

DAS **MOTORRAD**

Die ersten Bilder von der
neuen BMW

Auch andere bauen
Kardan-Antrieb: **erster**
Fahreindruck 600ccm MV-4

Mr. Hondas
Zukunfts-
blick



Weltmeisterschaftsläufe Sachsenring/Brünn
Bergpreis Freiburg Ellerbergrennen

17

DM 1.20 • 49. Jahrgang • 12. August 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.

Printed in Germany
US \$ -50

Wollen Sie mehr über Ihre Maschine wissen?

Dann lesen Sie den Testbericht im »MOTORRAD«.

In umfassenden Tests wurden bereits viele Motorräder von »MOTORRAD« geprüft. Sicher ist Ihre Maschine auch mit dabei. Falls das Heft mit diesem Testbericht noch lieferbar ist, lohnt es sich, es gleich kommen zu lassen. Sie wissen ja, wie gut es ist, wenn man die „schwachen Punkte“ an seiner Maschine genauestens kennt.

Bestellen Sie am besten gleich! Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht!

Folgende MOTORRAD-Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

	Heft
CZ 125 (FB)	10/66
BSA A 65 Rocket (FB)	14/65
BSA A 65 Thunderbolt (T)	7/66
BSA Spitfire MK III, Spezial (FB)	7/67
Florett 1966 50 ccm (FB)	9/66
Florett GT (FB)	20/66
Guzzi 700 ccm (T)	10/25/66
Harley-Davidson FLH 74 (FB)	5/6/65
Honda CB 250 (T)	2/67
Honda CB 450 (T)	8/9/20/65 15/66
Honda S 90 (T)	19/65
JAWA 350 ccm mit Seitenwagen (FB)	14/66
Mammut 1100 ccm (FB)	8/66
Moto Guzzi 125 ccm (FB)	18/66
Puch M 125 (FB)	24/66
Suzuki 250 ccm T 20 (FB)	23/66
Velocette Venom Thruxton 500 ccm (FB)	17/66
MZ ES 150 (T)	3/64
Triumph Bonneville T 120/650 ccm, Mod. 67 (T)	12/67
Yamaha YDS-3, 250 ccm (T)	1/15/65
Yamaha 100 ccm Twin (FB)	12/66
Yamaha YDS 5-E (FB)	8/67
Zündapp Trial 100 (T)	20/65
Zündapp KS 50 Sport (FB)	20/66
TEST: Motorradverkleidungen	10/65

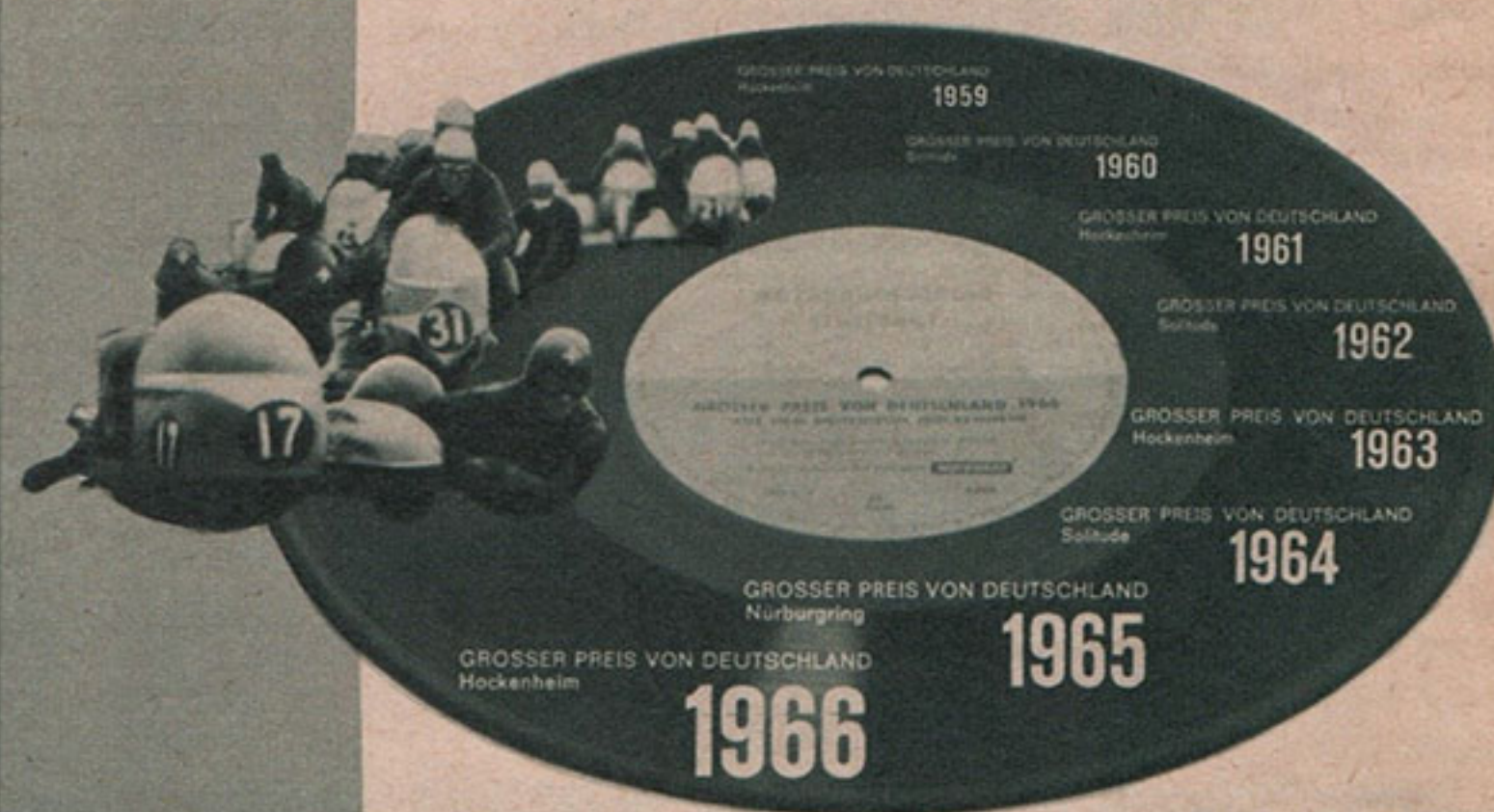
FB = Fahrbericht T = Testbericht

Alle Hefte DM 1.20 zuzüglich —.25 Pf Porto



Motorsport-Schallplatten, die Sie bereits kennen...

(falls nicht, erhalten Sie diese auf Ihre Bestellung umgehend von Motorbuch Stuttgart!)



... bald können Sie auch die neue kennenlernen:

GROSSER PREIS 1967

Wertungslauf um die Motorrad-Weltmeisterschaft auf dem Motodrom Hockenheim am 7. Mai 1967

Auslieferung Anfang September. Geben Sie uns jetzt Ihre Vorbestellung auf. Das sichert Ihnen sofortige Belieferung nach Erscheinen!

Rasante Reportagen von den dramatischen Ereignissen - spannend - lebensecht - greifbar nahe - untermalt von den singenden Motoren der leichten und schweren Maschinen - auf der Piste, in den Kurven, am Start und am Ziel. Reportagen und Interviews, wie sie echter nicht sein können, weil sie direkt während der Rennen gemacht wurden. „Klacks“ Ernst Leverkus weiß, was seine Freunde von ihm erwarten. Deshalb schuf er mit diesen Reportagen Schallplatten, die alle Freunde des Motorrad-Sports immer wieder begeistern werden, die sie immer wieder hervorholen werden, um noch einmal die Ereignisse vom Rande der Rennstrecke mitzuerleben - gemütlich zu Hause - im eigenen Heim:

Die neue Schallplatte der Motorsport-Dokumentation!

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

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

BESTELLSCHEIN An Motorbuch - 7 Stuttgart 1 - Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort - ab DM 28.- portofrei:

- Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1967
 - Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1966
 - Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Nürburgring 1965
 - Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Solitude 1964
 - Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1963
 - Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Solitude 1962
 - Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1961
 - Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Solitude 1960
 - Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1959
- 25-cm-Langspielplatten, 30 Minuten Laufzeit, 33 1/3 UpM

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

jede Platte DM 13.50

Name

Ort (PLZ)

Straße

MO 17/67

BESTELLSCHEIN

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH
7000 Stuttgart · Postfach 1042

Liefere Sie mir bitte folgende Hefte »DAS MOTORRAD«

Nr.

Der Betrag wird eingezahlt auf Postscheckkonto 6724 Stuttgart am _____ liegt in bar - als Scheck - bei, soll durch Nachnahme (DM 1.30 teurer) erhoben werden. Nichtgewünschtes bitte streichen!

Vor- und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und Nr.

MO 17/67

INHALT

	Seite
Soichiro Honda blickte in die Zukunft	505
7. Lauf um die Straßenweltmeisterschaft, Sachsenring	506
Am Nürburgring gesehen: die neuen BMWs	511
Internationaler Bergrekord Freiburg-Schauinsland	512
Hitzewellen am Ellerberg	514
Fahreindrücke von der MV Agusta, 600 ccm-Vierzylinder	516
8. Lauf um die Straßenweltmeisterschaft, Brünn	518
Versuchsballon in der Eifel: Mittelrheinische Zuverlässigkeitsfahrt	520
Moto Cross: Großer Preis von Deutschland, Beuern, 350-500 ccm	522
2. Meisterschaftslauf in Villingen	524
DAS MOTORRAD baut am Motor: BMW-Zweizylinder (2)	525
Das Letzte	532

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Unser Titelbild: Wie man mit einer BMW tatsächlich immer noch fahren kann, auch wenn sie einen leichten (aber verwindungsreichen) Rahmen hat, das zeigen immer wieder einige besondere Spezialisten für dieses Motorrad. Hier Rupert Bauer beim Ellerberg-Rennen. (Foto: Klacks)

Rücktitel: Anscheinend will man nun auch bei MZ weg von der Charakteristik „Unten was drin“ und sieht im hochdrehenden Schiebermotor das Heil: unser Bild zeigt einen der neuen 125er Geländemotoren mit Doppelzündung, Plattendrehchieber und BVF-Rennvergaser am nach oben herausgeführten Schwannenhals – Leistung 16,5 PS bei 8500 U/min lt. Werksangabe. (Foto: V. Rauch)

Soichiro Honda blickte in die Zukunft

Ein Mitarbeiter der britischen Motorradzeitschrift MOTOR CYCLE NEWS hat sich kürzlich in Tokio mit Soichiro Honda über die Aussichten des Motorrades in den nächsten zehn Jahren unterhalten, dem Gründer, Präsidenten und technischen Initiator der Honda-Werke also, die derzeit rund anderthalb Millionen motorisierter Zweiräder pro Jahr produzieren und deren Rennmaschinen es im Verlauf der letzten paar Jahre auf nicht weniger als 15 Markenweltmeisterschaften brachten.

Daß Mr. Honda Optimist ist, ist kaum erstaunlich — anders konnte er ja wohl nicht zum größten Motorrad-Produzenten der Welt werden. Und daß er etwas von Motorrädern und vom Motorradbau versteht, dürfte ihm auch keiner bestreiten, der weiß, daß eben Soichiro Honda selbst der technische Kopf des Unternehmens ist, von dem die Grundkonzeptionen aller der Motorradmodelle stammen, die — als Serien- wie als Rennmaschinen — zu so weltweiten Erfolgen kamen. So ist also auch sein Zukunftsbild vom Optimismus eines Mannes getragen, der als Kenner und Könnler tief in seiner Lebensaufgabe verwurzelt ist. „In den vor uns liegenden zehn Jahren, so meinte er, wird die große Zeit der ‚Individual-Maschine‘ kommen. Die ausgesprochenen Motorrad-Enthusiasten werden zweifellos eine Maschine kaufen wollen, die sich von der des anderen irgendwie unterscheidet.“ Honda glaubt, daß sich die Serienfertigung für diese Interessenten sozusagen auf Grundmodelle beschränken wird, die dann ganz nach Wunsch des Käufers komplettiert und ausgestattet werden. Dabei denkt er aber natürlich nicht an technisch wertlosen Ausputz, sondern etwa an die Möglichkeit, den Körpermaßen des Fahrers dessen Position auf der Maschine und die Lage aller ihrer Bedienungshebel genauestens anpassen zu können. Nicht zwei Motorräder von den für diese Gruppe von Interessenten gebauten Modellen werden sich dann völlig gleich sein — so glaubt er (der Techniker!).

Allerdings wird man nach seiner Überzeugung die Motorradmärkte der kommenden Jahre in zwei Gruppen trennen müssen: die eine nämlich — repräsentiert vor allem durch die Käuferschaft in den Vereinigten Staaten — die mit dem Motorrad nichts weiter als Spaß in ihrer Freizeit haben wollen — und die andere — das sind die Käufer in den Entwicklungsländern, für die noch für viele Jahre das Motorrad wirtschaftliches Transportgerät sein wird. „Derzeit, so Hondas Ansicht, unterscheiden sich die Motorräder für diese beiden großen Abnehmerkreise noch kaum — aber in wenigen Jahren schon wird ein einziger Blick genügen, um den Unterschied festzustellen.“

„Trotzdem, so fuhr der Präsident der Honda-Motors fort, wird das Motorrad wohl grundsätzlich seine Form und Linienführung behalten. Im großen und ganzen wird ein Motorrad des Jahres 1975 noch genauso aussehen wie heute. Verkleidungen (so Hondas persönliche Ansicht) werden kaum mehr Popularität gewinnen als heute, abgesehen von Ländern mit ungünstigen klimatischen Bedingungen. Vielleicht wird das Gespann ein Comeback erleben — aber wohl nur, wenn es gelingt, ihm eine ganz neue Linienführung zu geben.“

Die Anzahl der Hubraumgrößen wird nach Hondas Meinung keineswegs geringer, sondern eher noch größer werden — und zwar veranlaßt durch die Wünsche der „Individual-Käufer“, die auch hinsichtlich des Hubraums Differenzierungsmöglichkeiten haben möchten.

Nicht verwunderlich ist es, aus Hondas Mund die Voraussage zu hören, für die Motorräder der kommenden Jahre werde der Viertaktmotor mehr Bedeutung haben als der Zweitakter, und zwar im Hinblick auf die leichtere Abgasentgiftung. Serienmodelle mit mehr als zwei Zylindern werde es wegen der hohen Fertigungskosten nicht geben. Aber die Hubraumleistung der Motoren werde im Zuge neuer Materialkenntnisse und weil sicher auch die Zulieferindustrie, vor allem die elektrotechnische, mit Neuentwicklungen aufwarten werde, erheblich steigen — um etwa 50% im Laufe der nächsten zehn Jahre.

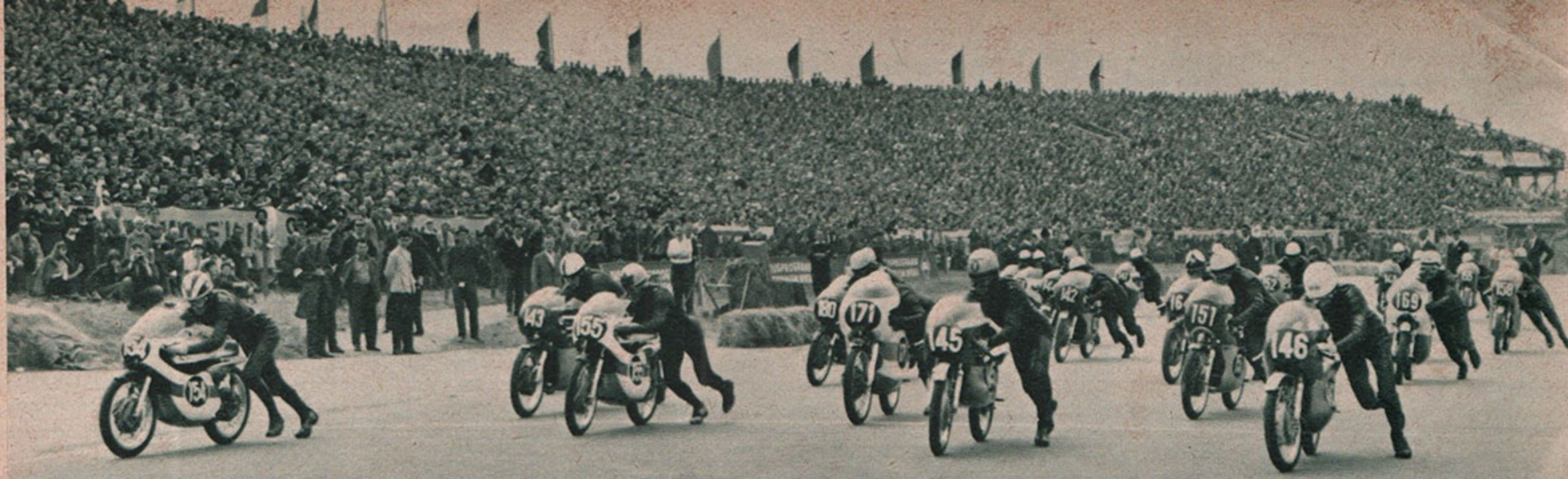
Die Reifen werden besser werden, neue Materialien werden bessere Bodenhaftung und damit die Voraussetzung bringen, die heute schon vorhandenen Möglichkeiten der Bremsen wirklich auszunutzen. Selbstverständlich wird man, so Mr. Honda, die Anordnung der Bedienungshebel normen. So wird beispielsweise das Bremspedal überall rechts liegen — eine Selbstverständlichkeit unter dem Gesichtspunkt, daß die meisten Motorradfahrer auch Wagenfahrer sein werden und beide Fahrzeuge mit der gleichen Reaktion gebremst werden müssen.

Im übrigen glaubt Honda, daß die Zahl der Motorradhersteller auf der Welt etwa gleich bleiben wird. Für die kleinen Produzenten sieht er dabei gerade im Hinblick auf das „Individual-Motorrad“ durchaus Zukunftschancen. „Von den 3 Milliarden Menschen, die derzeit auf der Welt leben, kann sich heute höchstens jeder Achte auch nur ein Fahrrad leisten. Hier liegt die ganz große Zukunft auch für die Motorradindustrien — wir sind bisher nur die allerersten Schritte in diese Zukunft gegangen.“

So also sieht Soichiro Honda die Zukunft — für sein Werk und für die ganze Branche. Mancher wird erstaunt sein, daß dieser Mann solche Perspektiven für das Motorrad malt, von dem man nur zu gern glauben möchte, für ihn sei das Motorrad bereits abgeschrieben und für ihn und sein vielhundertköpfiges Entwicklungsteam gäbe es nur Automobilpläne. Freilich stimmt das alles genau zu dem, was man über eine wieder verstärkte Aktivität von Honda im Motorradrennsport hört — und es paßt genau zu dem Bild, das dieser Selfmade-man bietet. Mehr als 100 Patente, die in Hondas Motorrädern verarbeitet sind, schützen Erfindungen und Konstruktionen von ihm selbst. Und wenn man sagt, daß die meisten der Angestellten in seinem neunstöckigen Verwaltungsbau ihn nur von Bildern kennen — dann deshalb, weil sie ihn dort nicht zu sehen bekommen: sein Hauptquartier hat er in seinem Entwicklungswerk aufgeschlagen, wo man ihn entweder am Reißbrett oder, mit einem Stück Werkzeug in der Hand, in einer der Werkstätten findet.

Wir sind weit davon entfernt, die Zukunftsansichten Mr. Hondas als Evangelium zu betrachten — in manchem kann er ebenso recht behalten wie sich irren. Unbestreitbar ist seine Argumentation, daß es noch ein riesiges Absatzfeld für Motorräder gibt und damit große wirtschaftliche und technische Entwicklungsmöglichkeiten. Honda sieht sie — und wird sie nutzen.

Leider ist das nicht überall so. Ein führender Mann in einem deutschen Unternehmen, dessen Markenbegriff nicht unwesentlich vom Motorradbau geprägt wurde, sagte es kürzlich ganz unverblümt: „Ich hasse Motorräder!“ Muß man sich dann noch wundern? S. R.



7. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft

Sachsenring

Schauplatz des siebten Laufs der Straßenweltmeisterschaft war am 17. Juli der in der DDR gelegene Sachsenring, der in diesem Jahr sein 40jähriges Jubiläum feiern konnte. Der 8,6 km lange Kurs weist bei einem Höhenunterschied von 135 Metern (mit Steigungen bis zu 11%) 18 Kurven (davon 10 Links- und 8 Rechts-) auf. Wie in den Vorjahren kamen vier Läufe (in den

Klassen 125, 250, 350 und 500 ccm) zur Austragung.

Wieder einmal waren im Rennen der 125er die Yamaha-Vierzylindermaschinen dominierend. Bill Ivy, der ein großartiges Rennen fuhr, stellte mit der famosen Zeit von 3.13,8 nicht nur einen neuen Rundenrekord für seine Klasse auf, er war damit auch der Erste, der den Sachsenring auf einer 125er mit einem Schnitt von über 160 (genau 160,012 km/h) umrundete. Mit diesem Rekord, der noch vor zwölf Jahren (als 1955 Walter Zeller auf der 500er BMW zum ersten Mal über 160 km/h fuhr) als Traumgrenze angesehen wurde, stellte Bill Ivy sein Fahrkönnen wie die Leistung der kleinen Yamaha gleichermaßen unter Beweis. Phil Read wurde auf der zweiten Yamaha mit über 22 Sekunden Rückstand Zweiter. Dabei waren beide Yamaha-Fahrer wieder einmal erst mit dem Mittelfeld vom Start weggekommen. Yoshimi Katayama (Suzuki), der bis dahin geführt hatte, schied in der dritten Runde mit Motorschaden aus, während sein Teamkamerad Stuart Graham hinter Read Dritter wurde. Wegen der großen motorischen Überlegenheit der Yamahas wird, wie am Sachsenring gemunkelt wurde, das Suzuki-Team wahrscheinlich anschließend an den folgenden Lauf in Brünn (Tschechoslowakei) nach Japan zurückkehren, ohne an den noch ausstehenden drei europäischen Grand Prix-Terminen teilzunehmen.

Großes Pech hatte Mike Hailwood im Lauf der Klasse bis 250 ccm. Nach einem erregenden Radan-Rad-Kampf mit Phil Read auf Vierzylinder-Yamaha mußte er, nachdem er schon in der ersten Runde die Führung vor Read übernommen hatte, seine Honda in der sechsten Runde wegen eines

Nebenstehend:

Hailwood hatte im Lauf der 350er Klasse, als die Bahn noch schmierig war, hier im Einlauf zur Queckenbergkurve einen Schlenker gemacht und wäre beinahe zu Fall gekommen – aber eben nur beinahe –, er fing die Maschine wieder ab, riß den stehengebliebenen Motor mit der Kupplung wieder an und lächelte uns dann eine Runde später an der gleichen Stelle wegen dieses Mißgeschicks zu.

Ventilschadens an die Boxen schieben und aus dem Rennen gehen. Read aber fuhr daraufhin mit 3.01,8 (170.574 km/h) nicht nur eine fabelhafte Rekordrunde, er siegte auch in neuer Rekordzeit mit 46.40,4 = 166.091 km/h unangefochten vor seinem Teamkameraden Bill Ivy, der im Ziel 54 Sekunden zurücklag. Ein sehr schönes Ergebnis für Phil Read – der zweite große Doppelerfolg für Yamaha, die damit noch einmal an diesem Tag Leistungsfähigkeit und Standfestigkeit ihrer Vierzylinder-Zweitaktmotoren dokumentierten.

Im Lauf der Klasse bis 350 ccm, dem ersten des Tages (nach vorhergehendem Regen bei noch nasser Bahn gestartet) überrundete Hailwood auf der auf 297 ccm aufgebohrten Sechszylinder-Honda bis auf den Zweiten, Giacomo Agostini auf der Dreizylinder MV, alle Fahrer – und selbst Agostini lag im Ziel fast drei Minuten hinter ihm.

Zu einem erneuten Triumph für MV Agusta und Agostini wurde der Lauf der 500er Klasse. Nach einem raketartigen Start übernahm der Italiener sofort die Führung, um sie bis ins Ziel nicht mehr abzugeben. Hailwood war mit der Vierzylinder-Honda wiederum vom Pech verfolgt. Nach einem unglücklichen Start lag er bis zur siebten Runde hinter Agostini zwar auf dem zweiten Platz – der Abstand aber war beträchtlich. Dann fuhr er, nachdem es ihm in der Zwischenzeit gelungen war, sich an den großartig fahrenden Agostini heranzuschieben, mit 174.020 km/h zwar neuen absoluten Rundenrekord; aber eine Runde später mußte er wegen Getriebeschadens ausscheiden. Agostini, der damit unangefochten an der Spitze lag, brach (obwohl ihm seine Mechaniker von der Boxe lakonisch das Zeichen „Mike stop“ gegeben hatten) in der neunten Runde Hailwoods Rekord erneut und stellte mit 175.995 km/h einen neuen absoluten Rundenrekord auf dem Sachsenring auf. Nach seinem Sieg in Belgien wieder ein schöner Erfolg für ihn und die MV.

Dabei hatten die Honda-Leute wegen der schlechten Straßenlage vor allem der 500er eigens zu diesem Lauf einen überarbeiteten versteiften Rahmen aus Tokio eingeflogen; im Training erwies sich dieser, wenn auch noch nicht als optimal, doch so als wesentlich besser als der bisherige – aber was hilft's, wenn dann zuerst der Motor nur mit Aussetzern läuft und später das Getriebe nicht mehr mittut!

Kopfbild:

Start der Klasse bis 125 ccm: Phil Read (154) steht mit seiner Vierzylinder-Yamaha mit der schnellsten Trainingszeit ganz links außen. Neben ihm Bill Ivy (155) der nur $\frac{1}{10}$ Sekunden langsamer, während Katayama (145) auf der Suzuki Drittschnellster gewesen war. Er ist es, der seine Maschine als Erster zum Laufen bringt und allen zunächst auf und davon fährt. Stuart Graham (146), der spätere Dritte des Rennens, steht als Viertschnellster ebenfalls noch in der ersten Startreihe.

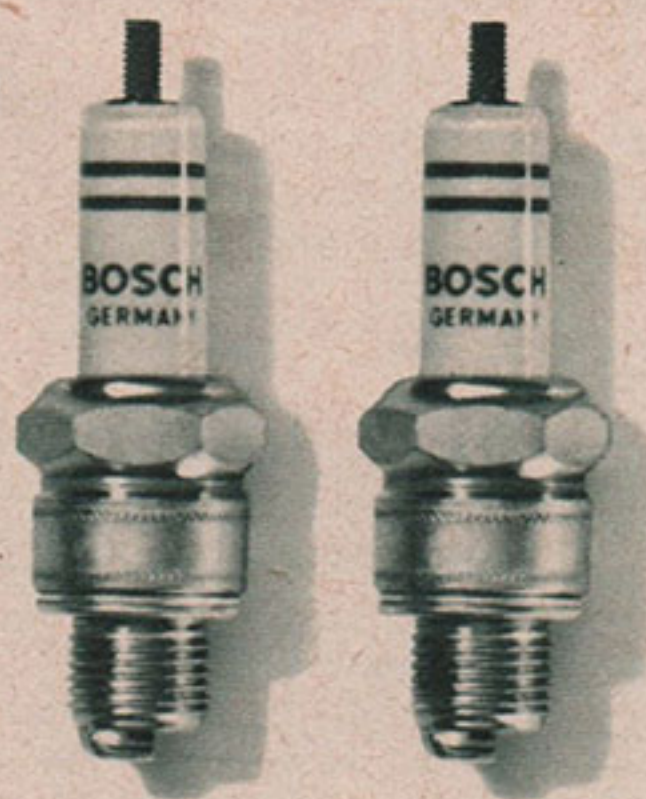
Nebenstehend:

Drehbare, mehrgeschossige Privattribünen sind heute am Sachsenring keine Seltenheit mehr. Fehlt nur noch ein angebaute Kühlschrank für die Getränke. Nach den hochsommerlichen Temperaturen in diesem Jahr gibt's das dann vielleicht auch im nächsten Jahr!



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

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



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

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

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

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

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

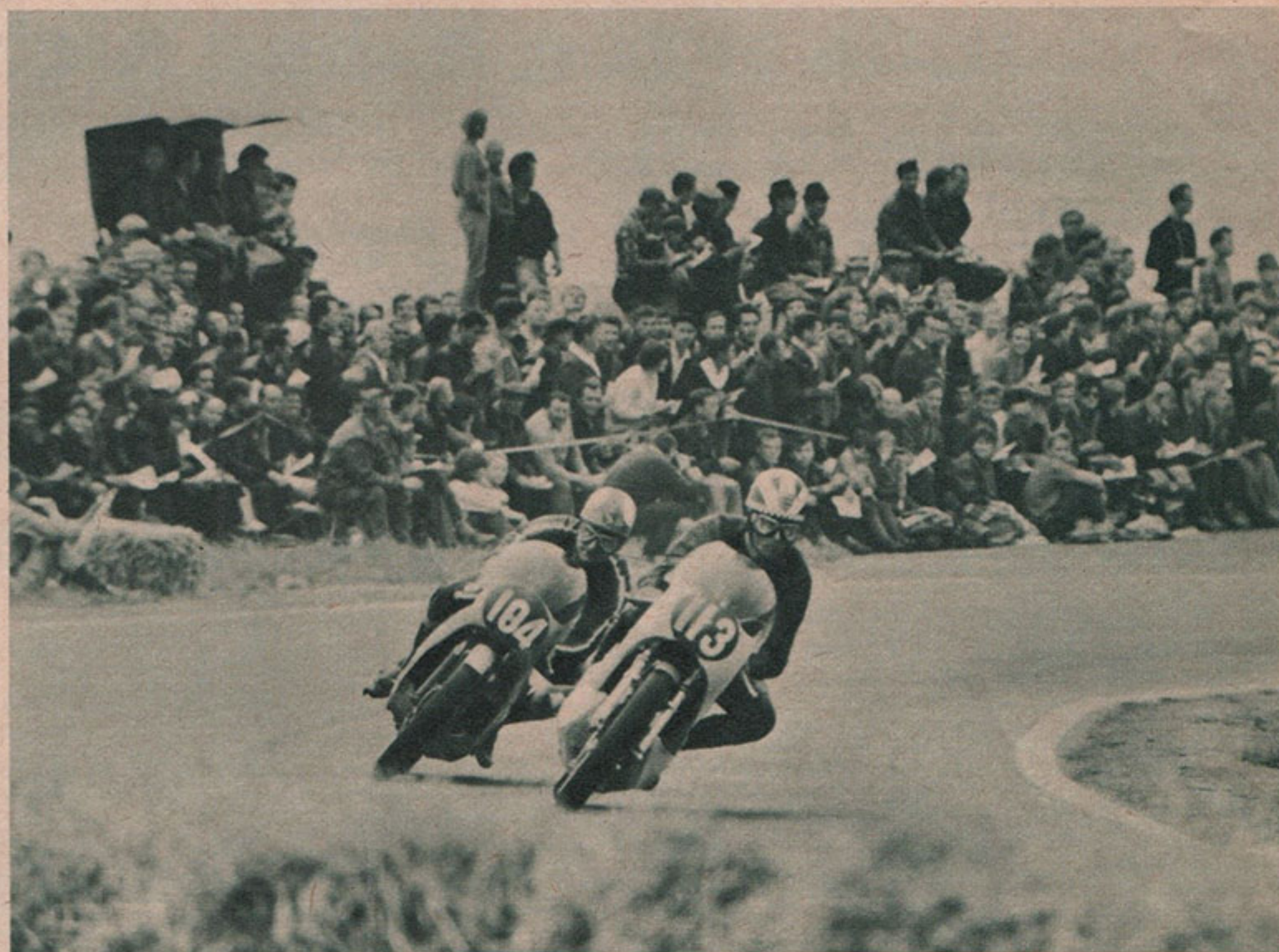


BOSCH
Zündkerzen
thermo-elastic

Bosch-Zündkerzen thermo-elastic
halten Motoren bei Laune.

Sachsenring

Fast unerträglich für Fahrer und Maschine nicht weniger als für die bereits in hellen Scharen erschienenen Zuschauer waren die hochsommerlichen Temperaturen an den beiden Trainingstagen — um so imposanter war die (auch schon am Samstag!) vollbesetzte Queckenbergtribüne, die allein 17 000 Personen faßt! Aber nicht nur den Aktiven machte die große Hitze zu schaffen. Sorgen hatte nicht minder der Veranstalter: durch die hohen Temperaturen war nämlich der an sich schon etwas wellige Belag des Sachsenrings so weich geworden, daß er sich nun waschbrettartig verschob. Die Fahrer klagten über eine beinahe unfahrbare Bahn. Daraufhin entschloß sich Rennleiter Zacharias, nachts Sprengwagen über die Strecke fahren zu lassen, um den Belag abzukühlen. Aber der Zustand der Bahn hatte sich daraufhin nach Aussagen der Fahrer auch am Samstag nicht verbessert. Im Gegenteil, sie meinten, daß jetzt noch eine zusätzliche Schmutzschicht Sand und Dreck vom Rand der Bahn auf die Strecke geschwemmt worden sei, die die



Trainingszeit von 3.06,4 mit der Sechszylinder-Honda ganz rechts außen. Neben ihm Agostini auf der MV, er fuhr im Training mit 3.08,7 die zweitschnellste Zeit. Heinz Rosner und Derek Woodman stehen mit ihren MZ ebenfalls in der ersten Startreihe. Nachdem Karl Hoppe auf der Aermacchi im Training eine sehr gute Zeit fah-

ren konnte (Siebtschnellster!), ist sein Platz mit Williams und Stanton (beide auf Norton) in der zweiten Startreihe. Erst in der nächsten Reihe stehen Shorey, Hartle, Stevens und Nelson. Hailwood schießt bei Aufleuchten des grünen Lichts als Erster davon, und es gelingt ihm, seinem Rivalen Agostini bei diesem Blitzstart bereits etwa 50 Meter abzunehmen. Und so kommen sie auch aus der ersten Runde: Hailwood (Honda), Agostini (MV), dann mit großem Abstand Rosner (MZ) und nochmals etwa 150 Meter zurückliegend Derek Woodman auf der zweiten MZ. Leider stürzt in der ersten Runde bereits Peter Williams und bricht sich dabei ein Bein.

Oben:

Hier, in der ersten Runde kurz nach dem Start der Klasse bis 250 ccm, liegt Hailwood auf der Honda (104) noch dicht hinter Read (Yamaha) (113).

Links:

Nachdem Katayama auf seiner Zweizylinder-Suzuki in Führung gelegen hatte, mußte er leider mit Motorschaden ausscheiden. Hier schiebt er seine Suzuki gerade den Queckenberg hoch — vielleicht noch in der Hoffnung, seine Mechaniker bekämen die Maschine wieder klar. Das erwies sich aber als Trugschluß. Für Katayama war das Rennen zu Ende.

Unten:

Phil Read fuhr im Lauf der 250er auf seiner Yamaha ein großartiges Rennen.

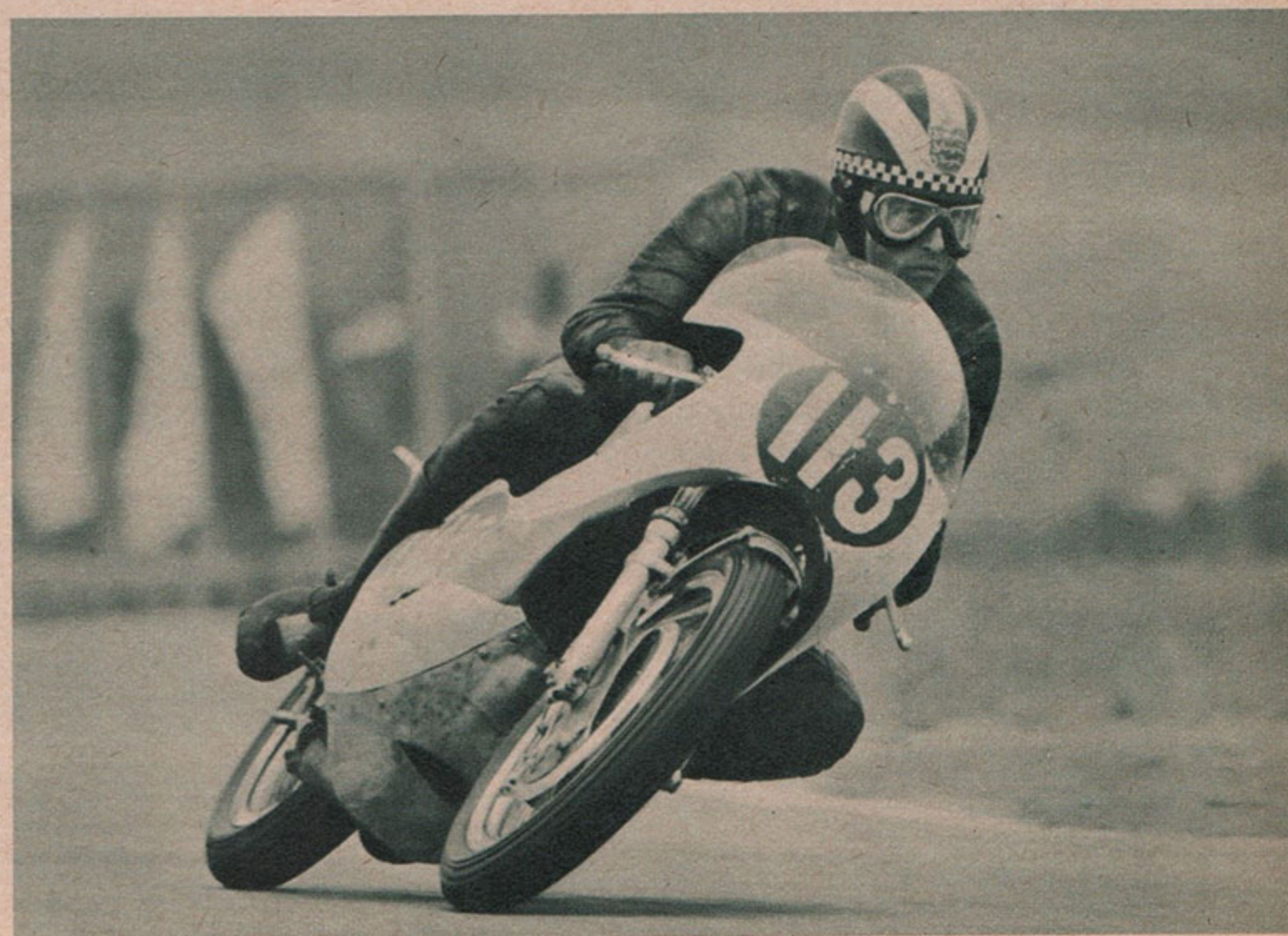
Fahrerei noch schwieriger mache. Wirkliche Hilfe brachte dann erst ein in der Nacht vom Samstag zum Sonntag fallender Regen, der nicht nur den Belag abkühlte, sondern die Bahn wieder einigermaßen sauber wusch.

Erfreulich, daß nach langer Pause auch wieder Fahrer aus der Bundesrepublik mit am Start sein konnten. Unter ihnen vor allem Karl Hoppe, Siegfried Lohmann, Herbert Mann und nicht zuletzt der Nürnberger Horst Seidl, der ja schon bei allen vorangegangenen WM-Läufen dieses Jahres mit dabei war.

Auftakt: Die 350er

Obwohl es in den Morgenstunden des Sonntags noch immer regnet, ziehen 150 000 Rennbegeisterte hinaus zum Sachsenring, um hier die zu erwartenden spannenden Kämpfe mitzuerleben, nicht zuletzt auch, um ihren Favoriten Mike Hailwood zu sehen.

Als die 30 Fahrer der Klasse bis 350 ccm zum ersten Rennen am Start aufstellung genommen haben, ist die Strecke noch immer naß. 20 Runden mit einer Gesamtlänge von 172,360 km sind zu fahren. Mike Hailwood steht mit der schnellsten



ziehen lassen. Er liegt damit nun an sechster Position. Doch als die Strecke abgetrocknet ist, wird Derek Woodman wieder munter und erkämpft sich seinen vierten Platz zurück.

Ende der 10. Runde kommt Hailwood, der alle bis auf die nächsten drei bereits überholt hat, dicht hinter Woodman an Start und Ziel vorbei. Erst 33,5 Sekunden hinter Hailwood folgt der Zweite, Agostini. In der 12. Runde muß auch Heinz Rosner eine Überraschung durch Hailwood, der die Geschwindigkeit immer mehr steigert und in der 13. Runde bereits eine neue schnelle Runde mit 161,512 km/h fährt, hinnehmen. Agostini, dessen Dreizylindermotor nicht ganz sauber läuft, geht in der 14. Runde an die Boxen, um einen losgewordenen Vergaser zu befestigen. Nach kurzer Reparatur setzt er das Rennen fort. Derek Woodman ist es inzwischen gelungen, sich von seinem Verfolger Kel Carruthers etwas abzusetzen.

Einen unerbittlichen Kampf liefern sich auch Dan Shorey (Norton), Karl Hoppe (Aermacchi), Chris Conn (Aermacchi) sowie der unverwundliche Franky Stastny und Gustav Havel, beide auf Jawa.

Hailwood, der mittlerweile seinen Vorsprung vor Agostini auf über 2 Minuten ausgebaut hat, fährt mit 3.07,1 (165,742 km/h) einen neuen Rundenrekord und geht nach 20 Runden unange-

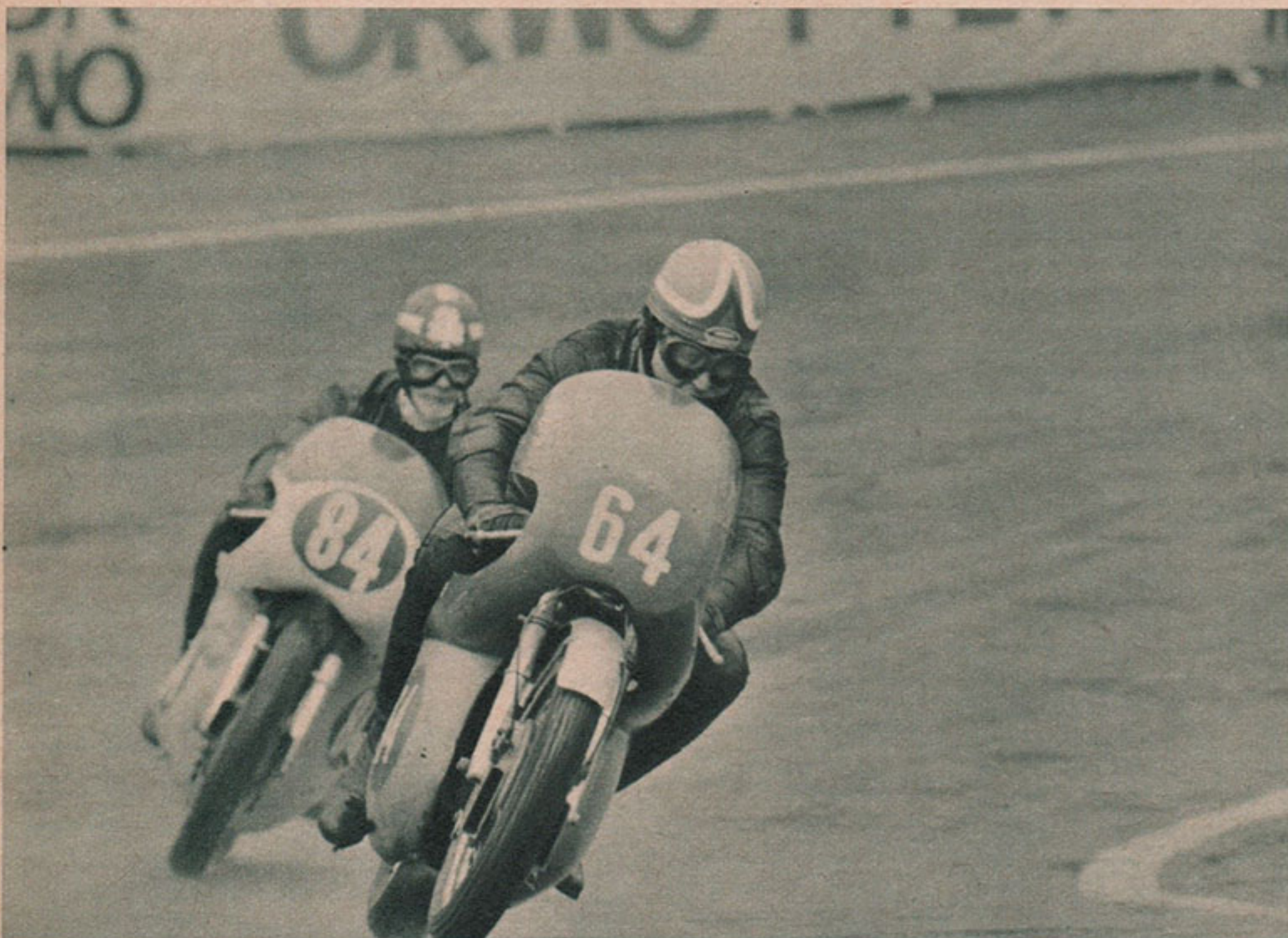
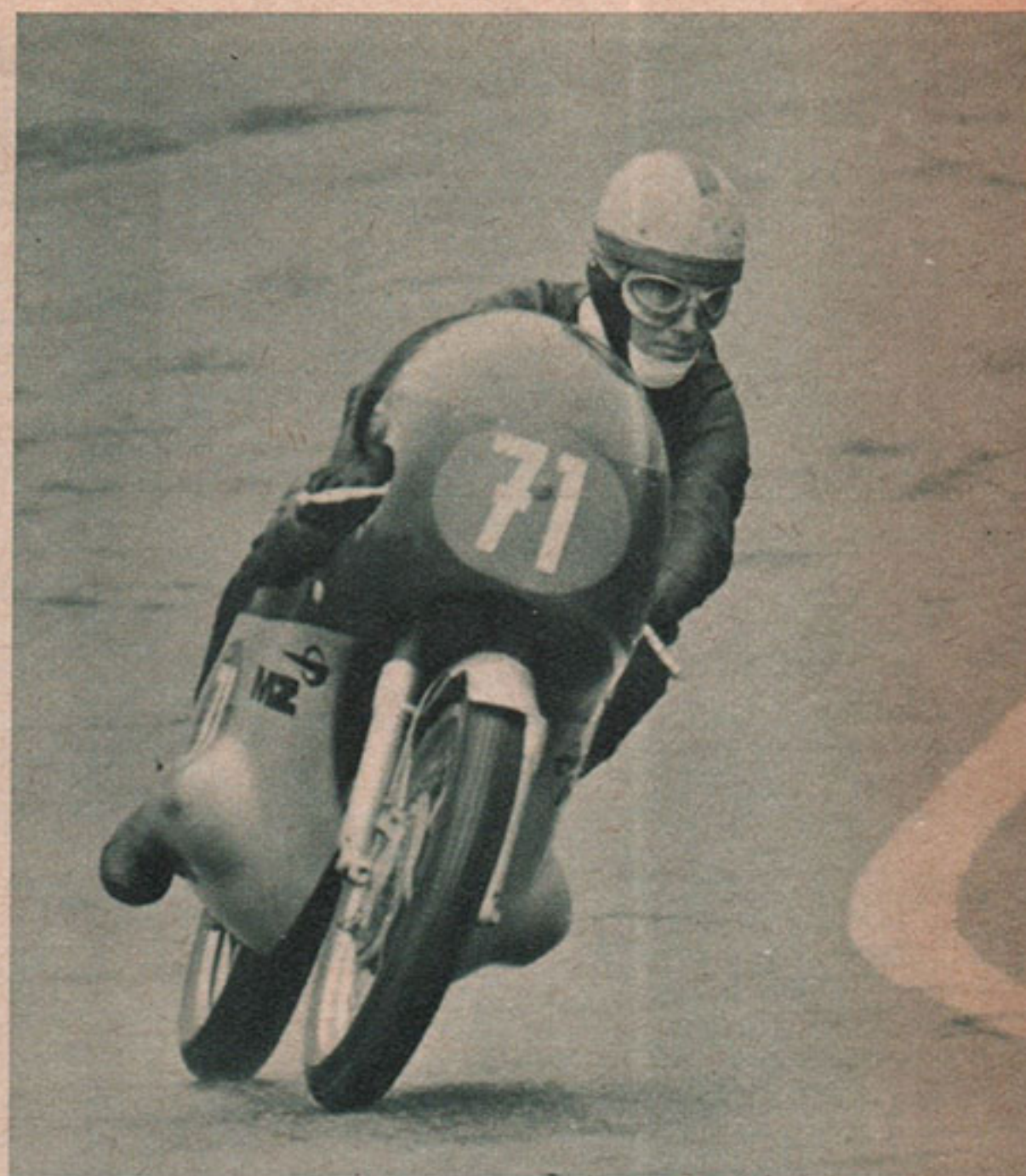
Sein Motor geht fest und so wird Woodman auf der zweiten MZ-Werksmaschine Dritter vor Kel Carruthers (Aermacchi). Heinz Rosner kann seine MZ doch tatsächlich noch den Queckenberg hoch ins Ziel schieben und wird so Fünfter. Karl Hoppe wird auf der Aermacchi Siebter.

Ergebnis:

Klasse bis 350 ccm - 20 Runden = 172,280 km: 1. M. Hailwood (Honda) mit 1:05:15,8 = 158,386 km/h; 2. G. Agostini (MV Agusta) mit 1:07:54,8 = 152,205 km/h; eine Runde zurück: D. Woodman (MZ); 4. K. Carruthers (Aermacchi); 5. H. Rosner (MZ); zwei Runden zurück: 6. D. Shorey (Norton); 7. K. Hoppe (Aermacchi). - Schnellste Runde: M. Hailwood (Honda) mit 3:07,1 = 165,742 km/h.

Für MZ nichts mehr drin: Klasse bis 125ccm

Phil Read steht mit seiner Vierzylinder-Yamaha dank der schnellsten Trainingszeit von 3.16,3 auf Startplatz eins. Neben ihm Bill Ivy, er war nur $\frac{3}{10}$ Sekunden langsamer gewesen. Katayama (Suzuki) war mit 3.18,8 Drittschnellster vor dem zweiten Suzuki-Mann, Stuart Graham, gewesen. Sie alle stehen in der ersten Startreihe. Dahinter dann als Fünftschnellster (3.37,8) Klaus Enderlein auf seiner privaten MZ, gefolgt von Laszlo Szabo und Jürgen Lenk (beide ebenfalls auf MZ).



fochten als Sieger durchs Ziel. Agostini, der sich als einziger noch mit Hailwood in der gleichen Runde befindet, wird weit abgeschlagen Zweiter. Rosner, bis zur letzten Runde zwar eine Runde zurück, aber unangefochten an dritter Position liegend, erwischt es noch in der letzten Runde.

Insgesamt stehen 28 Fahrer am Start. 12 Runden mit einer Länge von 112,034 km sind zu fahren, und vor Read und Ivy hat Katayama seine Zweizylinder-Suzuki in Gang. Als Erster schießt er, gefolgt von Graham, davon. Read und Ivy bringen (wie schon in Holland) ihre Vier-

zylinder-Motoren nur mühsam zum Laufen und kommen erst recht spät vom Start weg. Katayama (Suzuki), dahinter mit großem Abstand Graham (Suzuki), und abermals mit großem Abstand dann Ivy und Read (beide auf Yamaha) — so kommen sie aus der ersten Runde. Lenk, Mahler und Enderlein (alle MZ) folgen weiter zurückliegend auf den Plätzen.

Bill Ivy schiebt sich näher an Graham heran und vergrößert damit gleichzeitig den Abstand zu seinem Teamkameraden Phil Read. Ivy zieht an Graham vorbei, während der vorher führende Katayama in der dritten Runde seine Suzuki den Berg hochschiebt und mit Motorschaden ausscheidet.

In dieser dritten Runde fährt Bill Ivy auf der Yamaha die für eine 125er fast unglaubliche Zeit von 3.13,8 (160.012 km/h) und stellt damit den schon erwähnten neuen Rundenrekord auf. Souverän liegt er vor Graham und Read an der Spitze des Feldes. In der siebten Runde gelingt es dann auch Phil Read, sich vor die einzige noch im Rennen befindliche Suzuki zu setzen, so daß nun beide Yamahas in Führung vor Graham liegen. Ivy aber fährt ein ganz großartiges Rennen und vergrößert den Abstand zu seinem Teamkameraden von Runde zu Runde, so daß er mit über 20 Sekunden vor Read als Sieger das Ziel passiert. Stuart Graham wird mit sieben Sekunden hinter Read Dritter. Mit einer Runde Rückstand folgt Klaus Enderlein vor Heuschkel und Szabo (alle MZ) auf dem vierten Platz.

Ergebnis:

Klasse bis 125 ccm - 12 Runden = 103,368 km: 1. B. Ivy (Yamaha) mit 39:38,9 = 156,427 km/h; 2. Ph. Read (Yamaha) mit 40:02,0 = 154,922 km/h; 3. S. Graham (Suzuki) mit 40:09,1 = 154,466 km/h; eine Runde zurück: 4. K. Enderlein (MZ); 5. Heuschkel (MZ); 6. L. Szabo (MZ). - Schnellste Runde: W. B. Ivy (Yamaha) mit 3:13,8 = 160,012 km/h.

Oben:

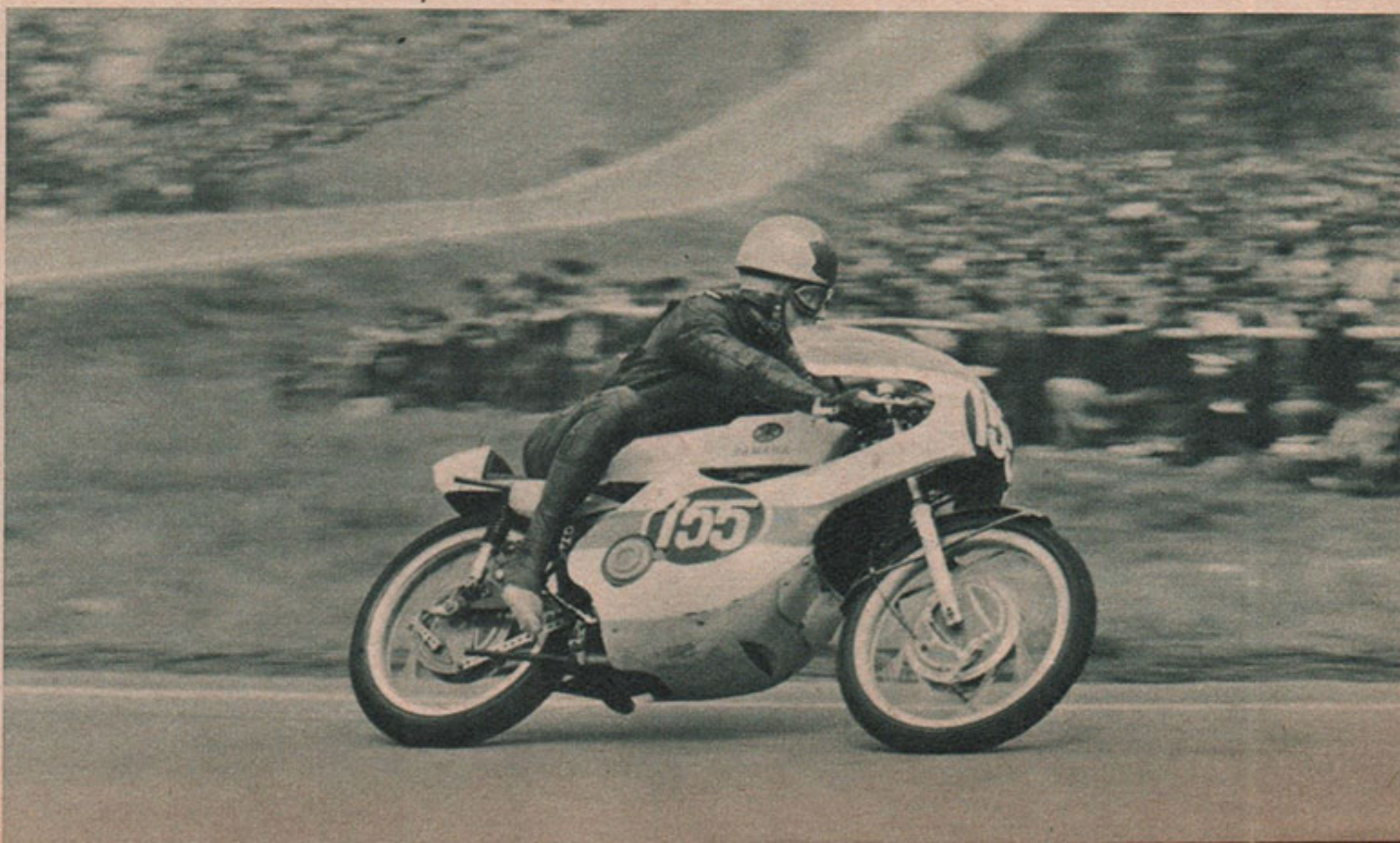
Derek Woodman (MZ) brauchte im Lauf der 350er erst einige Runden, bis er „warm“ wurde. Nachdem Rosners Motor noch eine Runde vor Schluß des Rennens festgegangen war, wurde er, wenn auch eine Runde zurückliegend, Dritter.

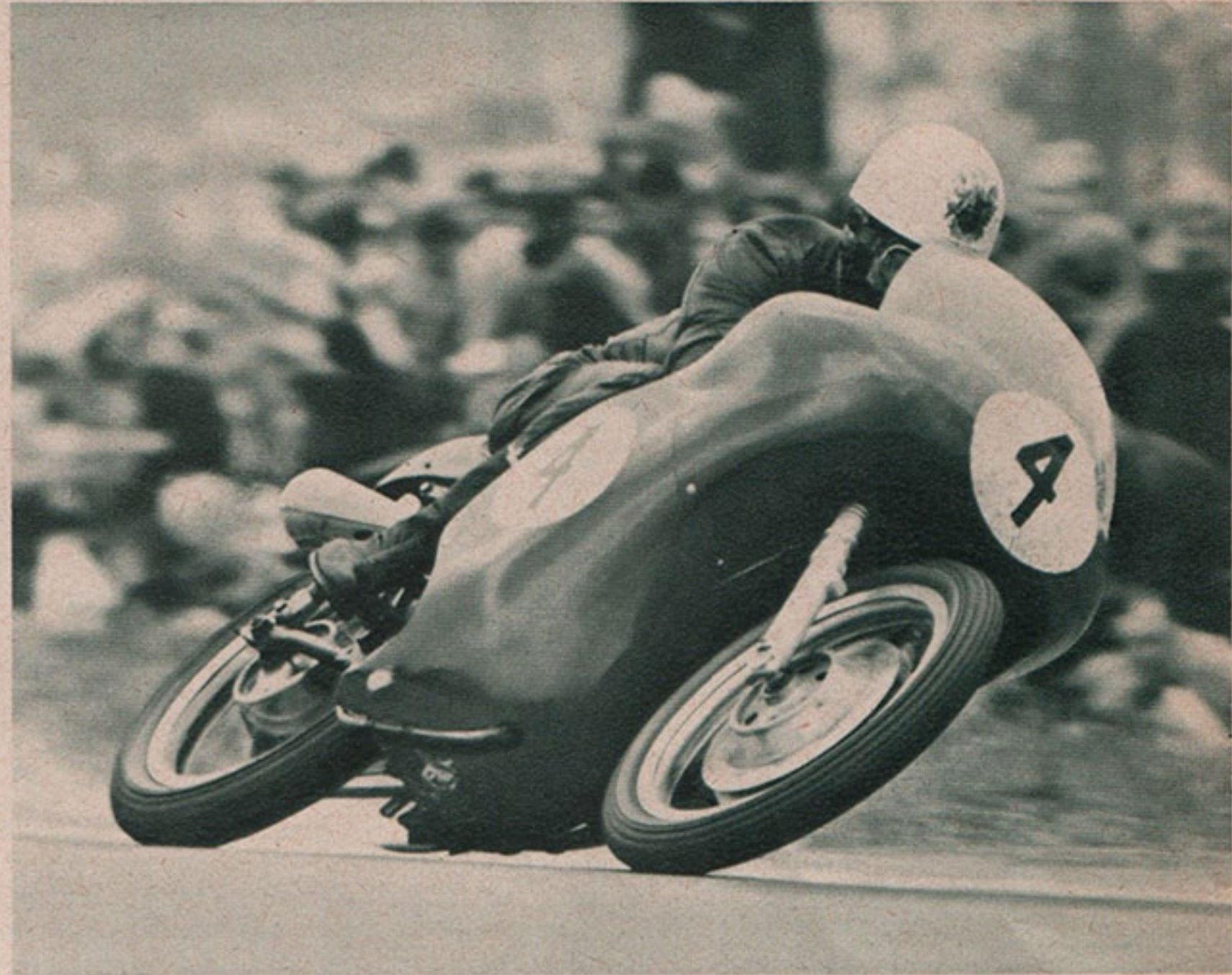
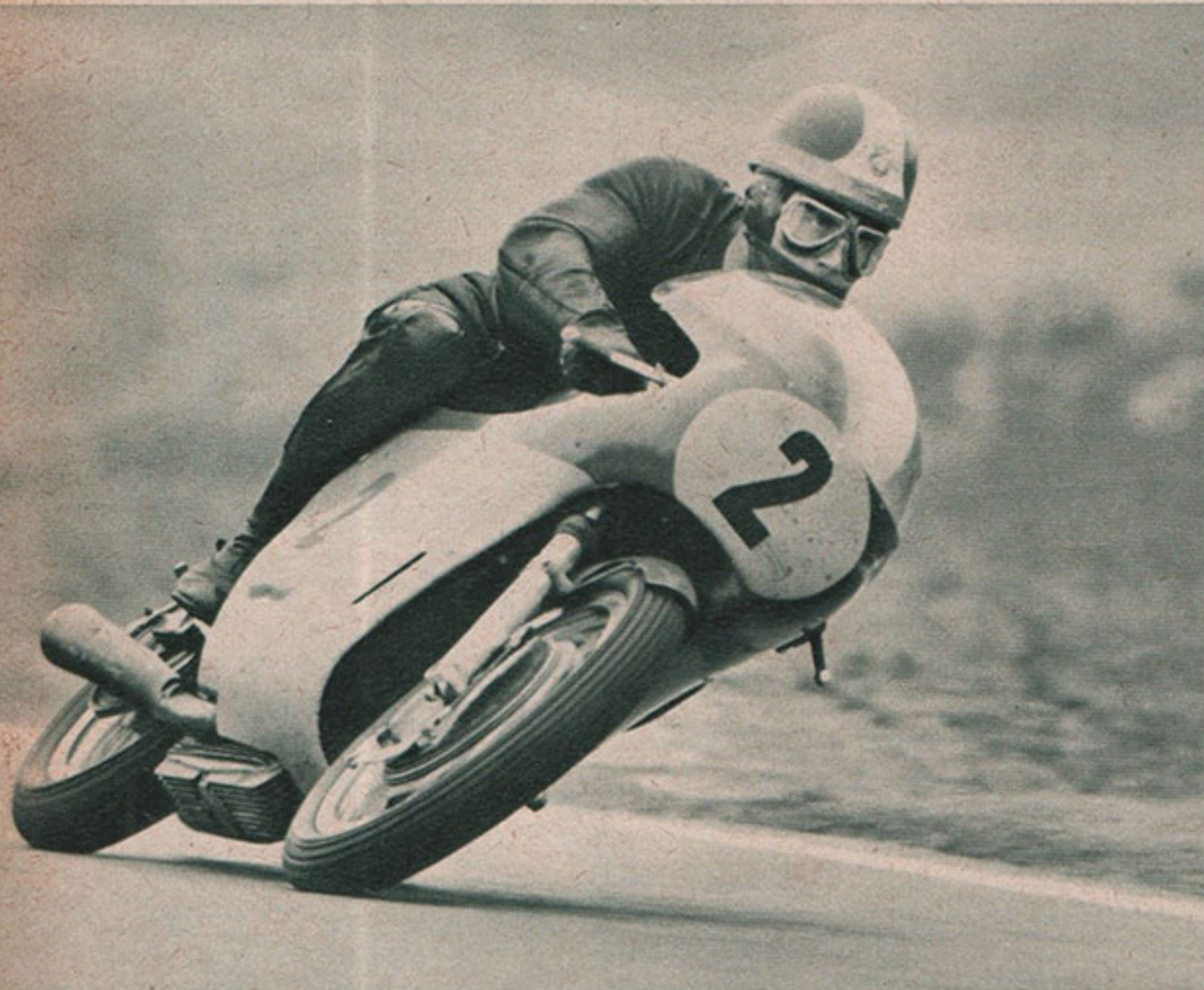
Mitte:

Frantisek Stastny (64) fuhr auf der Viertakt-Jawa ein verbissenes Rennen. Hier liegt er im Lauf der 350er vor R. Gould (Norton).

Unten:

Bill Ivy sicherte sich den Sieg im Lauf der 125er Klasse mit über 22 Sekunden vor seinem Teamkameraden Phil Read. So sauber wie sein Vierzylinder Yamaha-Motor lief, so sauber fuhr er auch.





Hailwood oder Agostini – die große Frage vor dem Rennen der 500er

Anschließend folgt der Lauf der Klasse bis 500 ccm. Hailwood konnte auf seiner Vierzylinder-Honda im Training mit 3.00,8 Schnellster sein. Aber nur $\frac{4}{10}$ Sekunden trennten ihn vom Zweit-schnellsten Agostini, während Drittschnellster Peter Williams (Norton) und Viertschnellster John Hartle auf seiner Matchless waren. Wegen seines Sturzes im ersten Lauf kann aber Peter Williams leider nicht am Start der Halbliterklasse sein.

Den besten Start erwischt Agostini, und so kommt er auch mit großem Vorsprung vor Hailwood aus der ersten Runde zurück. Hartle (Matchless), Dodds (Norton), Findlay (Matchless), Gould (Norton), Hoppe (Matchless) und Carruthers (Matchless) — so lautet die weitere Reihenfolge nach der vierten Runde. Hailwood rückt nun näher an Agostini heran, und am Ende der fünften Runde liegt er nicht mehr 14, sondern nur noch 11 Sekunden hinter Agostini. In der siebten Runde fährt er mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 174,020 km/h einen neuen absoluten Rundenrekord und rückt weiter an seinen großen italienischen Konkurrenten heran; aber dann kommt leider die Meldung, daß Hailwood mit stehendem Motor an die Boxen gerollt und aus dem Rennen ausgeschieden ist. Wie wir hinterher erfuhren, wollte der Motor schon anfänglich nicht so recht — und dann ließ sich zu allem Überfluß das Getriebe nicht mehr schalten — aus!

Agostini aber wird trotzdem schneller. In der neunten Runde verbessert er Hailwoods soeben aufgestellten Rundenrekord: 2.56,2 werden für Giacomo Agostini auf der Dreizylinder MV Agusta von der offiziellen Zeitnahme gemeldet — das sind 175,995 km/h Durchschnitt! Damit ist Agostini (der schon im vergangenen Jahr Schnellster gewesen war) erneut Rekordhalter auf dem Sachsenring. Und das ist die Reihenfolge nach der 10. Runde: Agostini, Hartle, Findlay, Dodds. Bereits überrundet folgen Gould, Hoppe, Shorey. Kel Carruthers ist in der siebten Runde bereits ausgeschieden. In der 12. Runde gelingt es Agostini, sogar den Zweiten, John Hartle, zu überrunden. Damit liegen nun alle

Links:

Agostini gewann überlegen den Lauf der Halblitermaschinen auf seiner Dreizylinder-MV, nachdem Hailwoods Honda anfänglich nicht richtig lief und dann wegen Getriebschaden ganz ausscheiden mußte. — Er überrundete alle Fahrer seiner Klasse mindestens einmal.

Rechts:

John Hartle lag zwar auf seiner Norton im Lauf der 500er im Ziel hinter Agostini eine Runde zurück, er behauptete sich aber gegen die große Konkurrenz der Privatfahrer. Er fuhr auf der Matchless ein wirklich großartiges Rennen, sein zweiter Platz war wohlverdient.

Unten:

Heinz Rosner lag im Lauf der 350er Klasse an sicherer dritter Position, bis ihm in der letzten Runde sein 251 ccm MZ-Motor infolge Kühlwassermangels festging. Rosner schob unter Aufbietung der letzten Kräfte seine MZ den Queckenberg hoch und anschließend über die Ziellinie, um so noch einen fünften Platz zu retten.

Fahrer mindestens eine Runde hinter dem Spitzenreiter zurück. Einen schönen Zweikampf liefern sich Karl Hoppe und John Dodds, bis dann auch Karl Hoppe in der 17. Runde, also drei Runden vor Schluß des Rennens, noch ausscheiden muß. Ganz fabelhaft fahren auch John Hartle und Jack Findlay.

Überlegener Sieger dieses Rennens aber wird Agostini auf der MV. John Hartle, Jack Findlay (beide auf Matchless) und John Dodds — das sind, mit einer Runde Rückstand, die Nächstplatzierten.

Ergebnis:

Klasse bis 500 ccm — 20 Runden = 172,280 km: 1. G. Agostini (MV) mit 1:00:34,0 = 170,668 km/h; eine Runde zurück: 2. J. Hartle (Matchless-Metisse); 3. J. Findlay (McIntyre-Matchless); 4. J. Dodds (Norton); 5. R. Gould (Norton); 6. D. Shorey (Norton). — Schnellste Runde: G. Agostini (MV) mit 2:56,2 = 175,995 km/h.

Des Tages Höhepunkt: die 250er

Trainingsschnellster war wiederum Read auf der Yamaha gewesen, mit 3.01,3 um mehr als sieben Sekunden schneller als Hailwood auf der Honda. Ivy war mit 3.10,2 auf der Yamaha Drittschnellster vor Ralph Bryans (Honda), der 3,17,1 erzielt hatte. Heinz Rosner folgte mit 3.20,3 als schnellster MZ-Mann vor Derek Woodman mit 3.22,4, und Hartmut Bischoff mit 3.26,9. — Lei-

der stürzte Werner Daubitz aus Mitteldeutschland auf seiner MZ so unglücklich, daß er in der Nacht zum Sonntag seinen schweren Verletzungen erlag.

Phil Read nimmt beim Aufleuchten des grünen Lichts mit Hailwood dichtauf die Führung. Aber bereits am Ende der ersten Runde liegt Hailwood vor ihm. Der Abstand der beiden beträgt allerdings nur wenige Meter, während Bryans (Honda), gefolgt von Ivy (Yamaha), bereits etwas zurückliegen. Aber auch Rosner und Woodman auf den beiden Werks-MZ sind schon abgeschlagen. Ginger Molloy hält sich mit der Bultaco in diesem ersten Durchgang noch vor Hartmut Bischoff auf der MZ.

Fünf Runden lang jagen die beiden Spitzenreiter, Hailwood auf der Honda und wenige Meter hinter ihm Read auf der Yamaha, um den Kurs. Immer wieder geht ein Beifallsraunen durch die Reihen der vielen tausend Zuschauer, wenn beide ihre Maschinen bis an die Grenze herunterwinkeln, um durch das Rechts-Links-Geschlängel hinter Start und Ziel hinein in die Stadt Hohenstein-Ernstthal zu ziehen. Tatsächlich auch jedesmal ein begeisternder Anblick.

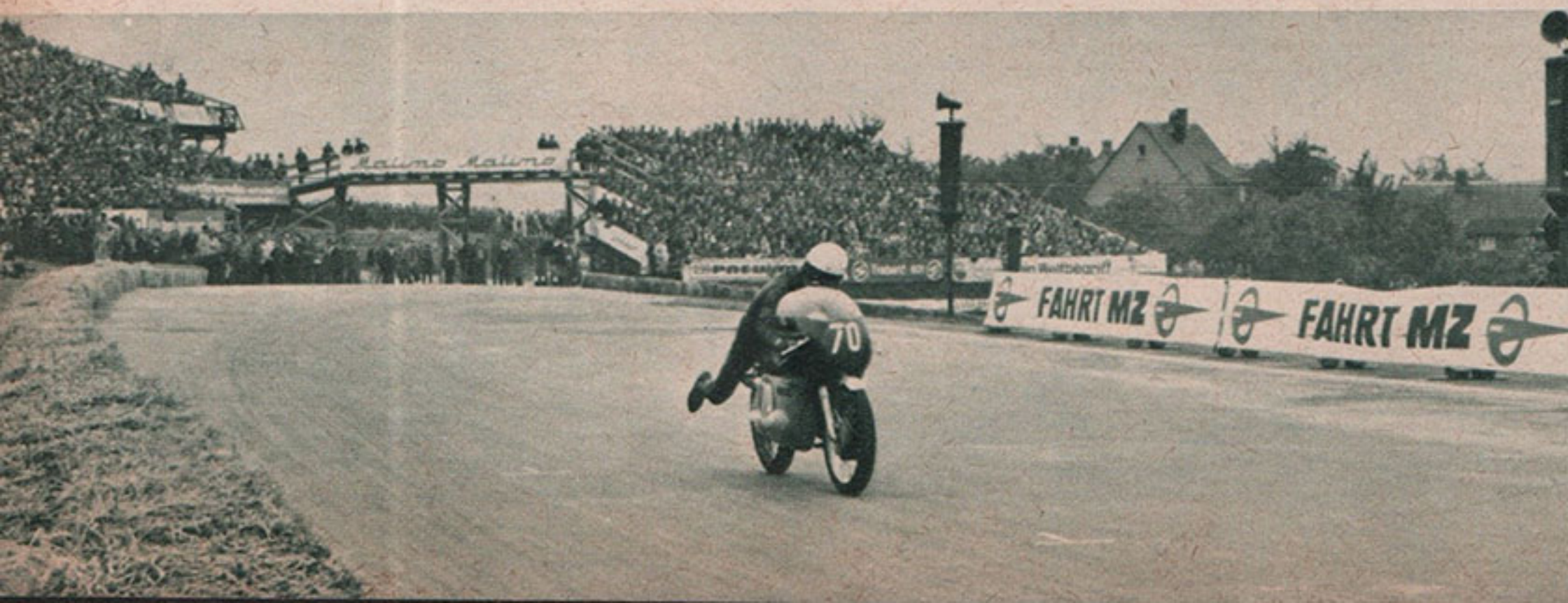
Bis dann in der sechsten Runde von der Jugendkurve die Meldung kommt, daß Hailwood Read passieren lassen mußte. Wegen eines Ventilschadens rollt Hailwood mit stummem Motor vom „Heiteren Blick“ herunter und muß abermals seine Honda an die Boxen lehnen. Er hat in diesem Jahr schon recht viel Pech. Da ist auch der Beifall, den er von den Tausenden auf der Queckenbergtribüne erhält, nur ein schwacher Trost. Besonders bedauerlich war dieser Ausfall schon, denn das bis zur sechsten Runde von Hailwood und Read gefahrene Rennen war wohl das erregendste, das sich die beiden bisher in der 250er Klasse lieferten.

Aber auch Woodman mit der MZ rollt an die Boxen und scheidet aus, während Phil Read den Vorsprung vor Bill Ivy, der nun an zweiter Stelle liegt, von Runde zu Runde vergrößert. Mit einer neuen schnellen Runde von 3.01,8 (170,574 km/h) wird Read schließlich Sieger dieses Laufs. Fast eine Minute hinter ihm erst passiert Ivy als Zweiter das Ziel. Über 45 Sekunden nach ihm folgt Ralph Bryans auf der Honda, während Heinz Rosner als Vierter auf der MZ knapp drei Minuten nach Read durchs Ziel geht. Ginger Molloy folgt vor Gyula Marsovszky (beide auf Bultaco) als Fünfter, aber beide sind schon überrundet.

V. R.

Ergebnis:

Klasse bis 250 ccm — 15 Runden = 129,210 km: 1. Ph. Read (Yamaha) mit 46:40,6 = 166,091 km/h; 2. B. W. Ivy (Yamaha) mit 47:34,1 = 162,970 km/h; 3. R. Bryans (Honda) mit 48:19,4 = 160,431 km/h; 4. H. Rosner (MZ) mit 49:42,4 = 15,967 km/h; eine Runde zurück: 5. G. Molloy (Bultaco); 6. G. Marsovszky (Bultaco).



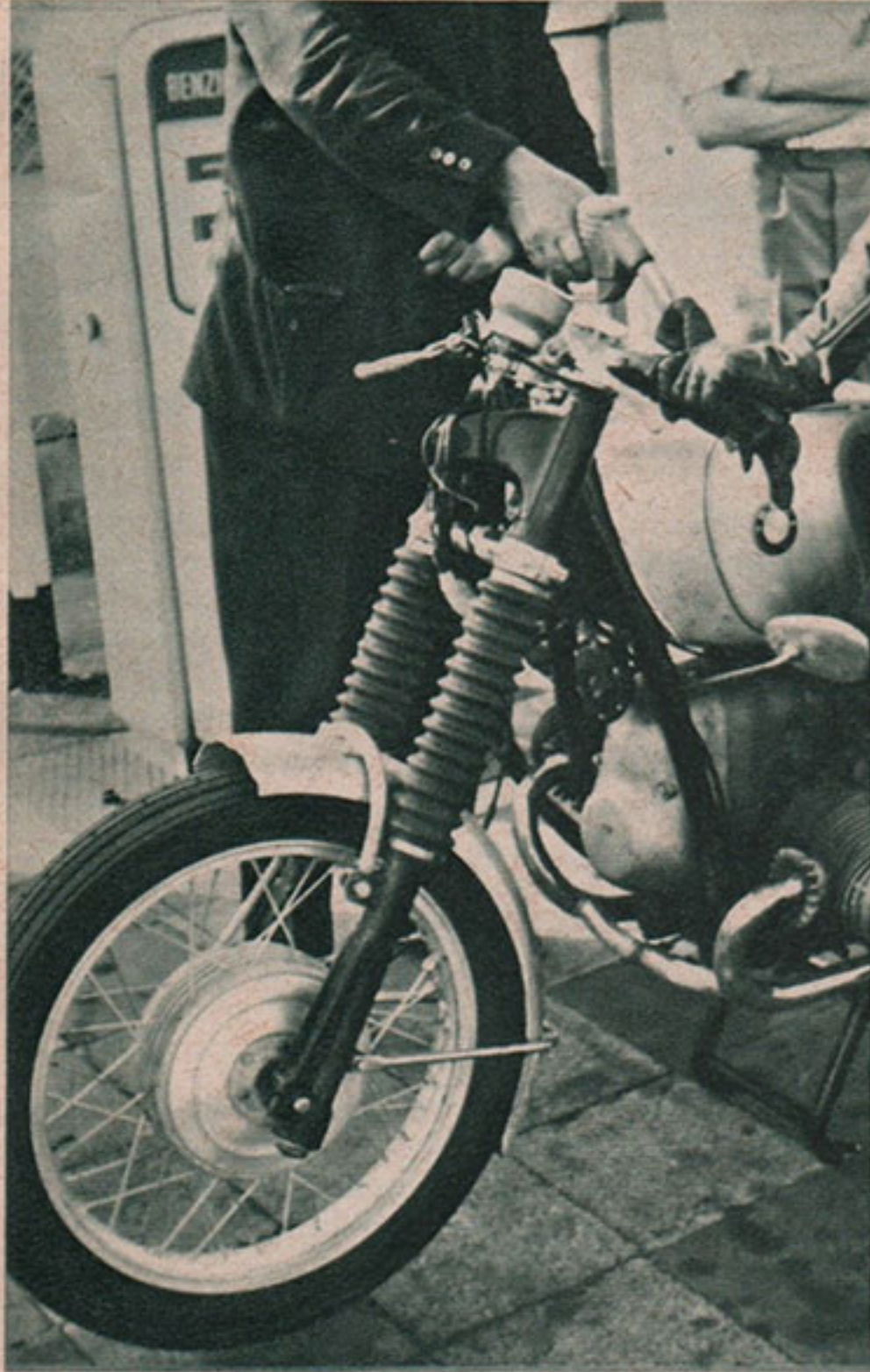
Auf dem Nürburgring gesehen: Die neuen BMW

Wahrscheinlich weiß derzeit nicht einmal im Hause BMW jemand mit absoluter Sicherheit zu sagen, ob und wann und mit welchen Details neue Modellvarianten die derzeitigen Motorräder mit dem weiß/blauen Tankzeichen ablösen werden. Man munkelt davon, daß es zunächst — evtl. in diesem Herbst — wenigstens erstmal die neue Telegabel im ansonsten nahezu unveränderten Fahrwerk (und natürlich auch mit den bisherigen Motoren) geben werde und daß später der neue, schon im Gelände gefahrene Rahmen folgen werde, in dem dann eines Tages vielleicht ein 730er oder gar der sagenhafte 900er Motor sitzen könne.

Wie dem auch sei — tröstlich ist, zu wissen, daß die Entwicklungs- und Erprobungsarbeiten (wenn wohl auch etwas ritardando) weitergehen. Jedenfalls waren die Münchner in diesen Tagen wieder auf dem Nürburgring, und bei dieser Gelegenheit wurden einige interessante Bilder geschossen. Inwieweit die darauf erkennbaren Einzelheiten endgültig sind, wissen wir natürlich nicht, aber immerhin zeigen sie, in welcher Richtung man arbeitet.

Bei zwei der auf dem Ring gefahrenen Maschinen handelte es sich um 730 ccm-Modelle, bei einer, wie man schnell erkennt, um eine verbesserte

R 69 S. Alle drei Maschinen hatten schon den verbesserten Rahmen, die neue, sehr langhubige Telegabel (die erheblich schöner sein soll als sie aussieht!) und den höhergelegten Motor. Die 730er Motoren (auf dem Kurbelgehäuse, das auch die 900er Zylinder aufnehmen kann) haben die Nockenwelle unterhalb der (gleitgelagerten Einstück-)Kurbelwelle, sie haben Batteriezündung und Wechselstrom-Lichtmaschine sowie (in der Versuchsausführung) Keihin-Vergaser, die später durch ähnlich aufgebaute Bing-Vergaser ersetzt werden sollen. Die Leistung der 730er Motoren soll angeblich bei etwa 55 PS liegen. S. R.



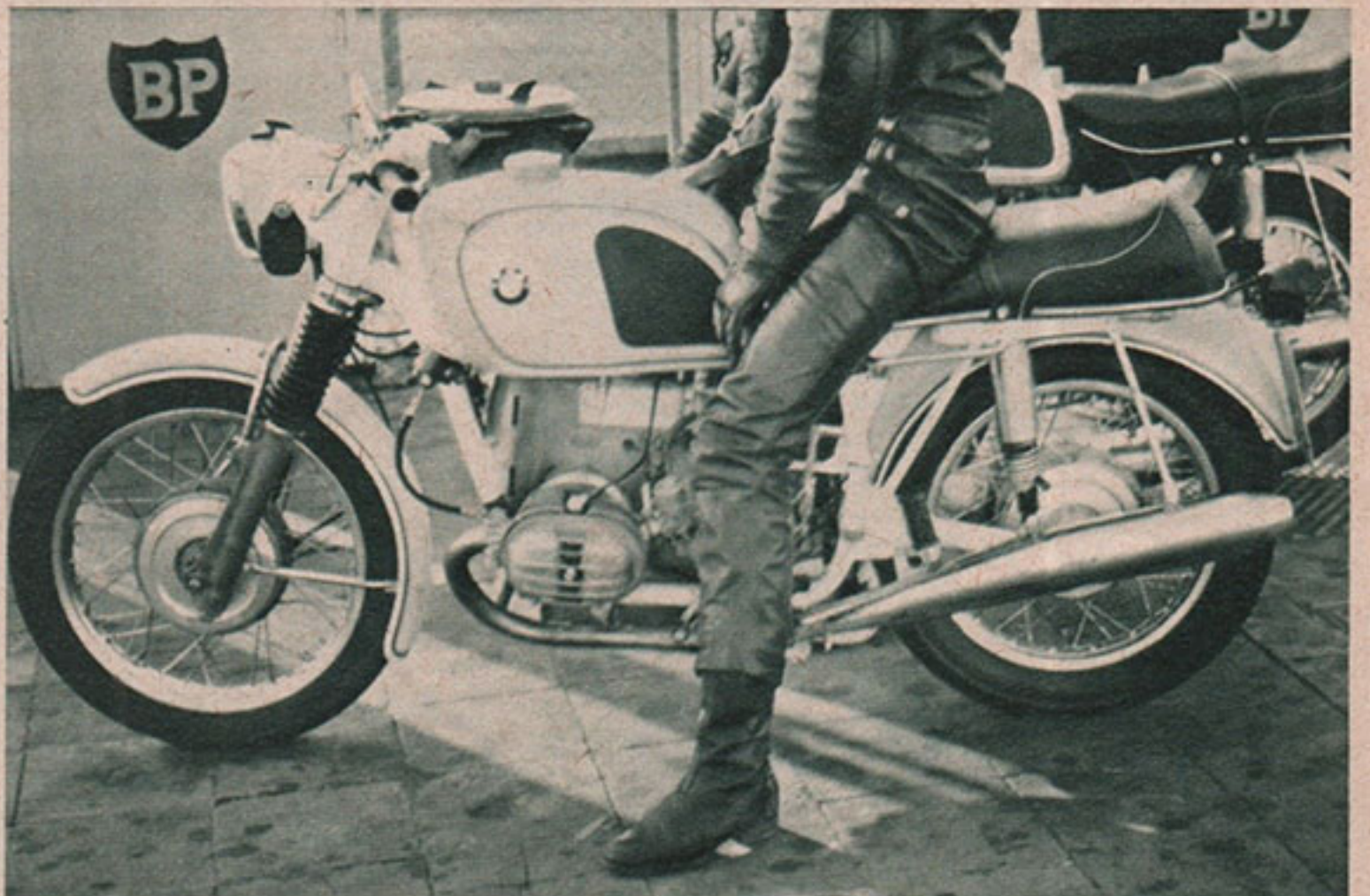
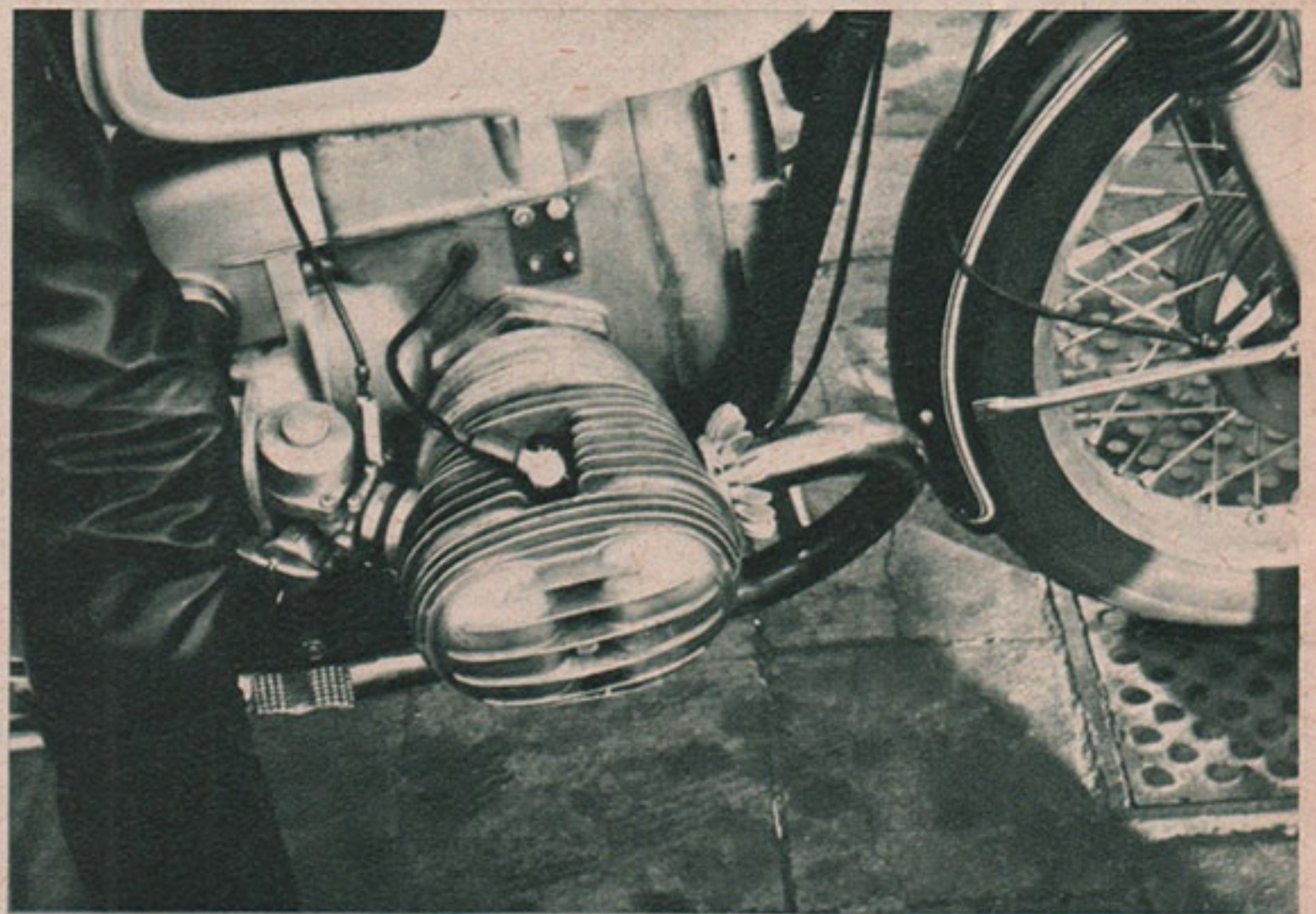
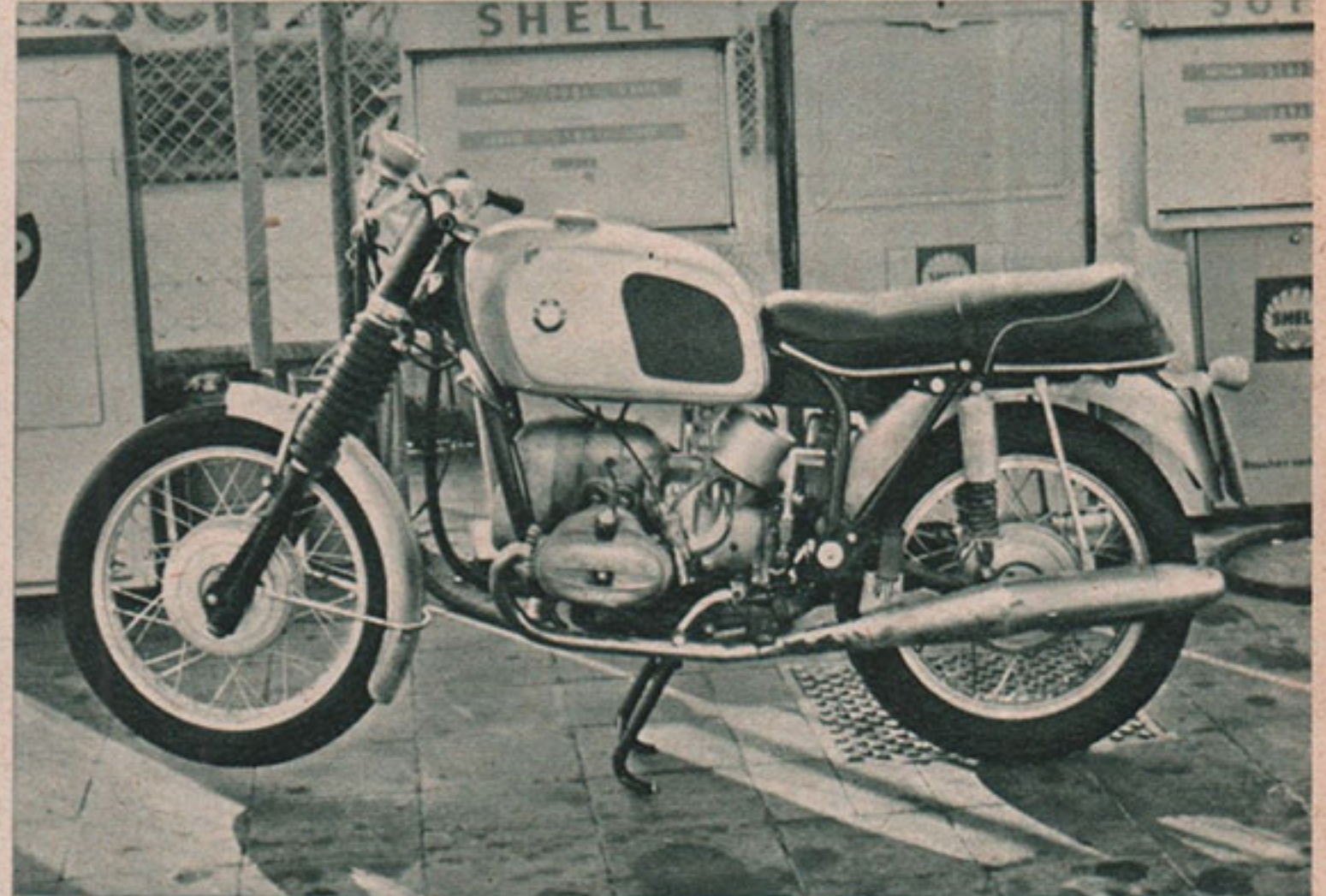
Bilder linke Spalte von oben nach unten:

Offensichtlich hat es hier beim scharfen Fahren irgendwo einen Rutscher mit zermanschem Scheinwerfer und vorderen Kotflügel gegeben. Der Motor hat einen anderen Stirndeckel als sonst bei der R 69 S und läßt auf stärkere Lichtmaschine schließen. Es ist eine Verbindung der beiden Auspuffrohre schon an den Krümmern zu sehen, auch hängt der Motor höher im Rahmen, so daß man mit größerer Bodenfreiheit rechnen kann. Die Vorderradbremse hat einen sehr breiten Nabenkörper, und die Teleskopgabel sieht nach extrem langem Hub aus. Dieses Modell (siehe auch nebenstehendes, oberes Bild, rechte Spalte) hat auch einen neuen Rahmen. Kein elektrischer Anlasser zu erkennen. Dieser Motor hat einen Oldruckmesser, der in Höhe des Zylinderfußes angebracht ist. Man könnte deswegen darauf schließen, daß man Versuche mit Gleitlagern fährt (bei Wälzlagern lohnt der Oldruck kaum das Messen). Auch von Stoßstangen-Schutzrohren sieht man nichts, die Nockenwelle ist also gegenüber den jetzigen Modellen verlegt worden. Auch hier kann man auf verbesserte Lichtmaschinenleistung schließen, und außerdem sind die Auspuffrohre auch hier im vorderen Teil untereinander verbunden.

Bilder rechte Spalte, von oben nach unten:

Der Motor ähnelt noch dem der R 69 S, und mit dieser Maschine soll bei den Versuchen eine Zeit von 11:18 gefahren worden sein. Ansonsten fuhr man um 12 Minuten herum. Die hinteren Federbeine sehen bei flüchtigem Betrachten nach Girling aus, sind aber bestimmt andere.

Das mittlere Bild in dieser Spalte ist besonders interessant. Es zeigt den japanischen Keihin-Unterdruck-Vergaser (wie er bei der Honda CB 450 verwendet wird). Man macht also auch damit Versuche, und das Haus Bing wird für die neuen BMWs einen ähnlichen Vergaser bauen. Man könnte annehmen, daß man die Nockenwelle deswegen tiefer verlegt hat, weil man Platz für einen elektrischen Anlasser braucht, der möglicherweise über der Kurbelwelle im Dach des Motorgehäuses montiert werden könnte. (In den USA — und auch anderswo — wird bei großen Maschinen in Zukunft ein elektrischer Anlasser zur Serienausrüstung gehören müssen!)



Int. Bergpreis Freiburg-Schauinsland

Es war sozusagen der Endlauf um die Deutsche Straßenmeisterschaft 1967, die hauptsächlich auf nur drei Rennen ausgefahren wurde. Deswegen stand im Mittelpunkt der Gespräche mit Fahrern und Funktionären für uns die Frage, warum man für die Deutsche Meisterschaft nur drei Rennen veranstaltete, und ob dies überhaupt noch eine ernst zu nehmende Meisterschaft sei. Mit vollem Recht beklagen sich die Fahrer darüber, und bei den Inhabern der nationalen Lizenz, die ja noch nicht bei Auslandsstarts mehr Fahrgelegenheiten bekommen können, zeigt sich hier und da die Resignation und der Plan, wegen zu weniger Startmöglichkeiten den Motorradsport aufzugeben. Die Veranstalter sagen, daß die Rennen mit bezahlten Fahrern (Lizenzfahrer bekommen Startgelder und Spesen) zu teuer würden. (Außerdem war man in Freiburg wieder enttäuscht, daß es pro Klasse nur einen Durchgang für Motorräder gab!) Unsere Meinung: diese Situation ist ernster, als sich das die großen Clubs und Verbände selbst eingestehen wollen, und es muß dringend über dieses Problem nicht nur beraten werden, sondern es muß auch etwas zur Verbesserung der Situation getan werden. Mir sagten die Fahrer, die durchaus qualifiziert für internationale Wettbewerbe sind, daß sie nicht nur die Lust verlören, sondern daß auch ihre Kondition unter den mangelnden Fahrgelegenheiten leide. Es geht nicht an, daß wir gegenüber anderen Nationen immer mehr ins Hintertreffen geraten!

Die Meisterschaft wurde in den schon ausgefahrenen Klassen 50 ccm, 125 ccm, 350 ccm und 500 ccm auf japanischen, italienischen und englischen Maschinen gewonnen. Die Werks-Suzukis, die Hans Georg Ansheidt in der 50 und 125 ccm-Klasse fuhr, waren dem Material der Privatfahrer so sehr überlegen, daß sogar Ansheidts schlechter Platz in Freiburg in der 125er Klasse diesen Gewinn des Titels nicht gefährdete. Als er mit diesen Maschinen seine Nennung abgab, da wußte schon jeder, daß er Deutscher Meister sein würde. In der 350 ccm-Klasse wurde der Titel von Dieter Braun auf einer Stoßstangen-Maschine (Aermacchi) vor ohc-Modellen aus England gewonnen, und das ist doch wohl eine kleine Sensation. Walter Scheimanns Titel mit einer Norton in der 500er



Klasse ist maschinenmäßig gesehen nichts Neues.

Beim Training zum Bergpreis sah es schon nach neuen Rekorden aus, und Karl Hoppe war sozusagen der Bergkönig der Motorradfahrer mit seiner Matchless. Dietmar Völmle mußte hier schon einmal zu Boden, aber das war nichts Schlimmes. An Butchersers Gespann-BMW gab es im Training einen defekten Kolben und ein krummes Ventil, Allners Matchless machte Ärger mit dem Schaltsystem, Lothar John mit seiner auf Wasserkühlung umgebauten Serien-Suzuki T 20 war einer der wenigen Fahrer, die uns von keinen technischen Sorgen erzählten. Wir fragten verschiedene nach ihren Erfahrungen mit dem Metisse-Rahmen. Allner ist sehr zufrieden, andere halten nach wie vor den Norton-Rahmen als unschlagbar. Aber auch das Fahrgestell von Hoppes Matchless muß sehr gut sein, während er mit seiner Aermacchi 350 in dieser Hinsicht nicht so zufrieden ist. Mit Wolfgang Kalauch unterhielten wir uns über die Entwicklung von Faths Vierzylinder-Motor. Er meinte, daß sie allen Schadenursachen schon auf die Spur kommen würden, und nannte in diesem Zusammenhang auch die Probleme, die mit der richtigen Einstellung der Einspritzpumpe zusammenhängen. Trotz eben überstandener Lungenentzündung war Helmut Fath am Start. Siegfried Schauzu hatte den Langhub-Motor mit, und Hans-Otto Butenuth schwärmte von einer RS-BMW. Die BMW-Fahrer haben in der Gruppe um Ferdinand Kaczor, der den interessanten Rahmen baut, einen wirkungsvollen sportlichen Rückhalt. Aus dem Ausland waren eine ganze Reihe von guten Fahrern anwesend. Unter anderem aus Irland Bob Coulter (Bultaco 250), aus England John Blanchard (Seeley-Matchless 500), Billie Nelson (Norton 350), aus der Schweiz Gyula Marsovszky (Matchless 500), um einige Namen zu nennen.

Die Klasse bis 50 ccm wurde mit weitem Vorsprung von Hans Georg Ansheidt gewonnen, der eine 50er Werks-Suzuki (wassergekühlter Zweizylinder-Motor) an den Start brachte. Ansheidt will für die nächste Saison den Vertrieb der Suzuki-Production-Rennmaschinen übernehmen. Er fuhr eine Zeit von 7:30,64 = 89,5 km/h und war damit beinahe eine ganze Minute schneller als der zweite Fahrer seiner Klasse, Rolf Schmälzle aus Lienzingen, der übrigens keine ehemalige Werksmaschine von Kreidler fährt. Seine Zeit für die 11,2 km lange Bergstrecke mit ca. 65 registrierbaren engen oder weiten Kurven wurde 8:29,61 = 79,1 km/h. Auch das ist für einen Privatfahrer eine unerhörte technische und fahrerische Leistung! Der Meister dieser Klasse heißt Hans Georg Ansheidt.

Ergebnis

1. Hans Georg Ansheidt, Gerlingen (Suzuki), 7:30,64 = 89,5 km/h; 2. Rolf Schmälzle, Lienzingen (Kreidler), 8:29,61 = 79,1 km/h; 3. Dieter Gedlich, Rüsselsheim (Kreidler), 9:17,13 = 72,4 km/h; 4. Walter Däuwel, Kaiserslautern (Reimo), 10:19,13 = 65,1 km/h.

In der Klasse bis 125 ccm war Ansheidt wiederum Favorit mit seiner Suzuki (wassergekühlter Zweizylinder-Zweitaktmotor, Drehschieber gesteuert). Doch hier gab es eine Überraschung. Er hatte Schwierigkeiten mit der Tankbelüftung und brauchte 11:38,05 = 57,7 km/h. Das langte nicht mehr zu einer Platzierung (21. Stelle), und so wurde Horst Seel aus Werdohl auf einer Bultaco Sieger des Laufes mit 7:38,37 = 88,0 km/h. Siegfried Lohmann aus Bremen mit einer MZ wurde Zweiter mit 7:41,15 = 87,5 km/h. Ansheidt hätte hier mit seiner 50er noch glatt Sie-



ger sein können. Aber er hatte von seinen Erfolgen mit der 125er auf dem Nürburgring und auf dem Hockenheim Motodrom beim Großen Preis so viele Punkte, daß ihn keiner seiner Konkurrenten einholen konnte. Er wurde mit 12 Meisterschaftspunkten Titelgewinner vor Horst Seel, der 11 Wertungspunkte herausfahren konnte.

Ergebnis

1. Horst Seel, Werdohl (Bultaco), 7:38,37 = 88,0 km/h; 2. Siegfried Lohmann, Bremen (MZ), 7:41,15 = 87,4 km/h; 3. Heinz Kriwanek, Österreich (Rotax), 7:46,46 = 86,5 km/h; 4. Gottlob Schweikardt, Erpfingen (Honda), 7:58,95 = 84,2 km/h; 5. Herbert Mann, Bayreuth (MZ), 8:00,44 = 83,9 km/h.

Für die 250er Klasse war Freiburg nicht der letzte Meisterschaftslauf. Am 19. und 20. August kommt der letzte Lauf beim Ratisbona-Bergrennen in Kelheim. Aber es ging um wertvolle Punkte zwischen Rolf Schmid aus Sindelfingen (Bultaco); Gerd Heuberger aus Eichstetten (FKS); Adolf Ohlischläger, Mayen (Bultaco); Rudolf Wintermeyer, Wuppertal (Bultaco) und Toni Gruber, Weiler (Bultaco). Gerhard Thurow aus Ratingen brachte eine Kawasaki an den Start. Sieger dieser Klasse wurde aber der Irländer Bob Coulter auf einer Bultaco, und Rudolf Wintermeyer belegte den zweiten Platz. Dann folgten drei berggewohnte Schweizer (W. Rungg, Aer-



macchi / H. Stadelmann, Ducati / A. Favre, Bultaco). An sechster Stelle platzierte sich Gerhard Thurow aus Ratingen mit der Kawasaki. Der Punktestand der Deutschen Meisterschaft sieht danach wie folgt aus: Wintermeyer 10, Ohligschläger 8, Heuberger 7 und Schmid 6.

Ergebnis

1. Bob Coulter, Irland (Bultaco), 7:09,83 = 93,9 km/h; 2. Rudolf Wintermeyer, Wuppertal (Bultaco), 7:17,67 = 92,1 km/h; 3. Walter Rungg, Schweiz (Aermacchi), 7:25,16 = 90,6 km/h; 4. Hans Stadelmann, Schweiz (Ducati), 7:25,73 = 90,5 km/h; 5. André Favre, Schweiz (Bultaco), 7:29,92 = 89,6 km/h; 6. Gerhard Thurow, Ratingen (Kawasaki), 7:43,02.

Obwohl Karl Hoppe sagte, daß das Fahrwerk seiner Aermacchi ihn nicht befriedigen würde, war er mit 7:10,04 = 93,7 km/h der schnellste Mann in der 350 ccm-Klasse. Das war neuer Rekord. Karl Hoppe ist der ruhigste Fahrer, den wir in den letzten Jahren erlebten, und es ist immer faszinierend, wenn man dann seine Durchschnitte sieht. Seine Maschinen sind immer in einem erstklassigen Zustand, und obwohl er als einer der Senioren des deutschen Straßenrennsportes nicht wie ein Kämpfer aussieht, versteht er es unheimlich, um seine Vorteile zu fahren. In der Deutschen Meisterschaft hat er in diesem Jahre nicht so viel Glück gehabt — hier am Berg in Freiburg wurde der Titel von dem Zweiten des Rennens, Dieter Braun aus Hermaringen, auf einer Aermacchi geholt. Nun wird aber am 13. August in Wunstorf noch ein Lauf gefahren, bei dem Hoppe unbedingt Sieger sein muß und bei dem Braun nicht unter den ersten fünf Fahrern sein darf, wenn Hoppe ihm den Titel noch wegnehmen will. Braun hat 13 und Hoppe hat jetzt 8 Wertungspunkte, die Fahrer Gerhard Heukerott, Frankfurt (Honda) und Dietmar Völmle, Stuttgart (Norton) werden mit je 6 Punkten notiert. Dritter beim Rennen in Freiburg wurde Hans-Dieter Görden aus Bonn (Honda), Vierter der Engländer Billie Nelson (Norton). Völmle kam auf Platz 5.

Ergebnis

1. Karl Hoppe, Diekholzen (Aermacchi), 7:10,04 = 93,7 km/h; 2. Dieter Braun, Hermaringen (Aermacchi), 7:12,97 = 93,1 km/h; 3. Hans-Dieter Görden, Bonn (Honda), 7:19,71 = 91,7 km/h; 4. Billie Nelson, England (Norton), 7:21,65 = 91,3 km/h; 5. Dietmar Völmle, Stuttgart (Norton), 7:24,98 = 90,6 km/h.

Die 500er Klasse und der ganze Tag wurde vom Tode Dietmar Völmles, dem Meisterschafts-Anwärter, überschattet. Nachdem er bei einer Kollision mit den seitlichen Leitplanken die Verkleidung seiner Maschine beschädigte, muß ihm diese wenig später bei der Weiterfahrt, oder ein Teil davon, nach Aussagen von einem Augenzeugen, in das Hinterrad geraten sein, so daß er hinter Kilometer 10,5 kurz vor der letzten Rechtskurve vor dem Ziel so unglücklich stürzte, daß er sich einen Schädelbruch zuzog und starb. Gegen den „Bergkönig“ der Motorradfahrer, Karl Hoppe, war auch jetzt wieder kein Kraut



5

(Fotos: Klacks)

gewachsen. Er jagte seine Matchless in 6:55,50 = 97,0 km/h den Berg hinauf und setzte damit einen neuen absoluten Motorrad-Rekord am Schauinsland. Der Schweizer Gyula Marsovszky kam mit seiner Matchless auf 7:03,29 = 95,2 km/h. Walter Scheimann aus Bremen erreichte auf seiner Norton 7:06,48 = 94,8 km/h. An die vierte Stelle kam John Blanchard aus England auf einer Norton. Um die weiteren Plätze fuhren Armand Nerger (Honda), Fritjof Eccarius (Matchless), Heiner Butz (Norton) und Manfred Zeller (Matchless). Die Bianchi von Heiner Butz war für diese Strecke nicht so gut geeignet, da der Motor so hart einsetzt. Das aber ist nicht das Richtige für eine so kurvenreiche Bergstrecke. Die Meisterschaft wurde von Walter Scheimann gewonnen, der sich einen Punkt mehr holte, als Völmle bereits hatte. Scheimann 9, Völmle 8.

Ergebnis

1. Karl Hoppe, Diekholzen (Matchless), 6:55,50 = 97,0 km/h; 2. Gyula Marsovszky, Schweiz (Matchless), 7:03,29 = 95,2 km/h; 3. Walter Scheimann, Bremen (Norton), 7:06,48 = 94,8 km/h; 4. John Blanchard, England (Seeley-Matchless), 7:11,36 = 93,5 km/h; 5. Armand Nerger, Mülheim/R. (Honda), 7:15,67 = 92,5 km/h.

Diesmal waren Helmut Faths Bemühungen von Erfolg gekrönt, er konnte sich den Sieg bei den 500er Gespannen mit seiner Vierzylinder-Maschine holen. Für diesen Kurs, der so viele scharfe Ecken und so kurze gerade Stücke nur hat, hatte Fath seine Verkleidung abgenommen, um beweglicher sein zu können. Er fuhr eine Zeit von 7:23,37 = 90,9 km/h und distanzierte damit seine Konkurrenten. Auf den sehr schlechten sieben Kilometern bis zur Holzschlägermatte (das ist beinahe mehr eine Moto Cross- als eine Straßen-Rennstrecke!) hatte er — wie alle anderen natürlich auch — Mühe, das Gespann in

1) Walter Scheimann, Bremen (Norton), ist Deutscher Meister der 500 ccm-Klasse für 1967.

2) Hier sammelt Dieter Braun, Hermaringen (Aermacchi), voraussichtlicher Deutscher Meister 1967 der 350 ccm-Klasse, noch Nervenkräfte vor dem Start.

3) Gyula Marsovszky, Schweiz (Matchless 500), war einer jener ausländischen Fahrer, die in Freiburg durch glänzende Fahrweise brillierten.

4) „Je older, je dollar“ sagt ein Sprichwort. Nun ist unser Karl Hoppe ja noch nicht so alt an Lebensjahren, aber unter den Rennfahrern gilt er als ganz alter Hase mit unheimlicher Erfahrung und Ruhe. Zweimal konnte er in Freiburg siegen (350 und 500 ccm) und die absolute Bestzeit für Motorräder mit einem Schnitt von 97 km/h herausholen. Auf der Strecke —!

5) Rolf Schmälzle, Lienzingen (Kreidler), belegte einen ehrenvollen zweiten Platz in der Deutschen Meisterschaft der 50 ccm und im Rennen in Freiburg.

6) Weltmeister und zweimal Deutscher Meister 1967 (50 und 125 ccm): Das ist ein großartiger Erfolg für Hans Georg Ansheidt!



4

der Spur zu halten. Hier wirkten sich die kleinen Räder nachteilig aus. Siegfried Schauzu und Horst Schneider erreichten den zweiten Platz, dann kamen Georg Auerbacher und Eduard Dein. Weltmeister Klaus Enders mit Beifahrer Ralf Engelhardt belegten den vierten Platz.

Ergebnis

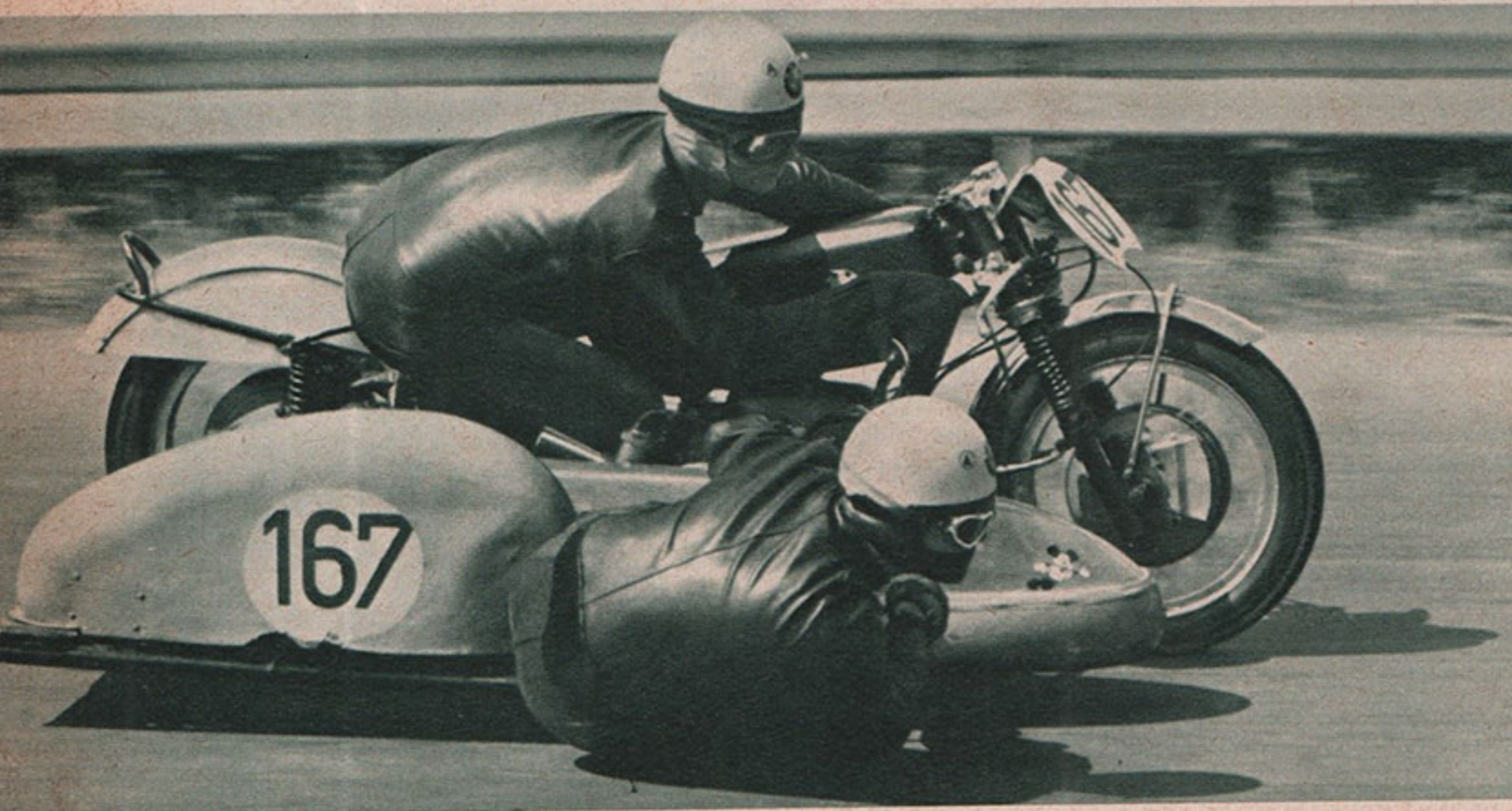
1. Helmut Fath/Wolfgang Kalauch, Ursenbach (URS-4), 7:23,37 = 90,9 km/h; 2. Siegfried Schauzu/Horst Schneider, Siegen (BMW), 7:24,57 = 90,7 km/h; 3. Georg Auerbacher/Eduard Dein, Bad Wörishofen (BMW), 7:25,17 = 90,6 km/h; 4. Klaus Enders/Ralf Engelhardt, Wetzlar (BMW), 7:28,03 = 89,9 km/h; 5. Johann Attenberger/Josef Schillinger, Ebersberg (BMW), 7:36,22 = 88,4 km/h.

Klacks



6

Hitzewellen am Ellerberg



Stand des Juniorenpokals nach dem 4. Lauf (Ellerbergrennen) (bis zu 10 Punkten). 50 ccm: Faßbender 20, Schuster 16, Kaupp 13, Dingler 11, Rüttjeroth 10. 125 ccm: Möhringer 30, Huber 16, John 11. 250 ccm: Keller 13, Dominick 12, Camphausen 12, Scholtis 11, Träg 11, Wohleb 10. 350 ccm: Kaiser 15, Chittka 13, Bender 12, Müller 11, Bühnen 10, Voßhenrich 10. 500 ccm: Bauer 28, Schumacher 16, Smetana 13. Seitenwagen 500 ccm: Linnarz/Hohoff 28, Müller/Buchecker 18, Seegers/Polster 18, Schwingen/Metzger 10. (Alle Angaben ohne Gewähr!)

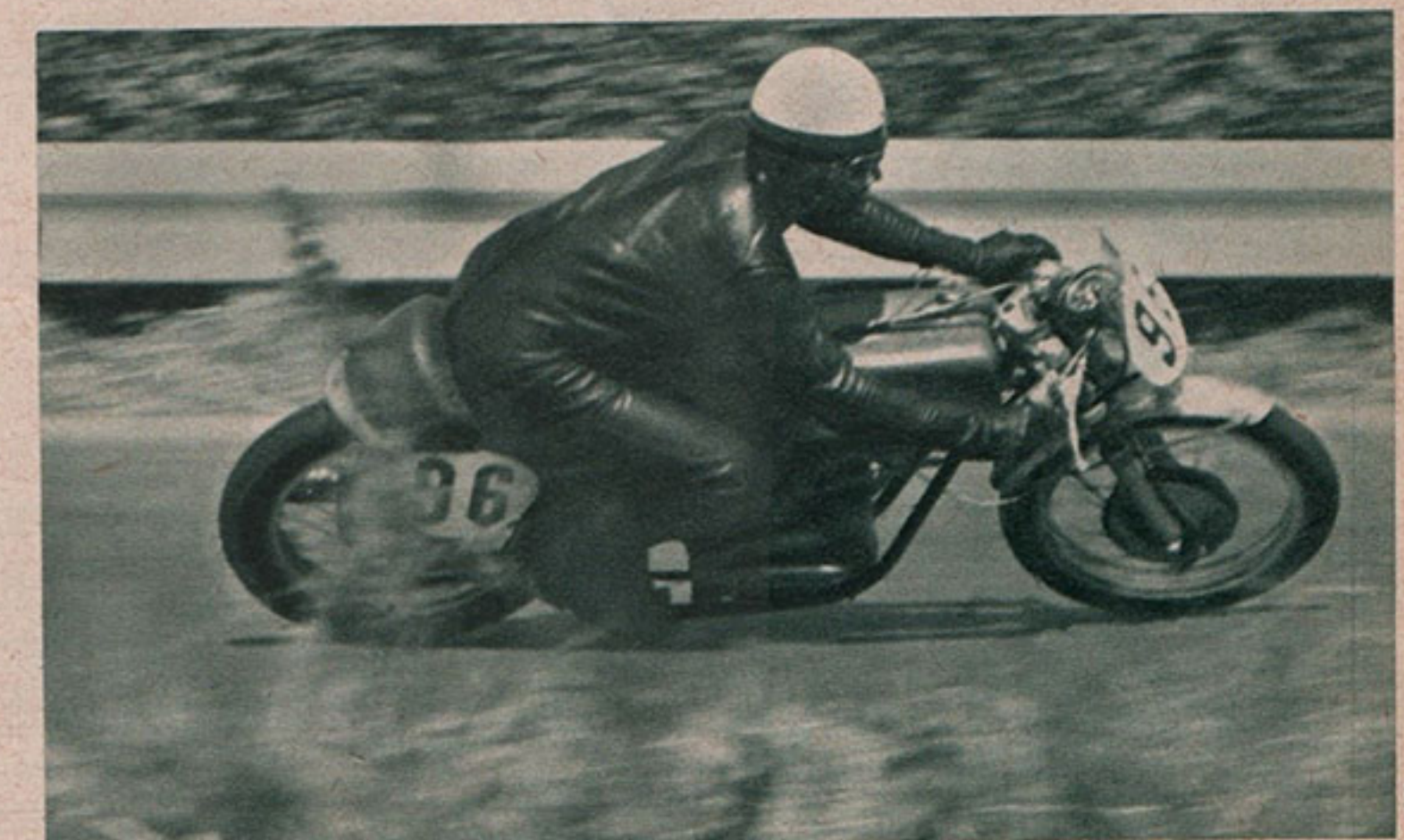
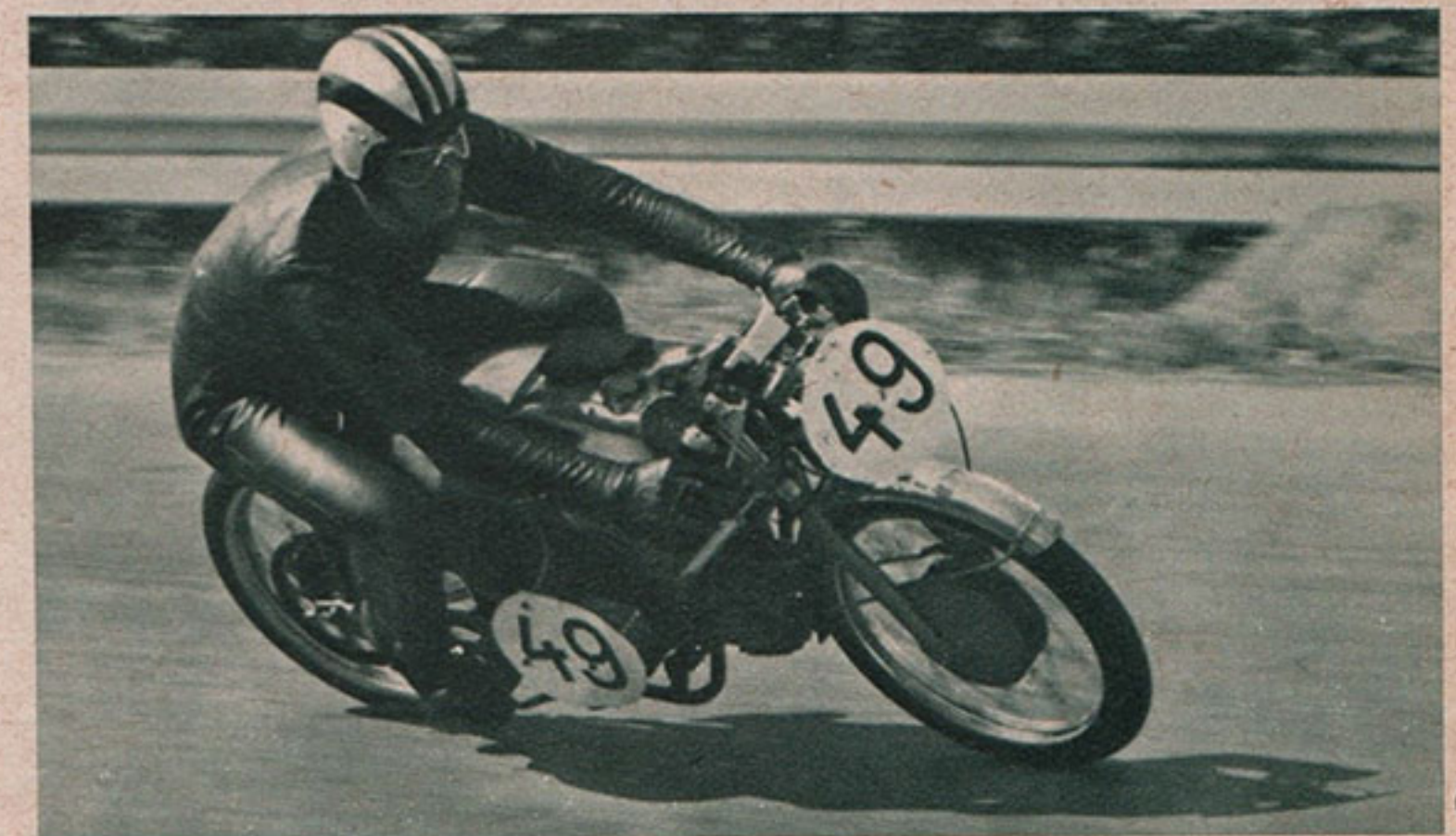
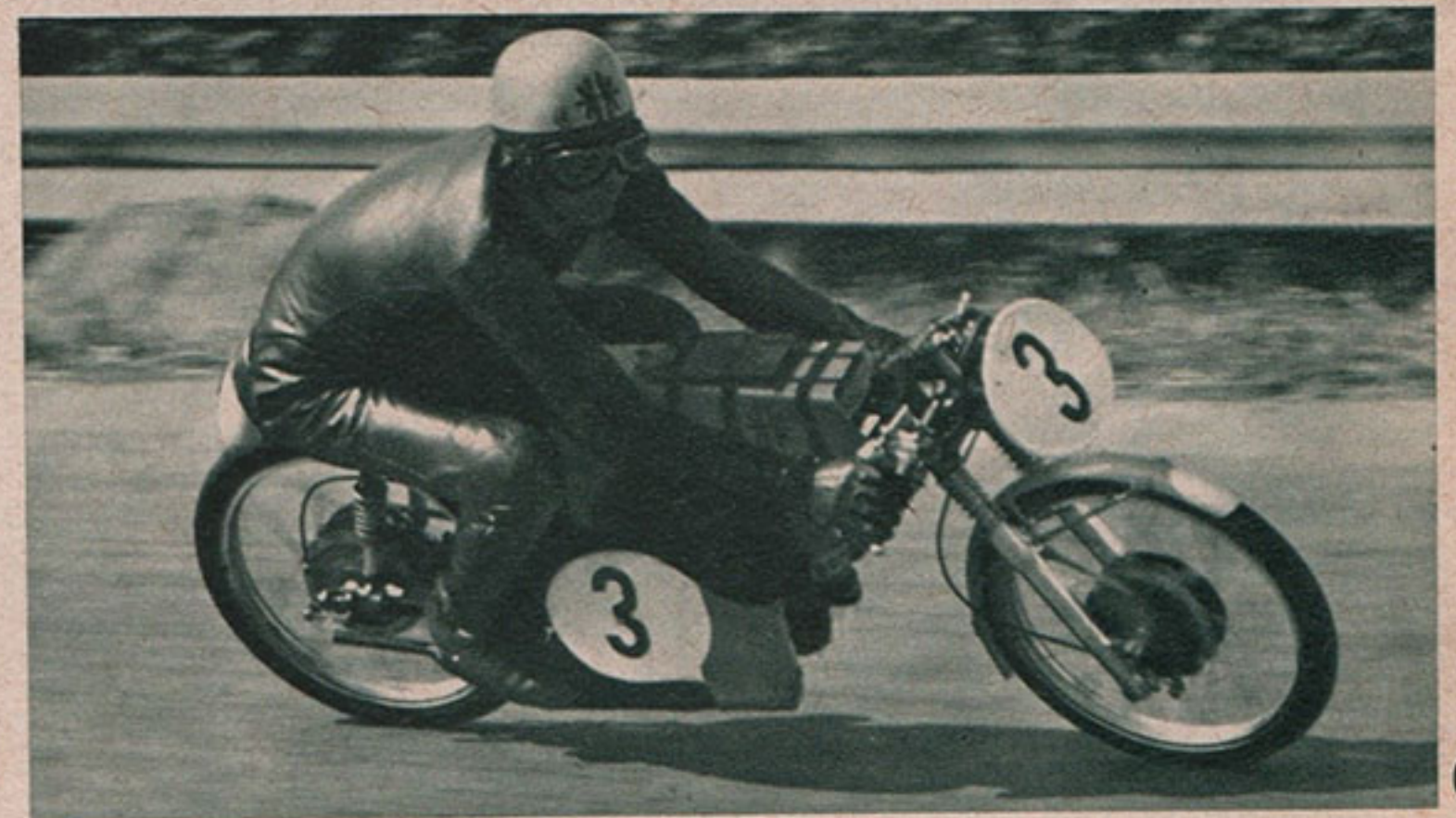
1 Von Bamberg aus fährt man in Richtung Osten auf einer Nebenstraße in Richtung Fränkische Schweiz. Man kommt über die Orte Pödelndorf, Naisa, Litzendorf, Lohndorf nach Tiefenellern, hinter welchem Dorf die Straße sich in Serpentina eine Steigung in sehr schöner Mittelgebirgs-Landschaft hinaufwindet. Das ist die Ellerberg-Rennstrecke mit dem Start beim Ortsausgang Tiefenellern und dem Ziel kurz vor Neudorf. Etwa 15 km genau östlich von Bamberg. Die Länge der Bergstrecke beträgt etwa 2,25 Kilometer vom Start bis zum Ziel, sie hat sieben enge Kurven, sechs längere Krümmungen und sogar eine kurze Senke.

Diese genauere Ortsbezeichnung ist einmal notwendig, weil uns viele Leser vor dem Rennen telefonisch fragten, wo denn eigentlich in Deutschland das Ellerberg-Rennen stattfinden würde. Womit wir einen Punkt streiften, an den nur wenige Veranstalter denken, wenn sie Propaganda für ihre Wettbewerbe machen, die nicht gerade vor den Toren einer großen Stadt abrollen und allgemein bekannt sind. Nachdem das Interesse am Straßensport für Motorräder zugenommen hat, und selbst zu kleineren Veranstaltungen Interessenten von weither anreisen, sollte man doch auch in der überregionalen Werbung genaue Ortsbezeichnungen machen.

Der Ort Tiefenellern war mit den Fahrern, Helfern und Funktionären voll belegt. Auf den Wiesen am Ortsrand zelteten viele Teilnehmer und fast alle Häuser hatten Einquartierungen und die Startnummern der betreffenden Rennfahrer vor den Haus- und Scheunentoren. Das Rennbüro befand sich in der Schule, und die offizielle Anschlagtafel war ein Scheunentor mitten im Ort. Es machte den Eindruck, als sei hier ein Manöver motorisierter Truppen und ein Divisionsstab eingezogen. Allerdings ein frischfröhliches und friedliches Manöver ohne militanten Anstrich, denn selbst die zur Ordnung anwesenden bayerischen Landpolizisten trugen dem motorsportlichen Ereignis freundlich Rechnung.

Die Sonne meinte es sehr gut (28° C im Schatten), der Teer auf den Straßen war hier und da etwas weich geworden. Auf der Rennstrecke merkte man das noch nicht, aber dort machte der Gummiabrieb der gleichzeitig laufenden Wagen den Motorradfahrern das Leben schwer. Hitze ist außerdem nichts für Zweitaktmotoren, und in den Obstwiesen des Fahrerlagers und im Ort selbst war jedes Fleckchen Schatten gefragt. Für die Ausweiskfahrer bei den Motorrädern war es der vierte Lauf um den Juniorenpokal der OMK (gewertet wurden bis dahin Bremerhaven 2. 4., Avus 25. 6. und Norisring 2. 7.) und das erste für die Juniorenmeisterschaft zählende Bergrennen (Frankenwald-Bergrennen am 7. 5 zählt nicht zur Juniorenpokalwertung). Die Strecke hat einen Teerbelag, der der Hitze — wie schon erwähnt — allgemein ganz gut Widerstand leistete. Die Steigungsprozente sind nicht extrem groß (leider keine genauen Angaben im Programm), die engen und weiten Kurven sind gleichmäßig verteilt. Aber die Straße ist zum Teil schmal, und seitlich hat man Leitplanken angebracht.

Leitplanken sind für Motorradfahrer äußerst gefährlich, wenn es zu einem Sturz kommt, und deswegen müssen wir sie ablehnen. Wenn sie aber — wie hier am Ellerberg — an einigen Stellen einen Absturz auf die darunter liegende Strecke verhindern sollen, kann man ihnen wenigstens stellenweise notfalls die Existenzberechtigung zugestehen, falls die vorhandene Hecke einen solchen Absturz nicht aufhalten kann. Kann man aber



1 Im Training sehr schnell, im Rennen den fünften Platz: Hartmann/Kremer, Schriesheim (BMW). Schon der winzigste Fehler kostet den Sieg.

2 Ludwig Faßbender, Düsseldorf (Kreidler), gewann die 50 ccm-Klasse.

3 Siegfried Möhringer, Pfullingen (MZ), hat nicht nur eine gute Maschine, sondern ist zudem noch ein sehr guter Fahrer.

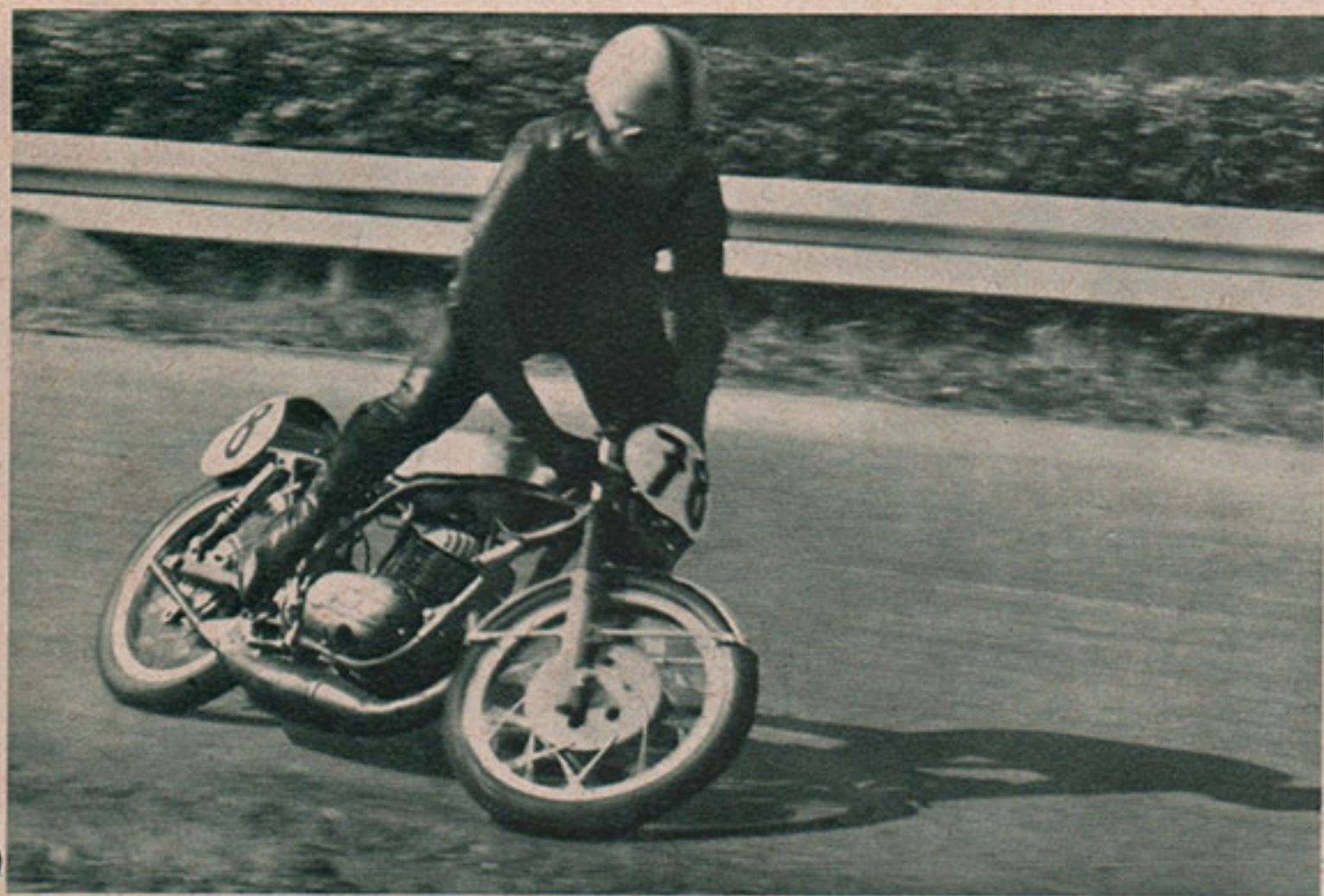
4 Rainer Kaiser aus Haiger gewann die 350 ccm-Klasse auf einer schnellen Sportmax. Im Hinblick auf die japanische Konkurrenz eine gute Leistung!

5 Im Training fuhr Manfred Heck, Düsseldorf (Bultaco), eine sehr gute Zeit mit 2:04,9 — aber beim Rennen hatte er im Labyrinth großes Pech, als das Hinterrad wegrutschte und der Kampf mit der schlängelnden Maschine zu seinen Ungunsten ausging.

6 Günther Kolewe aus Offenbach brachte eine Neckermann-Jawa Production-Rennmaschine an den Start.

7 Schons/Lauterbach, Trier (BMW), gewannen die Klasse Seitenwagen bis 500 ccm für Fahrer mit nationaler Lizenz.

(Fotos: Klacks)



5

diese Leitplanken nicht an den gefährlichsten Stellen wenigstens mit Strohballen abdecken?

Die Organisation am Ellerberg war eingespielt, das Training und die Rennen liefen schnell und reibungslos ab. Diesmal klappte es auch mit der schnellen Herausgabe der einzelnen Ergebnisse; wir fanden auch keinen 150%igen Funktionär, der unsere Arbeit behinderte. Der Motorradreferent des ADAC-Gau Nordbayern, Alfred Steiner, sprach sich außerdem dafür aus, daß alle genannten Motorradfahrer, die ihre zwei Trainingsläufe pünktlich absolviert hatten, am Rennen teilnehmen sollten und nicht nur die zunächst vorgesehenen 18 Fahrer pro Klasse. So hatte — bis auf eine Ausnahme — keiner den Weg nach Tiefenellern umsonst gemacht. 133 Maschinen mit je zwei Durchgängen verkraftete die Rennleitung zeitlich gut. Die 50 ccm-Klasse sah 22 Fahrer am Start. Mit 2:15,8 = 72,9 km/h war Albert Kaupp aus Möglingen mit seiner Kreidler die beste Zeit während des Trainings gefahren, aber Ludwig Faßbender, Düsseldorf (Kreidler), war mit 2:16,1 nicht sehr viel langsamer. Beim Rennen wurden zwei Durchgänge gefahren, deren Zeiten zusammengezählt und gewertet. Diesmal war Faßbender besser, er fuhr mit 4:21 = 75,76 km/h fast zwei Sekunden schneller als Kaupp, der 4:22,9 schaffte. An dritter Stelle konnte sich Klaus Klüglich, Karlsruhe (Kreidler) mit 4:42,2 placieren. Vierter wurde Franz Velfen, Hochheim (Kreidler) mit 4:43,8. Fünfter Peter Rüttjeroth, Celle (Eigenbau auf Sachs-Basis), in 4:47,1. Roland Schuster, Hockenheim (Kreidler), der im Training den vierten Platz belegte, kam im Rennen nicht zum Zuge.

Die 125 ccm-Klasse wurde von 14 Startern besetzt. Mit Abstand der beste Mann ist hier Siegfried Möhringer, Pfullingen (MZ). Im Training wurde er mit 1:58,4 = 83,61 km/h gezeitet, im Rennen erreichte er in den zwei Durchgängen 4:01,2 = 82,08 km/h. Beim Bergrennen verschieben sich sehr oft die Kräfte. Hier kann mancher fehlende PS durch besseres Fahren gut machen. Bei Möhringer kommen PS und Fahrkunst zusammen — so ist er ein überlegener Gegner. Der zweite im Rennen wurde Klaus Huber, Hinterweidenthal (Bultaco) mit 4:13,3. Also schon mit Abstand zu Möhringer. An dritter Stelle sahen wir Erich Bayer aus Holzkirchen auf einem Eigenbau, der offenbar von Dieter Kramer auf Zündapp-Basis stammte. Seine Zeit 4:14,7. Vierter war Albert Bott, Großvillars (Bultaco) in 4:15,9 und Fünfter wurde Werner Zähringer, Neustadt/Schw. (Bultaco) mit 4:18,4.

Es zeigte sich, daß die meisten Fahrer die Strecke zu wenig kannten. Zwei Trainingsläufe sind eben zu wenig, um genau in allen Ecken Bescheid zu wissen. Aber schon sah man auch, wer ansonsten wenig auf einem Motorrad fährt und Kurvenfahren nur von seinen wenigen Renn-Kilometern im Jahr lernt. Wir hatten den Eindruck, daß es unter den Junioren eine ganze Reihe von Fahrern gibt, die eine Kurve erst erfassen, wenn sie schon drin sind.



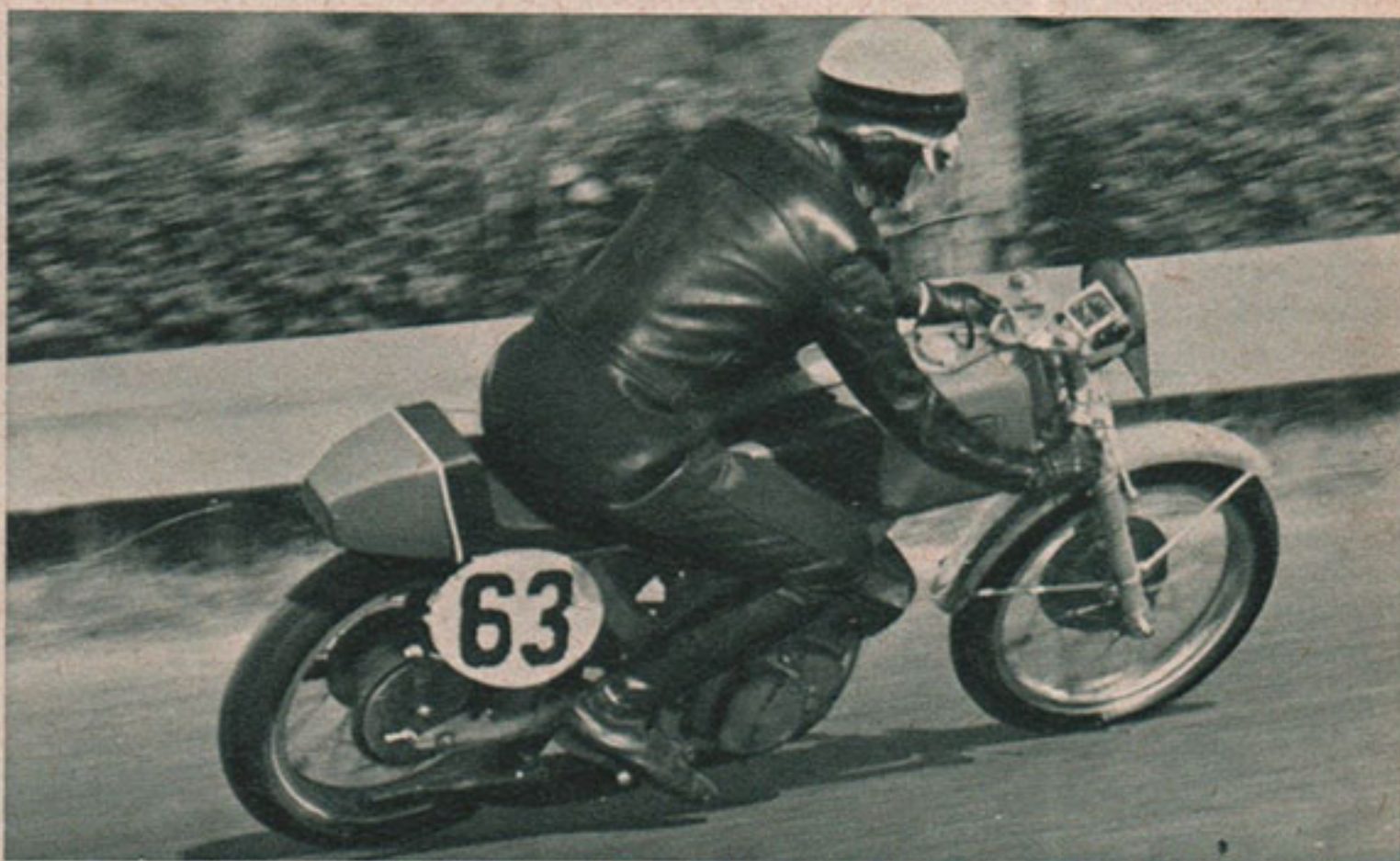
7

Und dann geht das große Bremsen, Verschalten und Zaubern los. Ein Mann, der anfängt, sollte am Berg zuerst einmal auf sauberen Stil achten und nicht wie ein Ochs wild drauflos stürmen. Die erfahrenen Leute sind doch schneller. Wer am Berg sauber fährt, der hat das Zeug zu einem späteren großen Mann. Nirgendwo sonst kann man Stillfahren und saubere Spur besser lernen als hier.

Unter den ersten der 31 Fahrer der 250 ccm-Klasse würde es ganz knapp hergehen. Das zeigen die Trainingsergebnisse und auch die Zeiten des ersten Durchganges im Rennen. Im Training fuhr Dieter Träg, Schnaittach (Yamaha), 2:04,1 — im ersten Durchgang schaffte er 2:03,9. Aber Jochen Keller, Düsseldorf (Adler), wurde im ersten Durchgang mit 2:02,2 gezeitet, Wolfgang Camphausen, Bochum (Yamaha), mit 2:02,4. Nach dem zweiten Durchgang war das Ergebnis ebenso knapp: Sieger mit $\frac{9}{10}$ Sekunden Vorsprung wurde Jochen Keller (Gesamtzeit 4:01,4 = 82,02 km/h) vor Wolfgang Camphausen (4:02) und Dieter Träg (4:05,3). Hinter Träg kam Rudolf Reinhard, Gössenreuth (Honda), auf Platz 4 mit 4:05,9, und Gregor Dominick, Wesseling (Honda) wurde mit 4:06,3 Fünfter.

Rainer Kaiser aus Haiger auf einer Sportmax sah nach dem Training als absoluter Favorit der 22 Maschinen der 350er Klasse aus. Mit 1:57,2 = 84,47 km/h fuhr er den Berg hinauf. Gerd Bender aus Reutlingen (Honda) schaffte 2:00,9. Nach dem ersten Durchgang des Rennens sahen die Zeiten wie folgt aus: Kaiser 1:57,5 / Bender 1:58! Nach dem zweiten Durchgang war der Abstand ebenso dicht. Sieger Rainer Kaiser: 3:55,2 = 84,18 km/h; Gerd Bender: 3:55,4. Das war enorm knapp, und es ist schade, daß man diesen Abstand auf der Strecke nicht sieht, weil ja jeder für sich allein fährt. Dritter wurde Helmut Schmitz, Aachen (Honda), 3:57,2; Vierter Heinz Chittka, Pforzheim (Honda), 4:01,8; Fünfter Alfred Bölz, Ottendorf (Maico), 4:04,2.

Der „Bergkönig“ der Ausweisklasse am Ellerberg wurde Rupert Bauer, mit seiner BMW. Er fuhr im Training eine Zeit von 1:52,3 = 88,15 km/h. Im Rennen schaffte er im ersten Durchgang 1:55,4 und im zweiten Durch-



6

gang 1:52,5. Das ergab eine Zeit von 3:47,9 = 86,88 km/h Gesamtschnitt. Es war fast nicht anzusehen, wie dieser junge BMW-Fahrer seine (von ihm mit einem Kaczor-Rahmen versehene und auch sonst verbesserte und getunte) Stoßstangen-Maschine die Strecke hinaufjagte. Er fuhr wirklich an der Grenze, wobei er aber noch einen sauberen Fahrstil zeigte. Selten sieht man BMW-Talente wie ihn. Zweiter war Richard Schumacher aus Garching (Honda CB 450) mit 4:01,7. Dritter Gerhard Arlt, Augsburg (BMW), 4:05,3; Vierter Julius Ilmberger, München (BMW), 4:08,7; Fünfter Horst Glück, Berlin (BMW), 4:12,6. Paul Smetana auf der Fathschen Vierzylinder-URS kam auf Platz 11.

Im Training hatte das Gespann der Ausweisklasse Hartmann/Kremer, Schriesheim (BMW) mit 2:09,4 = 76,5 km/h die beste Zeit herausgeholt. Sie lagen damit ganz knapp vor Linnarz/Hohoff, Lüdenscheid (BMW), 2:09,7. Im Rennen langte es nicht. Sie kamen auf Platz 5 mit 4:23,8 nach einem schlechten zweiten Durchgang (2:07,3 im ersten). Schon ein falsches Anbremsen, Verschalten oder sogar ein falsches Herausfahren aus einer Kurve kostet Sekundenbruchteile und Zeit. Sieger wurden Linnarz/Hohoff mit 4:10,9 = 78,91 km/h vor Schwingen/Metzger, Ubstadt (BMW), 4:12,5. Als Dritte platzierten sich Müller/Buchecker, Kirchdorf (BMW), 4:16,7; und Vierte wurden Dahlenburg/Haas, Köln (BMW), 4:21,9.

Sechs Gespanne in der Klasse der Fahrer mit nationaler Lizenz waren nach Tiefenellern gekommen. Davon siegten im Rennen nach guter Trainingszeit Schons/Lauterbach, Trier (BMW). Sie fuhren 4:08,5 = 79,67 km/h. Zweite waren Kempa/Kempa, Neuß (BMW) mit 4:09,2 und Dritte wurden Wegener/Gödderz, Schwerfen (BMW). David Schwings mit Erika Gutzmann im Boot der BMW (Solingen) kam auf Platz 4.

Ein besonderes Problem scheint auf der Ellerbergstrecke der letzte Abschnitt zu sein, in dem sich hinter der letzten scharfen Linkskurve eine kleine Senke befindet, so daß es dort kurz bergab geht. Da sich dort aber gleichzeitig eine leichte Rechtskurve befindet, die volle Drehzahl im großen Gang wiederum nicht zulassen dürfte, mag hier ein Ausgleich vorhanden sein. Trotzdem bleibt die Strecke damit eine besondere Aufgabe für die richtige Übersetzung. Die sehr kurzen Stücke zwischen den Kurven im Labyrinth bieten besonders für die großen Maschinen allerhand Schwierigkeiten. Um so erstaunlicher die hohen Durchschnitte, die die Ausweisklasse dort trotz reichlichen Gummiabriebs der Wagen noch erreichten. Klacks

Fahreindrücke von der

MV AGUSTA 600er Vierzylinder

Sie ist tatsächlich da! Eine der erstaunlichsten Maschinen, die je gebaut wurden, ist jetzt lieferbar (wenn auch in Italien zum Preis von 1 160 000 Liras, das entspricht etwa DM 7500.—!) — und ich hatte Gelegenheit, dieses Motorrad einen Tag lang zu fahren. Phantastisch, kann ich nur sagen.

Neugierig auf meine Fahrteindrücke? Bitte noch etwas Geduld, ich muß mich erst noch ein wenig mit der Technik beschäftigen. Das erhöht nicht nur den Appetit, sondern läßt vielleicht diese einzigartige Maschine auch noch etwas besser verstehen.

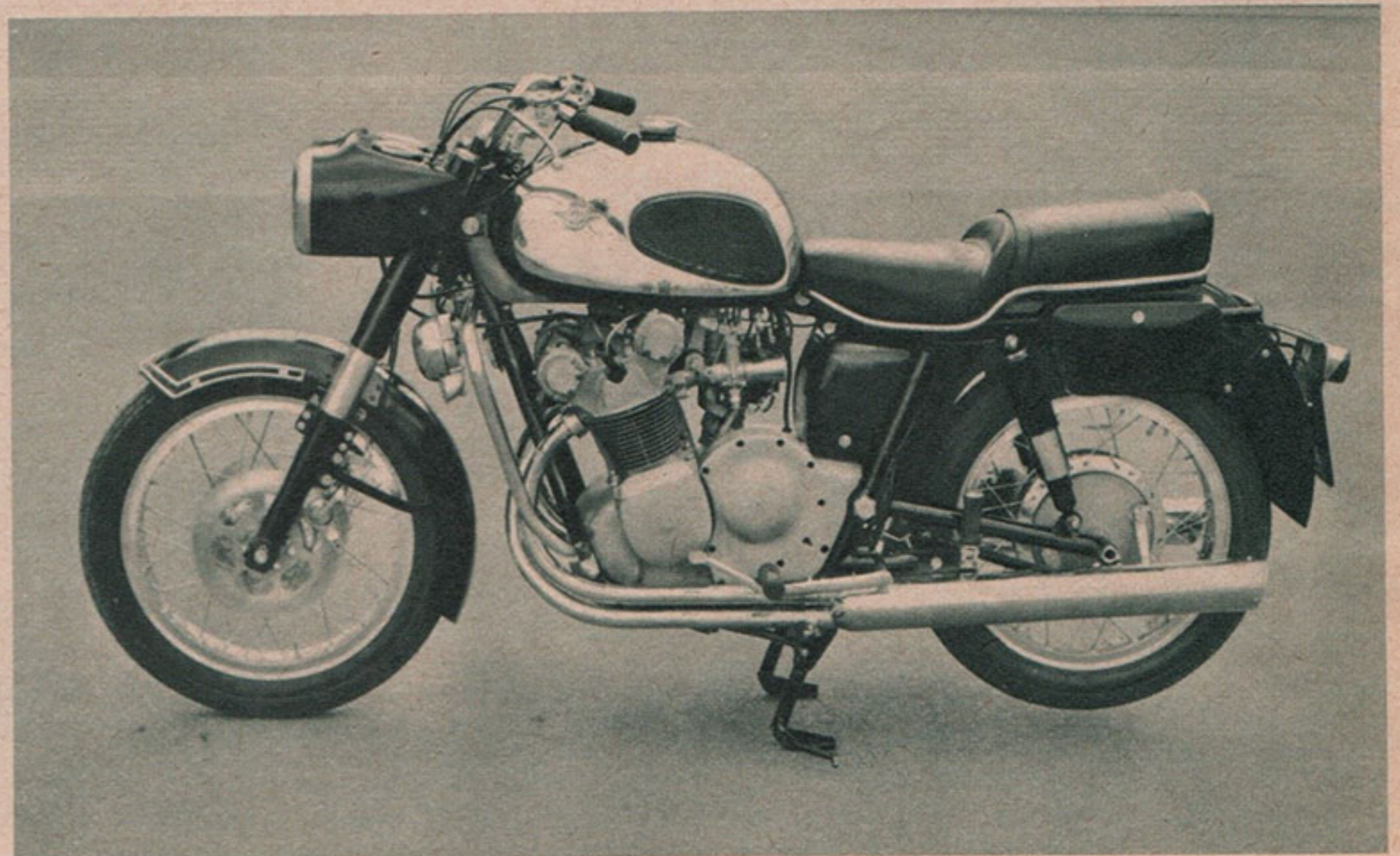
Der Motor ist von jenen so überaus erfolgreichen Renn-Vierzylindern abgeleitet, die Surtees, Hailwood und Agostini fuhren. Der Hubraum wurde für das „zivile“ Modell auf 600 ccm gebracht, ein elektrischer Anlasser schien bei diesem Fahrzeug unentbehrlich, und zum Kardanantrieb entschloß man sich in Gallarate wohl nicht allein deshalb, weil man ein Luxus-Modell bauen wollte, sondern auch, um von vornherein private Umbauten für Rennzwecke zu erschweren, die, wenn sie erfolglos sind, ja nun mal keine gute Propaganda für eine Marke darstellen. Tatsächlich wünschte Conte Agusta, der der Initiator dieser ganzen Vierzylinder-Entwicklung für die Serie war, und der sich auch während der zwei Jahre, die für Konstruktion und Versuchserprobung benötigt wurden, ständig um den Fortgang der Dinge kümmerte, daß der Serien-Vierzylinder zwar auf höchsten Komfort ausgerichtet werden, aber keinerlei Attribute erhalten solle, die zum Charakter einer Rennmaschine gehören. Und deshalb bietet die Maschine auch durchaus keine Spitzenwerte für Beschleunigung (auf 160 km/h aus dem Stand in 24 Sekunden) und Höchstgeschwindigkeit (175 km/h). Aber dennoch —

ich kenne bereits einige Leute, die emsig am Überlegen sind, wie sie die auf 500 ccm reduzierte Maschine für den Renneinsatz zurechtmachen könnten!

Die Zylinder bestehen aus Leichtmetallguß und tragen eingezogene Schleuderguß-Laufbuchsen; sie stehen einzeln, 20° nach vorn geneigt, auf dem Gehäuse. Im Gegensatz dazu sind die Zylinderköpfe paarweise zusammengelassen, ebenfalls natürlich in Leichtmetall. Sie tragen die in einem

Winkel von 40° liegenden Ventile, die mit Schraubenfedern ausgerüstet sind und 30 mm Tellerdurchmesser für den Einlaß und 28,6 mm für den Auslaß aufweisen.

Bohrung und Hub betragen 58 bzw. 56 mm, das ergibt einen Gesamthubraum von 492 ccm. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 9,3:1 (und verlangt selbstverständlich Superkraftstoff), die Maximalleistung wird bei 8200 U/min mit 52 PS gemessen.

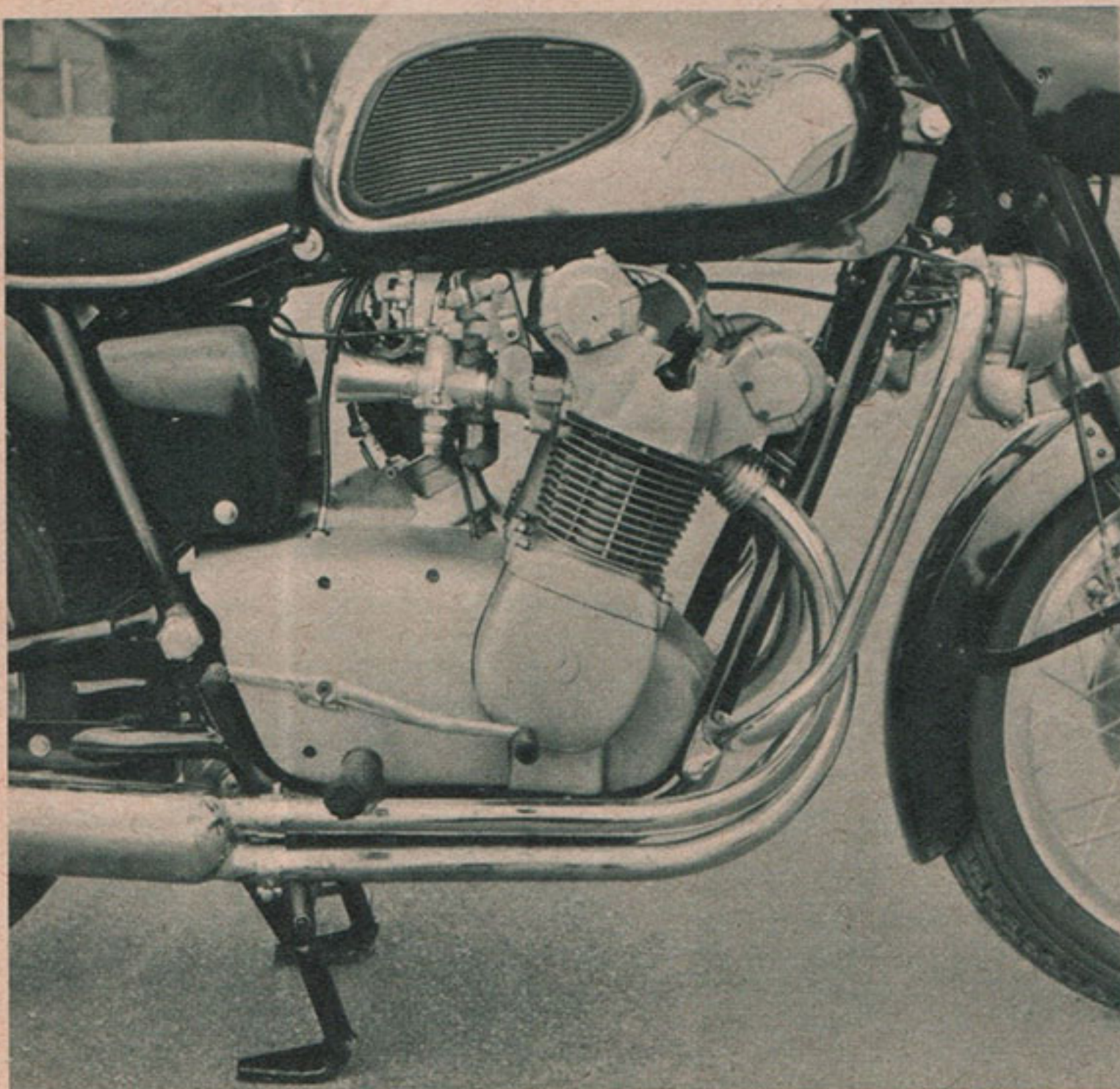


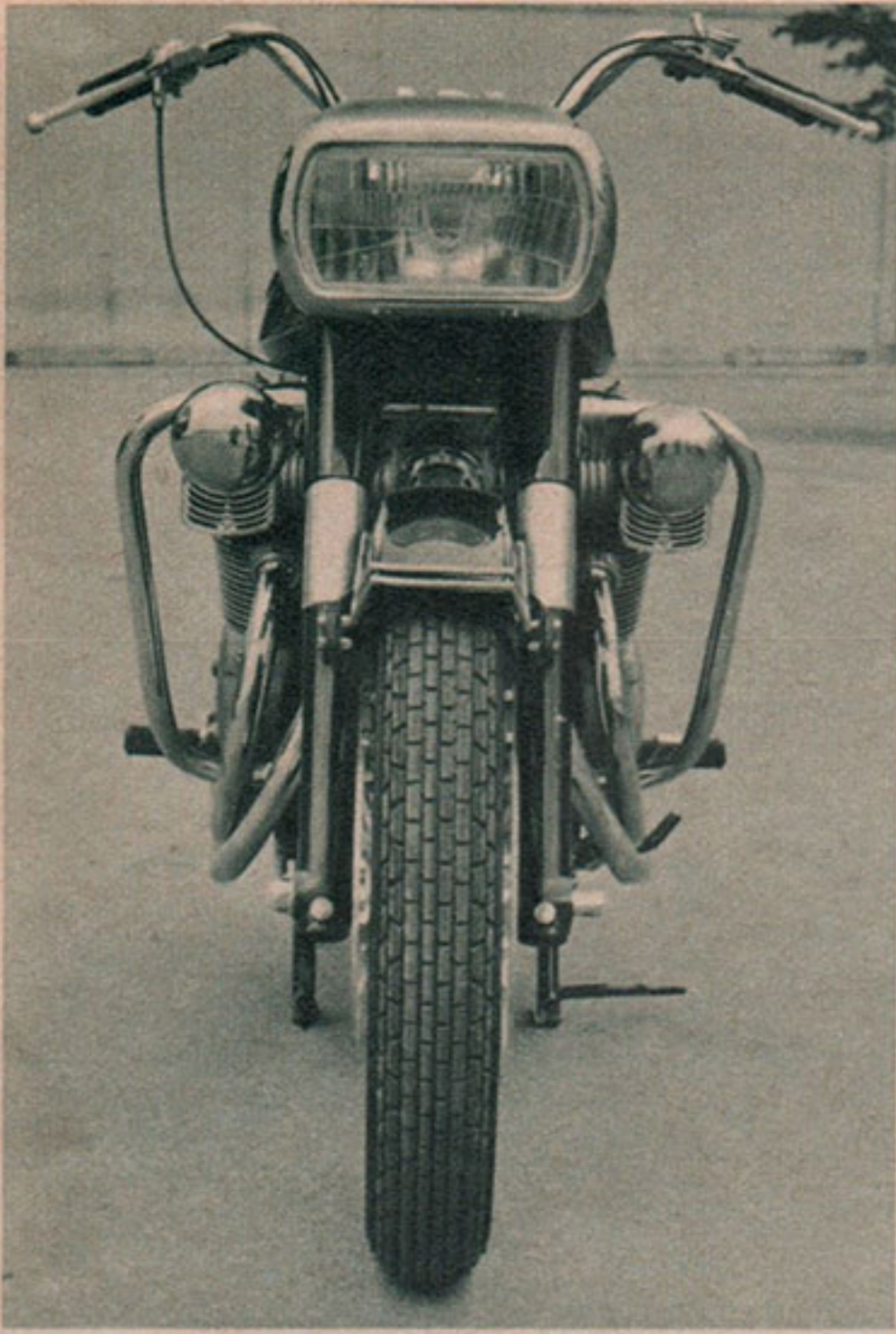
Oben: Mit 220 kg Eigengewicht ist die neue MV Agusta als Vierzylindermaschine gar nicht so übermäßig schwer — sie wiegt zwar mehr als die BMW, aber immer noch weniger als beispielsweise die 700er Guzzi mit ihren 235 kg. Trotzdem wirkt sie klobig — die großen Gehäuseflächen, die Tankform und der Scheinwerfer unterstreichen diesen Eindruck.

Links: Der quer im Rahmen sitzende, mit den Zylindern leicht nach vorn geneigte Vierzylindermotor mit einzeln stehenden Zylindern und den beiden oberliegenden Nockenwellen. Schräg hinter den Zylindern der Zündverteiler; ein Vergaser für je zwei Zylinder. Abgesehen von der fehlenden Luftfilterung wäre natürlich die Maschine mit den offenen Ansaugtrichtern bei uns nicht durch den TÜV zu bringen.

Wem der obengenannte Preis für die Maschine reichlich hoch erscheint, sollte berücksichtigen, daß allein schon die Kurbelwelle 300 000 Liras kostet, also etwa 1950 Mark! Sie ist aus Einzelteilen zusammengepreßt, so daß geschlossene Pleueifüße verwendet werden können, die auf Käfig-Rollenlagern laufen. Die Welle selbst ist in vier inneren und zwei äußeren Wälzlagern gehalten und trägt in der Mitte das Zahnrad, von dem der Antrieb für die beiden oberliegenden Nockenwellen ausgeht und wo auch der Antrieb für den (hinter den Zylindern stehenden) Zündverteiler sowie für die Ölpumpe abgenommen wird. Ein weiteres Zahnrad — zwischen den Kröpfungen für den ersten und zweiten Zylinder — gehört zum Primärtrieb (die Mehrscheibenkupplung liegt deshalb an der linken Seite). Die Hubzapfen sind jeweils um 180° gegeneinander versetzt, so daß alle 180° auch ein Verbrennungstakt folgt; die Zündfolge des Vierzylinders ist 1 — 3 — 4 — 2.

Der Kurbelraum ist horizontal geteilt, um die Montage der Kurbelwelle zu erleichtern. Das ganze Gehäuse ist im übrigen ein Gußstück, einschließlich des verrippten, 3 kg Öl fassenden Ölsumpfs, und es sind für die Räume der Kraftübertragung lediglich seitliche Deckel vorgesehen. Die Lichtmaschinen/Anlasser-Kombination (135 Watt Lichtleistung, 12 Volt Nennspannung) ist hinter dem Gehäuse platziert, ein Gummikeilriemen überträgt die Antriebskräfte sowohl beim





Nichts gegen einen großen Scheinwerfer, gerade bei einer leistungsfähigen und schnellen Maschine — im Gegenteil. Aber ob diese Rechteckform des Lichtausstritts überall Beifall finden wird, ist fraglich.

Anlaßvorgang als auch bei Funktion des Aggregats als Lichtmaschine — eine Lösung, die zunächst etwas eigentümlich anmutet.

Das Kraftstoff/Luft-Gemisch liefern zwei Vergaser mit je 24 mm Durchlaß, sie arbeiten mit einem „Compensor“, über den von den MV-Technikern keine näheren Angaben zu erhalten waren, der aber dafür sorgen soll, daß die vier Zylinder über den ganzen Drehzahlbereich und bei allen Belastungen gleichmäßig das richtig zusammengesetzte Gemisch erhalten.

Das Übersetzungsverhältnis beträgt im Primärtrieb 1:1,75 (56:98 Zähne); die Übersetzungsstufen innerhalb des Fünfganggetriebes betragen 3,57 — 2,43 — 1,68 — 1,24 — 1:1, während die Zähnezahl im Kegelrad-Abtrieb im Gehäuse 15:16 beträgt, was ein Übersetzungsverhältnis von 1:1,066 ergibt, und das multipliziert sich mit dem Verhältnis im Hinterradantrieb, wo 10 auf 30 Zähne im Übersetzungsverhältnis von 1:3 arbeiten. Damit beträgt die Gesamtübersetzung in den einzelnen Gängen 20 — 13,6 — 9,43 — 6,96 — 5,6:1.

Die 18-Zoll-Leichtmetallfelgen sind vorn mit Metzeler-Reifen 3.50" und hinten 4.00" bereift. Der Durchmesser der beiden Bremsscheiben im Vorderrad beträgt 216 mm, während die orthodoxe Trommelbremse im Hinterrad einen wirksamen Bremsdurchmesser von 200 und eine Backenbreite von 45 mm hat.

Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt 220 kg, die Gesamtlänge 2210 mm, der Radstand 1390 mm, die Lenkerbreite 810, die Lenkerhöhe 1050 und die Sitzhöhe 800 mm, während die Bodenfreiheit mit 170 mm angegeben wurde. Die Spitzengeschwindigkeit in den einzelnen Gängen: 48, 72, 104, 142 und 175 km/h. Der Verbrauch variiert je nach Beanspruchung zwischen 12 und 20 Ltr. auf 100 km!

Und nun noch einen Blick auf das Bild, das die Maschine bietet: eine Summierung aus italienisch-eleganter Linienführung und sorgfältiger Ingenieurarbeit, in Schwarz gehalten mit Chromflächen seitlich am Tank. Der große Rechteckscheinwerfer, die etwas dürrig aussehende (und funktionierende!) Doppelscheibenbremse vorn, der etwas zu sehr ins Auge springende Höcker auf dem 20-Liter-Tank und die Oldtimer-Werkzeugkästen seitlich am Hinterradschutzblech sind freilich nicht nach jedermanns Geschmack, aber sie gehören nun mal zum typischen Bild dieser

(wohl doch in erster Linie für den USA-Markt projektierten) Maschine wie die serienmäßigen Sturzbügel, die Schalldämpfer und die „Doppeldeck“-Sitzbank.

Und nun endlich: Drehgriff auf! Ein berausendes Gefühl, das die turbinengleich und völlig vibrationsfrei hochziehende Vierzylindermaschine vermittelt, ganz besonders im obersten Bereich zwischen 6000 und 8000 U/min. Mit Leichtigkeit dreht der Motor auch auf 9000, aber mit Rücksicht auf die Überdrehgefahr in den Gängen wurde werkseitig bei 8200 die Maximalmarke für die Drehzahl gesetzt.

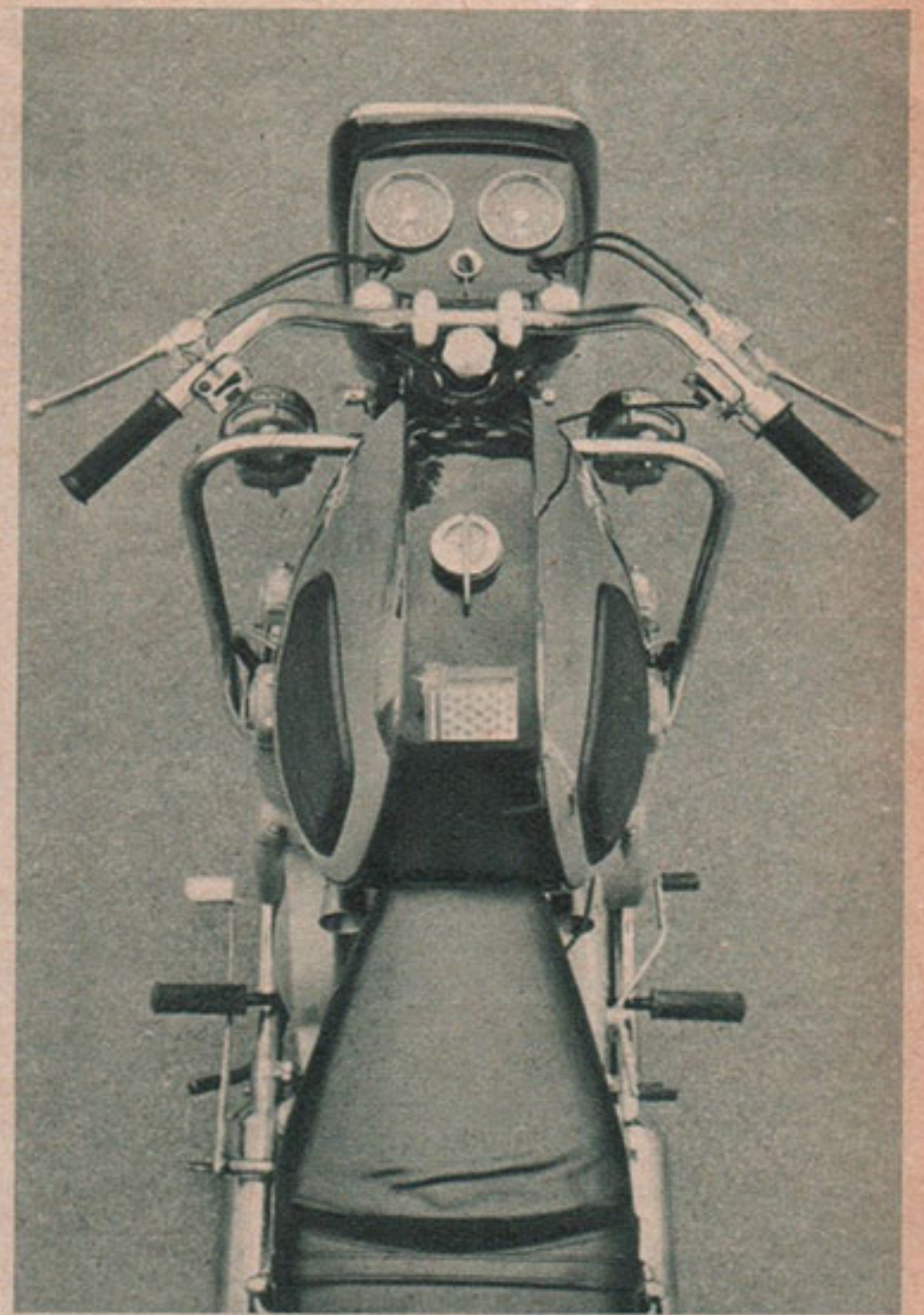
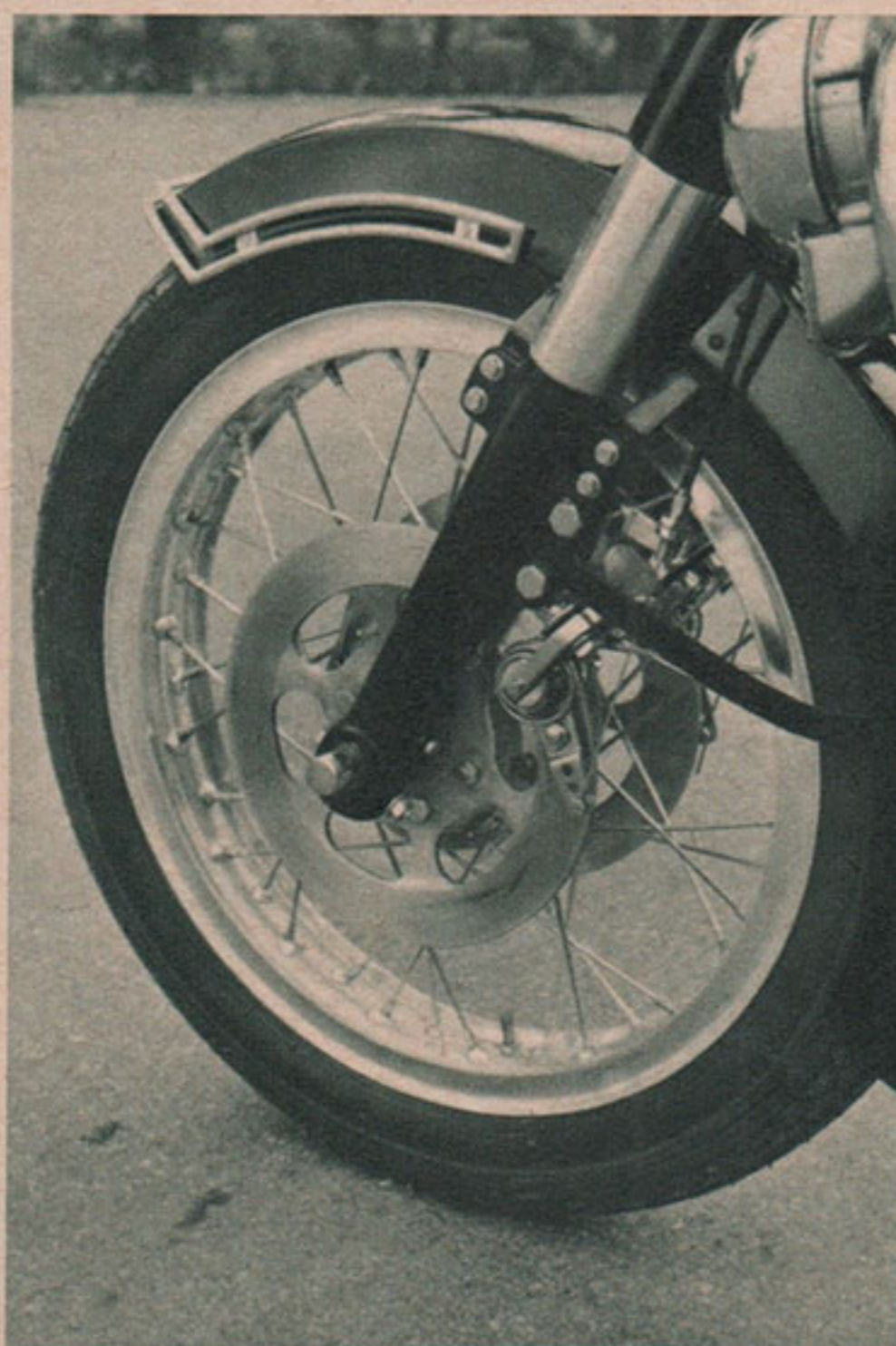
Der Motor nimmt über den ganzen Bereich das Gas gut an — lediglich zwischen 5500 und 6000 U/min ist ein Bereich, in dem man das Gefühl hat, der Motor quäle sich etwas. Aber man hat den Dreh bald heraus, wie man diesen Bereich, aus niedrigen Drehzahlen beschleunigend, schnell durchfährt.

Das Auspuffgeräusch ist recht sonor — dagegen sind mechanische Geräusche kaum hörbar, sicher eine Folge der großen Sorgfalt, die bei der Teilefertigung ebenso überwacht wird wie bei der Montage etwa der zahlreichen Zahnräder, die dem Antrieb der beiden Nockenwellen dienen. Bis hinauf zu 160 km/h beschleunigt die Maschine ausgezeichnet — dann tut sie sich freilich etwas schwerer, und wenn man die angegebenen 175 km/h erreichen will, muß man soweit wie möglich „in den Tank hineinkriechen“ — da ist es dann mit dem „Komfort“ vorbei.

Ansonsten ist die Position des Fahrers sehr gut und bequem — klar, daß man sich gegen den Winddruck leicht nach vorn beugt. Nur erfordert leider der breite Tank, daß man die Beine ein wenig zu weit spreizen muß — schuld daran sind die Gummi-Knieanlagen, die sich nicht genau am richtigen Platz befinden. Die Sitzhöhe dagegen ist so, daß praktisch jeder Fahrer mit beiden Füßen bequem auf den Boden kommt. Alles in allem ist der Fahrkomfort ausgezeichnet.

Gleich auf den ersten Kilometern vermittelt die Maschine den Eindruck des Vertrauens und der Sicherheit bei jeder Geschwindigkeit. Die Spurlage ist tadelfrei, irgendwelche Reaktionsmomente vom Trieb- auf das Fahrwerk sind nicht spürbar. Wegen der beachtlichen Breite des Ge-

Scheibenbremsen am Motorrad sind nach wie vor recht umstritten — und wenn mancher sagt, sie seien hier nichts anderes als eine Nachäffung der Entwicklungstendenz beim Wagen, so hat er nicht ganz unrecht. Denn im Vorderrad eines Motorrades hat der Konstrukteur ja das zur Verfügung, was in den kleinen Autofelgen immer knapper geworden ist: Raum und Kühlluftzufuhr.



Das Scheinwerferoberteil ist als Instrumententafel ausgebildet — Tachometer und Drehzahlmesser, darunter der Zündschalter, fanden dort ihren Platz. Beim Entwurf der Tankform war man, wie man hier sieht, nicht glücklich.

häuses ist der Abstand der Fußrasten zwar etwas größer als üblich, aber das stört nicht, und da sie 330 mm über dem Boden liegen, kommt man trotz der Breite mit ihnen auch bei starker Kurvenneigung nicht auf. In diesem Fall meldet der aufstreichende Seitenständer, daß die Grenze erreicht ist!

Die Bedienungs-Handhebel liegen richtig, und als besonders angenehm empfindet man den Hebel an der linken Maschinenseite, mit dem man ohne besondere Anstrengung die schwere Maschine auf den Mittelständer aufbocken kann. Der Zündschlüssel, mit dem man auch den Lichtschalter betätigt, befindet sich im Scheinwerfergehäuse unterhalb des Drehzahlmessers und Tachometers, während der Starterdruckknopf, dessen Betätigung den Motor ohne jedwedes Geräusch zwischengeschalteter Übertragungsglieder in Gang setzt, mit dem Daumen bequem erreichbar sich neben dem Gasdrehgriff befindet.

Die Fußhebeleien dagegen befriedigt in ihrer Anordnung nicht so ganz. Sowohl zur Betätigung der Hinterradbremse als auch der Getriebebeschaltung muß man nämlich den Fuß von der Raste nehmen. Allerdings arbeitet der Schaltmechanismus selbst gut und stets zuverlässig und geräuschlos — schalten kann man, nach Rennmaschinenart, sogar ohne Kupplungsbetätigung. Den Leerlauf findet man auch aus dem Stand mit Leichtigkeit. Der erste Gang ist ein bißchen zu „kurz“, aber die anderen Gangstufen passen gut zueinander und zur Charakteristik des Motors, so daß man in jedem Fall prächtig beschleunigen kann. Und da bei einer so leistungsfähigen Maschine der erste Gang ohnehin im Fahrbetrieb nur sehr selten benutzt wird und da man aus dem Stand unbedenklich auch mit dem zweiten wegfahren kann, ist die nicht ganz glückliche Auslegung des ersten ohne Bedeutung. Die Kupplung geht über Erwarten leicht und greift sehr weich.

Bei der von mir gefahrenen Maschine war mit der Vorderrad-Scheibenbremse irgend etwas nicht ganz in Ordnung, und so konnte man keinen zuverlässigen Eindruck gewinnen, ob sie auch wirklich zu dieser schweren und schnellen Maschine paßt. Aber nicht zuletzt des besseren Aussehens wegen würde ich eine große Trommelbremse, als Doppel-Duplex-Bremse ausgelegt, für empfehlenswerter halten — Fontana baut ja solche Bremsen. Gegen die Hinterrad-Trommelbremse war nichts einzuwenden. Carlo Perelli

8. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft: Brünn



Großer Preis der Tschechoslowakei

Wie schon am Sachsenring wurde auch der eine Woche später folgende Weltmeisterschaftslauf in Brünn/CSSR (am 23. Juli 67) in den vier Soloklassen 125, 250, 350 und 500 ccm ausgetragen. Bei nahezu tropischen Temperaturen (das Thermometer war auf über 40 Grad gestiegen!) waren nach Informationen des Veranstalters etwa 200 000 Rennsportbegeisterte (darunter nicht wenige aus dem benachbarten Österreich) zu dem außerhalb der Stadt Brünn gelegenen 13,940 km langen Rundkurs gekommen, um vor allem die Auseinandersetzungen in der 250er und 500er Klasse mitezuerleben. Denn es war ja vorauszu- sehen, daß es auch hier wieder zwischen Hailwood einerseits und den beiden Yamaha-Männern Read und Ivy andererseits in der 250er,

zwischen Agostini und Hailwood in der Halbliterklasse zu harten Kämpfen kommen würde. Und die Zuschauer wurden auch nicht enttäuscht. Zwar konnte Hailwood mit seiner motorisch unterlegenen 250er (die zudem in Brünn nicht ihre normale Höchstleistung zu haben schien) in den Spitzenkampf, den sich Read und Ivy lieferten und den schließlich Read mit halber Radlänge vor Ivy gewann, nicht ernstlich eingreifen. Dafür sicherte er sich aber mit einem überlegenen Sieg im Lauf der 350er Klasse (dem fünften Lauf in diesem Jahr) seinen fünften Sieg und damit den Weltmeistertitel auf der Sechszylinder-Honda in dieser Klasse. Bei dem über 11 Runden führenden Rennen war Hailwood zunächst bis zur fünften Runde hinter Agostini geblieben, um dann an

dem Italiener vorbeizuziehen und ihn mit einer neuen Rekordrunde weit hinter sich zu lassen. Von Runde zu Runde vergrößerte er dann seinen Vorsprung, bis Agostini in der vorletzten Runde mit Motorschaden das Rennen vorzeitig beenden mußte. Damit rückte Heinz Rosner auf der MZ, der über neun Minuten hinter dem führenden Hailwood zurücklag, auf den zweiten Platz — Dritter mit nochmals 20 Sekunden Abstand wurde sein Teamkamerad Derek Woodman. Pasolini und Grassetti, die mit ihren Vierzylinder-Benellis am Sachsenring nicht dabei gewesen waren, schieden beide schon zu Beginn des Rennens, auf Platz drei und vier liegend, mit Motorschaden aus. Leider mußte auch der Münchner Sichenender auf seiner Aermacchi in der zweiten Runde das Rennen aufgeben.

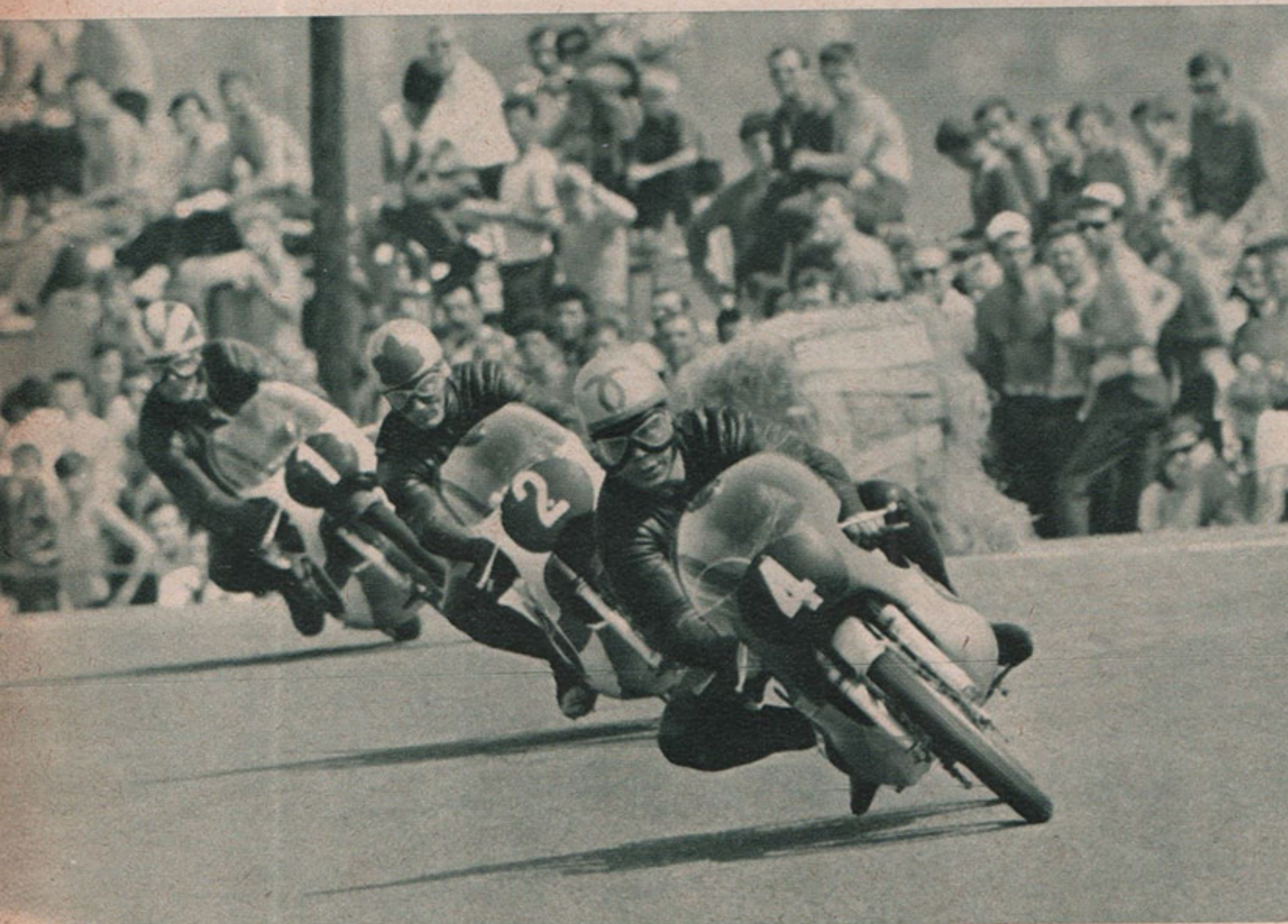
Eröffnet wurde der Renntag mit dem Lauf der Klasse bis 125 ccm. Katayama (Suzuki) und Read (Yamaha) kamen gut vom Start weg, während Ivy seinen Yamaha-Vierzylinder wieder erst sehr spät in Gang brachte. Katayama führte zunächst vor Read und Graham (Suzuki), doch dann schob sich Ivy an diese Gruppe heran, und mit neuer Rekordzeit (149,8 km/h) lag er am Ende der dritten Runde bereits vor Katayama in Führung, die er dann auch bis ins Ziel nicht mehr abgab. In der fünften der acht zu fahrenden Runden schied Read mit Kurbelwellenschaden aus, und zwei Runden später ereilte auch Katayama das Pech — auch er mußte mit defektem Motor aufgeben. So wurde Bill Ivy auf der Yamaha mit genau 50 Sekunden Vorsprung vor Graham (Suzuki) wiederum überlegener Sieger der 125er Klasse. Vier Minuten nach ihm erst folgte Laszlo Szabo auf einer privaten MZ im

Kopfbild:

Start der Klasse bis 250 ccm: Phil Read (3) hat auf der Yamaha den besten Start erwischt und schaut sich bereits nach seinem gefürchteten Konkurrenten Hailwood (1) auf der Honda um. Bryans (2) ist offensichtlich mit seiner Honda etwas besser als Hailwood weggekommen, während es bei Bill Ivy (4) auch nicht so gut geklappt hat.

Nebstehend:

Katayama (4) auf der Suzuki vor Ivy (2) und Read (1), den beiden Yamaha-Werksfahrern. — Wenige Meter später übernahm Ivy die Führung und ließ mit einer neuen schnellen Runde seine Konkurrenten weit hinter sich.



Ziel als Dritter. Der Ostdeutsche Heuschkel wurde, ebenfalls auf einer MZ, bereits eine Runde zurückliegend Vierter, während Walter Scheimann seine production-Honda auf den fünften Platz brachte. Für den Nürnberger Horst Seidl und seine Honda langte es nur zu einem 15. Platz.

Während des Trainings der Halblitermaschinen hatte es recht betrübte Gesichter in der Honda-Boxe gegeben: immer wieder rollte Hailwood mit defektem Motor bzw. Getriebe herein. So auch beim letzten Samstags-Training. In fieberhafter Nacharbeit gelang es den Honda-Monteuren, nicht nur den Motor instand zu setzen, sondern offensichtlich auch dem eigentlichen Fehler auf die Spur zu kommen. Hailwood übernahm dann nach dem Start des über 13 Runden führenden Rennens der 500er sofort die Führung, aber Agostini konnte sich mit der MV zunächst hinter ihm hängen. Bis Hailwood, wie schon in Assen, die Honda auf- und seinem Rivalen davonzog. So wurde Agostini 20 Sekunden hinter ihm Zweiter. Allerdings war Hailwood nach diesem Rennen auch am Ende seiner Kräfte. Nicht verwunderlich für alle die, die mit angesehen hatten, wie er Runde um Runde mit über 200 km/h bei Start und Ziel vorbeigeschossen war und dabei mit großen, korrigierenden Lenkausschlägen die schlechtliegende Honda auf der Bahn hielt.



Oben:

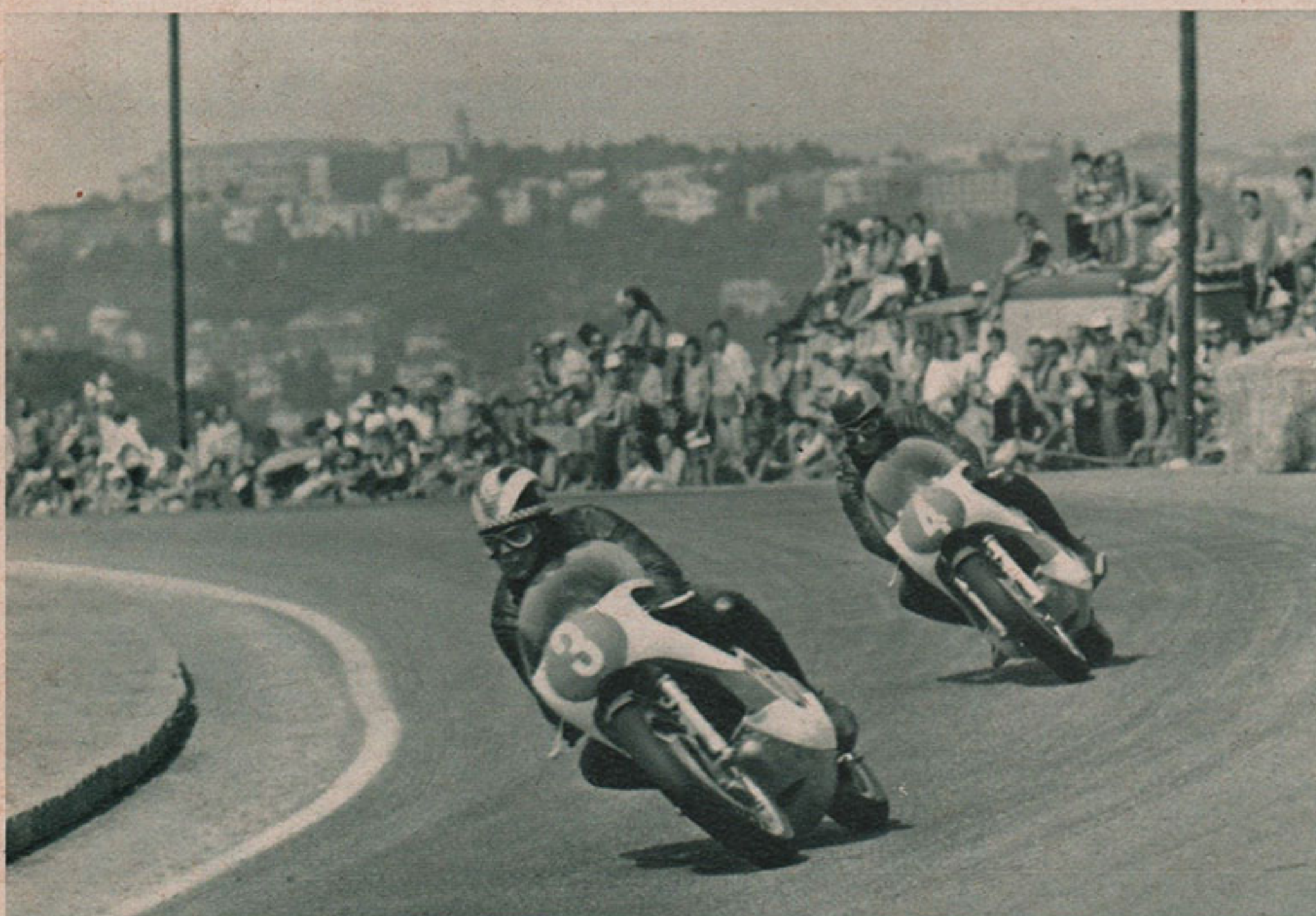
Walter Scheimann (11) konnte auf seiner Honda im Lauf der 125er Klasse Fünfter werden. Hinter ihm liegt Jim Curry, ebenfalls auf einer Honda; er wurde Sechster.

Mitte:

Phil Read (3) vor seinem Teamkameraden Ivy im Lauf der 250er Klasse. Nachdem sich die beiden von ihrer Honda-Konkurrenz befreit hatten, lieferten sie sich ein Privatrennen, das schließlich Read zu seinen Gunsten entschied. Im Hintergrund die Häuser Brünns.

Unten:

Hailwood auf der Vierzylinder-Honda im Lauf der 500er. Sein verklebter Stiefel streift bereits am Boden – die Grenze ist also wieder mal erreicht!



Mit diesem neuerlichen Sieg hat Hailwood nun, wie Agostini, drei erste Plätze in der Halbliterklasse herausgefahren. Agostini konnte bisher insgesamt zwei Zweite verbuchen — einen mehr als Hailwood. Bei noch vier ausstehenden Läufen in dieser Klasse (Finnland, Ulster, Monza und Kanada) ist somit noch alles drin.

Bedauerlicherweise war im Training zu diesem Rennen Jack Findlay durch blockierendes Getriebe seiner Matchless gestürzt, er mußte mit einem Beinbruch ins Krankenhaus eingeliefert werden.

Einen schönen Rad-an-Rad-Kampf um den dritten Platz lieferten sich John Cooper (Norton), Gyula Marsovszky (Matchless), John Hartle (Matchless) und John Dodds (Norton), den schließlich mit halber Radlänge Cooper für sich entscheiden konnte. Walter Scheimann wurde, eine Runde zurückliegend, Zwölfter.

Leider war Jawa in dieser Klasse nicht durch Stastny vertreten. Da das Werk sich derzeit ausschließlich auf die Entwicklung der 350er Vierzylinder-Zweitaktmaschine konzentriert, wurden alle Viertaktmaschinen (auch die 500er) an talentierte Nachwuchsfahrer verkauft. Für Stastny blieb dabei keine Maschine übrig, und so mußte er dem Rennen als Zuschauer beiwohnen, nach-



Versuchsballon in der Eifel:

Mittelrheinische ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt

Einen Versuchsballon oder ein Versuchskaninchen, so nannte Fahrleiter Josef Diefenbach aus Koblenz verschiedentlich seine in neuer Umgebung, nämlich mit Start und Ziel in Kempenich, durchgeführte „16. Mittelrheinische“, den 5. diesjährigen Geländemeisterschaftslauf. Eigentlich war man gewohnt, daß zu diesem Wettbewerb als Veranstaltungsort die Stadt Koblenz gehörte, aber leider sind auch dort die Widerstände gewachsen. Es traten nicht nur behördliche Schwierigkeiten auf, sondern auch die finanziellen Forderungen der Grundbesitzer für sogenannte Flurschäden wurden unerträglich. Manch anderer hätte wohl resigniert und die „Mittelrheinische“ ihrem Schicksal überlassen. Nicht so Fahrleiter Diefenbach. Sein Idealismus scheint keine Grenzen zu kennen, und so wick er auf die Strecke der ehemaligen „Hocheifelfahrt“ aus und schuf damit für die Aktiven erneut eine Gelegenheit, ihren geliebten Motorrad-Geländesport auszuüben.

Der Rundkurs der Hocheifelfahrt hatte eine Länge von ca. 30 km gehabt und wurde nun auf 54 km Streckenlänge ausgedehnt. Die Strecke selbst enthält keine sensationellen Abschnitte, schon gar nicht bei trockenem Wetter. Bei Nässe dürften die vielen Wiesenwege zwar sehr schmierig, aber nicht grundlos werden.

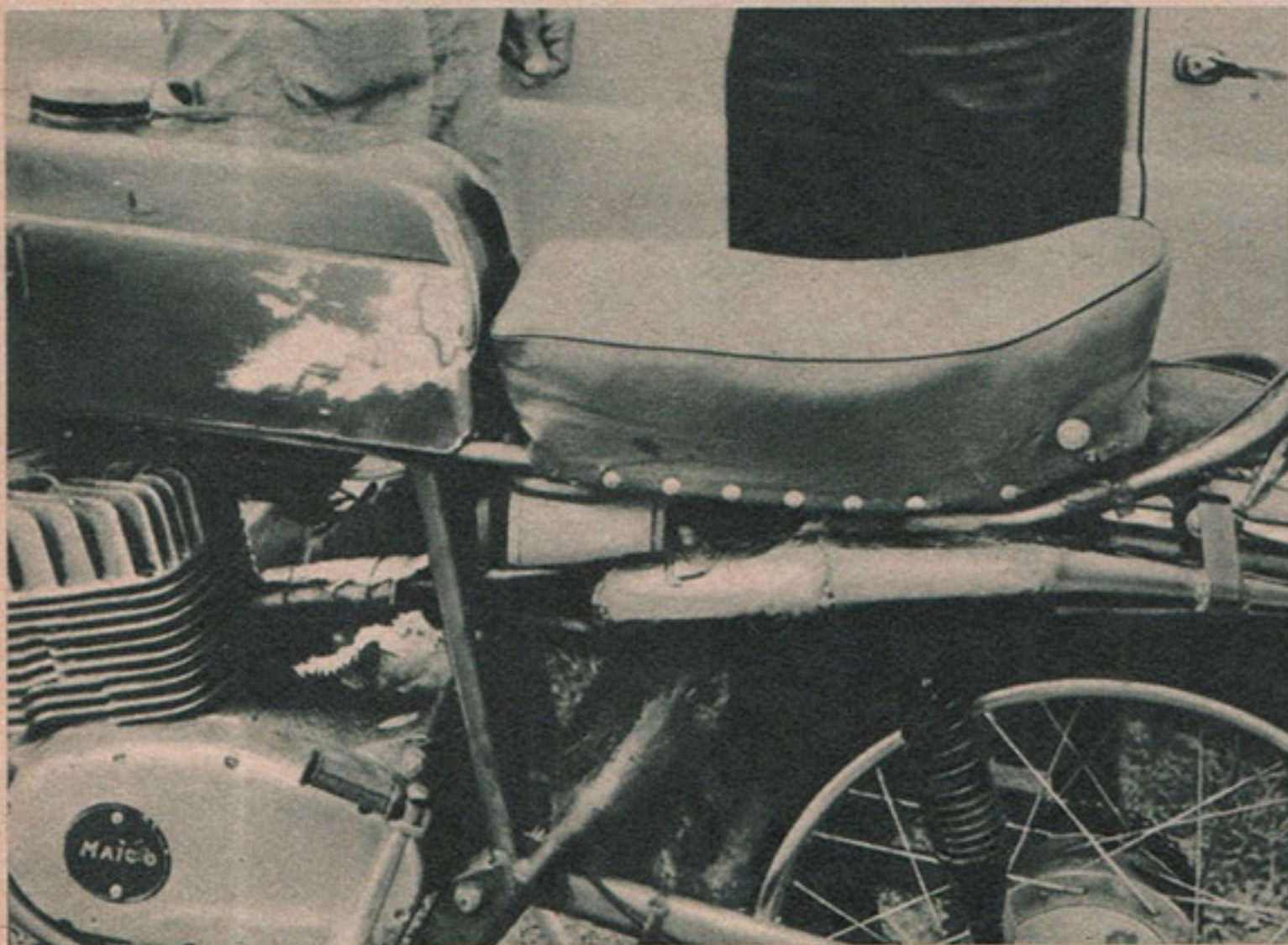
Nun, das Wetter am 16. Juli war geradezu ideal. Nicht zu heiß, aber doch trocken, was sich auch in der Ergebnisliste widerspiegelt. 133 Goldmedaillen bei 174 gestarteten Konkurrenten kann man getrost als zuviel betrachten. Dieses Ergebnis liegt nicht auf der „Linie Diefenbach“, und wie er selbst bei der Siegerehrung erklärte, sollte es auch kein Gnadentakt den Teilnehmern gegenüber sein, sondern es war eben auf das „Versuchskaninchen Hocheifel“ zurückzuführen. Sicher hat er aber daraus gelernt und wird in kommenden Jahren auch die neue Strecke besser beherrschen. Daß die Mittelrheinische in Kempenich ihre neue Heimat gefunden hat, darf nach den freundlichen Worten von Amtsbürgermeister Sundheimer mit Recht angenommen werden.

Doch nun zum Wettbewerb selbst. Die Abnahme fand auf einem großen Wiesenhügel statt, der wohl bei Regen einige Schwierigkeiten bereitet hätte. Erfreulich, daß man immer wieder alte Gesichter begrüßen kann, von denen man schon glaubte, daß sie nun auch aufgehört hätten zu fahren. So erschien z. B. diesmal mit seiner 350er Maico Fritz Hagemann aus Hamburg wieder und meinte: „Man muß es doch wieder einmal probieren, sonst rostet man ja ein.“

Neues gibt es eigentlich nur von Maico zu berichten: Heino Büse brachte eine 125er an den Start, bei der man den Zylinder à la MZ-Rennmaschine gedreht hatte und somit der Auspuff dort begann, wo bei einer normalen Maschine der Vergaser angeflanscht ist. Das „Gerät“ war dem Augenschein nach sehr schnell, fast so schnell wie laut, konnte aber den Wettbewerb nicht durchstehen.

Der Start erfolgte erst morgens um 8 Uhr, so daß man gut ausschlafen und noch gemütlich frühstücken konnte. Die Startgerade stieg etwas an, wodurch bei nicht erfüllter Startprüfung das Anschieben schon etwas schwierig war.

Bei Büses 125er Maico hatte man den Zylinder um 180° gedreht und den Auspuff des Drehschiebermotors gerade nach hinten hinausgeführt. Leider hielt der Motor nicht.



Nach dem Start ging es dann in eine leichte Rechtskurve, und es ist immer wieder schockierend zu erleben, wie selbst alte Hasen mit der kalten Maschine hier schon losstechen, als ob sie bereits auf der Sonderprüfung wären!

Für die erste und zweite Runde wurde C-Zeit ausgegeben, die sehr reichlich war. Runde drei und vier mußten jedoch mit A-Zeit absolviert werden, was in der ZK 1 auf eine Distanz von 23 km eine Verkürzung der Fahrzeit um 12 Minuten und in der ZK 2 bei 31 km um 16 Minuten bedeutete. Die Tankkontrolle (ZK 2) war damit, wie es sich gehört, immer noch reichlich genug. An der ZK 1 wurde jedoch schon des öfteren mit Karenz gestempelt. Wie erzählte mir doch ein altgedienter Teilnehmer: „Da hab' ich in der dritten Karenzminute gestempelt, aber das steht ja nicht in der Ergebnisliste und auch nicht auf der Goldmedaille.“ (Was ich aus eigener Erfahrung nur bestätigen kann! Ha-ha-ha.) Warum will man es nicht einmal mit nur einer Minute Karenzzeit probieren? Das müßte doch zum Ausgleich von Uhrendifferenzen ausreichen und würde manche „Gerade-noch-Goldmedaille“ nicht mehr retten. Um wie viele Goldmedaillen würde sich wohl das Ergebnis verändern?

Noch während die letzten Fahrer sich dem Starter stellten, hieß es für mich aufzubrechen, um noch zu den Trialprüfungen zurechtzukommen, die ja in der ersten Runde absolviert wurden. Ich konnte die Sektionen 2 bis 6 beob-



Hier ist gerade Dieter Kramer in der im Text erwähnten, zunächst so harmlos anmutenden Trial-Sektion, die den meisten doch Strafpunkte einbrachte.

achten und muß anerkennen, daß der Schwierigkeitsgrad für das Befahren mit Geländemaschinen gut getroffen war. Interessant war für den Kenner die Sektion 6, die ganz harmlos aussah. Nur so den Hang hoch — Wende — Hang herunter — Wende — Ausfahrt nach schräg oben, also gar nichts Besonderes. Aber im unteren Wendepunkt befand sich ein gar nicht großes Würzelchen, das auch manchem Trialspezialisten wenigstens zu einem Punkt verhalf. Jedesmal gab es da mit dem Hinterrad so einen kleinen Rutscher — und der vorsichtige Fuß kam wie von selbst auf den Boden. Einige Male wurde er jedoch auch ohne Bodenberührung ganz schnell wieder auf die Raste gestellt. Vielleicht hätte man die Zwischenräume zu den einzelnen Sektionen etwas größer machen sollen, um die Stauung etwas aufzulockern.

Die Sonderprüfung habe ich vom Ende aus „erlaufen“. Sie war durchweg schnell ausgelegt, da es sich meist um für Geländefahrerbegriffe „gute Wege“ handelte, wobei jedoch die „Ecken“ nicht übersehen werden durften. Mein erster Beobachtungsstandpunkt war für Normalzuschauer sehr attraktiv. Es ging einen Weg bergab, den die „kleinen“ Werkmaschinen im siebten Gang nahmen. In der Senke ging es — pfui, wie häßlich für heiße Motoren! — voll durch eine kleine Bachfurt. Wenn man weiß, wie vorsichtig erfahrene Geländefüchse mit Rücksicht auf ihr Triebwerk Wasserdurchfahrten genießen, sollte man derartiges in der Sonderprüfung vermeiden, denn hier kann man als Fahrer natürlich keine Rücksicht mehr nehmen.

Auf meiner weiteren Wanderung konnte ich mich mehrmals darüber freuen, wie einwandfrei und rücksichtsvoll sich alte Hasen von Meisterschafts-



Wasserdurchfahrten im Hinblick auf die Wasserunempfindlichkeit der Motoren und ihrer Aggregate in allen Ehren — aber in der Sonderprüfung haben sie nichts zu suchen.

anwärtern überholen ließen. So, als ob sie auf das Kommen des Schnelleren schon gewartet hätten. Bei einer Wertung à la Europa-Cup 1967 kann sich das kein Fahrer mehr leisten, und unser Sport wird dabei zweifelsohne an Fairneß verlieren.

Oben auf der Höhe angekommen, war es möglich, ca. 1,5 km der Sonderprüfung zu überblicken, und man konnte von dort stets mehrere Konkurrenten beobachten, wobei sich die „Kleinen“ wie ein Bienenschwarm anhöreten. Die Teilnehmer sah man auf dem gegenüberliegenden Höhenzug auftauchen, in langen Windungen dem Talgrund zustreben, dort verschwinden, dann die Auffahrt hochpreschen und endlich auf meiner Hangseite mit „full speed“ vorbeizischen.

Reiner Herbertz auf seiner 360er Husqvarna kam sehr schnell, aber wild schlenkernd vorbei. Er wollte es genau wissen und gewann auch mit 14 Sekunden vor Fritz Nödinger auf Maico. Auch Wilfried Behrens auf Husqvarna 250 ccm war anzusehen, daß er aufs Ganze ging. Er konnte nach einem nicht ganz geglückten ersten Durchgang beim zweiten Mal die schnellste Einzelzeit von 5.56 min erzielen, während sein großer Widersacher Herbert Schek auf der Maico eine Zeit von 6.32 min benötigte und damit von Behrens in der Gesamtzeit um 8 Sekunden geschlagen wurde.

Freilich wurden hier wieder einmal Zweifel an der Zeitnahme laut. Wenn man aber bedenkt, daß Siegfried Gienger mit der 100 ccm-Zündapp den zweitschnellsten Einzeldurchgang mit 6.17 min fuhr, so dürfte es doch sehr wahrscheinlich sein, daß auf dieser trockenen Strecke ein Fahrer von der Qualität eines Behrens mit einer sehr schnellen 250er und mit viel Herz und Glück die Zeit von 5.56 min schaffen kann. Außerdem haben die inoffiziellen Werkszeitnahmen dasselbe Ergebnis ermittelt, was zur Beruhigung beitragen dürfte.

Nun interessierte mich noch die weit unter mir liegende Auffahrt, an der sich schon zahlreiche Zuschauer eingefunden hatten. Mal sehen, ob da nicht ein paar Tücken drin sind — und ganz richtig, es gab darin zwei Stufen, von denen das Hinterrad der Maschinen in die Luft geschleudert wurde, begleitet von einem Aufheulen des Motors. Die ganz Schnellen mußten jedesmal ein Ausbrechen der Maschine nach rechts korrigieren — und da — ein Aufschrei der Zuschauer — eben machte Karl Augustin auf seiner 175er DKW einen gewaltigen Schlenker, aber dank seiner schnellen Reaktion ist es noch einmal gut gegangen!

Nur Erwin Schmider und Heinz Brinkmann meiden den gefährlichen Absatz und ziehen schräg am Hang ihre eigene Spur, was von den sachverständigen Zuschauern zustimmend anerkannt wurde. Ja, das Ablaufen der Sonderprüfung vor der Veranstaltung allein tut's eben auch nicht. Nur wenige können die Strecke so gut im Gedächtnis behalten, daß sie auch noch in der Hitze des Gefechts „ihre“ Spur wiederfinden.

Auch Lorenz Müller auf seiner 125er Zündapp prescht hier sehr schnell, sicher und eindrucksvoll den Hang hoch, und der optische und akustische Eindruck hat nicht getäuscht. Wie sich später herausstellte, wäre Müller sogar Tagesschnellster geworden, wenn — ja wenn er nicht in der letzten Etappe auf der Asphaltstraße mit abgesichertem Polrad ausgefallen wäre. Pech! (Was sagten wir im Bergamo-Bericht des letzten Hefts über die Schwungradzündler? D. Red.) Einen weiteren interessanten „Elektrik-Ausfall“ gab es durch das Ausscheiden von Fritz Happel und seiner 250er Maico. Er hatte stolz ebenfalls den neuesten Maico-Motor mit dem massigen Viereck-Zylinder an den Start gebracht, doch leider mußte er noch innerhalb der Sonderprüfung ausscheiden. Wie sich beim Öffnen des Gehäusedeckels herausstellte, war die unerfreuliche Ursache ein gebrochener Unterbrecherhebel.

Bevor ich mich auf den Rückweg machte, traf ich an der obengenannten Auffahrt auch noch Kistner, den früheren Beifahrer von Günter Steenbock, dessen Platz in diesem Jahr der bekannte Ibscher-Beifahrer Rettschlag eingenommen hat. Kistner ist leider durch Schwierigkeiten im Kniegelenk zum Zuschauen verurteilt, was ihm nicht gut bekommt, denn er bekannte: „Zugucken ist schlimmer als mitfahren, wenn ich das seh', bin ich viel nervöser.“

Einer der wichtigsten Faktoren in der Organisation einer Geländeveranstaltung, nämlich die Auswertung, lag in den bewährten Händen von Heinz Degen und Gerd Pfeiffer, und so war es kein Wunder, daß die Ergebnislisten pünktlich zur vorher angegebenen Zeit auflagen.

Wenn man auf die Veranstaltung zurückblickt, muß man sagen, daß es zwar ein „weicher Meisterschaftslauf“ war, aber vielleicht nicht zuletzt deshalb auch ein reibungsloser, mit dem Veranstalter und Fahrer gleichermaßen zufrieden sein konnten.

ASN

Klassensieger Lizenzfahrer. Ober 500 ccm: R. Rohardt (Metisse) 15.01 min; bis 500 ccm: R. Herberths (Husqvarna) 13.39 min; bis 350 ccm: E. Schmider (NSU) 13.21 min; bis 250 ccm: W. Behrens (Husqvarna) 13.10 min; bis 175 ccm: L. Specht (Zündapp) 13.19 min; bis 125 ccm: D. Kramer (Zündapp) 12.55 min; bis 100 ccm: R. Withhöft (Hercules) 12.51 min; bis 75 ccm: H. Brinkmann (Hercules) 13.19 min; bis 50 ccm: A. Brandl (Zündapp) 13.18 min; Seitenwagen: Steenbock/Rettschlag (BMW) 12.12 min.

Klassensieger Ausweissfahrer. Bis 500 ccm: K. Distler (Maico) 10 Punkte; bis 350 ccm: A. Funk (MZ) 16 Punkte; bis 250 ccm: P. Bolkenius (Bultaco) 4 Punkte; bis 175 ccm: B. Drews (Maico) 10 Punkte; bis 125 ccm: H. Langenfeld (Hercules) 18 Punkte; bis 100 ccm: St. Probst (Hercules) 7 Punkte; bis 75 ccm: W. Spanier (Zündapp) 7 Punkte; bis 50 ccm: G. Zolles (Hercules) 1 Punkt; ex aequo H. Wolf (Kreidler); Seitenwagen: Höhmann/Meurer (BMW).

Clubmannschaften: ADAC-Gau Nordrhein Herbertz/Zimmermann/Weiss, M.

Fabrikmannschaften: Zündapp-Werke GmbH, Kramer, D./Gienger/Brandl

Brünn

(Schluß von Seite 519)

nur dankbar war, war bei der Rennleitung offensichtlich das Gegenteil der Fall. Da wurde nicht nur der Trainingsplan nicht eingehalten, sondern da brach man auch nach etwa 20 Minuten (vorgesehen waren 30) das Training ab — was bei der Länge der Strecke bedeutete, daß es den Fahrern nur dreimal möglich war, den Kurs zu umrunden. Worauf die MV-Leute meinten (nachdem Beschwerden ohne Erfolg geblieben waren), man solle doch dann besser gar nicht trainieren lassen, statt einen solchen Zirkus abzuhalten. Zu allem Überfluß bespangte man (da sich auch hier durch die hohen Temperaturen der Teerbelag der Strecke aufzulösen begann) die Fahrbahn auch noch, ohne das den Fahrern vorher mitzuteilen — während des Trainings und auch am Sonntag vor dem Lauf der Halblitermaschinen. Erst auf Protestankündigung der Fahrer wurde dann der Start dieser Klasse solange verschoben, bis die Strecke wieder leidlich abgetrocknet war. Alles in allem gab es organisatorische Fehlleistungen, die es bei einem Weltmeisterschaftslauf nicht geben dürfte.

V. R.

Ergebnisse:

Klasse bis 125 ccm — 8 Runden = ca. 110 km

1. Ivy (Yamaha) mit 147,15 km/h; 2. Graham (Suzuki); 3. Szabo (MZ); 1 Runde zurück 4. Heuschkel (MZ); 5. Scheimann (Honda); 6. Curry (Honda); 7. Granath (MZ); 8. Molloy (Bultaco); 9. Lohmann (MZ); 10. Mankiewicz (MZ).

Schnellste Runde: Katayama (Suzuki) mit 152,11 km/h.

Klasse bis 250 ccm — 9 Runden = ca. 125 km

1. Read (Yamaha) mit 155,60 km/h; 2. Ivy (Yamaha); 3. Hailwood (Honda); 4. Bryans (Honda); 5. Rosner (MZ); 6. Woodman (MZ); 7. Pagani (Aermacchi); 8. Molloy (Bultaco); 1 Runde zurück 9. Milani (Aermacchi); 10. Curry (Honda).

Schnellste Runde: Ivy (Yamaha) mit 159,97 km/h.

Klasse bis 350 ccm — 11 Runden = ca. 152 km

1. Hailwood (Honda) mit 157,0 km/h; 2. Rosner (MZ); 3. Woodman (MZ); 4. Havel (CZ); 5. Pagani (Aermacchi); 1 Runde zurück 6. Stasa (CZ); 7. Agostini (MV Agusta); 8. Stastny (Jawa); 9. Milani (Aermacchi); 10. Hartle (Aermacchi/Metisse).

Schnellste Runde: Hailwood (Honda) mit 158,98 km/h.

Klasse bis 500 ccm — 13 Runden = ca. 180 km

1. Hailwood (Honda) mit 162,35 km/h; 2. Agostini (MV); 1 Runde zurück 3. Cooper (Norton); 4. Marsovszky (Matchless); 5. Hartle (Matchless); 6. Dodds (Norton); 7. Srna (Jawa); 8. Nelson (Norton); 9. Carruthers (Matchless/Metisse); 10. Shorey (Norton).

Schnellste Runde: Hailwood (Honda) mit 165,92 km/h.

Stand der Straßenweltmeisterschaft

Klasse bis 125 ccm (12 Rennen, 7 zählen)

Ivy (Yamaha)	8	0	8	0	6	8	8	38
Read (Yamaha)	6	0	6	8	8	6	0	34
Graham (Suzuki)	3	0	3	6	4	4	6	26
Katayama (Suzuki)	4	8	4	0	3	0	0	19
Szabo (MZ)	0	4	0	0	0	1	4	9

Klasse bis 250 ccm (13 Rennen, 7 zählen)

Read (Yamaha)	8	6	6	6	0	0	8	8	42
Ivy (Yamaha)	0	0	8	0	6	8	6	6	34
Bryans (Honda)	6	8	3	4	4	4	4	3	33
Hailwood (Honda)	0	0	4	8	8	6	0	4	30
Rosner (MZ)	0	4	1	0	0	0	3	2	10
Woodman (MZ)	0	0	2	0	3	3	0	1	9
Molloy (Bultaco)	3	0	0	0	1	2	2	0	8

Klasse bis 350 ccm (8 Rennen, 5 zählen)

Hailwood (Honda)	8	8	8	8	8	40
Agostini (MV)	6	6	6	6	0	24
Woodman (MZ)	0	4	0	4	4	12
Rosner (MZ)	0	0	2	2	6	10
Pasolini (Benelli)	4	0	4	0	0	8
Pagani (Aermacchi)	3	3	0	0	2	8
Carruthers (Aermacchi)	2	0	1	3	0	6

Klasse bis 500 ccm (10 Rennen, 6 zählen)

Agostini (MV)	8	0	6	8	8	6	36
Hailwood (Honda)	0	8	8	6	0	8	30
Williams (Matchless)	6	6	4	0	0	0	16
Findlay (Matchless)	4	0	0	3	4	0	11
Hartle (Matchless)	0	1	0	0	6	2	9
Cooper (Norton)	0	3	0	0	0	6	9
Marsovszky (Matchless)	0	0	2	2	0	3	7
Stevens (Paton)	0	2	0	4	0	0	6



Motorrad

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

Reifen

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

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

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



Continental

der meistgefahrte deutsche Reifen

Großer Preis von Deutschland

8. Moto Cross-Weltmeisterschaftslauf der Klasse über 350 ccm — 500ccm 16. Juli 1967 in Beuern

Es soll zwar schon der Glaube Berge versetzt haben, aber zu glauben, man könne die Fahrer der Weltelite, und darüber hinaus die der Klasse bis 500 ccm, mit einer Lichtanlage am Start zusammenhalten, dürfte den Glauben doch etwas zu sehr strapazieren. Es gab Fehlstarts am laufenden Band. Das war, ich mußte es an den Anfang stellen, aber auch der einzige Fleck auf einer einwandfreien Veranstaltung. Es muß dem MSC Beuern zugestanden werden, daß er in den acht Jahren, in denen auf dieser Strecke Moto Cross gefahren wird, nicht geschlafen, sondern die Strecke in unermüdlichem Einsatz mit der finanziellen Hilfe der Firma Martini & Rossi, aber auch mit deren Arbeitseinsatz, zu der zur Zeit bestausgebauten Moto Cross-Strecke der Bundesrepublik gemacht hat. Jahr für Jahr wurde verbessert, sowohl im Ausbau der Piste als auch in der Absicherung der Zuschauer, und in diesem Jahre kam dann ein phantastischer Holzbau dazu, der einwandfreie Unterbringung von Zeitnahme, Streckensprecher, internationaler Jury und Presse ermöglicht. Im nächsten Jahr soll nun eine narrensichere Startanlage, nach dem Vorbild der Startmaschinen, wie sie in der CSSR üblich sind, entstehen. So versprach es der erste Vorsitzende Karl Schwalb. Dann wäre der Kurs in Beuern perfekt.

Es ist klar, daß bei diesem Lauf (es war der 8. Weltmeisterschaftslauf dieser Saison) alles, was sich noch Punkte erhoffte, am Start war. Für Beuern erstmalig waren die ostdeutschen Fahrer mit dem Weltmeister 1966 dieser Klasse, Paul Friedrichs, am Start.

Im ersten Lauf erwischte der Tscheche Jiri Schmalz mit einem Blitzstart die Spitze, gefolgt von Friedrichs, während der westdeutsche Fahrer A. Weil, auf den man so große Hoffnung gesetzt, und den Friedrichs als seinen gefährlichsten Gegner bezeichnet hatte, hoffnungslos im Mittelfeld eingekieilt war, aus dem er sich erst mühsam freikämpfen mußte. Und als ihm das gelungen war und er versuchte Anschluß an die Spitze zu bekommen, wurde er mit Reifenschaden am Vorderrad und dadurch bedingtem Sturz aus dem Rennen geworfen. Dafür sorgte aber Wolfgang Müller-Essen auf seiner neuen Maico für eine Überraschung, denn er konnte sich trotz härtester Angriffe des Sowjetrussen Progrebniak und des Belgiers Roger De Coster auf dem 6. Platz behaupten.

Zu Wolfgang Müller einige Worte: Schon seit einer Reihe von Jahren fährt Wolfgang Müller, der im Zivilberuf als Hauer im Bergwerk arbeitet, mit wechselndem Erfolg Moto Cross, ist aber im Ausland besonders in den Oststaaten gänzlich unbekannt. Paul Friedrichs' z. B. kannte nicht einmal seinen Namen. Lange Jahre galt seine Liebe der echten 500 ccm-Viertaktmaschine, einem Triumphmotor im Metissefahrwerk. In diesem Jahr hat er sich auf die 360 ccm-Maico umgestellt. Daß diese Umstellung von der 500er auf die leichtere Maico und auch die Umstellung auf den Zweitakt-

Paul Friedrichs (CZ) in der Buschkurve.



motor nicht von heute auf morgen geht, ist selbstverständlich. Aber von Veranstaltung zu Veranstaltung sieht man, wie Müller mit seinem Apparat einig wird. Seine Maschine betreut er allein, und sie ist genau wie früher seine Triumph immer in bester Ordnung.

Beim zweiten Lauf der Weltmeisterschaftsklasse klappte es erst nach dem fünften Fehlstart. Wolfgang Müller übernahm die Spitze, gefolgt von dem Engländer Jeff Smith, Adolf Weil und dem Paul Friedrichs. Aber schon nach einer halben Runde lag Friedrichs auf Platz 2 und konnte sogar am Ende der ersten Runde an dem Spitzenreiter vorbeiziehen. Damit hatte er freie Bahn und konnte seine Position durch eine Flucht nach vorne ausbauen, wobei er aber bis zur 10. Runde nur unwesentlich Boden von Müller gewinnen konnte. In der 13. Runde gelang es dann Eastwood an Müller vorbeizukommen. In der 17. Runde kam dann Müller, anscheinend durch einen Rutscher, zunächst auf Platz 5, um dann in der darauffolgenden Runde noch einen Platz zu verlieren, so daß er den Lauf an 6. Position beendete.

Ein tolles Rennen fuhr Adolf Weil. Nachdem er sich, bis zum Zurückfallen Müllers, auf Platz 4 gehalten hatte, wobei er sich der pausenlosen Angriffe des Engländers Jeff Smith erwehren mußte, übernahm er nun Platz 3, den er auch bis zum Ende des Laufes beibehalten konnte.

Wie sehr auf das Tempo gedrückt wurde, erhellt die Tatsache, daß schon in der 4. Runde Überholungskämpfe stattfanden und zum Schluß dieses Laufs ausgezeichnete Fahrer mehrmals überrundet waren. Trotz seiner beiden 6. Plätze aus den beiden Läufen reichte es aber Wolfgang Müller zu einem 4. Platz in der Gesamtwertung, was der beste Platz ist, den ein westdeutscher Fahrer je erreicht hat.

Auch die eingeschobenen Läufe der nationalen Klasse bis 250 ccm brachten eine Überraschung! Der erst 19jährige Willy Bauer-Harthausen (WABEHA-Montesa) fuhr sein bestes Rennen, das ich je von ihm gesehen habe. Mit einer Härte, die man hinter dem schmächtigen Kerlchen gar nicht gesucht hätte, kämpfte er mit Gerhard Stauch vom Beginn der Läufe, wobei er im ersten Lauf den Sieg davontrug, während er im zweiten Lauf Otto Walz an die Spitze lassen mußte, aber auch hier wieder Stauch auf den Platz hinter sich verwies. Damit reichte es aber dem Harthausen zu einem vielbejubelten Gesamtsieg.

Das folgende berichte ich, weil es mir doch nicht ganz unwichtig erscheint!

Im Fahrerlager hatte die Firma Neckermann eine Ausstellung ihres Motorradprogrammes aufgebaut und — konsequent wie Neckermann nun einmal ist — sich zur Beratung der reichlich vorhandenen Interessenten einige bekannte Moto Cross- und Sandbahnfahrer verpflichtet, die unermüdlich sach- und fachkundige Auskünfte erteilten. Auch die Firma Varta war wie so oft mit dem großen Renndienstwagen vertreten, und ihr Monteur, Herr Hahn, konnte sich bestimmt nicht über Arbeitsmangel beklagen, war doch nach dem Training und nach den ersten Läufen allenthalben zu schweißen, denn die harte Strecke ging gewaltig über die Fahrwerke her.

Die ganze Veranstaltung wurde von Jochen Luck in der ihm eigenen Art glänzend kommentiert, und er verstand es wiederum, ohne Blah-Blah das Publikum in das Wesen des Moto Cross-Sportes einzuführen. Es war alles bestens organisiert, angefangen vom Fahrerempfang bis zu den Rennen, bei denen in unglaublich kurzer Zeit die Resultate schriftlich vorlagen.

Dr. Baumann

Ergebnisse des 8. Weltmeisterschaftslaufes 500 ccm: 1. Paul Friedrichs (CZ) Ostdeutschland, 1/1 2 Punkte; 2. Jeff Smith (BSA) England, 3/4 7; 3. Vlastimil Valek (Jawa) CSSR, 4/7 11; 4. Wolfgang Müller (Maico) Westdeutschland, 6/6 12; 5. Vic Eastwood (BSA) England, 12/2 14; 6. Bill Nilsson (Husqu.) Schweden 10/5 15; 7. Roger De Coster (CS) Belgien, 8/8 16; 8. Miroslav Lisy (CZ) CSSR, 5/12 17; 9. Joachim Helmhold (CZ) Ostdeutschland, 11/11 22; 10. Vladimir Progrebniak (CZ) UdSSR, 7/15 22 Punkte.

Stand der Weltmeisterschaft 500 ccm nach dem 8. Lauf: 1. Paul Friedrichs (Ostdeutschland) 43 Punkte; 2. Jeff. Smith (England) 27; 3. Dave Bickers (England) 18; 4. Gunar Draugs (UdSSR) 18; 5. Vlastimil Valek (CSSR) 16; 6. Vic Eastwood (England) 11; 7. V. Progrebniak (UdSSR) 9; 8. Bengt Aberg (Schweden) 8; 9. Bill Nilsson (Schweden) 7; 10. Chris Hamergren (Schweden) 6 Punkte.

Nationaler Lauf 250 ccm: 1. Willy Bauer (Harthausen) Wabeha-Montesa; 2. Otto Walz (Herrenberg) Wabeha-Montesa; 3. Gerhard Stauch (Sielmingen) Maico; 4. Anton Kleele (Mindelheim) CZ; 5. Heinrich Hafner (Augsburg) Maico; 6. Herbert Näger (Zell Weierbach) Maico; 7. Ernst Schmied (Laubus Eschbach) CZ; 8. Eugen Siegle (Rudersberg) Maico; 9. Werner Winkel (Sprendlingen) CZ; 10. Wilhelm Diehl (Feldkahl) Husqvarna.

Noch liegt Wolfgang Müller (Maico) vor Paul Friedrichs (CZ).



LOP

Schrauben-Sicherung

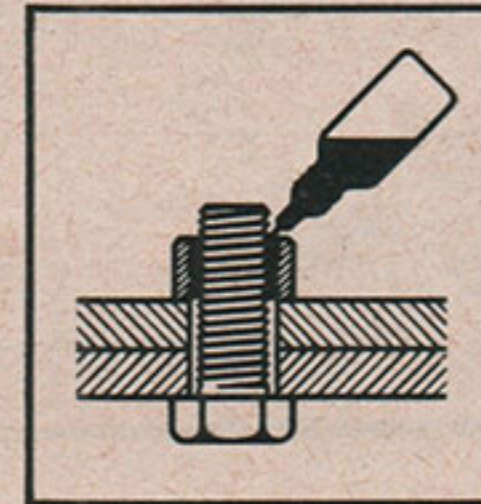
Lager-Befestigung

Flansch- und Flächen-Dichtung

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

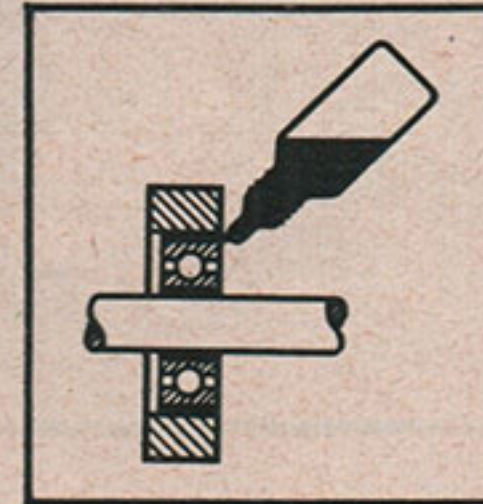
LOP ist ein flüssiger, selbsthärtender Kunststoff, der zwischen engschließenden Metallteilen schnell zu einer zähfesten Masse erhärtet.

Für die verschiedenen Anwendungsbereiche liefern wir:



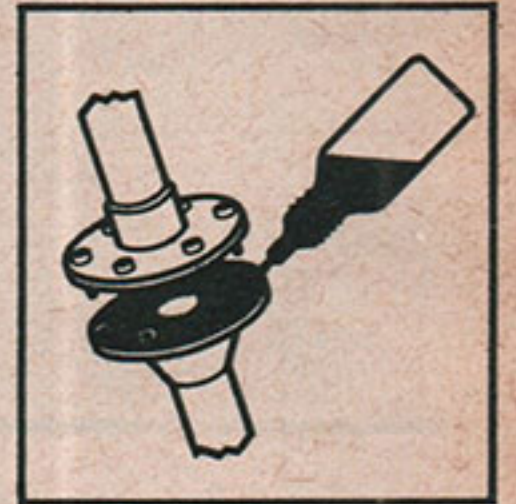
LOP Schrauben-Sicherung

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



LOP Lager-Befestigung

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



LOP Flansch- und Flächen-Dichtung

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

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

LOCTITE-Produkte · DBP Nr. 953 563

Henkel Klebstoffwerk Düsseldorf



Villingen

2. Moto-Cross-Meisterschaftslauf 1967 11. DMV Moto-Cross Villingen

Nach einem Schnürlregen des Vortages, mit dadurch restloser Verschlammung des Kurses, galt am Sonntagmorgen der erste Blick dem Himmel, der grau verhangen war. Würde es wieder eine Schlamm Schlacht wie in Wipperfürth geben? Aber das Wetter hielt, und ein für die Jahreszeit ausgesprochen zu kühler Wind trocknete im Laufe des Vormittags die Piste ab, so daß man beinahe von einem Idealzustand sprechen konnte.

Da es ja erst der 2. Meisterschaftslauf dieser Saison war, war auch noch in der Wertung alles offen, wobei es sich in den Klassen natürlich um die Favoriten Adolf Weil, Erwin Schmider, Christoph Specht und Wolfgang Müller drehte. Leider fehlten von den Fahrern der WabeHa-Gruppe Fritz Betzlbacher und Otto Walz, die dem recht turbulenten Rennverlauf vielleicht noch einige weitere Spitzlichter aufgesetzt hätten.

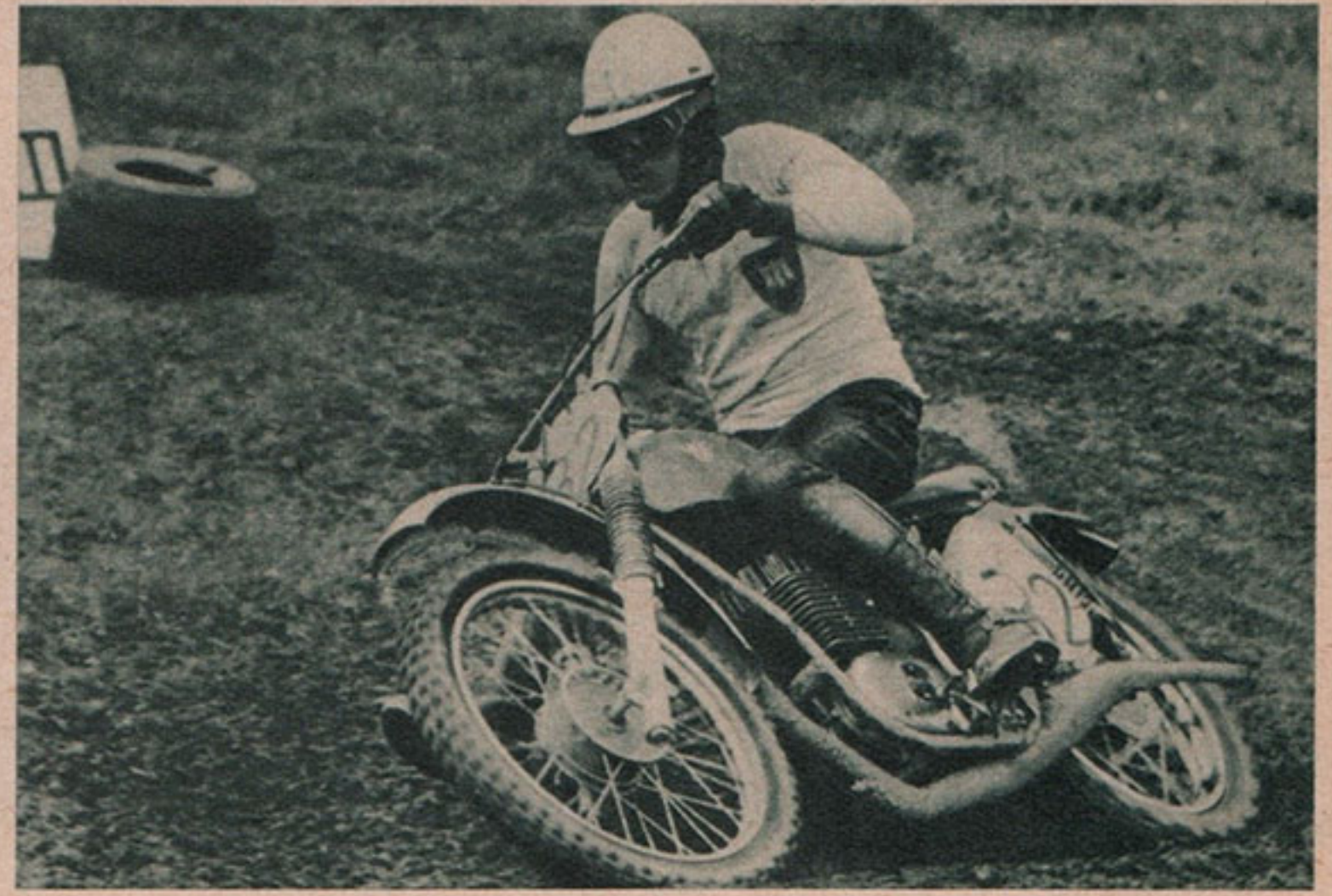
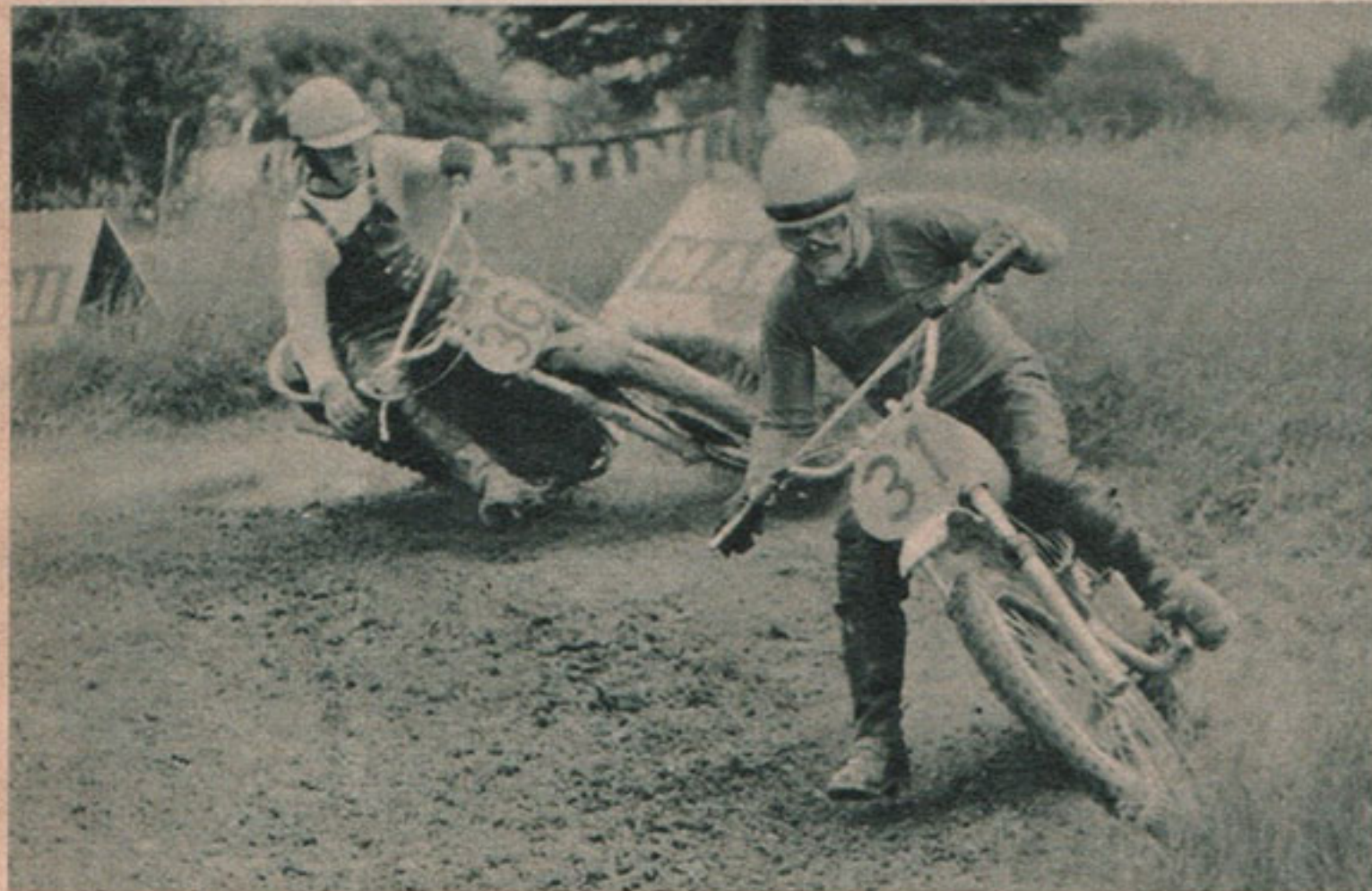
Doch gleich zum Renngeschehen, das in mehr als einer Hinsicht viele Überraschungen brachte. In der Klasse über 175—250 ccm stellten sich 17 Fahrer dem Starter. Vom Start weg übernahm Chr. Specht, der in diesem Jahr in beiden Klassen fährt, die Spitze, gefolgt von Adolf Weil und Erwin Schmider. Aber schon am Ende der ersten Runde ging Weil vor Specht, Manfred Bernsee und Erwin Schmider in Führung, um diese Position 8 Runden nicht nur zu halten, sondern um seinen Vorsprung beträchtlich auszubauen. Nach der 8. Runde kam Weil nicht mehr, und der inzwischen auf dem 2. Platz liegende Erwin Schmider übernahm die Führung vor Chr. Specht und dem zu einer enormen Form aufgelaufenen Willi Bauer, Harthausen. Aber auch im Mittelfeld sah man packende Kämpfe, vor allen Dingen zwischen Hafner und Bernsee einerseits und Näger und Ernst Schmid andererseits.

Was war nun mit Weil geschehen? Ein gerissener Zylinderkopf war die Ursache für seinen Ausfall! Schon im 2. Lauf trat Weil wieder an und nun war ihm der Sieg vor Schmider nicht zu nehmen. Das alte Lied! Wenn die Maico hält, dann ist, wenigstens bei deutschen Meisterschaftsläufen, gegen sie und Adolf Weil kein Kraut gewachsen.

Ebenfalls 17 Fahrer traten in der Klasse über 350—500 ccm an. Hier konnte Erwin Schmider einen sicheren Start-Ziel-Sieg herausfahren, während Adolf Weil schon nach der 2. Runde nicht mehr vorbeikam.

Diesmal war es Getriebeschaden. Dafür aber belegte Chr. Specht, genau wie im 1. Lauf der kleinen Klasse, den 2. Platz, wenn auch anfänglich von dem 3. Maicofahrer Wolfgang Müller hart bedrängt.

Erwin Schmider, Wolfach (CZ), vor Willy Bauer, Harthausen (Montesa).



Der Zweite der 250er Lizenzklasse, Christoph Specht, Poltringen (Maico).

Genau wie im ersten Lauf übernahm auch im 2. Lauf Erwin Schmider vom Start weg die Spitze, während Adolf Weil mit inzwischen reparierter Maschine erst auf Platz 5 aus der ersten Runde bei Start und Ziel vorbeikam. Aber schon in der 2. Runde hatte sich Weil auf Platz 3 hinter Chr. Specht vorgeschoben, um dann heftige Angriffe auf Schmider zu unternehmen, bis es ihm dann in der 6. Runde gelang an die Spitze zu gehen. Daß sich Erwin Schmider nicht kampflös überholen ließ, und daß er, als es Weil gelungen war, an ihm vorbeizugehen, nicht resignierte, sondern seinerseits den Spitzenreiter nun pausenlos angriff, braucht wohl für die, die die Kämpfernatur des Wolfachers kennen, nicht besonders betont werden. Rundenlang kämpften die beiden Rad an Rad bis zum Ende des Rennens. Ich habe bei deutschen Meisterschaftsläufen selten ein so spannendes Duell gesehen. Aber auch Chr. Specht und Wolfgang Müller schenkten sich nichts, genau so wenig wie Dreisilker, Bernhardt und Hailer im Mittelfeld.

In den eingeschobenen Läufen der Ausweisklasse bis 250 ccm sah man recht gute Leistungen. Hier siegte in der Gesamtplatzierung Edgar Matt vor Helmut Wilke und Heinz Bauernfeind. In diesem Rennen stachen, wenngleich sie auch noch nicht das fahrerische Können haben wie die Sieger, durch einen besonders guten Stil die Fahrer Werner Efinger und Karl Oehl hervor.

Die gesamte Veranstaltung wurde flott abgewickelt. Die Zeitnahme arbeitete exakt und brachte es fertig, innerhalb kürzester Frist die Ergebnisse schriftlich herauszugeben. Warum geht das hier und anderswo nicht?

Die Rennen selbst wurden von E. Fastenrath ausgezeichnet kommentiert, und er verstand es sogar, unbedarfte Zuschauer in das Wesen des Moto Cross-Sportes einzuführen.

Dr. Baumann

Gesamtergebnisse

250 ccm Ausweis: 1. Edgar Matt-Oberhof/Säckingen (Montesa) 2 Punkte; 2. Helmut Wilke-Lörrach (Montesa) 4; 3. Heinz Bauernfeind-Tennenbronn, (Maico) 7; 4. Peter Kneißler-Mindersdorf (Maico) 9; 5. Willi Holz-Ottenbach (CZ) 10; 6. Pius Bundschuh-Bargau (Maico) 12 Punkte.

250 ccm Lizenz: 1. Erwin Schmider-Wolfach (CZ) 3 Punkte; 2. Christoph Specht-Poltringen (Maico) 5; 3. Willi Bauer-Harthausen (Montesa) 7; 4. Günther Eckenbach-Hochdorf (Montesa) 9; 5. Georg Hauger-Pfäffingen (Montesa) 12; 6. Herbert Näger-Zell/Weierbach (Maico) 13 Punkte.

500 ccm Lizenz: 1. Erwin Schmider-Wolfach (CZ) 3 Punkte; 2. Christoph Specht-Poltringen (Maico) 5; 3. Wolfgang Müller-Essen (Maico) 7; 4. Siegfried Hailer-Schanbach (Maico) 9; 5. Eugen Siegle-Rudersberg (Montesa) 11; 6. Helmut Schöffler-Weil der Stadt (Maico) 14 Punkte.

Über 15 Jahre

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

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



Ernst Hoske

Bitte neuen Prospekt anfordern
3251 Gr. Hilligsfeld bei Hameln
Telefon 05151/3615

Denfeld

Sitzbänke

Sportsitze
Sättel
Fussrasten
Kofferträger
Packtaschen

DBP o. u. BGM

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik · Bad Homburg

Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode
auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3.90 + Nachnahme von CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT.X17 2082 UETERSEN BEI HAMBURG



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 genügt!

baut am Motor:

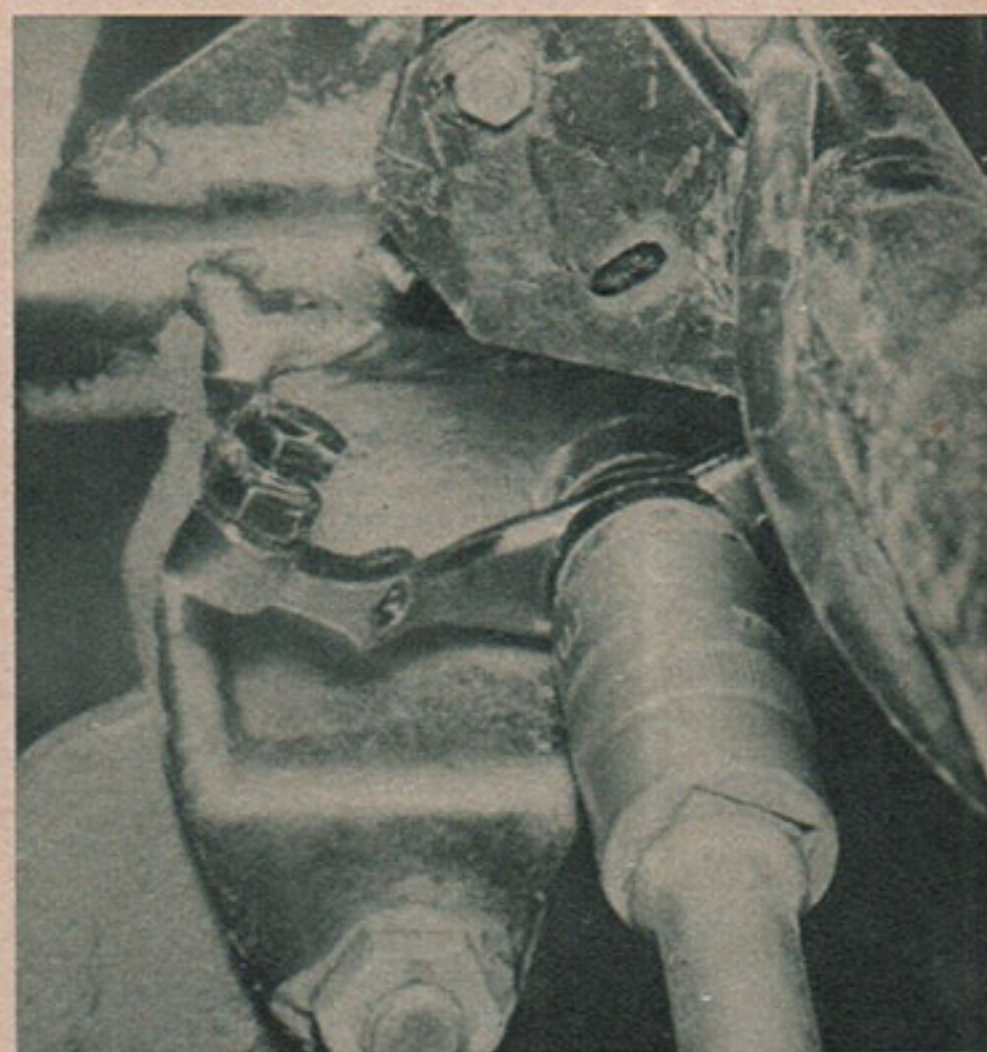
Die letzte Fortsetzung schloß mit dem Ausbau der Schwinge, machen wir da gleich ein wenig weiter und sehen wir uns einmal die verzahnte Glocke an, die den Längenausgleich im Zusammenwirken mit dem leicht balligen kleinen Zahnrad bewirkt (Bild 21). Falls die Glocke in diesem Zustand ist, dann hat man entweder Pech gehabt oder aber, was wahrscheinlicher ist, hat vergessen, daß das Öl im Schwingenholm auch gewechselt, oder mindestens kontrolliert werden muß. Falls also derartige Verschleißerscheinungen zu erkennen sind, muß die Glocke von der Kardanwelle abgenommen werden. Zunächst wird dazu die zentrale Haltemutter losgeschraubt (Festhalten der Welle am anderen Ende macht keine Schwierigkeiten) und dann kann man die Glocke entweder mit dem normalen Zweiarmabzieher (Bild 19) und der draufgespannten Schraubzwinde vom Konussitz lösen (Prellschlag mit dem Hammer!), oder man verwendet das Spezialwerkzeug (Bild 20).

Beim Zusammenbau darauf achten, daß man die richtige Glocke mit der richtigen Kardanwelle zusammenbaut. Man versuche am besten, als Ersatzteil eine Glocke ohne Keilnut am Konus zu bekommen, die kann man nämlich sowohl auf Wellen mit als auch auf solche ohne Keilnut aufpressen. Glocke mit Keilnut darf nur auf Welle mit Keilnut gesetzt werden. Dann darf auch das Anzugsmoment für die zentrale Mutter nur 13 bis 15 mkp betragen, während es andernfalls 15—17 mkp sein muß. Eine neue Glocke muß übrigens mit ihrem Konus auf den Sitz auf der Kardanwelle aufgeschliffen werden, so daß nach dem Schleifen die Konusflächen beide gleichmäßig tragen. Feinste Ventilschleifpaste hat sich bei mir für diesen Zweck bewährt.

Bauen wir dann weiter, zunächst an einigen Kleinigkeiten, die auch Beachtung verdienen. Schauen Sie einmal unter die Gummiauflage, auf der die Batterie gestanden hat. Dort ist bestimmt Rost (Bild 22). Und schauen Sie sich einmal die Federn für den Mittelkippständer an. Hier habe ich, nachdem ich mal irgendwo hängengeblieben bin und die Federn verloren hatte, die neuen einfach andersherum eingehängt. Das ist eine Fummelarbeit, die man sich aber doch ein wenig erleichtern kann. Zum Abnehmen der Feder eine Zange am unteren Federende und am Rand des Haltezapfens ansetzen. Damit wird die Feder ein wenig gespannt und vom Zapfen ca. 2—3 mm abgehoben. In den Spalt mit kleinem Schraubenzieher hineinfahren und mit diesem dann die Feder herunterhebeln. Die Montage ist noch verzwickter. Nachdem ich seinerzeit ungebührlich lange daran herumgefummelt hatte, suchte ich mir ein Stückchen dünnwandiges Rohr, etwa



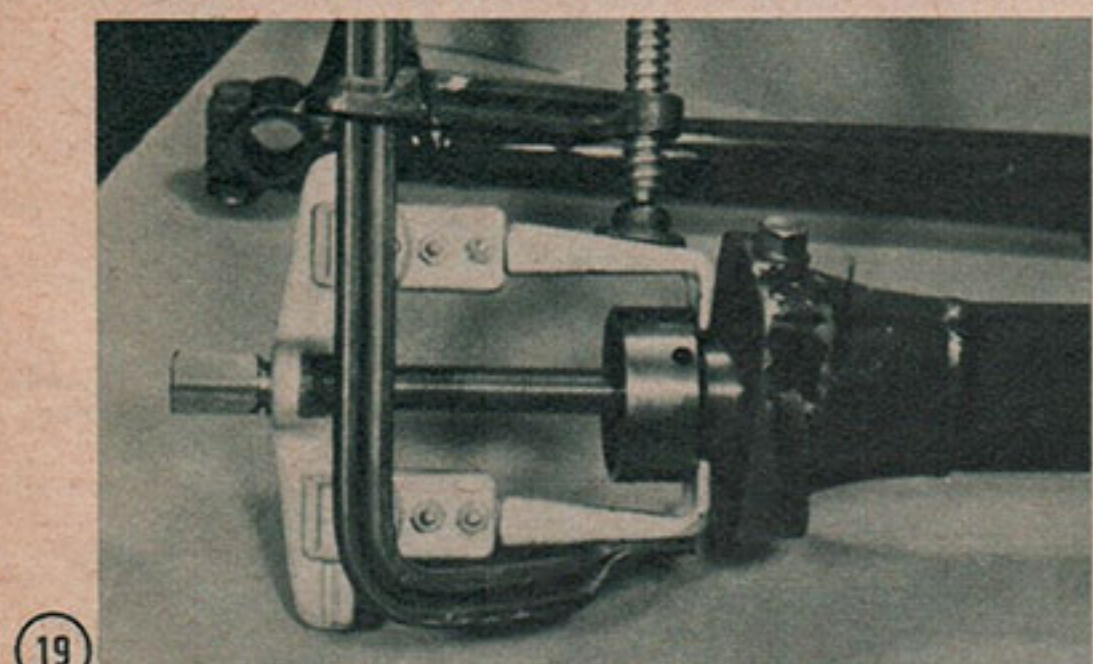
24



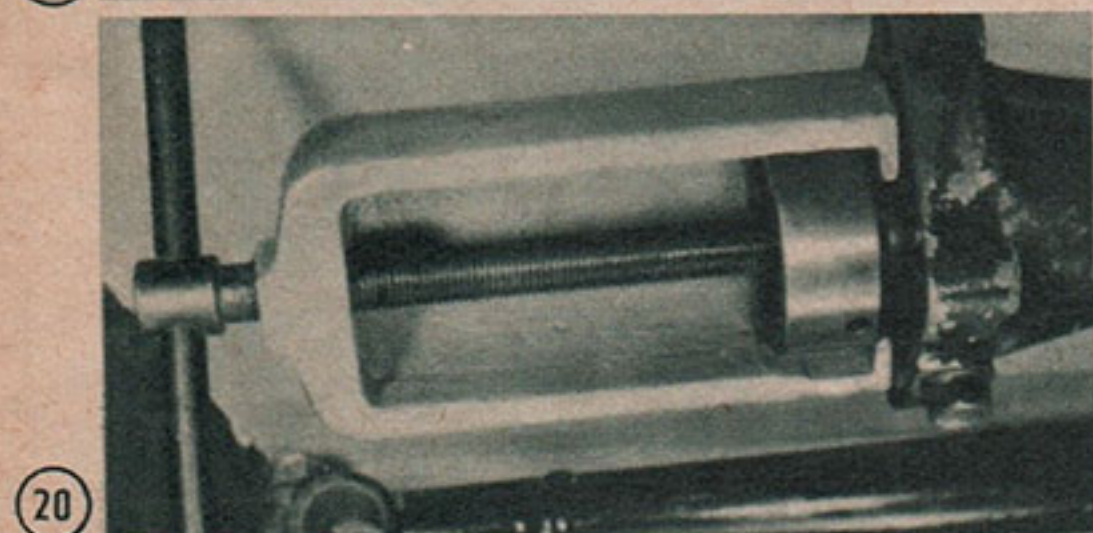
25

12 mm ϕ außen, sägte und feilte es so zurecht wie Bild 24 zeigt und hatte damit die Feder in Sekundenschnelle auf den Zapfen gehoben. Mit leichten Hammerschlägen nachhelfen. Feder also schlauerweise so einhängen, daß der Haken nach oben zeigt.

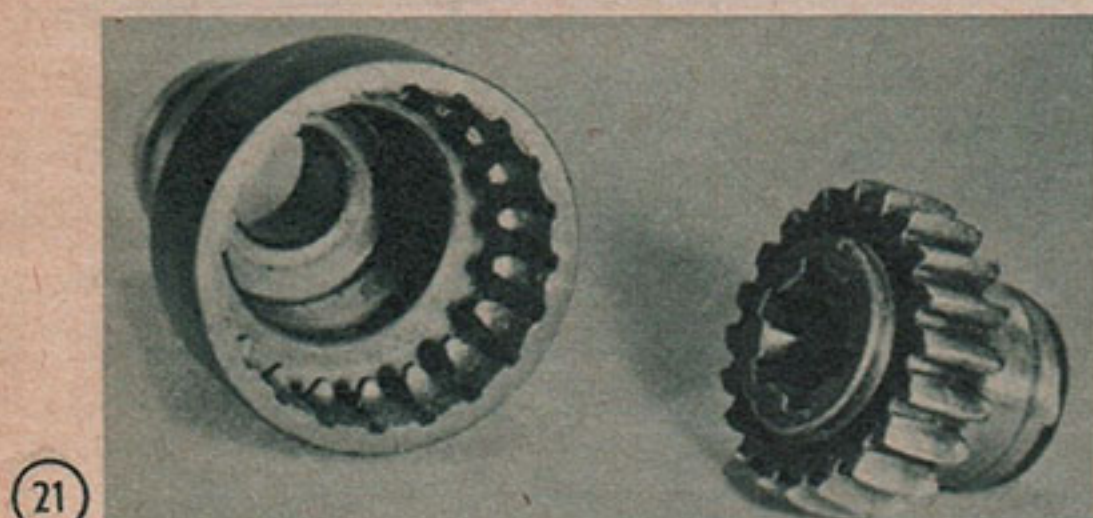
Bild 25: Wenn man die Rosterei an Bremshebel usw. beseitigen will, dann kommt man am besten von innen an die Mutter, möglichst sogar mit Stecknuß und mittlerer Verlängerung. Achtung, Mutter getrennt aufheben, Feingewinde! Bevor man weiterhin (aus der gleichen Richtung und vielleicht auch mit der Verlängerung, natürlich ohne Nuß) die Bremshebelwelle aus ihrer Kerbverzahnung im Zwischenhebelchen heraus schlägt, sollte man sich die Stellung des Hebels zur Welle entweder merken (aufschreiben) oder mit zartem Meißelhub markieren. Sonst macht die Einstellung später Ärger. Bild 25 zeigt auch, daß die Befestigung des Bremslichtschalters durch Langloch verstellbar ist. Wahrscheinlich brauchen Sie übrigens an dieser Stelle nicht nur neue Halteschrauben für den Schalter, sondern auch neue Klemmschrauben für die Kabelanschlüsse.



19



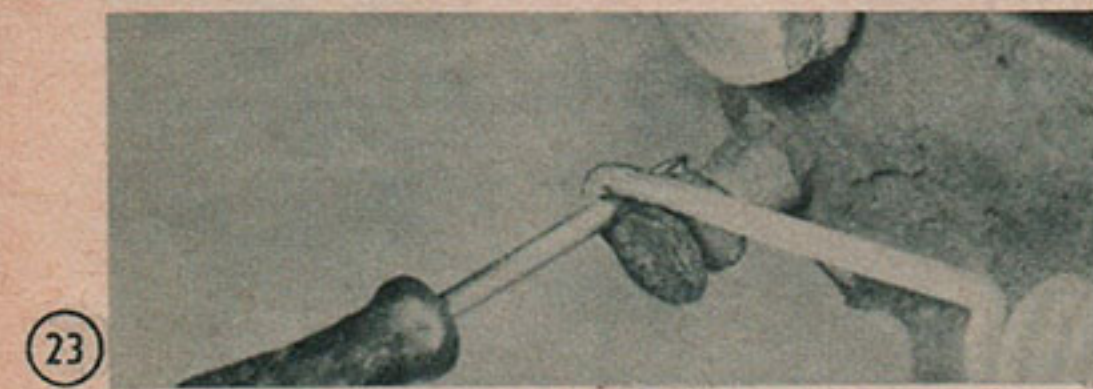
20



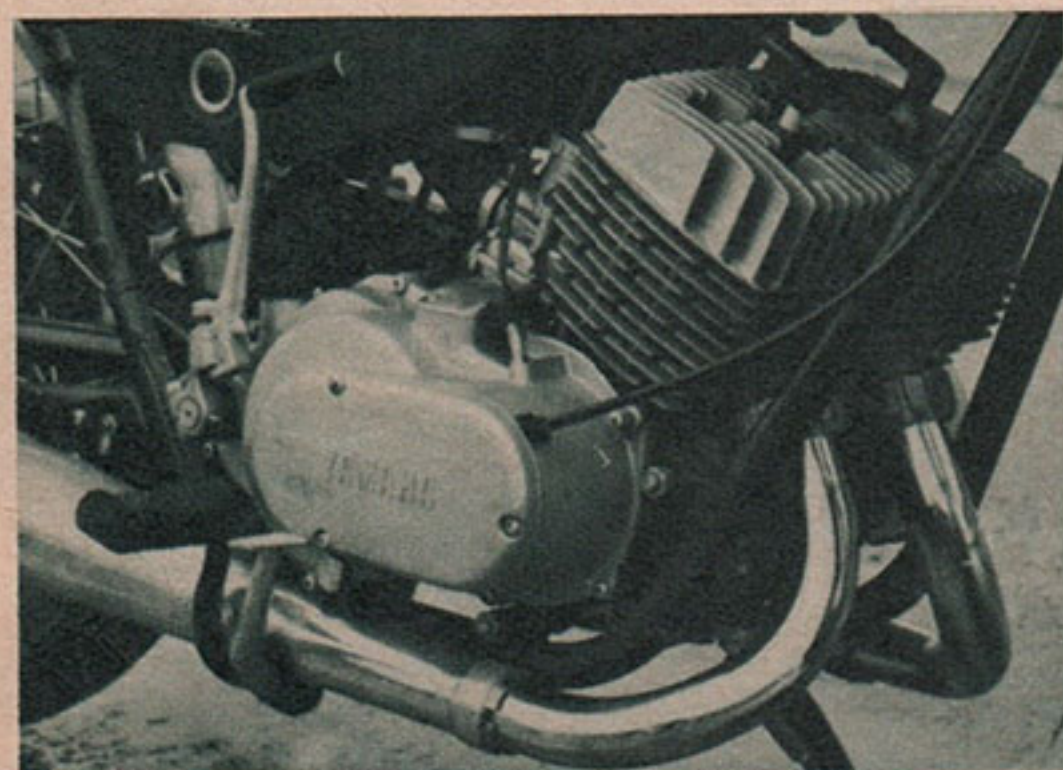
21



22



23



Schnelle Leute

fahren schnelle Maschinen unauffällig, sauber und kultiviert. Sie schaffen so die sagenhaften Schnitte. Natürlich mit sagenhaften Maschinen. Wie etwa der schnellsten Serien - YAMAHA, der 350 ccm YR 1. Die 36 PS und dieses Fahrwerk . . . Schnell und sicher fahren ist wirklich . . .



Kein Kunststück - mit YAMAHA

MITSUI & CO. GMBH, YAMAHA-DIVISION, 4 Düsseldorf, Berliner Allee 26, Telefon 84181

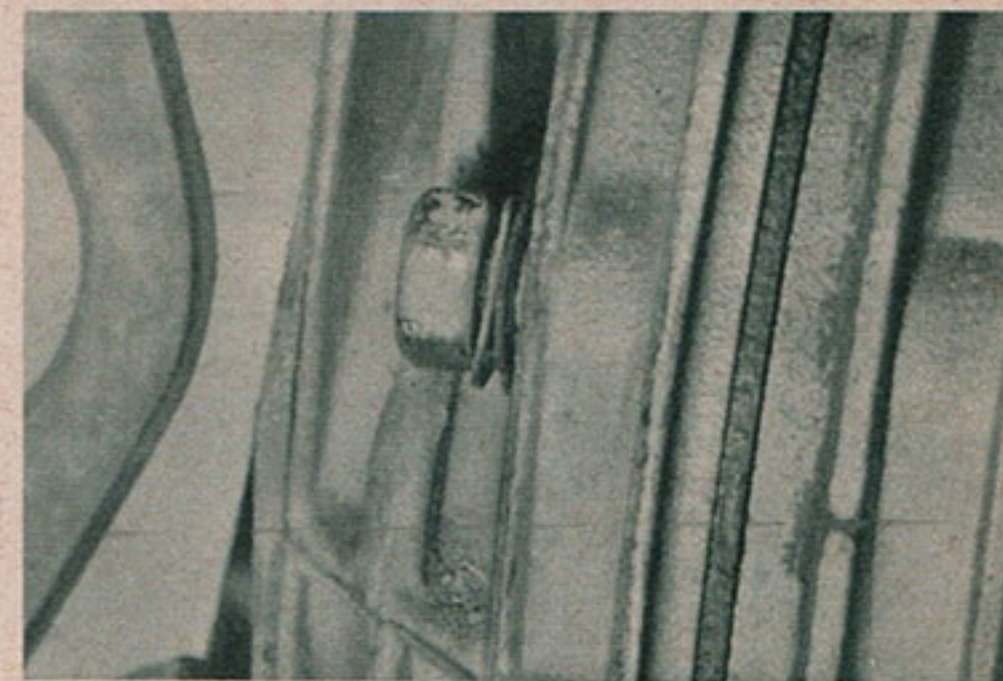
Demontage der Kupplung

Zu den Arbeiten, die bei eingebautem Motor gemacht werden können, gehört neben dem Bauen an Zylindern und Kolben auch die Kupplungsüberholung. Hier ist die Verwendung von Schlitzschrauben zum Halten der äußeren Druckplatte auf der Schwungscheibe ein schwacher Punkt. Wenn man diese Schlitzschrauben nicht mit dem genau passenden Schraubenzieher löst, dabei auch nicht wirklich kräftig gedrückt, dann vermurkst man fast zwangsläufig die Schlitze. Und wenn die Bauerei übers Sonntag geschieht, dann ist man in diesem Augenblick zu einer Zwangspause verurteilt, denn die Schrauben haben Gewinde $M 8 \times 1$, also Feingewinde, was bestimmt nicht jeder in der Schraubchenkiste im Vorrat hat. Die Schwungscheibe pflegt sich beim Lösen der Schlitzschrauben etwas mitzudrehen, und wer nur leicht ungeschickt ist, der verdirbt dadurch den Schlitz. Vielleicht wären an dieser Stelle Senkschrauben mit Innensechskant nach DIN 7991 besser geeignet, das müßte man mal probieren. Zum Festhalten der Schwungscheibe habe ich ein Stück Flacheisen mit zwei Bohrungen (8 und $6 \text{ } \phi$) genommen, auf die Stiftschraube gesteckt und die Scheibe durch eine $M 6$ -Schraube über eine der Auswuchtbohrungen blockiert. Damit verhindert man das etwas unglückliche Drehen beim Abschrauben recht einfach (Bild 26). Die Schlitzschrauben werden nicht alle zugleich völlig herausgenommen, sondern zunächst nur jede zweite. Jetzt braucht man, zum Entspannen der Kupplungsdruckfeder, entweder die drei Spezialwerkzeuge (Bild 28) oder ein längeres Gewindestück $M 8 \times 1$. Bei der Suche nach brauchbaren Schrauben fand ich die Stiftschrauben, die im Gehäuse des Hinterachsantriebes sitzen und diesen an den Schwingenarm ziehen. Die Stehbolzen haben einseitig $M 8$ und am anderen Ende $M 8 \times 1$, außerdem passen sie in der Länge recht gut. Durch Zwischenlegen einer $M 10$ -Mutter oder einiger Scheiben kann man dann die Länge abstimmen zum Entlasten der Feder. Die anderen drei Schlitzschrauben können nach Ansetzen der Hilfswerkzeuge herausgenommen werden und dann löst man die drei Hilfsmuttern ganz langsam und gleichmäßig (Bild 27).

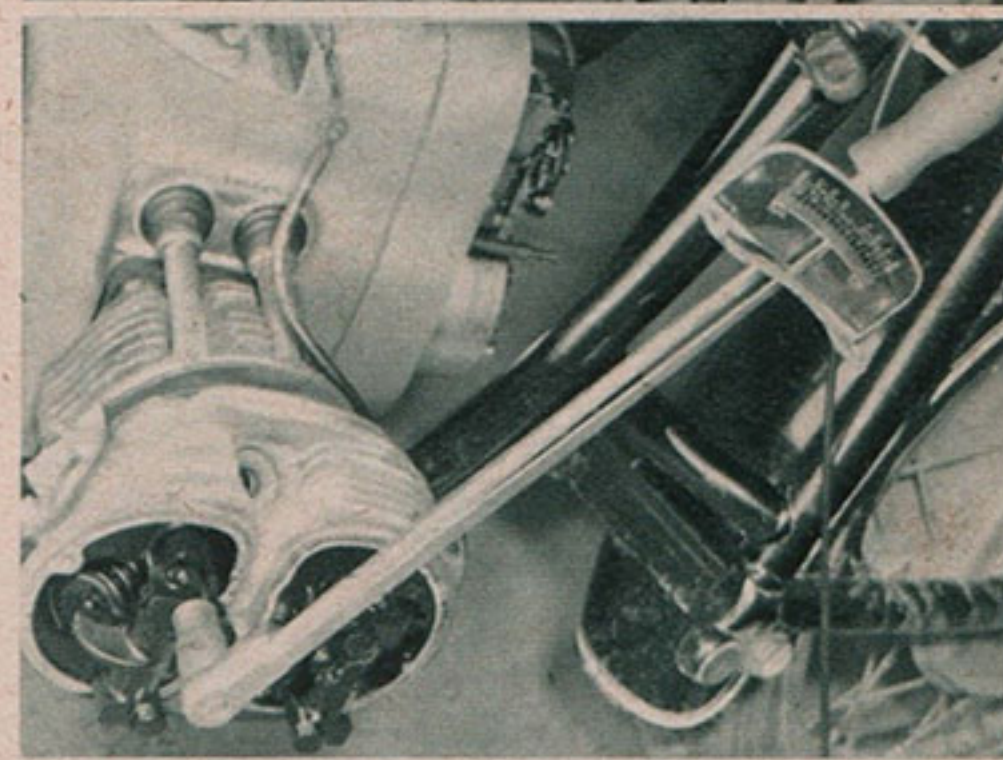
Bild 29: Hier nur ein Vergleich der neuen (weißen) Kupplungs-Belagscheibe und der darunterliegenden alten (dunklen), die durch aus dem Getriebe austretendes Öl einmal verschmierte. Bei Ersatzteilkauf beachten: die Reibscheiben gibt's in verschiedenen Dicken! Bild 30: Der Pfeil weist auf den Spalt zwischen Druckplatte und Membran, aus dem noch nach zweiwöchentlichem Waschen schwarze Schmiere herauskommt, wenn einmal die Kupplung verölt. Besonders sorgfältig reinigen, denn die Schmiere gelangt von hier direkt auf die Reibflächen!

Weiter geht's mit dem Abbau der Zylinder. Die Bilder 31 bis 33 zeigen einzelne Arbeitsgänge: Kipphebeldeckel abschrauben, nachher die Sicherungen (Wellscheiben) unter den SW 10-Muttern nicht vergessen. Ohne Drehmomentschlüssel oder guten Ersatz sollte man den Kopf gar nicht erst abbauen, denn dann läuft man später Gefahr, Risse im Kopf erleben zu müssen, weil die vier Zylinderkopf-Halteschrauben nicht gleichmäßig genug mit „Gefühl“ angezogen wurden. Natürlich braucht man den Drehmomentschlüssel nicht zum Lösen dieser vier Schrauben. Kipphebelböcke, Stößelstangen usw. bezeichnen und Einlaß und Auslaß getrennt weglegen, damit nachher alles wieder an seinen alten Platz kommt. Der Zylinderkopf läßt sich nach Herausnehmen der vier Schrauben abnehmen, sollte er sehr stark festgebakken sein, dann helfen (mittlere, nicht brutale) Schläge mit dem Plastikhammer rundherum. Nicht schief auf die Rippen schlagen, nicht auf Vergaserstehbolzen und nicht auf Auspuffstutzen schlagen. Hand unter den Kopf halten, denn er pflegt plötzlich abzufallen.

Bild 34: Falls die Gummipfropfen am Ende der Stößel-Kapselrohre Öl durchlassen, dann kann man die Kapselrohre etwas nachsetzen, indem man mit einem passenden Dorn leichte Hammerschläge draufgibt. Dorndurchmesser ca. 15 mm, hier wurde ein alter Kolbenbolzen verwendet.



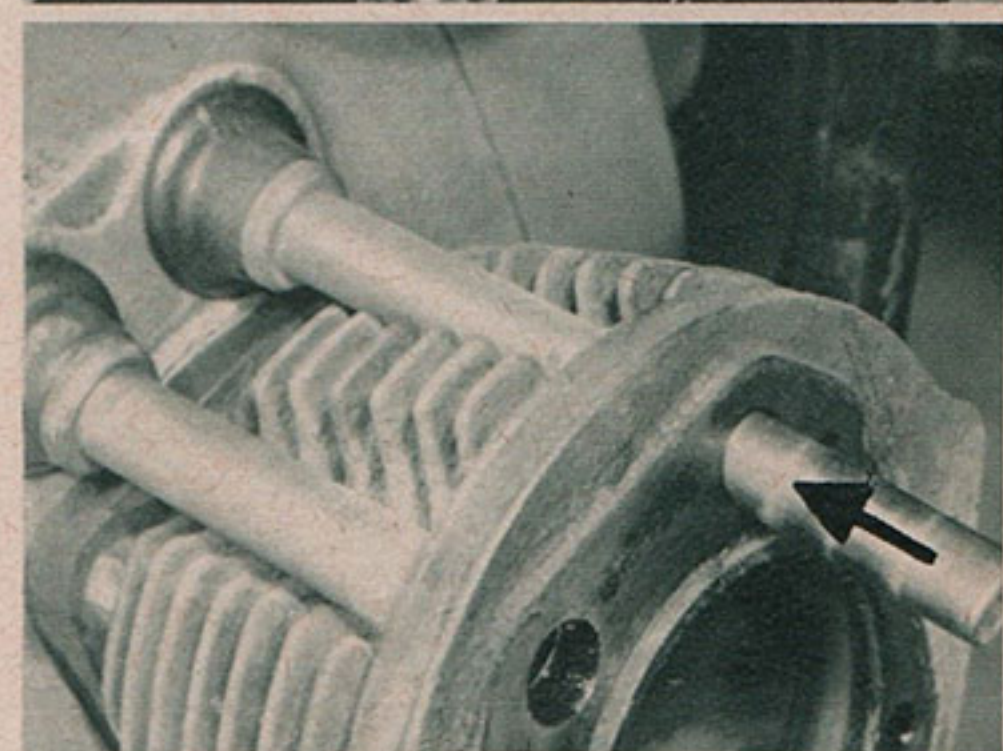
31



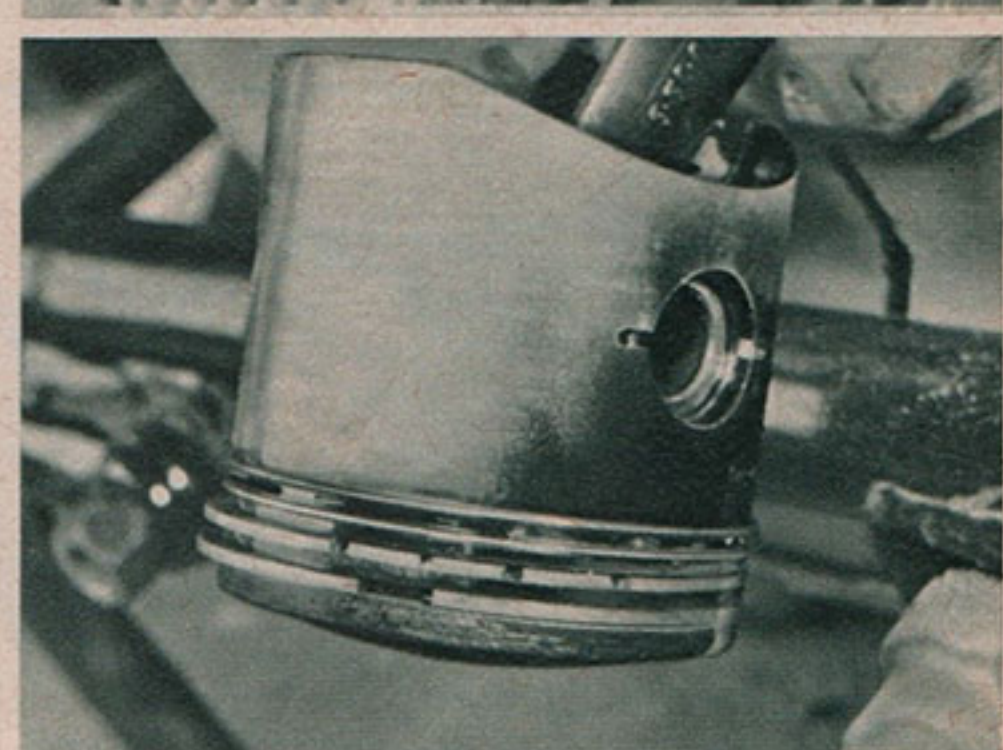
32



33



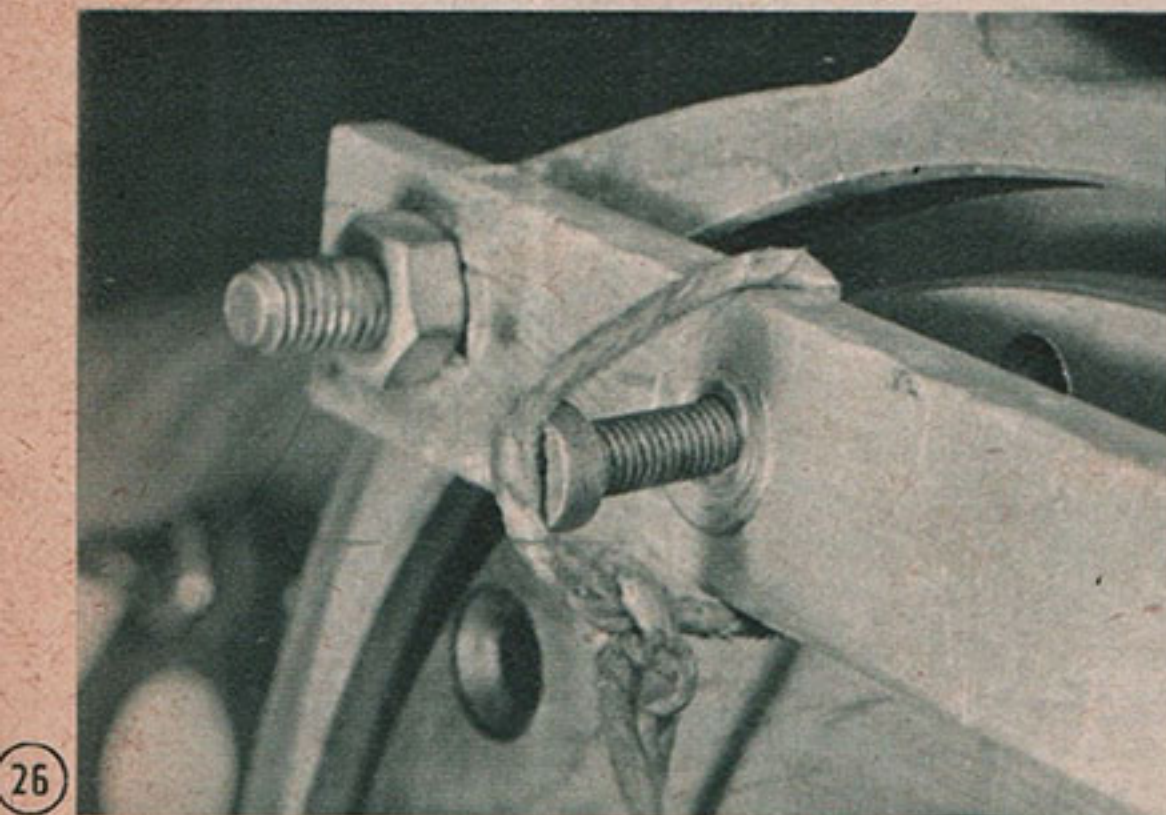
34



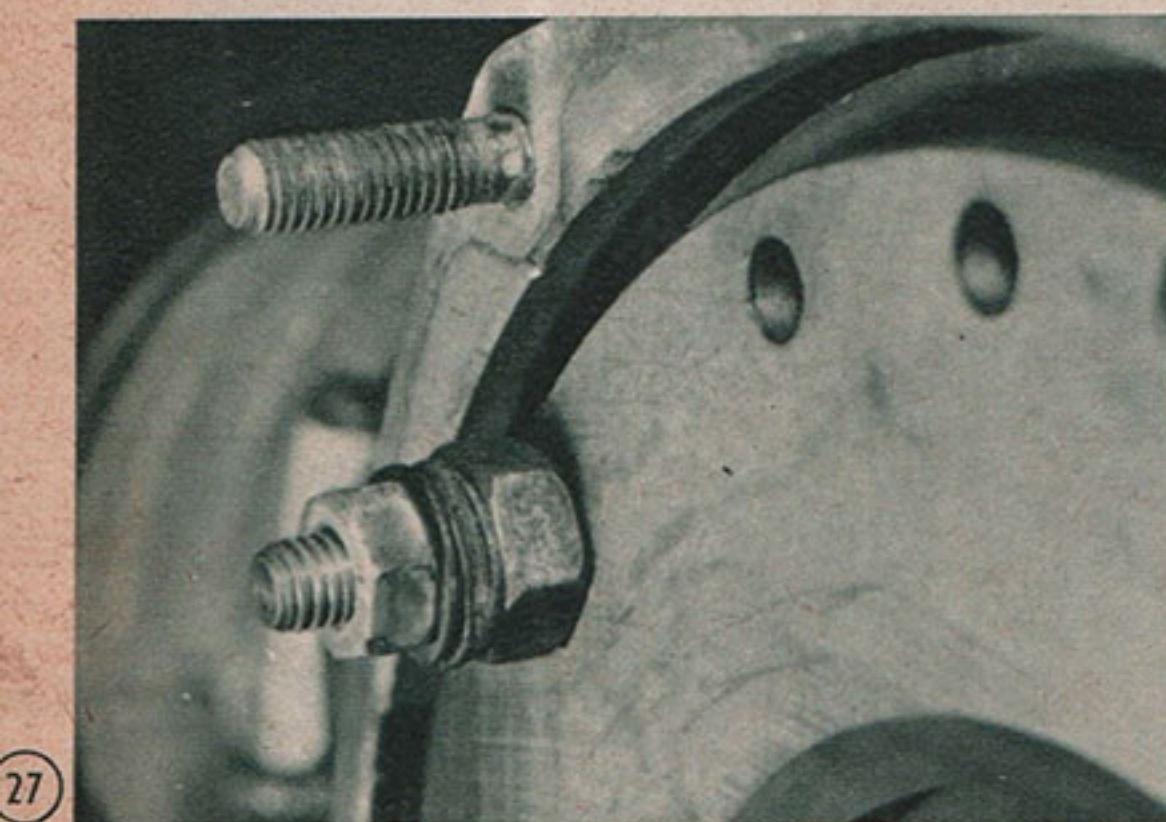
35

Das letzte Bild zeigt, warum ich erst mal keine Lust mehr hatte, an meiner Maschine weiterzuschrauben: nur die Fußdichtung sollte schnell ausgewechselt werden, und dabei kamen, genau wie seinerzeit bei meiner alten R 67, Kolbenringbruchstücke zutage! So wurde aus der Demonstrationsschlosserei wieder unangenehmer Zwang, denn nun muß natürlich auch der linke Zylinder nachgesehen werden. 30 000 km!

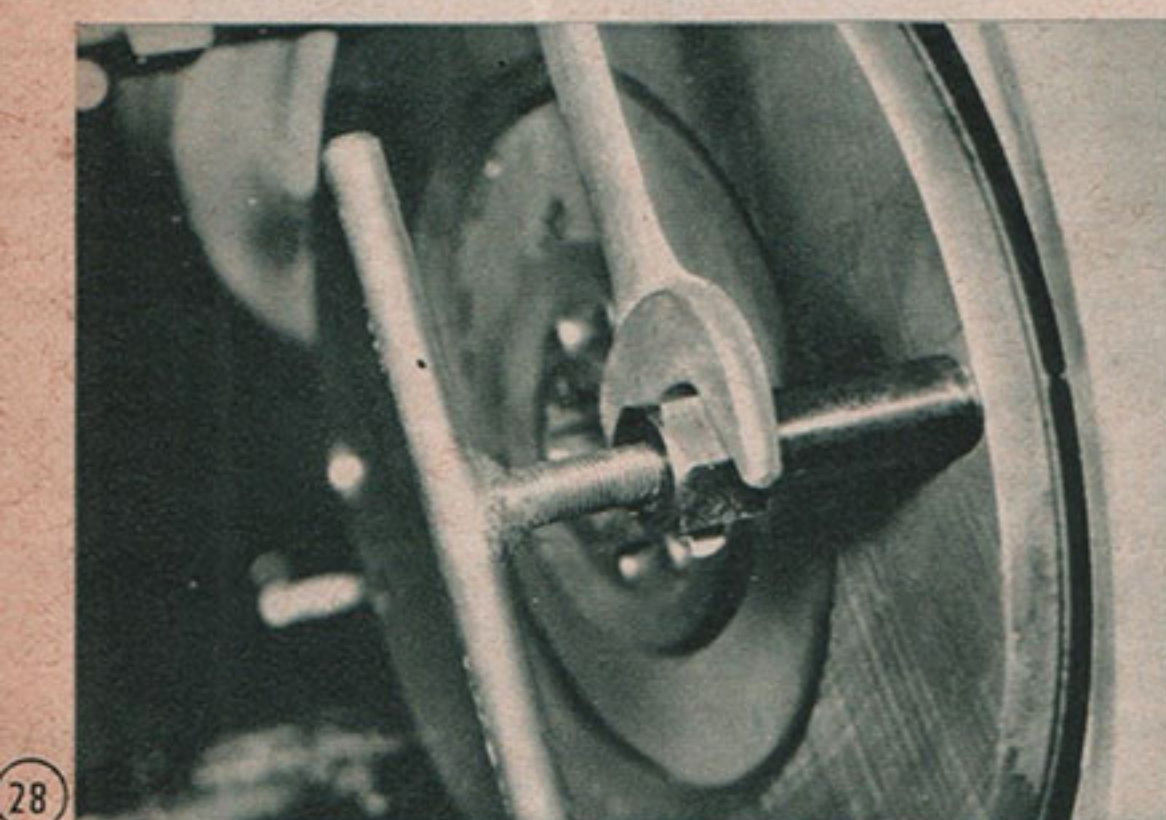
(Wird fortgesetzt)



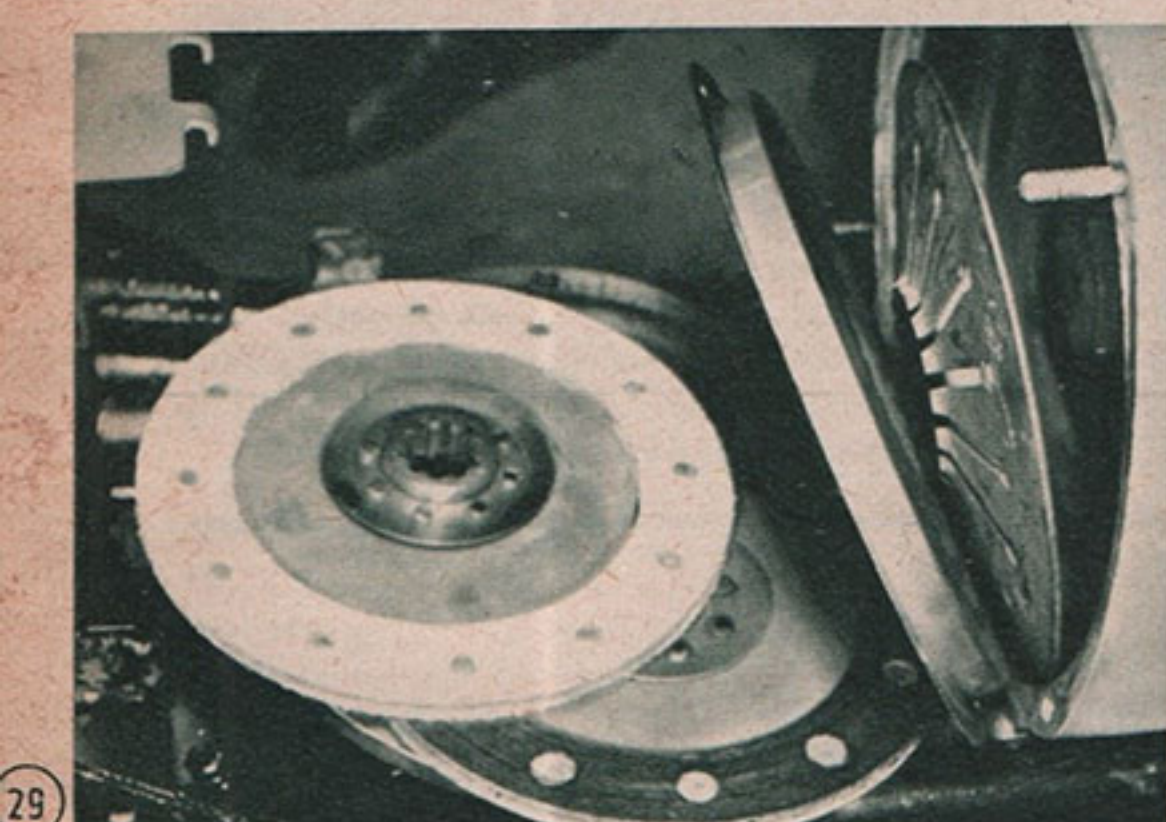
26



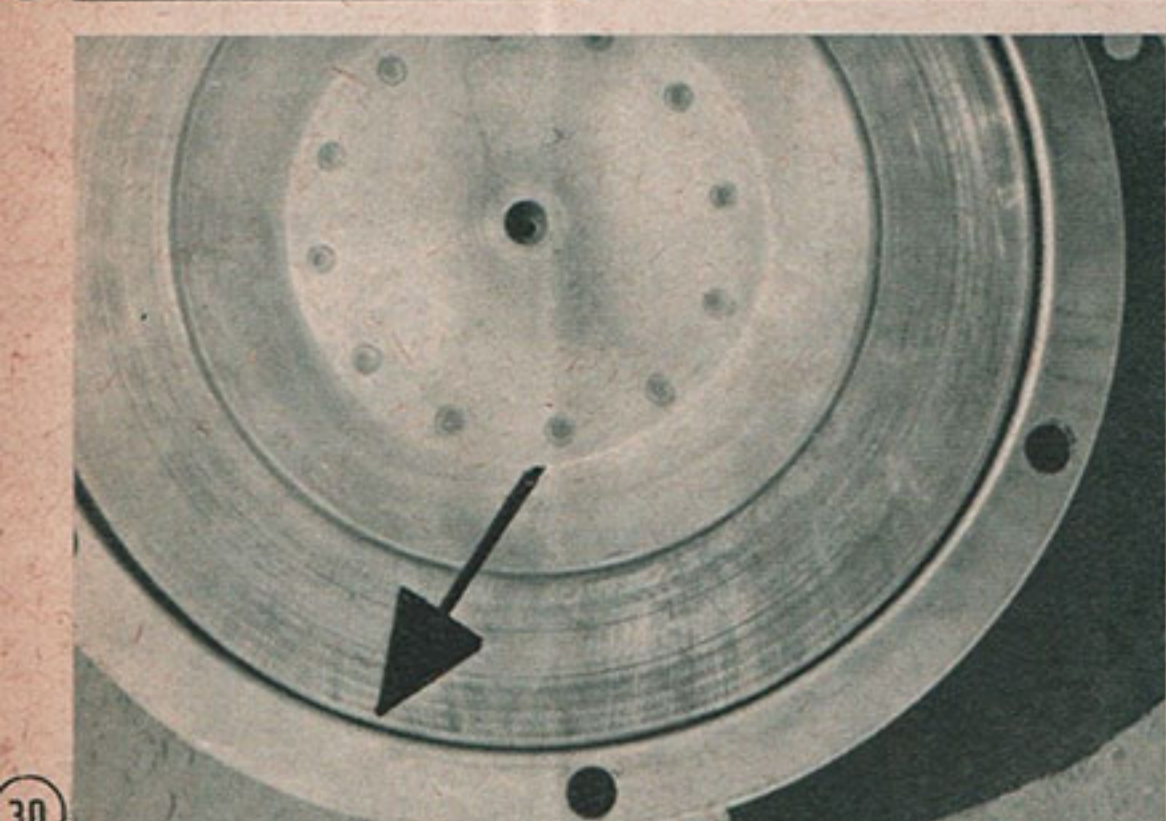
27



28



29



30

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 **AJS** Matchless *Velocette*

Motorräder v. 200-750 ccm u. Orig.-Ersatzteile. Spezialteile u. Tuning. Spezialwerkstatt f. engl. Maschinen und Motoren. AVON-Reifen 18", 19", 20" u. 21". A. Ritthaler, 8102 Mittenwald, Innsbrucker Str. 54, Tel. 08823/464.

ADLER

Adler M 250, Bauj. 1953, sehr gut erhalten, TÜV 7. 69, 100% bereift, neue Batterie, Ersatzmotor u. div. Teile, verkauft für DM 500.— oder Gebot Dieter Fischer, 6 Frankfurt/M., Egenolfstr. 12, 55 760



Verkaufe Adler M 250 u. M 200, beide in rennfertigem Zustand, außerdem viele Ersatzteile, darunter auch ein Zweivergasermotor mit zwei Dellorto-Vergasern, einige Rahmen mit Rädern u. Schwingengabeln mit Lenkerstummel, alles preisgünstig zu verkaufen. Rudi Cherie, 6741 Wernersberg/Pfalz, Mühlstr. 34, 55 759

EILT! Suche 18"-Räder für Sprinter. N. Bauer, 707 Schw. Gmünd, Bullingerstr. 9, 55 608

Verkaufe Adler MB 250 ccm, überholt, in gutem Zustand, TÜV bis 5. 68, mit Zweitmotor, Verhandlungsbasis DM 200.—, Günter Elpelt, 7858 Weil a. Rhein, Hiltelinger Str. 8, 55 630

Suche f. Adler MB 1 Paar Auspuffkrümmer, neu od. gebraucht. R. Schiller, 8531 Eckenberg 11, Post Wilhelmsdorf ü. Neustadt/Aisch, 55 660

AERMACCHI

Aermacchi 250 ccm, Ala Verde, Bauj. 1961, 8000 km, TÜV bis Mai 68, neuwertig, Neupreis DM 2500.—, für DM 1300.— Barpreis zu verkaufen. W. Wörner KG, 6369 Nieder-Erlenbach b. Ffm., Tel. Bad Vilbel 23 49, 55 646

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

Die neue 1967er

Ala Verde 250 ccm, 5-Gang, typgeprüft, mit Kfz-Brief, DM 2550.—, Alleinimporteur Motorradhaus **K. Witzemann, 75 Karlsruhe** Kaiserstraße 59, Telefon 65835

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

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

Liengme, Motos-Import, Linsebühlstraße 48-50, CH-9000 St. Gallen, Telefon 071/221941, Schweiz

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf das

MOTORRAD

AJS

AJS-Motorräder, Ersatzteile. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91, 55 712

Verk. AJS, Mod. CSR 31, Bauj. 61, 35 000 km, TÜV 69, guter Zustand, evtl. mit Bekleid. G. Gillen, 3501 Ihringshausen BGS, Unterkunft 3. Hu., 55 609

Verk. AJS 31 CSR, Bauj. 61, 35 000 km, TÜV 6. 69, Preisidee DM 1500.—, Gert Gillen, 6623 Altenkessel/Saar, Jahnstr. 20, 55 647

AJS 16c Puffing Bill (350 ccm, 1962), überholt, gut erhalten, für Straße zugelassen, DM 750.—, Wessel, 287 Delmenhorst, Fr.-Nansen-Str. 13, 55 656

BSA

BSA-Motorräder, Ersatzt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91, 55 714

Suche dringend 1-Zyl.-BSA-Motor 350 B 31, B 32 oder 500, B 33, B 34, mit oder ohne Getriebe. Wolfgang Merz, 7220 Schweningen, Seebuckweg 11, Tel. 0 77 20 — 52 66, 55 777

BSA A 65 R, Bauj. 1964, mit neuem Motor (0 km), DM 2600.—, BSA Lightning, Bauj. 1966, 7000 km, DM 1800.—, beide mit Drehzahlmesser. Günter Kirsche, 1 Berlin 41, Menzelstr. 26, 55 790

BULTACO

Renn-, Cross-, Grasbahn-, Trial-, Gelände- und Sportmaschinen liefert **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal) Telefon 2644 Mayen.

Bultaco-Metrala 250 ccm, 27 PS, 5-Gang, Spitze 165 km/h, Bauj. 67, fabrikneu, Neupreis DM 2950.—, für DM 2000.— zu verkaufen. Scharenberg & Seel, 597 Plettenberg, Reichsstr. 23, 55 615

DKW

DKW RT 175 in Einzelteilen zu verkaufen bis spätestens 25. 8. 67. Hans Trautmann, 8132 Tutzing, Gut Deixlfurt, 55 626

Verkaufe DKW 350 Grasbahngespann mit vielen Ersatzteilen (Motor, Rahmen, Getriebe usw.). Robert Doll, 607 Langen, Annastr. 51, 55 731

Verk.: 1 DKW-Motor 175 ccm, 4-Gang, 1 DKW-Motor 125 ccm, 3-Gang, 1 T.-Gabel von Zündapp mit Rad, 2 Federbeine von Zündapp Elastic 200, 1 H.-Rad von Elastic mit GS-Reifen 4,00—19. Willi Boschert, 7592 Renchen, Gartenstr. 1, 55 792

Verkaufe DKW RT 250 S mit Kolbenschaeden u. o. Batterie für DM 100.— an Selbstabholer. Brandl, 815 Holzkirchen, Bergfriedstr. 2 a/III, 55 795

DKW RT 125—2 H, Luxusausführung, mit 2. Motor und NSU Fox 98 ccm, silberblau, beide fahrbereit, für DM 450.— abzugeben. Friedrich Franz (jun.), 7181 Neustädtlein, 55 654

Verkaufe: DKW RT 350, Bj. 55, TÜV 9. 68, mit Gläser-Monza-Verkl., sehr gut bereift, und vielen Ersatzteilen, Verhandlungsbasis DM 650.—, Joachim Kimmeskamp, 4 Düsseldorf-Rath, Tevernstr. 6, 55 710

DUCATI

Ducati liefert Verworner GELÄNDEMASCHINEN

Maico GS 360, Bj. 1966, TÜV bis 69, DM 1850.—, Helmut Schilling, 6906 Leimen, Heltenstr. 44, 55 698

Maico 360 GS, Bj. 1967, fabrikneu, unter Neupreis zu verkaufen. Ludwig Terne, 8104 Grainau b. Garmisch, Loisachstr. 10, Tel. 0 88 21 — 89 79, 55 761

HARLEY-DAVIDSON

Verkaufe Harley-Davidson 1207 ccm, Ia Zustand, Liebhaberstück, gegen Höchstgebot. Zuschriften unter M 5234 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042, 55 753

EILT! Suche sofort geg. Barzahlung preiswerte, fahrbereite Harley-Davidson 1200 ccm. Röhrdanz, 8059 Moosinning 106 1/7, Tel. 0 81 05 — 345, 55 781

Schweiz! Verkaufe Harley-Davidson 42 WLA 750 ccm, ab Kontrolle, Preis ca. sfr 680.—, Bruno Wegmann, CH-8630 Rüti (Zch), Schweiz, Fägswiterstr. 32, Tel. 055 — 4 43 09, 55 780

Junger Motorradfreund sucht Harley-Davidson bis zu DM 2000.—, Wolfgang Visser, 289 Nordenham, Postfach 107, 55 667

Importeur für das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile, 55 735

HEINKEL

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

G. erh. Heinkel Tourist, 1963, 32 000 km, DM 700.—, Roeder, 5162 Birkesdorf, Weidenpesch 5, 55 680

HERCULES

Verkaufe Hercules K 50 mit TÜV-eingetragener Verkleidung, TÜV 2. 69, kompl. Alu, mehrere Extras, Bauj. 65, bar DM 790.—, A. Lethmate, 4421 Darfeld, Osterwicker Str. 1, 55 687

Sachs-Umbau 80 ccm, 9,2 PS, Sportausf. 11 PS, Supersportausf. 90 ccm 14 PS, Peter Bender, 68 Mannheim-Sandhofen, Hintergasse 9, 55 730

Hercules K 50 Supersport mit Rennverkleidung, in sehr gutem Zustand, aus finanziellen Gründen zu verkaufen, Barpreis DM 950.—, Dieter Pfaff, 7715 Bräunlingen, Gumpstr. 15, 55 682

Suche für K 50 S billige Rennverkleidung. R. Graner, 71 Heilbronn, Sontheimer Landwehr 16, 55 675

HOREX

Suche Schwingrahmen für Regina. Meyer, 28 Bremen, Hohentorstr. 74/76, 55 689

Suche Horex-Gespann, Imperator/Regina 400, möglichst mit Steib S 501. Angebote mit Preis, Baujahr, km-Stand an Manfred Schulz, 525 Bickenbach, Remshagener Straße 1, 55 784

Verk. Horex „Resident 250“, 20 700 km, guter Zustand, für DM 380.—, Harald Störr, 7808 Waldkirch/Brsg., Bismarckstraße 3, 55 778

Suche Imperator 450 ccm. Angebote mit ausführlichen technischen Angaben an: Hans-Dieter Kotoucza, 629 Weilburg, Bismarckstr. 4, Tel. 0 64 71 — 71 23, 55 727

Gebrauchte Hoske-Tüte für Horex Regina gesucht. Fritz Attenberger, 78 Freiburg i. B., Quäkerstr. 4 a, 55 683

Suche dringend Imperator 450 oder 400, auch Unfall oder nur Motor. Hans Haar, 2341 Karby, 55 620



Verkaufe Horex Regina, 350 ccm, TÜV 1968, unfallfrei, mit 2 Motoren, Zylinder, Zylinderkopf u. Kolben neuwertig, Verkauf nach Vereinbarung. Bernhard Bender, 6479 Schotten, Schloßstraße 52, 55 685

HUSQVARNA



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

ITAL-JET

Ital-Jet 66, TÜV 7. 68, 7500 km, sehr schnell, MB-Verkleidung, Drehzahlmesser, div. Teile verchromt, gegen Gebot. W. Reichert, 2 Hamburg 63, Hummelsbühl, Kirchweg 28, 55 711

Ital-Jet, 3000 km, gelaufen, MB-Verkl., Dellorto-Verg., umständehalber zu verkaufen. R. Grimm, 3342 Schladen, Hermann-Löns-Str. 34, 55 616

JAP

Verkaufe aus gesundheitlichen Gründen Jap 500 mit Spezialnockenwelle (Sand- u. Grasbahn) und Motor-Ersatzteile sowie Anhänger für 2 Motorräder. Evtl. kompl. Rennbekleidung. Verhandlungspreis DM 3500.—, Zuschriften unter M 5235 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042, 55 754

KREIDLER

Spezial-Zubehör-Versand für KREIDLER „FLORETT“. Gratskatalog „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 2644 Mayen.

Kreidler Zubehör-Katalog Motor-Schäfer

62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

Kreidler Ersatzteile u. Zubehör

Kostenlosen Katalog u. Sonderliste anford.

Weißberg, 207 Ahrensburg, Marktstr. 21

Suche gebrauchte Kreidler Florett mit guter erhaltenem Fahrgestell 50 ccm, 5,2 PS, Preis bis zu DM 250.—, W. Ceglars, 3451 Forst, Forster Mühle, 55 621

Verkaufe wenig gefahrenen 7-PS-Satz für Kreidler, umständehalber, komplett mit Einbauanl. Tel. Stuttgart 70 07 04, 55 776

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

Maico-Motorräder

liefert und betreut

Wolfgang G. Uhlig,

235 Neumünster, Ansharstraße 25, Telefon 04321 — 22 63

Verkaufe Maico S 175 ccm, hochgez. Auspuff, Horex-Gabel, Alu-Schutzbleche, Trialübers. mit Reifen, in bestem Zustand, für DM 300.—, Manfred Ritzer, 8924 Steingaden, Lauferbach 11, 55 773

Verkaufe 1 Maico 250 ccm MC, Bauj. 67, Gerhard Lilie, 8 München 8, Herrenchiemseestr. 2, 55 618

MOTOBI BENELLI

Motobi-Benelli. Für Fahrer, die etwas Besonderes lieben, liefern wir sofort ab Lager die 1967er Modelle: Sprite 125 ccm u. 250 ccm, 5-Gang, FR. ALEXANDER, 3057 Neustadt a. Rhge., Schmiedegasse, Spezialbetrieb für Motobi, Honda, Suzuki, Maico!

MOTO CROSS

Verkaufe 250 ccm Moto Cross Bultaco (Metisse). Helmut Schoppa, 415 Krefeld, Süchtelner Str. 184, Tel. 7 18 05 (Margos), 55 645

Gelegenheit! AJS — Moto Cross 18 CS, 500 ccm, 48 PS, Ersatzteile, Übersetzungen, Kfz-Brief, günstig zu verkaufen. Diethold Rimm, 6301 Watzborn-Steinberg b. Gießen, 55 801

MOTO GUZZI

Importeur: ZWEIRAD-ROTH 6949 Hammelbach/Odw. Telefon 06253/305

Import und Vertretung Schweiz. Otto von Arx, CH-4632 Trimbach bei Olten, Telefon (062) 414 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. Cikrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstraße 9, Telefon 0 61 96/8 12 36

MZ-Seitenwagen

passend für BMW, liefert

BMW-Nefzger,

Berlin 10, Quedlinburger Straße 1-3
Telefon 34 36 31

Tausche für R 60 SW-Getriebe, H.-Antrieb 7:27 u. kpl. H.-Rad 400 x 18 mit Tacho gegen neuwertige Solo-Teile. Reinhold Wallerath, 5558 Schweich, Corneliusstr. 22.
55 758

Suche BMW 500 od. 600 ccm gegen bar, evtl. auch defekt od. ohne Motor. Zuschriften unter M 5237 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 756

Kaufe BMW R 50, 60 od. 69 S, Unfall od. sonst. reparaturbed., auch in Einzelteilen. Zuschriften unter M 5236 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 755

BMW R 50, umgebaut auf R 50 S, sportlich hergerichtet, zu verkaufen od. Tausch gegen Honda GB 72, Raum Baden. Zuschriften unter M 5230 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 749

Suche BMW R 69 S bis DM 2000.—, in gutem Zustand, auf Abzahlung. Zuschriften unter M 5227 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 746

Suche BMW R 50 oder R 69. K. Jedan, 71 Heilbronn, Rosenbergstr. 28. 55 740

Suche: 500/600er BMW, gebr., in bestem Zustand, mit Schwinggabel, gegen bar. Konr. Dammeier, 4951 Gorspen-Vahlsen 116 b. Minden, Tel. 0 57 02 — 314. 55 705

 Verkauft R 69 S gegen Höchstgebot. (Motor, Getriebe u. Fahrgestell) genüberholt. Heinrich-Tank, el. Drehzahlmesser u. el. Luftfanfare, FATH-Ventilfedern, härtere Hinterfedern, TÜV 9. 68, neu bereift, Zuss. 1 Teller- u. Kegelfedern. Hugo Gilmer, 6943 Birkenau i. O., Hauptstr. 154. 55 742

Verkaufe BMW R 69, generalüberholter Motor (1000 km), fabrikneue Kurbelw., neu ausgeschl., S-Kolben, 53 Ltr.-Hoske-Tank u. H 48-Hebel, aus fam. Gründen f. DM 1900.— zu verk. H. J. Reim, 285 Bremerhaven, Goethestr. 51. 55 708

BMW R 50

Zweitfahrzeug, 25 000 km, 28 Ltr.-Hoske-Tank, Gläser-Verkleidung, Bereifung u. Maschine in 100% Zustand, umständehalber zu verkaufen. Preisidee DM 1800.—. Manfred Leuser, 7521 Ubstadt, Stettfelder Str. 26. 55 704

Ersatzteile

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

BMW liefert Verworner, neu und gebraucht — Riesen-Ersatzteillager. Berlins einziger BMW-Motorradhändler!
Wedding, Liebenwalder Straße 12

Kaufe sämtl. Typen BMW

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

Suche Hinterradantrieb für BMW, auch komplett, 24 x 8 oder 35 x 11, 26 x 6. K. H. Weimer, 41 Duisburg, Ulrich-von-Hutten-Straße 19 a. 55 699

Verkaufe BMW R 68, in sehr gepflegtem Zustand, Preis DM 1500.—. Hans Kollmar, 6831 Neulufheim/Baden, Hockenheimer Str. 84, Tel. 0 62 05 — 460. 55 697

Verkaufe 1 BMW R 69 S, großer Heinrich-Tank, Hoske-Tüten, Meier-Bank, Drehzahlmesser, H 48-Hebel, wenig gelaufen, noch zugelassen, versteuert u. versichert, DM 2600.—. K. Müsse, 41 Duisburg, Finkenstr. 24. 55 700

R 60-Gespann, Liebhaberstück mit RT, 95 Spur, Heinrich-Verkl., Ersatzrad, 16 000 km, wegen Büffelkauf zu verkaufen. Manfred Pfrepper, 7731 Marbach, Weglänge 109. 55 696

Verkaufe 1 BMW R 25/3, Vollnabenräder, guter Zustand, DM 550.—. K. Müsse, 41 Duisburg, Finkenstr. 24. 55 702

Verk. BMW R 69, mit Stwag., BMW-Spezialmotor 750 Kayser, Heinrich-Tank 34 Ltr., 200. Scheinwerfer mit Tacho + Drehzahlm., SW-Rad + -Boot mit Federbeinen, TÜV 68. Ewald Dahms, 2 Garstedt, Bz. Hbg., Am Sood 19. 55 691

Suche für R 69 Kardan 6/26 oder 7/27 u. gute Telegabel für R 68. HEUER, 2941 Carolinensiel. 55 690

Verkaufe R 50, Bestzustand, Hoske-Tank und -Tüten, Lenkerstummel, Alubleche, Spitze 170, Preis DM 2200.—. Josef Scholzen, 5379 Baasem, Eifel. 55 655

Achtung!
Suche BMW R 50 S, R 60, R 69 S. Angebote und Zustand sind zu richten an: Peter Zengler, 8941 Wohringen/Einöde, Kr. Memmingen. 55 649

BMW R 69 S, 9500 km, wie neu, Meier-Tank, Drehzahlm., Temperaturm., ENS-Verkl. usw., für ca. DM 3500.— zu verkaufen. Ferner: BMW-Liegestuhl-Renn-gespann, sehr schnell, überholt, Rennreifen. Krämer, 858 Bayreuth, Parkstr. 4, b. Wenzel. 55 651

Verkaufe 1 BMW R 67/3-Gespann, Vollnabenräder, DM 850.—. K. Müsse, 41 Duisburg, Finkenstr. 24. 55 701

Der große Motorrad-Ersatzteil-Stützpunkt Westdeutschlands

auch für ältere Baumuster...
täglicher Expressversand



46 Dortmund 1 · Postfach 248

Sportliche R 50 S, sehr guter Zustand, Bauj. 61, preisgünstig abzugeben. 8901 Königsbrunn, Tel. 0 82 34 — 82 21. 55 639

R 69 S, 40 000 km, mit leichtem Motorschaden, sonst guter Zustand, für DM 1300.— zu verkaufen. Besichtigung nur nach Voranmeldung, da außerhalb berufstätig. Amend, 463 Bochum, Hattinger Straße 280. 55 638

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 1967, am 8. 5. 67 zugell., 5000 km gelaufen, mit 24-Ltr.-Tank und verchromten Stahlfelgen für DM 3800.— bar. Ekkehard Kruse, 4 Düsseldorf, Bismarckstr. 106, Café Repschläger, Tel. 35 79 91. 55 635

Aus Geschäftsgründen fast neue R 69 S zu verkaufen. Preis nach Vereinbarung. Edgar Lohnstein, 6391 Grävenwiesbach/Ts., Bahnhofsweg 3. 55 786

Suche H.-Antrieb für R 50 S (7:25). R. Price, 6901 Bammental/Heidelberg, Ringstraße 70. 55 785

Verkaufe R 69 S, Bauj. 65, gegen bar. Horst Müller, 6 Frankfurt, Hausener Weg 110. 55 774

Verk. BMW R 27, Bauj. 65, 19 500 km, bei 17 000 km vollst. überholt, Zylinder, Zylinderk., Kurbelw., Bereif., Batt., Auspuff neu, Koffertr., Sitzb., Stahlf., DM 1600.—. Peter Dierolf, 8012 Ottobrunn, Friedrich-Ebert-Pl. 1, Tel. Münch. 47 81 04. 55 767

Verk. BMW R 27, 28 000 km, DM 900.—, zerlegten R 27-Mot., defekt, DM 100.—. H. J. Urselmann, 425 Bottrop, Menzelstr. 2. 55 664

Verkaufe R 60 Vollschiwinge, Ia Zustand, Ölthermom., Drehzahlm., TÜV bis 69, versichert bis 1. 12. 67, DM 1400.—. J. Fischer, 6321 Strebendorf. 55 679

Verkaufe BMW R 69 S, 20 000 km, sehr gut erhalten, ca. DM 2000.—. Herbert Schäffner, 82 Rosenheim, Chiemseestr. 23, Tel. 0 80 31 — 35 75. 55 663

Hallo Bastler!
Verk. R 50 mit 67/2-Motor für DM 500.—. Motor defekt, mit Horex-Telegabel, ohne Vorderrad. Michael Gaudi, 3057 Neustadt/Rbeg., Schmiedegasse 17. 55 662

R 69 S, neuwertig, 13 000 km, Bauj. 65/66, Drehzahlm., Fanfaren, verchr. Kofferständer, Tacho 220, Tankschutz, Seitenstütze, Barpr. DM 3100.—. Besichtigung sonntags 9—12 Uhr. A. Schmidt, 43 Essen, Hüskendorde 1. 55 628

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

Verk. sämtl. Teile v. R 51/3, kein Unfall. Johann Losert, 89 Augsburg 10, Soldnerstraße 24. 55 632

Verkaufe 2 fast neue Auspuffe für BMW R 50. M. Steinbichler, 8032 Gräfelfing, Hartnagelstr. 8. 55 627

Verkaufe R 69 S, Bauj. 63, weiß, mit 36 Ltr.-Hoske-Tank, Gläser-Monza-Verkleidung, Drehzahlm., Fanfaren, dazu Hoske-Zwillingsauspuffe, BMW-Original-tank (weiß). Maschine in bestem Zustand, 70 000 km gelaufen, TÜV 4. 69, für DM 2100.—. Hartmut Heinrich, 8031 Gilching, Hakenholzweg 2. 55 610

 **Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteil, Zubehör.** Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/44 74 91
55 713

Suche für mitteldeutschen Kameraden eine Schleicher-Nockenwelle für BMW R 75. H.-J. Holzmüller, 58 Hagen, Vichernstr. 5. 55 612

BMW R 69 S, 600 ccm, 1500 km gef., Bj. 66, Sturzbgl., Gepäcktr., Seitenst., versich. u. verst., wegen Einziehung in die amerik. Bundeswehr zu verkaufen. Preis DM 3800.—. V. Root, 6901 Altenbach/Schriesheim, Blumenstr. 20, Tel. 0 62 20 — 565. 55 617

TR 500 für BMW, Preis ca. DM 350.—. I. Heilmann, 28 Bremen, Stieglitzstr. 19, Tel. 45 26 26. 55 797

Suche BMW R 26 oder R 27, nur gut erhalten, gegen bar. Bauj. u. Preisangabe erbeten. Josef Krizanovic, 8 München 2, Dachauer Str. 37, Tel. 59 10 51. 55 734

Verkaufe für BMW 32-Ltr.-Hoske-Tank, silbergrau, mit Hähnen u. Plak., zum Preis von DM 150.—. Alfred Nüchter, 605 Offenbach a. M., Karlstr. 49. 55 732

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 55 733

Anzeigenschluß

für Heft 19/67
ist am 21. Aug. 1967

MOTOBI

MOTOBI Catria S, 175 ccm, TÜV 69, in technisch einwandfreiem Zustand, für ca. DM 950.— zu verkaufen. Hartmut Dicke, 56 Wuppertal-Ronsdorf, Scheidtstr. 28. 55 791

250 ccm Motobi zu verkaufen. Rudolf Speth, 89 Augsburg, Gernersheimer Str. 8. 55 619

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

NORTON

Verkaufe einwandfreie Norton 650 SS, Bauj. 1962, 22 000 km, Preis DM 1500.— in bar. Werner Stein, 6095 Gustavsborg, Bebelstr. 28. 55 709

Verkaufe Norton-Atlas, Bauj. 65, TÜV Aug. 67, verchromt, best. Zustand, 17 000 km. Horst Kliefoth, 1 Berlin 65, Graunstraße 7. 55 725

Motor von Norton, 99 Std., kompl. oder in Teilen. Hercules K 100 in Teilen verk. Arndt, 6 Frankfurt, Hufnagelstr. 6. 55 672

Verkaufe umständehalber 650 ccm SS Norton, Bauj. 1964, Bestzustand, gegen DM 2000.—. Tel. 3215 Ennepetal (Anrufbeantworter). 55 800

Verkaufe Norton 650 SS 66, 20 000 km, DM 2500.—. Thomas Blumenhagen, 2 Hamburg 52, Jenischstr. 80 (Osdorf). 55 771

NSU

Aluzylinder für Max bis 350 ccm verkauft Stefan Eberhardt, 8229 Piding, Heindlstr. 9. 55 634

Verkaufe neu gespritzte schwarze Spezial-Max, TÜV 69, guter Zustand, Preisidee DM 320.—, 1 Spezial-Motor, 4 Felgen, Standard-Gabel, Original-Seitenwagen-Rohrträger, Sitzbank, suche Seitenwagen-Rohrträger für BMW R 26. Reinhard Fischer, 6794 Brücken über Landstuhl, Kettlerstr. 11. 55 802

Suche 300er NSU-Max-Motor, fahrbereit (mit Preisangabe). Paul Gluth, 8711 Mainstockheim, Hauptstr. 264. 55 789

Suche gebr. Sportverkleidung für NSU-Max, auch beschädigt; Tankrucksack und „NSU-Max richtig angefaßt“. P. Seifert, 32 Hildesheim, Helmerstr. 2, Tel. 3 86 62. 55 673

Verk. sportl. S-Max, H.-Telegabel, Lenkerst., Drehzahlmesser, 30 mm Dellorto, gute Beschl., Bauj. 63. Erwin Kulling, 5331 Thomasberg, Wiesenstr. 75. 55 625

Suche für NSU-Prima, Roller 57, Montageanleitung und guterhaltenen Beiweg. 645 Hanau, Jahnstr. 9. 55 666

Verkaufe NSU-Super-Max, Bauj. 1957, 15 000 km, Motor mit 14 000 km überholt, Preis DM 410.—. Albin Heß, 7311 Bünzwangen, Hornbergstr. 3. 55 793

Verkaufe 250 Gras- u. Sandbahn-NSU, gefahren von M. Goldorf, darauf Bahnmeister 1964 u. 1965. Walter Vogt, 4833 Neuenkirchen, Lange Str. 91. 55 737

Verkaufe NSU Konsul II, 500 ccm, Bj. 52, wenig gelaufen, 16 133 km. Angeb. an Waldemar Klemm, 1 Berlin 41, Wulffstr. 15. 55 787



HONDA



Honda-Motorräder in Berlin

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

HONDA-MOTORRÄDER Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder

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

Suche Honda ab 250 ccm. Kurt Wisch-
newski, 468 Wanne-Eickel, Dorstener
Straße 99. 55 757

HONDA CB 72 E, blau, Bauj. 1965, nur
2000 km gelaufen, in bester Verfassung,
preisgünstig zu verkaufen. Zuschriften
unter M 5231 an „das MOTORRAD“, 7
Stuttgart, Postfach 1042. 55 750

Suche Honda CB 92 SS, astrein, zahle
bar bis DM 900.—. A. Lethmate, 4421
Darfeld/Westf., Osterwicker Str. 1. 55 688

Verk. v. CB 450 Gabelholm, v. R 50
Vorderschwinge, H.-Schwinge, V.-Holm;
suche Norton 88—99—650 SS. Zuschriften
unter M 5229 an „das MOTORRAD“, 7
Stuttgart, Postfach 1042. 55 748

**Bitte fassen Sie den Text für
Ihre Anzeige in Blockbuch-
staben oder deutlich lesba-
rer Schrift ab. Sie ersparen
sich und auch unnötigen
Ärger und Fehlerquellen;
denn für Fehler, die auf un-
leserliche Manuskripte zu-
rückzuführen sind, können
wir leider nicht haften.**

Verkaufe CB 77, generalüb. (nachweisb.),
DM 1700.—. Erwin Geiger, 8992 Wasser-
burg/B., Hege 20. 55 741

Verk. CB 450 wegen Familienultimatum,
6 Wochen alt, Festpreis DM 3000.— bar.
Günther Müller, 5 Köln-Kalk, Eythstr. 69.
Tägl. ab 18 Uhr. 55 794

HONDA

Motorräder, Ersatzteile
und Reparaturen

Bruno Lippke
896 Kempton, Füssener Str. 56



HONDA

Ersatzteil-Stützpunkt
Reparaturen

Spaett 8 München 15, Landwehr-
straße 66, Telefon 53 16 90

CB 77 E, blau, Bauj. 64, TUV 12. 68,
Motor 1800 km, DM 1750.—. G. Machinek,
5657 Haan/Rhld., Adlerstr. 2. 55 657

ACHTUNG ÖSTERREICH! Verkaufe beste
Honda CB 72 (SS 250), rot/schwarz, Bauj.
64, 11 000 km, weiter eine Barbour-Renn-
kombi, kniehohes Stiefel, Römer 4 E M,
Visier, zus. DM 1800.—, öS 12 000.—.
Ernst Wöhnschimmel, Angerstr. 20, A-3335
Weyer/E, Österreich. 55 772

ACHTUNG!
Sehr schnelle **HONDA 250 Super-Sport**
mit vielen Extras, versichert und ver-
steuert bis Dez. 67, TUV bis Juli 69,
12 000 km gel., umständehalber zu ver-
kaufen gegen bar. Heinz Weimer, 55
Trier, Schützenstr. 4. 55 769



HONDA

U M B E E R

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

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

5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77. Preis DM 460.—, Spezial-Nockenwellen und Renn-Ventilfedern
Satz DM 120.—. Engl. Belstaff-Bekleidung, Prompt ab Lager lieferbar. Alles für den zünftigen Renn-
und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie bitte meinen Katalog an!
**BETRIEBSFERIEN vom 9. bis 23. Sept. 67. Während dieser Zeit ist meine Verkaufs-
und Versandabteilung geschlossen! Aus diesem Grunde bitte ich um vorzeitige Disposition!**

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

**Anzeigenschluß für Heft 19/1967
ist am 21. 8. 1967**

Honda Motorräder

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



HONDA

Motorräder

und Ersatzteile sowie Reparaturen.

HONDA-SCHUH

6691 Namborn

(Demnächst auch in Frankfurt a. M.)

Girling-Federbeine, jetzt auch für Honda,
per Paar DM 78.— liefert: J. Happel, 35
Kassel, Jägerstr. 12. 55 729

Verkaufe CB 450, 9500 km, Lenkerstum-
mel auf Imbus umgerüstet, zusätzl. zwei
neue Nockenwellen, 2600.—, 1 Rennkombi,
neu, 188 cm, schlank, 200.—, Rennstie-
fel, Gr. 43, 40.—, 1 Fospaic L 45 30.—,
Rainer Machate, 8019 Ebersberg, Ring-
straße 46. 55 643

Verkaufe gegen Höchstgebot meine Honda
50 C 110, mit defektem Kolben, mit Dreh-
zahlmesser, Sportschutzblech und hoch-
gezogenem Auspuff. Bernd-Werner Haas,
6478 Nidda, Ludwigstr. 29. 55 653

**Bei Anfragen beziehen
Sie sich bitte auf das "MOTORRAD"**

HONDA-MOTORRÄDER Ersatzteile und Reparaturen

Wölk, Wuppertal-E.

Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 3 39 63

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

Spezialverkleidung für Honda CB 450 sofort ab
Lager lieferbar! Fr. Alexander, 3057 Neu-
stadt a. Rbge., Schmiedegasse.



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 55 715

Verkaufe Honda S 90, 6000 km, Bauj. 66,
rot, DM 800.—. E. Fahnert, 7891 Herdern
Nr. 19. 55 681

Honda CB 450, Bj. 66, 12 500 km, reich-
haltiges Zubehör, DM 2500.— abzugeben.
Karl Abel, 43 Essen-Katernberg, Köln-
Mindener Straße 265, Tel. 22 38 54 bis
17 Uhr. 55 665

Verk. CB 72 mit Hp.-Verkl., DM 1600.—.
E. Loichinger, 8 München 23, Osterwald-
straße 112. 55 613

Verkaufe Honda CB 450, ca. 4000 km,
Bestzustand, einige sehr gute Bekleidungs-
stücke u. versch. Zubehör. Hans Maikler,
6453 Seligenstadt, Merianstr. 24. 55 703

HONDA-Motorräder sofort lieferbar

ab Lager.
Wolfgang G. Uhlig, 235 Neumünster,
Ansharstr. 25, Telefon 0 43 21 —
22 63.

Verkaufe HONDA S 90, 6000 km gelaufen,
sehr gepflegt, DM 800.—. J. Heil-
mann, 28 Bremen, Stieglitzstr. 19, Telefon
45 26 26. 55 796

CB 72 SS, Bj. 1963, 11 600 km, Zweit-
fahrzeug, techn. u. optisch absolut neu-
wertig, Lenkungsdämpfer, Gepäckträger,
Barpr. ca. DM 1500.—. Tel. Kassel 8 40 64.
55 738

Verkaufe Honda C 110 für DM 290,
auch Einzelteile (neue Kubelwelle, neuer
Kolben, neues Hinterrad). Harald Merkl,
858 Bayreuth, Hegelstr. 5. 55 728

MOTORBUCH STUTTGART

Ihr Spezialversandhaus für
alle motorsportliche Literatur!



Crius (Christian Christophe)

Sport mit Motorrädern

Trial — Gelände — Moto Cross —
Straßenrennen

Ein neuartiges Lehrbuch für die sportliche
Praxis. Der Autor, Christian Christophe,
ist seit Jahrzehnten allen Motorradfreunden
unter dem Namen „Crius“ bekannt. Er schreibt
hier aus seiner eigenen, langjährigen Motor-
radpraxis für die Praxis. Wo es im Interesse
systematischer Leistungssteigerung des
an sportlichen Erfolgen Interessierten
notwendig erschien, kommt selbstver-
ständlich auch die Theorie nicht zu kurz.
Der dargebotene Wissensstoff ist mit
vielen interessanten Bildern und mit
ebenso humorigen wie instruktiven
Skizzen des Autors durchsetzt. Ein
neuer „Crius“, auf den alle Motorrad-
freunde mit Spannung gewartet haben.
184 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Ganz-
leinen mit Schutzumschlag, DM 16.80

Sie erhalten dieses Buch in jeder guten Buchhandlung oder sofort von Motorbuch
Stuttgart. Bestellen Sie bitte mit nebenstehendem Bestellschein (im Umschlag oder
auf Postkarte geklebt einsenden) oder direkt auf einer Postkarte, wenn Sie das Heft
nicht zerschneiden möchten.

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

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

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

Expl. Crius, Sport mit Motorrädern

DM 16.80

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name

Ort (PLZ)

Straße

MO 17/67

YAMAHA



**YAMAHA-
Werksvertretung
Holtemeier**

56 Wuppertal-Vohwinkel,
Kaiserstraße 174, Telefon 95/78 17 00

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

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

**Zentralersatzteilelager-Großhandel
Ferd. Schad**

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

Verkäufe in Teilen: Zündapp KS 601,
Baujahr 1952 (schrägverzahnt), Kurbel-
welle erst 1000 km, gegen Gebot. Dieter
Zimmermann, 511 Alsdorf-Zopp, Im Vogel-
sang 4. 55 624

1 Zündapp GS 50 Rahmen u. Tank, Bauj.
66, 250.—, mit neuen Girling-Federb. 75.—,
1 Bultaco GS-Tank, neu, 50.—, u. Alu-
Hochschulterfelge 21 X 2,50, neu, 25.—,
M. Stegemann, 316 Lehrte, Ahltener
Str. 32 B, Tel. 38 71. 55 668

Kaufe Falconetmotor, Typ 262, Fußschal-
tung, auch def. H. Albrandt, 291 Wester-
stede, Lange Str. 36. 55 674

Verkäufe sehr gepflegtes, weißes KS 601-
Gespann (TR 500) mit viel Zubeh., Hoske-
Tank, Eisbärfelljacke, Giseniahose usw.,
um DM 950.—. H. Früh, 7016 Gerlingen,
Stahlerstr. 24, Tel. ON. Ditzingen 2 15 21.
55 762

Zündapp KS 100 mit Breitwandzyl. Mod.
1967, ca. 1200 km gel., für DM 1100.— zu
verkaufen. R. Gutmiedl, 8025 Unter-
haching, Gartenstr. 8. 55 788

Wir liefern z. Z. ab Lager:

1 Matchless, 650 ccm, fabrikneu
1 NORTON ATLAS, 750 ccm „
1 NORTON, 650 ccm, 1 AJS „
neue und gebr. engl. Ersatzteile,
neue und gebr. Horexersatzteile
neue und gebr. Vespa-Roller samt
Zubehör und Ersatzteile
Engl. Ketten und Reifen.

Fr. & Wilh. Herrmann GmbH.,
7 Stuttgart-Sonnenberg,
Laustraße 62. Telefon 76 24 08

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle
Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Git-
schiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 55 720

Suche 100 ccm Zündapp Unfallfahrzeug,
auch Totalschaden. Angebote an Friedel
Becker, 7604 Mutterstadt, Stolzgewann 12.
55 739

Verkäufe von KS 601: 1 Achsgetriebe 8/39,
1 Kardan, Hans Gawlitzek, 7631 Kürzell
b. Lahr, Westendstr. 4. 55 684

TUNINGANL., 8 PS, DM 18.— für alle
Kreidler- und Zündapp-Typen. Rennsätze
neu für Originalvergaser 7-8 PS, alle
Typen, DM 128.—! Gäramot Rennmotoren,
8413 Regenstau, Postf. 115. 55 721

ALUFELGEN

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

ALU-SCHUTZBLECHE

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

Alu-Schutzbleche

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

Fr. Benzinger
307 Nienburg, Bahnhofstr. 3

DREHZAHLMESSER

Elektrischer
Drehzahlmesser

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



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

ERSATZTEILE

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

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

Motorrad-Ersatzteile, neu u. ge-
braucht für alle Fabrikate. Gläser-
Sportverkleidungen, Motoren-In-
standsetzung. Zentral-Motorrad-
Stützpunkt Ackmann, vorm. O.
Laubscher. 4962 Obernkirchen,
Rintelner Straße 18, Telefon 2019.



**Schalldämpfer
Felgen**

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

US. Air-Force-Bomber-Jacke „B 15“

Körpergröße angeben! „Trial“, die 1000fach be-
währte Motorrad-Ledersportmütze. US-Army-
Daunenschlafsack mit wassergesch. Überzug, ge-
braucht, aber repariert. Prospekte anfordern!
Kein Risiko, weil Rückgaberecht!
K. Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstr. 6

KUNSTSTOFF-ZUBEHÖR

Verlangen Sie von Ihrem Fachhändler

SCHEDA

Zubehör für Motorräder

MOTORRADSTIEFEL

Engl. „Mike Hailwood“-Tourensport-Stie-
fel, 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 Trim-
bach b/Olten (Schweiz), Tel. (062) 414 14.

Ital. Rennstiefel, Reißverschluss hinten,
2 Schnallen, DM 59,50. Motor-Rauscher,
8832 Weißenburg.

SITZBÄNKE

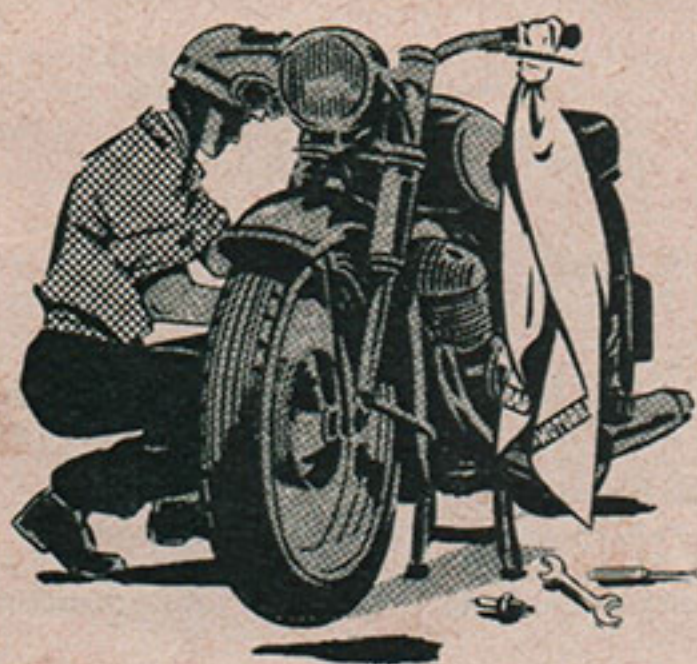
US-Bänke breit DM 100.—, Sportbänke
schmal mit Rennhöcker DM 65.—, Wein-
mann-Alufelgen DM 35.—, per Nachnahme
von Motor-Schäfer
62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Import und Vertretung:
Otto von Arx, CH-4632
Trimbach bei Olten, Schweiz, Telefon
(062) 414 14, Bonneville ab Lager lie-
ferbar. Girling-Federbeine, Avon-Ver-
schaltungen, Cromwell-Helme, Barbour-
Anzüge, div. Lederkombis. Motorrad-
baukasten, Ersatzteile u. Zubehör.
Samstags auch Werkstatt ganzen Tag offen!

MONTEURKOMBI

Ital., schräger, weißer Reißverschluss,
schwarz DM 39.—, blau DM 45.—, rot
DM 48.—. Motor-Rauscher,
8832 Weißenburg.



**Das
Geheimnis
des
gelben
Schals**

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

Einer Ihrer Freunde ist sicher genauso motorradbegeistert wie Sie. Tun Sie diesem Freund einen Gefallen: Empfehlen Sie ihm »DAS MOTORRAD«. Wenn er für die sport-

lichen und technischen Belange unseres Motorradfahrens genauso aufgeschlossen ist wie Sie, wird er sich schnell entschließen, Abonnent unserer interessanten Zeitschrift zu werden.

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

GUTSCHEIN

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

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab _____ 1967 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 184 99 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,- (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28,60.) Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname _____
Postleitzahl, Ort _____
Straße, Nr. _____

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

Name, Vorname _____
Postleitzahl, Ort _____
Straße, Nr. _____

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,30 (DM 5,90 + DM -,40 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort Motorschal. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. MO 17/67

Das Letzte

Dietmar Völmle



Von seinen Norton-Maschinen war er begeistert, vom Motorradfahren war er begeistert, vom Straßenrennen war er begeistert und von seinen Erfolgen war er begeistert. Der ganze Mensch strahlte Begeisterung aus, wenn es um Motorräder und Motorradsport ging. Als er 1965 beim Herbstpokalrennen im Motodrom von Hockenheim auf einer geliebten Aermacchi einen Lauf der 250 ccm-Klasse gewann, da war dies das erste Motorradrennen, das er überhaupt fuhr. Man sah es ihm an, daß er die Juniorenrennen nicht als „Fahrschule“ brauchte, denn er besaß eine Norton 650 SS, mit der er in jeder nur zu ergatternden freien Minute auf den kurvenreichen Bergstraßen des Schwarzwaldes fuhr. Er hatte einen gesunden Ehrgeiz und berechnete zu großen Hoffnungen. 1966 wurde er Gewinner des Juniorenpokales der OMK in der 500 ccm-Klasse — also Juniorenmeister, und für 1967 hatte er große Pläne. Die nationale Lizenz, die ihn auf nur wenige Rennen in Deutschland „einsperrte“, behagte ihm gar nicht, er wollte die internationale Lizenz haben, so schnell es nur ging, um mehr Möglichkeiten zum Rennenfahren zu bekommen. In Freiburg ging es um die letzten Punkte der Deutschen Meisterschaft der 500 ccm-Klasse. Er hätte sie gewinnen können. Noch vor seinem letzten Start sprach ich mit ihm über seine Pläne, über seine Maschinen und über die schwierige Strecke hinauf zum Schauinsland. Dann startete er, und wir sahen ihn nicht mehr wieder. Wir können es nicht fassen.

Dietmar Völmle aus Stuttgart wurde 25 Jahre alt, er wird in der Gemeinde der deutschen Motorradfahrer und bei seinen Sportfreunden unvergessen bleiben. Klacks

Die deutschen Nationalmannschaften

für die Sechstagesfahrt 1967 wurden jetzt von der OMK bekanntgegeben. Danach wird das Trophyteam aus den Fahrern Brinkmann (Hercules 75), Schmider (Zündapp 75), Witthöft (Hercules 100), Gienger (Zündapp 100), Dieter Kramer (Zündapp 125) und Specht (Zündapp 125) bestehen. Die Silbervasenmannschaft A bilden Volker Kramer (Zündapp 50), Gabler (Hercules 50), Augustin (Zweirad Union 125) und Müller (Zündapp 100), die Vasenmannschaft B Kämper (Zündapp 75), Trinkner (Hercules 125), Schek (Maico 360) und Nödinger (Maico 360). Reservefahrer sind Brandl und Hessler von Zündapp sowie Dotterweich von der Zweirad Union, Mannschaftsbetreuer Georg Weiss für die Trophy- und Alfred Steiner bzw. Georg Riess für die beiden Vasenmannschaften.

Verfassungsbeschwerde gegen ein erst 1967 in Kraft getretenes bayerisches Gesetz, durch das ein Starten und Laufenlassen von Motorrädern und Mopeds auf privaten Grundstücken oder in freier Natur verboten ist, erheben ADAC und VFM gemeinsam. (siehe MOTORRAD 3 u. 8/67)

Hier kocht der Chef selbst!

Die Zschopauer MZ-Werke haben jüngst eine recht interessante und graphisch gut aufgemachte Übersicht über den Aufbau und den Aufstieg des Motorradwerks nach der restlosen Demontage des ehemaligen DKW-Werks bei Kriegsende herausgegeben. Ein Satz darin erschien uns besonders bemerkenswert: „Bei uns fahren nicht nur die Versuchsfahrer, sondern auch die Chefs der Entwicklungs- und Versuchsabteilungen täglich mit dem Motorrad.“ Das soll tatsächlich kein Nachteil sein! Fu

9071 BMW-Motorräder

wurden 1966 produziert, und zwar 2400 R 27, 2557 R 50, 2698 R 60 und 1416 R 69 S. Davon gingen 75,2% = 6827 Stück in den Export (1965 betrug der Exportanteil 90,6%), 1763 Stück wurden im Inland verkauft — die Differenz erklärt sich aus Beständen. Fu

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

Clubtraining im Motodrom Hockenheim

Nochmals möchten wir darauf aufmerksam machen, daß der Badische Motorsportclub, Hockenheim, Obere Hauptstraße, am 12. und 13. August ein Clubtraining für Straßenrennfahrer durchführt.

Cannes — Genf — Cannes

Lesen Sie schnell noch mal im Heft 25/1965 nach, was das für eine feine Straßenveranstaltung ist. Im letzten Jahre mußte sie ausfallen, aber diesmal sind alle wieder mit Begeisterung am Organisieren. Unser Freund Rainer Bratenstein, 807 Ingolstadt, Riedenburg Straße 2, hat für Fahrer mit internationaler Lizenz etliche Ausschreibungen und Nennungsformulare vorliegen. Bei ihm gibt's auch nähere Auskünfte. Kurz das Wichtigste von der Fahrt: Streckenlänge zwei Etappen zu 500 und 760 km, Startorte Troyes oder Genf oder Cannes. Ziel in Cannes. Reichlich Geldpreise für Gesamt- und Klassenwertung. Auch Gespannklasse. Termin: 22. bis 24. 9. 1967.

Letzte Termine im Straßenrennsport

12./13. 8. Flugplatzrennen Wunstorf (Hannover) für Lizenzfahrer 350 ccm und 19. 20. 8. Ratisbona Bergrennen, Kelheim, für Lizenzfahrer 250 ccm und Seitenwagen. 27. 8. Flugplatzrennen Mainz-Finthen für Lizenzfahrer 125, 350 und 500 ccm und alle Juniorenklassen. 3. 9. Herbstpokalrennen Hockenheim für alle Juniorenklassen. 10. 9. ADAC-Avus-Rennen, Berlin, für alle Juniorenklassen. 9./10. 9. Schauinsland-Bergprüfung für Junioren. 24. 9. Eifelpokalrennen Nürburgring, Lizenzfahrer 350 ccm und 500 ccm, alle Juniorenklassen. 7./8. 10. Rhön-Bergpreis, Milseburg-Rennstrecke Schackau bei Fulda, Lizenzfahrer 125 ccm und alle Juniorenklassen.

Schwere Badische Geländefahrt 1967

Am 13. 8. läuft als Endlauf zur Deutschen Geländemeisterschaft die Schwere Badische Geländefahrt in Mauer bei Heidelberg ab. Hier trifft sich noch einmal die gesamte deutsche Geländesportelite vor der Sechstagesfahrt.

Troll-Rallye nach Norwegen

Am 19. und 20. 8. 1967 findet in Grindaheim in Norwegen wieder die Troll-Rallye statt. In einem einmalig schönen und wilden Gebiet Südnorwegens treffen sich an diesen Tagen wieder Motorradfahrer aus ganz Europa. Auskünfte über Günther Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67 (Telefon 04 31 — 7 64 10).

Int. Moto Cross in Venrath/Erkelzen

Am 3. 9. veranstaltet die Moto Cross-Gemeinschaft Niederrhein e. V. (im DMCV) ein internationales Moto Cross mit Fahrern aus England, Belgien, Holland und Deutschland.

Int. Grasbahnrennen in Klein-Krotzenburg a. M.

Am 2. und 3. 9. findet in Klein-Krotzenburg am Main ein internationales Grasbahnrennen statt, an dem u. a. der zehnfache ostdeutsche Meister Hans Zierk teilnimmt.

Motorradfahrer-Treffen am Weissenstein (Gefrees)

Am 16. und 17. 9. findet — verbunden mit einer internationalen Zielfahrt — das 9. Motorradfahrer-Treffen am Weissenstein bei Gefrees (Fichtelgebirge) statt. Die Anfahrt zum Weissenstein ist ab Autobahnausfahrt Gefrees beschildert. Ausschreibungen durch den MSC Gefrees, 8586 Gefrees.

Motorradfahrer-Treffen im Harz

Am 16. 9. findet am Zechenhaus Damms im Harz ein Treffen für Motorradfahrer statt. Anfahrt über die Bundesstraße 242 Clausthal-Braunlage (Harz-Hochstraße), Kreuzung Abfahrt Altenau. Veranstalter: Bundesverband der Motorradfahrer, Gruppe Harz-Heide, 3342 Schladen, Wilh.-Busch-Straße 8, Klaus Körner.

2. Int. Herbstpokal Moto Cross in Kleinhau b. Düren (Rhld.)

Am 1. 10. findet in Kleinhau bei Düren ein internationales Moto Cross statt. Start 14.00 Uhr. Gefahrene Klassen: 250 ccm int., 500 ccm int., Seitenwagen int., 50 ccm Junioren bis 350 ccm, Seitenwagen Junioren. Vier Nationen. Veranstalter: MSC Kleinhau (im DMCV), 5161 Kleinhau, Roßbroich 14.

Int. Zielfahrt nach Schleswig-Holstein

Am 14. und 15. 10. veranstaltet die Vereinigung Norddeutscher Motorradfahrer e. V. ihre 5. Int. Zielfahrt in Verbindung mit einem Motorradfahrer-Treffen. Veranstaltungsort ist Trappenkamp bei Bad Segeberg. Ausschreibungen durch Günter Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67 (Telefon 04 31 — 7 64 10).

Ein zusätzliches Junioren-Rennen

Am 9./10. 9. veranstaltet der Freiburger MSC e. V., 78 Freiburg, Schwarzwaldstraße 63/65, eine Bergprüfung für Ausweisfahrer am Schauinsland. Es starten die Klassen 125, 250, 350 und 500 ccm solo. (Reserviert für Fahrer aus dem Raum des ADAC-Gau Südbaden.)

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Obering, Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 14-täglich sonabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „Ilastauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich DM 28.60 (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.



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, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 718

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



AGV Jethelme ab DM 39,—

Motor-Rauscher,
8832 Weißenburg.

TEFLONBOWDENZÜGE

Teflonrohr jagt die Reibung aus Ihren Bowdenzügen! Fordern Sie Prospekt! Neu: Komplette Kupplungszüge für HONDA CB 450. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg.

VERSICHERUNGEN

Spezial - Zweirad - Versicherungs-
büro Hans Ehler, 7073 Lorch,
Postfach 10, Telefon 071 72/579.

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

ZÜNDANLAGEN

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

BEKLEIDUNGEN

Verkaufe Damen-Harrkombi, Gr. 46, u.
2 Damen-Lederkombi, Gr. 46 u. 42, gegen
Gebot. Lilli Hinze, 4051 Korschenbroich,
Hoher Weg 25. 55 783

Belstaff „Black Prince“, 186 cm, DM 85,—.
Georg Gaede, 8 München 2, Augusten-
straße 47/V, bei Zuber. 55 693

Ital. Rennkombi 260,—, Regenkombi 90,—
z. v. Wilhelm Atterer, 8901 Stadtbergen,
Leitershofener Str. 12. 55 614

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7.
55 717

VERKLEIDUNGEN

Verkaufe 1 Gläser Nürnberg für BMW
2 Zyl. mit 2 Talbot-Spiegeln, Blinkanlage,
neuw., DM 200,—. H. Klein, 6381 Ober-
Erlenbach bei Frankfurt a. M., Kappes-
gasse 13. 55 737

Gläser-Verkl. für BMW zu verkaufen,
DM 150,—. P. Welte, 78 Freiburg, Johan-
nesgasse 3. 55 779

Neue Rennverkleidung „Slim Line“, von
Fred Rulff, komplett, für DM 200,— zu
verkauf. Udo Friedenberger, 6720 Speyer,
Wormser Landstr. 67 a, Tel. 26 06. 55 644

Gläser-Verkleidung für R 50 günstig. A.
Rosenkranz, CH-8053 Zürich, Wittikon-
er Straße 341, Schweiz. 55 652

TAUSCH

Tausche meine gepfl. R 25/3, Bj. 55, zus.
mit KW-Empf. Geloso G 4/214 (home-
made) und Amateurfunklehrgang gegen
schwerere Masch., auch Gespann. Thrunke,
294 Wilhelmshaven, Schütteweg 2. 55 669

Verkaufe oder tausche gegen Horex Imp.
450 Adler MB 250, 2 Verg., neue Wellen
u. Kolben, Zylinder, 5000 km gel., ast-
rein, 1 Rahmen, 2 Motoren, Teile, DM
850,—, TÜV 3. 69. Bernhard Köhrmann,
2871 Varrel I, Varreler Landstraße 149.
55 650

Verkaufe oder tausche Yamaha YM 1 geg.
Maico GS, Puch GS, Bultaco oder äh-
nliche. Zuschriften unter M 5233 an „das
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.
55 752



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 11/581464

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 612858

Junger Motorradfreund sucht Maschine
bis 250 ccm, bzw. BMW, NSU Max, Maico,
möglichst Raum Dortmund. Jens Uwe Jan-
ßen, 4408 Dülmen (Westf.), Bernhard-
Letterhaus-Str. 7 A. 55 694

Kaufe Motorrad 250 ccm, billig, gut er-
halten, zahle bar, ab So. Alfred Dankert,
21 Hamburg 90, Niemannstraße 32, Ruf
77 56 81. 55 636

Suche Hercules K 50 S, o. Victoria/DKW
159 TS. E.-H. Biedermann, 7446 Ober-
boihingen, Haldenstr. 1. 55 706

Lewis Young verkauft wegen Aufgabe
des Rennsports: AJS, Bauj. 62, in bestem
Zust., für DM 5200,—, Matchless/Metisse,
Bauj. 67, 2 Rennen gelaufen, Scheiben-
bremsen, 6-Gang-Getr., für DM 11 000,—,
für beide Motorräder viele Ersatzteile.
Zuschriften unter M 5228 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 55 747

Verkaufe: 1. Motobi Catria SS, neuer-
artig, Rennverkleidg., Drehzahlmesser etc.,
umständehalber gegen Höchstgebot, 2.
Motorroller Innocenti TV 175 SS, über-
holungsbedürftig, sonst gut erhalten, auß.
preisgünstig. Edgar Bierwirth, 3 Hanno-
ver, Walter-Gieseck-Str. 26, Telefon
81 39 16. 55 686

Wir liefern sofort ab Lager:

passende Verkleidungen für

HERCULES	50 ccm
ZÜNDAPP	50 und 100 ccm
KREIDLER	50 ccm
VICTORIA	50 ccm
ITAL-JET	50 ccm
HOREX	350 und 400 ccm
NSU-MAX	250 ccm
BMW	250, 500 und 600 ccm
YAMAHA	250 ccm
NORTON	650 ccm
HONDA	50, 90, 125, 250, 300 und 450 ccm

Prospekt
anfordern

(Bitte
genaue
Maschinen-
type
angeben!!)

hp

Ferner liefern wir kurzfristig für fast
alle Typen Lenkerstummel, Kunst-
stofftanks und Rennsitze.

Hersteller:
HABERMANN & PICHLER — Kunststoffverarbeitung, 8261 Kastl/Obb.

VERSCHIEDENES

Schweißgeräte im Selbstbau

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

Photoarbeiten? Schw.-Weiß-Entw. DM —,50,
Vergröß. 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.

Verkaufe von R 50: 2 Laufräder, Alu-
felgen, 1 Rosch Cross 400/18 bereift, DM
140,—, eine Gläser-Verkleidung, fast neu,
für 100 ccm Hercules DM 170,—. Eilt.
Heinz Winkler, 4 Düsseldorf, Gillberch-
straße 12. 55 695

Anzeigenschluß für Heft 19
ist am 21. Aug. 1967



- der Berater für jeden Motorradfreund

Walter Dillenberg,
Inh. Klaus Becker

Sportartikel u. Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Tel. 071 50/81 91



jetzt wieder ständig für Sie einsatzbereit.
Jedoch bitte vorher anmelden, da wir genau
nach Terminplan arbeiten und dadurch
auch unsere Termine einhalten.

YAMAHA-Service



Der
große
Erfolg: **44.50**

Commodore

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

MOTORTRADE GMBH
75 Karlsruhe, Pf. 1093

Suche für BSA B 34: Cross-Tank u. Sitz-
bank u. Adler 250 ccm oder Masch. zum
Ausschlachten. Verk. von KS 601 Teile u.
Nabe, Max-Motor u. R 25/2 a. DM 30,—.
Bing-Verg. bis 22 Ø u. Zubehör, neue
Lenker mit u. ohne Armaturen, DM 10,—
bzw. DM 20,—, Kettenräder und Ritzel,
Dichtungssätze, Kupplungsbeläge, Ketten
für ältere Typen, Resident-Vorderschw.
DM 50,—. A. Zimmermann, 465 Gelsen-
kirchen-Horst, Fischerstr. 116. 55 768

Stempel mit Ihrer Anschrift liefert preis-
wert: N. F. Fluck, 6751 Geiselberg
(Pfalz). 55 775

London Earls Court 16.—24. September.
Wer fährt mit? Tel. München 54 65 24.
55 640

Suche Rennmotor 50 ccm oder komplette
Maschine, nur in sehr gutem Zustand,
gegen bar. Wolfgang Schmidmaier, 7441
Neuenhaus, Scheichstr. 14. 55 659

Calw (Schwarzwald). Wer kann helfen?
Suche Wohnung und Garage. Harald Holz-
knecht, 355 Marburg/Lahn, Frankfurter
Straße 44. 55 799

Suche im Raum Allgäu ein motorrad-
begeistertes Mädchen, 16—22 Jahre. Zu-
schriften unter M 5224 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 743

Notverkauf:

5,2 PS Kreidler-Motor, sehr schnell, DM
150,—, Auspuffanlage, 5,2 PS, DM 15,—.
Kpl. Kreidler-Rahmen mit Verkl., wie
neu, mit Brief, DM 50,—, Super-Tank DM
20,—, Federbeine vorn u. hinten, fast
neu, à DM 6,—, Lenkungsdämpfer DM
8,—, Geländelenker Florett, neu, DM
20,—. Vorder- u. Hinterrad, kpl. u. neu
bereift 21" à DM 20,—, Geländereifen, f.
neu, 2,50—21, DM 10,—, Zweigangbohr-
maschine 220 V 400 W DM 100,—, el.
Handfräser, 10 000 U/min, f. Zyl., Gehäuse
usw. fräsen, DM 50,—, neu, Satz HSS-
Bohrer 1—10 mm, 20 Stck., neu, DM 10,—,
Satz HSS-Bohrer 10—24 mm, 15 Stck. DM
15,—, Satz Gewindeschneider 3—10 mm,
neu, à DM 2,—. Opel Caravan, weiß,
Bauj. 63, guter Zustand, Motor defekt,
nur DM 600,—. Manfred Konrad, 7 Stgt.-
Bad Cannstatt, Nauheimer Str. 37 A.
55 764

Welches sportlich gesinnte Fräulein, nicht
unter 25 J., hätte Freude an gemeinsamen
Wochenendaufritten mit schwerem Motor-
rad, Raum Odenwald. Bauland. Bildzu-
schriften unter M 5226 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 745

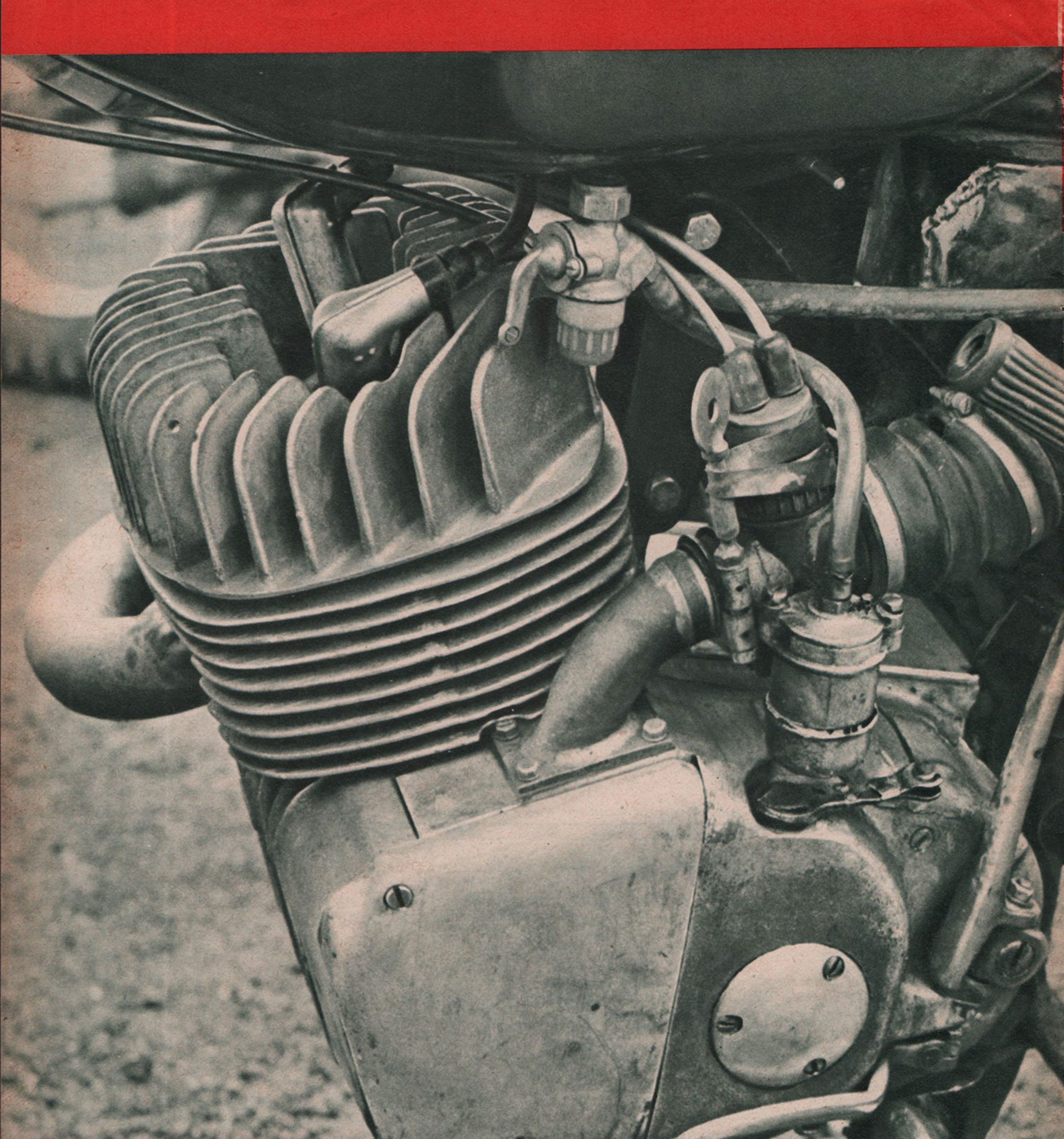
MODELLBAU

Honda Racing Bike, Honda
Super Hawk, Honda Scrambler
Gilera, Morini, Guzzi, Mon-
dial und Benelli

prompt ab Lager lieferbar

Honda-Umbeer

75 Karlsruhe, Adlerstraße 16
Tel. (07 21) 6 51 81



DAS **MOTORRAD**