E 4973 D

DAS MOTORRAD

Neu: Florett ohne Gebläse

Weltmeisterschaft: Monza

Sandbahn: Scheeßel

Juniorenpokal: Mainz-Finthen/Hockenheim

FIM-Rallye Moskau

Neues von Harley-Davidson

20 DM 1.20 · 49. Jahrgang · 23. September 1967 Österreich S. 8.80 Niederlande Hfl. 1.50 Schweiz Fr. 1.40 Italien L 250 Dänemark dKr. 3.50 Schweden Skr. 2.35 inkl. oms. Printed in Germany US $ -.50

ZÜNDAPP

KS 50 Super Sport

50 JAHRE ZÜNDAPP 1917-1967

50 JAHRE JUNG

Tradition verpflichtet. Erfahrung ist alles! 50 Jahre wechselvoller Ereignisse – Rekorde, Rückschläge, Erfolge, Krisen, neuer Aufstieg – das hält jung! Da bleibt keine Zeit, um sich auf alten Lorbeeren auszuruhen! Deshalb feiern wir unser Jubiläum (am 17. September 1967) mit schnellen Maschinen. Mit den temperamentvollsten, schönsten Maschinen, die ZÜNDAPP je gebaut hat – allen voran das neueste Modell, die bildschöne ZÜNDAPP KS 50 Super Sport: Der sieht man es an, daß ZÜNDAPP jung geblieben ist – 50 Jahre jung.

DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

49. JAHRGANG

HEFT 20 1967

INHALT

	Seite
Schlechte Partnerschaft	597
10. Lauf der Straßenweltmeisterschaft: Monza	598
Sandbahn-Europameisterschaft in Scheeßel	603
Neu: Kreidler Florett „RS"	604
Harte Juniorenkämpfe im Motodrom Hockenheim	606
Eine kleine Harley --	608
-- und eine große	609
Flugplatzrennen Mainz-Finthen	610
FIM-Rallye nach Moskau: Motorräder hinter dem Eisernen Vorhang	612
Nieten hält auch	617
60 ccm-Rennmaschinen in Italien	618
... und billig obendrein: Gewindestangen	619
DAS MOTORRAD baut am Motor: BMW R 60 (5)	620
Moto Cross Gerstetten	623
Das Letzte	632

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild: Mit dem gebläselosen Florett RS fügt das Haus Kreidler seinem Fahrzeug-Programm einen neuen Typ an, dessen Fahrleistungen für die 50 ccm-Klasse erstaunliche Marken setzen. (Foto: Klacks)

Rücktitel: Rallye Moskau – Rallye der endlosen Straße. Ohne Kurven fährt man stundenlang schnurgeradeaus über Rußlands Rollbahn. (Foto: Perelli)

Schlechte Partnerschaft

Daß in Westdeutschland nicht erheblich mehr Motorräder verkauft werden, hat eine ganze Reihe von Gründen. Einer der schwerwiegendsten ist zweifellos die viel zu geringe Zahl wirklich aktiver Motorradhändler samt den zugehörigen Werkstätten.

Erinnere man sich zurück, wie das so gekommen ist: parallel mit dem rapiden Rückgang des Motorradabsatzes in der Bundesrepublik etwa ab 1955 ging der systematische Ausbau der Servicestellen-Netze, die sich die Automobilfirmen im Zuge ihrer ebenso rapiden Absatzausweitung schaffen mußten. Kaum erstaunlich, daß mehr und mehr einst ganz oder überwiegend mit dem Motorradhandel beschäftigte Firmen und Einzelhändler sich dem Automobilgeschäft verschrieben und, dem Verlangen der Herstellerwerke nachkommend, darauf auch ihre Werkstätten ausrichteten. Was übrig, d. h. beim Zweirad blieb, waren überwiegend Händler und Betriebe, die mit dem Fahrrad groß geworden und zu diesem später das Moped dazugenommen hatten. Auch als dann das mit Führerschein 4 zu fahrende „Kleinkraftrad" kam, paßte das in ihr Verkaufsprogramm — und es war auch bei den meisten noch gerade so eben in den vorhandenen Werkstätten zu verkraften. Am Verkauf bzw. an der Propagierung von Motorrädern über 50 ccm freilich war dieser Kreis kaum interessiert — ganz abgesehen davon, daß die zugehörigen Werkstätten (soweit überhaupt vorhanden!) zu einer einwandfreien Betreuung von Motorrädern gar nicht in der Lage waren (und sind).

So blieb also für das Motorradgeschäft, d. h. als unentbehrlicher Mittler zwischen Herstellerwerk (bzw. Importeur) und Kunden — für den Verkauf sowohl wie für die anschließende Betreuung — nur eine verschwindend kleine Zahl von Männern, die sich entweder ihre Sympathie für das Motorrad noch aus zurückliegender Zeit erhalten hatten oder die, neu dazugestoßen, davon überzeugt waren, auf die Jahre des ständigen Rückgangs werde eines Tages eine „Renaissance" des Motorrades auch in Europa, auch bei uns in der Bundesrepublik folgen.

Es ist sicherlich nicht zuviel behauptet, wenn wir sagen, daß wir die Namen sämtlich kennen, die diesen kleinen Kreis bilden. Und allein daraus erhellt schon, wie wenige es sind, die sich derzeit in Westdeutschland noch als wirkliche Motorradhändler bezeichnen können (und in Österreich und der Schweiz ist die Situation kaum anders). Wenn andererseits die deutschen Hersteller von 50 ccm-Maschinen stolz auf ihre Händler- und Servicestellenlisten verweisen, die je einige tausend Adressen enthalten, dann wissen wir nur zu gut, daß ein beträchtlicher Teil dieser Adressen kaum zur ordnungsgemäßen Betreuung eines 25-km-Mofas imstande (und willens!) ist — geschweige denn für eine Ausweitung des Motorradhändler-Kreises in Frage käme.

Man müßte nun denken, daß der besagte, winzig kleine Stamm, der sich mit Erfahrung, Können — und einer gehörigen Portion an kaum honoriertem Motorrad-Idealismus müht, Interesse für Motorräder zu wecken, sie zu verkaufen und dann auch anständig zu betreuen und zu reparieren, von den beiden Partnern, zwischen denen er steht (vom Hersteller bzw. Importeur also und seinem Kunden) entsprechend anerkannt und in seiner Arbeit unterstützt wird. Wie aber sieht in leider nur allzuvielen Fällen die Wirklichkeit aus?

Gewiß — es gibt schwarze Schafe auch unter den verbliebenen Motorradhändlern, und es läßt sich auch in einem gut geleiteten Betrieb nicht vermeiden, daß Fehler gemacht und ein Kunde einmal nicht so bedient wird, wie es richtig wäre. Man darf sich darauf verlassen: fast immer wird dann der Kunde daraufhin ein Mordsgeschrei machen, und nur zu häufig wird er auch die Zeit finden, an uns zu schreiben und sich zu beschweren. Vergleichsweise selten dagegen erhalten wir von einem der besagten Händler einmal eine Situationsschilderung; wenn freilich — dann muß man sich oft fragen, warum dieser Mann die Beschäftigung mit Motorrädern und den Umgang mit Motorradfabriken und Motorradfahrern nicht längst auch aufgegeben hat.

Um nur ein paar Beispiele anzuführen: gehört nicht ein erheblicher Humor dazu, sich periodisch (nämlich immer wieder dann, wenn die Ersatzteilversorgung seitens des Werks oder des Importeurs nicht klappt) nicht nur Tag für Tag von den (mit Recht) empörten Kunden entnerven zu lassen, sondern sich dazu auch noch den eigenen Werkstattraum mit halbfertigen Reparaturmaschinen zu blockieren? Zeit, Telefon- oder gar Reisespesen aufwenden zu müssen bei dem Versuch, die fehlenden Teile doch noch irgendwo zu beschaffen — Kosten, die man dann bei der Endabrechnung dem Kunden höchstens zu einem Teil anlasten kann? Oder wenn man, obwohl man über eine bestens funktionierende, speziell auf eine heimische Marke eingefuchste Werkstatt verfügt, aus unerfindlichen Gründen vom Werk nicht als Händler und Servicestelle autorisiert, sondern als „Fremdwerkstatt" eingestuft (und damit vielfach benachteiligt) wird; obwohl jedermann weiß, wie kümmerlich das Werkstattnetz gerade dieser Marke ist? Ist es nicht einfach unverständlich, daß Industrie und Importeure ihren Händlern nicht jede nur mögliche Unterstützung bei dem Bemühen, ihre Motorräder zu verkaufen und anständig zu betreuen, geben?

Aber ist es nicht ebenso unverständlich, daß nicht auch jeder einzelne Motorradfahrer froh um die paar Wenigen ist, die ihm dann helfen, wenn er sich nicht allein helfen kann? Soll man sich wundern, wenn der Kreis der Unentwegten in der Branche immer kleiner statt größer wird, wenn man hört, wie Motorradbesitzer Ersatzteile bestellen und sie dann, wenn sie vielleicht noch dazu mit hohen Extrakosten beschafft wurden, nicht abnehmen? Wenn sie Teile als „defekt geliefert" zurückzugeben suchen, denen man mißglückte eigene Einbauarbeit nur zu deutlich ansieht? Wenn sie über die Höhe des berechneten Stundensatzes für Reparaturarbeiten sich empören und wenn erst Rechtsmittel zu Hilfe genommen werden müssen, um Rechnungsbeträge einzutreiben, die überwiegend aus bar verlegtem Geld bestehen? Wenn man sich gegen geschäftsschädigende Redereien solcher Kunden zur Wehr setzen muß, denen man wegen ihrer Zahlungsmoral nahelegte, künftig eine andere Werkstatt zu beglücken?

Niemand braucht uns nun zu schreiben und zu fragen, ob wir plötzlich unser Herz für die Motorradhändler entdeckt hätten ("— — und man könne uns da von Erfahrungen berichten — oh — oh"). Deshalb sagten wir ja schon weiter oben, daß wir sehr wohl um Ausnahmefälle und um die schwarzen Schafe wissen. Aber wir wissen auch, daß es ohne diese Mittler zwischen Hersteller und Motorradfahrern nicht geht. Und alle sollten das eigentlich wissen, die wünschen, daß in Zukunft bei uns nicht noch weniger, sondern wieder mehr Motorräder laufen!

S. R.

10. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft: MONZA

Knisternde Spannung lag über dem in der Nähe von Mailand gelegenen Autodrom von Monza, als dort am 3. September der 10. Lauf der diesjährigen Straßenweltmeisterschaft zur Austragung kam. Obwohl in den vier Soloklassen 125, 250, 350 und 500 ccm sowie in der Seitenwagenklasse gefahren wurde, war es wohl vor allem eine, um derentwillen die 150 000 (!) Zuschauer gekommen waren: die der Solomotorräder bis 500 ccm — der Kampf zwischen Agostini und Hailwood. Würde es ihrem Idol Agostini, wie schon im letzten Jahr, gelingen, auf seiner Hausstrecke seinen großen Rivalen und Lehrmeister Hailwood zu schlagen? Falls ja, dann würde er hier zum zweiten Mal den begehrten Weltmeistertitel dieser Klasse erhalten, denn mit 44 Punkten führte er die Rangliste gegenüber Hailwood mit 38 Punkten an. Während Agostini also nur noch einen Sieg brauchte, müßte Hailwood beide Läufe, den hier in Monza und den noch ausstehenden in Kanada, gewinnen, um den Italiener zu schlagen.

Zunächst einmal aber standen die Chancen für Hailwood besser: 2,5 Sekunden war er im Training schneller gewesen. Für den 5,75 km langen Rundkurs eine schöne Zeit. Trotzdem war Hailwood nach dem Abschlußtraining nicht sehr glücklich. Zwar hatte Agostini seine Zeit nicht unterbieten können; ein neu montierter hinterer Reifen aber hatte die Straßenlage der Honda derart verschlechtert, daß sich der Vierzylinder kaum mehr halten ließ. Man stand vor einem Rätsel. Aber ob es die während des Trainings herrschende Hitze gewesen war — jedenfalls lag die Honda dann im Rennen selbst (am Renntag war es bei bedecktem Himmel kühler) wieder wie zuvor. Trotzdem war das Glück wieder einmal nicht auf Hailwoods, sondern, wie schon so oft, auf Agostinis Seite. Doch davon später.

Der Renntag wurde mit einem Juniorenlauf der Klasse bis 125 ccm eröffnet. Juniorenrennen zur Förderung des Nachwuchses sind bestimmt sehr begrüßenswert, und so lange sie das Programm eines Großen Preises nicht stören, wird auch keiner etwas dagegen einzuwenden haben. Sie sollten aber auf keinen Fall (wie in Monza geschehen) zwischen den Weltmeisterschaftsklassen abgewickelt werden. Ganz besonders dann nicht, wenn dadurch, wie hier, der Start des zur Weltmeisterschaft zählenden Seitenwagenlaufs so hinausgeschoben wird (außer den fünf WM-Klassen kamen noch drei Juniorenläufe zur Austragung!), daß er bei einbrechender Dunkelheit stattfindet. Und es ist ein Ding der Unmöglichkeit, wenn der Veranstalter die Seitenwagenfahrer vor dem Start darauf aufmerksam machen muß, daß er, falls die Sichtverhältnisse zu schlecht werden, den Lauf vorzeitig abbrechen werde. So etwas dürfte dem Veranstalter eines Weltmeisterschaftslaufes nicht passieren müssen.

Bill Ivy stellt sein Können unter Beweis

Phil Read hatte es vorgezogen im Lauf der Klasse bis 125 ccm nicht zu starten. Er wollte seine Kräfte für den später stattfindenden Kampf mit Hailwood im 250er Lauf aufsparen. Weltmeister Bill Ivy fuhr so die einzige Vierzylinder-Yamaha in diesem Rennen — und natürlich war er auch Trainingsschnellster dieser Klasse gewesen. Hans-Georg Anscheidt, der sich bei Suzuki in Amsterdam eine 125er ausgeliehen hatte, war sechs Sekunden langsamer gewesen.

Doch wieder einmal ist er es, der bereits nach wenigen Schritten den Zweizylinder-Motor zum Laufen bringt, um als erster davonzuziehen. Bill Ivy kommt mit der Vierzylinder-Yamaha erst nach langem Mühen als vorletzter vom Start weg. Mit 14 Sekunden vor Szabo (MZ), Molloy (Bultaco) und Scheimann (Honda) kommt Anscheidt in Führung liegend aus der ersten Runde zurück.

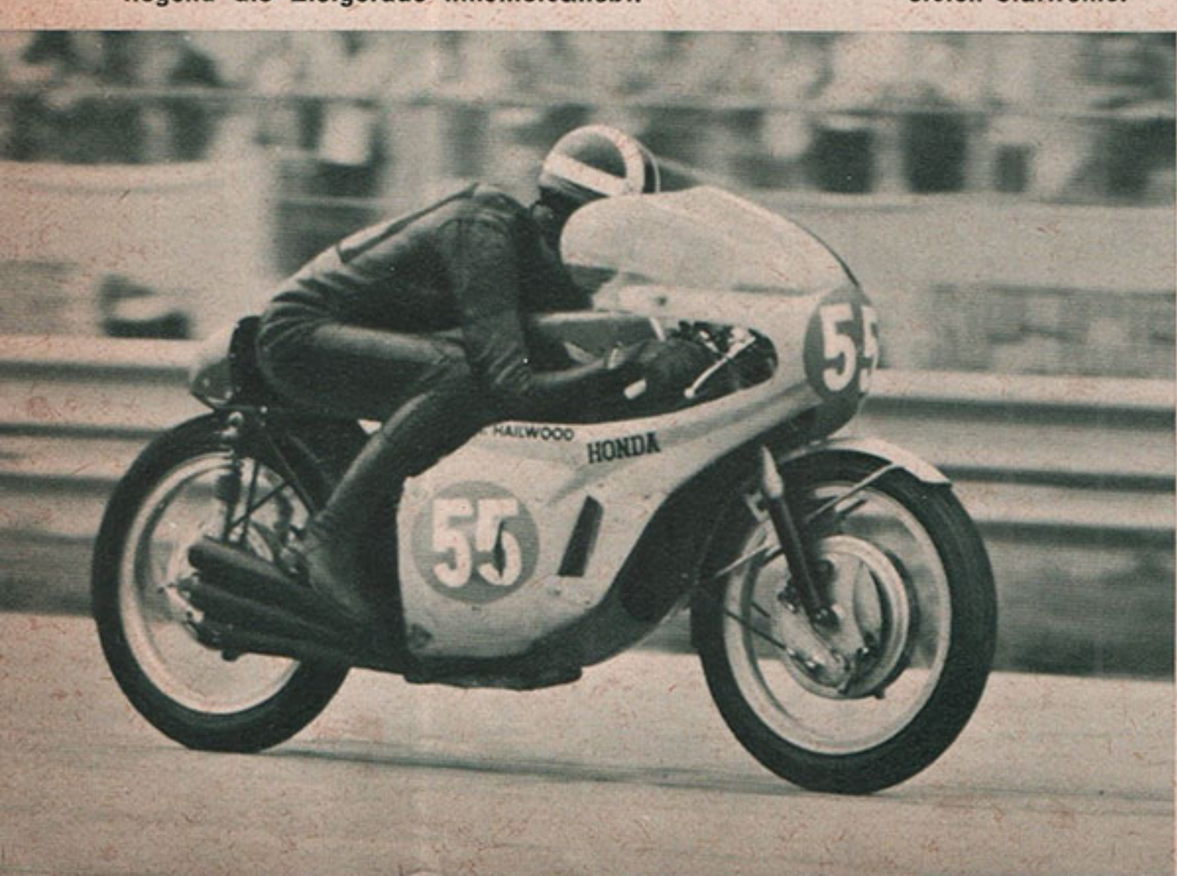
Aber Bill Ivy folgt bereits an fünfter Position. Von Runde zu Runde rückt er näher an den Spitzenreiter Anscheidt heran, um schon in der vierten an dem Suzuki-Mann vorbeizuziehen. Und in der achten Runde liegt Ivy auf der Yamaha gar mit 25 Sekunden vor Anscheidt. Während Laszlo Szabo auf seiner MZ unangefochten an dritter Position liegt, liefern sich Scheimann, Carruthers, Burlando, Curry (alle auf Honda), Avery (EMC) und Molloy (Bultaco) einen verbissenen Kampf um den vierten Platz.

Am Ende der 13. Runde geht Ivy an die Boxen, doch er startet sofort wieder und behält so die Führungsposition. Wie wir später erfuhren, wollte er wegen stark überhitztem Motor Wasser nachtanken. Da aber in der Yamaha-Boxe keines zur Verfügung war, startete er sofort wieder. Zwei Runden später geht er wieder an die Boxen — aber noch immer hat man kein Wasser da (!) Ivy muß, ohne Wasser nachzufüllen, wieder

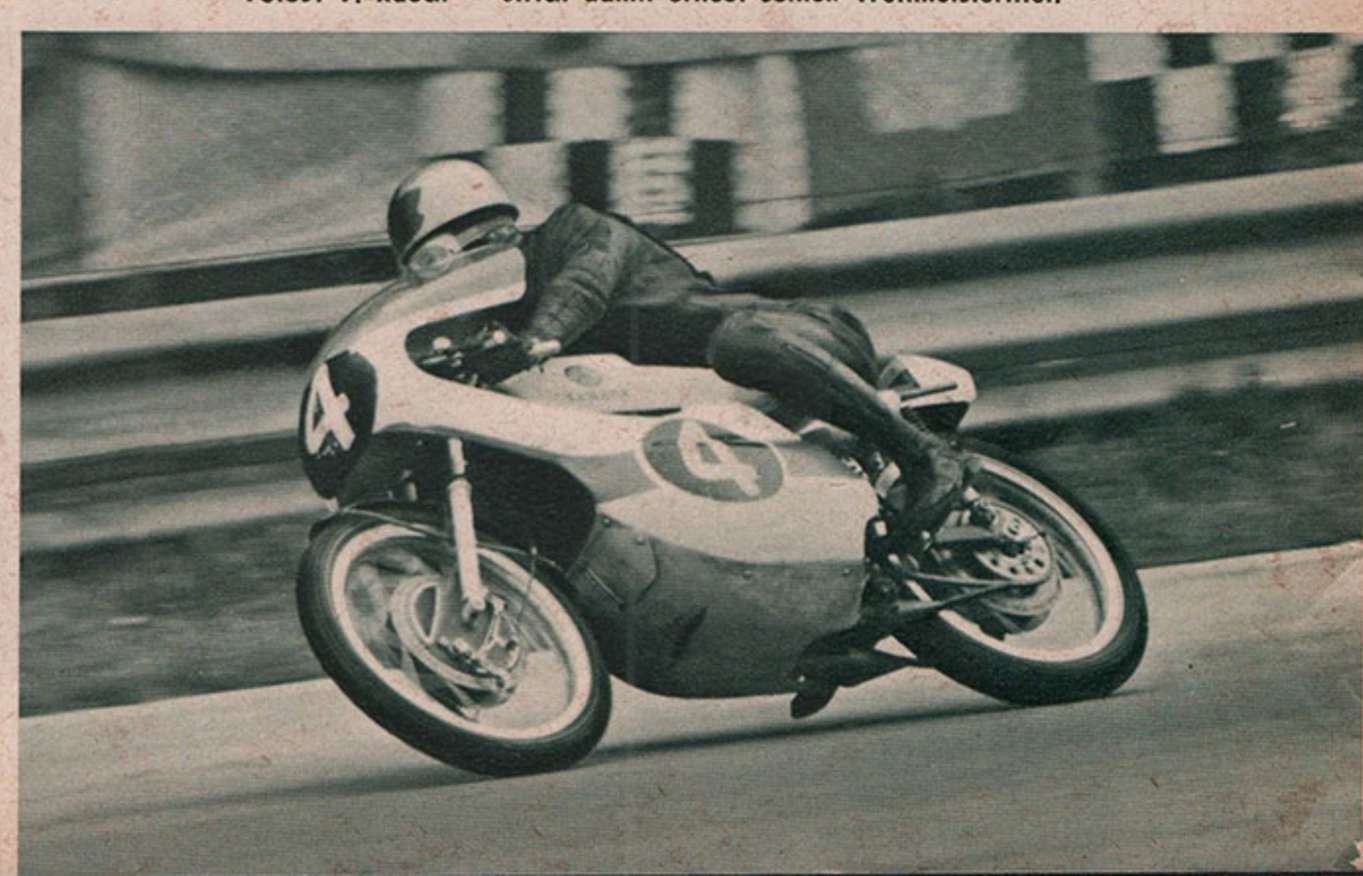
(Weiter auf Seite 600)

Kopfbild:
Hans Georg Anscheidt zieht hier auf der Suzuki mit der Startnummer 1 beim Lauf der Klasse bis 125 ccm als Erster davon. Bill Ivy auf seiner Yamaha (4), der spätere Sieger, war Trainingsschnellster gewesen. Am Start aber hatte er wieder wie schon so oft Pech und kam erst als Vorletzter weg. Dahinter mit der Nummer 15 Laszlo Szabo auf der MZ – der spätere Dritte. Rex Avery (EMC) mit der Nummer 21 und Ginger Molloy (Bultaco) mit der Nummer 16 standen ebenfalls in der ersten Startreihe. Fotos: V. Rauch

Ja, Sie haben richtig gesehen: es ist Ralph Bryans, der hier auf Mike Hailwoods 350er Honda weit in Führung liegend die Zielgerade hinunterschießt.



Bill Ivy bewies auf seiner Vierzylinder-Yamaha mit seinem Sieg erneut sein großes Können – und unterstrich damit erneut seinen Weltmeistertitel.



2 Deutsche Geländemeister auf HERCULES.

Heinz Brinkmann gewann die Deutsche Meisterschaft der 75 ccm-Klasse, Rolf Witthöft den Titel in der 100 ccm-Klasse! Alfred Lehner wurde Vicemeister in der 50 ccm-Klasse, und die Werksmannschaft errang den zweiten Platz. (Gratulation an alle, die ebenfalls siegten – Konkurrenz belebt das Geschäft.) Gratulation auch an die Ausweisfahrer der 50, 100 und 125 ccm-Klasse, die auf käuflichen HERCULES GS-Maschinen siegten.

Gelände oder Straße – es macht einfach Spaß, HERCULES zu fahren.

Nürnberger HERCULES-Werke GmbH 85 Nürnberg 2

starten, denn inzwischen ist Anscheidt vorbeigezogen und liegt so nun wieder in Führung. Die Italiener sind begeistert. So ein Rennen haben sie schon lange nicht mehr gesehen.

Mit 10 Meter vor Ivy liegend, geht Anscheidt in die 17., die vorletzte Runde. Auch in der letzten Runde liegt Anscheidt noch vor Ivy. Ja selbst aus der Parabolica-Kurve, der letzten vor dem Ziel, zieht Anscheidt noch in Führung liegend heraus. Erst auf den letzten Metern geht Ivy aus seinem Windschatten heraus, um an Anscheidt vorbeizuziehen und als Erster das Ziel zu passieren.

Mit einer Runde Rückstand wird Szabo Dritter. Walter Scheimann ist es gelungen, den harten Kampf für sich zu entscheiden: er geht auf der „production"-Honda als Vierter durchs Ziel — in dem 27 Fahrer starken Feld ein schöner Erfolg für ihn.

Ergebnis:

Klasse bis 125 ccm – 18 Runden = 103,500 km:
1. Ivy (Yamaha) in 37:13,5 = 166,821 km/h; 2. Anscheidt (Suzuki) in 37:13,7; eine Runde zurück: 3. Szabo (MZ); 4. Scheimann (Honda); 5. Burlando (Honda); 6. Curry (Honda). – Schnellste Runde: Ivy (Yamaha) in 1:55,4 = 179,376 km/h.

Monza

(Forts. v. S. 598)

Bryans (Honda) mit der Nummer 1 vor den beiden Yamahas von Read (3) und Ivy (4) in der Parabolica während des 250er Laufes. Bryans fuhr hier wohl sein schönstes Rennen in diesem Jahr.

Bryans revanchiert sich

Dann folgt der Lauf der Klasse bis 350 ccm. Wie schon in Irland, ist Hailwood nicht am Start. Dafür fährt Ralph Bryans die Sechszylinder-Honda. Er steht mit der schnellsten Trainingszeit neben Agostini (MV Agusta), Pasolini (Benelli), Grassetti (Benelli) und Woodman (MZ) in der ersten Startreihe. Silvio Grassetti erwischt zwar auf der Vierzylinder-Benelli den besten Start, aber schon nach der ersten Runde liegt Ralph Bryans auf der Sechszylinder-Honda, gefolgt von Giacomo Agostini mit der Dreizylinder MV Agusta und den beiden Benellis unter Pasolini und Grassetti, an der Spitze.

Während es Bryans gelingt, den Vorsprung zu seinen Verfolgern zu vergrößern, wird Agostini von Pasolini hart bedrängt. In der fünften Runde kann sich Pasolini sogar vor Agostini setzen. Allerdings nur für zwei Runden. Dann fehlt Pasolini, und Agostini liegt wieder auf Platz zwei. 30 Sekunden trennen ihn von dem großartig fahrenden Bryans. Aber schon am Ende dieser Runde muß auch Agostini an die Boxe, um das Rennen wegen Motorschaden aufzugeben. Damit liegt nun Grassetti an dritter Stelle.

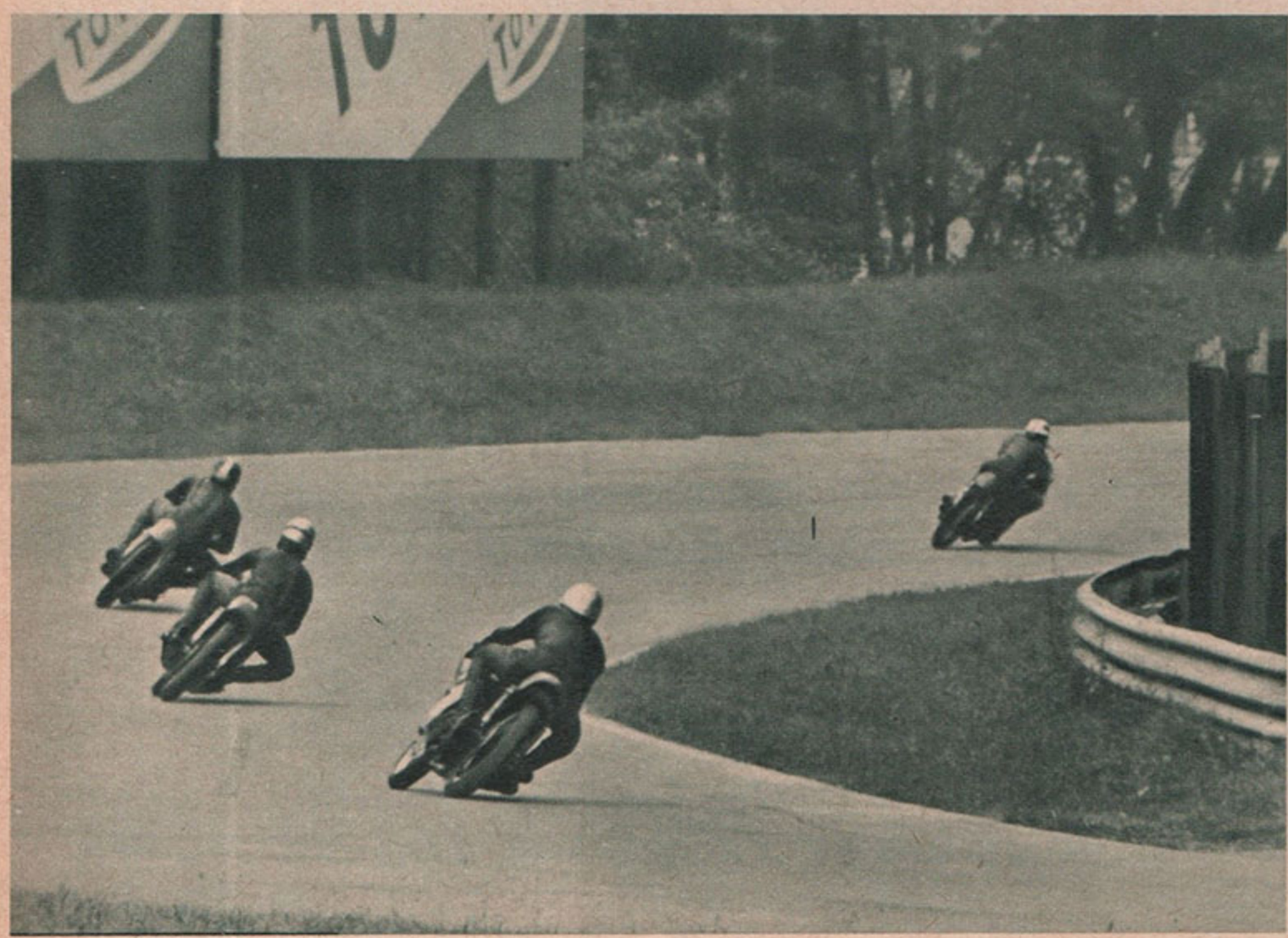
Heinz Rosner, der zusammen mit seinem Teamgefährten Derek Woodman auf der MZ um die Plätze kämpfte, gelingt es im weiteren Rennverlauf, sich von Woodman abzusetzen, um einen schönen dritten Platz zu belegen, während Woodman gar noch Pagani auf der Aermacchi vorbeiziehen lassen muß, um so nur Fünfter zu werden.

Nach einem von ihm großartig gefahrenen Rennen geht Ralph Bryans (Honda) nach 27 Runden mit knapp zwei Minuten vor Silvio Grassetti (Benelli) als Sieger durchs Ziel.

Fred Stevens, der mit seiner Hannah-Paton in der 15. Runde an die Boxe mußte, wird trotzdem hinter Woodman noch Sechster. Karl Hoppe bringt seine Aermacchi als 10. ins Ziel.

Ergebnis:

Klasse bis 350 ccm – 27 Runden = 155,250 km:
1. Bryans (Honda) in 48:39,7 = 191,423 km/h; 2. Grassetti (Benelli) in 50:23,2; zwei Runden zurück: 3. Rosner (MZ); 4. Pagani (Aermacchi); 5. Woodman (MZ); 6. Stevens (Paton). – Schnellste Runde: Bryans (Honda) in 1:45,7 = 195,837 km/h.



Bryans (Honda), Agostini (MV Agusta), Pasolini (Benelli) und Grassetti (Benelli) – so zogen sie im Lauf der 350er durch die Parabolica.

Hartes Duell mit Bryans

Obwohl Mike Hailwood auf der Sechszylinder-Honda im anschließenden Lauf der 250er Klasse keinen guten Start hat und erst etwa als 10. wegkommt, liegt er am Ende der ersten Runde bereits vor Read (Yamaha), Ivy (Yamaha) und Bryans (Honda) in führender Position. — Woodman (MZ), Molloy (Bultaco), W. Villa (Montesa), Parlotti (Ducati), Rosner (MZ) und Pagani (Aermacchi) — das ist die weitere Reihenfolge in dem 29 Mann starken Feld.

Nicht lange ist das Glück auf Hailwoods Seite: In der dritten Runde blockiert ihm eingangs der Parabolica-Kurve wegen defekter Ölzufuhr der Motor. Zum Glück kommt er dabei zwar nicht zu Fall, ja, es gelingt ihm sogar die Maschine noch bis zu den Boxen zu bringen — an eine Weiterfahrt ist aber nicht zu denken, und so scheidet Hailwood aus.

Read (der damit nun an der Spitze liegt), Ivy und Bryans ziehen in gleicher Position ihre Runden. Heinz Rosner ist es inzwischen gelungen, sich vom neunten Platz auf den vierten, vor Derek Woodman auf der zweiten MZ, zu schieben.

Aber auch Ralph Bryans gelingt es, näher an seine beiden Yamaha-Konkurrenten heranzurükken, und als die drei in die 13. Runde gehen, liegt Bryans auf der Honda vor Ivy auf Platz zwei! Eine Runde später versucht er auf der Zielgeraden gar, an Read vorbeizuziehen, was ihm allerdings nicht ganz gelingt. Ob es der vorangegangene Erfolg im Lauf der 350er war — so jedenfalls sah man Bryans dieses Jahr noch nicht fahren. Es ist unfaßbar — eine Runde später liegt er vor den beiden Yamahas von Read und Ivy!

Die Positionen wechseln nun ständig. In der 19. Runde liegt Ivy vor Bryans und Read. Doch nun scheint es Read zu gefährlich zu werden, und so übernimmt er zwei Runden vor Schluß, in der 20. Runde, wieder die Führung, um sich dabei gleich etwas von seinen Verfolgern abzusetzen. Noch einmal versucht Bryans an Ivy vorbeizuziehen — aber die Yamaha erweist sich als schneller, und er muß hinter Read und Ivy mit dem dritten Platz vorliebnehmen. Trotzdem: er fuhr ein fabelhaftes Rennen.

Einen schönen Kampf lieferten sich abermals Rosner und Woodman auf ihren beiden MZs, den schließlich erneut Rosner für sich verbuchen konnte. Er wurde vor Woodman Vierter. Aller-

Giacomo Agostini holte sich, nachdem Hailwood wegen Getriebeschadens zurückgefallen war, den Sieg und damit den Weltmeistertitel im Lauf der 500er. (Hier in der Parabolica-Kurve).

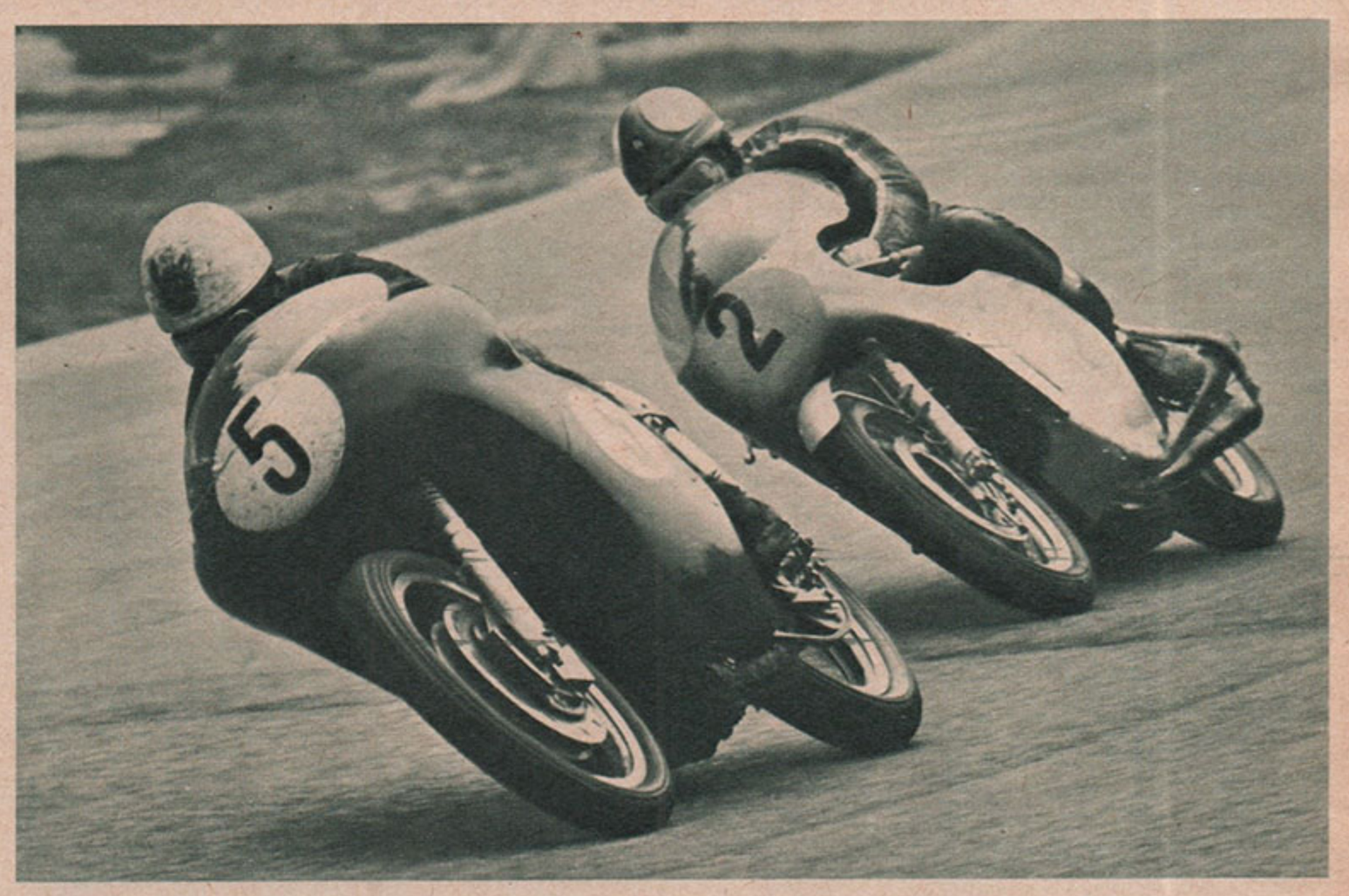
dings waren beide, wie schon im vorangegangenen Lauf, wenn auch nur einmal, bereits überrundet. Zwei Runden zurück folgen Molloy (Bultaco), Pagani (Aermacchi), während Findlay als Achter bereits drei Runden zurückliegt.

Ergebnis:

Klasse bis 250 ccm – 22 Runden = 126,500 km:
1. Read (Yamaha) in 39:22,2 = 192,786 km/h; 2. Ivy (Yamaha) in 39:22,8; 3. Bryans (Honda) in 39:23,0 = 192,710 km/h; eine Runde zurück: 4. Rosner (MZ); 5. Woodman (MZ); zwei Runden zurück: 6. Molloy (Bultaco). – Schnellste Runde: Ivy (Yamaha) in 1:45,7 = 195,837 km/h.

Getriebeschaden bringt Hailwood um den sicheren Sieg – und um die Weltmeisterschaft

Die Spannung hat ihren Höhepunkt erreicht, und als das 30 Mann starke Feld der Klasse bis 500 ccm das Zeichen „noch 30 Sekunden bis zum Start" bekommt, zerreißt der Ruf der Tausende auf den Tribünen plötzlich die Stille: „Agostini, Agostini, Agostini." Die Italiener wollen ihr Rennfahrer-Idol siegen sehen.
Aber nicht Agostini, sondern Mike Hailwood erwischt auf der Vierzylinder-Honda den besten Start. Sofort duckt er sich tief in die Verkleidung, um seinem Rivalen davonzufahren. Drei Sekunden vor der MV Agusta von Giacomo Agostini zieht Hailwood denn auch als Erster in die zweite Runde. — Bergamonti (Paton), Stevens (Hannah-Paton), Hartle (Matchless-Metisse), Shorey (Norton) und Findlay (Matchless) — das sind die Nächstfolgenden.
Bis zur 15. von 35 zu fahrenden Runden gelingt es Mike Hailwood auf der Honda, den Vorsprung vor seinem Rivalen auf 12 Sekunden auszubauen. Auch Stevens, der sich bereits in der zweiten Runde vor Bergamonti setzen konnte, ist es gelungen, sich von diesem abzusetzen, und er liegt nun an dritter Stelle. Hartle ist Fünfter und Marsovszky liegt an sechster Position. Dem auf einer betagten (1958er) Moto Guzzi fahrenden Italiener Mandolini gelingt es in fabelhafter Manier, sich bis zur 18. Runde aus dem Mittelfeld heraus, vor John Hartle auf den fünften Platz zu setzen, um diesen bis ins Ziel hinein mit Erfolg zu verteidigen.
Doch zurück zu den beiden Spitzenreitern: Hailwood baut seinen Vorsprung von Runde zu Runde aus und liegt in der 27. bereits 17 Sekunden vor Agostini! Vier Runden später ist der Abstand aber auf 14 Sekunden zusammengeschmolzen. Und dann kündet sich das Unheil auch schon an: eine Runde später, also in der 32., führt Hailwood nur noch mit fünf Sekunden. Das italienische Publikum ist aus dem Häuschen. Unter dem Jubelschrei der Tausende zieht Agostini auf der Zielgeraden an Hailwood vorbei, um die letzten zwei Runden in Angriff zu nehmen. Eine Runde später, also bei Beginn der letzten, liegt er 7,5 Sekunden vor Hailwood. Mit sicherem Vorsprung geht Agostini nach 35 Runden als Sieger und neuer Weltmeister der Klasse bis 500 ccm durchs Ziel. Mike Hailwood wird Zweiter.
Was war geschehen? Das Getriebe seiner Honda ließ sich nicht mehr schalten — und so verlor er zum zweiten Mal in Monza den Titel der 500er Klasse. In sportlich-kameradschaftlicher Geste zog ihn Agostini zur anschließenden Ehrung mit aufs Siegerpodium hoch — über sein großes Pech aber konnte das Hailwood kaum hinwegtrösten.
Den harten Kampf um den dritten Platz zwischen Bergamonti und Stevens hatte schließlich der Italiener für sich entscheiden können.

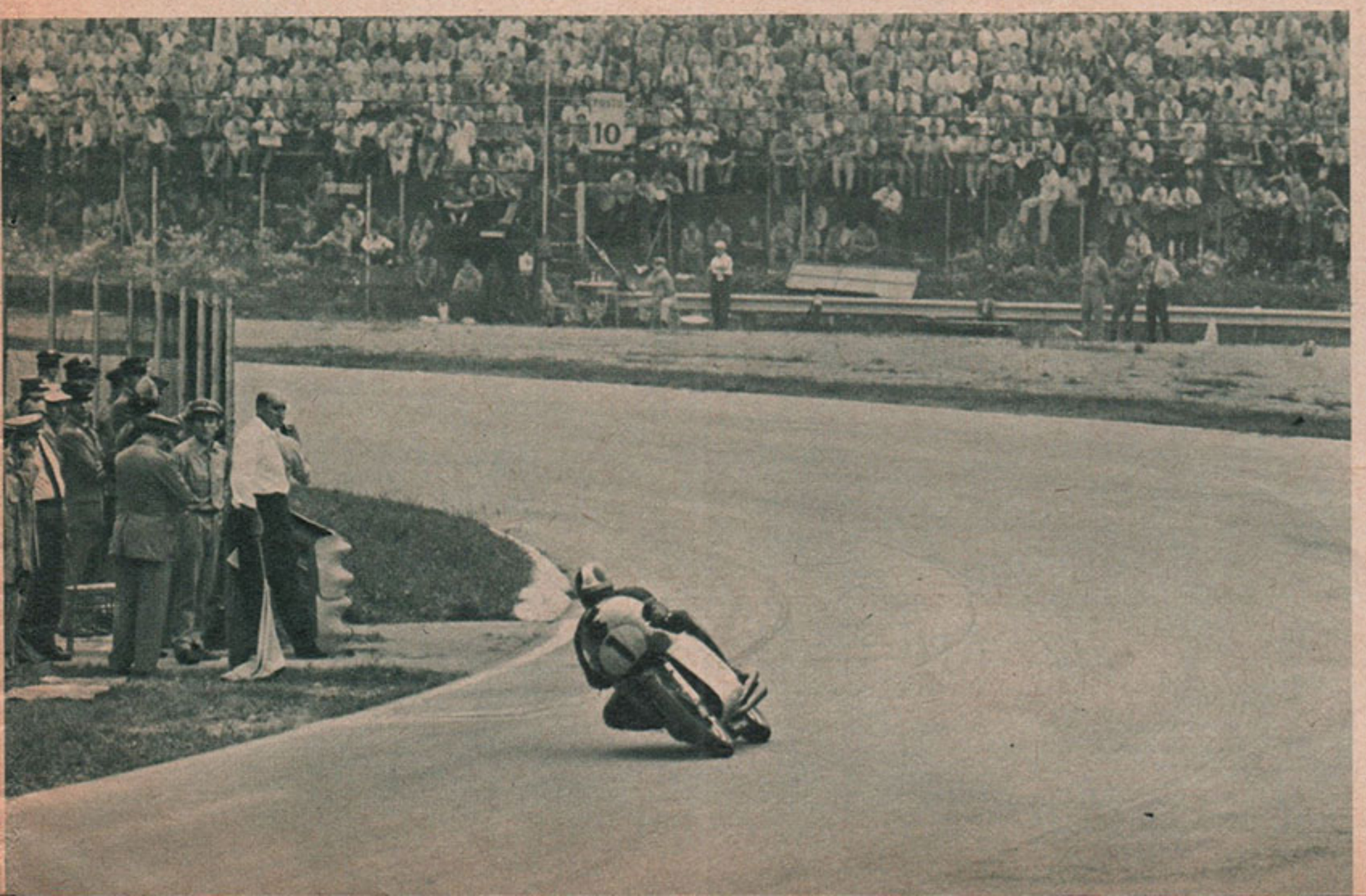


Für John Hartle (5), der hier im 500er Lauf auf seiner Matchless gerade von dem noch führenden Mike Hailwood auf der Honda (2) überrundet wird, langte es diesmal nur zu einem sechsten Platz. Hailwood lag bis zu seinem Getriebeschaden unangefochten weit in Führung.

Ergebnis:

Klasse bis 500 ccm – 35 Runden = 201,250 km:
1. Agostini (MV Agusta) in 1:00:17,2 = 200,284 km/h; 2. Hailwood (Honda) in 1:00:30,4 = 199,559 km/h; zwei Runden zurück: 3. Bergamonti (Paton); 4. Stevens (Paton); 5. Mandolini (Guzzi); 6. Hartle (Matchless). – Schnellste Runde: Hailwood (Honda) in 1:41,4 = 204,142 km/h.

(Schluß auf Seite 602)



Giacomo Agostini während des Laufs der 500er Klasse in der Parabolica-Kurve.

Monza

(Schluß von Seite 601)

Bei einbrechender Dunkelheit wurde das Feld der Seitenwagenklasse gestartet.

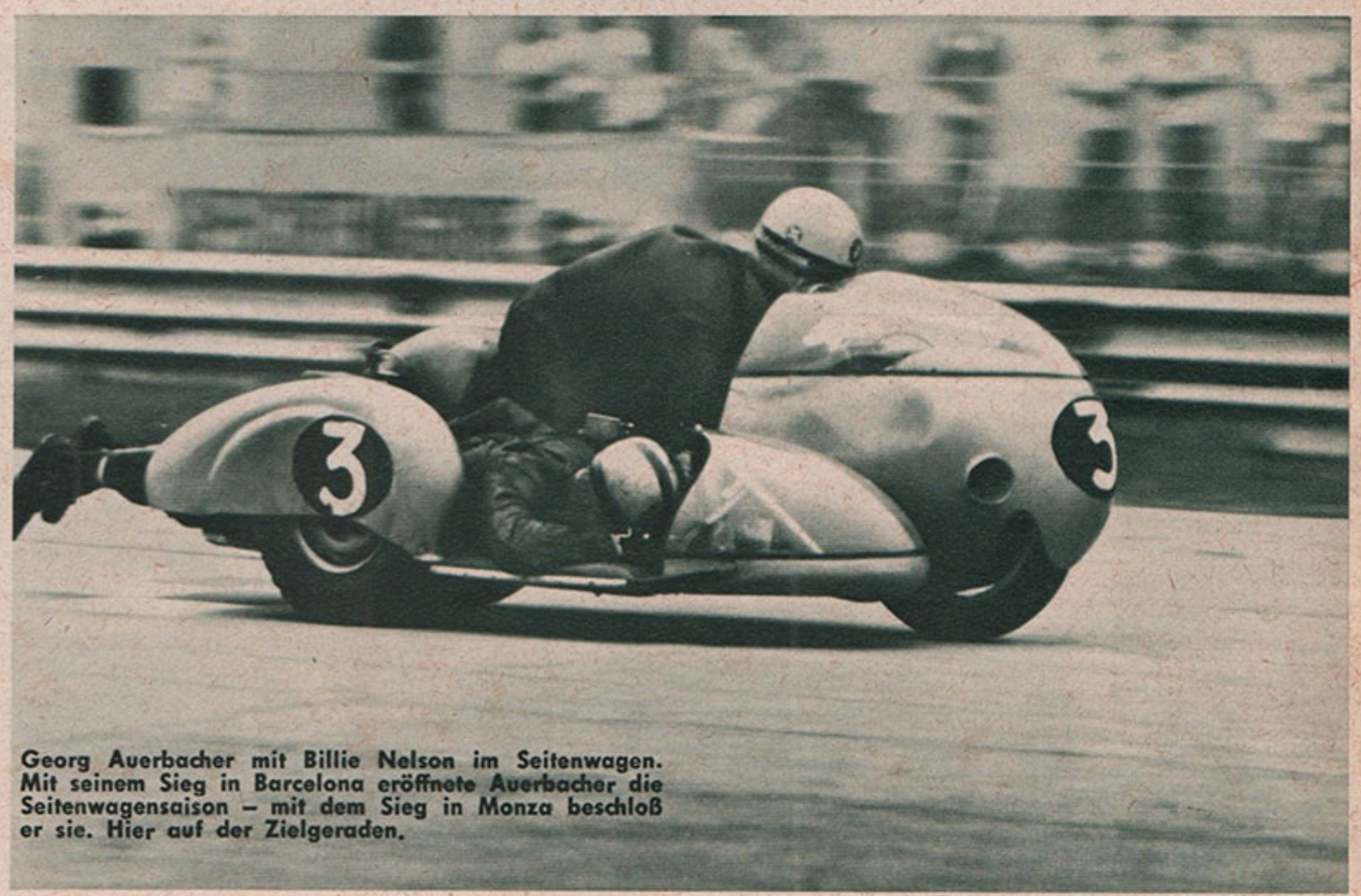
Mit einem Sieg Auerbachers begann die Saison – und mit einem Sieg Auerbachers endet sie auch

Bei einbrechender Dunkelheit wird der letzte Lauf, der der Seitenwagengespanne, gestartet. Während Weltmeister Enders als Letzter vom Start wegkommt, zieht Georg Auerbacher mit Billie Nelson im Boot als erster davon. Johann Attenberger hat Pech: In seinem zurückschlagenden Motor reißt bereits am Start ein Pleuel ab.

Auerbacher, Schauzu, Luthringshauser, Kölle, Butscher, Dal Toe — so kommen sie (alle auf BMW) aus der ersten Runde zurück. Klaus Enders fehlt bereits. Später rollt er an die Boxen, um zwar erneut zu starten, aber wegen Magnetschaden schließlich ganz auszufallen.

Dal Toe gibt das Rennen, an sechster Stelle liegend, in der 12. Runde wegen leergewordener Batterie auf.

Georg Auerbacher aber fährt ein sehr schönes Rennen und somit einem sicheren Sieg entgegen. In Barcelona beim Auftakt der diesjährigen Seitenwagensaison, gewann er seinen ersten Lauf — mit dem Sieg beim Endlauf in Monza hat er, der in diesem Jahr sehr vom Pech verfolgt war, nun einen schönen Abschluß. Der ihm hoffentlich genug Kraft fürs nächste Jahr geben wird, um wieder mit dabeizusein, wenn es am Nürburgring beim ersten WM-Lauf des Jahres 1968, heißen wird: Start zum Seitenwagenlauf der Klasse bis 500 ccm!



Georg Auerbacher mit Billie Nelson im Seitenwagen. Mit seinem Sieg in Barcelona eröffnete Auerbacher die Seitenwagensaison – mit dem Sieg in Monza beschloß er sie. Hier auf der Zielgeraden.

Siegfried Schauzu, der auf sicherem zweitem Platz hinter Auerbacher lag, fiel leider noch in der letzten Runde wegen Motorschaden auf den sechsten Platz zurück. Zweiter wurde so Heinz Luthringshauser vor Otto Kölle. *V. R.*

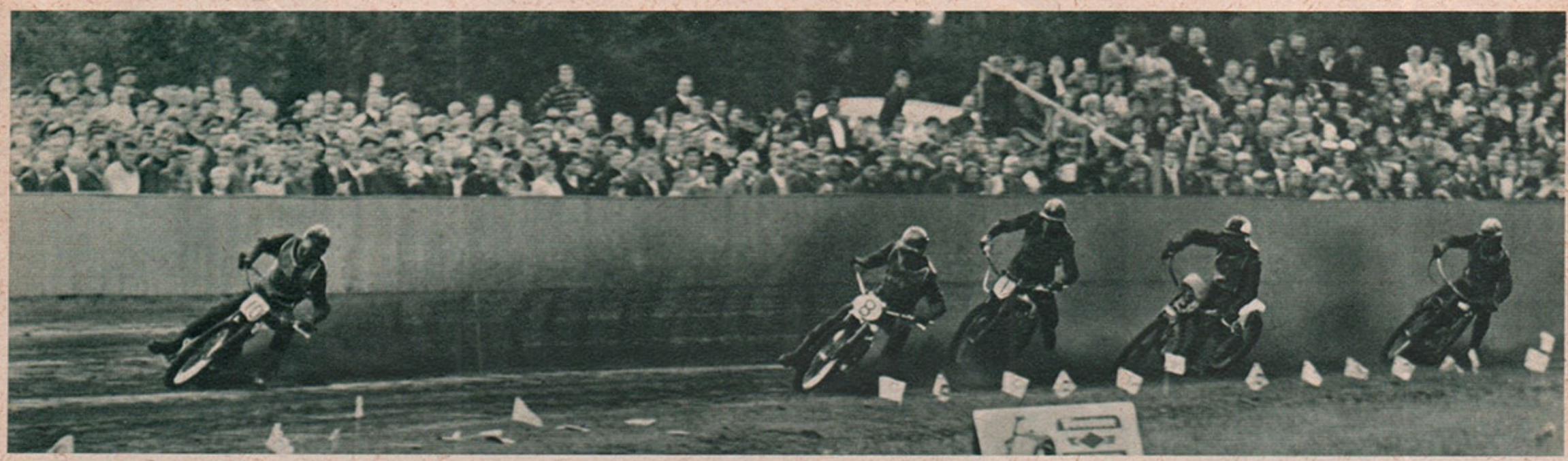
Georg Auerbacher in der 11. Runde. Am Turm der Zielgeraden wird nicht nur die Position, sondern neben der Angabe der gerade gefahrenen Runde auch noch die Durchschnittsgeschwindigkeit für den Spitzenreiter genannt.

Ergebnis:

Seitenwagen – 18 Runden = 103,500 km:
1. Auerbacher (BMW) in 38:11,3 = 162,615 km/h; 2. Luthringshauser (BMW) in 39:04,3; 3. Kölle (BMW) in 39:50,8; 4. Duhem (BMW) in 40:22,1; 5. Butscher (BMW) in 40:23,4; 6. Schauzu (BMW) in 41:02,8. – Schnellste Runde: Auerbacher (BMW) in 2:03,2 = 165,325 km/h.

Stand der Weltmeisterschaft in der noch ausstehenden Klasse bis 250 ccm

1. Read (Yamaha) 50 Punkte; 2. Ivy (Yamaha) 50 (46); 3. Bryans (Honda) 46 (40); 4. Hailwood (Honda) 44; 5. Woodman (MZ) 18; 6. Rosner (MZ) 13.



Sandbahn-Europameisterschaft in Scheeßel

In Scheeßel bei Rotenburg/Hann. fand am 3. September der Endlauf um die Europameisterschaft statt, das Höchste also, was im Sandbahnsport jährlich durch die FIM vergeben wird. Dazu hatten sich am wunderschönen Eichenring-Stadion rund 20 000 Zuschauer eingefunden.

Bereits am ersten Rennen um den Bahnrekord des Motorsportclubs Eichenring, der im Juni vergangenen Jahres auf der 1000 m langen Bahn von Rainer Jüngling auf Jap 500 in 30,8 sec = 116,9 km/h aufgestellt wurde, nahmen fast alle der 18 Europameisterschaftskandidaten teil. Für die erste Überraschung des Tages sorgte dabei Heinrich Sprenger, Bad Wiessee, denn er brachte es fertig, mit einem fliegenden Start einen neuen und sehr beachtlichen Rekord herauszufahren, den er auf für unwahrscheinlich gehaltene 121,621 km/h hochschrauben konnte. Jeder am Bahnrekord beteiligte Fahrer lag über dem von Rainer Jüngling gehaltenen Bahnrekord — ein Beweis dafür, daß die Bahn trotz des trostlosen Wetters und Zustandes vom Vortage in allerbestem Zustand war.

Nun folgten 9 Punktläufe, in denen sich aus den 18 Teilnehmern die acht Besten für den Endlauf qualifizieren mußten, wobei je Sieg 6 Punkte, und weiter 4 — 3 — 2 — 1 — 0 Punkte für die folgenden Plätze gewertet wurden.

Nachdem Heinrich Sprenger so prächtig mit dem neuen Bahnrekord aufgetrumpft hatte, war man davon überzeugt, daß er sich auch beim ersten Punktlauf das Konzept nicht aus der Hand nehmen lassen werde. Doch es kam anders: Nach einem vielleicht etwas unglücklichen Start des Feldes hatte Sprenger in dem Glauben gewartet, es handle sich um einen Fehlstart. So hatte er als einziger seinen Lauf nicht beendet, was ihm späterhin zum Verhängnis werden sollte. Sieger wurde nach einem tatsächlich sehr bestechenden Kampf der deutsche Nachwuchsfahrer Rudolf Kastl vor so großen Assen wie Kurt W. Petersen (Dänemark) und Juhani Taipale (Finnland).

Auch der zweite Punktlauf brachte eine Überraschung, denn nicht etwa der Titelverteidiger Manfred Poschenrieder konnte diesen Lauf für sich entscheiden, sondern wieder ein weiterer deutscher und vielversprechender Nachwuchsfahrer, Gottfried Schwarze, der in einem ausgezeichneten Lauf vor Poschenrieder und Rainer Jüngling die Ziellinie durchfuhr. Doch damit der Überraschungen noch nicht genug: Im dritten Punktlauf wurde der Norweger Jon Ödegard zum Liebling der Zuschauer, dem nach der zweiten Runde die Hinterradbereifung davonflog, sich um Rahmen und Schutzblech wickelte und für den Rest des Rennens mitgeschleift wurde. Es war einfach unglaublich, wie Ödegard es trotzdem fertigbrachte, die ganze letzte Runde nur auf der bloßen Felge zu fahren. Da Josef Sinzinger in diesem Lauf ausfiel, blieb Ödegard durch seine Gewaltleistung die Aussicht auf eine evtl. Teilnahme am Endlauf erhalten, wenn er in den folgenden zwei Läufen entsprechend gut abschneiden konnte. Für diese Bravourleistung wurde er verdientermaßen vom Publikum gefeiert. Der Sieger in diesem dritten Punktlauf hieß Timo Laine aus Finnland vor seinem Landsmann Matti Olin und Alfred Aberl, Deutschland.

Beim nächsten Punktlauf mußte bereits nach der ersten Runde abgebrochen werden, weil es gleich nach dem Start zu einem Massensturz kam, in den drei Fahrer verwickelt waren.

Bei der Wiederholung dieses Laufes stellten sich die drei noch verbliebenen Fahrer Rudolf Kastl, Kurt W. Petersen und Rainer Jüngling dem Starter. Kastl holte sich seinen zweiten Vorlaufsieg, und zwar wiederum vor Petersen. Dritter wurde Jüngling. Beim fünften Lauf war wieder Poschenrieder mit dabei. Man wartete gespannt und ungeduldig auf diesen Ausgang und war maßlos enttäuscht, als er diesmal sogar nur Dritter wurde. Godden dagegen wurde jetzt Erster, obwohl er im zweiten Punktlauf nur Fünfter gewesen war. Den zweiten Platz belegte Willih. Thomssen, Schweden. Der Liebling der Zuschauer mit dem Reifenmalheur — Ödegard — siegte im nächsten Lauf dichtauf gefolgt von Heinrich Sprenger. Dritter wurde Timo Laine. Im siebten Lauf konnte Timo Laine einen klaren Start—Ziel-Sieg herausfahren. Wiederum Zweiter wurde Heinrich Sprenger, der damit seine konstante Form erneut bestätigte, und den man ganz gewiß mit im Endlauf gesehen hätte, wäre ihm nicht beim ersten Lauf dieser Ausfall in der Annahme eines Fehlstarts unterlaufen. Dritter war Willih. Thomssen vor Kurt W. Petersen und Rainer Jüngling. Nur zwei Fahrer, nämlich Godden und Taipale erschienen beim achten Rennen am Start. Schwarze war durch Sturz ins Krankenhaus eingeliefert worden, der Österreicher Walla war ebenfalls gestürzt, währenddessen die weiteren zwei Fahrer dem Rennen wahrscheinlich wegen Maschinenschwierigkeiten fernblieben. Somit holte sich Godden weitere 6 Punkte und Taipale 4 Punkte.

Im letzten Lauf kam Jos. Unterholzer nicht vom Start weg, hier siegte Manfred Poschenrieder vor Ödegard und Kastl. Damit waren alle neun Läufe abgeschlossen, und man wartete mit Spannung nach Auswertung durch die Zeitnahme auf die Bekanntgabe der acht Teilnehmer für den Endlauf. Diese Glücklichen waren: Für Deutschland Titelverteidiger Manfred Poschenrieder, dazu Rudolf Kastl; für England Dan Godden; die beiden Finnen Taipale und Laine; der Norweger Ödegard sowie der Däne Kurt W. Petersen.

Große Nervosität herrschte bei den Fahrern, als die letzten Acht zur Erringung dieses hohen Titels vom Fahrerlager hereinkamen. Man merkte dies ganz besonders an der Startlinie, wo es passierte, daß mehrere einen Fehlstart verursachten und die Startanlage durch Zerreißen des Startbandes beschädigten. Gleichzeitig riß dem Finnen Juhani Taipale das Kupplungsseil. Rennleiter Heinrich Intemann gibt aus diesen Gründen den Fahrern das Zeichen, inzwischen eine Trainingsrunde zu fahren. Taipale wurde Gelegenheit gegeben, seine Maschine wieder herzurichten. Doch Minuten vergingen, und Juhani Taipale schaffte es nicht, seine Maschine wieder startklar zu machen. Eine zweite Maschine stand ihm nicht zur Verfügung. Zuvor hatte der ausgeschiedene Heinrich Sprenger am Start als Zuschauer dieses Pech des Finnen miterlebt und ihm impulsiv in sehr sportlicher und kameradschaftlicher Manier seine eigene Maschine angeboten, damit er seine Chance im Endlauf wahrnehmen konnte. Leider nützte auch diese sympathische Geste von Sprenger nichts, denn laut Sport-Reglement ist es nicht erlaubt, mit einer Maschine zu starten, mit der nicht wenigstens einmal trainiert worden ist, und somit konnte Taipale am entscheidenden Lauf nicht teilnehmen.

Durch die Verzögerung wurden natürlich die Nerven der verbleibenden Fahrer weiter strapaziert. Diesmal klappte aber der Start ausgezeichnet, und der amtierende Europameister und Titelverteidiger Manfred Poschenrieder konnte sofort die Führung vor dem Engländer Dan Godden, dem Dänen Kurt W. Petersen, dem Finnen Timo Laine und dem Norweger Jon Ödegard übernehmen. Zwischen dem führenden Poschenrieder und dem kurzauf folgenden Godden gab es einen erbitterten Zweikampf, und am Ende der zweiten Runde konnte Godden bis auf wenige Meter an Poschenrieder herankommen. Dennoch gelang es Godden nicht, den Titelverteidiger einzuholen. Nach einem bis ins Ziel hinein spannenden Finish konnte Poschenrieder seinen Titel erfolgreich verteidigen. Die weiteren Plätze: 2. Dan Godden (England), 3. Jon Ödegard (Norwegen), 4. Kurt W. Petersen (Dänemark), 5. Timo Laine (Finnland), 6. Rudolf Kastl, (Deutschland).

R. P.

Bild oben: Die Kurve nach dem Start: 10 = Poschenrieder, 8 = Godden, 1 = Petersen, 13 = Laine, 15 = Ödegard. Bild unten: Europameister Poschenrieder (Mitte), Vize-Europameister D. Godden (England) links, Jon Ödegard (Norwegen) rechts. (Fotos: Preuss)

Neu: Kreidler Florett „RS“

„Dauergeschwindigkeit 80 km/h“, sagt das Herstellerwerk von seinem neuesten Florett-Modell, der „RS“. Und nach den Eindrücken, die uns die erste kurze Bekanntschaft mit einer Versuchsmaschine vermittelte, trifft diese Angabe auch durchaus zu. Wichtiger freilich schien uns etwas anderes: bei Beschleunigungsmessungen, die wir durchführen konnten, kam unser 55 kg-Fahrer in 5 Sekunden auf 52 km/h und in 10 Sekunden auf 70 km/h!

Die uns vom Werk zur Verfügung gestellte „Mittelwertskurve“ für die Motorleistung zeigt als Maximalleistung 5,3 PS bei 7250 U/min. Und man muß, wenn man die eben genannten Beschleunigungswerte dazunimmt, es wohl so formulieren: diese 5,3 PS sind besonders gute, sind echte „Kreidler-PS“ — sie sind b e s t i m m t bei jeder Serienmaschine vorhanden. So stellt sich also das neue Florett, die Ausführung ohne Gebläse, sozusagen mit großer Bescheidenheit seiner Väter vor — und der Leser, falls er sich in Fahrtwiderstandskurven auskennt, wird diesen entnehmen können, wie zurückhaltend die Angaben der RS-Väter sind.

Der neue gebläselose Motor unterscheidet sich nach Werksangabe von dem gebläsegekühlten Motor des Florett GT, das selbstverständlich weiter gebaut wird und an dessen Herausnahme aus dem Lieferprogramm nicht gedacht ist, nur durch den jetzt tief und zum Kühlluftfluß passend verrippten Zylinder und Zylinderdeckel. Bohrung und Hub, Verdichtung und Steuerzeiten sind gleich. Der Vergaser blieb der des Florett-GT. Das angeblockte Getriebe ist dasselbe, auch die Übersetzungen wurden nicht geändert. Der Wegfall des Gebläses hatte nach Aussage der Fabrik zur Folge, daß der Motor ein breiteres nutzbares Drehzahlband in der Gegend von 5,3 PS hat, daß auch im unteren Drehbereich etwas mehr Leistung vorhanden ist und daß vor allem der Motor jetzt oben erheblich weiter hinausdrehen kann. Bei 7250 U/min hat der GT-Motor 5 PS, der RS-Motor 5,3 PS. Bei 9000 U/min sind diese 5,3 PS beim RS-Motor noch immer da, beim GT-Motor sind es da noch 4,6 PS. Außerdem ist die Leistung beim RS-Motor bis zu 9500 U/min angegeben.

Wie drehfreudig der Motor ist, zeigte sich bei der Versuchsmaschine an langen Gefällen. Aber auch auf einer anschließenden langen Steigung von ca. 4% fiel das Tempo infolge des erzielten Schwunges erst nach und nach ab — und nach etwa 800 m waren es immer noch knapp 80 km/h. 55 kg-Fahrer! Fährt man die Gänge bis zur letzten Drehzahlmöglichkeit aus, dann reicht der vierte Gang bis fast zu echten 80 km/h, der dritte Gang bis etwa 70 km/h.

Wir haben erst kürzlich in unserem Langstreckentest des Florett GT die hervorragende Stehfestigkeit der Kreidler-Motoren attestieren können. Daß sie auch beim gebläselosen Motor nicht geringer geworden ist, zeigte sich bei den Werkserprobungen des neuen Modells am Stilfser Joch: zwei Tage lang wurde dort die RS von der österreichischen und von der italienischen Seite unbarmherzig mit zwei Mann besetzt die 23 km Paßstraße im 1., 2., 3. Gang hochgejagt (wobei Zylinder- und Kurbelgehäusetemperaturen und einiges andere gemessen wurden) — der Motor überstand diese Gewaltprobe klaglos. Übrigens ein erneuter Beweis dafür, daß eben Erfahrungen, die im Rennsport gewonnen werden, doch nicht so ganz ohne Auswirkungen auf die spätere Serie bzw. deren Weiterentwicklung sind!

Betrachtet man das Florett-RS weiter, dann fällt einem auf, daß die Campagnolo-Vorderradbremse einen größeren Durchmesser bekommen hat. Man vergrößerte ihn von 116 mm auf 150 mm — also ein ganz schönes Stück. Eine gute Vorderradbremse ist der halbe Wert eines guten Motorrades, und die Bremswirkung dieser 150er Bremse ist denn auch erfreulich. Damit bekommt man den Vorderradreifen ohne Blockieren zum Pfeifen.

Die Telegabel ist prinzipiell nicht verändert worden, jedoch hat man sein Augenmerk auf die Scheinwerfer-Aufhängung geworfen. Die Stahlblech-Konsole faßt über den Steuerkopf, und der Scheinwerfer (Durchmesser 130 mm) hängt somit an einem stabilen Träger. Der Steuerkopf selbst ist mit einem Kunststoffstück umkleidet,

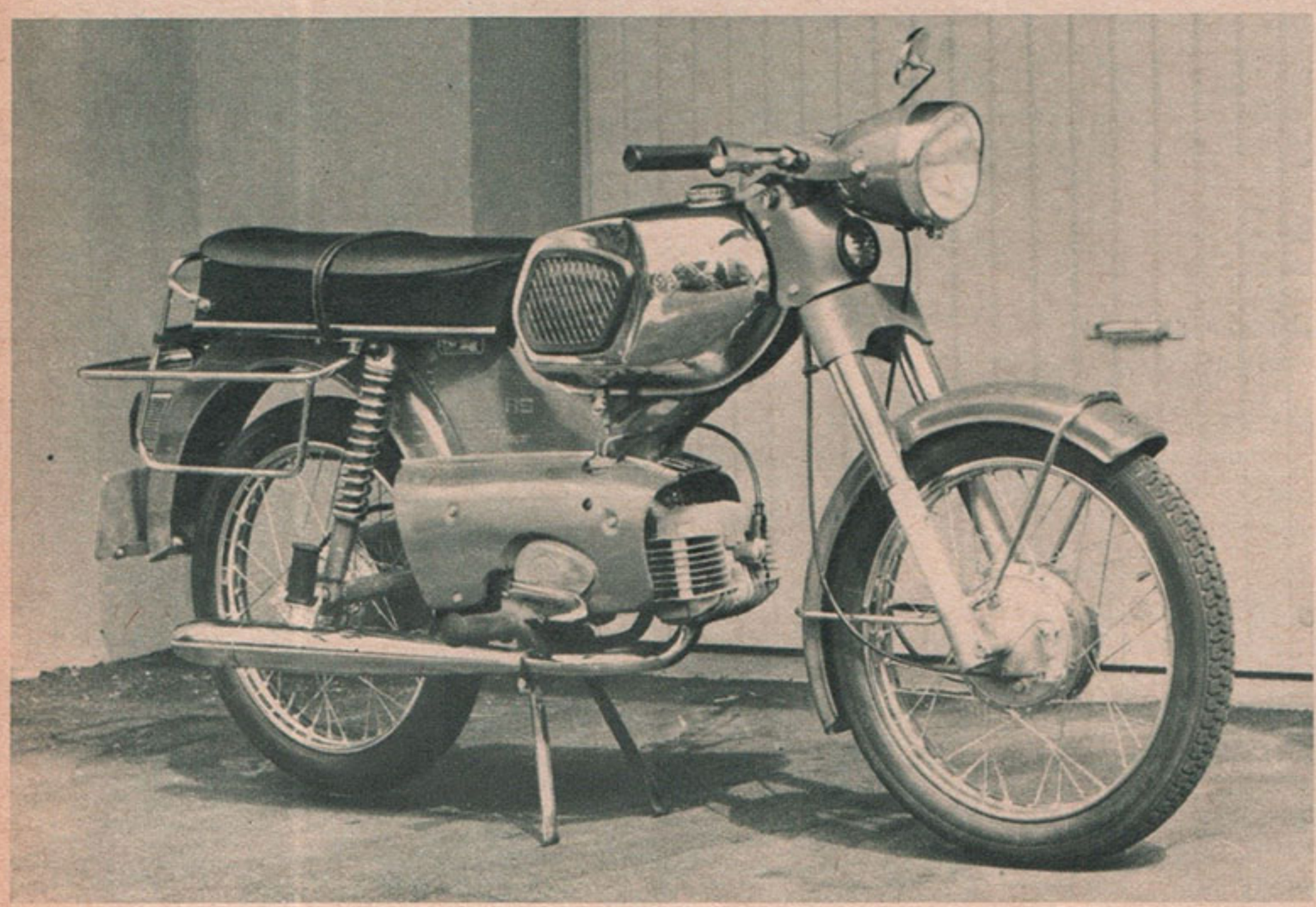
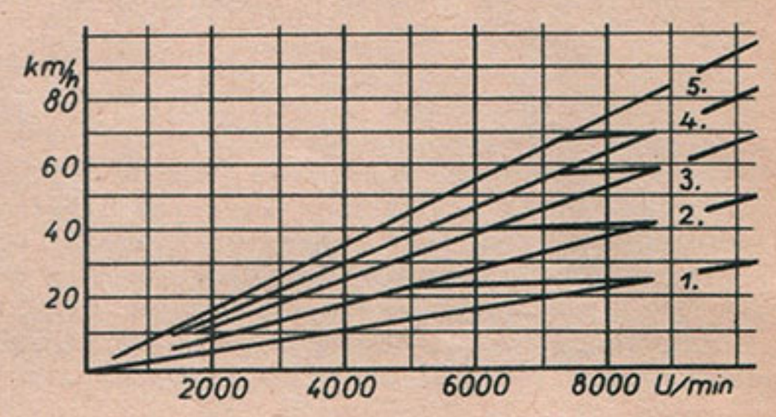
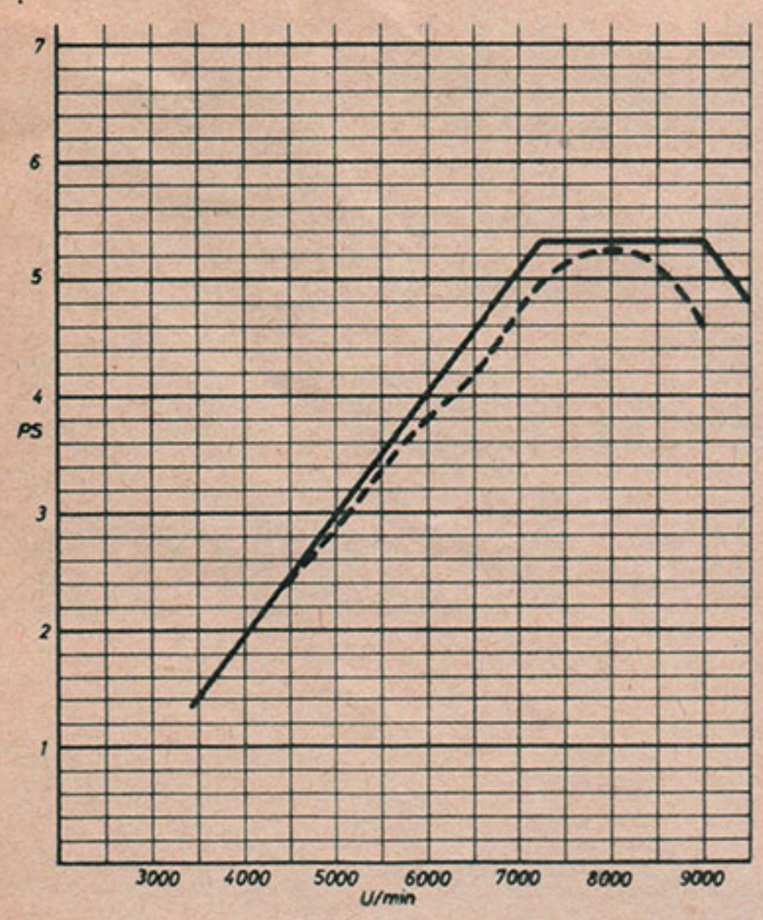
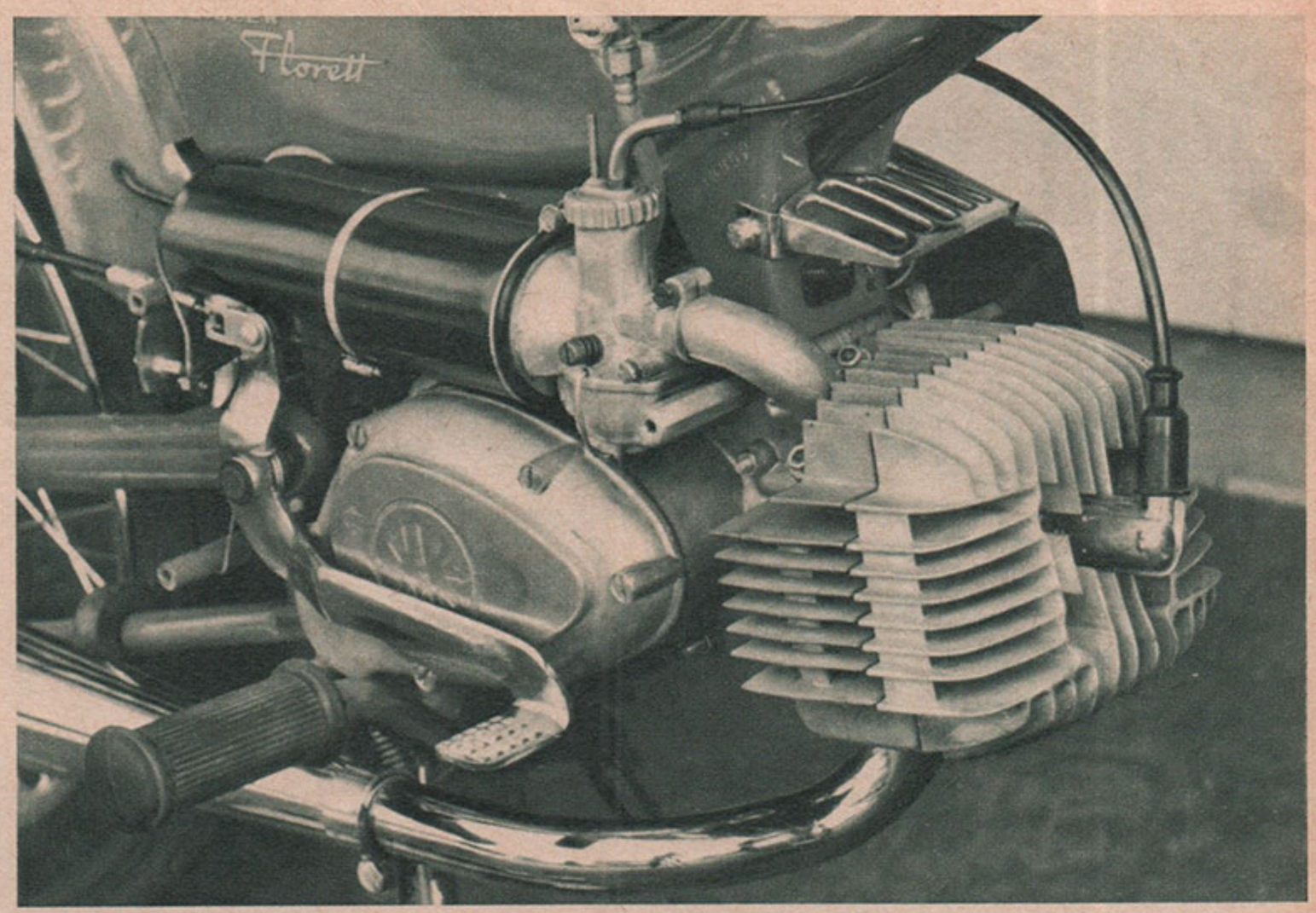


Bild nebenstehend: Das neue Florett RS macht schon vom Anblick her einen „schnellen“ Eindruck. Nun fahre man sie aber einmal –!

Gangdiagramm unten: Wie weit sich die Gänge ausfahren lassen durch den in der Drehfreudigkeit „losgelassenen“ Motor kann man recht deutlich ablesen. Bis 10 000 U/min und drüber –!







in dem die Signal-„Schnarre" sitzt. Meiner Meinung nach müßte eine so rasante Maschine ein richtiges Horn haben — schließlich sind 80 km/h ja kein Spaziergänger-Tempo, für das eine solche Schnarre vielleicht ausreichend wäre.

In den verchromten Benzintank gehen 12,5 Liter Kraftstoff-Öl-Mischung hinein, die Sitzbank hat nicht nur „Linie", sie ist auch in der Breite nicht zu klein geraten. Der große Gepäckträger ist serienmäßig. Der Vorderradkotflügel bekam eine etwas sportlichere offene Form, was sich gut macht, und die Federn der Hinterradfederbeine liegen jetzt offen. Trotzdem ist die Dämpferstange durch einen Gummischlauch geschützt.

Die Form des Lenkers wurde so gewählt, daß man ihn für die ganz schnellen Leute herunterdrehen kann. Die Feststellung liegt unter der Klappe der Scheinwerferkonsole. Die Handhebel von Magura haben eine sehr griffige und gute Form und machen den Eindruck, zu einem richtigen Motorrad zu gehören. Der Kettenkasten der Hinterradkette ist aus Kunststoff — wie wirkungsvoll er ist, hat der Langstreckentest des Florett-GT gezeigt. Die Fußrasten für den Mitfahrer sind an den Schwingenholmen befestigt, machen also die Federbewegungen der Schwinge mit. Zu erwähnen wäre dann noch die neue Form des Auspufftopfes, der ein birnenförmiges Endstück besitzt.

Man hat also nicht nur am Motor gearbeitet, man hat auch fürs Auge der Jugend einiges getan. Der Preßstahlrahmen zeigt keinen „Hebammen-Durchstieg", Sitzbank und sportlicher Tank bilden eine Linie. Die Form des Vorderradkotflügels spielt eine große Rolle — allumfassende Haifischmäuler, unter denen das Rad auf- und abfedert und die eine große Lücke zwischen dem Reifen haben, sind eben für das sportlich ausgerichtete junge Auge doch nicht das Richtige, ergo wählte man den knapp über dem Reifen liegenden klassischen Kotflügel, der mit dem Rad mitfedert. Allzu rennsportmäßig knapp konnte man ihn aber auch nicht ansetzen, weil ja schließlich Zylinderdeckel und Zylinder möglichst vor Schmutz bewahrt bleiben sollen, der zwischen den Rippen und Versteifungsstegen (die das Schwirren der Kühlrippen verhindern) festbacken und die Kühlung beeinträchtigen könnte. Die offenen Federbeine sind wichtig, weil die richtigen Straßenrennmaschinen auch offene Federbeine haben. Sicher hat man auch überlegt, ob man den Preßstahlschalenrahmen gegen einen Rohrrahmen tauschen soll — aber man muß ja auch einkalkulieren, daß die Produktionsanlage für Jahre hinaus auf den Preßstahlrahmen ausgerichtet ist.

Mit dieser Maschine will man im Hause Kreidler ganz offensichtlich in erster Linie die sportfreudige Jugend ansprechen. Sie ist, wie neuerliche umfassende Meinungsforschungen ergaben, nach wie vor die Hauptkundschaft des Hauses und man muß sich selbstverständlich nach ihren Vorstellungen von einem 50 ccm-Motorrad richten. Was dabei herauskam, ist das neue Florett — das deshalb auch die Typenbezeichnung RS erhielt.

Klacks

Technische Daten (Werksangaben)

Motor: Bohrung 40 mm ⌀; Hub 39,7 mm; Hubraum 49,9 ccm; Verdichtung 11,0; Dauerleistung 5,3 PS bei 7250 U/min.

Getriebe: Bauart: 5-Gang-Zahnradgetriebe mit Fußschaltung über Schaltwalze; Übersetzung: Motor-Getriebe 1:3,67; 1. Gang 1:3,62; 2. Gang 1:2,1; 3. Gang 1:1,56; 4. Gang 1:1,31; 5. Gang 1:1,14; Getriebe-Hinterrad 1:2,69.

Elektrische Anlage: Zünder: Schwunglichtmagnetzünder; Scheinwerfer: 130 ⌀, 25/25 Watt Bilux; Bremslicht: 5 Watt.

Fahrwerk: Rahmen: Preßstahlrahmen geschlossen; Hinterradfederung: Schwinge mit hydr. gedämpften Federbeinen; Hinterradfederweg: 95 mm; Telegabel; Telegabelfederweg: 110 mm; Räder, Bremsen: Alu-vollnaben 116 ⌀ × 20 mm hinten, 150 ⌀ × 20 mm vorn.

Kraftstoff: Zweitaktermischung 25:1 (Kraftstoff:Öl); Tankinhalt 12,5 Liter; Reserve 2 Liter.

Abmessungen: Länge über alles 1910 mm; Breite über alles 650 mm; Sattelhöhe 780 mm; Lenkerbreite 540 mm.

Gewicht: Fahrgewicht 80 kg; zulässiges Gesamtgewicht 245 kg.

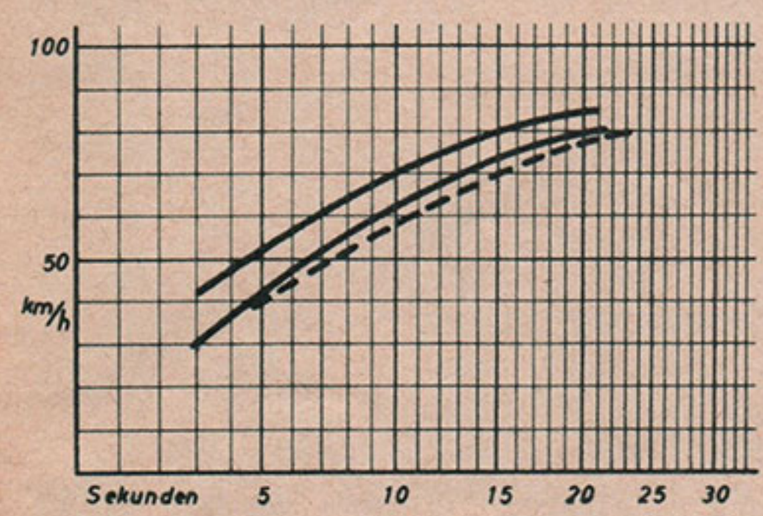
Dauergeschwindigkeit: 80 km/h.

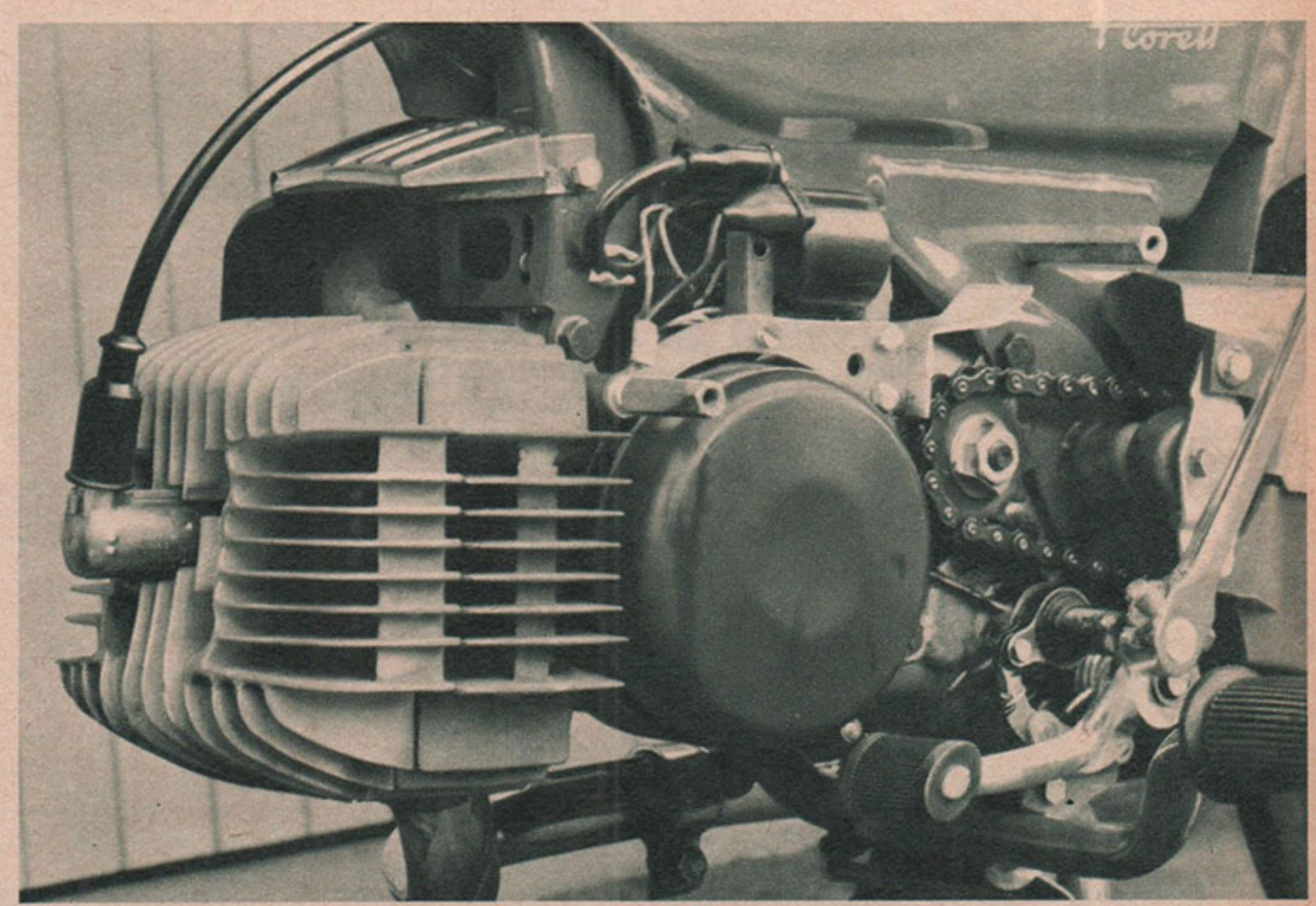
Diagramm oben: Die vom Werk herausgegebene, bescheidene „Mittelwerts-Leistungskurve". Gestrichelt: Florett-GT.

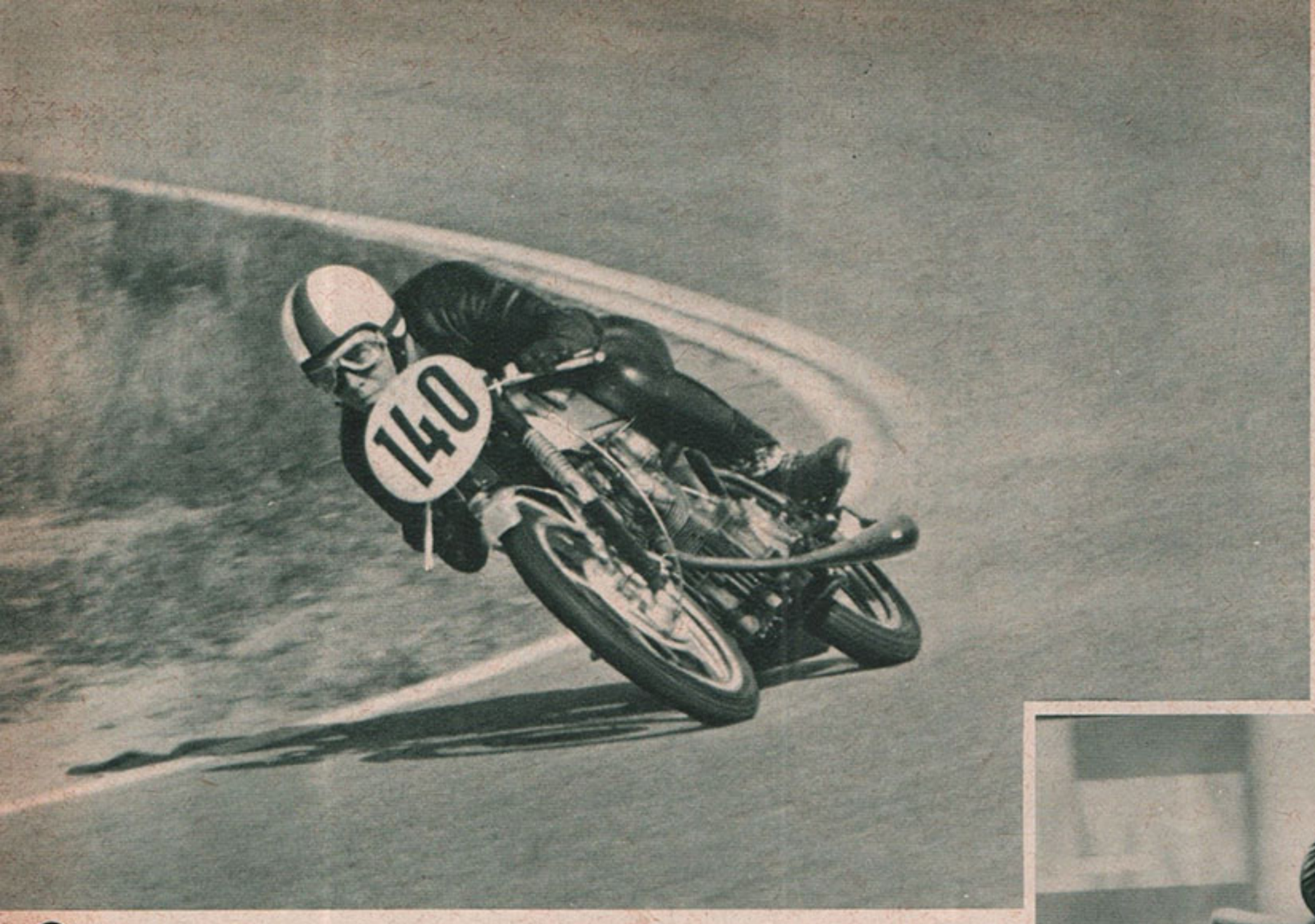
Diagramm unten: Obere Beschleunigungslinie wurde mit einem 114 Pfund-Fahrer, 1,70 m groß, aufgenommen. Mittlere Linie: bescheidene Werksangabe. Gestrichelt: Florett-GT.

Bild oben rechts: Bis zum Zylinder und Zylinderdeckel ist alles gleich geblieben. Neu ist das fehlende Gebläse und die daraufhin tiefere und entsprechend dem Kühlluftstrom geänderte Verrippung.

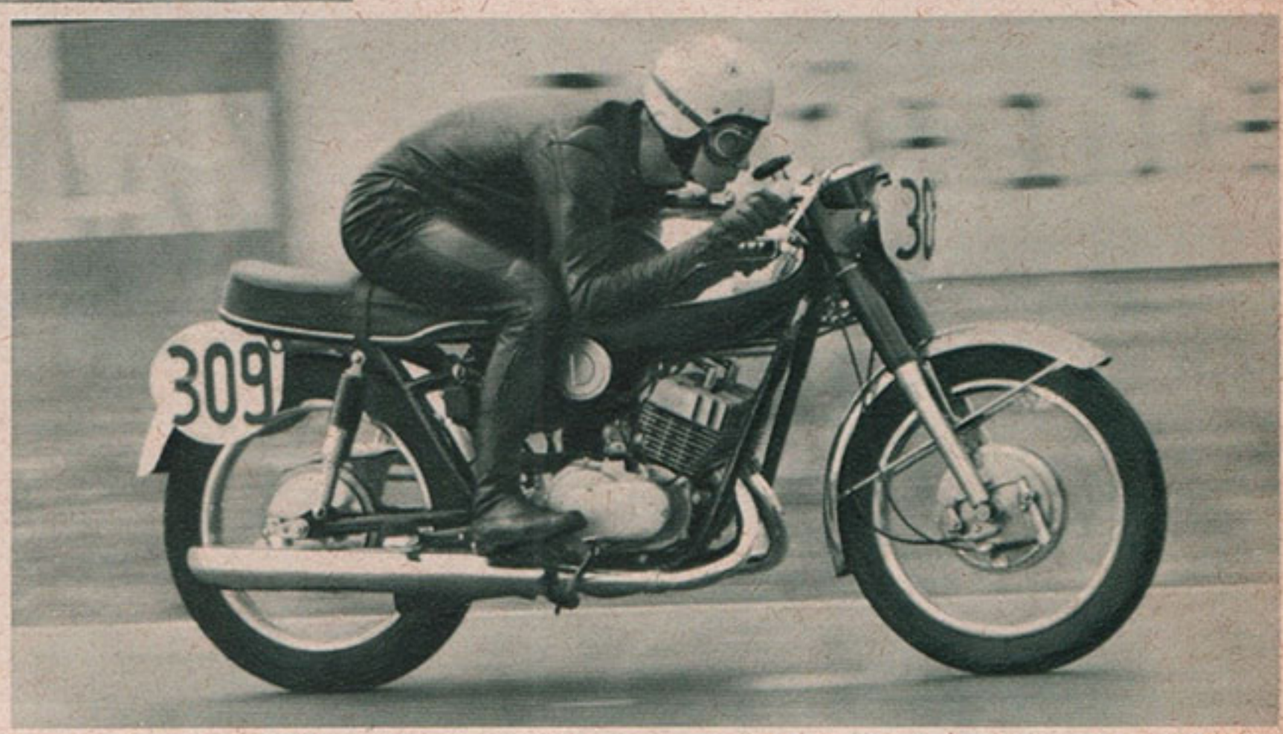
Bild unten rechts: Das fehlende Gebläse dürfte im unteren Drehbereich nur ca. 0,3 PS bringen – aber oben rum gibt das mehr Musike –! (Fotos: Klacks)







Harte Junioren-Kämpfe im Motodrom



①

Dem Unternehmungsgeist wird keine Grenze gesetzt. Das ist stets der erste Eindruck, wenn man zu einem Juniorenrennen kommt. Zwar sind hier kaum die allerneuesten und sensationellen Spitzenerzeugnisse weltberühmter Fabrik-Rennabteilungen zu sehen (und in letzter Zeit findet man auch immer weniger Renndienst-Wagen auf den Nachwuchsveranstaltungen), aber für einen an der Technik und am schnellen Sport interessierten Menschen gibt es hier zum Teil interessantere Dinge zu sehen als bei den Grand Prix-Veranstaltungen. Hier wird noch experimentiert, und hier werden noch Wagnisse unternommen. Es hängt nicht so sehr das Damoklesschwert der negativen Werbung über verunglückten Konstruktionen oder vorbeigelungenen Gedanken. Es kann sich jeder entfalten, so wie er Lust hat, und diese herrliche Freiheit, gepaart mit viel Spaß an der Freude, machen die wunderbare Atmosphäre aus. Juniorenrennen in Hockenheim — früher auf der großen Rundstrecke, heute im neuen Motodrom — waren deswegen für uns in jedem Jahr Höhepunkte. Der Badische Motorsport-Club im DMV ist eine der stärksten Säulen für den Straßenrennfahrer-Nachwuchs, und wir hoffen alle, daß das immer so bleibt.

Grundsätzlich muß man sagen, daß sich der Fahrstil unseres Nachwuchses in den letzten Jahren langsam gebessert hat. Man sah z. B. im Motodrom beileibe nicht mehr so viele „Wilde", die in allen möglichen Körperverrenkungen um die Kurven segeln, wie früher. Auch gab es weniger Fahrer, denen das Temperament unbeherrscht durchging — alles in allem kommt doch der elegante und beherrschte Fahrstil zum Durchbruch. Seltener bekommt man dolle Dinger zu sehen, bei denen man sich fragt, ob die Akteure solcher Kapriolen wirklich begriffen haben, daß sie an einem Rennen teilnehmen, und daß Cowboy-Rodeos 6500 km weiter westlich stattfinden. Aber auch das gehört zum Junioren-Rennen, und so langsam wird man auch — durch manchmal traurige Erfahrungen gewitzigt — begriffen haben, daß man schnelles und gutes Motorradfahren v o r h e r ausführlich und nicht erst beim Juniorenrennen selbst lernen muß.

Hervorstechende Eigenbau-Arbeit durch besondere Eigenart und Idee war das Gespann von Peter Köster aus Altenbruch mit Beifahrer Eberhard Raabe aus Otterndorf. In den sehr niedrigen Kneeler-Fahrrahmen war ein 500 ccm-Vierzylinder-Außenbord-Rennmotor Phoenix von König, Berlin, eingebaut. Ein wassergekühlter Zweitakt-Boxermotor längs im Rahmen mit zwei Walzenschieber-Vergasern und einem großen horizontalen Platten-Drehschieber. Drehzahl bis in die Gegend von 11 000 U/min. Keine besonders abgestimmte Auspuffanlage — kurze Rohre nach unten weg mit kleinen Tüten. Der Motor ging unerhört, und wer weiß, wie das Gespannrennen ausgegangen wäre, hätten die richtigen Zündkerzen zur Verfügung gestanden. Paul Smetana stürzte beim Training leider mit der Fath'schen „URS"-Vierzylinder und konnte nicht im Rennen der 500er-Klasse starten. Bei den Zweitaktern macht sich die Wasserkühlung immer mehr breit, und der Keihin-Unterdruckvergaser der Honda CB 450 scheint auch anderswo Freunde zu finden. Interessant sind im Felde der Rennmaschinen verschiedene japanische Serienmaschinen, die gar nicht einmal hinterher fahren.

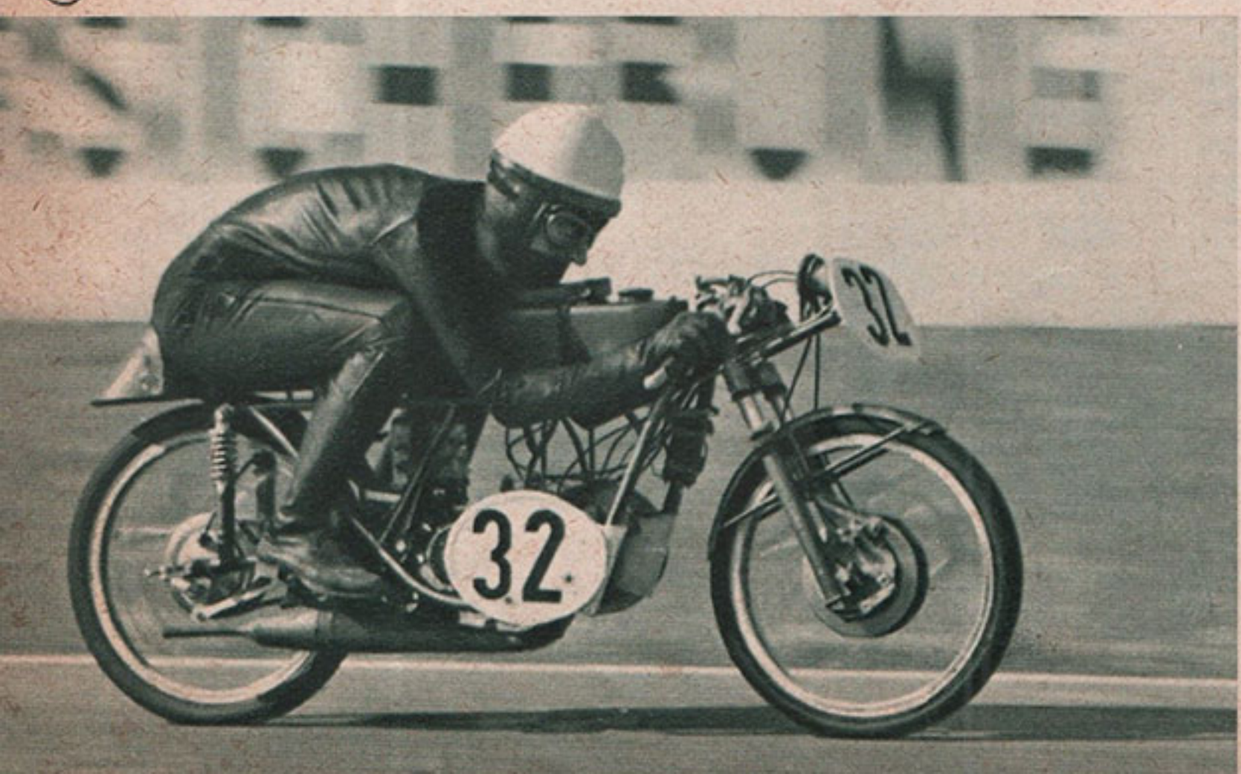
②

61 (50 ccm) + 41 (125 ccm) + 90 (250 ccm) + 64 (350 ccm) + 46 (500 ccm) + 46 (Gespanne) = 348 Fahrzeuge und 394 Fahrer und Beifahrer waren im Programm verzeichnet. Das ist ein Rekord-Nennungsergebnis! Und jeder hatte Gelegenheit zum Training, wobei man diejenigen aussortierte, die zum Rennen zugelassen wurden. Die Klasse bis 50 ccm sah daraufhin 35 Fahrer am Start. Trainingsschnellster war Ludwig Faßbender mit 122,5 km/h Durchschnitt. Beim Rennen jedoch übernahm Albert Kaupp aus Möglingen auf einer Kreidler die Spitze. Der Kampf spielte sich zuerst zwischen Roland Schuster (Hockenheim, Kreidler) und Franz Munschauer (Waiblingen, Eigenbau) ab, bis Schuster die zweite Position übernahm. In der vorletzten Runde kam er so dicht an Kaupp heran, daß dessen erste Position gefährdet schien. Im Endspurt in der letzten Runde geriet Kaupp sogar in der Zielkurve im Eifer des Gefechtes auf den Sandstreifen, konnte sich aber noch vor dem heftig angreifenden Schuster als Sieger behaupten.

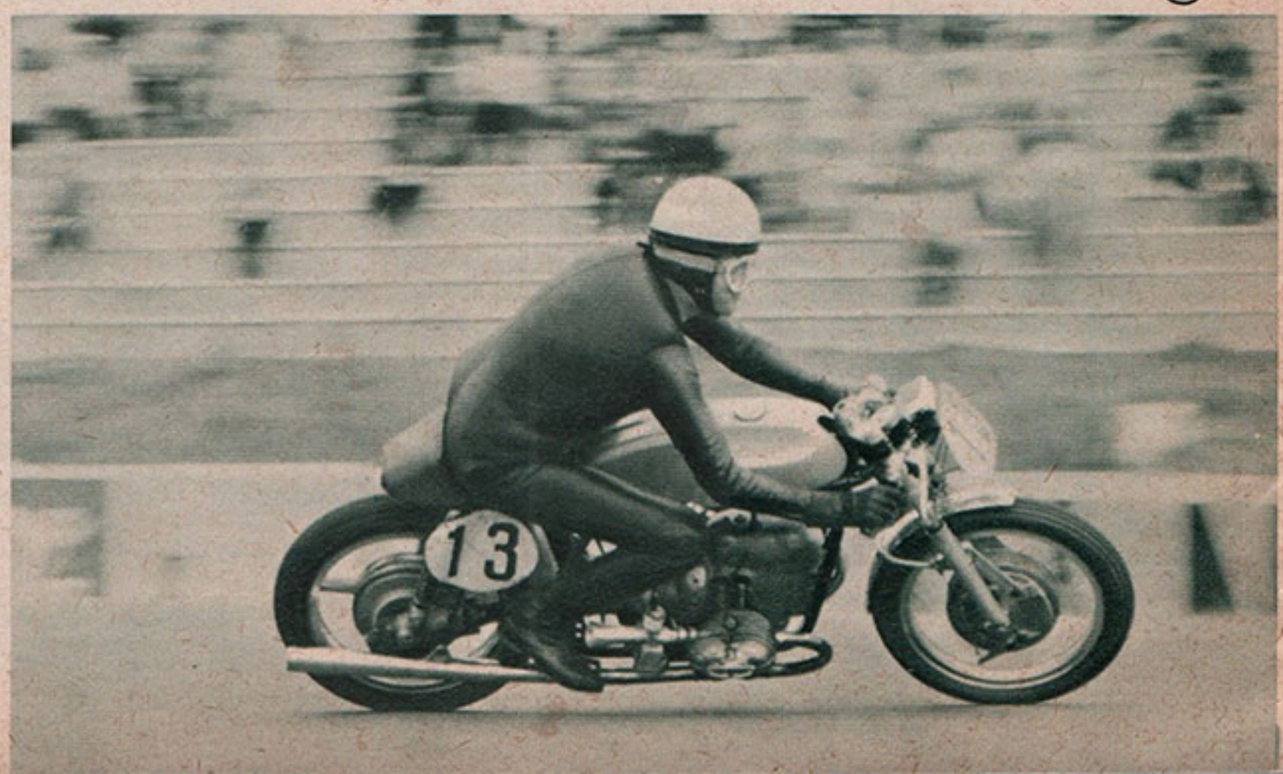
Ergebnis:
Am Start 35, am Ziel 23, ausgeschieden 12. 1. A. Kaupp, Möglingen (Kreidler) 26.42,7 = 121,7 km/h; 2. R. Schuster, Hockenheim (Kreidler) 26.45,8 = 121,4; 3. F. Munschauer, Waiblingen (Eigenbau) 27.38,0 = 117,6; 4. P. Reinhard, Ludwigshafen (Reimo) 28.41,8; 5. D. Krämer, Hockenheim (Kreidler) 29.20,9 und 18 weitere Fahrer. – Schnellste Runde: R. Schuster, 3.14,7 = 125,1 km/h.

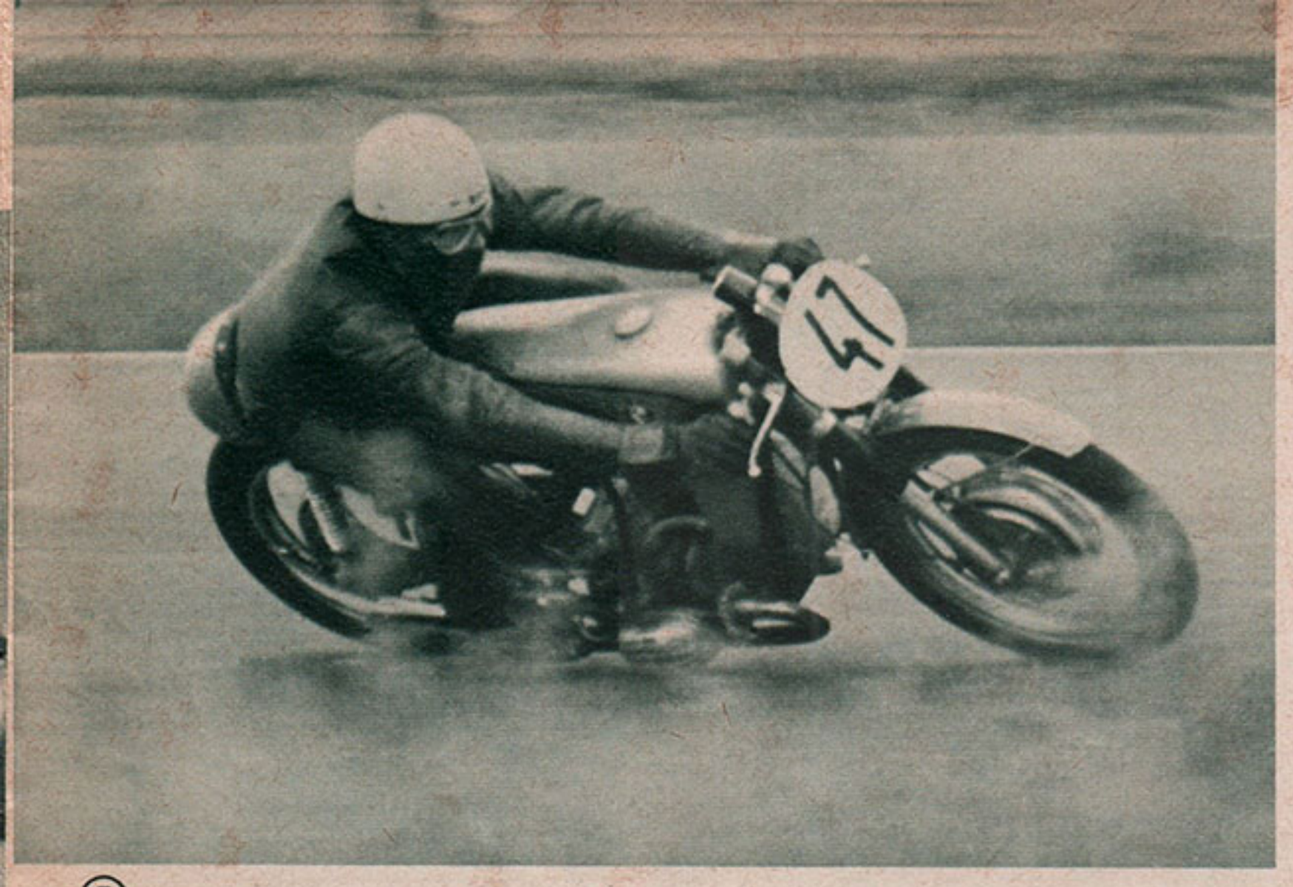
Siegfried Möhringer auf seiner MZ war Favorit der Klasse bis 125 ccm. Er hatte eine überlegene Trainingszeit von 140,4 km/h herausgefahren und war im Rennen vor seinen Konkurrenten bis zur fünften Runde mit Abstand in führender Position. Dann ging ihm das Pleuel der MZ fest, und er mußte ausscheiden. Hinter ihm hatten sich Gardemann, Hamburg (Honda), Klaus Huber, Hinterweidenthal (Bultaco) und Gerd Siegmund aus Schriesheim (Honda) zunächst einen erbitterten Kampf um den zweiten Platz geliefert. Nach Ausfall Möhringers war der Hamburger Gardemann Spitzenreiter, aber Klaus Huber griff ihn immer wieder an, bis Garde-

③



④

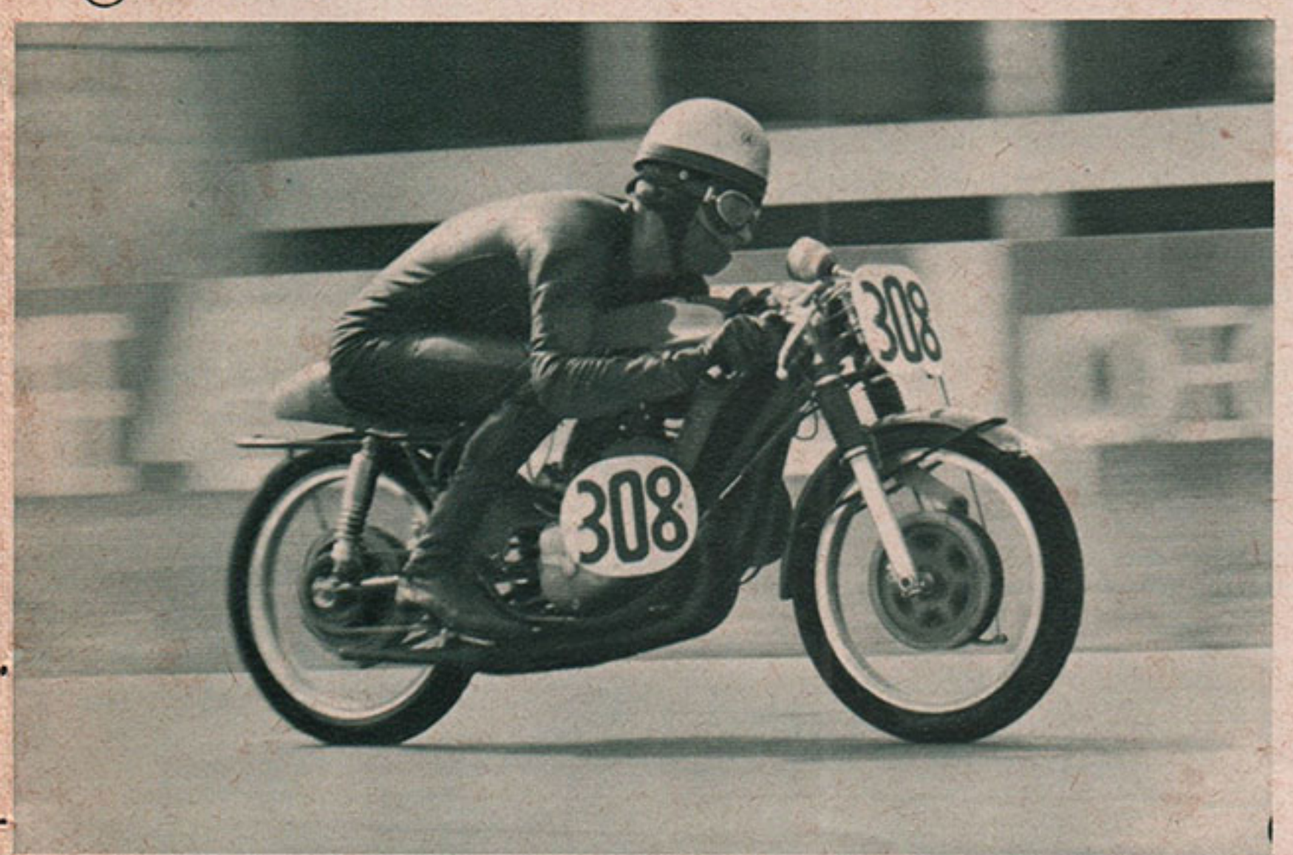




manns Vorsprung größer wurde. Siegmund hielt sich auf dem dritten Platz. Hinter dieser Spitzengruppe gab es sehr harte Kämpfe um die nächsten Plätze zwischen Heiner Müller, Mannheim (Honda), Winfried Fries (Mosberg, Bultaco), Albert Bott (Groß-Villars, Bultaco) und Paul Meyer, Frankenthal (Bultaco). Es gab immer wieder Positionswechsel. Herauskristallisierte sich Heiner Müller (1. Runde 9. Platz; 2. Runde 8. Platz; 3. Runde 7. Platz; 4. Runde 6. Platz; 5. Runde 5. Platz; 6. Runde 6. Platz (Fries hatte ihn überholt); 7. Runde wieder 5. Platz (Bott fiel zurück auf Platz 7) und im Ziel 4. Platz. Daran mag man sehen, wie hart es zuging.

Ergebnis:
Am Start 27, am Ziel 18, ausgeschieden 9. 1. G. Gardemann, Hamburg (Honda) 23.43,4 = 137,0 km/h; 2. K. Huber, Hinterweidenthal (Bultaco) 24.07,1 = 134,7; 3. G. Siegmund, Schriesheim (Honda CR) 24.24,6 = 133,1; 4. H. Müller, Mannheim (Honda) 24.48,9; 5. W. Fries, Mosberg (Bultaco) 24.49,3 und 13 weitere Fahrer. – Schnellste Runde: S. Möhringer (MZ) 2.51,5 = 142,1 km/h.

In der Klasse bis 250 ccm sollte es — vor allem in der Spitzengruppe — noch turbulenter und spannender werden. Buchstäblich bis zum letzten Meter vor der Ziellinie kämpften Wolfgang Camphausen (Bochum, Yamaha) und Reinhard Scholtis (Köln, Adler-Eigenbau) um den Sieg. 9 Runden (= 61 km) waren zu fahren. In den ersten drei Runden war ein dichter Pulk von Fahrern an der Spitze, in der es andauernde Platzwechsel gab. Dann aber begann der harte Zweikampf Camphausen/Scholtis. Sechs der Runden führte Scholtis, drei Camphausen — keiner ließ dem Gegner auch nur einen Meter. Im Endspurt versuchte Scholtis, den eben führenden Camphausen mit einem unerhörten Sprint noch einzuholen, kam aber nicht voll zum Zuge, weil ein überrundeter Fahrer im Wege war. Um Reifenbreite schlug Camphausen den Adler-Fahrer — beide fuhren die gleiche



1 G. Gardemann, Hamburg, wurde auf einer Honda-Serienrennmaschine Sieger der Klasse bis 125 ccm.

2 Diese serienmäßige Yamaha YR 1 belegte bei 21 Maschinen, die das Ziel der 350 ccm-Klasse erreichten, unter dem Fahrer Armin Collet den neunten Platz.

3 Albert Kaupp, Möglingen, war Sieger der 50 ccm-Klasse auf Kreidler.

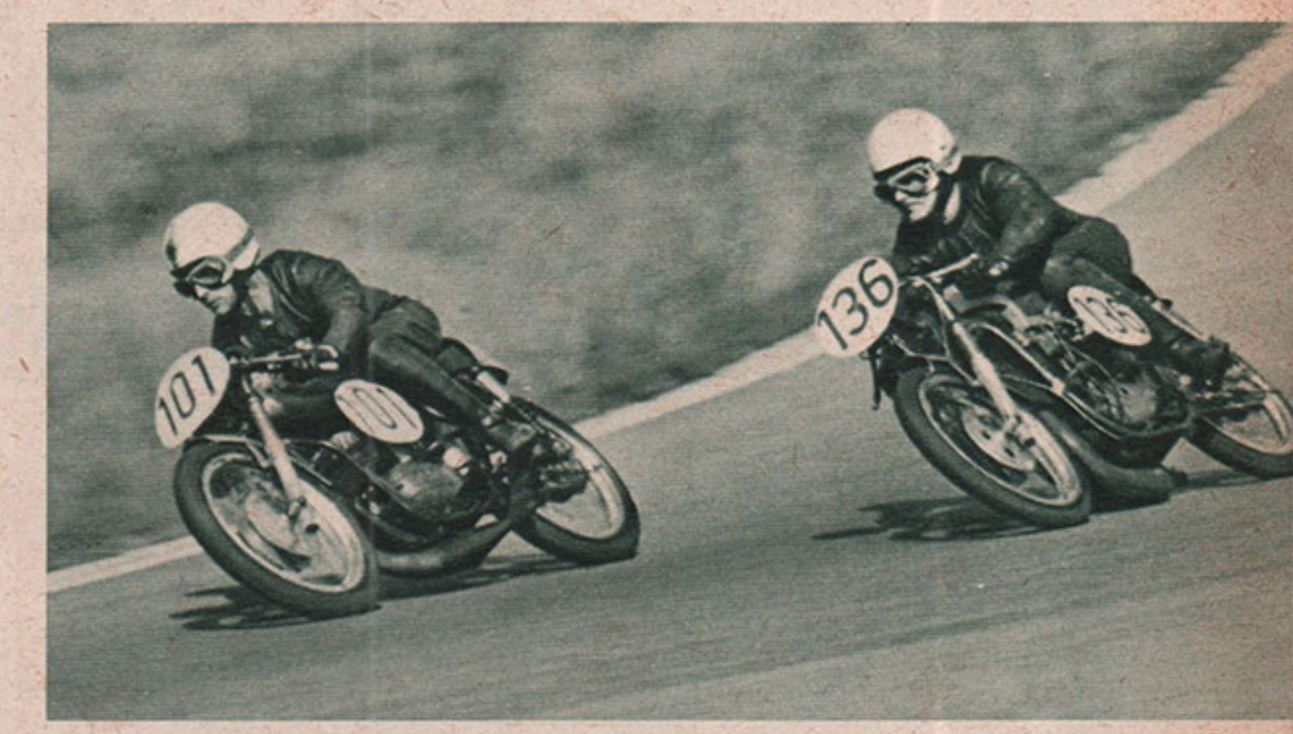
4 Otto Labitzke aus Hilden führte rundenlang auf seiner Muthig-BMW das Feld der 500er Maschinen an, ehe er dann von Rupert Bauer überholt wurde.

5 Nach einer aufregenden Verfolgungsjagd gelang es Rupert Bauer (BMW), in einem unerhört forschen Fahrstil die Spitze der 500 ccm-Klasse zu gewinnen.

Zeit, Unterschied $^1/_{10}$ Sekunde! Eine zweite Adler-RS kam unter Adolf Schneider (Nürnberg) auf den dritten Platz.

Ergebnis:
Am Start 35, am Ziel 27, ausgeschieden 8. 1. W. Camphausen, Bochum (Yamaha) 24.43,1 = 147,7 km/h; 2. R. Scholtis, Köln-Radertal (Adler EBS) 24.43,2 = 147,7; 3. A. Schneider, Nürnberg (Adler RS) 24.58,3 = 146,4; 4. D. Träg, Schnaitach (Yamaha) 25.06,7; 5. H. Müller, Mannheim (Honda) 25.15,8 und 22 weitere Fahrer. – Schnellste Runde: W. Camphausen (Yamaha) 2.40,3 = 152,0 km/h.

Was Reinhard Scholtis kann, das bewies er schon erneut im nächsten Rennen. Seine Eigenbauten auf Adler-Basis mit wassergekühlten Motoren sind außerordentlich sauber und gekonnt gemacht, dazu kommt, daß Scholtis auch unerhört fahren kann und sich dabei allerhand traut. 10 Runden (= 67,7 km) waren in dieser 350-ccm-Klasse zu fahren. Scholtis übernahm die Spitze in der zweiten Runde und gab sie nicht mehr ab. Sein härtester Gegner war Helmut Schmitz (Aachen, Honda). Rainer Kaiser aus Haiger (NSU-Sportmax) war Trainingsschnellster gewesen, hatte jedoch einen schlechten Start und konnte die Spitze nicht mehr einholen. Es gab keine dichten Kämpfe um die drei Spitzenplätze. Erwähnenswert ist die neunte Position der serienmäßigen 350er Yahama YR 1 von Armin Collet, Heus-



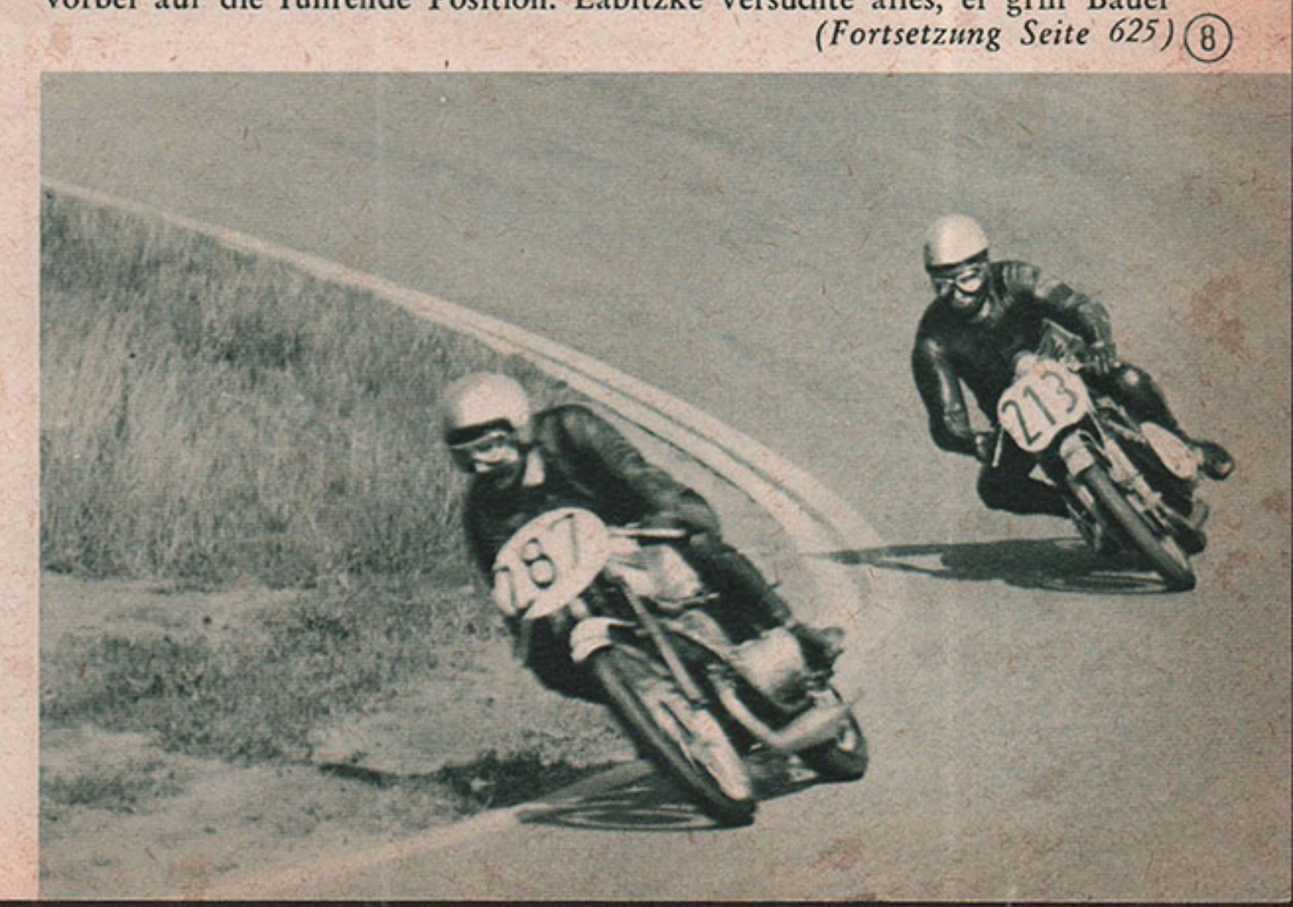
6 Reinhard Scholtis auf seiner wassergekühlten Eigenbau-Adler (siehe Bericht im MOTORRAD Nr. 13/1966) gewann überlegen die Klasse bis 350 ccm.
7 Zwei der Kampfhähne aus dem Feld der 125 ccm-Maschinen. 101 = Paul Meyer, Frankenthal (Bultaco), 136 = Winfried Fries, Mosberg (Bultaco).
8 Bis zur Ziellinie gab es einen spannenden Kampf um den Sieg zwischen 287 Wolfgang Camphausen, Bochum (Yamaha) und 213 Reinhard Scholtis (Eigenbau-Adler).

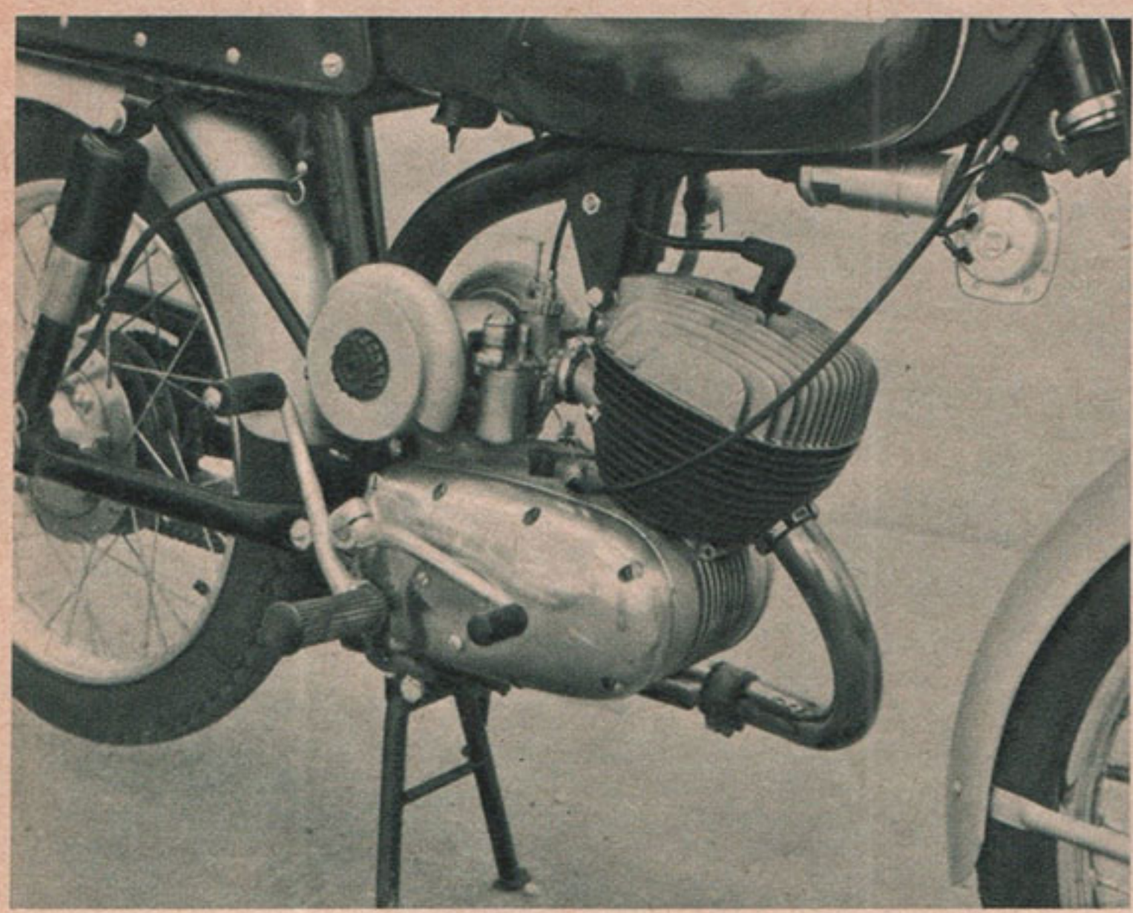
weiler. Die erste englische Rennmaschine, eine AJS, kam auf Platz 6 unter Klaus Huber, Hinterweidenthal.

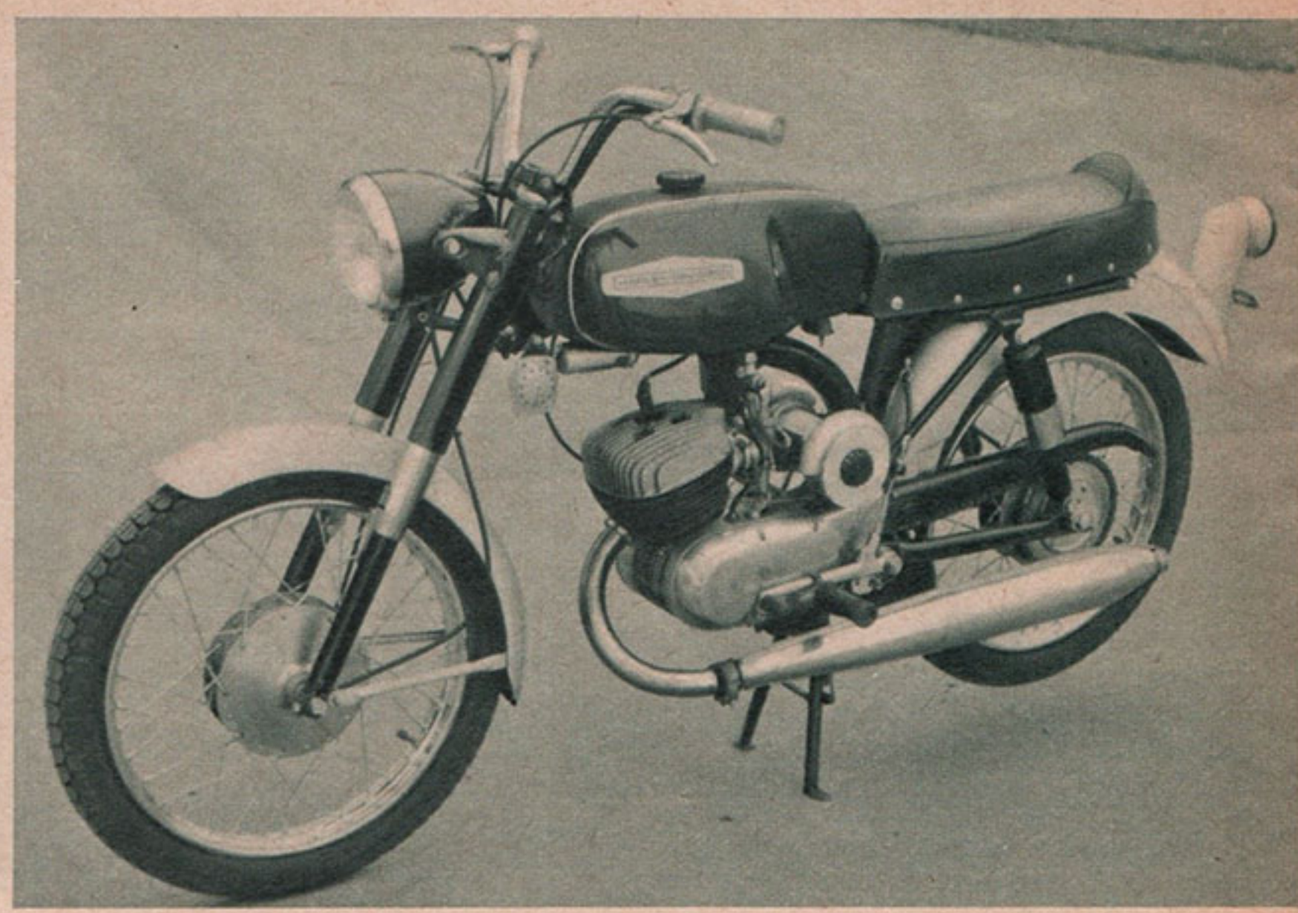
Ergebnis:
Am Start 31, am Ziel 21, ausgeschieden 10. 1. R. Scholtis, Köln (Adler EBS) 27.19,2 = 148,6 km/h; 2. H. Schmitz, Aachen (Honda) 27.28,2 = 147,8; 3. R. Kaiser, Haiger (NSU) 28.03,3 = 144,7; 4. O. Steinbach, Karlsruhe (Ducati) 28.14,8; 5. R. Reinhard, Gössenreuth (Honda) 28.24,2 und 16 weitere Fahrer. – Schnellste Runde: R. Scholtis (Adler EBS) 2.41,7 = 150,7 km/h.

12 Runden (= 74,4 km) waren für die 500 ccm-Maschinen vorgesehen. Smetana, der im Training die schnellste Runde mit Faths Vierzylinder-URS gefahren hatte, war durch einen Sturz ausgefallen, und so galt Rupert Bauer, Landshut (BMW), als Favorit. Nach der ersten Runde war er jedoch nicht an der Spitze, und Otto Labitzke aus Hilden auf einer Muthig-BMW und Eduard Stanglmaier aus Tegernbach (BMW), dazu Jürgen Zeddel (Berlin, Norton) und Günther Söhnlein (Nürnberg, Horex-RS) bildeten die Spitzengruppe. Söhnlein kam nicht so ganz mit der schwierigen Zielkurve zurecht, er fiel später zurück. Labitzke konnte sich eisern auf dem ersten Platz behaupten, aber in der vierten Runde erschien Bauer schon auf Platz 7. In der fünften Runde war er auf Platz 3, in der 6. Runde auf Platz 2. Es ist kaum zu schildern, wie dieser Fahrer mit der BMW umgeht, die einen Kazor-Rahmen besitzt. Labitzke war aber nicht gewillt, seine führende Position so ohne weiteres aufzugeben, aber in der siebten Runde ging Bauer in einer unglaublichen Schräglage eingangs der langen Zielkurve außen an Labitzke vorbei auf die führende Position. Labitzke versuchte alles, er griff Bauer

(Fortsetzung Seite 625)







Eine kleine Harley--

Unter den internationalen Motorradherstellern, die sich nach Kriegsende zu schlichtem Nachbau der erfolgreichsten 125er Serienmaschine, der kurz vor Kriegsbeginn auf Band gelegten DKW RT 125, entschlossen, befand sich in Amerika auch Harley-Davidson. Aber man hat die gute alte RT dort nicht lange und seinerzeit wohl auch ohne großen Erfolg gebaut — die Zeit war damals in Amerika für die kleinen Hubräume noch nicht reif. Das wurde erst anders, als nach dem Tief der mittleren 50er Jahre der neue Motorrad-Boom kam und auf dessen „zweiter Welle" Modelle mit 125 ccm Hubraum plötzlich gefragt waren. Natürlich konnte man — im Hinblick auf das Lohnniveau — gar nicht daran denken, eine solche Maschine bei Harley in Amerika zu fertigen. Aber das war ja auch nicht nötig, denn schon seit Jahren gehört bekanntlich die italienische Aermacchi-Motorradfertigung den Harley-Leuten.

So hat nun also Aermacchi nach längeren Versuchen die Serienfertigung einer in beträchtlichen Mengen nach den USA zu liefernden 125er gestartet. Zwar ist das neue Modell in erster Linie für „drüben" bestimmt, man hofft aber, es auch in Italien selbst und in anderen europäischen Ländern, wo das Interesse an kleinen Motorrädern bis 125 ccm wieder zunimmt, absetzen zu können.

Der Einzylindermotor ist mit 56 mm Bohrung und 50 mm Hub „überquadratisch", bei einem Verdichtungsverhältnis von 7,5:1 und einer Drehzahl von 6750 U/min soll die Leistung, am Hinterrad gemessen, 10 PS betragen. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h dürfte bei deutschen Meßmethoden damit freilich kaum zu erreichen sein.

Die von Haus aus nicht schlechte Leistung des Motors hat jedoch die Entwicklungsabteilung von Aermacchi veranlaßt, sich auch gleich noch mit einer „Rennversion" zu beschäftigen, an deren Serienfertigung in kleinen Stückzahlen ebenfalls gedacht wird. Die für dieses Sondermodell angegebenen 18 PS sind für einen simplen luftgekühlten 125er Schlitz-Zweitakter sicherlich nicht schlecht, und wenn, wie man sagt, auch das Fahrwerk die notwendigen Änderungen für die höheren Geschwindigkeiten erfährt, sollten sich schon Interessenten für einen solchen preiswerten production-racer finden.

Der normale Motor ist mit einem 6 V 35 W-Schwungradzünder mit außenliegender Zündspule ausgerüstet. Er wird mit 4% Öl zum Kraftstoff (also Mischung 1:25) geschmiert — aber außerdem befindet sich auch eine Spezialausführung mit Ölpumpe (Oil-Injection) im Versuch, ohne die es wahrscheinlich im Amerika-Geschäft gar nicht abgehen wird. Der 24er Dellorto-Vergaser holt sich die Luft durch ein leicht demontierbares Doppel-Papierfilter. Der Primärantrieb (Verhältnis 3,21:1) erfolgt durch Zahnräder und geht über eine Mehrplattenkupplung im Ölbad an der rechten Motorseite, während der Hinterrad-Kettenantrieb (Übersetzungsverhältnis 3:1) links liegt. Die Übersetzungsstufen im eingeblockten Vierganggetriebe betragen 2,50 — 1,40 — 0,923 und 0,724:1, das ergibt Gesamtübersetzungen von 24,07 — 13,48 — 8,89 und 6,97:1.

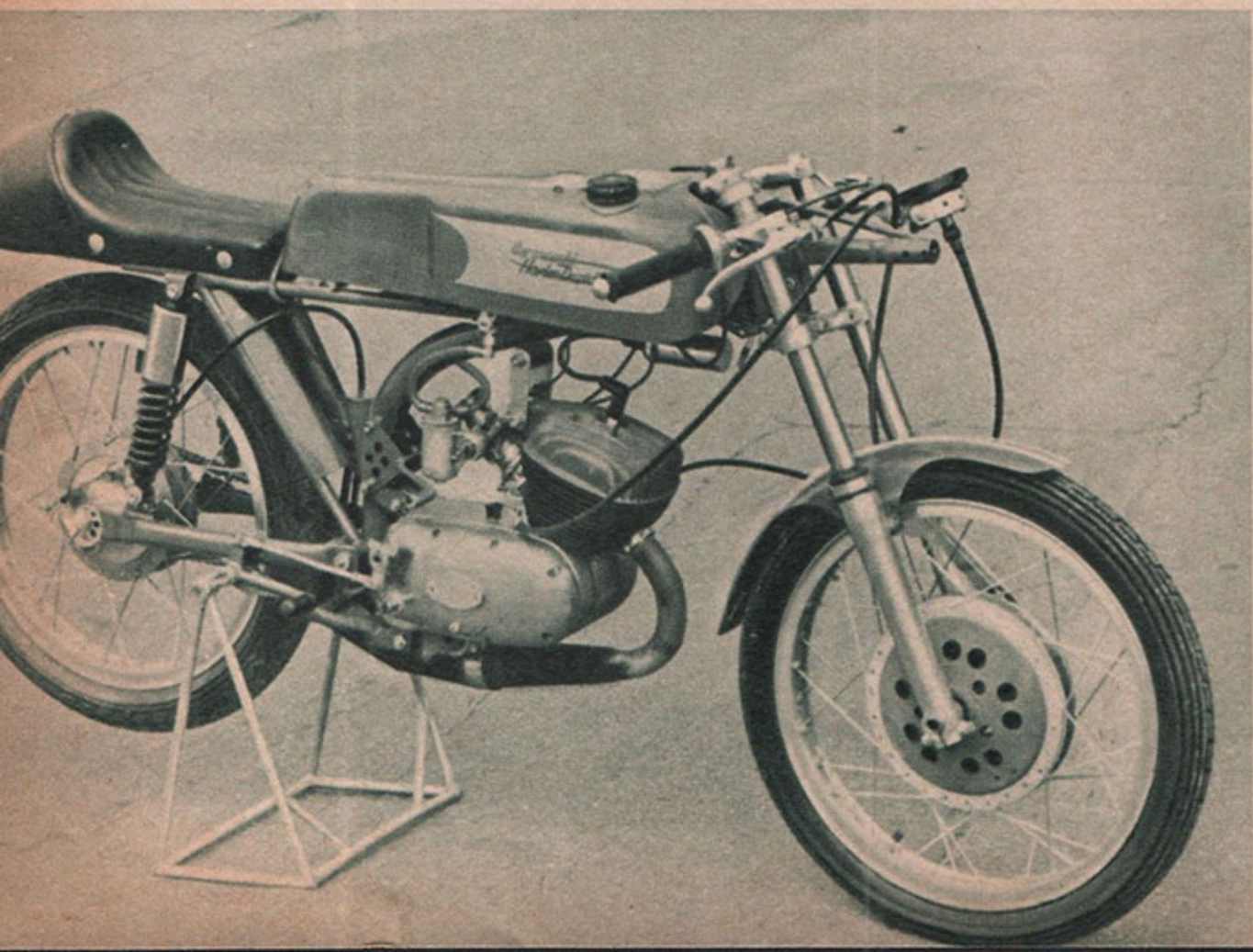
Der verwendete Rohrrahmen ist recht einfach, sowohl die Telegabel als auch die hinteren Federbeine sind hydraulisch gedämpft, die 2.50—17 bereiften Räder tragen Bremstrommeln mit 135 mm wirksamem Durchmesser und 25 mm Belagbreite.

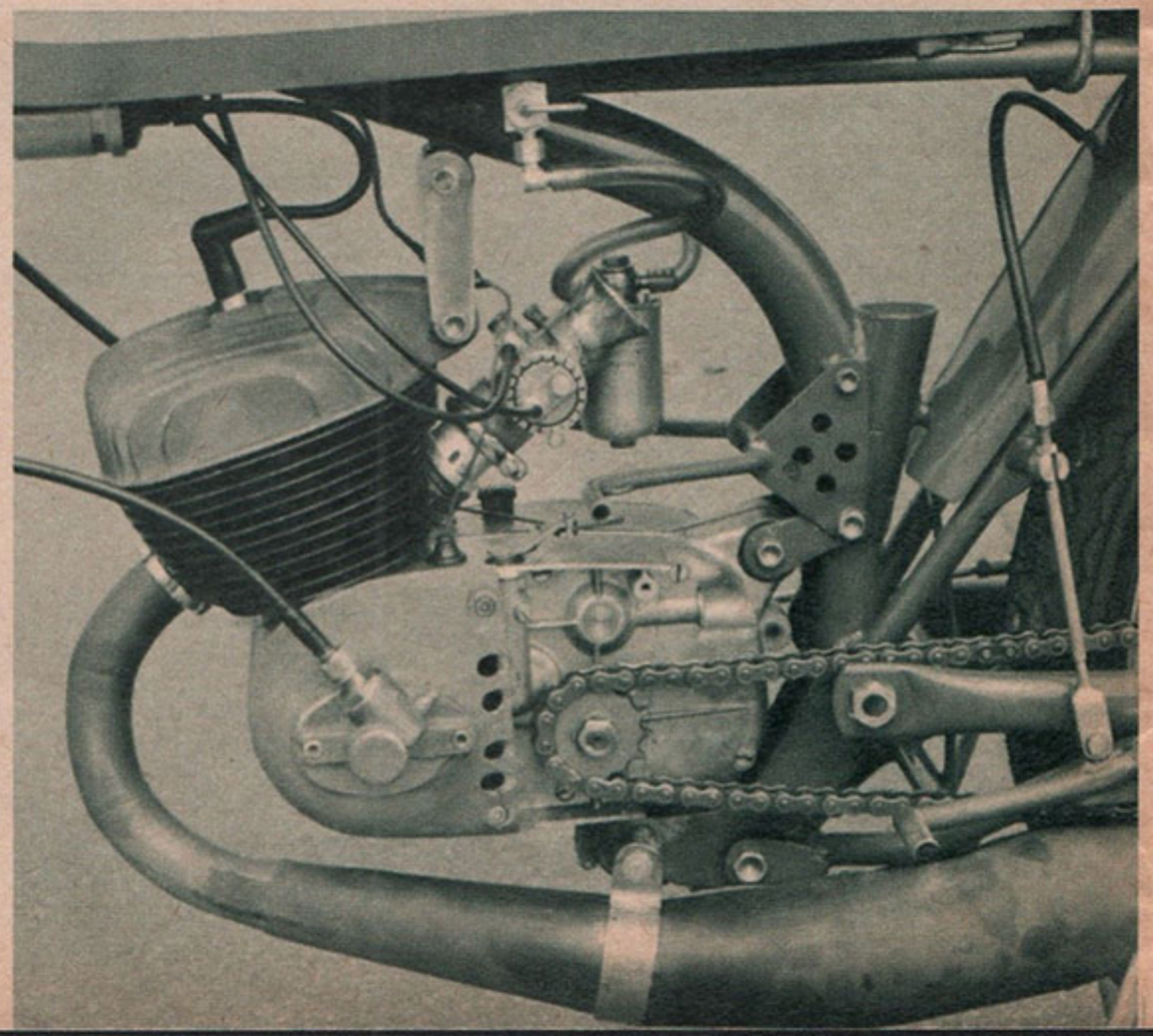
Der in Gummi gelagerte Kraftstofftank faßt 10 Liter, ausreichend für ca. 250 km, nachdem der Verbrauch auch bei schärferer Fahrweise 4 Ltr./100 km nicht überschreiten soll.

Das ganze Maschinchen wiegt nur 78 kg und hat eine Gesamtlänge von 1850 mm. 760 mm beträgt die Sitzhöhe, 150 mm die Bodenfreiheit.

In Deutschland dürfte dieses Aermacchi-Modell — im Gegensatz zu den Stoßstangen-Viertaktern — weniger Kaufinteresse finden; aber es wird auch hier als Zeichen dafür zu werten sein, daß Maschinen mit 125 ccm Hubraum sicher in allen motorradfahrenden Ländern eine Zukunft haben.

Die Bilder auf dieser Seite zeigen die neue kleine 125er Aermacchi-Harley, die oberen beiden in der „zivilen" Ausführung, die unteren beiden als production-racer; aus den letzteren sieht man, wie eng sich die Renn- an die normale Serienausführung anlehnt, obwohl sie die doppelte Leistung haben soll.



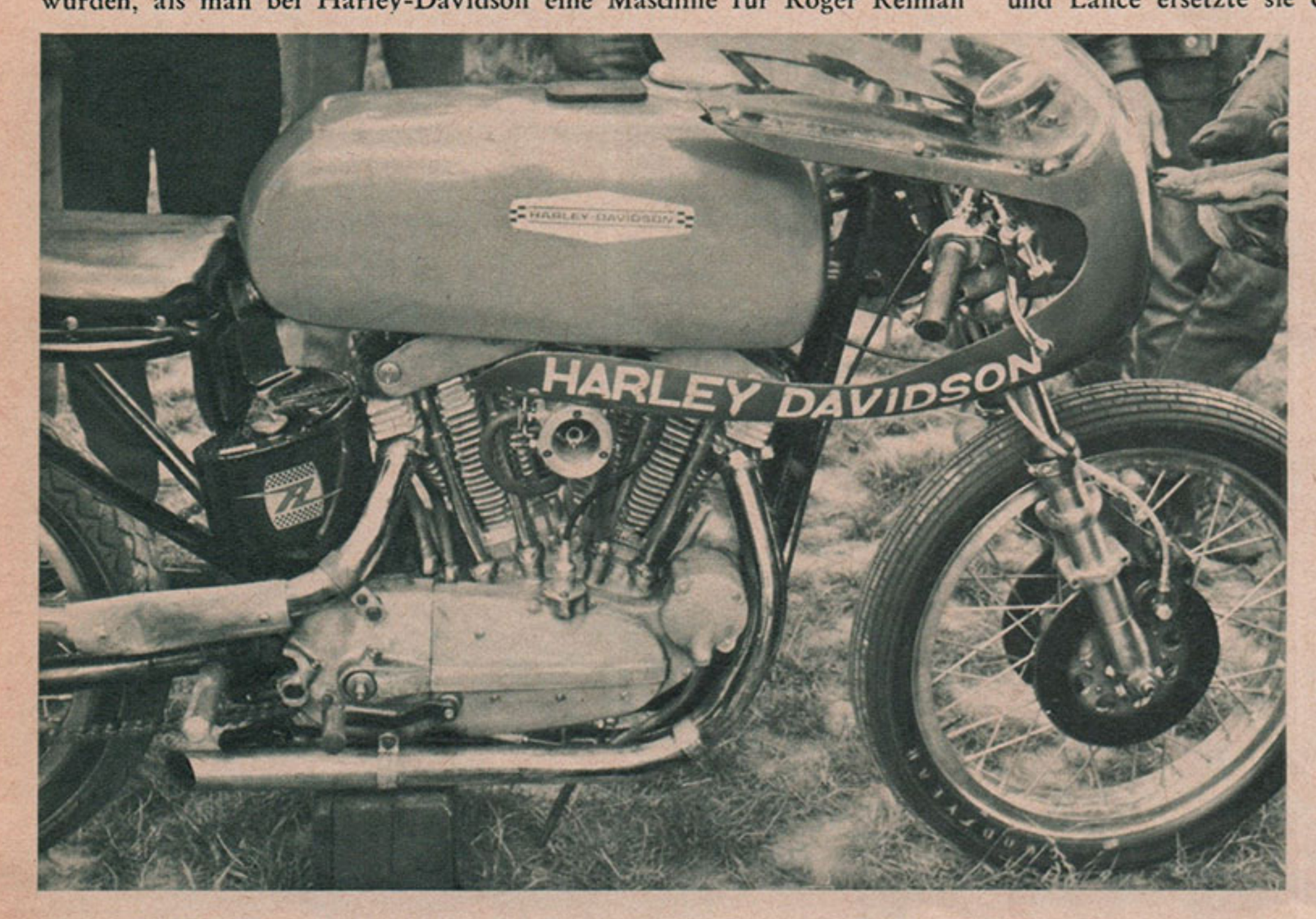


Schon im nächsten Jahr soll es neben der obenbeschriebenen „zivilen" Version der neuen 125er Aermacchi-Harley und in Ergänzung der erfolgreichen 250er und 350er Viertaktrennmaschinen des italienischen Werkes auch einen 125er production-racer geben; wie die bisherigen Aermacchi-Renner wird auch dieses 125er Modell den Namen „Golden Wing" tragen. Der Preis soll bei etwa 400 000 Liras liegen, das sind rund 2600 Mark.
Die Rennausführung ist der Serienmaschine nahe verwandt, sie ist also verhältnismäßig einfach und dabei robust — beides wichtige Eigenschaften einer Wettbewerbsmaschine, die an Privatfahrer verkauft werden soll, für die dadurch nicht nur zusätzliche Frisierarbeit erleichtert, sondern auch die Teilebeschaffung verbilligt wird. Ganz abgesehen davon, daß, wie das schon bei den großen Rennmaschinen von Aermacchi der Fall ist, auch für die 125er die Teile prompt erhältlich und knapp kalkuliert sein sollen.
Eingehende Fahrversuche mit der Rennmaschine in Monza (unter Alberto Pagani) — wobei die Maschine noch mit Vierganggetriebe ausgestattet war — brachten Rundenzeiten, die besser waren als die der besten Honda OHC und der Bultaco (ausgenommen die Maschine von Torras, bei der es sich um eine Spezial-Werksmaschine handelte). Das offizielle Debut aber gab die 125er Aermacchi auf dem neuen Zingonia-Rundkurs von Bergamo beim ersten nationalen Seniorenmeisterschaftslauf 1967 Mitte Juli. Nach einem sehr schlechten Start fand Pagani dort sehr schnell eine „Gasse" durch das vor ihm weggekommene Feld und wurde im Ziel Dritter — hinter der Mondial und der Montesa der Brüder Villa (bei der es sich um einen Drehschieberzweitakter mit Achtganggetriebe handelte), aber beträchtlich vor einer anderen schnellen Montesa und einer ganzen Herde von Maschinen, unter denen sich Hondas, Bultacos, Motobis u. a. befanden.
Betrachtet man die neue 125er einmal etwas genauer, und hat man vor allem Gelegenheit, ihre Innenteile anzusehen, dann muß man sich wundern, woher eigentlich die Leistungsverdoppelung gegenüber dem Serienmodell rührt. Denn tatsächlich hat das 10 PS bei 6750 U/min, während der Rennmotor 20 PS bei 9200 U/min abgibt — in beiden Fällen am Hinterrad gemessen! Die meisten Motorenteile beider Ausführungen sind identisch, einschließlich der Kurbelwelle und ihrer Lager (die übrigens alle bisherigen Erprobungs- und Einsatzfahrten ohne Beanstandung überstanden haben). Die Steuerschlitze, der Kolben und andere „lebenswichtige" Teile des Rennmotors sind absolut normal, und man kann beim besten Willen kein Geheimnis in diesem so leistungsfähigen Flachkolbenzweitakter entdecken.
Bohrung und Hub betragen 56 und 50 mm, die Verdichtung 9,7:1. Geschmiert wird der Motor mit Mischung 1:20, und im Werk versichert man, daß diese Schmierung und das genannte Mischungsverhältnis völlig ausreichend seien, es gäbe keinen Anlaß, eine andere Schmierung vorzusehen — ebensowenig wie es sich bisher als notwendig gezeigt hätte, die Breitrippenluftkühlung durch eine Wasserkühlung zu ersetzen. Übrigens will man den Privatfahrern Leichtmetallzylinder mit verschiedenen Steuerschlitzhöhen liefern, damit diese den Motor damit (und durch Verwendung eines der mit verschiedenartigen Brennräumen lieferbaren Zylinderköpfe) den Bedingungen der jeweiligen Rennstrecke besser anpassen können.
Der Primärantrieb erfolgt derzeit noch durch schrägverzahnte Räder; man beabsichtigt aber, auf geradverzahnte überzugehen, von denen man sich außer einem geringeren Eigenkraftbedarf eine geringere Axialbelastung der Lager verspricht. Die Mehrplattenkupplung an der rechten Motorseite wird noch verstärkt werden, obwohl es mit der bisherigen Ausführung keine Schwierigkeiten gegeben hat. Aber man möchte auch in diesem Punkt bei Aermacchi ganz sicher gehen.
Das Gasgemisch holt sich der Motor aus einem 27 mm Dellorto-Vergaser, den Zündstrom liefert ein Schwungradmagnetzünder an der linken Kurbelwellenseite, die Hochspannungsspule liegt außerhalb des Generators.
Das derzeit noch in den Prototypen befindliche Vierganggetriebe wird für die Serienfertigung der kleinen Rennmaschine noch durch ein enggestuftes Fünfganggetriebe ersetzt werden, wobei man an einem „Overdrive-System" arbeitet, ähnlich dem, wie es die Kreidler-Rennmaschinen für die großen Straßenrennen hatten; damit wird die Maschine dann über acht Gangstufen verfügen, von denen vier mit dem Fuß und vier mittels Drehgriff geschaltet werden sollen.
Der verwendete Rahmen besitzt ein einziges Oberrohr, und der Motor hängt an ihm. Das Fahrwerk ist von der Serienmaschine abgeleitet, der Hinterbau ist verstärkt. Die Räder sind beide 2.50-18 bereift, Ceriani-Federbeine werden eingebaut, ebenso 200er Oldani-Zentralbremsnaben. Die Verkleidung, der Tank, die Sitzbank und die Schutzbleche vorn und hinten bestehen aus glasfaser-armiertem Kunststoff, was beträchtlich zur Herabsetzung des Maschinengewichts beiträgt: komplett ausgerüstet und fahrbereit, wiegt das Maschinchen, fertig zum Start, noch nicht einmal 80 kg.

Carlo Perelli

- - und eine große

Der kalifornische Fahrer Lance Weil und seine mächtige 883er Zweizylinder-Harley waren die Sensation der diesjährigen Straßenrennsaison in England. Denn sie gewannen den Lauf für 1000 ccm-Maschinen bei einem kürzlich auf dem neuen Lydden-Hill-Kurs in der Nähe von Dover durchgeführten Rennen, wobei sie sogar den erfahrenen Tom Phillips mit seiner 750er Dunstall-Norton (mit speziell frisiertem Atlas-Motor) schlugen. Damit ist diese amerikanische Rennmaschine derzeit die schnellste Maschine auf britischen Straßenstrecken!
Die Maschine wurde für Rennen in der Wettbewerbsabteilung der Harley-Davidson-Werke in Milwaukee hergerichtet. Der Hubraum des V-Motors beträgt 883 ccm — die gleiche Größe, die der serienmäßige Harley-Sporttyp mit obengesteuerten Ventilen, die „Sportster", hat. Aber die Rennversion enthält eine ganze Anzahl spezieller Teile, die besonders angefertigt wurden, als man bei Harley-Davidson eine Maschine für Roger Reiman aufbaute, die bestimmt war, den Motorrad-Speed-Weltrekord anzugreifen. Reiman konnte übrigens damals den 250er Rekord brechen, aber sein Angriff auf den der großen Klasse war erfolglos.
Der besagte Harley-Rennmotor dreht bis 6800 U/min. Schon bei 4000 U/min gibt er eine Leistung von 51 PS ab, bei 6200 70 PS und bei 6600 U/min nicht weniger als 77 PS. Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt 340 engl. Pfund (also etwa 155 kg), das sind nur ca. 25 Pfund (11,5 kg) mehr als eine Norton-Manx wiegt. Die Spitzengeschwindigkeit wurde in Snetterton mit 140 mph, das sind etwa 225 km/h, gemessen.
Eindrucksvoller noch als diese Höchstgeschwindigkeit ist jedoch das geradezu phantastische Beschleunigungsvermögen, und das ist es auch, was der Harley ihre Überlegenheit gerade auf den englischen Rennkursen gibt, wo die geraden Stücke immer nur kurz sind. Noch im dritten Gang geht das Hinterrad durch, wenn der Fahrer etwas zu unvorsichtig das Gas aufmacht!
Die Bremsen freilich entsprachen dieser Leistung nicht. Aus Amerika kam die Maschine ausgerüstet mit einer Ceriani-Doppelbremse vorn, ähnlich der, wie sie in den 1967er Aermacchis eingebaut ist. Aber die genügte nicht, und Lance ersetzte sie durch eine Doppelscheibenbremse, die von Colin Lyster entwickelt wurde. Das erwies sich als bedeutende Verbesserung, und nun hält Lance Ausschau nach einer guten Hinterradbremse.
Auch die Vorderradgabel stammt von Ceriani, während der Rahmen selbst eine Spezialanfertigung von Harley-Davidson, ein Doppelrohrrahmen, ist. Motor und Getriebe bilden einen Block, der das Vierganggetriebe mit engen Gangabstufungen enthält. Ein einziger amerikanischer Tillotson-Vergaser versorgt beide Zylinder. Die Bereifung ist eine amerikanische Goodyear-Rennausführung.
Lance Weil fuhr in typisch amerikanischer Lederbekleidung mit roten und blauen Streifen auf den weißen Ärmeln. Aber er fuhr gut — und sein Erfolg war ein markantes Ereignis der vergangenen britischen Rennsaison. *M. Woollett*



Das ist die von Lance Weil mit so beachtlichem Erfolg in England gefahrene 883er Original-Harley-Davidson mit dem Stoßstangen-V-Motor, der Ceriani-Gabel und der Doppel-Scheibenbremse im Vorderrad.

Flugplatzrennen Mainz-Finthen

Die Landesgruppe Hessen im DMV führte am 27. 8. 1967, in Ermangelung einer Rundstrecke im eigenen Land, das 1. Rennen in Mainz-Finthen auf dem dortigen US-Fliegerhorst durch. Der Hessen-Motor-Sport Club AvD stand unterstützend und beratend dem DMV zur Seite, da er in Finthen schon mehrere Wagenveranstaltungen durchgeführt hatte und somit die nötige Routine in der Zusammenarbeit mit den US-Behörden und den deutschen Dienststellen besaß. So wurde der Ablauf der Veranstaltung ein voller Erfolg. Die Amerikaner als Hausherren waren mit Begeisterung bei der Sache.

Außer 11 Wagenklassen, die zum Teil zusammengelegt waren, gingen alle 6 Motorradklassen der Ausweisfahrer an den Start. Hinzu kamen die Fahrer der 350 ccm-Klasse mit nationaler Lizenz. Die Ausweisfahrer fuhren um Punkte für die Juniorenpokal-Wertung. Damit hatte sich der DMV allerhand Arbeit aufgebürdet. Die Rennstrecke verlief über die Start- und Landebahn und die Rollbahnen des Flugplatzes, die Straßendecke war im allgemeinen griffig. Nur an einigen Stellen, und das gerade in den Kurven, war die Bahn durch Markierungsstreifen glatt und tückisch. Die Strecke war eine reine Sprintstrecke, bedingt durch ihre Kurven und die eingebaute Schikane. Wie bei allen Flugplatzrennen war auch in Finthen genügend Platz zum Korrigieren, Ausrollen und auch Austrudeln, das ist für uns und die Fahrer immer sehr beruhigend. Bei einer Gesamtnennung von fast 300 Fahrern nur in den Motorradklassen, von denen in den Soloklassen pro Lauf nur 25 und in der Seitenwagenklasse nur 23 Fahrer an den Start gehen durften, fanden naturgemäß schon im Training harte Positionskämpfe statt, und die Zuschauer kamen schon hier voll auf ihre Kosten.

Die Rennen wurden um eine Stunde vorgezogen, und am Sonntagmorgen wurden um Punkt 8 Uhr die Fahrer der Klasse 50 ccm auf die Reise geschickt. Es waren, wie in allen Klassen, 25 Runden zu fahren, das sind 52,5 km. Die Trainingsschnellsten Faßbender auf Kreidler und Kaupp/Kreidler übernahmen die Spitze, gefolgt von Dingler/Kreidler und dem Drittschnellsten des Trainings, Munschauer auf einer Eigenbau. In den nächsten Runden war die Reihenfolge der ersten Drei unverändert, nur Faßbender begann, sich merklich abzusetzen, und Velten/Kreidler konnte Munschauer vom vierten Platz verdrängen. In der achten Runde aber machte Munschauer ordentlich auf und zog wieder an Velten vorbei, er fuhr sogar heftige Angriffe auf den dritten des Feldes, Dingler. Aber der setzte die Überlegenheit seiner Maschine ein und vergrößerte den Abstand wieder. Währenddessen hatte sich Faßbender weiter abgesetzt und begann bereits mit Überrundungen. Es gelang ihm, mit einem Schnitt von 96,2 km/h unangefochten Sieger zu werden, wobei er selbst den fünften des Rennens noch überrundete. Sein Vorsprung vor dem zweiten betrug 3/4 Runde. Nun schien also das Rennen gelaufen zu sein. Dingler lag auf dem dritten Platz vor Munschauer und Velten. Aber da erreichte die Spannung nochmals einen Höhepunkt. Munschauer hatte noch nicht aufgegeben und rückte von Runde zu Runde Dingler immer näher auf den Pelz. Es langte aber dann doch nicht ganz, und in der erwähnten Reihenfolge fuhren die Plazierten über die Ziellinie. Schuster, der mit 16 Punkten in der Juniorenpokal-Wertung an zweiter Stelle lag, hatte Pech, seine Maschine wollte nicht so recht, und er fiel weit zurück.

Stand der Juniorenmeisterschaft:

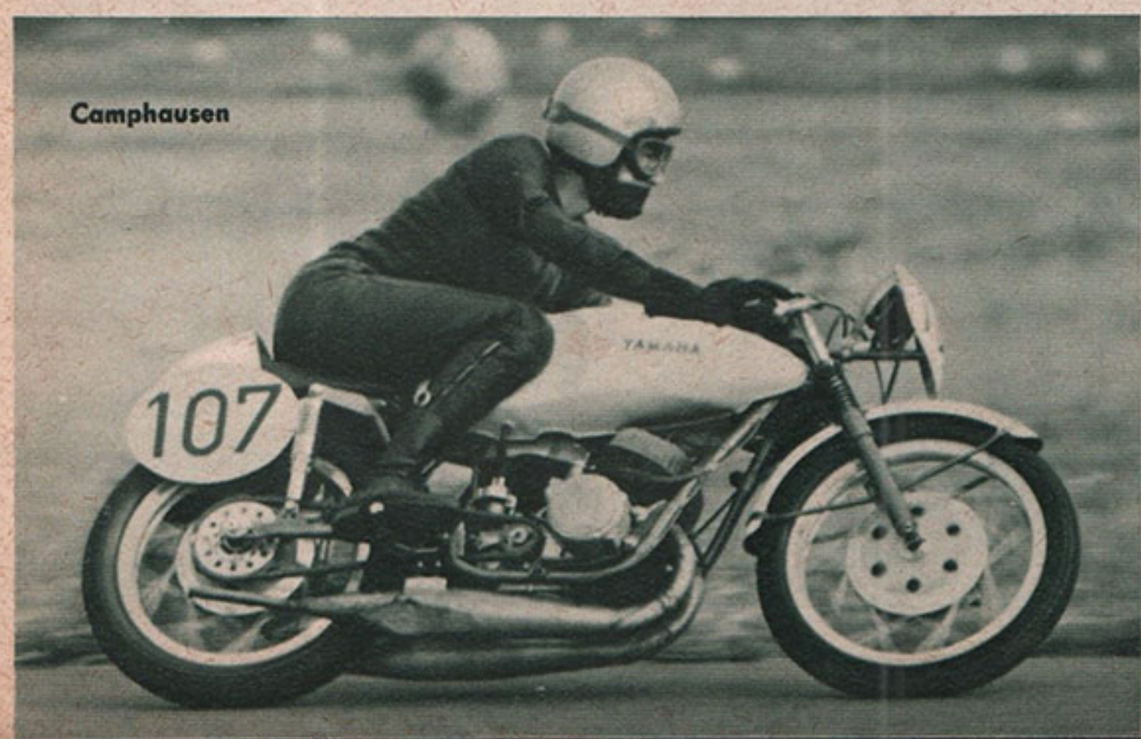
Faßbender (Kreidler) 30 Punkte; Kaupp (Kreidler), 21 P.; Dingler (Kreidler) 17 P.; Schuster (Kreidler) 16 P.

In der darauffolgenden Klasse war Möhringer auf seiner 125 ccm-MZ Trainingsschnellster vor Huber auf Bultaco und John/Honda. Möhringer, der auch die Wertung um den Pokal mit 30 Punkten überlegen anführte, war für einen ersten Platz sicher. Zwar führte Huber nach dem Start das Feld an, Möhringer war schlecht weggekommen, aber in der zweiten Runde war dann Möhringer vorn. Er und seine MZ waren nicht mehr zu halten. Mann und Maschine befinden sich in unwahrscheinlicher Form. Möhringer lief dem übrigen Feld einfach auf und davon, für keinen anderen war eine Chance drin. In der für eine 125 ccm-Maschine blendenden Zeit von 30.59,2 min = 101,6 km/h wurde er verdienter Sieger, wobei er das ganze Feld, einschließlich des Zweiten, überrundete. Wie sich später herausstellte, wäre Möhringer mit dieser Zeit in der 500 ccm-Klasse Dritter und in der 350 ccm-Ausweis- und auch -Lizenzklasse Zweiter geworden. In der 18. Runde löste sich an Möhringers Maschine ein Nummernschild, worauf er die Fahrt verlangsamte, das abgebrochene Schild am Streckenrand ablegte und unangefochten weiterfuhr. Auf dem zweiten Platz, scheinbar ebenso konstant, lag Huber, gefolgt von Gardemann/Honda, der sich mit Bott und Zähringer um den dritten Platz stritt. In der siebten Runde verwies Bott dann Gardemann auf den vierten Platz, während Zähringer noch knapp dahinterlag. Klaus John, aus dem Mittelfeld kommend, schob sich ziemlich unbemerkt an diese Gruppe heran, und nach weiteren fünf Runden hat er sich einen nach dem anderen gekapert und sich auf den dritten Platz gesetzt. Da fiel Huber in der 18. Runde aus, und alle rückten einen Platz nach vorn. Gardemann konnte in der letzten Runde wieder an Bott vorbeigehen und so wurde das Rennen in der Reihenfolge Möhringer, Zähringer, John, Gardemann, Bott und Sander/MV Agusta, der sich konstant nach vorne gearbeitet hatte, beendet. In der Wertung um den Pokal führt Möhringer mit 40 Punkten vor Klaus John, der 19 Punkte hat.

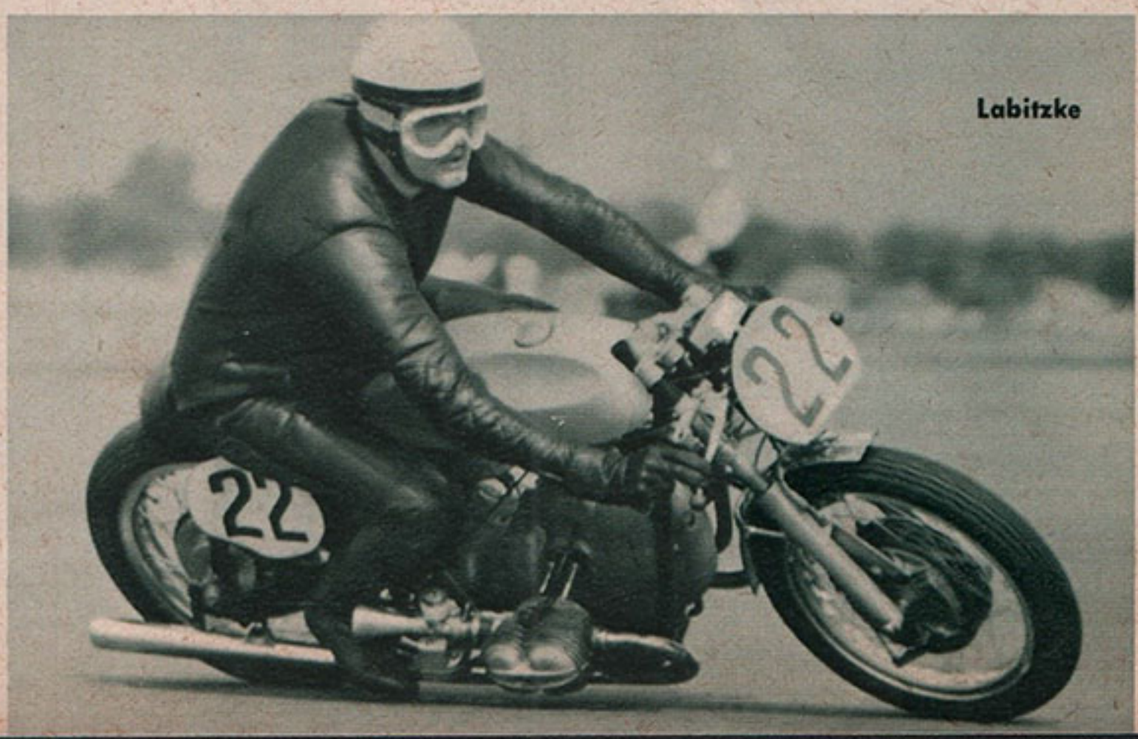
In der 250 ccm-Klasse würde es, nach dem Stand der Wertung, einen heißen Kampf geben, Keller/Adler führte den Reigen mit 13 Punkten an, aber knapp dahinter lagen Camphausen/Yamaha mit 12 Punkten, Dominick/Honda ebenfalls mit 12 Punkten, und Scholtis und Träg mit jeweils 11 Punkten rechneten sich ja auch noch Chancen aus. Wohleb auf der Kläger Spezial hatte 10 Punkte, er würde sicher auch ebenfalls mitmischen. Alles schnelle Leute auf schnellen Maschinen und gut für vordere Plätze. Von den 48 Trainingsteilnehmern war Badenberg mit seiner Adler der schnellste Mann gewesen, neben ihm standen Camphausen und Träg. Nach der Startrunde kam das Feld in der Reihenfolge Badenberg, Camphausen, Fischer/Suzuki, Loth/Bultaco, Steinbach/Ducati und Träg an Start und Ziel vorbei, aber schon in der zweiten Runde hatte sich Camphausen die Spitze erobert und dann offerierte auch er uns einen klassischen Start- und Ziel-Sieg. Er baute seinen Vorsprung in aller Ruhe aus und die Yamaha lief wie ein Uhrwerk, Camphausen hatte so viel Zeit, daß er sich nach den Kurven umsehen und nach den Verfolgern Ausschau halten konnte. Er wurde in der sehr guten Zeit von 29.28,0 min, was einem Schnitt von 106 km/h entspricht, unbestrittener Sieger. Hinter Camphausen aber entspann sich ein verbissener Kampf zwischen Badenberg (Adler) und Träg (Yamaha), den Träg nach vielem Hin und Her für sich entscheiden konnte. Dahinter gab es einen Pulk von fünf Maschinen, deren Fahrer sich nichts schenkten und sich um die nächsten Plätze stritten. Es gelang Dominick und Steinbach, sich von den anderen zu lösen und in dieser Reihenfolge die Plätze vier und fünf zu belegen. Wie hart die Auseinandersetzungen in dieser Klasse waren, geht aus den Zeiten hervor. Selbst der vierte, Dominick, wäre mit seiner Zeit von 30.17,0 km/h in den nachfolgenden Klassen noch Sieger geworden.

Stand beim Juniorenpokal:

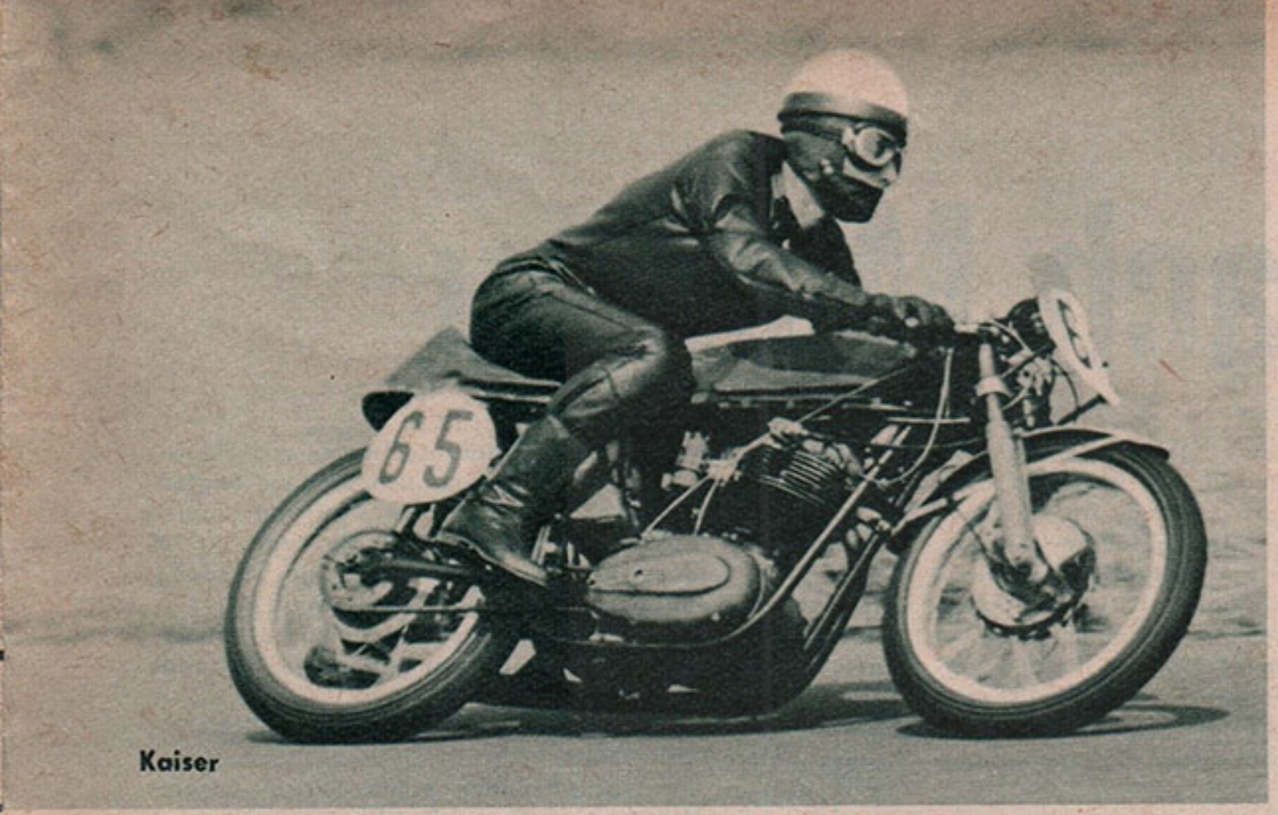
Camphausen (Yamaha) 22 Punkte; Träg (Yamaha) 19 P.; Badenberg (Adler) 14 P.



Camphausen



Labitzke



Kaiser

Ähnlich knapp wie in der 250 ccm-Klasse war auch der Unterschied in der nun folgenden Klasse bis 350 ccm. In der Wertung gab es zwischen dem Führenden und dem Sechsten nur einen Unterschied von 5 Punkten, und das Überraschende war, daß es keine englische Lady und kein japanischer Renner war, der die Pokalwertung anführte. Rainer Kaiser aus Haiger hatte seine alte NSU Max bisher am erfolgreichsten durch die Rennen gebracht! Nach dem Start kam aus der ersten Runde Schmitz/Honda als Erster vor Steinbach/Ducati, Kaiser, Schmidt/Norton und Müller/AJS. In der dritten Runde war Kaiser an der Steinbachschen Ducati vorbeigegangen und in den folgenden Runden schloß er immer dichter zu Schmitz auf. Die NSU, mit einem Eigenbau-Fahrgestell, leichtem zierlichen Doppelschleifenrahmen und Telegabel, lag blendend. Der Motor zeigte ein überdurchschnittliches Stehvermögen, und die Maschine wurde von Kaiser bewegt, daß es eine Freude war. In der 14. Runde mußte Schmitz seine Honda an den Rand schieben, und damit war der Weg für Kaiser frei. Trotz vieler Versuche kamen die Verfolger nicht an Kaiser heran, und nach seinem Sieg beim Ellerbergrennen konnte er nun auch das Flugplatzrennen für sich buchen. Seine Zeit: 30.32,0 = 103,2 km/h. In der Verfolgergruppe wechselten Steinbach und Schüßler/Honda mehrmals die Plätze, während Müller/AJS und Bender/Honda in Lauerstellung lagen. Aber im Kampf um den zweiten Platz brachte Steinbach seine Einzylinder Ducati vor Schüßlers Honda über die Ziellinie, dahinter kamen Müller und Bender als Vierte und Fünfte durch. Der zweite Platz war für Steinbach, der bisher noch keinen Punkt in der Juniorenwertung hatte, ein schöner Erfolg. Stand der Juniorenmeisterschaft:

R. Kaiser (NSU) 25 Punkte; K. Müller (AJS) 16 P.; G. Bender (Honda) 16 P.

6,4 Sekunden Vorsprung hatte Bauer auf seiner BMW als Trainingsschnellster herausgefahren, und da er auch in der Wertung führte, galt er als Favorit. An seiner schnellen BMW entdeckten wir eine Doppel-Duplex-Bremse, die von Kaczor aus zwei serienmäßigen Naben hergestellt wurde. Rupert Bauer betonte, daß die Bremse in der Wirkung so groß sei, daß im Rennbetrieb kein Fading mehr festzustellen sei. Auf Platz zwei stand mit einer Norton unter Huber die einzige reine Rennmaschine in der ersten Reihe. Die nächsten, Labitzke, Kilb und Arlt, fuhren Stoßstangen-BMWs. Nach dem Start lag aber keiner der Trainingsschnellsten vorn, sondern Horst Glück aus Berlin auf BMW führte das Feld an. Ihm folgten Kilb auf einer Muthig-BMW, Huber, Hegewald auf Honda und Zeddel auf Norton. Bauer war sehr schlecht vom Start weggekommen und lag an 14. Stelle. In den nächsten Runden lag immer noch Glück, jetzt schon mit sichtbarem Vorsprung, an der Spitze, dahinter Huber, der an Kilb hatte vorbeigehen können. Zeddel auf Norton lag an vierter Stelle und dahinter Hegewald, dicht hinter ihm aber nun schon Bauer, an dessen Hinterrad Labitzke auf BMW. In den folgenden Runden blieb die Position der ersten Vier unverändert, aber Labitzke, der Polizist aus Düsseldorf, hatte sich vor Hegewald setzen können, während Bauer wieder weiter zurückgefallen war. In den folgenden Runden konnte Bauer seinen Platz nicht verbessern, die Maschine zeigte keine rechte Leistung mehr, und schließlich mußte er sogar ganz aufgeben. Irgendwo hatte er sich verschaltet und dabei war ein Stößel zu Bruch gegangen. Während Huber Meter um Meter an Boden gegen den Spitzenreiter Glück gewann, arbeitete sich Labitzke weiter vor, und in der fünften Runde lag er an vierter Stelle, in der siebten Runde an dritter Stelle. Auch Zeddel konnte sich an Kille vorbeischieben, und er machte nun Jagd auf Labitzke. Der aber bekam von der Boxe die richtigen Zeichen und legte noch ein wenig zu, womit er sich wieder einen Sicherheitsabstand herstellen konnte.

In den nächsten Runden blieb die Reihenfolge unverändert, nur Huber hatte wieder ein wenig näher an Glück heranrücken können. Auf Platz sechs lag Arlt. Glück wurde schneller, aber Huber ließ sich nicht abschütteln, in der 20. Runde wollte er es dann wissen, mit tollem Tempo fuhr er die letzte 180 Grad-Kurve vor Start und Ziel an, winkelte die Maschine tief herunter und — das Hinterrad schmierte weg, der Tank flog hoch durch die Luft. Huber rappelte sich schnell wieder auf, aber die Maschine war nicht mehr fahrbereit und so war für ihn das Rennen zu Ende. Labitzke lag nun an zweiter Stelle, an dritter Stelle Arlt, der Zeddel und Hegewald noch überholen konnte. Glück wurde in 30:39,9 min, das sind 102,9 km/h, Sieger. Der Zweite, Labitzke, fuhr eine interessante BMW: der mit Muthigteilen getunte Motor hing in einem von dem Düsseldorfer Wrobel gebauten Rahmen. Die Maschine hatte das gleiche Gewicht wie die Kaczor-BMW, nämlich 136 kg.

Stand der Juniorenpokal-Wertung:

Bauer (BMW) 28 Punkte; Glück (BMW) 19 P.; Labitzke (BMW) 17 P.; Schumacher (Honda) 16 P.; Arlt (BMW) 12 P.

Immer größerer Beliebtheit erfreut sich bei den Lizenzfahrern die Aermacchi, so hatte sich von den Fahrern mit nationaler Lizenz auch Kaletsch eine Aermacchi im Rickman-Fahrgestell zugelegt. Kaletsch war von der brandneuen Maschine begeistert. Außerdem war eine der käuflichen Neckermann-Jawa-Rennmaschinen mit von der Partie, die von Kustermann gefahren wurde. Möhringer hatte im Training der 250 ccm-Klasse auch eine Neckermann-Jawa gefahren, die hatte aber nicht so gewollt, wie sie hatte laufen sollen.

Trainingsschnellster der 350 ccm-Lizenzfahrer war Dieter Görgen auf Honda, der als Ausweisfahrer so blendend mit der BMW zurechtkam. Hund auf FKS war Zweiter, und an dritter Stelle stand Dittberner/Honda vor Bertsch/Aermacchi und Hampe/Norton. Außerdem ging Kaczor mit einer Honda an den Start. Wiederum war nach dem Start keiner der Trainingsschnellsten in Front, sondern Gruber mit seiner Bultaco, ihm folgten Hess/Honda, Dittberner, Ruppach/Honda und Bertsch. Einige Runden später hatte sich die Spitzengruppe verändert, Gruber führte zwar noch, dahinter hatte sich aber Dittberner gesetzt, dem Görgen und Hampe folgten. In der nächsten Runde fehlte Dittberner, er mußte mit einem abgerissenen Ventil ausscheiden, und Görgen lag nun an zweiter Stelle, schon dicht hinter Gruber. Hampe vor Bertsch und Hess. In der zehnten Runde war Görgen ganz dicht an Gruber heran, der sichtlich nervös wurde und in die Kurve vor Start und Ziel mit viel zu viel Dampf hineinstach. Eine Notbremsung zwang ihn geradeaus, und erst ein Querfeldeinritt brachte ihn wieder auf die Bahn.

Görgen, dessen Chance nun gekommen wäre, mußte ausscheiden durch Primärkettenriß. Das ist Rennpech! Gruber, der nun alleine an der Spitze lag, fing sich wieder und fuhr das Rennen in Ruhe nach Hause. Mit 102,2 km/h gewann er diesen Lauf verdient, während Hampe sich den zweiten Platz sicherte. Bertsch, der an dritter Stelle lag, mußte immer wieder Kerzenstecker festmachen, trotzdem konnte er den dritten Platz behaupten, bis ihm an der verzinnten Stelle an der Zündspule das Zündkabel abbrach, da war der Traum aus. Hund erging es nicht besser, er konnte sich auch nur so lange über seinen dritten Platz freuen, bis er aufgeben mußte. Mittlerweile kam Kaletsch immer besser mit der Aermacchi zurecht, von Platz 14 hatte er sich auf den dritten Platz geschoben. Hinter ihm lag Kaczor, der auch aus dem Hinterfeld kommend, sich nach vorn arbeitete. In dieser Reihenfolge beendeten sie das Rennen, aber die Dramatik war damit noch nicht beendet. Kustermann hing am Hinterrad von Hess und aus dem Windschatten heraus ging er an ihm vorbei, Hess exerzierte das gleiche und konnte wieder an Kustermann vorbeiziehen, kurz vorm Ziel ging Kustermann an Hess vorbei und wurde Fünfter.

Als letzter Motorradlauf gingen 23 Gespanne der Ausweisfahrer vom Start. Eine Dreiergruppe, bestehend aus Müller-Buchecker/BMW, Seeger-Polster/BMW und Linnarz-Hohoff/BMW RS, hatte sich gleich abgesetzt. In der nächsten Runde lagen Seeger/Polster vorn. Runde um Runde wechselte die Führung, erstaunlich, wie die Stoßstangen-BMWs das Tempo der RS mithielten. Linnarz/Hohoff brauchten ganze 12 Runden, um sich die Spitze zu erkämpfen, und da sah das noch gar nicht endgültig aus. Erst einige Überholvorgänge machten es ihnen möglich, sich abzusetzen. In der Reihenfolge Müller/Buchecker und Seeger/Polster überfuhren die Stoßstangen BMWs hinter Linnarz/Hohoff die Ziellinie. An vierter Stelle lagen Schwinges/Metzger. Um den fünften Platz entspann sich ein spannendes Rennen zwischen Steinhausen/Kapp, Emrich/Emrich und Reinhard/Keller, alle BMW. Dem enorm vorgelegten Tempo war die Maschine von Steinhausen nicht gewachsen, in der 23. Runde mußte sie aufgeben. Emrich/Emrich dagegen können sich behaupten und werden Fünfte.

Die Zeit des Siegers betrug 32:05,9 min, gleich 98,2 km/h.

Mit dem Formel V-Rennen, das als letztes gestartet wurde, ging ein ereignisreicher Tag zu Ende, ein Tag, der mit seinen spannungsgeladenen Läufen bei herrlichem Sommerwetter die Zuschauer faszinierte und dem Motorradsport im Großraum Mainz bestimmt viele Freunde gewonnen hat. Trotz der in den harten Positionskämpfen erfolgten Rutscher, wurde keiner der Beteiligten ernstlich verletzt.

Dem Veranstalter darf man bescheinigen, daß er das 1. Flugplatzrennen in Mainz-Finthen gekonnt gemeistert hat. Kritik möchten wir an den Dingen üben, die der Veranstalter sicher nicht wahrgenommen hat, deren Abstellung für ihn aber keine Schwierigkeit ist. Den Fahrern gefiel nicht, daß die Strohballen am Außenrand der Kurven dicht aneinander lagen, ein paar Trennfugen dazwischen erlauben, daß man beim Geradeausfahren da hineinhalten kann und ungeschoren durchkommt. Dahinter ist ja eh nichts als Platz. Das gleiche gilt für die Schikane. Es dürften keine alten Autoreifen darin vergraben sein, das führt zu schmerzhaften Prellungen und tut den Maschinen auch nicht gut. Bei Wagen mag das sicher zweckmäßig sein, aber vor allem bei Solisten kann es sich verheerend auswirken. Als Letztes noch die Bitte, die Fahrer nicht eine ganze Siegerehrung lang am Start stehen zu lassen: die Rennkerzen verölen und manche Hoffnung auf einen guten Platz muß dahinschwinden. Andererseits geht es natürlich auch nicht, die Fahrer, kaum daß das Kommando ertönte „Fahrer und Helfer raus" nach fünf Sekunden zu starten. Aber das hatte man schon nach dem zweiten Start gemerkt und den Fahrern dann 10 Sekunden Zeit gelassen, richtig für einen guten Start.

Alles in allem war es eine sehr gute Veranstaltung, von der wir hoffen, daß wir sie nun jedes Jahr auf dem Terminkalender vorfinden können.

H. Briel

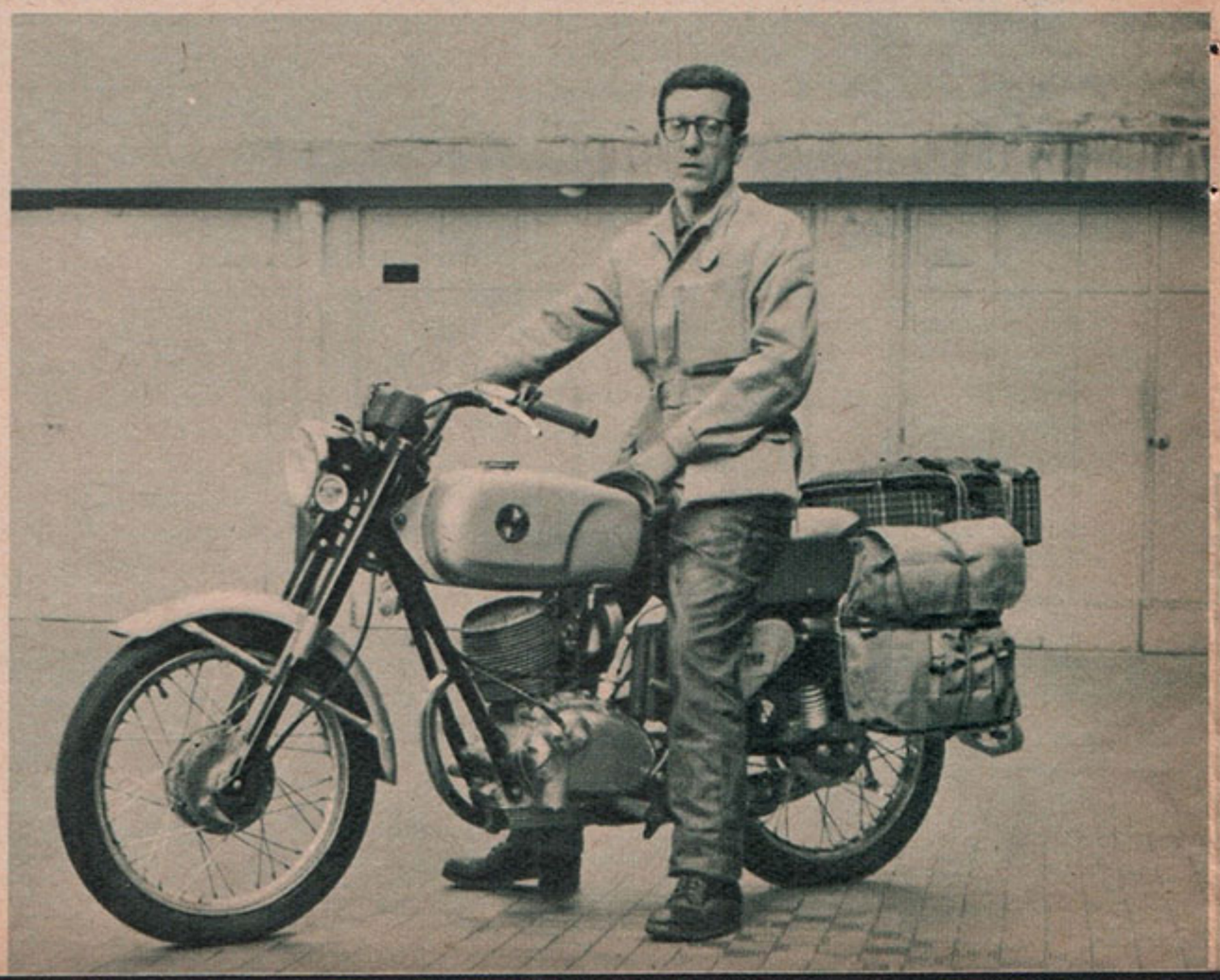
FIM-Rallye nach Moskau

„Die FIM-Rallye, 1936 eingeführt, wurde in diesem Jahr zum 21. Mal ausgetragen. Sie besitzt durch ihren Wertungsmodus ausgesprochen touristischen Charakter. Die als Veranstalter fungierende FIM beauftragt jeweils einen nationalen, ihr angeschlossenen Verband mit der Durchführung.
Da die Sowjetunion, seit 1956 mit der MFSU Mitglied der FIM, sich in den letzten vier Jahren schon an der Rallye beteiligte und viermal den Großen Preis der FIM gewann, wurde für 1967 Moskau zum Zielort der FIM-Rallye bestimmt.
Der Wertungsmodus ist ganz auf die gemeinsamen Fahrtleistungen der Teilnehmer eines Landes ausgerichtet. Es gibt keine Einzelfahrerwertung, sondern für den Großen Preis der FIM werden die gefahrenen Straßenkilometer (vom Start- bis zum Zielort ohne Umwege) aller Fahrer eines Landes addiert. Um die Teilnahme von Fahrzeugen mit kleinem Hubraum anzuregen und zu belohnen, gibt es einen Zuschlag von 5–10% auf die erreichte Punktzahl für 50 und 125 ccm-Maschinen. Sonst sind die Art des Fahrzeugs (Solomaschine, Motorroller, Motorrad mit Seitenwagen, Moped) und der Hubraum ohne Einfluß auf die Wertung. Ebenso beliebig ist die Startzeit, der Startort und die tatsächlich gefahrene Strecke. Neben dem Großen Preis der FIM gelangen noch eine Menge anderer Preise zur Verteilung, so für den nationalen Verband mit der größten Teilnehmerzahl mit Motorrädern, gestiftet 1964 von der MFSU, für den Verband mit der größten Zahl von Maschinen unter 125 ccm, für den mit den meisten Motorrollern und schließlich für den Verband mit der größten Teilnehmerzahl überhaupt.
In diesem Jahr nahm der französische Verband die meisten Preise mit nach Hause. Einige Länder hatten das vom sowjetischen Veranstalter geforderte Verhältnis von 5 Motorrädern auf 1 Wagen nicht im entferntesten eingehalten (z. B. Belgien mit 11 Motorrädern auf 104 Teilnehmer insgesamt, Österreich mit 0 Motorrädern auf 9 Teilnehmer). Wobei natürlich die Teilnahme von Wagen gemeinsam mit Motorrädern an einer Veranstaltung von den Motorradfahrern immer mit Skepsis betrachtet wird. Es sei denn, es handele sich um Begleitfahrzeuge zur Pannenhilfe – wie dies auch von einigen nationalen Verbänden demonstriert wurde. Vom ADAC und DMV leider nicht – nicht ein einziger Straßen-Hilfsdienstwagen war eingesetzt, obwohl einige der Teilnehmer nur, um an dieser Rallye teilnehmen zu können, erst die Mitgliedschaft in einem der genannten Verbände erwerben mußten!"
Soweit Betrachtungen unseres Lesers Winfried Klötzner, eines Rallye-Teilnehmers.
Wir bringen im Nachstehenden einen Bericht unseres italienischen Mitarbeiters Carlo Perelli, der selbst an der Rallye teilnahm und der sein besonderes Augenmerk auf die hinter dem Eisernen Vorhang angetroffenen einheimischen Motorräder und die Bedingungen, unter denen sie dort laufen, richtete. Im nächsten Heft folgt dann noch ein Bericht unseres – ebenfalls als aktiver Teilnehmer gestarteten Mitarbeiters „Icke" Jonas, der unseren Lesern sicher viel Vergnügen machen wird.

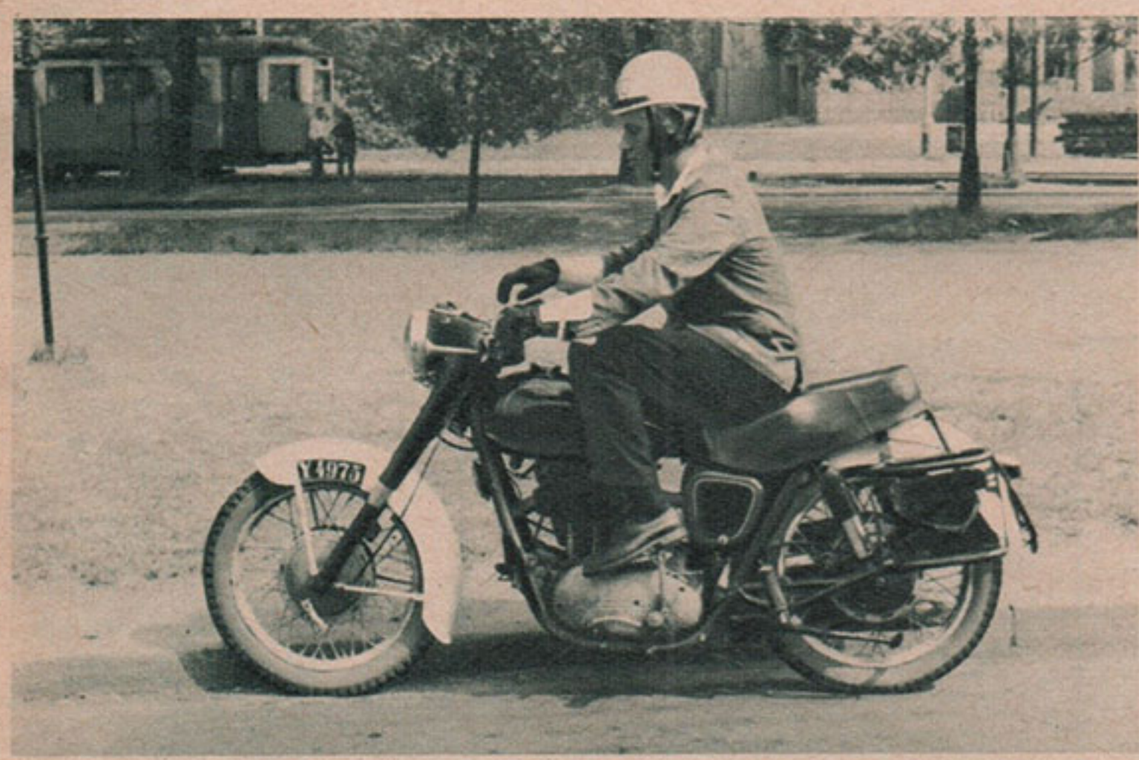
Motorräder hinter dem Eisernen Vorhang

Die 1967er FIM-Rallye, die Mitte Juli nach Moskau führte, war, soviel ich weiß, die erste Gelegenheit für westeuropäische Motorradfahrer, sich ein eigenes Bild von Motorrädern (und anderem) hinter dem Eisernen Vorhang zu verschaffen. Deshalb ergriff auch ich die Gelegenheit, mitzumachen.
Der Sache ging ein langes bürokratisches Vorspiel voraus, dem ähnliches dann nochmals an den verschiedenen Grenzen folgte (nahezu fünf Stunden dauerte allein der Übergang von Polen nach Rußland!). Ich benutzte für die Fahrt wieder die 125er Fünfgang-Gilera, die mir das Werk bereits für die Berichterstattung bei der Valli Bergamasche zur Verfügung gestellt hatte, und ich war mit ihr auf meiner 7000 km-Tour durch sechs Länder (Österreich, Tschechoslowakei, Polen, Sowjetunion, Ungarn und Jugoslawien), von Mailand nach Wien, Warschau, Brest, Minsk, Smolensk, Moskau und zurück über Kursk, Charkow, Kiew, Lemberg, Debrecin, Budapest, Zagreb, Ljubljana und Triest nach Mailand, bestens bedient. Ich brauchte für die ganze Fahrt 20 Tage, einschließlich eines Rasttages in Warschau, dreier in Moskau und je eines in Kiew und Budapest. Dabei war ich genau 10 Tage in Rußland selbst, wo die Hälfte der Gesamtstrecke zurückgelegt wurde. Meine Erwartungen hinsichtlich einer interessanten und ungewöhnlichen Reise wurden voll erfüllt, die ganze Fahrt war den Zeitaufwand ohne Zweifel wert.
Der erste Eindruck? Wellige Straßen, scheinbar endlos, eintönig flaches Gelände oder nur leicht hügelig (obwohl man dort von den „russischen Bergen" sprach), wenig Verkehr, meist Lkw (deren Fahrer die schlechte Angewohnheit haben, einem bei Nacht mit vollem Licht entgegenzukommen), eine Menge Seitenwagen-Gespanne, sowohl mit Polizei- wie Privatfahrern besetzt (mehr Gespanne, als man in England trifft!), sehr wenig Tankstellen, freundliche Menschen, nicht sehr schnell fahrende Motorradfahrer (ich traf keinen einzigen, den ich nicht überholt hätte, ohne schneller zu fahren als 110 km/h), ausreichende Verpflegung und annehmbare Hotels — wenngleich wohl im Preis, nicht aber in der Qualität dem westlichen Standard gleichend.
Um etwas mehr in die Details zu gehen: Die Straßen, als einer der wichtigsten Punkte, sind nicht breit (nur 8—10 Meter etwa) mit nichtbefestigten Seitenstreifen, die nochmals etwa 2 Meter breit sind. Von diesen treiben Wind, Tiere und die rechten Räder der auf diesen Streifen geratenden Fahrzeuge Wolken von feinem Dreck und Sand auf die Fahrbahn, für Motorradfahrer besonders angenehm. Jedenfalls hatten am Ende jeder Tagesetappe Gesicht und Barbour ihre ursprüngliche Farbe erheblich verändert!
Die langen geraden Strecken erscheinen recht einladend zum Schnellfahren; aber die überraschend auftretenden Bodenwellen, die wahrscheinlich als Folge eines langen Winters besonders markant und meist nur recht primitiv und unvollkommen ausgebessert waren, teilweise der starke Lastwagenverkehr und der in der Sommerhitze aufgeweichte Asphalt zwangen zur Vorsicht. Mancher Rallye-Teilnehmer mußte da Lehrgeld zahlen, wenn er sich durch die monotone Landschaft hatte einschläfern lassen und zum Sturz gekommen war.
Immerhin aber kann man, wenn man eine gute Maschine hat und ein bißchen wachsam ist, verhältnismäßig schnell vorankommen — dank der Tatsache, daß es wenige Dörfer oder gar Städte gibt, die zu durchfahren sind. Ich legte z. B. die längste Tagesetappe, die Entfernung Kursk—Kiew mit nahezu 770 km, in 12 Stunden zurück, einschließlich zweier Aufenthalte, die nötig waren, weil ich gestürzten Konkurrenten helfen mußte, einschließlich der Mittags- und dreier Tankpausen (bei denen es, wie ich später noch schildern werde, alles andere als fix zuging) — und abgesehen von einigen anderen kleinen notwendigen Aufenthalten.
Es gibt in Rußland keine Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn auch die ohne Kennzeichen fahrenden und stets gegenwärtigen motorisierten Polizeistreifen den Rallye-Teilnehmern einredeten, sie dürften nicht schneller als 80 km/h fahren — wohl mit Rücksicht auf ihre seitengesteuerten 750er Gespanne, die nicht mehr als 90 oder maximal 95 gehen. Dafür aber ließen sie dann auch bei den Stadtdurchfahrten, wo sie als Begleit- und Sicherungsmannschaften für die Teilnehmer fungierten, alles raus, was drin war.
Die Straßenbeschilderung entspricht nicht dem europäischen (und amerikanischen) Standard, zumal viele mit kyrillischen Schriftzeichen versehen sind. Aber Polizei und Bevölkerung zeigten sich immer hilfsbereit, wenn es Unklarheiten gab.
Alle Straßen, die nicht Hauptdurchgangsstraßen sind, sind nicht asphaltiert, und das ist wohl die Ursache dafür, daß alle in der UdSSR hergestellten Fahrzeuge mit wirkungsvollen Luftfiltern ausgerüstet sind, teilweise mit Ölbadfiltern. Ohne sie würden die Motoren zweifellos eines baldigen Todes sterben.
Die Situation auf den Straßen war übrigens sowohl in Polen wie in der Tschechoslowakei nicht viel anders (nur waren dort noch zusätzlich eine Menge Pferdegespanne unterwegs, auch nachts) — erheblich besser fand ich die Verhältnisse in Ungarn und Jugoslawien.
Tankstellen sind selten und meist in einem Abstand von 100—150 km voneinander zu finden. Es gibt an ihnen drei Kraftstoffsorten, mit 72, 76 und 95 Oktan, aber leider erhält man die letztere Sorte nicht überall, und mit der 76er Qualität klingeln selbst nicht allzu hoch verdichtete Motoren schauerlich. Dazu kommt, daß die altväterischen Zapfsäulen nur fünfliterweise abgeben, so daß es beinahe unmöglich ist, jemals „voll" zu tanken, ohne Kraftstoff wegzuschenken. Erfahrene Leute haben deshalb immer einen Kanister bei sich, in den sie den Rest der letzten 5 Liter füllen, um den Inhalt dann später selbst zu verwenden oder an Ort und Stelle in den Tank eines „befreundeten" Fahrzeugs zu füllen. An diesen 72 bzw. 76 Oktan-Pumpen steht stets eine lange Reihe von Kunden,

Unser Mitarbeiter Carlo Perelli vertraute sich für die Moskau-Rallye der 125 ccm Gilera an, mit der er ohne Schwierigkeiten durchkam.

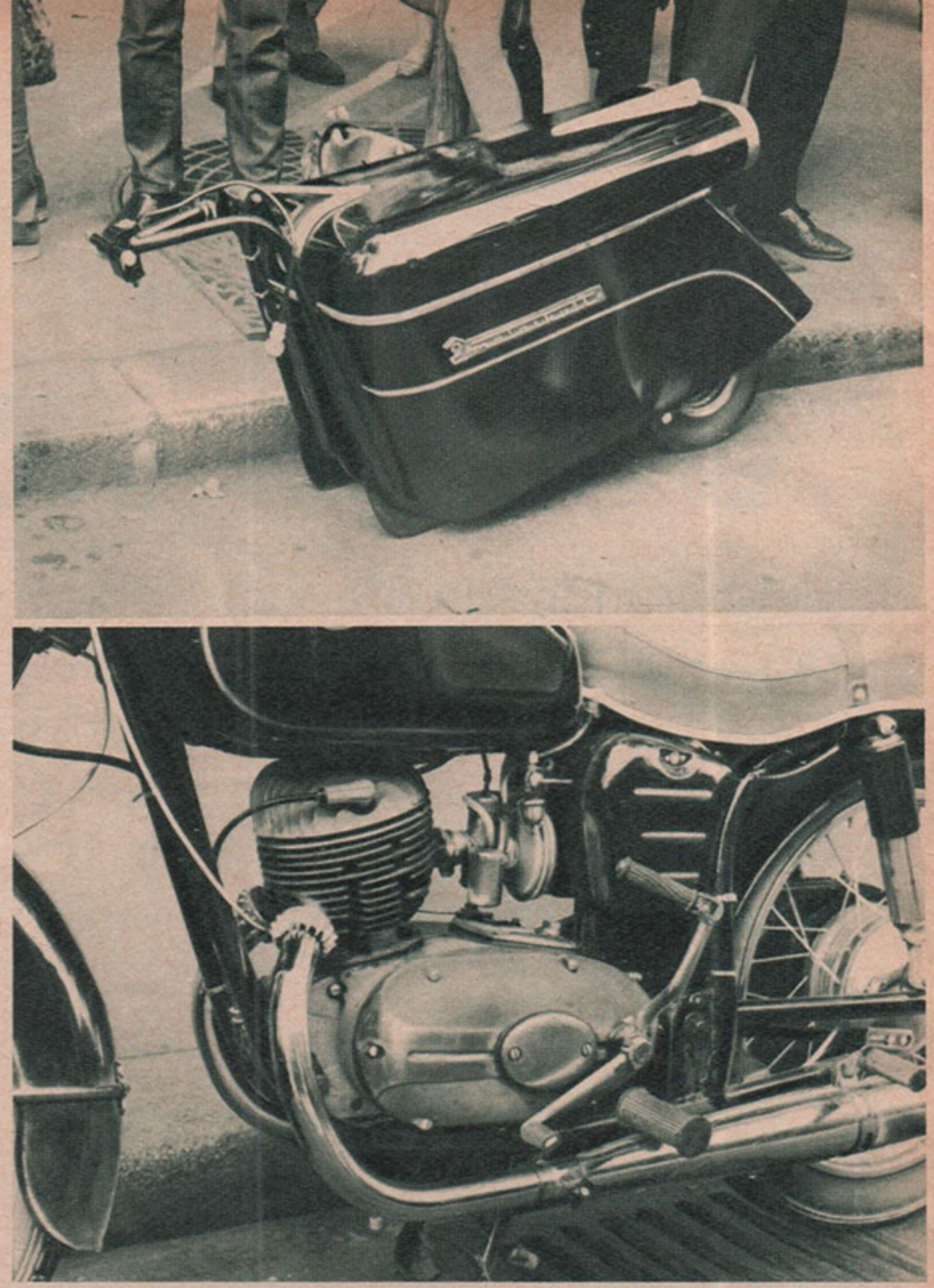


darunter Lastwagen und Omnibusse mit riesigen Tanks, und nicht selten muß man die Pumpe auch noch selbst bedienen, um dann in eine nahegelegene Holzbaracke zu gehen und dort zu bezahlen. Automatische Mischvorrichtungen für Zweitakter-Mischung sind sehr selten (ich sah nur eine), und deshalb muß Mischung in einem Eimer und mit Hilfe eines Holzstabs zusammengerührt werden — vom Fahrer selbst oder vom Tankstellenpersonal, das meist weiblich ist. Und dabei haben die meisten sowjetischen Motorräder Zweitaktmotoren! Ich wollte gern Bilder von dieser Tankerei machen — aber das war verboten, weil es sich um strategisch wichtige Objekte handelte, wie man mir sagte.
Andererseits hat man in der UdSSR den billigsten Kraftstoff in ganz Europa, billiger auch als in den anderen Ostblock-Ländern (Polen ausgenommen), das Benzin kostet weniger als in Italien und Deutschland. Und etwas anderes ist als erfreulich zu vermerken: bleibt man auf russischen Straßen einmal ohne Benzin liegen, dann gibt einem der nächste Lkw- oder Polizeifahrer kostenlos Kraftstoff — und auch wenn man im nächsten Gehöft um Kraftstoff fragen muß, erhält man ihn dort meist ohne Bezahlung.
Die polnischen Tankstellen sind die gleichen wie in Rußland, aber in der Tschechoslowakei ist man wesentlich besser dran, während die Tankstellen in Ungarn und Jugoslawien dem westlichen Standard entsprechen.
Werkstätten sind in Rußland noch seltener als Tankstellen. Wenn vorhanden, so wird in ihnen alles repariert — vom Lkw bis zum Moped. Dabei werden in der Sowjetunion und in den anderen Ostblockstaaten die Fahrzeuge gefahren, bis sie praktisch auseinanderfallen. Der Großteil der Motorradbesitzer muß, ob er will oder nicht, sich selbst um das Fahrzeug kümmern, weil die wenigen Werkstätten mit Großreparaturen an Lkws, Omnibussen und Traktoren voll ausgelastet sind. In den Städten ist es schwierig, überhaupt eine Garage zu finden — besonders erschwerend im Hinblick auf die strengen russischen Winter.
Haftpflichtversicherung und Sturzhelm sind in allen kommunistischen Ländern Vorschrift — ausgenommen in Rußland. Trotzdem kann man aber an der Grenze eine Versicherung abschließen, sie kostet etwa DM 20.— für 10 Tage.



Die polnische Polizei bevorzugt die Junak „M 10", eine 350 ccm-Einzylinder mit Ohv, die bei 6000 U/min etwa 19 bhp abgibt. Maschinengewicht 170 kg, Höchstgeschwindigkeit ca. 125 km/h. Das entspricht so der Regina 1953! Die Junak ist im übrigen auch als Geländemaschine zu bekommen.

Motorräder sind in Rußland in erster Linie reine Beförderungsmittel, und dementsprechend sind die verschiedenen Typen auch gebaut: kräftig, rein funktionell und mit bescheidener Leistung. Sie kosten zwischen 200 und 1000 Rubel und können auf Abzahlung in monatlichen Raten, verteilt auf ein Jahr, gekauft werden. Nur sind die Lieferfristen meist recht lang. Um einen Anhaltspunkt für die Höhe der genannten Preise zu geben: in Rußland verdient ein Arbeiter 140—200 Rubel pro Monat. Nach den offiziellen Statistiken werden in den UdSSR jährlich etwa 700 000 motorisierte Zweiräder hergestellt, und nach dem neuesten Fünfjahresplan sollen es ab 1970 jährlich 1 Million werden.
Im Hinblick auf die schwierigen Bedingungen im winterlichen Rußland und die Verwendung als Alltags-Fahrzeug werden viele Gespanne gefahren, wobei die Beiwagen nicht nur an 750er und 650er Zweizylindermaschinen angekoppelt werden, sondern auch schon an 350er und 250er. Sämtlich sieht man diese Gespanne überladen, wobei man feststellt, daß Motorräder und Gespanne weit mehr auf dem flachen Land als in den Städten gefahren werden.
Das erste in Rußland serienmäßig gebaute Motorrad war die „L 300" *(eine komplette Kopie der seinerzeitigen DKW aus Zschopau. D. Red.)*. Die Produktion begann schon 1930, es war ein Einzylinder-Zweitakter mit 300 ccm Hubraum. Aber bis zum Beginn des zweiten Weltkriegs hielt sich die Produktion in bescheidenen Grenzen, und was gebaut wurde, waren Kopien westlicher Modelle, so der BSA „Slooper", der Zweizylinder-Indian und der Zweizylinder-BMW. Nach dem Krieg wurde die Produktion dann erheblich ausgeweitet, 1948 begann es mit der 350er ISCH, einem Einzylinder-Zweitakter, wieder eine DKW-Kopie (NZ 350 in Wehrmachtsausführung), die noch heute, wenn auch inzwischen verbessert, gebaut wird.

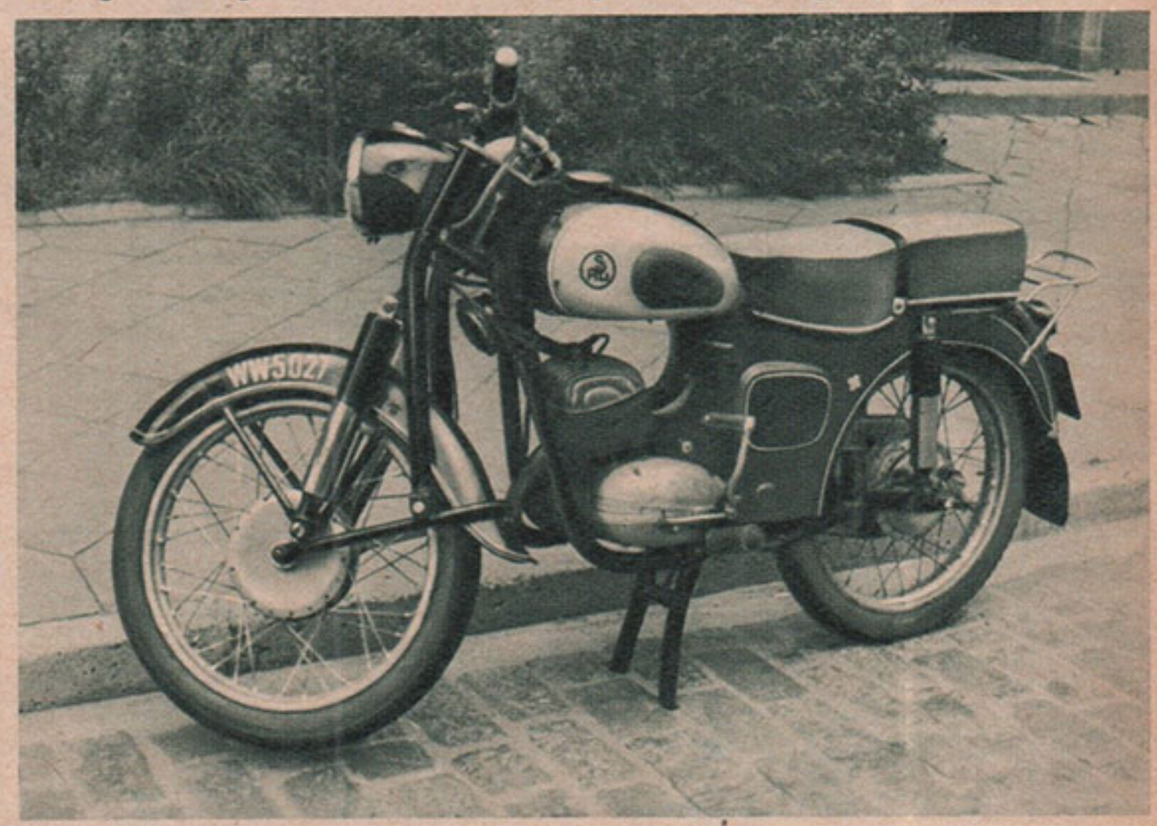


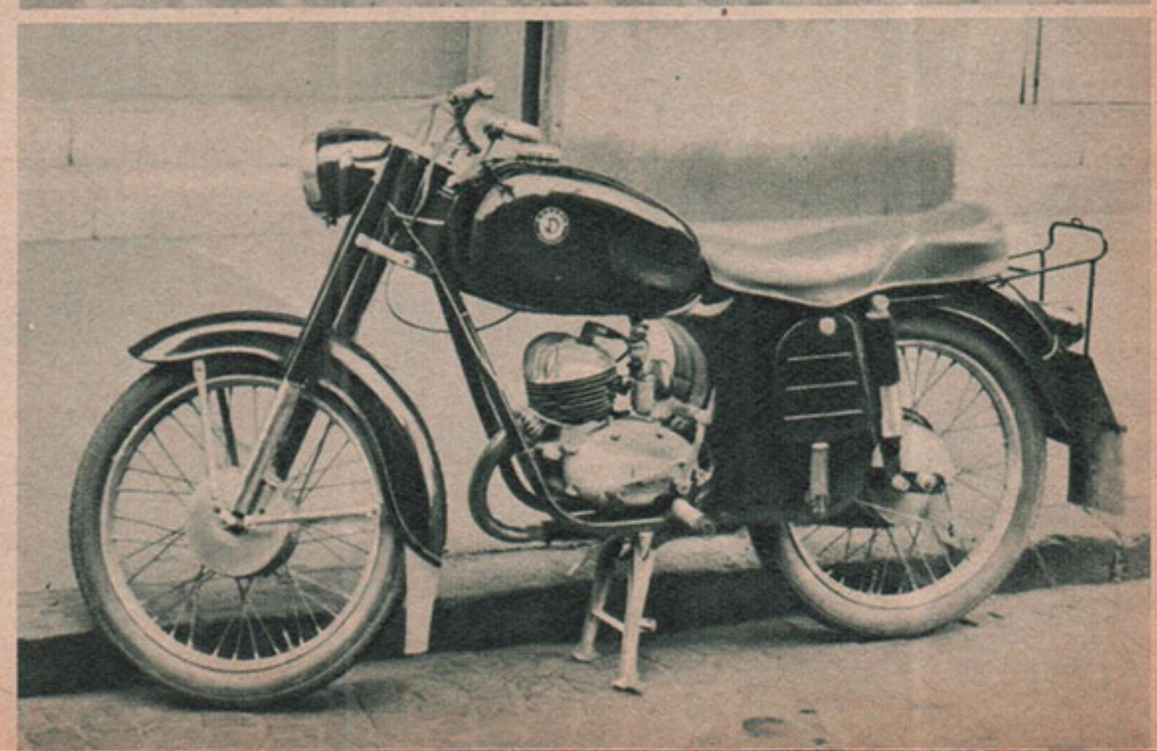
Oben: Sehr viel wird mit Anhänger gefahren, hier die ungarische Ausführung für die 250 ccm Pannonia.

Darunter: Und hier die 250er Pannonia, die beliebteste ungarische Maschine. Sie wird auf der Donauinsel Czepel gebaut, wo sich Ungarns größte metallverarbeitende Industrie befindet. Als Leistung für den normalen 250er-Zweitakter werden 15 bhp angegeben, allerdings soll sich im Versuch bereits ein 250er Zweitakt-Twin befinden, der den Anschluß an den internationalen Markt herstellen soll.

Unten: Diese hübsche polnische 175 ccm-Maschine leistet 9 bhp bei 5000 U/min, hat vier Gänge, wiegt 114 kg und wird mit 90 km/h Höchstgeschwindigkeit angegeben. Fahrwerksmäßig wirkt sie mit Vorder- und Hinterradschwinge recht modern, sogar die Kette ist gekapselt.

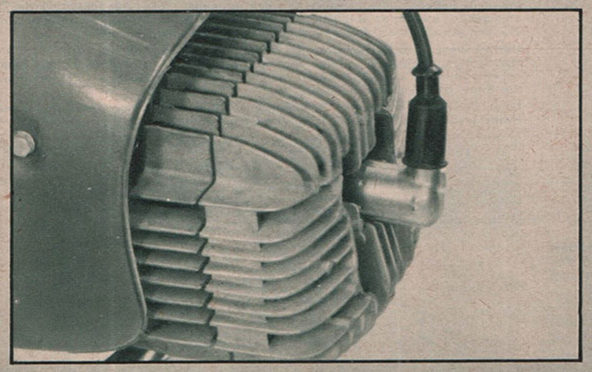
Ganz unten die ungarische Danuvia, eine 125er mit 6 bhp, 6000 U/min und einer Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Vier Gänge und ebenfalls gekapselte Hinterradkette.





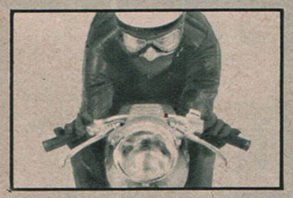
Die neue Kreidler-FLORETT RS eine heiße Sache!

Eine brandneue 50-ccm-Sportmaschine. Entwickelt nach dem Vorbild der berühmten Renn-FLORETT! Gebaut nach den Erfahrungen im Geländesport, bei Straßenrennen und Weltrekordfahrten. Getestet auf den Hochgebirgspässen der Alpen, in unwegsamem Gelände und auf bekannten Rennpisten. Die »Rakete« für Sportfans.

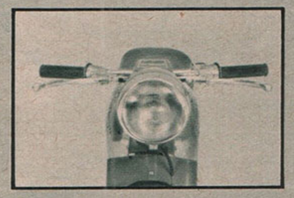


Großflächenzylinder. mit Hochleistungszündanlage. Zylinder und Zylinderkopf stammen von der Grand-Prix-Rennmaschine. (Vizeweltmeisterschaft – unerhörte Rasanz!). Der Zylinder hat leitblechgeführte Fahrtwindkühlung. Er besitzt enorme thermische Reserven. Das Motorgehäuse ist optimal abgedeckt. Das Getriebe verstärkt!

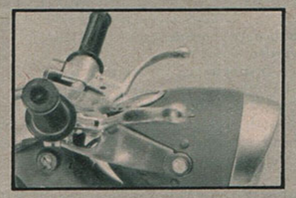
Sportlenker: um 360 Grad verstellbar. Jede gewünschte Einstellung leicht möglich. Mit neuentwickelten Sportarmaturen. Für Renneinsätze ist der Scheinwerfer leicht abnehmbar. Serienmäßiger Tachometer bis 120 km/h.



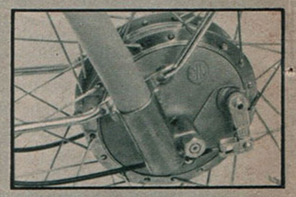
Einstellung für Rennfahrer: tief über die Maschine gebeugt, fast liegend. Wenig Luftwiderstand bietend, absolut sportlich. Aerodynamisch günstigste Sitzposition! Beispielhaft für alle Motorradfans!



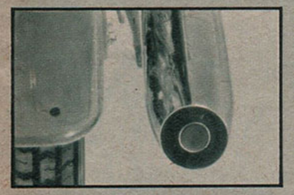
Einstellung für Sportfahrer: so eingestellt wird die Maschine ab Werk geliefert. Ermüdungsfreie Fahrweise auch auf längeren Strecken. Sportliche Haltung kann trotzdem beibehalten werden!



Einstellung für Super-Fans: auch mit einer sportlichen Maschine hat man zeitweise das Bedürfnis, entspannt zu fahren – dann heißt es »Lenker hoch« für individuellste Fahrerhaltung. Übrigens: falls Sie einen Fahrstil entwickeln wollen, den es noch nicht gibt – hier haben Sie alle Möglichkeiten!



Vordere Bremsnabe: der Durchmesser beträgt jetzt 150 mm. Durch großdimensionierte Leichtmetall-Bremsen mit zentral liegendem Bremsring gelang eine wesentliche Bremswegverkürzung.



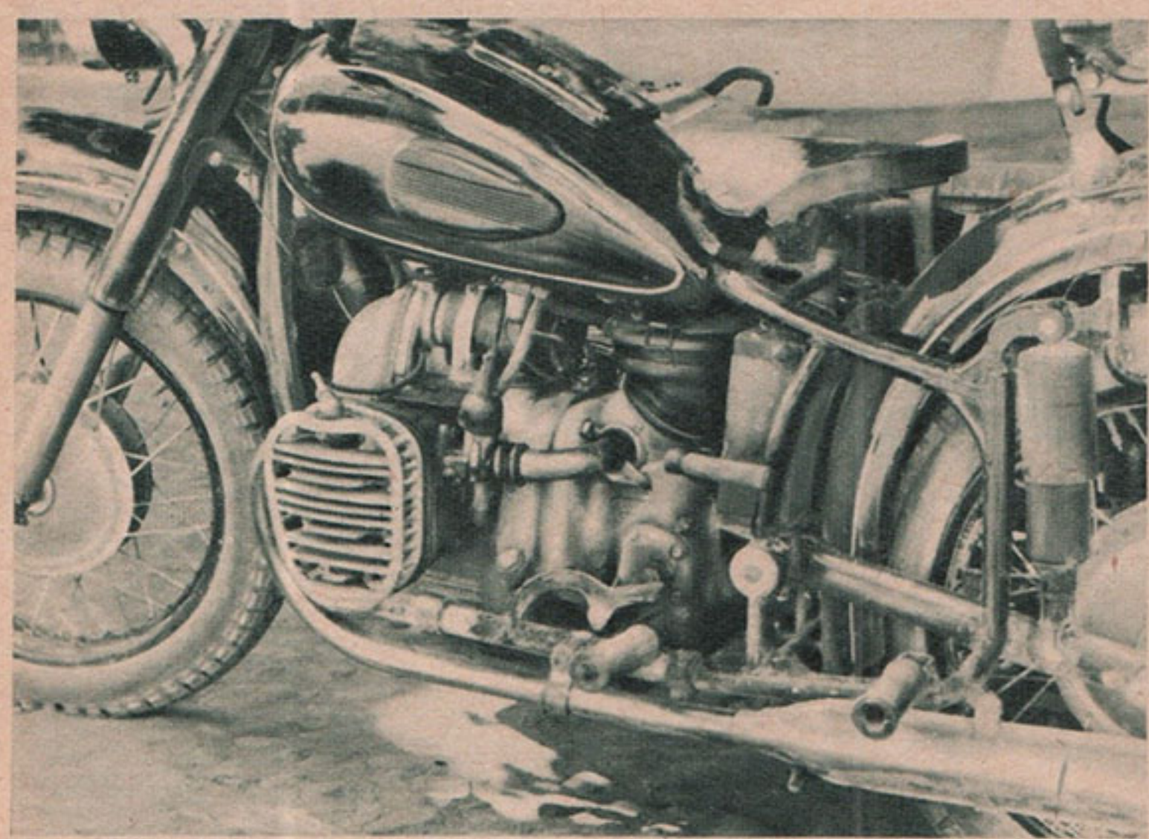
Auspuff: eine Form, die dazu anreizt, »in die Röhre gucken zu lassen«. Ein Anblick, an den sich schon viele Konkurrenten bei Straßenrennen gewöhnen mußten. – Täglich gesehen von vielen Motorradfahrern . . .

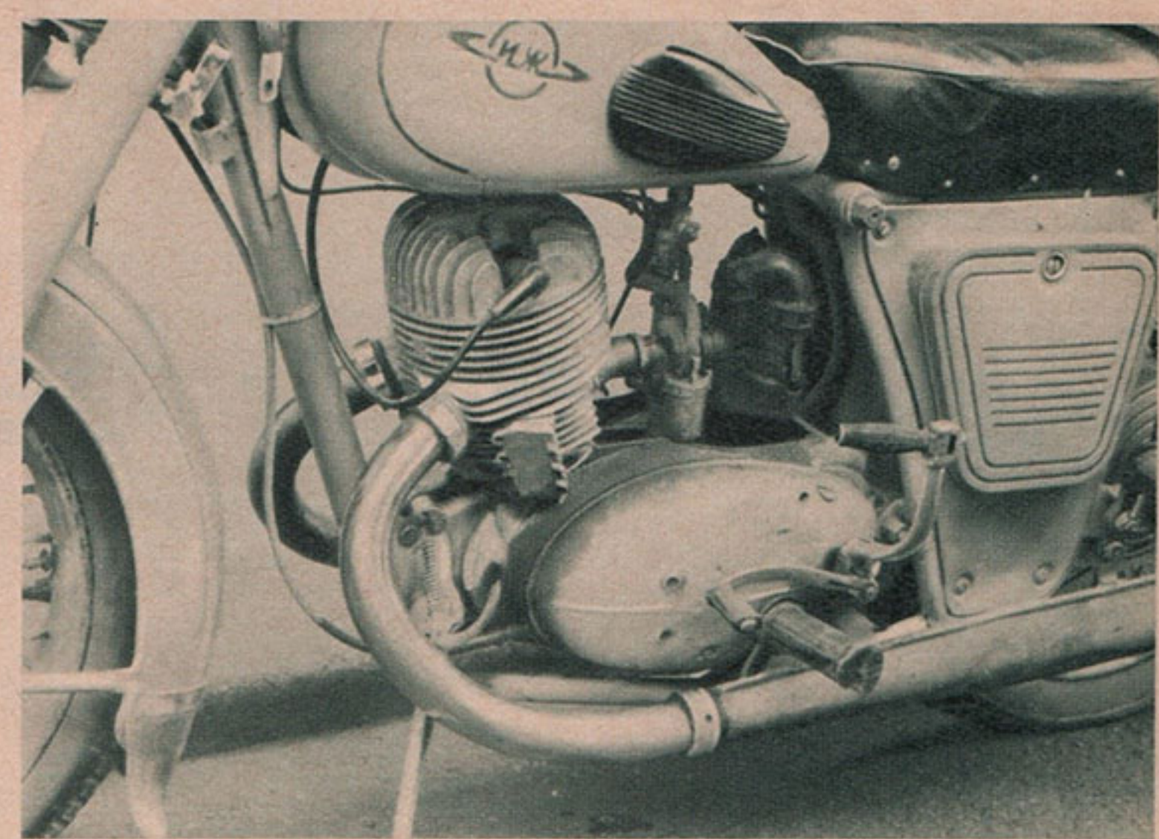
50 ccm, 5,3 PS bei 7600 U/min. Rennbewährter, fahrtwindgekühlter Großflächenzylinder, enorme thermische Reserven. 5-Gang-Fußschaltung, Führerschein 4 (keine Fahrprüfung vorgeschrieben!). Farbe rot mit schwarzer Sitzbank und vollverchromtem Sporttank.

Gutschein M 1

Bitte senden Sie mir ausführliche Informationsunterlagen über Ihr gesamtes Fahrzeugprogramm.

KREIDLER FAHRZEUGBAU
7014 KORNWESTHEIM

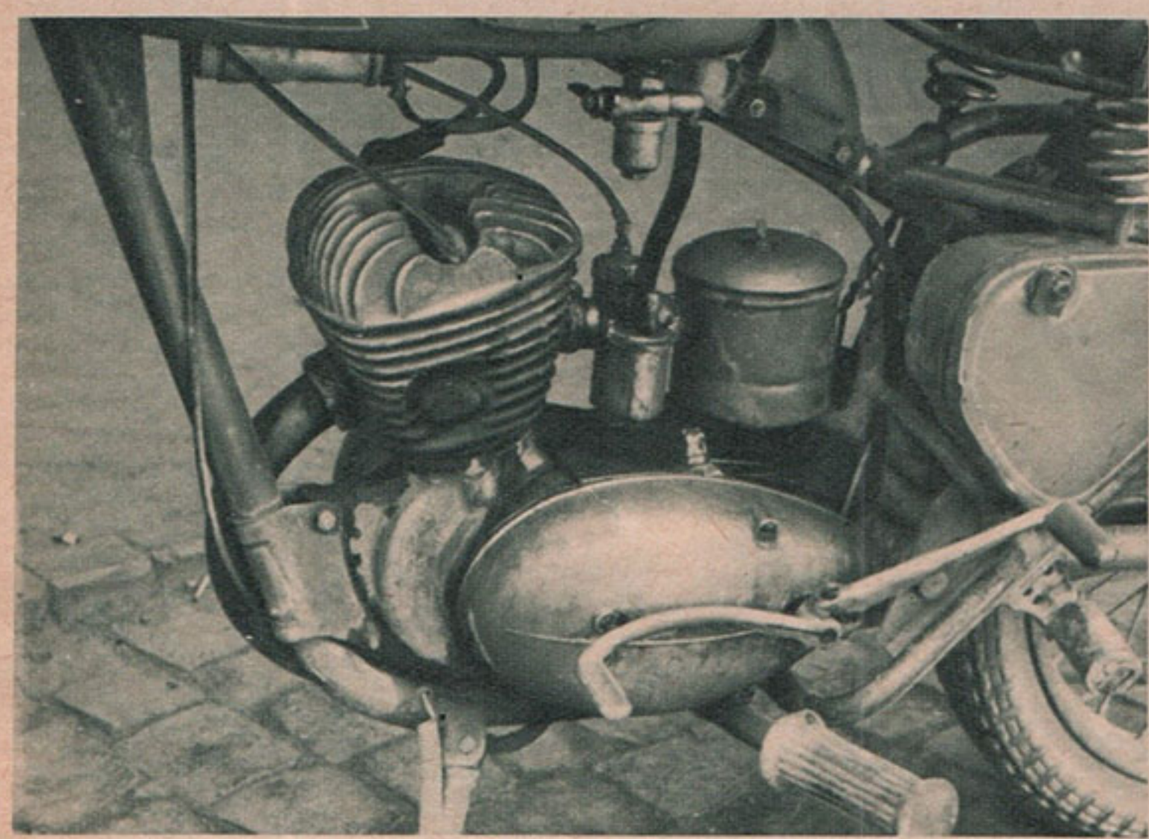




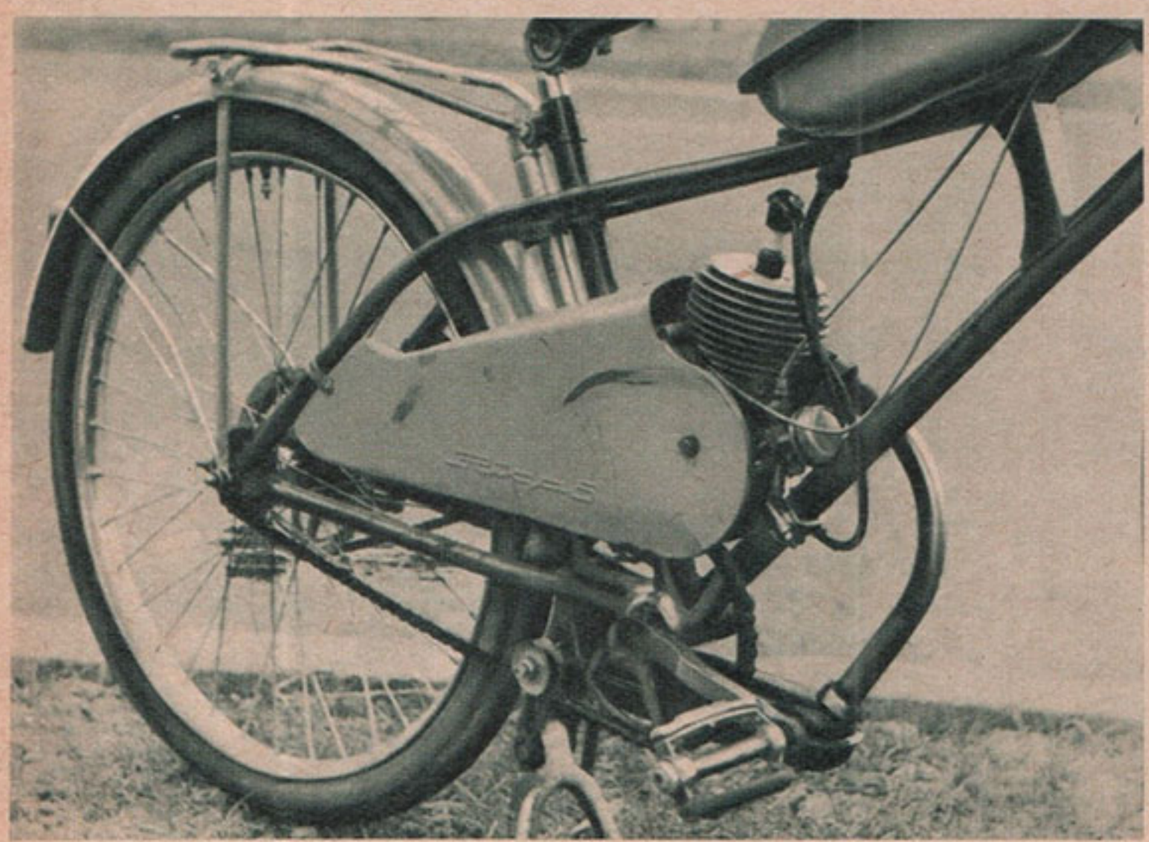
Mit dem 750 ccm-Boxermotor, sv, ist die russische IRBIT M 61 die schwerste Maschine. Sie kann natürlich ihre Verwandtschaft mit der BMW nicht verleugnen, ist aber inzwischen sogar weiterentwickelt worden. Immerhin hat sie Hinterradschwinge und eine recht modern aussehende Telegabel.

Rechts: Die 350er ISCH, Typ 56, als Einzylinder-Zweitakter, erinnert an uralte DKW-Zeiten. Hier sieht man noch die angeschraubten Deckel der Überströmkanäle, sieht den Schleuderfilter (Kradmelder wissen noch . . .) und mehrere andere Kleinigkeiten früherer Zeiten. Allerdings hat man auch hier ein wenig weiterentwickelt, hat z. B. die Kette gekapselt und sichtlich einen Aluzylinder verwendet. Aber der Kopf hat noch ein Dekompressionsventil!

Unten: Die einzige russische 125er heißt M 103. Auch hier findet man die angeschraubten Überströmdeckelchen. Mit etwa 5 bhp soll diese Maschine rund 80 km/h laufen, bei einem Gewicht von 85 kg.



Unten: Russisches Moped „Riga 5". Es sieht unwahrscheinlich häßlich aus, weist in der Serienausstattung nicht mal eine Beleuchtungsanlage auf, hat aber drehschiebergesteuerten Einlaß! Kopf und Zylinder sind aus einem Stück gefertigt, wie auch weitere Einzelheiten sehr deutlich auf rationellste Fertigung deuten.
Der Motor mit 45 ccm leistet 1,2 bhp und gibt dem Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 40 km/h.



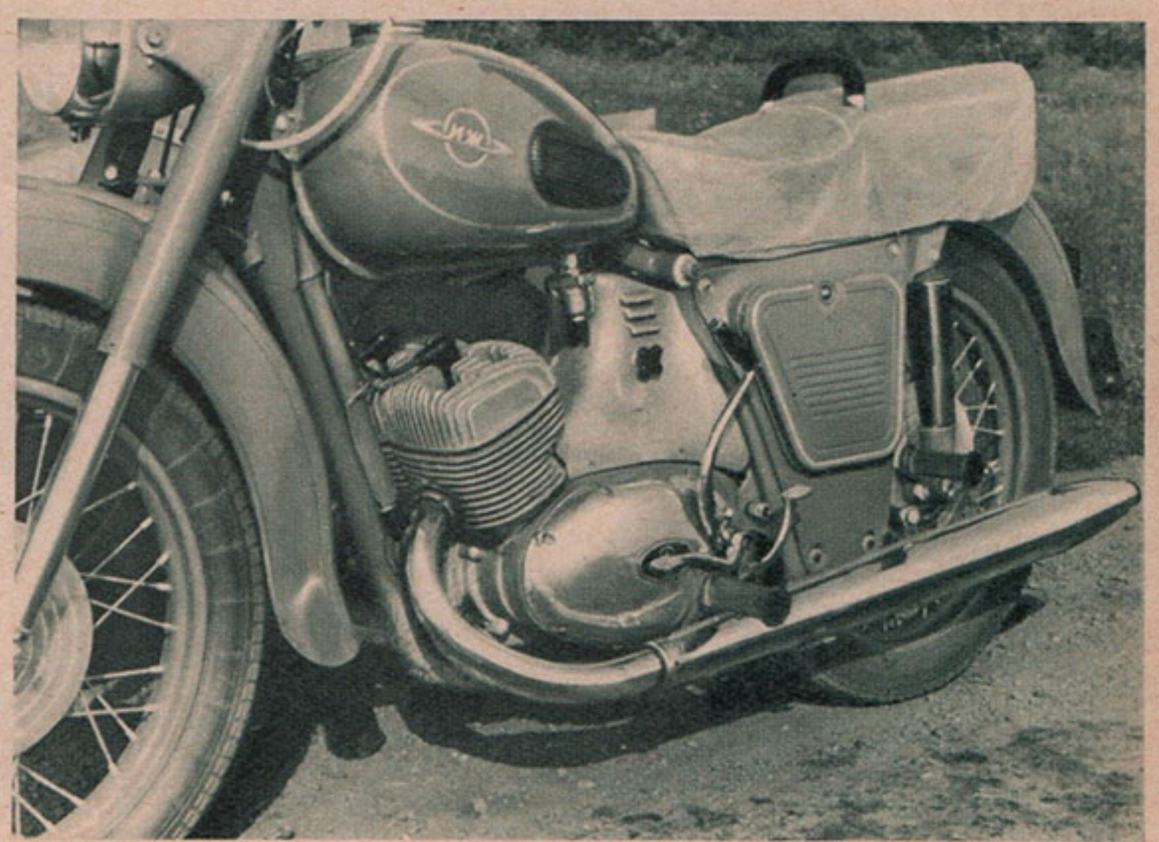
Auch die anderen, später aufgenommenen Modelle waren deutlich von den deutschen Vorbildern inspiriert *(schließlich ging ja das ganze demontierte Zschopauer Werk samt den Führungskräften nach Kriegsende in die Sowjetunion! D. Red.)*, aber auch von tschechischen und italienischen (als „Viatka" fand sich der Vespa-Scooter in Rußland wieder). Die heute in Rußland käuflichen Straßenmaschinen sind noch nahezu die gleichen wie vor 6 oder 7 Jahren, aber die Industrie ist dabei, ihre Modelle umzustellen, und es sollen sich interessante Neuentwicklungen im Versuch befinden, so u. a. auch ein mit Hilfe einer Kunststoffkarosserie total verkleidetes Modell mit Earles-Vorderradgabel. Man produziert auch Sport- und Rennmodelle, mit denen man ja bekanntlich auch schon außerhalb der UdSSR an den Start gegangen ist. Aber diese Spezialmaschinen sind nicht käuflich, man kann sie nur als Mitglied eines Sportclubs erhalten, der festlegt, wer die Maschinen fahren soll.

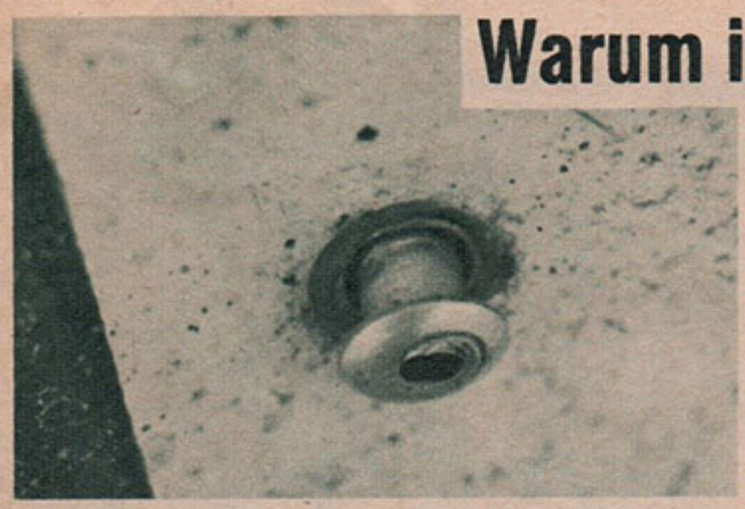
Rein auf Alltags-Nützlichkeit abgestellt sind auch die polnischen und die ungarischen Motorräder, aber es sind eigene Konstruktionen, die in Konkurrenz mit den tschechoslowakischen Jawa- und CZ-Maschinen stehen. Die Preise sind durchweg sehr hoch.

Um so mehr muß ich am Schluß noch ein Wort über meine Gilera verlieren: eine der kleinsten Maschinen der Rallye und eine der am weitesten hergekommenen. Obwohl ich sie fast durchweg voll herannahm, hat sie mich nicht einmal im Stich gelassen. Sie sprang stets auf den ersten Tritt an und kam mit dem erstaunlich geringen Verbrauch von 3 Liter auf 100 km aus, so daß mich die ganzen 7000 km an Kraftstoff und einem Ölwechsel nicht mehr kosteten als runde 20 000 Liras = etwa 130 Mark. Mit ihrem famosen, unermüdlichen und weitgehend vibrationsfreien Motor, ihrem gutgestuften Fünfganggetriebe, mit ihren richtig sitzenden Bedienungshebeln, ihrer ausgezeichneten Sitzbank und ihrer guten Federung machte sie direkt das Fahren zum Vergnügen — in Leistung, Fahrkomfort und Zuverlässigkeit brauchte sie sich hinter keiner größeren Maschine zu verstecken. Einzige Wartungsarbeiten während des ganzen Trips war der eine Ölwechsel und zweimaliges Kettennachstellen. Und abgesehen von den erheblichen Mengen von Dreck, die am Schluß der Fahrt heruntergewaschen werden mußten — sie präsentierte sich nicht anders als bei Beginn der Rallye, und ich hätte keine Bedenken gehabt, ohne einen zusätzlichen Handgriff sofort erneut mit ihr nach Moskau zu starten.

Carlo Perelli

Die weitest entwickelte russische Maschine dürfte die 350er Zweitakt-Twin ISCH 58 sein. Sie weist bereits hartverchromte Aluzylinder auf und hat auch rein äußerlich recht gefällige Linienführung. Mit 15 bhp und 110 km/h Höchstgeschwindigkeit liegt sie aber noch weit unterm Weltmarktniveau.





Warum immer schrauben oder schweißen?

Nieten hält auch

Die etwas provozierende Überschrift wird bei vielen Edelbastlern sofort Widerspruch hervorrufen, denn immerhin ist ja im oberen linken Bild deutlich zu sehen, daß dieser Niet bereits losgeschlagen und abvibriert wurde. So ähnlich sehen die Erfahrungen der meisten Bastler mit Nieten allgemein aus. Aber trotzdem gibt es genügend Fälle, wo man mit ruhigem Gewissen zur Nietverbindung greifen kann, man muß es nur (wie bei anderen Dingen auch) möglichst richtig machen.

Also zuerst vorher denken, vielleicht zur Erlangung gewisser Erfahrungen ein paarmal üben, bevor man draufloshämmert. Wenn Nietverbindungen grundsätzlich konstruktiv schlecht wären, dann würden wohl keine Schiffe den Ozean überqueren können, dann würden auch keine Bremsbeläge halten, keine Kupplungsbeläge und in vielen Fällen auch keine Kotflügelstreben (Bild oben rechts). Soo schlecht kann's also gar nicht sein.

Das Bild des losvibrierten Nietkopfes (am Nummernschild) zeigt aber deutlich, daß man erhebliche Fehler machen kann, wenn man nicht alle vorkommenden Belastungen vorher in die Überlegungen einbezieht. Hier hatte man, auf Erfahrungen mit Nummernschildern an Automobilen aufbauend, das Schild mit Alu-Hohlnieten (sogenannten Blindnieten, die von einer Seite aus, ohne Gegenhalter, angezogen werden) angeheftet. Dabei aber eben nicht bedacht, daß ein Motorradmotor erhebliche Vibrationen erzeugt, die den Niet in der Bohrung im Nummernschild so heftig bewegen, daß hier tatsächlich Verschleiß auftritt. Also wäre in diesem speziellen Falle zu überlegen, ob man nicht durch Verwendung eines anderen Nietmaterials und dadurch erreichbarer kräftigerer Klemmung, Bewegungen zwischen Niet und geklemmten Teilen verhindern könnte. Ich selbst habe das mehrfach durchexerziert, zwar nicht speziell am Nummernschild, aber doch unter ähnlichen Verhältnissen. Und da klappte die Nietung plötzlich einwandfrei auch mit guter Lebensdauer.

Da hier platzmäßig kein Kompendium über „Nieten und genietet werden" geschrieben werden soll, ein solches auch wohl kaum interessieren würde, beschränken wir uns auf die häufigst vorkommenden Fälle. Dazu in Bild 1 ein paar der gebräuchlichsten Bauarten. Ganz links ein Alu-Vollniet, Durchmesser 5 mm, Länge 20 mm (zum Abschätzen des Abbildungsmaßstabes). Verwendung am Motorrad wohl kaum üblich, da dieser Niet im Verhältnis zu seinem Platzbedarf zu geringe Festigkeit hat. Daneben oben ein kleiner Vollniet aus Eisen und darunter ein Vollniet aus Kupfer, die schon eher für kleinere Basteleien in Frage kämen. In der Mitte sind Bremsbelagnieten, Material Kupfer, Bauform Hohlniet, zu sehen, jeder wird bereits eine Vorstellung davon haben. Ganz rechts ein Messing-Hohlniet, den man z. B. für größere Blechnietungen recht gut verwenden könnte.

Bild 2 zeigt ein kleines Hilfswerkzeug, das besonders zum Aufnieten von Bremsbelägen, also bei Verwendung von Cu-Hohlnieten, seine Vorzüge hat. Mit dem kleinen Stift gibt man dem Niet Halt, er wackelt nicht so heftig und wird vor allem auch einigermaßen senkrecht gehalten. Außerdem rutscht man nicht mehr beim Nieten mit dem ganzen Backen vom Gegenhalter ab. Der Stiftbolzen wird in den Schraubstock gespannt (sehr fest), der Niet wird aufgesteckt und dann kann man Bremsbelag und Bremsbacken auf den Niet aufsetzen.

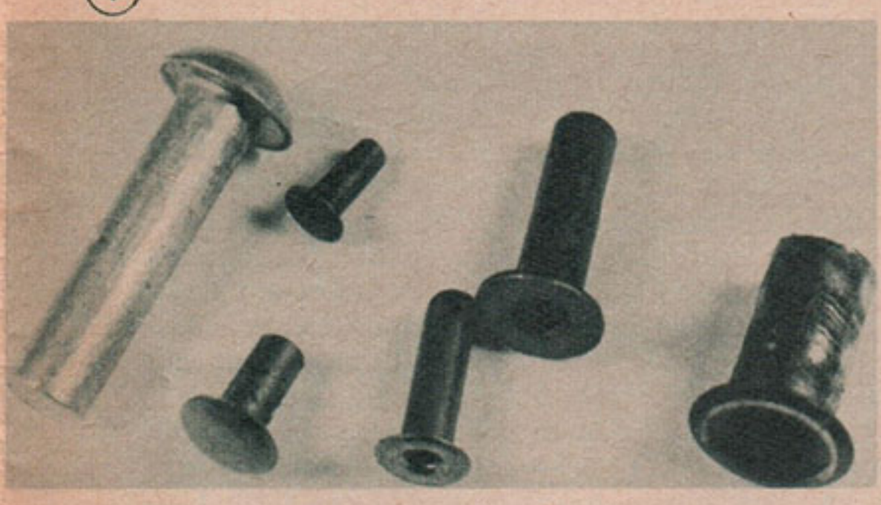
Bild 3: Nietverbindungen halten nur Beanspruchungen in bestimmten Richtungen aus, wenn man z. B. so biegt, wie es hier geschehen ist, dann darf man sich nicht wundern, wenn der Nietkopf umgeknickt und evtl. durch Vibrationen gelöst wird. Zerstörung dieser Verbindung ist also durch Biegen leicht möglich. Würde man dagegen das rechte Stück festhalten und am linken Flacheisen kräftig ziehen, so wäre die Beanspruchung für den Niet eine reine Scherlast, und in dieser Hinsicht verträgt er eine ganze Menge.

Ab Bild 4 sehen wir uns einmal einen Nietvorgang in einzelnen Schritten genau an. Die beiden zu verbindenden Teile beulen sich noch etwas aus (auch bei Bremsbelägen häufig der Fall. Muß vorher beseitigt werden, evtl. stimmt der Lochabstand nicht genau genug!), sie werden mit dem Setzdorn zusammengedrückt. Hier wurde ein Stück Rohr in passender Größe genommen, man kann sich natürlich für diesen Zweck für die verschiedenen Nietdurchmesser Dorne anbohren, zumal die Bohrung nicht tief sein muß. Bild 5 zeigt nämlich, daß der Überstand des Nietes, der den Schließkopf ergeben soll, nicht allzuhoch sein soll. Bei Cu-Hohlnieten kann man etwa sagen, daß er dem Durchmesser des Nietes etwa entsprechen soll. Müßig zu erwähnen, daß man den überflüssigen Rest eines Hohlnietes nicht einfach abkneift, sondern absägt.

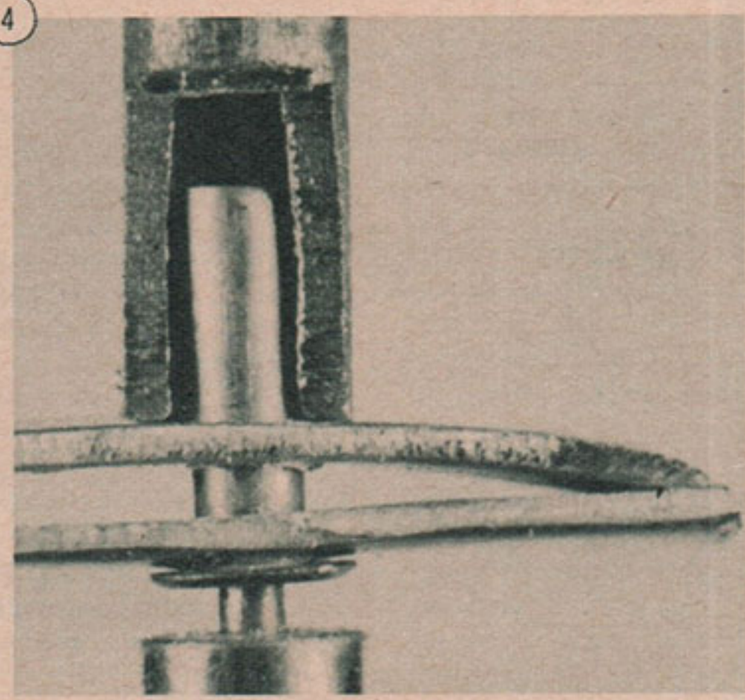
Bild 6: Es gibt vornehmere Dorne zum Aufweiten des Nietes, man kommt mit dem gewöhnlichen Körner aber aus, sofern man gefühlvoll und nicht gleich zu kräftig draufschlägt. Der Trichter soll etwa so aussehen wie Bild 7 zeigt. Schlägt man zu kräftig drauf, dann drückt man evtl. den Niet an der Kante des Bohrloches durch oder weitet ihn

(Fortsetzung Seite 624)

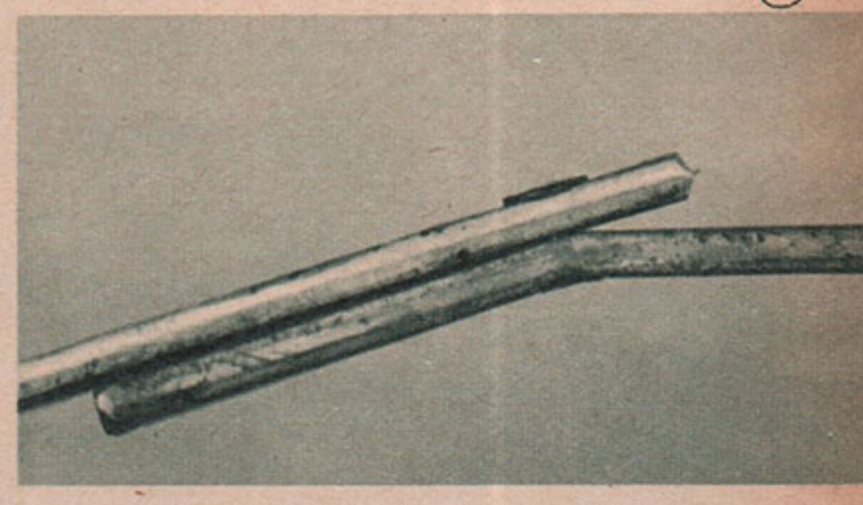
1



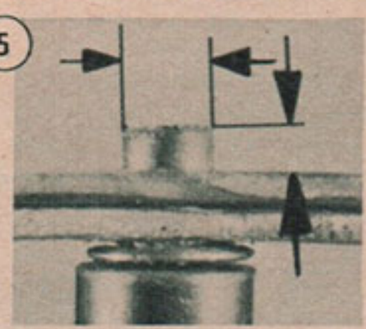
4



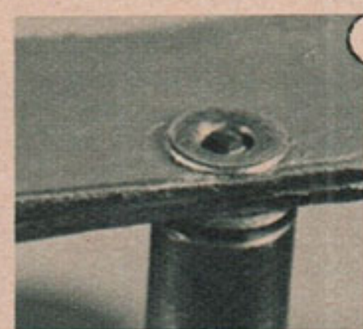
3



5



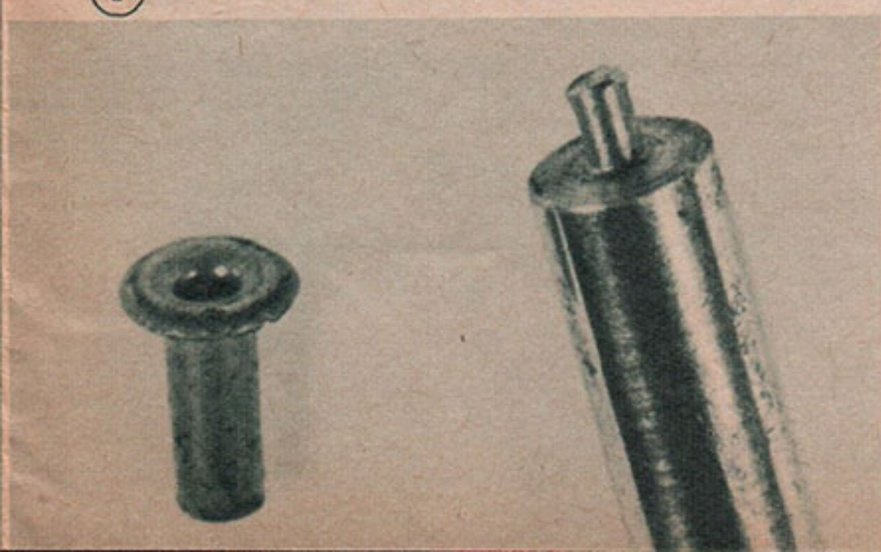
8



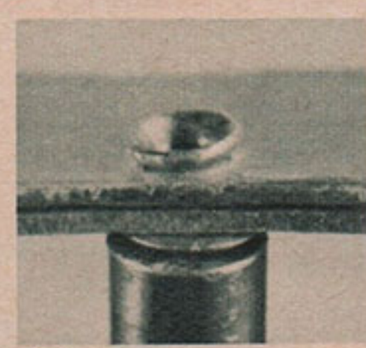
6

9

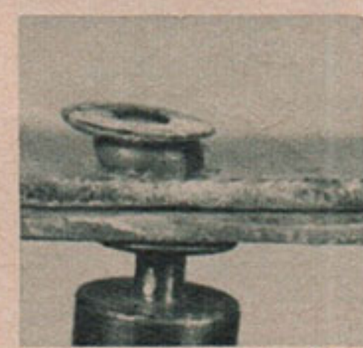
2



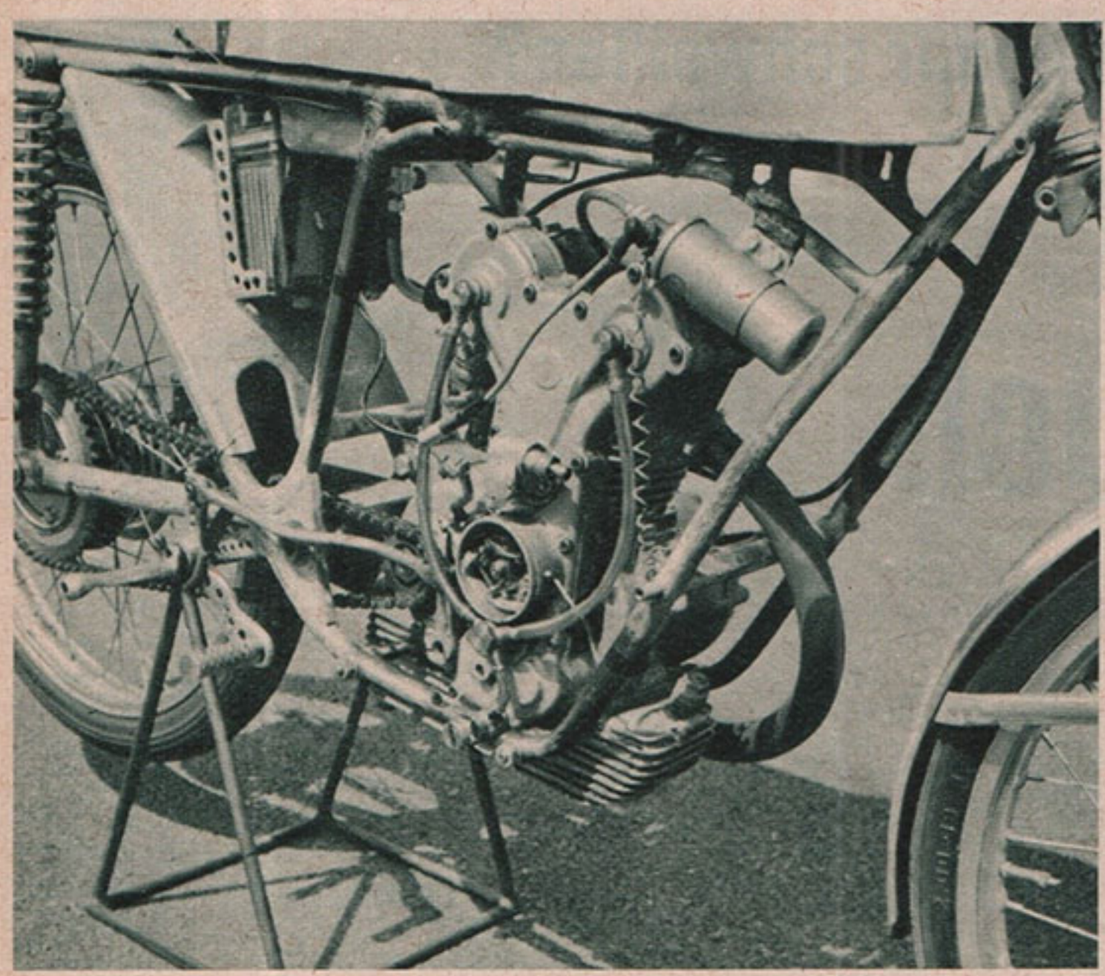
7



10



11



Bei Benelli hat man für die Kämpfe in der neuen 60 ccm-Klasse etwas ganz besonders Feines gebaut: diesen Einzylinder mit zwei obenliegenden, durch einen Zahnradsatz angetriebenen Nockenwellen, Bauteile des schnellen 250er Vierzylinder-Motors, von dem man also „eine Scheibe" abgeschnitten hat.

60 ccm-Rennmaschinen in Italien

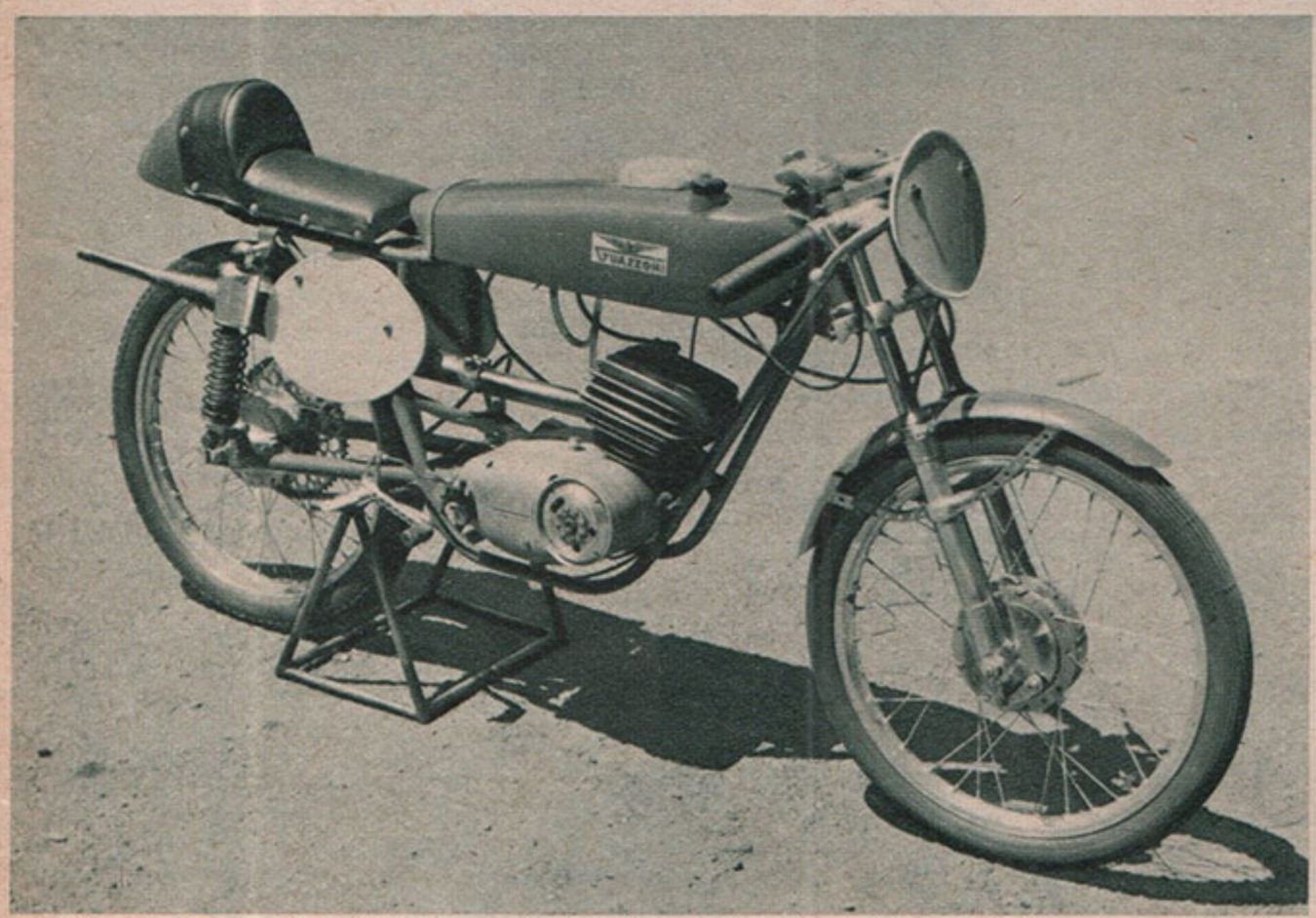
In Italien gibt es keine Rennen für die 50 ccm-Klasse. Das hat seine Begründung darin, daß 50 ccm-Maschinen dort zulassungs-, steuer- und führerscheinfrei (ab 14 Jahre!) sind, sofern sie keine höhere Motorleistung als 1,5 PS haben und nicht schneller als 40 km/h sind. Diese Sonderstellung möchte die italienische Industrie und Zweiradwirtschaft begreiflicherweise nicht dadurch in Gefahr bringen, daß sie öffentlich demonstriert, wie schnell 50er sein können (obwohl die meisten der führerscheinfrei gefahrenen Kleinsten schon von Haus aus schneller sind als 40 und noch dazu durch werksseitig lieferbare Sportsätze ohne Schwierigkeiten auf 75 km/h gebracht werden können). Jedenfalls schwebt über der italienischen Industrie stets das Damoklesschwert des Entzugs der eingeräumten Sonderrechte — und da man andererseits doch den sportlichen Wünschen der jüngeren Fahrer entgegenkommen und außerdem auch mit Rennerfolgen Propaganda treiben möchte, ist man auf den Ausweg verfallen, für die „Tiddler"-Klasse einen Hubraum von 60 ccm anzusetzen.

Heute sollen drei solcher 60 ccm-Renner italienischer Herkunft vorgestellt werden. Bei deren Beurteilung ist im übrigen zu berücksichtigen, daß die Italienische Föderation, die FMI, für diese Klasse, die dem Nachwuchs vorbehalten bleiben und deshalb von „Werks-Spezials" reingehalten werden soll, einige konstruktive Einschränkungen festgelegt hat: so dürfen die Getriebe nicht mehr als vier Gänge haben, der Vergaserquerschnitt (nur 1 Vergaser zugelassen) darf bei Viertaktern nicht größer als 15, bei Zweitaktern nicht größer als 17 mm sein, natürlich dürfen keine zusätzlichen Ladeorgane verwendet werden und auch alle anderen, sonst international gültigen Bestimmungen sind für die kleinen 60er zu berücksichtigen.

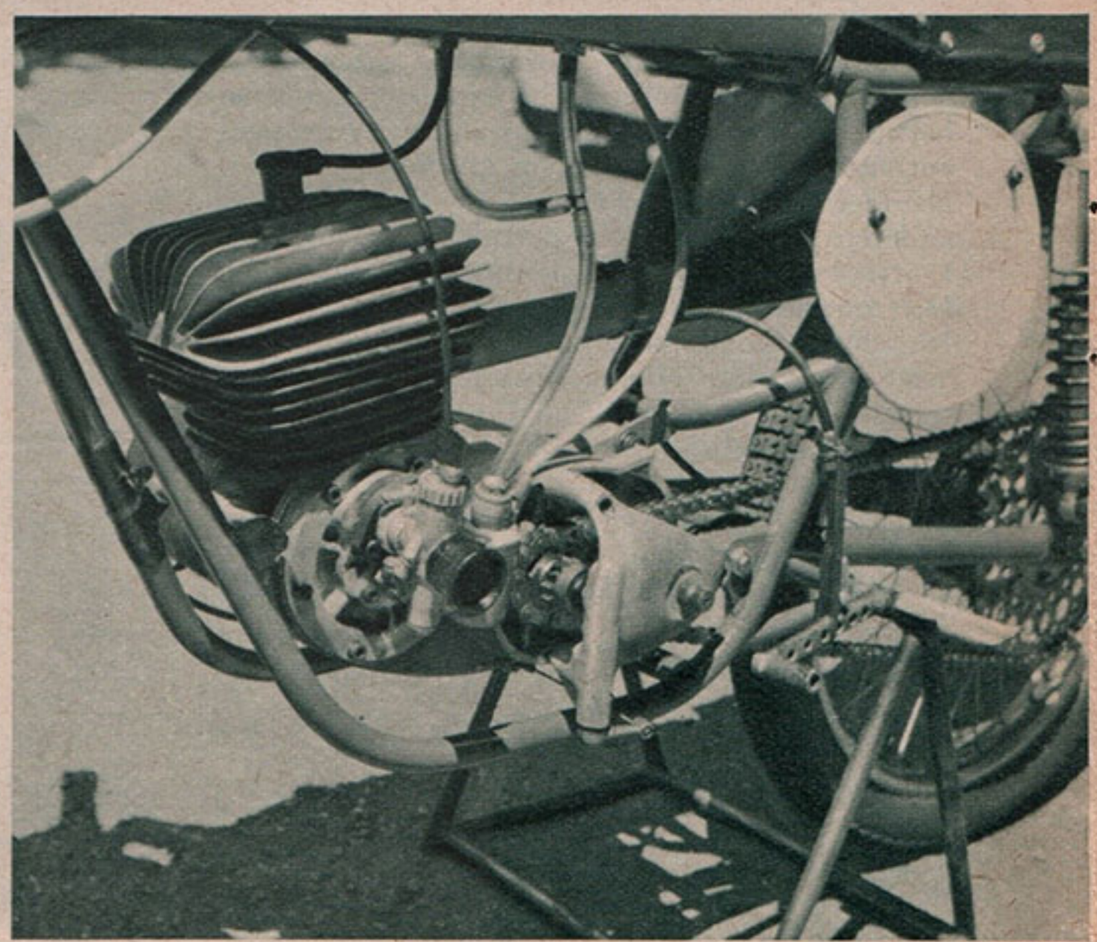
Benelli hat die gegebenen Möglichkeiten wahrscheinlich bisher am weitesten ausgeschöpft: dort bringt man nämlich einen kleinen Einzylinder-Viertakter mit zwei obenliegenden Nockenwellen, die an der rechten Seite durch einen Stirnradsatz angetrieben werden, der auch den Unterbrechernocken und den Drehzahlmesser antreibt. Das Motörchen ist sozusagen ein „Scheibchen" des Vierzylinder-Grand Prix-Motors, entstanden bei der Erprobung der einzelnen Bauteile des Mehrzylinders. Der nette, leichte Rahmen kann ebenfalls seine Verwandtschaft mit der großen Rennmaschine nicht verleugnen, wenn er natürlich auch wesentlich zierlicher ist. Ceriani-Telegabel und -Federbeine dienen zur Aufhängung der 2.00—18 bereiften Laufräder. Die Höchstleistung des Motors soll 9 PS betragen — mehr läßt sich mit dem 15er Vergaser aus dem an sich viel leistungsträchtigeren Motor nicht herausholen. Der Primärantrieb erfolgt durch Zahnräder, die Mehrplattenkupplung arbeitet trocken außerhalb des Getriebeölbads im Kühlluftstrom an der linken Motorseite, geschmiert wird der Motor mittels Zahnradölpumpe (Trockensumpf).

Die Firma F. B. Minarelli hat eine 60 ccm-Rennmaschine aus ihrem 75 ccm-Modell abgeleitet, mit dem sie im vergangenen Jahr in Monza Weltrekorde fuhr. Ungewöhnlich ist die Einlaßsteuerung mittels Membran (deshalb die eigentümliche Lage des Vergasers). Bohrung und Hub betragen 41,4 × 44 mm, Verdichtung 11:1, Höchstleistung 9,5 PS bei 10 800 U/min. An der

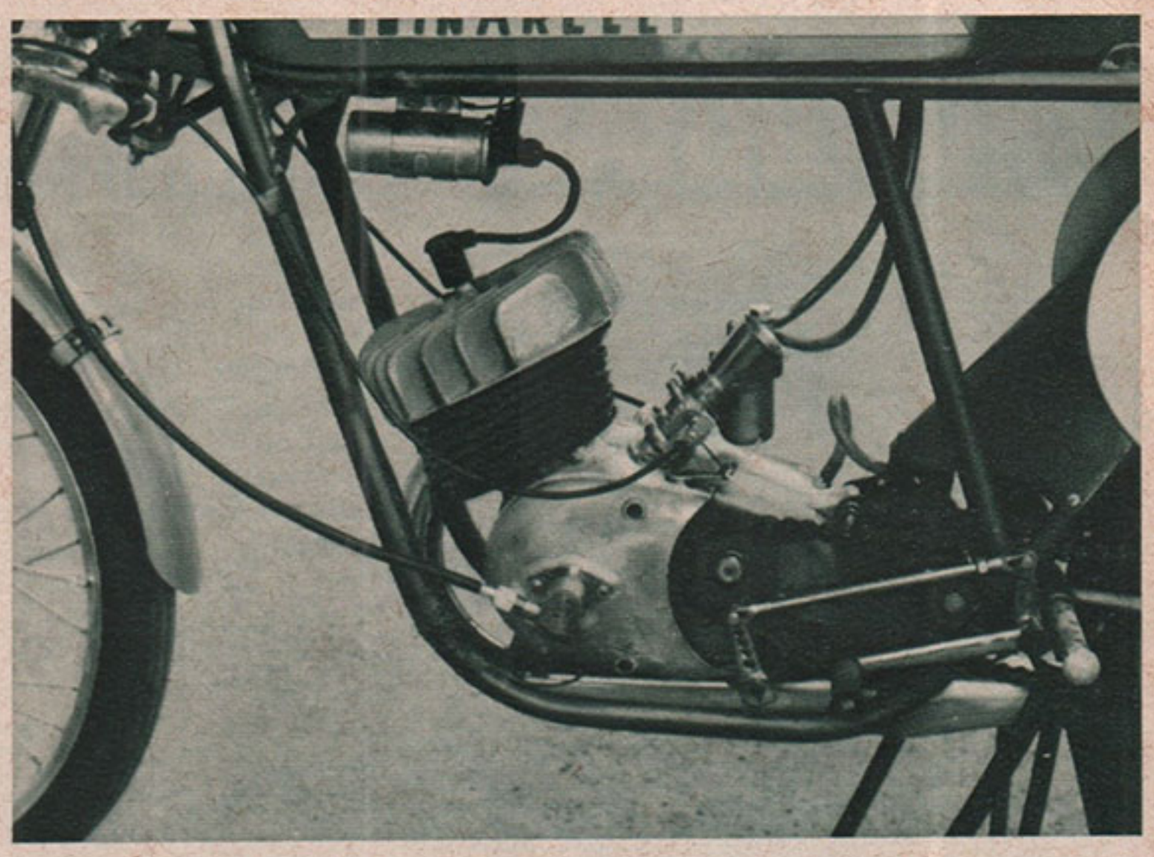
Guazzoni ist schon seit Jahren auf Drehschieber-Zweitakter spezialisiert, die man zunächst zum Einbau in Gokarts, dann aber auch als 50er Motorradmotoren baute.



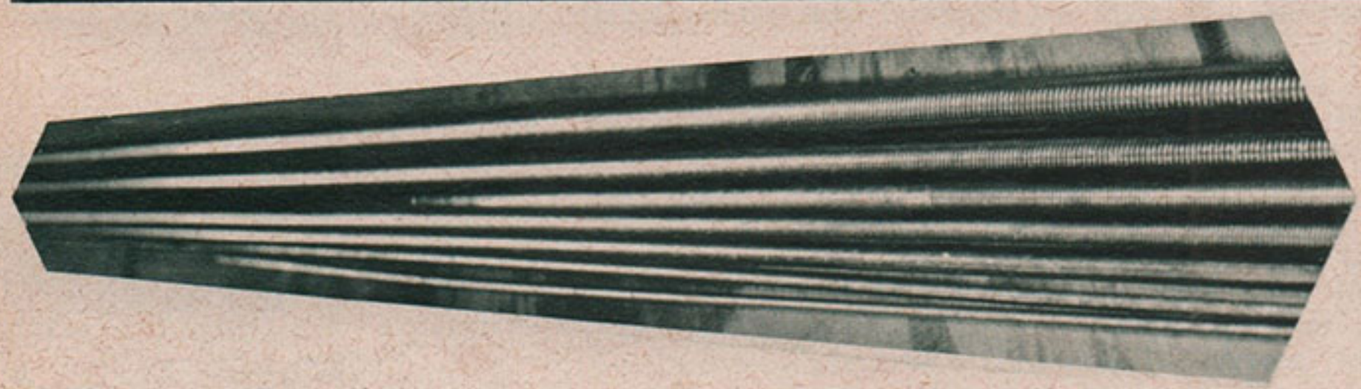
Auch beim neuen 60 ccm-Rennmotor handelt es sich um einen Einzylinder-Zweitakter mit Plattenschieber.



F. B. Minarelli hat das Programm seiner kleinen Einbaumotoren nun auch durch einen 60er Rennmotor erweitert: Einlaßsteuerung mittels Membran!



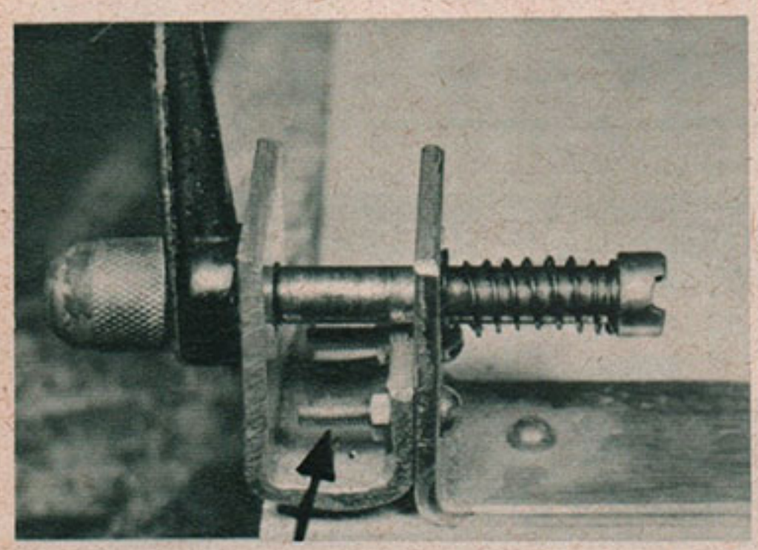
linken Motorseite ist der Schwungradzünder angeordnet, der Zahnrad-Primärantrieb und die Mehrplatten-Ölbadkupplung liegen auf der rechten Seite. Auch hier wird ein leichter Doppelrohrrahmen verwendet, auch hier ist die Bereifungsdimension 2.00—18, und die Federungselemente stammen von Ceriani.
Damit auch ein Drehschiebermotor nicht fehlt, baut ihn Guazzoni für die 60 ccm-Klasse, nachdem diese Firma sich schon seit Jahren auf Drehschieber-Zweitakter für Karts und kleine Zweiräder spezialisiert hat. Bohrung und Hub betragen hier 45 und 37,5 mm, die Verdichtung 12:1 und 9,7 PS bei 11 500 U/min sollen als Höchstleistung herauskommen. Das Gesamtgewicht des Maschinchens ohne Verkleidung beträgt nur 50 kg — wieder sitzt der Motor in einem Doppelrohrrahmen mit Tele und Federbeinen von Ceriani, und natürlich beträgt auch hier die Raddimension 2.00—18.
Diese kleinen Maschinen für Privatfahrer, die immerhin an die 140 km/h laufen, bringen recht interessante Rennen auf Rundkursen und Bergstrecken. Allerdings können Benelli und Minarelli derzeit nicht liefern (auch Anfragen aus Deutschland sind deshalb zwecklos, man wird bei der Ausstellung in Mailand im Oktober sehen, wie die Liefermöglichkeiten sind). Dagegen kann man die Drehschieber-Guazzoni in Italien zum Preis von 270 000 Liras, das sind etwa 1760.— DM, kaufen (übrigens auch als Fünfziger!). *C. P.*

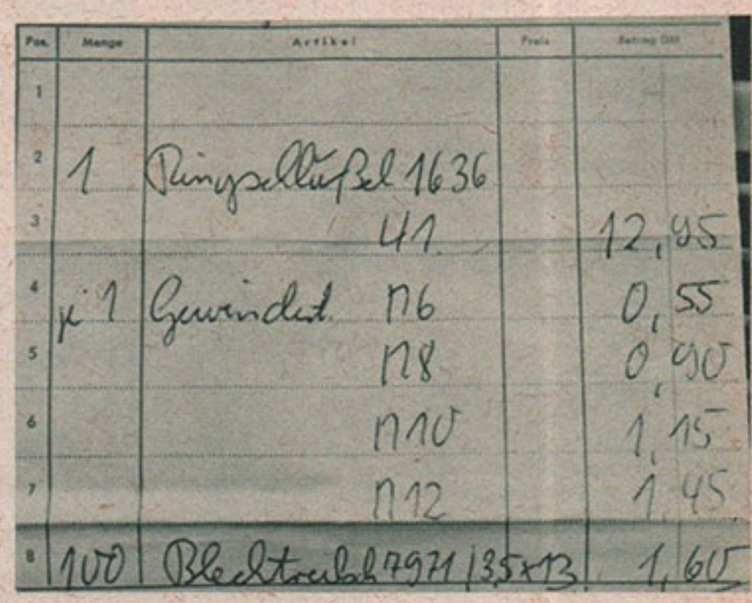


...und billig obendrein Gewindestangen

Haben Sie eine Schräubchenkiste? Und ist in der bisher immer genau die Schraube dringewesen, die Sie gesucht haben? Haben Sie nicht so manches Mal tränenden Auges eine gute 8 G-Schraube verwendet, wo es auch eine normale Weicheisenschraube getan hätte? Oder eine kleine M 3-Schraube mit Sechskantkopf, wo eine mit Rundkopf und Schlitz ohne weiteres genügt hätte? In allen diesen Fällen ist mit einer Gewindestange recht viel anzufangen, und billig obendrein.
Schrauben aller Sorten gehören bekanntermaßen zu den Dingen, die am wenigsten „preisgebunden" sind, man zahlt bei der einen Firma —.50 DM, bei der anderen —.25 DM usw., immer für die gleiche Abmessung. So was ärgert einen natürlich, vor allem dann, wenn man überlegt, daß die bewußte Schraube, kauft man sie im großen Werkzeugladen in der 100-Stück-Packung, höchstens fünf bis sechs Pfennige gekostet hätte. Aber was soll man dann mit den übrigen 99 Stück M 8 × 30 anfangen?
Auch in dem Falle ist die Gewindestange mit in die Überlegungen einzubeziehen. So viele Dinge werden am Motorrad und bei sonstigen kleinen Basteleien mit schönen teuren Schrauben befestigt, die alle Male auch mit Weicheisen- (das ist natürlich auch Stahl, eben nur nicht mit der 8 G-Festigkeit) oder gar mit Messingschrauben halten würden.
Wägen wir einmal die verschiedenen Vorzüge und Nachteile der Gewindestangen gegeneinander ab. Erst einmal kann man sich die benötigte Schraube in jeder Länge selbst genau passend abschneiden (siehe Fotos nebenan, damit es auch richtig wird). Zweitens hat man immer „Gewinde bis Kopf", was zwar durchaus nicht immer gebraucht wird, aber doch von Nutzen sein kann. Drittens zwingt die Gewindestange dazu, daß man je Schraube zwei Muttern usw. verwendet, was nicht unbedingt als Nachteil anzusehen ist. Stellen wir uns vor, die Befestigung des Kotflügels (sonst häufig mit Schrauben mit Zylinderkopf und Schlitz bewerkstelligt) geschähe unter Verwendung eines Stückchens Gewindestange. Dann wäre außen eine Mutter und innen ebenso. Läßt man dies eine Weile vor sich hinrosten und versucht dann, den Kotflügel abzuschrauben, löst sich eine der beiden Muttern bestimmt. Schlitzschrauben hingegen erfordern oft den Meißel. Viertens schließlich, und das ist eigentlich der Anstoß für diese Erwähnung gewesen, eignen sich Gewindestangen für eine Menge Arbeiten als Abzieherspindel (siehe BMW-Montage).
Sehen wir uns dagegen einmal die Nachteile an: Erstens ist die geringe Festigkeit zu erwähnen, die aber sehr oft dadurch wettgemacht werden kann, daß man einfach die nächst dickere Gewindegröße nimmt. Trotzdem darf man natürlich keine lebenswichtigen Teile mit Gewindestangenstückchen anheften. Zweitens wird die Notwendigkeit von zwei Muttern und zwei Scheiben und zwei Federringen pro Schraube teuer, allerdings kauft man sich Muttern und Kleinzeug leichter in größeren Mengen, man braucht sie sowieso häufiger. Drittens gibt es Befestigungsstellen, bei denen Gewinde bis Schraubenkopf nicht erwünscht ist, allerdings nicht allzu häufig. Und viertens schließlich haben Gewindestangen keinerlei Rostschutz, sind also metallisch blank, nicht mal brüniert. Auch das möchte ich nicht unbedingt als Nachteil ansehen, denn für Rostschutz muß man (außer bei verchromten oder verkadmeten Schrauben) auch sonst ganz besonders sorgen, die fehlende Brünierung wäre für mich wirklich kein Hinderungsgrund.
Bleibt allein als großer Nachteil die mangelnde Festigkeit, die sich im übrigen nicht nur darin auswirkt, daß etwa eine Schraube aus Gewindestange leicht abzureißen ist, sondern viel mehr darin, daß das Gewinde selbst leichter zu verdrücken und durch häufiges Lösen und Festziehen der Mutter zu beschädigen ist. Verstellschrauben aus Gewindestangen herzustellen wäre also nicht ideal.
Wenn man also das nächste Mal zehn M 6 × 25-Schrauben benötigt, mit denen man irgendein Kleinteilchen basteln will, dann denke man auch mal an Gewindestangen, die es im übrigen fast in jeder besseren Kleinstadt in Werkzeugläden oder Bastlergeschäften gibt. Ein Meter Gewinde M 6 für —.55 DM ist doch ein Wort, oder? *H.-J. M.*

Oben: Dünne Gewindestangen (etwa bis M 4) kneift man mit der Zange auf Länge ab, dickere werden durchgesägt, aber beide müssen vor dem Aufsetzen der Mutter am Ende ordentlich angeschrägt werden, damit man die Mutter nicht schief aufs Gewinde würgt.

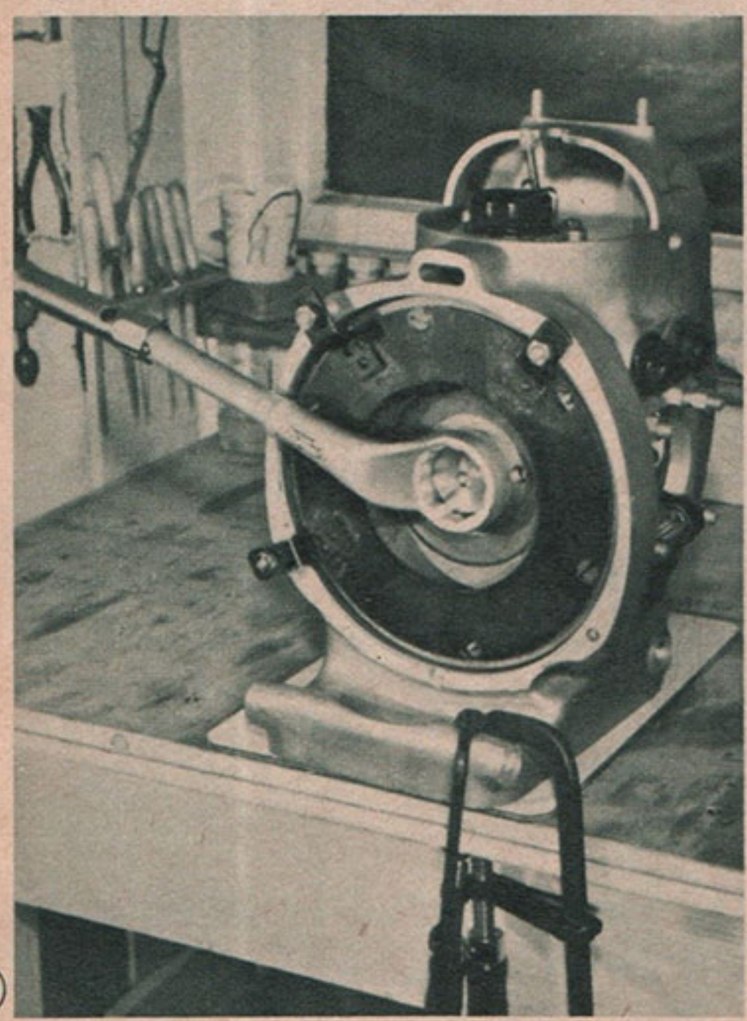




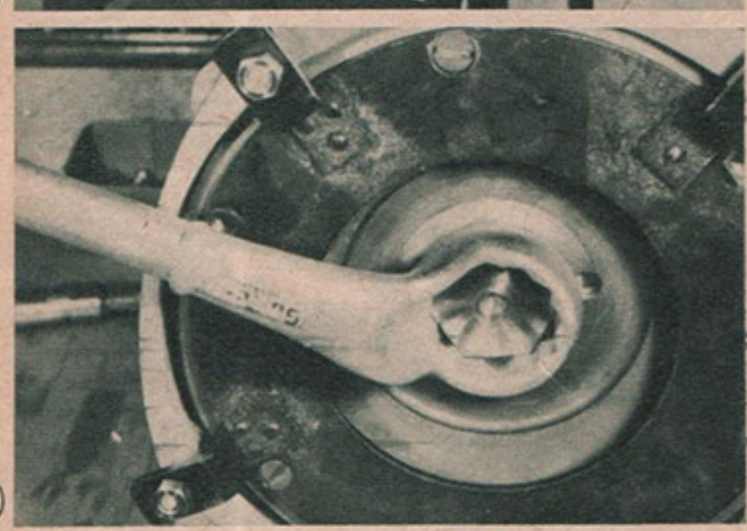
Pos.	Menge	Artikel	Preis	Betrag DM
1				
2	1	Ringschlüssel 1636		
3		41		12,95
4	pr 1	Gewindest. M6		0,55
5		M8		0,90
6		M10		1,15
7		M12		1,45
8	100	Blechschraube 7971 3,5×13		1,65

◀ Links: Kleine Basteleien, bei denen es nicht auf Festigkeit ankommt, macht man billiger mit Gewindestangenstückchen als mit Schrauben aus der 100-Stück-Packung. Rechts: Die Rechnung spricht für sich.

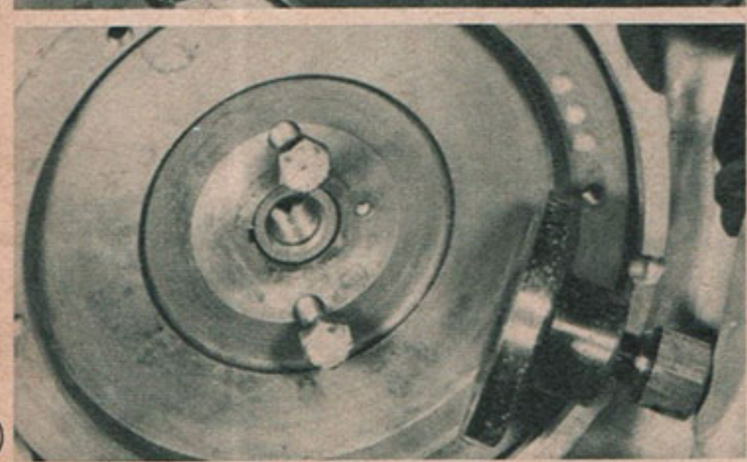
DAS MOTORRAD baut am Motor: BMW R 60. 5



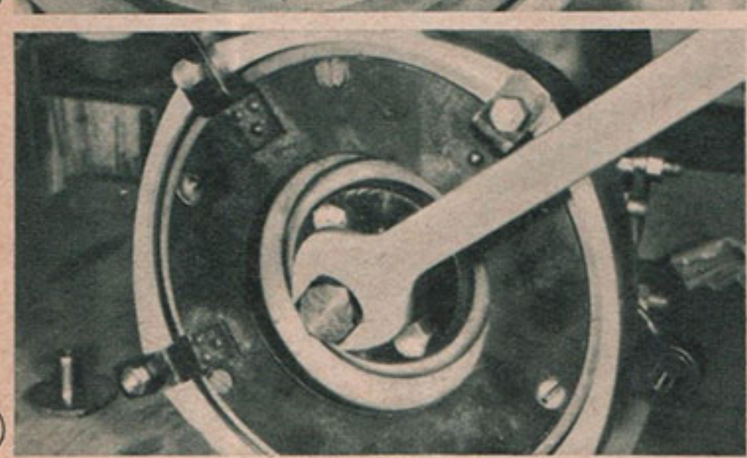
77



78



79



80

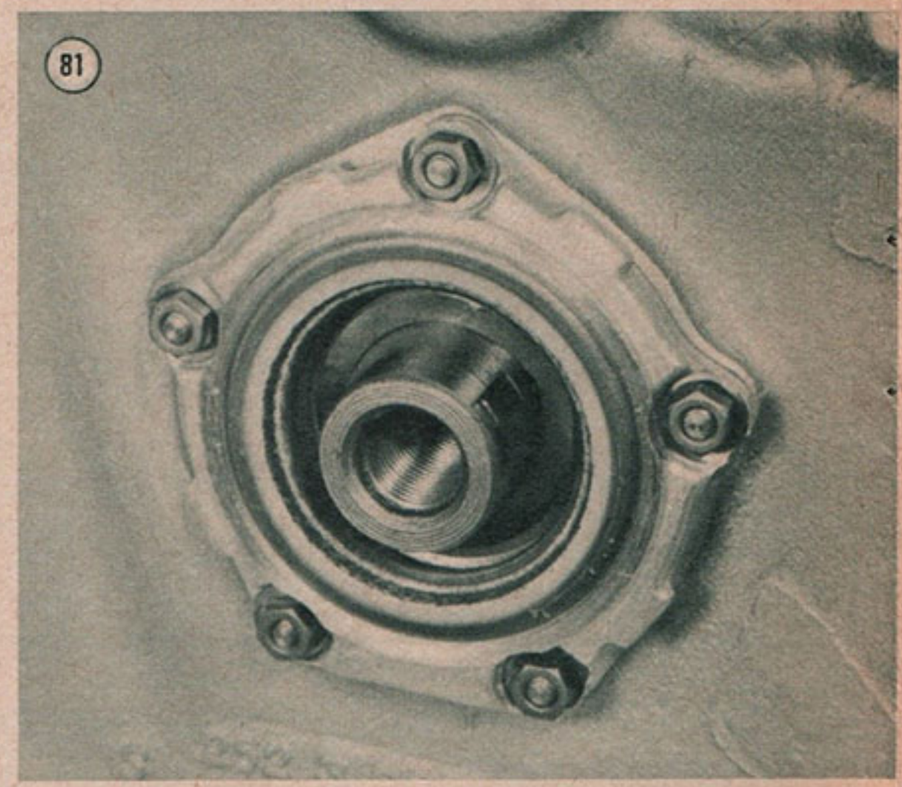
Den richtigen Schlüssel für die Schwungscheibenschraube müssen wir uns wohl oder übel kaufen, ich wählte dazu einen gekröpften Ringschlüssel, auf dessen Ende man ein Rohr als Verlängerung stecken kann (Preis DM 12.95). In den Bildern 77 und 78 ist dann gezeigt, wie man erstens den Schlüssel ansetzt und wie man zweitens den Motor festhält, wenn man keine Einspannvorrichtung zur Montage verwendet, wie sie werksseitig vorgesehen ist. Für diese Einspannvorrichtung ist übrigens die hier verwendete Schwungscheiben-Halterung vorgesehen, ich benutzte sie nur deshalb, weil eine besondere Anfertigung von kleinen Haltewinkeln kein Problem ist, aber mich zusätzlich Zeit gekostet hätte. Die Verlängerung auf dem Ringschlüssel wird wohl allgemein etwa knapp 1 Meter lang sein müssen, die Schraube sitzt sehr fest. Auch nachher beim Zusammenbau braucht man sie wieder, denn dann muß mit 17 mkp angezogen werden, was möglichst unter Verwendung eines Drehmomentschlüssels geschehen soll (Federwaage am Ende der Verlängerung).

Bild 79: Eines der wenigen Spezialwerkzeuge, die ich mir auch selbst kaufen würde, ist der Abzieher für die Schwungscheibe mit den zwei Schrauben M 10 × 1 × 25. Diese Schrauben sind hier in die Bohrungen der Schwungscheibe eingeschraubt, der Abzieher liegt daneben, damit man seine einfache aber sehr stabile Form erkennt.

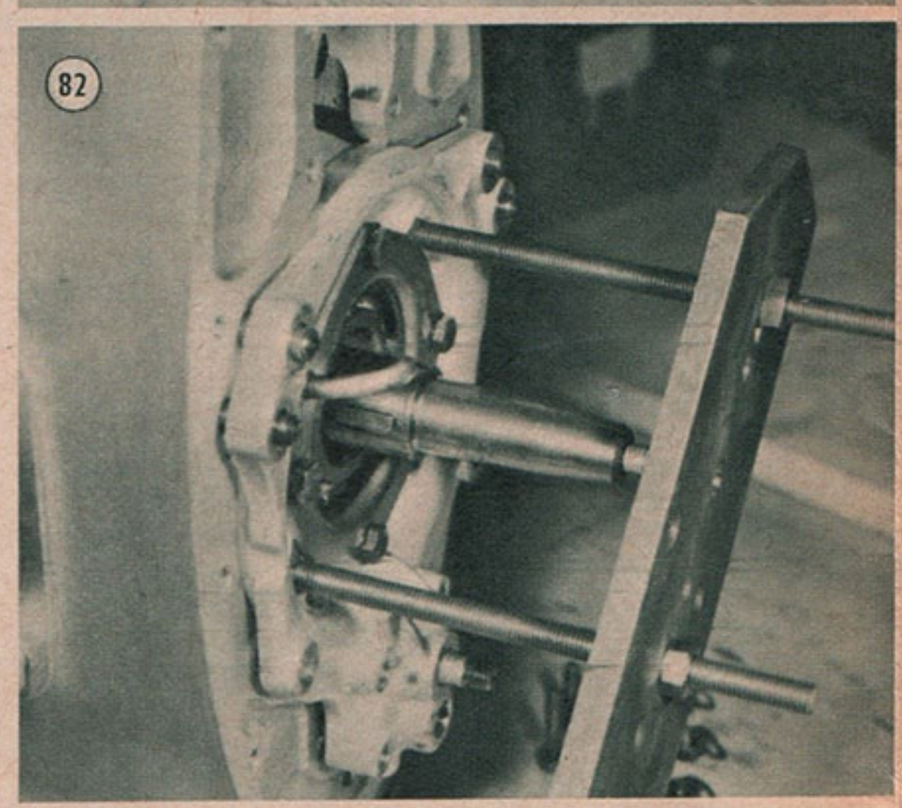
Bild 80: Mit dem Gabelschlüssel SW 27 spannt man die Abzieherspindel kräftig an (Schwungscheibenhalterung bleibt noch dran) und die Schwungscheibe wird in den meisten Fällen auf diese Weise von ihrem Konus herunterkommen. Schlimmstenfalls einen kurzen Prellschlag auf die unter Spannung stehende Spindel geben.

Auf Bild 81 ist zu erkennen, daß an diesem Motor bereits der neue Wellendichtring aus dem hellen Material eingebaut ist, seine Lauffläche wurde zart mit schwarzer Mo S_2-Paste eingerieben, denn auch dieser Dichtring kann ohne Schmierung nicht lange leben. Normalerweise, wenn man also die Kurbelwelle vollständig ausbauen will, muß jetzt der Wellendichtring herausgeholt werden, eine Prozedur mit Schraubenziehern, bei der er bestimmt zerdrückt wird. Also gleich neuen Dichtring besorgen.

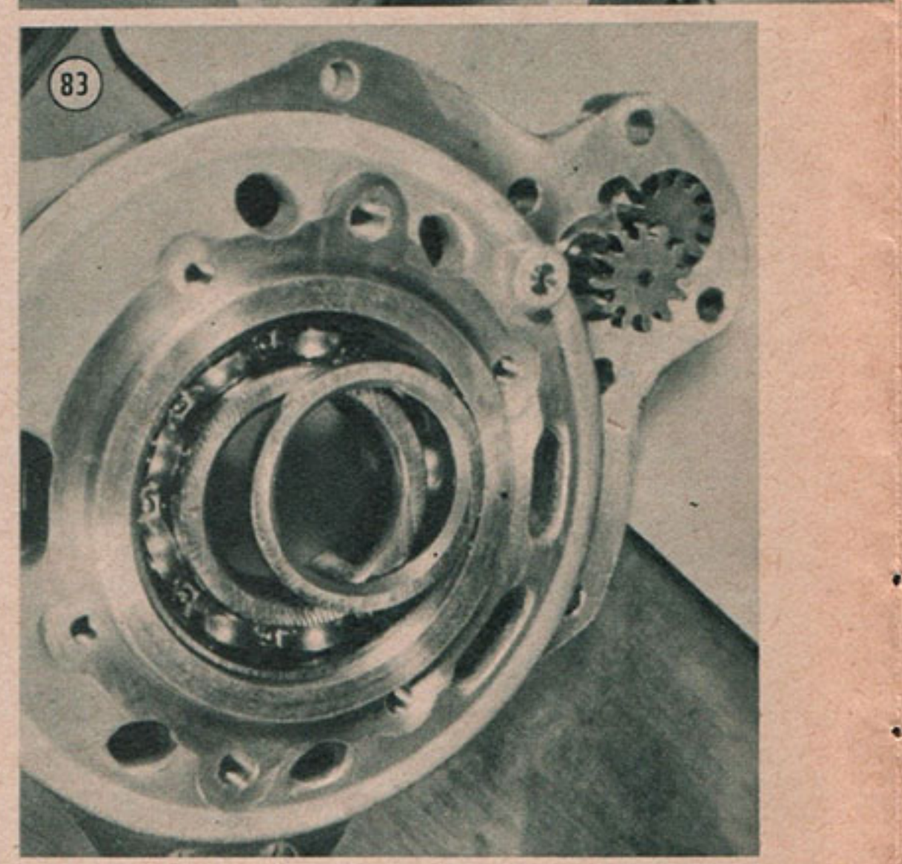
Nach dem Abdrücken der Schwungscheibe wenden wir uns wieder der Vorderseite des Motors zu, hier wird noch der Lagerdeckel abgenommen, der unter anderem die Ölpumpenzahnräder trägt. Dazu brauchen wir uns kein neues Spezialwerkzeug anzufertigen. Die Eisenplatte muß nur zwei zusätzliche Bohrungen bekommen (dazu werden die beiden ersten Bohrungen, die bisher schon drin sind, am besten zu Langlöchern ausgefeilt) Durchmesser 8,2 mm mindestens, dann schrauben wir in die beiden Gewindelöcher im Lagerdeckel zwei Gewindestangenstücke ein, setzen die Eisenplatte an und drükken nun auf den mit der eingedrehten kurzen M 8-Schraube geschützten Kurbelwellenstumpf. Wieder achten wir sorgfältig darauf, daß die Abziehplatte genau parallel zum Gehäuse steht. Der abgezogene Lagerdeckel mit Lager (das bei Bedarf leicht auszupressen ist) und Distanzscheibe (die mit der Fase innen zum Ölschleuder-



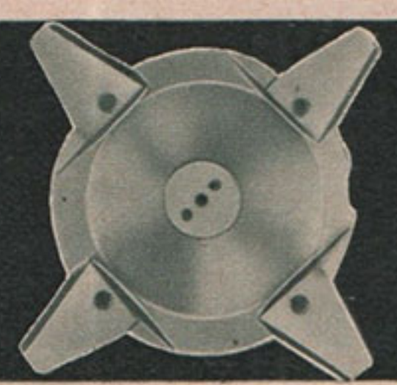
81



82



83



chm 5/67

Qualität verkauft sich gut! Diesmal lieber

einen JACOBSEN

Rotary-Mäher mit der 4-Messerscheibe

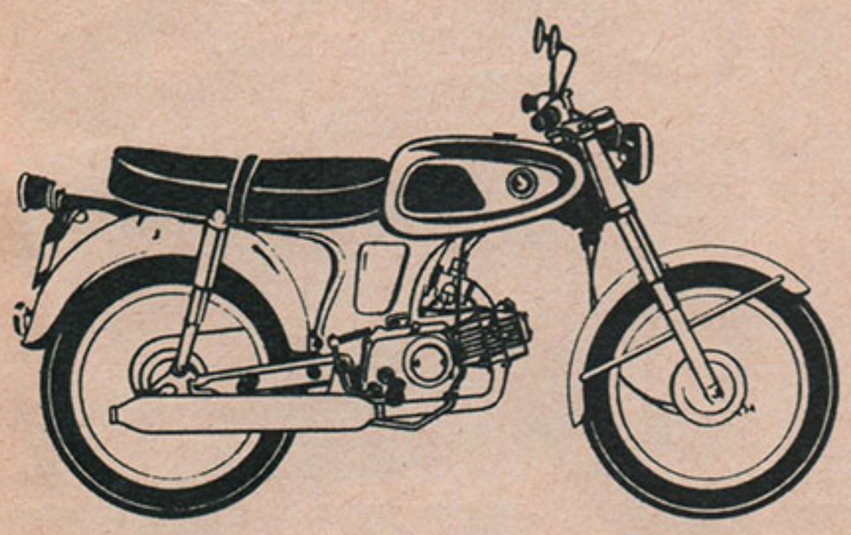
ORAG INTER AG · 2080 Pinneberg · Postfach 137 · Telefon (04101) 7093

Sie haben ein rasantes Motorrad. Wissen Ihre Freunde es auch, daß die

HONDA

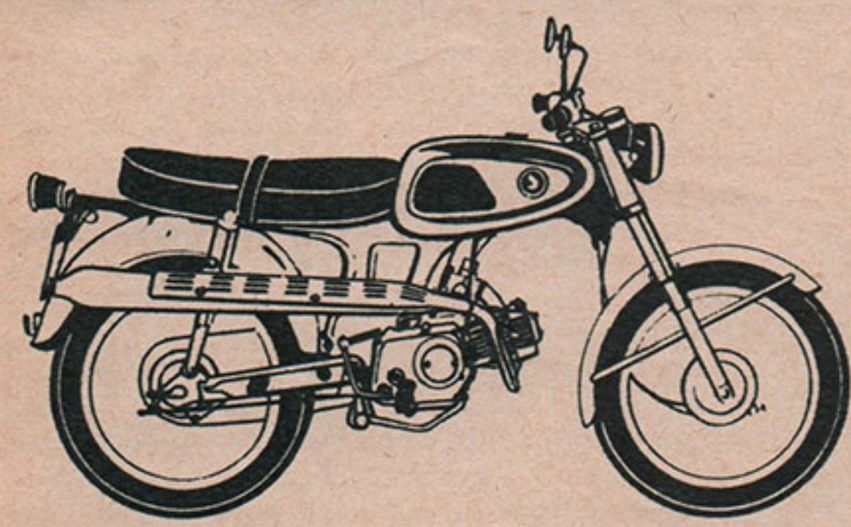
SS 50 Supersport

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

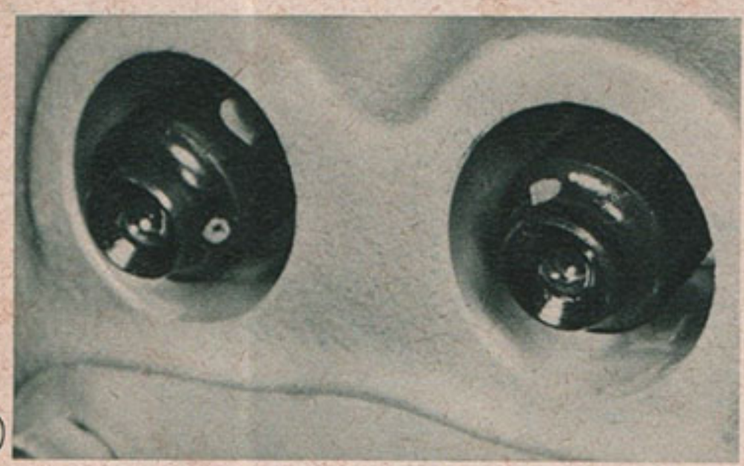
Ich möchte gerne mehr über das HONDA-Programm wissen.

Name: _____

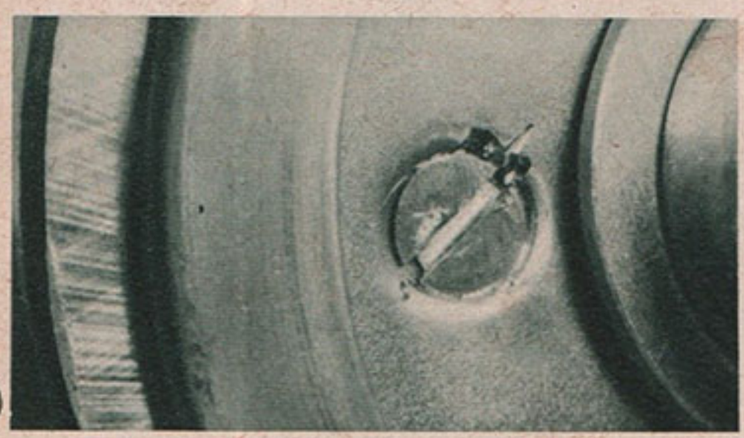
Ort: _____

Straße: _____

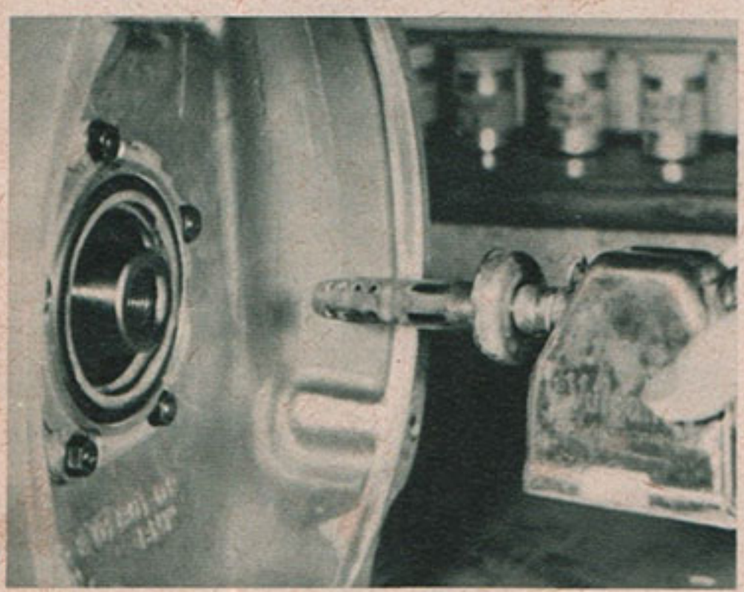
An European HONDA Motor Trading GmbH, Abt.: M10, 2 Hamburg, Spaldingstraße 110



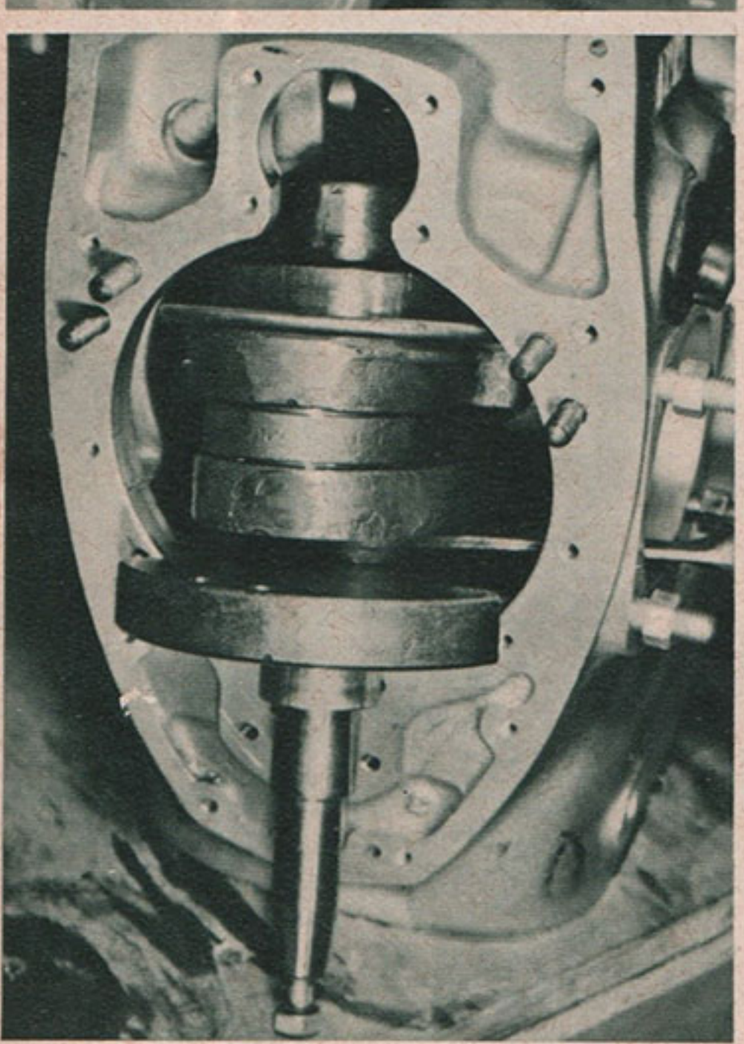
84



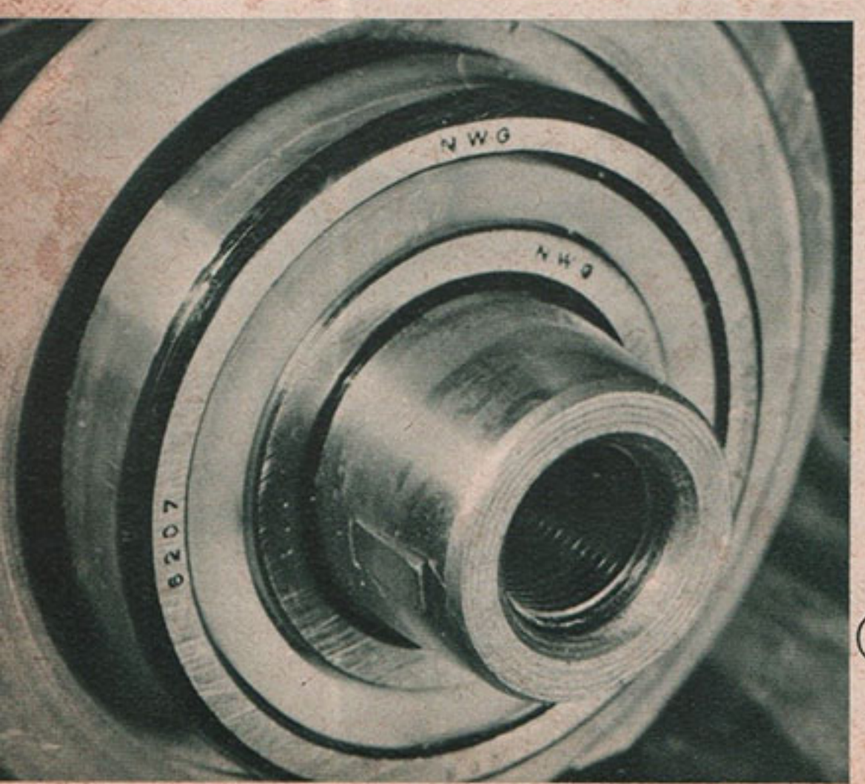
85



86



87



88

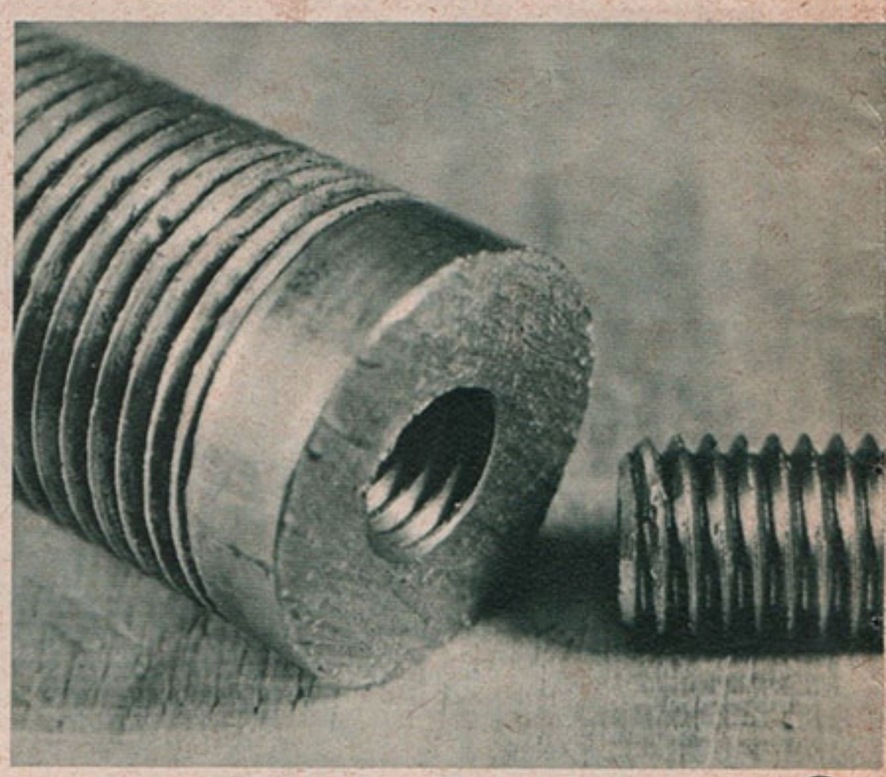
ring auf der Kurbelwelle zeigen muß) und den beiden Zahnrädern der Ölpumpe ist auf Bild 83 zu sehen. Normalerweise wird man nicht viel Ärger mit diesem Lagerdeckel haben, der bei den neueren Modellen übrigens nicht mehr aus Grauguß, sondern aus Alu hergestellt ist, wodurch eine engere Passung im Gehäuse möglich wurde. (Ab Motor Nr. 626 681 = R 60, 637 655 = R 50 und 658 629 = R 69 S).

Bevor wir weiterschrauben, nehmen wir nun erst mal alle Gummiteile aus dem Motorgehäuse heraus, denn jetzt müssen wir das ganze Gehäuse auf etwa 100 Grad (Wasser kocht bei 100 Grad, beim Draufspucken muß es also zischen) anwärmen. Hoffentlich finden Sie nicht die beiden Stößel immer noch im Gehäuse vor? Diese müssen nämlich herausgenommen werden, bevor die Nockenwelle demontiert wird, sonst könnten sie sich vielleicht verhaken (Bild 84). Weiterhin entfernen wir jetzt auch den Gummistopfen aus dem Schwungscheibengehäuseteil, der die Bohrung für die Zündzeitpunktkontrolle verdeckt. Und als letztes vor dem Anwärmen nehmen wir noch den vorn auf der Kurbelwelle sitzenden Ölschleuderring ab, er ist mit einer durch Meißelhieb gesicherten (und schwer zu lösenden) Senkschraube gehalten. Wenn man mit dem Schraubenzieher zunächst abgerutscht ist, dann nicht lange fummeln, sondern gefühlvoll durch leichte Hammerschläge über einen Dorn diese Schraube entsichern und losklopfen. Nicht die Schleuderscheibe dabei verdrücken (Bild 85). Bild 86: Jetzt wird angewärmt. Das geht natürlich am besten, wenn man den ganzen Motor einfach in den Backofen schieben würde . . . aber mein Backofen ist tabu und außerdem nicht groß genug. Bleibt die Schweißbrennermethode übrig, die sehr gefährlich ist, wenn man zu heftig an einer Stelle heizt. Eine Lötlampe ist mir wegen ihrer weicheren Flamme sympathischer, dauert aber auch erheblich länger (bis zu ¾ Stunde!). Schön wäre vielleicht noch, wenn man das Gehäuse über einen Gaskocher (Campingkocher) stellen könnte, das habe ich aber noch nicht probiert.

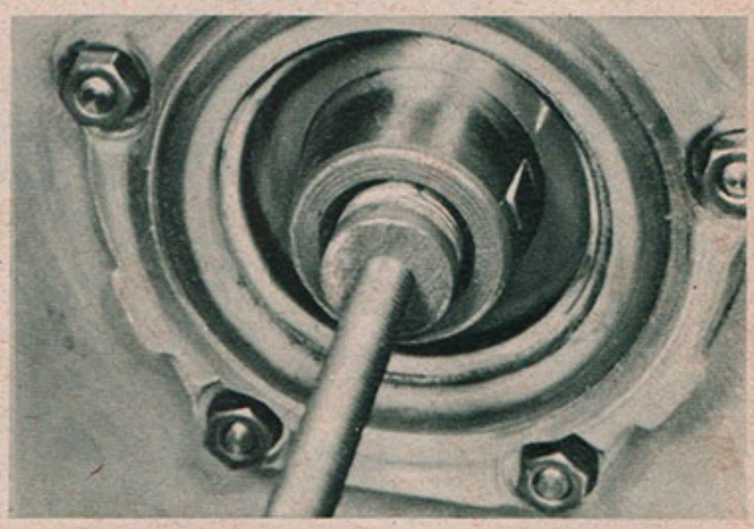
Als kleinste Lötlampe (diese Schlossereien benutze ich immer dazu, zunächst die billigste Methode herauszufinden) hat die in Bild 86 gezeigte gerade noch ausgereicht, aber bereits erhebliche Geduld erfordert. Das Gehäuse kann man nach dem Anwärmen natürlich nicht mehr mit bloßen Händen anfassen, also Lappen bereitlegen. Motorgehäuse dann umkippen, Vorderteil nach unten und die Hand jetzt schon an die Kurbelwelle legen, es könnte sein, daß sie bereits freiwillig herausfällt. Bei der kleinen Lötlampe (und wahrscheinlich waren die 100 Grad noch nicht erreicht) bedurfte es noch einiger weniger zarter Schläge mit dem Plastikhammer auf den rückwärtigen Kurbelwellenstumpf, um das hintere Lager aus seinem Sitz zu lösen. Bild 87 zeigt die bekannte Stellung, in der die Kurbelwelle sich aus dem Gehäuse hinausfädeln läßt. Vorderes Gegengewicht voran wird sie scharf nach unten gekippt und dann durch leichtes Wackeln so hervorgezogen. Verkanten ist zwar möglich, ein bißchen muß man auch auf die Pleuel achten, aber man darf in keinem Falle irgendwo Gewalt anwenden, es geht alles ohne.

Das hintere Lager der Kurbelwelle ist nach außen mit einer Blechscheibe abgedeckt, außerdem sitzt dort noch eine Federscheibe, die uns schon vorher in die Finger fiel. Bild 88: Das Kurbelwellenlager hinten entpuppt sich bei Maschinen ab Motornummer 1 810 875 (R 60) und 634 190 (R 50) als Lager mit Nylonkäfig, wodurch eine bessere Laufruhe des Lagers erreicht wurde. Auch die vorderen Kurbelwellenlager haben seit damals diesen Nylonkäfig. Austausch alter Blechkäfiglager gegen die neuen ist möglich.

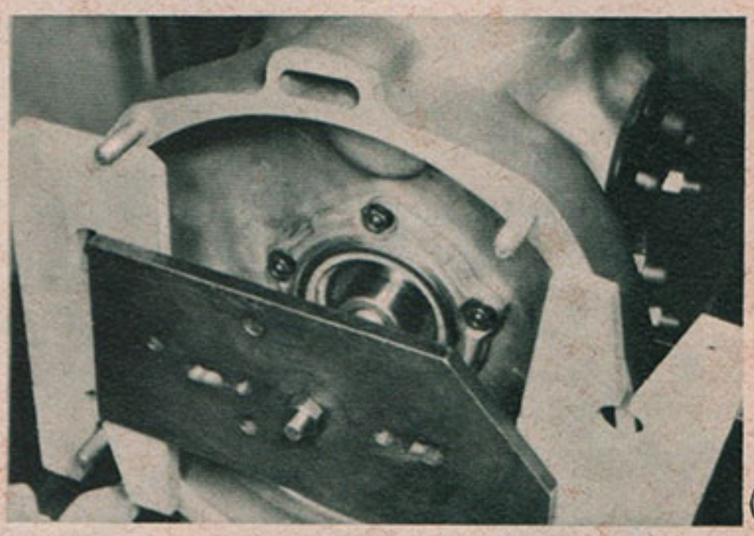
Die Schwierigkeit des Ausbaus der Kurbelwelle läßt schon die ersten Überlegungen aufkommen, wie man die Welle wieder einsetzt, ohne dabei viel würgen zu müssen. Natürlich kommt man auch dabei ums Anheizen nicht herum. Aber ein



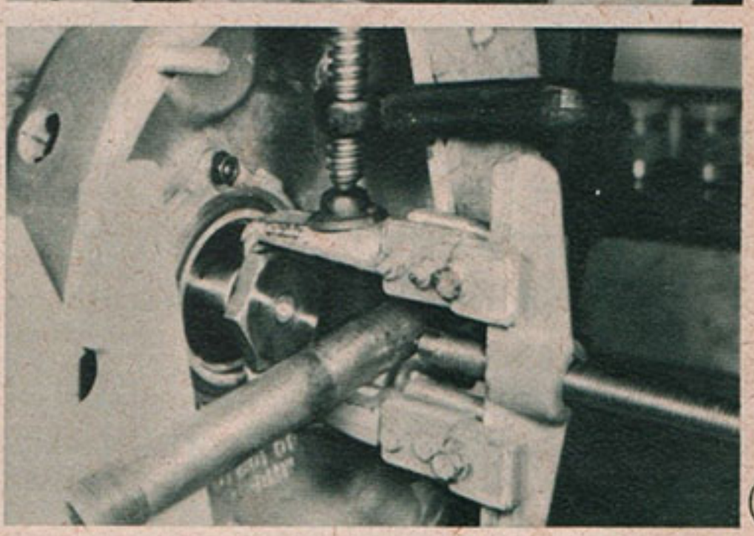
89



90



91



92

gewisser Druck wird doch übers Lager ausgeübt, der möglichst gering gehalten werden muß. Also kräftig anheizen! Und trotzdem kann eine kleine Vorrichtung das Einziehen noch erleichtern, denn hierbei kann ja nicht auf die Kurbelwelle vorn geklopft werden (sie würde sonst krumm werden). Dazu habe ich mir eine Schwungscheibenschraube (oder eine andere mit Gewinde M 18 × 1,5) mittig nochmal mit Gewinde M 8 versehen (Bild 89), diese wird in den Kurbelzapfen eingesetzt (Bild 90) und gibt die Möglichkeit, wieder über die universelle Eisenplatte leichten Zug auszuüben (Bild 91). Man kann sich natürlich auch auf die verschiedensten anderen Methoden helfen, Bild 92 zeigt mal wieder eine ganz wild improvisierte Mechanik, aber es kommt dabei immer darauf an, welche Mittel man zur Verfügung hat. Allerbestens wäre es, wenn die Welle mit dem hinteren Lager ohne Nachhilfe hineinrutschen würde!

(wird fortgesetzt)

Moto Cross Gerstetten

Man kann mit Fug und Recht von diesem vierten Meisterschaftslauf der Senioren in Gerstetten behaupten, daß er eines der härtesten Rennen war, das bei einem deutschen Meisterschaftslauf ausgetragen worden ist. Gilt schon der Gerstettener Kurs am Sontberger Weg als unerhört schnell, so waren es die Akteure diesmal nicht minder. Nicht nur bei den beiden Favoriten, Adolf Weil und Erwin Schmider, sondern auch bei den Fahrern Gerhard Stauch, Willi Bauer, Günther Eckenbach, Wolfgang Müller und Helmut Schöffler, die sich in ihren Klassen um die nachfolgenden Plätze rauften, ging es heiß her, genauso heiß wie bei den Fahrern des Mittelfeldes Georg Hauger, Günter Fischer, Paul Zitzen und Anton Kleele. Ständige Positionsänderungen bestimmten den Charakter aller Läufe.

Leider muß, es hängt mir schon zum Halse heraus *(uns auch, d. Red.)*, erneut von der fehlenden Startanlage gesprochen werden. Wenn auch nur ein einziger eklatanter Fehlstart vorkam, so waren aber auch die Starts, die man gelten ließ, nicht einwandfrei. Ist es denn wirklich so schwer, eine Startanlage zu bauen, zumal es sich auch hier — ich muß die Liste auf 3 erweitern — um eine vereinseigene Strecke handelt? Findet sich denn kein Konstrukteur, der eine Startanlage konstruiert, die hieb- und stichfest ist, der die Unterlagen seiner Konstruktion allen Veranstaltern zur Verfügung stellt, so daß dann die OMK sie für alle Veranstaltungen vorschreibt?

Im ersten Lauf der Klasse über 175 bis 250 ccm ging Paul Zitzen vom Start weg an die Spitze, die er aber schon nach kurzer Zeit an Schmider und Weil abgeben mußte. Von der vierten Runde an konnte er sich auf Platz drei halten, wurde dann aber in der achten Runde von Eckenbach auf Platz vier verwiesen, schließlich mußte er sich in der 17. Runde auch noch Kleele beugen. An der Spitze waren zwischen Schmider und Weil härteste Kämpfe im Gange, bis es Schmider gelang, sich von Weil etwas zu lösen und seinen Vorsprung sogar auszubauen. Die erste Bodenberührung Schmiders verschaffte Weil nur eine kleine Verringerung der Distanz, aber der zweite Sturz Schmiders an der gleichen Stelle gab Weil die Chance, an dem Gestürzten vorbeizugehen (15. Runde) und als Sieger über die Ziellinie zu fahren.

Im ersten Lauf der Klasse über 350 ccm bis 500 ccm sah man Adolf Weil vom Start weg an der Spitze. Zwischen Schmider (Platz drei) und Weil lag Wolfgang Müller in der zweiten Position. Er ist ein sehr schwer zu überholender Gegner, da er von Rennen zu Rennen eine deutliche Formverbesserung zeigt. Sechs Runden lang klebte Schmider am Hinterrad von Müllers Werksmaico, bis es ihm in einem gewagten Überholmanöver doch noch gelang, vorbeizukommen und die Jagd auf den Spitzenreiter, der ca. 100 m vor ihm lag, aufzunehmen. In jeder Runde nahm er dem Solinger einige Meter ab, aber erst von der 14. Runde an lag er an seinem Hinterrad, um schließlich in der vorletzten Runde sogar an ihm vorbeizugehen. Von den 14 gestarteten Fahrern waren nur noch drei mit dem Sieger in einer Runde.

Der zweite Lauf der Klasse über 175 bis 250 ccm war ein sicherer Start-Zielsieg Weils vor Schmider, Eckenbach, Bauer und Stauch. War es im ersten Lauf dieser Klasse das Duell der beiden Spitzenreiter, das die Zuschauer begeisterte, so war es hier der Kampf zwischen Eckenbach, Bauer und Stauch, die ständig ihre Position wechselten. Mal war Eckenbach vor Bauer, dann war es wieder umgekehrt, während Stauch auf Lauerposten auf dem fünften Platz lag und auf den geringsten Fehler wartete, den die beiden Erzrivalen Bauer und Eckenbach machen würden. Und in der 16. Runde passierte es! Bauer machte einen Rutscher, und schon war Stauch vorbei, um auf Platz vier zu gehen. Aber in der letzten Runde setzte Bauer alles auf eine Karte und ging noch an Stauch vorbei.

Wenn auch Weil im zweiten Lauf der Klasse über 350 ccm bis 500 ccm den besten Start hatte und als Spitzenreiter aus der ersten Runde bei Start und Ziel vorbeikam, so dauerte es nicht lange, bis Schmider an ihm vorbeiging. Er baute seinen Vorsprung unaufhaltsam weiter aus, obwohl er deutlich an der Kurve, in der er zweimal stürzte, verhalten fuhr.

Bei dem eingeschobenen Lauf der Ausweisfahrer, in dem u. a. auch Herbert Schek-Wangen (Maico) startete und den vierten Platz belegte, ragten besonders die Fahrer Gerhard Baier-Augsburg (Husqvarna) und Erich Baier-Holzkirchen (Maico) heraus, die sich gekonnte Zweikämpfe lieferten. Emil Schwarz (Maico) aus Waiblingen zeigte einen bestechenden Fahrstil, den man an sich bei Ausweisfahrern selten sieht.

Die Zeitnahme hatte wie immer das prompte und zuverlässige Schwenninger „Team" mit Obmann Gustav Bertsche übernommen, während C.-F. Fastenrath wieder als Sprecher glänzte. *Dr. Baumann*

Ergebnisse:

Ausweisfahrer-Klasse über 175–250 ccm: 1. G. Baier, Augsburg (Husqvarna); 2. E. Baier, Holzkirchen (Maico); 3. R. Hauff, Althütte (Montesa); 4. H. Schek, Wangen (Maico); 5. E. Schwarz, Waiblingen (Maico); 6. L. Kirchenbauer, Augsburg (Maico).

Klasse über 175–250 ccm Lizenz: 1. A. Weil, Solingen (Maico); 2. E. Schmider, Wolfach (CZ); 3. G. Stauch, Sielmingen (Maico); 4. A. Kleele, Mindelheim (CZ); 5. G. Eckenbach, Hochdorf (Montesa), 1 Runde zur.; 6. P. Zitzen, Düsseldorf (CZ), 2 Runden zurück.

Klasse über 350–500 ccm Lizenz: 1. E. Schmider, Wolfach (CZ); 2. A. Weil, Solingen (Maico); 3. W. Müller, Mölln (Maico); 4. H. Schöffler, Weil der Stadt (CZ), 1 Runde zurück; 5. E. Siegle, Rudersberg (Montesa), 2 Runden zurück; 6. A. Kleele, Mindelheim (CZ), 2 Runden zurück.

Hexenschuß wie weggehext!

Das ABC-Pflaster von Beiersdorf hilft ebenso gegen Rheuma, Ischias, Gliederreißen und Prellungen. Gerade ABC-Pflaster ist so gut, weil die natürlichen Extrakte von Arnica, Belladonna und Capsicum stunden-, ja tagelang ununterbrochen bis in die Tiefe der schmerzenden Stellen wirken können.

Einfach auflegen - Dauerwirkung!

Erfolg: Gesteigerte Durchblutung und anhaltendes Wärmegefühl. Die Schmerzen vergehen meist schon nach kurzer Zeit.
ABC-Pflaster DM 1,50 in Apotheken.

3P 71b

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 (061) 241468 (abends) Telefon: Laden (061) 243569 (samstags).

Anzeigenschluß

für Heft 22/67

ist am 2. Oktober 1967

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. X 20
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

EXPORTS

West African Round Logs, Sawn Timbers. Obeche, Mahogany, Apa, Iroko, Abura, Opepe, Ekki, Aryan, Kasipo-Walnut, Gedunohor, Guarea, Illomba, Limba, Bombax, Astonia, Cam Wood Billets, Ebony Billets.

Iron Scraps, Sheanuts, Copra, Mangrove Back, Coconuts, Split and Peeled Ginger, Coffee, Butter Beans, Black Pepper and Long Pepper.

Importers who are interested to sell through our agency and are anxious to introduce their merchandises into our market should contact us by sending their price lists, catalogue and samples and buyers who are interested in our goods should also contact us directly.

All Communications Require in English

Messrs: Umukoro Marketing Agency & Co, P. O. Box 2996, Lagos, Nigeria

Nieten hält auch

(Schluß von Seite 617)

so auf, daß er z. B. einen Bremsbelag sprengen würde. Vor allem hält man den Körner schön gerade, genau wie man das nächste Werkzeug zum endgültigen Schließen des Nietkopfes nicht verkanten darf. Dieses Werkzeug kann ein einfacher Dorn mit geradem Ende sein, oder, wenn man Platz hat, der Hammer (aber nicht dessen Schmalseite). Der Schließkopf in Bild 8 ist einwandfrei gelungen, der von Bild 9 zeigt einen leichen Anriß (Pfeil), hier war der Überstand etwas zu groß, das Material wurde beim Umlegen des Kopfes überdehnt. Noch viel größer war der Überstand des Nietes von Bild 10, da hat sich vorerst nur der zylindrische Teil heftig gestaucht (ist wesentlich dicker geworden) und dann sogar umgebogen. Wenn man diesen Niet weiter zusammenschlägt, gibt's zwar auch einen flachen Kopf, aber viele Falten. Man traue ihm nicht!

12

13

14

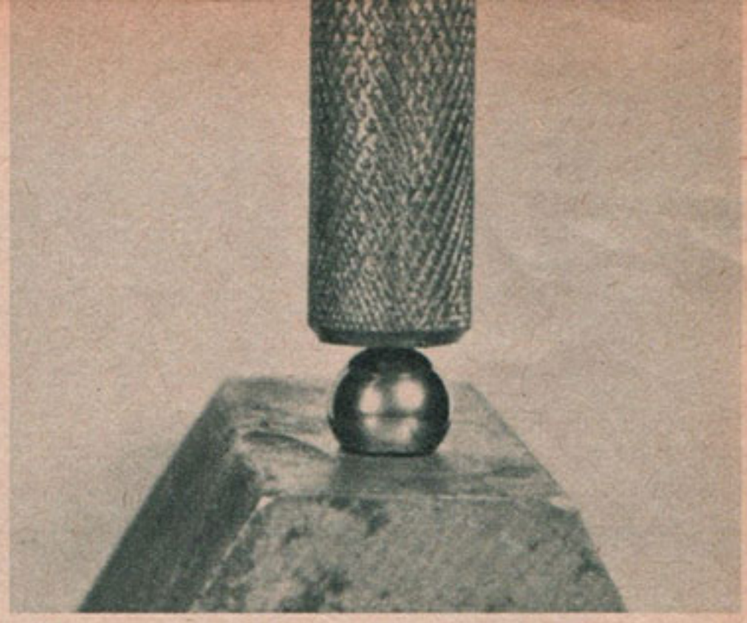
15

Möglichst gerade soll man das Nietwerkzeug halten, was liegt näher, als einfach die parallel laufenden Schraubstockbacken zu verwenden (Bild 11)? Tatsächlich gibt es ja auch speziell zum Aufnieten der Bremsbeläge eine Hebelpresse, bei der diese einwandfreie Führung des Werkzeuges gewährleistet ist.

Hohlniete bereiten bei der Herstellung eines sauberen Kopfes also gar keine großen Schwierigkeiten, im Gegensatz zu Vollnieten. Bild 12 zeigt zuerst wieder, daß auch hier der Überstand nach dem Nietdurchmesser gerichtet wird, man kann natürlich in diesem Falle mit der Zange arbeiten. Möglichst dann aber überkreuz kneifen, so daß es also keine einfache Dachfläche gibt. In Bild 13 haben wir einen Nietkopf einfach flachgeschlagen, eine der besten Lösungen, wenn man kein spezielles Werkzeug dabei hat. Besser jedenfalls als der in Bild 14 sichtbare schiefe Halbrundkopf oder der mit der Hammerfinne „gewölbte" Kopf von Bild 15.

Das Werkzeug zum Herstellen eines schönen halbrunden Schließkopfes (und das dazugehörige Gegenstück für den zweiten Nietkopf) kann man sich im übrigen selbst machen, siehe Bild 16. Zweckmäßigerweise nimmt man nicht ein Ambößchen als Grundlage (wie hier), sondern zwei Stück Rundmaterial. Besonders hart muß es nicht sein, denn man wird kaum harten Stahl vernieten. Beim Draufschlagen mit dem (mindestens) 1000 Gramm-Hammer aber vorsichtig sein. Sobald man ein klein wenig schief schlägt, spritzt die Kugel seitlich wie abgeschossen davon. Nicht in der Nähe von Fensterscheiben arbeiten. Und Augen schließen.

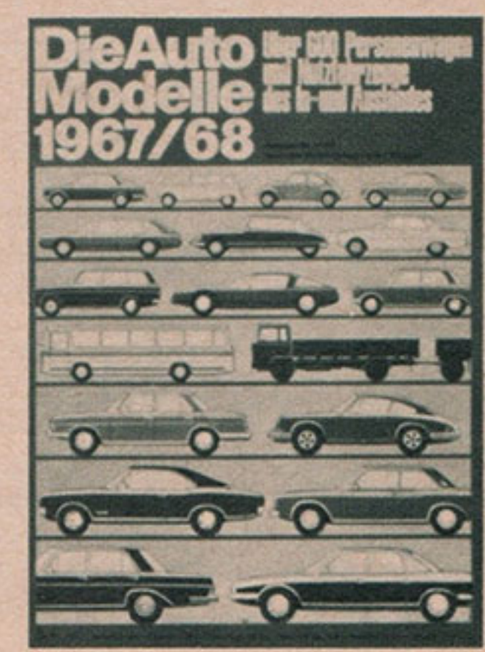
Damit hätten wir die handwerklichen Tips hinter uns, der Rest ist weitgehend Übungssache. Zum Schluß noch ein kleines Beispiel für die Anwendung: Der Kotflügel meiner alten Maschine war



entlang dem unten angeschweißten Kabelführungsrohr durchgerostet. Das schlechte Material wurde weitgehend weggeschnitten, ringsum Löcher gebohrt und ein Stück (recht dünnes) Blech wurde angenietet. Natürlich ergab sich eine Vertiefung (auch die Nietköpfe drückte ich ein wenig nach innen), die aber einwandfrei ausgespachtelt werden konnte. Nach dem Lackieren war die Stelle absolut unsichtbar. Gegenüber einem eingeschweißten Stück Blech hatte dies noch den Vorteil, daß keine Schweißnaht mühselig verputzt werden mußte, um den Zunder zu entfernen, an dem nämlich später die Rosterei wieder unterm Lack losgegangen wäre. Vor allem aber war das Nieten schnell, billig und ohne viel Werkzeug zu erledigen! Und hat unwahrscheinlich lange gehalten. Irgendwelche Vibrationen wurden weitgehend durch die Spachtelschicht gedämpft, konnten sich also nicht auf die Niete auswirken.

Übertragen auf das Aufnieten von Nummernschildern auf Blechverstärkungen würde diese Erfahrung bedeuten, daß man zusätzlich zum Nieten zwischen beide Blechtafeln einfach eine Art Unterbodenschutz streichen müßte, um ebenfalls Risse des Kuchenbleches und Ausarbeiten der Niete zu verhindern. Dieser alte Trick wirkt übrigens selbst dann noch, wenn bereits Anrisse in der Nummerntafel vorhanden sind. *H.-J. M.*

Aus Deutschlands größtem Fach-Verlag für Motor-Zeitschriften zur Internationalen Automobil-Ausstellung 1967!

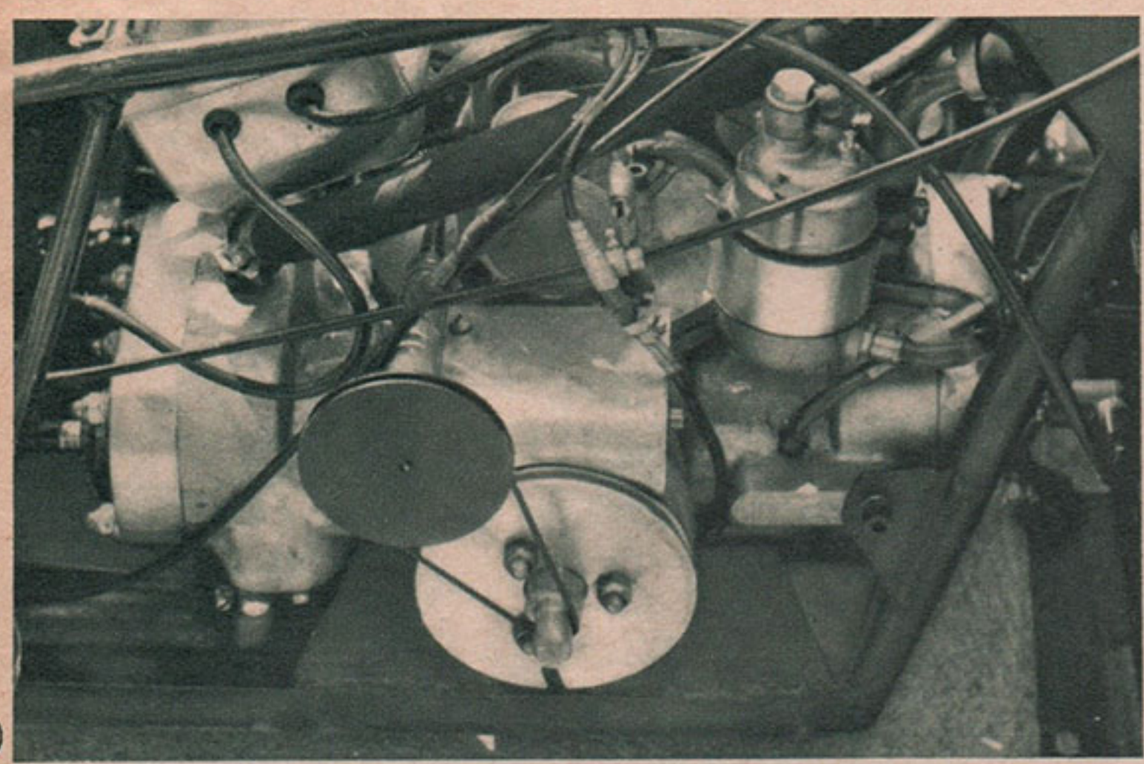


Wollen Sie über die neuen Autos mit ihren Daten, neuen Preisen, Steuern und Versicherungsprämien und über das gesamte Autogeschehen ganz genau Bescheid wissen?

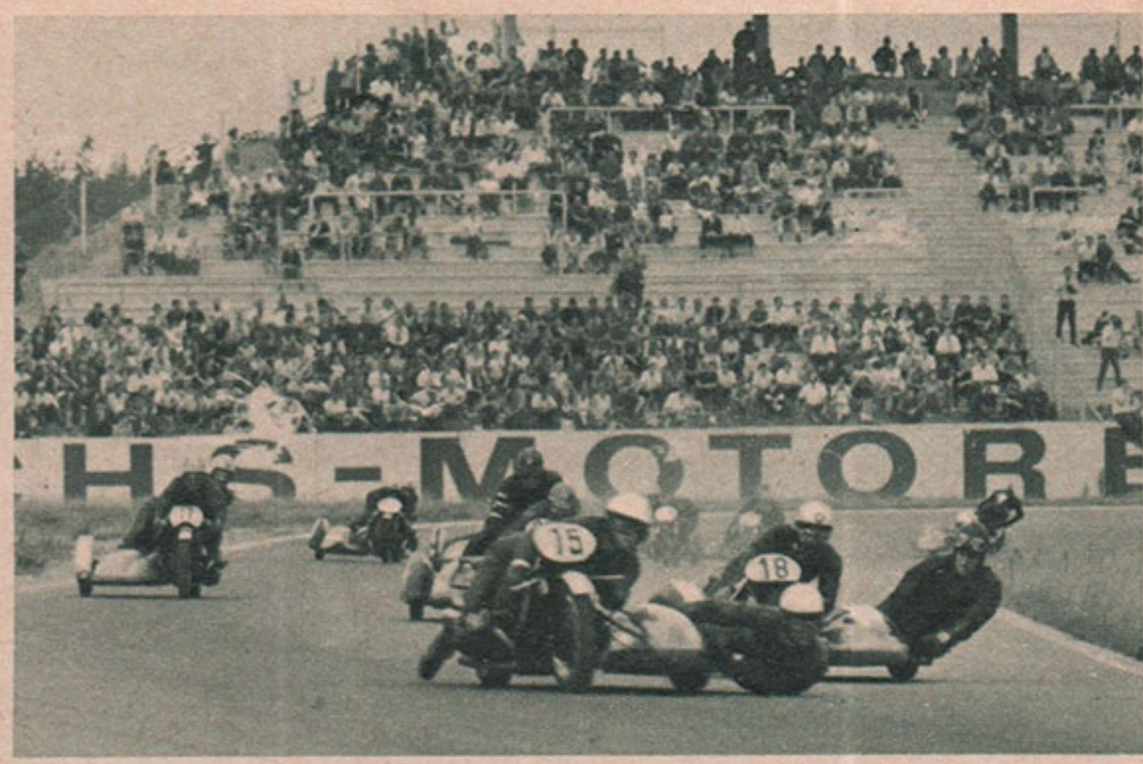
Die beste und ausführlichste Auskunft geben Ihnen - in Wort und Bild! - die Spezialausgaben zur Internationalen Automobil-Ausstellung dieser vier führenden Zeitschriften.

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1042

MO 20/67



9 Der Phoenix-Rennmotor von König. Outborder, vier Zylinder, Zweitakt, Wasserkühlung, Plattendrehschieber, zwei Walzenschieber-Vergaser. Gefahren im Gespann Köster/Raabe.



10 Die Gespanne lagen zu Anfang des Rennens in der Spitze sehr dicht zusammen. 17 = Müller/Buchecker; 15 = Linnarz/Hohoff; 18 = Köster/Raabe.
(Fotos: Klacks)

(Fortsetzung von Seite 607)
sofort an, und die letzten Runden wuchs er als neuer Mann in der 500er-Spitzengruppe der Ausweisfahrer weit über sich hinaus. Im Ziel trennten Bauer und Labitzke 3,6 Sekunden. Gegen Rupert Bauer und seine BMW scheint in dieser Klasse vorläufig kein Kraut gewachsen zu sein.

Ergebnis:
Am Start 34, am Ziel 26, ausgeschieden 8. 1. R. Bauer, Landshut (BMW) 32.06,2 = 151,7 km/h; 2. O. Labitzke, Hilden (BMW Muth) 32.09,8 = 151,6; 3. E. Stanglmaier, Tegernbach (BMW) 32.32,3 = 149,8; 4. G. Arlt, Augsburg (BMW) 32.52,4; 5. H. Glück, Berlin (BMW) 33.00,4 und 21 weitere Fahrer. – Schnellste Runde: R. Bauer (BMW) 2.35,7 = 156,5 km/h.

Als die 25 Gespanne für die 9 Runden gestartet wurden, gab es anfangs einen dichten Pulk. Nach der ersten Runde beim Eingang ins Motodrom war das Gedränge so groß, daß zwei Gespanne über die Kurve hinausschossen und weit in die Grünfläche gerieten, ehe sie umdrehen konnten, um wieder auf die Rennstrecke zu kommen. Das Gespann Peter Köster/Eberhard Raabe mit dem Phoenix-Outborder führten das Feld in der zweiten Runde an, mußten dann aber in der dritten Runde zurückfallen und schließlich mit Kerzenschaden ausscheiden. Linnarz/Hohoff (BMW), Seegers/Polster (BMW), Müller/Buchecker (BMW) und Hartmann/Kremer (BMW) erschienen nun als Kampfhähne um den ersten Platz. Mehrfach wechselten sie die Positionen, bis in der sechsten Runde Gerhard Müller/Willi Buchecker, Kirchdorf (BMW) die Spitze übernahmen. Sie wurden weiter von Linnarz/Hohoff, Lüdenscheid (BMW), angegriffen, und zum Schluß lagen diese beiden Gespanne direkt hintereinander. Im Endspurt gerieten Müller/Buchecker auf den Sandstreifen, konnten aber den Sieg vor Linnarz/Hohoff behaupten. Das Gespann Hartmann/Kremer hatte ein sehr gutes Rennen gefahren — 2. Runde Platz 7; 3. Runde Platz 6; 4.—7. Runde Platz 5; 8. Runde Platz 4 und in der neunten Runde gelang es ihnen, im Endspurt Seegers/Polster noch zu schlagen und den dritten Platz zu belegen.

Ergebnis:
Am Start 25, am Ziel 16, ausgeschieden 9. 1. Müller/Buchecker, Kirchdorf (BMW) 26.34,2 = 137,6 km/h; 2. Linnarz/Hohoff, Lüdenscheid (BMW) 26.34,6 = 137,6; 3. Hartmann/Kremer, Schriesheim (BMW) 26.41,4 = 137,1; 4. Seegers/Polster, Müllheim (BMW) 26.41,8; 5. Emrich/Emrich, Ingelheim (BMW) 26.43,6 und 11 weitere Gespanne. – Schnellste Runde: Linnarz/Hohoff (BMW) 2.53,7 = 140,3 km/h.

Klacks

Achtung HONDA-Fahrer!

Wir liefern:
Motorräder aller Typen
Großersatzteillager
Zubehör
und Rennteile
Reparatur-Service

Jetzt wieder in Frankfurt a. M.

HONDA-SCHUH

6 Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 366-372, Telefon 251286

Allen voraus mit

MAICO Moto-Cross und Geländesport Motorrädern

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

Das MAICO Moto-Cross- und Geländesportprogramm:
MC 250 ccm mit 28 PS bei 6200 U/min — GS 175 ccm mit 16 PS bei 6200 U/min — GS 350 ccm mit 29 PS bei 5800 U/min
MC 360 ccm mit 31 PS bei 6000 U/min — GS 250 ccm mit 26 PS bei 6200 U/min — GS 360 ccm mit 30 PS bei 6000 U/min

MAICO-Fahrzeugfabrik GmbH · 7403 Pfäffingen/Tüb. · F. 07 12 02/824

Generalvertretungen und ET-Stützpunkte: 2 Hamburg 71, Fa. Gebrüder Stüdemann, Thomas-Mann-Straße 31 32 Hildesheim, Fa. Gerke, Inh. K. Engelmann, Friesenstieg 7 – 5047 Wesseling, Fa. Perscheid und Sohn, Keldenicher Str. 27 8 München 8, Fa. Lilie, Herrenchiemseestr. 2 – 8014 Neubiberg, Fa. Lilie, Wittelsbacherstr. 1.

Gebietshändler: 22 Elmshorn, Fa. Hauschildt, Bauerweg 37 – 239 Flensburg, Fa. Petersen, Hafermarkt 19 – 2152 Horneburg, Fa. Heinz Martin, Marschdamm 39 – 235 Neumünster, Fa. Uhlig, Anscharstr. 25 – 28 Bremen, Fa. Reichenbach, Lüneburger Str. 3 – 33 Braunschweig, Fa. Schrader, Fallersleber Str. 18 – 325 Hameln, Fa. Hoske, Kreuzstr. 5 – 35 Kassel, Fa. Zahn, Garde-du-Corps-Str. 3¾ – 4353 Oer-Erkenschwick, Fa. Henne, Ludwigstr. – 505 Porz-Urbach, Fa. Siedler, Frankfurter Str. 504 – 519 Stolberg, Fa. Kaufmann, Prämienstr. 45 – 55 Trier, Fa. Walgenbach, Johannistr. 27 – 6 Frankfurt, Fa. Wagner, Woogstr. 21 – 646 Gelnhausen, Fa. Günther, Herzbachweg 29 – 74 Tübingen, Fa. Waiblinger, Friedrich-Zundel-Str. – 75 Karlsruhe, Fa. Witzemann, Kaiserstr. – 77 Singen/H., Fa. Holzer, Hardumothstr. 18 – 775 Konstanz, Fa. Frey, Nachf. Schulz, Bodanstr. 17 – 795 Biberach, Fa. G. D. Lange, Schulstr. 4 – 81 Garm.-Partenkirchen, Fa. Sedelmayr, Hauptstr. – 85 Nürnberg, Fa. Josef Riedel, Goethestr. 25 – 875 Aschaffenburg, Fa. Staab, Goldbacher Straße 3 – 8761 Bürgstadt, Fa. Helmstetter, Am Steffleinsgraben 3 – 86 Bamberg, Fa. Bürger, Obere Sandstr. 9 – 8956 Füssen, Fa. Kinzel, Kemptener Straße

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.

DAS 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. 0 88 23/4 64.

ADLER

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

Verkaufe Adler Sprinter 250, Bestzustand, TÜV 69, DM 950.—. Buslap, 5 Köln-Höhenhaus, Eddaweg 1. 56 366

Verkaufe Rahmen M 250/MB 250 ohne Brief, Motor M 250/M 200/MB 200/Tank von M u. MB. Räder mit 5 F. Bereifung, Bremstrommeln von MB und Kupplung, viele Teile, zusammen DM 400.— bar, anzuschauen samstags. Suche Ersatzteile-Liste von Adler MB. Klaus Zintl, 877 Lohr am Main, Kirchplatz 3. 56 304

Suche für Adler mit Horex-Tele-Verkleidung und einen 250 MBS-Motor mit zwei Vergasern. Ewald Waschkowski, 89 Augsburg, Wämstergäßchen 6. 56 260

Verk. Adler MB 250 2. Verg., mit Alu-Blech vorn, Magurahebel, Zündsp. u. Regler neu, vers. und versteuert, Verhandlungsbasis DM 350.—, 1 Motor M 250 DM 60.—, 2 Motoren zerl. DM 30.—, Bingverg.: 1 20 Ø, 2 26 Ø à DM 8.—, von Zündapp 200 S Telegabel DM 30.—, Motor einwandfrei DM 60.—. Hans Hammel jun., 678 Pirmasens, Ad.-Stifter-Str. 2. 56 222

Verkaufe 2 Verg. Adler-Motor 23 PS, erstklassiger Zustand DM 200.—, 2 Lichtmasch. je DM 40.—, 1 guten 200er Motor DM 80.—, 1 200er mit def. Pleuellagern und ohne Getriebe DM 10.—, einen kompletten Rahmen (mit Brief) mit Gabel, bereiften Felgen (Alu), Schutzblechen (Alu), Tank, einsitziger Spezialsitzbank, Fußrasten nach hinten verlegt, vollständ. elektr. Anlage DM 200.—, ferner 2 Frankfurter Töpfe zu je DM 15.—. Herbert Zehaczek, 607 Langen, Im Singes 7. 56 240

Verkaufe Adler MB 250, leicht defekt für DM 300.—, 1 Adler-Motor MB 250 für DM 40.— sowie 2 Felgen und einige Ersatzteile. Gerhard Ksoll, 86 Bamberg, Kantstraße 33/6. 56 234

Adler-Ersatzteile von Junior bis MB 250. Anfragen an: Josef Wilkes, 4422 Ahaus, Wessumer Str. 22. 56 332

Eilt! Suche 2 MB 250 S, TÜV 68, 6 MC-Zylk. R. A. Bock, 2861 Scharmbeckstotel. 56 322

Verkaufe schnellen Adler MB 200-Motor, sowie Rahmen, Vorder- u. Hinterrad, Gabel und Sitzbank für DM 170.—. Dieter Misseler, 5 Köln-Ehrenfeld, Siemensstr. 22. 56 288

Verkaufe aus Gesundheitsgründen meine Adler MB 200, TÜV 4. 69, Vers. 4. 68, für DM 280.—. Außerdem viele Einzelteile. Manfred Arndt, 6101 Seeheim a. d. B., Berliner Str. 1. 56 190

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

Die neue 1967er
Ala Verde 250 ccm, 5-Gang, typgeprüft, mit Kfz-Brief, DM 2550.–.
Alleinimporteur Motorradhaus
K. Witzemann, 75 Karlsruhe
Kaiserstraße 59, Telefon 65835

AJS

AJS-Motorräder, Ersatzteile. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 56 371

ARIEL

Achtung Liebhaber! Verkaufe Ariel 500 VHA gegen Höchstgebot, Alu-Motor, Kurbelwelle spez.-gelagert, Schwingenfahrwerk. Alu-Hochschulterfelgen, Erstzulassung Febr. 62, TÜV Mai 68, die Maschine ist nach kompl. Neuaufbau, Motor u. Fahrwerk 9000 km gelaufen, viele Extrateile. Hwm. W. Kramer, 8 München 13, Lothstraße 27, Bundesgrenzschutz, Tel. 37 64 41. 56 341

BSA

BSA-Motorräder liefert und betreut: **Motorrad Emonts,** 5 Köln, Martinsfeld 23, Tel. 31 4217 • Die Triumph-Spezialisten

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

Achtung Schweiz!
Verk. BSA RR 650 ccm, Mod. 1956, verchromte Schutzbleche, Motor total rev., mit kleinem Kolbenschaden zu Fr. 1200.—. Kurt Zumstein, CH-2545 Selzach (Kt. Soloth.), Schweiz, Moos 142. 56 302

BSA-Motorräder, Ersatzt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 56 373

Verk. BSA A 10, Bauj. 52, 35 PS, 650 ccm, für DM 300.—. J. Herbst, 6 Frankfurt a. M., Ruppertshainer Str. 12. 56 351

Verk. gegen Gebot von BSA shofting-Star, 1 Fahrgestell mit Brief kompl., 1 Motor v. 2000 km, neu gelagert m. Alukopf, 1 Getriebe m. Kuppl., 2 Schalldämpfer m. Krümmer u. viele Einzelteile. Kurt Wischnewski, 468 Wanne-Eickel, Dorstener Str. 99. 56 326

BULTACO

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

Suche Bultaco 125 ccm, wassergekühlt, 6-Gang. Wolfgang Hofmann, 652 Worms, Fr.-Ebert-Str. 68. 56 215

Bultaco „Tralla 102", guterhaltene 125er, Jg. 1964, zu verkaufen. Alfred Spoerri, Rennweg 38, CH-8001 Zürich. 56 206

DKW

Suche einwandfreien Motor für DKW RT 350. Manfred Sulzer, 3161 St. Veit a. d. Gölsen, N.Ö. 56 262

Verk. DKW RT 125/H 2, Bauj. 54, DM 100.—. K. H. Maslowicz, 332 Salzgitter-Lebenstedt, Wilh.-Kunze-Ring 8. 56 261

DKW 175 S, Baujahr 56, gegen Gebot zu verk. W. Föll, 7413 Gomaringen, Tübinger Str. 90. 56 228

Achtung Sportsfreunde!
Verkaufe DKW 175 S im Ducati-Fahrgestell, Fahrwerk 95 kg Ges.-Gew., 120 km/h, für DM 500.—, alles in einem 100%igem Zustand, da ganz neu aufgebaut (neu lackiert), TÜV zugelassen. Hans-Dieter Lindenthal, 55 Trier, Daunerstraße 1. 56 282

DUCATI

Verkaufe Ducati Mach 1, Baujahr 66, 3540 km, verschiedene Ersatzteile sowie Handbuch gegen Gebot. Zuschriften unter M 5271 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 390

GARELLI

Garelli, 50 ccm, 6,5 PS, 3000 km, für DM 1000.— zu verkaufen. Tausche auch gegen Ital.-Jet. Peter Bongini, 6431 Friedlos, Hauptstr. 7. 56 193

GELÄNDEMASCHINE

Maico 250 ccm GS, Bj. 63, TÜV 69, generalüberh., viele Neuteile, 23 PS, Spitze 140 km/h. R. Köbsel, 6751 Rodenbach. 56 269

Suche Maico-Blizzard und GS 250 ccm-Maschinen und kompl. GS-Motoren. Näheres mit genauer Beschreibung von Zustand und Preis an Richard Freudenstein, 29 Oldenburg, Gristeder Str. 9. 56 238

Verkaufe Hercules K 103 GS Breitwand-Motor, DM 600.—. W. Rudolph, 325 Hameln, Marienstr. 44. 56 283

Vespa GS 150/3, Bj. 61, generalüberholt, TÜV 5/69. H.-D. Kotoucz, 629 Weilburg, Bismarckstr. 4. 56 383

Verkaufe Maico GS 250, Bauj. 1966 in einwandfreiem Zustand mit diversem Zubehör, Preisidee DM 1200.—. Franz Radlböck, 7 Stgt.-Vaihingen, Heerstr. 63. 56 310

HARLEY-DAVIDSON

Importeur für das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 56 384

HEINKEL

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

Billig abzugeben:
Karosserie von Heinkel 175 (Selbstabholer), Stephan, 6994 Niederstetten, Meisenweg 6. 56 311

HERCULES

Verkaufe: K 102 mit Motor 100/4. Einwandfreier Zustand, zum Barpreis von DM 800.—. Günter Rybar, 6 Frankfurt/M., Hausener Weg 110. 56 278

Verkaufe Hercules K 50 Super-Sport, Bj. 67, 7700 km, funktionell u. optisch wie neu. Näheres sofort auf Anfrage. Thomas Gick, 8354 Metten/Niederb., Donaustraße 51. 56 191

Verkaufe K 50 SS Hercules, 8 PS-Motor und viele Teile von Hercules. Zuschriften unter M 5269 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 388

Achtung!
Verkaufe Hercules K 50 SS, Bauj. 67, vers. b. Febr. 1968, TÜV Febr. 1969, umgebaut auf 80 ccm, 2000 km gel., Gesamtkm-zahl 7000, vollgasfest, 9,2 PS, n. Auspuff v. KS 100, Kröber-Drehzahlmesser, gr. Bank, Seitenständer, Tankrucksack, AGV-Helm Gr. 57, div. Übersetzungen, Werkzeug, alles in neuwertigem Zustand, für DM 1230.— in bar. Erich Reichinger jun., 823 Bad Reichenhall, Saalachstr. 7. 56 217

Suche gebrauchte, guterhaltene **Hercules K 50** bis DM 550.—. Holger Cebulla, 33 Braunschweig, Illerstr. 86, Tel. 2 36 10. 56 259

Suche gebrauchte, guterhaltene **Hercules K 50 Sport o. Super-Sport** bis DM 500.—. H. J. Schröder, 3202 Bad Salzdetfurth, Schillerstr. 1, Tel. 609. 56 279

Anzeigenschluß für Heft 22/1967 ist am 2. Okt. 1967

HOFFMANN

Verk. Hoffmann 200 ccm, Baujahr 53, 30 000 km, zugelassen, TÜV 9. 68, neuer Kolben, Alu-Kotflügel, Triumph-Sitzb., Bereif. 90%, Blinklicht, für DM 350.—. Zuschriften unter M 5270 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 389

HOREX

Suche 400 ccm-Horex Regina-Motor. M. Bender, 614 Bensheim, Rhönstr. 20. 56 368

Verkaufe:
Horex Imperator 400 ccm. Generalüberholt, für DM 700.— zu verkaufen. Sofort fahrbereit, TÜV bis 1968. Horst Kitzmann, 6361 Reichelsheim, Bingenheimer Str. 17. 56 256

Verkaufe 2 Imperator 450 ccm. 1. ohne Brief u. teilweise zerlegt, m. div. Ersatzteilen, sowie Regina-Motor 350 ccm, oder tausche gegen R 50. Arno Lauer, 67 Ludwigshafen/Rhein, Ebertstr. 30. 56 323

450er Imperator, sportl. hergerichtet, TÜV 7. 69, Lichtmasch. defekt, Motor verliert Öl, sonst mech. in Ordng., Resi-Rahmen, RS-Klb., R 3-Nocke, 4 gel. Kurbelw., Tourenz., 100% Bereif., mit Ersatzt. u. Übersetzungen. Angebot mögl. Raum Berlin an Peter Rusicke, 1 Berlin 21, Wilhelmshavener Str. 33. 56 273

Verkaufe Horex-Imp. 450, in gutem Zustand, vers. + verst., TÜV bis Juli 1969, Verhandlungspreis DM 850.—. Gerhard Kraft, 6832 Hockenheim, Körnerstr. 2. 56 208

Verk. 2 Verg.-Tele-Imperator im Resident-Rahmen, fast alle Teile neu, gegen Gebot. E. Berents, 2942 Jever (Oldb.), Wangerstr. 5, Telefon 33 06. 56 284

Verkaufe Horex Regina 400 ccm in mechanisch und optisch einwandfreiem Zustand, TÜV bis März 69, mit oder ohne Seitenwagen Steib S 500, zum Preis von DM 500.—. Dieter Sieglin, 7892 Albbruck, Hauensteiner Str. 63. 56 230

JAP

Verkaufe 2 St. neue Jap TN-Spezial, 3 Motoren, Preis à DM 2200.—. Willihard Thomsson bei Hermann Freudenstein, 8398 Pocking-Gstetten 41, Tel. 0 85 31 — 251. 56 350

Wegen Todesfall zur Zeit schnellste Ausweismaschine Jap 500 ccm mit vielen Ersatzteilen u. evtl. VW-Bus zu verkaufen. U. Tröger, 8 München 55, Cimbernstr. 10. 56 237

Verk. wegen Aufgabe erfolgreiche Jap 350/500 in bestem Zustand. Hermann Christiansen, 2263 Risum/Lindholm. 56 381

JAWA

ORIGINAL-ERSATZTEILE

JAWA

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

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 Mohr-Rennsatz. 6, 7, 10-PS-Rennsätz 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.

MOTORRADZUBEHÖR und BEKLEIDUNG liefert DETLEV LOUIS Hamburg 13 Rentzelstr. 7

BMW

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

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

Suche Motor f. R 26, auch unvollständig. Sieghard Hoffmann, 8 München 82, Dachsteinstr. 10, Tel. 42 30 31. 56 195

Verkaufe von R 25/3 sämtliche Teile. Herbert Wiesenauer, 712 Bietigheim, Wilhelmstr. 17. 56 202

BMW R 26, TÜV 69, sportl. herger., Bestzustand, DM 650.—, Bernhard Lenzen, 433 Mülheim/Ruhr, Stockweg 83. 56 207

BMW R 60, 4400 km, neuwertig, 5. 67, DM 1500.— u. NP. Viele Extras, m. Werksgarantie verkauft: BMW-Leuchtenberger, Hamburg, Tel. 59 65 26. 56 268

BMW R 51/3, Seitenwagengespann, öldruckgebremst, neu überholt, TÜV 8. 69, mit Hoske-Tank + Sturzbügel, für DM 1200.— bar, Tel. (0 57 02) 204. 56 274

Verkaufe gepflegte **BMW R 60**, Baujahr 1964, 26 000 km, mit div. Zubehör u. Bekleidung, Heinz Schröder, 2 Hamburg 39, Bebelallee Parz. 211 b/Wichmann, Telefon 5 11 02 63. 56 276

Verk. Motor R 67 kmpl., 1 Hoske-Tank, 34 Ltr., Harry Waldschmidt, 608 Gr. Gerau, Frankfurter Str. 50. 56 285

Verkaufe BMW R 51/3, Bauj. 54, Extras: 36 l Hoske-Tank, Hoske-Tüten, Vollnaben, doppelte Sturzbügel, Hondarücklicht, Anker defekt. Preis DM 950.—, Peter Fabian, 239 Flensburg-Weding, Schulkoppel. 56 287

Verkaufe Hoske-Tank, 31 Ltr., neuw., DM 190.—, R. v. Traitteur, 7894 Stühlingen, Sommerhalde 19. 56 229

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

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

Verkaufe gepfl. BMW 600 mit Steib-Seitenwagen und 500 ccm-Zweitmotor, werktags nach 18.30 Uhr, Roland Pikula, 854 Schwabach-Limbach, Wasserberg 14. 56 324

Verkaufe: Hoske-Tüten, fast neu, DM 80.—.
Suche: R 60-Rahmen, mögl. mit hint. Schwinge, H. Juppenlatz, 7145 Markgröningen, Ostergasse 27. 56 325

Verkaufe R 25/3 mit Gläser-Verkl., TÜV Juli 68, für ca. DM 400.—. Verkl. auch einzeln zu verkaufen, Reinhard Surau, 5174 Siersdorf, Honigmannstr. 19. 56 328

Verk. BMW 25, 34 500 km, guter Zustand, fast neuer Schalldämpfer, Motor defekt, für DM 200.—, B. Brodbeck b. Fam. Höss, 7 Stuttgart, Weilimdorfer Str. 169. 56 334

BMW R 51/3, Vollnaben, Sturzb., sehr gepflegt, TÜV 7. 68, DM 950.— bar. Maßhöfer, 64 Dortmund-Scharnhorst, Westholz 123. 56 336

Verk. 1 Mot. BMW R 67, neuwert., DM 350.—, 1 BMW-Mot. R 50 i. T., Preis a. Anfr., 1 Rahm. R 60 m. Br., DM 120.—. **Suche DRINGEND** Mot. R 69 S. Bernd Möller, 2308 Preetz, Luise-Schröder-Str. Nr. 62. 56 344

Verkaufe generalüberholte R 68, Bauj. 1954 mit Hoske-Tank u. Meier-Bank, Preis DM 800.—, Harald Fitsch, 2226 Eddelak, Kr. Süderdithmarschen. 56 320

BMW R 75, Schwingenfahrgestell, mit vielen Ersatzteilen, geg. Gebot zu verk. Grötsch, 639 Usingen, Hattsteiner Allee 18 c, Tel. 0 60 81 / 24 76. 56 227

Der große Motorrad-Ersatzteil-Stützpunkt Westdeutschlands
auch für ältere Baumuster ...
täglicher Expreßversand
MULFINGER
46 Dortmund 1 · Postfach 248

R 50, Bj. 65 ohne Motor, verk. J. Raddatz, 7417 Pfullingen, Burgstr. 13. 56 382

Verkaufe R 27, 28 500 km, TÜV 69, US-Sitzbank und Fanfaren. Maschine befindet sich in erstklassigem Zustande. Festpreis DM 1200.—. Werner Jasnau, 607 Langen/Oberl., Breslauer Str. 25. 56 243

BMW R 69 zu verkaufen. Hanno Ehli, 79 Ulm, Steinhövelstr. 4, Tel. 6 59 31. 56 244

BMW R 69 S, Liebhaberstück, Bauj. 65, 20 000 km, Drehzahlmesser, neu S-bereift, Meier-Tank, DM 3000.— abzugeben. Nehme Sportwagen oder Mercedes 180 D, 190 DC ab 61—64 zurück bei Wertausgleich. Joachim Kurzeja, 4353 Erkenschwick, Wiechertstr. 43. 56 226

Suche BMW 500/600, zahle bar rund DM 1600.—. K. Kaste, 34 Göttingen/Grone, Ebersdorfer Str. 1. 56 225

Verkaufe BMW-Gespann R 60, Bauj. 61, 40 000 km gel., TÜV 8. 69, Vers. 7. 68, für DM 1000.— bar. Günter Siebert, 46 Dortmund, Fliederstr. 32. 56 221

Suche BMW R 26 od. R 27, Lorenz Bauer, 8059 Kirschasch 7, Post Walpertskirchen, Kr. Erding. 56 265

Verkaufe R 69 S, Bauj. 1965, 32 000 km, überholt, Bestzustand, mit Zubehör für DM 2200.—. Außerdem fast neue Gläser-Monza-Verkleidung für DM 200.—. Rolf Stärck, 67 Ludwigshafen a. Rh., Karl-Glemm-Str. 19, Tel. 06 21 — 69 29 05. 56 309

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

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

R 50 S, 15 000 km, Bestzustand, DM 1850.—. Heidler, 6471 Rommelshausen, A. d. Eiche 2, Tel. 0 60 47 / 4 62. 56 293

Verk. R 27, 38 000 km, Bestzust., div. Zubehör mit Heinr.-Verkl., ca. 1400.— DM. Werner Molsner, 1 Berlin 47, Margueritenweg 36. 56 308

Verkaufe BMW R 50 S auf 600 ccm umgebaut, 13 000 km, Verkaufspr. DM 2200.—. Außerdem hergerichteter Kopf, 600 ccm und Dellorto-Vergaser SSI 30. A. Schmidt, 6701 Friedelsheim, Schulstr. 94. 56 266

BMW R 26 Schwingrahmen, TÜV Dez., für DM 250.— zu verkaufen. Ruf Alfeld/Leine 12 13. 56 315

Suche BMW 500 oder 600 ccm. Alwin Engesser, 7711 Fürstenberg/Donaueschingen, Schulstr. 20. 56 348

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. 56 353

Verkaufe BMW R 68, Hoske-Tank, Tüten, Drehzahlmesser, Öl-thermometer, Motor überholt, 2000 km, DM 1350.—. Hoyer, 8 München 23, Leopoldstr. 144, Telefon 39 50 39. 56 379

Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/44 74 91 56 372

Verkaufe BMW R 69 S, Erstzulassung 26. 5. 67, zum Barpreis von DM 4000.—. Günter Rybar, 6 Frankfurt/M., Hausener Weg 110. 56 277

KREIDLER

Achtung! Kreidlerfahrer!
Verkaufe:
1 komplette Rennmaschine. 50 ccm, Kreidler, mit Doppeldrehschieber, 5-Gang, Preis nach Vereinbarung
2 einfache Drehschieber, 4-Gang, à DM 950.—
1 einfacher Drehschieber, 5-Gang, à DM 1200.—
Weiterhin:
Drehschieber-Zylinder à DM 295.—
Längsverrippte Zylinder, schlitzgesteuert, 7,7 PS bei 9500 Umdrehungen à DM 295.—
Längsverrippte Zylinderköpfe für Kreidler à DM 30.—
Conti-Reifen, 18", Preis für H DM 46.—, V DM 42.—
Rennauspuffe à DM 50.—
Doppelnockenbrems. à DM 40.—
Ansaugstutzen nach Angabe à DM 9.50
Claus Klüglich & Co, Motorradsport-Zubehör, **7501 Wöschbach** bei **Karlsruhe**, Hauptstraße 63.

Verkaufe 5-Gang Kreidler-Motor mit 75 ccm-Zylinder und einem Dellorto SSI D 25 gegen Gebot. Karlheinz Geschwill, 6834 Ketsch, Oftersheimer Str. 13. 56 224

Kreidler Ersatzteile und Zubehör
liefert schnell und preiswert
D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100
Prospekte gratis — Katalog 80 Pf. Briefm.

Verkaufe: Kreidler S 4-Gang, MB-Rennverkleidung, Moto Cross-Lenker, Tourenzähler, viele Ersatzteile, Zuschriften an Gerald Neumerkel, 5609 Hükkeswagen, Bahnhofstr. 5. 56 321

Verkaufe f. Kreidler Florett einen 3-Gang-Motor, einen 5,3 PS-Satz, sehr schnell, einen schnellen 4,8 PS-Satz, und andere Kreidlerteile, suche für Kreidler Florett einen 7 oder 7,5 PS-Satz, und suche für Hercules Super Sport K 50 einen 7 oder 7,5 PS-Satz. Alfons Baron, 6741 Hayna/Pf., b. Landau, Hauptstr. 105. 56 211

Verkaufe Florett S, gelb, 4-Gang, Bauj. 64, 30 000 km, reparaturbed. (Zündung), viele Ersatzteile wie 2 Zyl., 2 Vergaser, 2 Getriebe (4-Gang), Felgen, 1 Rahmen, 1 Beinschild u. v. m., für DM 200.— nur an Selbstabholer. Helmut Struntz, 866 Münchberg, Bayreuther Str. 9, Tel. 2 15. 56 359

Verkaufe von KREIDLER 3,6 PS: 3-Ganggetriebe m. Gehäuse, DM 40.—. Zündanl. m. Polmagnet DM 10.—, 3-Gang-Motor, kompl. DM 70.—. Wilhelm Ellinger, 3251 Coppenbrügge, Schloßstr. 3. 56 263

Verkaufe guten KREIDLER 3-Gang-Fußschaltmotor mit 4,2 PS, Spitze üb. 80 km/h. Wilhelm Ellinger, 3251 Coppenbrügge, Schloßstr. 3. 56 300

Suche f. Kreidler, Bauj. 1964: 1 Büffeltank, 1 Telegabel, 1 Rennverkleidung. Udo BALKE, 774 Triberg, Birkenweg 28. 56 297

Achtung Kreidler-Fahrer, Zylinder-Tuning auf 8—9 PS, DM 60.—. Bitte Zylinder, Kolben u. Kopf einsenden! Auslagen der Kurbelwelle, DM 20.—. Stefan Szach, 29 Oldenburg, Plaggenhau 51. 56 255

Guter schneller Kreidler-Motor ges. Eugen Maschner, 6 Frankfurt-Unterliederbach bei Höchst, Euckenstr. 24. 56 232

Neuwertige Kreidler Super TS, 5-Gang, umständehalber preisgünstig zu verkaufen, DM 1000.— Handelsbasis. Tachostand: 500 km. Wilfried Jost, 638 Bad Homburg, Frankfurter Landstr. 120. 56 338

MAICO

Maico-Motorräder
liefert und betreut
Wolfgang G. Uhlig,
235 Neumünster, Anscharstraße 25, Telefon 0 43 21 — 22 63

PERSCHEID, 5047 Wesseling,
Ahrstraße 37, Ruf 24 94
Generalvertretung für Nordrhein-Westfalen
liefert alle MAICO-Maschinen.
Ersatzteilstützpunkt für MC, GS u. MD-Teile.

GS- und MC-Fahrer Achtung!
Gehäuseänderung rechts für Nadellager auf Nebenwelle DM 44.–
MAICO Generalvertrtg. Gebr. Stüdemann
Hamburg 71, Thomas-Mann-Straße 31, Telefon 6 43 70 29

2 MC 250, Bj. 66 + 67, verk. MAICO-SUZUKI-CAPRI-CARELLI-Vertretung. H. Kaufmann, 518 Stolberg, Ruf 25 82. 56 200

Anzeigen-Schluß
für Heft 22/67
ist am 2. Okt. 1967

MOTORRÄDER neu und gebraucht An- und Verkauf **durch DETLEV LOUIS** Hamburg 13 Rentzelstr. 7

HONDA

HONDA-MOTORRÄDER
Motor-Überholungen, Ersatzteile
Tausch-Zylinder
RÜDIGER LIENERT
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

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

Suche gut erhaltene **Honda CB 72 oder CB 92.** Günther Pillukeit, 85 Nürnberg, Hintere Marktstr. 7 bei Lindenau. 56 194

Verkaufe Honda CB 92 Sport, Erstzulassung Juli 67, Motor leicht defekt, für DM 800.—.
1 Honda CB 92 Spezial-Sport-Motor (125 ccm) mit 20 PS, für DM 305.—. Bernd Ringshausen, 6308 Butzbach, Wetzlarer Str. 53. 56 198

Verkaufe von Honda CB 92 SS, 1 Rahmen m. Brief + Gabel DM 50.—; 1 Tank DM 30.—; 2 Federbeine verst. DM 50.—; 1 Rad hinten neu bereift DM 60.—; 1 Rad vorn mit Doppelnockenbr. DM 70.—; 1 Anlasser Honda DM 50.—; 1 def. Motor DM 50.—; 1 neuen 3,25 × 18-Rennreifen DM 45.—; 1 ungebr. Gleichrichter DM 22.—; Lampengeh. m. Scheinw. und Tacho DM 15.—; 2 kompl. Auspuffanl. DM 20.—. G. Sahm, Waldaubach, Ortstr. 10. 56 201

Verkaufe: Honda S 90, Baujahr 65, Gläser-Sport-Verkleidung, Lenkerstummel, Bereifung 100%, opt. u. techn. Zustand Ia. Preis DM 800.—. Telefon Bad Kreuznach 3 12 51. 56 210

Verkaufe CB 92, 125 ccm SS, 2 Zylinder, Tourenzähler, Bauj. Okt. 1966, 7000 km gel., neuwertig, Preisidee DM 1400.— bar. Walter Galasso, 33 Braunschweig, Bültenweg 89, Tel. (05 31) 3 74 78. 56 267

CB 77-Motor gesucht. Ahrens, 294 Wilhelmshaven, Birkenweg 6 a. 56 271

Verkaufe Honda SS 50, Baujahr 66, 5000 km gelaufen, neuwertig, DM 700.—. Peter Strauch, 1 Berlin 65, Lynarstr. 13. 56 235

HONDA
Motorräder, Ersatzteile und Reparaturen
Bruno Lippke
896 Kempten, Füssener Str. 56

HONDA
Ersatzteil-Stützpunkt
Reparaturen
Spaett 8 München 15, Landwehrstraße 66, Telefon 53 16 90

Verkaufe Honda CB 72 E, 23 000 km, Stummellenker, neue Bereifung, Bj. 64, Ele-Boy, passende Verkleidung m. Scheibe o. Halterungen, Jet-Helm, Gr. 58, Rennstiefel Gr. 45, Barbour International 1,95 schlank. Klaus Pschorr, 891 Landsberg/Lech, Herkomerstr. 25. 56 275

Verkaufe Honda SS 50, Bauj. 66. **Suche** defekten **Motor von CB 92 SS,** Getriebe muß ganz sein. Bernhard Küttel, 7297 Ehlenbogen/Freudenstadt, Grezenbühlerweg 75. 56 231

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

HONDA-Motorräder
sofort lieferbar
ab Lager.
Wolfgang G. Uhlig, 235 Neumünster, Anscharstr. 25, Telefon 0 43 21 — 22 63.

CB 450, Erstzul. 3. 67, 2500 km, absolut neuwertig, erstklassig (ein)gefahren, umständehalber abzugeben. Preis DM 2600.—. Helmut Unger, 575 Menden/Sauerland, Kolpingstr. 16, Tel. 57 77 / 58, nach 19 Uhr 49 04. 56 246

CB 450, 6 Monate alt, wie ladenneu, 8000 km, m. Zubehör wegen Kauf einer schwereren Maschine zu verkauf. Festpreis DM 2850.—. Tel. 0 51 32 — 38 01. 56 329

Verkaufe aus familiären Gründen meine **Honda CB 450,** 8 Wochen alt, neuwertig. German Rüeck, 7314 Wernau/Neckar, Plochinger Str. (a. h. etters) b. Gärtnerei Rüeck, Tel. Plochingen 2 24 55. 56 318

HONDA
UMBEER
75 KARLSRUHE · Adlerstr. 16
Tel. (07 21) 6 51 81
Altbekannt, seriös und gut alles unter einem Hut!
Groß-Ersatzteillager
Honda-Stützpunkt
Bekannt für schnellen und zuverlässigen Ersatzteilversand im ganzen Land
Täglich Expreß- u. Postversand
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. Beistaff-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
Ersatzteile und Reparaturen
Wölk, Wuppertal-E.
Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 3 39 63

Spezialverkleidung für Honda CB 450 sofort ab Lager lieferbar! **Fr. Alexander,** 3057 Neustadt a. Rbge., Schmiedegasse.

Verkaufe Honda CB 250, Bauj. 66, rot, 40 000 km, für ca. DM 1400.— in bar. Maschine bei Motor-Rancher für über DM 500.— überholt. Rechnung vorh. Frank Kessler, 85 Nürnberg, Ingolstädter Str. 263. 56 220

CB 250, 66, zu verk. Küpper. 405 Mönchengladbach, Roermonderstr. 123. 56 264

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 56 374

Suche CB 92 „Benly". Motorschäden k. Problem. L. R. van Veen, 447 Meppen/Ems, A. d. Herrschwiese 1—3. 56 296

Suche Honda 250er, erbitte Preis und Typ. Christian Kube, 1 Berlin 61, Yorckstraße 81, Tel. 66 91 77. 56 298

Suche unfallfreie und guterh. **Honda CB 77/305,** zahle bis DM 1300.— bar. H. Erb, 6531 Laubenheim/Nahe, Schulstr. 1. 56 305

Suche Honda 2 Zyl. 125 oder 250 ccm, ab Bj. 63, bis DM 1000.—. Bernhard Jünger, 757 Baden-Baden, Pflostweg 5. 56 306

Verkaufe von Honda CB 72/77 kompl. neuwertiges 5-Ganggetriebe. Angebote an Karl-Heinz Gottfried, 6501 Nieder-Olm, Untergasse 15. 56 312

Honda CB 125, Bauj. 1965, 10 000 km, DM 700.— Verhandlungsbasis. Bernd Neunz, 56 Wuppertal-Ba., Nußbaumstr. 14. 56 364

Verkaufe Honda Typ 110, 50 ccm, in optisch und technisch gutem Zustand, Preisidee DM 380.—. Paul Schwarz, Mechanikermeister, 7952 Kappel/Bad Buchau. 56 360

Honda CB 450, 13 000 km, Bauj. 67, neu bereift, m. Rennkombi, DM 2600.—. K. H. Weißenfels, 4133 Neuk.-Vluyn, Minhorstweg 2, Tel. 0 28 45 — 2 78 20. 56 369

MATCHLESS

Verkaufe Matchless 42 PS gegen Gebot. Zu bes. samstags nach 13 Uhr und sonntags. Heinr. Daniels, 216 Stade, Bielefeldweg 27 I. 56 248

MOTOBI

Gelegenheit! Motobi CSS, neuester Stand, Drehzahlmesser, Girlings, Borrani-18" Racing bereift, F 3-Motor, Juni f. DM 700.— im Werk überh., DM 1700.— Neuteile, für DM 1200.— oder Gebot zu verkaufen. Rainer Neumann, 4352 Herten, Spanenkamp 35 b. 56 242

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, Maico!

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. (02421) 72670, Postf. 731

Verkaufe original Werksadler (Schwinge) für Grasbahn, Moto Cross mit Ersatzmotor und alle Übersetzungen, DM 380.—. Karl-Heinz Deeg, 645 Hanau a. M., Kiefernweg 1. 56 286

Komplett überholten **Maico-Moto-Cross-Motor 250 ccm zu verk.** Willy Oesterle, 7062 Rudersberg, Welzheimer Str. 30. 56 349

Zu verkaufen: Moto Cross Eso 500 ccm mit Anhänger u. Zubehör. Werner Nolte, 2 Hamburg 28, Billhorner Röhrendamm 108, III, Tel. 78 25 09. 56 363

Verk. w. Bundeswehr spottbillig meine Wabeha-Montesa, 1. Hand, Bauj. 66, sehr schnell, sowie neuer Montesa-Motor, neue Cerianigabel, sowie Wabeha-Maico 360, Baujahr 66, neuer Motor, **eilt.** Herbert Vogel, 7831 Riegel/Kaiserstuhl, Kirchstraße 12. 56 196

MC Maico 360 ccm, Bj. 67, 6 Rennen gel., wegen Aufgabe zu DM 2300.— zu verk. Dieter Braun, 7921 Hermaringen, Telefon 0 73 22 — 61 83. 56 252

MOTO GUZZI

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

MZ

MZ-Motorräder
Importeur für Norddeutschland
Rüdiger Lienert
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

Anzeigenschluß für Heft 22 ist am 2. Okt. 1967

NSU

Verkaufe NSU Super Fox, 125 ccm, 4-Takt, in gutem Zustand, neue Reifen, fahrbereit, für DM 200.—. Jürgen Bender, 3443 Herleshausen, Borngasse 13. 56 290

Verk. gepfl. NSU Max Spezial, TÜV 6. 69, für DM 350.—. Udo Bohr, 6604 Fechingen/Saarbrücken, Hohlweg 2. 56 361

Verkaufe von NSU Max, 1 Zylinder + Kolben, Kopf mit Ventilen 250 ccm, 23 PS, 1 Sachs-Motor 98 ccm ohne Kolbenringe, 1 Paar Motorradstiefel, Gr. 40 (Handarbeit), neuwertig, 1 Bing-Verg. Ø 26 mm, alles gegen Gebot, oder Tausch gegen org. Sport Max-Tank, und Rennbank. Paul Gluth, 8711 Mainstockheim, Hauptstr. 264. 56 254

NSU Max-Teile billig „zu verkaufen". Friedhelm Baunscheidt, 5828 Ennepetal-Verneis, Hagener Str. 168. 56 314

NSU Super Max-Gesp., gt. Zust., TÜV fällig, für DM 250.— zu verk. H. Allers, 23 Kiel, Uhlenkrog 43. 56 257

Verk. 1 Max-Gesp. sportl., ca. DM 750.—, 1 Max-Volln., ca. DM 250.—, 1 Imperator 400 ccm, 2 Verg. überholt, ca. DM 300.—, 1 BMW-Motor R 25 überh., DM 100.—. v. Pander, 355 Marburg, Im Stiftfeld 10. 56 216

Wer benötigt Ersatzteile von 350 ccm-NSU Konsul, Bauj. 52 (OS-T) mit Brief und 350 ccm-NSU Konsul Vorkriegsmasch. Wolf Ekkehard, 296 Aurich, Ostfr., Am Sportfeld 13. 56 214

Suche NSU Konsul 500-Motor, o. f. NSU — OSL 250 komplette Zündung. E. Kegel, 8045 Ismaning, Moos 21. 56 236

NORTON

AS 2-Teile. Tel. 0 51 21 — 3 23 98. 56 335

Verkaufe Norton-Federbettrahmen mit Laufrädern u. Getr., Motorenteile. Eckart Harmgart, 73 Esslingen/N., Zollbg., Neuffenstr. 39. 56 218

Suche Norton Dom. 650 SS ab Bauj. 62 oder Triumph-Bonneville T 120, erbitte genaue Angaben, Preisidee DM 1500.—. Winfried Baumgarten, 64 Fulda, Frankfurter Str. 25. 56 258

PUCH

Original-Puch-Ersatzteile für Moped, Roller, Motorräder und Autos — Geländesport-Ausrüstungen.
Die neue M 125 ab Lager lieferbar.
Zentralersatzteillager
Steyr-Puch-Generalvertretung Liedl
8401 Graßlfing - Regensburg
Telefon 09405/274

RENNMASCHINEN
HONDA-SCHUH
liefert ab Lager Ersatzteile für HONDA CR 93 und CR 110. **HONDA-SCHUH,**
6 Frankfurt a. M.
Mainzer Landstr. 366-372, Telefon 25 12 86

Zu verkaufen:
HONDA 50 ccm, CR 110, 8-Gang. Preis nach Vereinbarung. **HONDA-SCHUH,**
6 Frankfurt a. M.
Mainzer Landstr. 366-372, Telefon 25 12 86

RENNMASCHINEN

Sandbahnrennmaschine
Suche dringend gebrauchtes Vorderrad 23 Zoll u. Hinterrad 22 Zoll, sowie Getriebe mit Kupplung (Drott oder NSU) gebraucht u. 350 ccm-Jap-Motor gebraucht. Angebote erbeten an Günther Menger, 6729 Bellheim, Eichenweg 1. 56 292

Verkaufe weg. Umstellung meine schnelle Matchless G 50-Rennmaschine in erstklassigem Zustand gegen Gebot. Fritjof Eccarius, 3101 Ovelgönne, Heidweg 1. 56 330

Suche 250 ccm-Rennmaschine, Marke Bultaco, Honda oder Norton. Eine 125 ccm-Honda oder Bultaco oder schnelle DKW. Helmut Lanfeld, 8204 Degerndorf, Bahnhofstr. 13. 56 253

Verkaufe Ex-Sattler-Grasbahn-Sportmax, viele Ersatzteile. Manfred Stork, 41 Duisburg, Blücherstr. 93. 56 347

Rennmaschinen Motobi 250 ccm, 2 Motoren Morini 250 ccm billig abzugeben. Evtl. Tausch geg. 250 ccm-Straßenmasch. Peter Steinemann, CH-8005 Zürich, Fabrikstraße 28. 56 317

Verk. org. Ry. A. Petty Norton, Bj. 1962. 8901 Stadtbergen, Postfach 114. 56 299

Aermacchi 350 ccm, Deutsche Meisterschaftsmaschine 1967, DM 4500.— zu verk. Dieter Braun, 7921 Hermaringen, Telefon 0 73 22 / 61 83. 56 362

Verkaufe meine Bultaco-Rennmaschine 250 ccm wassergek., Baujahr 66 mit Drehzahlmesser, Verkleidung, Übersetzungen sowie sämtl. vorhandene Ersatzteile (Wert DM 8000.—), für DM 4000.—. Kurt Guthier, 68 Mannheim-Wallstadt 51, Mosbacher Str. 19, Telefon 79 17 67. 56 380

Suche Straßenrennmaschine 350 ccm — und 500 ccm, aber kein Gespann, nur Solomaschinen. Gerhard Honig, 69 Heidelberg, Rottmannstr. 24. 56 378

SUZUKI

SUZUKI in Norddeutschland · T 20 sofort lieferb. Gebr. Stüdemann, Hamburg 71, Thomas-Mann-Str. 31, Tel. 6 43 70 29

Immer vorne sind Sie mit der neuen 250 ccm
Suzuki T 20
überzeugen Sie sich bei Vertragshändler
Günter Tyrra
4951 Holtrup 162 über Minden

TRIUMPH (deutsch)

Deutsche Triumph 250 ccm, Bauj. 1953, 28 000 km, gut erhalten, billig zu verkaufen. Josef Mohnke, 48 Bielefeld, Küsterwiese 11 a. 56 204

Triumph-Motorräder, Ersatzt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 56 375

TRIUMPH (englisch)

TRIUMPH
Motorräder, Original-Ersatzteile am Lager und werden umgehend geliefert.
Import u. Vertretung: **J. Berlioz**
Tel. (022) 24 67 60
Bd St Georges 56–58, 1205 Genf/Schweiz

Suche Bonneville T 120, Unfallmaschine oder nur Motor und Brief. Zuschriften unter M 5273 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 392

Verk. Triumph Bonneville, Baujahr 65, 22 000 km gel., TÜV Aug. 69, zusätzlich mit Tankrucksack und Boschhörnern, für DM 2400.—. Toni Schuch, 505 Porz-Urbach, Fauststr. 10. 56 357

Verkaufe wegen Führerscheinentzug **Bonneville T 120,** Bauj. 63, sehr gepflegt, wie neu, mit neuem 66er Motor, Spottpreis DM 1650.—. Schilsky, 1 Berlin 12, Schillerstr. 64. 56 249

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. 56 352

UT

UT TS 252 (2 Zyl. Ilo) zu verk. R. Schock, 6 Frankfurt/M., Gelastr. 66, Tel. 41 15 29. 56 280

VELOCETTE

Schweiz
Verkaufe meine **Velocette Venom-Thruxton 500 ccm,** Jahrgang 1967, alles in bestem Zustand, wenig gefahren, Abkontrolle. Josef Rickenbacher, CH-6312 Steinhausen (Schweiz), Eschfeldstr. 15. 56 241

VETERANEN

ARDIE, Bauj. 1928, 500 ccm, fahrber., guter Allgemeinzustand (ledigl. Vordermantel defekt), verkauft gegen Höchstgebot od. tauscht gegen guterhaltenen Moto Cross (CZ—Maico) im Raume Hamburg. G. LANDAHL, 2057 Geesthacht/Elbe, Richtweg 27, Tel. 21 81. 56 199

BMW R 2-Motor, kompl., o. Vergaser, guter Zustand, für DM 50.— zu verkaufen. Peter Meyer, 89 Augsburg, Singoldstr. 13c. 56 339

Verkaufe umzugshalber preiswert **NSU 201 OSL, NSU 351 OT, NSU 2-Zyl.,** Bauj. 1922, alle Masch. fahrbereit, sehr guter Zustand. NSU 201 ZDB, nicht fahrbereit, OSL-Motoren u. Getriebe. G. Görlach, 7901 Gögglingen, Kapellenweg 17. 56 316

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

VICTORIA

Verk. Victoria 159 TS, Bauj. 66, 10 000 km, vers. Juli 68, 100 km/h Spitze, neue Bereifg., Rennverkleidung, Verhandl.-Basis DM 900.—. Arvid Missa, 404 Neuß/Rhn., Wolkerstr. 11, Tel. 2 21 52. 56 281

Suche von Victoria Typ 115/155 komplette Hinterradschwinge, Bremse, Federbeine oder ganzes Fahrzeug, Unfall, defekt. Manfred Olszowi, 874 Bad Neustadt/Saale, Hangweg 21. 56 301

Suche: Motor mit Getriebe für **V 35 Bergmeister.** Robert Mardorf, 4011 Stürzelberg, Unterstr. 14, bei Becker. 56 205

YAMAHA

YAMAHA-Werksvertretung Holtemeier
56 Wuppertal-Vohwinkel,
Kaiserstraße 174, Telefon 95/78 17 00
Alle Modelle sofort lieferbar - Zahlungserleichterung - 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 08 31/7 36 78

Deutschlands einzige Zeitschrift für Motorradfahrer

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

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

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

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

*

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

*

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

BESTELLSCHEIN

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

Bitte nehmen Sie den nachstehenden 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 20/67

YAMAHA

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
250 ccm, YDS-5 E, mit Kfz.-Brief sofort lieferb.
100 ccm, YL 1, mit Kfz.-Brief sofort lieferbar,
Spaett 8 München 15, Landwehrstraße 66, Telefon 531690.

YAMAHA-Werksvertretung
Hermann Philipp
6651 Breitenbach/Pfalz
Vronhofer Straße

YAMAHA-Werksvertretung
Adolf Klein
6638 Dillingen/Saar
Lotteriestraße 5

YAMAHA Motorräder ab Lager lieferbar
Generalvertretung für die Schweiz
HOSTETTLER AG, 6210 SURSEE

YAMAHA-Werksvertretung
Willy Wendt
6309 Münzenberg
Kreis Friedberg
Viehtrieb 2, Tel. 060304/280

Heinrich Kasens
YAMAHA-Werksvertretung
285 Bremerhaven
Schiffsdorfer Chaussee 192
Telefon 0471/21984

Verkaufe YAMAHA YDS 3, 10 000 km gelaufen u. gut gepflegter Zustand, für DM 1800.—. Udo Maihöfer, 4972 Melbergen, In den Eichen 166. 56 233

Gebrauchte YAMAHA YDS 3, 6000 km gelaufen, für DM 2000.— abzugeben (evtl. Teilzahlung).
Motorsporthaus Schlüter, 46 Dortmund, Am Borsigplatz. 56 272

ZÜNDAPP

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

Verkaufe Rahmen u. Motor von Zündapp KS 50 Sport, Bauj. 67, Typ 51 70 60, Rahmen unfallfrei, Motor 5,3 PS, 5 Gänge, Spitze 90 km/h, Motor mit Vergaser u. außenliegender Zündspule, Motor erst 7000 km gelaufen, kann auf Wunsch geöffnet werden, verkaufe alles zusammen mit Kfz-Brief, Preis DM 300.—. Manfred Kretz, 69 Heidelberg-Kirchheim, Untere Seegasse 48. 56 346

Verkaufe gegen Gebot
Fabrikneuer Sportmotor, 34 PS, mit Ansaugstutzen u. Vergasern, noch nicht gelaufen, sowie kompl. KS 601-S-Gespann m. TR 500, viele Extras (US-Bank, Hoske-T., Borrani-Felg.), neue Bereifung, sämtliche R. 3 Gabeln, 1 Rahmen, mehrere Übersetzungen u. Getriebe. Heinz Schmolke, 5181 St. Jöris, Dorfstr. 78. Anzutreffen nach 19 Uhr u. sonntags. 56 367

Verkaufe Zündapp KS 600, Wehrmachtsgespann, Bauj. 1939, 32 000 km, in 100%igem Zustand. Bernd Ringshausen, 6308 Butzbach, Wetzlarer Str. 53. 56 197

Zu verkaufen
Zündapp 175 S, 175 ccm, 10,5 PS, für DM 300.— u. Zündapp 2-Gang Combinette für DM 180.—, beide Fahrzeuge in gutem Zustand und fahrbereit. Zu besichtigen: jeden Samstag ab 16.00 Uhr und jeden Sonntag bei Peter Scheidig, 6451 Rossdorf bei Hanau, Feldbergstr. 19 a. 56 365

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 56 354

Suche Zündapp 50 ccm, 5-Gang, Motor auch ohne Zyl., zahle bis DM 100.—. Klaus Schäfer, 5908 Salchendorf, Feldstr. 16. 56 203

Suche für Zündapp verchromt. **Packtaschenhalter** für rechte Seite. R. Bohrmann, 68 Mannheim 41, Mannh. Str. 25. 56 209

Verkaufe KS 601 S, überholt, mit Ersatzmotor, 2 neue Zylinder mit Kolben 76,5 ⌀, 2 Lichtmaschinen 90 W, KS-Sturzbügel, Sitzbank, 200er Scheinwerfer usw. P. Losert, 8961 Wildpoldsried, Kemptener Straße 3. 56 289

KS 100 4000 km, Bestzust., weg. Krankh. abzugeben. E. Fuchs, 7034 Maichingen, Krautgartenstr. 5. 56 319

Verk. KS 601 S
Hoske-Tank, Lack u. Chromt. neu, sämtliche Aluteile poliert, Öldruck- u. Temp.-Manometer, auch mit Beiwagen, DM 1200.—. Uwe Angsten, 207 Ahrensburg, Bismarckallee 46, Tel. 5 64 68. 56 291

Verk. KS 601 S, 1954, guter Zustand, mit Steib 250 S, mit neuer Richter-Kabine, div. Extras, verst. u. vers., TÜV 68, DM 700.—. Walter Fiederer, 85 NÜRNBERG, Feldgasse 55. 56 327

Verk. KS 100, Bj. 66, f. DM 900.—. W. Winkler, 69 Heidelberg, Rohrbacher Str. 52. 56 340

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 Hinterrad, **SITZBÄNKE,** Renold-Ketten

BEKLEIDUNGEN

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 56 376

DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser
lieferbar für alle Motorräder. DM 96,—. Sonderausführung für Straßenrennmaschinen DM 122.—.

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

ERSATZTEILE

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

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

AJS-, BSA-, MATCHLESS-, NORTON-, TRIUMPH-Ersatzteile, auch gute gebrauchte Motoren (komplett) liefert Fritjof Eccarius, 3101 Ovelgönne, Heidweg 1. 56 331

MODELLBAU

Honda Racing Bike, Honda Super Hawk, Honda Scrambler Gilera, Morini, Guzzi, Mondial und Benelli
prompt ab Lager lieferbar
Honda-Umbeer
75 Karlsruhe, Adlerstraße 16
Tel. (0721) 65181

MODELLBAUKASTEN

Modellbaukasten
Jedes Modell lieferbar: Honda, Honda-Cross, Morini, Guzzi, Gilera, Benelli und Mondial. Gratisprospekt verlangen.
MAX HUG, Bahnhofstr. 49, CH-8957 SPREITENBACH/Schw.

RENNBRILLEN

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

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 56 377

SEITENWAGEN

Verworner hat immer Gelegenheiten an Seitenwagen und Ersatzteilen

SITZBÄNKE

BMW-Sitzbank DM 75.–,
US-Bänke breit DM 100.–, Sportbänke schmal mit Rennhöcker DM 65.–, Weinmann-Alufelgen DM 35.–, per Nachnahme von **Motor-Schäfer**
62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

BEDAUERE . . . – aber die Polsterei kann mit den Aufträgen nicht mehr Schritt halten! Wenn Sie also unbedingt eine meiner **DISCOUNT-SITZBÄNKE zu 58,– DM** haben wollen, muß ich Sie schon um eine Lieferfrist von 8–10 Tagen bitten. — Oder Sie gehen zur Konkurrenz. Die baut auch sehr gute Sitzbänke.
Fred RULFF 5483 Bad Neuenahr
Wendelstr. 8, Postf. 751, Tel. 02641/5179

STURZHELME

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

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

TRIAL

TRIAL- U. GELÄNDEZUBEHÖR
Motorrad- und Kleinkrad-Ersatzteile
Mopedteile
liefert preiswert und schnell
Paul W. SCHWENKE
41 Duisburg-Meiderich, Bahnhofstr. 125

VERKLEIDUNGEN

Suche gebr. Gläser-Verkl., Typ Monza, für Honda SS 50 bis DM 110.—. E. Alschweig, 8903 Haunstetten, Hoher Weg 26. 56 358

Suche gebrauchte, auch ein wenig beschädigte Rennverkleidung für Zündapp 50 + 100. Werner Haller, 7401 Belsen, Kreis Tübingen, Obere Dorfstr. 28. 56 295

Anzeigenschluß
für Heft 22/67 ist am 2. Okt. 1967

VERSICHERUNGEN

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

ZÜNDANLAGEN

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

TAUSCH

Peugeot 403, 60, gegen Motorrad über 200 ccm tauscht Rüppel, 479 Paderborn, Tegelweg 18. 56 370

Tausche von KS 601 S guterhalt. Kurbelw. gegen gleichw. Achsantrieb 8/39, gerade verzahnt. Egon Birkenbauer, 313 Lüchow, Karl-Schultz-Str. 6 a. 56 223

Verkaufe od. tausche Trialmaschine geg. Zündapp KS 50 Tri.Ma. Zündapp 200 mit etlichen Extras. Gerold Nübling, 7833 Endingen a. K., Auf dem Hof 28. 56 345

Tausche Borgward Isabella TS, Bj. 60, TÜV 68, Motor gedr. auf 55 PS, Sicherheitsg., Lieges., Radio, gegen Engl. Lady ab 500 ccm oder Zündapp KS 601 oder verkaufe zum Preise von DM 1250.—. Zuschriften unter M 5272 an „das MOTOR-Rad", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 391

Tausche Kurbelw., Kolben u. Zylinder von Zündapp 75 gegen Kreidler Rennsatz ab 6 PS oder 21er Räder komplett (Kreidler oder Zündapp). Herfried Frobieter, 282 Bremen-Lesum, Heinrich-Seekamp-Str. 16, Tel. 63 94 19. 56 307

VERSCHIEDENE

RADSPANNEREI – Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder – mit Reparatur für Auto — Motorrad — Moped — Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68, Gitschiner Straße 64, Ruf 612858

HONDA
SUZUKI
YAMAHA
Motorräder, Kleinkrafträder
WILLY HEYER
4055 Kaldenkirchen/Rhld.
Wallstraße 5 – Tel. 6336

Puch 175 ccm SVS u. DKW 175 ccm verkauft billig E. Schindler, 85 Nürnberg, Militscher Str. 11. 56 245

Zündapp Suzuki T 20
Verkauf, Rep., Probefahrt. Bender-Berenth, 7313 Reichenbach, Schillerstraße 34, Tel. 73 30. 56 355

Motorradfreund sucht gute 250 — 350 ccm-Maschine, wenn mögl. Honda — Triumph. Karl-Heinz Gutbier, 5036 Berrenrath/Köln, Villenstr. 53. 56 343

STUDENT SUCHT PREISWERTE 100er, auch 4-Takt. BERLIN 85 95 36. 56 342

Achtung!
Verkaufe Schwingengespann „Standard Rex-Sport 350 OHC" im Horex-Resident-Fahrgest.; viele Extras. 1 Motor Standard Kobold, Bloch Spezial zerl. M. Hagemeier, 495 Minden, Waterloostr. 26. 56 313

Verkaufe Resident mit Brief o. Mot., 1 Steib S 250, 1 BSA 650 ccm, zerlegt. Dazu 1 Renntank, 1 Tornax S 250, zerlegt, verschiedene Reg.-Motoren, n. Teile, wegen Bundeswehr. Günter Schwiedam, 638 Bad Homburg, Gluckensteinweg 62. 56 337

Verk. R 25/3-Gesp., TÜV 68, 30 l-Tank, n. Bank, Alu-Bleche, 2 Motoren, div. Ersatzt., DM 500.—, NSU Superfox, Bj. 56, zerlegt, komplett m. Brief, DM 80.—. W. Haberecht, 34 Göttingen, Königsstieg 93. 56 247

VERSCHIEDENE

Verk. 1 DKZ Zündapp KS 601 mit 3=6, SW-übersetzt, solo, TÜV 8. 69, für DM 750.— oder tausche g. neuw. Hunderter; 2 dt. Triumph BOSS (350 ccm), teils zerlegt, à DM 50.—; 1 neuer AT-Satz K. m. Zyl. für DM 100.— dazu; 1 prima hydr. gebr. Steib S 350 für DM 80.—; 1 l. besch. Lux (Gabel), Motor gut, für DM 50.—; 1 Einradanh. Vögtle u. Zeller DM 150.—; 1 Maico Taifun (400er) m. LS 200 und Zweitmotor und Ersatzt. Karl Otto Foth, 2059 Dalldorf üb. Büchen, Tel. 0 41 55 — 711. 56 192

Verkaufe: NSU Fox 98 mit Tele u. Federbeinen; Maico MC 360, 250 u. 175; Gilera 175 o. Br.; DKW 175 VS o. Br.; Cornet zerl.; MZ-Federbeine, neu; Anhänger für 2 Masch. Gawlitzek, 763 Lahr, Biermannstraße 6. 56 212

VERSCHIEDENES

Sport-Pulli mit „Kreidler"-Aufdruck
Ia Baumwoll-Qualität, langer Arm, weiß oder hellblau, Größe 5 (48) nur DM 17,80
D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100

Ich bin begeisterter Motorradfahrer, 30 Jahre, und möchte natürliches, sportliches Mädel kennenlernen, das ebenso wie ich Freude am Motorradsport empfindet (auch Wagen vorhanden). Zuschriften bitte aus dem nordd. Raum unter M 5267 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 386

Suche 18 ccm-Lohmann-Motor. H. Schubert, 6901 Wilhelmsfeld, Tel. 753. 56 294

Für „Münch-Mammut"-Bau:
2 Spitzendreher oder **Werkzeugmacher** sofort gesucht. **Friedel Münch, 6361 Niederflorstadt,** Altenstädter Straße 62.

US. Bomber-Jacke „B 15" DM 57.–, Army-Daunenschlafsack, gebraucht, DM 38.50, **„Trial-Ledersportmütze** DM 29.70. **US.-Liste anfordern**
K. Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstr. 6

Verkaufe 150 Hefte „das MOTORRAD", von 49—58, außerdem 60—65 geschlossen, gegen Gebot. Dieter Irzik, 89 Augsburg, v.-Parseval-Str. 34. 56 270

Verkaufe gegen Höchstgebot 250 Hefte „das MOTORRAD", von 1929—1967 gemischt. Schilsky, 1 Berlin 12, Schillerstraße 64. 56 250

Stempel mit Ihrer Anschrift liefert preiswert: N. Fluck, 6751 Geiselberg. 56 189

Sozius, 20 J., 174 cm, sucht Motorradfreund mit großer Maschine. Dieter Heidrich, 32 Hildesheim, Feldrenne 2. 56 333

Junge begeisterte Motorradsportlerin, 1,65 groß, blond, sportliche Erscheinung, möchte gerne bei einem schnellen Motorradboy aus dem Stuttgarter Raum (der Gläser-verkleidet fährt) Sozia auf schönen Fahrten werden. Zuschriften mit Bild unter Nr. 5266 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 385

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. 0511/581464

Verkaufe 2 Maico-Motoren, Breitwand, mit Vergaser und 1 Auspuffanlage. 1 Adler-Vorderradnabe mit 18 Zoll-Hochschulterfelge. 1 Zündapp Elastic 250 in einwandfreiem Zustand. Heinz Ewig, 666 Zweibrücken, Jakobystr. 3. 56 251

Raum Frankfurt: Wer sucht Sozius für gemeinsame Motorradfahrten? Bin 28 J., 1.70 groß und an kameradschaftlicher Verbindung interessiert. Zuschriften unter M 5268 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 387

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

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

Prospekt anfordern
(Bitte genaue Maschinentype angeben!!)

hp

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

Berliner Ingenieur möchte motorsportbegeisterte junge Dame bis 32/165 kennenlernen. Zuschriften unter M 5274 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 393

Suche gute 175/250 ccm-Maschine, fahrbereit (TÜV, Brief) bis DM 400.— und 250 ccm-DKW-Motor. Ausführliche Angebote an Norb. Pantele, 811 Murnau, Dünaberg 12. 56 213

OSSA Maquinaria Barcelona
Moto Cross-Rennmaschinen — Straßensport-Maschinen
Importeur und Alleinverkauf für Deutschland
R. Waiblinger, 74 Tübingen-Lustnau
Zundelstraße 5, Telefon 2 64 04
Probefahrt jederzeit möglich

Tuninganleitung für alle Typen, 8 PS, DM 18.—. Motorumbauten! Gäramot Rennabt., 8413 Regenstauf, Postf. 115. 56 356

Suche Tourenkombi, 180 schlank, oder Lederhose Größe 48/50, außerdem für R 51/3 gr. Tank u. breite Sitzbank. Stein, 7887 Murg/Baden, Totenbühl 10. 56 303

KETT engl. Spitzenlederbekleidung
JAP Ersatzteile u. HAGON-Fahrgestelle

Leder-Rennkombi (siehe Abbildung)	DM 265.—
Moto Cross-Latzhose	„ 143.—
Spezialstiefel für Gespannfahrer	„ 86.—
Moto Cross-Stiefel - Gelände	„ 80.—
Mike-Hailwood-Stiefel - Straße	„ 75.—
Moto Cross-Handschuhe	„ 23.—

Verkauf Grasbahnzubehörzentrale Joseph Joy, 4757 Holzwickede, Bahnhofstr. 16, Telef. 02301/4337

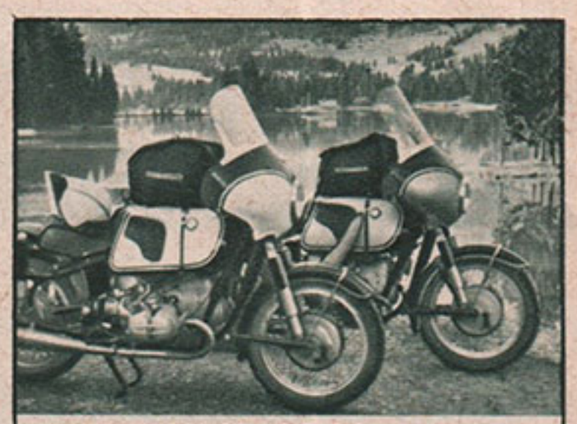
– schnell und zuverlässig!
Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker
Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Telefon 07150/8191

R 69 S

YDS 5

Spitfire MK III
Victor 441

jetzt sof. ab Lager lieferb. Selbstverst. m. Brief u. TÜV-Abnahme + **dico Service**



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

Renncombi, Plexiglasscheiben
orig. italienische Renncombi nach Maß, DM 265.–. Scheiben für Renn- u. Sportverkleidungen für jeden Typ, DM 40.–, liefert p. Nachn. **Peter Eser,** 89 Augsburg, Augsburger Straße 31, Telefon 36 89 68

Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen — wohl aber manch einer — bevor er Meister war — vom Motorrad. „So fährt man Motorrad", sagt Ernst Leverkus und zeigt, wie man's macht. Ernst Leverkus ist kein anderer als der allen „Motorrad"-Lesern unter dem Pseudonym „Klacks" bekannte Motorrad-Experte, ein Fachmann par excellence und ein Journalist, der sich mit Leib und Seele den zweirädrigen Fuhrwerken verschrieben hat. Heute mehr denn je gilt das Motorrad als Attribut der Sportlichkeit, Motorradfahren geschieht längst nicht mehr allein zum Zweck, sich von Ort A nach Ort B zu bewegen, wer Motorrad fährt, hat vielmehr ganz bestimmte Ambitionen — eben sportliche. Zum Sportfahrer aber gehört mehr als eine rasante 250er, eine schnittige Rennverkleidung und ein attraktiver Sturzhelm. Dazu gehört zunächst vor allem eine gediegene Grundhaltung im Sinne guten Benehmens auf der Straße, sodann eine entsprechende Grundhaltung im Hinblick auf sauberen Fahrstil und Fahrtechnik, schließlich verlangt „richtiges" Motorradfahren ein gerüttelt Maß an Wissen und Kenntnis über Maschine und Mechanik. Kurzum: dieses Hobby verlangt eine Menge Verstand, Disziplin und Feingefühl. Tausend Dinge, die dafür zu beachten sind, bringt Ernst Leverkus in dieser „Motorrad-Fahrschule" zu Papier. Dabei mag manch einem die Schamröte zu Gesicht steigen, wenn er bemerkt, wie absolut unsinnig er — nach seiner eigenen üblen Gewohnheit — in mancher Hinsicht bisher gehandelt hat. Klacks nimmt hier kein Blatt vor den Mund, er nennt das Kind beim Namen. Er kennt seine „Pappenheimer", denn er ist einer von jenen, wie sie sein sollen! Jeder begeisterte „Motorrad"-Leser — und mancher andere! — sollte dieses Buch stets griffbereit zur Hand haben, denn es ist genau in der Sprache geschrieben, die seine Freunde an „Ihrem" Klacks lieben: offen, humorvoll und sachkundig — nie jedoch schulmeisterlich belehrend oder gar trocken! Ein Buch für jeden Motorrad-Freund, der seinen „Klacks" liebt und ihn hiermit jederzeit „ganz für sich selbst" hat!
Ernst Leverkus, „So fährt man Motorrad", 188 Seiten, reich bebildert, im Ganzleinen-Einband ist zum Preis von DM 16.80 in jeder guten Buchhandlung erhältlich oder per Postkartenbestellung direkt von „Motorbuch" 7 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf das MOTORRAD

mb POLYESTER-HARZE

mb Polyesterharz: zum Bauen von Booten, Karosserien, Schwimmbecken, Wohnwagen etc.	kg 3.–, ab 30 kg 2.15
mb Deckschichtharz:	kg 6.60, ab 30 kg 4.40
mb Harze für Tankbau:	kg 6.80, ab 30 kg 3.40
mb Karosseriespachtel:	kg 5.80, ab 10 kg 4.
mb Karosserie-Reparaturkasten:	A 6.60 · B 13.– · C 32.

Sämtliche Materialien für den Kunststoffverarbeiter sofort ab Lager lieferbar
3001 Anderten/Hann. Lohweg 44 Tel. 581464
mb Kunststoffbau

Das Letzte

Anonyme – !

Es kommt immer wieder einmal vor, daß wir Zuschriften ohne genaue und richtige Absenderangabe erhalten. Unsere Zeit erlaubt es uns leider nicht, Detektive zu spielen, und so hat sich in der MOTORRAD-Redaktion folgende Handhabung grundsätzlich eingebürgert: jede Zuschrift wird zuerst auf vollständige und leserliche Absenderanschrift auf dem Schreiben selbst nachgesehen, fehlt diese, dann wandert das Schriftstück ungelesen und unbeachtet in den Papierkorb. Sorry, Mr. Anonymus —!

Heimwerker

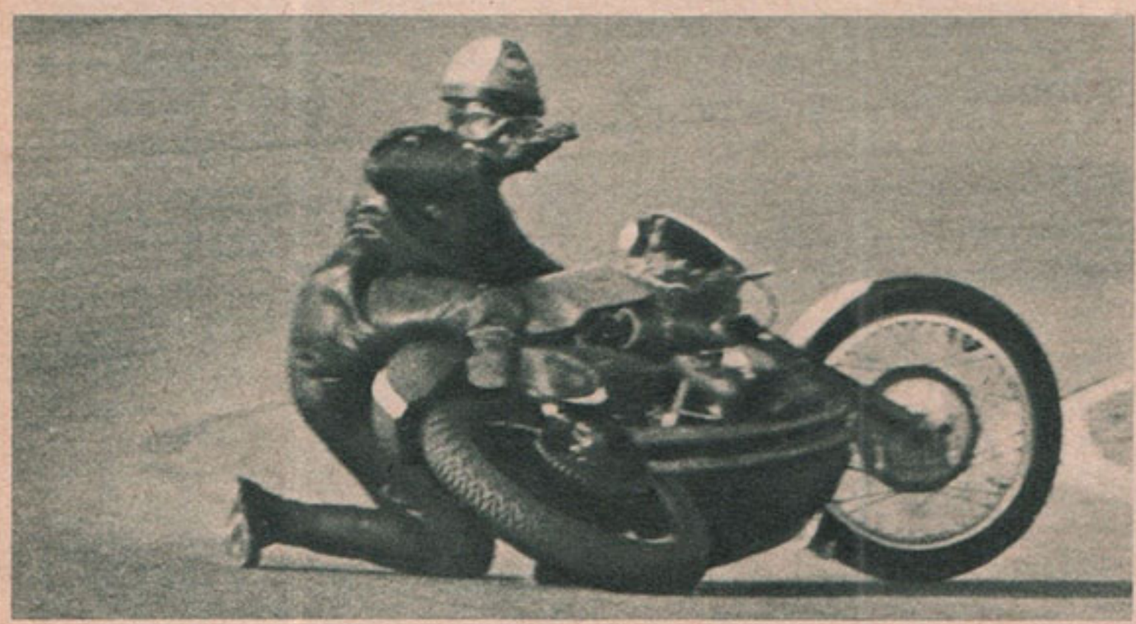
Vor zwei Jahren habe ich mir mal eine elektrische Bohrmaschine gekauft, dauernd die Kurbelei von Hand hatte ich satt. Außerdem verzweifelt man ja beinahe, wenn man von Hand ein 8 mm-Loch durch 10 mm dickes Eisen bohren will. Elektrisch geht's prima und schnell, dachte ich. Mittlerweile entwickelt die „Heimwerkermaschine" eine ungeahnte Lebensdauer, sie ist praktisch noch so neu wie aus dem Laden. Kunststück, sie wird ja auch seltenst benutzt. Warum? Weil's keine Heimwerkermaschine ist, jedenfalls kann man mit ihr nicht „im Heim" werkeln. Selbst im Keller nicht oder in der angebauten Garage. Ihr Lärm weckt sogar den Hofhund im nächsten Bauernhof. Aber die Leistung ist prima.
Mittlerweile bin ich deshalb reumütig zur Handkurbelmethode zurückgekehrt. Bis 4 mm geht's damit auch (mit Geduld) und größere Sachen werden mit der Bohrwinde kräftig durchgezogen (Bohrer am Schaft eckig geschliffen). Und wenn's ans Schleifen der Bohrer geht, dann arbeite ich am liebsten am elektrischen Schleifbock in der Werkstatt meiner Motorsportgruppe. Dieser Schleifbock könnte ruhig Lärm machen, da wo er steht, wohnt im Umkreis kein Mensch. Aber er ist so leise, daß man genau hinhorchen muß, um festzustellen, ob er eingeschaltet ist. Immerhin ist er keine „Heimwerkermaschine", da kann er ja so leise sein. *Mock*

Laverda 650 bald serienreif

Unsere Nachforschungen in Italien haben ergeben, daß die im Heft 24/1966 (Seiten 732/733) vorgestellte 650 ccm Laverda Twin in Kürze in Serie gehen wird. Derzeit ist das Werk heftig mit den letzten Serienversuchen beschäftigt. Kurze technische Daten: 52 PS bei 6500 U/min; obenliegende Nockenwelle; Verdichtung 8,5; Fünfgang-Getriebe; Spitzengeschwindigkeit ca. 180 km/h (Werksangabe). Adresse der Fabrik in der Nähe von Vicenza (Norditalien): Moto Laverda, Via Mazzini 39a, Breganze(Vicenza/Italien).

Der Kampf mit dem Bären („URS" = lat. Bär)

Dieses Foto schoß Hans Franck im Motodrom beim Training, als es Paul Smetana mit der 500er Vierzylinder-URS von Fath erwischte. Smetana kam so unglücklich unter den „Bären", daß ihn erst einige Helfer befreien mußten.



Vom Motorrad zum Kunstflugmeister

Der nun dreifache Deutsche Kunstflugmeister, Heinz Greb (Gelnhausen), zeigte in der Pause der Juniorenrennen über dem Motodrom von Hockenheim am 3. 9. mit seiner Maschine sein atemberaubendes Pflicht- und Kürprogramm. Es ist ein tschechoslowakisches Flugzeug „Zlin-226". Heinz Greb ist ein zweiter Udet. Er war vor dem ein begeisterter Motorradfahrer und besaß viele Jahre eine schnelle Horex-Regina. Wenn mal einem von uns ein Flugzeug dicht über den Kopf fliegt, und es ist die gelbe Zlin — dann ist das der Greb, der mal eben von oben euren Fahrstil kontrolliert! *Klacks*

Max geht fremd

Unserem Leser Leo Sepold, 75 Karlsruhe, Insterburger Str. 2, wurde seine rote Max, Regina-Telegabel, 200er-Scheinwerfer, Alu-Kotflügel, Fahrgest.-Nr. 1 838 608, Kennzeichen D-CP 4, gestohlen. Auf dem uns geschickten Foto sieht diese Maschine aus wie aus dem Laden, bitte einmal darauf achten, ob sich das Zuckerstück irgendwo erwischen läßt.

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

Herbst-Zelttreffen in Franken
Der Landesverband FRANKEN im Bundesverband der Motorradfahrer e. V. veranstaltet sein diesjähriges Zelttreffen am 30. 9./1. 10. im Frankenwald bei Wildenstein. Die Anfahrt ist ab Stadtsteinach beschildert.

Deutsche Trial-Meisterschaft 1967/68
Die FIM hat beschlossen, den Wettbewerb um den „Henry Groutars-Pokal" in eine **Europa-Meisterschaft** umzuwandeln und dafür neue Regeln festzulegen. Diese Meisterschaft wird erstmals im Winterhalbjahr 1968/69 durchgeführt. Bis zum Erscheinen der neuen FIM-Wertungsbestimmungen wird noch einige Zeit vergehen.
Die OMK hat deshalb entschieden, die Deutsche Trial-Meisterschaft 1967/68 noch nach dem bisherigen Wertungsmodus auszutragen, und **die Austragungsbedingungen der OMK (OMK-Mitteilung Nr. 52/66) haben deshalb auch für die Trial-Meisterschaft 1967/68 volle Gültigkeit.**
Des weiteren hat die OMK beschlossen, die diesjährige Meisterschaft nunmehr in nur 6 Läufen entscheiden zu lassen, da ihr eine vorgeschlagene Erhöhung auf 8 Läufe vorerst nicht zweckmäßig erscheint. In der Herabsetzung von 7 auf 6 Läufe glaubt daher die OMK auch im Interesse aller Teilnehmer gehandelt zu haben, die jetzt nur an insgesamt 3 Wochenenden beansprucht werden.
Festgelegte Veranstaltungen: 14. 10 1967 Holzkirchen (ADAC); 15. 10. 1967 Garmisch (ADAC); 4. 11. 1967 Lüneburg (ADAC); 5. 11. 1967 Uelzen (ADAC); 9. 3. 1968 Lindenfels (DMV); 10. 3. 1968 Schatthausen (DMV).

Teutoburgerwald-Trial (30. 9.) verschoben
(Siehe Heft 18/1967, Seite 560.) Wegen einer Übung der holländischen Armee auf dem Trialgelände am 30. 9. muß das Teutoburgerwald-Trial auf den 8. 10. verschoben werden. Abnahme am 8. 10. nunmehr von 8.00 bis 9.30 Uhr, Start 10.00 Uhr. Anfahrt ist von der Autobahnabfahrt Brackwede-Bielefeld in Richtung Paderborn (B 68) beschildert. Veranstalter: MSC Bielefeld-Sieker, Herr Sven Kuuse, Bielefeld, Hellweg 264.

Pentagon-Fahrt, Urach
Am 7. 10. führt der MSC-Urach die „Pentagon-Fahrt" durch. Zugelassen sind Motorräder mit und ohne Seitenwagen. Fahrerausweise und Clubmitgliedschaften sind nicht erforderlich. Start 12 Uhr, Abnahme 10 Uhr. Fahrstrecke ca. 250 km in 30 km Umkreis um Urach. Gefahren werden Nebenstraßen, kein Gelände. Es ist eine humorvolle Suchfahrt, zu der man neben DM 5.– Startgeld (Beifahrer DM 3.–) einen Zollstock, Taschenlampe, Papier, Bleistift und eine Wanderkarte möglichst 1:100 000 des Raumes Esslingen–Kirchheim–Münsingen–Tübingen mitbringen muß. Quartiere und Kartenmaterial kann man notfalls beim Veranstalter vorher bestellen. Adresse: MSC Urach, Herrn Joachim Penz, 7417 Urach/Württ., Mönchackerstraße 10.

Grasbahnrennen in Gelnhausen
Am 8. Oktober 1967 wird der MSC „Barbarossa" Gelnhausen e. V., Herzbachweg 29, auf der Müllerwiese sein diesjähriges Grasbahnrennen durchführen. Diese Veranstaltung ist offen für Solomaschinen und Gespanne. Nennungen können umgehend, jedoch auch noch am 8. 10. 1967 bis 9 Uhr abgegeben werden.

Moto Cross in Kräwinklerbrücke
Am 8. 10. findet in Kräwinklerbrücke b. Hückeswagen ein Moto Cross für Ausweisfahrer, 250 und 500 ccm, statt.

Bahnsport: „Revanche der Weltmeister"
Am 15. 10. führt der MSC Niederrodenbach/Hanau in Niederrodenbach auf der dortigen Sandbahn mit der Elite der Sandbahnfahrer eine „Revanche der Weltmeister" in Form von Einzel- und Mannschaftswertung durch. Eingeladen wurden u. a. Barry Briggs, Björn Knudson, Dan Godden, Kurt Petersen, Jon Ödegard, Europameister Poschenrieder, Heinrich Sprenger, Josef Sinzinger und andere. Außer diesem internationalen Rennen wird der Junioren-Gold-Pokal für Ausweisfahrer ausgefahren.

Untertaunus-Geländefahrt
Am 29. 10 findet in Kettenbach (Taunus) als Endlauf um die Hessische DMV-Geländemeisterschaft die 6. Untertaunus-Geländefahrt statt. Die Strecke ist 30 km lang und wird siebenmal durchfahren. Veranstalter: MSC Michelbacher Hütte, 6209 Kettenbach/Taunus, Scheidertalstraße 15, über Bad Schwalbach.

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr, 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbruck, Albbruck (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. Chriffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.

Die Schallplatten der Motorsport-Dokumentation

bringen in ihren mitreißenden Reportagen von Ernst „Klacks" Leverkus und Originalaufnahmen direkt von der Rennstrecke die packenden Höhepunkte aller Meisterschaftsläufe von 1959 bis 1967!

Jetzt auch die Reportage der diesjährigen Läufe:

GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

1967

auf dem Motodrom Hockenheim

Jede 25-cm-Langspielplatte (33⅓ UpM) nur DM 13.50

Sammeln Sie dieses große Schallplatten-Werk!

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

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch – 7 Stuttgart 1 – Postfach 1370

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

_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1967
_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland – Hockenheim 1966
_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland – Nürburgring 1965
_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland – Solitude 1964
_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland – Hockenheim 1963
_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland – Solitude 1962
_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland – Hockenheim 1961
_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland – Solitude 1960
_____ Schallplatte Großer Preis von Deutschland – Hockenheim 1959

25-cm-Langspielplatten, 30 Minuten Laufzeit, 33⅓ UpM

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung jede Platte DM 13.50

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____ MO 20/67

Wollen Sie mehr über Ihre Maschine wissen?

Dann lesen Sie den Testbericht im »MOTORRAD«.

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

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

Folgende MOTORRAD-Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

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

FB = Fahrbericht T = Testbericht

Alle Hefte DM 1.20 zuzüglich –.25 Pf Porto

BESTELLSCHEIN MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH 7000 Stuttgart · Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte folgende Hefte **»DAS MOTORRAD«**

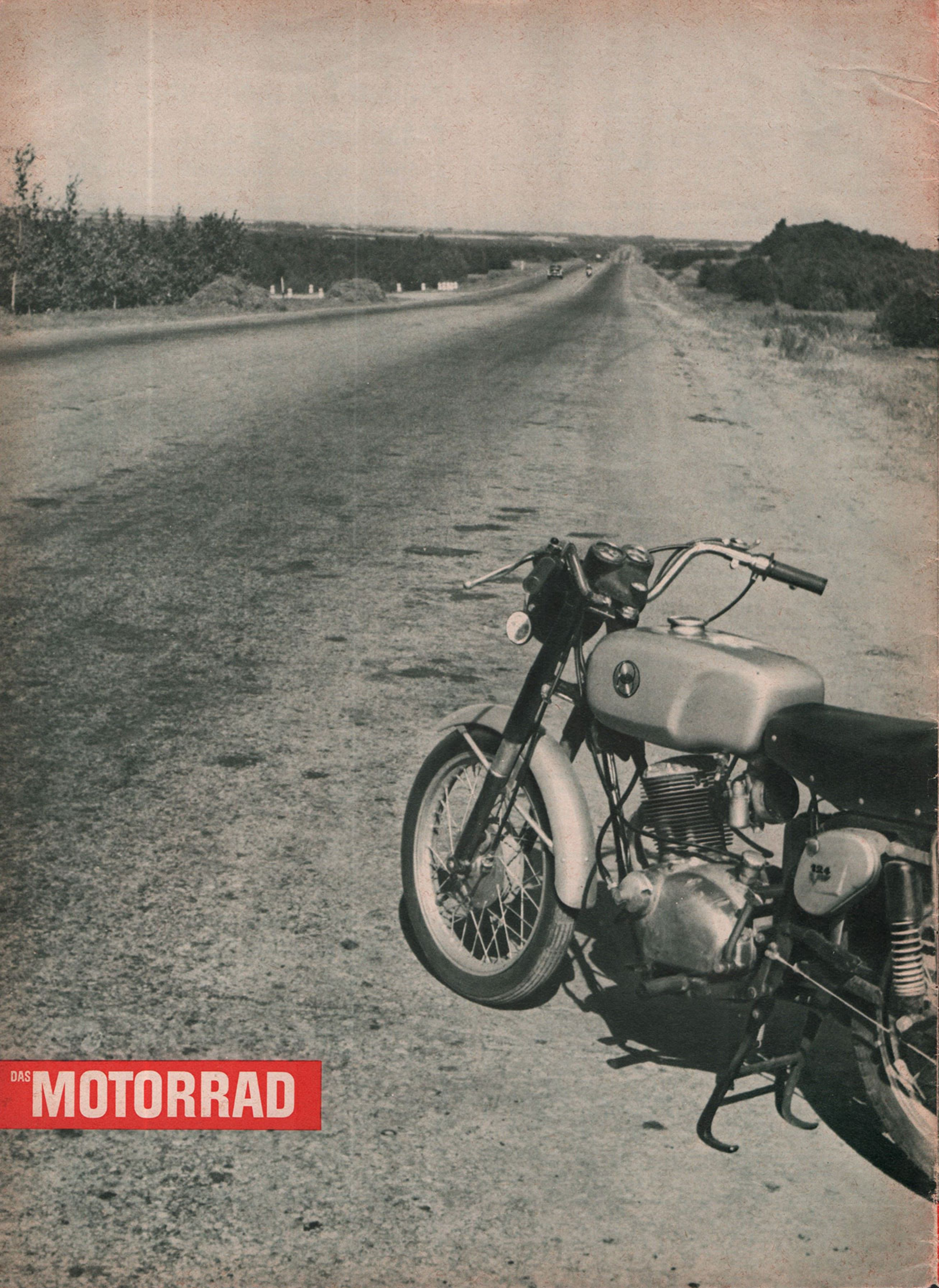
Nr. _____

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

_____
Vor- und Zuname

_____
Postleitzahl und Ort

_____
Straße und Nr. MO 20/67


DAS MOTORRAD