percy Tait ist bei Appledene gestürzt, und während man nach Informationen herumsaust, rast Hartle mit der Bonneville als Gesamtsieger und Klassensieger über die Ziellinie. Sein Durchschnitt: 97,10 mph = 156,2 km/h! Und Paul Smart, der zweite Mann auf seiner Dunstall-Dominator fährt einen Schnitt von 94,6 mph = 152 km/h! Die beste 500er ist in der Gesamtwertung auf Platz 6 (Heckles mit der Velo — die Honda, irgendwie angeschlagen auf Platz 16), die beste 250er unter W. A. Smith auf Platz 8! So sieht das Ergebnis aus:

Serienmaschinenrennen

Klasse bis 750 ccm: 1. John Hartle (650 Triumph), 97,1 mph = 156,2 km/h; 2. P. Smart (Dunstall-Dominator), 94,6 mph = 152 km/h; 3. A. J. Smith (654 ccm BSA); 4. L. Weil (650 Triumph); 5. P. A. Butler (650 Triumph); 6. A. M. Godfrey (Dunstall-Dominator); 7. G. L. Bailey (650 Triumph); 8. M. W. Rice (654 BSA).





Ein tolles Husarenstück leisteten Auerbacher/Dein, die trotz gebrochener Seitenwagenstrebe eine Rekordrunde schafften, dann natürlich aufgeben mußten. Hier sieht man sie am Sprunghügel von Ballaugh-Brücke, einmal von der anderen Seite aus aufgenommen.

Klasse bis 500 ccm: 1. N. Kelly (Velocette), 89,89 mph = 144,5 km/h; 2. K. Heckles (Velocette); 3. D. J. Nixon (Triumph); 4. G. Penny (Honda 450); 5. N. Hanks (BSA); 6. A. Peck (Triumph).

Klasse bis 250 ccm: 1. W. A. Smith (Bultaco), 88,63 mph = 142,2 km/h; 2. T. Robb (Bultaco); 3. B. Smith (Suzuki); 4. F. Whiteway (Suzuki); 5. K. Carruthers (Suzuki); 6. K. Cass (Bultaco).

Von den 60 gestarteten Maschinen sind 38 im Ziel. Mir scheint, daß dies nicht nur ein Rennen, sondern auch ein verstärkter Wettbewerb für das Können der Fahrer und die Zuverlässigkeit der Serienfahrzeuge war. Und es kam dem Gedanken der Gründung der TT-Rennen am nächsten: Denn die „Tourist“-Trophy wurde für Maschinen begonnen, die man im Laden kaufen konnte. 1907. Es wäre fein, wenn das Serienrennen 1967 so weit exakt wäre, daß man Hartles Bonneville, Kellys Velocette und Smiths Bultaco-Metralla auch so im Laden kaufen könnte. Und wenn man das nächste Mal sechs Runden führe. Wenn schon bei nur drei Runden so viele ausfallen —! Wie war das doch mit der Zuverlässigkeit moderner Maschinen?! —

★

Bei strahlender Sonne warten am Montag, morgens gegen 11.00 Uhr, die Fahrer der Seitenwagenklasse auf ihren Start. Insgesamt 79 (in Worten: neunundsiebzig) Gespanne! 60 km lang ist die Runde, drei sind zu fahren. Die große Zuschauer- und Motorrad-Prozession auf der Rennstrecke bei der Anfahrt der vielen Schlachtenbummler zu den einzelnen Streckenstellen ist vorüber, ringsum auf der Insel hält man den Atem an. Wer wird aus diesem Rennen als Sieger hervorgehen? Der ehrgeizige Auerbacher mit seiner Streckenkenntnis, Helmut Fath mit seiner

Vierzylinder-URS, Klaus Enders mit Einsatz und Eleganz, Siegfried Schauzu auf seiner neuen Petri-BMW (gesponsort von Peters Pneu Renova)? Hinter diesen Spitzenreitern und den anderen BMW-Gespannen waren zum Teil abenteuerliche Konstruktionen aufgefahren. Mit ehemaligen Wagen- und Bootsmotoren sogar. Erstaunlich ist es, wie viele seriennahe ohv-BSA- und Triumph-Motoren verwendet werden, erstaunlich auch, was diese Biester leisten!

Ende der Diskussion — die beiden ersten Gespanne sind weg. Auerbacher vor dem englischen BMW-Fahrer Dungworth. Dann starten Colin Seeley (BMW) und Helmut Fath — Colin ist noch vor Fath. Bei Glen Helen nach neuneinhalb Meilen ist Auerbacher Spitzenreiter, aber hinter ihm heult Helmut Faths Vierzylinder-Bolide — Fath hat schon alles andere überholt. In Ramsey sieht die Reihenfolge so aus: Auerbacher, Fath, Enders, Seeley! Wo ist Schauzu? Haben wir den übersehen? Er müßte eigentlich dazwischen irgendwo sein. Aber die Reihenfolge der Durchfahrten bedeuten nicht immer die Reihenfolge im Rennen, weil sie ja alle 10 Sekunden paarweise hintereinander gestartet werden, und einer der letzten Starter durchaus schneller sein kann als jemand, der vor ihm auf die Reise geschickt wurde. Nach der ersten Runde merken wir an den Durchsagen, daß es auch diesmal so sein muß: Auerbacher/Dein führen das Rennen auf der Straße an, es führen jedoch in der gewerteten Zeit Klaus Enders/Engelhardt, hinter ihnen Auerbacher, dann Schauzu/Schneider und Fath/Kalauch.

Alles ist völlig offen. Fath klagte über die schlechte Straße beim Training, die Federung kommt bei ihm nicht ganz mit (und die sehr kleinen Räder, das rasende Waschbrett ist ja nicht für normale Straßen gebaut!), das Hinterrad hopst und dreht in der Luft durch, so daß es

Bill Ivy hatte Pech, er fiel bereits in der vierten Runde aus. Aber bis zu diesem Zeitpunkt konnte er beweisen, daß er nicht zu Unrecht neben Phil Read der Spitzenfahrer bei Yamaha ist. Er lag, solange die Maschine lief, dichtauf an dritter Stelle hinter Read, der die TT-Strecke wohl etwas besser kennt.

Schwierigkeiten mit dem Motor gibt. Und schließlich fliegt ihm jetzt in der zweiten Runde der Protektor des Dunlop-Reifens weg. Der TT-Traum ist vorbei für ihn. Herrje, hat der Mann ein Pech!

Nach der zweiten Runde liegt Auerbacher in der Zeitentabelle vorn. Er fuhr eine Runde mit einem Durchschnitt von sage und schreibe 91,7 mph (= 147,2 km/h)! Und jetzt kommt dazu sein Husarenstückchen: *Der Durchschnitt wurde von ihm erreicht trotz einer gebrochenen Strebe zum Seitenwagen!* (Eine andere Frage ist die, was man machen soll, um bei den Gespannen die Fahrwerkskonstruktionen hinsichtlich Festigkeit usw. im Auge zu haben! Es wird — bedingt durch die zu kurzen Veranstaltungstermine doch zu oft mit heißer Nadel genäht!) Schauzu liegt in der Zeitentabelle an zweiter Stelle vor Enders. Hatte man ihm überhaupt Chancen eingeräumt? Noch während man rechnet und kalkuliert, kommt die Nachricht, daß Auerbacher in der Nähe von Ballacrairie mit Motorschaden ausscheidet. Schauzu führt das Rennen an!

Was kommt jetzt? Außer einiger Nachrichten vom Ausfall fast der Hälfte des Starterfeldes. Bei Bungalow in den Bergen ist Schauzu dicht hinter Enders, aber in der Zeit führt er. Dann Nachricht von Signpost: Enders und Schauzu dicht zusammen! Enders Motor stottert bei Governors Bridge. Das Ende ist fix erzählt: sie fahren fast zusammen über die Ziellinie und Schauzu/Schneider haben den bisher größten Erfolg ihrer Laufbahn überraschend erreicht — sie haben die TT gewonnen. Alles ist überrascht und gratuliert den beiden Fahrern — großartig. Hinter Enders und Schauzu kommen die Engländer Seeley und dann Harris. Die nächsten Deutschen sind Wohlfahrt/Vester (Platz 7) und Butscher/Aga Neumann (Platz 8), die beim Training einen so gefährlichen Sturz machten und glücklich davonkamen.

Gespanne, Weltmeisterschaftslauf

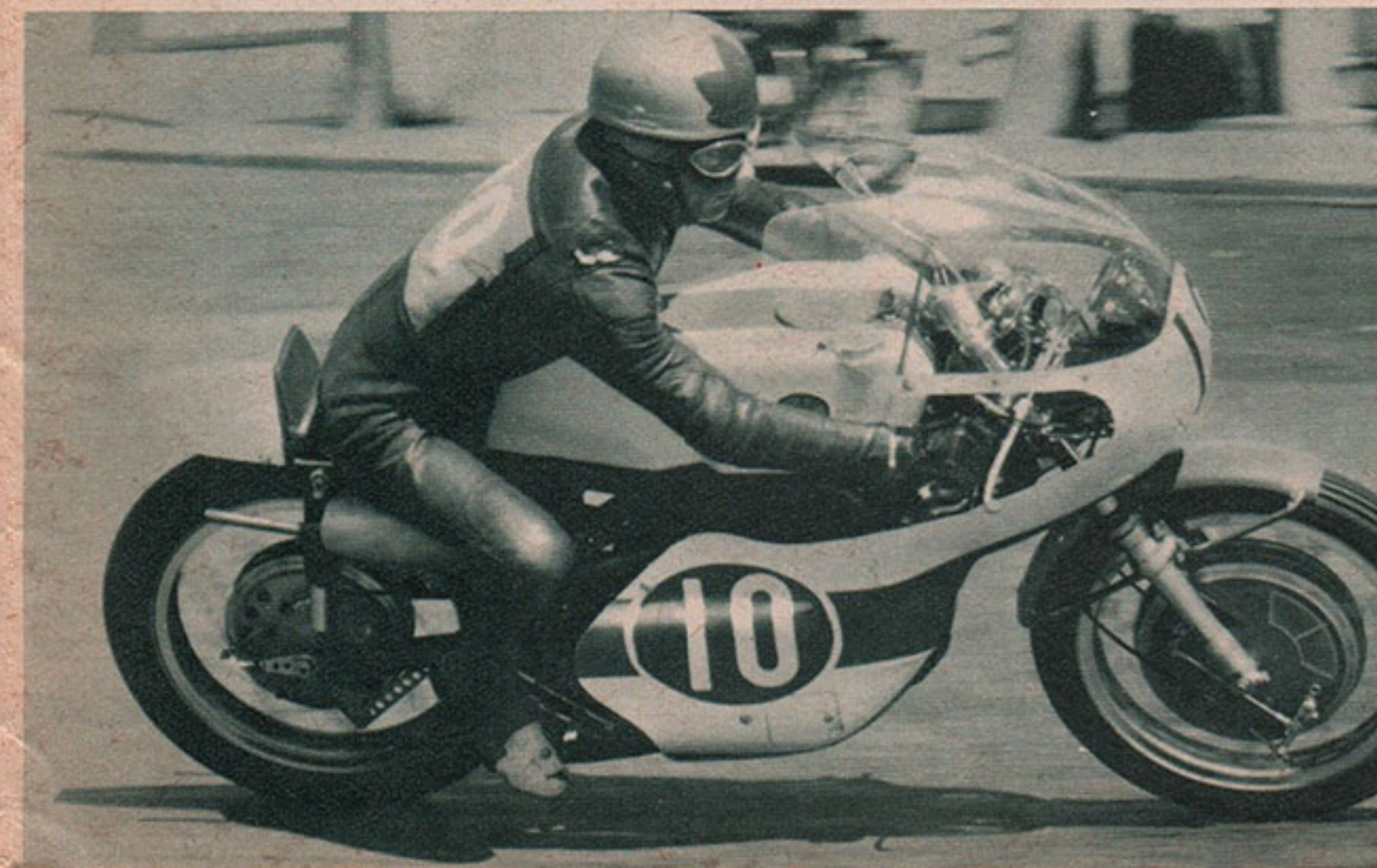
1. Schauzu/Schneider (BMW), 146 km/h; 2. Enders/Engelhardt (BMW), 145,8 km/h; 3. Seeley/Lindsay (BMW), 141,5 km/h; 4. Harris/Thornton (BMW); 5. Dungworth/Caddow (BMW); 6. Vinicombe/Flaxman (BSA); 7. Wohlfahrt/Vester (BMW); 8. Butscher/Aga Neumann (BMW) und Mick Boddice/Loach (BSA) gleichschnell; 10. Attenberger/Schillinger (BMW).

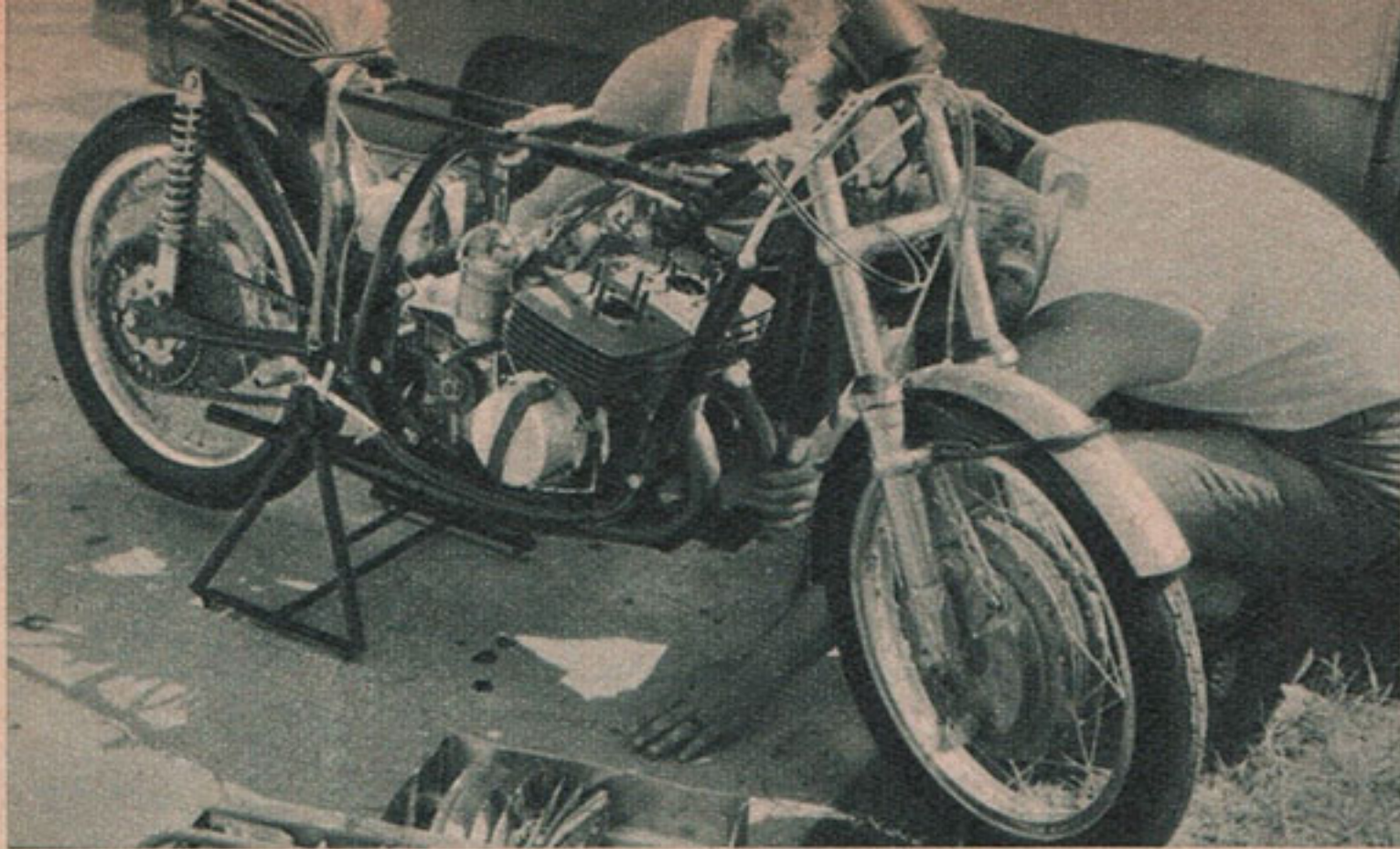
Inzwischen ist es warm geworden, daß der Teer auf der Straße weich wird. In Ramsey streuen sie feinen Sand über die aufgeweichten Stellen. Am Start der 250 ccm-Klasse stehen 104 (in Worten: einhundertundvier!) Fahrer. Nach dem Training sieht es so aus, als würde Hailwood auf der Sechszylinder-Honda der große Favorit sein. Vielleicht wird es das größte TT-Ereignis, denn wenn er diesmal gewinnt, dann ist das sein 10. TT-Sieg. Und zehnmals hat vor ihm nur Stanley Woods in den dreißiger Jahren die TT gewonnen — zuletzt 1939 die Junior auf einer Velocette. Auf der anderen Seite aber sind die Yamaha-Fahrer Read und Ivy auch nicht von Pappe, vor allem Read gilt als großer TT-Spezialist. Ralph Bryans, Hailwoods Stallgefährte, ist Nummer vier in diesem Quartett. Ob die MZ-Maschinen mithalten, bleibt offen.

Es geht los — der Sprecher im Streckenfunk rund um den ganzen Kurs und im Radio (Direkt-sendung über ganz England von BBC-London) sagt sein Sprüchlein „good luck to you all — and may the best man win“. Woodman auf der MZ ist der erste Mann zusammen mit Ralph Bryans, dann folgen 10 Sekunden später Heinz Rosner (MZ) und Milani (Aermacchi), schließlich Hailwood. Aber der ist bereits nach Ramsey an der Spitze des Feldes auf der Straße. Die erste Runde schon geht auf sein Konto. Hinter ihm fahren Read auf der Yamaha-Four, Ivy (Yamaha-4), Bryans (Honda-6), Woodman (MZ) und Motohashi (Yamaha).

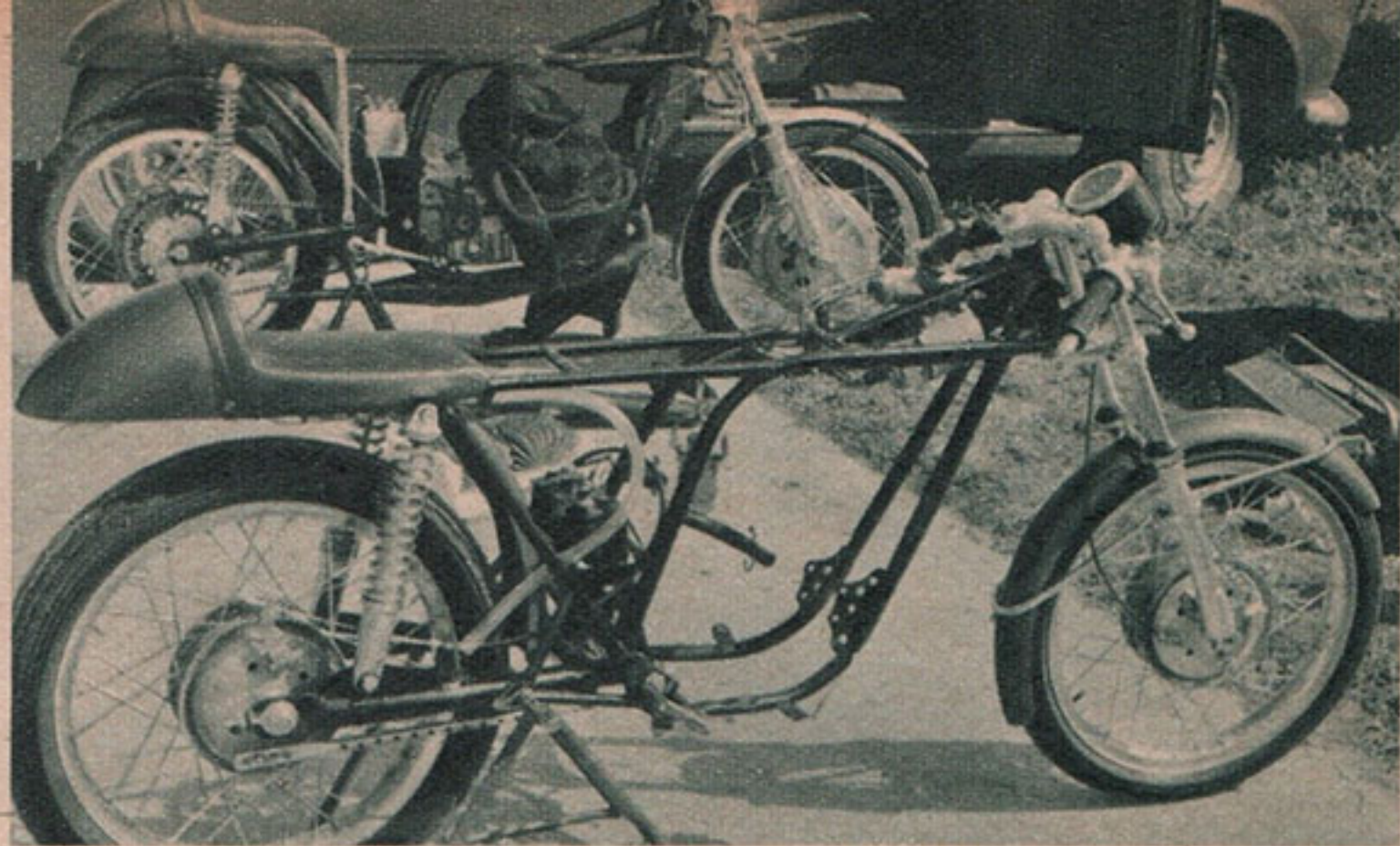
In der zweiten Runde — von den sechs zu fahrenden — ist Hailwood bei der Ballaugh Brücke sechs Sekunden vor Phil Read. Während die Spitzenfahrer in den Bergen sind, kommt das

(Fortsetzung Seite 441)





Hier „wühlen“ die Grazer beim Training zum Großen Preis von Österreich in Salzburg gerade in ihrem neuen 250er Twin.
Fotos oben: Dr. Krackowizer



Für die neuen Rennmaschinen wurden natürlich auch ganz neue Fahrwerke entwickelt – vorn die 125er-, hinten die 250er-Version, wie sie in Salzburg zum Einsatz kamen.

Die neuen PUCH-Rennmotoren

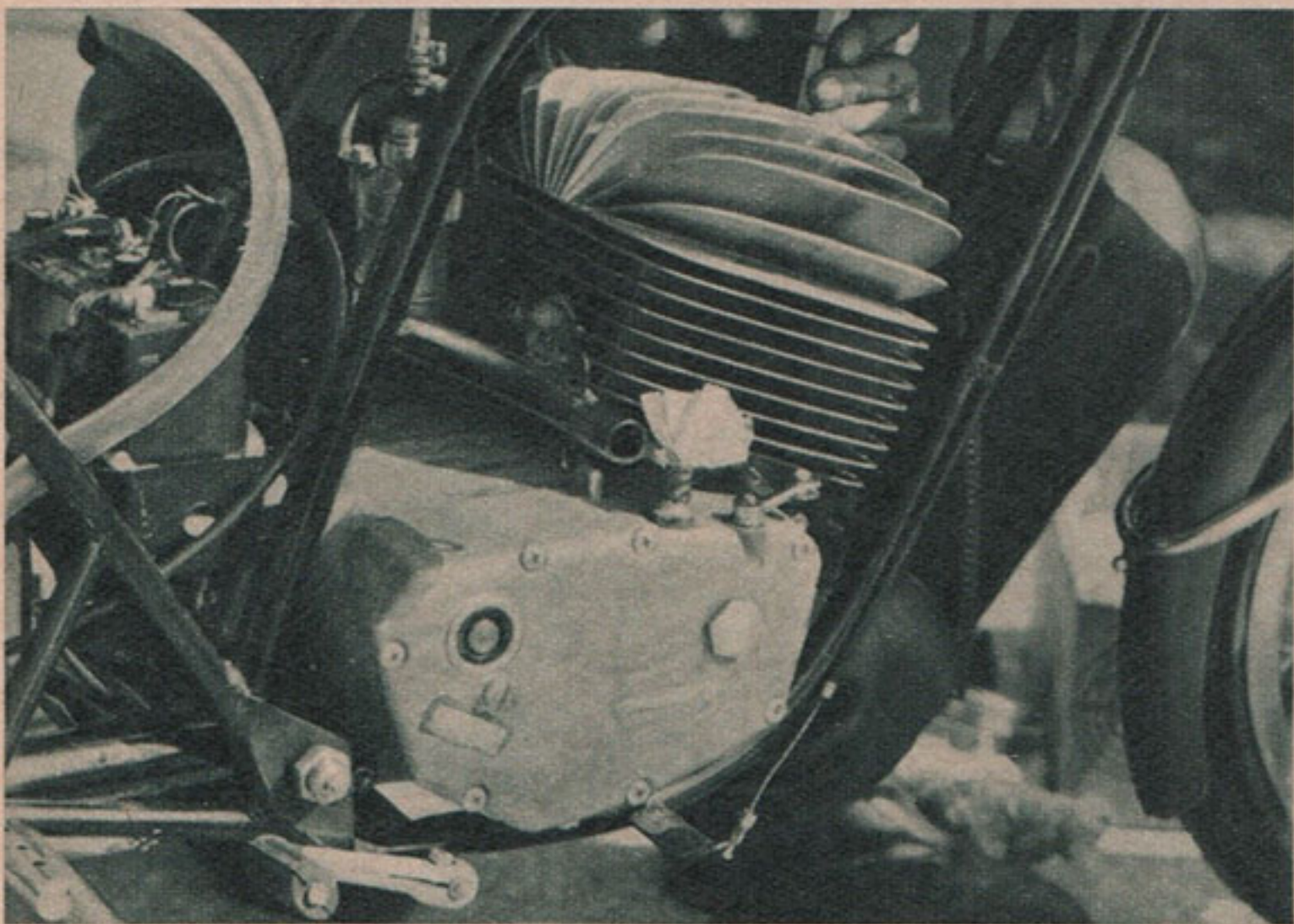
Beim diesjährigen Großen Preis von Österreich auf dem Salzburger Autobahn-Rundkurs tauchten, wie seinerzeit im Bericht erwähnt, erstmals neu entwickelte Rennmaschinen von Puch auf. Damit dokumentierten die Grazer erneut – nachdem sie bereits mit erheblichem Einsatz im Geländesport aktiv geworden sind – ihren Willen, im Motorradsport auf ihre alten Traditionen zurückzugreifen. Im Vergleich zu den neuentwickelten Geländesportmaschinen müssen freilich die neuen Puch-Straßenrennmaschinen noch als erste, sozusagen tastende Versuche angesehen werden – aber grundsätzlich zeigen sie, und das erscheint wichtig, die neu aufgenommene Entwicklungslinie von Puch auch in der Serie: den 125er Einzylinder-Zweitakter und dem daraus durch Verdoppelung entstandenen 250er Zweizylinder, beide Motoren selbstverständlich heute nicht mehr als Doppel-, sondern als Einkolben-Motoren.

Daß sich die neuen Puch-Rennmaschinen bei ihrem ersten Auftreten noch nicht so recht „in Positur“ setzen konnten, ist nicht erstaunlich. Denn abgesehen davon, daß es nun mal eine gewisse Zeit dauert, bis man einer Neuentwicklung, und besonders einer Rennmaschine, die unvermeidlichen Mucken ausgetrieben hat, spielt hier auch die Fahrerfrage eine Rolle: Alois Hofer hatte mit der Zweizylindermaschine noch wenig Rundstreckenerfahrung, und Sterbenz hat seine Praxis auf der 125er vornehmlich im Moto Cross-Sport erworben – außerdem ist er für die kleine Maschine wohl auch ein wenig zu schwer.

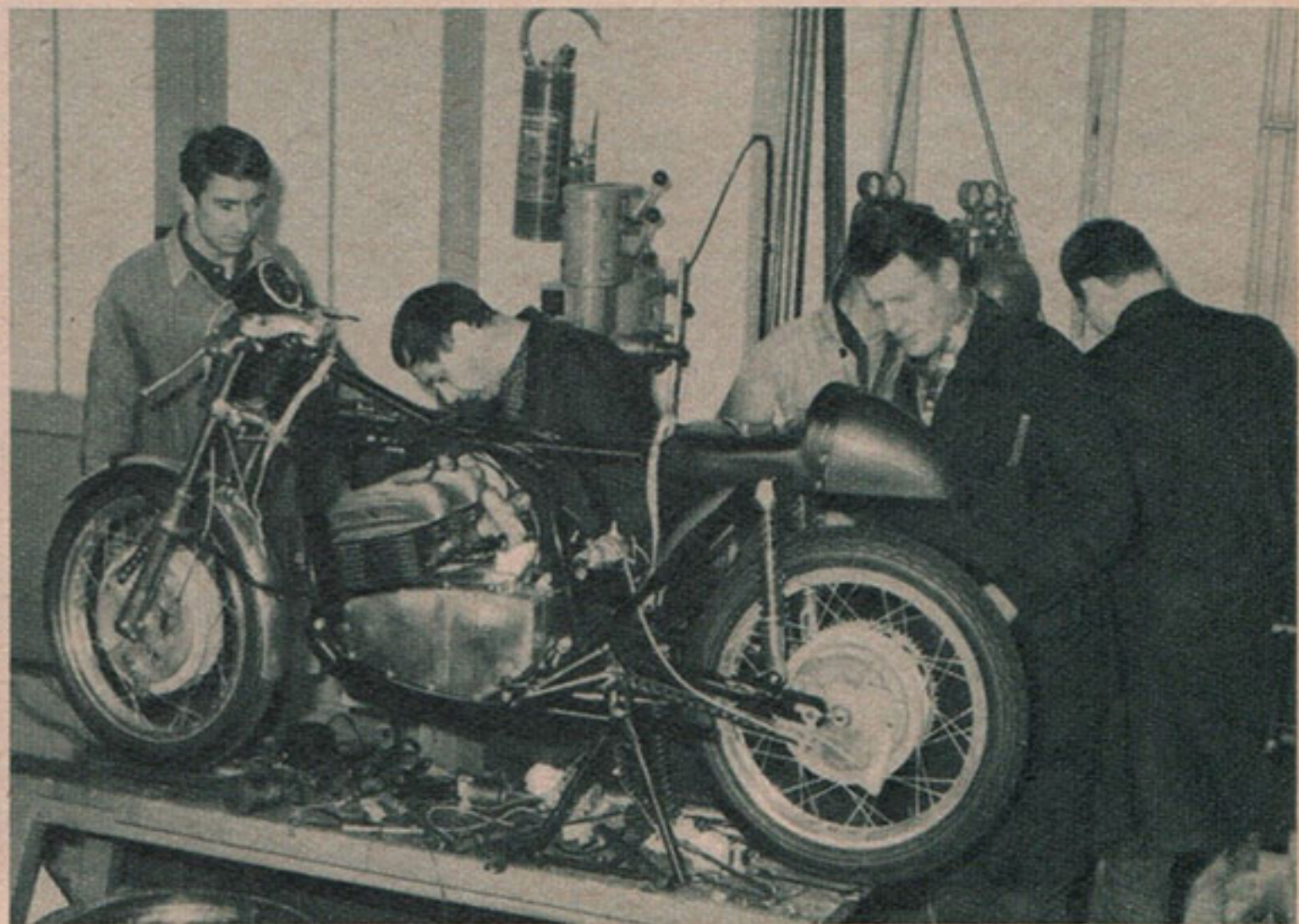
Der Anstoß zur Rennmaschinenentwicklung kam übrigens von Hofer, der 1966 in der Versuchsabteilung der Puch-Werke ein Fahrwerk baute, das für größere

Aufgaben geeignet sein sollte. Darin fand zunächst ein 250er Einzylinder-Zweitaktmotor Verwendung, der aus einem Puch-Unterteil und einem (in leicht abgewandelter Ausführung) bei Bultaco entlehnten Zylinder bestand. Mit dieser Maschine siegte Hofer bei österreichischen Bergrennen sechsmal und erreichte hin und wieder die Tagesbestzeit aller Motorrad- und Automobilklassen. Diese Erfolge fanden das Interesse der Puch-Geschäftsleitung, und es wurde beschlossen, eine Werksrennmaschine für die Klassen 125 und 250 ccm zu entwickeln. So gibt es seit dem vorigen Jahr außer der Versuchsabteilung unter Ing. Cmyral (dem auch die Betreuung der Geländefahrer obliegt) eine Rennabteilung unter dem früheren Puch-Werksfahrer Johann Krammer. Hier wurden auch die erfolgreichen Puch-Geländemaschinen entwickelt und zur Einsatzreife gebracht. Ganz besonders lag die Entwicklung der Wettbewerbsmaschinen auch dem Leiter des Puch-Konstruktionsbüros, Obering. Sucher, am Herzen – wie man überhaupt im Hause Puch eine durchaus nicht überall zu findende Einhelligkeit beim Vorantreiben einer einmal als richtig erkannten Entwicklungslinie feststellen kann. Nicht überall in der Motorradindustrie zieht man so an einem Strick wie hier in Graz!

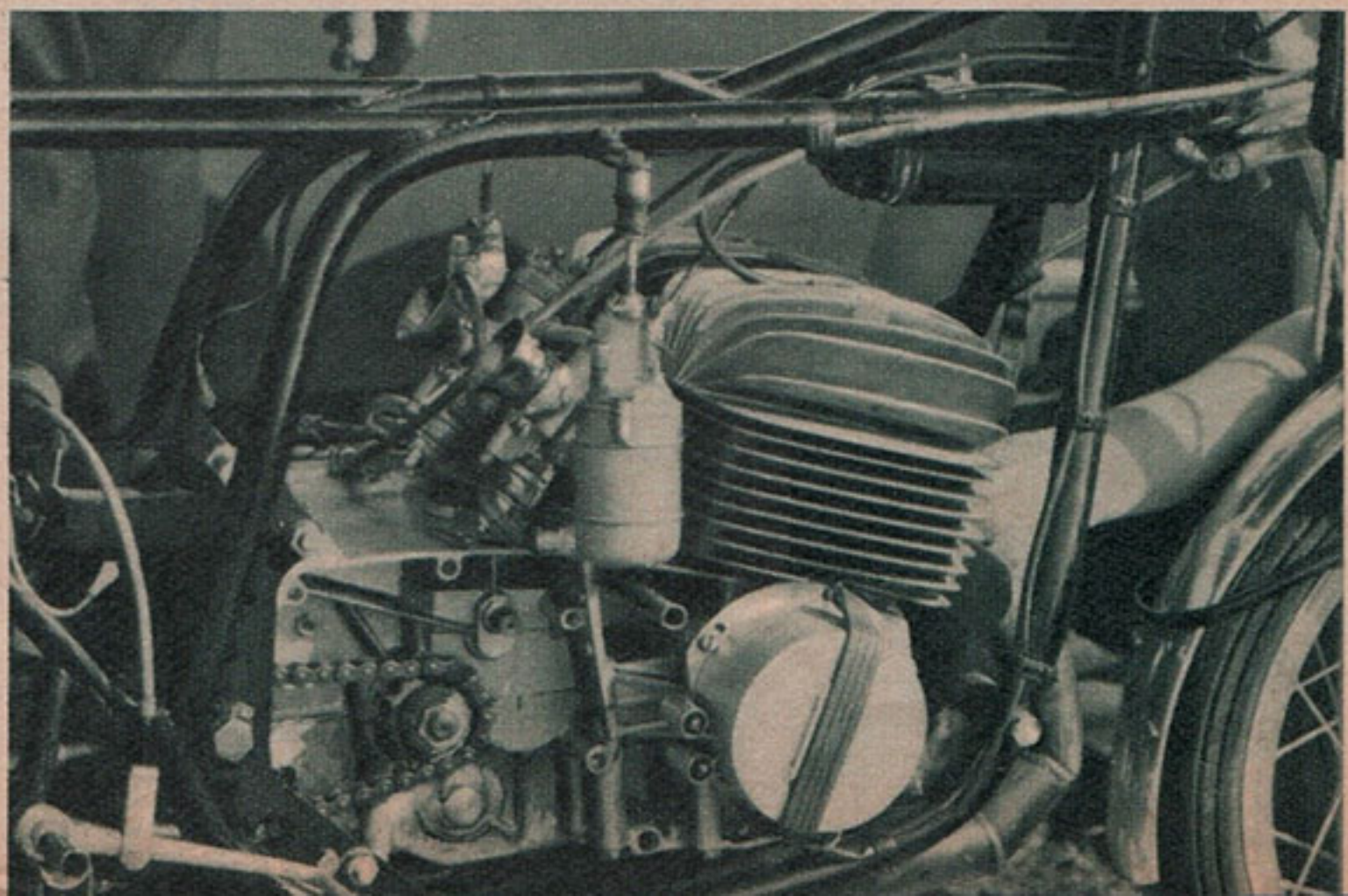
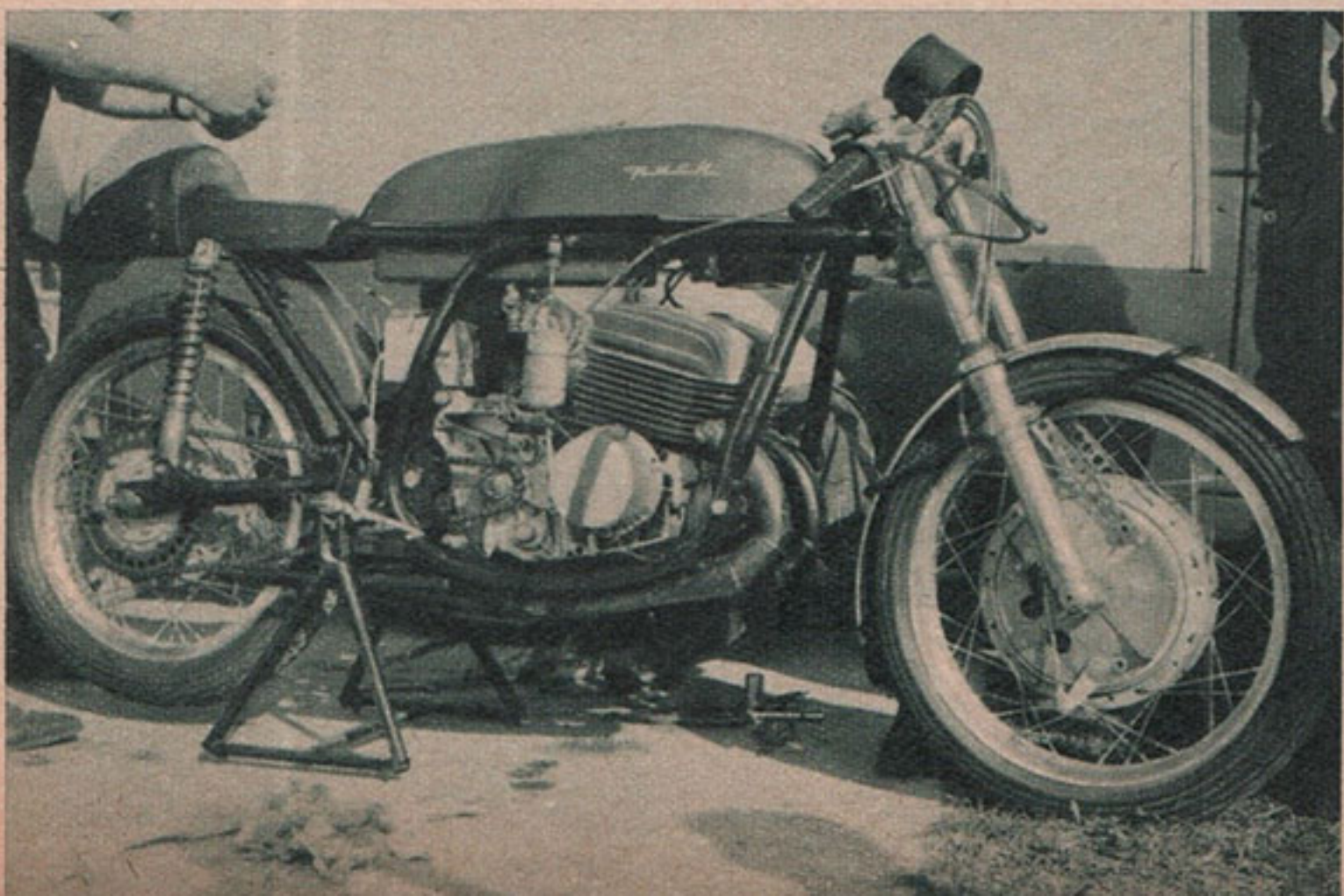
Der 125er Motor, dessen Seriennähe man im Bild unschwer erkennt, soll zur Zeit etwa 24, der 250er Motor ca. 40 PS leisten. Kolbenklemmer, die noch im Training zum Salzburger Rennen bei beiden Maschinen auftraten, wurden rasch in ihren Ursachen erkannt und diese abgestellt, so daß man diesbezüglich im Rennen selbst keine Probleme mehr hatte. Trotzdem ist im Hinblick auf weitere Leistungssteigerungen die Umstellung auf Wasserkühlung für die Rennmotoren vorgesehen.
Gr/Ra



In der Puch-Rennabteilung schoß Wolfgang Gruber diese Bilder der neuen Puch-Rennmaschinen: Links oben den auf Antrieb zu erstaunlicher Leistungsfähigkeit gebrachten 125er Einzylindermotor, daneben Alois Hofer mit den Rennmechanikern bei der



Komplettierung der 250er Zweizylindermaschine, von der die beiden unteren Bilder weitere interessante Einzelheiten erkennen lassen. Beide Motoren arbeiten ohne Drehschieber mit kolbengesteuerten Schlitzen.



Neckermann-Sportfahrertag in Hockenheim

Kein Zweifel, daß Josef Neckermann von seinen Werbeleuten gut beraten wird: der Sportfahrertag, den er in Verbindung mit der Landesgruppe Hessen des DMV, am 8. Juni auf dem Hockenheimring durchführen ließ, bewies es erneut. Und wenn man es auch bei der deutschen Industrie, bei seiner Importeur-Konkurrenz und bei einem Teil des Einzelhandels nicht gern hört: es wäre zweifellos um das Motorrad in der Bundesrepublik besser bestellt, wenn man überall, wo man Motorräder verkaufen will, mit soviel Elan an deren Publizierung hinginge, wie es hier seitens eines Versand-Unternehmens geschieht!

Der Mann, dessen Namen der Pavillon trägt, in dem Neckermann seine Hockenheim-Pressekonferenz durchführte, sagte vor Jahren einmal: „Das Motorrad ist tot.“ Gar oft schien ihm die weitere Entwicklung recht zu geben — immer kleiner wurde der Kreis derer, die der Überzeugung blieben, das Motorrad werde nie sterben, es werde eines Tages auch dort, wo der Wohlstand die Menschen bequem und träge gemacht habe, wiederkommen. Freilich nicht in Volkswagen-Stückzahlen als „Auto des kleinen Mannes“, wohl aber als individuelles Fahrzeug für alle die, die sich die Freude am sportlichen Fahren, an der Unabhängigkeit vom zähen Verkehrsfluß der Masse, an der engen Verbundenheit mit der Straße und der freien Natur bewahrt oder wiedergewonnen haben. In — zweifellos unbeabsichtigter — Umkehrung des zitierten Satzes dokumentierte nun jetzt ausgerechnet ein Versandhaus hier seine These „Das Motorrad lebt“.

Außerer Anlaß, die Presse nach Hockenheim einzuladen, war die Ausweitung des Neckermannschen Jawa-Programms auf die Wettbewerbsmodelle des tschechoslowakischen Handelspartners. Wir sind die Letzten, die nicht wüßten, welch heißes Eisen die Frankfurter da angefaßt haben und wie oft sie vielleicht, bis sich der „Neckermann-Sportdienst“ wirklich eingespielt hat, gerade den Tag verwünschen werden, an dem sie sich zur Übernahme auch der Wettbewerbsmodelle in ihr Katalogangebot entschlossen. Vielleicht auch ist dieser Weg (immer nur von den Wettbewerbsmodellen gesprochen) so überhaupt nicht gangbar — vielleicht muß man sich eines Tages doch wieder nur auf die normalen Serienmodelle beschränken. Aber wie dem auch sei: die hier gezeigte Initiative zwingt zur Anerkennung — und zu dem Wunsch, daß das Vorhaben glücken möge, mit Versandhausangeboten auch den an Wettbewerbsfahrzeugen Interessierten zu aktiver, finanziell tragbarer sportlicher Betätigung zu verhelfen. Wobei man nicht vergessen darf, daß auf diesem Spezialsektor noch mehr als bei den Serienmaschinen Neckermann davon abhängig ist, wie Jawa selbst mitzieht, vor allem was Ersatzteile anbelangt. Wir wünschen ihm — und allen Beteiligten, daß es hier keine Enttäuschungen gibt.

Nach den in Hockenheim gegebenen Informationen übernimmt Neckermann den ausschließlichen Vertrieb sowohl von Geländesport- als auch von Straßenrennmaschinen der Fabrikate Jawa/CZ in der Bundesrepublik samt dem dazugehörigen Service und Ersatzteiledienst. Ab sofort sind in Erweiterung des bisherigen Verkaufsprogramms folgende Modelle lieferbar (wobei es sich zum Teil um echte Neuentwicklungen handelt):

1. 250 ccm-Trialmaschine, Einzylinder-Jawa-Zweitaktmotor mit hochgelegter Auspuffanlage und einer Leistung von 16 PS bei 4750 U/min, mit Vierganggetriebe im Block, zweidimensionalem Rohrrahmen mit 10 Liter-Tank, mit ölgedämpfter Telegabel vorn und ölgedämpften Federbeinen für die Schwinge hinten, Zentralbremsnaben, Geländebereifung vorn 3.00—18, hinten 3.50—18, Bodenfreiheit 250 mm, mit Seitenständer links, mit Batteriezündanlage 6 V 45 W. — Preis DM 1950.—

2. 250 ccm-Production-Racer, schlitzgesteuerter luftgekühlter Einzylinder-Jawa-Zweitaktmotor, Bohrung/Hub 70/64 mm, Verdichtung 12:1, max. Drehmoment 2,9 mkg bei 6750, max. Leistung 31 PS bei 7250 U/min, Magnetzündung, Mehrscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe im Block, Zylinder Leichtmetall mit eingezogener Schleuderguß-Buchse, Leichtmetallkolben mit 2 Kolbenringen, Jikov-Rennvergaser, Spezialrahmen, Elektron-Rennbremsnaben, Dural-Rennfelgen, Rennbereifung vorn 2.75—18, hinten 3.00—18, 18 Liter-Tank aus Polyester-Glasfaser, Leergewicht 103 kg, mit Verkleidung — Preis DM 4980.—

Ab Januar 1968 sollen lieferbar sein:

3. 250 ccm-Geländesport-Maschine, Einzylinder-Jawa-Zweitaktmotor, Bohrung/Hub 70/64 mm, Verdichtung 11:1, Leistung 26 PS bei 6500 U/min, mit Fünfganggetriebe, Magnetzündung, geschweißtem Spezial-Rohrrahmen mit langhubiger, ölgedämpfter Telegabel vorn und Schwinge mit ölgedämpften Federbeinen hinten, Laufräder mit Spezial-Bremsnaben 180×25 und Geländebereifung 3.00—21 vorn, 4.00—18 hinten, Tankinhalt 8 Liter, Leergewicht 123 kg — Preis DM 3750.—

4. 250 ccm-Moto Cross-Maschine, Einzylinder-Jawa-Zweitaktmotor, Bohrung/Hub 70/64 mm, Verdichtung 10,5:1, Magnetzündung, Vierganggetriebe, geschweißter Spezial-Rohrrahmen mit Telegabel vorn und federbeinabgestützter Schwinge hinten, vorn und hinten Elektron-Spezial-Rennbremsen 180×25, Bereifung vorn 2.75—21, hinten 4.00—18, Tankinhalt 8 Liter, Leergewicht 103 kg — Preis DM 3850.—

5. 360 ccm-Moto Cross-Maschine, Einzylinder-Jawa-Zweitaktmotor, Bohrung/Hub 80/72 mm, Verdichtung 10,5:1, Magnetzündung, sonst wie 250er Ausführung, Leergewicht 106 kg — Preis DM 4300.—

6. 500 ccm-Speedway- (Sand- und Grasbahn-)Maschine, ESO-Viertaktmotor, Bohrung/Hub 88/82 mm, Leistung 53 PS bei 6600 U/min, Magnet-

zündung, wahlweise Ein- oder Zweiganggetriebe, geschweißter Spezial-Rohrrahmen mit Teleskopgabel vorn, Laufräder mit Spezial-Speedway-Bereifung, Leergewicht 83 kg — Preis DM 3400.— Der ESO-Motor kann auch einzeln geliefert werden — zum Einbau in Eigenbau-Fahrwerke.

Zur Betreuung dieser Maschinen wurde der Neckermann-Sportdienst installiert. Inwieweit sich die großzügigen Pläne werden realisieren lassen, die man in Frankfurt hinsichtlich der Fahrerbetreuung an den Wettbewerbsplätzen hat, bleibt abzuwarten.

Das Fundament des Jawa-Absatzes in der Bundesrepublik sollen naturgemäß auch in Zukunft die Serienmaschinen sein, die nun bereits seit März d. Js. in den Hubraumgrößen 125 ccm, 175 ccm, und 250 ccm geliefert werden. Zu diesen Einzylinder-Modellen ist in jüngster Zeit auch der bekannte 18 PS-Zweizylinder-Typ mit 350 ccm hinzugekommen, für den der Preis DM 1750.— beträgt.

Wir verzichten an dieser Stelle darauf, die in der Pressekonferenz von verantwortlichen Neckermann-Mitarbeitern genannten Zahlen der bisher in der Bundesrepublik verkauften Neckermann-Jawa-Maschinen zu nennen. Sie sind erstaunlich — und wir haben, zumal es sich ja schließlich bei diesem Versandunternehmen um eine Aktiengesellschaft handelt, deren offizielle Verlautbarungen glaubwürdig sein müssen, keine Veranlassung, sie anzuzweifeln. Aber sie stehen nicht in Übereinstimmung mit den Zahlen der Zulassungsstatistik für die bisher verstrichenen Monate dieses Jahres, und sie stimmen auch nicht mit den uns zur Verfügung stehenden Importzahlen überein. Wir meinen, daß man schleunigst seitens der Firma Neckermann dafür sorgen sollte, daß die hier bestehenden Unterschiedlichkeiten aufgeklärt und eventuell falsche Statistiken berichtigt werden — ansonsten ist es nicht verwunderlich, wenn die Konkurrenz bei ihren Händler- und Kundengesprächen auf diese Differenzen mit entsprechenden Kommentaren hinweist.

Eine weitere, wohl noch wichtigere Aufgabe aber steht vor der Motorradabteilung des Hauses Neckermann: die Sicherung der Ersatzteile-Belieferung und die Installierung eines wirklich funktionsfähigen Werkstätten-Netzes. An mangelhafter Ersatzteile-Belieferung krankte von jeher der Motorradimport in Deutschland, und in diesem Punkt sind wohl die Tschechen mindestens keine zuverlässigeren Partner als die Lieferanten aus anderen Ländern. Es ist nicht zu erwarten, daß jede Neckermann-Servicestelle ein komplettes Ersatzteile-Lager hält — im Hinblick auf das umfangreiche Programm ist das sogar eine glatte Unmöglichkeit. Aber es ist zu fordern, daß jede Servicestelle innerhalb von 24 Stunden jedes Ersatzteil aus Frankfurt erhalten kann. Wenn das gesichert ist, dann ist auch der Erfolg der Neckermannschen Bemühungen, „den Motorradmarkt in der Bundesrepublik aufzureißen“, wie er sagte, sicher. Sonst nicht.

Und der zweite Teil dieser vordringlichen Aufgabe ist die Durchforstung des Netzes der Servicestellen. Man spricht von 1100, die — teils als NSU-Erbschaft — zur Verfügung stünden. Selbst wenn man annehmen dürfte (man darf es nicht!), daß alle 1100 in der Lage seien, die von Neckermann verkauften Condor-Mopeds zu betreuen (mit denen bekanntlich Neckermann ins Geschäft mit motorisierten Zweirädern einstieg) — keinesfalls dürfte der Großteil dieser 1100 Adressen über werkstattmäßige Möglichkeiten zu einigermaßen einwandfreier Betreuung von Motorrädern verfügen — auch wenn es sich um mechanisch verhältnismäßig einfache Fahrzeuge handelt, wie es nun mal eben gerade die Jawa-Serienmodelle sind. Hier also gilt es, mit aller Beschleunigung zu überprüfen, auszumergen, wo erforderlich, und zu schulen. Wir wissen, daß man sich dieser Aufgabe in Frankfurt mit aller Intensität angenommen hat — und wir wünschten, übers Jahr von Neckermann eine Werkstatliste zu sehen, über die wir uns im Interesse der Jawa-Kunden auch (bzw. gerade) dann freuen würden, wenn sie nur einen Bruchteil der jetzt genannten Zahl auswies, wenn dieser Bruchteil aber wirklich aktionsfähig wäre.

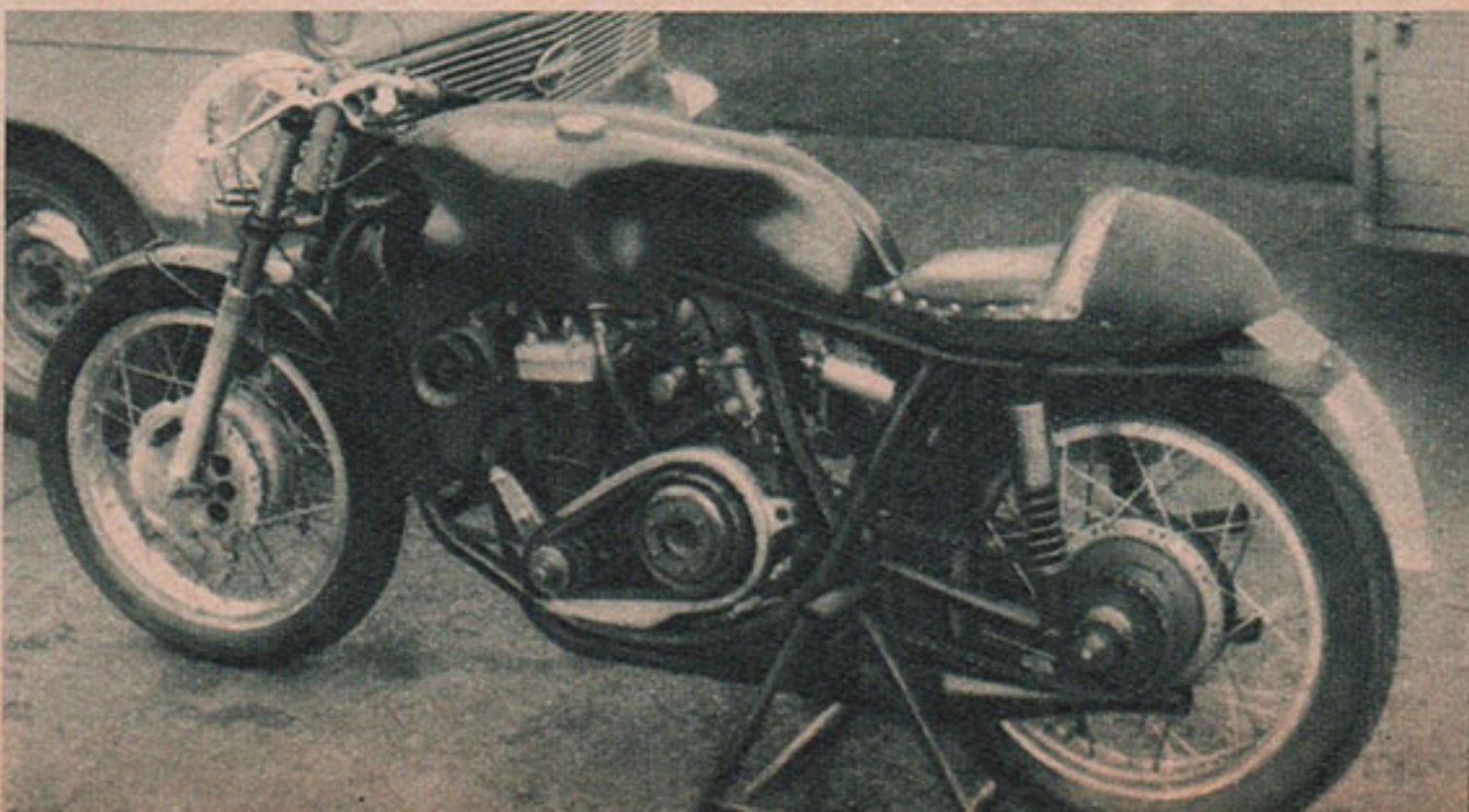
Im übrigen gab man bekannt, daß Neckermann nach Absprache mit dem tschechoslowakischen Partner zukünftig auch die Ersatzteilversorgung für die nicht über Frankfurt gelieferten Jawa/CZ-Maschinen übernehmen wird. Auch in diesem Punkt können wir nur hoffen, daß dieser goodwill des Importeurs vom Herstellerwerk durch korrekte und prompte Belieferung mit den benötigten Teilen honoriert wird.

Wie schon gesagt bildete ein Clubtraining der DMV-Landesgruppe Hessen (zu dem trotz des Wochentags etwa 80 Teilnehmer erschienen waren!) den Rahmen für die Pressevorstellung der Jawa-Wettbewerbsmodelle. Und als besonderen Knüller hatten sich die Frankfurter noch Jawa-Chefkonstrukteur Krivka samt seinem Spitzenfahrer Stastny und der soeben fertiggestellten 350er Jawa-Grandprix-Rennmaschine (s. S. 431) nach Hockenheim geholt.

S. R.

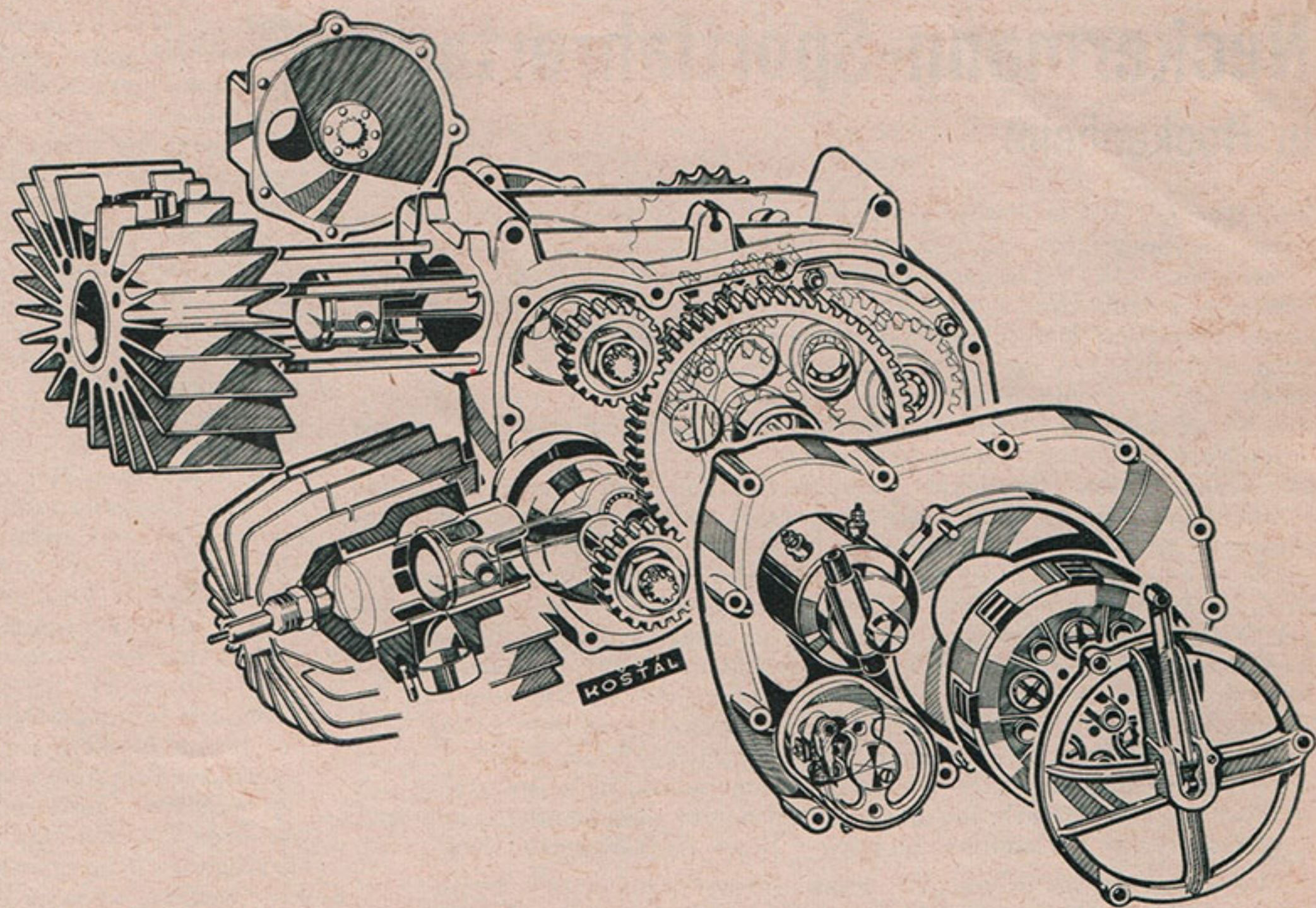
Wie stets gab es auch diesmal beim Club-Training auf dem Hockenheimring mancherlei interessante Privatbastelei zu sehen; so wie etwa diese 500er Dreizylindermaschine, die sich Wolfgang Weber aus Mornshausen unter Verwendung eines im Hubraum reduzierten DKW-Wagenmotors gebaut hat, bei der uns aber im Hinblick auf den pumpenlosen Wasserumlauf die fehlende Höhendifferenz zwischen Block und Kühler bedenklich erscheint.

Foto: Leica-Studio Wörner



JAWA

Zweitakt-Rennmaschinen



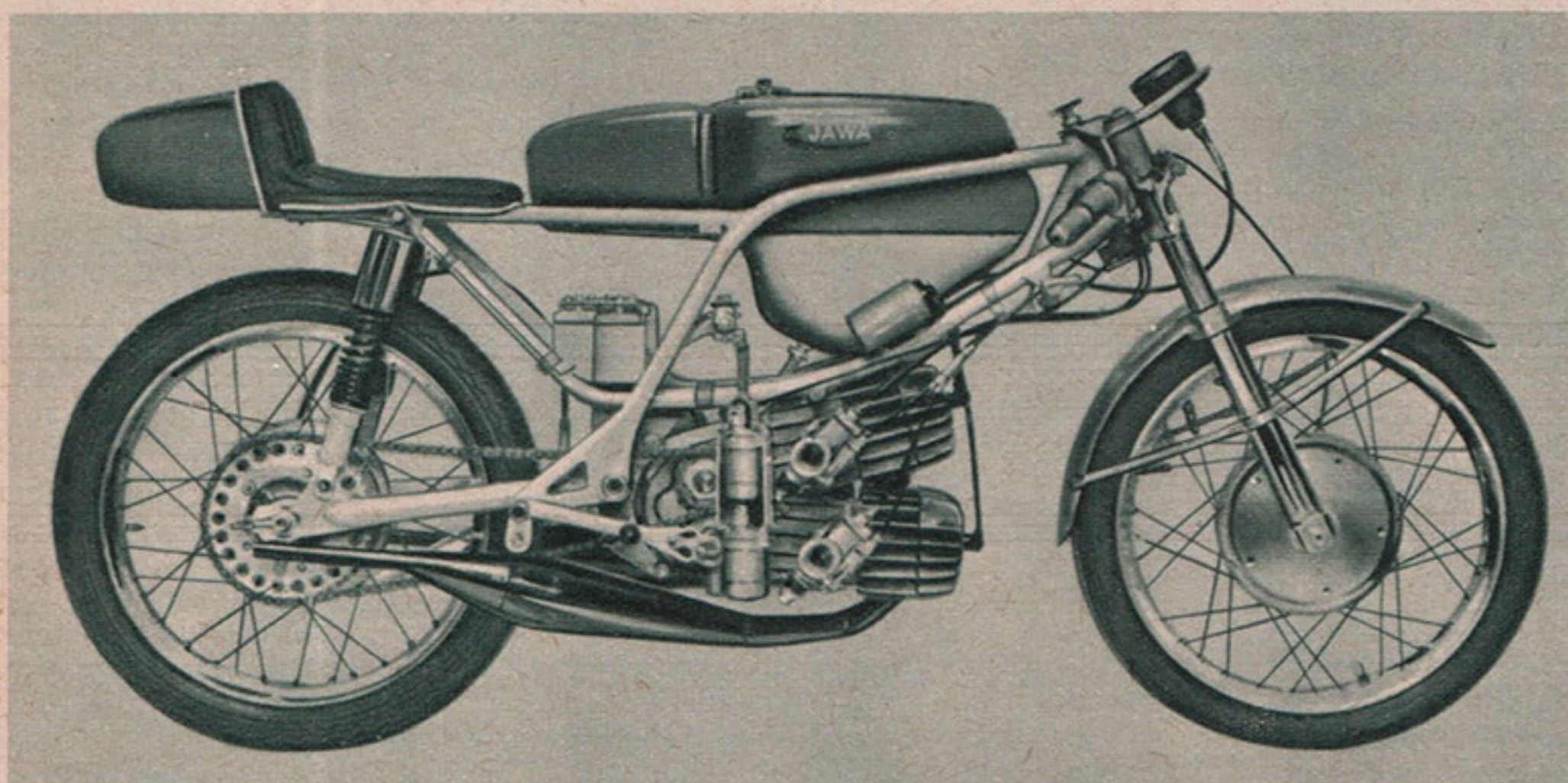
Erstmals im vorigen Jahr ließen die tschechoslowakischen Jawa-Werke verlauten, daß man sich entschlossen habe, die Weiterentwicklung der bisher auch bei internationalen Straßenrennen mit mehr oder weniger Erfolg eingesetzten Viertakt-Rennmaschinen der Klassen 125, 250 und 350 ccm (die teils noch selbständige CZ-Entwicklungen gewesen waren) einzustellen. Im Hinblick darauf, daß Jawa/CZ schon seit Jahren in der Serie nur Zweitaktmotoren verwende, wolle man, wie schon im Moto Cross- und Gelände-Sport, zukünftig auch bei Straßenrennen mit Zweitaktmotoren antreten. Lediglich der

die unumgänglich notwendige weitere Hubraumteilung bei Motoren über 125 ccm. Als erstes präsentierte man eine neue 125 ccm-Rennmaschine — die Bilder dieser ersten Seite unseres Berichts zeigen ihre charakteristischen Merkmale: einmal den — hier freilich in leichten Rundröhren statt der Vierkantrohre des Geländemodells — ausgeführten Doppelschleifenrahmen in der typischen „Bananenform“ (kein Mensch weiß, wie es zu dieser Bezeichnung kam), zum anderen einen aus zwei luftgekühlten Einzylindermotoren zu einem V zusammengesetzten Zweizylinder (ähnlich dem, den vor

Jahren einmal die spanische Derbi-Rennmaschine hatte).

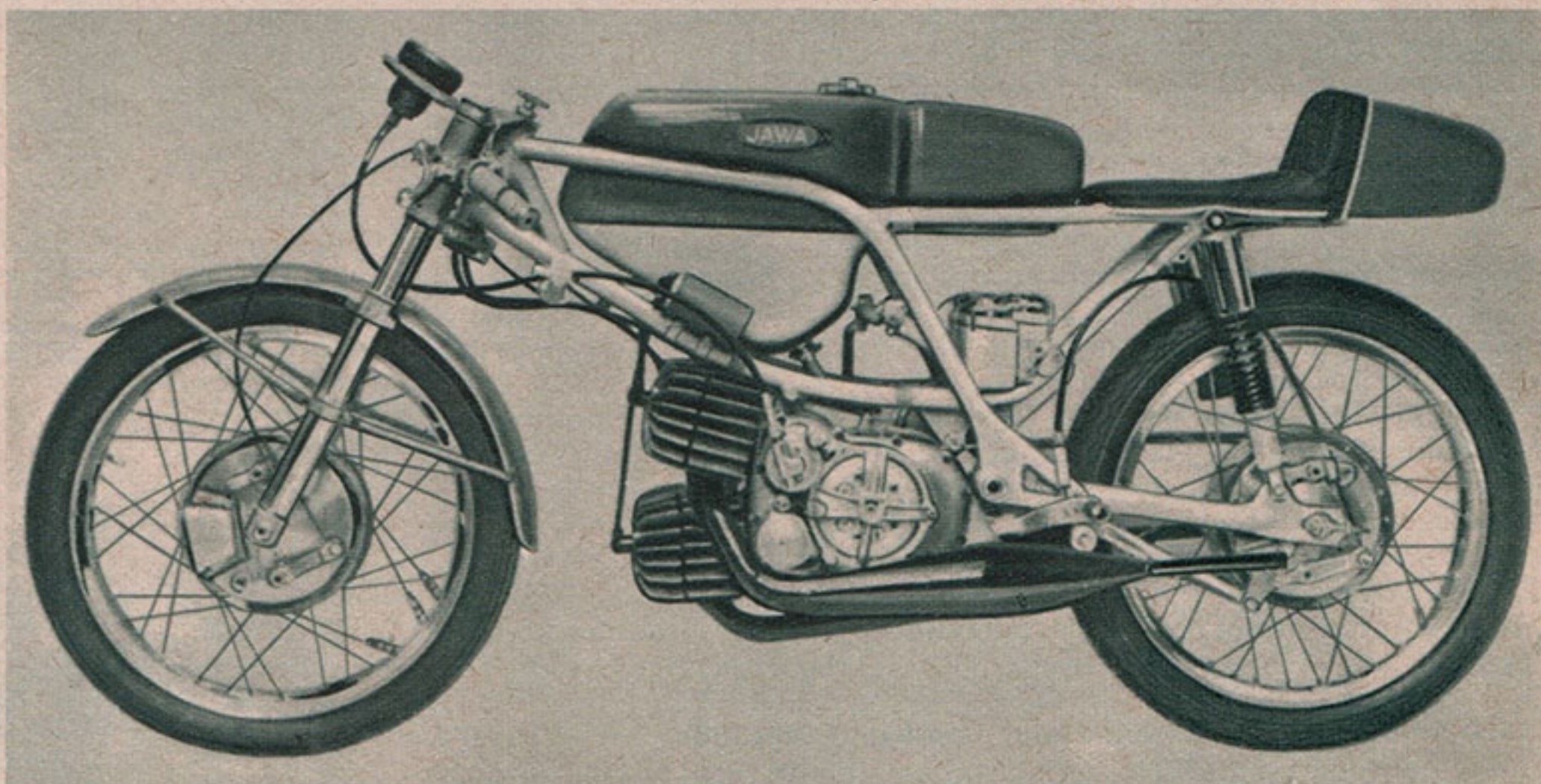
Zu dieser eigenartigen Zylinderanordnung kam man einmal, wie schon gesagt, im Hinblick auf möglichst gleichmäßige Kühlverhältnisse für beide Zylinder, zum anderen aber in dem Bestreben, den Motor schmal bauen und damit den Stirnwiderstand der Maschine klein halten zu können — ein quergestellter Twin baut mit seinen nach außen ragenden beiden Vergasern nun mal recht breit.

Wie das Kopfbild zeigt, besitzt dieser Motor zwei getrennte Kurbeltriebe. Sie laufen auf der Seite des Primärtriebs in Nadel-, auf der Gegenseite in Kugellagern (die die Axialfestlegung übernehmen). Nadelgelagert sind auch die stahlgeschmiedeten Pleuel, sowohl auf den Hubzapfen der zusammengepreßten Wellen als auch auf den Pleuelbolzen. Auf jeder der beiden Pleuelwellen ist auf der linken Seite das Pleuel für den Antrieb und auf der rechten der Pleuel angeordnet. Das Motorgehäuse besteht aus einem Gußstück mit zwei gesonderten Deckeln für die beiden Pleuelkammern, so daß jeder Pleueltrieb einzeln demontiert werden kann (die Pleuelteile zwischen den Deckeln und dem Gehäuse führt durch den Pleuelkanal — dadurch entsteht nach Abnehmen des Deckels eine Öffnung, durch die das Pleuel herauszuführen ist). Im Pleuel befindet sich der Pleuelkanal, die Außenseite bildet die Pleuelfläche für den Pleuel und ein zweites Pleuel, der außen den Pleuel trägt, verschließt die vom Pleuelraum getrennte Pleuelkammer, in der der Pleuel rotiert.



ESO-Viertaktmotor werde für Bahnzwecke auch weiterhin gebaut werden.

Erste Resultate dieser neuen Entwicklungstendenz waren — mit 125 und 250 ccm Hubraum — Zweizylinder-Zweitakter mit Drehschiebereinlaßsteuerung, die wie die japanische Konkurrenz ihre enge Anlehnung an das Zschopauer Gedankengut nicht verleugnen konnten — war außerdem ein production-racer mit 250 ccm schlitzgesteuertem Einzylindermotor im „Bananen“-Rahmen — wie dieser eine Ableitung vom Geländemodell des Werkes. Während aber (siehe den Bericht über das erweiterte Neckermann-Programm auf Seite 429) diese für den Privatfahrer bestimmte Rennmaschinen-Ausführung offenbar auch weiterhin gebaut werden soll, verlegte man sich nach einigen versuchsweisen Einsätzen der Drehschieber-Twins auf eine völlig neue konstruktive Linie, die zunächst für luftgekühlte Versionen günstiger erschien, dann aber wohl auch im Hinblick auf



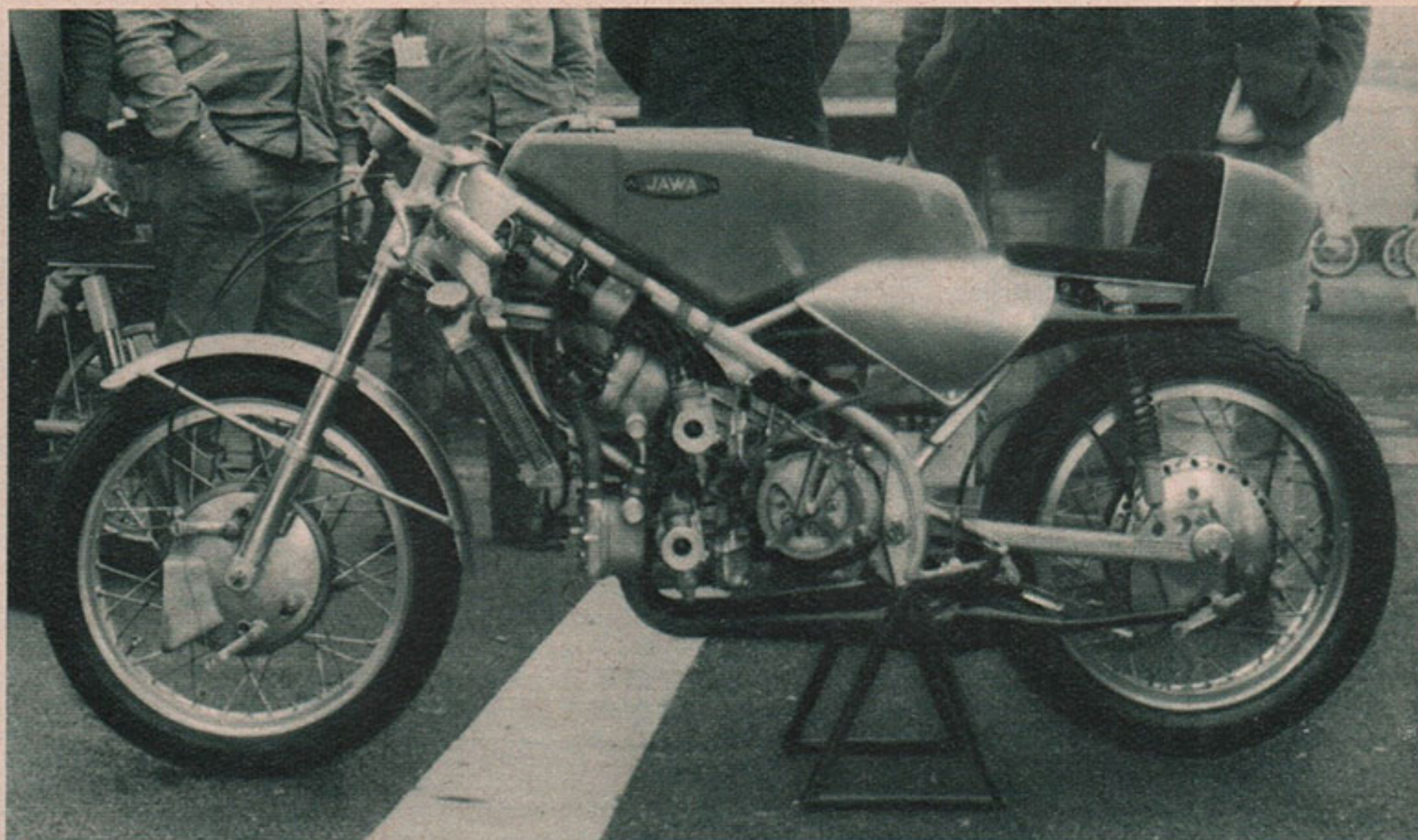
Die auf den Kurbelwellen sitzenden Antriebsritzeln kämmen mit einem großen Zahnrad, das mit einem Nadellager auf der Getriebeeingangswelle gelagert ist. Diese ist abgedichtet durch den Deckel des Primärtriebsgehäuses herausgeführt und trägt außen die trockenlaufende Dreischiebenkupplung. Das Getriebe ist als Dreiwelgenretriebe so ausgebildet, daß die einzelnen Zahnradpaare doppelt in verschiedenen Zusammenschaltungen benutzt werden können. Mit der Räderzahl eines (klauengeschalteten) Vierganggetriebes ergeben sich auf diese Weise bei geringstmöglicher Baubreite acht Schaltstufen, von denen allerdings nur sieben ausgenutzt werden.

Die Zylinder (44 mm Bohrung bei 41 mm Hub) bestehen wie die Köpfe aus Leichtmetall, sie tragen eingepreßte Schleuderguß-Buchsen, in denen drei Überström- und ein Auslaßschlitz vorgesehen sind, die sämtlich einen Steg aufweisen. Der halbkugelförmige Brennraum sitzt exzentrisch, der Leichtmetallkolben trägt nur einen Kolbenring.

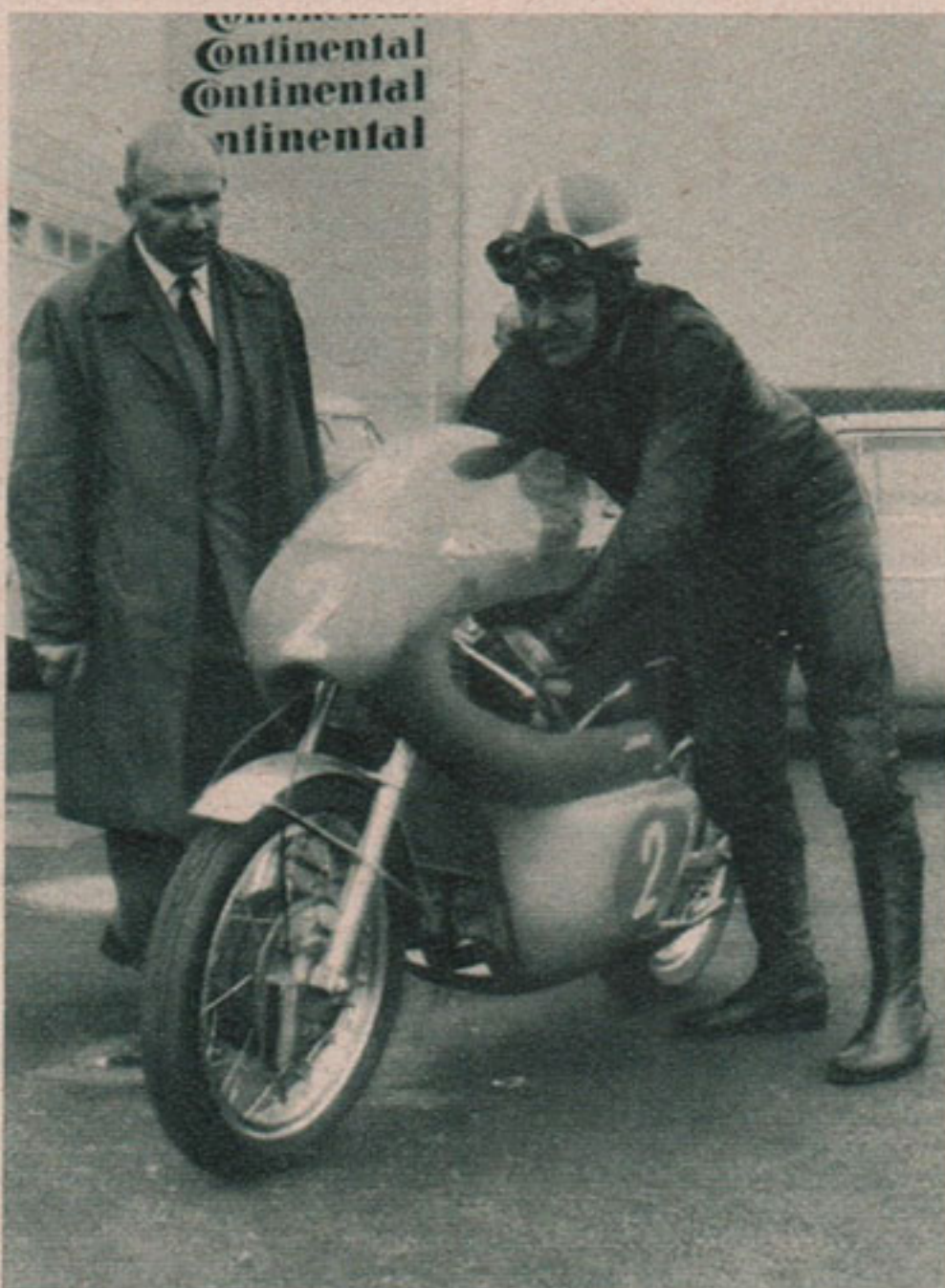
Die Batteriezündanlage ist mit zwei selbständigen Zündspulen und Unterbrechern ausgerüstet, die von der Kurbelwelle über einen Radsatz im Verhältnis 1:2 angetrieben werden. Vom oberen Unterbrecher ist der Drehzahlmesserantrieb herausgeführt. Zur Speisung der Anlage dienen 6 Volt-Silber/Zink-Akkumulatoren mit einer Kapazität von 13 Ah.

Durch Demontage eines der beiden Antriebszahnäder kann auf dem Prüfstand jeder Motorteil einzeln gebremst und auf gleiche Leistung abgestimmt werden. Derzeit erreicht der mit Mischung 1:30 geschmierte Motor bei 14 000 U/min seine Höchstleistung mit knapp 30 PS, was einer Literleistung von über 230 PS/L entspricht — die vorjährigen Viertakt-Rennmotoren von Jawa/CZ erreichten maximal 160 PS/L. Das aus Chrom-Molybdänrohren gefertigte Fahrwerk ist hinten mit Girling-Federbeinen und vorn mit einer ölgedämpften Telegabel eigener Herstellung, deren Tragrohre aus Dural bestehen, ausgerüstet. Die 18er Räder sind mit leichten Elektron-Duplexbremsnaben und Dural-Felgen aufgebaut, auch der Vorderkotflügel ist aus Dural gefertigt, während Tank, Sitzbankunterlage und Verkleidung aus glasfaserarmiertem Kunststoff bestehen. Gesamtgewicht der Maschine nach Werksangabe 83 kg.

Anlässlich des Neckermann-Sporttages in Hokenheim stellte dann Chefkonstrukteur Krivka seine neueste Schöpfung vor, die aus der luftgekühlten zweizylindrigen 125er entstandene wassergekühlte Vierzylinder-Rennmaschine mit 350 ccm Hubraum, die die Bilder auf dieser Seite zeigen und die von Stastny auf dem Motodrom vorgeführt wurde.



Auch dieses neue Modell zeigt die 18°-V-Anordnung zweier Zylinderpaare und natürlich auch hier wieder den grundsätzlichen Aufbau



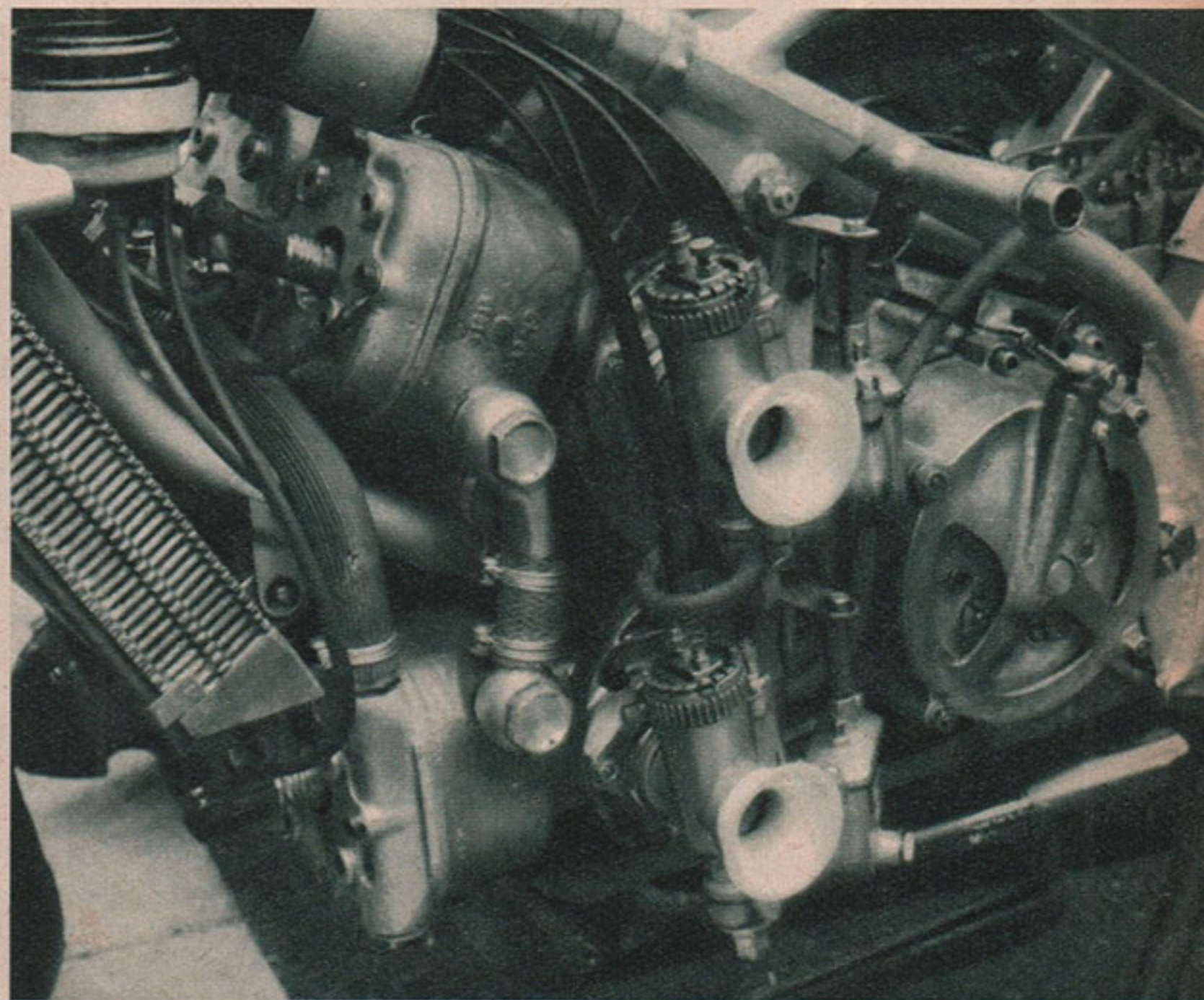
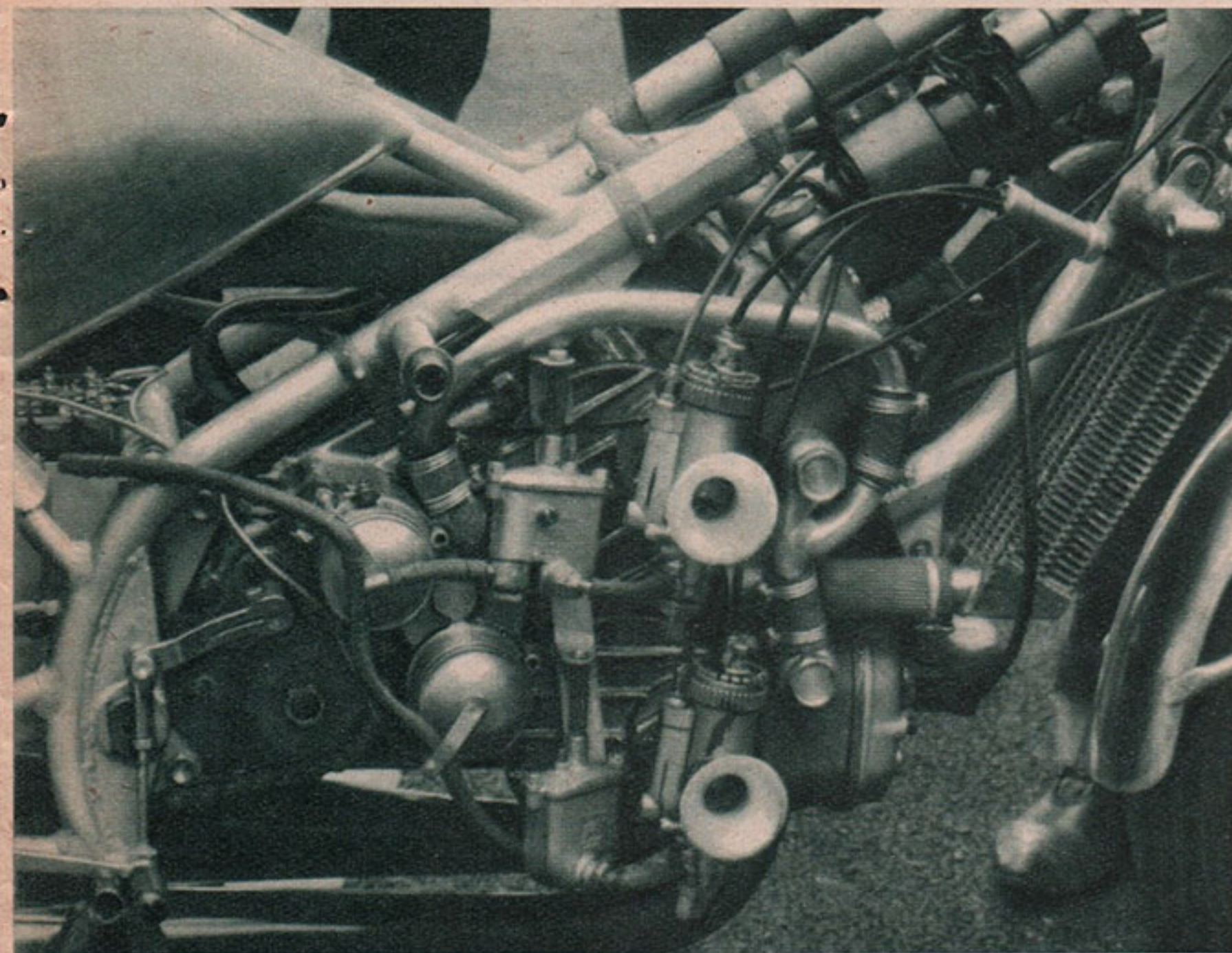
4 Fotos Leica-Studio Wörner

mit zwei getrennten Kurbeltrieben, die auf ein gemeinsames Getrieberad arbeiten; hier allerdings auf einen Mittelabtrieb, weil ja an den Gehäuseaußenseiten Platz für die insgesamt vier Drehschieber samt Vergasern bleiben muß. Das Ganze ist aber so angelegt, daß man den Kurbeltrieb aller vier Einzelmotoren herausnehmen kann, ohne den gesamten Motor mit Getriebe demontieren oder auch nur aus dem Rahmen ausbauen zu müssen!

Wieder ist Batteriezündung, diesmal mit zwei Doppelunterbrechern vorgesehen, wieder bestehen die Zylinder samt Köpfen aus Leichtmetall und haben eingepreßte Buchsen. Für den Wasserrumlauf sorgt eine Pumpe, die hinter den Unterbrechern im Gehäuse untergebracht ist. Wieder ist auch hier das schmale Siebenganggetriebe mit den in Doppelfunktion arbeitenden Zahnradpaaren, natürlich in stärkerer Ausführung als beim 125er, vorgesehen.

Bei ca. 13 000 U/min hat der Motor derzeit eine Höchstleistung von 65 PS — Krivka hoffte, ihn bis zum ersten Renneinsatz, der wahrscheinlich schon in Assen (am 24. 6.) erfolgen soll, auf 70 PS zu bringen. Damit wäre diese neue Jawa ein sehr ernst zu nehmender Konkurrent für die Honda und die MV — sofern es gelingt, die bei Neuentwicklungen nun mal unumgängliche Periode der „Kinderkrankheiten“ schnell zu durchlaufen.

Im übrigen ist vorgesehen, bei gleichzeitiger weiterer Leistungssteigerung auch den 125er Motor auf Wasserkühlung umzustellen. S. R.



Sandbahn-Europameisterschaft

3. Vorlauf in

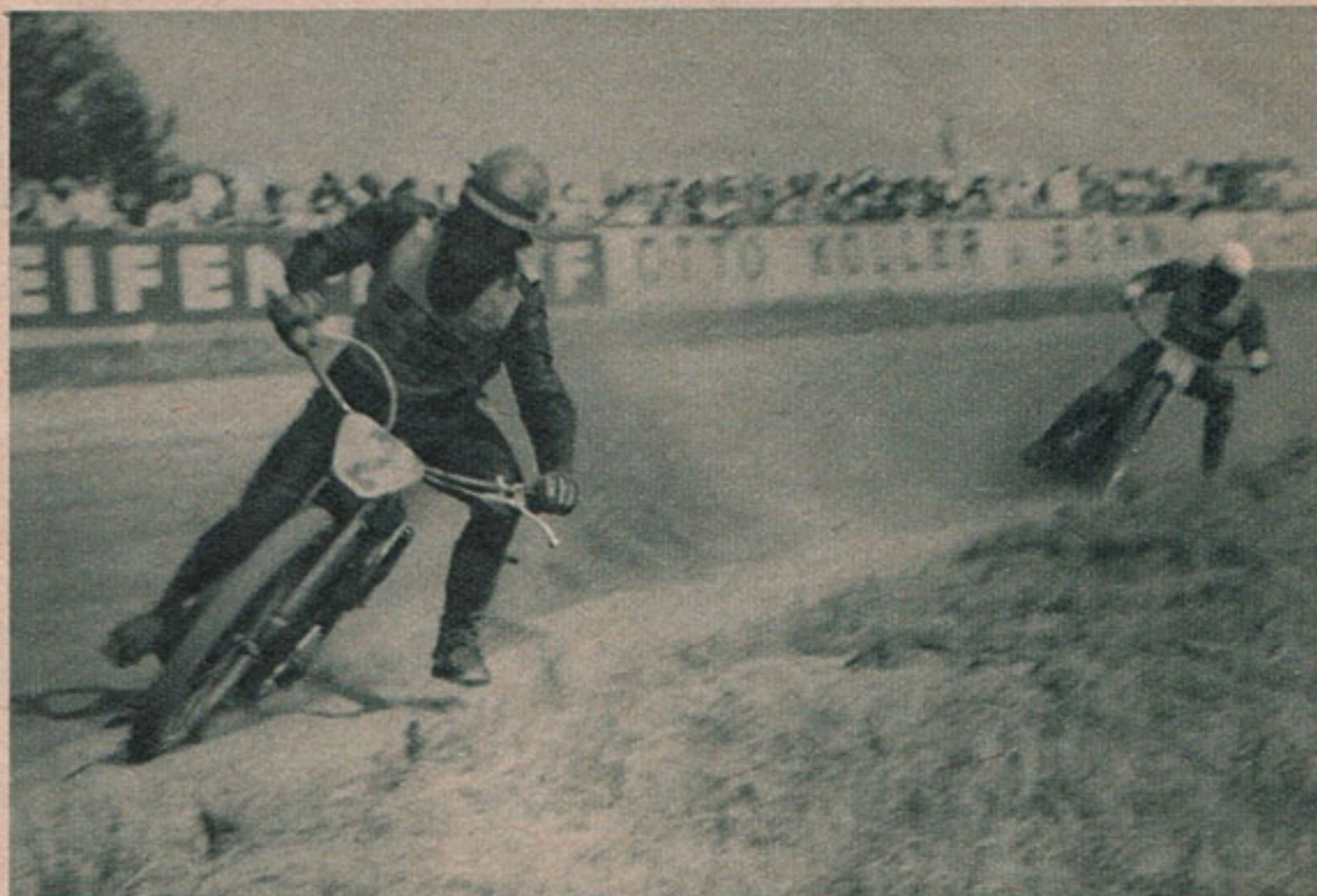
Mühldorf

In Mühldorf, der Stadt mit der schnellsten 1000-Meter-Sandbahn Europas, wurde der letzte Vorlauf zur Sandbahn-Europameisterschaft 1967 ausgetragen. Manfred Poschenrieder aus Kempten, der sich im Vorjahr auf dieser Bahn den Titel holte, war auch diesmal wieder dabei. Außer ihm starteten Spitzenfahrer aus Schweden, Dänemark, Norwegen, Österreich und Jugoslawien. Die deutschen Fahrer Josef Sinzinger, Rainer Jüngling, Josef Unterholzner, Franz Selmaier und Josef Aigner vervollständigten das Fahrerfeld. Der Wettbewerb wurde in 9 Ausscheidungsläufen und einem Schlußrennen um den Ehrenpreis der Stadt Mühldorf ausgetragen. Die Wertung erfolgte nach dem Punktsystem, wobei sich die sechs punktbesten Fahrer für den Europameisterschafts-Endlauf qualifizierten, der am 3. September in Scheeßel stattfindet. Die Organisationsleitung lag in den bewährten Händen von Dr. Kammerl und Sepp Giggenbach.

Der Schwede Thomsson, der erst kürzlich das Internationale Sandbahnrennen in Landshut gewann, bewies im ersten Rennen wieder, daß er ein guter Langbahnfahrer ist. Vom Start weg setzte er sich an die Spitze des Feldes und holte sich einen sicheren Sieg. Der Norweger Odegard erkämpfte sich den zweiten Platz vor dem überraschend stark fahrenden Österreicher Walla. Europameister Poschenrieder, der einen schlechten Start erwischt hatte, kam auf den vierten Platz und holte sich damit noch 2 wertvolle Punkte.

Lokalmatador Josef Unterholzner sorgte im 2. Lauf für prächtige Stimmung unter den Zuschauern. Nachdem er zunächst noch von dem Schweden Hörnfeldt bedrängt wurde, ging er in Führung und konnte den ersten Platz bis ins Ziel verteidigen. Hörnfeldt wurde Zweiter, Franz Selmaier fuhr als Dritter durchs Ziel.

Der 3. Lauf wurde in überlegener Manier von Rainer Jüngling gewonnen. Er erzielte dabei einen Schnitt von 115,5 km/h. Wedin-Schweden holte sich den zweiten Platz vor dem Deutschen Aigner; Heller-Österreich wurde Vierter.



Oben: Der Schwede Thomsson (2) wurde Gesamtsieger der Europameisterschafts-Ausscheidungsläufe. Bild unten: Josef Unterholzner (9) und Manfred Poschenrieder (1) qualifizierten sich für den Endlauf, der in diesem Jahre am 3. September auf dem Eichenring in Scheeßel stattfindet.

Im vierten Rennen zeigte Manfred Poschenrieder endlich wieder sein großes Können. Vom Start weg übernahm er die Führung und gab sie bis ins Ziel hinein nicht mehr ab. Zweiter war Franz Selmaier vor dem Österreicher Walla und dem Dänen Wissing.

Rainer Jüngling, der an diesem Tag groß in Form war, gewann auch den fünften Lauf. Mit einem Schnitt von 114,2 km/h ließ er seine Landsleute Sinzinger und Aigner hinter sich. Kos-Jugoslawien sowie Blacklund-Schweden belegten die nächsten Plätze.

Im 6. Lauf war Willihard Thomsson aus Schweden nicht zu schlagen. Er gewann vor dem starken Norweger Jon Odegard. Dritter wurde Wedin-Schweden vor Christensen-Dänemark.

Einen deutschen Doppelsieg gab es im siebten Rennen. Josef Sinzinger gewann vor Europameister Poschenrieder. Während Poschenrieder durch diesen zweiten Platz die Endlaufteilnahme erlangte, reichte es für Sinzinger infolge der schlechteren Gesamtplatzierung nicht mehr ganz.

Thomsson-Schweden gewann den 8. Lauf mit 112,6 km/h vor dem Österreicher Walla. Thomsson kam dadurch auf die höchstmögliche Zahl von 18 Punkten und wurde somit Gesamtsieger. Durch seinen zweiten Platz qualifizierte sich auch Walla für den Europameisterschaftsendlauf.

Zwei Runden lang führte Rainer Jüngling im 9. Lauf, dann kam Unterholzner an ihm vorbei und siegte. Dritter wurde der Norweger Odegard. Damit hatten sich folgende 6 Fahrer für den Europameisterschaftsendlauf qualifiziert: Thomsson-Schweden 18 Punkte, Jüngling-Deutschland 16 Punkte, Poschenrieder-Deutschland 12 Punkte, Unterholzner-Deutschland 12 Punkte, Odegard-Norwegen 11 Punkte, Walla-Österreich 10 Punkte.

Nach Abschluß der 3 Vorläufe stehen nun die 18 Endlaufteilnehmer fest. Darunter befinden sich 8 deutsche Fahrer, die bei der Vergebung des Titels ein gewichtiges Wort mitsprechen werden.

Folgende Fahrer errangen bisher den Europameistertitel: 1958/59/60: Josef Hofmeister-Deutschland, 1961: Timo Laine-Finnland, 1962/63: Bertil Strid-Schweden, 1964: K. W. Petersen-Dänemark, 1965: Björn Knutsson-Schweden, 1966: Poschenrieder-Deutschland.

Zwischen den Europameisterschafts-Ausscheidungsläufen wurden Rennen der Ausweis- und der nationalen Lizenzklasse ausgetragen. Bei den Ausweisfahrern siegte Purzer-Oberlaindern, bei den Lizenzfahrern gewann Antholzer-Perach vor Barth-Diessen und Weiss aus Berg bei Pfaffenhofen. Den Abschluß der Veranstaltung bildete das Rennen um den Ehrenpreis der Stadt Mühldorf, das Manfred Poschenrieder mit dem überragenden Schnitt von 118,0 km/h gewann.

Schwaiger

2. und 3. Vorlauf um die Deutsche Meisterschaft, Gruppe Süd, in

Eggenfelden und Niederrodenbach

Da von den insgesamt sechs Vorläufen in der Gruppe Süd schon drei stattfanden, hat man hier bereits die Halbzeit erreicht. Am Pfingstmontag (15. Mai) konnten sich im niederbayrischen Eggenfelden vor 7000 Zuschauern Heinrich Sprenger (Bad Wiessee), Manfred Poschenrieder (Kempten), Josef Unterholzner, Rudolf Kastl (beide München), Otto Lanthammer (Landshut), Rainer Jüngling (Kempten) und Sepp Sinzinger (München) in dieser Reihenfolge platzieren.

Im Gegensatz zu Eggenfelden war das Sandbahnrennen in Niederrodenbach bei Hanau international ausgeschrieben. Mit Barry Briggs, Björn Knutsson, Kurt Petersen und Manfred Poschenrieder konnten die Niederrodenbacher ihren 8000 Zuschauern ein europameisterschaftswürdiges Programm bieten.

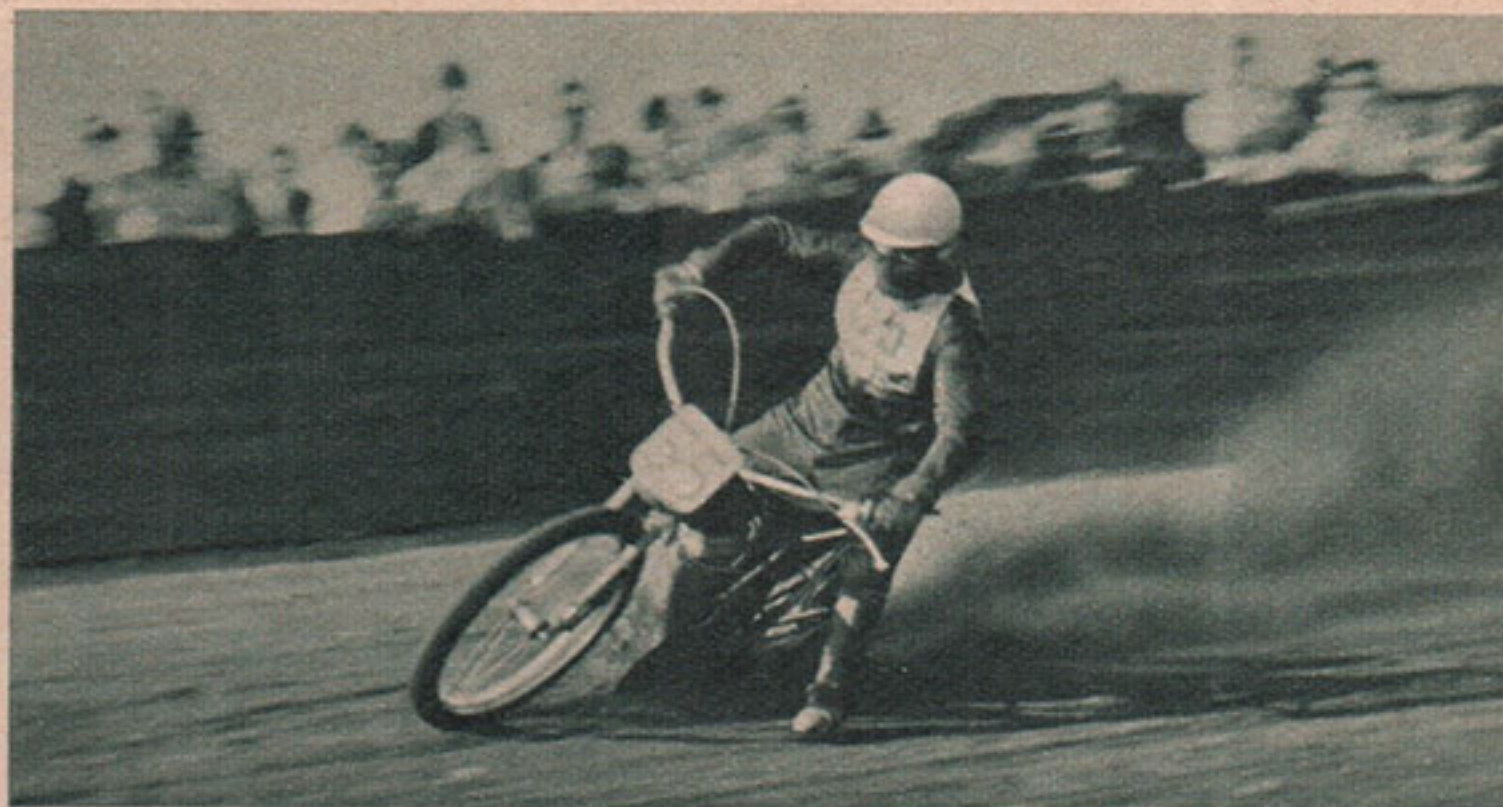
Diese Strecke ist die einzige Sandbahn in Hessen. Dank der Initiative des Motorsportclubs und der Gemeinde Niederrodenbach und mit Unterstützung durch eine Pioniereinheit der in Hanau stationierten US-Army wurde die herrlich gelegene 600-Meter-Bahn auf die Beine gestellt. Leider hatte man sich in diesem Jahr in der Wahl der Sandauflage etwas vergriffen. Die Fahrer bezeichneten überwiegend den Sand als zu grobkörnig und damit auch „schwerfällig“. Die Folge davon war, daß mit fortschreitender Veranstaltung die Bahnbestückung immer mehr zum Vorschein kam, so daß der dritte Vorlauf zur Deutschen Sandbahnmeisterschaft mehr auf festen Steinen als auf Sand ausgetragen wurde. Neunzehn Fahrer hatten sich diesmal um die Punkte beworben. Nach den Ausscheidungsläufen am Sonntagvormittag hatten sich acht Fahrer

für den Punktlauf qualifiziert, wovon dann allerdings nur sieben Fahrer zur Startlinie rollten. Der favorisierte Poschenrieder hatte das Pech, schon nach der ersten halben Runde seine Sekundärkette zu verlieren, womit der Weg zum Sieg für Sprenger (Bad Wiessee) frei war. Nach ihm gingen Rudolf Kastl, Altmeister Sinzinger, der einheimische Friedel Bleifuß, Dieter Dauterer und der Langendiebacher Geländespezialist Harry Schütze über die Ziellinie. In der Gruppe Süd führt nunmehr Heinrich Sprenger mit 16 Punkten vor Poschenrieder, der bisher 10 Punkte verbuchen konnte.

Der Lauf zur Verbesserung des Bahnrekords mit fliegendem Start wurde von Knutsson gewonnen, der auch mit 100,9 km/h einen neuen Rekord aufstellte.

Auch in der Gruppe Nord schälen sich die ersten Favoriten heraus. Die Vorläufe dieser Gruppe sind ja identisch mit der nordwestdeutschen Bahnmeisterschaft und werden demnach überwiegend auf Grasbahnen ausgefahren. Bei den Rennen in Hamburg-Farmsen, Holzwickede und Lüdinghausen konnten sich bis jetzt Hans Zirk (ehemaliger Zonenmeister), Martin Körner, Gottfried Schwarze, Kinkelbour und Alfred Dannmeyer in den Vordergrund schieben.

H. Schweizer



Heinrich Sprenger dominierte in Niederrodenbach und Eggenfelden. Er führt mit 16 Punkten in den Vorläufen der Gruppe Süd. Foto: H. Schweizer

Björn Knutsson siegt beim 44. Internationalen Sandbahnrennen Hamburg-Farmsen

Mit seinem 44. Sandbahnrennen in Hamburg-Farmsen setzte der Hamburger Motorsportclub seine jahrzehntelange gute Tradition fort. Beim Rennen am 7. Mai ging es für die Lizenzfahrer der Soloklasse bis 500 ccm um den „Goldenen Helm des ADAC“. Gefahren wurde in zweimal zwei Vorläufen, die jeweils drei Erfolgreichsten jeder Gruppe trafen sich im Endlauf. Fahrer aus Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland, England und Deutschland standen am Start, darunter mit dem Engländer Barry Briggs und dem Schweden Björn Knutsson Fahrer, die es im Bahnrennsport schon zu Weltmeisterehren gebracht haben. Björn Knutsson gewann beide Vorläufe seiner Gruppe und plazierte sich mit der bestmöglichen Punktzahl für den Endlauf. Dagegen hatte Barry Briggs Pech. Nachdem er einen Vorlauf seiner Gruppe mit der besten Zeit des Tages und 105,3 km/h gewonnen hatte, kam er im zweiten Vorlauf zum Sturz. Dieser Sturz mit mehrfachem Überschlag sah sehr gefährlich aus, doch lief er ohne Verletzungen für den Fahrer ab. Nur fehlten ihm nun die nötigen Punkte für die Teilnahme am Endlauf. Ähnlich ging es dem hervorragenden Norweger John Ödegard, der in seinem ersten Vorlauf Maschinenschaden erlitt, während er den zweiten Vorlauf (es war der Lauf, bei dem Barry Briggs stürzte) gewann. Zum Endlauf trafen sich der Schwede Björn Knutsson, Vorjahrsieger Don Godden aus England, dazu die Deutschen Fred Aberl, Martin Körner, Alfred Dannmeyer und Werner Schlott, letztere beide aus Hamburg. In hervorragendem Stil siegte Björn Knutsson mit 103,7 km/h, doch die große Sensation für die Hamburger war der zweite Platz von Werner Schlott, einem noch jungen Lizenzfahrer, der Don Godden auf den dritten Rang verwies. Auf den weiteren Plätzen Aberl, Körner und Dannmeyer, wobei jedoch zu sagen ist, daß Dannmeyer fast das ganze Rennen mit Plattfuß am Hinterrad fahren mußte. Trotzdem hielt er bis zum Schluß das Tempo mit!

Nach dem gleichen System wie die Solisten fuhren die Lizenzgespannfahrer ein Rennen um den Ehrenpreis der Stadt Hamburg aus. Hier setzte sich mit Rainer Hinrichsen/Bröge aus Jübek ein Gespann aus Nordwestdeutschland durch, gefolgt von Magin/Winterbauer, Ludwigshafen, und den Dänen Bomme/Möller. Dichtauf folgten die Schongauer Ott/Hess und die Homberger Traud/Schlink. Geschwindigkeit im Endlauf 89,8 km/h. Interessant die immer größere Beliebtheit des tschechischen ESO-Motors im Bahnrennsport. Nicht nur Gespannsieger Hinrichsen/Bröge und die Mehrzahl der übrigen Gespannfahrer fuhren ESO, auch ein Mann wie Barry Briggs hat sich nun für einen ESO-Motor entschieden, während die meisten sonstigen Solofahrer nach wie vor den englischen Jap bevorzugen.

Im Rennen der Ausweis-Solofahrer bis 500 ccm ging die große Hoffnung der Hamburger auf einen Sieg ihres neuen Mannes auf Jap, Gunnar Fabricius, nicht in Erfüllung. An zweiter Stelle liegend ging ihm die Maschine fest. Werner Adamczewski aus Recklinghausen gewann mit 101,0 km/h (kaum langsamer als die schnellsten Lizenzläufe!) vor dem Münchner Peter Tröger und Heinz Rathjen aus Scheeßel. Peter Tröger hatte beim Sonnabendtraining einen bösen Sturz getan, war aber am Sonntag wieder voll dabei. Er ist unbedingt ein kommender Mann auf der Sandbahn. Von den weiteren Hamburgern gefiel besonders Günter Sorber (5. Platz). Die Gespannfahrer der Ausweis-Klasse fuhren schon am Sonnabend drei Vorläufe, die sechs besten Gespanne bestritten den Endlauf am Sonntag. Hier gewannen Weseloh/Jakobs vom MSC Eichenring/Scheeßel, auf ESO vor Klink/Seifert, Elmshorn, die eine gut hergerichtete Honda fuhren. Den dritten Platz holten sich Staps/Bruns, Schwarme, auf BMW. Die zahlreichen Hamburger Gespannfahrer dieser Klasse kamen diesmal nicht zum Zuge. Geschwindigkeit des Siegers 85,5 km/h.

Ein schon am Sonnabend ausgefahrener Lauf der Lizenz-Solofahrer, der als Wertungslauf zur Nordwestdeutschen Bahnmeisterschaft zählte (einer Regionalmeisterschaft, die schon in den Vorjahren viel Zuspruch bei Fahrern und Zuschauern fand), siegte Hans Zierk, Lehrte, vor Alfred Dannmeyer, Hamburg, und Jan Käter, Recklinghausen.

Bei bestem Rennwetter, trocken und sonnig, aber nicht zu heiß, fanden etwa 18 000 Zuschauer den Weg nach Hamburg-Farmsen, das seinen alten Ruf erneut behauptete, zusammen mit dem Eichenring bei Scheeßel eine Spitzenstellung unter den nordwestdeutschen Sandbahnrennen einzunehmen.

F. K. Kienitz

Moto Cross

Besuch beim IMBA-Rennen in Rhenen/Holland

Die Zeiten, in denen man die Clubs, die sich im IMBA (Internationaler Moto Cross Bund für Amateure) zusammengefunden haben, als „Wilde“ bezeichnete, sind nun wohl endgültig vorbei! Man könnte sogar weitergehend sagen, daß sich heute die Verbände, die sich einst etwas despektierlich äußerten, ganz gewaltig anstrengen müssen, um nicht ins Hintertreffen zu geraten. Natürlich sind die IMBA-Clubs noch nicht so zahlreich, aber 50 000 Mitglieder sind ja letzten Endes auch keine Kleinigkeit, zumal es sich hier hauptsächlich um Aktive handelt. Woche für Woche finden in den Verbänden, die sich dem IMBA angeschlossen haben, Rennen statt. Es handelt sich hier neben den Clubs des DMCV, der seit dem vergangenen Jahr stark an Mitgliedern und Clubs zugenommen hat und der in Gebiete vorgestoßen ist, die von den alten Verbänden sehr stark vernachlässigt werden, um Clubs in Holland und Belgien (wo ja diese Verbände ihren Ursprung haben), um Clubs in England und Frankreich, denen sich noch in diesem Jahr skandinavische Verbände anschließen wollen.

Was bewegt nun all diese Menschen dazu, sich „nicht der Ordnung zu fügen“? Sind es nur Wichtigtuer, die ihre eigene Rolle spielen wollen? Sind es Leute, die aus Lust zur Opposition eine solche Sache aufgezogen haben? Nichts von alledem! Es sind schlicht Leute, die zunächst einmal ihren Sport nicht in den erstarrten Bahnen der „nationalen Motorradsportkommissionen“ und unter der Bevormundung der FIM ausüben wollen, sondern die sich ihre eigenen neuzeitlichen Gesetze gegeben haben, um danach ihren Sport zu betreiben. Es sind, kurz gesagt, Motorsportler, die den Alleinvertretungsanspruch der bestehenden Gremien ablehnen. Kann man es ihnen verdenken?

Die Sportgesetze, die sich der IMBA gegeben hat und die der DMCV übernahm, liegen mir vor, und ein Vergleich mit den Sportgesetzen der OMK fällt eindeutig zugunsten des IMBA aus. Welch fortschrittliche Gedanken darin stecken, die aber keine fixen Ideen, sondern bis zur letzten Konsequenz durchdacht sind, ist bestechend. Das beginnt mit der Maschinenabnahme über die Sicherheitsbestimmungen für die Durchführung der Rennen, die Spesen für Fahrer und Funktionäre und endet mit den Versicherungen, die gegen alle Zufälle einer Veranstaltung reichlich (m. E. sogar überreichlich) abgeschlossen werden müssen. Wo findet man das sonst noch?

Wie es die IMBA-Verbände fertigbringen, derartige Zuschauermassen zu mobilisieren — in Rhenen waren es 32 000 —, ist mir nicht ganz erklärlich. Tatsache ist aber, daß sie da sind. Wie man es macht, außer mit tadellos organisierten Rennen, bei denen nie die Seitenwagen fehlen, die auch die schwersten Strecken für die Soloklassen mitfahren müssen, kann nur am

(Fortsetzung nächste Seite)

Moto Cross Wipperfürth

1. Lauf zur Deutschen Moto Cross- Meisterschaft, Klassen bis 250 und 500 ccm

Es war erstaunlich, zeugte aber für die Beliebtheit des Wipperfürther Kurses und für die interessanten Rennen, daß die ca. 5000 Zuschauer trotz des strömenden Regens bis zum Schluß ausharrten und begeistert von Anfang bis Ende dem Renngeschehen folgten. Nach einem vorausgegangenen wolkenbruchartigen Regen befand sich die Strecke, deren tiefsten Stellen schon immer sehr naß waren, in einem reichlich aufgeweichten Zustand. Dazu kam, daß sich aus dem Gras — das Gelände ist sonst eine Viehweide — und dem Schlamm eine Pampe ergab, auf der selbst das brutalste Reifenprofil nur wenig greifen konnte. Um so bewundernswerter war dann das Tempo, das die Fahrer vorlegten, wobei man in den zwischengeschalteten Läufen der Ausweiserfahrer so gut wie bei keiner anderen Veranstaltung das unterschiedliche Können zwischen den Spitzenfahrern und dem Nachwuchs sehen konnte.

Es ist natürlich, daß sich bei den Läufen um die deutsche Meisterschaft, und vor allem wenn es sich um den ersten diesjährigen Meisterschaftslauf handelt, das Interesse auf die Favoriten Weil, Schmider, Walz und Christoph Specht konzentriert. Es war aber erstaunlich, wie hervorragend sich jüngere Fahrer wie Eckenbach, Bauer, Kocjas und der von der Viertakter-Triumph auf die 360 ccm-Maico umgestiegene Wolfgang Müller zwischen diesen Spitzenfahrern hielten.

Und nun muß einmal wieder von dem leidigen Kapitel „Start“ gesprochen werden. Es ist nun einmal eine unumstößliche Tatsache, daß bei Läufen, bei denen es um Meisterschaftspunkte geht, die Fahrer mit einem Flaggenstart nicht mehr zu halten sind, so daß sich die Fehlstarts häufen. Hier helfen nur noch entweder drakonische Maßnahmen oder Startmaschinen, die absolut narrensicher sind. Und so kam es auch hier wieder: Fehlstarts am laufenden Band, und die Starts die man gekennt ließ, waren nicht einwandfrei. Es wäre allen Veranstaltern anzuraten, sich nach einer Startmaschine umzusehen, oder wenn man schon nicht vom Flaggenstart abgehen will, sich der Methode zu bedienen, daß alle Fahrer, wenn die Maschine läuft, bis zum Startzeichen den linken Arm hochhalten. Wenn dann doch einer

(Schluß von Seite 433)

Rande interessieren. Anscheinend versteht man beim IMBA etwas von der Psyche der Zuschauer und bringt nach je zwei Sololäufen einen Gespannlauf, um dem nichtsachverständigen Publikum ein neues Bild zu servieren. Wie viele Zuschauer an der Strecke sind in der Lage, einen Unterschied zwischen Ausweis und Lizenzfahrern zu finden oder gar Maschinen der beiden Soloklassen zu unterscheiden? Aber eine Solomaschine und ein Gespann, das können sie alle auseinanderhalten! Wer Sonntag für Sonntag am Rande der Pisten steht, hört und sieht mehr als der, der entweder nur bei den Funktionären am Zielrichterhaus bleibt oder der sich, wie so viele Veranstalter, nie auf anderen Strecken umsieht.

Warum sind denn manche Rennen, ich greife als Beispiel einmal Beuern heraus, so interessant und gut organisiert? Doch wohl nur, weil der Rennleiter und seine Funktionäre auf jedem Meisterschaftslauf als Zuschauer zu sehen sind. Warum klappt es in Erbach und Laubus-Eschbach so gut? Man sieht da und dort die Fehler, die gemacht werden, bekommt aber auch Anregungen, wie man dies oder das für seine eigene Veranstaltung direkt übernehmen bzw. modifizieren kann.

Und gerade das tun der IMBA und seine angeschlossenen Verbände. Stets sind deren Beobachter bei den Rennen anderer, der FIM angeschlossenen Verbände zu sehen, und zwar nicht Fritzchen aus der nächsten Nachbarschaft, sondern sach- und fachkundige Funktionäre! Wo aber sieht man die Vertreter der Gegenseite? Wäre es nicht einmal der Überlegung wert, wenn man vom hohen Roß absteigen würde und einmal sähe, was sich dort tut? Ehe es zu spät ist!

Doch zurück nach Rhenen! Die Strecke ist eigentlich eine Sandgrube mit sehr steilen Hängen (etwa dem Kurs in Dom-Esch vergleichbar, nur wesentlich größer), in der man unter Einbeziehung eines Steilhanges mit ca. 45% einen Kurs von 2500 m abgesteckt hat, der von allen Klassen zehnmal pro Lauf gefahren werden mußte. Nur an ganz wenigen Stellen war fester Untergrund, die Hauptsache spielte sich in festem, feinem Sand ab.

Das Maschinenmaterial war erstklassig! Bei den Zweitaktern dominierten die Husqvarnas vor CZ, Bultaco, Maico (nebenbei neueste Modelle) und, von den Engländern gefahren, einige Greeves, teils mit Vorderradschwinge, teils aber auch mit Cerianigabeln. Bei den Viertaktern (die Maschinen der deutschen Fahrer werden von Zabrocky betreut) sah man hauptsächlich BSA, Triumph und Matchless, alle in Metissefahrgestellen. War ich im vergangenen Jahr bei meinem Besuch in Wieskirchen der Ansicht, daß die Fahrer allerhöchstens Mittelklasse waren, so muß ich heute mein damaliges Urteil revidieren. Unter den belgischen und niederländischen Fahrern sind

vorpreschen sollte, muß das eben mit Strafminuten geahndet werden. So wie bisher geht es nun einmal nicht mehr. Es wäre wirklich zu begrüßen, wenn sich die OMK, nachdem sie vor Jahren die Anordnung, Startanlagen zu erproben, herausgegeben hat, nun nach dieser reichlich langen Zeit entschließen würde, allgemein verbindliche Richtlinien zu erlassen.

Nach wie vor bin ich der Überzeugung, daß es für Starts aus einem blinden Streckenteil z. Z. in Deutschland keine bessere Startanlage gibt als die Rudersberger. Bei Strecken, bei denen die Fahrer Runde für Runde über die Startlinie fahren müssen, gebe ich der Villinger Anlage den Vorzug. Sie hat zudem noch den Vorzug, extrem billig zu sein. Aber ohne eine Auflage durch die OMK tut sich da nichts, und es wird halt, weil es so bequem ist, weitergewurstelt. Und das zum Nachteil des Moto Cross-Sports!

Gehen wir lieber zu erfreulicheren Dingen über, zu den Rennen selbst. Und die waren dann auch wirklich großartig. In der Klasse über 175 bis 250 ccm war man natürlich auf die Auseinandersetzung zwischen dem derzeitigen Deutschen Meister Erwin Schmider und dem im vergangenen Jahr vom Maschinenpech verfolgten Exmeister Adolf Weil gespannt. Hier ging es mit der käuflichen CZ gegen die Werks-Maico. Von einer Knieverletzung durch einen Verkehrsunfall gehandikapt, ging Erwin Schmider an den Start, aber wer ihn kennt weiß auch, daß er im Verlaufe eines Rennens nicht mehr an Verletzungen denkt. Erst nach dem Lauf fallen sie ihm wieder ein. — In beiden Läufen kam Weil sehr gut vom Start weg, gefolgt von Otto Walz, während sich Schmider erst an sechster Position in die Kurve zur Steilauffahrt einfädeln konnte. Und nun begann ein ständiger Positionswechsel, bis sich der Wolfacher auf den zweiten Platz vorgeschoben hatte und Jagd auf den Spitzenreiter machte. Er konnte ihn aber doch nicht mehr einholen. Hinter ihm aber entbrannte ein heftiger Kampf um die Plätze zwischen Otto Walz, Günther Eckenbach und Willi Bauer, bei dem sonst ausgezeichnete Fahrer wie Rogg und Kleele einfach nicht mehr mithalten konnten. Während im ersten Lauf der Klasse bis 250 ccm Adolf Weil vor Erwin Schmider das Rennen beenden konnte, war das Ergebnis im zweiten Lauf umgekehrt, denn hier konnte in der letzten Runde Schmider an Weil vorbeigehen und mit knappem Vorsprung die Ziellinie passieren. Auf den Plätzen folgten nach Weil Chr. Specht, Günther Eckenbach, Otto Walz, Paul Zitzen, Willi Bauer. Trotzdem reichte der Zeitvorsprung aus dem ersten Lauf zum Gesamtsieg des Solingers Adolf Weil und damit zu 8 wertvollen Meisterschaftspunkten.

Die Läufe der Klasse bis 500 ccm litten besonders stark unter dem ungehemmt strömenden Regen und dem dadurch bedingten Schlamm. Hier entpuppte sich Chr. Specht, noch mehr als in der Klasse bis 250 ccm, als ausgezeichnete Schlammfahrer, dem der Sieg nicht zu nehmen war.

Dr. Baumann

Gesamtergebnis:

Klasse bis 250 ccm: 1. A. Weil, Solingen (Maico); 2. E. Schmider, Wolfach (CZ); 3. Ch. Specht, Poltringen (Maico).
Klasse bis 500 ccm: 1. Ch. Specht, Poltringen (Maico); 2. E. Schmider, Wolfach (CZ); 3. W. Müller, Essen (Maico).

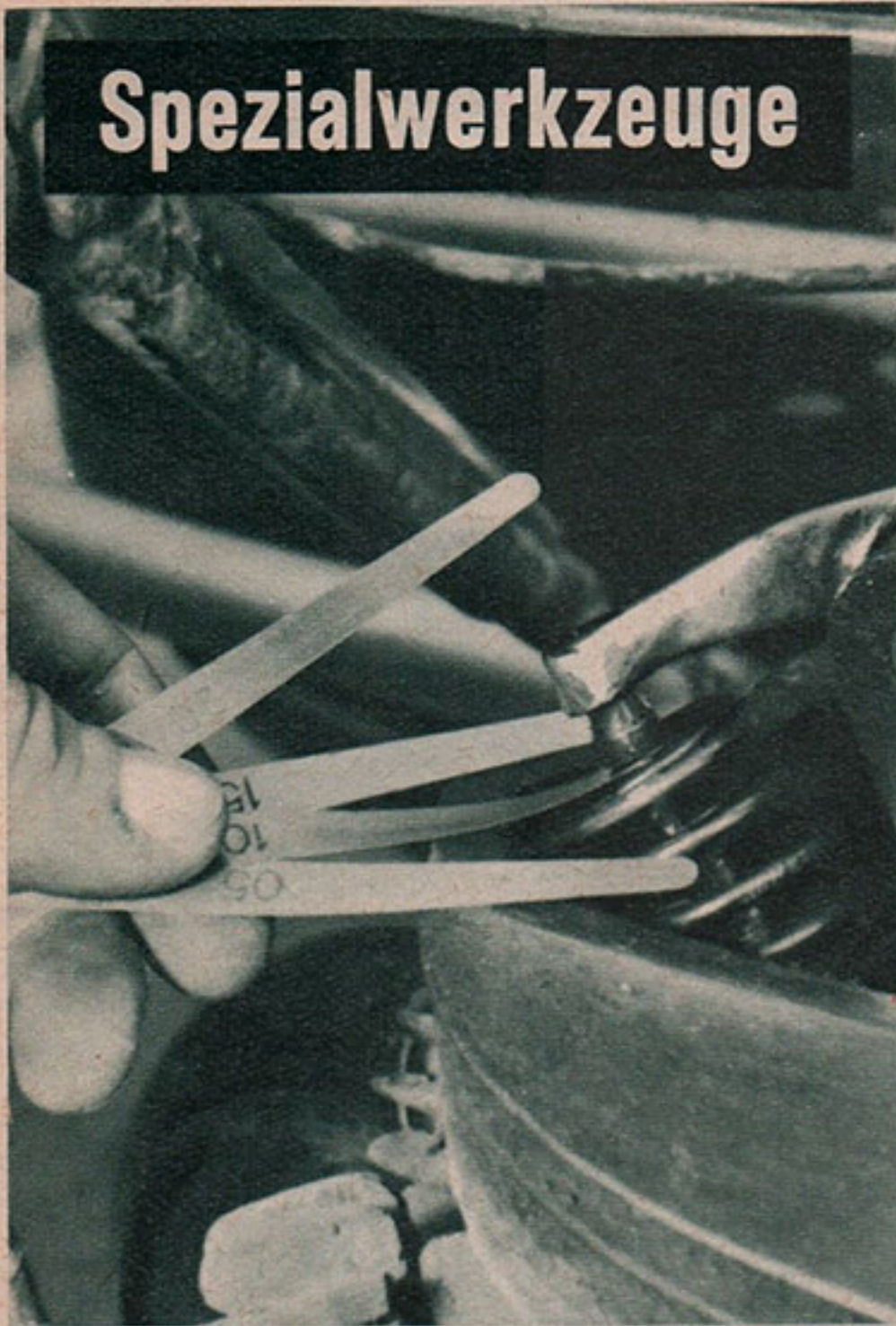
Spitzenkönner, wenigstens im tiefen Sand. Gern möchte ich — und ich werde es tun — diese Fahrer auf Strecken mit hartem Grund und Geröll sehen, und zu gern sähe ich einmal einen Vergleichskampf zwischen den Fahrern der FIM und dem IMBA. Dennoch wage ich jetzt noch nicht ein Fazit zu ziehen, denn ich habe erst zwei Veranstaltungen dieses Verbandes gesehen, kann jedoch und will es nicht glauben, daß ausgerechnet diese Musterveranstaltungen gewesen sein sollen (ich habe sie mir willkürlich aus dem Terminkalender herausgesucht). Um zu einem Schlußurteil zu kommen, muß man mehr davon gesehen haben. Das aber, was ich bis jetzt mitbekommen habe, war erstklassig organisiert und hat mich sehr stark beeindruckt.

Dr. Baumann

Auch in Deutschland laufen die Gespanne im Moto Cross schon seit langem, und zwar beim DMCV (Deutscher Moto Cross Verband), der nicht der OMK untersteht und auch keine Verbindung zum internationalen Dachverband FIM hat. Dafür aber seine eigene internationale Institution, den IMBA.



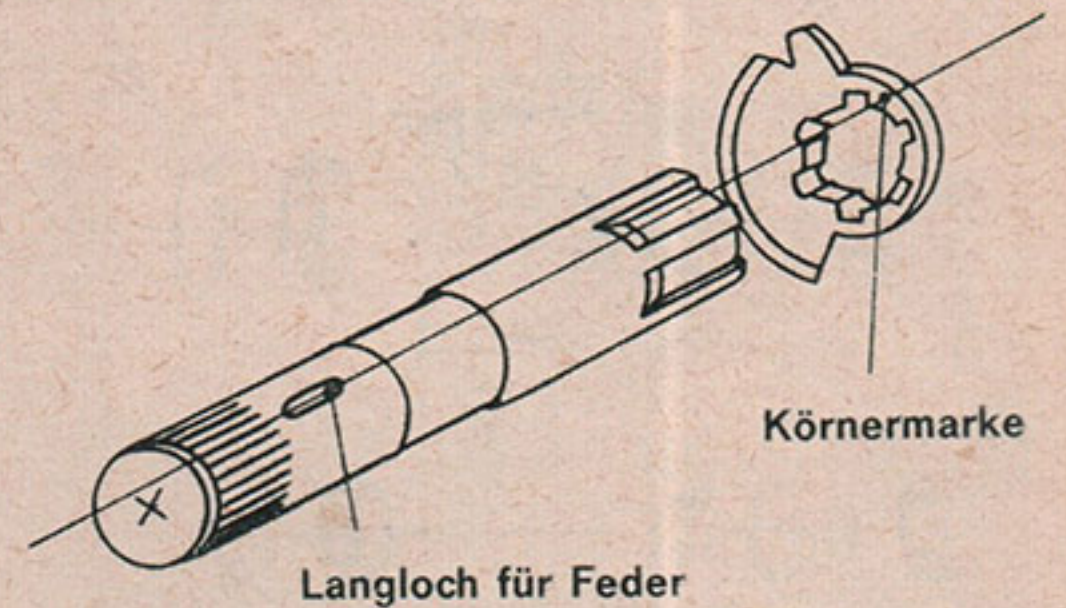
Spezialwerkzeuge



Messen und Schätzen

anderes übrig, als laufend zu vergleichen: paßt die Blechstärke 0,1 noch durch? Ja. Paßt 0,15 noch? Ja, mit Gewalt (also paßt). Aber 0,2 geht nicht mehr. Also wissen wir nun mit großer Sicherheit, daß der Luftspalt um die 0,15 mm herum liegt, wir können sogar sagen, daß er etwas größer sein muß.

Beim Ventilspiel ist das einfach zu fühlen, die zu dicke Lehre läßt sich eben wirklich nicht in den Spalt quetschen. Aber wie sieht es z. B. beim Unterbrecher-Kontaktabstand aus. Da muß man beim Messen eine Unmenge Gefühl haben, denn mit Durchquetschen der Lehre ist da nichts zu wollen. Dabei hebt nämlich einfach der Unterbrecher etwas weiter ab. Der geringe Federdruck wirkt sich nur schwach aus, und die Lehre ist auch meist so schwer, daß man nicht sagen kann, „wenn sie durchfällt, dann ist sie kleiner“. Sie fällt schon früher durch. Es besteht also gerade für die Kontrolle des Unterbrecherabstandes noch viel eher die Notwendigkeit, durch viele Messungen mit verschiedenen Lehrenstärken das tatsächliche Maß möglichst genau einzugrenzen. Aus diesem Grunde wird man also auch den Kontaktabstand mit einer mehrblättrigen (aber sauber



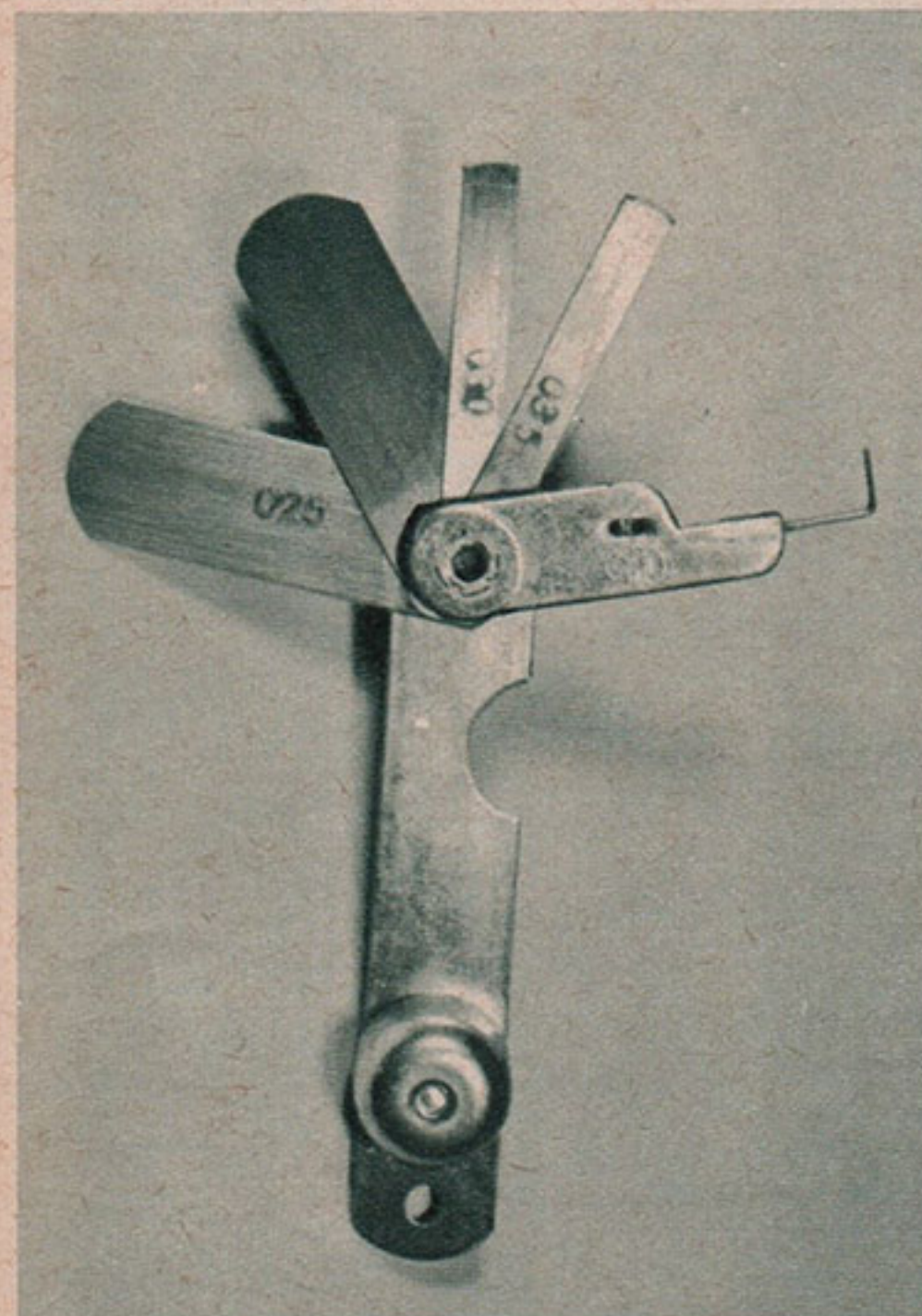
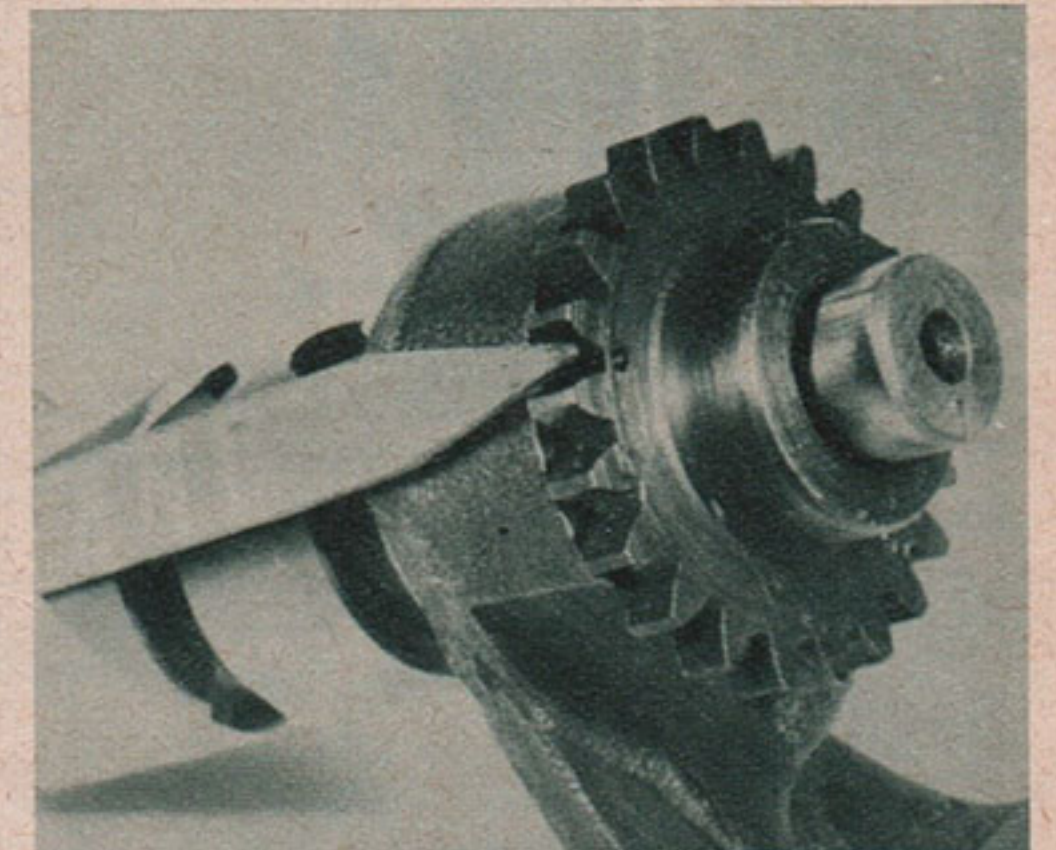
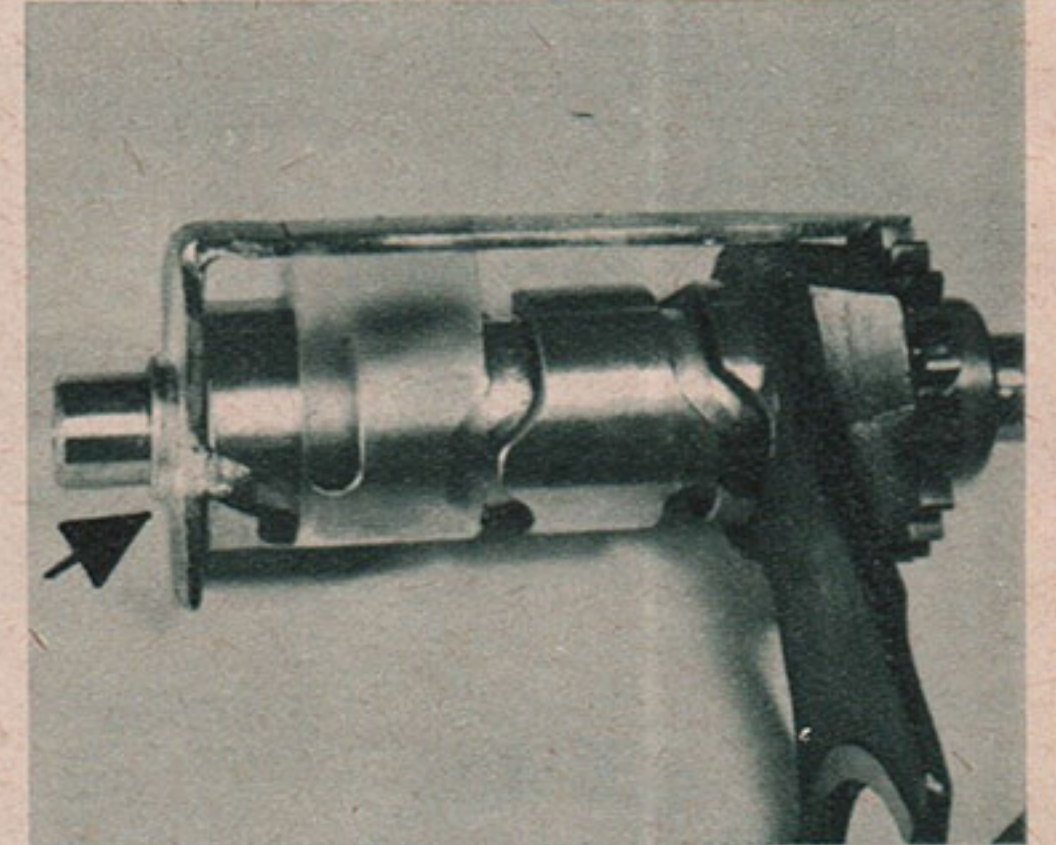
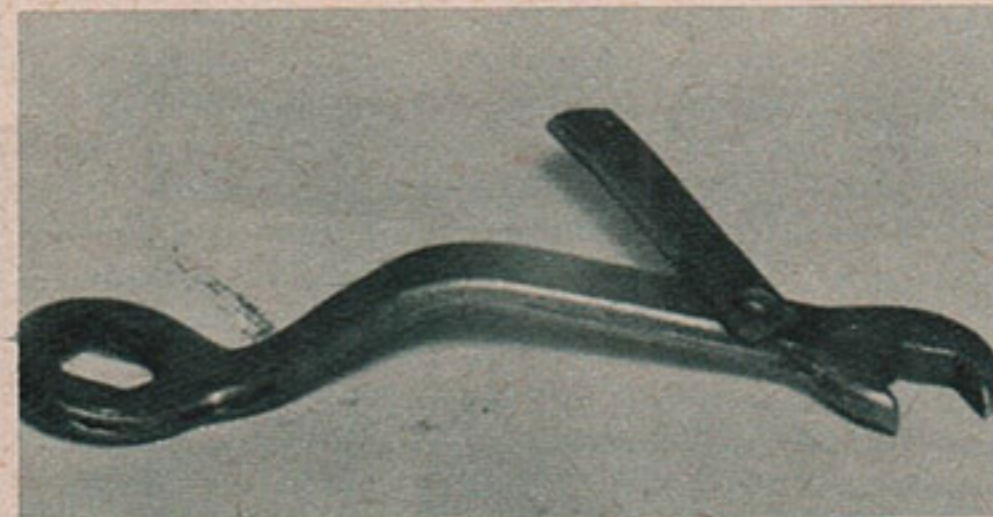
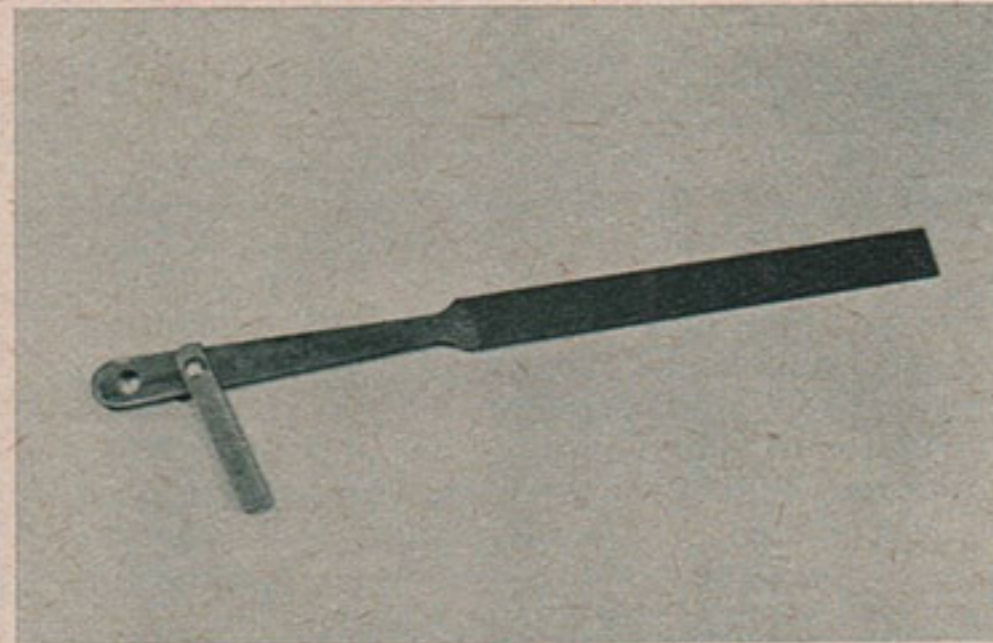
Langloch für Feder

in einer bestimmten Stellung zur Lage der Rückholfeder stehen, damit die richtige Federspannung nachher gewährleistet ist. Hier ist keine Lehre vorgesehen, da kann man entlang der Welle peilen, ob das Langloch mit der Körnermarke am Segment in einer Flucht liegt. Anders ist es aber bei der Schaltwalze des Kreidler-Motors. Deren Zahnrad muß zum Anfang der Führungsnut, am anderen Ende der Walze, eine bestimmte Stellung einnehmen, und da hört die Möglichkeit des Peilens auf. Das obere Bild zeigt den

(Fortsetzung aus Heft 10/67)

Die letzte Fortsetzung schloß mit den Überlegungen zur Genauigkeit irgendwelcher Messungen, wobei betont wurde, daß die meisten Messungen keine absoluten Maße ergeben, sondern Vergleichswerte zu anderen, früheren oder späteren Messungen. Voraussetzung ist dabei die Verwendung immer des gleichen Meßvorganges und Meßgerätes. Wir machen das z. B. bei den Nürburgringtests seit jeher nicht anders: immer die gleiche Strecke, derselbe Fahrer und derselbe Fahrtschreiber. Nur so kommen reproduzierbare und vergleichbare Werte heraus.

Doch zurück zum Thema Fühllehren. Verglichen wurde ein Luftspalt mit einer Metallzunge von bekannter Dicke. Oben im Bild ist solch eine Fühllehre am Ventil angesetzt, zur Kontrolle des Ventilspiels. Die Schwierigkeit liegt darin, genau festzustellen, welche Fühllehre „noch gerade eben“ durch den zu messenden Spalt hindurchpaßt und welche zu dick ist. Irgendwelche Angaben über „saugende Passung der Fühllehre“ sind insofern sinnlos, als verschiedene Leute ja zwangsläufig verschiedene Auffassungen vom Begriff „saugend“ haben werden. Es bleibt nichts



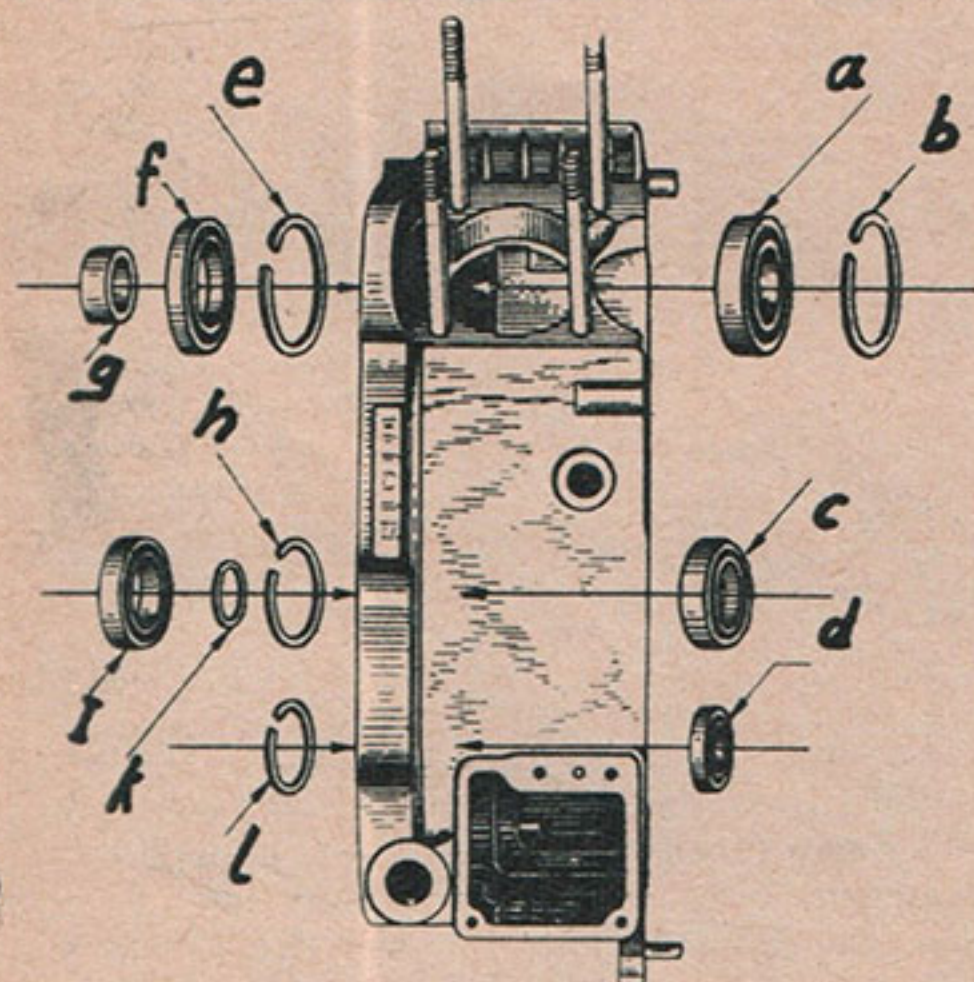
abgewishten!) Lehre messen und nicht mit den so oft im Bordwerkzeug zu findenden Schätzutensilien, die nur die Dicke 0,4 mm aufweisen. Ein routinierter Mann kommt damit zwar aus, aber leicht zweifelhaft ist die Methode schon. Vor allem bei Magnetzündern, deren Unterbrecherabstand wegen seines Einflusses auf die Stärke des Zündfunken (Polschuhabrisß) möglichst genau eingehalten werden soll.

Im Bild unten links ist außer den Blatt-Fühllehren noch ein gebogenes Drahtstück zu sehen, auch dies ist eine Lehre, allerdings für einen Spalt, der nicht allzu genau eingehalten werden muß, wo also das Gefühl eines normalen Mechanikers reicht. Der Zündkerzen-Elektrodenabstand soll mit dem runden Draht gefühlt werden, mit dem man auch in enge Ecken hineinkommt (und den man außerdem zum Auskratzen von zuviel Ölkohle verwenden kann).

Das waren also die markantesten Vertreter der Lehren für Maßvergleiche. Eine andere Gruppe von Lehren wird benutzt, um Stellungen von Zahnrädern zu Wellenprofilen festzulegen, oder als Sonderfall etwa, um die Lage der Felge zum Nabenrand beim Einspeichen einzuhalten. Hierbei braucht man naturgemäß nicht die Genauigkeit auf wenige Hundertstel mm, kann also mit einem einzigen Vergleichsmaß auskommen. Da ist zur Illustration oben die Zeichnung der Yamaha-Kickstarterwelle. Das Zahnsegment muß

Eingriff der Lehre (beim Pfeil) in die Führungsnut der Walze, das untere Bild den Zeiger der Lehre, der auf die Körnermarke am Zahnrad weist.

Derartige Lehren sind recht häufig unter den Spezialwerkzeugen, die Formen sind jedoch so weit unterschiedlich, daß man sie nur prinzipiell in die gleiche Gruppe einordnen kann. Wichtig ist dabei aber immer, daß nur ein Maß gemessen wird, daß man also nicht durch Probe mit Lehren verschiedener Abmessung Vergleiche anstellt. Als letztes Kapitel kommt beim nächsten Mal (jetzt in der Sportsaison steht hier absichtlich nicht „im nächsten Heft“) ein kurzer Überblick über die verschiedenen Formen von Spezialschlüsseln, wie man sich dabei etwa helfen kann, wenn was fehlt oder zu teuer ist. Womit diese Fortsetzungsgeschichte dann wohl endlich ihr Ende hätte. (Wird fortgesetzt)



Zum Auswechseln der Lager und Wellendichtungen hier noch zwei Werkszeichnungen, die die Reihenfolge der einzelnen Scheiben und Ringe usw. zeigen. Die Buchstaben bedeuten im einzelnen: a = Kurbelwellenlager linke Seite; b = Sprengring für das Lager; c = inneres Lager der Getriebehauptwelle; d = Abtriebswellenlager; e = Sprengring für Kurbelwellenlager; f = Wellendicht-ring; g = Distanzbuchse (mit Dichtlippenlauf-fläche!); h = Sprengring für Getriebe-Hauptwellen-lager; i = äußeres Hauptwellenlager; k = Aus-gleichsscheibe zwischen beiden Lagern; l = Spreng-ring für Abtriebswellenlager.

Kommentar: alle Lager werden bis zum Anschlag (an Sprengringe) eingeschlagen, möglichst bei warmem Gehäuse. Das Lager i, also das äußere Getriebehauptwellenlager, ist eines mit einer Dichtscheibe, wobei diese Dichtscheibe nach außen zeigen muß, siehe auch Bild 72.

Die Wellendichtungen kann man eigentlich kaum verkehrtherum einbauen, die Hinweise des Werkes schreiben vor, daß die Seite mit dem Hersteller-kennzeichen beim Wellendichtring fürs Kurbelwellenlager (Buchst. f) nach außen zeigen soll. Kugellager: Kurbelwellenlager mit Herstellerzei-chen nach innen, inneres Getriebehauptwellen-lager mit Herstellerzeichen nach innen, Abtriebswellen-lager mit Herstellerzeichen nach innen einbauen.

Die zweite Zeichnung befaßt sich mit den Lagern der rechten Kurbelgehäusesseite, hier die Buch-stabenbedeutung: A = Kurbelwellenlager (wie das linke auch ein 6305 C3. Aufpassen, die letzte Bezeichnung ist wegen des ausgesuchten Lagerspiels wichtig) wird eingebaut, bis es außen bündig mit dem Rand des Lagersitzes im Gehäuse steht, Bezeichnung nach innen. B = Distanzscheibe zwischen Lageraußenring und Wellendichtring-gehäuse (aufpassen, daß sie nicht außermittig liegt, mit Dichtungsmasse ankleben). C = Blech-gehäuse für Wellendichtring, der bündig mit der Innenfläche des Blechgehäuses eingesetzt wird. D = Nadellager für Getriebehauptwelle (von der Gehäuseinnenseite einsetzen bis zum Sprengring). E = Abdeckkappe für Nadellager außen. F = Sprengring für Nadellager. G = Abstandsbuchse für Ritzel. H = Wellendichtring für Ritzellager, ein-setzen bis zum Anschlag ans Lager, Hersteller-zeichen nach außen. I und K = Kugellager für Ab-triebswelle mit Sprengring. Dieses Lager wird bis zum Anschlag des Sprengringes von innen ins Gehäuse gesetzt. Der Einbau der Lager und Wellendichtringe bringt wenigstens bei angewärmtem Gehäuse keine Schwierigkeiten, so daß dies Kapitel schon erledigt wäre. Dazu noch die Bilder 71 bis 74, die die Lager eingebaut zeigen. Auf Bild 73 ist gut zu sehen, daß zwischen den beiden Hauptwellenlagern noch die Ausgleichsscheibe liegt.

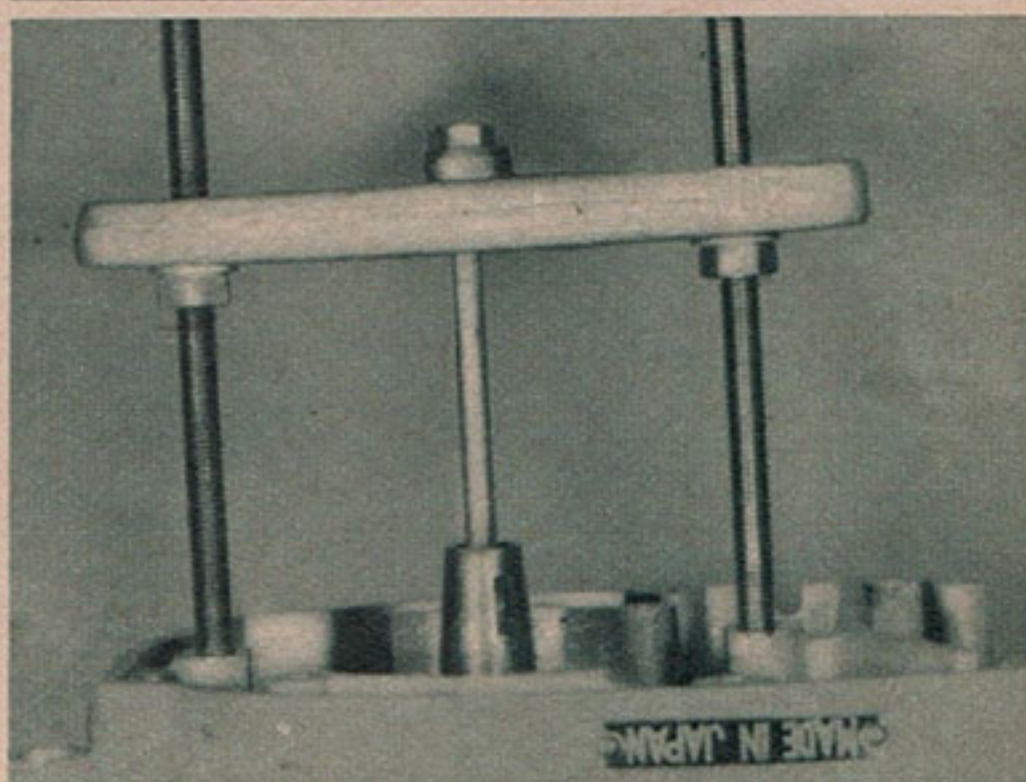
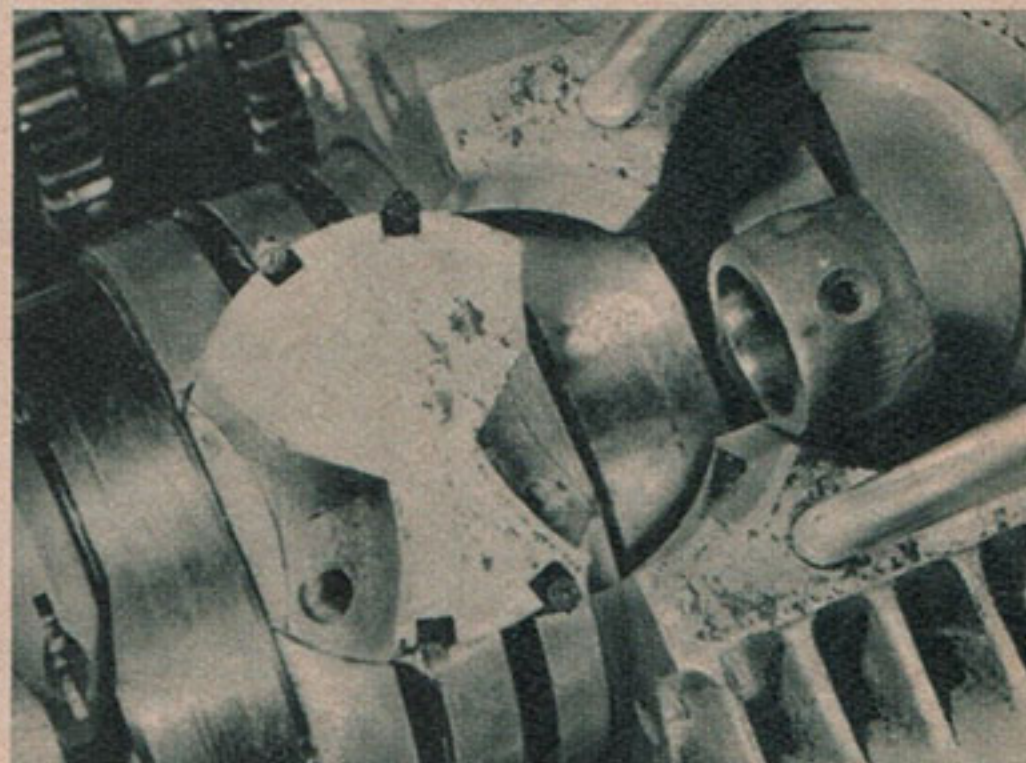
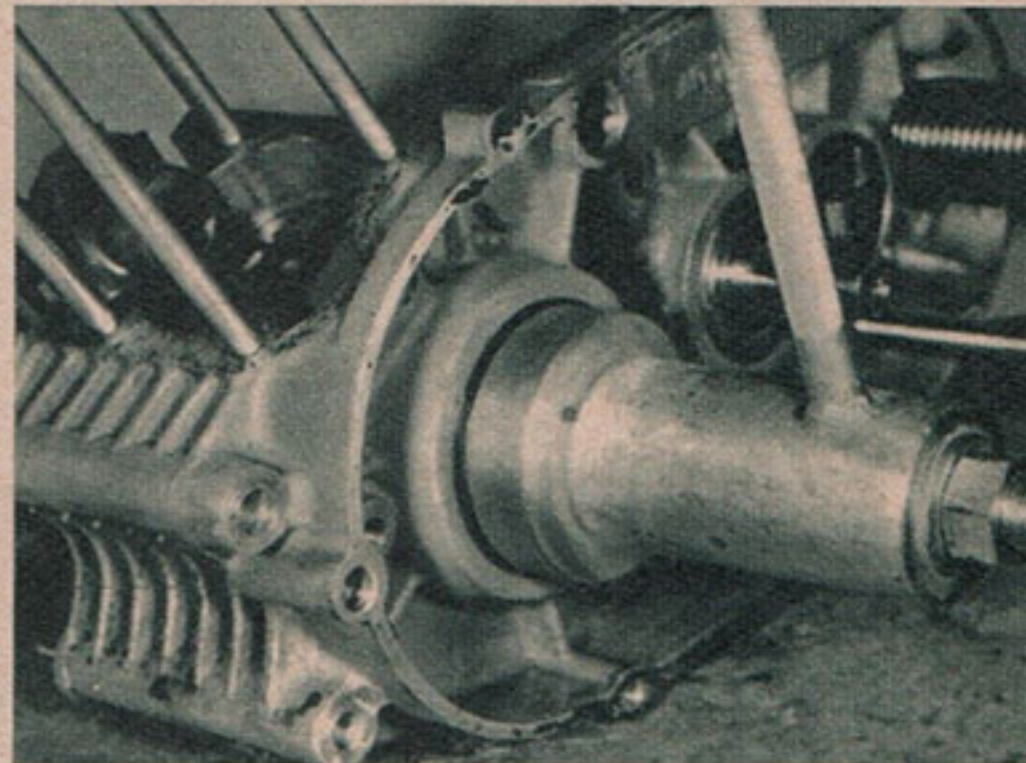
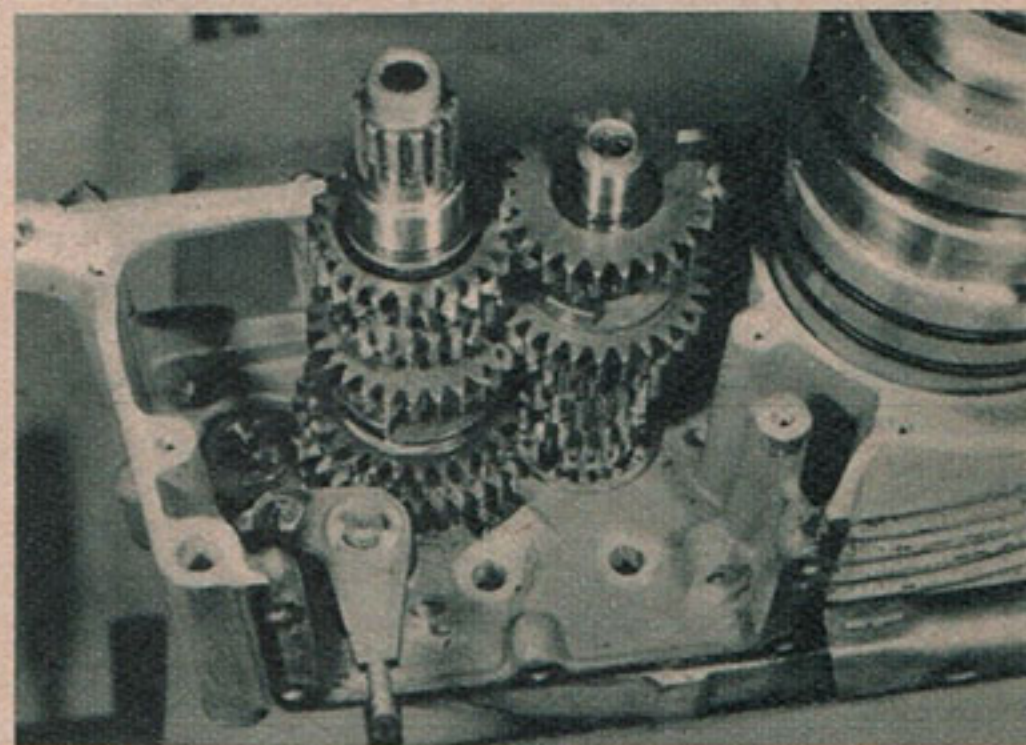
Bild 75: Der Einbau der beiden Getriebewellen, die vormontiert wurden, geht genauso vor sich wie der Ausbau, also mit zarten Hammerschlägen. Dabei wird (wie bei der Demontage als letztes) zuerst das Kickstarterrad mit seinen Scheiben aufgelegt und dann beide Antriebswellen eingesteckt. Aufpassen, daß keine Scheibe, die bei der De-montage vorgefunden wurde (siehe Demontage-bilder), vergessen wird. Auch die Schaltwelle stecken wir von innen ein und sichern sie außen mit dem Drahting.

Das Einziehen der Kurbelwelle geschieht mit dem in Bild 76 gezeigten Spezialwerkzeug, das auf die Kurbelwelle aufgeschraubt wird (die Spindel hat dort ein Innengewinde) und das sich mit der hier links liegenden Druckfläche gegen den Lager-innenring abstützt. Diese Arbeit ist schwierig, denn die Passung zwischen dem Alu-Füllstück und dem Kurbelhaus ist recht eng. Außerdem soll das Aluteil noch mit nicht aushärtender Dichtmasse bestrichen werden (Yamaha Bond Nr. 5, Atmosit-ähnlich). Die Mutter auf dem Spezialwerkzeug (Spindelmutter) hat SW 23, vielleicht feilt man sie sich gleich auf das gebräuchlichere Maß 22 zurecht. Mit längerem Ringschlüssel muß kräftig geschraubt werden. Vorsicht, daß das Pleuel nicht irgendwo ecken kann, daß außerdem das Alu-Füllstück ge-nauestens mit der Aussparung nach oben liegt (Bild 77), sonst paßt nachher das kleine aufge-setzte Füllstück mit den Kanalförmern nicht, und die Zylinder sitzen nicht gleichmäßig auf. Diese Stelle ist zum Basteln ausgesprochen unschön, auf Antrieb dürfte das kaum klappen.

Wenn diese Hürde genommen ist, dann kommt fast nur noch Kleinkram. Das zweite Gehäuse-teil

Wenn diese Hürde genommen ist, dann kommt fast nur noch Kleinkram. Das zweite Gehäuse-teil

Wenn diese Hürde genommen ist, dann kommt fast nur noch Kleinkram. Das zweite Gehäuse-teil



69

70

71

72

73

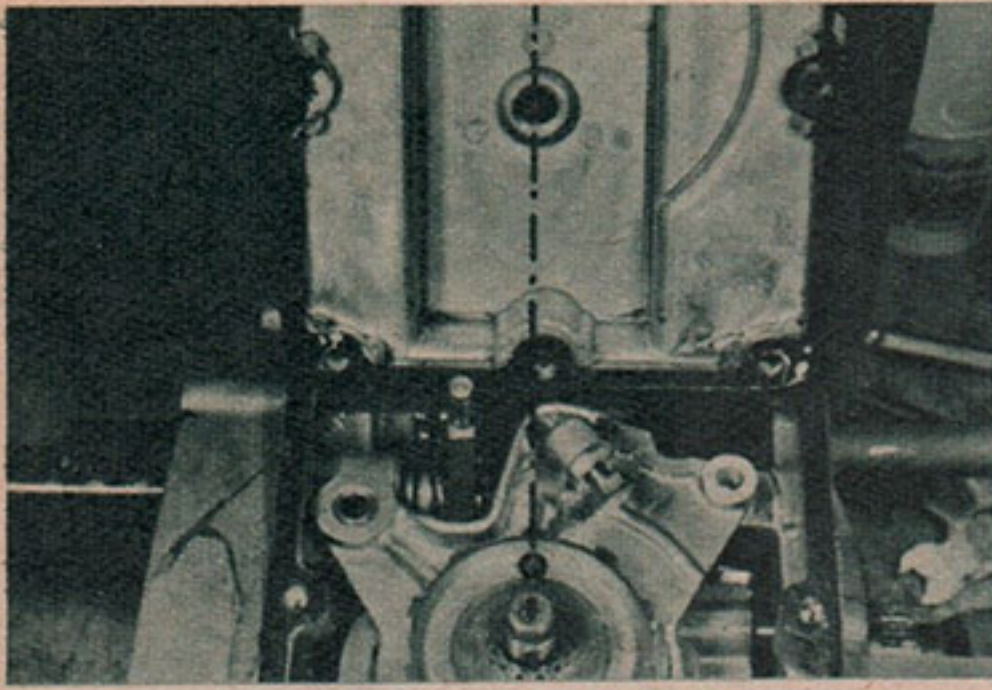
74

75

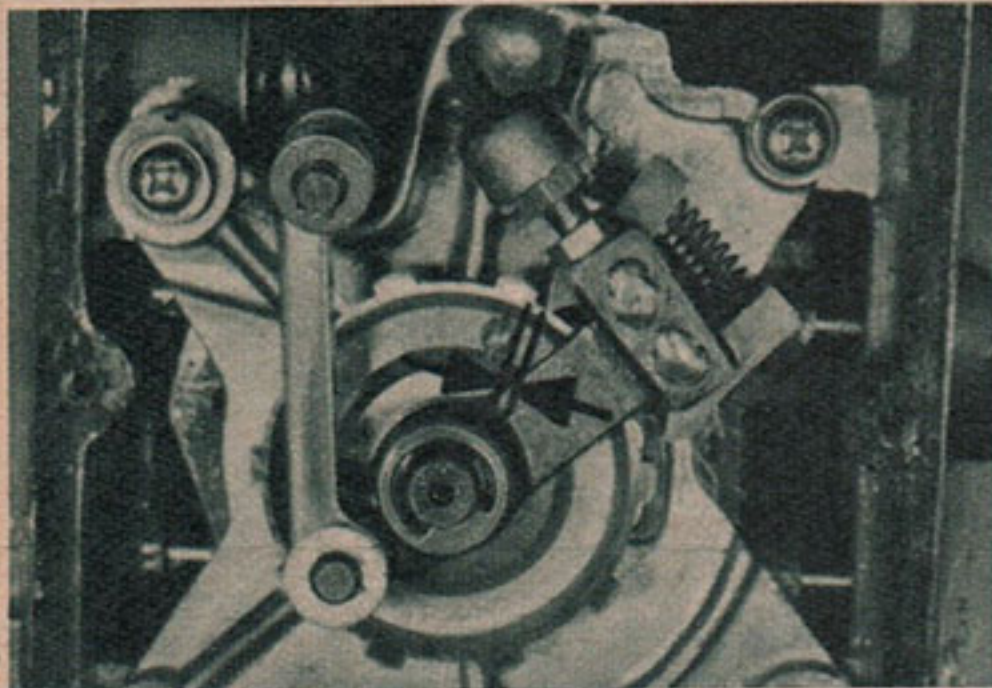
76

77

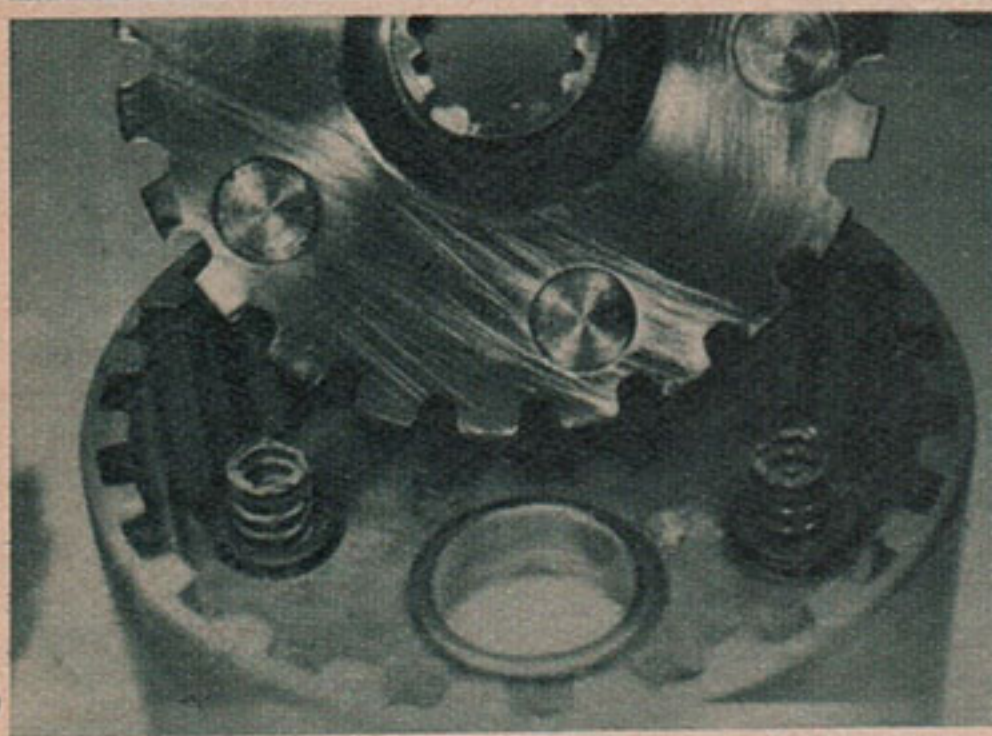
78



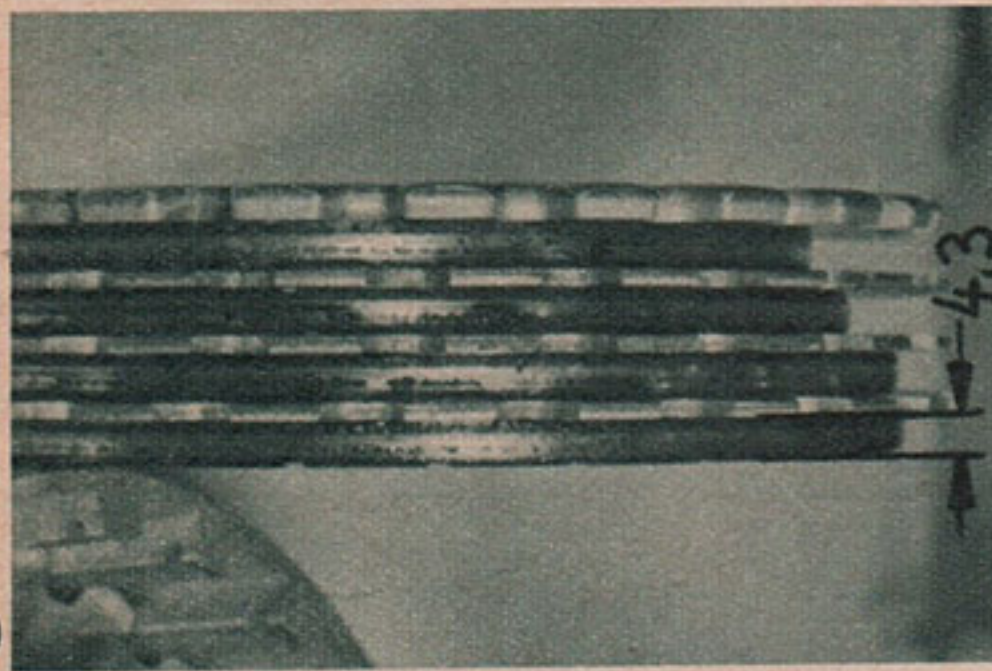
79



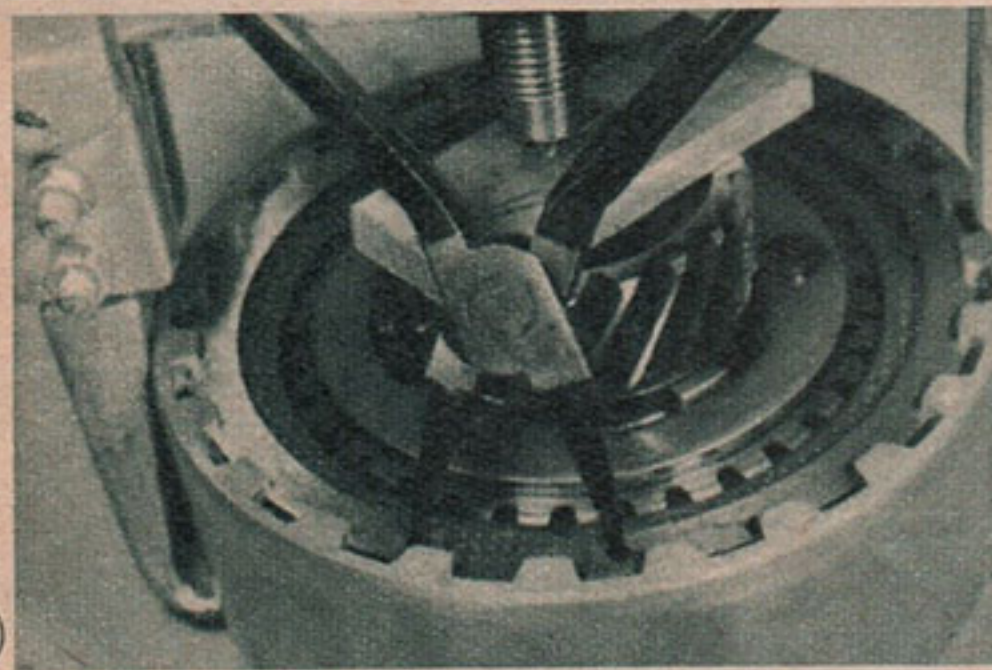
80



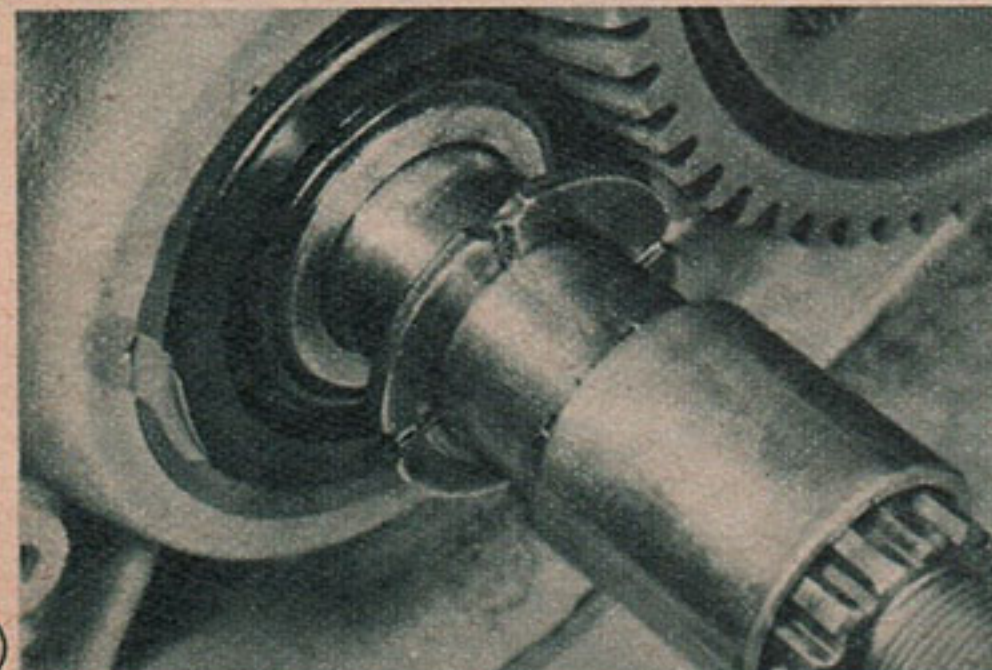
81



82



83



84

wird aufgesetzt, nachdem die Dichtflächen wieder mit nicht aushärtender Dichtmasse bestrichen wurden. Hierfür gibt es kein Spezialwerkzeug, das soll alles mit dem Hammer gemacht werden. Normalerweise wird das sicher klappen, nur eben bei unserem Mustermotor ging's nicht. (Den hat sicher vorher einmal ein Pfuscher in der Hand gehabt, das Füllstück hatte Schlagmarken, und der Lagerkäfig des einen Kugellagers im Füllstück war zerstört, keine Passung an dieser Stelle rutschte mehr freiwillig rein.) Dazu wurde also schnell (die Bilder mußten ja noch gemacht werden) ein Einziehwerkzeug mit zwei Gewindestangen M 8 improvisiert, die Ankerbefestigungsschraube (M 7) diente als Zuganker, der Querbalken vom Ausziehwerkzeug wurde verwendet unter Zwischenlage einer Scheibe auf dem Mittelloch. Auf diese Weise kann man den zweiten Gehäusedeckel also auch aufsetzen, aber langsam vorgehen, aufs Pleuel achten und auch auf die Getriebewellen, die jetzt gezielt in ihre Lager rutschen müssen (Bild 78).

Das Einstecken der Schaltgabeln und der Gabelachsen geht einfach wie bei der Demontage, die Gabeln sind kaum zu verwechseln. Bild 79 zeigt noch mal die Stellung Leerlauf mit Leerlaufkontaktpunkt (in dieser Stellung wird der Schaltapparat aufgesetzt). Bild 80 zeigt die Einstellung der Anschlagsschrauben für den Rastenträger. Wenn der Gang eingeschlappt ist (durch Kugelrastung), muß zwischen Raste und Zahn 1 mm Spiel sein.

Kupplung: Zusammenbau geht einfach wie Demontage, dabei darauf achten, daß die Druckfedern in den dazugehörigen Aussparungen der ersten Stahllamelle liegen (Bild 81). Belaglamellen müssen 4,3 mm dick sein, mehr als 0,3 mm Verschleiß sind nicht zugelassen. Trick bei zu stark rupfender Kupplung: eine Stahllamelle herausnehmen und durch eine ebene Stahlscheibe ohne Verzahnung ersetzen. Bei einem Leser funktionierte das ausgezeichnet, habe es selbst probieren können. Trick gegen klebende Kupplung: Getriebeöl Shell Donax T 6 einfüllen, das ist Öl für hydraulische Getriebe, danach klebt die Kupplung nicht mehr und den Lagern des Getriebes soll es nichts schaden. Trick bei der Montage der Kupplung: den Kern beim Einlegen der Lamellen einsetzen, dann wie bei Demontage zusammendrücken und Sprengring einsetzen. Ohne Kern stimmen die Verzahnungen nachher nicht überein (Bild 83).

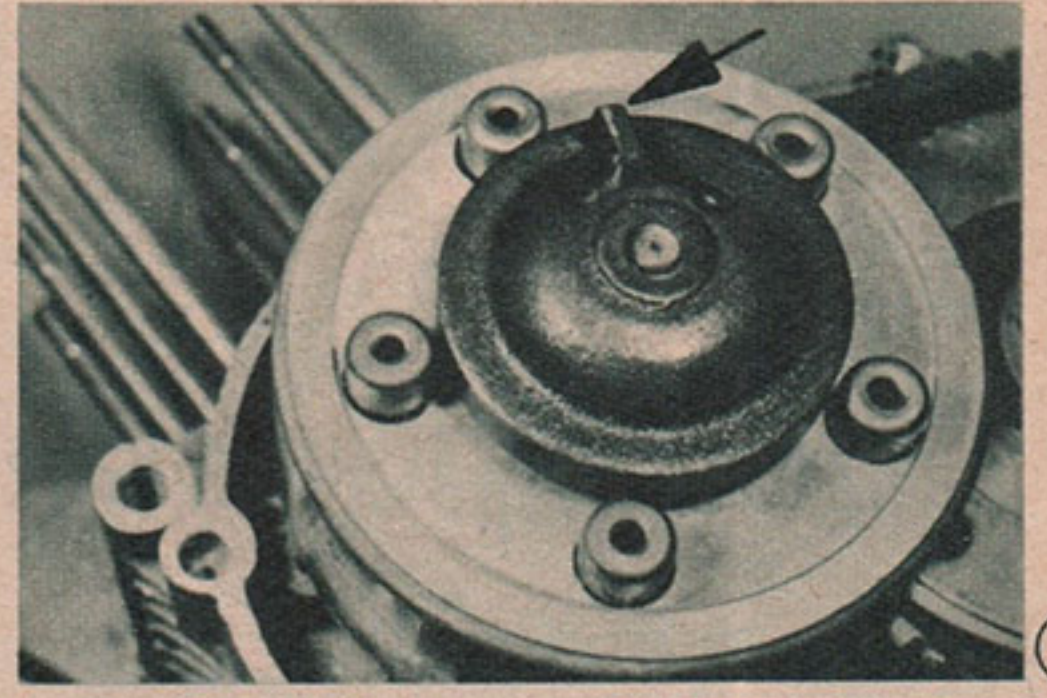
Anbauen der Kupplung: Nicht vergessen, die dicke Scheibe auf Kurbelwelle zu schieben, genutete Seite nach außen (Bild 84). Dann Buchse für Nadelager aufstecken, sie sitzt recht eng. Kupplungsmutter und Mutter für großes Primärzahnrad gut festziehen und sichern. Beim Aufsetzen des Kupplungsgehäusedeckels muß die Nase des Drucklager-Sitzes nach oben zeigen (Bild 85).

Die restliche Montage erstreckt sich auf Arbeiten, die bei jedem Motorrad etwa gleich sind, also Kolbeneinbau, Kolben ölen und Zylinder aufsetzen, auf den Ringstoß achten. Anbau der Vergaser mit möglichst genau senkrecht stehenden Mischkammern (legen Sie ein Lineal entlang der Trennfuge beider Schwimmerkammern, wie der Strich in Bild 86). Zylinderkopfdichtung auflegen, Kopf anschrauben, alle Muttern gleichmäßig und schrittweise anziehen. Stahlscheiben unter den Muttern nicht vergessen.

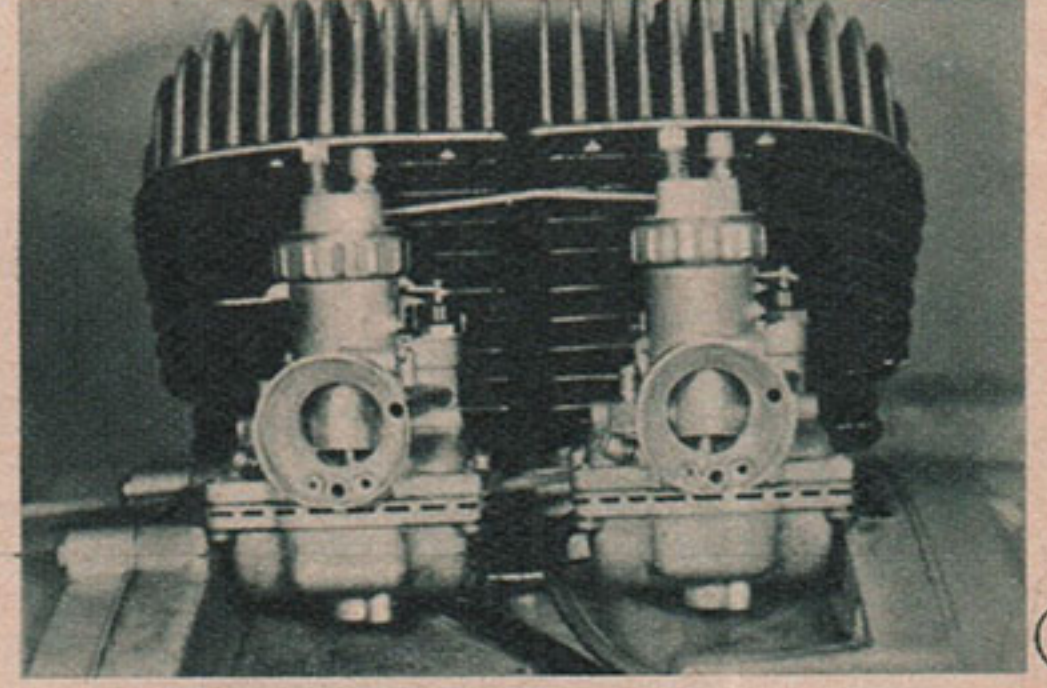
Ölpumpe anbauen; dazu sind folgende Einstellungen nötig (Bild 87): Entlüften (wenn Öltank montiert und Motor im Rahmen ist), Schraube mit Schlitz lösen, am Kunststoffrad drehen (in Pfeilrichtung), das fördert Öl, Ölfluß beobachten, sobald keine Blasen mehr kommen, Schraube wieder festziehen. Nachher beim ersten Probelauf auf die Ölförderung in den hellen Schläuchen zu den Ansaugstutzen achten. Hier sieht man jede Blase und zu Anfang das Fortschreiten des Ölflusses. Einstellen des Minimalhubes Bild 88: an der Stelle der kleinen Erhöhung an der Kurvenscheibe ist bei unterster Kolbenstellung der Spalt zu messen. Mindestmaß 0,15 mm, liegt der Spalt darunter, so muß die Mutter gelöst werden und unter die Scheibe müssen 1 bis 2 Distanzscheiben (0,1 mm dick) gelegt werden. Hub kann bei geschlossenem Gasgriff bis zu 0,25 mm betragen. Bild 89 zeigt den Maximalhub, der uns nicht interessiert.

Bild 90 schließlich zeigt ein wichtiges Maß: bei geschlossenem Gasgriff darf die Steuerkurvenscheibe nicht an den Führungsstift anschlagen, hier ist ein Abstand von 0,35 mm vorgeschrieben. Also den Seilzug zur Pumpe so einstellen, sonst bekommt der Stift bei jedem Zuklappen des Gasgriffes einen kräftigen Schlag, der ihn lockern kann. Bei manchen Ölpumpen gibt's auf der Kurvenscheibe eine kleine V-Marke, die dann mit dem Führungsstift bei geschlossenem Gasgriff in einer Linie liegen muß. Und damit ist endlich Schluß.

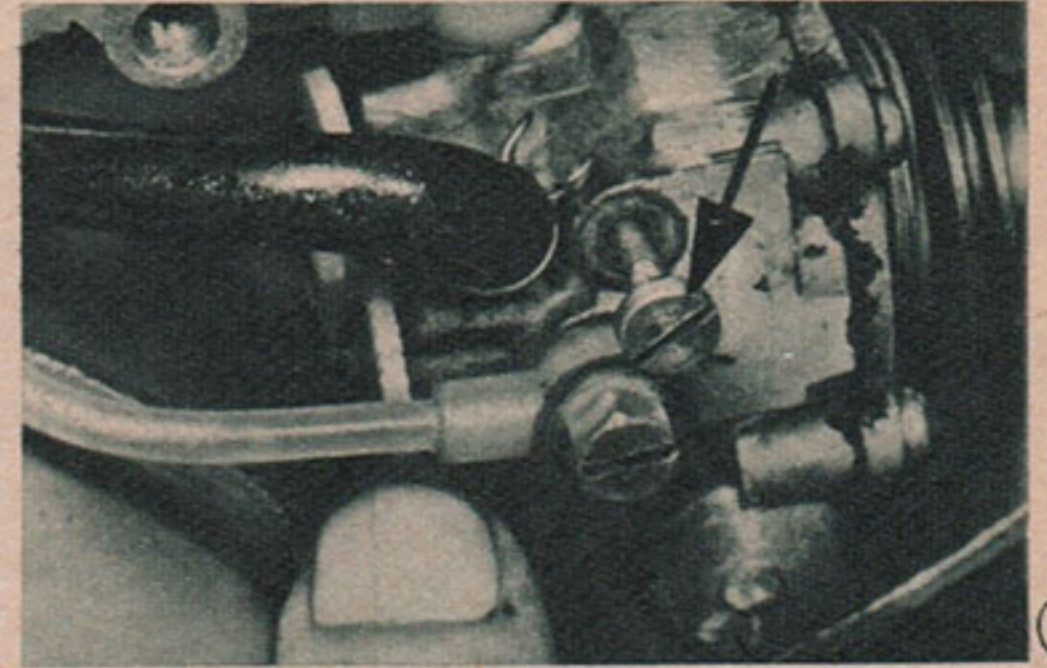
H.-J. M.



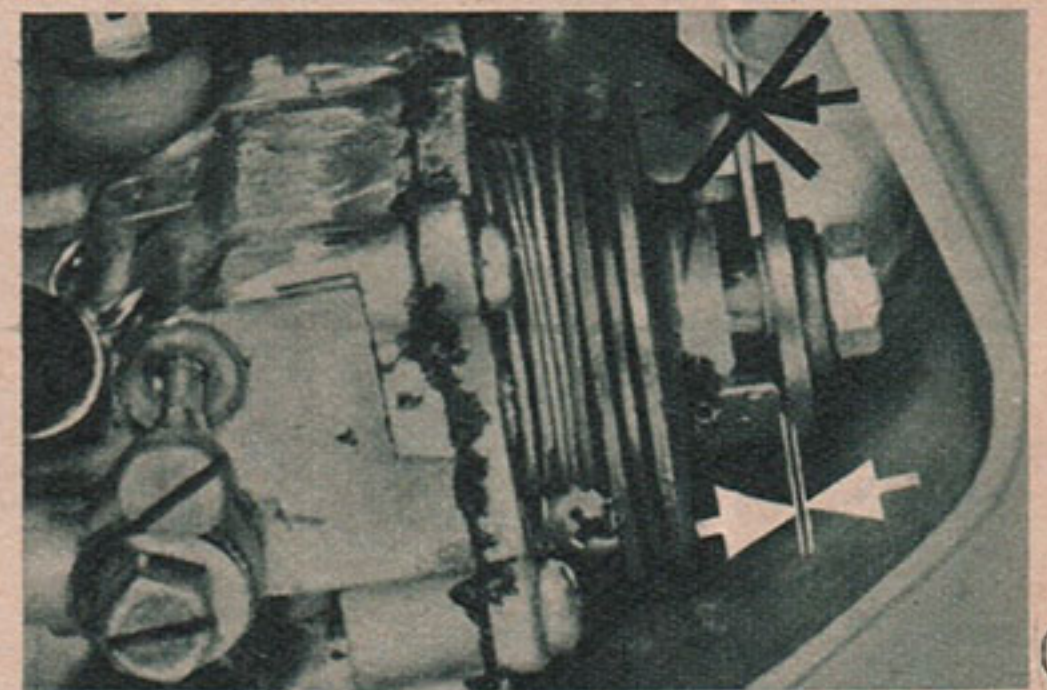
85



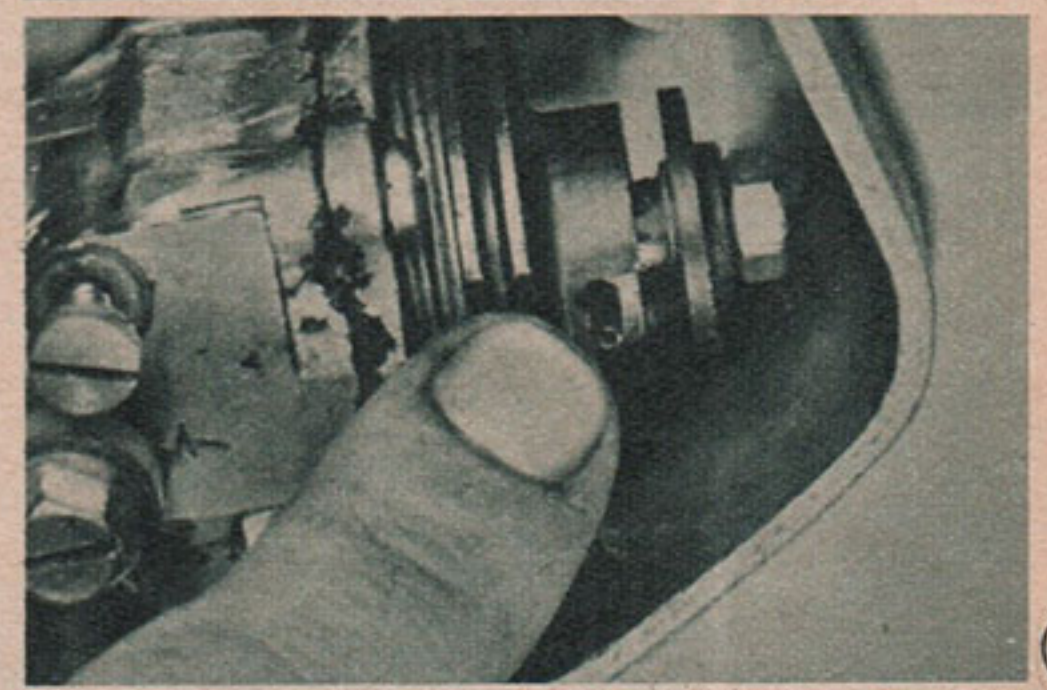
86



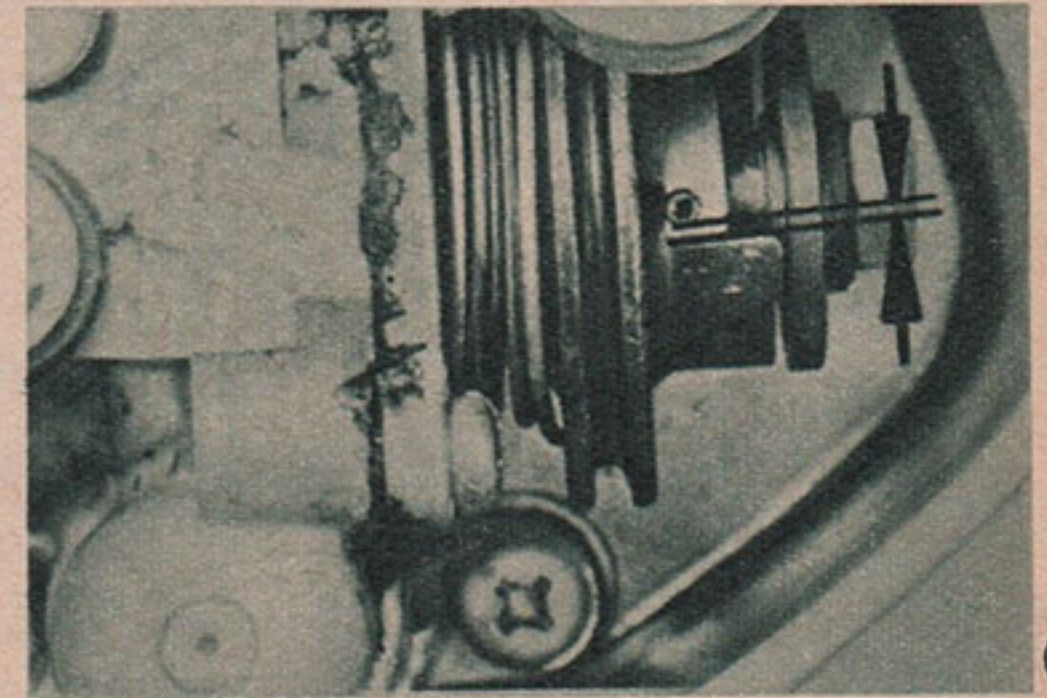
87



88



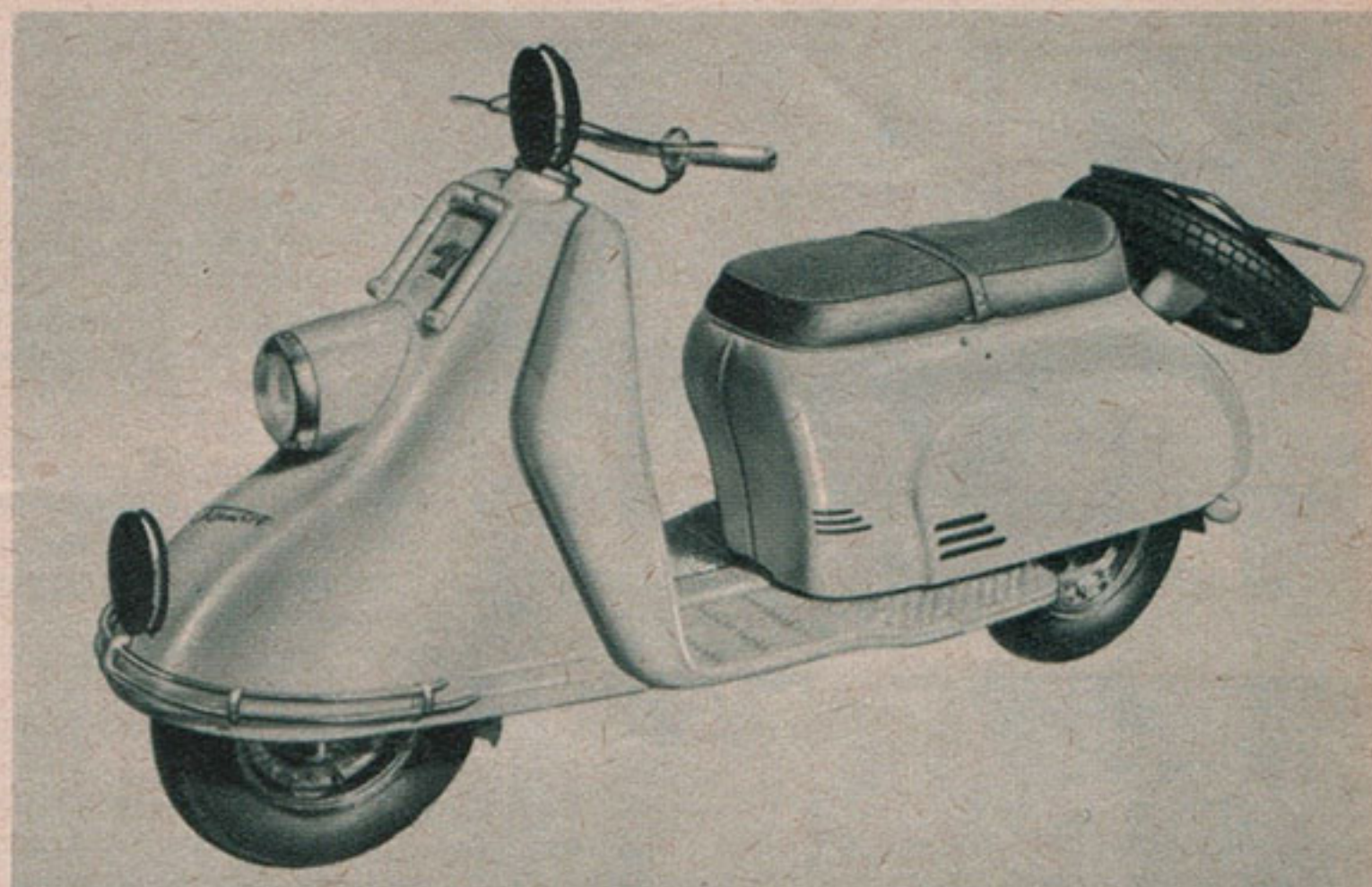
89



90

Was dem einen recht ist ...

Halogenscheinwerfer am Motorrad



Ist zwar „bloß“ ein Roller, aber die Anbringungsart ist auch daran zu erkennen. Die zusätzlichen Scheinwerfer sind hier „senkrecht untereinander in der Symmetrieebene des Fahrzeugs“ angebracht. Zu beachten: Der oben eingezeichnete Zusatzscheinwerfer darf nicht höher als 1 m über der Fahrbahn stehen! Der unten angebaute verschenkt viel von der möglichen Reichweite.

Im Liegel-Bosselmann (eine kommentierte Ausgabe der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung von 560 Seiten) heißt es in der entsprechenden Fußnote:

16) Doppelscheinwerfer an Krafträdern. Aus BMV/StV 7 — 4082 B/62 vom 25. 6. 62, Einzelentscheid: Dies gilt auch bei Krafträdern und mehrachsigen Kfz, für die nur ein Scheinwerfer vorgeschrieben ist. Bei ihnen wird es zur Erhaltung des Signalbildes nach vorn notwendig sein, die besonderen Scheinwerfer senkrecht untereinander in der Symmetrieebene des Fz anzubringen oder den Abstand zwischen ihnen so gering zu bemessen, daß sie bei gleichzeitigem Einschalten (Fern- und Abblendlicht zusammen) bereits aus kurzer Entfernung als einzige Lichtquelle erscheinen und beim Brennen nur eines Scheinwerfers (Abblendlicht oder Fernlicht allein) dessen seitliche Versetzung aus der Mittelebene ohne Einfluß auf das Signalbild ist. — Zu der Frage, ob beide Scheinwerfer auch für Abblendlicht eingerichtet und eingeschaltet sein dürfen, bemerke ich, daß eine solche Schaltung nach den bestehenden Rechtsvorschriften nicht zulässig ist. Eine Änderung dieser Rechtslage ist nicht beabsichtigt.

Da man sich in diesem Paragraphenschlingel nur mit großer Mühe zurechtfinden kann, seien die Fragen der zitierten Leserschrift hier so beantwortet, daß sie auch der Normalverbraucher leicht versteht:

1. Ja, ein Halogen-Scheinwerfer für Fernlicht ist zulässig.
2. Der Halogen-Scheinwerfer muß so geschaltet sein, daß bei Fernlicht a) er entweder allein brennt, b) er und der Fernlichtfaden des serienmäßigen Scheinwerfers, c) er und der Abblendfaden des serienmäßigen Scheinwerfers. (Siehe Absatz 4 des § 50 StVZO!)

Bei Abblendlicht darf nur der Abblendfaden des serienmäßigen Scheinwerfers brennen. (Bei zusätzlichem Anbau eines Halogen-Scheinwerfers braucht man das nicht zu betonen, da dieser ja kein Abblendlicht ausstrahlen kann, wenn er für Fernlicht eingerichtet ist.)

3. Wo man den Halogen-Fernscheinwerfer anbaut, über oder unter dem serienmäßigen Scheinwerfer, ist gleichgültig, solange seine untere Spiegelkante nicht mehr als 1 Meter über der Fahrbahn liegt.

Bei Rollern wird man den zusätzlichen Scheinwerfer ohnehin des optischen

Seit etwa einem Jahr sind die sogenannten Halogenscheinwerfer für Wagenfahrer der letzte Schrei. Diese Scheinwerfer gibt es als Nebelscheinwerfer und Fernscheinwerfer (Weitstrahler). Die Fragen über diese Scheinwerfersysteme und wann sie zusätzlich angebaute werden dürfen, reißen bei unseren Schwesterzeitschriften „mot“ und „auto, motor und sport“ nicht mehr ab. Wir haben nun auch die erste Leserfrage zu diesem Thema erhalten:

„Ich habe einen Heinkel-Motoroller und möchte gerne einen Halogenscheinwerfer (Weitstrahler) anbringen. Meine Fragen:

1. Ist es TÜV-mäßig erlaubt?
2. Wenn ja, wie muß die Schaltung sein?
3. In welcher Lage muß der Scheinwerfer angebracht sein?“

Vorweg — was kaum jemand weiß: Motorräder dürfen auch heute noch zwei Scheinwerfer tragen! Vor dem Krieg (1936/37) hatte u. a. die damals sehr geschätzte DKW SB 500 Luxus bzw. SB 500 A schon Doppelscheinwerfer. (Nicht nur das, sie hatte auch einen elektrischen Anlasser.) Wenn die Zwei-Scheinwerfer-Anordnung wieder sang- und klanglos verschwunden ist, so liegt das nicht nur daran, daß die Industrie sparen will, sondern hat seinen Grund auch darin, daß ein Scheinwerfer mit ausreichend großem Durchmesser mehr Licht bringt als zwei wesentlich kleinere.

Wenn man sich die höhere Lichtausbeute der Halogenscheinwerfer zunutze machen will, so bleibt einem aber nichts anderes übrig, als auf zwei Scheinwerfer umzurüsten, denn die Halogen-Glühlampen können bislang nur als Einfadenlampen gebaut werden. Bevor wir auf die Bauart dieser Scheinwerfer eingehen, wollen wir die entsprechenden Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bringen. Welche Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht an einem Kraftfahrzeug vorhanden sein müssen bzw. dürfen, behandelt der § 50.

Nach Absatz (2) müssen Kraftfahrzeuge mit zwei, Krafträder mit einem Scheinwerfer ausgerüstet sein.

(Wahrscheinlich meint man mit dem Ausdruck Kraftfahrzeuge Kraftwagen, aber deutsch ist eine furchtbar schwere Sprache — auch fürs Bundesverkehrsministerium.)

Nun heißt es in Absatz (4) zum § 50:

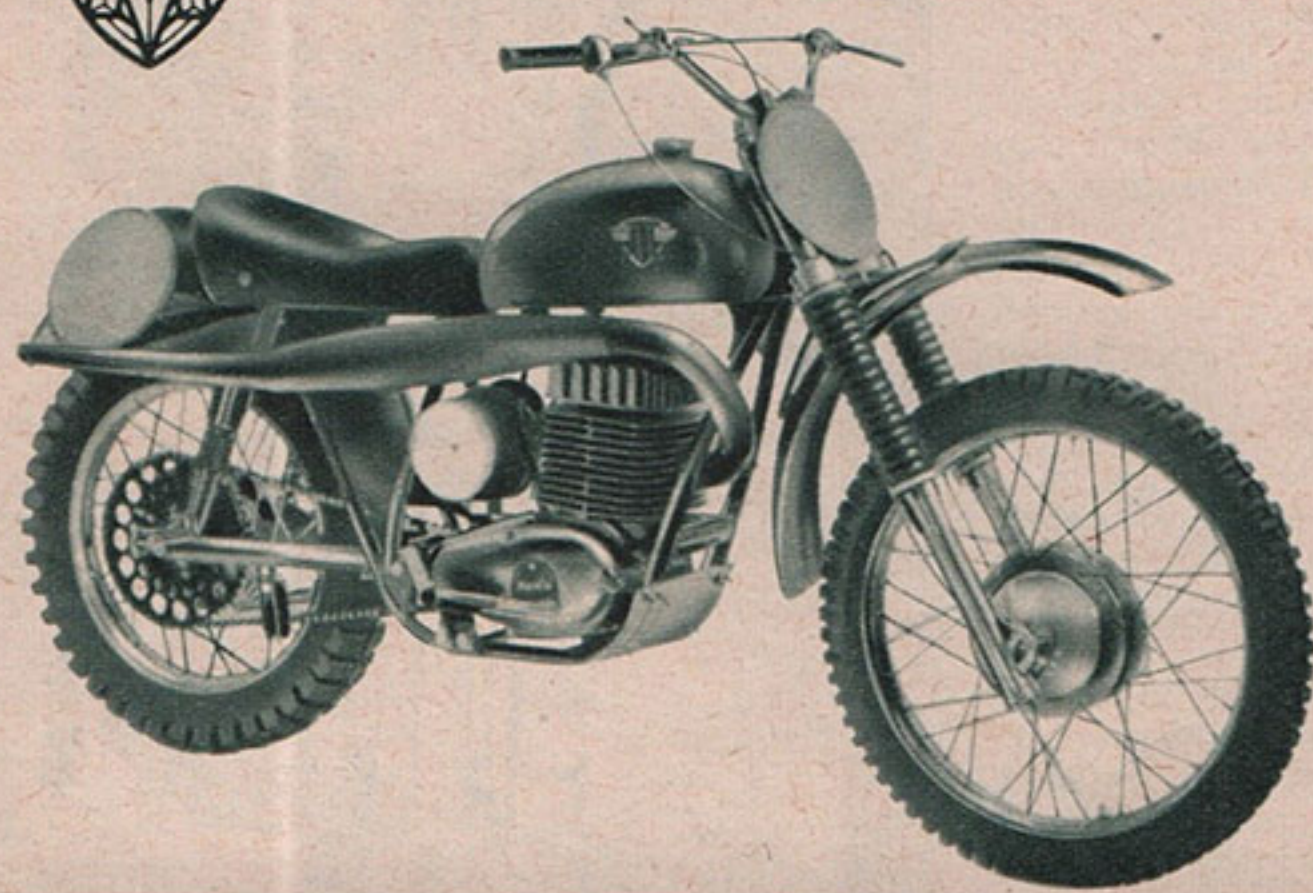
Für das Fernlicht und das Abblendlicht dürfen besondere Scheinwerfer vorhanden sein; sie dürfen so geschaltet sein, daß bei Fernlicht die Abblendlichtscheinwerfer mitbrennen.

Das gilt auch für Krafträder!

Zu dem § 50 gibt es aber eine Anmerkung, die sich speziell mit den Scheinwerfern an Krafträdern befaßt.



Allen voraus mit **MAICO** Moto-Cross und Geländesport Motorrädern



MAICO setzt zur Saison 1967 zwei neue Moto-Cross-Modelle mit überragender Leistung ein: Die Moto-Cross 250 ccm mit 28 PS und die Moto-Cross 360 ccm mit 31 PS. MAICO hat seit jeher den Maßstab festgelegt. In der Konstruktion sind aufgrund jahrzehntelanger Erfahrungen alle Details berücksichtigt, die den Erfolg entscheiden.

Verlangen Sie umgehend unverbindlich weitere Informationen und Händlernachweis.

Das MAICO Moto-Cross- und Geländesportprogramm:

MC 250 ccm mit 28 PS bei 6200 U/min
MC 360 ccm mit 31 PS bei 6000 U/min

GS 175 ccm mit 16 PS bei 6200 U/min
GS 250 ccm mit 26 PS bei 6200 U/min
GS 350 ccm mit 29 PS bei 5800 U/min
GS 360 ccm mit 30 PS bei 6000 U/min

MAICO-Fahrzeugfabrik GmbH · 7403 Pfäffingen / Tübingen Abt. M 4 · F. 071202/824

Generalvertretungen und Ersatzteil-Stützpunkte:

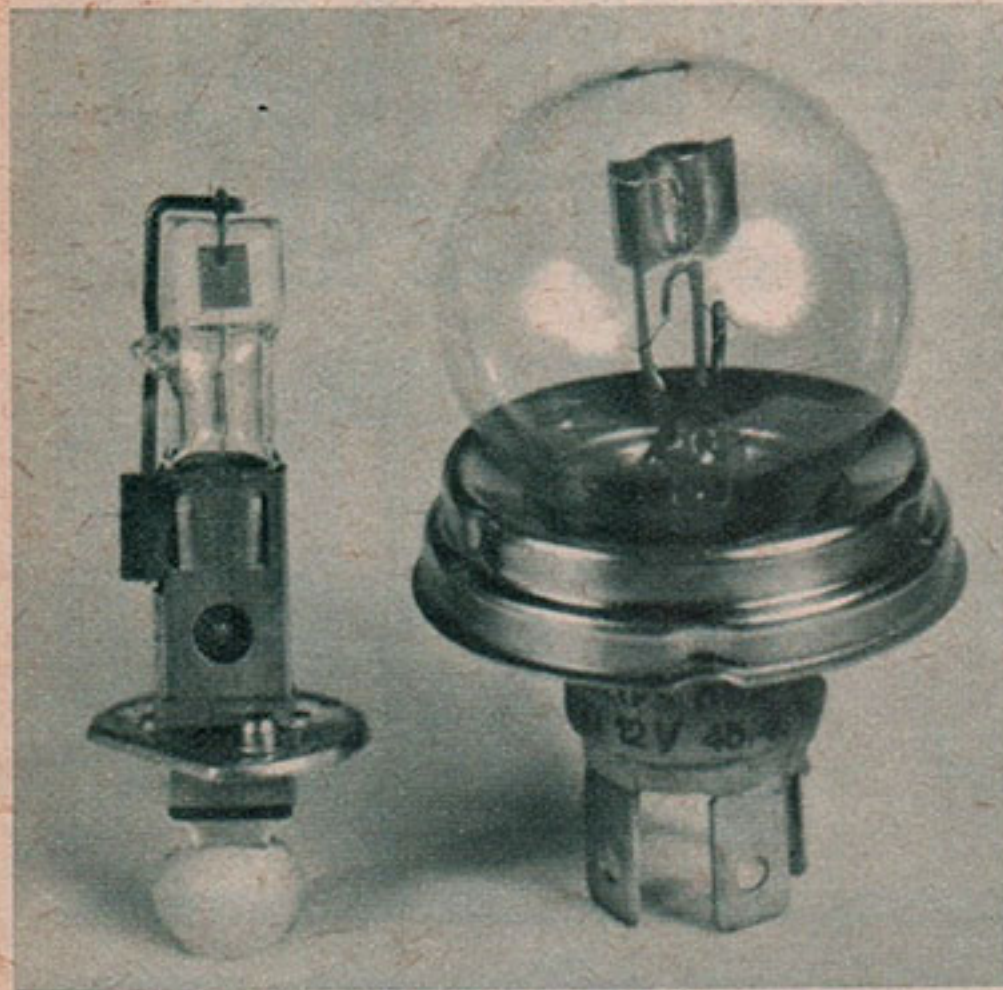
Fa. Gebr. Stüdemann
2 Hamburg 71 - Bramfeld
Thomas-Mann-Str. 31, Ruf 6 43 70 29

Fa. Heinrich Gerke, Inh. Karl Engelmann
32 Hildesheim
Friesenstieg 7, Ruf 50 31

Fa. Wilhelm Perscheid & Sohn
5047 Wesseling
Keldenicherstr. 27, Ruf 24 94

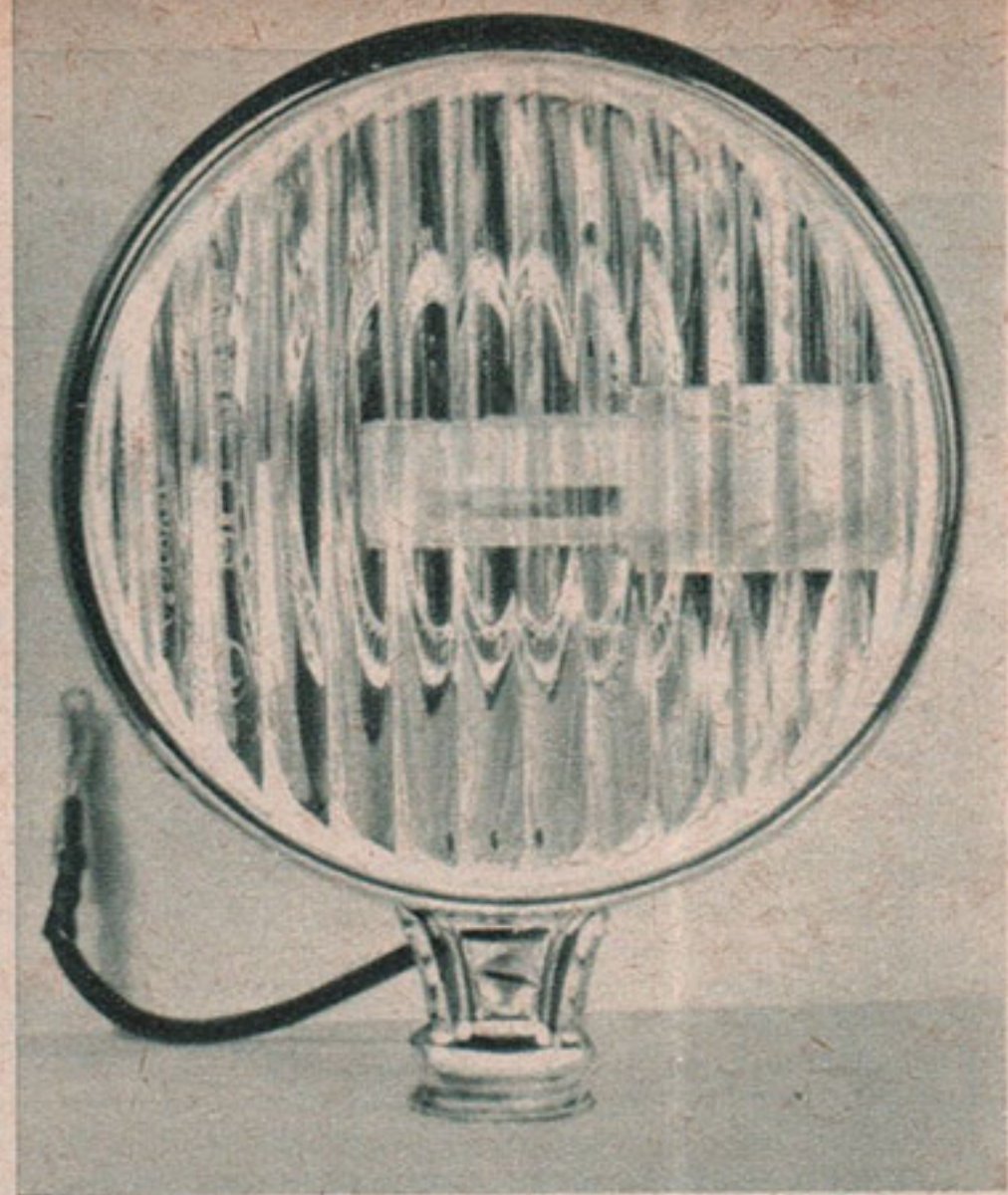
Fa. Gerhard Lillie
8 München 8
Herrenchiemseestr. 2, Ruf 40 91 14

Weitere Händler erfahren Sie auf Anfrage durch die Generalvertretungen oder uns.



Größenvergleich zweier Scheinwerferbirnen. Die kleine Jod-Glühlampe imponiert natürlich, berücksichtigen muß man dabei allerdings, daß in ihr nur ein Glühfaden steckt. Es gibt zwar bereits Entwicklungsreihen, die auf eine Jod-Glühlampe mit zwei Fäden, also für Abblend- und Fernlicht, hinzielen, doch dürfte die Serienreife dieses Projektes noch etwas auf sich warten lassen. Vor-erst muß man sich also, falls man in den Genuß der größeren Reichweite des neuen Systems kommen will, mit der Notwendigkeit zweier getrennter Scheinwerfer abfinden.

Die Scheinwerfergehäuse der Halogenscheinwerfer sind extrem flach, wodurch die Anbauüberlegungen wesentlich vereinfacht werden. Man muß jedoch sehr sorgfältig nachdenken, denn die Anbaumethoden, die für diese Scheinwerfer bei Automobilen erprobt sind, werden mit großer Wahrscheinlichkeit bei Motorrädern Schwierigkeiten bereiten. Die Vibrationen sind nun mal heftiger, wodurch eine solide (oder schwingungsgedämpfte) Aufhängung sich als notwendig erweisen wird.



Eindrucks wegen über oder unter dem serienmäßigen Scheinwerfer anbringen. Bei Motorrädern muß er — sofern er neben dem serienmäßigen Scheinwerfer angebracht wird — ganz dicht daran sitzen, die Fahrzeugmittellinie braucht aber nicht zwischen den beiden Scheinwerfern zu verlaufen, der Halogen-Scheinwerfer kann rechts oder links davon angebaut werden.

Zur elektrischen Schaltung:

Die Lichtmaschinen der Motorräder und Roller sind in ihrer Leistung nicht so bemessen, daß Halogen-Glühlampe (50 Watt!) und Fernlicht- oder Abblendfaden des serienmäßigen Scheinwerfers gleichzeitig (ohne die Batterie zu entladen) gespeist werden können. Ersetzt der Halogen-Fernscheinwerfer das bisherige Fernlicht, so klemmt man lediglich die Leitung vom Fernlichtfaden-Anschluß ab und schließt sie an der Fassung der Halogen-Glühlampe an.

Eine Schaltung, die die Wahl zwischen „Halogen-Fernlicht, herkömmlichem Fernlicht und Abblendlicht“ zuläßt, ist nicht erlaubt!

Es heißt entweder: nur Halogen-Fernlicht oder Halogen-Fernlicht + serienmäßigem Fernlicht oder Halogen-Fernlicht + Abblendlicht oder nur Abblendlicht.

Auf gute Masseverbindung des Halogen-Fernscheinwerfers achten, eventuell Leitung zur Halogen-Glühlampe durch stärkere ersetzen, denn die Halogen-Glühlampe nimmt — wie gesagt — 50 Watt auf!

Die Einstellung des Halogen-Fernlichts erfolgt wie beim herkömmlichen Fernlicht (mit symmetrischem Abblendlicht).

Was sind Halogen-Scheinwerfer?

Der Name Jod- oder Halogen-Scheinwerfer ist eigentlich nicht richtig, denn nur die Glühlampen dieser Scheinwerfer haben etwas mit dem chemischen Grundstoff Jod oder Brom (einem Halogen) zu tun. Wie Bild 2 zeigt, unterscheidet sich eine Jod-Glühlampe schon rein äußerlich stark von einer herkömmlichen Glühlampe. Der Lampenkolben ist sehr klein. Er ist nicht luftleer gepumpt, sondern mit Edelgas gefüllt, und der Glühwendel brennt mit wesentlich höherer Temperatur als der einer normalen Glühlampe.

Der Lampenkolben besteht aus temperaturbeständigem Quarz, denn Glas würde der hohen Temperatur nicht standhalten.

Der Edelgasfüllung im Kolben ist eine geringe Menge eines Halogens (z. B. Jod oder Brom) beigefügt. Diese Beimengung ermöglicht eine größere Aufheizung des Wolframfadens und damit die hohe Lichtleistung.

Das bei der sehr hohen Glühwendeltemperatur verdampfte Wolfram schlägt sich nicht mehr an der Kolbenwand nieder, sondern geht mit dem Halogen eine Verbindung ein und kehrt zur Glühwendel zurück. Es ist ein sich wieder-

holender Kreisprozeß, der eine gleichbleibend hohe Lichtleistung und eine längere Lebensdauer der Jod-Halogen-Glühlampe gewährleistet.

Gegenüber den normalen Lampen haben die Halogen-Glühlampen u. a. folgende Vorzüge:

1. eine größere Lichtausbeute, da die Temperatur des Glühfadens sehr hoch liegt;
2. keine Lichtverluste durch Verdampfung des Wolframfadens, da die Wolframdämpfe mit dem Jod in der Edelgasfüllung des Lampenkolbens Wolfram-Jodide bilden, die sich wieder am Wolframfaden niederschlagen und nicht im Glaskolben;
3. größerer Widerstand gegen mechanische Beanspruchungen durch die kompakte Bauweise;
4. Die Lebensdauer der Jodlampe liegt trotz der höheren Lichtausbeute heute um ein Vielfaches über den herkömmlichen Scheinwerferglühlampen. Infolge der Bauart der Jodglühlampen ist es aber nicht möglich, Fern- und Abblendlicht in einem Scheinwerfer zu vereinigen, sondern es müssen getrennte Scheinwerfersysteme für das Fern- und Abblendlicht vorhanden sein.

Fernlichtscheinwerfer

Jod-Fernlichtscheinwerfer haben eine bedeutend größere Reichweite und ein viel helleres Licht als normale Scheinwerfer. Sie dürfen stets dann eingeschaltet werden, wenn die Verkehrsverhältnisse die Benutzung von Fernlicht zulassen. Während das Fernlicht der Hauptscheinwerfer 200 bis 250 m weit reicht, wird mit den Fernscheinwerfern mit Jod-Halogen-Glühlampe eine Weite von 400 m erzielt.

Beim Anbau der Fernscheinwerfer sind für die Schaltung und Verkabelung die Bestimmungen der StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungsordnung) zu beachten. Auf Grund dieser Bestimmungen sind drei Schaltungen möglich und man kann eine dieser drei Schaltungen wählen.

1. Der besondere Fernscheinwerfer wird allein für die Fahrbahn-Beleuchtung benutzt.
2. Der besondere Fernscheinwerfer wird gleichzeitig mit dem Fernlicht des Hauptscheinwerfers für die Fahrbahnbeleuchtung benutzt. (Entschließt man sich für die Schaltung 2, darf das Fernlicht des Hauptscheinwerfers nicht mehr allein für die Fahrbahnbeleuchtung verwendet werden. Der besondere Fernscheinwerfer muß bei dieser Schaltung immer mitbrennen.)
3. Der besondere Fernscheinwerfer wird mit dem Abblendlicht des Hauptscheinwerfers für die Fahrbahnbeleuchtung bei Fernlicht benutzt. Wie schon gesagt, halten Motorradlichtmaschinen die doppelte Belastung nicht aus. Hier bleibt nur übrig, den Halogen-Scheinwerfer als Fernlichtscheinwerfer einzusetzen, den serienmäßigen Scheinwerfer als Abblendscheinwerfer.

MRH

Krankenversicherung für Auslandsreisen

MIT EINER EINFACHEN POSTKARTE

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



Volkswohl
Krankenversicherung VVaG

46 DORTMUND,
RUHRALLEE 92, TEL. 220 71

Beiträge für europäische Länder

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

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

Beiträge für außereuropäische Länder auf Anfrage

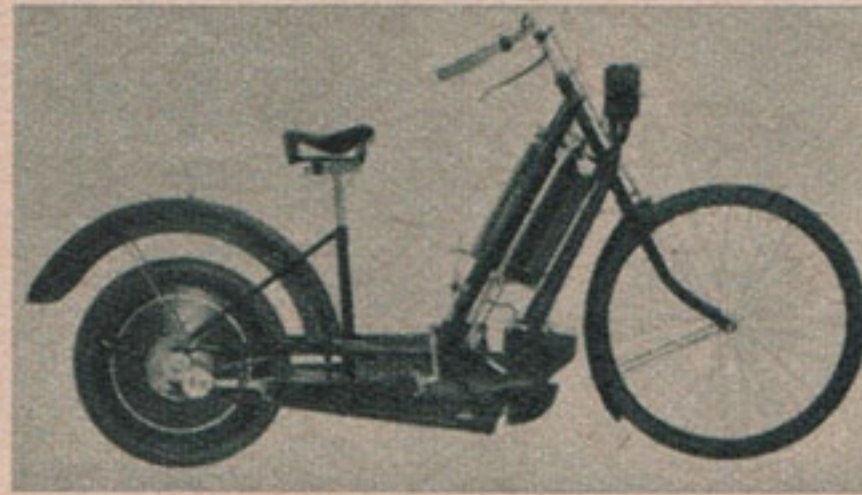
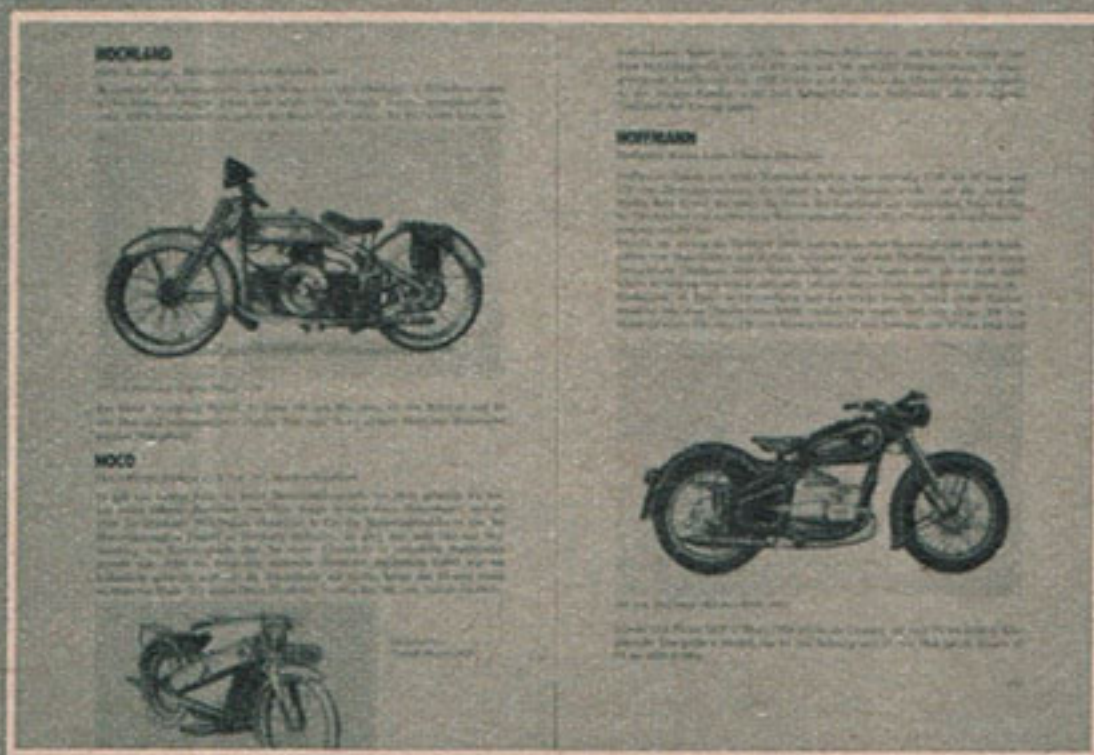
MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND

Wie verlief die Entwicklung des Motorrades vom ersten kommerziell hergestellten bis zum Modell unserer Tage?

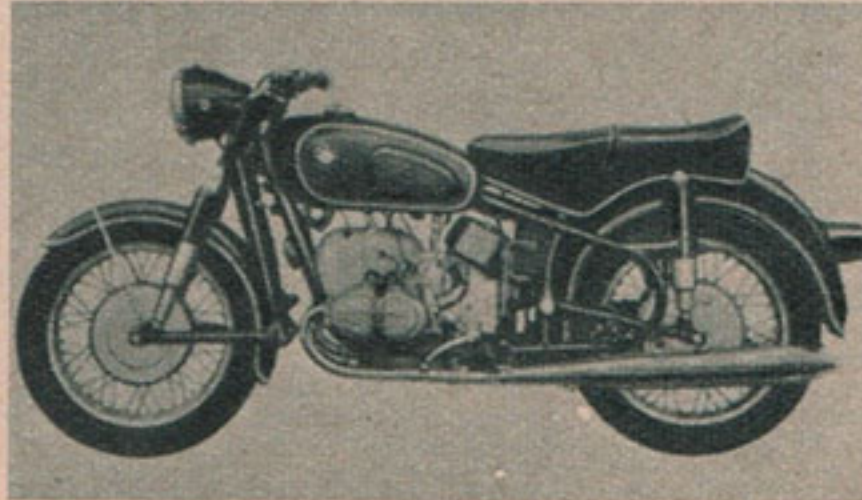
Welche Typen rollten in den letzten 70 Jahren über Deutschlands Straßen? Wer stellte sie her? Wie bewährten sie sich? Wie sahen sie aus – innen und außen?

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

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



1894



1967

Folgende Marken und Typen werden in „Motorräder in Deutschland 1894–1967“ u. a. behandelt:

Abaco / ABC / Abendsonne / Achilles / Adler / Adria / Aeroplan / AFW / Alba / Albert / Albertus / Alge / Allright / Almora / Amag / Ami / Ammon / Amo / Andreas / Anker / Apex / Arco / Ardie / Argeo / Argul / Ari / Aristos / Astoria / Astra / Atlantic / Atlantik / Atlantis / Atlas / Autinag / Auto-Ell / Autoflug / Avia-Celer / Avola / AWD / AWO / Bafag / Baier / Balaluwa / BAM / Bamar / Bamo / Bastert / Bauer / Bayerland / Bayern / BB / Be-Be / Becker / Behag / Bekamo / Beresa / Bergfex / Bergo / Berlin / Bero / Beuker / Bimofa / Bismarck / Bleha / BMW / Bodo / Boga / Böhme / Braak / Brand / Brennabor / Bucker / Bullo / Bülow / Burkhardtia / B & S / Busse / Cambra / Centaur / Charlett / Charlkron / Cito / Cityfix / CL / Claes / CM / Cockerell / Corona / Cudell / Curwy (Cursy) / Cyclon / Cyclop / DAK / Danubius / DAW (Diana) / Defa / Deloma / Delta / DGW / Diag / Diamant / Dieterle-Dessau / Difra / Dihil / Djounn / DKF / DKW / DMG / Dobro-Motorist / Dolf / D-Rad / DS / DSW / Dümo / Dürkopp / DWB / Eber / EBS / ECA / ECEKA / Eckl / EGA / Eichelsdörfer / Eichler / Eisenhammer / Elfa / Elfe / Elite (EO) / Eling / Elster / EMA / EMH / EMW / ENAG / Engel / EPA / Ergo / Erka / Ermag / Ernst-Mag / Eschag / Esch-Rekord / Europa / Evans-Pondorf / Everest / Evo / Ewabra / Excelsior / Expreß / Fabula / Fadag / Fafnir / Fagad / Faka / Falke / Falter / Fama / Famag / Famo / Favorit / FB / Fechtel / Ferbedo / Fex / FHG / Fifi / Fix / FKS / Flink / Flottweg / Flux / Forelle / Fortonia / Fortuna / Frankonia / Franzani / Freco / Freital / Frimo / Frischauf / Fubo / Gaggenau / GAR / Geha / Geier / Geka / GE-MA-HI / Germania / Gervo / Gnädig / Gnom / Göbel / Goggo / Gold-Rad / Golem / Goricke / Gouverneur / Grade / Gritzner / Grote / Grüco / Gruhn / Grutzena / GS / GSM / Güldner / Gustloff / Hagel / Haja / Hako / Halumo / Hanfland / Hansa / Hapamee / Harras / Hascho / Haschüt / Haweka / Hecker / Heidemann / Heilo / Heinkel / Heli / Helios / Hella / Heller / Helo / Henkel / Herbi / Hercules / Herko / Herkra / Herma / Hermes / Heros / Hertha / Hess / Hexe / Hiekel / Hildebrand & Wolfmüller / Hirsch / Hirth / HKR / HMW / Hochland / Hoco / Hoffmann / Horex / Huc / Hüffer / Hulla / Hummel / H & R / Husar / Huy / Ideal / Ifa / Ilo / Imme / Imperia / Indus / JAK / Jale / Javon / Joos / JSL / Juhö / Jurisch / Karü / Katho / KC / Keni / KG / Killinger & Freund / King-Jap / Klotz / KMB / KMS / Köbo / Kofa / Kolibri / Kondor / Koster / KR / Kreidler / Krieger / Kroboth / Krupp / KSB / K & K / Kuli / Kurier / KV / KZ / LDR / Lebelt / Leifa / Leopard / LFG / Linsner / Lomos / Lord / Lorenz / Lloyd / Lucas / Lupus / Lutrau / Lutz / Luwe / LWD / Mabeco / Mabret / Maco / Mafa / Magnet / Maico / Mammut / Mars / Mas / Matador / Maurer / Maurer / Mawi / Max / MD / Megola / Meister / Menos / Merco / Meteor / Meybein / Meybra / MFB / MFZ / MGF / Michelsohn / Miele / Mimoka / MJ / MJS / MMM / Mota-Wiesel / Moto-Sport / Mowe / Müco / MUF1 (Imperator) / MW / MZ / Namapo / Nassovia / Neander / Nera / Nestoria / Neve / NIS / NKF / Nordstern / Norwed / NSH / NSU / Nux / Oberle / Oca / OD / Oda / Ofra / OGE / OHB / OM / Omnia / Opel / Ori / Oriol / Original-Krieger / Orionette / Orloff / Oruk / Oscha / Otto / Paffrath / Pamag / Pan / Panther / Paqué / Patria / Pawa / Pawi / PE / Per / Permo / Peters / Pfeil / Phänomen / Phantom / Phönix / Pilli / Pimph / Piro / Pionny / Pony / Postler / Potthoff / Premier / Presto / Progat / Progreß / Rabeneick / Radex / Ratingia / Record / Reh / Renner-Original / Rennsteig / Rex / Ribi / Rinne / Riwin / Rixe / RMW / Roco / Rocconova / Röhr / Roland / Roter Teufel / Rotter / Royal / RS / RUD / R & F / Runge / Ruppe / Rupp / Rut / Ruwisch / SAR / Sartorius / Saturn / SBD / Schliha / Schlimme / Schneider / Schnell-Horex / Schrowf-Record / Schürhoff / Schütt / Schütthoff / Schwalbe / Schweppe / SCK / Seegard / Seith / Sewüt / SFW / SH / Sieg / Siegfried / Simson / Sitta / SMW / Snob / Spiegler / Spiess / Spindler / Standard / Star / Steidinger / Sterna / Sticherling / Stock / Stolco / Strolch / Strucco / Sturm / S & G / S & N / Superia / SUT / S & U / TAS / Tautz / Teco / Teko / Terra / Tiger / Tika / Tornax / Torpedo / S & T / Tremonia / Trianon / Triumph / Troll / Tropfen / TX / Ude / Universal / Urania / UT / Varel / Vaterland / Venus / Victoria / Vindec-Special / Vis / Vollblut / Vomo / Voran / Wackwitz / Walba / Walmet / Walter / Wanderer / Weber-Mag / Wecob / Wegro / Wela / Wels / Welt-Rad / Werno / Wica / Wikro / Wimmer / Windhoff / Wittekind / Wittler / WK / WMR / Wotan / WSE / Wuco / Wurring / Württembergia / York / Zegemo / Zehner / Zetge / Zeugner / Ziejanue / Ziro / Zittavia / Zündapp / Zürtz-Rekord / Zweirad Union

TRAGATSCH MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND 1894-1967

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

Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Deutschlands Spezialversandhaus für Motor-Literatur

Bestellschein An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postf.1370

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

..... Expl.: Tragatsch — Motorräder 1894—1967 DM 32.—

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name

Ort (PLZ)

Straße

MR14/67

Umfassend und authentisch!

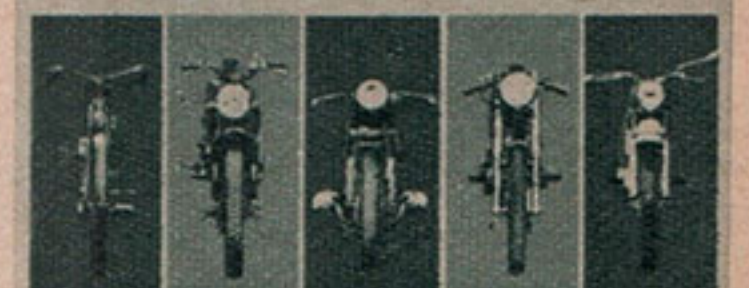
Neben den einzelnen Firmen- und Typenbeschreibungen mit ihrem hieb- und stichfesten Datenmaterial umreißt Erwin Tragatsch die Situation auf dem Motorrad-Markt von Beginn bis heute in einem ausführlichen Vorwort, widmet sich in dem Kapitel „Motorräder als Veteranen“ den Veteranen-Klubs und Motorrad-Museen,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

**Rund 600 Typen
413 Abbildungen**

344 Seiten, Ganzleinen

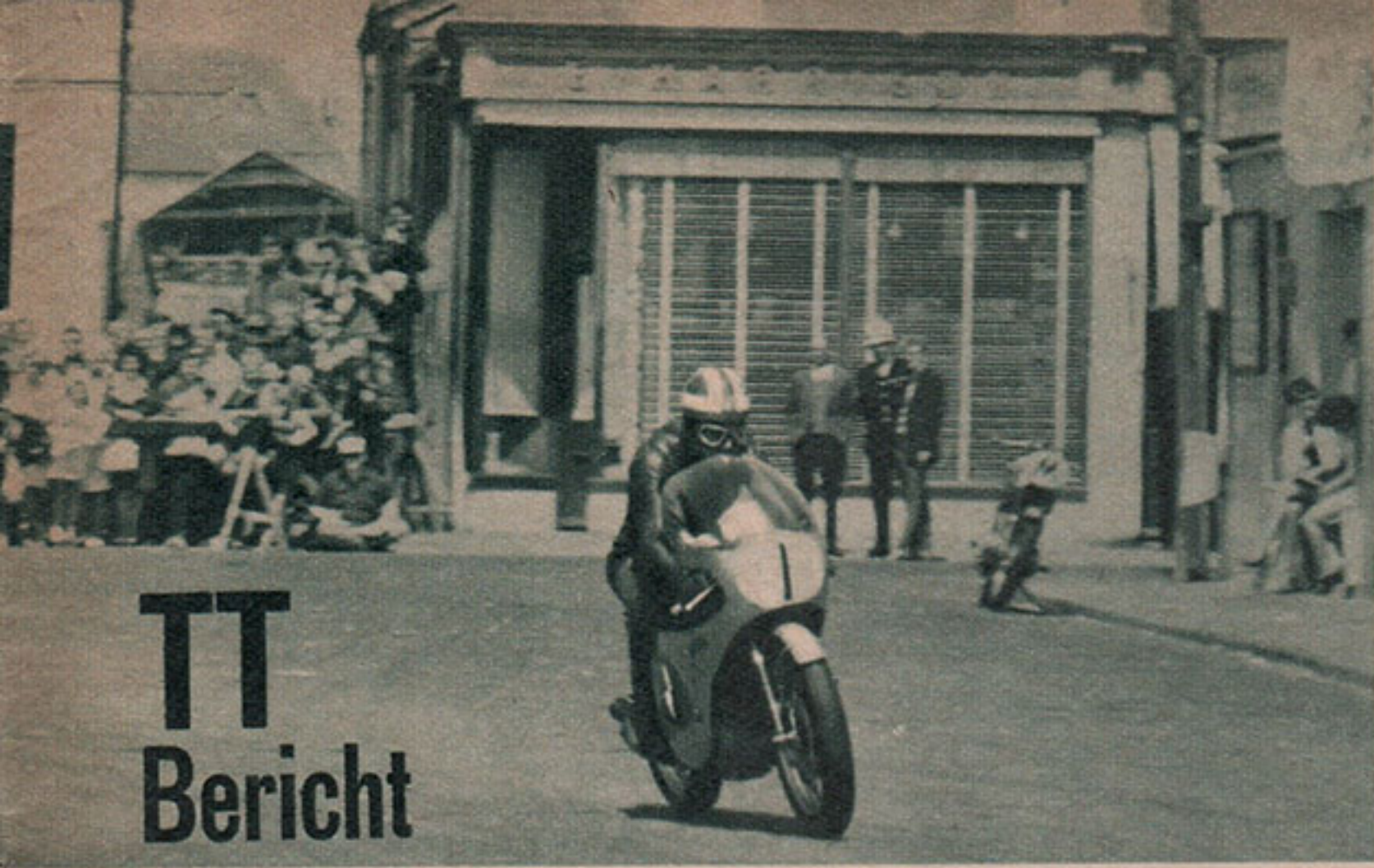
DM 32.—

**MOTORRÄDER
IN DEUTSCHLAND
1894—1967**
ERWIN TRAGATSCH
EINE TYPEN-GESCHICHTE



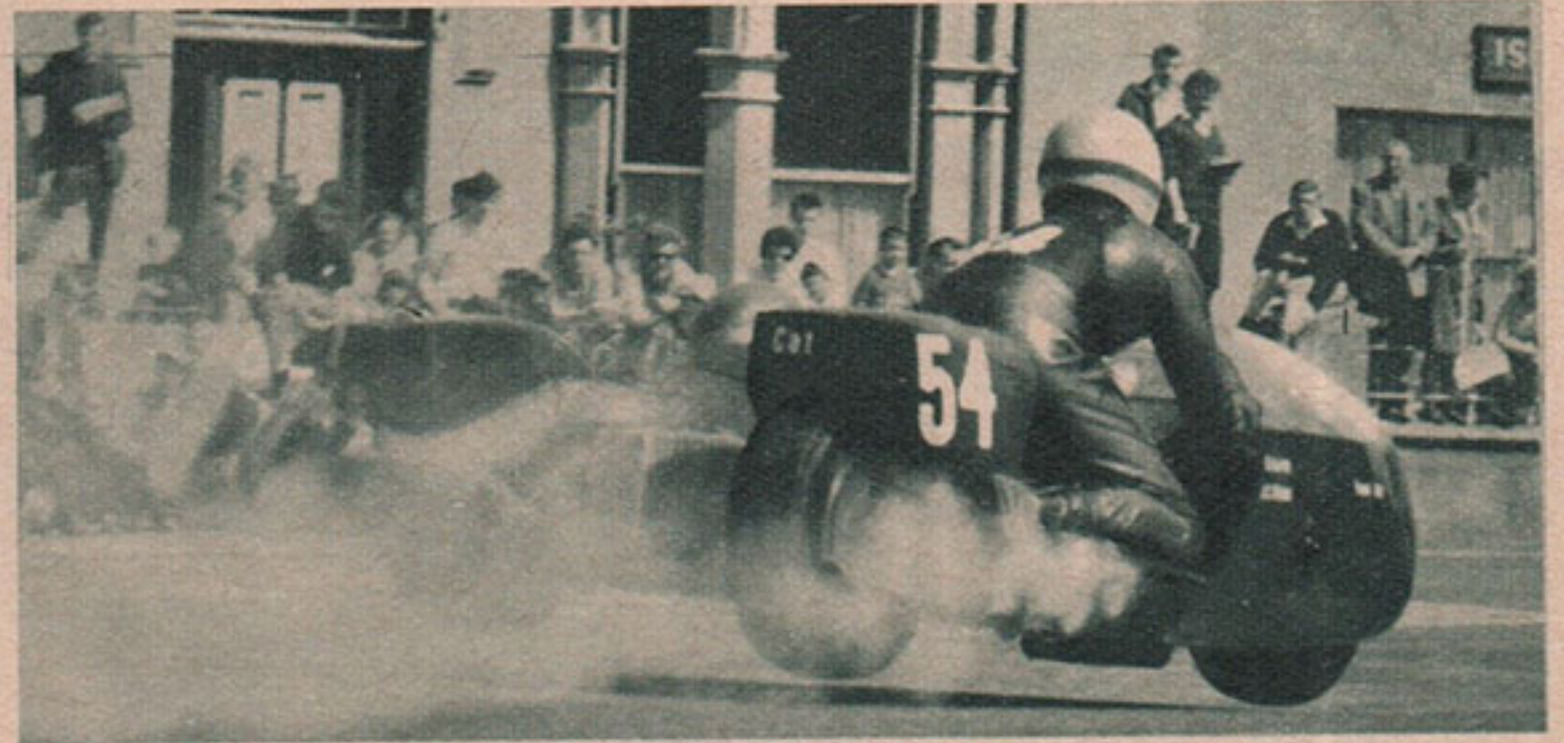
MOTORBUCH VERLAG

TT Bericht



Ralph Bryans auf der zweiten Honda erkämpfte sich den dritten Platz hinter Hailwood und Read. Immerhin war er aber knappe 6 km/h insgesamt langsamer als Hailwood und knapp 5 km/h langsamer als Read.
Fotos: 1 V. Rauch, 5 Klacks

hat es gar nicht einmal gegeben. Es ist schon ein Unterschied, ob man auf einer Stadion-Piste (z. B. Motodrom Hockenheim) oder auf einer richtigen Straße ein Rennen ausfährt. Die TT-Strecke ist durch ihren einmaligen Charakter und die einmaligen Umstände besonders schwer, und so zählt ja bereits nur das Ankommen bei einem TT-Rennen zu den sportlichen Höhepunkten einer Motorradfahrerlaufbahn. Hailwood wird als Sieger abgewunken — er hat seinen 10. TT-Sieg geschafft, und Stanley Woods beglückwünscht ihn herzlich.



(Fortsetzung von Seite 427)

Gros der anderen Fahrer erst in Douglas bei Start und Ziel vorbei, nach anderthalb Runden also schon ein Vorsprung von mehr als 30 Meilen. Nach der zweiten Runde ist die Reihenfolge in der Zeit Hailwood/Read/Ivy/Bryans/Woodman/Rosner (MZ). Read ist 11 Sekunden hinter Hailwood. Und Hailwood bricht in dieser Runde den Rundenrekord — die neue Marke: 104,5 mph (= 168 km/h).

In der vierten Runde muß Woodman in der Nähe von Hillberry mit Maschinenschaden aufgeben, und auch Rosner gibt bei Bungalow auf. Die MZs haben noch nie auf der TT besonderes Glück gehabt, obwohl sie erstaunlich schnell sind. Aber die Hitze bekommt ihnen nicht. Bill Ivy ist verlorengegangen, man findet ihn in langsamer Fahrt bei Creg-ny-Baa, und so hat Hailwood als ernsthaften Gegner nur noch Phil Read. Dieser aber liegt fast schon 30 Sekunden hinter ihm. Hailwoods 10. TT-Sieg scheint sicher, und hinter der Tribüne macht sich Stanley Woods, der große TT-Fahrer berühmter Jahre bereit, ihm zu gratulieren.

Der Eigenbau des schweizerischen Gespannpaares Kurth/Gudel mit liegend eingebautem Honda CB 450-Motor überstand die TT nicht, hier geht er heftig qualmend dem Ausfall entgegen.

Ein Blick auf die Tabelle: Hailwood/Read/Bryans, dann John Cooper auf einer äußerlich fast serienmäßigen Kawasaki-Twin (!), dahinter Simmonds auf demselben Maschinentyp und Bergamonti auf der Hannah-Paton. Die Aer-macchis von Milani und Pagani sind schon abgeschlagen. In der fünften Runde wechseln nur Simmonds und Cooper die Plätze und Hailwood steht vor dem Ende seiner berühmten Reise. Das große Sterben der Privatfahrer hat begonnen. Nur 29 von den 104 gestarteten Fahrern werden im Ziel gewertet! Die Hitze bekam vielen Maschinen nicht gut, einen schweren Sturz

Ergebnis:

250 ccm, Weltmeisterschaftslauf

1. Hailwood (Honda), 103,07 mph = 166 km/h;
2. Phil Read (Yamaha), 102,43 mph = 165 km/h;
3. Ralph Bryans (Honda), 99,55 mph;
4. D. A. Simmonds (Kawasaki);
5. W. A. Smith (Kawasaki);
6. M. Chatterton (Yamaha);
7. G. Marsovszki (Bultaco);
8. T. Holdsworth (Yamaha);
9. R. Farmer (Yamaha);
10. T. Robb (Bultaco).

Das war der erste TT-Bericht direkt aus Douglas. Mein Papier ist alle, die nächsten Rennen sind morgen — so long, boys!
Klacks

DAS IST WICHTIG FÜR JEDEN KFZ-HALTER

Wir gewähren unseren Kfz-Versicherten für

						schadenfreie Jahre
1	2	3	4	5	6	
			10%	10%	15%	Rückvergütungen auf den Versicherungsbeitrag 1966
10%	30%	50%	50%	50%	50%	Schadenfreiheits-Rabatte auf den Tarifbeitrag 1967

Die Beitragsrückvergütung gewähren wir auch für Motorräder, Motorroller und für landwirtschaftliche Zugmaschinen. Die zusätzlichen Vorausrabatte für die Versicherungsnehmer der Gruppen L und B haben wir hier nicht aufgeführt.

Deutscher Herold

ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG



Bei 15000 müßte er klingeln

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



BERU

ZÜNDKERZEN



Hans Römer · 791 Neu-Ulm

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

MOTOSPORT-TEXTIL-BRUNNER

Bekleidungen für Motorradfahrer
vom Motorradfahrer

Große Auswahl in: Lederbekleidungen, Rennkombis, Stiefel, Barbour, Belstaff-Trialon, Fospaic-Brillen, Handschuhe, Tanksäcke-Elefantenboy, Monteurkombi, Plastic-Anzüge, Sitzbänke, Moto-Fachbücher und Kalender, Nierengürtel, Mundschützer, Helme usw. — Verlangen Sie die ausführlichen Prospekte und Preislisten von Motorsport-Textil L. B r u n n e r, CH-4000 B a s e l, Schützenmattstraße 63, Laden: Austrabe 66 (vorerst nur samstags geöffnet), Telefon: Privat (061) 24 14 68 (abends) Telefon: Laden (061) 24 35 69 (samstags).

Anzeigenschluß

für Heft 16/67 ist am 10. Juli 1967



Gewusstwo

Verstärktes Pleuel für Maico-Sportmotoren

Ich habe in der vergangenen Saison als Privatahrer eine 360er Maico gefahren. Zum Schluß hatte ich einen Pleuellagerschaden, bei dessen Reparatur mir das Werk kulant entgegenkam. Angeblich wurde ein verstärktes Pleuel eingebaut, bei dem mit einem Schaden, wie ich ihn hatte, nicht mehr zu rechnen sein soll. Kann man sich darauf verlassen, d. h. ist Ihnen bekannt, ob bei Maico tatsächlich eine diesbezügliche Verbesserung des Pleuels vorgenommen wurde? Wird das verstärkte Pleuel jetzt in alle 360er Motoren eingebaut und können ältere Kurbelwellen ausgetauscht werden?

L. M. in B.

Mit dem Gedanken, eine Änderung, d. h. Verstärkung des Pleuels vor allem im Bereich der unteren Lagerung vorzunehmen, trug man sich in Pfäffingen schon lange. Seit einigen Monaten ist die Neukonstruktion nun in der Serie angelaufen, und heute gelieferte Motoren für Moto Cross- und Geländemaschinen sind sämtlich mit dem verstärkten Pleuel ausgerüstet, das den im Laufe der Zeit erfolgten Leistungssteigerungen nun vollauf gewachsen ist.

Es empfiehlt sich übrigens für alle Besitzer von 360er Maico-Sportmotoren, ihren Motor auf die neue Pleuelauführung umstellen zu lassen, ehe ein Schaden auftritt. Es besteht im Schadenfall die Gefahr, daß Hubscheiben und Gehäuse in Mitleidenschaft gezogen werden, und deshalb ist hier Vorbeugen gut. Bei Maico erfolgt der Austausch der kompletten Kurbelwelle zu einem Sonderpreis.

Auswechseln der Max-Ventile

Im Zuge der Überholungsarbeiten an meiner Max möchte ich auch die Ventile auswechseln. Maschine ist Baujahr 1960. Dazu hätte ich gern ein paar Tips, wie man z. B. beim Einschleifen vorgeht, ob man Spezialwerkzeuge braucht, und zum Schluß, welche Ventil- und Zündeneinstellung die Max braucht. Ich habe zwar bei anderen Viertakttern älterer Bauart schon öfter die Ventile ausgewechselt, weiß also um die grundsätzlichen Dinge Bescheid, aber die Max ist mir noch unbekannt.

E. K. in S.

Das Einschleifen der Ventile bei der Max macht keine größeren Schwierigkeiten als bei anderen normalen Viertakt-Motorrädern auch. Sie können die Ventile ohne Spezialwerkzeuge demontieren. Eingeschliffen wird mit feinen Schmirgelpasten, die Sie in Motorradgeschäften kaufen können. Das Auswechseln der Ventile zieht natürlich noch einiges nach sich. Sie tun wahrscheinlich gut daran, wenn Sie gleichzeitig die Ventildfedern erneuern, weil diese mit der Zeit erlahmen, und Sie sollten auch die Paßmaße der Ventilführungen überprüfen. Hier geben wir sie Ihnen:

Durchmesser der Ventilschäfte: = 8 mm - 0,040 mm Einlaß
- 0,055 mm

9 mm - 0,045 mm Auslaß
- 0,060 mm

Bohrung der Ventilführungen: = 8 mm + 0,015 mm Einlaß
9 mm + 0,015 mm Auslaß

Ventilspiel: Einlaßventil 0,10 mm, Auslaßventil 0,10 mm, bei kaltem Motor.

Um auch bei starkem Verschleiß Eindringen von Schmieröl durch die Ventilführungen, insbesondere bei den Einlaßventilen im Saughub, zu verhindern, wurden bei Maxen der neueren Bauserie sogenannte Hutmanschetten eingesetzt, die aus Kunststoff sind und die als O-labstreifer wirken. Bis zum Baujahr 1955 sind die „unteren Federhalter“ noch nicht mit einer Hutmanschette ausgerüstet. Sollte dies auch bei Ihrer Max der Fall sein, beschaffen Sie sich neue untere Federhalter und die dazugehörigen Manschetten für Einlaß- und Auslaßventile. Die Teilenummern sind 081 805 153, 081 805 152 und 081 805 197. Die Manschetten werden mit der inneren Kreppe nach oben eingesetzt.

Sportmax-Ventile

Für eine Sportmax brauche ich verschiedene Teile, die ja bekanntlich nicht oder nur sehr selten noch zu haben sind. Ich habe schon bei mehreren Leuten angefragt, aber bisher waren alle Ersatzteillager gerade in Sportmaxteilen ausverkauft (Sportmax war ja der NSU-production racer und wurde auch nur in geringster Stückzahl gefertigt).

H. M. in G.

Wir wissen auch nur eine kleine Firma, die vor längerer Zeit eine Menge Sportmaxteile auf Lager genommen hat. Ausgerechnet Ventile sind dort sogar heute noch vorhanden. Wenden Sie sich bitte an die Firma Perkuhn & Schäfer, 7 Stuttgart-Rohr, Auf der Heide 10. Dort führt man auch diverse Umbauten durch.

Falsche Hauptdüse links

Bei meiner Puch 175 SVS habe ich einigen Kummer mit der Einstellung des linken Vergasers. Meine Maschine wird ohne Ansaugeräuschkämpfer gefahren und da will sie nicht so recht laufen, ich fürchte, sie neigt zum Klemmen. Die Hauptdüse habe ich nicht geändert, kann es daran liegen, daß der Motor bei offenem Filter eine andere Hauptdüse benötigt?

N. N. in F.

Die Puch 175 SVS darf nur dann links eine Hauptdüse 90 haben, wenn sie mit Ansaugeräuschkämpfer gefahren wird. Ohne diesen läuft der Motor zu mager, es muß mindestens Hauptdüse 100 bis 105 verwendet werden. Kein Wunder, daß leichte Klemmung aufgetreten ist.

Victoria-Parilla-Daten

Vor einigen Wochen kaufte ich billig eine Victoria Parilla, gebraucht. Für diese Maschine ist aber kein Handbuch aufzutreiben mit den nötigen Daten. Ich brauche also Ventilspiel, Zündzeitpunkt, Düsengröße des Vergasers, Ölfüllmenge des Motors und Kerzen-Wärmewert.

P. P. in A.

Die Daten für die Victoria Parilla von 1958 sind: Ventilspiel Einlaß 0,10 mm, Auslaß 0,15 mm, Zündzeitpunkt wird auf 9 mm vor OT eingestellt, der Vergaser muß Hauptdüse 98 und Leerlaufdüse 40 haben. Als Ölfüllung werden 1 1/2 Liter Motoren-HD-Öl SAE 40 benötigt, als Zündkerze kommen Sie mit einer 225er aus, deren Elektrodenabstand auf 0,6 mm justiert sein soll.

Basteltip

In meinem Werkzeugladen konnte man mir keinen Kreuzschlitzschraubenzieher mit durchgehender Klinge und Sechskant am Schaft besorgen. Nach einigen Überlegungen kam ich dann auf einen Ausweg, den das Bild zeigt: Steckensatz hat SW 8, dazu ein 8er Rohrsteckschlüssel. Da kann man auch mal draufschlagen.

H. M. in G.



MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

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

an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

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

ADLER

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

Adler MB 250 mit hochliegender Auspuffanlage und vielen Ersatzteilen zu verkaufen (Motor, Rahmen usw.). Reinhold Diel, 6483 Salmünster-Bad Soden, Bad Sodener Straße 6. 55 068

Verkaufe Adler „Favorit“ mit Kfz-Brief, evtl. zum Ausschachten. Günter Kieslich, 7891 Oberlauchringen, Königsberger Str. Nr. 19. 55 065

Verkaufe aus Familiengründen sehr gepflegte Adler MBS 250 Favorit, Bauj. 57, wenig und immer zuverlässig gelaufen, mit Frankfurter Töpfen und Bosch-Fanfanenanlage, Preisidee: DM 800.—. Peter Nemeček, 64 Fulda, Alter Postpfad 4. 54 981

Suche 250 ccm MBS- oder MB-Motor, mögl. zwei Vergaser, in gutem Zustand. Karl Wunderle, 8804 Dinkelsbühl, Weinmarkt 6, Telefon 23 97. 54 971

Suche gute MBS 250 gegen Gebot. Genaues Angebot an Achim Heller, 6201 Delkenheim ü. Wiesbaden, Breslauer Straße 2. 55 113

MB 250, silber, wie neu, TÜV 69, viele Ersatzteile, zu verkaufen. H. Rindt, 415 Krefeld, Rosenhain 11 b, Tel. 3 51 72. 55 077

AERMACCHI

AERMACCHI 250 ccm, sehr schnell, kann evtl. auf Straße umgebaut werden, mit allen Teilen, DM 1500.—. E. Ernst, 741 Reutlingen, Stuttgarter Str. 33. 55 141

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON



Die neue 1967er

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

AJS

Verkaufe AJS CSR, 650 ccm, 1965, Doppelvergaser, Drehzahlmesser, vorgef., sfr 2700.—. N. Meier, CH-8712 Stäfa, Bergstraße 87, Tel. 0 51 74 73 04. 54 974

AJS-Motorräder, Ersatzl. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 127

BSA



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

BSA-Motorräder liefert und betreut: **Motorrad Emonts**, 5 Köln, Martinsfeld 23, Tel. 31 42 17 • Die Triumph-Spezialisten

BSA-Motorräder, Ersatzl. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 129

Eilt sehr!
Suche betriebsfertigen BSA-Motor, 650 ccm, 42 PS, Typ A 10, ab Bauj. 1960. Angebote mit genauen Daten an Reinhard Röhrner, 8399 Fürstzell, Passauer Str. 7. 55 008

BSA A 65 Spittfire, 53 PS, Bauj. 67, 4000 km, wegen Fam.-Zuwachs zu verkaufen. Preis nach Vereinb. Siegfried Haarbauer, 8676 Schwarzenbach a. d. Saale, Untere Angergasse 6. 55 088

BULTACO

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

DKW

DKW RT 200, neu überh., Motor frisch ausgeschliffen, sportlich hergerichtet, gr. BMW-Tank, Sportkissen, Alu-Bleche, neue Batterie, Chromfelgen und Rücklicht. Farbe rot. Maschine fahrbereit. Preis DM 300.—. Wolfgang Reeg, 61 Darmstadt-Arheilgen, Frankfurter Landstraße 116. 55 085

GELÄNDEMASCHINEN

Suche BMW-Gelände-Gespann gegen bar, möglichst Raum Hessen. Alois Kling, 6419 Haselstein. 55 067

Verkaufe Maico GS-250, Bauj. 62, zugel. TÜV 69, für ca. DM 600.—. Bender, 7313 Reichenbach/Fils, Schillerstr. 34. 54 991

Verk. kompl. RMZ-Fahrgestell od. tausche geg. MAICO-Doppelrohr-Fahrgest. Eigenfeld, 87 Würzburg, Arndtstr. 37. 55 031

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. 55 124

Verkaufe Maico GS-360, ehemalig. Werksmaschine. Bauj. 1966. Zuschriften unter M 5191 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 159

HARLEY-DAVIDSON

Importeur für das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 55 110

HEINKEL

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

Heinkel-Tourist-Telle, Bauj. 60, gut erh., zu verk. Selbstabholer. Ges. Zündapp Janns z. Ausschachten. Hermann Meisel, 712 Bietigheim-Buch, Reichenberger Str. 5. 55 111

HERCULES

Hercules, 97 ccm, Bauj. 1966, 4000 km, nach Höchstgebot zu verkaufen. Holmer Gaiser, 2000 Hamburg 62, Dortmunder Straße 18. 55 006

Verkaufe Hercules K 50, rot, mit Gläs.-Rennverkl., Alu-Schutzblech, wenig gel. Horst Straub, 3551 Lohra, Gladenbacher Straße 60. 55 084

Verkaufe Hercules K 50, Fünfgang, Bauj. 1966, 11 000 km, gut erhalten. Preisidee DM 700.— bis 750.—, Barzahlung. Werner Trämer, 7417 Urach, Grabenstetter Str. NB. 55 070

Suche für Hercules K 50 gebrauchte Rennverkleidung. Preis nicht über DM 100.—. Meinhard Czerner, 7831 Wasser, Grünweg 3. 55 117

Sachs-Umbau, 80 ccm, 9,2 PS, Sportausf., 11 PS, Super-Sport-Ausf., 90 ccm, 14 PS. Peter Bender, 68 Mannheim-Sandhofen, Hintergasse 9. 55 123

HOREX

Suche 2 guterhaltene Auspuffe (Krümmer, Schalldämpfer) für Horex-Regina, 350 ccm. Harms, 294 Wilhelmshaven, Genossenschaftsstraße 45/1. 55 044

Resident 350, defekt, billig zu verk., neue KW u. Hauptlag., Ber. 80%. TÜV 5. 68. Luther, 353 Warburg, Bürgerm.-F.-Str. 23. 55 040

Horex „Imperator 400“, 1 fahrbereiter Motor, 1 Motor zum Aussch., mehrere Einzelteile, billig abzugeben. Janfried Egger, 4404 Telgte, Vechtrup 53. 55 020

Suche Zyl. u. Zylinderkopf von Resident. Abzugeben: Montageanleitungen für Imperator u. Resident. Anfr. bei: Thomas Ackermann, 7 Stuttgart-Bad Cannstatt, Tarnowitzer Str. 4. 54 983

Suche dringend HOREX-Resident, mögl. ohne Motor oder mit Motorschaden, geg. Barzahlg. Hans W. Lehner, 8485 Floß/Opf., Eigenheimsiedlung 12. 55 080

Verkaufe Imp.-Motor, kompl., 2 Verg., 2300 km gel., neue Speichen, Kabelsätze, Auspufftöpfe, Ölpumpen usw., verstellb. Pleuel, kompl., DM 68.—, gebr. Zylinderkopf, 400 u. 450, m. Verg., Motorgehäuse, 450, Zyl. m. neuen Kolben. K. Kahrman, 64 Fulda, Tränke 27, Tel. 32 27. 55 092

JAWA

ORIGINAL-ERSATZTEILE



ab Jahrg. 1946 prompt ab Lager lieferbar.
COMOT AG. Manessestraße 190
CH-8045 Zürich Telef. 0 51 / 25 28 80

Verkaufe JAWA 250, weiß, noch nicht voll eingefahren, absolut neuwertig, Garantieanspruch bis Oktober 67, für DM 1000.—. Dr. med. E. Heuer, Kreiskrankenhaus, 8562 Hersbruck. 55 093

JAWA-GESPANN
350 ccm, 66, 10 000 km, TÜV 1968, zugel., unfallfrei, bestgepflegt, aus 1. Hand, preisgünst. abzugeben. Dieter Förster, 1 Berlin 15, Brandenburgische Straße 37, Tel. 03 11 — 8 87 37 65. 55 119

CZ-, ESO-Motorräder, Ersatzl., Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 55 131

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 Zubehör-Katalog
Motor-Schäfer
62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

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



Kreidler, 3-Gang-Motor, Rahmen, Gabel, Bleche, Tank usw. verkauft für zusammen DM 130.— Stille, 495 Dankersen, Blumenstraße 2. 54 980

Verkaufe sportl. Kreidler, mit Telegabel, 14 l-Tank, RS-Verkleidung usw. F. Knudsen, 2251 Viöl, Osterende 24. 55 036

Suche für Kreidler Florett Super bis Nov. 1964 verchromten Büffeltank. Klaus Wanicke, 2807 Bierden, Fuhrenkamp 196. 54 998



Verkaufe schnelle 4-Gg.-Kreidler, rot gespr., MB-Rennverkl., Sport-Schwingengabel u. Alubl., Rennstummel und Sportgriffe, Rennsportsitz, Chromtank, verchr. Motorverkl. usw. Motor generalüberholt, TÜV 68, Zubehör, Preis: DM 850.—. Horst Klieber, 6101 Seeheim, Am Grundweg 7. 55 013

MAICO

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

Verkaufe wegen Aufgabe des Motorsports sehr schnelle Maico, 250 ccm, Bauj. 1965, mit Ceriani-Gabel-Breitwandzylinder, in rennfertigem, tadellosem Zustand, für DM 1900.—. Zuschriften unter M 5189 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 157

Von Maico-Taifun Solo-Stirnräder zu kaufen gesucht oder Tausch gegen SW-Übersetzung. C. Pietler, 6501 Hechtshaus, Schulstraße 31. 55 074

MOTO CROSS

Verkaufe wegen Aufgabe des MC-Sports 2 CZ, 250 ccm-MC, beide i. W. neu überholt, sowie 1 Maico, 250 ccm-MC, Bauj. 67, 1 Rennen gel. Zuschrift. an Gerhard Lilie, 8 München 8, Herrenchiemsestr. 2. 55 120

VERKAUFE Moto Cross-Maico, 360 ccm, allerneuestes Modell, zwei Rennen gelaufen, mit allem Zubehör, Neupreis DM 3800.—, für nur DM 2900.— abzugeben. Einen Maschinentransportanhänger geschlossen mit Plane, DM 300.—. Einen Moto Cross-Motor, 175 ccm, fast neu, für DM 350.—. MAICO-WERKSVERTRETUNG, 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5, Tel. 2 64 04. 55 062

Verkaufe 175 ccm-Maico-Cross-Motor, Breitwand, DM 120.—, 1 Motorgehäuse Maico, 250 ccm, neuwertig, DM 95.—. Hias Fichtl, 8921 Hohenfurch 5. 54 997

Verkaufe Maico MC, 250 ccm, mit Ceriani und Transportanhänger für 2 Maschinen. Bernd Keus, 519 Stolberg, Blaustraße 5. 54 993

Greeves Challenger Moto Cross-Maschine, 250 ccm, für DM 2300.— zu verkaufen. Nur 3 Rennen gelaufen, Probefahrt mögl. Manfred Estler, 6501 Ober-Olm/Mainz, Obergasse 20. 55 142

Maico 360, Bj. 66, neuwertig, DM 1500.—. Willi Weissweiler, 535 Euskirchen, Eifelring 75, Ruf 40 46. 55 122

CZ 250 ccm, wenig gebraucht, günstige Gelegenheit, preiswert zu verkaufen, Teilzahlung evtl. mögl. Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 170

MOTO GUZZI

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

Import und Vertretung **Schweiz**.
Otto von Arx, CH-4632 Trimbach bei Olten, Telefon (062) 4 14 14.



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. Cirkrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstraße 9, Telefon 0 61 96/812 36

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

55 128

R 50 S, 40 000 km, neu bereift, Bestzustand DM 1 800.—

R 69 S, Heinrich-Tank, Maschine wie neu, DM 2 700.—

Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, Tel. 091 41-2858

BMW R 60, Erstzulassung 23. 9. 1965, 14 500 km, umständehalber für DM 2500.— zu verkaufen. Tel. 0 63 48 — 501, nur sonntags anzutreffen. 55 015

Verkaufe R 51/3 mit 35 PS-Motor, TÜV Mai 1969. Motor vor ca. 3500 km generalüberholt, mit neuer Elektrik u. Kabelbaum, einwandfreier Gesamtzustand der Maschine mit folgender Ausrüstung: Drehzahlmesser im Scheinwerfer, Gepäckträger (verchromt), Seitenständer, Tankrucksack, 25-Ltr.-Tank, neue Auspuffkrümmer. Siegfried Kriebel, 318 Wolfsburg, Rathenauplan 27. 55 014

Suche BMW 500 oder 600 ccm, zahle bar. Hans Hirsch, 8221 Kienberg Nr. 114. 55 058



Kennen Sie die ?

Ihr Motorrad vom Fachhändler Ihre Versicherung von:

Spezial-Zweirad-Vers.-Büro HANS EHLERT

7073 Lorch — Postfach 10
Tel. 071 72/579

Stützpunkte:

- 583 Schwelm Karl Theo Horn Hauptstraße 159
- 68 Mannheim Günter Brecht, K 3/5
- 7082 Oberkochen Franz Bischof Sonnenbergstraße 1
- 744 Nürtingen Ludwig Kiener Karlstraße 39
- 7981 Weißenau Otto Gerster Bahnhofstraße 20
- 1 Berlin 45 E. Spletstößer Ostpreußendamm 153 a

Dreizylinder
DKW-Rennmaschine 350 ccm

Verkaufe BMW R 51/3 mit gr. Hoske-Tank, Drehzahlmesser, R 68-Gabel, neuen Mahle-Sportkolben. Motor defekt (Kurbelwellenlager), TÜV bis Juni 1968. Evtl. auch Einzelteile, gegen Höchstgebot. Reiner Wenhe, 455 Bramsche, Wörthstr. 8. 55 017

Verkaufe für R 50 — R 69 S 200-mm-Scheinw., Drehzahlm., Sitzbank u. Zyl.-Schutzbügel. Suche Gläser „Monza“. A. Ritter, 5024 Pulheim, Iltisweg 74, Tel. Stommeln 79 96. 55 018

BMW R 69 S, umgeb. auf 750 ccm, Kayser-Zylinder, 18 000 km, TÜV Febr. 69, Drehzahlmesser, Seitenständer, Meier-Tank, DM 3000.—. P. Merz, 6 Frankfurt a. M., Eschborner Landstr. 52, Telefon 78 00 61. 55 025

Ersatzteile

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



Lampenumbau für Drehzahlmesser und Tachometer für BMW,

Austauschgabeln für Schwingenmodelle 125.- DM
Kurbelwellenreparatur sämtlicher Typen BMW
Maschinenbaumeister W. Rauch,
8961 Durach, Füssener Str. 36

MZ-Seitenwagen

passend für BMW, liefert
BMW-Nezger,
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

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

Mascot

REGISTERED

Hergestellt aus schwarzem DUNLOP-WATERPROOF-NYLON, in 4 Größen sofort ab Lager lieferbar!
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7

TRIALNYLON

Jacke+Hose gefüttert **DM 159.-**

Rennkombi **DM 106.—**

Verk. Motor BMW R 67/2. Th. Rzymek, 462 Castrop-R. I, Dorlohstr. 174. 55 030

Verkaufe 25-Ltr.-Tank für BMW, Farbe: weinrot, zum Preis von DM 80.—. Karl Hollmann, 6361 Nieder Rosbach, Haingraben 6. 55 039

Suche: BMW-Schwingenrahmen, mit H.-Schwinge u. H.-Antrieb, R 51/3-Gabel, R 60, 69, S.-Motor, 750er Kayser-Zyl., r. u. l. R 69 S-Zyl.-Kopf mit Verg. ϕ 28 bis 30 mm, Dico-Tourenz., Gerhard Specht, 28 Bremen, Zeppelinstr. 70. 55 047

SCHWEIZ!

Zu verkaufen BMW R 69, Bauj. 60, mit RS-Tank, in sehr gepflegtem Zustand, evtl. Tausch. Werner Moser, CH-9050 Appenzell, Hirschbergstr., Schweiz. 55 051

BMW

Verk. R 25/2, Liebhaberstück, viele Neuteile, TÜV-frei, verst. u. vers. für 1 J., Preis: DM 750.—. Bruno Römer, 5 Köln-Müngersdorf, Wendelinstr. 100. 55 001

Verkaufe astreine R 69, DM 2000.—, Steib S 250, fabrikneu, DM 500.—, Harr-Tourenkombi, Gr. 180 cm, DM 150.—. Günter Renner, 7887 Burg (Bad.), Murgtalstr. 2. 55 056

R 69-Gespann (LS 200), reparaturbed., u. viele Teile, viele Max-Teile u. überholt. 250er Reginamotor geg. Gebot zu verk., nehme 100er Sachs in Zahlg. H. Dobras, 565 Solingen-Wald, Stresemannstr. 22 a. 55 000

Verk. R 69 S, Bauj. 65, 23 000 km, TÜV 69, 32-Ltr.-RS-Tank, Bestzust., DM 3200.—. Fritz Schraudner, 8 München, Landsberger Straße 107 II. 55 054

Verkaufe 2 Rahmen BMW R 25/3 mit Gabel, einer m. Br., DM 30.— u. DM 50.—. 1 SW Steib 200 für DM 30.— u. viele Ersatzteile für R 25/3 DM 50.—. Wolfgang Lampe, 31 Westercelle, Möhrenweg 6. 55 002

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 1960, in sehr gutem Zustand, mit Hoske-Tank, Drehzahlmesser und Verkleidung. Versichert u. versteuert, TÜV abgenommen bis Mai 1968, Preis DM 2000.—. Franz Stark, 42 Oberhausen-Osterfeld, Siedlerweg 36. 55 007

BMW R 50, Bauj. 1957, gepflegt, Kurbelwelle, Kolben, Zylinder neu, vieles verchromt, ca. DM 1300.—. Hermann Oetjen, 2801 Tarmstedt 168. 54 989



TT Rennsportverkleidung

wurde von bekannten Rennfahrern für den sportlichen Fahrer hergestellt

komplett für KRÄDER

DM 340.—

komplett für Kleinkrafträder

DM 260.—

Durch SUPER-FORM merkl. Erhöhung der Beschleunigung u. Endgeschwindigkeit. Eine SPEZIAL-Befestigung ermöglicht eine sichere und flatterfreie Montage Lieferbar in den Farben weiß, silber, rot und anderen Farben.

BMW, HONDA u. NORTON sof. ab Lager lieferbar, andere TYPEN kurzfristig! Außerdem: 30 Ltr. BMW-Kunststofftank DM 298.—, 18 Ltr. HONDA-Kunststofftank DM 190.—, HONDA-Kunststoff-Rennsitz DM 115.—

Detlev LOUIS, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 44 74 91

SEIT 30 JAHREN überh. gebrauchte Motorräder

Ständig große Auswahl in BMW Motorrädern 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

Suche R 50 gegen bar. Raum München. H. Zinsmeister, 8 München, Agnesstr. 31 III. 54 994

Verkaufe: BMW R 50, Bauj. 60, Hosketüten u. -Tank, Bestzustand, DM 1600.—. Heinz Leipold, 6451 Rückingen, Kreis Hanau, Wilhelmstr. 19. 54 996

BMW R 27, 26 000 km gelaufen, Ia Zustand, zu verkaufen. Preisangebote an Fa. Wolfgang G. Uhlig, 235 Neumünster, Ansharstr. 25. 54 999

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. 55 139

Verkaufe meine sportliche u. sehr schnelle BMW R 68, Maschine in sehr gutem Zustand. Verh.-Basis DM 1500.—. Zuschriften unter M 5177 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 140

BMW R 69 S-Motor mit S-Getriebe, 20 000 km, DM 1000.—, 1 Kardän 26/6 mit Schwinge, 2 Vollnabenlaufräder, neu bereift, 1 TR 500, beschädigt, neuwertigen Geländeanzug, 2 Römer, Gr. 56, 1 neuer Nierenriemen. Lutz Hauke, 1 Berlin 65, Schulstr. 35. 55 160

Zu verk.: 1 H.-Tank R 50 RS, neu, DM 220.—, 1 M.-Tank DM 70.—, 1 Telegab. m. Blech u. Rad DM 100.—, 2 Rahmen R 68 à DM 25.—, 1 Beinverkl. Heindr. DM 50.—, 1 Kardangetr. R 68 DM 40.—, 2 Bleche hint. f. R 68 m. gr. Rückl. à DM 30.—, 1 Seitenständer DM 15.—. H. D. Oberwittler, 48 Bielefeld, Schlangenstr. 16. 54 975

Verkaufe R 69, guter Zustand, DM 1500.—. Festpreis. Friedrich Franz (junior), 7181 Neustädtlein, Krs. Crailsheim. 54 978

BMW R 50, Bauj. 65, 13 500 km, 24-Ltr.-Tank, Sitzb., Chromfelg., Sportlenker, H 48-Hebel, Gaszugvert., Alu-Blech, Bestzust., DM 2200.— bar, krankheitsh., evtl. Barbour m. Futter, Wellhofer-Helm, Fospaic-Br., zus. DM 200.—, auch einzeln. W. Pustlauck, 21 Hamburg 90, Gazertstraße 32. 54 979

Suche BMW R 69 S, guter Zustand, auf Abzahlung, und einen Zylinder für Horex Imperator 400. Volker Spindler, 67 Ludwigshafen a. Rh., Maxstr. 62-65. 54 984

Verk. Motorrad BMW R 50, in erstklass. Zustand, TÜV abgenommen bis 68, Preis DM 1500.—. Werner Schmidt, 6101 Nieder-Kainsbach (Odw.). 54 988

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 66, 12 000 km, Camphausen-Vollverkleidung, US-Sitzbank, Hoske-Tüten, Reparaturanleitung. Maschine ist in Ia Zustand, Preis DM 3500.— bar. Werner Jopp, 464 Wattenscheid, Hesternstr. 31. 55 090

BMW R 51/3, sehr gut erhalten, wegen Heirat preisgünstig zu verkaufen. Wolfgang Oehms, 4509 Bad Essen, Franz-Martin-Straße 4. 55 095

Verkaufe R 60, Bauj. 67. Tel. 0 41 03 — 54 13 ab 20 Uhr. 55 098



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 775506

HONDA

Motorräder, Ersatzteile
und Reparaturen

Bruno Lippke
896 Kempten, Füssener Str. 56



HONDA

Motorräder

Ersatzteile
Spaett München, Landwehrstr. 66,
Telefon 531690

Honda Motorräder

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

Verkaufe wegen Eintritt z. Bw. zweier
Kunden ihre bestellten Honda SS 50,
neueste Modelle, noch nicht zugelassen u.
gefahren, für nur DM 900.—. Evtl. Finanz.
Farbe wahlweise schwarz/rot. Honda-
WERKSVERTRETUNG Waiblinger, 7401
Tübg.-Lustnau, Zundelstr. 5, Tel. 2 64 04.
55 063

CB 250, Bauj. 66, letztes Modell, noch wie
neu, DM 1700.—. Gschobmann, 86 Bam-
berg, Heiliggrabstr. 1. 55 048

Suche bis 1. 7. guterhaltene Honda CB 72,
bis DM 1100.—. Zahle 1/4 an, 1/4 am 1. 8.
Eilangebote an Berthold Birk, 8972 Sont-
hofen, Salzweg 24 (2/480). 55 046

BMW

R 27, generalüberholt, Motor 1000 km, in
ausgez. Zustand, Verhandlungsbasis DM
900.—. Klaus-Peter Kronemann, 3554 Cap-
pel, Krs. Marburg, Auf der Heide 31.
55 105

Suche R 50-Motor, evtl. ganze Maschine.
Klaus Jedan, 71 Heilbronn, Rosenberg-
straße 28. 55 107

Suche BMW 600, fahrbereit u. TÜV, Ver-
handlungsbasis DM 800.—. Raum Frank-
furt. Josef Hahn, 6093 Flörsheim a. M.,
Hauptstr. 14. 55 112

R 50, Gläser-Verkl., Hoske-Tank u. -Tüten,
neu bereift, Drehzahlmesser, DM 1550.—.
Schmidt, 667 St. Ingbert, Röntgenstr. 2 a
Tel. 27 80. 55 114

Suche Vollnaben od. Doppelnockenbremse
für R 51/3, Bauj. 1951, für Vorderrad, evtl.
auch komplettes Vorderrad. Heinz Koch,
7014 Kornwestheim, Zollernstr. 23. 55 083

Verk. von R 50: 2 H.-Tüten, neu, DM
120.—, 17-Ltr.-Tank DM 50.—, 2 V.-Feder-
beine DM 60.—, 1 Hinterradgetr. DM
180.—, 1 H.-Schwinge mit Welle DM 65.—,
1 Motor, KW neu gelag., DM 600.—,
1 Rahmen mit Brief DM 200.—, 1 S-Ge-
triebe DM 250.—, 2 Laufräder, Alu-Felge,
je DM 100.—. Hans Schömburg, 6801 Nek-
karhausen, Theresienstr. 2. 55 073



HONDA

Motorräder

und Ersatzteile sowie Reparaturen.

HONDA-SCHUH

6691 Namborn

(Demnächst auch in Frankfurt a. M.)



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 55 130

Suche einwandfreien Honda-Motor, 305
oder 350 ccm. Udo Bischoff, 5100 Aachen,
Eynattener Str. 61. 55 035

Honda CB 92 SS, 125 ccm, 2-Zylinder,
Bauj. Okt. 66, 3000 km, neuwertig, DM
1500.—. P. Merz, 6 Frankfurt, Eschborner
Landstraße 52, Tel. 78 00 61. 55 026

Verk. Honda CB 450, 4500 km, Metzeler,
Renold, Girling, wie neu, DM 2600.—, bar,
aus gesundheitl. Gründen. Fritz Lämmer-
mann, 8531 Sugenheim Nr. 15. 55 023

Liefere sofort für Straße und Rennen:
CB 72/77: Umbaus. 350, ab DM 290.—,
verst. Kupplungsfl., CS-Ventilfl., scharfe
Nocken, Ritzel 16 u. 17 Z., Rennfußrast.
CB 450: Umbaus. 500, ab DM 330.—, Ritzel
17 Z., Kolben 11:1 für 250, 350, 500 auch
Übermaß. Kurbelwellenrep. Motortuning.
K. Timmermann, 5 Köln, Bonner Str. 473.
55 012



HONDA

UMBEER

75 KARLSRUHE · Adlerstr. 16
Tel. (07 21) 651 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 (z. Zi. vergriffen). Satz DM 18.—. Alles
für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie bitte meinen Katalog an!

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

HONDA-MOTORRÄDER

Ersatzteile und Reparaturen

Wölk, Wuppertal-E.

Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 339 63

Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, Tele-
fon 0 91 41-28 58 liefert HONDA + Ersatz-
teile, repariert u. betreut!

CB 72 gut erhalten, gegen Gebot
CB 77 mit Aluverkleidung, Bestzustand
DM 2500.—

CB 77 Kunstst.-Tank, Langstreckenma-
schine DM 1600.—

CB 250 erst 2000 km, umständehalber
Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg,
Tel. 091 41-28 58

Ei!l! Verkäufe Honda CS 250, Bauj. 1960,
und C 110, Bauj. 1964, für zusammen DM
900.—. Auch einzeln abzugeben. Hubert
Duda, 5156 Kaster, Anton-Heinen-Str. 1.
55 019

Verkaufe Honda S 800, DM 1800.—. Tel.
0 51 33 — 61 40. 55 016

Verkaufe Honda CB 72, Bauj. Okt. 1965,
17000 km, Stummel u. Rennbank. Wolfgang
Lischnewski, 47 Hamm, Schottschleife 40.
55 004

Verkaufe Honda CB 92 SS, blau, Bauj. 63,
guter Zustand, Motor nachweisb. general-
überholt, sämtl. Neuteile drin, m. Tank-
rucks., vers. u. verst. bis 5. 68. DM 950.—
Verhandlungsbasis. Walter Blankenburg,
7463 Rosenfeld, Rote Halde 44. 54 976

Suche Honda SS 50-Motor. Walter Istvan,
7533 Eutingen, Dorfäckerweg 15. 54 992

Verk. CB 72 SS, 28 500 km, Originalzust.,
TUV 5. 69, DM 1100.— in bar. A. Bartsch,
41 Duisburg-Neudorf, Geibelstr. 31. 54 973

Suche Honda CB 72-77 SS oder BMW
500-600, zahle DM 1500.— bar. Dieter
Terjung, 5172 Linnich, Pallandstraße 13.
55 135

Verk. HONDA CB 450, Bj. 67, 10 000 km,
WORO-Tank, neue Reifen, Spezialzubeh.,
erstklassiger Zustand, wegen Schule.
Anzusehen: Firma Wolfgang G. Uhlig,
235 Neumünster, Ansharstr. 25, Tel. 22 63.
55 099

Honda CB 450, mit und ohne Verkleidung,
sofort ab Lager lieferbar. Ferner verk.
ich zwei 250 ccm-Motobi-Rennmaschinen.
Fritz Alexander, 3057 Neustadt, Am Rü-
benberge, Schmiedegasse. 55 106

Verk. Honda CB 450, Bauj. 66, 1500 km,
wie neu, Harro-Combi, Helm u. Extras.
Udo Rödel, 85 Nürnberg/Buch, Ritter-
steig 11. 55 165

Verk. CB 72, 14 000 km, vor 1000 km nach-
weisbar generalüberh. Ebert, München 23,
Wilhelm-Hertz-Straße 11, bei Stephan,
19-20 Uhr. 55 164

Suche 50 ccm-Honda SS-Motor, Bj. ab 65.
Wolfgang Engels, 2226 Eddelak, Warfer-
dorn. 55 094

Honda CB 450, 8000 km, Bauj. 1966, neu-
wertig, neu bereift, wegen Familiennach-
wuchses zu verkaufen. Dieter Cordier,
6702 Bad Dürkheim, Martin-Butzer-Str. 13,
Tel. 0 63 22 — 26 91. 55 102

EINMALIG!

Verkaufe Honda CB 92 SS, mit Renn-
verkleid., Bauj. 1962, Motor neu, 70 km
gel., 135 km/h, generalüberholt. Rechn.
über DM 600.— vorh., zum Barpreis von
DM 1400.—. Wilhelm Hoischen, 511 Als-
dorf/Aachen, Burgstr. 6. 54 985

Wegen Familienultimatum Honda CB 450
zu verkaufen. Nur 10001 km gelaufen,
absolut neu, für DM 3150.—. Erstzulassung
29. Mai 67. Außerdem 1 Aqualon-Anzug,
kleine Größe, ungetragen, für DM 120.—
(neu DM 170.—), 1 Belstaff Trojan für
DM 60.— (neu DM 120.—), Raum Heil-
bronn, Tel. 0 79 40 — 21 85. Zuschr. un-
t. M 5195 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 55 169

MOTOBI

Suche Motobi-Rahmen Imperiale 125 mit
Kfz-Brief. Norbert Gnädig, 7701 Über-
lingen/Ried, Härdle 4. 55 069

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 775506

NORTON

Verkaufe Norton, 350 ccm, Baujahr 1956,
alles verchromt, best. Zustand, fahrbereit,
137 km/h Spitze, 90% Bereifung, Preis-
idee DM 1100.— oder Angebot. Tausche
evtl. gegen Moto Cross 50 ccm-Zündapp
oder 250 ccm-Maico. Manfred Stein, 429
Bocholt/Westf., Mussumer Kirchweg 7.
54 982

Verkaufe Norton 650 S, 49 PS, Bauj. 62,
TUV Aug. 68, mit Verkleidung und Zu-
behör, geg. Gebot. H. Grotfend, 53 Bonn/
Duisdorf, Lengsdorfer Straße 80, Wach-
hundertschaft. 55 097

NSU

Suche für „Max“: Schalldämpfer, Kupp-
lung u. Seitenwagenübersetzung. Manfred
Sörgel, 85 Nürnberg, Wiesenstr. 55.
55 052

Verkaufe sehr gut erhaltene NSU Max,
auf Sportmax umgeb. Sehr billig. Heinz
Zvorc, 1 Berlin 36, Waldemarstr. 88.
55 038

Suche für NSU Max passende Telegabel
mit 18er Rad, mit Tachotrieb bzw. T-
Gabel, zum Einbau eines Max-Rades.
Tele möglichst mit Lampe und Stummel-
lenker. Ulrich Funk, 7401 Tübingen-
Lustnau, Wilhelmstr. 158. 55 118

Suche guten NSU Max-Motor, möglichst
24 PS, mit Brief. Dieter Vetter, 7336
UHINGEN, Gerhart-Hauptmann-Straße 32.
55 103

Suche dringend: NSU Maxi-Motor, 175 ccm,
einbaufertig, gut erhalten oder neu.
Manfred Böttcher, 224 Heide/Holst., Ham-
burger Straße 12. 55 078

Verk. NSU Max, sportl. herger., Volln.,
Chromfelg., DM 200.—. Da.-Harr, Gr. 44,
neuw., DM 150.—. G. Paetzel, 2418 Ratze-
burg, Geibelweg 12. 55 101

YAMAHA

YAMAHA

jetzt auch im Raum Heidelberg lieferbar durch
Geppert & Sohn, Wiesloch
Hauptstr. 164, Telefon 2496



Yamaha-Werksvertretung
Paul Tuscher
2 Hamburg 13
Renzelstraße 10

YAMAHA

Motorräder, Ersatzteile
und Reparaturen

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

HONDA - YAMAHA

Ersatzteile + Maschinen vorrätig.
H. Hannig, 3 Hannover, Tegtmeyerstr. 7,
Tel. 441045, Prosp. nur gegen Rückporto.

Yamaha YDS 3, Bj. 1966, zu verkaufen,
km-Stand 15 000, DM 1900.—, nur bar.
Wilfried Vetter, 4307 Kettwig, Steinweg 5.
54 990

YAMAHA YDS - 5 E, mit Kfz.-Brief sof. Lieferb.
Spaelt, 8 München, Landwehrstr. 66-
55 049

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

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

Suche Zündapprahmen für KS 50 Falconette,
Bauj. 61, gebraucht. Werner Trämer,
7417 Urach, Grabenstetter Str. NB. 55 166

Verkaufe leicht defekte Zündapp KS 100,
Bauj. 1963, mit Gläser-Verkleidung und
Ersatzteilen. Werner Popp, 675 Kaiserslautern,
Tirolfstraße 21. 55 104

Suche für KS 601: 1 Sportmotor, möglichst
mit Getriebe und Vergasern, sowie 1 Hinterachs-
getriebe 8/39, kompl. mit Federung,
nur in einwandfreiem Zustand. Walter
Bianchi, 4240 Emmerich, Rheinpromenade
40. 55 109

Tuninganl. 8 PS, DM 18.— für alle Typ.
Kreidler od. Zündapp mit Matrizen zum
Anreißen sowie Ersatzteilliste. Garamot,
Rennmotoren, 8413 Regenstauf. 55 137

Verkaufe Zündapp 250 S-Rahmen mit Rädern
u. Motor, evtl. zum Ausschachten,
da Gehäuse u. Kurbelw. kaputt, m. Brief.
Angebote an Peter Rusicke, 1 Berlin 21,
Wilhelmshavener Str. 33. 55 037

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle
Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner
Straße 47, Tel. 61 26 79. 55 138

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

BEKLEIDUNGEN

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Renzelstr. 7.
55 133

Suche Harro-Kombi, 178, schlank, St. v.
Aaken, 87 Würzburg, Händelstr. 25 a.
55 163



Haben Sie den neuen Katalog schon? Noch gar nicht angefordert? Schreiben Sie sofort!
(80 Pf. in Briefm. beilegen)



Suche Rennkombi (Leder), nicht über DM 110.—. Größe: 1,81, schlanke Figur, und billigen, gebrauchten Jet-Helm (Preisangabe). Roland Schieck, 7933 Schelklingen, Ursprungschule. 55 045

Verkaufe schwarze HARRO-Lederbekleidung, Gr. 54 (mit Breecheshose), völlig neu, für DM 200.—. Günter Schmidt, 897 Immenstadt (Allg.), Kemptener Str. 50. 55 041

Verkaufe Rennkombi (Nappaleder), Größe 170/73, DM 180.—, Barbour-Rennkombi DM 60.—, 1 P. Avus-Rennstiefel DM 35.—, Größe 41, „alles neuwertig“. H. J. Ossa, 1 Berlin 36, Admiralstr. 35, b. Kühn. 54 810

Renncombi, Plexiglasscheiben, orig. italienische Renncombi nach Maß, DM 265.—, Scheiben für Renn- u. Sportverkleidungen für jeden Typ, DM 40.—, liefert p. Nachn. **Peter Eser**, 89 Augsburg, Augsburgener Straße 31, Telefon 368968

DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser

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



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

ERSATZTEILE

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

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

Motorrad-Ersatzteile, neu u. gebraucht für alle Fabrikate. Gläser-Sportverkleidungen, Motoren-Instandsetzung. **Zentral-Motorrad-Stützpunkt Ackmann**, vorm. O. Laubscher, 4962 Obernkirchen, Rintelner Straße 18, Telefon 2019.

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Import und Vertretung: **Otto von Arx**, CH-4632 Trimbach bei Olten, Schweiz, Telefon (062) 41414, Bonneville ab Lager lieferbar. Girling-Federbeine, Avon-Ver-schalungen, Cromwell-Helme, Barbour-Anzüge, div. Lederkombis. Motorradbaukasten, Ersatzteile u. Zubehör. Samstags auch Werkstatt ganzen Tag offen!

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.

MODELLBAU

REVELL-Modellbaukästen (Maßstab 1:8) Stück nur DM 19,75 Sofort lieferbar sind:
TRIUMPH Tiger, TRIUMPH 650, HONDA CB 250, HONDA Scrambler, HONDA Rennmaschine einschließl. Rennverkleidung.
D. Filmer, 293 Varel, Postfach 100

MOTORRADSTIEFEL

Engl. „Mike Hailwood“-Tourensport-Stiefel, hoher Schaft sFr. 95.—
Engl. „Mike Hailwood“-Rennsport-Stiefel, sehr leicht sFr. 85.—
Engl. Leder-Rennkombis ab sFr. 250.—
Importeur: **Otto von Arx**, CH-4632 Trimbach b/Olten (Schweiz), Tel. (062) 41414.

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.

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Renzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 134

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. Ventilfedern für CB 72/77
FRED RULFF, 5483 Bad Neuenahr, Wendelstraße 8
Postfach 751, Telefon (02641) 5179

US-Bänke breit DM 100.—, Sportbänke schmal mit Rennhöcker DM 65.—, Weimann-Alufelgen DM 35.—, per Nachnahme von **Motor-Schäfer**
62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

STELLENGESUCH

Motorrad-Mechaniker (Rennfahrer), dreißig Jahre alt, sucht Stellung in Raum München oder Schweiz. Zuschr. unter M 5180 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 147

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

TAUSCH

Tausche od. verkaufe (DM 700.—) engl. Triumph Tiger 100 c, 2 Verg., Alu-Zyl., neue KW u. 2. Masch. mit Mot.-Schaden gegen gute Puch 250 SG od. SGS. K. H. Denzler, 8546 Thalmässing, Tel. 0 91 73 — 352. 54 987

Tausche R 26 gegen R 69 S, zahle Wertausgleich. Norbert Stasyk, 42 Oberhausen, Schenkendorfstr. 22. 55 136

Tausche 17 M Ford, 66/67, 18 000 km, geg. BMW, Honda, Straßenrennmaschine — Wertausgleich. Born, 6652 Frankenholz, Rich.-Wagner-Straße 35. 54 986

VERKLEIDUNGEN

Gläser-Verkleidung, Typ Nürburg, verstärkte Halterungen, preiswert zu verkaufen. U. Blumenberg, 44 Münster-Angelmodde, Twenhövenweg 19. 55 053

VERSICHERUNGEN

Spezial - Zweirad - Versicherungsbüro **Hans Ehler**, 7073 Lorch, Postfach 10, Telefon 07172/579. Für alle Zweiräder werden bis 50% Schadenfreiheitsrabatt, für Beamte, Arbeiter und Angestellte im öffentlichen Dienst zusätzlich 20% Vorausrabatt bei günstigen Grundprämien gewährt.

ZÜNDANLAGEN

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

VERSCHIEDENE

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

HONDA SUZUKI YAMAHA

Motorräder, Kleinkrafträder

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

Renncombi - Tourencombi LEDER LEDERTUCH

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

500 ccm Norton u. 250 ccm Horex zu verk. G. Pauqué, 519 Stolberg-Dorff. 55 082

Verkaufe wegen Aufgabe des Trialsports: Zündapp GS 75, einsatzbereit, mit viel Zubehör, und tausche (oder verkaufe) NSU Fox 125 ccm, 2-Takt, umgebaut auf Trial (Tele-Gabel und 2 neuwertige Trialreifen), gegen Rennrad (Fahrrad) mit 10-Gang. Herbert Pitka, 8221 Traunwalchen 145 b. Traunstein (Obb.). 55 075

Suche KS 601 od. BMW R 50, R 69 od. engl. bis 750 ccm u. KS-Solo-Üb. Willi Schneider, 4961 Krainhagen Nr. 107. 55 072

Verkaufe sehr schnelle 250 Grasbahn-DKW mit Alu-Zylinder, MC-Kopf und Ceriani-Federbeinen. Sowie eine 250 DKW Moto Cross, eine DKW RT 350 S, Bauj. 1955, mit Mahle-Kolben, TÜV bis 68, eine Adler MB 250 mit Hinterradschwinge, einen Transportanhänger für 2 Maschinen, eine HP-Rennverkleidung und eine Horex-Gabel. Alles ist gegen Gebot abzugeben. Rudi Feigl, 8081 Breitbrunn am Ammersee, Watzmannstr. 6. 55 057

MZ oder Jawa gesucht. Gerhartz, 53 Bonn, Nidegger Str. 2. 55 055

Suche Motorrad mit SW, Bauj. von 57—64, bevorzugt BMW, km- und Preisangebote an Rudolf Pachmann, 852 Erlangen, Waldstraße 15. 54 977

Aus fam. Gründen verk. ich schw. Herzens meine **HONDA CB 92**, 2 Verg., mit Verkl. für DM 950.—. **RENNMASCHINE** Ducati Grand Prix 125 ccm, gepfl. und schnell, m. Ersatzteilen, für DM 2150.—. **1 RENNKOMBI**, HARR-Cromwell-Helm, Brille u. Handschuhe, neu, für DM 315.—. Zuschr. unter M 5185 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 152

1 BMW R 69 S, Bauj. 65, 8900 km, mit Gläser-Verkl., sehr viel Zubehör, **1 BMW-Renngepann**, hergerichtet v. 51/3, mit vielen Ersatzteilen, seit Überholung nur einmal probegefahren in Hockenheim. **1 Norton 650 SS**, Bauj. 61, generalüberh., mit Verkleidung u. viel Zubehör, wenig km gefahren. Tel. 0 77 39 — 279 ab 20 Uhr abends. 55 076



Verkaufe: 2 Veteranen JAP 1000 SV, Lagersch., m. Norton-Rahmen, zerl., 100.—. Rudge 500 mit 2. Mot., Getr., Tank, Rahmen, Gabel etc. 280.—. 1 53er BSA-Tank 15.—, 3 Kettensch. à 6.50, für BSA A-Typ: H-Rad 60.—, Tank, verchr., 40.—, für NSU-Fox: Tank, Gabel, V.- u. H.-Rad à 10.—, Maico-MC-Tank 8.50, Gizletta-Tank 10.—, 1 Brough-Gabel f. Standard Rex Sp. 10.—, 1 Goggo-Roller 30.—, 4 30er Bing m. Flansch, kpl. à 25.—. Friedrich Holzapfel, 8012 Otto-brunn, Hermann-Löns-Str. 18, Tel. 47 80 93. 55 061

Das Letzte

Gert W. Heumann †

Am Abend des 12. Juni fand bei der Rückkehr von einem Presseempfang in Frankfurt kurz vor seiner Wohnung Gert W. Heumann einen plötzlichen, unerwarteten Tod, der ihn, den 1921 Geborenen, im besten Alter mitten aus einem aktiven Leben riß.

Gert W. Heumann war stellvertretender Chefredakteur der in den Vereinigten Motor Verlagen erscheinenden Flug Revue. Im Krieg bis zum Abschluß seiner Maschine und seiner Verwundung zunächst beim fliegenden Personal, nach seiner Genesung aus dem Wehrdienst entlassen und in der Konstruktionsabteilung von Junkers tätig, kam er nach Kriegsende zum Luftfahrt-Journalismus, wo er sich sehr bald einen Namen insbesondere durch seine Berichte über historische Flugzeuge machte, die er durch hervorragende Zeichnungen selbst zu illustrieren verstand. Als Redakteur der Flug Revue formte er weitgehend das Bild dieser Zeitschrift durch seine qualifizierten Fachartikel, durch international beachtete und anerkannte Kommentare und Analysen — und durch das von ihm geschaffene Bildmaterial.

Uns vom MOTORRAD war Gert W. Heumann seit seinem Eintritt in den Verlag aufs freundschaftlichste verbunden. Wir alle schätzen ihn nicht nur als Fachmann, wir waren ihm nicht nur wegen seiner stets ausgeglichenen, fairen Persönlichkeit zugetan — in seinem in häufigen Gesprächen zutage tretenden Interesse für die Welt des Motorrads klang stets die Sympathie durch, die von jeher zwischen der Fliegerei und Motorradfahrern besteht.

Gert W. Heumanns Tod bedeutet nicht nur für seine Familie und nicht nur für die Flug Revue einen unersetzlichen Verlust. Auch wir haben einen verständnisvollen, lieben Kameraden verloren.

Redaktion DAS MOTORRAD

Jakob Zehnder †

Eine große Trauergemeinde nahm kürzlich in Gränichen/Schweiz Abschied von Jakob Zehnder-Stauffer, der an den Folgen eines Unfalls nach kurzem Krankenlager verstorben war. Zehnder hatte 1911 mit seinem Vater und den Brüdern die Firma Jakob Zehnder & Söhne gegründet, die die Vertretung der Adler-Fahrradwerke ausbaute, sich während des ersten Weltkriegs eine eigene Fabrikation angliederte und dann zu Beginn der zwanziger Jahre die Herstellung des bekannten Zehnder-Kleinmotorrads (mit liegendem, luftgekühltem Einzylinder-Zweitaktmotor à la Cockerell) aufnahm. Das „Zehnderli“, dessen Produktion schon vor Jahrzehnten zugunsten von Stahlradiatoren aufgegeben wurde, ist bei den schweizerischen Motorradfahrern noch heute unvergessen — es gehörte zu den typischen Modellen der einst weltberühmten schweizerischen Motorradindustrie.

S. R.

Hoteltest: Nicht empfehlenswert!

Bei der Rückfahrt von Melnik übernachtete ein Schweizer Freund in einem Karlsruher Hotel. Am Morgen vergaß er seinen in Melnik gewonnenen Pokal. Schriftlich bat er die Hotelbesitzerin, ihm den Pokal nachzuschicken. Kurz und bündig bekam er zur Antwort, das mache zu viele Umstände.

Ich erklärte mich nun bereit, den Pokal für den Schweizer Freund in Karlsruhe zu holen, um ihn dann zu schicken.

Ich fuhr also nach Karlsruhe und fand auch bald das Hotel. Vor dem Eingang wehten fast aller Herren Länder Fahnen in Kleinformat, was auf ein internationales Hotel schließen ließ. Um so erstaunter war ich, es sonntags 14.30 Uhr geschlossen zu finden. Ich läutete also. Einmal, zweimal, dreimal! Als ich mich gerade zum Gehen wenden wollte, wurde die Tür einen Spalt breit geöffnet, und heraus keifte eine weibliche Stimme: „Hier ist alles besetzt!“ Noch bevor ich den Mund öffnen konnte, um mein Anliegen vorzubringen, wurde die Tür bereits wieder zugeknallt. Nochmaliges Läuten blieb erfolglos.

Da ich nicht unverrichteter Dinge wieder heimfahren wollte, überlegte ich, was zu tun sei und kam auf den Ausweg: Polizeirevier. Ich machte mich also auf die Socken zum nächsten Polizeirevier. Dort brachte ich mein Anliegen vor. Der Polizist hörte aufmerksam zu und versprach, mir zu helfen. Er setzte sich sogleich telefonisch mit der Hotelbesitzerin in Verbindung und mußte seinerseits erst grob werden, bevor ihm Gehör geschenkt wurde, da die Dame gerade „Mittagsruhe“ hielt. Nach langem Hin und Her erklärte sie sich dann bereit, den Pokal herauszugeben. Als ich zum Hotel zurück kam, glaubte ich meinen Augen nicht zu trauen, stand der Pokal ungepackt in der Ecke vor dem Hotel. So können nur Menschen handeln, die den materiellen und vor allen Dingen ideellen Wert eines Pokals nicht zu schätzen wissen. Rätselhaft bleibt mir nur, wie der Schweizer Freund ausgerechnet an dieses Hotel gekommen ist, und vor allen Dingen, wie er hineingekommen ist.

Christa

Anschrift des Hotels ist der Redaktion bekannt.

Wechselkennzeichen

Ich muß schon sagen, der S. R. ist vom wilden Affen gebissen worden! Nichts gegen die Ansicht, daß Wechselkennzeichen den stagnierenden Kraftfahrzeugmarkt unglaublich beleben können. Aber... man muß ja schließlich auch an den Fahrzeughalter denken! Und wo käme der hin, wenn er nach Auswechseln des Kennzeichens einfach Fahrzeug Nr. 2 oder 3 besteigen könnte, für „nur einmal bezahlt“! Ganz zu schweigen von sich möglicherweise aufdrängenden Parallelen, wie Wechseltrauschein etc., die die angegriffene Moral motorisierter Zweibeiner dem Verfall noch näher bringen könnten. —

Na ja, man wird einsehen, daß ein Wechselkennzeichen nur an ausgeglichene, abgeklärte Menschen — vornehmlich überhaupt nur an „einschichtig“ Lebende ausgegeben werden könnte, ansonsten die Ehescheidungsquote wieder bedenklich ansteigen dürfte. Aus diesem Grunde auch wäre zur Straßenverkehrsordnung dann ein Ausnahmeverbot erforderlich (keine Ausnahmegenehmigung!), das es meinem Mann untersagt, ein Wechselkennzeichen zu führen.

Zu unserem Glück fehlt uns aber auch ansonsten nichts mehr als die Einführung der Wechselkennzeichen.

Bitte, ich frage alle Motorradfrauen und -bräute, was würden Sie sagen, wenn Sie auch noch im Wohnzimmer einen „Elefanten“ und eine „Elastic“ herumstehen hätten?

Immerhin, zehn Quadratmeter wird man mir vielleicht noch zum Leben gönnen; wenn die Wechselkennzeichen kommen, muß ich mich auf fünf beschränken, denn wir wohnen im Erdgeschoß und die Maschinen lassen sich ganz einfach in die Wohnung rollen.

Schön, eine Honda kann „Er“ vielleicht noch in die Garage quetschen, aber wenn er sich noch einen Elefanten mit Boot vors Haus stellt, wird man uns hier (wir wohnen in einem Kurort) ausweisen.

MRH

(Nicht der, der manchmal fürs MOTORRAD schreibt, sondern sein Weib, das die gleichen Initialen hat.)

PS. Lieber S. R., ich finde, daß die Wechselkennzeichen eine wunderbare Sache sind. Wenn Sie aber noch mal darüber schreiben, sorgen Sie doch bitte dafür, daß mein Mann dieses Heft nicht in die Hand bekommt!

Dr.-Ing. R. Meyer,

seit seinen Studienjahren an der TH Dresden dem Motorrad und dem MOTORRAD verbunden, heute als Sachverständiger für kraftfahrzeug- und eisenbahntechnische Belange auch fachschriftstellerisch in der Schweiz tätig, vollendet am 24. Juni 1967 sein 65. Lebensjahr. Unsere besten Wünsche für weitere schaffensreiche Jahre!

Redaktion DAS MOTORRAD

Siegfried Wünsche,

vielen unserer Leser noch als erfolgreicher DKW-Rennfahrer bekannt, hat seine in den letzten Jahren in Konstanz betriebene Fahrschule aufgegeben und Mitte Juni in München ein Hotel garni übernommen. Seine Anschrift: Pension Liebhart, Inh. Siegfried Wünsche, 8025 Unterhaching bei München, Ottobrunnerstr. 6, Tel. 08 11 / 46 14 39. Das Haus (an der Tegernseer Landstraße) ist nur 7 km vom Zentrum Münchens entfernt, und sicher wird sich mancher Motorradfahrer diese neue Übernachtungsmöglichkeit in München vormerken. Fachsimpeln am Abend mit dem Wirt ist im Zimmerpreis eingeschlossen.

S. R.

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 Albruck, Albruck (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 14-tägig sonntags. 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 Lieferungsspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. Bankkonto: Dresdner Bank AG, Stuttgart 207 14. — Anzeigenverwaltung: Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.80. Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.





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

VERSCHIEDENES

Auspüffe für Motorräder bei HAVA
Öst., 1140 Wien, 14., Breitenseerstr. 20
Einige Preise (inklusive Verzollung u. Porto) per Stück:

NSU-Max	DM 58.—
NSU-Consul	DM 48.—
BMW R 50	DM 49.—
HOREX-Regina, Resident, Imperator	DM 49.—
Nachnahmeversand	

Einmalig im Preis:

Farbdiafilm 36 Aufnahmen incl. Entwicklung nur DM 9.90, Rollfilm schw./weiß nur DM .95, Kleinbild schwarz/weiß nur DM 1.50

Selbstverständlich führen wir auch alle anderen Fotoartikel und Apparate
Foto Kino Schneider,
8772 Markttheidenfeld

Photoarbeiten? Schw.-Weiß-Entw. DM .50+ Vergrößer. 7x10 DM .15, 13x18 DM 1.—, 18x24 DM 1.50, Abzüge v. 6x6, 6x9-Rollfilmen DM .12; Farbbilder 7x10, Stck. DM 1.—; vom Dia-Positiv DM 1.10. Helmar Jaeger, 8592 Wunsiedel, Martin-Luther-Straße 6.

BARUM GELÄNDESPORTREIFEN 4.00—18" = DM 67.—, Conti-Geländesportreifen GS 6 4.00—19" = DM 45.—, Metzeler-Geländesportreifen, Avon Speedmaster, Castrol-Rennöle (Grand Prix), YAMAHA-Monteurkombis, Honda-Pullis, Borrani-Felgen, Magura-Lenker liefert: Motorradhaus Waiblinger, 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5, Tel. 2 64 04. 55 064

Suche im Raum Schlesw.-Holst. oder Hamburg 16—20jähriges Mädel, das gerne Motorrad fährt. Fahre Honda CB 450. Zuschriften unter M 5187 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 154

Raum Süddeutschland: Wer sucht mit größerer Maschine Sozios für Ferienfahrt (auch Ausland, habe Sprachenkenntnisse)? Habe Zeit August und September. Bin 19 Jahre alt, Führersch. Kl. I, habe motortechnische Kenntnisse, Finanzen vorhanden (Beteiligung an Benzin). Bin etwas gewöhnt und mache jede Regenfahrt mit! Ich freue mich auf Deine Zuschrift. Wolfgang Kälber, 8 München 25, Krünerstr. 8. 55 121

TREFFPUNKT GIESSEN

Marburger Str. 146
Tel. 06 41 — 3 13 37

Weitere Treffen zu Erfahrungsaustausch und Geselligkeit in unserem Motorradschuppen: 16. 7. (im Anschluß an das Moto Cross in Beuern), 22. 7., 5. 8., 26. 8., 23. 9., 28. 10., 9. 12. 1967, abends. Jeder Motorradfreund willkommen! 55 029

Verkaufe: 1 Zyl.-Bohrwerk „Norman“ für alle Zyl. von 60—100 φ (wenig gebraucht) für DM 300.—. 1 R 50 S-Kurbelhaus mit Welle, Räder u. Lager (montiert), Bauj. 1967, neu! für DM 350.—. 2 Elektronräder mit Bremstr. (Fath), φ 12 × 4", für R 50-Rennspann DM 300.—. 1 TR-Rahmen mit 12"-Rad, Federbein und 250 S-Boot, Spurw. 1 m, für DM 80.—. G. Lucas, 6653 Lautzkirchen. 55 050

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 14 64

Junger Beamter, 34/180, sucht nettes, gepflegtes Mädel bis 30 J., möglichst Raum Köln, NRW, zw. Freizeitgestaltung und Urlaubsreise (19. 8. mit dem Motorrad). Bei Sympathie spätere Heirat möglich. Bildzuschriften unter M 5193 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 162

Suche motorradbegeistertes Mädel im Raum Bielefeld—Hannover. Bin 27 J., 1,78 m gr., fahre BMW 600. Zuschr. unt. M 5182 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 149

Frankfurt a. M.
Schneller Hondafahrer CB 250, 30 J., 172 gr., ev., blond, schlank, jünger aussehend, sucht Freundin, spätere Heirat nicht ausgeschlossen. Bildzuschriften (zurück) unt. M 5184 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 151

Verkaufe 2 250 ccm Jap-Bahnmotoren à DM 250.—, ein Fahrgestell mit Rädern, Tank, kpl., DM 180.—. Eine Horex Moto-Cross-Maschine 250 ccm mit 1000 Ersatzteilen, kpl., DM 420.—. Rudolf Räder, 483 Gütersloh, Gütsmerstr. 27. 55 009

Suche Sachs- oder Kreidlemotor 5-Gang, 5,2 PS. Erich Kleinknecht, 7151 Liemersbach, Kreis Backnang. 55 021

Maico von 50—360 ccm
Suzuki T 20, 29 PS
Garelli, 50 ccm
Belstaff-Bekleidung.
Service — Verkauf bei VK-Tankstelle, Gerhard Kinzl, 8958 Füssen im Allgäu, beim Eisstadion. 55 126

HP... Ein Begriff für Qualität!

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

HP-Rennsport-Verkleidungen
ein Spitzenzeugnis aus der Kunststoffindustrie! Jetzt in neuer, verbesserter Ausführung, zu noch günstigerem Preis! Fordern Sie bitte kostenlosen Prospekt mit Farbmuster an!

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

RENN-SPORT HP VERKLEIDUNGEN

Suche im Raum Nordwestdeutschland ein Heinkel-Roller-begeistertes, nettes Mädchen bis 25 Jahre, bin 29 Jahre. Wer schreibt mir? Zuschriften unter M 5179 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 146

Schweiz: Fahren Sie nicht gern allein? Junger Mann, 25jährig, würde Sie gerne auf Ihrer schnellen Maschine als Sozios begleiten. Zuschriften unter M 5183 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 150



HEINRICH-Motorradverkleidungen und Kraftstofftanks für BMW

KARL HEINRICH, 7034 Maichingen bei Sindelfingen, Hanfäckerstr. 13
Telefon 070 31/8 27 28

dico — aus Freude am Motorrad
Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker
Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
MIT „PFIFF“ 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

Der große Erfolg: 44.50

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

MOTORTRADE GMBH
75 Karlsruhe, Pf. 1093

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.**

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

Photo Schaja
Abt. 22 MÜNCHEN 22

POSTKARTE BERLIN 11

Kunststoffboote

Motor- und Segelboote

zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasfaser mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3.90 + Nachnahme von **CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT.X14** 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Suche im Raum Südbayern motorradbegeistertes Mädchen für gemeinsame Wochenend- und Bergtouren. Bin 24 J. u. 180 groß. Wer schreibt mir? Fahre eine BMW 600. Zuschriften unter M 5181 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 55 148

Beamter, 24 J., R 69, sucht Mädel ohne Heiratsabsichten im Raum Lbg., Hann., Bielefeld, das guten Kameraden braucht und viele Fahrten mit ihm unternimmt. Zuschriften unter M 5190 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 158

ACHTUNG!
Suche 125 ccm Bultaco-, Honda- oder Maico-Motoren, auch von Unfallmaschinen. Dieter Peters, 4154 St. Tönis, Brauerstraße 28. 54 995

Verkaufe: 1 Motor R 50 S, neue KW, neu gelagert, 2 Zyl.-Köpfe R 60, kompl., 2 Zyl. R 50, 1 Hinterachsantrieb, kompl., 11:35, 1 Tank 17 Ltr., 2 Ansaugrohre R 50/60, neu., 1 Motorgehäuse R 50, 1 Bremsankerplatte vorn R 50 S, 1 Luftfiltergeh., kompl., 1 Tacho R 60, 24 000 km. J. Gehring, 2418 Ratzeburg, Seedorfer Str. 28. 55 091

Welche motorsportbegeisterte junge Dame, 20—30, fährt mit mir zu verschiedenen europäischen Rennveranstaltungen (Wagen)? Zuschriften unter M 5194 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 168

23jähriger mit schwerer Maschine sucht Mädchen aus dem Raum Oberbayern für gemeinsame Touren. Zuschr. unter M 5192 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 161

DAS **MOTORRAD**

