

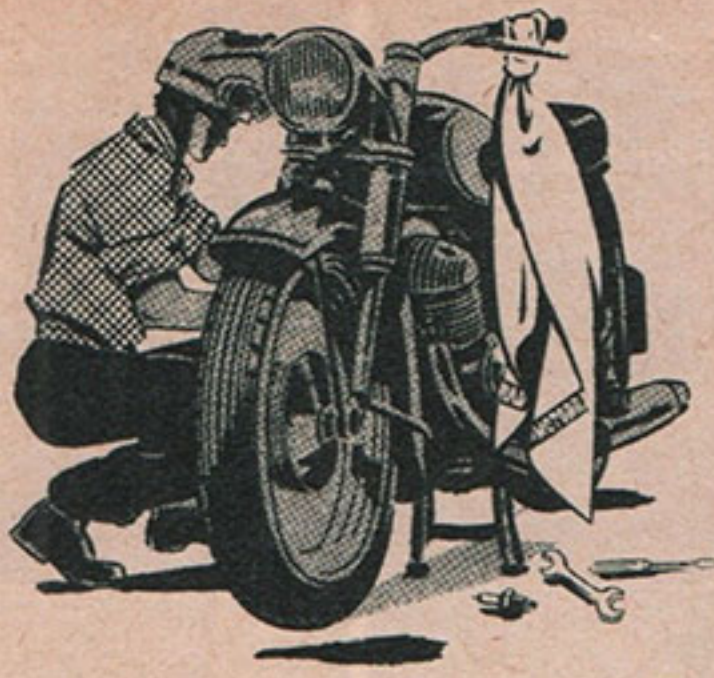
DAS MOTORRAD

Großer Preis von Finnland 15 000 Florett-Kilometer Harz-Heide-Fahrt

Benzinpreise



Fath-Motor im Seeley-Fahrwerk



Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

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

GUTSCHEIN

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

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

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,30 (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 18/67

Hier, Freunde, spricht CRIUS:

Christian Christophe - seit Jahrzehnten als „Crius“ den Lesern der Zeitschrift DAS MOTORRAD und darüber hinaus vielen, deren Herz am Motorrad hängt, bestens bekannt - schrieb hier

ein außergewöhnlich packendes Fach-, Lehr- und Lesebuch

Wer weiß, wie Crius eine solche Aufgabe anzupacken pflegt, der weiß auch, daß er dabei alles andere als schulmeistern oder gar überheblich von seinem eigenen Können sprechen will. Vielmehr möchte er auch hier, wie in seinen MOTORRAD-Beiträgen - mit all seinem trockenen Humor und seiner ganzen tiefgründigen Betrachtungsweise, um deretwillen man seine Berichte schon vor dreißig Jahren genauso gern las wie heute -, mit seinen Motorradfreunden plaudern und möchte ihnen dabei all das sagen, was er sich in langer, langer Motorradpraxis - im Alltagsbetrieb, bei aktiver Ausübung des Sports mit Motorrädern und als Entwicklungsingenieur in der Industrie - an Erfahrungen und Erkenntnissen erworben hat.

CRIUS Sport mit

Mit

CRIUS' Tips

sind Sie

anderen

weit voraus!

Motorrädern

Trial Gelände Motocross Straßenrennen

MOTORBUCH VERLAG

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

Dieses Buch ist etwas Einmaliges geworden:

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

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 per Postkarte bei

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

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort - ab DM 28,- portofrei -

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

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name

Ort (PLZ)

Straße MO 18/67

INHALT

	Seite
Benzinpreiserhöhungen gerechtfertigt?	533
Fath 4-Zylinder im Seeley-Fahrwerk	534
9. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft: Großer Preis von Finnland	536
Dauertest Kreidler Florett GT	540
Menschen um das Motorrad: Armgard Neumann	543
MZ-Drehschiebermotoren für den Geländeeinsatz	544
Autobahn ist anders	545
Munster-Splitter	546
Japanische Einzylinder-MC-Modelle	547
Das MOTORRAD baut am Motor: BMW R 60 (3)	548
Es war was los bei der Seehund-Rallye	552
3. Moto Cross-Meisterschaftslauf: Laubus-Eschbach	554
Das Letzte	560

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Der Engländer Colin Seeley, in dessen Werkstatt schon häufig Spezialfahrgestelle für international erfolgreiche Rennmotoren entstanden, hat jetzt einen Rahmen für den Vierzylindermotor von Fath fertiggestellt (s. hierzu unseren Bericht in diesem Heft).
Foto Woollett

Rücktitel:

Ilse Thourets sportliche, überaus erfolgreiche Vergangenheit ist aufs engste mit jener Zeit verbunden, als DKW-Motorräder auch im Geländesport noch tonangebend waren.
Foto Elga Thouret

Benzinpreiserhöhungen gerechtfertigt?

Sicherlich mit nicht weniger Mißbehagen als die Autofahrer haben auch die Fahrer von Motorrädern in den letzten Wochen, d. h. seit Beginn der kriegerischen Ereignisse um Israel, die mit diesen begründeten mehrfachen Erhöhungen der Kraftstoffpreise in der Bundesrepublik über sich ergehen lassen. Es gibt zwar bei uns kartellrechtliche Bestimmungen (über deren Einhaltung ein Kartellamt wachen soll), und diese Bestimmungen verbieten Preisabsprachen. Wenn man schon bisher nur ganz Dummen erzählen konnte, die auf Pfennigbruchteile gleichen Tankstellenpreise der den Markt beherrschenden Mineralöl-Giganten seien beileibe nicht das Resultat gegenseitiger Vereinbarungen, sondern das Resultat ganz normaler, konkurrenz- und kostenbedingter Kalkulationen — die in schöner Eintracht geforderten gleichmäßigen Preiserhöhungen der jüngsten Zeit haben wohl auch die letzten Zweifel ausgeräumt.

Freilich — wenn nicht einmal die Behörde, nämlich das Kartellamt, diesem selbtherrlichen Tun der Großen einen Riegel vorschieben kann — wer soll es dann tun?

Aber es geht ja gar nicht so sehr um die Einheitlichkeit der Preissteigerungen — es geht um die Berechtigung für diese Steigerungen an sich.

„Gründe“ für Preissteigerungen lassen sich ja dort, wo die vielgerühmte freie Marktwirtschaft den Kern der Wirtschaftsstruktur bildet, immer finden. Und solange sich alle Räder munter drehen und die Lohn- der Preisspirale ständig um ein paar Gänge voraus ist, wird eben für die Bockwurst bei der Sport-Großveranstaltung willig ein — durch nichts als das Streben des Verkaufsunternehmers nach möglichst weitgehender Ausnutzung der momentanen Situation motivierter — Aufpreis von 30 oder 50% willig gezahlt. Wenn aber die Signale einmal auf „Sparen“ gestellt sind, werden die Betroffenen störrisch.

So kam es also, daß sich u. a. auch die DM, die bekannte, auf Käuferberatung ausgerichtete Zeitschrift, mit der Frage beschäftigte, ob denn die jüngsten Preiserhöhungen nach Ausbruch der Nahostkrise wirklich durch erhöhte Kosten, wie die großen Gesellschaften behaupten, gerechtfertigt seien. Immerhin bezahlen wir heute an der Tankstelle rund 15% mehr als zu Jahresanfang.

Zunächst stießen die Rechercheure der DM dabei natürlich auch wieder auf die grundsätzlichen Fragen im Zusammenhang mit den so erstaunlich gleichlaufenden Preisfestsetzungen — aber viel mehr als die Tatsache, daß das beim Kartellamt auch schon aufgefallen ist, kam nicht heraus.

Gespräche bei den Konzernen brachten da schon Positiveres zutage. So z. B. argumentierte ein führender Mann der BP, daß seiner Gesellschaft durch die Charterung zusätzlicher Tanker Extrakosten erwachsen seien, die bis heute schon an die 800 Millionen Mark herankämen. Und bei der Esso erfuhren die DM-Männer, daß vergleichsweise der Transport einer Tonne Rohöl von Libyen nach Wilhelmshaven vor dem Konflikt sechs Mark gekostet habe, während jetzt, nachdem die Lieferungen aus Libyen gesperrt und durch solche aus dem persischen Golf ersetzt wurden, die Fuhre um das Kap der Guten Hoffnung herumgeleitet werden müsse, was pro Tonne Rohöl einen Frachtaufwand von etwa 80 Mark bedeute. Außerdem sei das jetzt bezogene Öl auch vielfach teurer im Einkauf.

Um wieviel es teurer ist, sagten die Herren der DM nicht. Und sie gingen auch geflissentlich über die Tatsache hinweg, daß ja durchaus nicht alles Rohöl, das für Deutschland bestimmt war, in friedlichen Zeiten durch den jetzt gesperrten Suezkanal herangebracht wurde. Der kann nämlich nur Tanker bis zu einer bestimmten Tonnage durchlassen — und die großen Tankschiffe, d. h. die mit über 50 000 Tonnen, mußten schon bisher „außenrum“; ihre Frachtrate war also im früheren, billigeren Preis ohnehin drin.

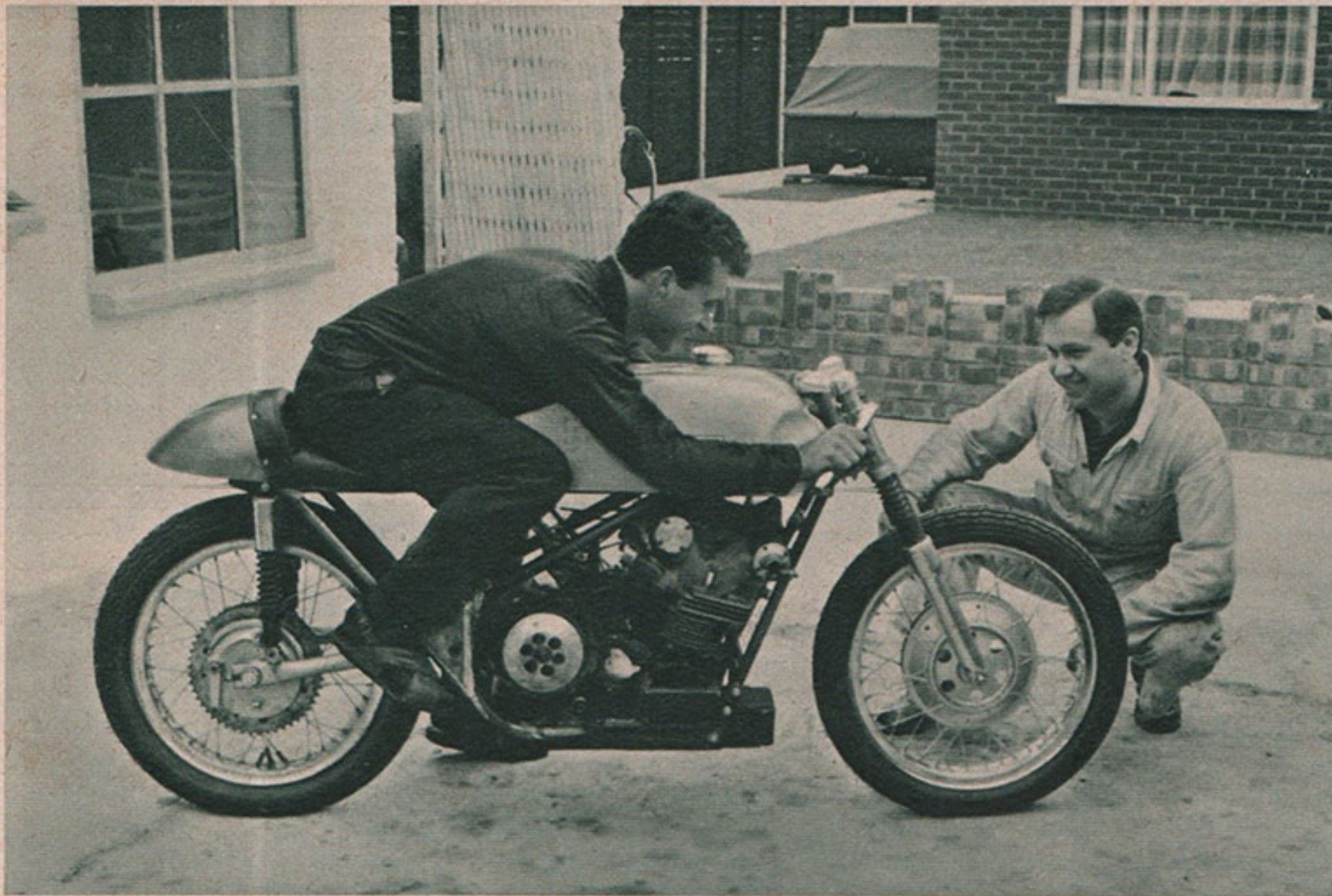
Es geht aber noch weiter. Mit Recht weist die DM in ihrem Untersuchungsbericht darauf hin, daß ja zu Beginn der Krise nicht nur Westdeutschlands gesamte Tankerflotte auf hoher See war und nur zum geringsten Teil undisponiert werden mußte, sondern daß diese Transporte ja auch noch aus billig eingekauftem Rohöl bestanden. Daß außerdem aber in den deutschen Tanklagern der Konzerne weit über 20 Millionen Kubikmeter, das sind etwa 18 Millionen Tonnen, lagerten.

Wenn, so argumentiert die DM, der Verbrauch der Bundesrepublik im Jahr 1966 einschließlich der Exporte knapp 94 Millionen Tonnen betrug, was einem Monatsverbrauch von etwa acht Millionen Tonnen gleichkommt, dann deckte die Lagerkapazität zu Krisenbeginn, volle Tanks vorausgesetzt, den Bedarf von mehr als zwei Monaten.

Es ist klar, daß es außerordentlich schwierig ist, den Konzernen nachzuweisen, andere Überlegungen als die erzwungene Rücksichtnahme auf gestiegene Einkaufspreise und Transportkosten hätten die Preissteigerungen veranlaßt. Aber bei der eminenten Bedeutung, die die Kraftstoffversorgung in normalen wie in Krisenzeiten hat, sollte man sich doch höheren Orts wirklich ernstlich mit den Möglichkeiten befassen, hier Einblick und Einfluß zu gewinnen. Denn heute ist es ja, wie so häufig, nur der Letzte, den die Hunde beißen und der (direkt und, was nicht zu vergessen ist, auch indirekt, denn er zahlt ja auch für anderes höhere Preise, die dann wieder mit den gestiegenen Transport-, sprich Kraftstoffkosten motiviert werden) dafür sorgt, daß die Bilanzen der Konzerne stimmen. Aber auch in einer freien Marktwirtschaft sollte wohl der Staat im Interesse der Gesamtwirtschaft Mittel und Wege finden, daß ihm nicht die Kontrolle über privatwirtschaftliche Maßnahmen entgleitet, die man, wie die Beispiele lehren, eben einfach nicht allein privater Macht und Selbtherrlichkeit überlassen kann. Was in Frankreich, Belgien und Italien möglich ist, nämlich eine staatliche Kontrolle über Import, Vertrieb und Preise der Mineralölprodukte, sollte schließlich auch bei uns nicht unmöglich sein.

Wir wissen nicht, ob man solche Wege finden kann — und will. Deshalb liegt als Gegenmaßnahme des Tankstellenkunden nahe, was die DM ihren Lesern als Rat gab:

„Tanken Sie das nächste Mal bei einer Freien Tankstelle. Dort ist das Benzin nicht schlechter als bei einer Markenzapfsäule. Dafür aber billiger. Bis zu 5 Pfennige pro Liter.“ S. R.



Fath- 4-Zylinder im Seeley- Fahrwerk

Colin Seeley, der bekannte englische Fahrer, Tuner und Motorradkonstrukteur, hat für den 500er Vierzylindermotor von Helmut Fath einen Solo-Rahmen gebaut. Gezeichnet und fertig zum Motoreinbau war er in genau sechs Tagen!

Schon lange hatte sich Seeley mit dem Gedanken, einen der leistungsfähigen Reihenvierzylinder-Kurzhubmotoren mit Einspritzung von Fath in einen eigenen Rahmen einzubauen und in der 500er Soloklasse einzusetzen, beschäftigt. Während Seeley dann auf der Isle of Man zur TT war, begann daheim sein Mitarbeiter Eddie Robinson die Generallinie zu skizzieren — und als er sich, nach Übereinstimmung mit Seeley, dann an die Arbeitszeichnungen machte, sauste Seeley selbst schon nach den Reynolds 531-Rohren, aus denen die Engländer (z. B. auch die Rickman-Brothers) ihre hochwertigen, leichten Spezialrahmen bauen.

„Wir hatten eine ganze Menge von Problemen“, sagte Seeley, „denn wir wollten eine Maschine bauen, die niedrig sein aber auch eine möglichst schmale Frontfläche haben sollte. Der einzige Weg, um beides zu verwirklichen, lag darin, daß wir die vom Steuerkopf ausgehenden Vorderrohre demontierbar machten. Zwar ist diese Idee nicht neu — aber wir dachten, was für die 500er MV gut sei, müßte auch für uns richtig sein. Andererseits wollten wir keinesfalls den Motor

als tragendes Rahmenteil ansetzen und ihn dadurch zusätzlichen Beanspruchungen unterwerfen. Und ich glaube, es wird schwer sein, eine andere Maschine dieser Größe zu finden, die so handlich ist wie unsere.“

Die Hauptteile des Rahmens — die horizontal laufenden Oberrohre und die nach hinten „rund um das Getriebe“ führenden — sind 1 1/4"-Rohre, während die anderen 1 1/8" Durchmesser (sämtlich bei 16 gauge) haben. Die beiden Vorderrohre sind mit dem Hauptrahmen verschraubt. Der Triebwerksblock ist an vier Punkten im Rahmen befestigt — zwei vorn und zwei hinten, und außerdem ist noch eine Abstützung am Kopf vorgesehen. Die von Fath benutzte Spulenzündung soll auf Grund inzwischen gewonnener Erkenntnisse durch eine Magnetzündung ersetzt werden. Als Getriebe findet ein leicht modifiziertes Schafleitner-Sechsganggetriebe Verwendung. Die Kraftübertragung vom Motor erfolgt über Zahnräder, das Getriebegehäuse ist mit dem Motor verblockt. Da aber das Getriebe „verkehrtrum“ angesetzt ist, mußte, um den Schalthebel auf die richtige (in England die rechte) Seite zu bringen, eine Wellenübertragung auf die andere Rahmenseite beim Rahmenbau mit berücksichtigt werden.

Eine Diagonalversteifung verbindet die Vertikalrohre hinter dem Getriebe und versteift zusätz-

lich den Rahmen, und die Lagerung für die (Norton-)Hinterradschwinge ist ebenfalls mit Hilfe eingeschweißter Platten sehr steif und verwindungsfest ausgeführt. Der Kraftstofftank soll ca. 6 Gallonen, also über 25 Liter, fassen, da man ihn vor der Sitzbanknase herunterziehen kann — der sonst bei vielen Maschinen dort liegende Öltank entfällt, weil der Fath-Motor seinen Ölvorrat im Sumpf des Kurbelgehäuses hat.

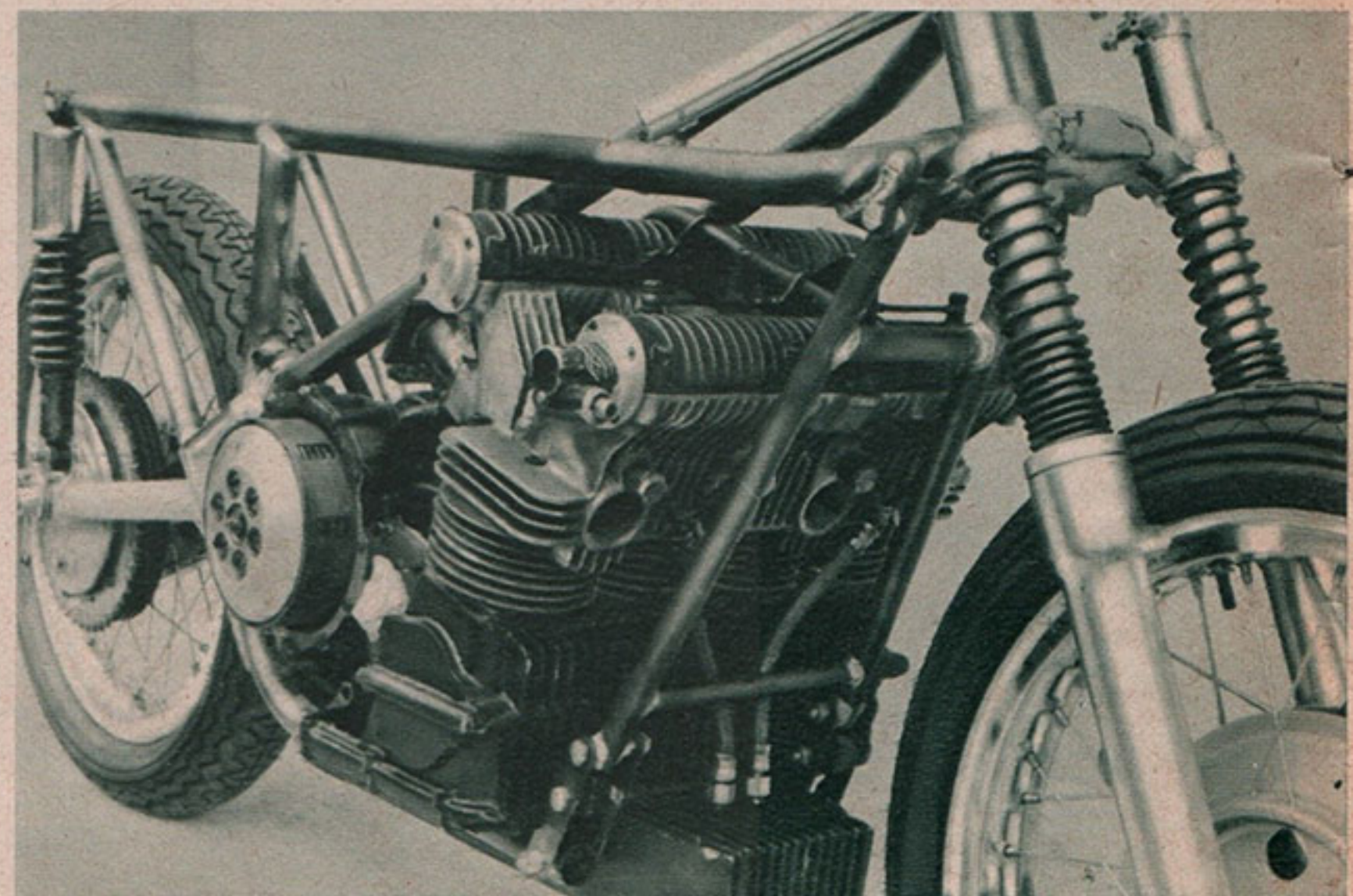
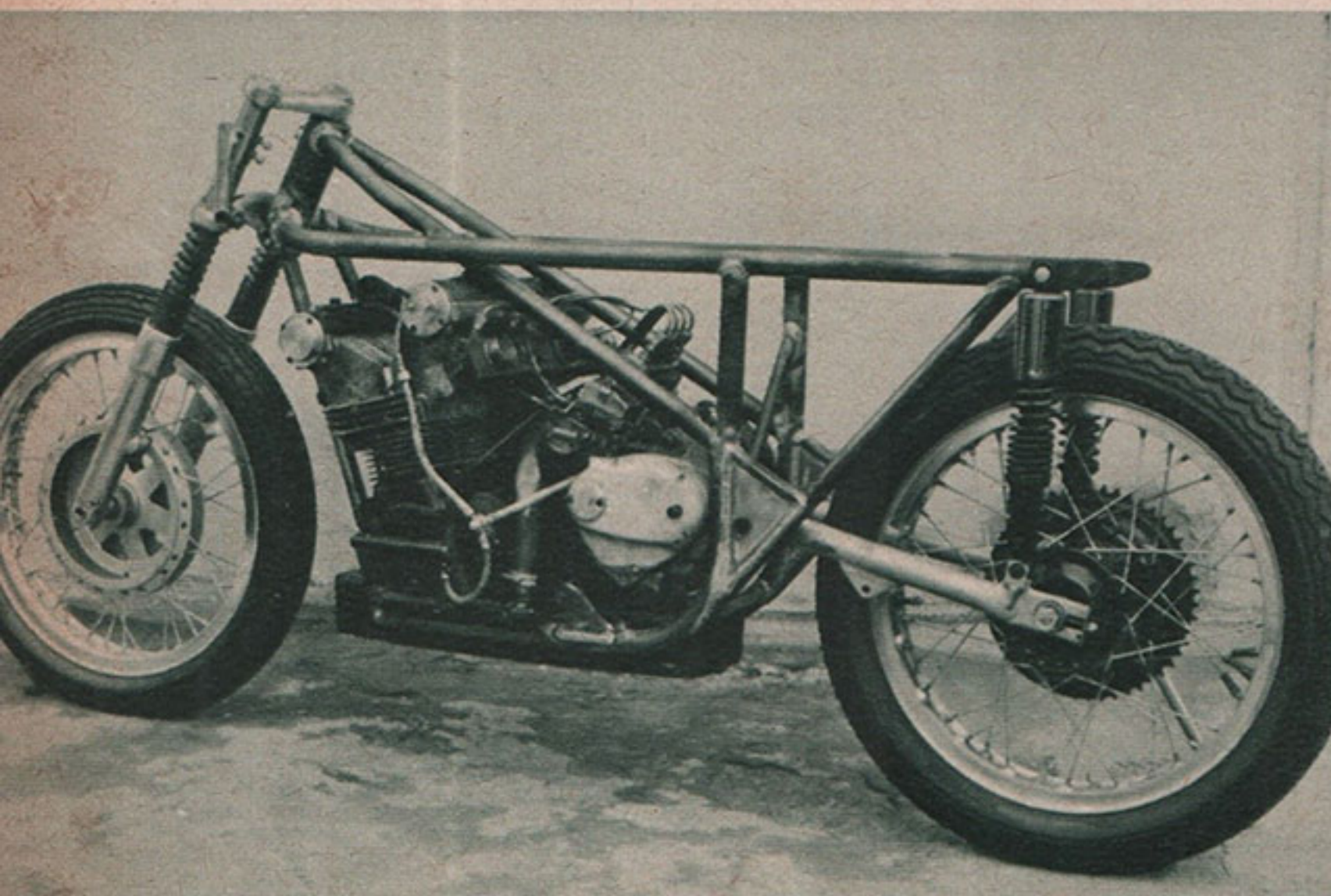
Die Laufräder haben 18 Zoll Durchmesser, die Vorderradgabel stammt von einer Norton-Manx. In der endgültigen Ausführung wird die Vorderbremse eine Seeley-Doppelbremse sein, während die Hinterradbremse von Eddie Robinson aus einem Manx-Gußteil speziell zurechtgearbeitet wird.

Die Gesamthöhe der Seeley-Vierzylindermaschine ist um ca. 50 mm geringer als die der Norton-Manx oder einer G 50 von Matchless, während der Radstand aller dieser Maschinen etwa der gleiche ist. Und das Gewicht? „Wir haben die Maschine“, so sagte Seeley, „gebaut, ohne allzu sehr auf geringes Gewicht zu schauen. Immerhin haben wir etwa 80 PS im Motor, und da gilt es in erster Linie, daß sich die Maschine ohne Kunststücke fahren läßt. Sicherlich ist die Maschine auf diese Weise nicht besonders leicht geworden, aber wir hoffen, daß so viel Kraft in ihr steckt, daß es reicht.“

Mick Woollett

Kopfbild: Colin Seeley „nimmt Maß“ auf dem von seinem Mitarbeiter Eddie Robinson (rechts) gezeichneten Rahmen für den Fath-Motor; der Tank ist noch nicht endgültig, er wird bis auf die schräg vom Steuerkopf kommenden Rohre heruntergezogen. — Bilder unten: Wie man hier gut erkennen kann, wurde der Doppelrohrrahmen so

knapp um den Fath'schen Vierzylindermotor herumgeschneidert, daß zwar die geringe Gesamthöhe herauskam, aber auch die Notwendigkeit, als Montagehilfe die Vorderrohre abnehmbar mit dem Mittelrahmen zu verschrauben. Zweifellos ein Fahrwerk, das auch dem 500er Honda-Motor gut zu Gesicht stünde!



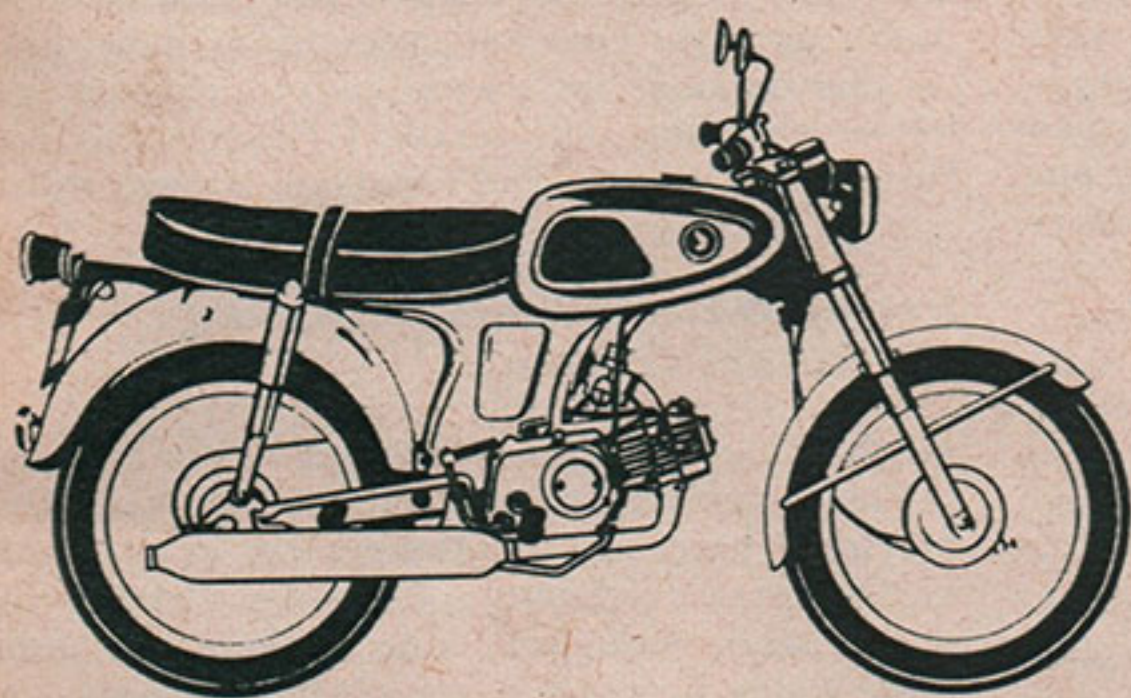
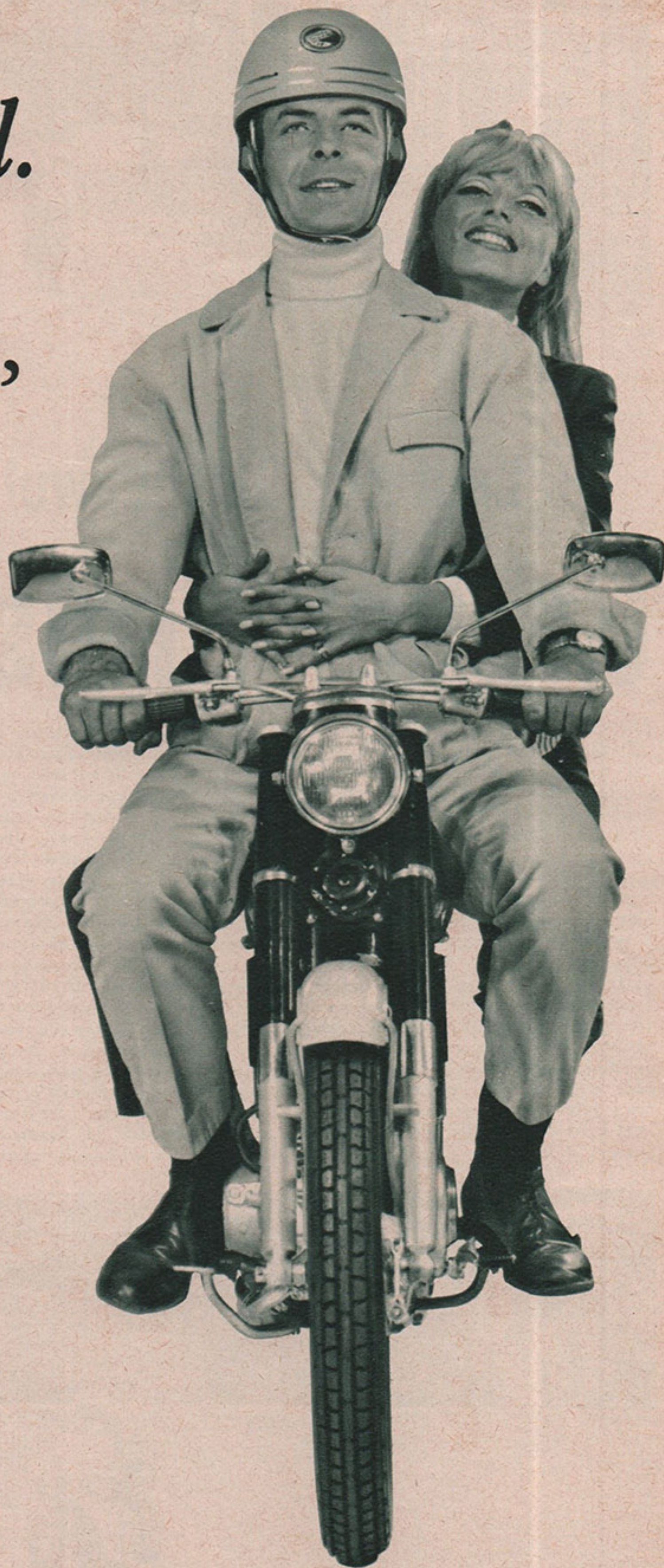
*Sie haben ein
rasantes Motorrad.*

*Wissen Ihre
Freunde es auch,
daß die*

HONDA

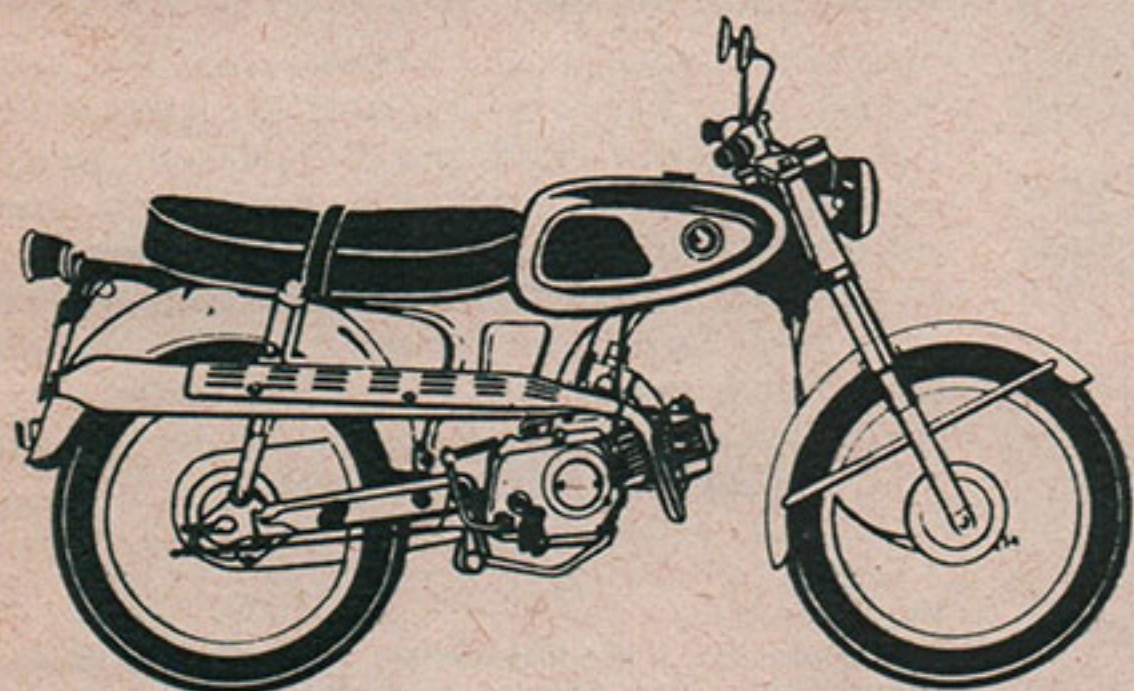
SS 50 Supersport

so sportlich ist ?



Ein neuer, hochgezogener Auspuff,
dazu zwei Protect-Bleche.
(Gelochte Schutzmanschetten
um Auspuff und Krümmer).

Wenige Teile, mit denen Sie Ihrer rasanten
HONDA SS 50 Supersport ein noch
rasanteres Aussehen geben können.



Das ist HONDA — ein Motorrad-Programm *),
das keine Wünsche offen läßt.

HONDA — Das Zauberpferd unserer Zeit

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

KUPON

Ich möchte
gerne mehr
über das
HONDA-Programm
wissen.

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

An European HONDA Motor Trading GmbH,
Abt.: M10, 2 Hamburg, Spaldingstraße 110



9. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft

Großer Preis von Finnland

Nahe der russischen Grenze, etwa 260 km nördlich von Helsinki, fand am 6. August in Imatra der neunte diesjährige Lauf zur Straßenweltmeisterschaft statt. Nachdem im vergangenen Jahr die 50er Klasse nur schwach besetzt gewesen war, strich der Veranstalter sie aus dem Programm und nahm dafür die Gespanne auf, deren Lauf nun mit den drei Soloklassen 125, 250 und 500 ccm zur Austragung kam.

Der 6,03 km lange Kurs, der zum einen Teil durch die Stadt Imatra führt und zum anderen von hohem Wald dicht eingesäumt ist, kann mit seinem welligen Straßenbelag und seinen Spitzkehren nicht gerade als ideale Weltmeisterschafts-Rennstrecke angesprochen werden; es dürfte auch der einzige sein, bei dem es über einen unbeschränkten Bahnübergang weggeht. Aber trotzdem kommen sie alle jedes Jahr gern wieder nach Finnland. Und das liegt nicht allein an der mit ihren vielen Seen und riesigen Wäldern reizvollen finnischen Landschaft,

es liegt vor allem auch daran, daß hier alles so unproblematisch abgewickelt wird. Da gibt es keine Streitereien mit der Polizei (deren Beamte sehr rennbegeistert sind) — da gibt es keinen Ärger mit unverständigen Funktionären, und selbst die Fotografen können in Imatra so ungehindert arbeiten, wie das sonst nur zur englischen TT möglich ist. Man spürt die Begeisterung, mit der die Verantwortlichen an die Austragung ihrer sogenannten „Finnischen TT“ hinangehen. Das ist auch die Erklärung dafür, daß organisatorische Pannen, wie sie in diesem Jahr auftraten, nicht so hart beurteilt werden und schnell wieder in Vergessenheit geraten.

Die Werksteams von Honda, Yamaha und MV Agusta waren der Einfachheit halber samt den Maschinen nach Finnland geflogen. Nur bei Suzuki hatte man es vorgezogen, mit einem eigenen Transporter nach Imatra zu kommen. Dabei war Suzuki, da Anscheidt ja die 125er im Rahmen der Weltmeisterschaft nicht fährt und Katayama

zum Testen der neuen Vierzylinder-Modelle bereits nach Japan zurückgefliegen ist, allein durch Stuart Graham vertreten. Und man hatte soviel Zutrauen zu ihm, daß man weder einen Reserve-motor noch gar eine Reservemaschine dabei hatte — aber dennoch hätte wohl auch im eigenen Stall keiner geglaubt, daß gerade Graham dann noch für eine ausgesprochene Sensation sorgen würde.

Erster Weltmeisterschaftssieg für Stuart Graham

Nachdem an den Vortagen während des Trainings in Finnland hochsommerliche, fast tropische Hitze herrschte, hatte sich die Temperatur in der Nacht von Samstag auf Sonntag durch ein schweres Gewitter stark reduziert. Eine angenehme, leichte Brise wehte über die Bahn, als bei schönem, sonnigem Wetter der erste Lauf, der der Klasse bis 125 ccm, gestartet wurde. Stuart Graham brachte als Erster seinen Suzuki-Zweizylinder in Gang und entschwand den Blicken seiner beiden Yamaha-Konkurrenten, noch ehe diese ihre Vierzylinder richtig zum Laufen gebracht hatten. Und dabei hatten beide, Phil Read sowohl als Bill Ivy, noch während des morgendlichen Trainings (in Finnland findet auch am Renntag selbst noch ein Trainingslauf statt) immer wieder Startversuche gemacht, bei denen die Yamahas nach dem ersten Meter bereits angesprungen waren. Aber wie das eben so ist — im Rennen wollten sie dann doch wieder nicht auf Antrieb.

Sieben Sekunden liegt Graham nach der ersten Runde vor Read in Führung. Trotz härtester Fahrweise kann Read pro Runde nur weniger als zwei Sekunden gutmachen. Erst als die Bremsen der Suzuki nachzulassen beginnen, zieht Read an Graham vorbei. Aber anscheinend war das von ihm vorgelegte Tempo für den Yamaha-Motor doch etwas zuviel: in der neunten der zu fahrenden zwanzig Runden scheidet der Yamaha-Spitzenmann mit Kurbelwellenschaden aus.

Kopfbild:

Startrunde der Viertelliterklasse. Hailwood in Führung; knapp hinter ihm erkennt man die Boxen.

Links:

Nach seinem Sturz in der Halbliterklasse gewann Hailwood auf der Sechszylinder-Honda mit Brillanz die Viertelliterklasse — womit seine Chancen für den Gewinn der Weltmeisterschaft wieder gestiegen sind. Interessant an diesem Bild: die aufspritzenden Wasserfontänen, während der schnelle Mann schon ein ganzes Stück davon ist.



Graham liegt nun wieder sicher in Führung. Bill Ivy auf der zweiten Yamaha kann ihm nicht mehr gefährlich werden. Er mußte nach seinem schlechten Start noch zweimal an die Boxen, um Kerzen zu wechseln, und dadurch liegt er weit abgeschlagen zurück. Zwar gelingt es ihm, als dann sein Motor endlich einwandfrei läuft, die schnellste Runde dieses Rennens zu fahren und sich wenigstens noch vor Dave Simmonds auf der Kawasaki-Zweizylindermaschine den zweiten Platz zu sichern. Aber auch der war knapp erungen — erst, nachdem er eine Runde vor Schluß des Rennens noch an dem ostdeutschen MZ-Fahrer Jürgen Lenk vorbeiziehen konnte.

Ergebnis:

Klasse bis 125 ccm — 20 Runden = 75,14 Meilen
 1. Graham (Suzuki) mit 81,34 mph; 2. Ivy (Yamaha) mit 78,91 mph; 1. Runde zurück 3. Simmonds (Kawasaki); 4. Lenk (MZ); 5. Carruthers (Honda); 2 Runden zurück 6. Bischoff (MZ); 7. Curry (Honda); 8. Denzler (Honda); 9. Kangasniemi (Honda); 10. Kuusisto (Honda); 11. Coulter (Bultaco).
 Schnellste Runde: Ivy (Yamaha) mit 85,06 mph.

Halbliterklasse im Unwetter — Agostini siegt

Schwere schwarze Gewitterwolken ziehen auf, als die Letzten der 125er Klasse das Ziel passiert haben. Und obwohl jedermann sieht, daß sich da ein fürchterliches Unwetter zusammenbraut, werden die Fahrer des nächsten Laufs, des Rennens der Halbliterklasse, zum Start vorgezogen. Ohne Unterbrechung wird die Veranstaltung fortgesetzt. Es ist fast dunkel wie in der Nacht, und ein wolkenbruchartiger Regen nimmt auch noch die letzte Sicht, als das Feld auf die Reise geschickt wird. John Dodds, John Cooper, Malcolm Stanton, Kel Carruthers und Lewis Young rut-



schen bereits beim Start weg und fallen übereinander. Alle bis auf Stanton, dem das Bremsseil beim Sturz gerissen ist, können jedoch trotzdem ihre Maschinen noch in Gang bringen und dem Feld nacheilen. Cooper allerdings kommt nur bis zur ersten Rechtskurve; als er die anbremsen wollte, schießt ihm aus einem Loch im Tank (das er sich bei dem besagten Massensturz geholt und nicht bemerkt hatte) Benzin auf den Vorderreifen, was unvermeidlich zu einem neuen Sturz führte. Dabei passierte ihm zwar zum Glück nichts — die Norton aber wurde arg in Mitleidenschaft gezogen. Sie knallte frontal gegen einen Strohhallen-Wall, was eine stark demolierte Vordergabel und einen gestauchten Mittelrahmen zur Folge hatte. Den besten Start hatte Giacomo Agostini auf der MV Agusta. Allerdings sagte er uns nach dem Rennen, daß die erste Runde eher ein Eiertanz denn ein Fahren gewesen sei und er oft geglaubt habe, im nächsten Augenblick auch unten zu liegen. 10 Sekunden vor dem Zweiten, John Hartle auf der Matchless, passiert Agostini jedoch nach der ersten Runde das Ziel. Dabei ist von ihm und der Maschine nicht viel mehr als ein Schatten und das Motorgeräusch wahrzuneh-

men — so dunkel ist es, während noch immer der wolkenbruchartige Regen anhält. Erst 28 Sekunden später zieht Mike Hailwood auf der Vierzylinder-Honda vorbei. Obwohl der Regen an Stärke nicht nachläßt, gelingt es ihm, in der dritten Runde sechs Sekunden gutzumachen. Unglücklicherweise aber war auf der Honda ein neuer, noch nicht eingefahrener Vorderradreifen montiert, und als Hailwood eine Runde später durch eine langgezogene Linkskurve geht, die dank eines übergetretenen Bachs nahezu völlig unter Wasser steht, nimmt ihm die aufspritzende Gischt die Sicht und er muß dank „Aquaplaning“ zu Boden. Auch ihm passiert zum Glück nichts — die Chancen auf ein Gewinnen des begehrten 500er Meistertitels sind allerdings damit auch in diesem Jahr wieder recht gering. Er müßte nämlich, um es doch noch zu schaffen, alle drei noch ausstehenden Läufe (in Irland, Italien und Kanada) gewinnen — eine wirklich kleine Chance. Auch der Dreizylinder-MV-Motor von Agostini läuft als Folge der Wasserfluten während der letzten fünf der insgesamt 23 Runden nur noch auf zwei Zylindern, und der Italiener verliert auf diese Weise einige Sekunden gegenüber John

Oben:

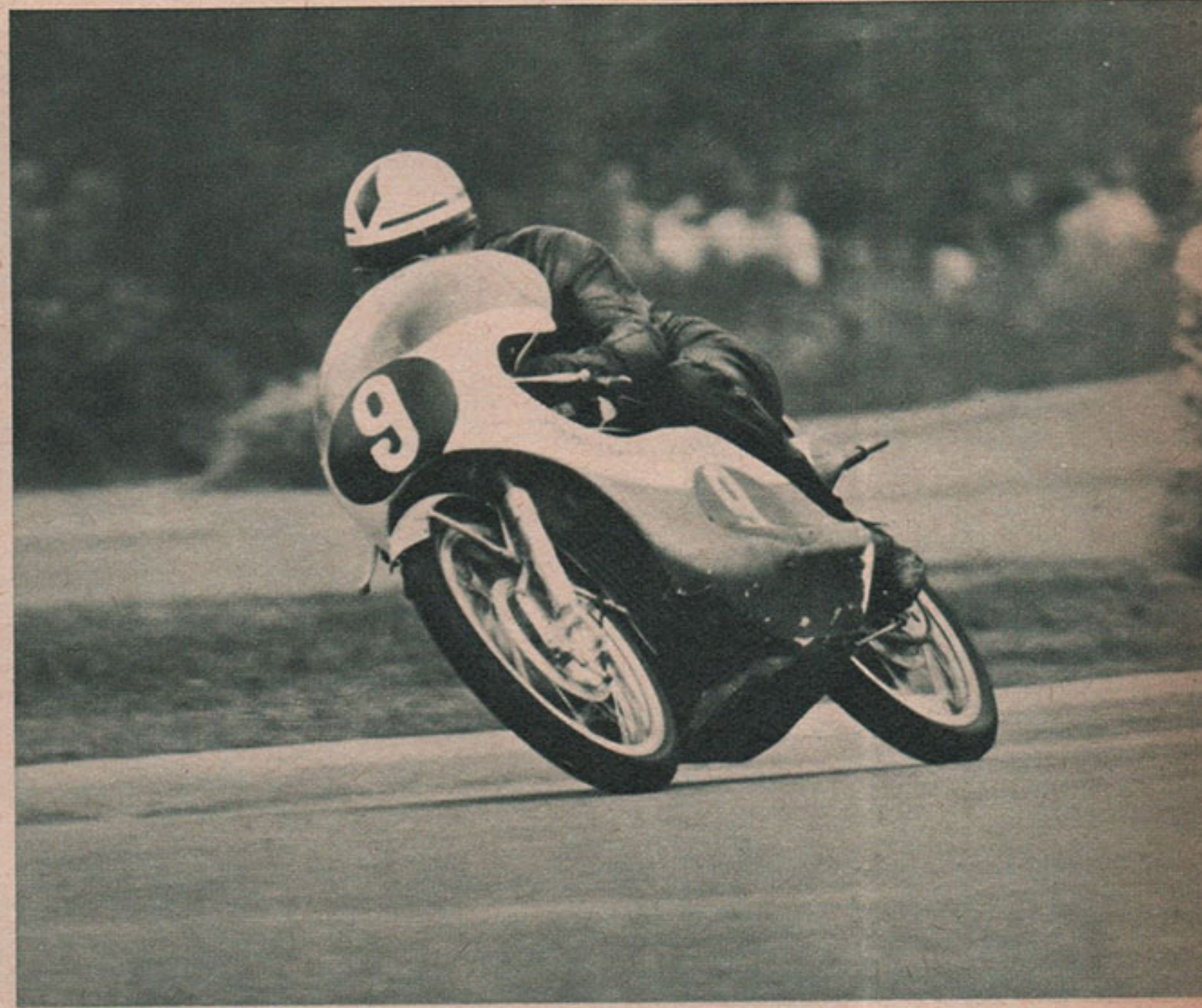
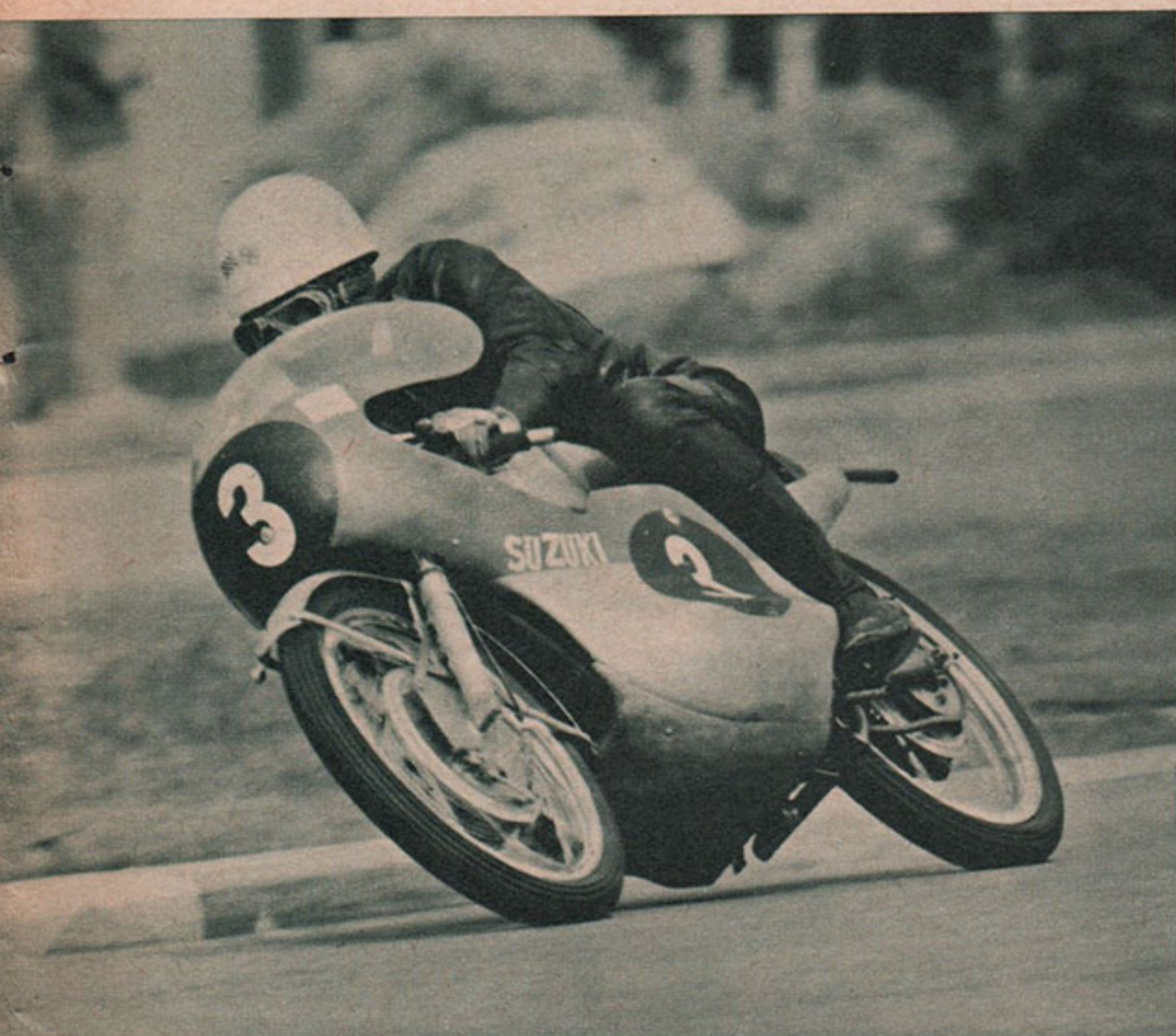
Noch wird der Große Preis von Finnland auf einer alles andere als idealen Strecke am Stadtrand von Imatra ausgetragen. Aber das wird sich ändern: die Finnen planen ein großzügig angelegtes neues Motodrom!

Unten links:

Stuart Graham, der allein gegen die leistungsmäßig überlegenen Vierzylinder-Yamahas ankämpfen mußte, holte auf der Zweizylinder-Suzuki seinen ersten Weltmeisterschaftssieg — und verhalf damit seiner Marke ebenfalls zum ersten Sieg der Saison in der 125er Klasse.

Unten rechts:

Dave Simmonds fuhr auf der (wie man sieht wassergekühlten) Zweizylinder-Drehschieber-Kawasaki 125 ein feines Rennen und holte sich hinter Ivy (Yamaha) den dritten Platz.



Hartle, der noch immer an zweiter Stelle liegt. Sein Vorsprung ist jedoch so groß, daß er in keiner Weise gefährdet ist und als überlegener Sieger, mit mehr als einer Minute Abstand zu Hartle, das Ziel erreicht. Billie Nelson auf der Norton wird Dritter.

Ergebnis:

Klasse bis 500 ccm - 23 Runden = 83,17 Meilen
 1. Agostini (MV Agusta) mit 73,94 mph; 2. Hartle (Matchless) mit 72,51 mph; 3. Nelson (Norton); 1 Runde zurück
 4. Granath (Matchless-Metisse); 5. Stevens (Hannah-Paton); 6. Hawthorne (Norton); 2 Runden zurück
 7. Young (Matchless-Metisse); 8. Turner (Matchless).
 Schnellste Runde: Agostini (MV) mit 77,29 mph.

Oben:

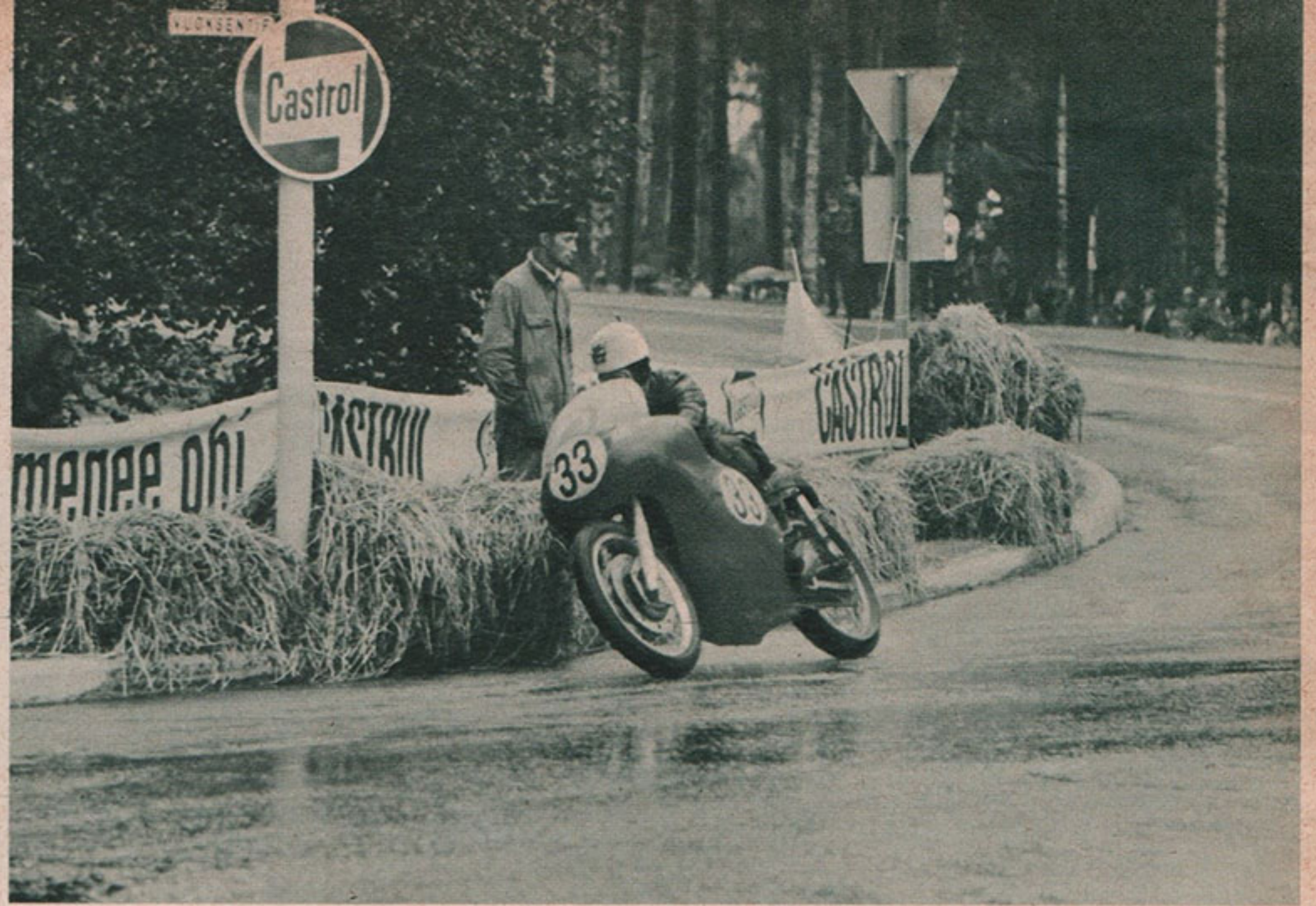
John Hartle fuhr auf seiner 500er Matchless, seinen englischen Freunden zur Freude, ein schönes Rennen und wurde hinter Agostini Zweiter.

Mitte:

Bill Ivy wurde hinter Mike Hailwood im Lauf der 250er Klasse Zweiter.

Unten:

Giacomo Agostini siegte im Lauf der 500er überlegen und hat für sich und MV damit die Weltmeisterschaft zum zweitenmal in greifbarer Nähe.



der andere MZ-Werksfahrer (er lag an vierter Stelle), an die Boxen mußte: in seiner Fahrbrille hatte sich Wasser gestaut, so daß er keine Sicht mehr hatte. Da aber das Feld bereits so weit auseinandergezogen ist, liegt er noch immer an vierter Position, als er das Rennen wieder aufnehmen kann. Zwei Runden vor Schluß rutscht Rosner beim Anbremsen einer langsamen Spitzkehre das Vorderrad weg, die MZ geht zu Boden — und fällt so unglücklich, daß der rechte Vergaserstutzen wegbriecht. Wieder einmal kommt Rosner so um eine verdiente Platzierung — und wiederum ist Woodman der lachende Dritte. Einziger Trost für Rosner: so bleibt wenigstens dieser Platz für die gemeinsam vertretene Marke.

Einen schönen Kampf um den vierten Platz lieferten sich Gyula Marsovszky (Bultaco), Fred Stevens (Hannah-Paton) und Malcolm Stanton (Aermacchi), den schließlich Marsovszky für sich entscheiden konnte.

Ergebnis:

Klasse bis 250 ccm - 23 Runden = 83,17 Meilen
 1. Hailwood (Honda) mit 79,72 mph; 2. Ivy (Yamaha) mit 77,73 mph; 1 Runde zurück
 3. Woodman (MZ); 4. Marsovszky (Bultaco); 2 Runden zurück
 5. Stevens (Hannah-Paton); 6. Stanton (Aermacchi); 7. Lansivuori (Husqvarna); 3 Runden zurück
 8. Rosner (MZ); 9. Bischoff (MZ); 10. Dickson (Bultaco).
 Schnellste Runde: Hailwood (Honda) mit 81,15 mph.

Hailwood schlägt die 250er Yamaha

Der Regen ist nicht mehr ganz so schlimm, aber doch noch stark genug, um das Fahren außerordentlich zu erschweren, als die 250er gestartet werden. Diesmal ist es Mike Hailwood, der auf der Sechszylinder-Honda als Erster davonzieht. Obwohl sich Bill Ivy mit der Yamaha anfangs dicht hinter ihm halten kann, will es Hailwood diesmal offenbar genau wissen, und er läßt Ivy auf der motorisch stärkeren Zweitaktmaschine (der Vierzylindermotor soll seit dem Lauf in Brünn auf eine Leistung von über 70 PS = 280 PS/Ltr. gebracht worden sein!) keine Chance, mitzuhalten. Mit knapp zwei Sekunden Vorsprung siegt Hailwood nach 23 Runden härtesten fahrerischen Einsatzes überlegen vor Ivy.

Phil Read ist auch in diesem Rennen wieder vom Pech verfolgt. Mit einem nie sauber auf allen vier Zylindern laufenden Motor gelingt es ihm zwar, hinter Ivy den dritten Platz zu halten — aber nur bis zur 17. Runde. Dann muß er wegen eines Schadens im Primärtrieb aufgeben.

Auch Ralph Bryans auf der zweiten Sechszylinder-Honda ist bereits in der zweiten Runde mit Getriebeschaden aus dem Rennen gegangen. Heinz Rosner rückte dadurch mit seiner MZ auf den dritten Platz, während Derek Woodman,





Weltmeister Enders gewinnt erneut die Gespannklasse

Als zum abschließenden Rennen des Tages die Gespanne am Start Aufstellung genommen haben, verschlechtert sich das Wetter erneut, so daß sich die Organisatoren entschließen, den Lauf statt wie vorgesehen über 20 nur über 17 Runden ausfahren zu lassen.

Georg Auerbacher erwischt den besten Start und übernimmt für die erste Runde die Führung, gefolgt von Siegfried Schauzu. Allerdings kann der nur kurz mithalten — dann bricht ihm ein Kolben und er muß aufgeben. Schauzu hatte bereits im Training Pech gehabt, auch da war ihm der Motor defekt geworden. Aber dennoch nahm er alles mit Humor und sagte nach dem Rennen nur „Man kann nicht immer Glück haben — dafür klappt's vielleicht beim nächsten Mal wieder!“

Aber dann rückt Klaus Enders nach vorn. Ja — er schießt förmlich an Auerbacher, dessen Motor nicht seine beste Leistung abzugeben scheint, vorbei, um nun die Führung bis ins Ziel hinein nicht mehr abzugeben. Obwohl das Wetter wirklich miserabel ist, gelingt es ihm zusammen mit

seinem Beifahrer Ralf Engelhardt, den Vorsprung vor dem Zweiten von Runde zu Runde zu vergrößern, so daß er mit über einer Minute Abstand als Sieger dieses unter ungünstigsten Verhältnissen gefahrenen, wirklich unglaublich schwierigen Rennens abgewinkt wird.

Besagter Zweiter aber wird nicht Auerbacher, der sich mit dem dritten Platz zufriedengeben mußte, sondern Johann Attenberger, der ebenfalls ein hervorragendes Rennen fuhr. Hans Hänni aus der Schweiz wurde (auch er wie alle anderen auf BMW) Vierter.

Oben:
Die Wasserfluten behinderten die Fahrer vor allem auch in der Seitenwagenklasse (hier in der Kurve, in der Hailwood im Lauf der 500er stürzte).

Unten links:
Johann Attenberger konnte sich nach einem sehr gut gefahrenen Rennen den zweiten Platz der Gespannklasse hinter Enders sichern.

Unten rechts:
Der neue Weltmeister Klaus Enders fuhr mit seinem Beifahrer Ralf Engelhardt wieder ein feines Rennen — er gewann überlegen. Fotos V. Rauch

Enders/Engelhardt aber holten sich auf ihrer BMW damit den fünften Sieg in dieser Weltmeisterschaftssaison — bei sieben Starts ein großartiges Ergebnis. Und eine Unterstreichung ihres Könnens, dank dessen sie verdient Weltmeister 1967 der Gespannklasse wurden.

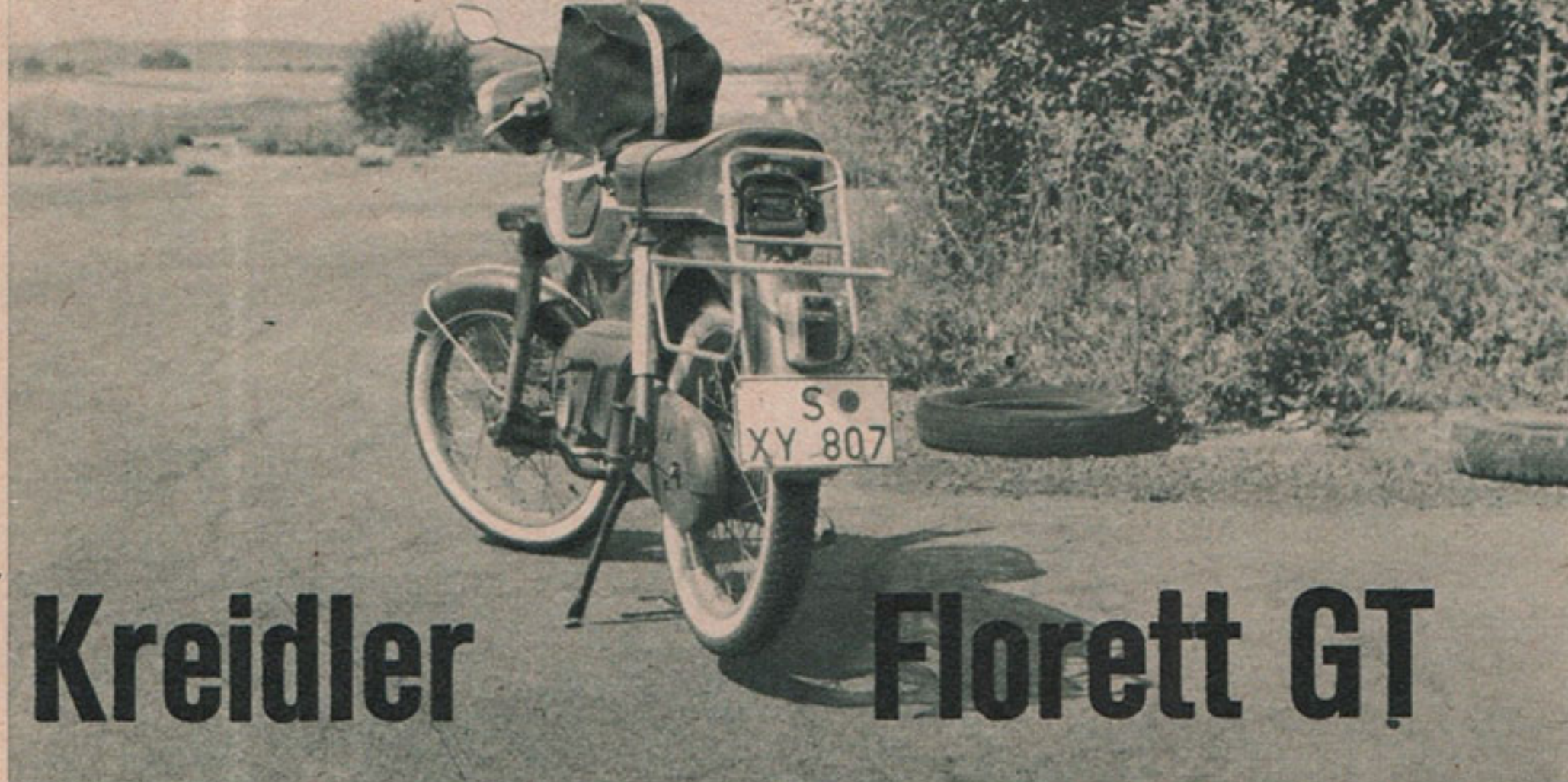
Ergebnis:

Klasse Seitenwagen — 17 Runden = 63,69 Meilen
1. Enders/Engelhardt (BMW) mit 71,52 mph; 2. Attenberger/Schillinger (BMW) mit 70,63 mph; 3. Auerbacher/Dein (BMW); 1. Runde zurück 4. Hänni/Barfuss (BMW); 5. Persson/Astrom (BMW); 6. Bjarnemark/Ragmo (BMW); 7. Appelt/Barkhan (BMW); 8. Moskar/Sigvart (BMW).
Schnellste Runde: Enders/Engelhardt (BMW) mit 73,13 mph.

Beim Training war am Samstag das Gespann Wohlfahrt/Vester aus der Bahn getragen worden. Während Vester sich keine schweren Verletzungen zuzog, mußte Wohlfahrt u. a. mit einem Beckenbruch ins Krankenhaus gebracht werden. Bei Drucklegung dieses Heftes bestand keine Lebensgefahr, und wie wir hörten, bereitet der ADAC seinen Rücktransport in die Heimat auf dem Luftweg vor. V. R.



Dauertest



Kreidler

Florett GT

Es ist nicht das erste Mal, daß wir ein Florett zum Testen über recht lange Zeit behalten konnten. Vielleicht spricht allein diese Tatsache dafür, daß man im Hause Kreidler ein fast unbegrenztes Vertrauen in die eigene Arbeit hat, mehr jedenfalls als bei so mancher anderen deutschen oder ausländischen Motorradfirma. Der diesjährige Langstreckentest wurde speziell im Hinblick darauf von uns so wichtig genommen, weil ja seit dem letzten (Heft 21/1963) nicht nur Formveränderungen des Fahrwerks, sondern vor allem auch Leistungssteigerungen am Motor vorgenommen worden waren. Würde die damalige Zuverlässigkeit auch jetzt wieder in derart imponierender Weise zum Vorschein kommen? Würde sich nicht vielleicht doch die Leistungssteigerung nachteilig bemerkbar machen? Hat evtl. das Gerede von den „hochgezüchteten“ oder „überzüchteten“ Motoren doch ein klein wenig Berechtigung? Wir waren allerdings, ebenso wie Kreidler, von vornherein optimistisch. Die Motorkonstruktion des Florettmotors hatte ja seit sehr vielen Jahren ausreichend bewiesen, daß sie selbst leichter Leistungssteigerung durch Bastler standhält, warum sollte da nicht die werksseitige Leistungsanhebung ebenso erfolgreich sein.

Im Verlauf des Langstreckentests zeigte sich auch wie erwartet überhaupt keine Notwendigkeit, den Motor auch nur genauer anzusehen. Abgesehen von laufend nötiger Nachstellung des Elektrodenabstandes der Zündkerze (siehe Tabelle) und gegen Ende der Testzeit einer Zylinderdemonstration aus Neugierde, blieb alles unangestastet. Erstaunlich war im übrigen auch, daß die Auspuffanlage längst nicht mehr so sehr zum Zusetzen mit Ölkohle neigte, wie sie es vor vier Jahren noch tat. Kanäle und Schlitze im Zylinder zeigten auch gegen Ende der Testzeit noch kaum nennenswerte Ablagerungen.

Vom Motor her kann man also zufrieden sein. Das war für uns hier zunächst einmal das wichtigste Ergebnis der Prüfung über 15 000 km.

Zweiter Punkt, dem unsere besondere Aufmerksamkeit galt, war naturgemäß das Fahrwerk. Dabei ist es ja nicht so wichtig, daß man neuerdings eine Telegabel als Vorderradaufhängung verwendet, viel wesentlicher ist ja, ob diese Telegabel auch so gestaltet und abgestimmt ist, daß sie mit der Hinterradfeder harmonisiert. Die ersten Fahrindrücke bestätigten bereits im Heft 20/66, daß man bei Kreidler gewöhnt ist, Nägel mit Köpfen zu machen. Daran änderte sich auch im Verlauf der 15 000 km nichts mehr. Schleifender Mittelständer (wer einmal Florett fuhr weiß, daß das ganz schöne Schräglage bedeutet!) war an der Tagesordnung, übrigens nicht nur bei uns, sondern auch bei Kreidler im Versuch, so daß man dort für die Serie diesen Ständer noch ein wenig umgestaltete und höher legte. Auch darin entsprach unsere Testmaschine aus der Versuchsabteilung also noch nicht der Serie.

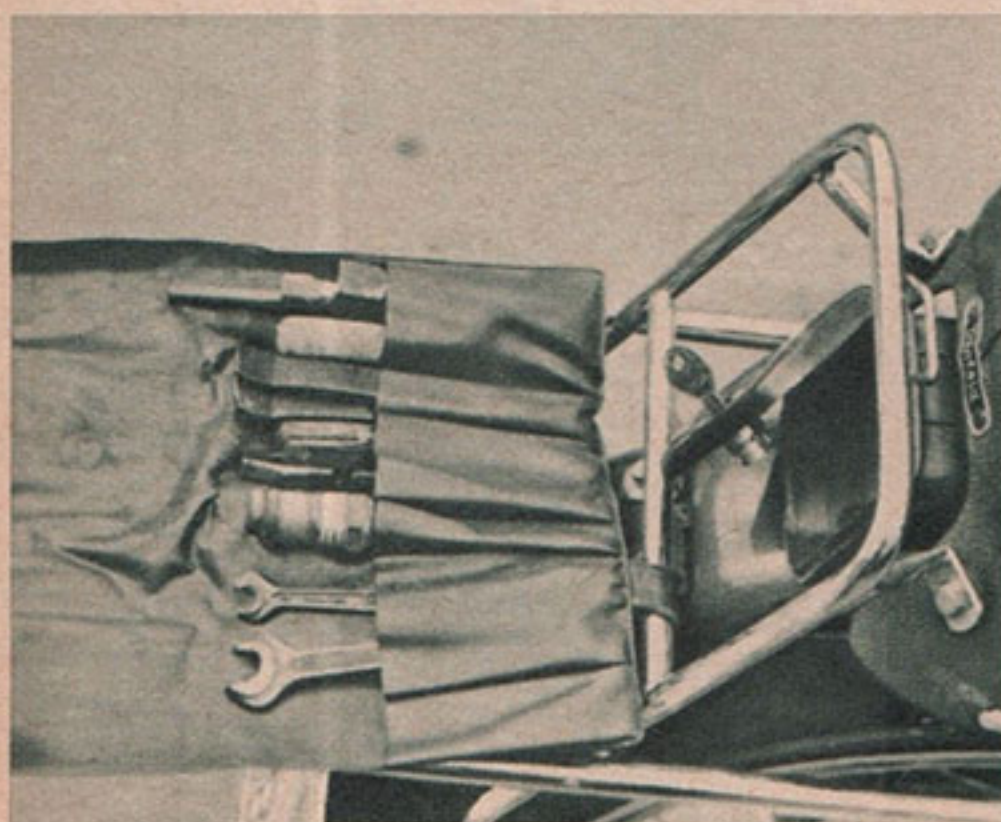
So könnte man also an dieser Stelle schon die Besprechung des Langstreckenfahrzeuges abschließen, soweit es um die grundsätzliche Charakterisierung des Florett GT geht. Die Tabelle des Fahrtenbuches spricht ja weitgehend für sich. Aber im Laufe einer so langen Testzeit erhält man derart viele Eindrücke, die unbedingt von Interesse sind, so daß wir im folgenden erst einmal den Mann zu Worte kommen lassen wollen, der unser Testflorett über die meisten Kilometer bewegt hat, cand. mach. Wolfgang Schmid, von der Akademischen Motorsportgruppe Stuttgart:

★

Wenn ein Werk von seinen Motorrädern behauptet, sie seien robust, zuverlässig und absolut vollgasfest, so möchte man natürlich ganz gerne wissen, was es damit wirklich auf sich hat. Schließlich sind es gerade diese Eigenschaften, die heute den Motorradfahrer am ehesten interessieren. Aus diesem Grunde wurde dem Florett GT bei unserem Langstreckentest nichts geschenkt. Wir haben uns keineswegs damit begnügt, die Maschine nur im Stadtverkehr, auf Landstraßen und Bundesstraßen „normal“ zu bewegen, sondern um ein wirklich abgerundetes Bild von der Leistungsfähigkeit und dem Stehvermögen der Maschine zu erhalten, wurde sie über alle nur denkbaren Strecken gejagt, angefangen von Geröll- und Sandwegen im Gelände bis hin zur Autobahn, wenn immer nur möglich mit Vollgas.

Links: Werkzeugkästen unter der Sitzbank gibt es bei anderen Fahrzeugen auch, aber dieser hier hat den Vorteil, in sich geschlossen zu sein. Darin kann keine Wasserlache stehenbleiben. Das Werkzeug selbst ist nichts Außergewöhnliches, die Montierhebel sind sogar praktisch wertlos

Rechts: Musterbeispiel für einen Gepäckträger: Nicht nur hinten kann man die Schulmappe aufschnallen, sondern für große Fahrt finden sogar zusätzliche Packtaschen seitlich sicheren Halt. Und das Gewicht rückt nicht zu sehr nach hinten. Ausführung sehr stabil, Chrom noch einwandfrei!



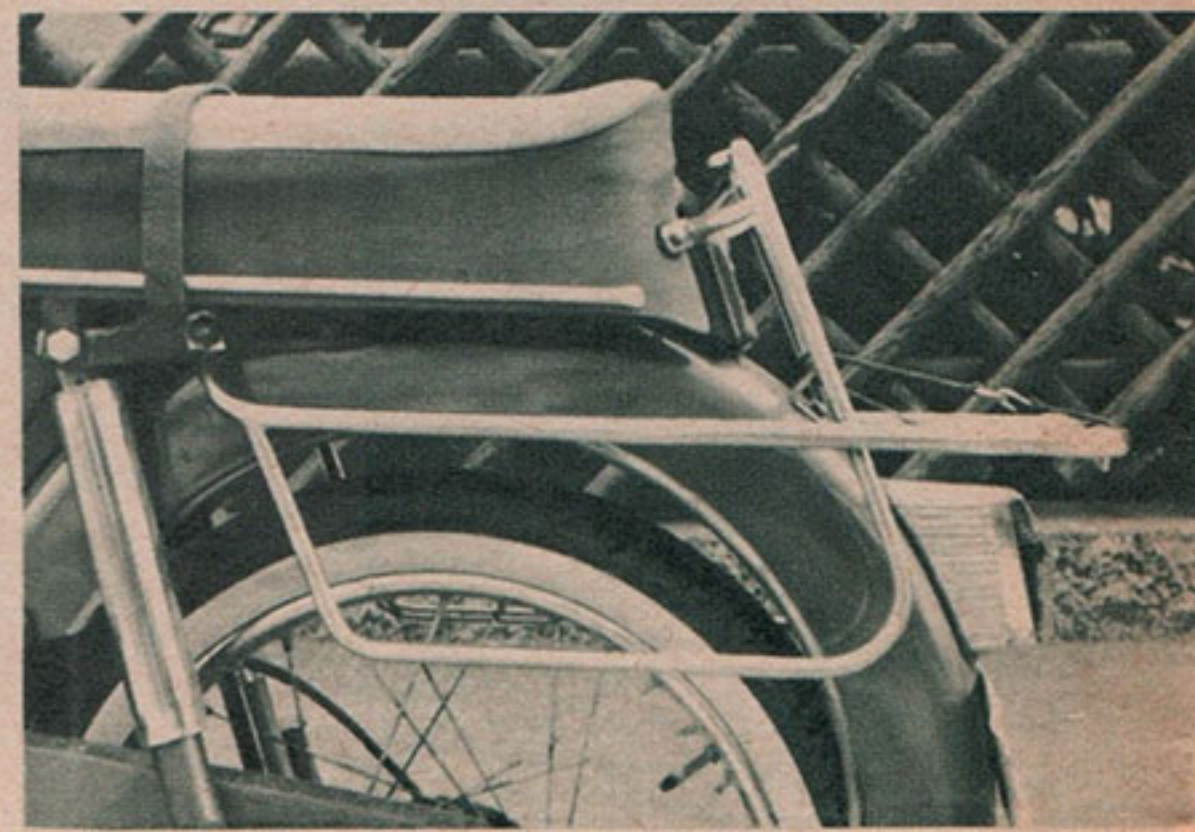
Nach 15 000 gefahrenen Kilometern ist das Florett GT noch in einem Zustand, der sich von dem einer neuen Maschine nur wenig unterscheidet. Die Motorleistung ist voll da, wie zu den besten Zeiten. Die Demontage des Zylinders hat gezeigt, daß sich während der ganzen Zeit keine nennenswerten Ölkohleablagerungen in den Auslaß- und Überströmkanälen gebildet haben. Nur im Auspuffschalldämpfer mußten beträchtliche Rückstände entfernt werden. Dieser muß ja ohnehin ab und zu gereinigt werden. Die Chromteile der Maschine befinden sich in einwandfreiem Zustand, lediglich der Arm des Rückspiegels ist stark ange-rostet.

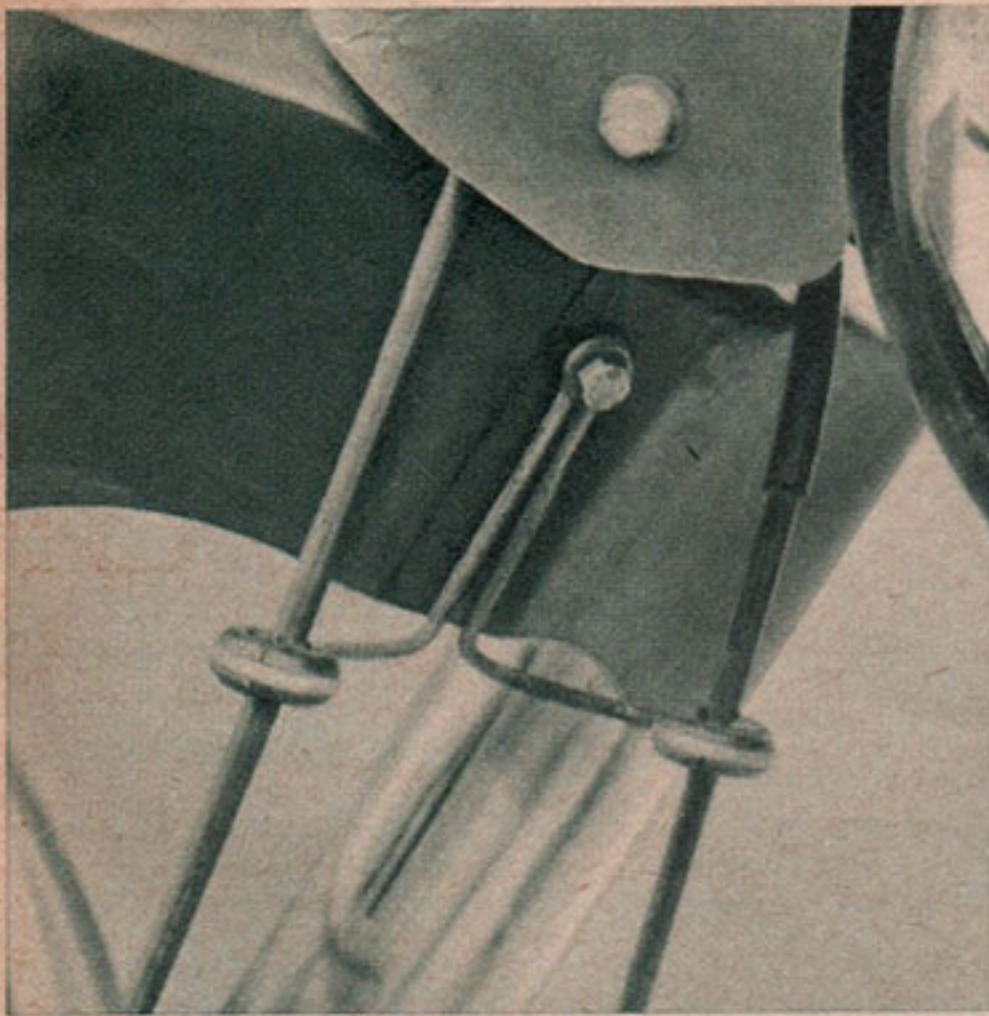
An den seitlichen Verkleidungsblechen ist an einigen Stellen der Lack abgenutzt, dort scheuern eben die Fahrstiefel.

Hier muß noch einmal betont werden, daß die getestete Maschine aus dem Kreidler-Versuch stammt, also nicht in allen Teilen dem heutigen Stand entspricht. Nachweislich hat in zwei Fällen die Versuchsausführung zu Schäden geführt, die bei Normalausführung nicht mehr vorkommen. Da wäre zunächst einmal die Kunststoffnase am Scheinwerfergehäuse zu nennen, die den Lampenring oben hält. Diese Nase brach schon auf den ersten Testkilometern, weil in der Versuchsausführung der Chromring falsch umgebördelt war. An dem neuen Scheinwerfergehäuse aus der normalen Fertigung war die Kunststoffnase zwar nicht wesentlich verstärkt, aber der Chromring stimmte. Diese Ausführung hat bis heute gehalten. Eine andere Panne trat dadurch auf, daß bei unserem Florett die Steckachse am Übergang von der eigentlichen Achse zum zylindrischen Kopf statt eines Einstichs einen Radius hatte. Dieser Radius bewirkte beim Festziehen der Steckachse ein Aufweiten des Gewindes auf der Kettenradachse (wobei sicherlich durch zu strammes Anknallen der Achsmutter auch Stauchung auftrat). Als dann einmal die Mutter für den Kettenspanner zurückgedreht wurde, riß diese auf. Der Riß wurde zunächst nicht bemerkt. Bei der nächsten größeren Fahrt sprang auf einer Geröllstrecke die Kette ab und klemmte sich so unglücklich zwischen Kettenritzel und Gehäusevorsprung für die Kickstarterwelle, daß sie nur durch Demontage des Kettenritzels wieder freizubekommen war. Ging übrigens nicht mit dem Bordwerkzeug. Der Grund zu dieser Panne: Die geplatze Mutter vermochte den linken Kettenspanner nicht mehr ausreichend zu halten.

Aus der Übersicht über die aufgetretenen Mängel kann man ersehen, daß während der Testzeit im ganzen meistens Teile zu Bruch gingen, die ein Weiterfahren nicht verhinderten. Man sieht auch, daß an den wichtigsten Teilen des Fahrzeuges (also am Motor und Getriebe) keinerlei Defekte vorkamen. Lediglich die Kette schneidet mit zwei Kettenrissen sehr schlecht ab. Doch muß man hierbei beachten, daß unsere Fahrweise bestimmt nicht die zahmste war. Beim normalen Fahrtrieb wird es also wohl nicht so schnell zu einem Kettenriß kommen.

Wenn man aus obiger Liste die beiden Defekte ausklammert, die auf das Konto unseres Versuchs-Modelles kommen (Scheinwerfer und Achse), so stellt man fest, daß eigentlich (außer im Falle Kette) nur winzige Kleinigkeiten ihren Geist





Eine der vielen netten Kleinigkeiten des Florett: Der Halter für Bremsseil und Tachowelle führt beide schön symmetrisch, außerdem in Gummifüllungen, so daß die Seilhülle nicht durchscheuern kann.

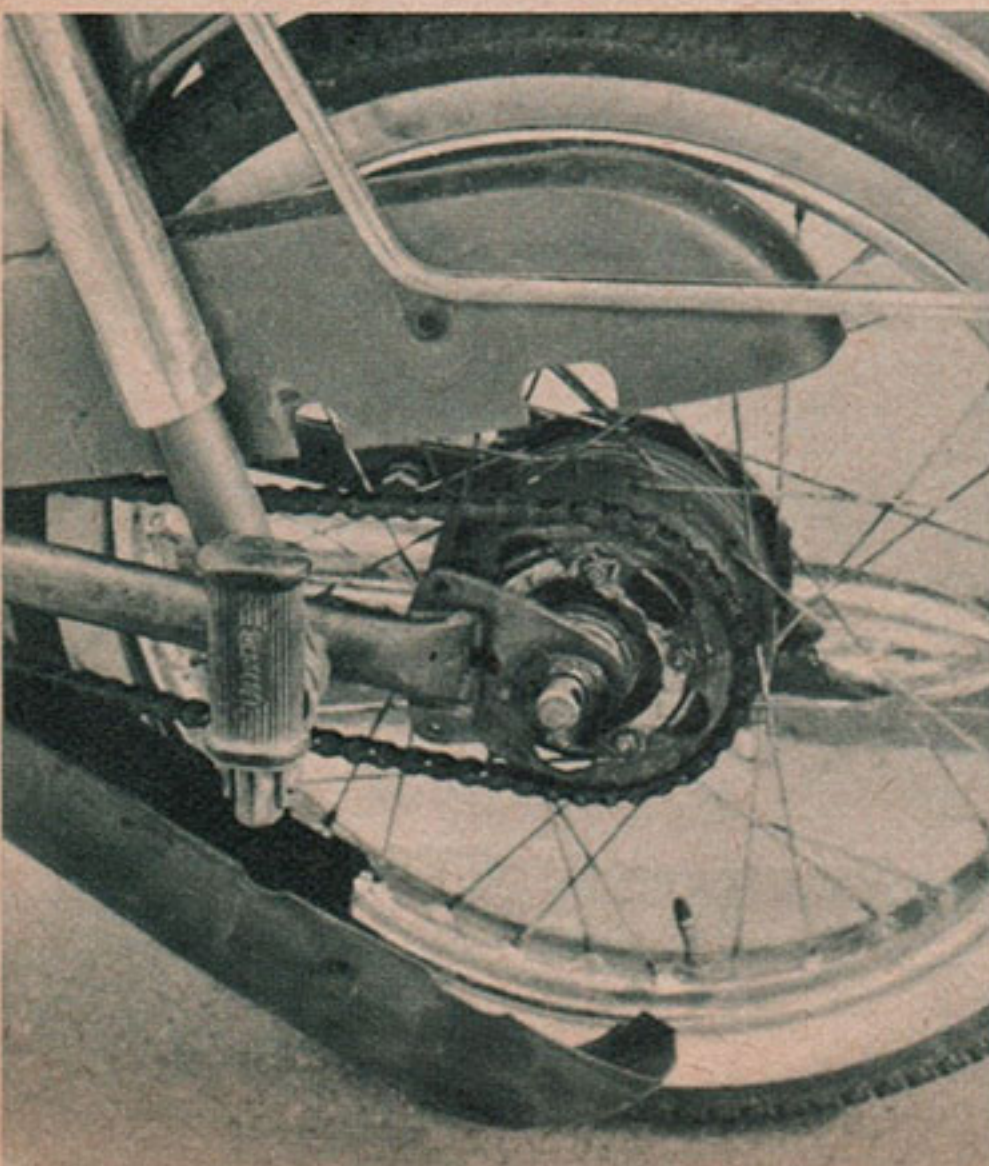
aufgaben. Und das ist denn auch eine der erfreulichsten Eigenschaften des Florett GT: man kann unbedingt auf seine Zuverlässigkeit vertrauen, braucht nicht dauernd mit „dem Ohr im Motor“ zu lauschen, trotz heftiger Jagerei!

Der Motor ist einfach nicht totzukriegen. Stundenlanges Vollgasfahren schadet ihm ebenso wenig wie das Überdrehen beim Windschattenfahren hinter größeren Motorrädern. Langgezogene Steigungen bringen keine thermischen Schwierigkeiten, die Gebläsekühlung macht sich hier bezahlt. Auch das Getriebe ist recht robust. Nie gab es Anlaß zu Ärger. Der Schalthebel brauchte nicht ein einziges Mal verstellt zu werden.

Ab und zu kam es vor, daß die Maschine nicht gleich nach dem ersten Tritt ansprang. Dann brauchte man nur die Zündkerze herauszuschrauben und den Elektrodenabstand zu verringern, schon konnte man wieder aufs Anspringen wetten. Die Zündkerzen brachten es im Florett-Motor auf keine hohe Lebensdauer. Nach 2500 bis 3000 km waren sie wegwerfbar. Dabei spielte das Kerzenfabrikat bei unserer Testmaschine keine Rolle.

Das Fahrwerk des Florett GT kann zum Schwärmen verleiten. Die saubere Dämpfungs-Federungs-Abstimmung der Federbeine, die eigenwillige Kreidler-Teleskopgabel sowie das geringe Maschinengewicht sind verantwortlich für die ausgezeichnete Handlichkeit. Die weiche Federung, eine ordentliche Sitzbank und die genau passende Sitzposition sorgen dafür, daß man auch auf langen Strecken nicht den Spaß am Fahren verliert. Leider ist die Schwinge seitlich etwas weich. Das führt auf unebenen und kurvigen Straßen zuweilen zu leichten Schlangenlinien. Wenn es mir gelang, mit dem Florett GT Leute zu „verkochen“, denen das durchaus nicht gleichgültig war, so ist das vor allen Dingen auf das glänzende Fahrwerk zurückzuführen.

Die Befestigung der Teleskopgabelrohre in der unteren Gabelbrücke betrachtete ich anfänglich



mit Mißtrauen. Nachdem aber selbst das Überfahren von Bürgersteigkanten keine nachteiligen Folgen erkennen ließ, legte sich meine Abneigung. Immerhin war ja die Vorderschwinge der Adler MB auch ähnlich gebaut. Interessant an der Teleskopgabel ist vor allem das Dämpfungsverhalten. Eines Tages merkte ich beim Beschleunigen auf einer Straße mit vielen kleinen Unebenheiten, daß die Teleskopgabel beim Ausfedern stets hart anschlug. Ich dachte zunächst: „Zu wenig Öl drin.“ Eine Kontrolle des Ölstandes ergab jedoch einwandfreie Füllung. Danach wurde die Gabel etwas gründlicher probiert, und dabei stellte sich heraus, daß nach schwachem Einfedern praktisch ungedämpftes Ausfedern, nach starkem Einfedern jedoch stark gedämpftes Ausfedern erfolgt. Ein Vergleich an einem nagelneuen Serien-Florett zeigte die gleichen Ergebnisse. Für Florettbesitzer: Dieses Verhalten der Gabel ist normal, durchaus kein Grund zur Beunruhigung.

Bei Fahrzeugen mit Preßrahmen war es eine Zeitlang üblich, möglichst alle Kabel, Bowdenzüge, Luftfilter und dergleichen in das Innere des Rahmens zu verlegen. Das ergab gefällige äußere Formen, beim Reparieren aber erwünschte der Besitzer nicht selten den Tag, da er die „Schleuder“ gekauft hatte. Bei Kreidler hat man dieser Versuchung bewußt widerstanden. Kabel und Bowdenzüge verlaufen außerhalb des Rahmens und sind einwandfrei zugänglich.

Für den Kupplungszug hätte man sich allerdings etwas mehr Platz nehmen sollen, das Auswechseln müßte viel reibungsloser vor sich gehen.

Ein unbestreitbarer Vorteil des Preßrahmens und der verschalteten Bauweise: Das Reinigen des Fahrzeuges geht innerhalb kürzester Zeit vor sich, man kommt tatsächlich mit Wasser, Bürste und Leder aus, braucht kein Benzin. Für Leute, die weder Zeit noch Lust haben, jedes Wochenende mit dem Waschen der Maschine „totzuschlagen“, ist das von großer Bedeutung. Zum Glück hat man bei Kreidler auch der Versuchung widerstehen können, das Florett mit offenen Federbeinen zu liefern. Überhaupt zeigt sich deutlich, daß das Florett von Technikern und nicht von Modeschöpfern entworfen wurde. Es gibt kaum ein Teil, das nicht eine logische Berechtigung hat. Die ganze Maschine ist bewußt auf Alltagsbetrieb ausgelegt. Auf dem zweckmäßig geformten ca. 12 Liter fassenden Tank kann ein Tankrucksack befestigt werden, durchaus nicht bei allen 50 ccm-Maschinen ist das der Fall. Das Befördern von Gepäck aller Art wird einem leicht gemacht durch den sehr gefällig gestalteten, robusten und ausgezeichnet verarbeiteten Gepäckträger (was sieht man doch für Murks in dieser Hinsicht bei vielen anderen Maschinen). Daß ein Gepäckträger das optische Aussehen einer Maschine nicht zu verunstalten braucht, dafür ist das Florett GT ein glänzendes Beispiel.

An der Maschine gefielen weiter die sehr geschickte Unterbringung des Werkzeuges, der ausgezeichnete, in Sekundenschnelle zu öffnende Kettenschutz und das sportlich schmale und doch als Schutz voll wirksame Vorderradschutzblech.

Weniger gut gefielen mir der Kippständer, der bei unsanfter Behandlung bald so verbogen wird, daß man den Spaß am Kurvenfahren verliert, der Rückspiegel, der fast stets so vibriert, daß man die Vorgänge hinter sich nur schemenhaft darin wahrnehmen kann, und die Vibrationen, die besonders auf den ersten 10 000 km bei bestimmten Betriebszuständen den Tank erzittern ließen (Lagerung in Gummi könnte das auf einfache Art und Weise verhindern).

Ein paar Worte noch zu den Bremsen: Man kann jederzeit das Vorderrad zum Pfeifen bringen, falls man mit einer Vorderradbremse um-

Links: Die Kunststoff-Kettenkapselung läßt sich mit dem SW 10er Steckschlüssel aus dem Bordwerkzeug durch Lösen von nur zwei Schrauben soweit entfernen, daß man zum Basteln genug Platz hat. Wegen des geringen Gewichts wird am hinteren Ende keine zusätzliche Verschraubung gebraucht.

Rechts: Eine weniger schöne Stelle ist die Lampenhalterung. Sie ist zu weich, der Scheinwerferstrahl hüpfert recht heftig, natürlich nur bei schlechten Straßen. Vielleicht kann man den Scheinwerfer noch ein wenig dichter an die Lenkachse heranholen, ohne wertvolle Höhe zu verschenken?

Fahrzeugdaten: Kreidler Florett GT, 5-Gang, Fahrgestell Nr. V 195, Motor Nr. 5028 830. Fahrzeugart: Kleinkraft- rad, Kreidler-Versuchsausführung, Entwicklungsstufe: bis auf Kleinigkeiten serienreif (d. h. die endgültige Serienfertigung bringt in Einzelteilen Verbesserungen). Testzweck: Feststellung der Langstreckenzuverlässigkeit.

Fahrtenbuch

	km
1. Fahrer: Übernahme für Langstrecke	1 466
Auspuffendstück nachgezogen	1 560
Kette nachgespannt	1 905
Kette gerissen	2 142
Schnarre eingerostet	2 258
Rücklichtbirne durchgebrannt	2 513
Haltenase für Scheinwerfereinsatz abgebrochen (Versuchsausführung, provisorisch geklebt mit Tesafilm)	3 063
Auspuffendstück festgezogen	3 281
Startschwierigkeiten wegen zu weitem Elektrodenabstand (0,7) erstmals	3 618
Kette gespannt und gefettet	3 681
Hinterradbremszug geschmiert	3 912
Auspuffendstück festgezogen (wird zukünftig nicht mehr erwähnt)	4 044
Elektrodenabstand nachgestellt	4 226
Neue Kette aufgelegt	4 369
2. Fahrer: Übernahme bei	4 713
Abdeckhüllen der Telegabel wandern nach unten, wird behoben durch sauberes Waschen der Gabelhauptrohre. In Serie in Ordnung	4 920
Hinterradbremse nachgestellt	5 109
Elektrodenabstand nachgestellt	6 726
Vorderradbremse nachgestellt, neuer Hinterreifen montiert	6 726
Neue Zündkerze	7 452
Vorderradbremse nachgestellt	7 520
Hinterradbremse nachgestellt	8 254
Rücklichtbirne durchgebrannt	8 848
Kette nachgespannt bis Anschlag	9 515
Elektrodenabstand nachgestellt	9 864
Neue Scheinwerferhalterung angebaut (vgl. km 3 063, jetzt Serienbauteil)	9 943
Neue Zündkerze	10 278
Sturz, Scheinwerfer-Chromring eingebault, Haltenase hat gehalten (vgl. km 9 943)	10 280
Reifenpanne (Nagel)	10 478
Rücklichtbirne durchgebrannt	10 522
Vorder- und Hinterreifen neu	10 697
Elektrodenabstand nachgestellt	11 448
Kupplungszug gerissen, Vorderradbremse nachgestellt	11 461
Tachoatrieb defekt	11 586
Ketten-Haltemutter geplatzt, Kette abgesprungen (Achse nicht serienmäßig)	11 600
Kette gerissen	11 857
Elektrodenabstand nachgestellt	12 154
Neue Kerze	13 065
Neuer Hinterreifen	14 183
Benzinschlauch erneuert (undicht), Bremsen beide nachgestellt	14 183
Reifenpanne vorn (Steinstück)	14 568

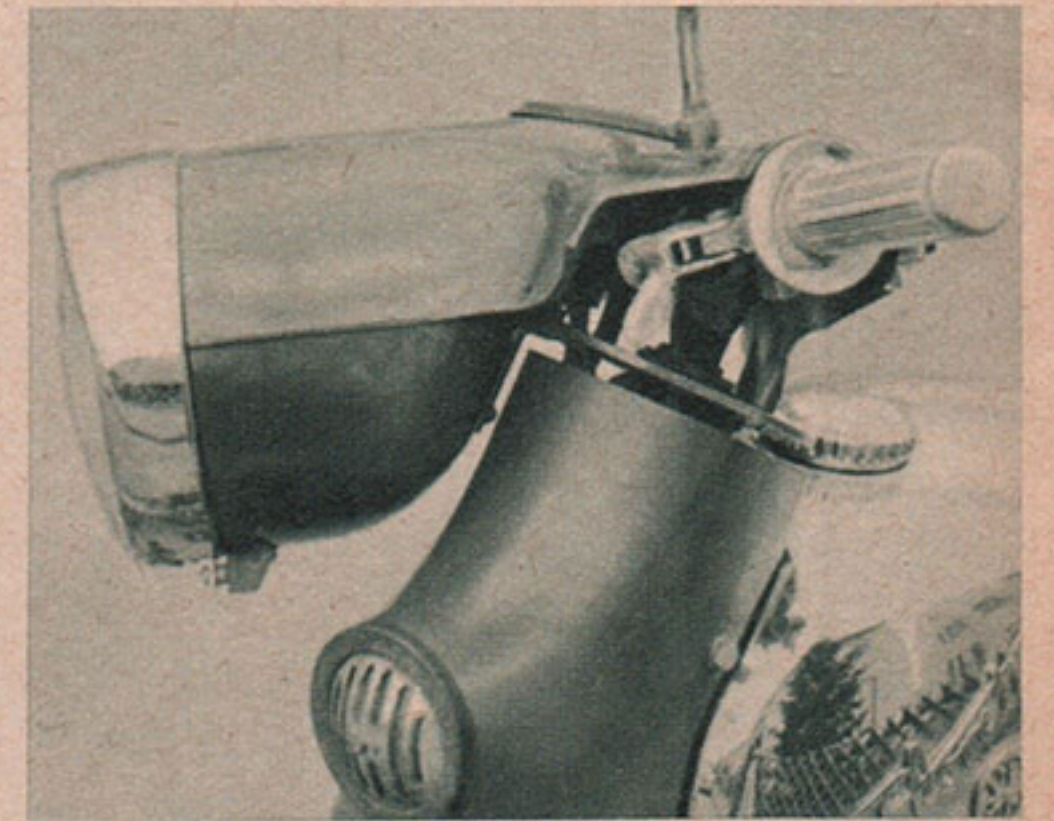
Verbrauch

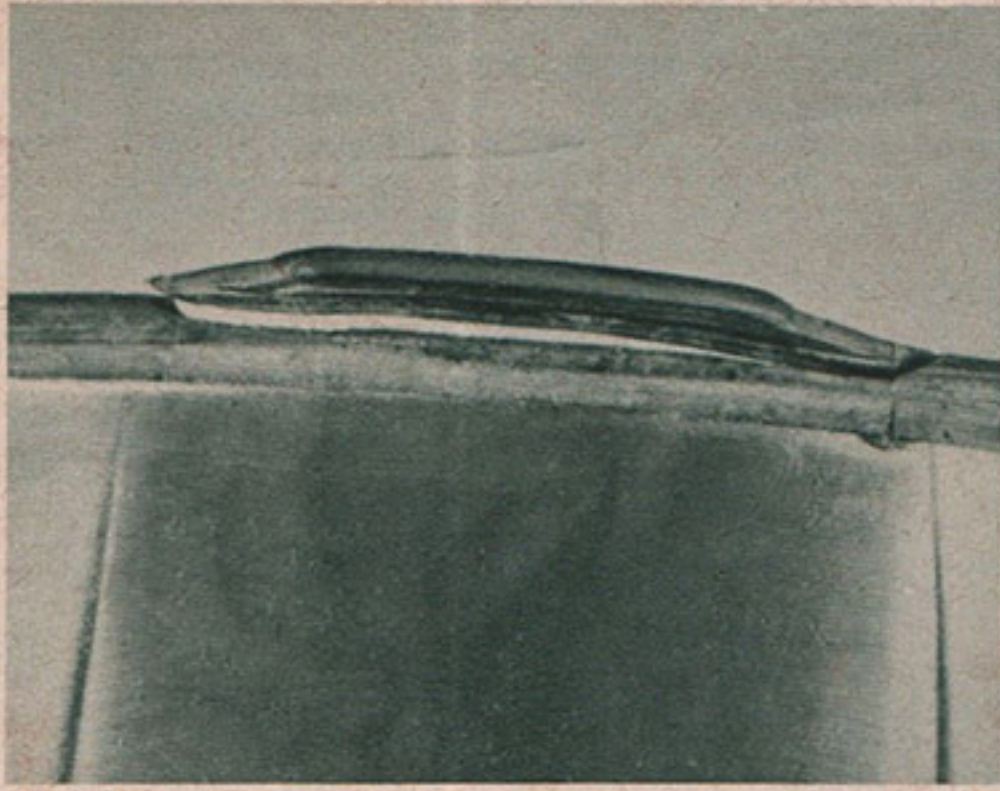
Verbrauch über gesamte Strecke, aus einzelnen Durchschnittswerten ausgemittelt, betrug 3,7 Liter/100 km. Spitzenwerte mit 4,2 Liter/100 km bei Geländebetrieb und reinem Stadtverkehr, Minimalwerte mit 3,45 Liter/100 km auf Bundesstraßen-Langstrecken.

zugehen versteht. Auch das thermische Verhalten erwies sich als gut. Erst bei steilen, langen Bergabfahrten zu zweit machte sich ein leichter Fadingeffekt bemerkbar.

Ich muß gestehen, daß mir der Abschied vom Florett GT mächtig schwerfiel. Wenn man von einer großen Maschine (42 PS) auf ein Kleinkraft- rad umsteigt, wie es bei mir der Fall war, dann braucht man höchstens zwei bis drei Tage zum Eingewöhnen, und man staunt ehrlich, wieviel Spaß doch eine Fünffziger bringen kann. Vor allem, wenn sie so anspruchslos, zweckmäßig und rasant ist wie das Florett.

Soweit also unser Kilometerfresser (schade, daß uns unsere Zeitungsarbeit, die vielen Leserbriefe





Die im Text erwähnte Nase am Kunststoff-Lampenhalter, an der die gründliche Ursachenforschung im Kreidler-Versuch einmal bewiesen werden konnte.

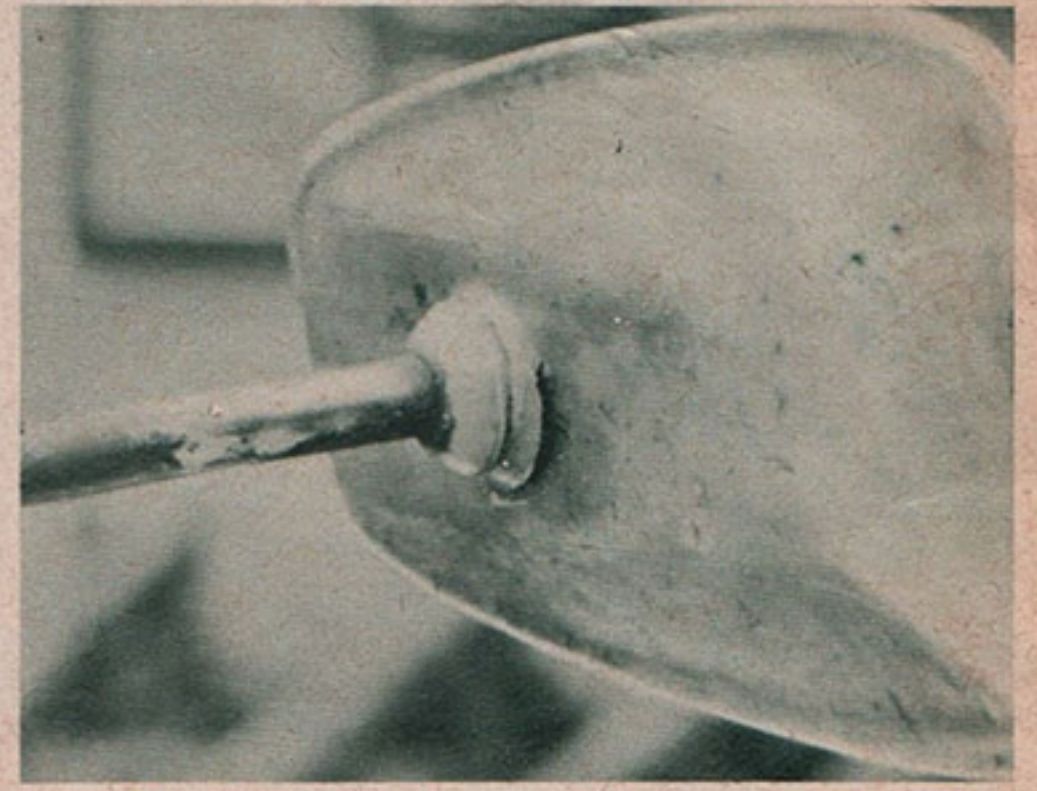
und die viele Bastelei nicht die Zeit lassen, selbst mal bewußt nach Herzenslust so viele Kilometer herunterzurasseln), soweit seine Beurteilung. Es mag vielleicht scheinen, daß er etwas zu sehr ins Schwärmen geraten ist, doch ist es das Florett GT tatsächlich wert, auch von den Fahrern der dicken Brummer für voll angesehen zu werden. Das neue Fahrwerk hat durch die Telegabel erheblich gewonnen, wobei vielleicht noch hinzuzufügen ist, daß die etwas merkwürdig scheinenden Dämpfungseigenschaften genau das sind, was man von einer guten Telegabel grundsätzlich verlangen müßte. Kleine Unebenheiten soll sie sehr schwach gedämpft wegschlucken, da muß sie spielen. Erst die groben Stöße sollen die Dämpfung beim Ausfedern zum Ansprechen bringen. Gerade das ist also hier bei der GT-Gabel herausgearbeitet, nach meiner Erfahrung wohl erstmalig in dieser Konsequenz. Die freche Fahrweise, die das neue Fahrwerk in wesentlich stärkerem Maße als seine Vorgänger gestattet, führt dann dazu, daß man plötzlich die hintere Schwinge für etwas weich hält. Früher ist das nie so aufgefallen, man kam schließlich nicht so eng an Fahrwerksgrenzen heran. Dabei wird die Weichheit der Schwinge durchaus nicht etwa als Warnzeichen empfunden, das Fahrwerk bleibt sauber in der Spur. Ein weniger gefühlvoller Fahrer wird nicht einmal bemerken, daß das Hinterrad ganz zarte Schlangenlinien fährt. So bleibt also auch das Florett GT im Fahrwerk durchaus gutmütig und ohne Tücken, genau wie seine Vorgänger.

Interessant war für uns die Fahrerei mit einer Vorserien-Versuchsmaschine besonders deshalb, weil wir an dieser einmal ganz deutlich das vor Augen geführt bekamen, was man so allgemein als „gründliche und langwierige Versuchsarbeit“ pauschal erwähnt. Diese vielen Kleinigkeiten, die ein guter Versuchsleiter beachten muß, damit die Serie nachher nicht vor Kinderkrankheiten eingeht, machen es wieder deutlich, daß eine Konstruktion durchaus nicht unbedingt am Zeichenbrett zur Serienreife entwickelt werden kann. So ist in diesem Zusammenhang die abgebrochene Nase des Kunststoff-Scheinwerfers ein Lehrbuch-

beispiel. Fritschen Müller wäre nach dem Bruch darangegangen, diese Nase einfach zu verstärken. Er hätte damit Schiffbruch erlitten, weil nicht die mangelnde Festigkeit der Nase die Bruch-Ursache war, sondern die falsche Gestaltung des Chromring-Bördels. Die gewissenhafte Ursachenforschung ist also wichtiger als viele Versuchskilometer, wichtiger als nur einfach neue „Erfindungen“ an Einzelteilen. Dem Konstruktions- und dem Versuchsteam von Kreidler muß man mit Hochachtung bestätigen, daß es den wichtigsten Grundsatz, den mal ein alter Konstrukteur geprägt hatte, glänzend beherrscht: Weniger erfinden, sondern besser konstruieren.

Nach alledem stellt sich die Frage, ob denn nun das Florett GT wirklich als Endpunkt einer Entwicklung anzusehen ist, als vollkommenes Kleinkraftrad. Hinsichtlich der Zuverlässigkeit, der absoluten Sicherheit des Fahrwerks gegen selbst mutwillige Fahrfehler kann man dies wohl behaupten. Mehr als knapp über 80 km/h ist für die Kleinkrafträder mit ihren diversen Führerscheinvorteilen nicht drin, und was bis zu dieser Grenze aus dem Fahrzeug herauszuholen ist, das hat man weitgehend beim Florett GT auf seine eigene Weise und nach dem einmal konzipierten Grundprinzip herausgearbeitet. Mehr PS im Motor würden die Geschwindigkeitsgrenze überschreiten lassen. Am Fahrwerk ist vielleicht die hintere Schwinge (die im übrigen in unserer Testmaschine auch geringfügig von der Serienausführung abwich, vielleicht lag die Weichheit sogar daran) einmal genauer zu durchdenken ... aber sonst? Das war beim letzten Modell, dem TS, noch etwas anders, da war für mein Gefühl das Getriebe zumindest im fünften Gang zu hoch gestuft, man mußte nach kurzem Abbremsen vor der Kurve gleich zweimal runterschalten, um nachher wieder genug Zugkraft zur Verfügung zu haben. Aber beim GT paßt die Motorcharakteristik zur Getriebebestufung. Bleiben also nur Kleinigkeiten, mit denen man immer kämpfen muß. Etwa die Spiegelhalterung (da gehen die Japaner z. T. schon auf Stangen von 10 mm Durchmesser, Vollmaterial) oder die Nummernschildbefestigung (der eine herausgefallene Niet brachte schon einen Anriß des Kuchenbleches mit sich). Als besonderer Wunsch allerdings steht auf meiner Liste noch die Befestigung des Scheinwerfers. Das große Kunststoffteil ist ausgezeichnet durchdacht, ein kleines Musterbeispiel dafür, welche komplizierte Formen man mit großer Festigkeit aus dem doch recht weichen (und deshalb vibrationsicheren) Kunststoff machen kann, hat aber den Nachteil, daß es dem Reflektor mit der schweren Glasscheibe zuviel Freiheit läßt. Der Lichtstrahl tanzt bei schlechtem Pflaster doch etwas zu heftig. Ich sehe hier zwar noch keine Möglichkeit einer besseren Lösung, denn immerhin ist die Gestaltung des Scheinwerferhalters aus gutem Grund so gewählt worden (je höher der Scheinwerfer, desto größer seine Reichweite), man hat in der Höhe keinen Zentimeter verschenkt. Aber dieser Punkt wäre Ansatz zu späteren Überlegungen.

Wirklich unangenehm war nur die Kettenlebensdauer, die aber recht einfach anzuheben sein wird.



Verbesserungsbedürftig ist die Spiegelhalterung. Zu viele Vibrationen am langen Arm bringen nicht nur Risse, sondern auch doppelte Bilder, vor allem unscharfe!

Grund zu der sichtlichen Überforderung der Kette ist wohl der neue Kettenschutz aus Kunststoff, von dem man sich eine bessere Abdeckung gegen Schmutz erhofft hatte (und den ich selbst als Fortschritt zunächst begrüßt hatte!). Er bringt anscheinend doch nicht so viele Vorteile, daß man seinetwegen die Kette leichter wählen konnte.

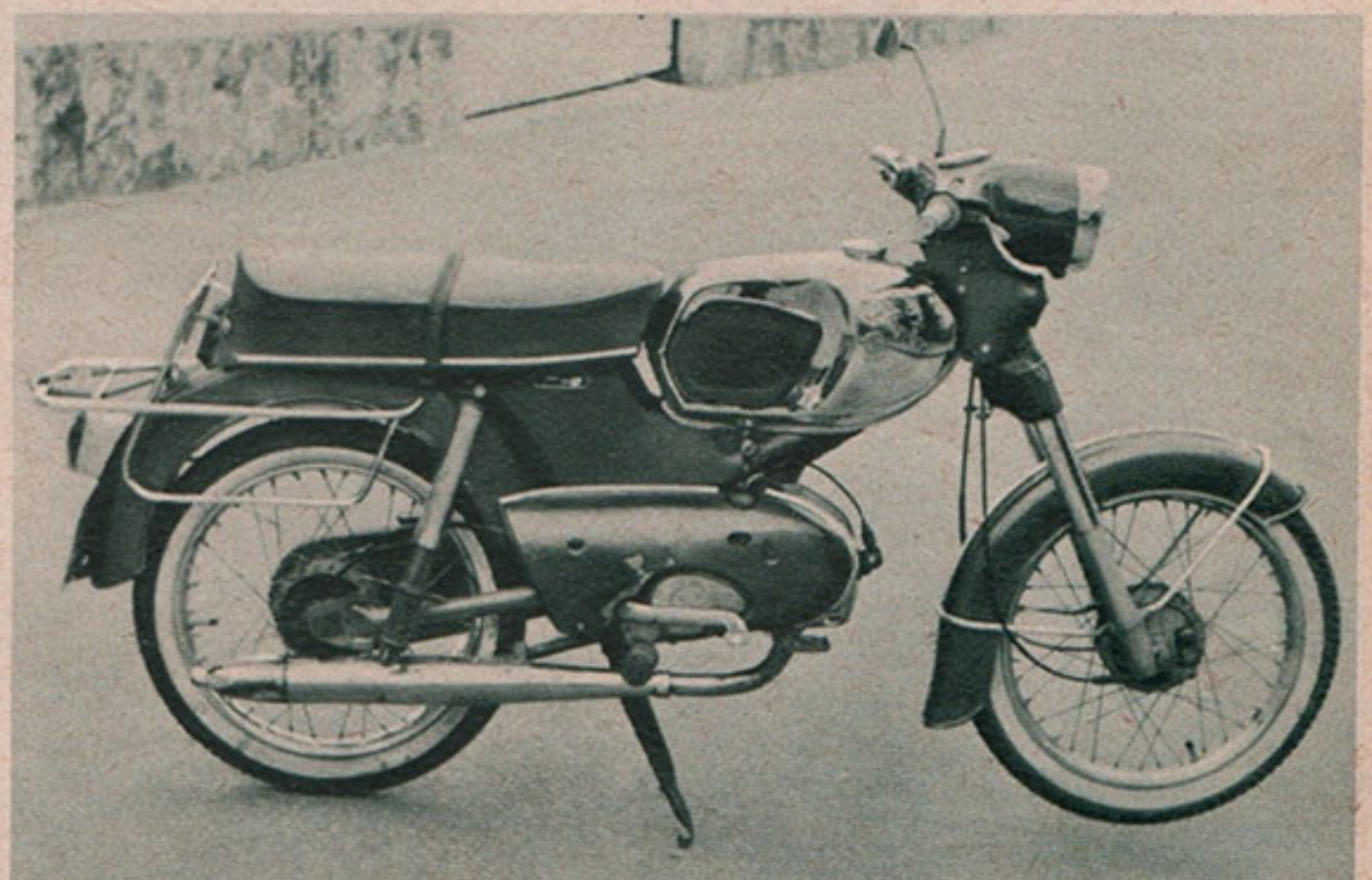
Zum Schluß sei mir noch ein privater Wunsch gestattet: Auch ich hatte mal mit einem gerissenen Kupplungszug am Florett zu kämpfen, der selbst angefertigte geriet etwas zu kurz und konnte deshalb nicht recht funktionieren. Da gab es in meiner Bastelbude etliche böse Worte. Die Idee, die Hülle des Seilzuges zum Drücken des Kupplungshebels am Getriebe zu benutzen, ist einmalig, und anscheinend wird sie auch unbesehen von Modell zu Modell übernommen. Trotzdem bevorzuge ich das ziehende Seil, das unabhängig von Krümmungen (die für die drückende Hülle notwendig sind!) funktioniert. Das ist zwar meine ganz eigene Meinung, dürfte doch nicht jeder Grundlage entbehren. Eine Änderung wäre übrigens gar nicht mal schwierig, oder?

Unterm Strich wird zusammengezählt:

Ausfallursachen waren zweimal Kettenrisse (durch Reserveglied im Bordwerkzeug wären das keine Ausfälle geworden!) und einmal der Kupplungszug. Defekte Teile waren drei Rücklichtbirnen, drei Kerzen, ein Tachotrieb und eben Kupplungszug und Ketten, Dinge, die man also auf Grund von Defekten neu kaufen müßte. Normaler Verschleiß waren vier Reifen und vielleicht der Benzinschlauch. Wenn man auch die Ketten als Verschleißteile rechnet, dann kommen schließlich als „Ersatzteilkosten auf Grund von Defekten“ nur die Pfennige für Rücklichtbirnen, die Kerzen und der Tachotrieb heraus — — — alles in allem wären das sehr billige 15 000 km. Und das war's, was wir so gern wieder bestätigt sehen wollten: daß die kleinen Flitzer in der Zuverlässigkeit zum Teil erheblich über dem allgemeinen Stand der Motorradtechnik liegen. Und das trotz der wesentlich höheren Literleistung dieser motorischen Meisterwerke! H.-J. M.



Aufpassen muß man auf Kleinigkeiten: der verlorene Niet im Bild links verursachte den Riß im Nummernschild. Vielleicht wäre ein etwas aufwendiger Schildhalter angebracht (Kunststoff?). Im Bild rechts das Testflorett nach 15 000 km: es sieht äußerlich fast neu aus, bis auf die Lackschäden vom Stiefel überall, auch im Chrom, noch blitzblank. Gepflegt wurde nicht übermäßig!





Armgard Neumann

Man kann lange nachdenken, aber mehr als die Finger beider Hände bringt man wohl kaum zusammen für die Damen, die bei internationalen Rennen als Beifahrerinnen mitfahren und mitfahren. Von diesen wenigen verschwanden manchmal auch nach kurzer Zeit wieder einige in der Versenkung. Im Programm taucht der Name eines Mädchens auf, man ist neugierig . . . lange Haare flattern unter einem Sturzhelm hervor, der Sprecher des Rennens macht seine Komplimente am Lautsprecher, ja, und dann ist auch schon sehr bald wieder Schweigen im Walde um dieses Mädchen. Es war nur eine Sternschnuppe am Rennhimmel gewesen. So o o einfach ist es eben doch wohl nicht, viele Runden auf einem Renngepann mitzufahren, und das strapaziöse Leben eines „Schmiermaxen“ zu führen.

Einen Namen unter ihnen haben sich aber bestimmt alle inzwischen gemerkt, die am Rennsport interessiert sind: Armgard Neumann als Beifahrerin von Arsenius Butscher auf BMW. Dieser Name ist bestimmt genauso bekannt wie seinerzeit der Name von Inge Stoll. Deswegen wurde ich neugierig auf dieses Mädchen und fand Gelegenheit, mich in Freiburg längere Zeit mit ihr zu unterhalten.

Zuerst erschien es nicht ganz einfach, im Gewimmel des Fahrerlagers unter den vielen Zelten, Maschinen und Wagen Armgard Neumann zu finden, als plötzlich dicht vor uns eine Stimme ertönte: „ . . . dann kaufe ich mir eben eine Bultaco im nächsten Jahr und fahre in Mitteldeutschland damit Rennen“. Wir hatten Aga gefunden. Sie saß unter dem Vordach eines Zeltes auf der Erde und diskutierte mit anderen Fahrern, was sie im nächsten Jahr unternehmen sollte, wenn Arsenius Butscher nicht mehr Rennen fährt. Schnell fanden wir Kontakt, und ich konnte gar nicht so fix mitschreiben, was das nette, sympathische Mädchen alles erzählte.

Armgard, die gerade am nächsten Tag, also am Renn-Sonntag, dem 30. Juli, 28 Jahre alt wurde, ist in der Niederlausitz geboren, kam aber mit ihren Eltern und ihrer Schwester bald nach Gießen, wo sie heute noch wohnt. Sie ging dort zur Schule und nach der Schulzeit zu einem Schreiner in die Lehre. Nach der Gesellenprüfung arbeitete sie als Gesellin, denn ihr Wunsch ist, Innenarchitektin zu werden. „Wenn ich es schaffe“, meinte sie. Im letzten Winter war sie zur Abwechslung mal in einem Möbelgeschäft tätig. Und jetzt? Ihre Antwort war: „Bin ich Landstreicher.“ Und dabei lachte sie wie ein echter Schelm. Ich muß sagen, wenn alle Landstreicher so nett und ordentlich aussehen würden, hätten sie alle meine Sympathie. Aga trägt ihr Haar nämlich ganz kurz, wir sahen sie in einem netten Minikleid, und auch sonst hat sie eigentlich gar keine Ähnlichkeit mit dem, wie Landstreicher im allgemeinen zu sein scheinen. In Wirklichkeit bemüht sie sich, im Fernstudium ihren Wunsch, Innenarchitektin zu werden, zu verwirklichen. „Wenn ich mich dahinterklemme, schaffe ich das bald“, meinte sie. Wir halten ihr die Daumen.

Wenn Mädchen Rennen fahren, fragt man zwangsläufig: Was sagen die Angehörigen dazu? Wie kommen Sie dazu, ausgerechnet bei Motorradrennen mitzufahren? Fuhr Ihr Vater auch Motor-

rad, oder wer brachte Sie mit diesem Sport in Verbindung?

Auf alles bekamen wir von Aga eine Antwort. Ihre Eltern haben nichts dagegen. Der Vater hat niemals etwas mit diesem Sport zu tun gehabt, hat sich auch als Buchhalter nie dafür interessiert, auch heute, wo er pensioniert ist, schaut er sich keine Rennen an, die seine Tochter mitfährt, während ihre Mutter gerne mal zuschaut und sich freut, wenn sich das Gespann Butscher/Neumann gut plazieren kann. Zuletzt war sie in Assen mit dabei. Agas einzige Schwester war jetzt mitgekommen und sah sich das Rennen in Freiburg an. Und wie sie ans Rennenfahren gekommen ist, hat sie mir auch erzählt: Von Gießen aus war es ja nur ein Katzensprung zum Schottenring, und so fuhr sie in den fünfziger Jahren mit Freunden dorthin, um sich das Rennen anzusehen. Sie fand Spaß an der Sache und sah sich in Hessen alle erreichbaren Grasbahnrennen an. Plötzlich kam einer der Freunde und erzählte ihr, daß er für DM 600.— ein Gespann kaufen könne, und ob Aga nicht Lust hätte, mit ihm Grasbahnrennen zu fahren. Natürlich hatte sie Lust, die beiden kauften das Gespann, jeder gab DM 300.— vom Gesparten, und sie beteiligten sich an der Hessischen Meisterschaft. Der Fahrer war der Bruder von Ralf Engelhardt, der bei Klaus Enders heute mitfährt. Damals fuhr Siegfried Schauzu auch noch Grasbahnrennen in Hessen, und temperamentvoll, wie Aga ist, erzählte sie mir: „Schon damals sah ich immer nur den Rücken vom Schauzu, der war mit seinem Gespann immer vor uns, und wir waren die Zweiten.“

Nachdem sie einige Zeit bei vielen Grasbahnrennen mitgefahren war, lockten auch die Straßenrennen. Sie begann als Beifahrerin von Wohlfahrt, bis eines Tages — es war wohl 1963 in Assen — Arsenius Butscher keinen Beifahrer hatte, und sie zu diesem ins Boot überwechselte.

Die beiden sind nun schon viele Rennen zusammen gefahren und auf meine Frage nach ihren größten Erfolgen, mußte sie erst eine Weile nachdenken, dann meinte sie: „So viele erste Plätze waren ja eigentlich nicht dabei. Neulich in Frankreich am Mont Ventoux waren wir Sieger, in Salzburg belegten wir den 2. Platz und in Belgien in Mettet den ersten. Aber viel glücklicher und

zufriedener als über jeden 1. Platz bei einem Rennen bin ich über unseren 8. Platz bei der diesjährigen TT auf der Isle of Man.“

Darüber glücklich zu sein hat Aga ja nun wirklich allen Grund, denn sie fuhr dieses Rennen mit einem gebrochenen Zeh und einigen ganz netten Prellungen, die ihr heute noch zu schaffen machen. Beim Training auf der Isle of Man hatte das Gespann Butscher/Neumann in einem Trainingslauf das Seitenwagenrad verloren und beim nächsten Training haben sie sich sogar überschlagen. Aga erzählte mir davon: „Das Gespann überschlug sich ganz langsam, ich bekam meinen Fuß nicht schnell genug darunter weg, der Seitenwagen fiel irgendwie darauf, und ich erinnerte mich, daß man mir gesagt hatte, daß ich mich zusammenrollen müsse bei einem Sturz. Schnell tat ich das, und fiel auf Unterarme und Knie. Das ging soweit ganz gut.“ Dabei verzog sie ihr Gesicht und rieb sich den Ellbogen.

Bald ist die Rennsaison vorbei, und Armgard Neumann überlegt sich, mit wem sie wohl im nächsten Jahr zusammen fahren kann, denn Butscher bestätigte uns auch, daß er im nächsten Jahr nicht wieder Rennen fahren will.

„Ja“, meinte sie, „am Ende einer Rennsaison freut man sich, daß man mal zu Hause bleiben kann, aber wenn dann der Winter kommt, wird man unruhig. Man fährt zum Elefantentreffen, um die Freunde zu sehen und Motorradluft zu schnuppern, und im Frühjahr kann man es nicht mehr abwarten, daß es wieder losgeht.“

Wie steht es aber nun damit: Beifahrer pflegen ihren Fahrern doch meistens bei der Bauerei an der Maschine zu helfen? „Na ja“, meinte sie, „wenn Not am Mann ist, greife ich auch mit zu, verstehen tue ich inzwischen ja auch einiges von der Technik. Aber außer Kerzenwechseln oder Düsen rausschrauben, überlasse ich die Arbeiten den Männern, die mehr davon wissen.“

Wir wünschen, daß sie für die nächste Saison einen guten Fahrer findet, mit dem sie wieder in ganz Europa auf den Rennen zu sehen sein wird, denn uns täte es aufrichtig leid, wenn wir sie im nächsten Jahr beim Auftakt der Rennsaison zum Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring vermissen müßten.

Hals und Beinbruch, Aga!

Inge Rogge



Der Zschopauer Werksfahrer Bernd Uhlmann mit der neuen MZ 125 EDM/G bei einem Geländewettbewerb in seiner Heimat. Bisher war man offenbar mit den neuen Drehschiebermaschinen bei MZ noch nicht zufrieden.

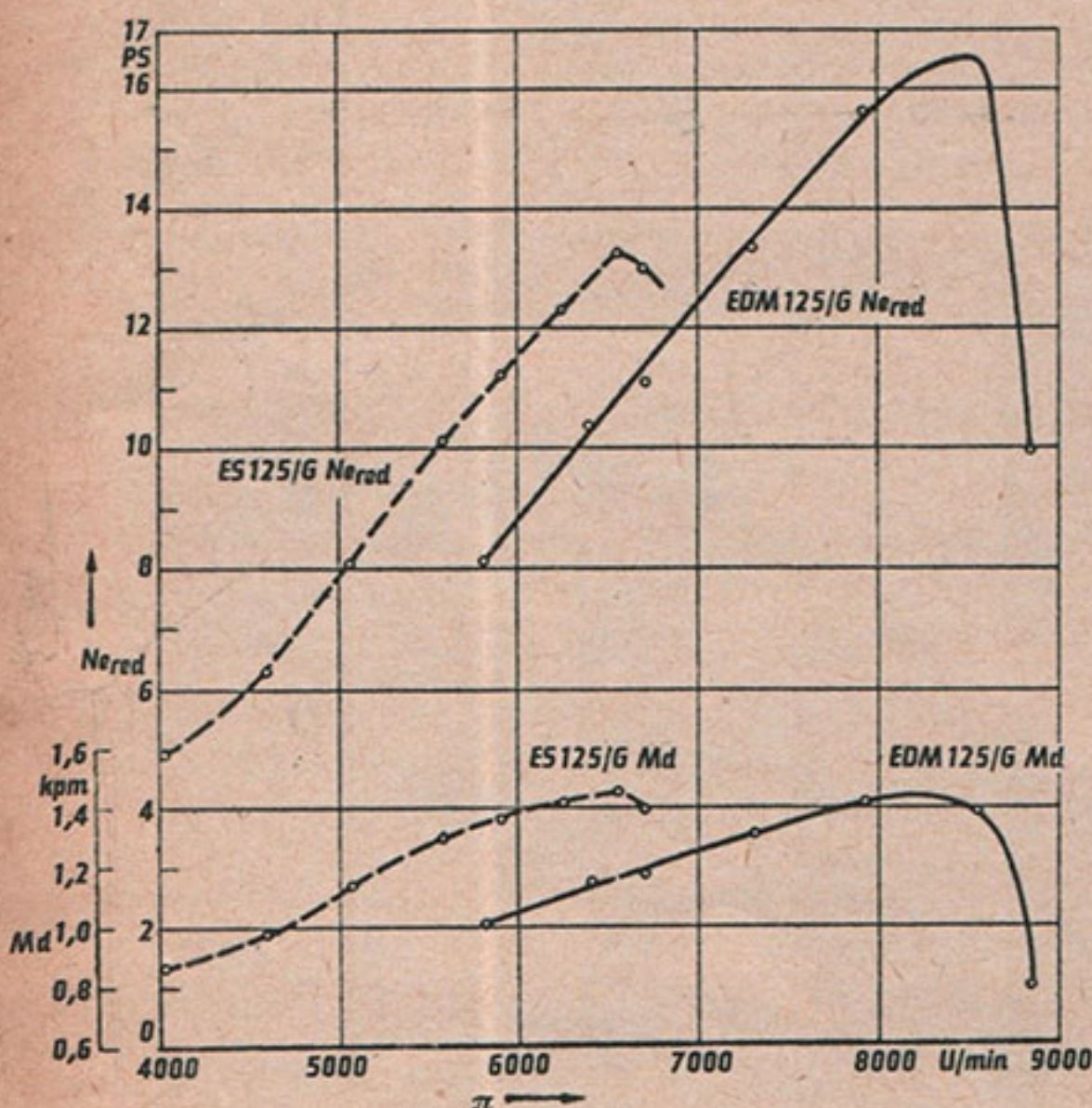
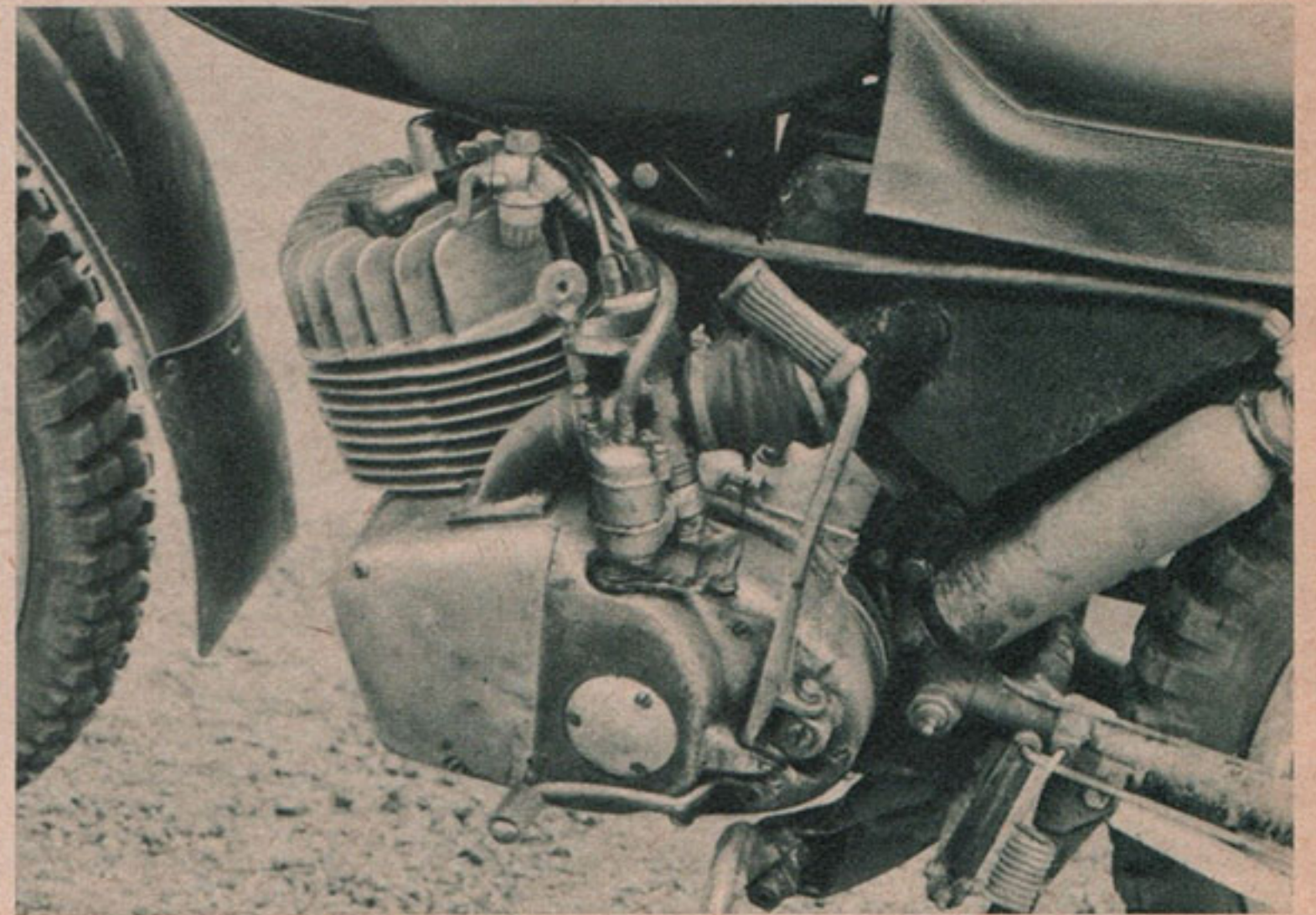
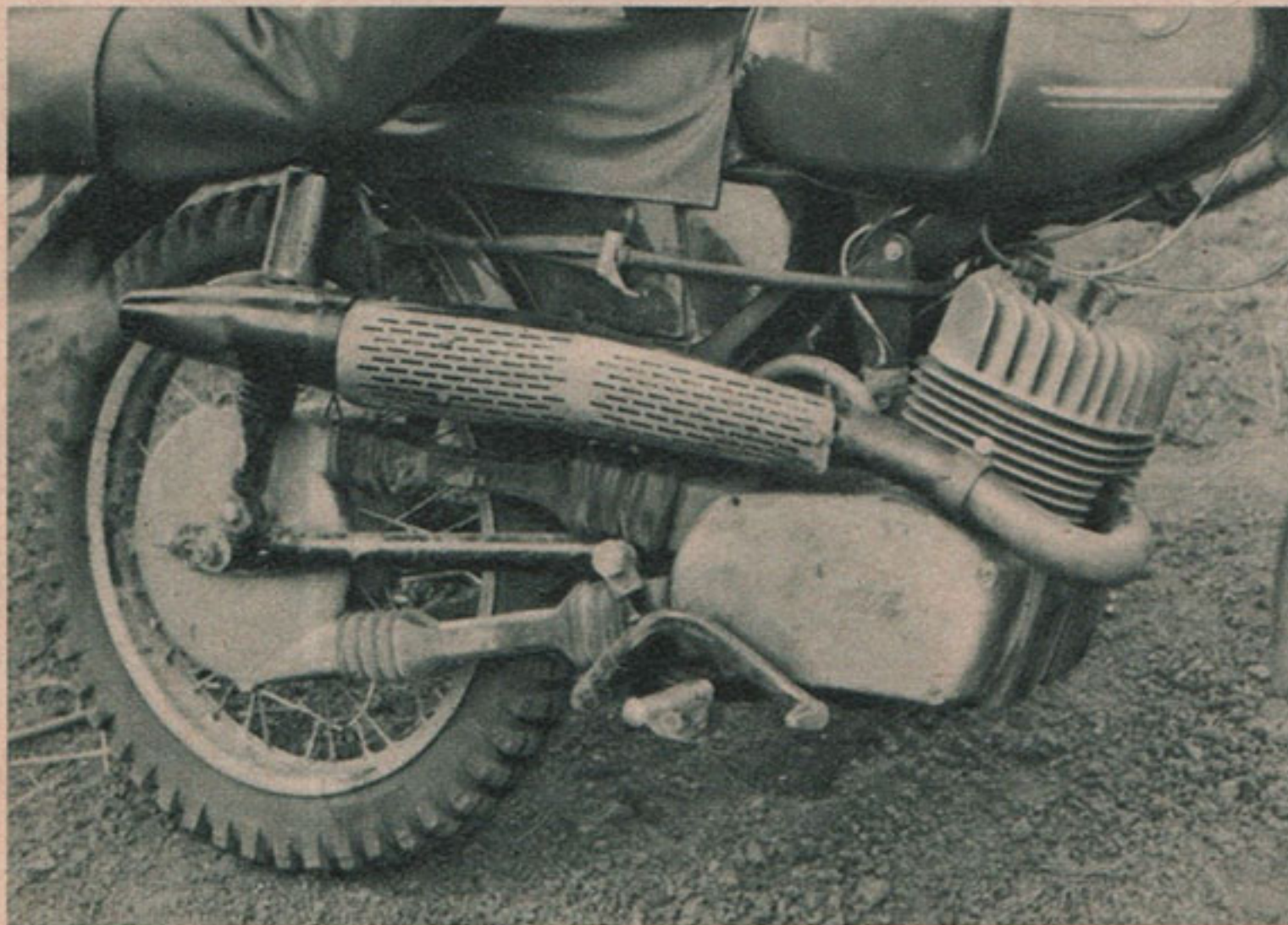
MZ-Drehschiebermotoren für den Geländeeinsatz

Schon seit geraumer Zeit experimentiert man bei MZ in Zschopau mit Drehschiebermotoren für den Geländeeinsatz, und zwar in erster Linie solchen mit 125 ccm Hubraum. Daß man bei einer solchen Neuentwicklung die Achtelliterklasse bevorzugte, war naheliegend. Denn während man mit den Einzylindermotoren von 175, 250 und 300/350 ccm Hubraum seit Jahren im internationalen Geländesport führend ist (und dabei u. a. nicht weniger als viermal hintereinander die Trophy der Sechstagesfahrt gewann!), konnten MZ-Fahrer in der 125er Klasse schon längst nichts mehr bestellen. Kein Wunder auch, denn die 125er glich in ihrer Gesamtkonzeption weitgehend der 125er DKW von 1939, ihre Möglichkeiten waren nun eben am Ende. Man brauchte höhere Leistung — übrigens nicht nur bei der 125er, denn man weiß natürlich in Zschopau, daß eines nicht allzufernen Tages auch die Überlegenheit der seit Jahren nahezu unverändert gebauten großen MZ-Modelle vorbei sein wird. Höhere Hubraumleistung und geringeres Gewicht sind deshalb auch bei MZ die Entwicklungstendenz für die Geländemaschinen.

Daß man sich freilich auch mit dem Einlaß-Drehschieber, dessen Bedeutung für den Rennmotorenbau ja die Zschopauer zuerst und mit beachtlichen Erfolgen demonstrierten, der Rennmotoren-Charakteristik verschrieb, war sicher nicht das Resultat eines einstimmigen Beschlusses der verantwortlichen Techniker. Denn einer der Pluspunkte der MZ-Serien- wie der Gelände-Motoren war ja einst ihr ausgezeichnetes „Unten-was-drin“. Schon die neueste Serienausführung (die wir z. Z. als Gespann im Testbetrieb



fahren) zeigt, daß man sich mehr und mehr von dieser zweifellos gesunden Tendenz hat abbringen lassen — und ein Blick auf die Leistungslinien der 125er Geländemotoren (unten links) zeigt es noch deutlicher: da liegt bei beiden Motoren, dem schlitz- wie dem neuen schiebergesteuerten, das Drehmomentmaximum ziemlich genau (beim „Schlitzer“ sogar ganz genau) beim Leistungsmaximum — kennzeichnend für einen Renn-Zweitakter. Wenn man aber glaubt, daß mit Rennmotoren-Charakteristik auch im Gelände was anzufangen ist (und daß es das ist, beweist ja die Konkurrenz in den kleinen Klassen, nicht ohne freilich auch alle dabei eingehandelten Nachteile zu dokumentieren) — dann braucht man eigentlich doch keinen Schieber, sollte man denken.



Oben: Das linke Bild zeigt die Auspuffseite der neuen kleinen MZ-Geländemaschinen mit dem völlig neuen Motor und dem leichten Fahrwerk. Auspuffanlage soweit wie möglich nach innen gelegt, große Bodenfreiheit, Vollkapselung der Kette nach bewährter MZ-Mannier. Das rechte Bild zeigt nochmals (s. auch Rücktitelbild, Heft 17/67) die Ansaugseite des Drehschiebermotors mit dem hochgelegten Vergaser. Kupplung jetzt auf der Getriebewelle!

Nebenstehend: Leistungs- und Drehmomentkurven des bisherigen (schlitzgesteuerten) und des neuen (schiebergesteuerten) 125er MZ-Geländemotors — beide mit ausgesprochener Rennmotoren-Charakteristik.

Offenbar ist aber die künftige Linie in Zschopau selbst noch nicht klar. Zwar gibt es außer dem 125er auch bereits einen 175er Drehschieber-Geländemotor, aber in der „Kraftfahrzeugtechnik“, in der diese Neuentwicklung jüngst besprochen wurde, sagt man schon, daß man es bei MZ parallel dazu auch mit schlitzgesteuerten Motoren (und eben mit Leichtfahrwerken) versuchen wolle — zumal die schließlich gefundene Konzeption dann auch bei der Weiterentwicklung der „großen“ MZ-Geländemodelle konsequent die Basis bilden soll; und für diese scheint man wenig Neigung zu haben, ebenfalls auf Schiebersteuerung für den Einlaß überzugehen.

Auch in anderen Details kann der neue 125er EDM/G seine Ableitung vom Rennmotor nicht verleugnen: so bei Bohrung und Hub, die 54/54 mm betragen (der 175er hat lediglich größere Bohrung), und auch beim klauengeschalteten Sechsganggetriebe, das sich ohne Kupplung (die jetzt auf der Getriebewelle sitzt) lediglich mit dem Kurzschließer schalten läßt. Die Doppel-Zündung besorgt ein IKA-Schwungradzünder, als Vergaser dient ein BVF-Rennvergaser. Entgegen ursprünglichen Befürchtungen bringt der „Schwanenhals“ keine Abstimmchwierigkeiten bzw. Leistungseinbußen. Eins steht fest: in Zakopane werden in allen Klassen noch die bisherigen MZ-Motoren eingesetzt werden und der 125er Drehschieber keinesfalls. Bei den internationalen Geländeveranstaltungen 1968 kann es aber schon ganz anders aussehen, und dann bekommen Zündapp und Jawa in der Achtelliterklasse vielleicht eine neue, ernste Konkurrenz. Mit oder ohne Drehschieber.

S. R.

Autobahn ist anders...

Der Urlaub bringt wieder eine Menge Langstreckenfahrten mit sich, von denen ein großer Teil über die Autobahnen geht. Weit verbreitete Meinung dazu: Autobahn ist langweilig. Man fährt dort nur deshalb, weil die Entfernungen schrumpfen, weil die Schnitte in die Höhe gehen, weil man nicht soviel aufpassen muß...??? und da fangen dann die leicht gefährlichen Irrtümer bereits an.

Autobahnfahren ist durchaus nicht langweilig, man muß unbedingt scharf aufpassen, und die Sache mit den Schnitten?? Zumindest zweifelhaft, wenn man die verschiedensten Gesichtspunkte gegeneinander abwägt.

Da stehen jetzt etliche Behauptungen, die alle in gewisser Hinsicht einleuchten. Um näher zu erläutern, fangen wir mal mit einigen kleinen Geschichten an.

Mit der Solomaschine sind bekanntlich Schlangen keine so kräftigen Hindernisse wie etwa mit dem Gespann. Trotzdem kann auch der Solist recht stark in Verdrückung geraten (wörtlich zu nehmen), wenn er bei Autobahnschlangen genauso fährt wie im üblichen Alltagsbummeltritt. Denn die Geschwindigkeit ist wesentlich höher, die Bremswege längen sich unheimlich. Wie fängt denn eigentlich so eine Schlange an? Irgendwo ist ein Hindernis, an dem nicht alle Fahrzeuge schnell genug vorbeikommen, sie werden langsamer, und die nächstfolgenden finden dann schon eine praktisch stehende Wand vor. Während vielleicht die ersten drei bis vier Wagen noch im Schrittempo weiterkommen, muß der fünfzehnte mindestens kurzfristig bis zum völligen Stillstand herunterbremsen. Und wehe, der sechzehnte hat nicht aufgepaßt, hat das Aufleuchten der Bremsleuchten nicht ernst genug genommen oder schlicht nur nicht damit gerechnet, daß da vor ihm die Fahrzeuge bereits still stehen. Der Zeitpunkt, an dem man das eindeutig merkt, ist derart spät, liegt so kurz vor dem Punkt, an dem man mit *aller Kraft* bremsen muß, daß hier eigentlich mit schlichtem Aufpassen nicht allzuviel zu machen ist. Man muß aus Erfahrung wissen, daß bei jedem (!) längeren Bremsengezwinker dort weit vorn sofort höchste Alarmstufe ist. Es spielt hier keine Rolle, ob man solo oder per Gespann an solch eine fast schon stehende Schlange aufläuft, auch die schmale Solomaschine kommt nur vielleicht an zwei oder gar drei stehenden Wagen in der Mittellücke vorbei, dann aber ist erfahrungsgemäß sicher einer darunter, der nicht ganz rechts oder ganz links zum Stehen gekommen ist, und schon beginnt die Zauberei.

Mit Erfahrung ist das alles kein solches Problem. Aber beim ersten Mal sehen die typisch unfallträchtigen Autobahnsituationen so harmlos aus. Ich kenne einen, der konnte seiner Sozia diese scheinbare Harmlosigkeit einmal recht hart und deutlich vorführen (allerdings unfreiwillig). Sagte sie doch dauernd: „So fahr doch ein bißchen dichter an deinen Vordermann ran, du verpaßt doch den Anschluß, da setzt sich doch gleich einer zwischen, du mit deiner Ängstlichkeit. Vorsicht ist ja ganz gut, aber was soll denn hier schon passieren, Du siehst doch rechtzeitig, wenn einer bremsst...“ usw. So ging das gar nicht lange, dann lief die etwa 3 km lange Schlange nicht mehr locker mit 100 km/h, sondern war bis auf 80 und weniger heruntergekommen. Höchste Alarmstufe! Die rechte Fahrspur war frei und unser Mann scherte schnell rechts rein. Weit vorn waren ein paar Lkws, die störten noch nicht. Kaum kam der Kommentar der Sozia: „Hier rechts sitzt du jetzt lange hinterm Lkw“, als auch schon auf der linken Fahrspur ein schöner neuer Austin mit nur wenig zuviel Fahrt aufschloß, das Bremsen der Schlange nicht richtig einschätzte und den VW vor ihm um etliche Zentimeter verkürzte.

Ähnliches ist mir selbst passiert, als ich vor drei Jahren mit der Bonnie zur IFMA nach Köln fuhr. Natürlich wurde in der sich aufbauenden Schlange auf Lücke gefahren, also etwa in der Mitte, so daß man beide Fahrspuren gut übersehen konnte. Natürlich wurde mit genügendem Abstand gefahren, und trotzdem wäre es beinahe schief gegangen. Auch hier direkt neben mir ein Auffahrunfall, dessen Grund ganz deutlich das recht scharfe Bremsen der Schlange war, auf die dann in der weiteren Reihe die einzelnen Bremsungen nicht schnell und konsequent genug reagierten. In der mittleren Lücke lag für die Bonnie die Rettung.

Der Ratschlag: „Halte Abstand“, ist primitiv, denn auch damit läßt sich längst nicht alles vermeiden. Der Augenblick, in dem man feststellt, daß der Vordermann praktisch zum Stillstand gekommen ist, liegt auch bei genügendem Abstand so kurz vor dem letzten Moment zum Bremsen, daß Abstand allein nicht das Allheilmittel sein kann. Jedenfalls nicht, solange man auf die Leute vor sich und hinter sich gleichzeitig aufpassen muß. Schafft man die Bremserei selbst gut, dann klappt's garantiert beim Hintermann nicht. Bleibt übrig, daß man bei Schlangenbildung sich irgendwo seitlich raussetzt und lieber ein bißchen Bummel in der rechten Spur (soweit vorhanden) in Kauf nimmt. Oder aber man läßt den Abstand zum Vordermann auf mindestens 200 bis 300 m anwachsen, unterbricht also die Schlange. Doch auch dann muß noch scharf genug aufgepaßt werden, siehe oben.

Merken Sie's? Feste Ratschläge gibt's kaum. Es bleibt vieles einfach dem richtigen Riecher überlassen, denn jede Situation, selbst bei den sich doch

wirklich ähnelnden Auffahrunfällen, ist in manchen entscheidenden Punkten anders.

Deshalb auf die Autobahnfahrt ganz verzichten? Zumindest auf Teilstücken, etwa zwischen Heidelberg und Frankfurt, sollte man dies in Erwägung ziehen. Grundsätzlich aber sollte man doch die Autobahn als günstigsten, weil schnellsten Verbindungsweg nicht panisch meiden. Vor allen Dingen kann man sich doch aussuchen, wann man fahren will. Man ist ja nicht gezwungen, am Tage nach Ferienanfang irgendeines Bundeslandes ausgerechnet von Bremen (oder gar Köln) nach Stuttgart oder München zu fahren. Die kleine Aufmerksamkeit, die man auf das Studium der nun wirklich genügend überall bekanntgemachten Ferienanfänge verwenden muß, die kurze Überlegung macht sich gerade bei Langstreckenfahrten unbedingt bezahlt. Ich habe selbst häufig erlebt, daß der Verkehr etwa am Donnerstag noch durchaus erträglich war, dann aber am Freitag in kilometerlange Stauungen ausartete. So fährt man also mitten in der Woche.

Autobahn ist langweilig? Ich glaube, der Satz kann gestrichen werden, denn das vorgesezte macht wohl deutlich, daß Autobahnfahrt direkt spannend ist. Und wenn man sich in Gedanken auch nicht mit der letzten Gartenarbeit oder sonstwelchen Nebensächlichkeiten beschäftigt, sondern versucht, seine Umgebung, sowohl ein wenig die landschaftliche als auch hauptsächlich die Fahrer der übrigen Fahrzeuge, zu studieren, wenn man die Verkehrslage immer zu überschauen versucht, dann dürfte man über wirklich weite Strecken voll ausgelastet sein.

Noch ein wichtiges Thema zur speziellen Autobahnfahrt: Gepäck. Wenn hier mit vielen Riemchen und Häkchen nicht alles wirklich sauber verstaut wird, dann gibt das schönste Pleiten auf den welligen Streckenstücken, die allein durch die Gleichmäßigkeit der Erschütterungen so manches stabile Paket lockern. Das erlebt man häufig bei anderen Verkehrsteilnehmern, die sowohl auf der Autobahn als auch auf normalen schnellen Bundesstraßen einen unglaublichen Leichtsinn (oder ist es schlicht Nicht-Können?) an den Tag legen. Man merkt sich spätestens nach dem ersten Erlebnis dieser Art, daß Anhänger hinter Automobilen, wenn sie mit kleinen Päckchen vollgestopft sind, die fatale Angewohnheit haben, sich hin und wieder eines dieser Päckchen zu entledigen. Mir selbst in verschiedenen Varianten bereits dreimal passiert, zweimal allein innerhalb des letzten Vierteljahres. Testfahrt oder Heimweg mit einer 50er, Wagen mit Anhänger überholt und vom Anhänger herunter hüpfte ein mittelgroßes Paket genau (glücklicherweise eben doch nicht ganz genau) in meine Spur. Und das andere Mal hatte einer auf dem Wagendach große Spanplatten festgezurrert, von denen sich der Fahrtwind eine Scheibe abbrach und mir zentimeterdicht über den Kopf wirbelte. Und das dritte Mal waren es ein Paar Skier, die breitseits auf mein Gespann zuflogen und dann sogar noch überfahren wurden. Solo hätt's da wohl mehr Kleinholz gegeben. Wenn man weiß, daß solche Dinge gar nicht so selten sind, dann ist man auch sofort hellwach, wenn man derartige Möglichkeiten ahnt. Daß der andere, der seinen Kram schlecht verpackt hat, nachher die Schuld trägt (wenn Sie ihn kriegen!! Ist mir erst einmal gelungen), davon haben die Erben wenig.

Gerade jetzt in der Urlaubszeit und gerade auf der Autobahn häufen sich diese kleinen Gemeinheiten, einmal ganz abgesehen davon, daß sie bei wesentlich höheren Geschwindigkeiten als im Alltagsverkehr vorkommen. Und wenn es nur ein Stück Reifenlauffläche ist, das von einem Lkw abgeworfen wird. Gehört auch zur Redaktions-Erfahrung.

„Gefahr erkannt — Gefahr gebannt?“ Schön wär's ja. Vermeiden kann man alle diese Nachteile der speziellen Autobahnfahrerei wirklich nicht allein dadurch, daß man sie kennt oder davon gehört hat. Es ist eine Menge Glück im Spiel, ein bißchen eine Art Vorahnung bei erfahrenen Leuten, und zum kleinsten Teil bewußte und vorausbedachte Reaktion. Wenn man dagegen überlegt, was alles an genau den gleichen Unwägbarkeiten auch zum normalen (etwa dem Stuttgarter) Stadtverkehr gehört, um ungeschoren durchzukommen, wenn man außerdem die gefahrenen Kilometer miteinander vergleicht, dann fällt es schwer, die Autobahnfahrerei ganz und grundsätzlich als unvernünftig oder zumindest unklug hinzustellen. Man muß sie vielmehr als eine Art Aufgabe sehen, die es zu bewältigen gilt, nicht ganz ohne etwas Ehrgeiz. Allerdings nicht mit dem Ehrgeiz, nun besonders hohe Schnitte zu fahren (das legt sich, wenn man die erste längere Stauung bis zur Neige mal ausgekostet hat), sondern mit der gesunden Überlegung, daß zehn Meter Platzgewinn in der Schlange völlig unwesentliche Auswirkungen auf die vielleicht 800 km betragende Gesamtstrecke haben.

Noch eine ganz gemeine Teufelei hätte ich beinahe vergessen. Stellen Sie sich vor, Sie laufen auf eine Schlange auf. Sie merken rechtzeitig, wann und wie sie bremsen müssen und kommen auch glücklich zum Stehen. So ganz ruhig, ohne Zaubern. Hinter Ihnen ist weit und breit nichts. Noch nichts. Denn gleich nach dem Stillstand sehen Sie im Rückspiegel einen dunklen Punkt auftauchen, sehen sich um und möchten am liebsten weglaufen. So schnell kommt der näher. Das ist die gefährlichste Situation, allerdings eine von denen, die man durch Vorbeugen recht gut entschärfen kann. Lassen Sie beim Anbremsen der vor Ihnen stehenden Schlange soviel Zwischenraum zum Vordermann wie nur zu schaffen ist. Etwa 200 bis 300 Meter. Und lassen Sie den ersten Gang drin. Abfahrbereit. Bis mindestens vier bis fünf weitere Fahrzeuge hinter Ihnen ruhig zum Stehen gekommen sind. Sie sollten mal darauf achten, wie klein der Abstand nach diesem Manöver geworden ist, dann stehen Sie nämlich dicht hinterm Vordermann. Aber die Methode, die von hinten kommenden Fahrzeuge langsam an das Schlangende heranzuführen, im ersten Gang, die hat sich bewährt und bewahrt oft vorm Klappstullenspiel, bei dem man sonst Aufschnitt wäre!

H.-J. M.

Munster-Splitter

Kritische Randbemerkungen zur Harz-Heide-Fahrt in Munster, dem 5. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft 1967

Gute Abnahmeplätze sind selten, doch der von Munster war musterhaft. Es diente dafür ein Sportplatz am Rande des bekannten Truppenübungsgebietes, der nicht nur Platz bot für die Abnahme, den Parc fermé, sowie für Start und Ziel, sondern darüber hinaus auch noch für die vielen Zelte der Aktiven und deren Begleiter und die dazugehörigen Fahrzeuge. Außerdem war die zur Verfügung stehende Fläche sachkundig aufgeteilt und nach Bundeswehrart fein säuberlich gekennzeichnet.

Überhaupt spielte sich der größte Teil der Veranstaltung auf dem freundlicherweise zur Verfügung gestellten Gelände des Truppenübungsplatzes Munster ab, dessen Geländeschwierigkeiten durch den vorangegangenen starken Regen nicht gerade erleichtert wurden. Doch war man innerhalb dieses Geländes wenigstens vor „Jäger-Überraschungen“ à la 1966 sicher. Da mußte nämlich die Harz-Heide-Fahrt um 9 Uhr gestoppt werden, weil ein „Wildhüter“ mit angelegter Flinte die „motorisierten Radaubrüder“ am Weiterfahren hinderte. Erst nach einer Streckenumlegung konnte der Wettbewerb fortgesetzt werden!

Als kritischer Zuschauer an der Strecke betätigte sich auch Gespann-Altmeister Karl Ibscher (51), der direkt von der Rallye Moskau nach Munster kam. Er hatte auf seiner Solo-BMW eine Strecke von rund 6000 km heruntergekurbelt. Seine Stationen waren: München — Prag — Warschau — Minsk — Smolensk — Moskau — Leningrad — Helsinki — Stockholm — Kopenhagen — Hamburg. Motorradfahren hält eben doch im Herzen jung und den Körper frisch.



Was die Wünsche der Fernsehleute so alles zuwege bringen: Die sonst so disziplinierten Schäflein von Schorsch Weiß produzierten sich in seiner Abwesenheit vor dem Auge der Fernsehkamera als „Zündapp-Werksfahrer-Zirkus“ und zogen ohne Helm und Handschuhe, nur so im bloßen Hemd, eine Schau im „Nur-auf-dem-Hinterradfahren“ auf dem Abnahmeplatz ab. Für Laien mögen das wohl sensationelle Bildstreifen geworden sein, für ein sachkundiges Publikum aber sicher eine schlechte Reklame.

Die sechs Trialsektionen, kurz nach dem Start eingestreut, waren in ihrem Schwierigkeitsgrad angemessen, was kein Wunder ist, denn man hatte dort Spezialisten eingesetzt, nämlich die Leute der Trialsportgemeinschaft Nord. Aber auch solchen wirklich bewährten Sachkennern können Fehler unterlaufen: Start-Nr. 103 Hans Trinkner wurde in eine Sektion eingelassen, obwohl darin noch ein „Fünfer-Fahrer“ mit abgewürgtem Motor stand. Trinkner jedoch nahm die Sache nicht tragisch und kassierte lächelnd seinen „Dreier“.

Die einzelnen Etappen waren kurz. 19, 14, 16 und 11 km waren die vier Zeitkontrollen voneinander entfernt. Kurze Etappen lassen meist auf knappe Zeiten schließen, und so war es denn auch. Runde 1 bis 3 mußten die Solofahrer in B-, die Gespanne in C-Zeit absolvieren. Noch knapper wurde die Zeit in der vierten Runde, denn diese mußte in A- bzw. in B-Zeit bewältigt werden. So kam es, daß Spitzenfahrer Karenzzeit in Anspruch nehmen mußten und bekannten, daß sie die letzte Runde nur noch im Sonderprüfungsstil schaffen konnten.



8.30 Uhr. Von dem vorgesehenen Standort der Zeitkontrolle 3 kommt ein Anruf zu Start und Ziel, daß die Funktionäre mit der Kontrolluhr noch nicht eingetroffen seien (die Passierzeit des ersten Fahrers für ZK 3 war 8.46 Uhr). 8.50 Uhr: erneuter Anruf von ZK 3, daß die Leute noch immer nicht eingetroffen wären.

Wie sich später herausstellte, hatten die Männer mit der Uhr einen falschen Standort eingenommen, und zwar einige Kilometer zu früh, so daß die nachfolgende Ziel- und zugleich Tankkontrolle superknapp wurde, was sie auch später blieb und was als nicht richtig bezeichnet werden muß.

Die Betreuer am richtigen ZK-3-Ort wunderten sich sehr, als ihre Schäflein voll bei ihnen durchheizten. In der zweiten Runde wurde die Zeitkontrolle am richtigen Punkt durchgeführt und das Wundern lag nun bei den Fahrern, denn die längst erwartete ZK wollte und wollte nicht kommen.

Für jede der vier Runden wurde eine neue Kontrollkarte ausgegeben, leider jedoch ohne Eintragung der ausgerechneten Sollzeiten laut Originalfahrplan. Zudem wurde bei Ausgabe der neuen Karte jeweils nur die tatsächliche Stempelzeit und nicht auch die Fahrplanzeit eingetragen. Hat nun ein Aktiver zu spät gestempelt und hat er sich seine Sollzeit nicht gemerkt oder aufgeschrieben, so konnte er seinen Fahrplan nie genau ermitteln, und es konnte ihm passieren, daß er irrtümlicherweise ständig in der Karenz herumkutscherte.

Die Sonderprüfung der Harz-Heide-Fahrt war in ihrem Verlauf sehr abwechslungsreich und interessant. Man muß sich immer wieder wundern, wie die Spitzenfahrer auf einem schmalen Rändchen festen Bodens entlang der nahestehenden Bäume ihre Gänge hochschalten und mit ihrer Maschine beschleunigen, als ob sie auf einer breiten Asphaltstraße führen. An einer der vielen Ecken der Sonderprüfung hatte Kurt Rentschler auf seiner CZ Pech. Beim Gasaufziehen nach der Kurve riß ihm die Kette ab, so daß er eine neue montieren mußte, was ihm natürlich eine „Rekord“-SP-Zeit einbrachte. Übrigens handelte es sich bei ihm nicht um eine deutsche „Rennkette“, sondern um eine der wegen ihrer Haltbarkeit sagenumwobenen „Renold's“.

Wurde schon im Bericht über die „Mittelrheinische“ in Kempenich festgestellt, daß Wasserdurchfahrten in der Sonderprüfung nichts zu suchen hätten, so schoß man hier in Munster in dieser Richtung den Vogel ab.

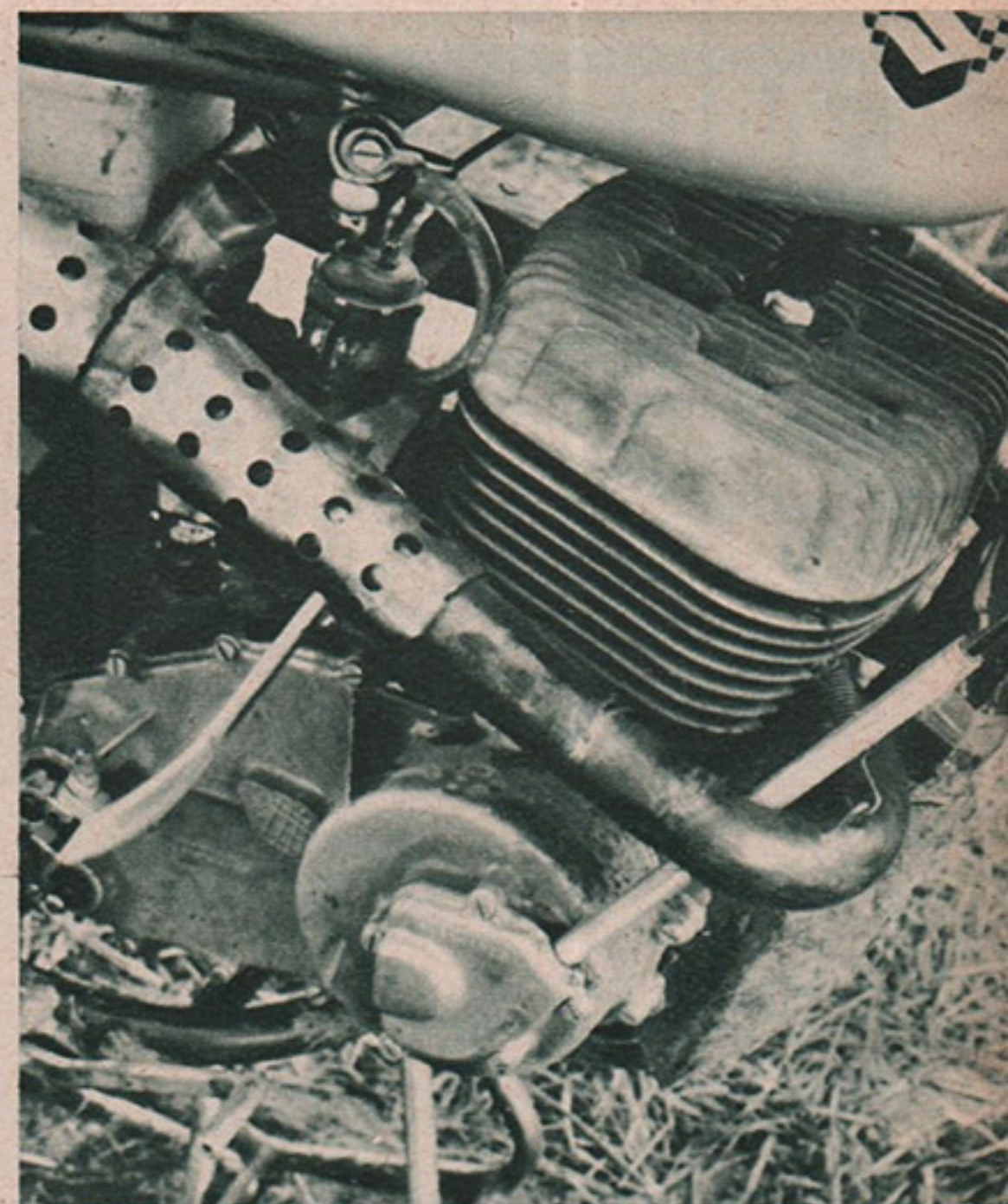
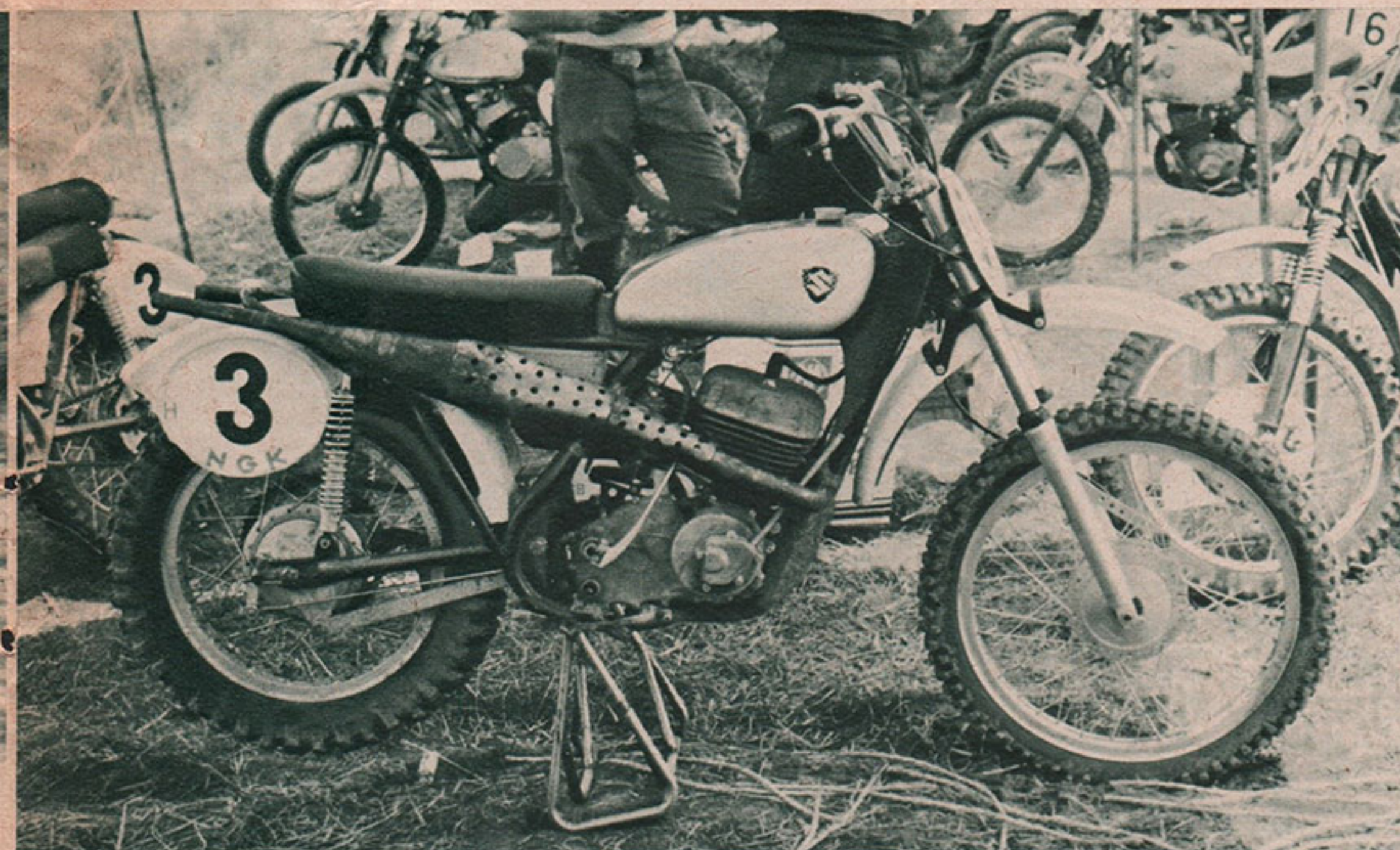
(Schluß auf Seite 551)

Oben: Die üble schwarze Brühe, durch die die Fahrer immer wieder hindurchmußten (sogar in der Sonderprüfung!), wird ihnen wahrscheinlich noch lange in Erinnerung bleiben.

Mitte: Mit Schwung und bestem Stil meistert hier Gabler auf der Hercules/Sachs eine Trial-Sektion.

Unten: Gienger gewann die Klasse bis 100 ccm und hatte somit alle Chancen, für Zündapp auch in diesem Jahr die Deutsche Meisterschaft zu holen — leider zwang ihn eine lebensgefährliche Erkrankung, 14 Tage später auf den Start beim Endlauf in Mauer und damit auf den Meistertitel zu verzichten.





Japanische Einzylinder-MC-Modelle

Schon vor zwei Jahren hatte sich (wir berichteten darüber im Heft 19/65) Suzuki mit einer 250er Einzylindermaschine der internationalen Moto Cross-Konkurrenz gestellt. Diese Maschine, die wahrscheinlich eines Tages auch für den reinen Geländesport Verwendung finden wird, wenn die Japaner an ihm erst einmal den richtigen Geschmack gefunden haben werden, wurde inzwischen weiterentwickelt, und unsere beiden ersten Bilder zeigen sie und ihren Doppelport-Motor. Leider besitzen wir bisher keine technischen Einzelheiten über Motor und Maschine.

Daß diese Entwicklung aber irgendwie zukunftssträchtig sein muß, geht daraus hervor, daß sich mittlerweile auch Yamaha, Bridgestone und Kawasaki intensiv mit Einzylinder-Moto Cross-Maschinen verschiedener Hubraumgrößen beschäftigt haben.

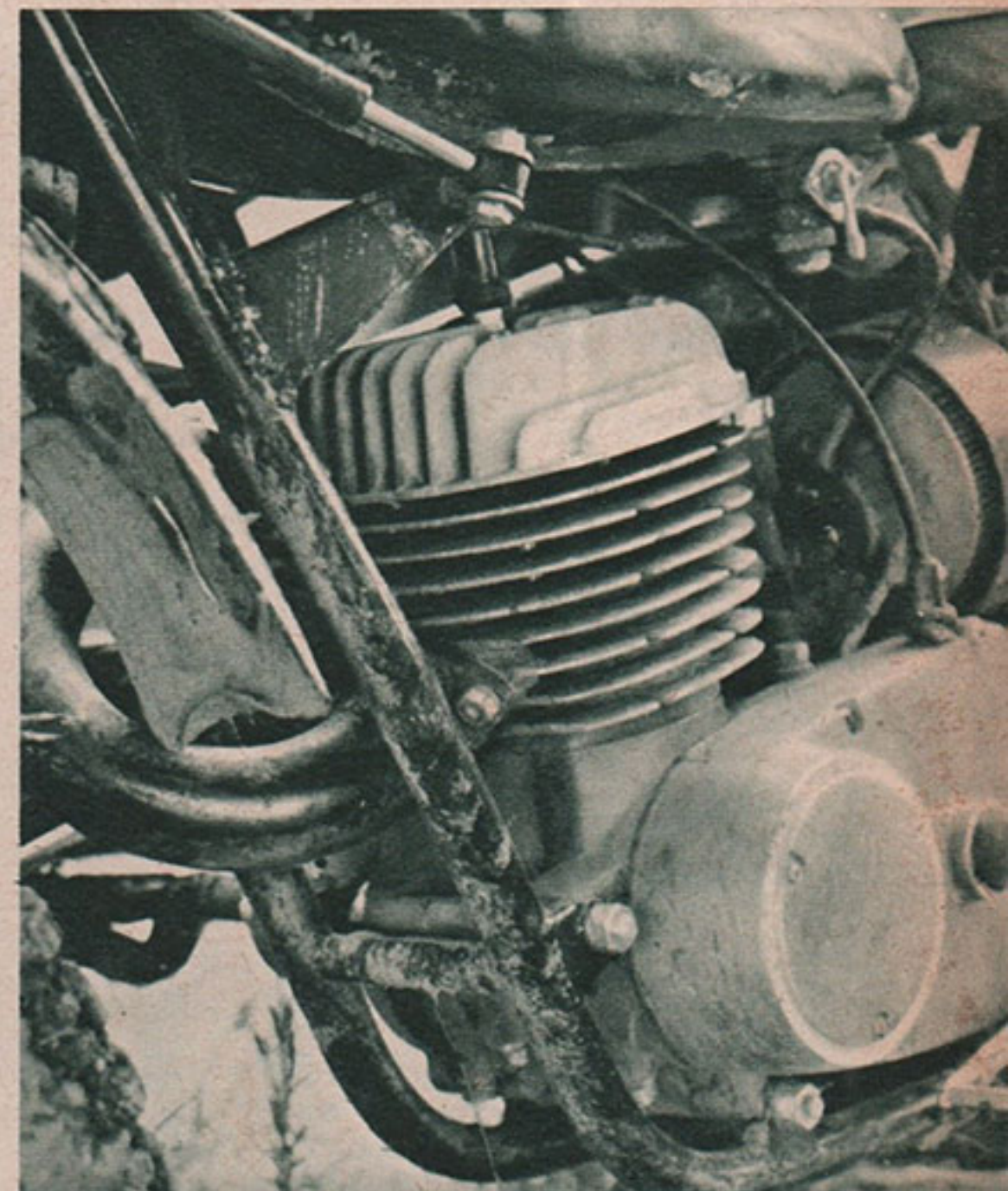
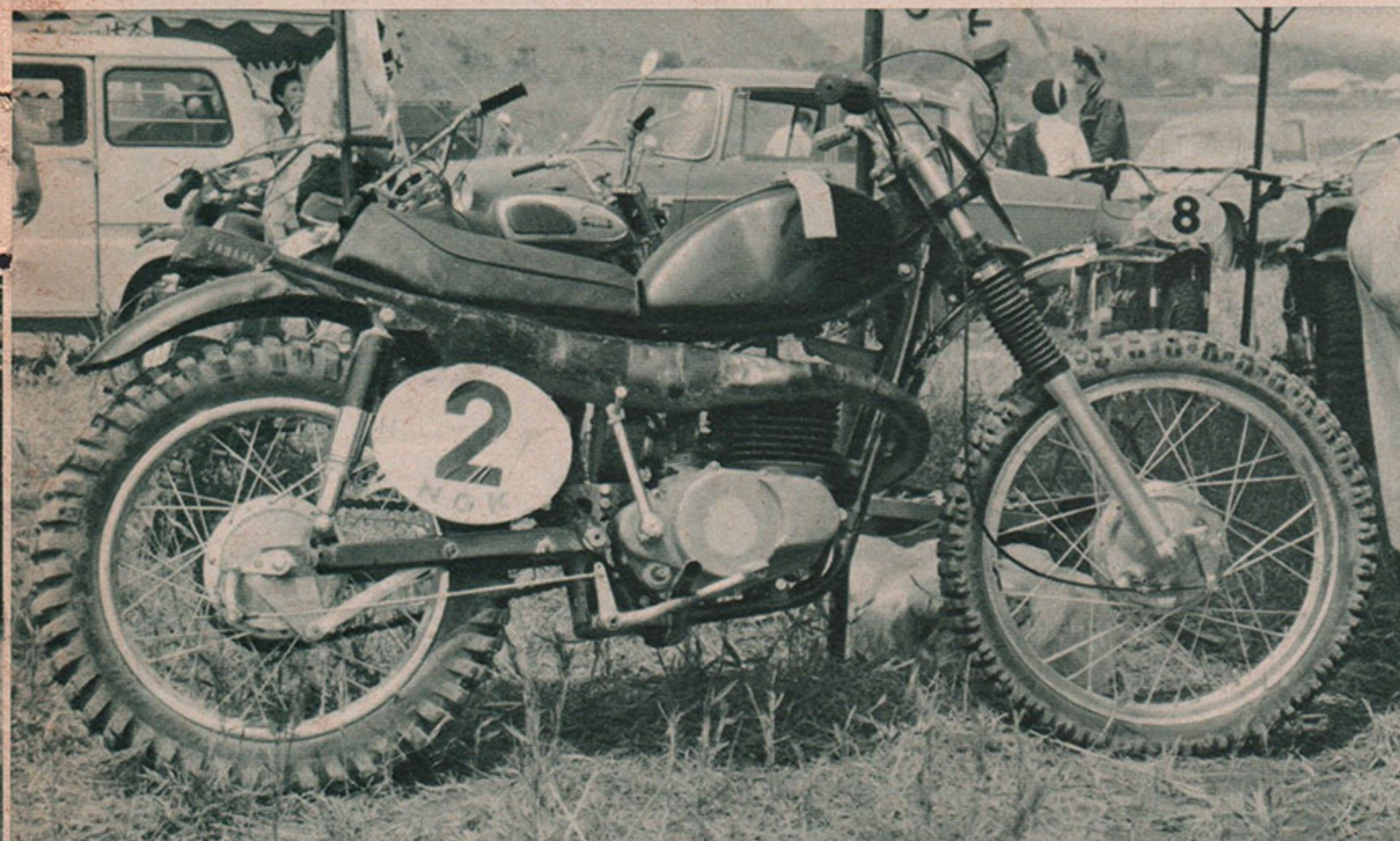
Über die 250er Yamaha, die unsere Bilder ebenfalls in zwei Ansichten zeigen, konnten wir interessante Details der amerikanischen Fachzeitschrift CYCLE WORLD entnehmen. Danach soll der schlitzgesteuerte Einzylinder-Zweitakter 28 PS zwischen 7000 und 8000 U/min als Höchstleistung entwickeln und im Block ein Vierganggetriebe enthalten. Ein 30 mm Spezialvergaser aus Magnesium, von Yamaha selbst hergestellt, ist der gleiche, wie er (paarweise) an der Yamaha-Zweizylinder-Straßenrennmaschine RD 56 verwendet wird. Bohrung und Hub hält man noch geheim. Die Zündung erfolgt durch Magnetzündler, die Kupplung arbeitet trocken. Bereifung vorn

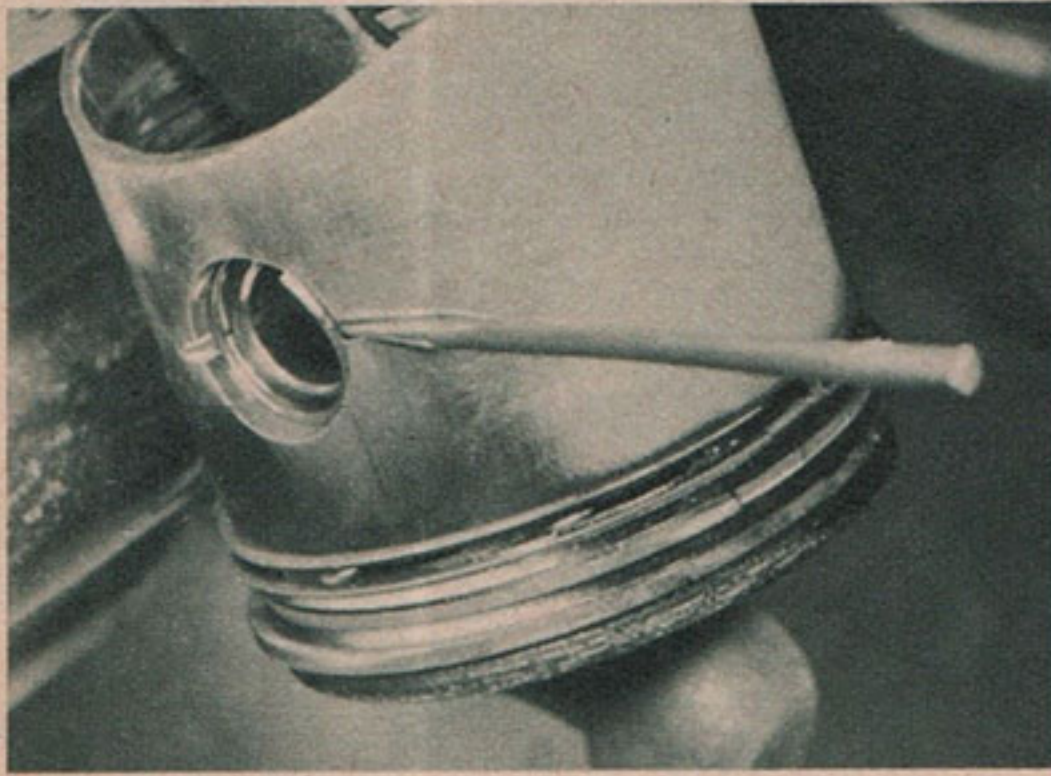
2.75—21, hinten 4.00—18, Alufelge vorn, Stahlfelge hinten. Kraftstofftank aus Alublech.

Auch Bridgestone hat einen neuen, aber 125 ccm enthaltenden Scrambler entwickelt, dessen Drehschiebermotor auf dem bisherigen 90er Modell basiert. Der Leichtmetallzylinder hat Chromlaufbahn, 56 mm Bohrung und 50 mm Hub. Leistung angeblich 20 PS bei 9000 U/min. Der Bridgestone-Magnesiumvergaser hat 28 mm Durchlaß. Dem Fünfganggetriebe ist eine Siebenplatten-Ölbakcupplung zugeordnet, der Doppelrohrrahmen ist mit einer Ceriani-Gabel (in Japan!) ausgerüstet. Alufelgen tragen vorn die Bereifung 2.75—19, hinten 3.25—18. Die Bremsen stammen von der serienmäßigen 90er Sport, der Kraftstofftank faßt 4,5 Ltr. In Japan waren 1967 diese Bridgestones die schnellsten in ihrer Klasse bei Moto Cross-Rennen.

Auch bei Kawasaki hat man einen kleinen Scrambler gebaut, und zwar für die 90 ccm-Klasse. Auch hier ist der Aluminium-Motor mit einem Einlaßdrehschieber ausgerüstet, 14 PS bei 9000 U/min sollen die Höchstleistung sein, ein lieferbarer Umbausatz bringt die Leistung angeblich auf 15 PS. Bohrung und Hub betragen 49 und 47 mm, die Verdichtung 7,5:1. Gegenüber dem Vorgängermodell mit 80 ccm ist am Fahrwerk insbesondere die Hinterradschwinge geändert worden: sie besteht jetzt nicht mehr aus Blechpreßteilen, sondern aus Stahlrohr und ist etwas länger als die bisherige, wodurch sich auch der Radstand zugunsten der Fahreigenschaften etwas (auf 46 Zoll = 1168,4 mm) vergrößerte.

Fu.





Nach dem kleinen Schock, den mir die Kolbenringstückchen versetzten, kam die Beruhigung, daß es ja nur der zweite Ring war, der seinen Geist aufgegeben hatte. Diesen kann man wohl ohne Schwierigkeiten einfach ersetzen, er läuft ja in OT-Stellung nicht gegen eine Verschleißkante an. Glücklicherweise war auch am linken Kolben nur der zweite Ring gebrochen, so daß der Spaß nicht allzu teuer wird. Interessant dabei ist übrigens, daß die Bruchstückchen an meinen Maschinen bisher regelmäßig die gleiche Größenordnung hatten, immer so um die 10 mm herum, selbst bei der alten R 67.

Bild 36: Bei den BMWs ist seitlich am Bolzenauge des Kolbens ein kurzer Einstich, in den man zum Heraushebeln des Sicherungsrings mit einer spitzen Reißnadel hineinfährt. Nicht würgen, es geht, ohne das Kolbenhemd zu zerkratzen.

Bild 37: Die Zeiten, da man den Kolben kräftig anheizen mußte, sind sichtlich vorüber. Auch bei meiner BMW bekam ich die Bolzen mit Handballendruck aus dem Kolben. Anwärmen ist nur dann notwendig, wenn man sich so anstrengen muß, daß man nicht mehr auf das Pleuel achten kann. Aufpassen, ob der Widerstand in solchem Falle nicht etwa von einem aufgeworfenen kleinen Grat gebildet wird, der sich außen entlang der Nut für die Bolzensicherung erhebt. Im Zweifel lieber erst an dieser Stelle mit Lupe suchen.

Bild 38: Zum Ausbau der Ventile gibt es Spezialwerkzeuge, die einmal verhindern, daß die Ventile bei Druck auf die Feder öffnen, und die zum zweiten eben diesen Druck auf die Federteller ohne große Anstrengung ermöglichen. Hier das Montagebrettchen, das mittig einen runden Klotz erhalten hat, der von innen gegen die Ventilteller drückt. Selbstmachen ist kein Problem. Die Pfeile weisen auf zwei Bohrungen zum Festschrauben des Kopfes auf dem Montagebrettchen.

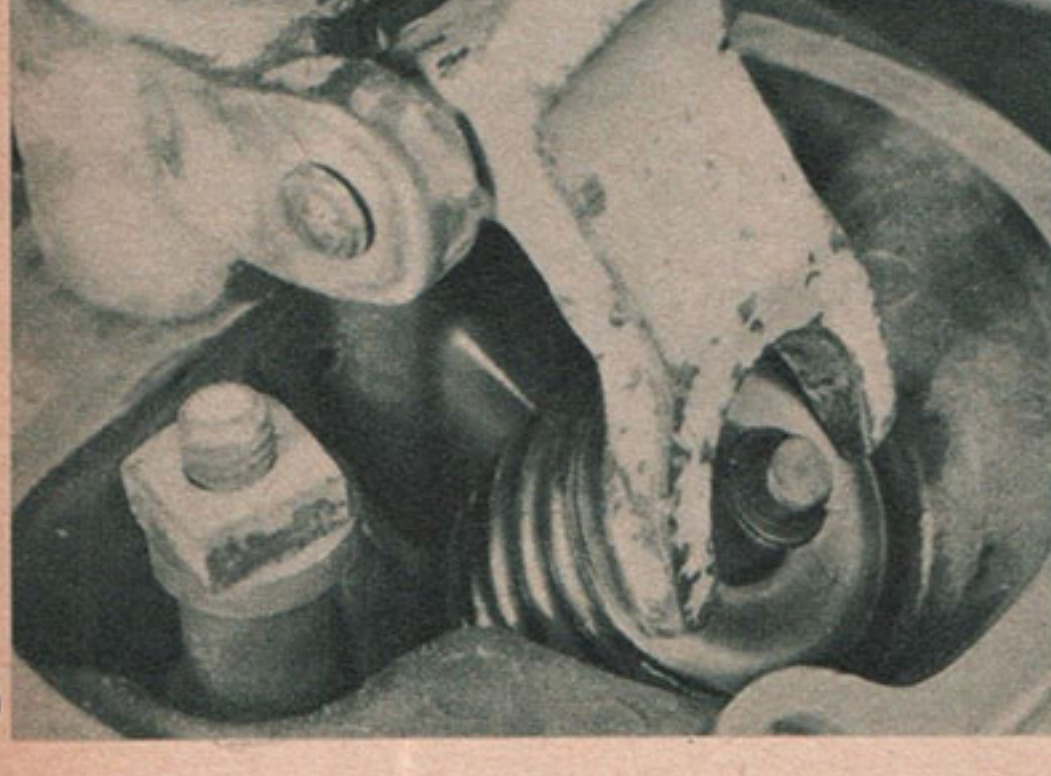
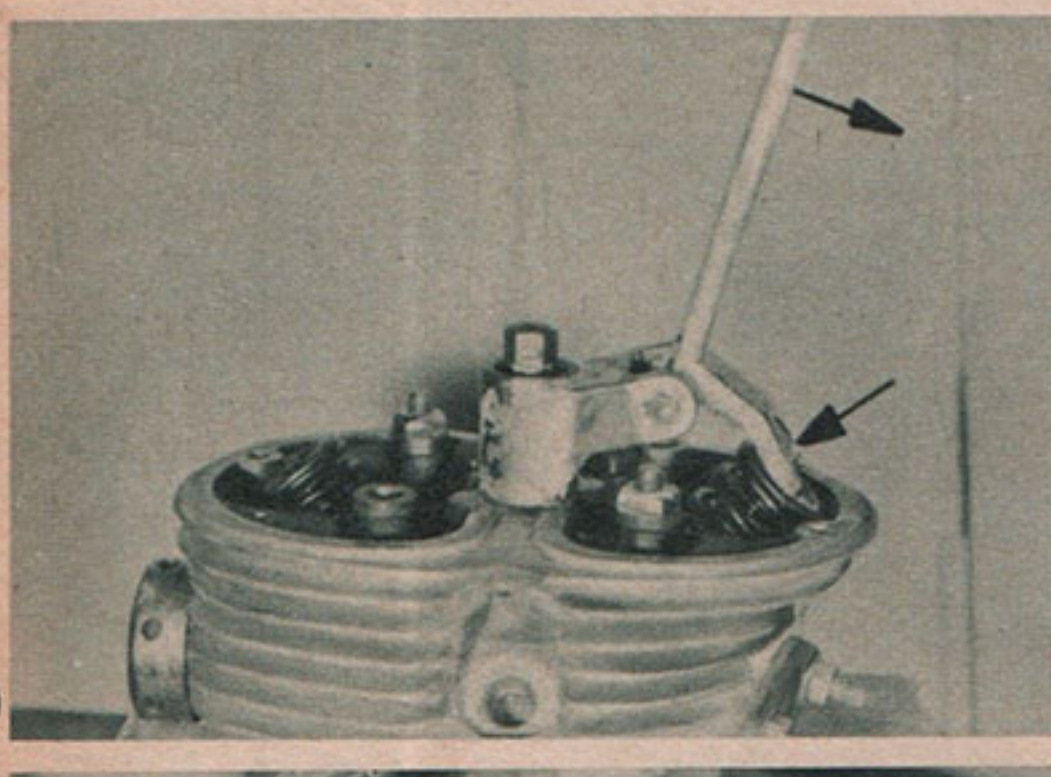
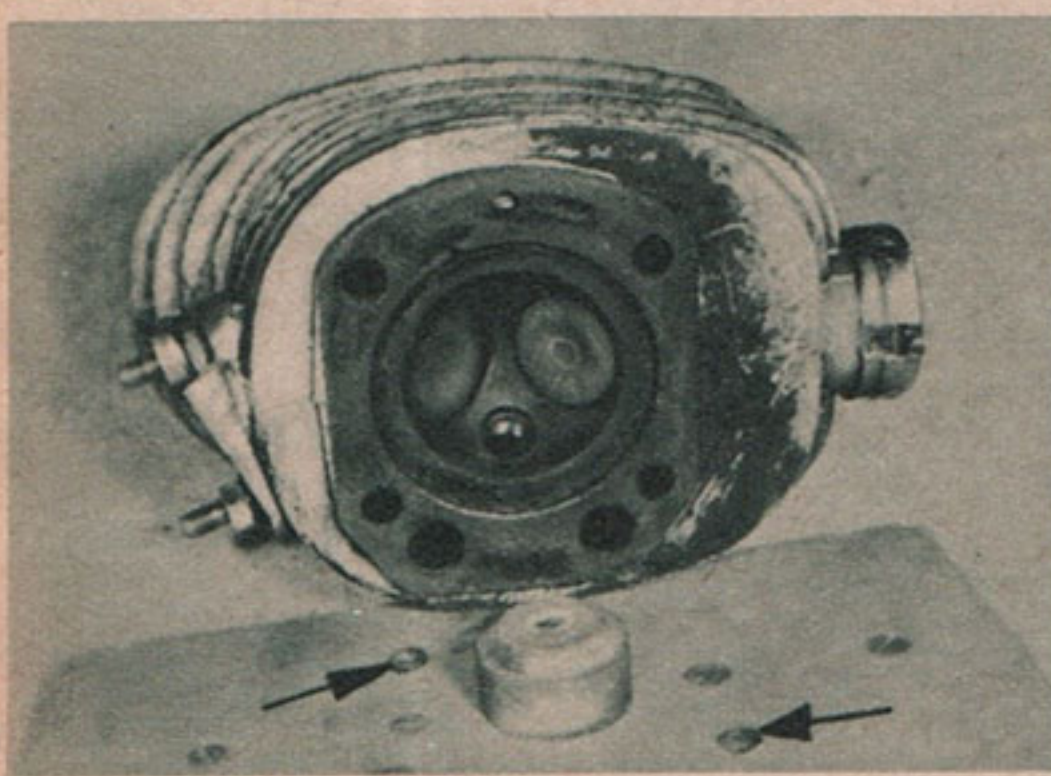
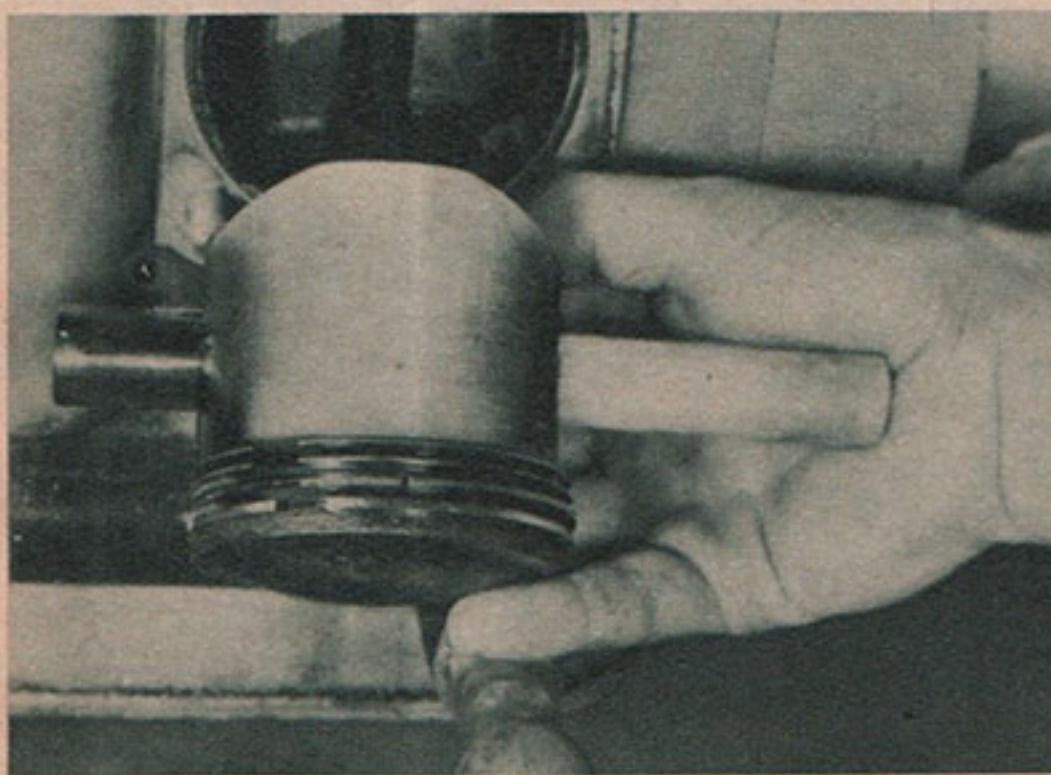
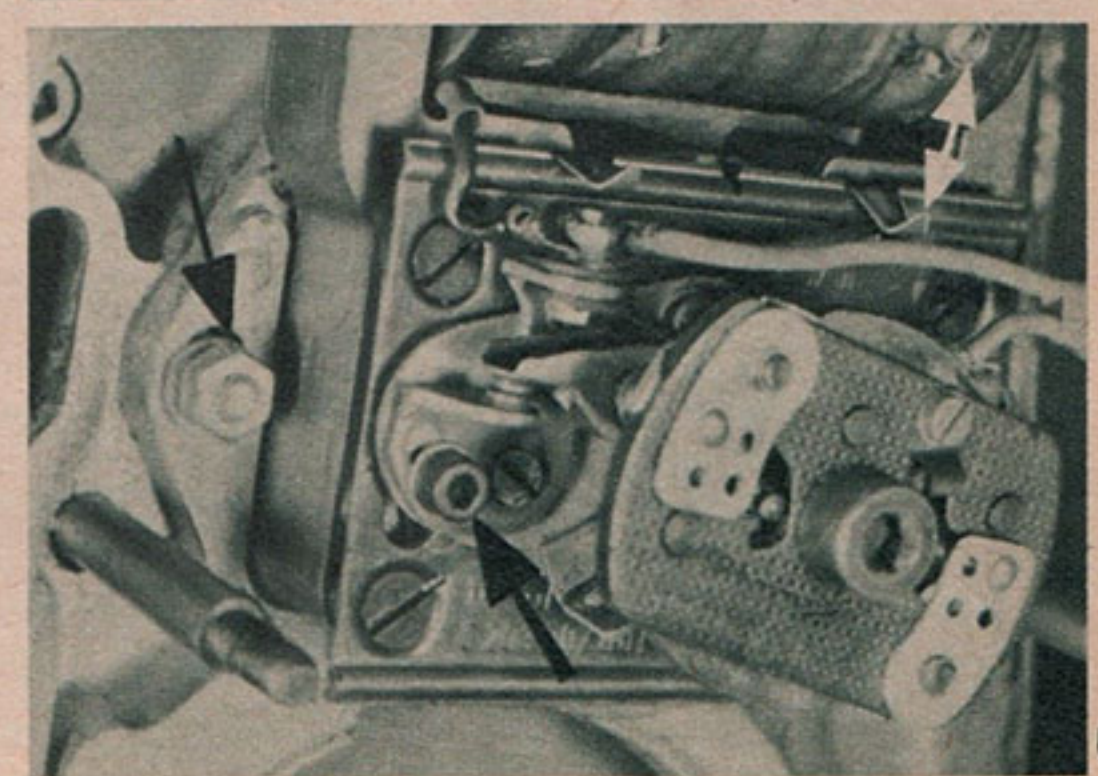
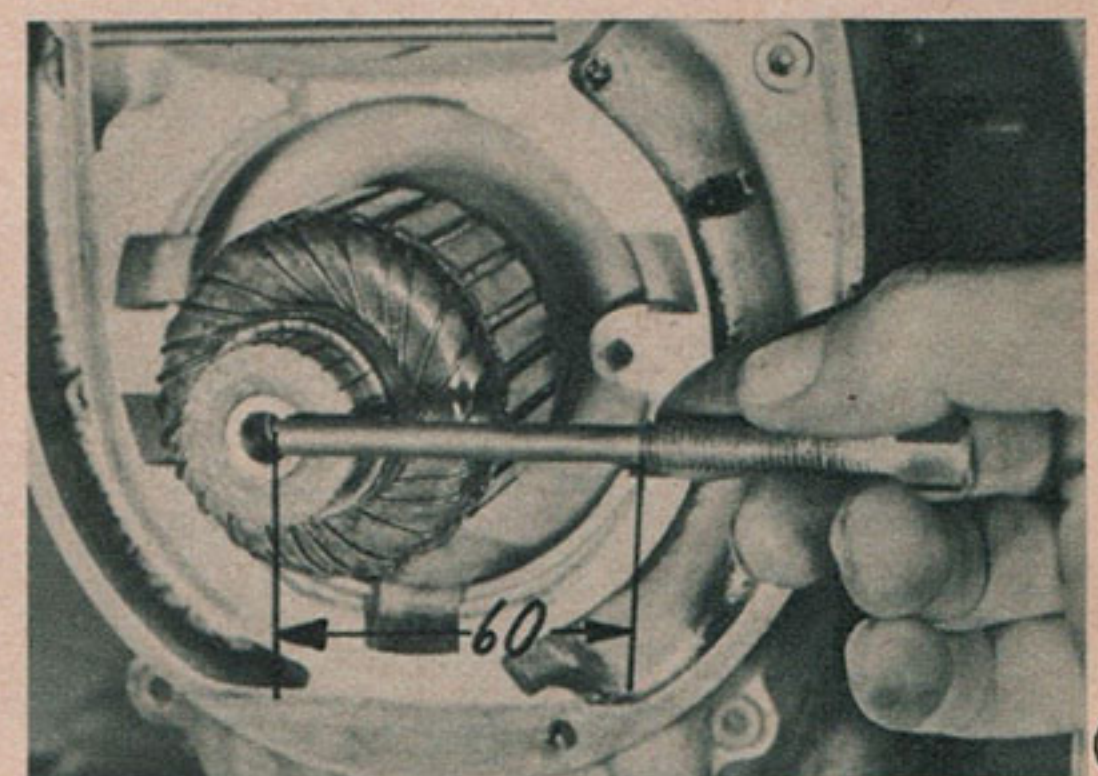
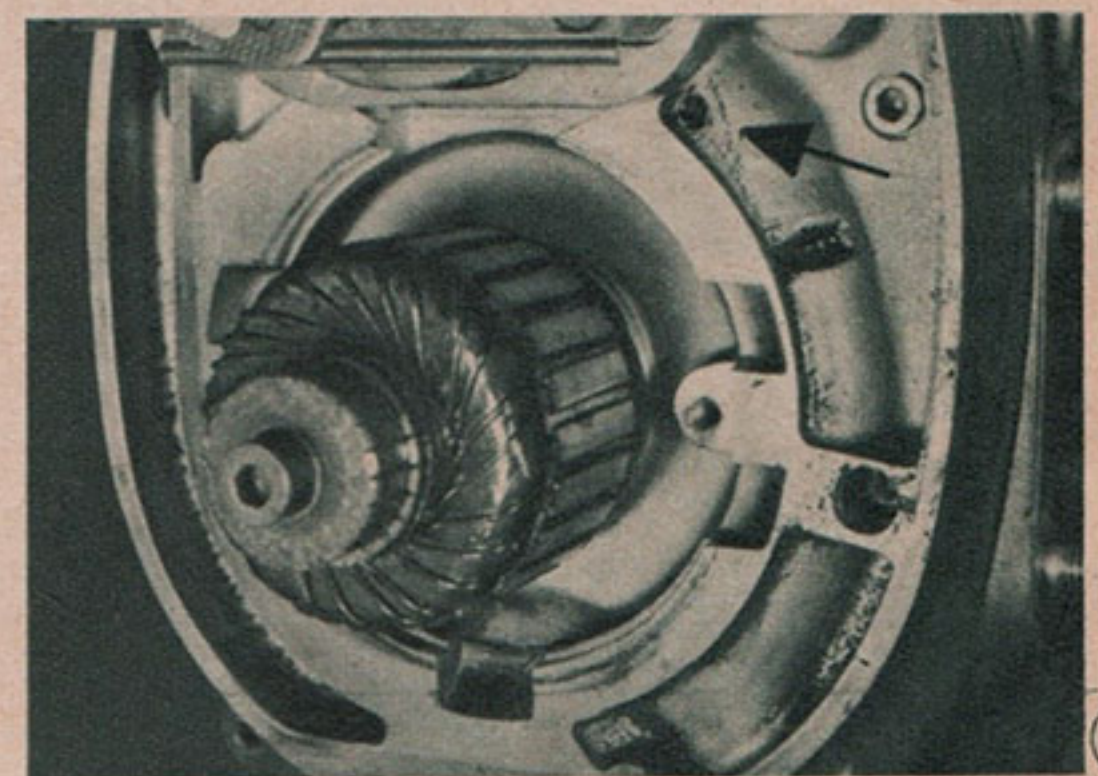
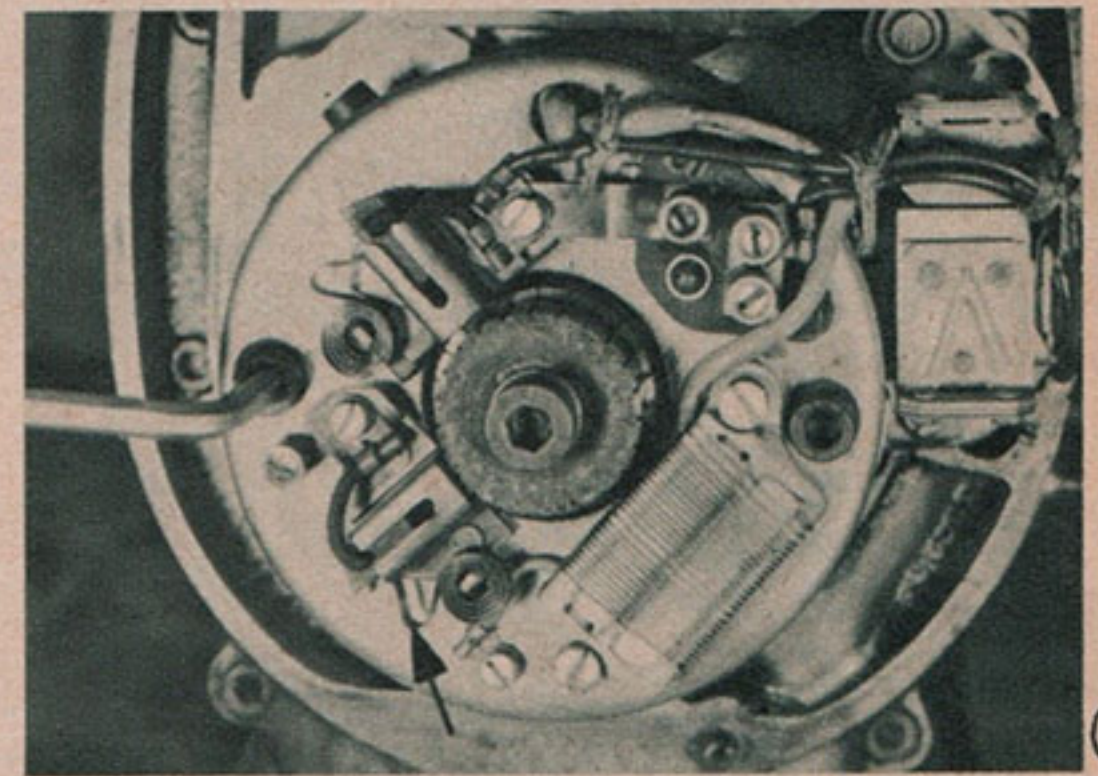
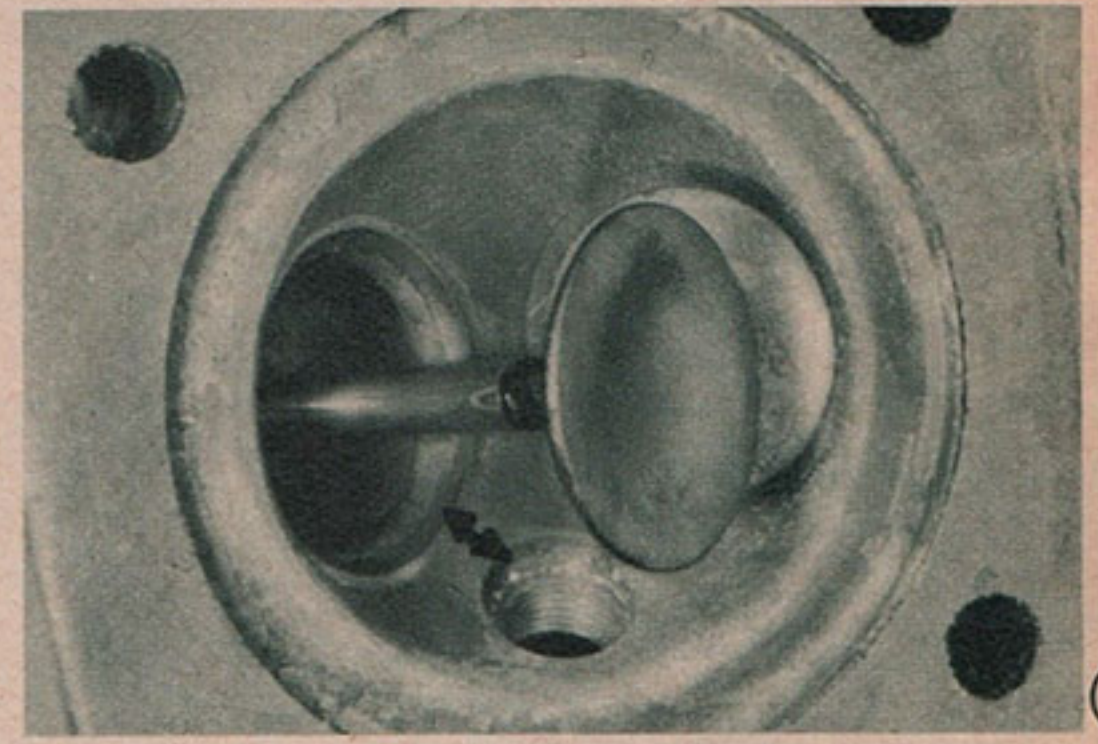
Bild 39: Dies ist der Hebel, mit dem man die Ventildfedern unter Druck setzt. In etwas einfacherer Form sogar ohne Schweißen selbst zu machen, hält dann natürlich nicht so lange wie ein Werkstattgerät. Wozu auch.

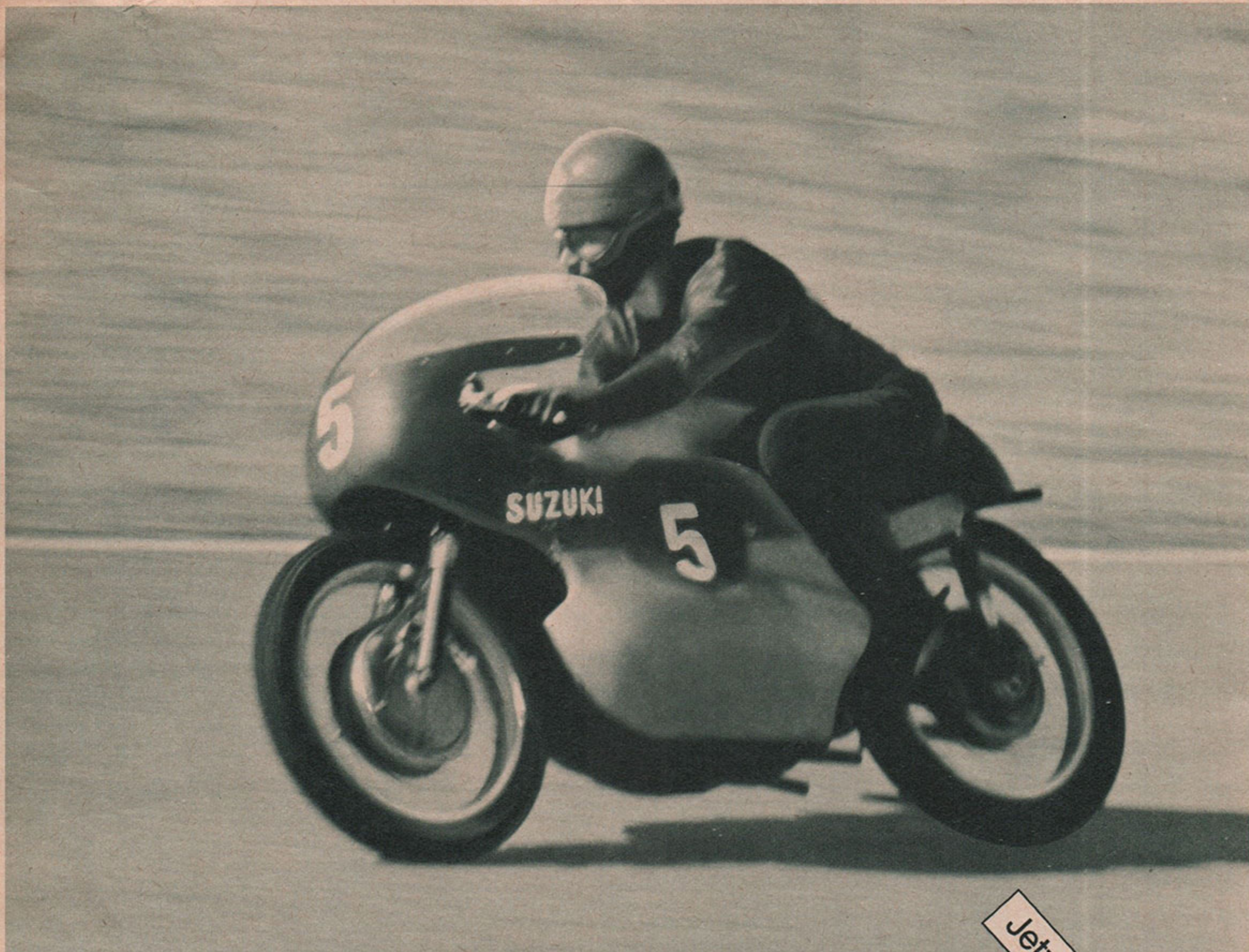
Bild 40: Die beiden Finger des Hebels drücken den Federteller nach unten, und die Ventilkeilchen lassen sich mit kleinem Schraubenzieher abnehmen.

Bild 41: Bei der Kontrolle des Kopfes von innen ganz besonders auf die von den Pfeilen bezeichnete Gegend achten. Wenn einmal der Kopf schief angezogen war, gibt's hier gern einen feinen Riß. Deshalb auch unbedingt für spätere Montage Anzugsmoment der Kopfschrauben kontrollieren. Außerdem ist noch etwas zu beachten: Wenn man die Ventilsitze für gut befindet, wenn also keine dicken schwarzen Stellen drauf sind, dann läßt man das Ventil eingebaut. Meist schlägt sich am Absatz für die Ventilkeilchen oben am Ventilschaft ein kleiner Grat an, mit dem man beim Herausziehen des Ventils die Führung beschädigen würde. Also erst Grat suchen und ggf. mit Ölstein entfernen. Ventilschaftspiel läßt sich auch ohne Ausbau mit Meßuhr feststellen.

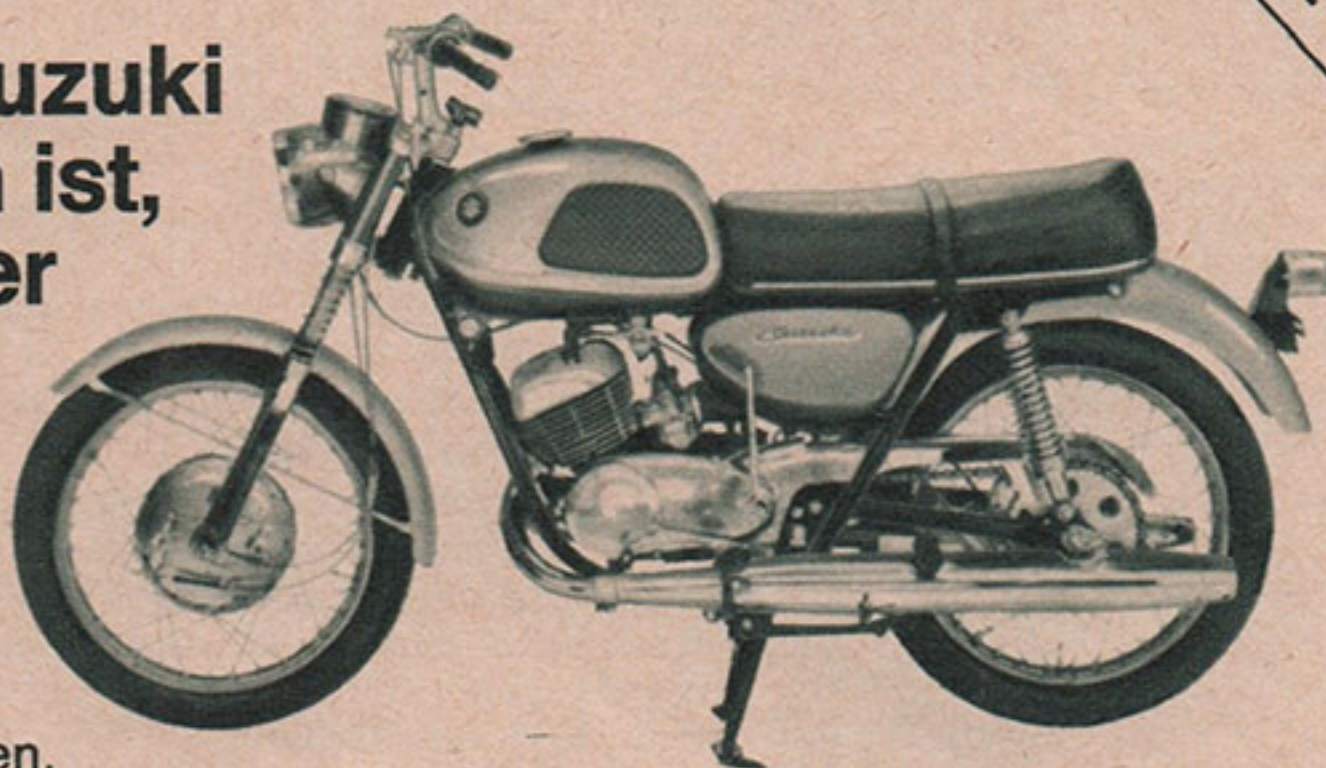
Bild 42: Wenden wir uns der Lichtmaschinen demontage zu. Hier gibt es keine außergewöhnlichen Konstruktionsmerkmale, das Abbauen ist genauso einfach wie bei anderen Motoren auch. Der Pfeil weist auf die Spiralfeder, die zum Festklemmen der Kohle herausgezogen wurde. Nach Lösen der beiden Schrauben mit Innensechskant-Kopf kann die Lichtmaschinen Grundplatte heruntergenommen werden. Aufpassen, ob zwischen Grundplatte und Gehäuse (Räderkastendeckel) ein Zentrierring sitzt!

Bild 43: Der Pfeil weist auf die Stelle, an der bei einigen Motoren eine wichtige Schraube sitzt. Dann muß zwecks guter Abdichtung immer eine Dichtscheibe unterm Schraubenkopf liegen. Im übrigen ist hier zu erkennen, daß die verstopfte Bohrung an dieser Stelle auch nicht so ganz dicht ist. Muß mal UHU-Plus draufgeklebt werden, vielleicht hält das.





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



Jetzt sofort lieferbar!

Die Suzuki 250 hat so ein paar Kleinigkeiten, die diese Maschine groß machen. Beispielsweise den Zweitakter und dazu zwei Tanks. Einen davon für reinen Sprit, den anderen nur für Öl. Dies separate Schmiersystem (Posi-Force) entlockt dem Motor äußerste Kraft. Über den sechsten Gang jubeln seine 29 PS gut und gerne ihre 160 km/h heraus. Gebrauchsanweisung: Beim Gasgeben gut festhalten! Die Suzuki 250 ist nun kein Gerücht mehr.

Sie ist eine Spazierfahrermaschine, mit der man sich schwer tut, das nächste Rennen nicht leicht zu gewinnen. Sie ist eine Rennmaschine, mit der man gut spazierenfahren kann. Wollen Sie noch mehr erfahren über diesen flotten Hirsch? Schreiben Sie uns, damit wir Ihnen Prospekte schicken. Und eine Händler-Anschrift.



Am besten noch heute an:

Capri agrali

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



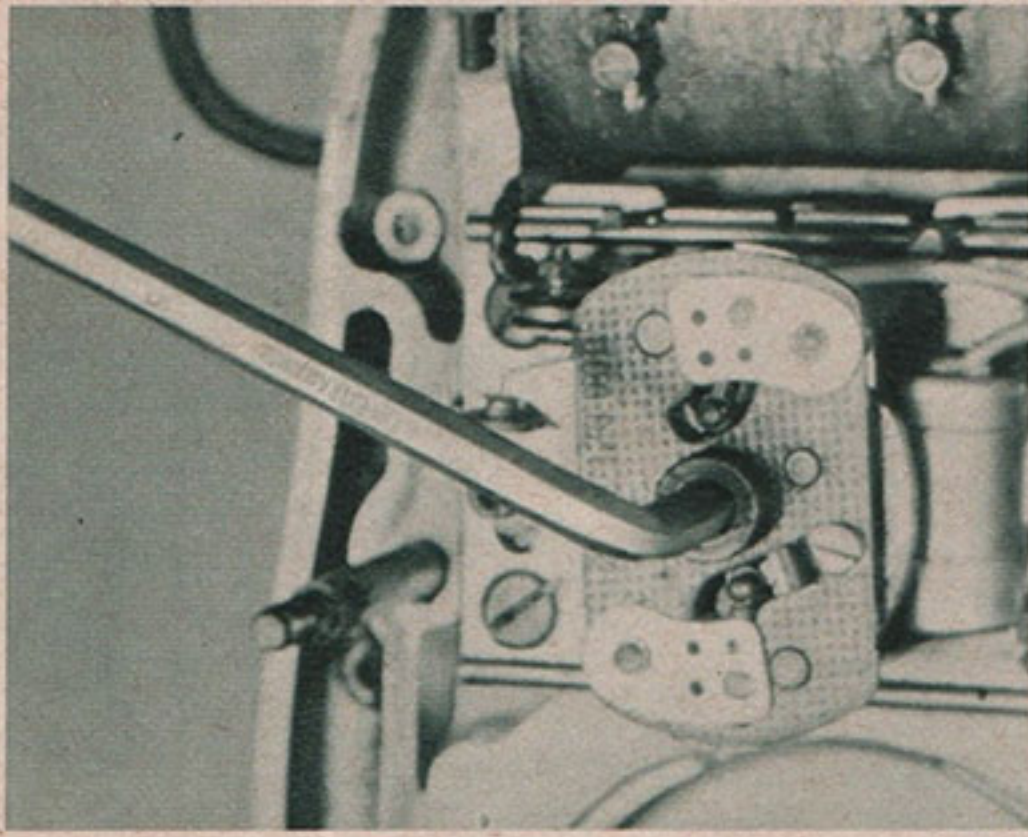


Bild 44: Zum Abdrücken des Ankers gibt es wieder ein Spezialwerkzeug. Der einfache Bastler wird sich jedoch wie üblich mit einem eingesteckten Stahlstift (um Himmels willen keine Weichschraube!) und einer M 8-8 G-Schraube zum Abdrücken begnügen. Stiftdurchmesser 6 mm, Länge 60 mm. Gewindelänge der Druckschraube mindestens 50 mm, dann ist sie sowohl für Anker als auch für Magnetläufer zu verwenden.

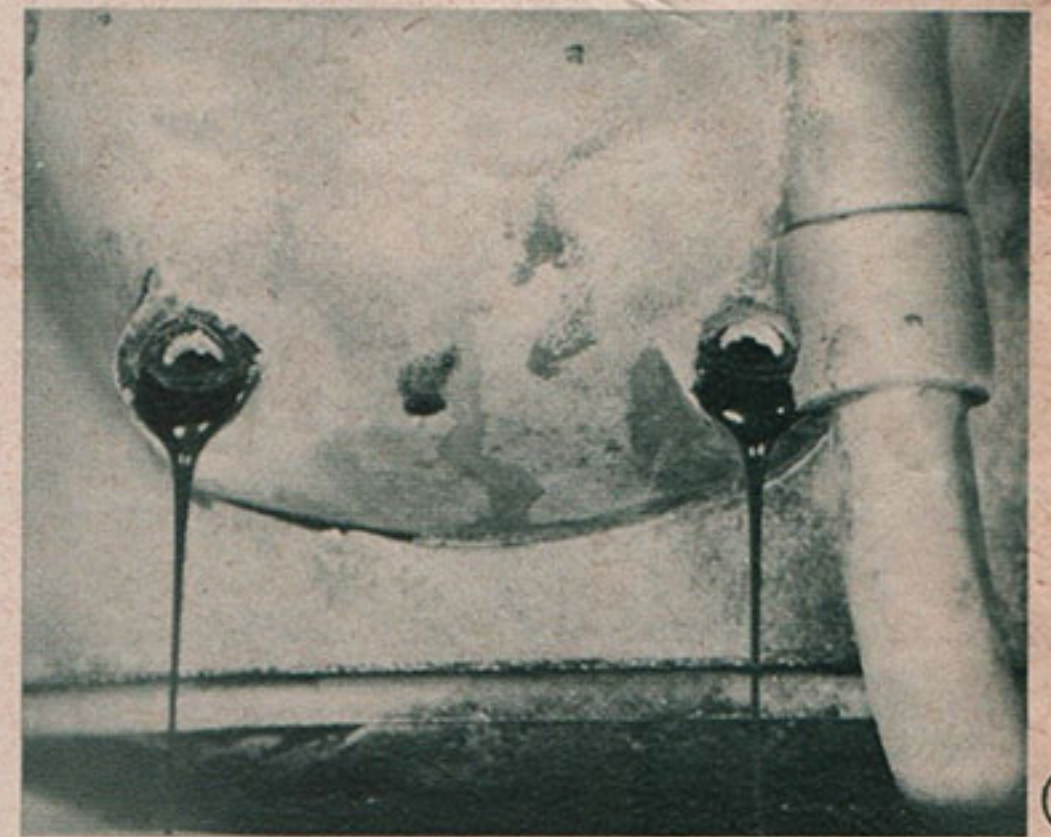


Bild 45: Magnetdemontage ist grundsätzlich auch nicht anders als Lichtmaschinenabnahme. Die beiden weißen Pfeile weisen auf die Sicherheitsfunkenstrecke, mit der ein Durchschlagen der Zündspule vermieden wird, falls der Hochspannung andere Wege (Kerze) verbaut sind. Hier ist die Strecke zu weit, soll ca. 11 mm betragen. Die Zündkabel werden natürlich vor der Demontage von der Spule abgeklemmt. Die kleine Innensechskantschraube (Pfeil) am Unterbrecher-Amboss ist nicht serienmäßig, aber dafür praktisch (M 4 x 8 DIN 912).

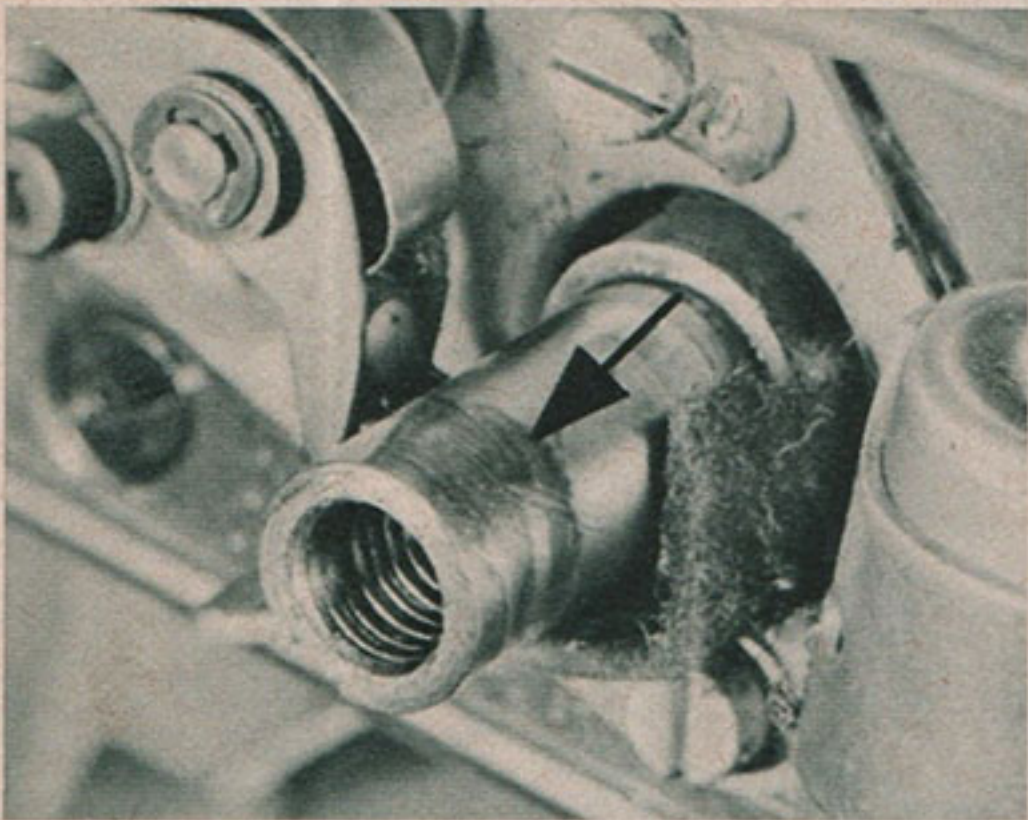


Bild 46: Wenn man die zentrale Halteschraube des Ankers löst, dann kann es sein, daß sich die Kurbelwelle mitdrehen will. Speziell für diesen Zweck die Welle zu blockieren wäre zu umständlich. Kurzer, zarter Schlag mit dem Plastikhammer auf den Schlüssel hilft sofort.

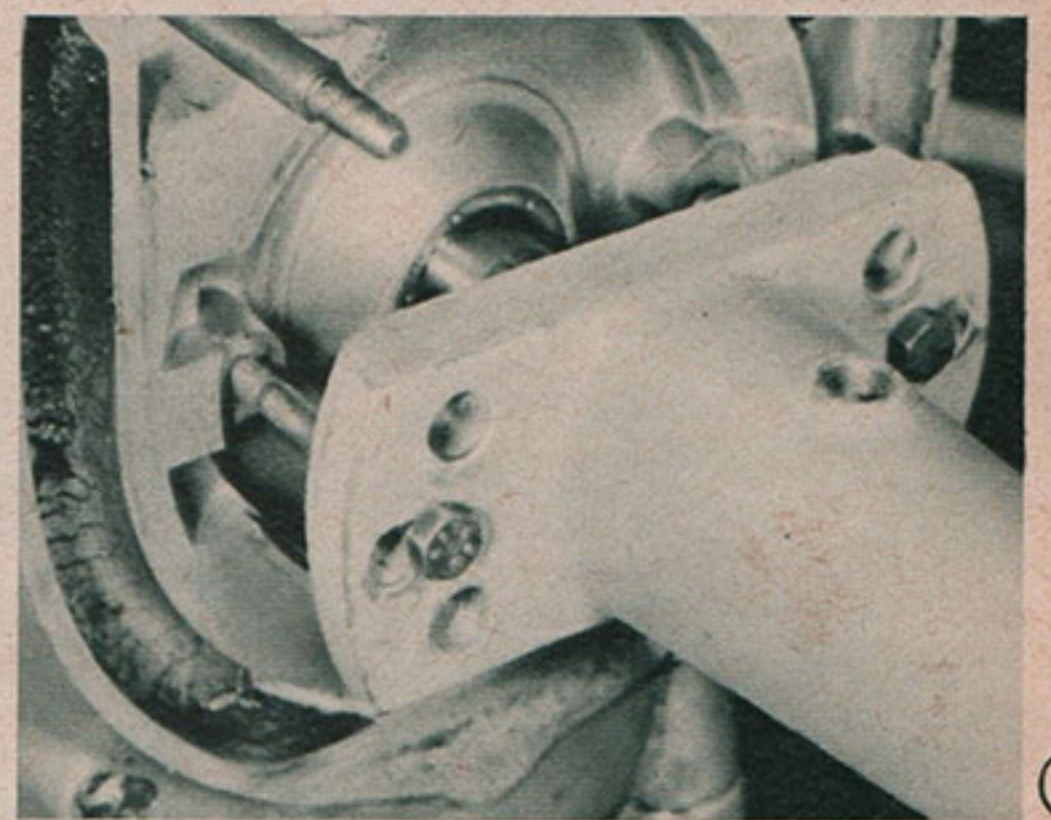


Bild 47: Der Fliehkraftregler muß sich leicht von Hand abnehmen lassen. Geht das nicht, dann ist er sicher durch verhartetes Fett angeklebt (günstigstenfalls) oder gar angerostet. Da sieht man dann diese dunklen Stellen auf der Läuferwelle, die man sorgfältig vor der Montage wegpolieren muß. Außerdem kann man auf diesem Bild feststellen, daß der Schmierfilz für die Unterbrecherauffläche einseitig abgerissen ist. Also auch auf solche Dinge achten. Hier müßte man eine neue Grundplatte anbauen, wenn man nicht einen ähnlichen Filz mit Federstahlblättchen selbst anieten kann.

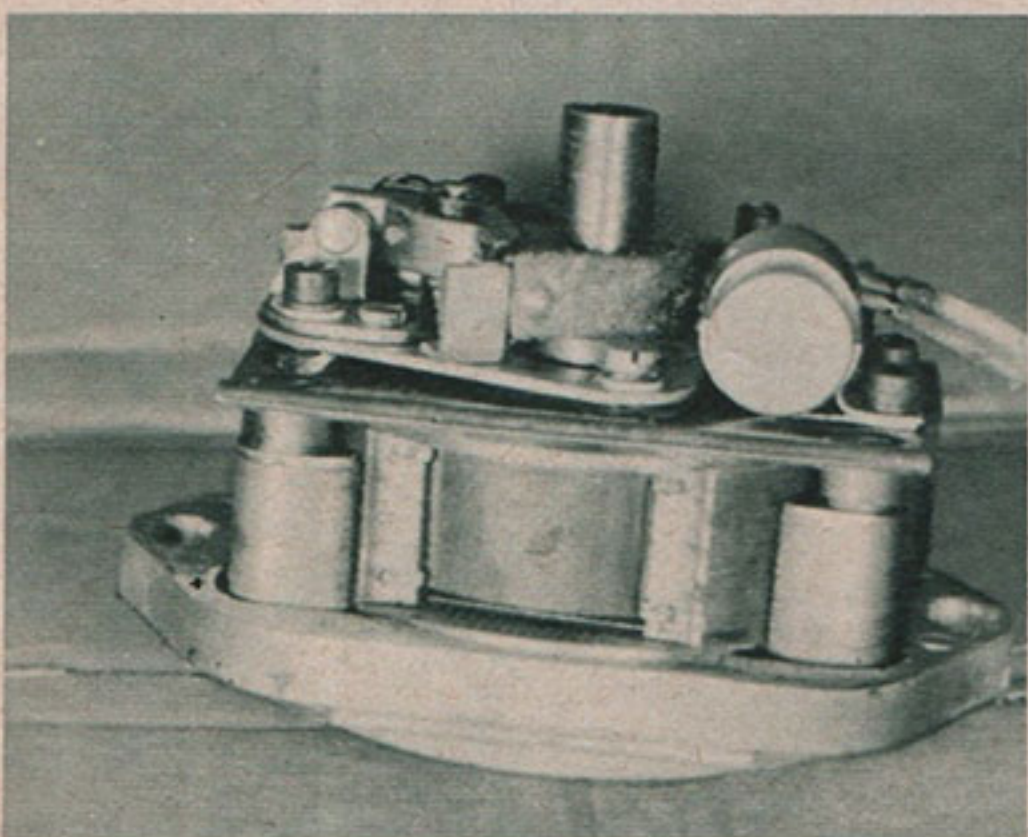


Bild 48: Der Magnetzündler soll nach der Demontage gleich wieder zusammengesteckt werden, außerdem muß unbedingt darauf geachtet werden, daß der recht kräftige Magnet keine Stahlspänchen einfängt, also in sauberen Lappen gewickelt weglegen. Bei einer Kontrolle kann man dann auch gleich mal nach der Lauffläche für den Wellendichtring sehen. Sie ist auf der Rückseite des Magneten deutlich zu erkennen. Mehr als sehen können darf man sie nicht, wenn man sie nämlich schon fühlt ist Gefahr, daß an dieser Stelle Öl aus dem Räderkastendeckel in den Lichtmaschinenraum austritt.

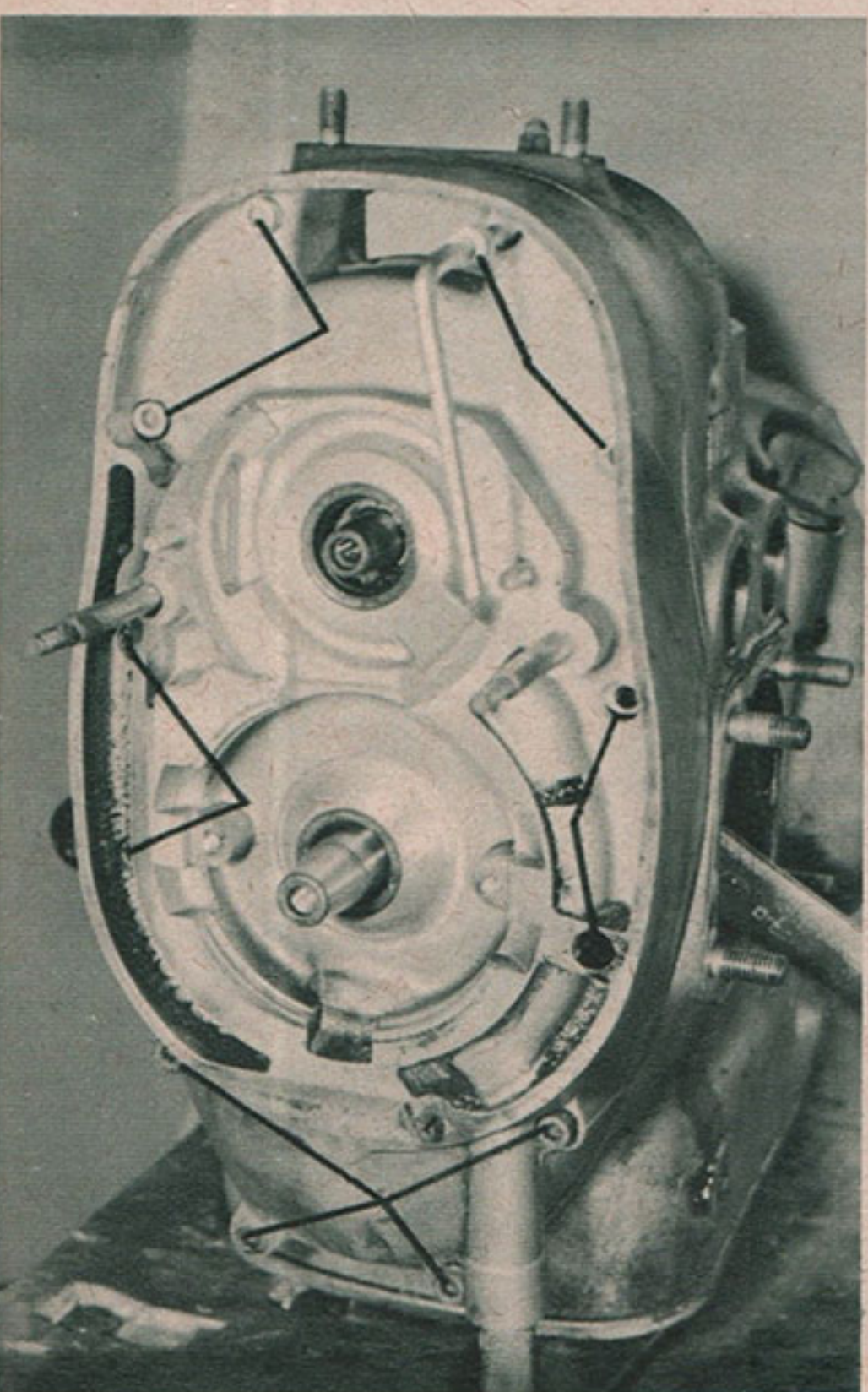
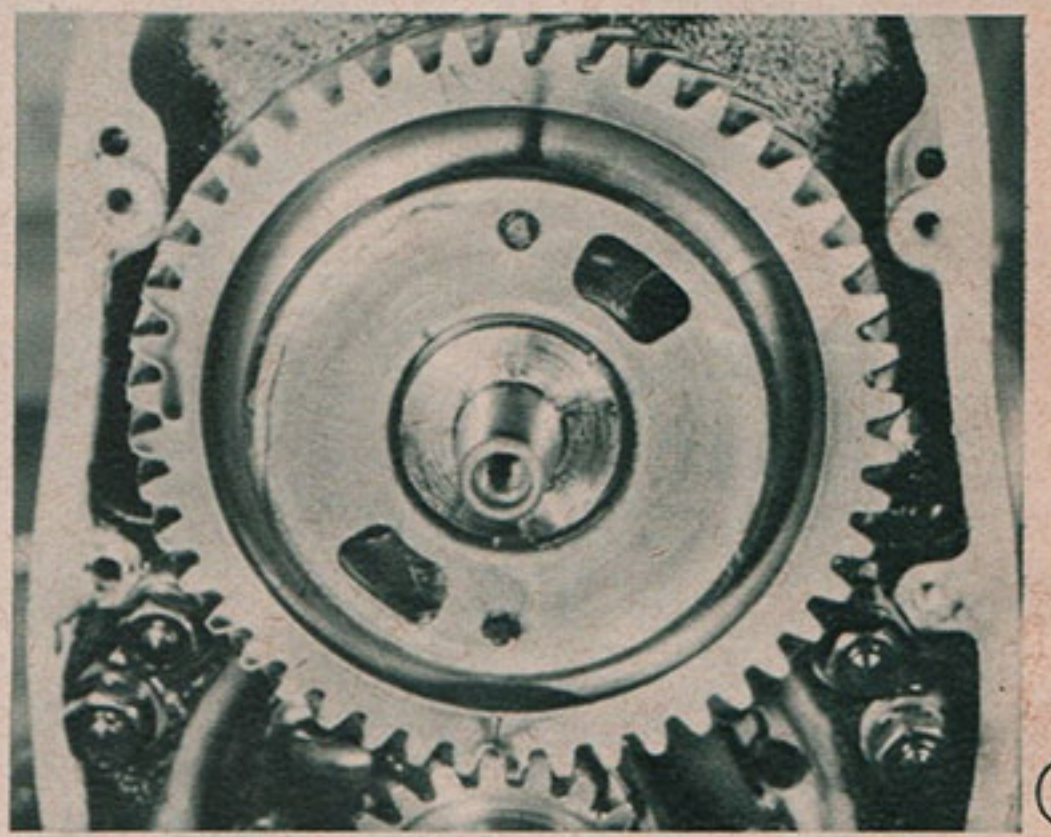
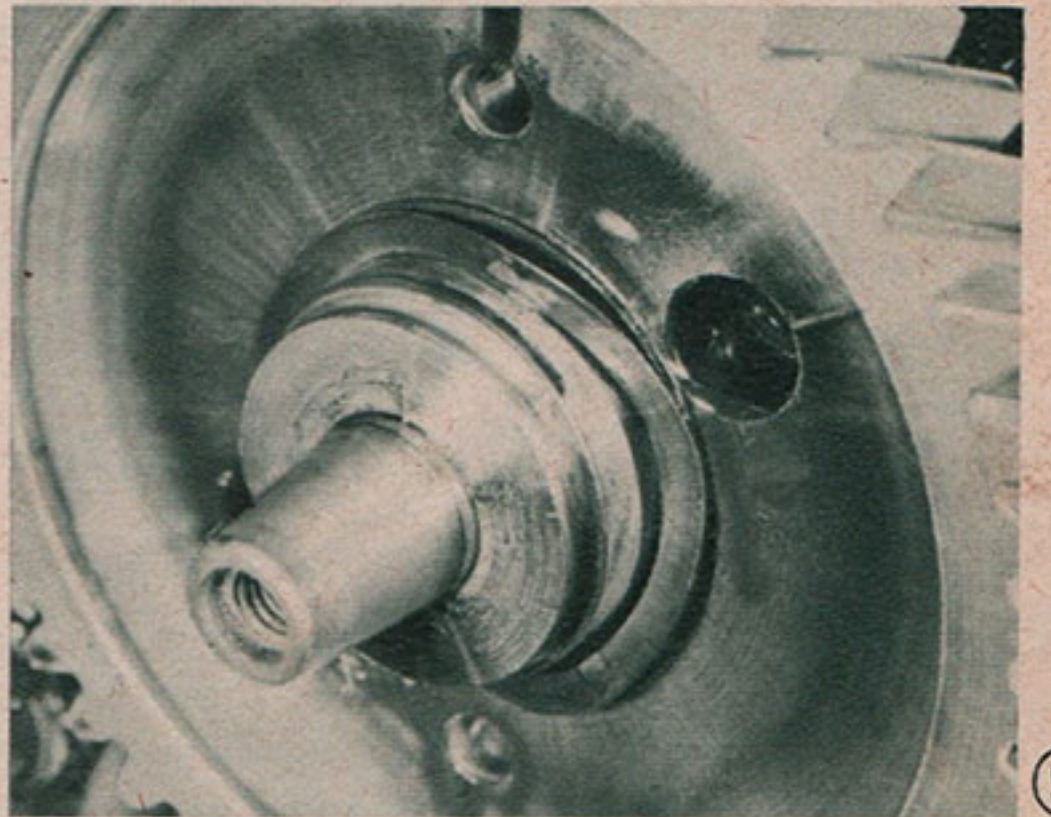


Bild 49: Weiter geht's mit dem Abschrauben des Räderkastendeckels. Hier sind 12 Innensechskantschrauben zu entfernen, im Bild mit Strichen markiert. Wenn man vergessen hat, das Öl aus dem Motor abzulassen, dann gibt es spätestens jetzt beim Lösen der beiden unteren Schrauben ein kleines Ölbad (Bild 50).



Der Räderkastendeckel (Steuergehäusedeckel) läßt sich nicht leicht abnehmen, denn er sitzt noch am Lager vorn auf der Kurbelwelle fest. Mit Hammerschlägen seitlich ist also nichts zu machen. Bild 51 zeigt den Werks-Spezialabzieher, hier etwas weit vom Gehäuse entfernt angesetzt, damit besser zu sehen ist, in welche Gewindebohrungen man die zwei Zugschrauben eindreht. Grundprinzip des Abziehers: einfacher Querbalken mit Spindel und zwei Bohrungen für Zugschrauben. Läßt sich leicht selbst machen. Beim Abziehen aber darauf achten, daß man den Querbalken auch möglichst parallel zur Gehäusefläche hält, damit man den Deckel nicht verkantet.

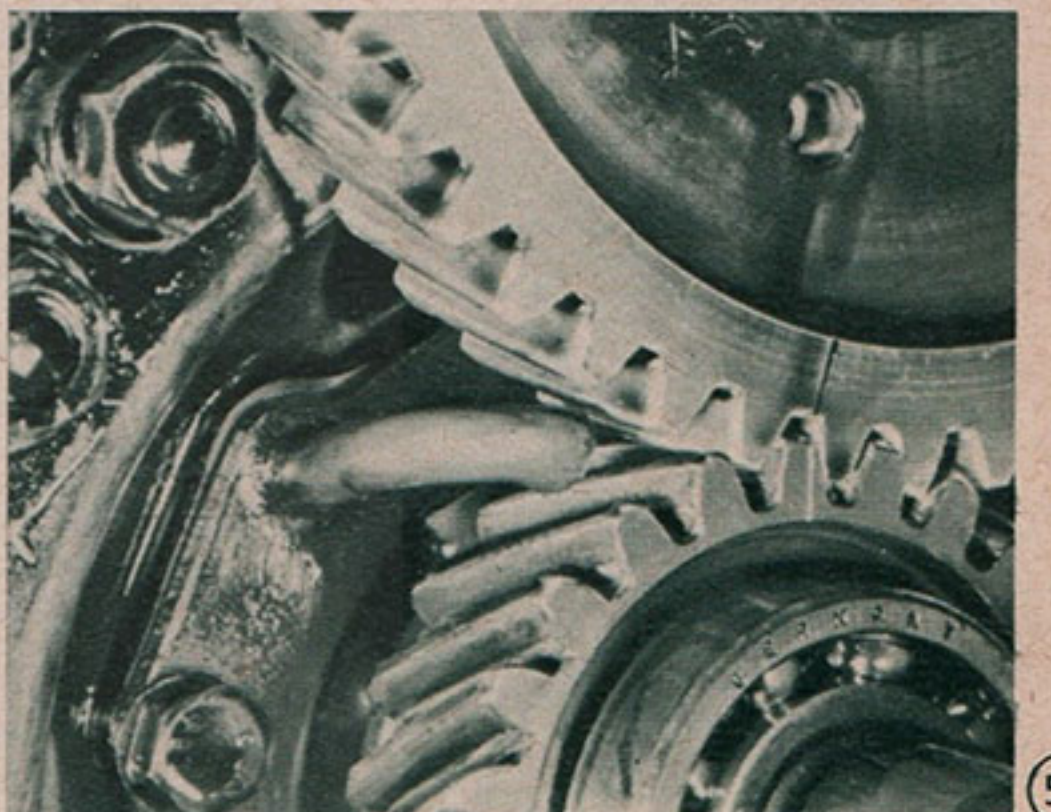


Bild 52: Die Platte des Entlüftungs-Drehschiebers wird wahrscheinlich nicht wie hier am Zahnrad klebenbleiben, sondern im Deckel. Aufpassen, daß man die beiden Mitnehmerstifte nicht verliert. Und die gewellte Federscheibe hinter der Drehschieberscheibe besonders beachten (Bild 53).

Bild 54 zeigt zum Abschluß eine Feinheit: das Ölspritzröhrchen zur Sicherstellung der Zahnrad-schmierung. Wie erinnerlich, hatte seinerzeit unser Mitarbeiter Jürgen Goebel an seiner KS die Schmierung des Novotextrades ebenso verbessert, was erheblichen Zuwachs an Lebensdauer ergab.

(Wird fortgesetzt)

Munster-Splitter (Schluß von Seite 546)



Ein Wasserloch in der Sonderprüfung hatte man absichtlich so mit Seilen abgegrenzt, daß jeder Teilnehmer durch das tiefe Wasser mußte. Dies ist um so unverständlicher, da es beim Ablaufen der Sonderprüfung am Abnahmetag infolge einer großzügigeren Abgrenzung noch die Möglichkeit des „Am Rande-Fahrens“ gegeben hatte. Dieses Wasserloch brachte Wilfried Behrens und seiner Husqvarna nicht nur den Ausfall, sondern vielleicht auch den Verlust der Meisterschaft ein.

Im übrigen ging die ausgesprochen wellige Strecke nicht nur den Fahrern in die Knochen, sondern dem Anschein nach vor allem den Maicos ans Getriebe. Sicher hat es auch andere Ausfallursachen als das Getriebe gegeben, nicht zuletzt auch mangelnde fahrerische Qualität, jedoch sprechen 25 Ausfälle bei 40 gestarteten Maico-Lizenzfahrern eine deutliche Sprache.



Oben: Auf schmalem befahrbarem Band ein paar Kilometer dicht an Bäumen vorbei durch den Wald – so entscheidet sich der Kampf um die Geländemeisterschaft. Da spielt es nicht mal mehr eine Rolle, wenn in der Sonderprüfung ein Bundeswehr-Lkw herumsteht, der ausgerechnet jetzt einen festgefahrebenen Kollegen abschleppen muß.

Links: Riedel/Falkendorf – einer der „letzten Mohikaner“ auf BMW im deutschen Geländesport?

Der Abschied von Munster geschah mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Das lachende Auge freute sich darüber, daß die Bundeswehr dem Motorsport Verständnis entgegengebracht und „IHR GELÄNDE“ und ihre Hilfe zur Verfügung gestellt hatte. Das weinende Auge sah ein schönes großes Stück Land, das seit den Zeiten des Alten Fritz zu nichts anderem nütze scheint als... na, reden wir nicht darüber, denn: „Die Antwort weiß ganz allein der Wind“.

Über den wirklichen Härtegrad der Harz-Heide-Fahrt 1967 geben am besten einige Zahlen aus der Ergebnisliste Auskunft:

Gestartet:	213	Bronze:	19
Gold:	56	Erinnerung:	7
Silber:	23	Ausgefallen:	108 ASN

Klassensieger Lizenzfahrer: bis 50 ccm: V. Kramer (Zündapp) 11,48 min; bis 75 ccm: H. Brinkmann (Hercules) 11,32 min; bis 100 ccm: S. Gienger (Zündapp) 10,55 min; bis 125 ccm: D. Kramer (Zündapp) 11,10 min; bis 175 ccm: L. Specht (Zündapp) 11,04 min; bis 250 ccm: H. Schek (Maico) 12,04 min; bis 350 ccm: E. Schmider (NSU) 11,46 min; bis 500 ccm: F. Nödinger (Maico) 11,26 min; über 500 ccm: K. Neidig (Eigenb.) 13,06 min; Seitenwagen: Hartmann/Hartmann (BMW) 14,52 min.

Klassensieger Ausweisfahrer: bis 50 ccm: G. Zolles (Hercules) 0 Punkte; bis 75 ccm: J. Brinkschröder (Zündapp) 9 Punkte; bis 100 ccm: H. Pröschel (Hercules) 0 Punkte; bis 125 ccm: H. Dieterle (Hercules) 10 Punkte; bis 175 ccm: B. Drews (Hercules) 11 Punkte; bis 250 ccm: E. Schneider (Maico) 7 Punkte; bis 350 ccm: G. Jung (Maico) 6 Punkte; bis 500 ccm: H. Kaufmann (Maico) 11 Punkte; über 500 ccm: M. Rennebarth (BMW) 18 Punkte; Seitenwagen: Höhmann/Meurer (BMW) 17,55 min.

Fabrikmannschaften: Maico-Fahrzeugfabrik (H. Schek – F. Witzel – F. Nödinger).

Clubmannschaften: ADAC-Gau Südbayern (H. Buder – H. Molle – L. Zeller).



Motorrad

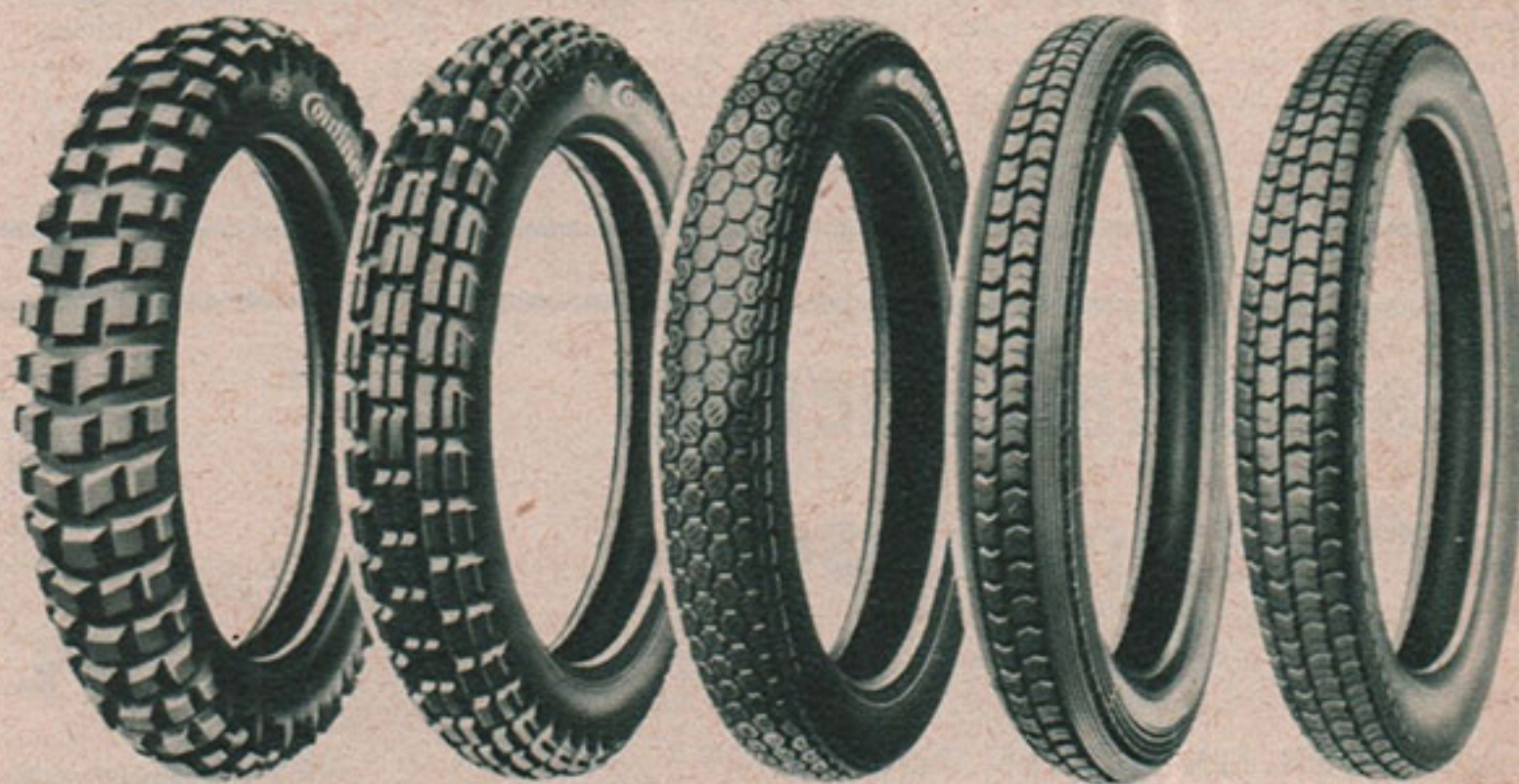
Bei keinem Fahrzeug ist der Fahrer so eng mit der Maschine verwachsen wie beim Motorrad – und die Verbindung von der Maschine zur Fahrbahn bilden die

Reifen

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

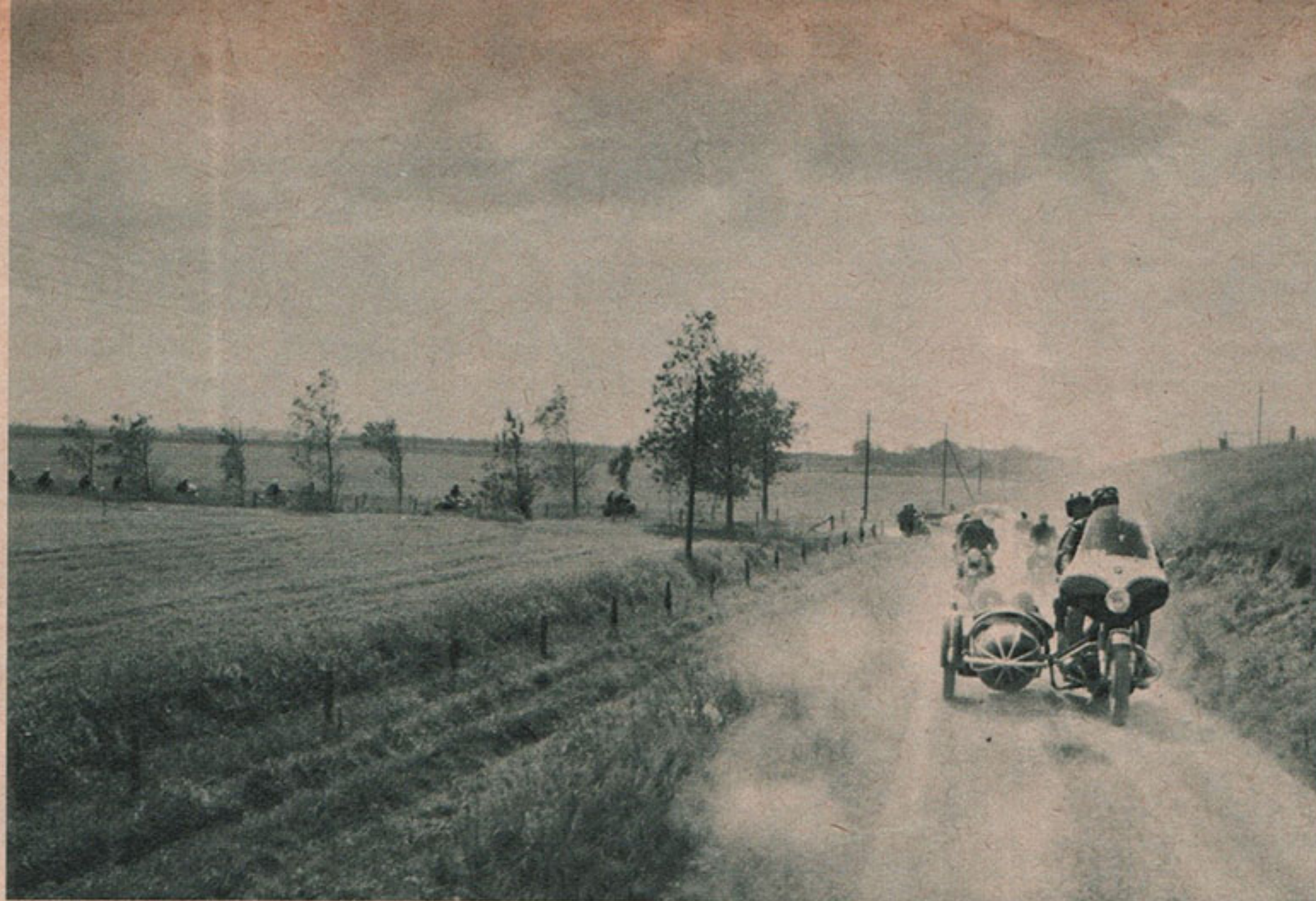
Für die unterschiedlichen Fahrbahnbeschaffenheiten liefert die Continental deshalb auch unterschiedliche Profile und Ausführungen (siehe Abb.).

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



Continental

der meistgefahrenste deutsche Reifen



Es war was los
bei der

Seehund Rallye

Es gibt viele Motorrad-Treffen. Die Teilnehmer an der Seehund-Rallye meinten aber übereinstimmend, daß diese Zusammenkunft an der Küste Ostfrieslands etwas Besonderes gewesen sei. Sie kamen von weit her, in der Wertung waren es auf der Friedrichsschleuse dann 60 Maschinen, deren Fahrer und Beifahrer 57 000 km hin und zurück abspulen, um dabei gewesen zu sein. Am Sonntag kamen von nah und fern weitere 40 Fahrer, um unter dem weiten Himmel Ostfrieslands und in Gemeinschaft Gleichgesinnter einige Stunden zu erleben, die nicht sobald in Vergessenheit geraten. Die großen und kleinen Motorräder sangen ihr Lied auf den Straßen Deutschlands, von Berlin und Waldshut, von Recklinghausen, Hamburg und Lübeck, von überall näherten sie sich diesem Landstrich, der fast allen unbekannt war. Der Himmel wurde weiter und weiter, keine Erhebung, keine Berge, nur große Felder und Weiden, Windmühlen, Wasserläufe. Weit im Binnenland die ersten Deiche, war doch das Harlingerland von Hunderten von Jahren einmal eine Bucht ähnlich etwa dem Jadebusen. Carolinensiel, dann (bei der Gründung vor 240 Jahren direkt am Meer gelegen, heute schon 2 km im „Binnenland“, vom letzten, dem eigentlichen Landesschutzdeich entfernt) Friedrichsschleuse, der Ort der Zieldurchfahrt. Viele fuhrten sofort weiter, um vielleicht das erste Mal das Wunder des Meeres zu erleben, Salz auf den Lippen zu schmecken. Auf dem hohen Seedeich standen die Männer, denen auf zwei Rädern die Straßen Europas gehören. Das Wasser lief nachmittags gerade auf, unendlich dehnt sich das Wattenmeer bis hin zu den Inseln, von denen am Horizont gleich einer Perlenkette drei zu sehen waren: Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge. Einmalig diese amphibische Landschaft, die jeden Tag 12 Stunden unter dem atmenden Meer und 12 Stunden „trocken“ liegt, wobei „trocken“ natürlich nicht der richtige Ausdruck ist. Die Wattenläufer können von der massierenden Kraft des Schlickes berichten.

Oben: Hinterm Deich gibt es eine Menge schmaler Wege, auf denen die „Seehunde“ nach Herzenslust die Landschaft kennenlernen konnten. Für viele völlig ungewohnt: der Blick stößt nicht dauernd an Hügeln an, nur vereinzelte Gehölze und Baumgruppen begrenzen die Sicht.

Rechts: Wilhelm Menking persönlich. Wie es dazu kam, daß er auf der Beschleunigungsprüfung die viertschnellste Zeit fuhr? Er wollte erst gar nicht „außer Konkurrenz“. Bis einer ihn psychologisch faßte: „Die Strecke ist ja viel zu kurz, komme gar nicht in den Vierten.“ Da war Wilhelm Menking nicht mehr zu halten: „Waas, das werd ich beweisen.“ Ohne Hut und Handschuhe (aber mit Brille) schoß er mit der „S“ los.
Fotos: Edith Heuer (R 26)

Der Blick umfaßte den Binnen- und Außenhafen, das herrlich gelegene Camping-Gelände, die Strandanlage mit dem Sandstrand und den bunten Strandkörben, die Strandhalle (in der die „Seehunde“ in den folgenden Tagen manch schöne Stunde verlebten, wie ein Zettel an der „S“ des Gemeindedirektors zeigte, auf dem lapidar stand: „Wir Seehunde sind in der Strandhalle und warten auf Sie“), den Bäderkai für die Bäderschiffe der Bundesbahn nach Wangerooge und Helgoland, das große Schöpfwerk. Das Land liegt bis zum Geestrücken praktisch auf Höhe Null und viele Anstrengungen muß der Mensch unternehmen, es zu entwässern. Das Carolinensiel Schöpfwerk hat beispielsweise eine Maximal-Leistung von über 20 000 Liter pro Sekunde und muß ein Gebiet von über 20 000 ha entwässern!

Als die Zielkontrolle geschlossen wurde, hatte der Mann mit den meisten Kilometern (Rolf Glöckner und Frau aus Albruch bei Waldshut) 970 km abespult. Wilhelm Menkings und Hans Heuers Leistungen — beide aus Carolinensiel und auf ihren R 69 dabei — sahen mit 1800 m dagegen etwas kümmerlich aus.



Krankenversicherung für Auslandsreisen

MIT EINER EINFACHEN POSTKARTE

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



Volkswahl

Krankenversicherung VVaG

46 DORTMUND,
RUHRALLEE 92, TEL. 220 71

Beiträge für europäische Länder

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

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

Beiträge für außereuropäische Länder auf Anfrage



Abends in der „Traube“ saßen dann alle zusammen, ohne Programm. Man redete Benzin, war fröhlich — und ohne Übertreibung auch glücklich, Stunden zu erleben, die Höhepunkte im Leben eines Motorradfahrers sind. Am nächsten Tag gab es einen Leckerbissen: die Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsprüfung auf der sogenannten „Katastrophenstraße“, einer Privatstraße längs des Seedeiches (Binnenseite). Sie dient in Katastrophenlagen dazu, Fahrzeuge der Feuerwehr, des zivilen Bevölkerungsschutzes usw. zu Deichbruchstellen zu bringen. Ansonsten ruht sie und erlebte nun zum ersten Male in ihrer Geschichte eine kleine Invasion von Motorradfahrern. Menking hatte eine Strecke abgesperrt, das Ziel war fliegend zu durchfahren, die großen Maschinen konnten auf dieser nur 2,80 m breiten Straße ungefähr ihre Spitzengeschwindigkeit erreichen.

Zwei Hondas lagen dann vor den großen BMWs. Es war ein großer Spaß, viele Zuschauer hatten sich eingefunden, es wurde nichts zu ernst genommen, man freute sich des herrlichen Wetters und der brummenden Motoren, die mit Spitzendrehzahl im 1., 2. und 3. Gang längs des Deiches entlangfegten. Nach Beendigung dieser Prüfung, der übrigens (echte Seehunde wollen auch schwimmen) im Seewasserschwimmbecken ein kleiner schwimmsportlicher Wettkampf vorausging, fuhr die ganze Armada langsam durch die Ortsteile Harlesiel und Friedrichsschleuse hin zum „Siel“, wie der Ort hier auch genannt wird. Hunderte von Zuschauern sahen so etwas zum ersten Male. Für das Motorrad war diese Veranstaltung bestimmt eine gute Werbung. Alle Fahrer fuhren diszipliniert und hoben sich merklich von einigen „Moped-Jünglingen“ ab, die zwischen den Brummern riskant ihre Kunststücke zeigen mußten. Auch die örtlichen Zeitungen berichteten in sachlicher Weise und mit gutem Bildmaterial in vier Zeitungen und sprachen dabei rund 80 000 Leser an.

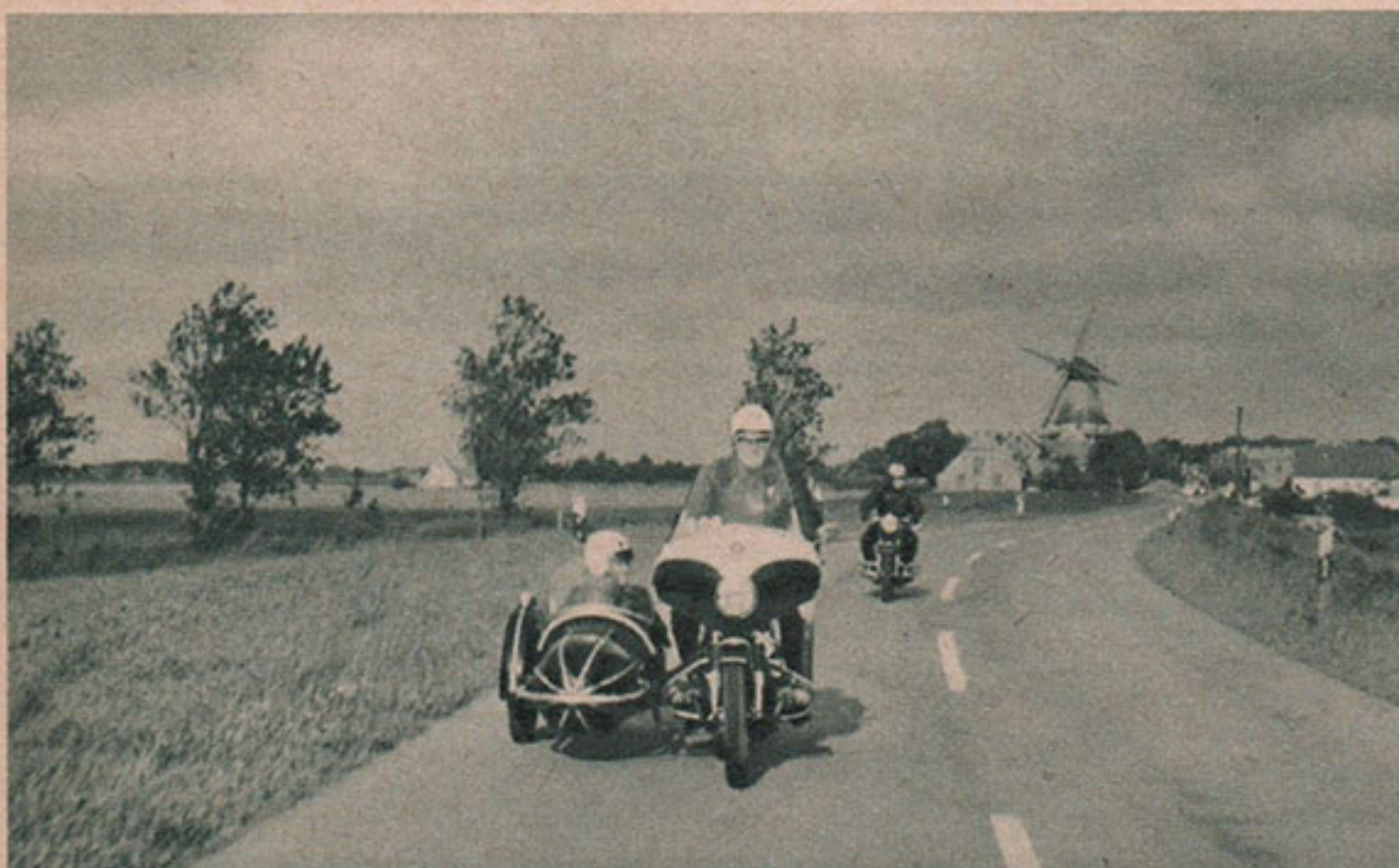
Die Kurverwaltung gab den Campern (es war eine stattliche Anzahl) einige Tage freien Aufenthalt auf dem schönen Campingplatz, viele verlebten dann noch eine ganze Woche am weiten Meer und fuhren am Samstag nach Assen. Viele sind schon wieder gekommen — und kommen zur nächsten Seehund-Rallye 1968 bestimmt genauso gern.

Mancher Winds-Mann hat noch lange nach dieser Veranstaltung den Salzgeschmack auf seinen Lippen gespürt, dabei zurückdenkend an das herbe Ostfriesland, an die „Seehunds-Freunde“, an ein Treffen besonderer Art, eben an die „Seehund-Rallye“.

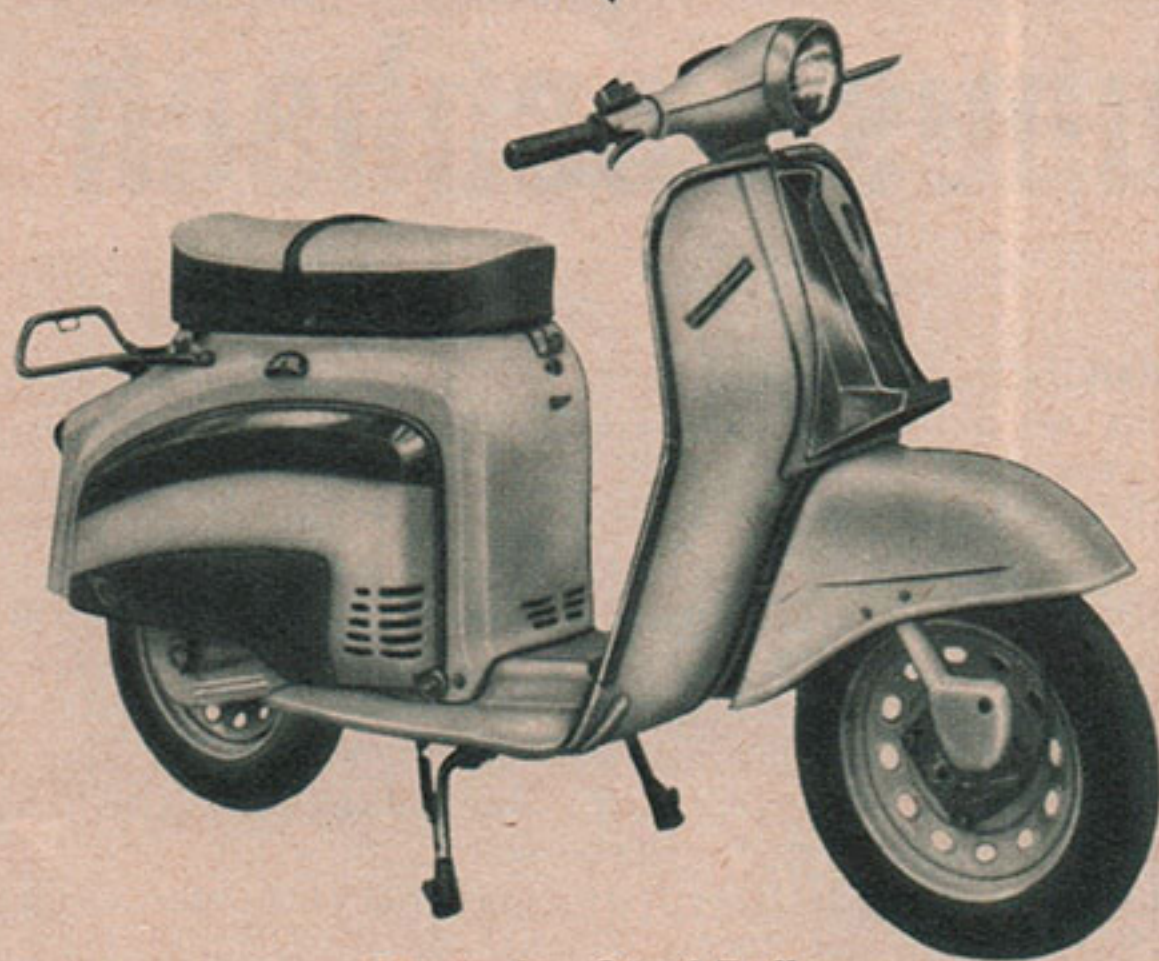
Wilh. Menking

Oben: Der Zeltplatz von Harlesiel im Vordeichsgelände. Sieht auf den ersten Blick etwas ungewohnt aus, ohne Bäume . . . aber man kann sich dort tatsächlich ausgezeichnet erholen. Kein Ärger mit wegwehendem Zelt, der Boden hält auch den dünnsten Hering. Und vor allem Ruhe hat man . . .

Unten ziehen die „Seehunde“ wieder in Richtung Heimat.



Sie brauchen einen Motorroller?
Nehmen Sie den!



Denn der Capri-Roller
kostet nur so viel, als hätte er nicht:
eine Batterie
eine komplette Blinkanlage
einen kräftigen Kofferträger
eine Luxus-Zierverkleidung

(Alles, was Sie sonst extra bezahlen müssen!)

Aber er hat!

Und er hat mehr: Den 50 ccm Weltrekord-Motor von Garelli. Besonders große rutschfeste Räder. Eine Klasse-Straßenlage: Prima-Federung. Soo einen Fahrkomfort! Eine

auch bei langen Reisen gemütliche Doppelsitzbank. Kostenpunkt für Führerschein Klasse 5 DM 1260,-, für Klasse 4 DM 1340,-. Prospekte und Händler-Nachweis durch:

Capri agrati Köln-Dellbrück, Hauptstr. 102

MOTOSPORT-TEXTIL-BRUNNER
Bekleidungen für Motorradfahrer
vom Motorradfahrer

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

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. X18 2082 UETERSEN BEI HAMBURG



Kostenlos

192 seitigen Foto-Katalog mit 230 günst. Foto- u. Filmapparaten, Projektoren u. Feldstechern. Kamera ABC, 20 Schaja-Vorteile. 1/2 Anzahl., 10 Raten, Ansicht, Garantie. Alle Kamera nehmen wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an

Photo Schaja
Abt. 22 MÜNCHEN 22

RÖMER STURZ- UND



SPORTHELM

Hans Römer · 791 Neu-Ulm

**Anzeigenschluß
für Heft 20
ist am
4. September**

3. Moto Cross-Meisterschaftslauf

Laubus-Eschbach

Es ist erstaunlich, daß ausgerechnet zwei kleine DMV-Clubs in Hessen die einzigen in der Bundesrepublik sind, die über eine eigene permanente Strecke verfügen, die sie von Jahr zu Jahr vervollkommen. Liegt es daran, daß das Land Hessen dem Motorsport aufgeschlossener gegenübersteht oder daran, daß man hier mit größerem Idealismus am Werke ist, oder sollten gar beide Faktoren zusammenfallen? Auf alle Fälle stehen die beiden Clubs, der MSC Beuern und die Moto Cross-Vereinigung Laubus-Eschbach, in einem freundschaftlichen Wettstreit. Hatte man dort den Hauptwert auf ein Zielrichterhaus gelegt, so schaffte man hier, mit wenigen Mitteln, eine ganz vorzügliche Startanlage, indem man das Muster von Villingen modifizierte und verbesserte.

Unter Einsatz von vielen Arbeitsstunden und auch hier wiederum mit der finanziellen Hilfe der Firma Martini & Rossi hatte man fast den ganzen Kurs, der auf 1300 m erweitert wurde, weitgehend für die Zuschauer unfallsicher gemacht. Leider aber ist er noch nicht genügend breit und bietet nur an wenigen Stellen Überholmöglichkeiten. Ebenso fehlt es noch erheblich an der Staubfreiheit, die doch nach dem Bielsteiner Vorbild mit relativ geringen Mitteln zu bewerkstelligen wäre.

Schon das Training zeigte, daß es in den Rennen hart auf hart gehen würde. Wie hart und schnell dann gefahren wurde, konnte man aber doch nicht voraussehen. Daß natürlich nicht alle Maschinen das Tempo durchhielten, war klar.

In der Klasse bis 250 ccm waren Adolf Weil und Erwin Schmider die Favoriten, Maico kontra CZ. Ja, wenn die Maico hält, ist sie eine Wucht, aber wie so oft in diesem Jahr beschränkte sie sich auch hier wieder auf eine Demonstration über einige Runden, um dann ihren Geist aufzugeben. Einem on dit zufolge soll Weil in Training und Rennen drei Motoren (in der Klasse bis 250) zerschlagen haben. Aber auch Schmider sollte nicht ungerupft bleiben, denn durch einen Reifenschaden wurde er außer Gefecht gesetzt und um alle Siegeschancen gebracht. Obwohl er auf seiner zweiten Maschine wieder ins Rennen ging und sich bis zum dritten Platz vorkämpfte. Da es aber nach dem Sportgesetz nicht gestattet ist, während des Laufes die Maschine zu wechseln, mußte er für diesen Lauf aus der Wertung genommen werden. So war der Weg für Gerhard Stauch auf der wesentlich schwächeren Maico zum Gesamtsieg frei. Hierbei erhebt sich nunmehr die Frage, warum die Maicos von Stauch und Bernsee so vorzüglich gehalten haben? Sollte man in Pfäfers nicht doch etwas zuviel mit den PS gezaubert haben? Es wäre ein Grund einmal intensiv darüber nachzudenken!

Leider wurde schon in der ersten Runde des ersten Laufes Christoph Specht durch Unfall aus dem Rennen geworfen, so daß er in der schweren Klasse nicht mehr eingreifen konnte. Auch Wolfgang Müller mußte seine Maico mit durchgebranntem Kolben ins Fahrerlager schieben, so daß auch die Läufe der Klasse bis 500 ccm zu einem Duell Weil — Schmider wurden. Schon bald kam es zu einer eindeutigen Demonstration der CZ mit Schmider, der vor der immer langsamer gehenden Maico, die nur noch durch die Kunst von Weil notdürftig über die Runden gebracht werden konnte, mit einem Vorsprung von 67 Sekunden den ersten Lauf beendete. Auch im zweiten Lauf das gleiche, wenn auch nicht ganz so krasse Bild: Schmider vor der immer langsamer werdenden Maico.

Den besten Start in der Klasse bis 250 ccm hatte Weil, dichtauf Bernsee, der in diesem Jahr zu einer ausgezeichneten Form gelangt ist und immer wieder mit seinen gekonnten Blitzstarts imponiert. Dahinter Christoph Specht und Erwin Schmider. Aus der ersten Runde kam das Feld in der Reihenfolge Weil, Schmider, Stauch, Bernsee und hinter ihnen die beiden Kampfhähne Eckenbach und Bauer, die sich wie üblich gnadenlos jagten. Und diese Reihenfolge änderte sich auch während des ganzen Rennens nicht mehr.

Im zweiten Lauf dieser Klasse setzte sich Gerhard Stauch an die Spitze, die ihm bis zum Ende dieses Rennens niemand mehr streitig machen konnte, gefolgt von Weil, der aber in der vierten Runde schon nicht mehr an Start und Ziel vorbeikam. In der gleichen Runde mußte auch Erwin Schmider durch den schon erwähnten Reifenschaden die Segel streichen.



Der Start mit der Gummiseil-Startanlage klappte ausgezeichnet, man sieht eindeutig, daß das ganze Feld geschlossen wegkommt.

Unangefochten zog der Sielminger an der Spitze des Feldes seine Runden, während sich hinter ihm Eckenbach und Bernsee um die Plätze rauften, wobei Eckenbach den zweiten Platz für sich buchen konnte.

Im ersten Lauf der Klasse bis 500 ccm übernahm Erwin Schmider vom Start weg die Spitze, hinter ihm Weil, Kremers, Hartmut Dreisilker und Wolfgang Müller, wobei die beiden Letztgenannten, bis zu Müllers Ausfall in der achten Runde, härteste Kämpfe miteinander ausfochten. War es bei Dreisilker die bullige Kraft des echten 500 ccm Viertakters, so war es bei Müller die Eleganz, mit der er die wesentlich leichtere Maico durch die Kurven zog.

Im zweiten Lauf dieser Klasse war die Freude, Adolf Weil an der Spitze zu sehen, nur von kurzer Dauer, denn schon in der zweiten Runde kam Schmider auf Platz eins, und das Trauerspiel mit Weils Maschine wiederholte sich, wenn auch nicht ganz so schlimm wie im ersten Lauf, aber immerhin noch kläglich genug. Dafür war Wolfgang Müller, mit einem neuen Motor, wieder mit von der Partie und zeigte, daß er, wenn er auch noch nicht ganz das Format von Specht und Weil hat, doch immerhin für einen der vorderen Plätze gut ist. Man kann nur immer wieder staunen, wie er mehr und mehr mit der neuen Maschine zusammenwächst, so daß man die begründete Hoffnung hat, daß auch er bald im Geschehen an der Spitze mitmischet. Sehr schlecht vom Start weggekommen — Starts sind nicht seine Stärke — Hartmut Dreisilker, der aus der ersten Runde auf Platz zehn zurückkam, aber alle zwei Runden ein bis zwei Plätze gutmachen konnte, bis er dann (siebte Runde) den fünften Platz erreicht hatte und in dieser Position das Rennen beendete. Damit reichte es für ihn zum dritten Platz in der Gesamtwertung.

Den Gesamtsieg in der Klasse bis 250 ccm für Ausweisfahrer holte sich der Geländefahrer Werner Schütz-Zeppenfeld (Maico), nachdem Gerhard Baier-Holzkirchen (Maico), der den ersten Lauf mit großem Vorsprung gewann, im zweiten Lauf mit Kolbenringbruch aufgeben mußte. Es ist erstaunlich, daß immer mehr Gelände-Lizenzfahrer nun auch unter den Ausweisfahrern im Moto Cross zu finden sind, hatten doch in Laubus-Eschbach allein sieben Geländefahrer gemeldet (wenn auch nicht alle am Start waren). Das ist eine Tatsache, über die sich Nur-Moto Cross-Ausweisfahrer teilweise recht hämisch ausließen. Es gibt aber absolut keinen Grund zur Aufregung, da dies nach den gültigen Sportgesetzen durchaus korrekt ist.

Als Streckensprecher hatte man R. Fastenrath verpflichtet, der die Läufe, wie gewohnt, ausgezeichnet kommentierte. Im Fahrerlager war wiederum der Neckermann-Renndienst vertreten, der neben seiner Sonderschau jede Menge Ersatzteile für die Moto Cross-Maschinen vorrätig hatte. Es hat so den Anschein, als sollte der Neckermann-Renndienst nun bei allen Veranstaltungen eine ständige Einrichtung werden, was im Interesse der CZ-Fahrer nur zu begrüßen wäre.

Alles in allem war die Veranstaltung ausgezeichnet organisiert. Nur sollte man sich überlegen, wie man den Staub, der neben der Hitze den Fahrern und den Zuschauern arg zu schaffen gemacht hat, das nächstmal von der Strecke verbannen kann.

Dr. Baumann

Endergebnis: Klasse über 175 ccm bis 250 ccm: 1. Stauch-Sielmingen (Maico); 2. Eckenbach-Hochdorf (Montesa); 3. Bernsee-Grafenberg (Maico); 4. Näger-Zell (Maico); 5. Rogg-Mindelheim (Maico); 6. Strobel-Bargau (CZ). **Klasse über 350 ccm bis 500 ccm:** 1. Schmider-Wolfach (CZ); 2. Weil-Solingen (Maico); 3. Dreisilker-Münster (Met.); 4. Kremers-Wassenberg (CZ); 5. Schwyer-Hemer (BSA); 6. Schöffler-Weil der Stadt (Maico).

chm 3/67

Parker

Qualität verkauft sich gut! Diesmal lieber

einen

Rasenwischer „Kehrblitz“ oder „Kehrmeister“

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

MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die

Chiffre-Nummer

an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

Norton 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

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

Verkaufe fabrikneue Kurbelwelle f. 200er Adler MB Sprinter, Preis DM 70.—. Karl-Heinz Weber, 6251 Hausen/Limburg/Lahn, Neustr. 122. 55 822

Wer überh. mir Pleuellager von Adler M 250 u. Kupplung? Herbert Reumann, 637 Oberursel (Ts.), Erich-Ollenhauer-Straße 23. 55 827

Verkaufe 1 Adlerrmotor M 200 sowie 2 andere Lichtmaschinen gegen Gebot. Zuschriften unter M 5238 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 55 916

Verkaufe Adler-Motor (M 250 ccm, 18 PS), defekt, und Motor (200 ccm) mit 250-Rahmen, 1. Gang defekt, Preisidee DM 250.—. Gerd Wolff, 2919 Remels/Ostfrld., Telefon 0 49 56 — 33 35 77. 55 901

ADLER MB 250 S, Bauj. 54, 18-20 PS, 2-Vergasermotor, viele Sport-Extras, Farbe rot/weiß, TÜV 69, fahrfertig, Preis DM 500.—. P. Spahr, 1 Berlin 10, Nithackstr. 18/20. 55 897

MB 250, rot, Bestzustand, TÜV 69, Reservemotor, Bereifung 4fach neu, mit vielen Ersatzteilen, zu verkaufen. Rindt, 415 Krefeld, Rosenhain 11 b, Tel. 3 51 72. 55 966

Verk. 1 Adler-Rennmasch. ohne Zyl. + Kolb., 4-Gang, RS-Getr., 2/30 ϕ , Verg., Verkleidung, MC-Köpfe, nach Gebot, 1 MB v. Ölschwinge + viele E.-Teile, DM 250.—; suche R 50 od. KS 601-Gesp. f. Gelände. W. Riebold, 7592 RENCHEN, Weingartenstr. 31. 56 017

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

Die neue 1967er

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

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

Anzeigenschluß

für Heft 20/67
ist am 4. 9. 67

AJS

Verkaufe AJS M 20, ganz oder in Teilen, mit Ersatzmotor, zum Spottpreis. K.-D. Bethe, 282 Bremen-Lesum, Göteborger Straße 59. 55 939

AJS-Motorräder, Ersatzteile. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 983

Verkaufe AJS R 7, Bauj. 57, in rennfertigem, erstklassigem Zustand, Preis 2000.—. Alfred Mostbleck, 86 Bamberg, Am Spinnseyer 8. 55 968

AJS, 650 ccm, Modell 31 Std., Bj. 1962, 18 000 km, Motor von Woro verbessert, einwandfreier Zustand, für DM 1200.— abzugeben von H. Braje, 41 Duisburg-Großenbaum, Lauenburger Allee 54. 55 837

AJS 18 CS, 62, schnell + zuverlässig, 42 PS, TÜV 68, Straßen- + Geländeausrüstung, zu verkaufen DM 850.—. Joachim Goltzsche, 6 Frankfurt/M., Dahlmannstr. 10. 56 012

BSA

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

ACHTUNG SCHWEIZ! Verkaufe wegen Umstellung auf größ. Maschine (Münch 4) BSA Spitfire, MK III Special (Testbericht Heft 7/67), Jg. 67, nur 5200 km gefahren, Maschine in optisch und mechanisch einwandfr. Zustand, Preis: ca. sfr 1000.— unter Neuwert oder nach Vereinbarung. Rudolf Anneler, CH-3008 Bern, Holligenstraße 109, Tel. 031 — 45 51 75. 55 905

BSA-Motorräder, Ersatzl. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 985

BULTACO

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

Verkaufe „Original“-Bultaco-Rennrahmen, in sehr gutem Zustand, erst ein Rennen gelaufen, weit unt. Neupreis abzugeben. Rudi Cherie, 6741 Wernersberg (Pfalz), Mühstr. 34. 55 899

Verkaufe meine Bultaco Schnellste in Privathand befindliche 125-ccm-Maschine, wassergekühlter Eigenbauzylinder, 6-Gang, Doppelrohrrahmen aus Fliegerwerkstoff, Spitze 205 km/h, deutsche Vizemeisterschaft 1967. Horst Seel, 598 Werdohl, Karl-Diem-Str. 14. 55 930

DKW

Junger Motorradfreund sucht billig fahrbereiten DKW-Motor (RT 125). Angebote mit genauen Daten an: Christian Straimer, 532 Bad Godesberg, Lukas-Cranach-Straße 19 (Selbstabholer). 55 809

Verk. DKW 159 TS, Bauj. 66, Einzelteile: Motor kompl., km-Stand 6500, Federbeine, Sitzbank, Chromtank, Hinterrad kompl. Hans-Erich Anders, 5 Köln-Nippel, Neußer Straße 430. 55 824

DKW RT 175 S, Bauj. 1956, an Selbstabholer zu verkaufen, leicht, Motordefekt, Preisidee DM 75.—. Peter-Michael HAEBERER, 1 Berlin 44, Richardstr. 29, Telefon 6 87 13 50. 55 874

DKW 175 VS (Vollschwinge), in einwandfreiem Zustand, TÜV bis 1969, für DM 250.— zu verkaufen. Bartsch, 7261 Althengstett, Krs. Calw, Stuttgarter Str. 13. 55 906

1 Bleifuß-DKW 125 ccm, ehemalige Hess. Meisterschaftsmaschine, Motor überholt, Kopf und Kolben neu, Preis nach Vereinbarung, auf Wunsch Foto. Klaus-Dieter Runkel, Rennfahrer, 6381 Ober-Erlenbach, Bornstr. 2. 55 999

DUCATI

Achtung Sonderangebot! Verk. Ducati Mach 1, Bauj. 67, unfallbesch., 2000 km, mit Brief u. Handbuch, Regenbekl., Helm usw., für DM 650.—. Schriftlich an Hermann Gailer, 8 München 25, Daiserstr. Nr. 44 I. 55 836

Verk. DUCATI Mach 1 mit Drehzahlm., NC-Batt., BMW-Schalld., Motor 3000 km, Preisidee DM 1400.—. V. Romanino, 85 Nürnberg, Poppenreuther Str. 37, Telefon 3 41 46. 55 876

BEWAHRE DIESE ANZEIGE!! MOTO DUCATI-ERSATZTEILE!! Alles stets auf Lager, Aufträge mit Angaben von Type und Baujahr an N. V. MOTIM, Postbus 5, MAASLUIS (Holland). 55 956

Verkaufe Ducati Mach 1, Bauj. 1965, 3900 km, wie neu, DM 1250.—, mit Lederanzug u. Stiefeln. Rolf Rech, 403 Ratingen, Eisenhüttenstr. 23, Tel. 2 21 36. 55 962

Verkaufe Ducati 200 Elite, TÜV 68, oder auch nur Motor, überholt. Rechnungen über DM 650.—, außerdem Rahmen und 175-Motor in Teilen, meistbietend. Zuschr. unter M 5241 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 919

Ducati Sport 125 ccm mit Tourenzähler und Rennverkleidung, Jg. 63, 9800 km, tadelloser Zustand (revidiert), sfr 850.—. M. Stettler, Ostbühlstraße 73, CH-8038 Zürich (Schweiz). 55 915

Verk. Liebhaberstück Ducati Mach 1, im Renn- od. Serienzustand, TÜV 69, ein Mach 1-Motor, 2000 km, neuwertig, und viele Ersatzteile. Helmut Kreuter, 65 Mainz, Weintorstr. 17. 55 969

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe Maico GS 360, Bauj. 1966, in einwandfreiem Zustand, mit diverser Zubehör. Preisidee DM 1750.—. Robert Bayer, 8121 Rottenbuch 78, Ruf 0 88 67 — 223. 55 866

HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson 1200 FLH, guter Zustand, TÜV-frei, versichert und versteuert, zu verkaufen. Pkw wird in Zahlung genommen. Ambrock, 46 Dortmund, Ruf 55 76 22. 55 953

Harley-Davidson, 1948 1200 ccm, 53 000 km, sehr gut erhalten, Zu erfragen: P. Martinoni, Via Esplanade, CH-6648 Minusio (b. Locarno). 56 018

Importeur für das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 55 867

HEINKEL

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

Heinkel 103 A 1, A 2, billig bar zu kaufen gesucht, Raum Stuttgart. M. Zwiener, 7419 Hülben, Trogtal 7. 55 950

HERCULES

Verkaufe an Meistbietenden! Hercules K 50, Bauj. 65, absolut neuwertig, TÜV 69, Bereifung und viele Teile neu, nur 9000 km, Verhandlungsbasis DM 750.—. Ulrich Seliger, 478 Lippstadt, Am Weinberg 14. 55 857

Suche gebrauchte, guterhaltene Hercules K 50 Super-Sport (rot), für DM 500.— bis DM 800.—. Peter Kurz, 67 Ludwigshafen, Heinrich-Heine-Straße 2. 55 965

Sachs 50 S-Motor, neu, mit Breitwandzyl. u. Vergaser, für DM 320.— zu verk. K. Meier, 68 Mannheim, Schwarzwaldstraße 67. 55 931

HOREX

Verkaufe meine beiden Horex Regina 350 ccm, sowie ein umgebautes Regina-Fahrwerk auf Hinterradschwinge (Imperator) und fast alle Ersatzteile von Regina 250, 350 und 400 ccm. Anzutreffen samstags und sonntagvormittags! Klaus Uthmann, 45 Osnabrück, Ebertallee 48. 55 803

Suche Horex Imperator-Motor, 400 oder 450 ccm, auch reparaturbedürftig. Seb. Rankl, 844 Straubing, Heerstr. 52, Tel. 0 94 21 — 72 35. 55 825

Suche Horex Resident 350. Genaue Angebote erbeten an Hans Stolle, 2849 Amberg, Siedlung. 56 007

Suche Schwingrahmen für Regina. Meyer, 28 Bremen, Hohentorstr. 74/76. 55 972

Resident 350, Motor generalüberh., viele Neuteile u. Extras, für 500.— zu verkaufen. H. J. Kleinhans, 1 Berlin 65, Graunstraße 35. 55 960

Wem steht Imperator im Weg? Abholung überall. Wolfg. Kahler, 3551 Niederasphe. 56 004

JAWA

ORIGINAL-ERSATZTEILE



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

Jawa 125, 175, 250, 350 ccm,

bewährt, modern, robust u. preiswert. Sofort lieferbar! Neuer Stützpunkt! Verkauf, Reparatur, Kundendienst, Zubeh. Joachim Moritz, 6341 Offdilln/Dillkr., Am Horch 9.

KREIDLER

Kreidler Ersatzteile u. Zubehör

Kostenlosen Katalog u. Sonderliste anford. Weißberg, 207 Ahrensburg, Marktstr. 21

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

Suche für Kreidler 25 W-Zünd- und Lichtanlage und 75 ccm-Satz. Angebote an A. Jülich, 672 Speyer, Bauhof 2. 55 813

Suche für Kreidler kompl. 9/10 PS-Motor (Spitze ca. 120) od. 5-Gang-Getriebe. Karl Helmut, 7 Stuttgart-Wangen, Ulmer Str. Nr. 326. 55 820

Verkaufe Kreidler, Bauj. 65, mit Rennsport-Lenker, Büffeltank, Dellorto, Doppelrohr-Auspuffanlage, Sport-Federbeine und viele Chromteile, TÜV 69, für DM 550.—. Siegfried Grund, 3141 Erbstorf-Ebensberg, Danziger Str. 23. 55 831

Gelegenheit Kreidler-Kleinkraftrad, fabrikneu, Super TS, 5-Gg., 5,2 PS (Kl. 4), 1966, DM 1100.—. Hermann Ihrig, 6121 Unter-Sensbach (Odenw.). 55 832

Verkaufe f. Kreidler: 1 Paar Sportfederbeine hinten, 1 20er Bing-Rennvergaser, 1 Renold-Rennkette, 1 kompl. Hinterrad, 1 4-Gang-Motor, komplett, 1 Paar Lenkerstummeln, 1 Zylinderkopf. Willi Hartmann, 7261 Zwerenberg, Krs. Calw, Haus Nr. 44. 55 854

Verkaufe Kreidler Florett S, 75 ccm, Drehzahlmesser, Sportarmaturen, gepfl. Zust. Weitere Einzelheiten: Klaus Abel, z. Z. 3072 Langendamm, 3. Pz. Gren.-Btl. (SPz) 32. 55 865

KREIDLER-UMBAUSÄTZE, 5,8 und 6,3 PS, Zylinder mit L.-Kolben, 18er-Verg. mit Ansaugst. u. Dicht., nur DM 120.— und 140.—. Kreidler-Vertretung Petry, 6639 Beckingen, Tel. 25 11. 55 944

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



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

Kaufe sämtl. Typen BMW Tageshöchstpreise, Barzahlung. Abhol. Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Telefon 36 64 28

Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/44 74 91 55 984

Verkaufe gepflegte BMW R 69 S, Bauj. 1964, 26 000 km, Extras, Öltherm., Drehzahlm., Heinr.-Sporttank, Sturzbügel, verchromte Schutzbleche, Barpreis DM 2400.—. Karl-Heinz Jonas jr., 5201 Söven ü. Siegburg, Blankenbacher Str. 1. 55 964

Suche BMW 500/600 bis DM 1000.— bar. Claus Binder, 7 Stuttgart-Feuerbach, postlagernd. 55 805

R 69 S mit Gläser-Verkl., Drehzahlm. u. Extras, Okt. 65, Ia gepfl., nur Langstr. gef., da Zweitfahrz., gegen bar zu verk. D. Schulz, 2 Hamburg-Billstedt, Cottaweg 38 f. 55 811



Kennen Sie die ?

Spezial-Zweirad-Vers.-Büro HANS EHLERT

7073 Lorch — Postfach 10
Tel. 0 71 72 / 5 79

Stützpunkte:

- | | |
|-----------------|--------------------------------------|
| 298 Norden | H. Kutzeer
Am Markt 11 |
| 8832 Weißenburg | Albert Rauscher |
| 68 Mannheim | G. Brecht,
K 3/5 |
| 741 Reutlingen | E. Schlauch,
Königsberger Str. 87 |
| 5413 Bendorf | Paul Scherer,
Abteistraße 25 |
| 6055 Hausen | H. G. Sattler
Platanenstraße 9 |

175 ccm Berneg Twin

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

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

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

Suche gepfl. R 69 in technisch u. optisch einwandfr. Zustand, Bauj. 58-60, zahle bar bis 2000.— nach amt. Schätzv. Angebote mit gen. Angaben an Bernhard Matschull, 86 Bamberg, Greiffenbergstr. Nr. 93. 55 814

R 60/2, 50 000 km, zuverl., gut Zust., US-Bank, gr. Tank u. a. K. Peterreins, 8 München 13, Zieblandstr. 35. 55 815

Suche BMW R 69 oder R 69 S. Angebote an Ulrich Gremm, 24 Lübeck, Gneisenaustraße 3. 55 843

Verk. BMW R 69 S, Bauj. 65, Gläser-Verkleidg., Drehzahlmesser, Meier-Tank, Ölthermometer, Ersatzgetriebe und viele diverse Teile, f. ca. 2800.—. Ulrich Haferkorn, 33 Braunschweig, Stralsunder Str. 2. 55 829

R 51/2, astrein, neue Reifen, 16 Ampf., gegen Gebot, auch in Teilen zu verkaufen. Klaus Winter, 8 München 82, Xaver-Weismor-Str. 15. 55 823

Suche für BMW 700 S Motor über 50 PS, Drehzahlmesser, 2 Koni-Stoßdämpfer hinten, 5-Gang-Getriebe. Zuschriften an D. Kaltenhäuser, 807 Ingolstadt 26/C 3. 55 840

Suche R 69 — R 69 S, zahle bar rund DM 1600.—. Dieter Spitznagel, 4103 Walsum, August-Thyssen-Str. 85. 55 850

Suche für BMW R 51/3 Vollnabenräder mit Preisangabe an Hans Hirsch, 8221 Kienberg 114. 55 851

BMW R 69 S Bauj. 65, TÜV 5. 69, 22 000 km, mit Tourenzähler, Ölthermometer, US-Sitzbank u. weiterem Zubehör, für DM 2885.— zu verkaufen. Tel. Dortmund 13 46 56 ab 18 Uhr. 55 855

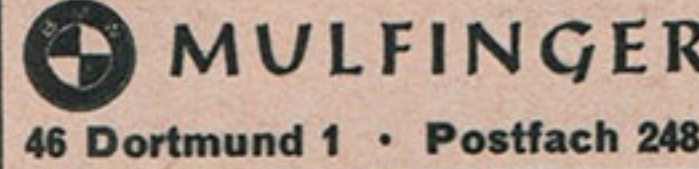
Gesucht: BMW R 50 oder R 50 S, Bauj. ab 59-60. Zuschriften mit km-Stand und Preis an Bernd Joswig, 6451 Längendiebach/Hanau, Spessartstr. 1. 55 858

Suche R 69 S. Eilt. P. Rother, 852 Erlangen, Marquardsenstr. 7. Vorzuführen nur sonntagmorgens. 55 873

Suche BMW R 69 S, neu bzw. absolut neuwertig, federweiß, 220 W — Barzahlg., Raum Niedersachsen. Zuschriften unter M 5244 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 922

Der große Motorrad-Ersatzteil-Stützpunkt Westdeutschlands

auch für ältere Baumuster... täglicher Expressversand



Verkaufe R 69 S, Bauj. 65, DM 3300.— in bar. Horst Müller, 6 Frankfurt a. M., Hausener Weg 110. Tel. 78 38 53. 55 833

Verkaufe von BMW R 50: Schorsch-Meier-Bank 30.—, Motor mit Brief 300.—. Lutz Hecht, 5047 Wesseling-Berzdorf, Lindenstraße 9. 55 945

R 26 privat zu kaufen gesucht. F. Queck, 89 Augsburg, Trettachstr. 45. 55 880

Verkaufe BMW R 60, Bauj. 1965, 17 000 km, DM 2200.—. O. Braumann, 722 Schwenningen a. N., Tannenweg 12. 55 940

Zu verkaufen: Gebrauchter Motor R 69 S, 1961. AT-Zylinder, Kolben, ca. 15 000 km, komplett mit Drehzahlmesser und Anschluß, Verhandl.-Preis DM 800.—. Anfragen an Fr. VOOS jr., 565 Solingen-Gräfrath, Wuppertaler Straße 127, Tel. 2 23 42. 55 948

Verkaufe BMW R 50 für DM 1250.—. Dieter Helten, 5 Köln, Krefelder Wall 33, Tel. 77 46 08. 55 952

BMW R 69 S, Bauj. 1965, in bester Verfassung, mit Verkleidung u. vielen Extras, zum Preis von DM 3200.— zu verk. Besichtigung: Samstag u. Sonntag. H. P. Schwan, 582 Gevelsberg, Hagener Straße 313, Tel. 32 93. 55 957

Eilt: Raum Freiburg und Schweiz Suche fahrbereite BMW 600 ccm, Bauj. 53 bis 57, auch leicht reparaturbedürftig, Höchstpreis DM 800.—. Patrick Rosner, 68 Pfaffstatt, 164 rue de la Republique France. 55 885

Eilt. Verkaufe R 51/3 mit Seitenwagen, Motor nach Generalüberholung 8000 km gelaufen, Preis 600.—. Zuschriften unter M 5243 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 921

Verkaufe: Ölzwischenring mit Thermometer 100.—, neue Vorderschwinge (komplett mit Federbeinen) 300.—, Ia Hoske-Tank RS III 150.—, silbergraue, montierfertige AJS-Rennverkleidung, passend für alle BMWs, 200.— (Foto erhältlich). Zuschriften an: Bernd Berger, 891 Landsberg/Lech, Jahnstraße 5. 55 895

Wir suchen laufend Motorräder BMW 250 ccm, Bauj. 62. Mustafa Goren, 4703 Altenbögge-Bönen, Zechenstr. 44, Zimmer Nr. 43. 55 894

Verkaufe R 69 S, Bj. 66, 25 000 km, generalüberh., mit AJS-Verkleidung, Drehzahlmesser und vielen anderen Extras, zum Preis von DM 2500.—. Bernd Berger, 8910 Landsberg/Lech, Jahnstr. 5. 55 877

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

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. 55 979

Verkaufe R 26, 68 000 km, gut erhalten, DM 400.—. V. Sohnus, 563 Remscheid, Steinstr. 25. 55 891

Verk. R 60-Motor, Bauj. 64, DM 600.—, Vollnabe, Vorder- u. H.-Rad je DM 100.—, H.-Tank, 24 Ltr., DM 80.—, 67/2-Getr. DM 60.—, 67/2-Rahm. mit Brief DM 60.—, Gabel DM 80.—, HR.-Getr. mit Rad, DM 80.—, nur Selbstabholer. Bern Jaeger, 545 Neuwied, Kirchstr. 1. 55 887

Achtung Bastler! Verkaufe BMW R 51/2, überholungsbedürftig, mit Sport-Getriebe, Spitze etwa 155 km/h, großer Tank (neu lackiert), Motor auch einzeln abzugeben, Preisidee: DM 280.—, werktags nach 18 Uhr. Werner Harder, 612 Michelstadt (Odenw.), Ad.-Fr.-Pfreundt-Str. 1, Tel. 0 60 61 — 27 71. 55 884

BMW R 69 S 1300 km, neuwertig, zu verkaufen, Preis DM 3300.—. Zuschriften unter M 5252 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 002

Von BMW R 60/2 1 P. Zylinderköpfe (8600 km) gegen Soloübersetzung 8/25 mit Gehäuse für R 60/2 bzw. R 69 S abzugeben. Zuschriften unter M 5253 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 003

R 60, Bj. 66, 4500 km, Sporttank, Sturzbügel und mehr zu verkaufen. Dieter Lindemann, 8 München 25, Kistlerhofstraße 44. 56 008

Verk. von BMW R 60 an Selbstabholer: 1 Rahmen mit H.-Schwinge u. Brief DM 300.—, 1 S-Getriebe DM 250.—, 1 Hinterradantrieb 11/32 DM 200.—, 1 kompl. Vorderradschwinge mit Lampe DM 200.—, 2 Aluräder à DM 110.—, 1 Sitzbank DM 50.—. Gerhard Koth, 435 Recklinghausen, Holtkamp 4. 56 013

Anzeigen-Schluß

für Heft 20/67 ist am 4. Sept. 1967

KREIDLER TUNING

Genaueste Anleitung zum Frisieren eines Kreidler-Motors f. DM 15.—, Pläne mit Maßskizzen zum Umbau der Kreidler auf 75 ccm (11 DIN-A 4-Seiten f. DM 20.—), Funktionsbeschreibung des Zweitaktmotors f. DM 5.—, bei I. Quasdorf, 68 Mannheim-Rheinau, Plankstädter Str. 44. 55 912

Suche gebr. Kreidler GT mit Zylinder- u. Kurbelwellenschaden, ca. DM 500.—. Peter Dall, 3301 Schapen, Hordorfer Str. 48. 55 996

Kreidler GT, rot, 6000 km, preisgünstig abzugeben. Saile, 61 Darmstadt, Sturzstraße 39. 55 994

Verkaufe: Kreidler S, 4-Gang, mit Tele u. Lenkerst., Motor u. Fahrgestell völlig neu aufgebaut, neue Chromt., Lichtanlage demontiert, Zubehör: 20, 22 u. 24 Bing, 1 Tele, Verkleidungsbleche u. viele andere Motor- u. Fahrgestellteile, Preisidee: ca. DM 450.—, außerdem Lederjacke u. neuer Römer-Jet-Helm. Wolfgang Rosplesch, 287 Delmenhorst, Stückgraser Damm 126. 55 890

MATCHLESS

Suche für meine Matchless 500 ccm/G 9 1 Lichtmaschine, 1 Sitzbank. EILT! Toni Heinz, 6143 Lorsch (Hessen), Karlstr. 18. 55 861

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf das MOTORRAD

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 360 ccm für Geländesport zu verk., überholt. Hans Schlicht, 856 Lauf/Peg., Jungmühlhof 1. 55 821

175 SS, TÜV 1969, letzter Stand, zu verk. Frey, 415 Krefeld-Uerdingen, Bahnhofstraße 62 a. 55 954

Verk. 1 Malco 250 ccm MC, Bj. 67. Zuschriften an Gerhard Lilie, 8 München 8, Herrenriemseestr. 2. 55 976

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. Rbge., Schmiedegasse, Spezialbetrieb für Motobi, Honda, Suzuki, Malco!

MOTO CROSS

Fiberglas-Artikel

für Moto Cross-, Gelände-, Trial-Maschinen Spezialausrüstung für MAICO Prospekte anfordern bei FALK-Kunststoffe A. Krischer, 516 Düren, Rurstr. 104, Tel. (024 21) 726 70, Postf. 731



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

CB 450 wegen Krankheit günstig zu ver-
kaufen, 6000 km. Manfred Mertens, 405
Mönchengladbach, Allstr. 250. 55 818

Verk. Honda S 90, Mod. 66, in neuwert.
Zustand, DM 850.—. Ulrich Haferkorn, 33
Braunschweig, Stralsundstr. 2. 55 828

Verkaufe Honda CB 72, Bauj. 9. 65, Len-
kerstummel, Werkstatthandbuch, Motor
generalüberholt (vom Werk), Farbe: blau,
für DM 1300.—. Wolfgang Meyer, 46 Dort-
mund-Benninghofen, Auf der Kuhweide 21.
55 933

Suche Honda CB 92, ab Bauj. 62, bis DM
750.—, Raum Münsterland. S. Strothmann,
473 Ahlen, Wilhelmstr. 11. 55 875



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 55 986

CB 92 zu verkaufen, DM 450.—. Telefon
München 46 95 06. 55 860

Liebhaberstück!

Honda CB 72, 25 PS, mit Lenkerstummel,
neuer Rennverkleidung, Rennventilfedern
u. Rennhöcker. Spitze über 160 km/h,
sehr gepflegte Maschine, Motor revidiert,
Preisidee sfr 2000.—. Alfons Bruniera,
CH-7241 Luzern, Tel. 081 — 54 16 05. 55 853

Suche dringend Honda CB 72 / CB 250,
zahle bar. Fath, 69 Heidelberg, Dante-
straße 32, Tel. 0 62 21 — 2 40 63. 55 848

250 ccm Honda, Productionsracer, mit
neuem Ersatzmot. u. Ersatzteilen, Kurbel-
welle, Ventilen usw., auch einzeln zu ver-
kaufen. H. G. Anscheidt, 7016 Gerlingen,
Brennerstr. 65, Tel. Ditzingen 2 15 16.
55 846

MOTO CROSS

Verkaufe wegen Aufgabe des MC-Sports:
1 Bultaco-Pursang 250 ccm, 5-Gang (4
Monate alt), 1 Bultaco-Sherpa 125 ccm,
MC u. Grasbahn, 1 Transportanhänger
für 2-3 Maschinen. Gerd Engelhardt,
6051 Lämmerspiel, Goethestr. 11. 56 009

Malco 360 ccm 1967, Moto Cross, erstkl.
Zustand, Barum-Reifen, Falk-Teile sowie
versch. Ersatzteile verkauft für DM 1900.—
E. Hartmann, 605 Offenbach, Bieberer
Straße 255. 56 014

Verk. orig. Lito MC-Rennmasch. 500 ccm,
generalüberh., mit neuem 2. Zyl. f. Kl.
über 500 ccm, auch für Seitenw., Moto
Cross geeignet. H. Simon, 522 Bohlen-
hagen, Tel. Waldbröl 46 37. 55 907

Verk. meine bekannte 250 ccm Zündapp
MC, lcht. b. Ra., Al.-Zyl., MC-Getr., auch
für Trial, Masch. vorh., Stab., MC Jun-
mstr. 1966. D. Rüffer, 645 Hanau a. M.,
Reichenberger Str. 18. 55 958

MOTO GUZZI

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

Verkaufe Moto Guzzi V 7, 700 ccm, Bj.
6. 67, km-Stand 3500, mit Belstaff-Kombi,
Römer-Helm, Gr. 60, Fospaic GS 11 u.
Stiefel, Gr. 44, gegen Gebot. Tel. Frank-
furt a. M., 70 35 43. 55 872

HONDA

Motorräder, Ersatzteile
und Reparaturen

Bruno Lippke
896 Kempten, Füssener Str. 56



HONDA

Ersatzteil-Stützpunkt
Reparaturen

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

Verkaufe Honda CB 72/65 (305), Motor
u. Fahrg. generalüberh., mit div. Extras,
1800.—, Tourenkombi 180.—, Barbour
90.—. Ulrich Jank, 44 Münster, Mond-
straße 166, Ruf 3 13 09. 55 844

Einmalige Gelegenheit! CB 250, rot, mit
Alu-Verkleidung, Spitze bei 160 km/h,
i. A. zu verk. Motor-Rauscher, 8832 Wei-
ßenburg, Tel. 28 58. 55 951

Verkaufe Honda CB 250, Bauj. 66, ca.
5000 km gelaufen, neue Batterie, neu be-
reift, Maschine befindet sich in einwand-
freiem Zustand, Preisidee DM 1700.—.
Bernd Honnef, 565 Solingen-Wald, Gott-
lieb-Heinrich-Str. 20. 56 005



HONDA

UMBEER

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

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

5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77. Preis DM 460.—, Spezial-Nockenwellen und Renn-Ventilfedern
Satz DM 120.—, Engl. Belstaff-Bekleidung. Prompt ab Lager lieferbar. 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!

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.)

Suche dringend einen Motor für Honda
125 ccm, zahle bar. Richard Fricke, 4231
Ginderich, Kuhport 13, b. Wesel. 55 893

Verkaufe Honda 125 ccm, Bauj. 1963, 5000
km, Mai 69, für DM 600.— in bar. Kirch-
maier, 896 Kempten, Füssener Str. 16 I.
55 900

Suche guterh. C 110, mögl. mit hochgel.
Ausp., bis DM 260.—, Raum Nordd.
(Selbststahler). Puvogel, 2930 Varel, Tel.
25 81. 55 909

Honda C 92 E (125 ccm), blau, Bauj. 64,
15 000 km gelaufen, einwandfreier Zu-
stand, für DM 600.— zu verkaufen. Mar-
tin Brede, 463 Bochum, Ecke Wittener u.
Alsenstraße. 55 868

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.

ACHTUNG ÖSTERREICH! Verkaufe beste
Honda CB 72 (SS 250), rot/schwarz, Bauj.
64, 11 000 km, weiter eine Barbour-Renn-
kombi, kniehohe Stiefel, Römer 4 E M,
Visier, zus. DM 1800.—, 6S 12 000.—.
Ernst Wöhrenschild, Angerstr. 20, A-3335
Weyer/E, Österreich. 55 973

Honda CB 92 mit Gläser-Verkl., TÜV bis
5. 68, sehr schnell, gut erh., Preisidee
DM 800.—, auf Wunsch Foto. Klaus-
Dieter Runkel, Rennfahrer, 6381 Ober-
Erlenbach, Bornstr. 2. 55 998

Verk. CB 72 mit Verkleidung oder tausche
gegen GS bis 125 ccm. Klaus Halbritter,
3437 Bad Sooden-Allendorf, Rothstein-
straße 5. 55 997

Verkaufe Honda CB 72, angemeld. 15. 3.
1965, TÜV 5. 69, 23 000 km, mit Camp-
hausen-Verkleidung, gegen Gebot. Hans-
Joachim Bechhaus, 4019 Monheim/Rhld.,
Turmstr. 26. 55 946

Verkaufe Honda CB 72, rot, Bestzustand,
6000 km, div. Rennteile, DM 1300.— bar.
Rolf Berli, 69 Heidelberg, Bahnhofstr. 29.
56 010

Verkaufe Honda CB 72, Bauj. 66, 5000 km
gel., Fehler dran, DM 1400.—. Peter
Ahrens, 5630 Remscheid, Solinger Str. 14.
55 881

Anzeigenschluß

für Heft 20/1967

ist am 4. Sept. 1967

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

NORTON

Verk. Norton Dominator 500 ccm, Bauj.
1953, TÜV 6. 69 z. TÜV-Überpr., kompl.
gerichtet, sehr guter Zust., neue Reifen,
neue Kolben, fahrbereit, Bild auf Anfr.,
Preis DM 900.—. Siegmund Klaus, 71 Heil-
bronn, Oststr. 110. 55 935

Suche für Norton 650 ccm SS, Bauj. 62,
Seitenwagenanschlüsse. Angeb. mit Preis-
angabe an Dieter Hannappel, 56 Wupper-
tal-Vohwinkel, Bahnstr. 71. 56 015

Suche Magnet für Norton 650 SS, Bauj.
1965, oder kpl. Unfallmaschine oder Motor
von 650 SS oder Atlas. S. Lang, 66 Saar-
brücken I, Lilienthalstr. 29. E I L T !
56 019

Verk. Norton 650 SS, Bauj. 62, 49 PS,
TUV 10. 68, vers. u. verst. bis 10. 67,
guter Zustand, Drehzahlmesser, Motor-
überholung vor 2000 km für DM 750.—,
Preis: DM 2200.—. M. Hahn, 6341 Allen-
dorf/Dillkr., Tel. 0 27 73 — 44 33. 55 878

Verk. von Norton 650 SS, Bauj. 1961,
1 Rahmen m. Brief o. Gabel 200.—, 1 Ge-
triebe, kompl., mit Kuppl. 200.—, 1 Kur-
belw. m. 1 Pleuel 100.—, 1 r. Motorhälfte,
kompl. m. Nockenw., 120.—, 1 Zyl.-Kopf
für 30 Ø Verg., kompl., 120.—, 1 Magnet
50.—, 1 Woro-Tank, 21 Ltr., 100.—, 1 Kur-
belw. (Domi. 500 ccm) m. Pleuel 100.—,
1 Conti V-Rennreifen, neu, m. Schlauch
3.00 x 19 50.—, 2 H 48-Hebel, kompl.,
30.—, 2 Renold-Kett. Prim. u. Sek., neu,
50.—. Die Teile sind alle neuwertig. W.
Stein, 6095 Gustavsburg, Bebelstr. 28.
55 870

Norton 750, 64, einwandfrei, 28 000 km,
Rennverkleidung, Ersatzteile, Werkzeug,
2150.—. Stosch, 1 Berlin 47, Rungiusstr. 10.
55 879

NSU

Verkaufe 2 kompl., fahrbereite
Max-Motoren, für je DM 80.—.

Pichler Edmund,
8261 Unterneukirchen, Gasteig 22.

Verkaufe: NSU-Max, ca. 25 PS, m. neuer
Verkleidung, m. versetzten Fußrasten, m.
Kunststofftank u. Sitz, Rennkolben, Sport-
nocke, Kipphebel, ca. 700.—, viel gewußt
wie. 1 Motor 300 ccm, ca. 30 PS, neuer
orig. Sport-Max-Kolben, -Pleuel, -Nocke,
-Kipphebel, -Fed., -Halter, -Kopf, 1 Sport-
getriebe, ca. 350.—, 1 orig. Amal TT,
Ø 28 mm, mit sep. Schwimmergehäuse, ca.
65.—, 1 orig. Sport-Max-Nocke ca. 70.—,
u. viele Neu- u. Gebrauchteile. X. Wank,
8909 Nattenhausen 33. 55 816

Verkaufe Max 250 ccm, Motor neu, ca.
DM 900.—, Max 250 ccm als Ersatzteile,
Bella 150 DM 80.—. Rolf Hermanns, 4359
Haltern-Sythern, Münsterstr. 245. 55 842



Verkaufe gepfl. blaue
NSU-Max, TÜV bis 6.
69, für DM 600.— bar,
s. Bild. Ludwig Fürst,
8221 Kienberg, Bern-
bichl. 55 852

Suche NSU-Super-Max in gutem Zustand.
Zahle bis DM 600.—. Zuschriften an W.
Förster, 6491 Holzmühl, Rinstr. 3. 55 856

NSU-Max mit RS-Kolben, Motor neuwertig,
TUV 69, zu verkaufen. Heinz Rhein,
5462 Bad Hönningen, Waldbreitbacher
Straße 61. 55 864

Verk. NSU-Max mit 300er-Motor, neue
Münch-KW, Exzenter, Kupplung etc. P.
Fleischmann, 62 Wiesbaden, Fichtestr. 4.
55 947

Verk. Max im Bestzustand, zugel., TÜV
1969, um DM 650.— u. Steib LS 200 mit
Maxanschl., DM 150.—. F. Bauer, 744 Nür-
tingen, Galgenbergstr. 55 896

Verkaufe Super-Max, sportl. herger., für
DM 450.— überholt, TÜV 7. 69, Magura-
Hebel und -Lenker, Gering-Federbeine,
Verkaufspreis DM 550.—. Reinhard Bött-
rich, 674 Landau/Pfalz, Königstr. 66.
55 993

Start frei!



Deutschlands einzige Zeitschrift für Motorradfahrer

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

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

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

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

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

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

BESTELLSCHHEIN

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

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Datum, Unterschrift

MO 18/67

NSU



Verkaufe sportliche NSU Super-Fore, 11 PS, Rennbr., TUV 1968, viel Zubehör, Maschine neuwertig, Preis DM 500.—. Hans-Dieter Schnakenberg, 28 Bremen, Sandhofstr. Nr. 37. 56 011

PUCH

Original-Puch-Ersatzteile für Moped, Roller, Motorräder und Autos — Geländesport-Ausrüstungen.

Die neue M 125 ab Lager lieferbar.
Zentralersatzteillager
Steyr-Puch-Generalvertretung
8401 Graßlfing - Regensburg
Telefon 09405/2 74

Verkaufe Puch 250 SGS, Bauj. 1954, u. E.-Teile, guter Zust., TUV 1969, DM 300.—. Manfred Fuchs, 3503 Lohfelden/Kassel, Ebertstr. 13. 55 938

Suche schrottreife Puch 250 SGS mit Brief oder einzelne Teile einer SGS. Wolfgang Stiefel, 78 Freiburg, Finkenschlag 5. 55 991

RENNMASCHINEN

1 DKW-Rennmaschine mit Ladepumpe, 250 ccm, Doppelkolben und vielen Rennteilen zu verkaufen. Zuschriften unter M 5249 an »das MOTORRAD«, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 927

Verkaufe Bultaco, TSS, mit Verkleidung, Smith-Drehzahlmesser, Mahle-Spezialkolben, Preis nach Vereinbarung. E. Seiler, 5606 Tönisheide, Reuterstr. 15. 55 963

Achtung Ausweissfahrer!
Verkaufe mehrere Honda Prod. Racer, Ia Zust., zu vernünftigen Preisen, 3 Stck. CR 93, 2 Stck. CR 110, 8-Gang, 1 Stck. CR 72, Werks-Rennm., 8 Ventile, 6-Gang. H. Seidl, 85 Nürnberg, Regensburger Straße 322, Tel. 09 11 — 40 75 06. 55 902

Verkaufe Colin Seeley Matchless-Motor samt Rickmann-Fahrgestell, beides Baujahr 1967, um DM 8000.—. Bruno Kesselring, A-1120 Wien, Tivoligasse 41/31. 55 914

Bultaco 250 mit Spez.-Federbett-Rahmen zu verk., absol. schn. Bultaco ihrer Klasse, viele Teile u. Übers. Tel. 02 11 — 34 73 07. 55 862

Verkaufe Honda-Rennmaschine mit 350 ccm-Titan-Rennsatz, Borrani-Felgen, neue Dunlop Racing, Scheda-Tank u. -Bank, oder tausche gegen CB 450, BMW R 50 — 60 — 69 (Wertausgleich). Gerd Schumacher, 1 Berlin 20, Spandauer Str. 71. 55 992

Rennmaschine AJS R 7, Bauj. 1957, in allerbestem Zustand, preisgünstig zu verkaufen, und eine Gläserverkleidung für Honda CB 450. Horst Stipp, 6361 Assenheim, Bruchenbrücker Str. 23. 55 826

Verkaufe: Norton 350 DM 2800.—, Norton 500 DM 4800.—, Anhänger und Ersatzteile. G. Heukerott, 6 Frankfurt/M., Max-Eyth-Str. 32. 56 001

Solo-BMW 500, Dellorto, Tele, Scheda, viele Ersatztl., preisgünstig. Edmund Hartkopf, 565 Solingen-Merscheid, Herzogstraße 70. 55 834

Verk. Sport-Max, DM 1000.—. Kirnberger, 7 S-Zuffenhausen, Mönchsbergstr. 68. 55 849

SACHS

Fabrikneue Motoren
Sachs 50 S, 5-Gang, 5,2 PS

zum günstigen Sonderpreis von
DM 449.— sofort lieferbar.

Nestler, 53 Bonn, Stiftsplatz

Anzeigenschluß für Heft 20
ist am 4. Sept. 1967

SEITENWAGEN

Verkaufe schwarzen Seitenwagen 250 S (neuwertig) mit Ersatzrad u. BMW-Anschlüssen. Verhandlungsbasis DM 550.—. Louis Prestrich, 437 Hamm-Marl, Merkelheider Weg 70. 55 830

Verkaufe neuen MZ-Seitenwagen mit R 60-Anschlüssen für DM 900.—. H. Frings, b. Schramm, 51 Aachen, Elsasserstr. 115. 55 910

Ein Seitenwagen für Guzzi V 7 oder Harley für DM 1200.— zu verkaufen. Böhme, 7531 Hohenwart, Brunnenstr. 110. 55 967

Suche für Heinkel Tourist SW mit Anschlüssen. Verkaufe SW Steib mit Öldruckbremse, mit Triumph-Boss, kompl. DM 600.—. Wilhelm Henning, 2358 KALTENKIRCHEN, Hamburger Str. 40/41. 55 943

SUZUKI

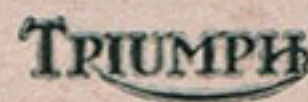
Bei mir kaufen Sie keine Katze im Sack. Kommen, sehen und fahren Sie die
SUZUKI T 20

Vertragshändler

Günter Tyra

4951 Holtrup Nr. 162, über Minden

ENGL. TRIUMPH



Motorräder,
Original-Ersatz-
teile am Lager
und werden um-
gehend geliefert.

Import u. Vertretung:
J. Berlioz

Tel. (022) 24 67 60

Bd St Georges 56-58, 1205 Genf/Schweiz

Verkaufe Triumph 650 ccm, Bauj. 1959, TUV 1969, Verh.-B. DM 700.—. Gerd Schlutz, 347 Höxter, An den Birnbäumen 6. 55 938

Zu kaufen gesucht: Bonneville- o. Trophy-Motor ab Jg. 63 (Blockmotor), evtl. nur Teile, Unfallmotorrad od. günstige Occasion, ebenso Verkleidung. Offerten m. Preisangaben an Ernst Schwab, CH-3296 Arch, Kt. Bern, Aebnitstr. 30 B, Telefon 065 — 9 33 89. 55 934

Triumph T 120, 66, 16 000 km, Masch. zerl., mit 2 R.-Bänken 1 u. 2 Pl., R.-Verkleidung und vielen Ersatzteilen. Tausche gegen gutes BMW-Gespann oder verk. für sfr 3000.—. Rolf Fröhlich, CH-4000 Basel, Tel. 061 — 41 02 73 mittags. 55 936

Verk. g. Gebot s. schn. 650 engl. Triumph Tiger. Eigenb. Nortonrahm. K. Kempa, 6 Frankfurt a. M., Tiroler Str. 8. 55 959

Triumph-Motorräder, Ersatz. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 987

VETERANEN

VETERAN:
STANDARD, Bj. 1928, 500 ccm, für ca. DM 1000.— zu verkauf. DIETZ, 6 FRANKFURT a. M., ÜDERWEG 120. 55 908

Sunbeam „Lion“, 600 ccm, s. v., Bj. ca. 1930, Ia Zust., f. DM 350.— zu verk. Ernst Hörmann, 8 München 55, Lupinenweg 5, Tel. 74 67 34. 55 911

„Standard“, Bauj. 1929, fahrbereit, in bestem Zustand, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Manfred Hauser, 8 München 61, Berberstr. 14, Tel. 48 15 74. 56 016

VICTORIA

Verk. DKW Victoria 159 TS, 7800 km, versch. Extras. Tel. Stuttgart 85 99 28. 55 980

Verk. Victoria 159 S (50 ccm), Bauj. 65, mit verst. Hinterradspeichen u. überh. Motor, Getriebe wurde ern.), gegen Höchstgeb. W. Geiss, 6101 Hahn b. Pfägstdt., Hauptstr. 29. 55 995

YAMAHA

YAMAHA

250 ccm, YDS-5 E, mit Kfz.-Brief sofort lieferbar.
100 ccm, YL 1, mit Kfz.-Brief sofort lieferbar,

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

YAMAHA



YAMAHA-Werksvertretung Holtemeier

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

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



Yamaha-Werksvertretung Paul Tuscher 2 Hamburg 13

Rentzelstraße 10

YAMAHA

Motorräder, Ersatzteile und Reparaturen

Spezial-Werkstätte B. Lippke 896 Kempten, Füssener Straße 56 Telefon 0831/736 78

Ihr Zweitaktspezialist:

H. Ronsdorf jun.

vorm. K. Th. Horn

583 Schwelm

Hauptstraße 159

YAMAHA, SUZUKI, PUCH, HONDA

HONDA - YAMAHA

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



Yamaha-Werksvertretung Willy Wendt 6309 Münzenberg, Kreis Friedberg

Viehtrieb 2, Telefon 06 03 04-280



Yamaha-Werksvertretung Siegfried Bürger 86 Bamberg

Oberer Sandstraße 9 Telefon 09 51-228 66



Yamaha-Werksvertretung Hermann Höfer 684 Lampertheim/Hess.

Kaiserstraße 18, Tel. 0 62 06-29 54

Maschinenlieferung ab Lampertheim frei Station

Verkaufe für YDS 3 folgende, gut-erhaltene Teile: Tank, Sitzbank (neu überz.), Ölbehälter, Hinterrad-Schutzblech, 2 Felgen mit neuwertiger Bereifung, Kippständer. Alles zusammen: DM 200.—, oder einzeln!
Pichler Edmund, 8261 Unterneukirchen, Gasteig 22

Verkaufe YDS 5 E für DM 2500.—. Bert-hold Beuchel, 46 Dortmund-Schüren, Hauerstr. 25. 55 941

Gelegenheit! Verkaufe Yamaha YDS 5 E, Erstzulassung Anfang Mai 1967, 3500 km, zum Festpreis von DM 2550.—. Großer Gepäckträger dazu DM 50.—. Zuschriften unter M 5239 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 917

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

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

KS 100 Sport-Zündapp, derby-rot, preisw. zu verk., DM 800.—, wegen Klassenwechsel, Quittungen über folgende Neuteile sind vorhanden: Motor 15 km, Auspuff, Reifen, Bremsen, Batterie, Sp.-Lenker, Chromtank, Rennsitzbank u. TUV 1969, verst. u. vers. auf 1 Jahr. Udo Doetsch, 5 Köln, Rathenauplatz 17. 55 804

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 55 981

SUZUKI



Home of world-champion motorcycles

SUZUKI MOTOR CO., LTD.

Rennmaschinen 50 u. 250 ccm demnächst lieferbar.

Alleinverkauf für Deutschland

Hans-Georg Anscheidt, Gerlingen/Stuttgart Brennerstraße 65, Telefon Ditzingen 21516

Verkaufe KS 601 S 350, TUV 2. 69, DM 650.—, Getriebe DM 50.—, Solo-Ubers. DM 70.—. Lothar Vetter, 78 Freiburg/Brsg., Gießenstr. 3. 55 841

Suche Zündapp GS — 100, evtl. Fahr-gestell mit Brief. H. Bender, 7313 Reichenbach/Fils, Schillerstr. 34, Tel. 73 30. 55 807

Noch ein KS-Gespann mit S 501 O, Hoske-Anlage, TUV 69, Bestzustand, ca. DM 1000.—, verk. Hampel, 5034 Sielsdorf, Kölner Str. 239, Tel. Hermülheim 6 57 93. 55 904

Verkaufe KS 601, Solo-Motor, defekt, mit Ersatzteilen, Kardan, SW-Übersetzung, mit Gehäuse, Räder, gegen Gebot, TUV 1969. Walter Rumpke, 444 Rheine, Mes-sumer Str. 16. 55 937

Verkaufe KS 601, Liebhaberstück, Bauj. 1952, TUV 6. 69, Motor vor 5000 km generalüberholt, sämtliche Chromteile und Auspuffanlage neu, mit vielen Ersatzteil-ten, Farbe: hammerschlagblau, Preis: 2200.—. Günter Wulff, 2201 Dauenhof. 55 883

TUNING

Genauere Anleitung mit Maßskizzen (11 DIN-A 4-Seiten) zum Frisieren eines 50 ccm-Zündapp-Motors für DM 15.—, Funktionsbeschreibung des Zweitakters für DM 5.—, bei I. Quasdorf, 68 Mann-heim-Rheinau, Plankstadter Str. 44. 55 913

TUNINGANL., 8 PS, DM 18.— für alle Kreidler- und Zündapp-Typen. Rennsätze neu für Originalvergaser 7-8 PS, alle Typen, DM 128.—! Garamot Rennmotoren, 8413 Regenstauf, Postf. 115. 55 982

US. Army-Daunenschlafsack Kl. I

gebr. 38.50, Bomber-Jacke „B 15“ 57.—, Army-Wolldecke 24.40, „Trial“-Ledersportmütze 29.70, US. Zelt-plänen, gebr. 12.50, US. Seesäcke 14.70
K. Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstr. 6

ALUFELGEN

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

ALU-SCHUTZBLECHE

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

BEKLEIDUNGEN

Verkaufe neuwertig: 1 Lederjacke (schwer), hüftlang) DM 180.—, 1 Lederhose (Jeans) DM 80.—, 1 Paar gefütterte Stiefel (Gr. 42) DM 40.—, Stulpenhandschuhe DM 5.—, 2 Helme etc., Körpergr. 176 cm, 1 Dell-orto SS I DM 30.— bis 50.—. Robert Dannenberg, 4132 Kamp-Lintford, Ring-str. 348. 55 812

Verk. Trialmaster Gr. 48 gereinigt und imprägniert, DM 90.—. Neumann, 7121 Freudental, Schloß. 55 863

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 55 988

DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser

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

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



ERSATZTEILE

Motorrad-Ersatzteile, neu und gebraucht, für alle deutschen Motorräder: Austausch-motoren, Kurbelwellen, Zylinder, Rahmen, Gabel, Tanks, Räder. Über 3000 kom-plette Motoren gebraucht, Export auch nach Übersee.
Motorradverwertung Nettlesheim 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, Rinteler Straße 18, Telefon 20 19.

Renncombi, Plexiglasscheiben orig. italienische Renncombi nach Maß, DM 265.—. Scheiben für Renn- u. Sport-verkleidungen für jeden Typ, DM 40.—, liefert p. Nachn. Peter Eser, 89 Augsburg, Augsburgener Straße 31, Telefon 36 89 68

MONTEURKOMBI

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

MOTORRADSTIEFEL

Ital. Rennstiefel, Reißverschluss hinten, 2 Schnallen, DM 59.50. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg.

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

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.

Fospalc — Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 55 989

STURZHELME

Engl. Sturzhelme

Gratis-Katalog „St“ anfordern beim Importeur: K. H. Meiler, 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: Komplett Kupplungszüge für HONDA CB 450. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg.

VERKLEIDUNGEN

Camphausen-Verkleidung, f. alle Zwei-zylinder-BMW passend, 20 cm asym. Scheinwerfer für DM 150.— zu verkaufen. Martin Brede, 463 Bochum, Ecke Wittener u. Alsenstr. 55 898

Velocette-Venow-Verkleidung, schwarz, passend für alle engl. Einzylinder, Preis: DM 180.—. P. Spahr, 1 Berlin 10, Nithack-str. 18/20. 55 898

Gläser-Verkl. „Monza-Spez.“, f. 2-Zyl.-BMW, wie neu, Neupreis mit Blinker u. Spiegel ca. DM 330.—, für nur DM 160.— zu verkaufen, 2 GS-Reifen 3-5 X 18“, 50%, 80%, zus. f. DM 40.— zu verk. Harald Kaufmann, 2 Hamburg 22, Lohkoppel-str. 67. 55 932

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/Thyristor-HKZ-Zündanlagen für alle Renn-motoren, kompl. Anl. DM 240.—. W. Kröber, 5406 Winingen, Wilhelmstraße 27.

TAUSCH

Verkaufe oder tausche Yamaha YM 1 geg. Maico GS, Puch GS, Bultaco oder ähn-liche. Zuschriften unter M 5248 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 926

Tausche DKW 3=6, Bauj. 59, Sachs, neuer Mot., 29 000 km gel., gegen Adler, BSA, AJS, Norton, Bauj. 55-60. Jürgen Hof-mann, 6091 Weilbach 55, Am alten Bach Nr. 20, nach 17 Uhr. 55 889

Tausche VW Standard, Bauj. 62, Motor 8000 km, neu lackiert, alle Reifen neu, TUV-frei, gegen Motorrad ab 450 ccm, solo oder Gespann. Eilangebote unter M 5240 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-gart, Postfach 1042. 55 918

Suche 2-Zyl.-BMW, bietet Renault R 4, 40 000 km, TUV 69. H. Clemens, 54 Koblenz, Karmeliterstr. 1. 55 947

Tausche VW-Transporter (Kastenwagen, 38 000 km) gegen KS 601 Sport oder ver-kaufe für DM 1000.—. E. Berents, 2942 Jever i. O., Wanger Str. 5, Tel. 0 44 61 — 33 06. 55 839

Tausche Fotoapparat Voigtländer, Neuwert DM 1000.—, für astreinen R 69 S-Motor. Franz Liegner, 4 Düsseldorf, Ri-chardstr. 108. 55 871

Tausch! 500 Fiat, 60, TUV 68, geg. 500/600 Motorrad. Heinz Zankel, 2351 Groß-Kummerfeld. 55 942

STELLENGESUCH

Junger Mann, 21, Abitur, engl. u. französ. Sprachkenntnisse, gute Verkaufskenn-nisse, begeisterter Motorradfahrer, sucht entspr. Stellung in der Zweiradbranche. Zuschriften unter M 5246 an „das MO-TORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 55 924

VERSCHIEDENE

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

Verk. Adler, 98 ccm (Scholtis-Fris.), TUV-frei, überh., neu bereift, DM 200.—, so-wie 2 Hercules K 103 (Höchstgeb.). Man-fred Dobrowsky, 5455 Rengsdorf bei Neu-wied/Rhld., Andreestr. 14. 55 819

Verkaufe guterh. 50 ccm-Roller, Kl. IV, DM 250.—. D. Linke, 476 Werl, Kneipp-str. 16. 55 882

Suche schnelle Kreidler oder Honda (fri-siert), 50 ccm, und Lederkombi, 1,65 m. Johann Steinbauer, 836 Deggendorf, Graf-linger Str. 100. 55 817

Das Letzte

Ilse Thouret am 19. August 70 Jahre jung

(s. hierzu unser Rücktitel-Bild)

Als wir neulich wieder einmal von Ilse Thouret sprachen, und jemand sagte, daß sie nun bald an die 70 Jahre sein müsse, da sagte ich glatt: „Du spinnst ja. Das kann gar nicht sein.“ Erstens hielt ich das wirklich nicht für möglich, und zweitens kann man sich Ilse Thouret gar nicht als „Oma“ vorstellen. Denn ich glaube, wenn nachts um zwei Uhr vor ihrer Tür eine Vierzylinder ohne Schalldämpfer angeschoben würde, dann würde sie nicht aus dem Fenster schimpfen und nach der Polizei rufen, dann würde sie ganz geschwind nach draußen kommen, um zu sehen. Denn Motorräder sind auch heute noch nicht aus ihrem jungen Herzen verbannt.

Wußten Sie eigentlich, daß sie 1921 Deutsche Kanumeisterin im Einer und Zweier war? Daß sie „Reichstrainerin für Hockey“ gewesen ist? Daß sie leidenschaftlich gern Segelflugzeuge flog und sogar Segelfluglehrerin gewesen ist? Das wußten Sie bestimmt nicht. Aber daß Ilse Thouret 200 Pokale, Preise und Medaillen — davon 36 Goldene auf Motorrädern bei schweren Wettbewerben herausfuhr, das wußten Sie doch?! 1939 hatte sie das Motorsportabzeichen in Gold, sie war viermal Teilnehmerin an Sechstagesfahrten und bekam bis heute als einzige teilnehmende Frau eine Goldmedaille. Sie durchquerte nicht nur ganz Europa, sondern fuhr auch in Afrika herum und war — last not least — eine tolle Turnerin.

„Sportskanone“ denken Sie? Ach, mitnichten. Ilse Thouret ist auch heute noch alles andere als eine tierisch ernste Amazone. Sie ist eine reizende Frau und gehört zum Motorrad und zum deutschen Motorradsport wie nur wenige Menschen unserer Zeit. Und nun soll sie 70 Jahre sein? Das gibt's doch nicht. Wir wünschen ihr jedenfalls für die nächsten 70 Jahre weiterhin so viel Frische und Fröhlichkeit und „Hals- und Beinbruch“!

Klades

Für die Sechstagesfahrt in Zakopane

hat die OMK inzwischen etwa 70 Nennungen westdeutscher Fahrer erhalten. Wie viele davon an den Veranstalter weitergegeben bzw. von diesem bestätigt werden, steht derzeit noch nicht fest. Fest steht dagegen, daß Lenz Müller nicht (als Vasenmitglied) starten wird, weil er beruflich verhindert ist; für ihn rückt A. Brandl als Ersatzmann nach.

Unsere österreichischen Freunde werden mindestens mit einer Trophy- und drei Fabrikmannschaften sowie mit folgenden Einzelfahrern vertreten sein: Puch mit Dietrich und Pachernegg (50 ccm), Wabnig und Statzinger (125 ccm) sowie Leitgeb und Sommerauer (175 ccm), KTM mit Kiemeswenger, Weber und Stuhlberger in der 50 ccm-Klasse.

Magura diesmal nicht bei der Sechstagesfahrt

Magura, sonst bekanntlich mit Renndienstleiter Ing. Wolf und seinem wohl-assortierten Vorratswagen nicht wegzudenken aus dem Fahrerlager jeder großen Geländeveranstaltung, wird diesmal leider bei der Sechstagesfahrt in Zakopane fehlen: die zur gleichen Zeit stattfindende Automobilausstellung in Frankfurt hält die Magura-Männer dort fest. Da gilt es also, bezüglich der Armaturen und Lenker rechtzeitig Vorsorge zu treffen!

Die Motorradausstellung in Mailand

findet in diesem Jahr früher als sonst, nämlich schon an den Tagen vom 14. bis 22. Oktober, statt. Die Besetzung der heuer zum vierzigsten Male stattfindenden großen Schau der italienischen Fahrrad- und Motorradindustrie wird unter den 600 Ausstellern auch zahlreiche Herstellerfirmen aus dem Ausland aufweisen: aus Österreich, Frankreich, Westdeutschland, Japan, Großbritannien, Holland, Portugal, Spanien und den USA. Aber die meisten Interessenten gehen nach Mailand weniger wegen des Auslands-Angebots, sondern deshalb, weil die nach vorübergehender Krise wieder recht stabil gewordene italienische Industrie dort zweifellos mancherlei Neuentwicklungen zeigen wird. Der Export der italienischen Zweiradindustrie hat sich 1966 gegenüber 1965 um etwa 25% erhöht — nicht weniger als 182 000 Motorräder, 61 000 Mopeds, 188 000 Fahrräder und über 28 000 lose Motoren wurden in diesem letzten Jahr ausgeführt.

Hervorragendes Kartenmaterial

übersichtlich und klar, zuverlässig und strapazierfähig, bringt schon seit vielen Jahren die schweizerische Firma Kümmerley & Frey in Bern. Der Verlag ist ständig bemüht, seine Straßenkarten auf dem neuesten Stand zu halten, und so gibt es immer wieder Neuauflagen. Als solche liegen uns jetzt die Straßenkarten von Italien, Frankreich, Großbritannien, Jugoslawien und Süddeutschland (südlich der Linie Koblenz—Hof, reichend bis zur Linie Zürich—Innsbruck) vor — wir können diese Karten aus eigener Erfahrung unseren Lesern nur immer wieder empfehlen. Man bekommt sie in allen größeren Buchhandlungen und Fachgeschäften, natürlich auch von Motorbuch — 7 Stuttgart 1 — Postfach 1370. Fu.

Tasche gefunden

Beim Ellerbergrennen ist im Fahrerlager auf dem Wagen eines MOTORRAD-Lesers eine Tasche mit Waschutensilien usw. liegengeblieben. Der Finder hatte diese Tasche mittlerweile bereits zum Hockenheim-Training mitgebracht, uns leider zu spät Bescheid gegeben. Der Verlierer kann sich aber an Herrn Karl Wurm, 85 Nürnberg, Schießplatzstr. 60, wenden mit der Bitte um Zusendung!

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

Der Große Preis der Nationen in Monza

findet für die Soloklassen 125, 250, 350 und 500 ccm sowie diesmal auch die Gespanne am 3. September statt — zahlreiche Anfragen aus dem Kreis unserer Leser veranlassen diesen ausdrücklichen Hinweis auf den letzten Straßenweltmeisterschaftslauf in Europa (nach ihm folgen noch am 24. September der Lauf in Kanada und am 14./15. Oktober der Endlauf in Japan).

Eifelrennen

Um den OMK-Juniorenpokal geht es am 23. und 24. September auf der Südschleife des Nürburgringes beim Eifelpokalrennen. Nicht vergessen! Achtung Fahrer, Ausschreibung genau lesen! Da steht: „Serienmäßige Maschinen mit geringfügigen Änderungen werden nicht zugelassen.“ Nachfragen vorher!

Trial in Bad Sooden-Allendorf

Der Landesverband Weserstein des BVdM veranstaltet am Sonntag, 24. September, um 9 Uhr früh, ein Kurzstrecken-Trial. Treffpunkt Gaststätte „Onkel Toms Hütte“, oberhalb des Stadtteiles Allendorf. Ausgeschrieben sind Klassen für Mopeds und Mokicks, für Motorräder bis 100 ccm, über 100 ccm bis 15 PS, über 15 PS, Spezialmaschinen bis 100 ccm, Spezialmaschinen über 100 ccm und Gespanne. Die neue Klasseneinteilung genau durchsehen! Vorausnennungen sind erwünscht an D. Vondran, 3437 Bad Sooden-Allendorf, Sickenbergerstr. 10. Für Straßenmaschinen sind keine Geländereifen zugelassen!

Teutoburgerwald-Trial

Der MSC Bielefeld-Sieker veranstaltet als 7. Lauf zum „Norddeutschen Trialpokal“ am 30. September ein Trial als Extra-nationalen Wettbewerb. 30 Sektionen sind auf ca. 50 km Gesamt-Streckenlänge verteilt. Nenn- und teilnahmeberechtigt sind Fahrer mit Ausweis, nationaler und internationaler Lizenz. Nennungsschluß ist der 15. September. Nennungen und nähere Auskünfte durch Herrn Sven Kuuse, Bielefeld, Hellweg 264.

Klasseneinteilung bis 100 ccm, bis 200 ccm und über 200 ccm, Fahrzeugabnahme am 30. 9. von 10 bis 12.30 Uhr, Start ab 13 Uhr. Die Veranstaltung wird nach Richtlinien der Musterausschreibung für den Norddeutschen Trialpokal durchgeführt. Die Anfahrt zur Strecke ist von Autobahnabfahrt Brackwede-Bielefeld in Richtung Paderborn (B 68) beschildert.

Geländefahrt „Quer durch die Fränkische Schweiz“

Der ADAC-Ortsclub „Fränkische Schweiz“ (Anschrift: Herbert Baume, 8551 Oberweilersbach (Ofr.), Haus Nr. 120) veranstaltet am 10. September seine Geländefahrt mit Trial. Sonderprüfung, die speziell auf die großen Maschinen ausgerichtet ist. Auch eine R 69 „GS“ soll diesmal keine Schwierigkeiten haben. Allerdings mußte man die Gespannklasse wegen der geringen Nennungszahl des Vorjahres erst mal fallen lassen. Gute Medaillenchancen haben hier auch die Ausweiserfahrer, deren Strecke und deren Sollzeiten ebenfalls besonders festgelegt werden. Nennungen und Auskünfte bitte bei Herrn Baume (s. o.) anfordern.

Kettenbacher n.g.-Trial

Am Sonntag, 24. 9., wird vom MSC Michelbacher Hütte, 6209 Kettenbach-Bf., Scheiderlatr. 15, in Verbindung mit dem Jugendamt des Untertaunuskreises ein n.g.-Trial veranstaltet. Drei verschiedene Streckenführungen für Mopeds, Motorräder über 50 ccm und für Fortgeschrittene sind abgesteckt. Ausschreibungen und nähere Auskünfte bitte bei der o.a. Anschrift anfordern.

Internationales Schweizer Alpentrial

Auch in diesem Jahre wird das Alpentrial, das durch wundervolle landschaftliche Lage, sorgfältige Organisation und durch sehr guten Sport viel Begeisterung wecken konnte, wieder eine Menge Zuschauer und Fahrer anlocken. Es findet am 1. Oktober, nun mittlerweile zum vierten Male international ausgeschrieben, statt, außerdem zählt es in diesem Jahre für die Wertung um den Henri-GROUTARS-Pokal. Deutsche Fahrer mit nationaler Lizenz können auf Grund der Sportverträge FMS/OMK ebenfalls starten. Oberiberg liegt im Kanton Schwyz, ca. 30 km von Zürich entfernt. Nähere Einzelheiten teilt der Club auf Anfrage gern mit. Wegen Auskünften und Ausschreibungen wende man sich an den Präsidenten des Organisationskomitees, Herrn Robert Peter, Mühlebachstraße 137, in CH-8008 Zürich. Übrigens, Sie wissen doch, daß beim Alpentrial auch die Gespanne fahren?

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. Belsler, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — Das Motorrad erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, „Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „lastauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der 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.





Der große Erfolg: 44.50
Commodore

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

MOTORTRADE GMBH
75 Karlsruhe, Pf. 1093

VERSCHIEDENE

Suche sofort gebr. astreinen, fahrbereiten Motorroller geg. bar od. neu 20-25% bei Barzahlung. Angabe mit Preis an: Friedel Henneböhl, 5991 Wiblingwerde-Veserode, bei Naujoks. 55 886

Verkaufe Malco GS 175, Ardie 350 2-Zyl., Bj. 56, Triumph Cornet, neu aufgeb., alle in einwandfr. Zustand. Dzierzawa, 8561 Hohenstadt, 205. 55 859

Suche Verkl. für KS 100 (wie 50), Helm Gr. 55. H. Kloss, 347 Höxter, Bergstr. 63. 55 808

Zündapp Suzuki T 20

Verk., Rep. Bender-Berenth, 7313 Reichenbach, Schillerstr. 34, Tel. 73 30. 55 806

VERSCHIEDENES

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.

Suche „Kupferwurm“. Wenning, 1 Berlin 47, Georg-Dähne-Siedlung 1. 55 847

Suche Rahmen für BSA A 10, 650 ccm (Schwinge), 2 Auspuffrohre, 1 komplettes Hinterrad von Norton 650 ccm SS, AJS oder A 65, nur in einwandfreiem Zustand. Dieter Schwegler, 7067 Plüderhausen, Holbeinstr. 14. 55 892

Suche im Raum Stuttgart motorradbegeistertes Mädchen für gemeinsame Wochenendtouren, bin 26 J. u. 1.80 groß, fahre eine Yamaha 250. Zuschriften unter M 5250 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 928

All meinen Freunden zur Kenntnis!
Am 15. 7. 67 wurde Carsten Müller, ein kleiner Motorradfahrer, geboren. Als stolze Eltern konnten wir feststellen, daß er schon am ersten Tage mit der Gas-hand gezeugt hat. Wir hoffen, es bleibt so.
Dieter Müller, Berlin



MB Rennverkleidung

sportlich schnittig schnell

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

Fordern Sie bitte unverbindl. Prospekte

Manfred Balcerek

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

Gebe wegen Platzmangel folgende nachstehende Sachen ab: Einen 50 ccm-Moto Cross-Rahmen (rot lackiert) mit Gabel, Felge, 3 Cross-Reifen, Sitzbank, Tank u. Lenker für DM 200.—. Ferner einen wenig gelaufenen Zündapp-Geländemotor, Bauj. 1962, für DM 250.—. Eine neuwertige Gabel von Triumph BDG 125 für DM 50.—. Einen DKW-Rohrrahmen DM 30.— sowie einen DKW-Motor 250 ccm (Fußschalt-hebel fehlt) und 2 Reifen (80%) mit DKW-Felge, zusammen DM 80.—. Zu besichtigen täglich ab 17 Uhr. Zuschriften unter M 5247 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 925

Verkaufe: 1 Motor R 50 DM 400.—, von R 51/3 folgende Teile: 2 Vollnabenräder à Stck. DM 80.—, 1 Gabel DM 40.—, 1 Getriebe DM 40.—, 1 Antrieb mit Welle DM 40.—, 2 neue Schalldämpfer DM 60.—, 2 Zylinderköpfe DM 50.—, vorderes u. hinteres Schutzblech DM 20.—, Rahmen mit Brief DM 15.—, Harald Fitsch, 2226 Eddelak, Krs. Süderdithmarschen. 55 961

Suche motorsportbegeisterte junge Dame, 18-20 Jahre, bin 18 Jahre (BMW 500). Nur ernstgemeinte Bildzuschriften erbeten, möglichst Raum Berlin. Karl-Heinz Früchel, 1 Berlin 46, Sondershauser Str. 78. 55 888



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 Maschinentypen angeben!!)

hp

Ferner liefern wir kurzfristig für fast alle Typen Lenkerstummel, Kunststofftanks und Rennsitzbänke.

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

Suche im Raum Allgäu ein motorradbegeistertes Mädchen, 16-22 Jahre. Zuschriften unter M 5151 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 929

Suche Rahmen von Norton Manx oder R 7 Boy Racer sowie guten Honda CB 450-Motor. Gerd Feix, 895 Neugablonz, Hubertusstr. 10. 55 903



- aus Freude am Spaß -

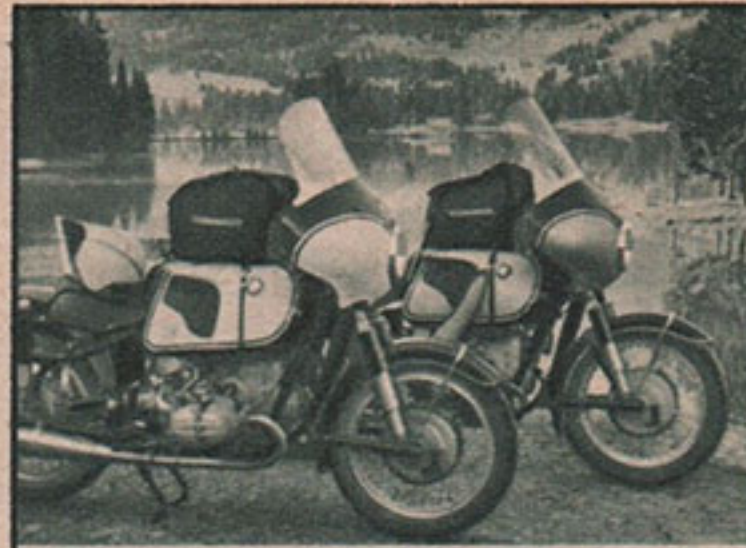
Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Telefon 071 50/81 91

10 Jahre deutscher Geländemeister, und das mit **Belstaff!**

Der Fahranzug, der allen Anforderungen entspricht.
Geländeanzug Trialmaster nur DM 165.25
Sportanzug Trialon DM 184.15
" Aqualon " 173.25
Winteranzug Trojan „ 121.90

So getestet - immer gut!



HEINRICH-Verkleidungen und Kraftstofftanks sind zweckmäßig und zeitlos formschön

zu beziehen vom Herst.: **Karl Heinrich, 7034 Maichingen** bei Sindelfingen, Hanfäckerweg 13, Tel. 8 27 28 Böblingen

Der metallische Kitt

PLASTEEL

für Blechschäden, Holz-, Glas-, Rohrbruch-, Gewinde und Teile erneuern, knetbar und formbar. 80% Metall / 1200 kg/cm² druckfest, einfachste Verarbeitung. Handpackung DM 4.90, 550 g DM 25.40, Kilo DM 37.70 und Nachnahmespesen. **Im Fachhandel oder PLASTEEL-Vertrieb, 6 Frankfurt (Main), Dornbusch 12.**

Verkaufe: 1. Motobi Catria SS, neuwertig, Rennverkleidg., Drehzahlmesser etc., umständehalber gegen Höchstgebot, 2. Motorroller Innocenti TV 175 SS, überholungsbedürftig, sonst gut erhalten, auß. preisgünstig. Edgar Bierwirth, 3 Hannover, Walter-Gieseking-Str. 26, Telefon 81 39 16. 55 971

„Das MOTORRAD“ zu verkaufen, 59 bis 67. Zuschriften unter M 5545 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 923

2x 32er-Dellorto DM 250.—, 1 Renngetriebe Honda CB 450 DM 400.—; 1 Norton-Renntank (Kunststoff) DM 120.—, 1 Renn-einlaßnocke CB 450 DM 150.—, 1 CB 450-Motor Honda DM 800.—, 1 R 51/3-Motor DM 200.—; 1 kompl. Auspuffanlage Honda CB 72 DM 80.—, 1 CB 72-Tank DM 50.—, Nymonic-Rennventile für CB 450, pr. Stück DM 40.—. Hans-Otto Butenuth, 46 Dortmund-Bodelschwingh, Deininghauser Str. 25. 56 006

Suche für BSA B 34: Cross-Tank u. Sitzbank u. Adler 250 ccm oder Masch. zum Ausschlichten. Verk. von KS 601 Tele u. Nabe, Max-Motor u. R 25/2 a. DM 30.—. Bing-Verg. bis 22 φ 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 Gelsenkirchen-Horst, Fischerstr. 116. 55 975

NSU Max, Regina 350, 1 Seitenw. S 500 L, und 3 Mäx, zerlegt, verkauft Kraemulat, 565 Solingen, Wuppertaler Str. 191. 55 845

Suche motorsportbegeistertes Mädel in Norddeutschland, bin 25 Jahre, zwecks gemeinsamen Motorradfahrten. Zuschriften unter M 5242 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 55 920

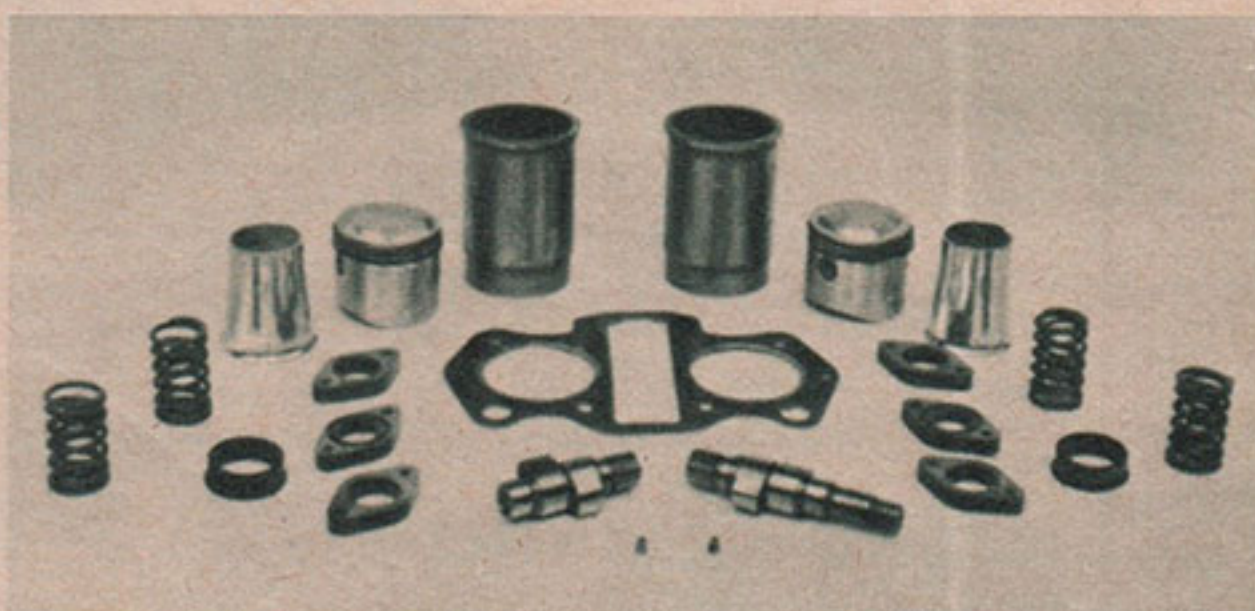
Wir importieren den original englischen Read Bros. „Titan“ Kit

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

Wir liefern außerdem englische Renn-Nockenwellen, Rennkolben, Rennventilfedern etc. für HONDA 250 ccm u. 305 ccm. Girling-Federbeine für Honda 250 ccm, 305 ccm und 450 ccm. 5-Gang-Getriebe für Honda CB 72/77. Reichhaltiges Lager in englischen Verkleidungen, Tanks, Sitzbänken, Rennstiefeln, deutschen und englischen Renndecken, Rennschläuchen und vielen anderen Rennteilen und Rennzubehör. Ca. ab Oktober d. J. Rennteile auch für Honda CB 450.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch in Berlin zum Aous-Rennen am 9./10. 9. 1967

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



DAS **MOTORRAD**

