

# DAS MOTORRAD



**Junioren:  
Avus und  
Höhepunkt  
Nürburgring**

**Neue Norton 750 ccm**

**Trial in England**

**Klasse mit Zukunft: 125 ccm**



Das ist Dieter Kramer auf ZÜNDAPP, Europa-Cup-Sieger 1967 und Deutscher Geländemeister 1967 in der Klasse bis 125 ccm

**Wir reden nicht nur von echten Maßstäben – wir setzen sie auch.  
Und das sieht  
in der Praxis so aus: 2 Europa-Cup-Sieger  
6 Deutsche Motorrad-Meister**

Erfolge im Motorrad-Geländesport sind unerbittliche Wertmesser für Qualität und Zuverlässigkeit. Hier zeigt sich's: Nur die Besten haben die Chance, auf die vordersten Plätze zu kommen.

**Geländesport-Meisterschaft EUROPA CUP F.I.M. 1967**

Die ZÜNDAPP-Fahrer – **Dieter Kramer** (Klasse bis 125 ccm) und **Lorenz Müller** (Klasse bis 100 ccm) – gewannen nach drei harten Ausscheidungskämpfen den begehrten Europa Cup F.I.M.

**Deutsche Motorrad-Geländemeisterschaft 1967**

Deutsche Geländemeister 1967 wurden  
Klasse bis 50 ccm: Volker Kramer  
Klasse bis 125 ccm: Dieter Kramer  
Klasse bis 175 ccm: Lorenz Specht

In der heißumkämpften und heute interessantesten **50-ccm-Klasse** stellt ZÜNDAPP nun zum 5. Male den „Deutschen Geländemeister“.

**Deutsche Motorrad-Trialmeisterschaft 1967**

Alle 3 möglichen Meistertitel zum 5. Male hintereinander an ZÜNDAPP-Fahrer: **Andreas Brandl** (Klasse bis 100 ccm), **Franz Brandl** (Klasse bis 200 ccm). **Gustav Franke** (Klasse über 200 ccm).

**XIV. Trial Internat. Clamartois 1967**

ZÜNDAPP errang den begehrten Nationenpreis und damit für ein Jahr den traditionellen Wanderpreis „Challenges International Chamburcy“.

**Gibt es bessere Beweise: ZÜNDAPP setzt den Maßstab für echte Leistung in Fahrwerk und Motor!**

Verlangen Sie ausführliche Informationen über Mofas, Mopeds, Mokicks, Motorräder u. -Roller von ZÜNDAPP-WERKE GMBH, 8 München 8



**Z Ü N D A P P**

# DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE  
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

49. JAHRGANG

HEFT

21

1967

## INHALT

	Seite
Nicht ärgern - nur wundern . . .	633
125 ccm-Klasse mit Zukunft: Yamaha YAS 1 . . . . .	634
Gustav Steinlein † . . . . .	636
August Prüssing † . . . . .	636
Neue Norton 750 ccm: Commando	637
Nürburgring: Höhepunkt des Juniorenpokals . . .	638
Trial in England: Ein Sonntag im Juni . . . . .	641
Das letzte Avusrennen mit der Steilwand . . . . .	642
5. Meisterschaftslauf: Moto Cross Roßdorf . . . . .	644
Moto Cross der Nationen, 500 ccm	644
„Einmal Moskau und zurück“ . . .	645
Moto Cross Ratingen . . . . .	650
Reden wir vom Sport . . . . .	651
Das MOTORRAD baut am Motor: BMW R 60 (6) . . . . .	653
Das Letzte . . . . .	660

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

### Titelbild:

Als eine Art Super-Leichtgewicht stellt sich die neue 750 ccm Norton „Commando“ vor. Mit 180 kg Gewicht ist das in dieser Klasse beachtlich! Der Motor hängt schräg nach vorn in Gummi, und was die klassische englische Lady sonst noch zu bieten hat, findet man in diesem Heft.

### Rücktitel:

Der Traum vom Vierzylindermotor läßt kaum einen Fahrer der großen Maschinen los. Und wer auf dem Angebot des Marktes nichts Passendes findet, der baut sich dann selbst seinen Traum. Hier zwei nebeneinandergesetzte Adler-MB-250-Motoren in einem R 51/3-Fahrwerk. Dieser tolle Vogel erschien als Reittier eines Schlachtenbummlers im Fahrerlager am Nürburgring. Leute, der Toooooon -! (Und der Verbrauch!) Foto: Klacks

## Nicht ärgern - nur wundern!

Unsere — leider im Verhältnis zur Besetzung der Redaktion recht umfangreiche — Leserkorrespondenz läßt sich in einige wenige Gruppen aufteilen: zunächst die bei weitem größte, das sind die vielen Briefe, in denen wir um Auskunft und Rat bei technischen oder sportlichen Fragen, Hilfe bei Versicherungsproblemen oder bei der Entscheidung über den Kauf einer neuen Maschine angegangen werden. Eine zweite Gruppe bilden die meist sehr persönlich gehaltenen Schreiben, in denen uns Leser — ohne eigentlich eine Stellungnahme zu erwarten — Erlebnisse und Erfahrungen mit ihren Motorrädern schildern — eben einfach nur so, wie man gelegentlich einem guten Freund schreibt, den man an seinem Leben teilhaben lassen möchte. Mit dieser Gruppe überschneidet sich dann häufig die dritte — das sind die Briefe, in denen sich Leser über unsere Zeitschrift äußern. Positiv oder negativ — und im zweiten Fall dann entweder sachlich und meist mit konkreten Wünschen und Vorschlägen, was anders sein sollte — oder auch ohne Sachlichkeit, nur einfach einer momentanen Verärgerung folgend.

Kritik, sachlich vorgebracht, wird bei uns — auch wenn es für den, der sie übt, manchmal anders aussieht, weil er vielleicht zunächst keine Änderung bemerkt — in jedem einzelnen Fall sorgfältig überdacht. Und immer dann, wenn wir sie hier bei der Durchsprache im engsten Kreis als berechtigt ansehen müssen, versuchen wir zumindest, eine Änderung herbeizuführen. Oder, was sich leider nicht immer vermeiden läßt: wir sagen dem, der uns offen und ehrlich seine Meinung schrieb, warum sich der augenblickliche Zustand nicht ändern läßt.

In einem Punkt bedarf es immer wieder einer Aufklärung ungehaltener Leser: dann nämlich, wenn es um das Verhältnis des redaktionellen zum Anzeigenteil unserer Zeitschrift geht.

Eine Zeitschrift wie die unsrige muß einen Anzeigenteil haben. Hat sie den nicht oder nur ungenügend, so kann sie (nachdem die Auflagenhöhe einer bestimmten Begrenzung unterliegt) auf die Dauer nicht existieren — bzw. sie müßte einen Bezugspreis verlangen, der für den einzelnen untragbar wäre. Und wenn sich mancher Leser darüber beschwert, daß wir den kostbaren Raum, den er ja mit dem Heftpreis bezahle, für Anzeigen vergeudet statt ihn interessierende redaktionelle Beiträge auf diesen Seiten zu bringen, so ist das falsch gedacht. Redaktioneller und Anzeigenteil müssen in einem bestimmten Verhältnis zueinander stehen. Das schlägt sich dann auch darin nieder, daß wir ein „großes“ Heft machen können, d. h. statt 32 auf 40 oder gar 48 Seiten Umfang gehen können, wenn für dieses Heft ein bestimmtes Anzeigenvolumen sichergestellt ist.

Während wir aber kaum jemals den Vorwurf hören, wir seien in unserem redaktionellen Teil insoweit von den Inserenten abhängig, als wir auf sie Rücksicht nehmen müßten und uns deshalb manches nicht zu sagen trauten (tatsächlich wäre ein solcher Vorwurf, wie unsere Leser wissen, auch unbegründet und durch keinerlei Beispiele zu belegen) — während wir also solcherart Vorwürfen nicht ausgesetzt sind, müssen wir uns nicht selten fragen lassen, warum wir denn das und jenes im Anzeigenteil unserer Zeitschrift durchgehen ließen, was wenig zu dem Stil passe, den ansonsten DAS MOTORRAD seit Jahrzehnten pflegt.

Gemeint sind damit Formulierungen in Anzeigen, die die, von denen sie stammen, sicherlich als ganz besonders werbewirksam wähten, die aber bei einem Leser, der vom Motorrad und vom Motorradfahren eine ganz bestimmte, fest umrissene Ansicht hat, genau das Gegenteil von dem bewirken, was sie sollen: sie werben weder für das Motorrad noch für die betreffende Marke — sie sind eher geeignet, beides ins Lächerliche zu ziehen.

Zu der Frage, warum wir, d. h. die Redaktion, denn solche danebengegangenen Werbegags nicht rechtzeitig vor dem Erscheinen aufspürten und verhinderten, ist ganz einfach zu sagen:

Redaktion und Anzeigenabteilung sind zwei völlig getrennte Betriebsabteilungen in einem großen Verlag. So, wie wir uns von den Anzeigenleuten nicht in unsere redaktionellen Aufgaben hineinreden lassen (uns nur manchmal ihr Lamento anhören müssen, wenn wir etwas schreiben, was ihnen dann beim nächsten Besuch ihr Anzeigenkunde zornig auf den Tisch wirft) — genauso haben wir natürlich normalerweise keine „Kontrollbefugnisse“ in Anzeigenangelegenheiten. Meist sehen wir die Anzeigen erst bei der „Abnahme“ des Heftes in der Druckerei, wenn nichts mehr zu ändern ist. Bekommen wir ausnahmsweise frühzeitig einen Anzeigenentwurf zu Gesicht, der uns auf die Palme bringt, dann können wir nur in einem freundschaftlichen Gespräch mit dem Anzeigenkunden, also etwa dem Werbechef eines Industrieunternehmens, diesen zu überzeugen versuchen, daß eine von ihm gewählte Formulierung, ein „Werbegag“, vielleicht bei den Lesern einer Halbstarken-Zeitschrift, nicht aber bei denen vom MOTORRAD ankommt.

Manchmal gelingt das — aber nur selten. Denn meist ist heute der Werbemann eines Unternehmens in seinen Entscheidungen nicht freizügig; seine Firma arbeitet nämlich mit einer Werbeagentur zusammen, die macht außer der Durchführung anderer Werbemaßnahmen auch die Anzeigenentwürfe, bildlich und textlich — und je nach der Stärke des Firmen-Werbemanns und der Agentur setzt sich der eine oder der andere Partner mehr durch. Meist ist das heute die Agentur. Und unter den zahlreichen in Deutschland arbeitenden Werbeagenturen möchten wir eine wissen, bei der ein Motorradfahrer oder einer, der die Welt des Motorrades kennt, für die Anzeigenentwürfe verantwortlich ist!

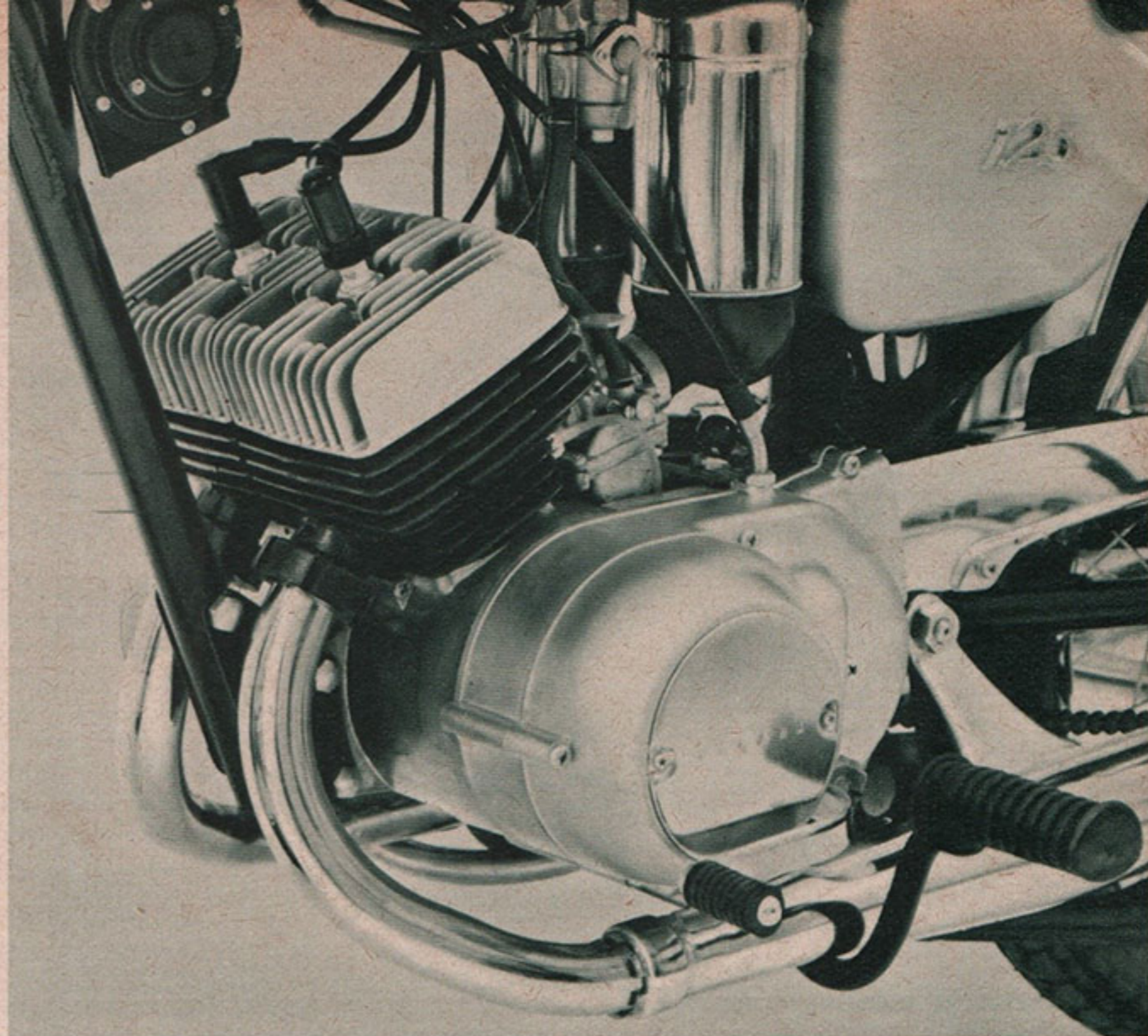
Das ist der Grund, warum unsere Leser sich — mit uns — immer mal wieder über Anzeigen im MOTORRAD wundern müssen, die zwar keine Begeisterung für das darin angepriesene Objekt, dafür aber schallendes Gelächter auslösen.

Ändern wird sich das bis auf weiteres wohl kaum. Dazu ist nämlich für die Agenturen die Anzeige im MOTORRAD zu unwichtig. Sie können, so sagen sie, für uns nicht extra einen Entwurf machen — da muß die gleiche Anzeige rein, mit der sie annehmen, das Interesse der Leser von allen möglichen anderen Publikationen zu wecken. Ein Extraentwurf „ist nicht drin“ — denn ein solcher (dann freilich vielleicht wirklich wirkungsvoll!) kostet natürlich Geld und geht von dem ab, was der Agentur übrigbleibt. So streng sind da die Bräuche, daß vor einiger Zeit eine bekannte Werbeagentur den Vertrag mit einer ebenso bekannten Industriefirma kurzerhand löste, weil man mit dem breitgestreuten Fertigungsprogramm dieser Firma zuviel Einzelentwurfsarbeit hatte! — Also soll sich auch in Zukunft keiner unserer Leser ärgern, wenn er in MOTORRAD-Anzeigen Offenbarungen liest, die ihm, gelinde gesagt, merkwürdig erscheinen.

S. R.

# 125 ccm - Klasse mit Zukunft

## Yamaha 125 YAS-1



Wir wissen nicht, ob die neue 125er Zweizylinder-Yamaha, von der wir auf diesen Seiten Bilder und eine kurze Beschreibung bringen (nachdem wir diese Unterlagen direkt aus Japan erhielten), schon in nächster Zeit in Deutschland lieferbar sein wird. Aber wir wissen eins: die Hubraumklasse 125 ccm schickt sich an, in den kommenden Jahren eine der beiden meistinteressierenden Motorradkategorien zu werden — 125 und 250 ccm.

Seit Jahren schon weisen wir darauf hin, daß eines Tages auch in Deutschland das Interesse für Motorräder wieder größer werden wird und daß dann, ungeachtet der Vorteile, die der Führerschein 4 bietet, die Hubraumklasse 50 ccm wahrscheinlich nicht mehr mit einem Vielfachen der jährlich neu in den Verkehr kommenden Motorräder vertreten sein wird. Daß vielmehr oberhalb von 50 ccm Motorräder stärker verlangt sein werden — und wenn auch unbestritten sein soll, daß es immer Liebhaber für Maschinen mit einem halben Liter und mehr Hubvolumen geben wird — wir sind der Meinung, daß sich das Schwergewicht des Interesses auf Hubräume

bis 250 ccm legen wird. Und da 250 ccm und die derzeit aus ihnen zu erzielenden 22, 25 oder 30 PS manchem zuviel sein werden, wird sicherlich der halbierte Hubraum, werden also Maschinen mit 125 ccm genauso interessant werden wie die mit 250 ccm.

Man hat uns jahrelang, wenn wir bei Industrie und Handel über diese Gedankengänge sprachen, höflich zugehört — und man hat uns darauf verwiesen, daß ja in der Praxis des Motorradgeschäfts unserer Tage nichts, aber auch gar nichts darauf hindeute, daß unsere Theorie mehr als eine solche sei. Und sicherlich hat man, wenn wir nicht dabei waren, über uns und unsere „zweckoptimistischen Spinnereien“ gelächelt.

Aber gelächelt hätte man ja auch noch vor gar nicht allzuvielen Jahren, wenn unsereiner damals prophezeit hätte, in Amerika, dem Kontinent der Automobile, werde 10 Jahre, nachdem der Tiefpunkt des jährlichen Motorradabsatzes mit etwa 50 000 Stück erreicht wurde, die Zahl der neu in den Verkehr gebrachten Motorräder sich verzehnfachen.

Und so, wie man schon längst nicht mehr über die Möglichkeiten, in Amerika Motorräder wieder in riesigen Stückzahlen abzusetzen, lächelt — ebensowenig lächelt man heute (wenigstens in der Industrie, der Handel schläft noch weitgehend) über die Zukunftsaussichten der 125er. Um es noch deutlicher zu sagen:

Ganz abgesehen von dieser hier vorgestellten neuen Yamaha, der 125er Puch und der 125er Maico, erhielten wir in den letzten Tagen zuverlässige Informationen über nicht weniger als drei neue 125er Modelle, die teils im Frühjahr, spätestens aber zur IFMA im Herbst nächsten Jahres auf den deutschen Markt kommen werden. Eines dieser Modelle (wir bekommen wahrscheinlich schon im Laufe des nächsten Vierteljahres eine Testmaschine) wird einen Zweizylindermotor haben — und wir wissen, daß man auch anderwärts Überlegungen anstellt, ob man es riskieren solle, in die 125er Klasse mit einem Zweizylindermodell einzusteigen.

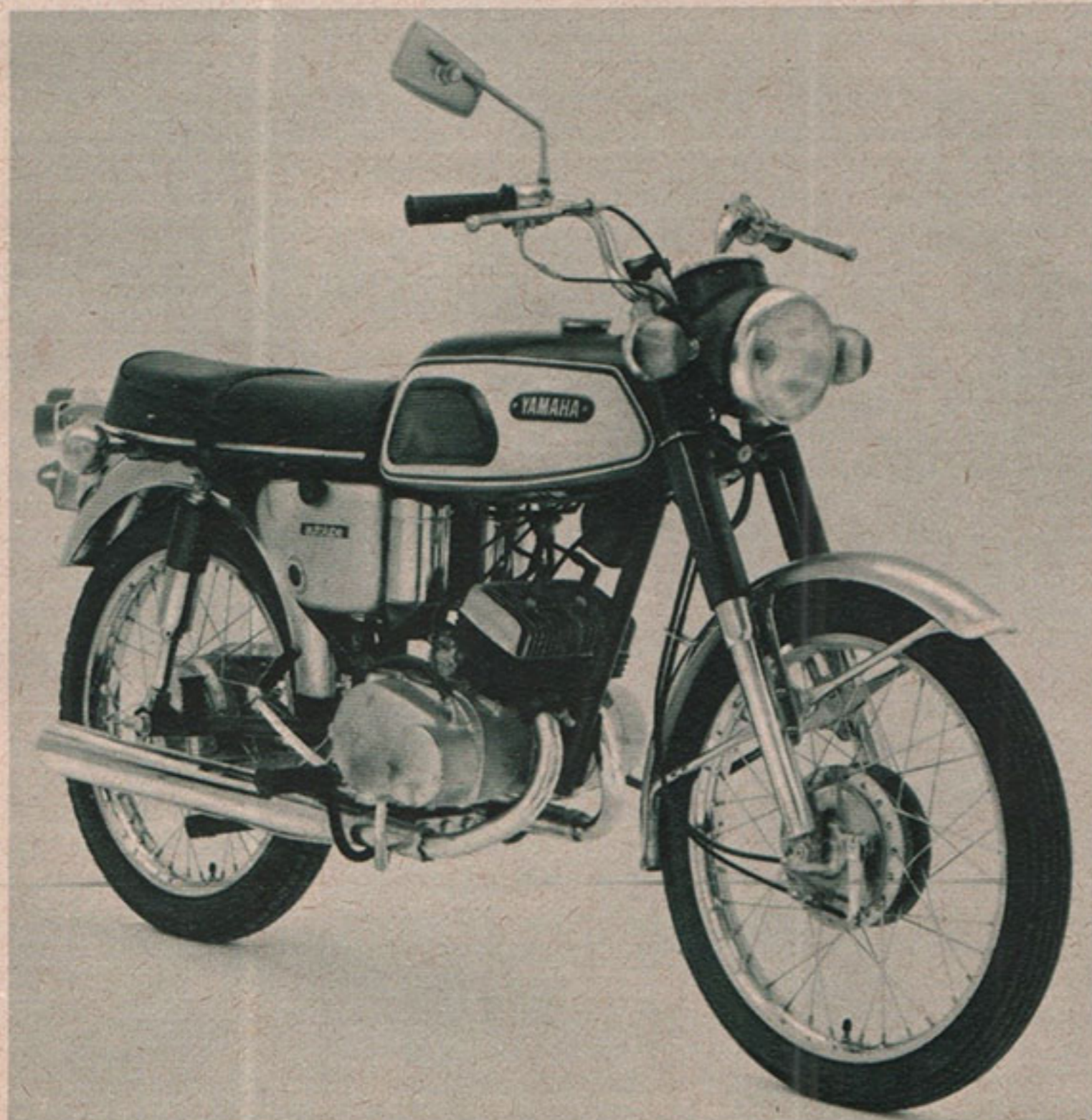
Tatsächlich ist das eine sehr schwerwiegende Frage — und die zu treffende Entscheidung kann folgenswer sein. Denn für eine einzylindrige Ausführung spricht die Tatsache, daß man das heute und morgen in Frage kommende Leistungsniveau unschwer auch mit einem Zylinder erreichen kann, daß ein Einzylindermotor billiger herzustellen und billiger instandzusetzen ist, daß außerdem die Verdoppelung des 125er Einzylinders den ebenfalls in Aussicht stehenden 250er entstehen läßt. Für den Zweizylinder spricht einmal die größere Reserve, die bei geeigneter konstruktiver Auslegung in ihm hinsichtlich weiterer Leistungsanhebungen steckt, spricht zum anderen das sportliche Flair, das nun mal einen Zweitakt-Twin, und noch dazu einen mit so kleinem Hubraum, kennzeichnet. Eher jedenfalls als an die Zukunft eines Zweizylinder-Zweitakters mit 500 ccm Hubraum, wie ihn dieser Tage Suzuki als Versuchsballon auf der Londoner Motorradausstellung präsentiert hat, glauben wir an die Zukunft eines 125er Zweizylinders. Ohne damit behaupten zu wollen, der künftige 125er müsse nun unbedingt ein Zweizylinder sein — wahrscheinlich wird es ganz einfach Ein- und Zweizylinder dieser Hubraumgröße nebeneinander geben.

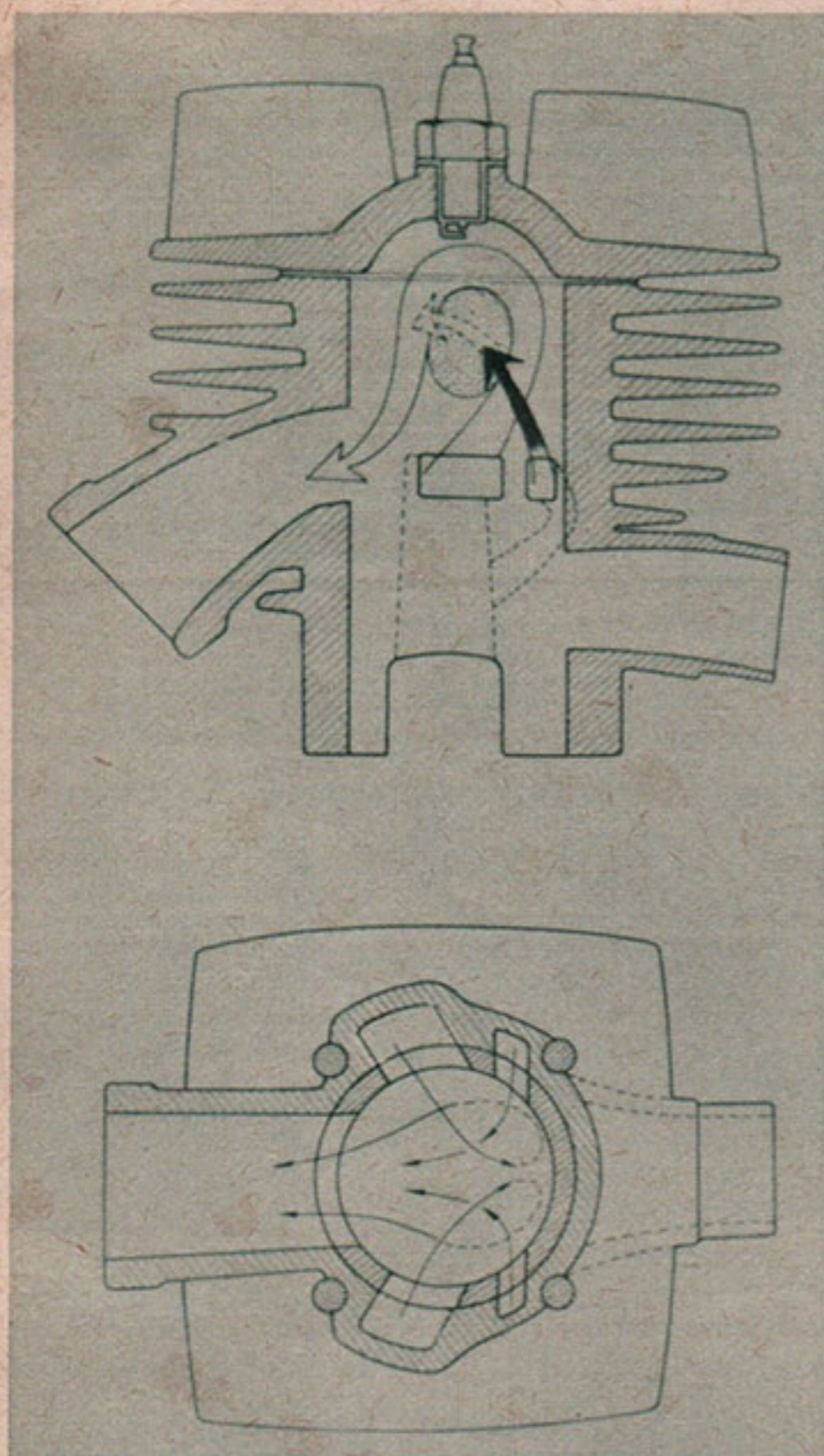
Wobei damit zu rechnen ist, daß die (durchaus nicht lediglich für den deutschen, sondern ganz primär für den amerikanischen Markt entwickelten) neuen 125er Modelle auch in einer 100er Version, lediglich mit reduzierter Bohrung, geliefert werden. Denn wenn auch 125 ccm eine internationale Sportklasse sind und wenn auch deshalb sehr viele Käufer dem Motor mit vollen

Bild oben: Hier sieht man deutlich, daß die 125er einen anderen Rahmen bekommen hat, als ihn die 100er hatte. Und man sieht auch die schon verhältnismäßig großen (für deutsche Ansprüche aber wahrscheinlich noch nicht genügenden) getrennten Ansaugschalldämpfer für die beiden Vergaser.

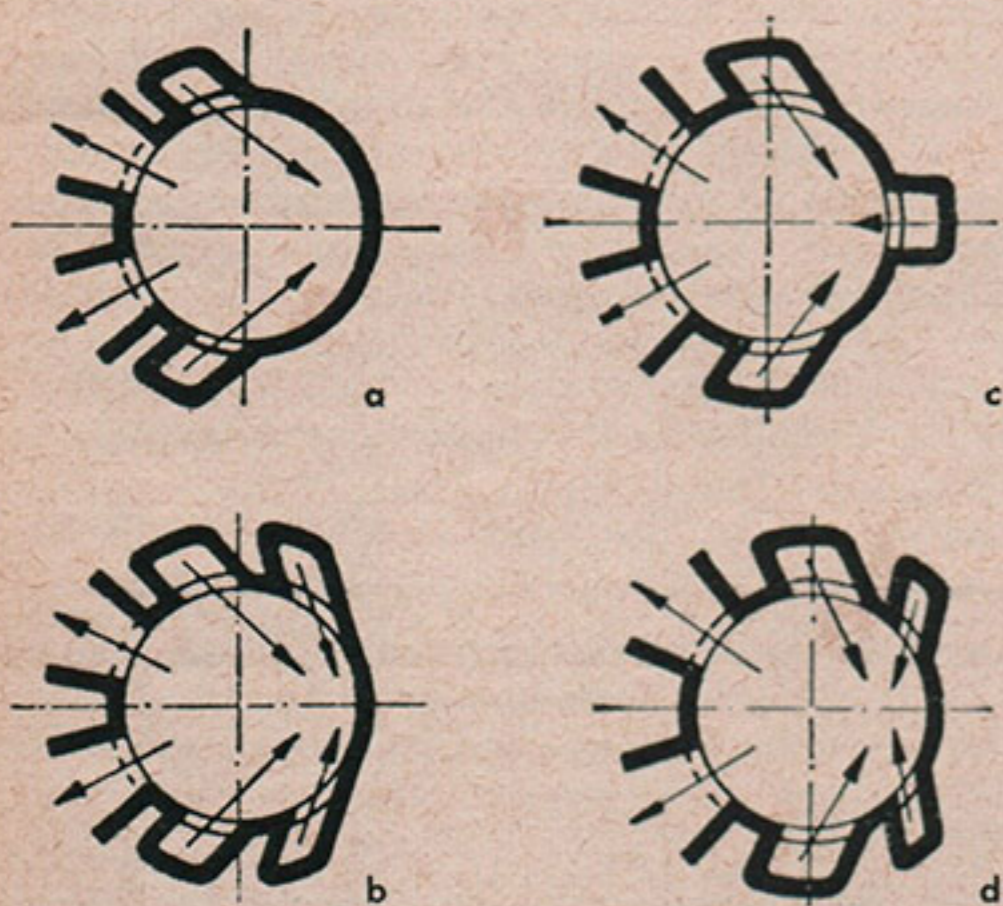
Bild links: Der Gegensatz zur bisherigen Hunderte fällt auch auf diesem Bild auf — die neue 125er ist ein kompaktes, kleines Motorrad mit Fahrleistungen, die vor 15 Jahren kaum eine 250er und vor 30 Jahren eine 500er mit einem Zweitakt-Twin brachte!

Bild rechte Seite: Kaum glaublich, daß diese Maschine mit einem Gesamtgewicht von unter 100 kg auskommen soll!





Die schematisierten Schnittdarstellungen oben zeigen die Anordnung der zwei Spülschlitz-Paare bei der (nach Werksangabe vom Rennmotor übernommenen) Yamaha-Vierstrom-Spülung, die eine bessere Ausspülung und Frischgasfüllung der Zylinder und damit höhere spezifische Leistung bringen soll. Die Skizzen unten zeigen interessante Vergleiche: a = die klassische Schnürle-Umkehrspülung mit zwei seitlichen Spülkanälen, b = eine bereits von Schnürle vorgeschlagene Vierstromspülung, c = die Dreistromspülung (zuerst von Zündapp gebracht), d = eine Abwandlung der Dreistromspülung (Umkehrspülung mit Querspülungskomponenten vereinigt); b und d entsprechen in etwa der Yamaha-Anordnung.



125 ccm den Vorzug geben werden — es wird eben auch Interessenten in nicht geringer Zahl geben, die nicht einsehen wollen, warum sie bei Steuer und Versicherung die Hürde der 100 ccm überspringen und für 2 oder maximal 3 PS Mehrleistung beträchtlich mehr an laufenden Kosten aufwenden sollen. Und auch mit den auf 100 ccm verkleinerten Modellausgaben wären sie sicherlich gut bedient. Denn zweifellos muß ein von 125 auf 100 ccm reduzierter Motor sympathischer sein als ein nachträglich von 100 auf 125 ccm gebrachter — wenn mit einer solchen Vergrößerung seinerzeit beim Entwurf nicht disponiert wurde. Seinerzeit, als der heutige 100er nicht viel mehr als die Hälfte der Leistung bringen mußte, die man ihm jetzt, am Ende seiner Tage, abverlangt.

Wer schon einmal — auf Bildern oder im Original — den netten kleinen Zweizylinder-Hunderter von Yamaha betrachtet hat, der wird bemerken, daß der neue 125er auch nicht ein-

fach mit Hilfe einer Hubraumvergrößerung hingestellt wurde. Unverkennbar handelt es sich um eine komplette Neuentwicklung, sowohl was den Motor als auch was das Fahrwerk betrifft.

Der luftgekühlte Zweizylindermotor in Standardbauweise, d. h. mit Mittellagerung zwischen den beiden Kurbelkammern und seitlichem Primärtrieb, hat mit 43 mm Bohrung und Hub ein genau quadratisches Hub/Bohrungs-Verhältnis. Die Verdichtung wird werksseitig mit 7:1 angegeben (die Höhe des angegebenen Verdichtungsverhältnisses ist bei Zweitaktmotoren kein Maßstab für die mögliche Leistungsausbeute, weil die Bezugswerte nicht festliegen), die Höchstleistung soll 15 PS bei 8500 U/min betragen (maximales Drehmoment bei 8000 U/min 1,3 kgm). Diese Leistungsangabe ist glaubhaft, wobei freilich dahingestellt sein muß, was trotz der ersichtlichen Bemühungen, auch die Einlassseite ausreichend zu dämpfen, von dieser Leistung geopfert werden müßte, um den strengen Anforderungen einer deutschen TÜV-Prüfung zu genügen.

Ihr Gemisch holen sich die beiden Zylinder aus je einem eigenen Vergaser, der Einlaß ist kolbengesteuert. Der Zündstrom wird von einer Wechselstrom-Anlage (A.C.-Generatorläufer auf dem Kurbelwellenzapfen sitzend) geliefert, die Schmierung erfolgt als Frischöl-Getrenntschmierung (Oil-Injection), entsprechend den Wünschen besonders der amerikanischen Abnehmer. Zahnräder übertragen die Motorleistung auf die im Ölbad laufende Mehrplattenkupplung bzw. das „close-ratio“-Fünfganggetriebe (close ratio bedeutet „Enge Stufung“), der Motor wird mittels Kickstarters angeworfen, ein Elektrostarter ist vernünftigerweise hier nicht vorgesehen.

Ganz neu konzipiert wurde der Rahmen, ein leichter, gegenüber dem 100er Modell jedoch viel kräftigerer, zweidimensionaler Rohrrahmen mit ölgedämpfter Teleskopgabel vorn und dreifach verstellbaren, ebenfalls gedämpften Federbeinen für die Langschwinge hinten. Sorgfältig abgedichtete Bremsen und eine wirkungsvolle Lichtanlage werden herstellerseitig besonders erwähnt — das letztere nicht unwichtig bei einem Maschinchen, für das 130 km/h als Dauer-geschwindigkeit genannt werden (Gesamtgewicht nur 98 kg!).

Besonders stolz ist man bei Yamaha offenbar auf eine neuartige Anordnung der Spülkanäle in den Zylindern, wie sie aus der schematischen Schnittdarstellung links oben ersichtlich ist: bei Yamaha spricht man von einem „5-Port-Motor“ und errechnet das aus einem Auslaßschlitz und vier Spülschlitz (zu denen natürlich noch in jedem Zylinder der Einlaßschlitz kommt, den in üblicher Weise die Kolbenunterkante absteuert).

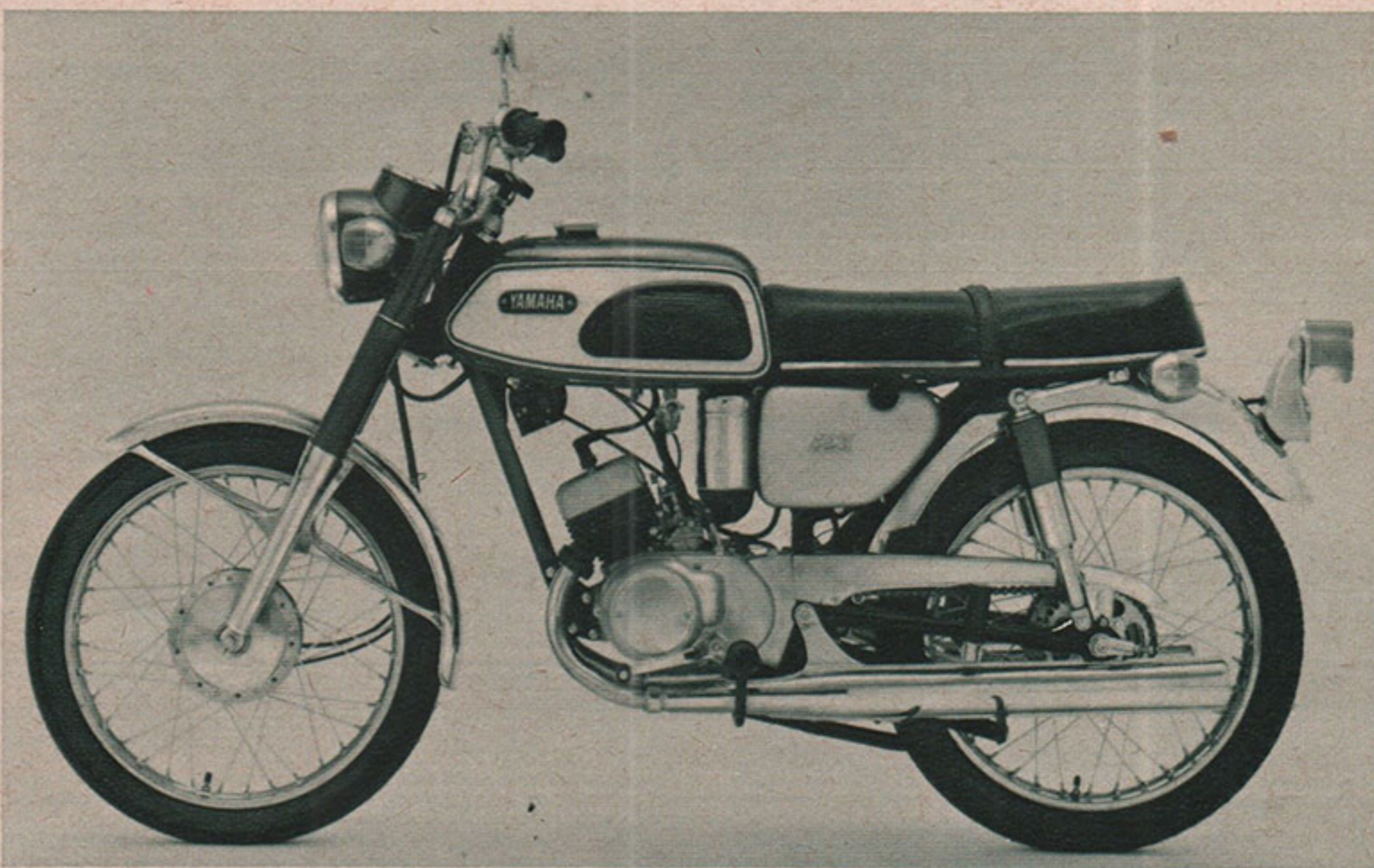
Diese Schlitz- bzw. Kanalanordnung soll von den gerade in diesem Jahr ja wieder recht erfolgreichen Yamaha-Rennmotoren übernommen worden sein, und es ist nicht zu bezweifeln, daß bei richtiger Auslegung der 4 Spülschlitz und ihrer anschließenden Überströmkanäle damit schon etwas gegenüber der Anordnung bei der normalen Umkehrspülung nach Schnürle zu erreichen ist. Nur — neu ist diese Vierkanal-Anordnung durchaus nicht, etwas Ähnliches fand sich schon vor dem Krieg in der Vierstromspülung von Triumph, Nürnberg, und auch bei DKW wurde in den dreißiger Jahren in der Entwicklungsabteilung von Dr. Venediger an auf diese Weise verbesserten Umkehrspülungsanordnungen experimentiert.

Für den simplen Serienmotor mit zivilen Drehzahlen und Leistungen war nämlich zuerst die Schnürlesche Original-Umkehrspülung (s. die Prinzipskizzen links unten) das Optimum — vor allem auch hinsichtlich einer gleichmäßigen, wenig streuenden Fertigung: je weniger Kanäle und Schlitz, desto größer können sie sein — und desto geringer ist die Gefahr schädlicher Maßabweichungen. Aber schon die gute alte Zündapp-Dreistromspülung zeigte in den dreißiger Jahren, daß der rückwärts angeordnete dritte Spülkanal mehr sein kann als nur ein Versuch, die Schnürle-Patente zu umgehen. Und das zeigte sich erst recht, als man im Zuge der Entwicklung moderner hochdrehender Einkolben-Rennzweitakter diesen dritten Kanal wieder entdeckte. Da brachte der dritte Spülstrom nicht nur eine Stabilisierung des gesamten Spülverlaufs im Zylinder (und nicht nur Kühlung des Kolbeninneren und des oberen Pleuellagers, wenn man den dritten Spülstrom durch den Kolben führt), sondern auch eine meßbare Mehrleistung. Das letztere sicherlich deshalb, weil bei hochdrehendem Motor eine Vergrößerung der Spülquerschnitte vorteilhaft (und nicht, wie beim Motor mit mittlerem Betriebs-Drehzahlbereich, nachteilig) ist.

Unter diesem Gesichtspunkt also ist es sehr wohl denkbar, daß die jetzt von Yamaha gewählte Anordnung von vier Spülkanälen und die natürlich experimentell genau ermittelte gegenseitige Lage, Stärke und Einströmrichtung der vier Spülströme eine bessere Ausspülung des Zylinders von Restgasen und insgesamt eine bessere Frischgasfüllung = höhere spezifische Leistung erbringen.

Um es nochmals zu sagen: Mit der neuen Zweizylinder-125er von Yamaha wollten wir nicht so sehr eine Ausweitung der Modellreihe des japanischen Werkes dokumentieren, sondern sie mehr noch als symptomatisch für einen Entwicklungstrend zu Hubraumgrößen vorstellen, von denen sicherlich im kommenden Jahr noch oft zu sprechen sein wird.

S. R.



Am 24. August verstarb nach kurzer schwerer Krankheit knapp vor Beendigung seines 70. Lebensjahrs in Herrsching am Ammersee, wo er seine Ruhestandsjahre verlebte, Dipl.-Ing. Gustav Steinlein, ehemaliges Vorstandsmitglied der Fichtel & Sachs AG. in Schweinfurt.

Gustav Steinlein, der 1897 in München geboren wurde, als Soldat den ersten Weltkrieg erlebte und anschließend an der TH München Maschinenbau studierte, bekleidete in den Jahren 1922 bis 1930 verschiedene Stellungen in der deutschen Fahrzeug- und Motorenindustrie, bis er 1930 als leitender Konstrukteur in den Motorenbau von Fichtel & Sachs eintrat.

Geheimrat Ernst Sachs (der Großvater von Gunter und Ernst-Wilhelm Sachs) hatte in Steinlein genau den Mann gefunden, den er bei der Realisierung seiner Idee, die Radfahrer bzw. das Fahrrad zu motorisieren, brauchte: einen Mann mit Erfahrung im Bau kleiner Zweitakter — aber auch mit allem Idealismus, der für diese zukunftssträchtige neue F & S-Aufgabe notwendig war. Der 76er und später der geradezu weltberühmt gewordene 98er Sachs-Zweigang-Mofa-Motor waren die ersten erfolgreichen Entwicklungsarbeiten Steinleins.

Daneben baute er ein umfangreiches Programm von Stationär- und Bootsmotoren auf, wurde 1931 zum Betriebsleiter des Motorenbau und fünf Jahre später zum Oberingenieur und selbständigen Leiter dieses wichtigen Schweinfurter Betriebszweigs ernannt. 1944 wurde er Direktor. Während des zweiten Weltkriegs war es sein besonderes Verdienst, daß die Produktion des Schweinfurter F & S-Werks und der verlagerten Betriebe vor allem in den beiden letzten Kriegsjahren trotz schwerer Bombenschäden stets in kürzester Frist wieder anlaufen konnte. Und mit der gleichen Zähigkeit und Energie gelang es Gustav Steinlein dann auch nach dem Zu-

Wenn in den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg wieder einmal irgendwo bei einem Großen Preis DKW-Rennmaschinen den Sieg in den Klassen 250, 350 und 500 ccm — und vielleicht sogar noch bei den Gespannen — geholt hatten, und wenn sich die Konkurrenz wieder einmal ob dieser Überlegenheit der Zschopauer Zweitakter ärgerte, dann kam mit ziemlicher Sicherheit auch der Hinweis, daß es sich bei diesen Maschinen ja gar nicht um DKW-Motorräder, sondern um „Prüssing-Spezials“ handele.

Womit die Neider gar nicht mal so unrecht hatten. Denn was da Sonntag für Sonntag und Jahr für Jahr in hartem Kampf mit der Viertakter-Weltelite aus Deutschland, England und



sammenbruch, dem Sachs-Motor mit neuen Modellen die alte Geltung wieder zu verschaffen. Wiederum unterstanden ihm sowohl die Entwicklung (Konstruktion und Versuch) als auch die gesamte Fertigung der Sachs-Motoren für Fahrzeuge und stationäre Zwecke, wobei nach dem starken Rückgang des Motorradabsatzes in Westdeutschland und dem dadurch bedingten Auslaufen der größeren Sachs-Motoren sein Augenmerk ganz besonders der rationellen Fertigung von Moped- und Kleinkraftradmotoren mit 50 ccm Hubraum galt.

Der Höhepunkt im Schaffen Gustav Steinleins war seine Berufung zum technischen Vorstandsmitglied der Fichtel & Sachs AG. im Jahr 1961. In dieser Funktion unterstand ihm die gesamte Fertigung aller F & S-Erzeugnisse. 1962 trat er mit Vollendung seines 65. Lebensjahres in den Ruhestand.

Wer Gustav Steinlein kannte — schon vor und dann nach dem zweiten Weltkrieg, wer mit ihm im Betrieb oder als Außenstehender zu tun hatte, schätzte seine Erfahrung und sein Wissen, schätzte aber auch seine ehrliche Geradheit und seine vorsichtige Gründlichkeit, die ihn eher den Vorwurf gelegentlicher technischer Rückständigkeit als den, den F & S-Kunden Unvoll-

## Gustav STEINLEIN



## August PRÜSSING

Italien stand, das waren keine simplen luftgekühlten Einkolben-Zweitakter mit Umkehrspülung und Kurbelkammervorverdichtung. Das waren vielmehr Doppelkolben-Zweitakter, wassergekühlt und mit Hilfe zusätzlicher bzw. getrennter Ladepumpen auf- oder sogar überladen. Maschinen, die einschließlich ihrer Motoren und Getriebe in der 150 Mann-Rennabteilung entwickelt und gebaut wurden, die am oberen Ende des Zschopauer Werks untergebracht war und die unter der Leitung von Oberingenieur August Prüssing stand.

1896 in Berlin geboren, beschaffte er sich schon als Fünfzehnjähriger zusammen mit drei Freunden ein Einzylinder-Progress-Motorrad mit Trockenbatteriezündung, später eine Laurin & Klement, und dann folgte eine zweizylindrige Phänomen. Gefahren wurde nur nach Einbruch der Dunkelheit, denn keiner der vier hatte ja einen Führerschein. Aber das Fahren war auch gar nicht die Hauptsache — Basteln an Motorrädern war ja viel schöner! Und da alle Mitbesitzer, wie auch August Prüssing, Mechanikerlehrlinge waren, entstanden durchaus brauchbare Sachen: so z. B. Umbauten der damals noch überwiegend automatischen Einlaßventile auf Zwangssteuerung.

Der Dienst bei der Fliegertruppe 1914—18 brachte Prüssing dann noch in engeren Kontakt mit Verbrennungsmotoren, den er nach Kriegs-



kommenes vorzeitig in die Hand gegeben zu haben, auf sich nehmen ließ.

Nicht verwunderlich, daß sich zahlreiche Verbände und Organisationen Steinleins Erfahrung in ehrenamtlicher Mitarbeit zunutze machten — dort wird sein Name wie bei allen, die mit ihm zusammenarbeiteten, nicht vergessen werden. Als einer jener deutschen Techniker, die dem Zweitaktmotor einst zu Weltruf verhelfen.

ende mit den Segelfliegern fortsetzte. Während des Technikumbesuchs in Berlin beteiligte er sich an der Ausschreibung zur Schaffung eines kleinen Hilfsmotors für Segelflugzeuge, und zusammen mit einem Studienkameraden konstruierte Prüssing einen Hilfsmotor, wie er von Oskar Ursinus, dem Vater des Segelfluggedankens, gefordert worden war. Zum erstenmal kam er dabei mit dem Zweitaktmotor in Fühlung und erkannte die Möglichkeiten, die in diesem Arbeitsverfahren steckten. Im übrigen war der geschaffene kleine Motor schon sehr modern: bei ihm wurden — 1921! — für Gehäuse, Zylinder und Zylinderkopf Elektronguß verwendet. Dadurch gelang es, auf ein Gewicht von nur 17 kg (bei einer Leistung von 10 PS aus 588 ccm und bei  $n = 2000$ ) zu kommen.

Durch die Veröffentlichungen über diesen Motor kam Prüssing in Verbindung mit Dr. Hahn von den Zschopauer Motorenwerken, wo er 1927 die Leitung der Versuchs- und Rennabteilung übernahm.

Dort existierte bereits, entstanden aus dem Serien-„Reichsfahrt“-Modell, eine 150 ccm-Rennmaschine, die von Obering. Weber konstruiert und von ihm sowie den Fahrern Sprung, Friedrich u. a. sehr erfolgreich gefahren worden war. Gemeinsam mit Weber ging Prüssing daran, eine 175 ccm-Rennmaschine zu entwickeln, deren Zylinder (mit Nasenkolben) wassergekühlt war und deren Kurbelgehäuse eine zusätzliche Hilfspumpe aufwies. Diese Konzeption wurde dann jahrelang bei DKW beibehalten — ständig weiterentwickelt und in der spezifischen Leistung ebenso gesteigert wie im Hubraum. Denn aus der 175er (die 1927 als einziges deutsches Motorrad unter Sprung den ersten Großen Preis auf dem Nürburgring für Deutschland gewinnen konnte), wurde dann auch ein 250 ccm-Motor entwickelt, der zuletzt (1931) eine Leistung von knapp 17 PS bei  $n = 6000$  entwickelte und der unter Geiss und Winkler, aber auch unter vielen anderen bekannten Rennfahrern eine scharfe Waffe in der Viertelliterklasse wurde. Auch eine 500er-Rennmaschine entstand, als

Verdoppelung der 250er, sehr bald — ebenfalls wassergekühlt, und mit einer doppeltwirkenden Hilfspumpe am Kurbelgehäuse ausgerüstet, leistete der Motor schon bald an die 34 PS; mit ihm gelang es bereits 1928 erstmals auf der Avus die bis dahin für unschlagbar gehaltenen BMWs unter Stelzer und Henne zu besiegen — Zündorf und Stegmann waren die Fahrer, zu denen sich später noch mancher andere (unter ihnen vor allem Bauhofer) gesellten. Auch hier wieder wurde Elektron für Gehäuse und Zylinderkopf, aber auch für Felgen und Bremsnaben verwendet.

Angeregt durch die Arbeiten von Arnold Zoller und die Bewährung der Puch-Motoren kam man dann in der Zschopauer Rennabteilung Anfang der dreißiger Jahre zum Doppelkolbenmotor, der dank der Unsymmetrie seines Steuerdiagramms eine wirkungsvolle Aufladung verhielt, die beim Einkolbenmotor nach dem damaligen Stand der Technik nicht möglich schien. Wiederum wassergekühlt, entstand zuerst die 250er Version, die als Ladeorgan einen vorn am Kurbelgehäuse angeordneten großvolumigen Pumpenzylinder (und druckfreies Kurbelgehäuse) aufwies, dessen Einlaßseite mittels Membranen gesteuert wurde. Später wurde der exzentergetriebene Pumpenkolben verlassen und vor dem Motor eine gesonderte, stehende Kolbenpumpe angeordnet, bei der der Einlaß aus den zwei Vergasern mittels eines Walzenschiebers gesteuert wurde — das war die Maschine, mit der Ewald Kluge dann seinen phänomenalen Sieg bei der Lightweight-TT errang.

Parallel zum 250er entstanden Zweizylinder-, also Vierkolben-Motoren mit 350, mit 500 — für die Gespannrennen auch solche mit 600 und 700 ccm, bis schließlich (1939) die italienische Viertaktkonkurrenz so nahegerückt war, daß man einen neuen entscheidenden Schritt tun mußte: die Kolbenladepumpen wurden durch Rotationsgebläse ersetzt. Bei Kriegsbeginn war der 250er (als Vierkolbenmotor) fertig, der 350er und der 500er (ein Dreizylinder-Doppelkolbenmotor) kurz vor der Einsatzbereitschaft — dann zerschlugen Krieg und Kriegsende alles, was August Prüssing in zäher Arbeit mit seinen Männern in der Rennabteilung und mit seinen Fahrern aufgebaut hatte. Was nicht zerschlagen werden konnte, war der Weltruf der Marke DKW, der zu einem wesentlichen Teil auf den zahllosen Erfolgen der DKW-Rennmaschinen basierte, die tatsächlich „Prüssing-Spezial“ gewesen waren.

Prüssing hat dann nach dem Krieg in einem Konstruktionsbüro der sowjetischen Besatzungsmacht an Rennmaschinenentwicklungen weitergearbeitet (wir haben vor einiger Zeit den dort entstandenen interessanten Gegenkolben-Zweitakter mit Kompressor beschrieben), widmete sich noch eine Zeitlang dem Wiederaufbau des Motorradsports in Mitteldeutschland, um schließlich in Westdeutschland, zunächst bei Hoffmann in Lintorf und dann bei Victoria in Nürnberg, die Versuchsabteilung zu leiten. An der Entwicklung der Nachkriegs-DKW-Rennmaschinen in Ingolstadt hat er keinen Anteil mehr gehabt

— wie so mancher alte DKW-Mann war er dort unerwünscht (und vielleicht wären DKW-Motorräder und der ganze Markenbegriff DKW nicht so sang- und klanglos von der Bildfläche verschwunden, wenn der alte DKW-Stamm, zu dem August Prüssing gehörte, in Ingolstadt Zweitakter gebaut hätte und nicht Kaufleute und überwiegend Viertakt-Techniker).

August Prüssings große Zeit war zu Ende gegangen, seine eigentliche Lebensaufgabe erfüllt, als in Deutschland 1939 die Lichter verloschen, als seine DKW-Rennabteilung stillgelegt und er zum Betriebsleiter der gesamten Kriegsfertigung des Zschopauer Werks ernannt wurde. Seine Tätigkeit bei Hoffmann und Victoria geschah hinter den Kulissen — nur zu oft mußte er den Kopf hinhalten für die, die vorn auf der Bühne agierten, bis schließlich das ganze Schaultheater zusammenbrach. Diese Nachkriegsjahre haben mehr und mehr an August Prüssings von jeher labiler körperlicher Konstitution gezehrt — verzweifelt hat er sich gegen die schleichende Krankheit gewehrt, die ihn schon seit Jahren auslöschen wollte, als er noch mit 70 Jahren Kundendienstleiter der Zweirad Union war. Sprach man dann mit ihm von den Tagen, in denen seine Zweitaktmaschinen und seine Fahrer dafür sorgten, daß wieder und wieder Deutschlands Flagge am Siegermast hochging, dann kam wohl der alte Glanz in seine Augen — und der Stolz auf das einst Erreungene. Diesen berechtigten Stolz hat er mit ins Grab nehmen dürfen, als sein Leben am 8. 9. 1967 zu Ende ging. S. R.

## Eine neue 750er:

# Norton Commando

(siehe hierzu unser Titelbild)

Eine neue englische Lady wird die Herzen der Enthusiasten für merry, old England höher schlagen lassen: es gibt doch eine neue Norton! Unter der Firmierung „Norton Villiers Limited“ wird die neue 745 ccm Norton „Commando“ vorgestellt.

Der 745 ccm Zweizylinder-ohv-Motor mit parallel liegenden Zylindern ist schräg nach vorn geneigt in den leichten Rahmen eingebaut. Die Verdichtung beträgt 8,75, eine PS-Leistung wird leider nicht angegeben. Größere Abweichungen gegenüber dem Atlas-Motor dürfte es jedoch nicht geben. Da man als Höchstgeschwindigkeit vom Werk aus 114 mph (= ca. 182,4 km/h) angibt, kann man wenigstens auf die Drehzahl zurückrechnen. Das Hinterrad ist 4.00—18 bereift — also ca. 2.00 m Umfang. Gesamtübersetzung im vierten Gang ist 4,4. Daraus ergibt sich bei 182,4 km/h eine Drehzahl von etwa 6700 U/min. Im dritten Gang erreicht man

etwa 144 km/h (90 mph). Bei einem Hub von 89 mm ist das eine Kolbengeschwindigkeit von fast 20 m/sec. Allerhand!

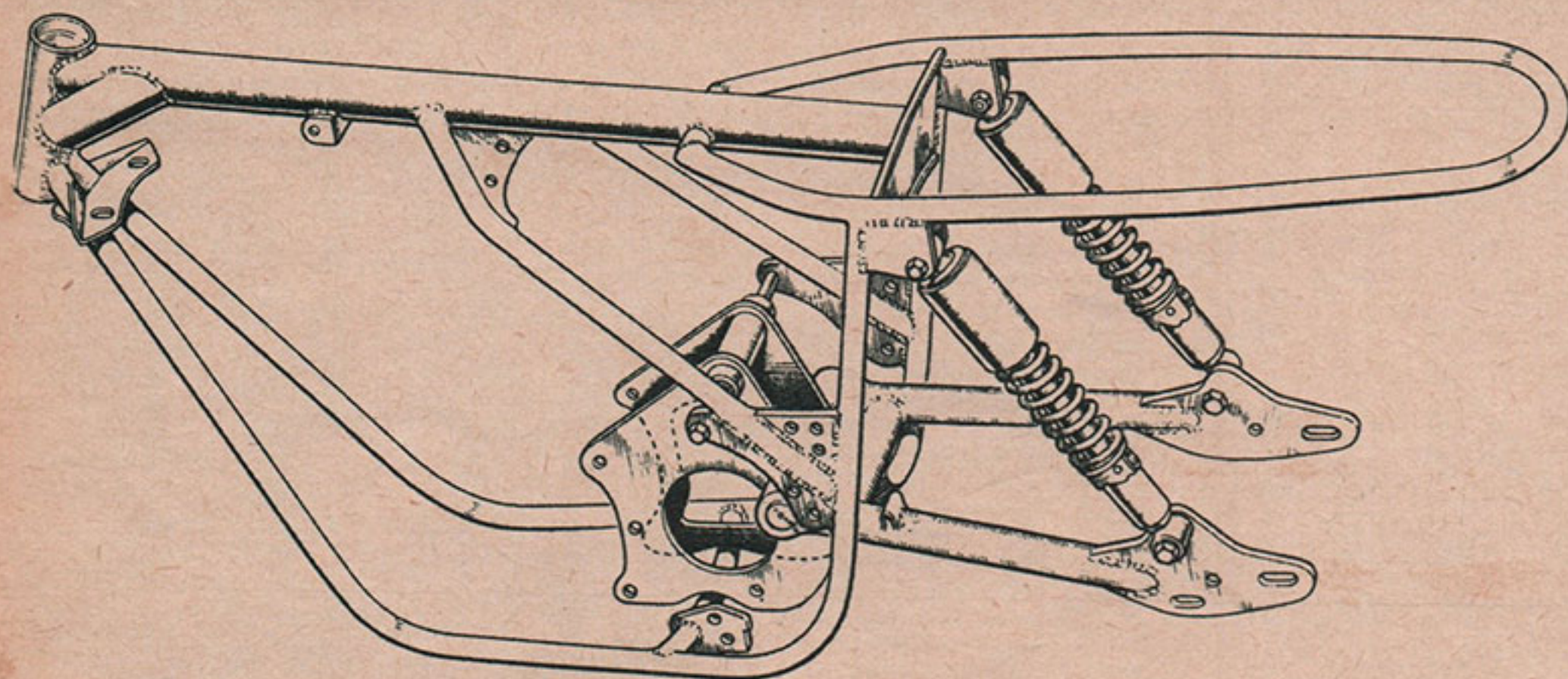
Der Motor hat zwei Amal-Concentric-Vergaser, Typ 930. Das Getriebe ist klassisch englisch vom Motor getrennt, der Primärtrieb besteht aus einer Triplex-Kette. Der alte Federbettrahmen von Norton ist bei diesem Modell gestorben — aber man verwendet wieder einen Doppelrohrrahmen, dessen Gewicht jetzt jedoch um ca. 30% geringer sein soll als der alte Federbettrahmen. Das Gesamtgewicht beträgt für das Motorrad etwa 180 kg. An diesem Rahmen sind die Fahrer- und die Soziefußrasten an einem gewaltigen Gußstück befestigt; Tank, Sitzbank und Sitzbankende sind aus Kunststoff. Die Beschleunigung wird mit 4,8 Sekunden von 0 auf 96 km/h (60 mph) und mit 15 Sekunden von 0 auf 160 km/h (100 mph) angegeben. Der Motor ist in Gummi aufgehängt, um die Aus-

wirkungen der Vibrationen zu verhindern. 12 Volt E-Werk.

Als etwas Besonderes bietet Norton zu diesem Modell drei Tuning-Baukästen an. Bei dem ersten Baukasten ist die Beschleunigung von 0 bis 160 km/h in 13,7 Sekunden; bei der zweiten Baukastenstufe soll die Beschleunigung von 0 bis 160 km/h in 12,7 Sekunden und bei der dritten Baukastenstufe von 0 bis 160 km/h in nur 11,5 Sekunden (!) möglich sein. Allerdings werden diese Baustufen je nachdem mit anderen Kolben, Nockenwellen, Ventildfedern, Vergasern usw. usw., Auspuffrohren, Schalldämpfern, offenen Rohren nicht mehr den Bestimmungen unserer Straßenverkehrs-Zulassungsordnung entsprechen. Sie sind auch nur für Länder gedacht, in denen der Sport mit Maschinen dieses Hubraumes möglich ist. Diese Tuning-Stufen werden offiziell in einem gesonderten Prospekt angeboten. Hauptkunde ist ja USA — und danach richtet man sich.

Interessant ist an dem neuen Rahmen, daß die hinteren Federbeine weit nach vorn geneigt sind, daß aber auch die Lagerung der Hinterradschwinge sehr dicht am Getrieberitzel liegt, was für die Schonung der Hinterradkette wichtig ist. Das Rahmenrückgrat ist ein mächtiges Trägerrohr.

Es wird so sein, daß diese Maschine auch bei uns unter den alten Norton-Freunden Anklang findet. Die technischen Daten des Prospektes versprechen ihnen wieder etwas Besonderes in jeder Hinsicht. Uns selbst aber freut es, daß der Kreis der großen Motorräder wieder um eine interessante Neukonstruktion bereichert worden ist. Importeure für Deutschland sind die Firmen Detlev Louis, 2 Hamburg, Rentzelstr. 7 und Fr. & W. Herrmann, 7 Stuttgart-Sonnenberg, Laustr. 62. Klacks





# Nürburgring:

## Höhepunkt des Juniorenpokals

Absoluter Höhepunkt innerhalb des Juniorenpokales der Straßenrennfahrer ist und bleibt der schwere Nürburgring. Die 7,7 Kilometer lange Südschleife hat den höchsten Schwierigkeitsgrad aller Straßen-Rundstrecken, und wenn man auch der Meinung sein kann, daß sieben Runden (= 54,23 Kilometer) für ein Rennen auf diesem Kurs nicht viel sind, so soll man sich doch vergegenwärtigen, daß hier der Nachwuchs zu seinem härtesten Rennen startet und daß es eine Menge Fahrer gibt, die diesem Schwierigkeitsgrad fahrerisch und nervlich noch keineswegs gewachsen sind. Was aber dieser Nachwuchs im Herbst 1967 beim Eifelpokal-Rennen geboten hat, stellt ihm das allerbeste Zeugnis aus. Die Ausweisfahrer fuhren zum Teil schnellere Runden und bessere Zeiten als die Fahrer mit nationaler Lizenz, die in einem Mischmaschinen-Rennen von zwei Klassen extra in einem Lauf starteten. Das ist wohl der markanteste Punkt der beiden Renntage am 23. und 24. September gewesen.

Im Programm standen sieben „Neckermann“-Jawas. Eine fuhr mit und fiel aus. Alle anderen waren — so scheint es — „auf Verdacht“ genannt worden (die Fahrer fuhren z. T. andere Marken), und die Pressestelle des Veranstalters, des ADAC-Gau Nordrhein, sprach sogar von einem „Neckermann-Werks-Team“. Die wußten wohl nicht, daß es bei Ausweisfahrern keine Fabrikfahrer und „Werksteams“ gibt, daß jeder Fahrer einen Eigentums-Nachweis für seine Maschine erbringen muß. Außerdem ist es mir bis jetzt nicht bekannt gewesen, daß man bei Neckermann Motorräder konstruiert und baut, man verkauft sie nur. Also könnte man in Zukunft auch von Witzemann-Aermacchis reden, weil Karl Witzemann in Karlsruhe die Aermacchi in unserem Lande einführt und verkauft. Oder von Röth-Guzzis, oder von Mohr-Bultacos. Reden wir aber hier in Zukunft von den Jawas. Daß das Frankfurter Versandhaus diese Maschinen einführt und sportlich betreut, ist eine andere Sache — nebenbei gesagt eine feine Sache. Man wünscht sich nur eine etwas bessere Linie.

Wenn der Fahrer mit einer nationalen Lizenz, Helmut Kustermann, in Berlin offiziell mit einer

„Neckermann“-Jawa im Programm stand, aber in Wirklichkeit auf einer 350er Kawasaki startete, so war er hier in der Eifel einmal plötzlich wieder Ausweisfahrer auf „Neckermann“-Jawa in der 250 ccm-Klasse und zugleich Lizenzfahrer der 500er Klasse auf Norton. Er startete dann aber natürlich nur auf einer 350er Kawasaki-Twin bei den nationalen Lizenzlern. Uns als Zuschauern zumindest gefällt das nicht, wenn man auch darüber schmunzelt. Uns scheint, unser Generalsekretär der OMK, Hans Schmidl, sollte doch wohl einmal einigen Leuten — und nicht etwa so einem Fahrer nur — ein wenig Nachhilfeunterricht im Sportreglement geben! Und unsere Veranstalter, die sich mit Motorrädern beschäftigen, sollten dabei auch ein bißchen die Ohren spitzen. Zwar ist Reklame mit Er-

Straßenseite untergebracht. In erster Linie eine Maßnahme zur erhöhten Brand-Sicherheit (wer weiß, was geschehen wäre, hätte es in der früheren fürchterlichen Enge einen Brand gegeben!). Natürlich wirkt die Leere zunächst befreiend, aber die Fahrer waren zum Teil den ganzen Tag auf Achse zwischen ihrem Transportfahrzeug und den Boxen, schließlich zog man in einigen Fällen aus dem Garagenhof aus hinüber ins Industrielager. Ich glaube, daß man also an dieser Anordnung noch weiterbauen muß.

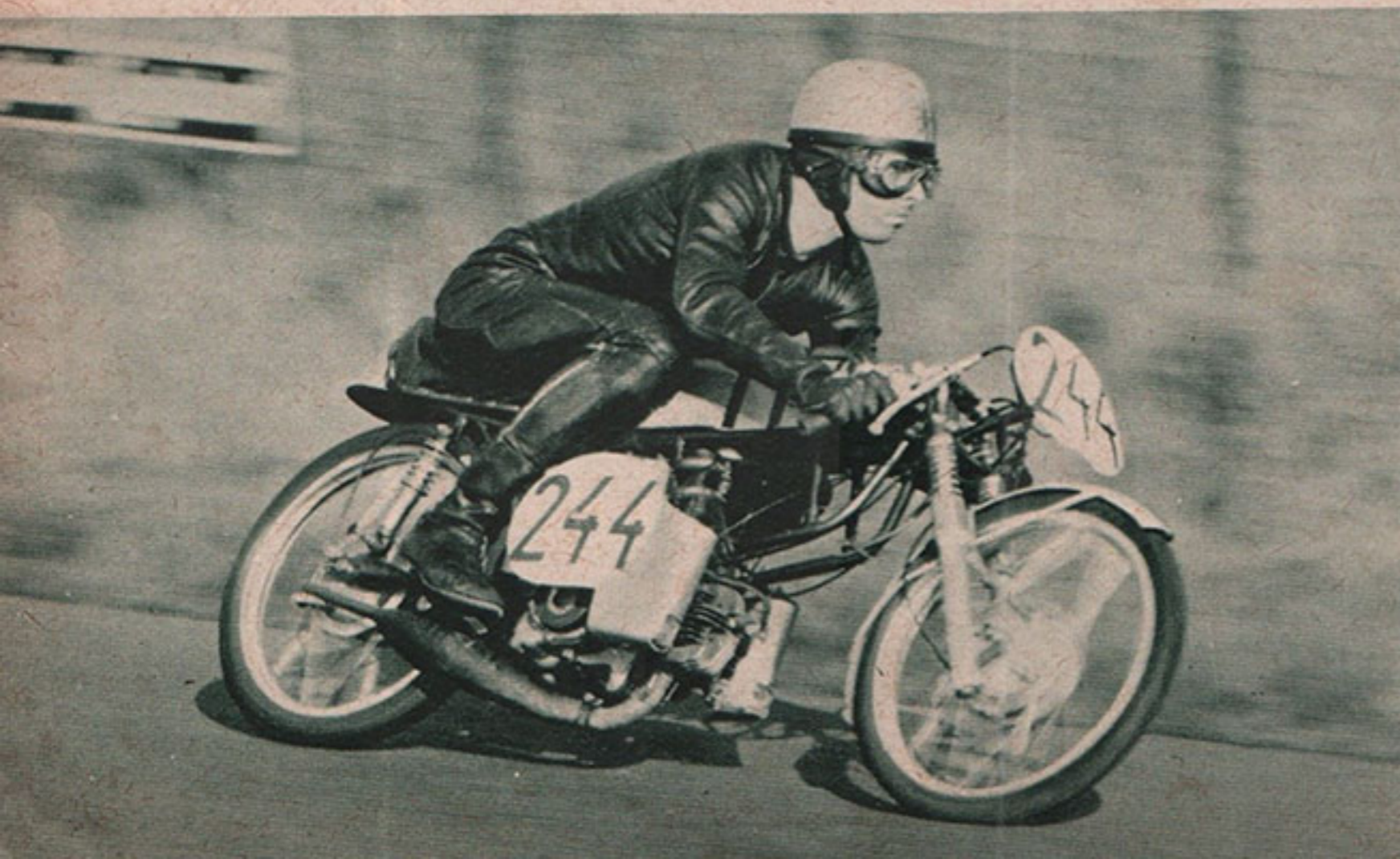
Im Training war schon einiges in die ewigen Motorradgründe gewandert. Sehr tragisch war, daß Rainer Kaisers 350er Max das Pleuelauge zerriß (Kolbengeschwindigkeit seines Spezial-Motors: über 20 m/sec!) — er mußte den Motor wechseln, und dadurch wurde er im Rennen nur



folgen von Ausweisfahrern verboten — aber siehe „Werksteam“ in den Pressenachrichten: schon hat sich die Nennung gelohnt, wenn auch nachher keiner startet und alles abgeblasen wird. Solche Tricks gab's aber schon beim Zirkus im alten Rom und bei den Rennen von Pusedorf, und daher haben sie einen Bart. Bitte, mal was Neues —!

Beim Betreten des Fahrerlagers blieben wir unwillkürlich stehen — es wirkte nämlich völlig leer! Nur in den Boxen das übliche Gedränge. Im Hof selbst war außer Wettbewerbs-Fahrzeugen nichts. Alle Wagen und der ganze Troß waren hinter dem Industrielager auf der anderen

Neunter. Und das kostete ihn die führende Position in der Pokalwertung. Rupert Bauer baute an der Kupplung seiner BMW, Dittberner entdeckte ein angerissenes Ventil, und Manfred Heck hatte mit Karrenbergs gekappter Dreizylinder-Zweitakter — sie hat noch 125 ccm und einen Zylinder — Schwierigkeiten; der Motor sprang nicht an. Unter der Nr. 273 der 50er Klasse stand im Programm Siegfried Möhringer auf „Neckermann“/G. Was'n det, Oddo? Das soll doch nicht etwa „Garelli“ sein? Im Training fuhr aber Franz Velten auf diesem kleinen Blitz eine Runde mit 108,1 km/h, und beim Rennen wurde dann aus diesem Motorrad eine Kreidler-Renn-



Mitte: Das „leere“ Fahrerlager.

Links: Ludwig Faßbender gewann mit seiner Kreidler die Klasse bis 50 ccm.

Rechts: Unter Nr. 273 stand Siegfried Möhringer auf „Neckermann“/G im Programm. Es fuhr dann aber Franz Velten eine Trainingsrunde mit 108,1 km/h. Wahrscheinlich war kein Eigentumsnachweis vorhanden — also ging Velten mit seiner eigenen Kreidler ins Rennen. Im offiziellen Resultat stand wieder „Neckermann“/G. Junge, Junge, Junge —!





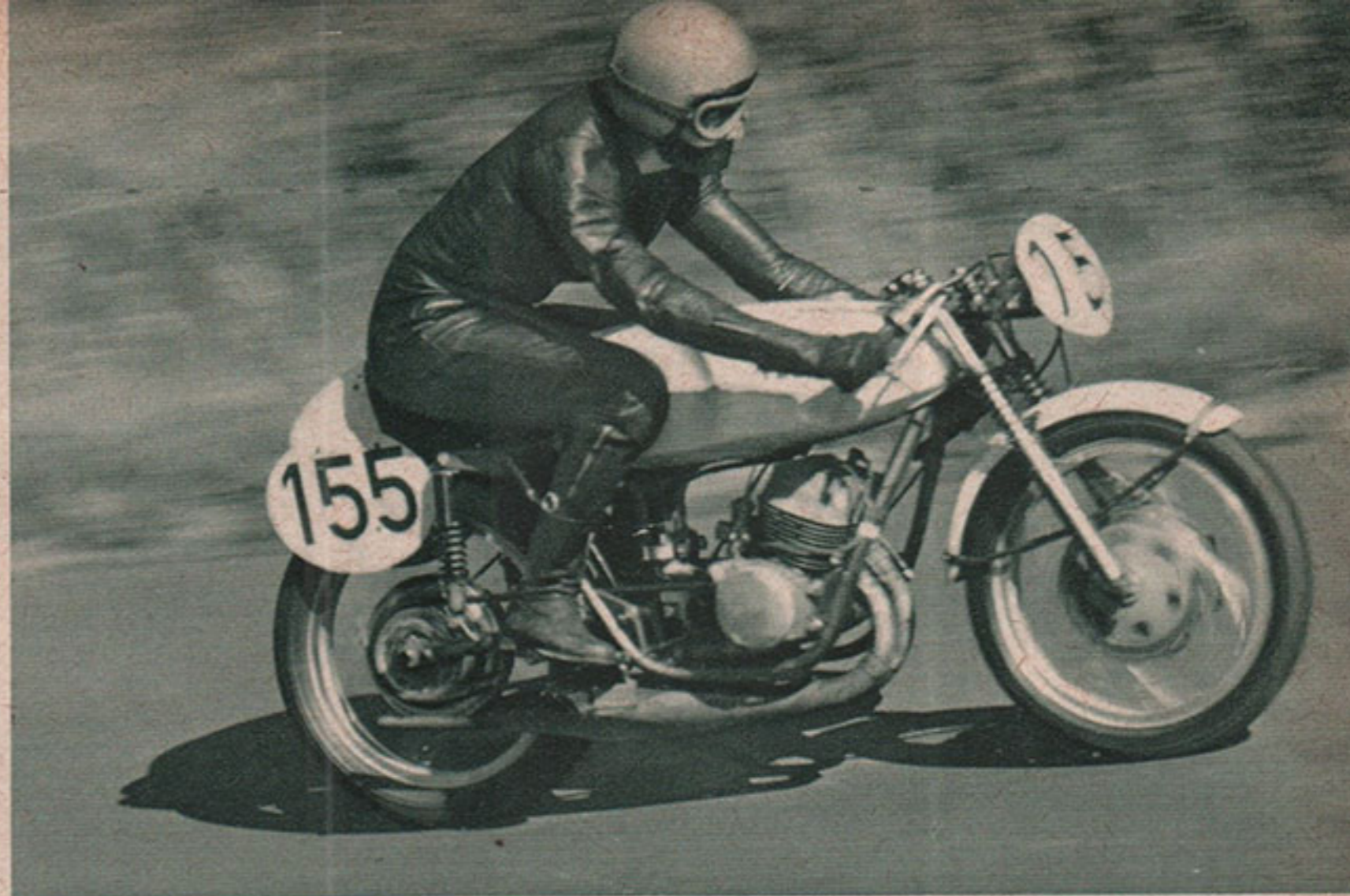
maschine und ein sechster Platz. Im offiziellen Resultat steht wieder „Neckermann“/G (!). Sollten vielleicht schon Kreidler-Neckermann-Verbindungen bestehen? fragte mich ein Spaßvogel.

Das Rennen der 50er Klasse am Sonnabend nachmittag bot insofern Spannung, als der Fahrer Franz Munschauer aus Waiblingen mit einem Eigenbau (lt. Programm) nach der ersten Runde den 18. Platz von 21 Fahrern belegte, dann aber in der zweiten Runde 16. war, in der dritten Runde 14., in der vierten Runde 11., in der fünften Runde 9., in der sechsten Runde 7. und im Ziel Fünfter! Diesmal hatte Ludwig Faßbender aus Düsseldorf wieder Glück: er gewann diese Klasse mit großer Überlegenheit auf seiner Kreidler-Rennmaschine.

#### Ergebnis:

1. Faßbender, Düsseldorf (Kreidler), 30:13,1 = 107,6 km/h;
  2. Schuster, Hockenheim (Kreidler), 30:21,4 = 107,1 km/h;
  3. Kaupp, Möglingen (Kreidler), 30:57,8 = 105,2 km/h;
  4. Schulz, Hockenheim (Kreidler), 32:39,3 = 99,8 km/h;
  5. Munschauer, Waiblingen (Eigenbau), 33:11,3 = 98,0 km/h und 13 weitere Fahrer. Ausgeschieden: 3.
- Schnellste Runde:** Faßbender mit 4:16,8 = 108,6 km/h (neuer Rundenrekord).

**Rechts: Wolfgang Camphausen** holte sich mit diesem Sieg auf seiner Yamaha den Pokalgewinn der 250 ccm-Klasse. Der harte Zweikampf mit Reinhard Scholtis (Bild unten links, Startnummer 181) blieb aus, da Scholtis beim Start viel Pech hatte. Dafür fuhr er den Rundenrekord.



folgenden Chittka und Fries gebildet wurde, ging der Kampf ungetrübt und hart um den dritten Platz in der zweiten Fahrergruppe weiter. Beinahe möchte man sagen, daß es bei den

reitern sorgten für Spannung während des Rennens.

#### Ergebnis:

1. Möhringer, Pfullingen (MZ), 26:59,5 = 120,8 km/h;
  2. Gardemann, Hamburg (Honda), 27:34,1 = 118,0 km/h;
  3. Zühringer, Neustadt (Bultaco), 27:38,6 = 127,9 km/h;
  4. Müller, Mannheim (Honda), 27:40,0 = 127,8 km/h;
  5. Fries, Mosberg (Bultaco), 28:12,8 = 115,2 km/h, und 10 weitere Fahrer. Ausgeschieden: 5.
- Schnellste Runde:** Möhringer, 3:49,1 = 121,8 km/h.

In der 250 ccm-Klasse erwartete man, daß Scholtis den Spitzenreiter der Punktwertung, Wolfgang Camphausen, hart angreifen würde. Aber es kam leider nicht dazu, denn Scholtis kam als letzter mit großem Abstand zum übrigen Feld vom Start weg! Während Camphausen auf seiner Yamaha die führende Position erkämpfen und ausbauen konnte, mußte sich Scholtis zuerst mit den Nachzüglern und später mit dem Mittelfeld auseinandersetzen. In der sechsten Runde lag er noch an 14. Stelle. Trotz waghalsigster Fahrweise und letzten Einsatzes schaffte Scholtis nur den neunten Platz, was ihm keinen Punkt für die Juniorenwertung mehr einbrachte. Dabei fuhr er eine schnelle Runde mit 128,1 km/h und zeigte, daß sein Adler-Eigenbau nicht nur sauber gemacht ist, sondern auch schneller als Camphausens Yamaha war. Aber was nützte es? — Camphausen ließ den Zweiten des Rennens, Konschok (Bultaco), mit mehr als 33 Sekunden im Ziel hinter sich. Gustav Höfler aus Feldafing fuhr übrigens mit seiner Yamaha nicht weniger mitreißend als Camphausen oder Scholtis; er war nach der ersten Runde an zehnter Stelle, in der zweiten Runde an fünfter Position, und in der dritten Runde begann er, Konschok anzugreifen. Das brachte erneut Spannung in das Geschehen und bestätigte wiederum, daß Juniorenrennen Ereignisse sind, die keineswegs hinter dem „großen“ Sport zurückstehen! Camphausen ist mit 50 Punkten Pokalgewinner.

**Links: Siegfried Möhringer**, Pfullingen, holte sich den Pokalgewinn mit seiner MZ. Es ist keine „Werks-Maschine“ oder eine „werksbetreute“ Maschine. Das Motorrad gehört Möhringer und wird von ihm selbst in Ordnung gehalten.

**Bild unten rechts: Viel Rauch im Karton!** Heinz Chittka aus Pforzheim brachte seine Honda trotzdem nach hartem Kampf auf den ersten Platz der 350 ccm-Klasse.

**Stand der Wertung zum OMK-Juniorenpokal:** Kaupp (Kreidler), Schuster (Kreidler), je 45 Punkte; Faßbender 41 Punkte.

Die 350 ccm-Klasse wurde am gleichen Nachmittag gestartet, und die Zuschauer, die erst am Sonntag kamen, versäumten wohl den spannendsten Kampf dieser beiden Tage. Vom Start weg gab es einen Pulk von sieben schnellen Leuten, die sich unwahrscheinlich erbittert um die Spitze rauften. Bis zur vierten Runde wechselte in diesem unglaublich harten Kampf jede Position

Junioren-Rennen mehr Spannungen als bei den Grand Prix-Rennen gibt. Bis zur Ziellinie wurde nicht nachgelassen, und noch im Endspurt holte sich z. B. Steinbach (Ducati) den dritten Platz! Chittka blieb Sieger vor Scholtis, dessen Adler-Eigenbau wieder prächtig durch Perfektion und saubere Arbeit glänzte.

#### Ergebnis:

1. Chittka, Pforzheim (Honda), 26:00,1 = 125,1 km/h;
  2. Scholtis, Köln (Adler RS), 26:03,8 = 125,0 km/h;
  3. Steinbach, Karlsruhe (Ducati), 26:04,4 = 124,9 km/h;
  4. Fries, Mosberg (Honda), 26:04,8 = 124,9 km/h;
  5. Schumacher, Garching (Honda), 26:11,1 = 124,2 km/h, und 10 weitere Fahrer. Ausgeschieden: 4.
- Schnellste Runde:** Scholtis, 3:37,7 = 128,1 km/h.  
**Der Stand der Juniorenpokal-Wertung:** Chittka 33, Kaiser 31, Bender 26, Schmitz und Scholtis je 23 Punkte.

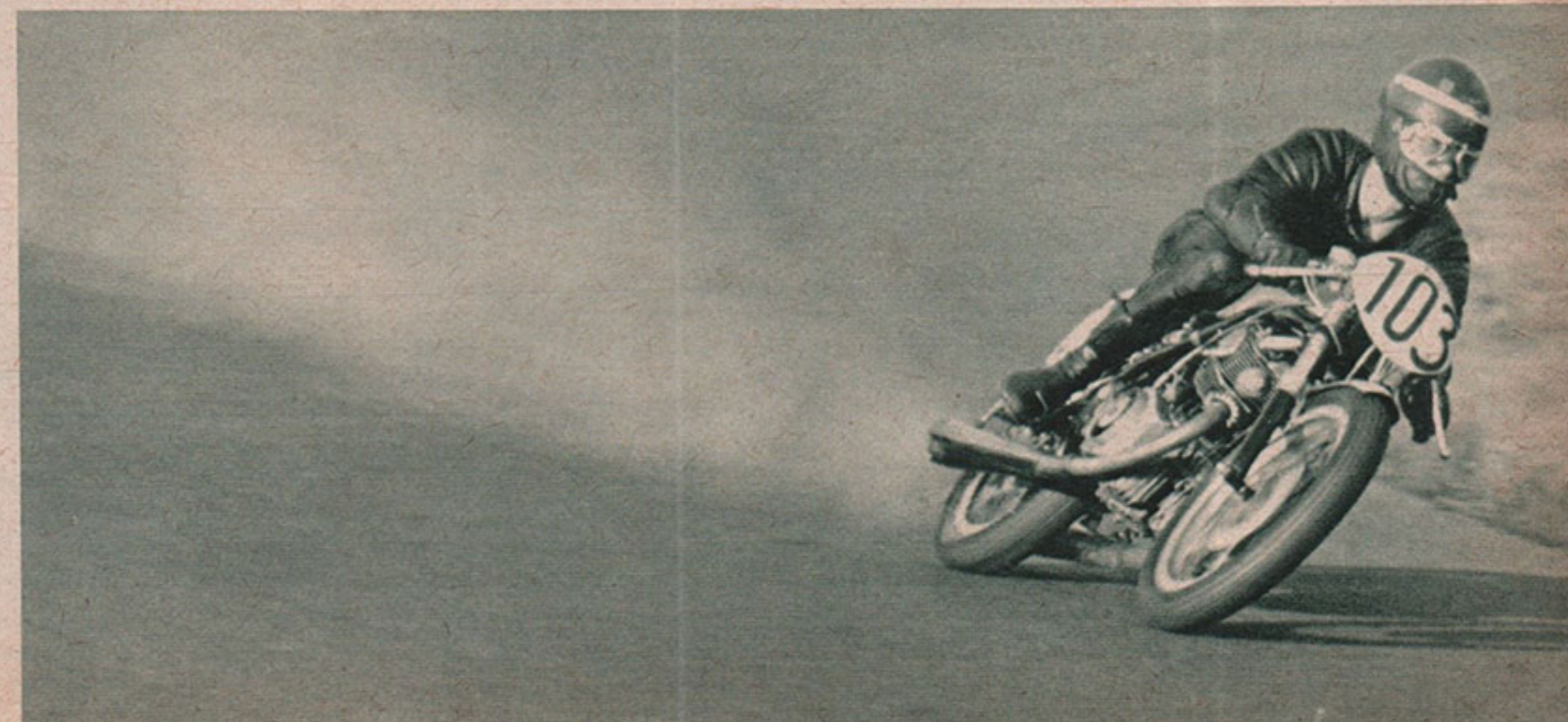
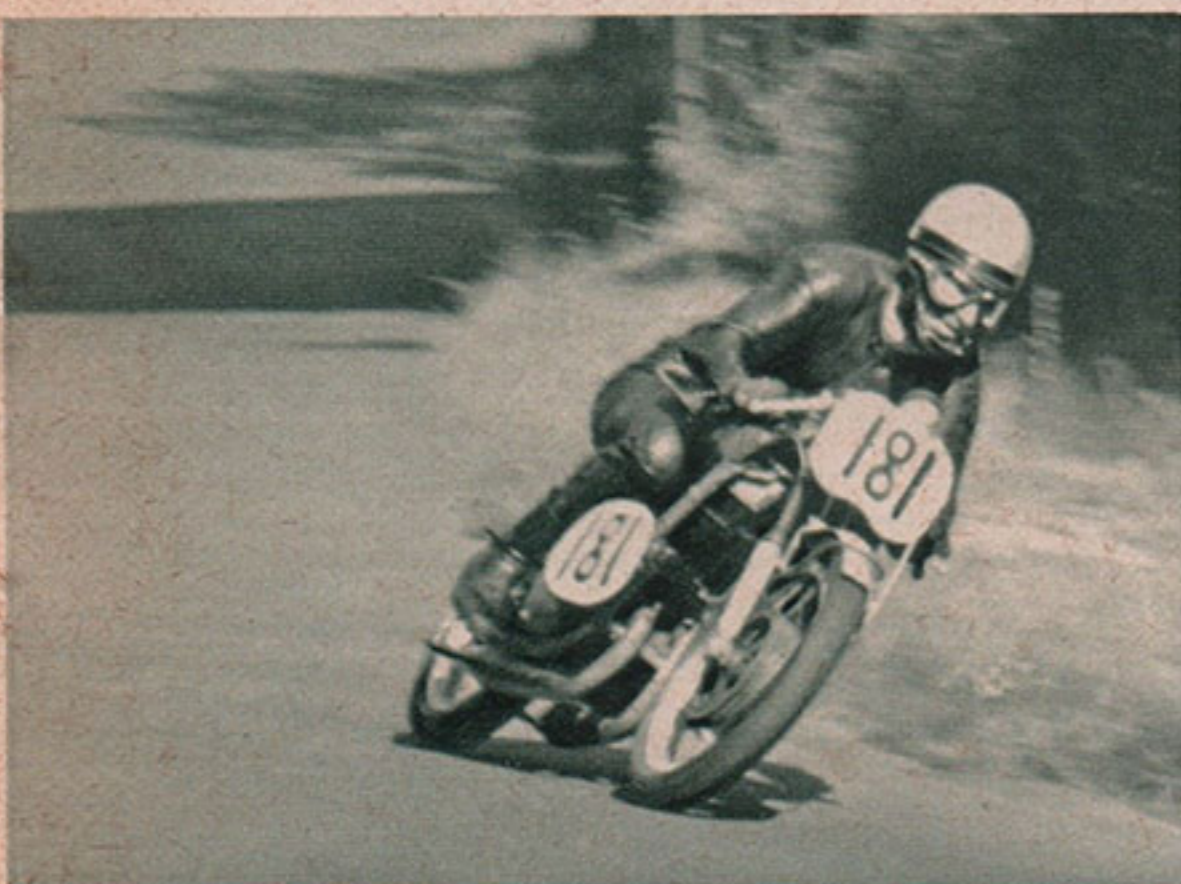
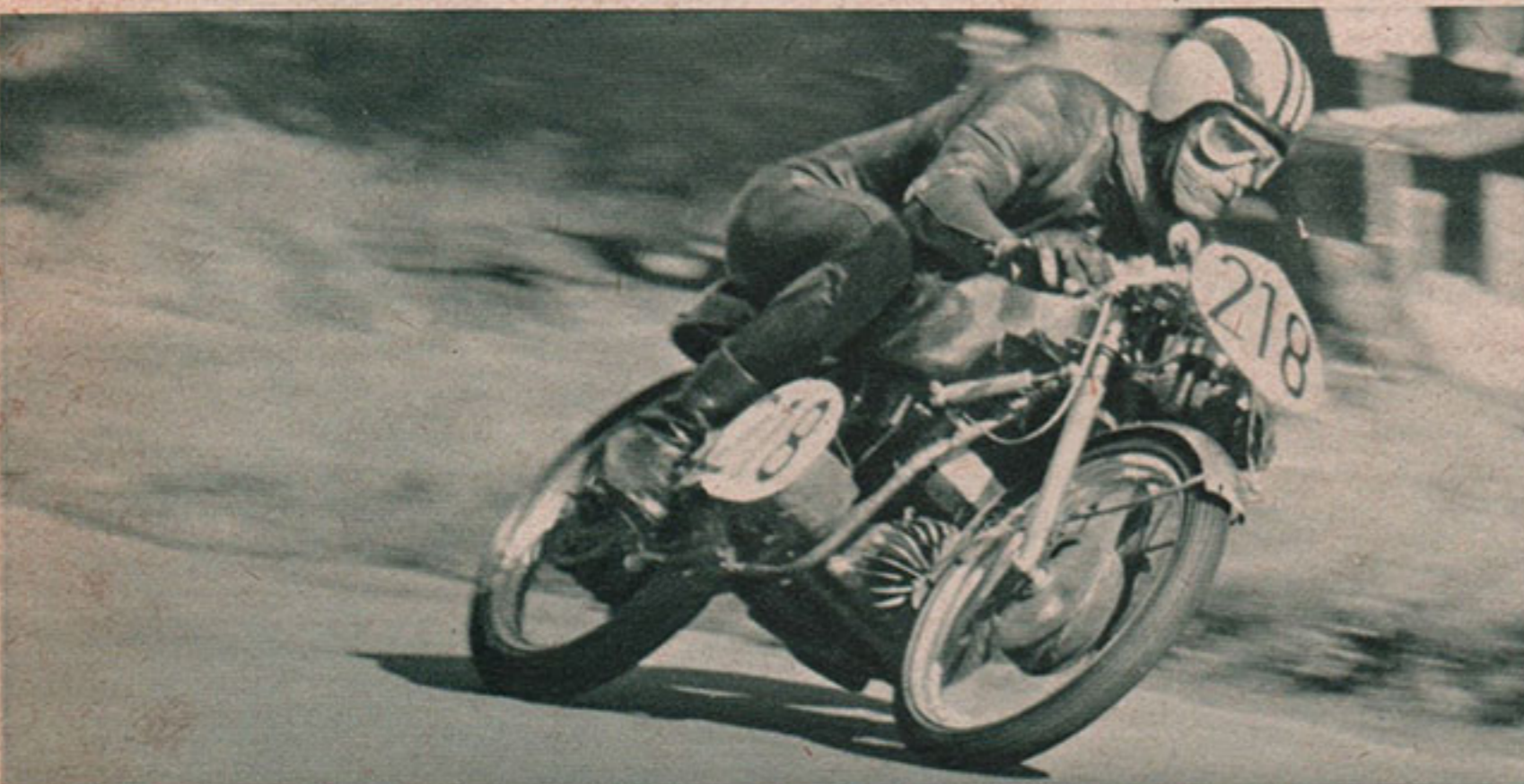
Am Sonntag morgen war strahlendes Sonnenschein, 30 000 Zuschauer lt. Veranstalter im Anmarsch. Zuerst starteten die 125 ccm-Maschinen. Favorit war nach dem Training Siegfried Möhringer aus Pfullingen auf seiner MZ. Nach einem schlechten Start war er in der zweiten Runde an der Spitze und führte dann das ganze Feld mit riesigem Vorsprung an. Der Hamburger Gardemann auf seiner Honda strengte sich gewaltig an, aber Möhringer war nicht zu erreichen. Er wurde mit diesem Sieg schon jetzt feststehender Gewinner des Juniorenpokales dieser Klasse. Mehrere dichte Fahrerpulks hinter den Spitzen-

#### Ergebnis:

1. Camphausen, Bochum (Yamaha), 25:24,7 = 125,7 km/h;
  2. Konschok, Düsseldorf (Bultaco), 26:27,8 = 123,1 km/h;
  3. Höfler, Feldafing (Yamaha), 26:30,4 = 122,9 km/h;
  4. Heck, Düsseldorf (Bultaco), 26:34,8 = 122,6 km/h;
  5. Baden, Salzgitter (Adler-RS), 26:35,2 = 122,5 km/h, und 24 weitere Fahrer. Ausgeschieden: 4.
- Schnellste Runde:** Scholtis (Adler) mit 3:37,6 = 128,1 km/h.

Kaum war die Siegerehrung der 250er Klasse bei Start und Ziel vorüber, standen 18 Fahrer der 500 ccm-Klasse am Start. Der Landshuter BMW-Versuchsfahrer Rupert Bauer hatte mit seiner Eigenbau-BMW-Maschine eine Trainingsrunde in 3:31 = 132,2 km/h gefahren. Sein jetzt schärf-

mehrfach, bis schließlich Heinz Chittka aus Pforzheim auf einer Honda (verbesserte CB 77) vorn war. Zu diesen Duellanten gehörten außerdem Schmitz, Aachen (Honda); Scholtis, Köln (Adler-Spez.); Fries, Mosberg (Honda); Bender, Reutlingen (Honda); Steinbach, Karlsruhe (Ducati). Es gab einen neuen Runden- und einen neuen Streckenrekord bei dieser Jagd. Scholtis fuhr neuen Rundenrekord für Junioren mit 128,1 km/h und Chittka einen neuen Streckenrekord mit 125,1 km/h. Nachdem die Spitzengruppe dann von den beiden dicht aufeinander-





Oben: Bauer (vorn) und Labitzke im harten Duell bei den 500ern.

Mitte links: Dieter Döhmann, Hessendorf, Sieger nat. Lizenz 500 ccm (BMW).

Mitte rechts: H. J. Dittberner, Mülheim, Sieger nat. Lizenz 350 ccm (Honda).

Unten links: Rupert Bauer fuhr schneller als die Lizenzfahrer.

Unten rechts: Sieger der Seitenwagen - Seegers/Polster (BMW).

ster Konkurrent, der Hildener Motorrad-Polizist (!) Otto Labitzke, war ihm mit 3:33,2 auf der Muthig-BMW auf den Fersen (übrigens „Muthig“-BMW: das geht m. E., denn Muthig ist der Konstrukteur und Erbauer der Verbesserungen, die aus den Stoßstangen-BMWs die schnellen Apparate machen! Es ist also keine Handels-Bezeichnung!) So warteten wir in den ersten Schlängelkurven vorm Bränkekopf nach Müllenbach hinunter, wer wohl zuerst unter der Straßenbrücke auftauchen würde. Es war — Labitzke! Vor einem dichten Feld der Verfolger, darunter Rupert Bauer, an fünfter Stelle, der vielleicht vor jedem Start ein wenig nervös ist. In der zweiten Runde erschien Labitzke wieder an der Spitze, aber Bauer war schon auf der zweiten Position, jedoch hatte er Labitzke noch nicht im Blickfeld in den dicht aufeinander folgenden Kurven. Dritte Runde: Bauer überholt Labitzke unter der Straßenbrücke, aber er

haben sichtlich an Zahl in der 350- und 500 ccm-Klasse abgenommen, obwohl es noch einige sehr schnelle Stücke gibt.

**Ergebnis:**

1. Bauer, Landshut (BMW), 25:00,9 = 130,2 km/h; 2. Labitzke, Hilden (BMW), 25:05,1 = 129,9 km/h; 3. Hecht, Landsham (Honda), 26:11,4 = 124,1 km/h; 4. Zeddel, Berlin (Norton), 26:19,3 = 123,9 km/h; 5. Bertsch, Reutlingen (Norton), 26:42,8 = 121,9 km/h, und weitere 11 Fahrer. Ausgeschieden: 2.

**Schnellste Runde:** Bauer, 2:29,1 = 133,3 km/h.

Anschließend traten die Fahrer mit nationaler Lizenz an. 350 und 500 ccm durcheinander, aufgestellt nach den Trainingszeiten. Die Fahrer unterschieden sich nur durch die Startnummern. Das war etwas unglücklich für die Zuschauer, so daß man nicht genau über die Positionen orientiert war. Vielleicht sollte man demnächst wenigstens den Fahrern unterschiedliche Helmüberzüge geben (die waren früher beim ADAC-

Klasse waren schneller gefahren als die Lizenzfahrer!

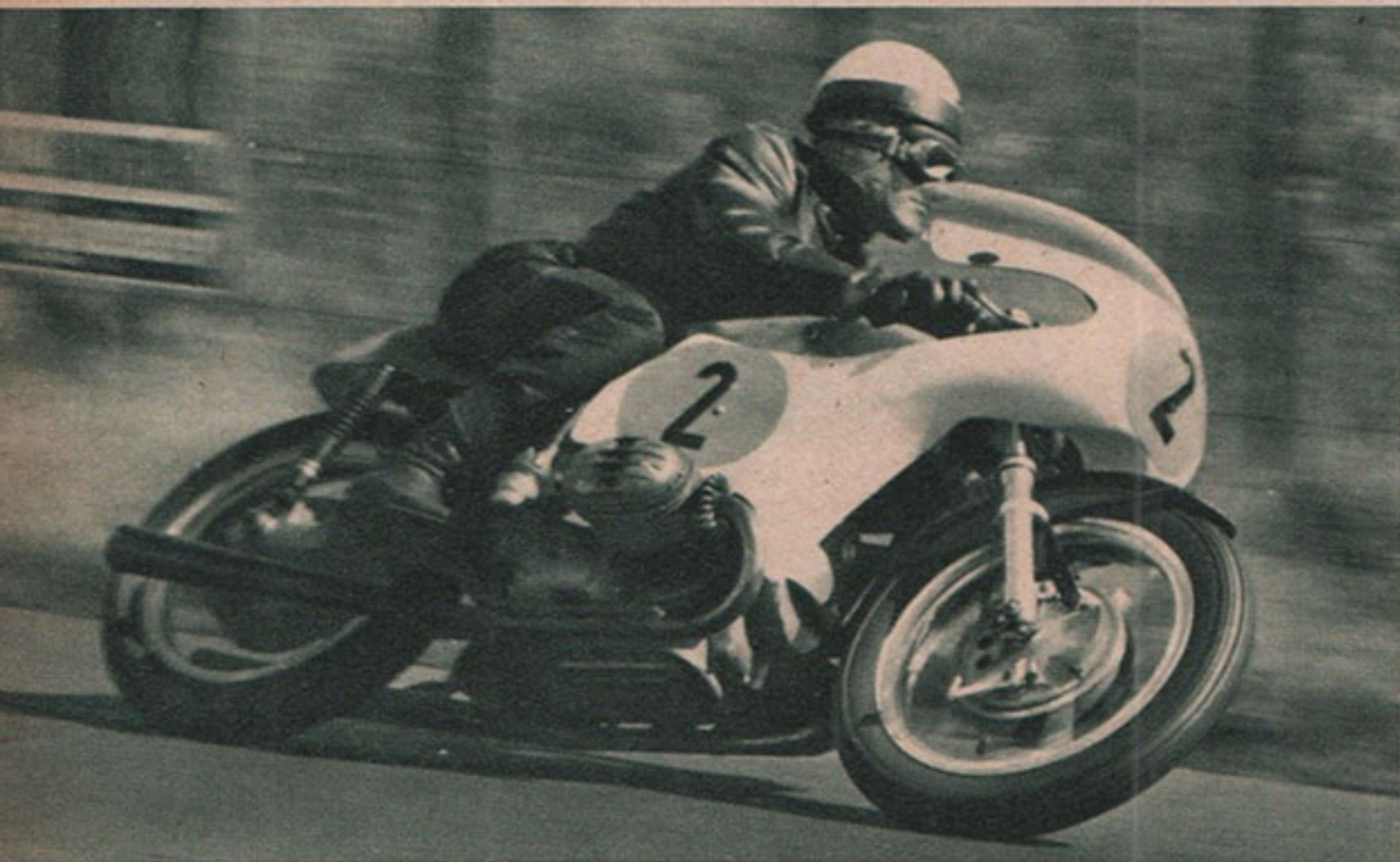
**Ergebnisse:**

**Klasse bis 500 ccm:** 1. Döhmann, Hessendorf (BMW), 25:17,0 = 128,9 km/h; 2. Heukerott, Frankfurt (Norton), 25:54,0 = 125,8 km/h; 3. Kaczor, Altheim (BMW), 25:55,6 = 125,6 km/h; 4. Görden, Bonn (BMW), 26:00,5 = 125,1 km/h; 5. Engelhardt, Oberursel (Norton), 26:22,8 = 123,2 km/h.

**Klasse bis 350 ccm:** 1. Dittberner, Mülheim (Honda), 25:54,6 = 125,7 km/h; 2. Kustermann, Dagersheim (Kawasaki), 26:02,7 = 125,0 km/h; 3. Keller, Düsseldorf (Adler), 26:06,4 = 124,8 km/h; 4. Schmid, Sindelfingen (Bultaco), 26:32,6 = 122,4 km/h; 5. Bertsch, Griesheim (Honda), 26:39,2 = 122,1 km/h, und 6 weitere Fahrer. Ausgeschieden: 7.

**Schnellste Runde:** Kustermann mit 3:38,0 = 127,9 km/h in der Klasse bis 350 ccm. Döhmann mit 3:32,3 = 131,2 km/h in der Halbliterklasse.

Das letzte Motorradrennen des Tages war die Klasse der Seitenwagenmaschinen bis 500 ccm, Ausweis. Das Gespann Linnarz/Hohoff hatte das beste Trainingsergebnis mit 121,3 km/h erzielt. Jedoch nach der ersten Runde beim Einlauf in die Nordkurve geriet die Maschine auf die Böschung. Zu schnell! Hohoff ruschte hinten runter und tat sich nichts, Linnarz flog mit der Maschine durch die Luft, erlitt Prellungen und eine Rückenverletzung, Gott sei Dank nicht lebensgefährlich. Der Sturz sah schlimmer aus, als er war. Bei den Lizenzfahrern hatte es vor dem einen Massensturz zwischen Klein, Hechtsheim (Norton); Kaletsch, Cappel (Aermacchi) und Fries, Hüttental (NSU) gegeben, bei dem nur Klein verletzt wurde. Durch den Sturz von Linnarz lag nun das Gespann Willi Seegers/Dieter Polster, Mülheim (BMW) an der Spitze.



wird ihn nicht sofort los. Labitzke hängt sich an Bauer, und es scheint sich ein echtes Duell zu entwickeln. Die Muthig-BMW von Labitzke geht unerhört, Rupert Bauer scheint in seiner „Trick-Kiste“ zu suchen, die Kurven noch schneller, noch gewagter anzufahren. Vierte Runde: Noch immer Kampf zwischen Bauer und Labitzke, das übrige Feld weit dahinter, angeführt von der Honda CB 450 des Fahrers Siegmund Hecht, Landsham. Diese Maschine hat selbst verbesserte Federbeine und eine BMW-Vorderradbremse, der Motor und alles andere ist serienmäßig (!). In der fünften Runde ist Bauer unangefochten an der Spitze (und Pokalgewinner!), Labitzke an zweiter Position. Das Feld wird von Hecht angeführt vor Zeddel, Berlin (Norton) und Bertsch, Reutlingen (Norton). Die englischen Rennmaschinen

Gau Nordrhein vorhanden) und sie klassenweise mit Abstand starten lassen.

Zuerst lagen Jochen Keller, Düsseldorf (Adler-RS), und Hans-Joachim Dittberner, Mülheim (Honda), an der Spitze des ganzen Feldes. Später entwickelte sich ein harter Kampf der 500er zwischen Dieter Döhmann, Hessendorf (BMW), Ferdinand Kaczor, Altheim (BMW), dort vorn, bis Gerhard Heukerott, Frankfurt (Norton), auf den zweiten Platz hinter Döhmann kam. Bei den 350ern führte schließlich überlegen Dittberner vor Helmut Kustermann (Kawasaki), der im Programm übrigens bei den 500ern mit einer Norton verzeichnet war. Ein ewiges Hin und Her. Man hatte Mühe, alles genau mitzukriegen — doch war eines sofort klar und erstaunte uns einigermaßen: die Ausweisfahrer der 500er

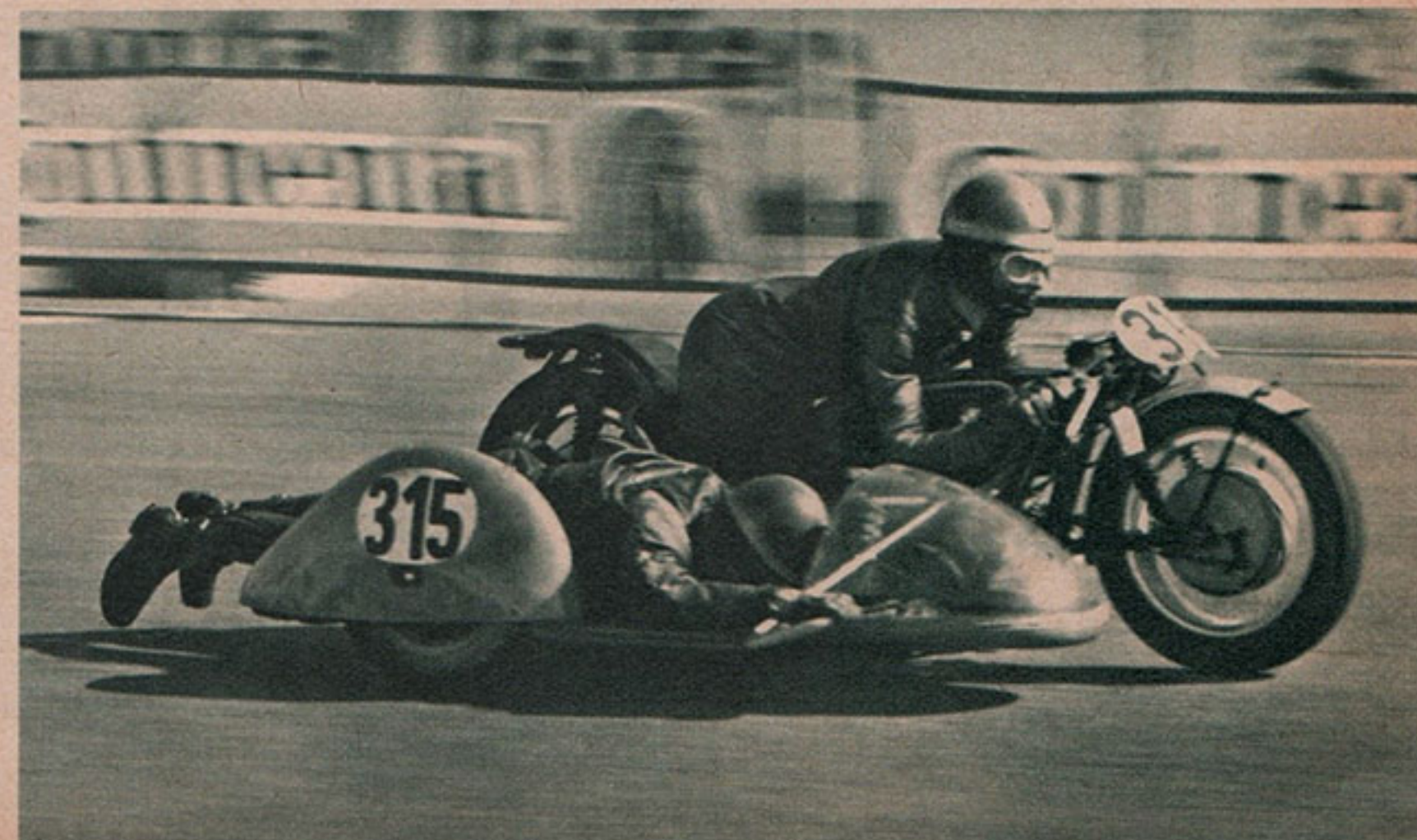
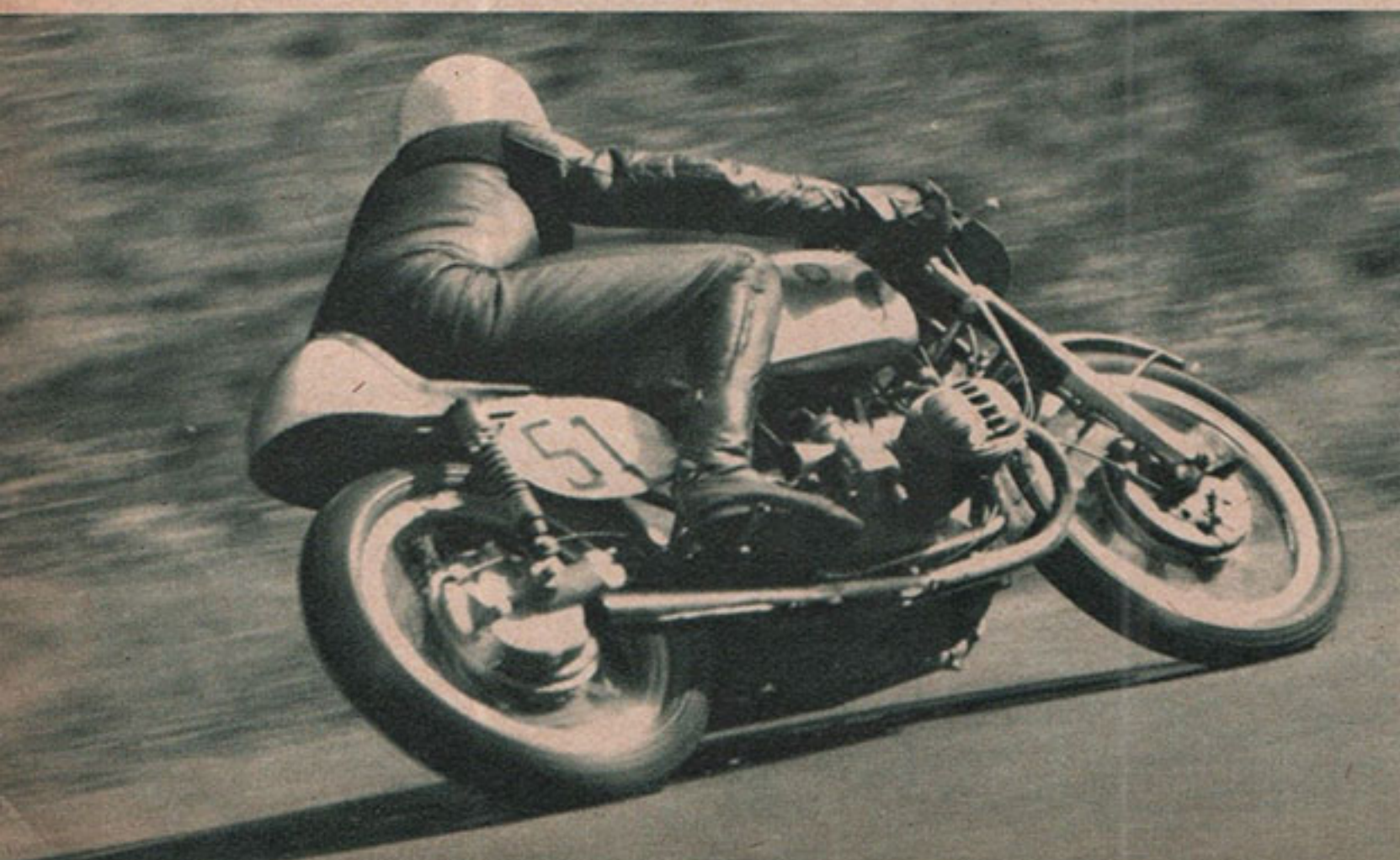
Der Vorsprung war so groß, daß die Boxe „langsamer“ signalisierte. Binding/Fleck (BMW), Böse/Lauterbach (BMW), Möller/Kühnemund (BMW) und Emrich/Emrich (BMW) fuhrten um die Plätze. Beim Zieleinlauf blieb der Motor von Möller stehen, und die beiden mußten das Gespann durchs Ziel schieben. Sie retteten den fünften Platz.

**Ergebnis:**

1. Seegers/Polster, Mülheim (BMW), 28:05,2 = 116,0 km/h; 2. Binding/Fleck, Königstein (BMW), 28:23,8 = 114,7 km/h; 3. Böse/Lauterbach, Trier (BMW), 28:28,9 = 114,2 km/h; 4. Emrich/Emrich, Ingelheim (BMW), 28:57,6 = 112,6 km/h; 5. Möller/Kühnemund, Düsseldorf (BMW), 29:09,8 = 111,8 km/h, und weitere Gespanne.

**Schnellste Runde:** Seegers/Polster, Mülheim (BMW), 3:56,0 = 118,2 km/h.

*Klacks*





# Trial in England

---

## An einem Sonntag im Juni

Die Geländefahrer in Deutschland sind Frühaufersteher — in England tut sich in dieser Hinsicht vor 11 Uhr vormittags gar nichts. Die Geländefahrer in Deutschland haben gern eine Zeitwertung und Strecken, auf denen man richtig aufdrehen kann — in England tut sich beim normalen Geländefahren in dieser Hinsicht nichts, denn man fährt normal im Gelände nur Trials ohne besondere Zeitwertung. Die Geländefahrer in Deutschland müssen unbedingt am Nachmittag mit Jubelfest und Ansprachen schon wissen, wer am Frühnachmittag gewonnen hat — in England kommen die Ergebnisse nach einigen Tagen mit der Post, und man kann sehen, wie man abgeschnitten hat. In England ist alles besser? —

An einem Sonntag im Juni erlebten wir ein „Distrikt-Trial“ — in Deutschland würden die Fahrer empört über den unmöglichen Schwierigkeitsgrad schimpfen. Dagegen ist bei uns ein Meisterschaftslauf eine Kinderei! Dort ist es ein „Distrikt-Trial“, bei dem bis zu 300 (in Worten: dreihundert) Trial-Beflissene erscheinen, um mitzufahren. Zwischen 16 und 61 Jahren, Männlein und Weiblein (Pardon, Sir — nicht nur fahrerisch erstklassige Weiblein, sondern auch hübsche Mädchen dazu!). Vierzig Sektionen zirka. Mal mehr oder mal weniger. Die Fahrer sind Nachwuchsleute und große Experten — alles fröhlich gemischt. Und das Ganze wird sozusagen aus dem Ärmel improvisiert. Und ist — ein Gentleman-Sport!

Deutscher Ordnungssinn und Organisationsfreude hält es nicht für möglich, 300 Trial-Fahrer so mir nichts, dir nichts irgendwohin zu holen und ohne „Vorbereitungen“ und „Organisieren“, ohne viel Verein und Präsident und Ehrenjungfrauen und viel Lob eine Gaudi zu veranstalten. Nebenbei gesagt, es ist dort wirklich eine Freude. Da ist auch keine Figur, die vor krankem Ehrgeiz Kulleraugen und rote Backen kriegt, da gibt's auch keinen Neid und keinen Hader — es ist der echte Spaß an der Freud'. Und Meisterschaft zugleich. Ihr werdet es nicht glauben, Jünger des Bodyleaning — sowas gibt's wirklich! Und es funktioniert — ja, wer weiß es genau, wie lange schon?!

Da gibt es die Regeln des Trialfahrens. Die kennt jeder, die sind irgendwo im Tresor eingemauert — herausgeholt werden sie nur bei

besonderen Problemen. Bei jedem Club liegen sie, jeder Trial-Twen hat von ihnen schon gehört, als er gerade laufen konnte. Man schickt also an die Mitglieder der Clubs des Bezirkes als Postwurfsendung nur Ort, Datum und Startzeit — manchmal genügt auch nur eine Notiz in irgendeinem Club-Blättchen. Auf dem nächsten Truppenübungsplatz zahlt man fünf Pfund für Miete des Grundes, holt die seit vielen, vielen Jahren bewährten Sektions-Obleute zusammen und macht sich am frühen Vormittag die Strecke und Sektionen zurecht. In einem alten VW-Transporter ist das „Rennbüro“ und darin sitzt man, bis um 11.00 Uhr der erste Gemeindestolz eintrifft. Der trägt sich in eine Liste ein, bekommt ein auf Pappe gedrucktes Nummernschild — dann geht's los. Wie man kommt und mag. Hinein in das Schwitzbad, in die Sandbadeanstalt, ins Moorbad zur Trial-Kur!

Nach drei oder vier Stunden erscheinen die Männer wieder. Geben ihr Nummernschild ab, verladen die Trial-Mühle auf den Anhänger und eilen zur Teebude, die auf vier Rädern auch inzwischen angerollt kam. Die hoffnungsvollen Sprößlinge dürfen vielleicht mit Vaters und Mutters dreckigem Geländeroß auf dem freien Platz Ringelreihen spielen. Da wird dann schnell noch ein Jumbo-Trial improvisiert, und Gustav Francke würde wohl schauen, wenn er den 12-jährigen Adam mit der Greeves am Sandhang erleben könnte! Da wächst schon der Nachwuchs für Schottlands große Tage, für Devils Staircase heran —! Und wie der nachwächst. Nach two cups of tea und den letzten Geländewitzen sagt man „bye, bye“ und fährt nach Hause. Man kommt gerade recht zum Fünfuhr-Tee. Fragte ich Peter Fraser, Englands großen Trial-Sänger, der mir diesen Sonntag bot: „Weißt du denn, wieviel Punkte du hast und wie du abgeschnitten hast?“ Peter aß ein Stück Obsttorte von Mutti Frasers bester Sorte und kaute mit beiden Backen: „No! Das bringt die Post vielleicht morgen!“ — „Ja, Mensch, man muß doch wissen, was das Schwitzbad gebracht hat —!“ „Why that? Morgen ist auch ein Tag, heute ist Sonntag. Malcolm könnte vielleicht besser sein als ich — wir werden sehen.“

Die Ergebnisse aus den einzelnen Bezirken werden Sonntag für Sonntag in ganz England zu-

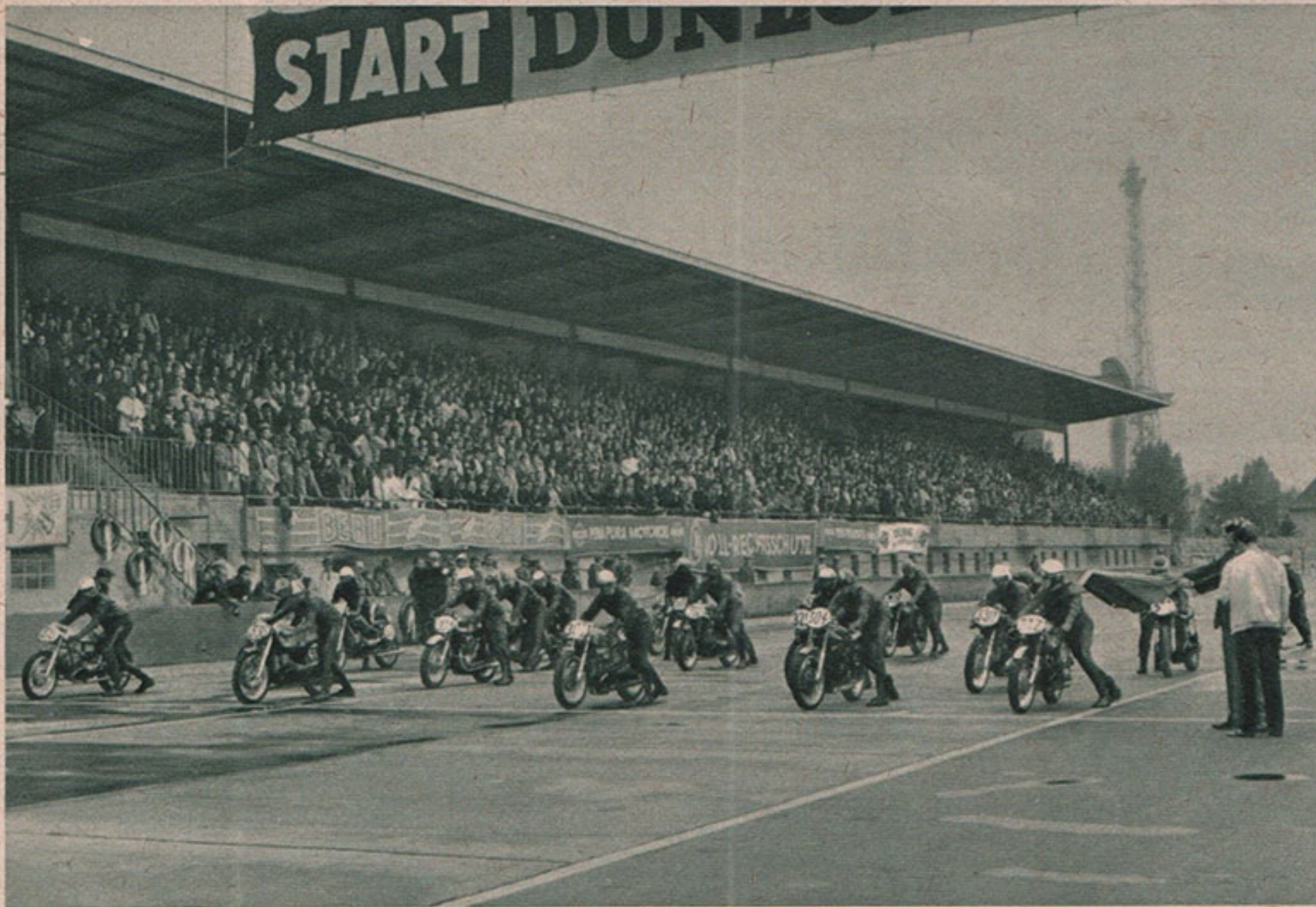
sammengefaßt und ausgewertet, und eines Tages dann kommt der Endlauf, zu dem nur Fahrer zugelassen sind, die eine bestimmte Punktzahl bei den Bezirks-Trials herausfahren. Wenn sie wollen, können sie ihr großes Glück dann probieren. Diese Bezirks-Veranstaltungen sind die Seele der englischen Trialkunst. Die Ungezwungenheit und der in Jahrzehnten ausgeklügelte Schwierigkeitsgrad, der die dortigen Nachwuchsleute bei uns zu Meisterschaftsanwärtern werden lassen könnte, die Mentalität und die Lässigkeit des Temperamentes und das haargenau sitzende blitzschnelle Entscheiden im Augenblick, in dem es darauf ankommt, sind von uns nicht zu schlagen. Laßt alle Hoffnung fahren, wenn ihr das Trialfahren in Deutschland nicht auf diese Art zustandebringt! ist man versucht zu sagen. Man grübelt und überlegt, woran es liegt, daß Trialfahren bei uns nicht Breitensport geworden ist.

Wir stehen vor einer neuen Meisterschaft im Winterhalbjahr 1967/1968, da sollte man ruhig einmal polemisieren können. Wenn wir bei den kommenden Trial-Meisterschaftsläufen harte und unmögliche Sachen vorgesetzt bekommen (es könnte ja einmal sein!), dann wird man immer und immer denken müssen, daß dies in England „nur“ Bezirks-Veranstaltungen sind mit gleichem Schwierigkeitsgrad, den selbst Nachwuchsleute ohne Murren probieren. Kommt einem die Maschine von oben zuerst aufs Haupt und man fällt zehn Meter runter, wobei man sich noch an einer Wurzel hält — naja, dann also nicht —, fährt man halt zum nächsten Spaß, vielleicht klappt es da. Darüber hält sich niemand auf! Auch nicht darüber, daß vielleicht ein Sektionsrichter bei Alan nicht genau hinsah und den „Dab“ kaum erspähte, während er bei mir zu Unrecht drei Punkte gab. Nö, Proteeeest und tierisch, rechthaberischer Ernst — is' nich' —! Allerdings fährt auch keiner so, daß Anlaß zu Geschrei wäre. Und wenn man so ausgepumpt ist, daß man nicht mehr im Ziel stehen kann, wenn die Mühle Beulen erlitt und man selbst auch blaue Flecken hat — keep smiling, boy. Hätt'st ja zu Hause bleiben können. Trialfahren ist nun mal so und damit basta.

Ich finde, wir müssen noch viel, sehr viel an uns selbst herumfeilen — ich nehme meine eigene Vorstellung vom Trialsport nicht aus, um eines Tages bei der Schottischen Sechstagesfahrt einen deutschen Namen unter den ersten Drei zu finden. Klacks

Bild oben: Das ist eine Sektion Marke „Kleiner Fisch“. Den Abhang hinunter stürzt sich gerade ein 17-jähriges Mädchen. Bild unten: Es sieht nach gar nichts aus — aber zu Fuß kann man da nicht gehen! (Fotos: Klacks)





# Das letzte Avusrennen mit der Steilwand

## 7. Lauf um den Juniorenpokal

Die Avus-Renntage am 9. und 10. September bedeuteten zugleich Abschied von der Nordkurve, der gefürchteten und geliebten Steilkurve. Halten wir anlässlich dieses letzten Rennens auf der Avus mit Nordsteilkurve einmal eine ganz kurze Rückschau.

Am 23. Januar 1909 wird die AVUS-GmbH gegründet. Der Bau der Avus hat kaum begonnen, da bricht der erste Weltkrieg aus. Von der Avus — der „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“ — redet kaum noch jemand. Anfang des Jahres 1920 finanziert Hugo Stinnes den Weiterbau, so daß am 24. September 1921 das erste Rennen stattfinden kann. Die Strecke war damals 19,6 km lang und hatte eine flache, weit ausladende Nordkurve. Im Jahre 1922, am 12. Juni, sah die Avus zum ersten Male Motorradrennen. Klein waren noch die Felder, gering die erzielte Geschwindigkeit. In der Klasse bis 500 ccm gewann Koegel auf Triumph mit 93 km/h. Große und bedeutende Rennen folgen. Namen wie Geiß, Kahrmann, Wiese, Klein, Paetzold, Bauhofer, Ley, Bullus, Rüttchen, Runtsch u. v. a. sind aus dieser Zeit eng mit der Avus verbunden. In den Jahren 1936/1937 wird die Steilkurve in ihrer jetzigen Form errichtet. Die Avus soll noch schneller und attraktiver werden. Am 30. Mai 1937 läuft das erste Rennen über diese Kurve. Im „MOTORRAD“ vom 29. Mai 1937 macht sich Heinz Hahmeyer Gedanken über die technischen Probleme, die diese Kurve bringen kann.

Nach dieser Einweihung tauchen die ersten Gerüchte auf, in denen es heißt, die Kurve sei falsch angelegt. Ab der Kurvenmitte verkleinert sich der Radius der Klinkerpiste. Auch an dem Klinkerbelag der Kurve wird harte Kritik geübt, da Klinkerstein bei Regen zu einer üblen Rutschbahn werden könne. Anfang des Jahres 1938 verlaublichste Führungsstellen des Rennsports: „Die Avus ist keine moderne Rennstrecke mehr. Sie muß nach den neuesten Erfahrungen umgebaut werden!“ Im Mai 1938 findet das letzte Rennen vor dem zweiten Weltkrieg auf der Avus statt — ein Motorradrennen.

Am 1. Juli 1951 kommen 350 000 Berliner zur Renaissance der Avus. Die Strecke ist auf 8,3 km durch eine neue Südkehre verkürzt worden. Große und sehr schnelle Rennen werden noch gefahren. Am 16. 9. 1956 gewinnt Reginald Armstrong die große Soloklasse mit einem Gesamtschnitt von 204,2 km/h. Walter Zeller fährt eine Rekordrunde mit 207,5 km/h. Da diese Zeit auch am letzten Sonntag nicht unterboten wurde, dürfte sie wohl die schnellste je gefahrene Motorradrunde auf der Avus bleiben.

Jedoch nicht nur Ruhm und Glanz verstrahlt die Avus — sie fordert auch ihre Opfer. Erneut wird die Diskussion um die Nordkurve entzündet. Während in Berlin noch über das Für und Wider der Kurve gestritten wird, ist die Entscheidung bereits gefallen: Wettkämpfe mit internationalen Spitzenfahrern finden weitgehend auf anderen Rennstrecken statt.

Nun ist also das letzte Rennen gelaufen, die Steilkurve wird abgerissen. Die neue Flachkurve der Avus soll Anfang 1971 fertiggestellt sein. In einem gleichmäßigen Radius mit einer Überhöhung von 4% wird sich die neue Kurve innerhalb der jetzigen Nordkurve befinden. In der Nähe des Mercedessturmes werden zusätzliche Sitztribünen und am Kurveneingang Stehtribünen errichtet werden.

Schöne und sportliche Rennen beschiederte der ADAC Gau Berlin dem motorsportbegeisterten Berliner Publikum als Abschiedsgeschenk — über sie soll jetzt berichtet werden.

Beide Tage, sowohl der Trainingssonntag als auch der Rennsonntag, waren kühl und regne-

risch. Bei der Abnahme gab es mit einigen Unbelehrbaren, die nicht verstehen wollen, daß bestimmte Genauigkeiten nur ihrer eigenen Sicherheit dienen, wieder den schon bekannten Ärger — im Training hatte Rennleiter Harry Spletstößer wieder Lizenzfahrer als Marschälle eingesetzt. Die hielten dann ihre Augen offen und sorgten dafür, daß ordentlich gefahren wurde.

Schön war es, daß Jochen Luck wieder die Streckenreportage hatte. Beim DMV-Rennen im Frühjahr hatte er wegen eines Unfalles nicht kommen können — da fehlte etwas. Es gibt zur Zeit wohl keinen Sprecher mit seiner Sachkenntnis und seinem Kontakt zu den Fahrern. In der Klasse bis 50 ccm hatten sich Ludwig Faßbender, Roland Schuster, Albert Kaupp, alle Kreidler, ferner Peter Reinhard auf Reimo und Hans Metzger auf Zweirad-Union für die erste Startreihe qualifiziert. Kaupp und Theo Eckstein, der aus der dritten Startreihe vorschießt, haben beim Fallen der Flagge den besten Start. Die Ampel an der Einfahrt zur Nordkurve steht auf gelb, es hatte geregnet, die Strecke ist noch feucht, die Steilkurve darf also nur bis zum weißen Strich befahren werden. Sehr eng zusammenliegend kommt eine Dreier-Spitzen-

Bild oben: Start der 500 ccm-Klasse.

Bild unten: Hans Stuck gratuliert Reinhard Scholtis zu seinem Sieg in der 250 ccm-Klasse.



gruppe aus der ersten Runde: Faßbender, Schuster und Kaupp, gefolgt von Hans Metzger und Karl-Heinz Hinz. Nach der zweiten Runde jedoch schon haben sich Faßbender und Schuster von ihren Verfolgern getrennt und 34 Sekunden zwischen sich und Metzger, der jetzt auf Platz drei liegt, gebracht. Kaupp ist auf den vierten Platz zurückgefallen. In der dritten Runde hat Schuster die Spitze, dicht gefolgt von Faßbender, Kaupp liegt wieder vor Metzger. Die Strecke ist inzwischen soweit abgetrocknet, daß die Ampel auf „grün“ geschaltet wird. Schuster und Faßbender liefern sich an der Spitze packende Duelle mit ständigem Positionswechsel — da geht in der sechsten Runde dem Motor von Faßbender die Puste aus, er fällt weit zurück und geht erst, nachdem Schuster bereits die Zielflagge gezeigt worden ist, eine Runde zurückliegend an achter Stelle durchs Ziel. Mit großem Zeitrückstand kommen Kaupp und Metzger auf Platz zwei und drei ein, gefolgt von Hinz, Mieth und Zollner als nicht überrundeten Fahrern.

#### Ergebnis:

1. Schuster (Kreidler) 27:42,9 = 125,8 km/h; 2. Kaupp (Kreidler) 29:05,2 = 119,7 km/h; 3. H. Metzger (DKW) 29:09,9 = 119,6 km/h; 4. Hinz (Kreidler) 31:04,6 = 112,2 km/h; 5. Mieth (Honda) 31:06,8 = 112,1 km/h.

In der letzten Runde der Klasse bis 50 ccm hatte es wieder heftig zu regnen begonnen, so daß die 125er an einen sehr feuchten Start gehen. In der ersten Reihe stehen Manfred Loth (Bultaco), der eine sehr schnelle Trainingsrunde mit 150,3 km/h gefahren hatte — und in der Nacht vom Sonnabend zum Sonntag Vater eines Sohnes geworden war. Neben ihm Gerd Sigmund (Honda), Gerhard Gardemann (Honda), Lothar John und Heiner Müller, auch beide Honda. Der junge Vater hatte einen sehr guten Start und kommt an der Spitze des Feldes aus der ersten Runde zurück, gefolgt von Gardemann, Paul Meyer (Bultaco), John, Heiner Müller (Honda), Goerg Reimus (Bultaco) und Sigmund. Ab der zweiten Runde liegt hinter John und Gardemann der Mannheimer Müller auf Platz drei, gefolgt von Sigmund. An dieser Reihenfolge ändert sich bis ins Ziel nichts mehr. Loth kann seinen Vorsprung immer weiter ausbauen. Um Platz fünf und sechs entbrennt ein harter Kampf zwischen John und Reimus. John kann ihn in der fünften Runde für sich entscheiden und so ist die Reihenfolge bis ins Ziel festgelegt.

#### Ergebnis:

1. Loth (Bultaco) 23:48,7 = 146,5 km/h; 2. Gardemann (Honda) 24:19,3 = 143,4 km/h; 3. Müller (Honda) 24:42,3 = 141,1 km/h; 4. Sigmund (Honda) 24:43,3 = 141,0 km/h; 5. John (Honda) 25:06,3 = 138,9 km/h; 6. Reimus (Bultaco) 25:07,0 = 138,8 km/h.

40 Maschinen werden an den Start der Klasse bis 250 ccm geschoben. Es ist gut, daß bei dieser ADAC-Veranstaltung die Motorrad-Läufe hintereinander gestartet werden und nicht durch dazwischengestreute Wagen-Läufe die Strecke jeweils wieder mit Öl und Gummiabrieb geglättet wird. — Ein Riesefeld also wieder am Start

der Viertelliterklasse. In der ersten Reihe Siegfried Wohleb auf FKS, neben ihm Karl-Heinz Kiefer, auch auf der Klägerschen „Spezial“. Drittschnellster im Training war Reinhard Scholtis auf seiner bekannt sauberen Eigenbau-Adler, gefolgt von Camphausen, der ja die Wertung in dieser Klasse führt, und Manfred Heck auf Bultaco.

Reihenfolge nach der ersten Runde: Harry Kanschok (Bultaco), Koichi Shimada (Yamaha), Manfred Heck (Bultaco), Gerhard Kanehl (Yamaha); Wohleb fällt schon in dieser Runde aus und Scholtis' Motor sprang gar nicht gut an — er kommt erst auf Platz 11. Nach der zweiten Runde hat sich das Bild der Spitze sehr verändert. Jetzt führt Kanehl vor Heck, Kanschok und Shimada. Scholtis hat sich mit jetzt sehr sauber gehendem Motor auf Platz fünf vorgefahren, gewinnt immer mehr Boden, stößt in die Spitzengruppe vor und liegt nach der dritten Runde auf Platz zwei hinter Kanehl, vor Heck, Kanschok und Shimada. Inzwischen hat Kiefer die zweite FKS auf Platz fünf herangefahren und greift weiter an. Reihenfolge nach der vierten Runde: Scholtis, Kanehl, Heck, Kiefer, Kanschok, Shimada. Scholtis behält jetzt die Führung bis ins Ziel. Hinter ihm wird hart um die Plätze gekämpft. Zwischen Kanehl und Kiefer kommt es zum Duell um Platz zwei — in der letzten Runde fällt Kiefer noch aus, so daß Kanehl diesen Platz nach Hause fährt. Heck, nach Runde vier noch an dritter Position, war nach der fünften auf Platz sechs zurückgefallen, Kanschok und Shimada vor sich. An dieser Reihenfolge ändert sich nichts mehr bis ins Ziel.

#### Ergebnis:

1. Scholtis (Adler-Eigenbau) 21:21,1 = 163,4 km/h; 2. Kanehl (Yamaha) 21:48,7 = 160,1 km/h; 3. Kanschok (Bultaco) 21:49,1 = 160,0 km/h; 4. Shimada (Yamaha) 21:49,4 = 160,0 km/h; 5. Heck (Bultaco) 21:55,8 = 159,2 km/h.

In der Klasse bis 350 ccm stehen in einem Starterfeld von 27 Maschinen Helmut Schmitz (Honda), Reinhard Scholtis (Adler-Eigenbau), Gert Bender (Honda), Lothar John (Suzuki) und Reiner Seiler (Honda) in der ersten Reihe. Schmitz und Heinz Chittka kommen am besten weg und in dieser Reihenfolge auch führend aus der ersten Runde. Hinter ihnen Bender, Scholtis und John. Zwischen Chittka, Bender, Schmitz und Scholtis entsteht jetzt ein mitreißender Kampf. Ständig wechseln die Plätze, jeder übernimmt einmal die Führung. John kann in diesen Kampf nicht eingreifen, er muß in der dritten Runde an die Boxe und bleibt nach der vierten genug weg. Erst nach der fünften Runde entscheidet Chittka den Führungskampf für sich. Schmitz folgt jetzt vor Bender und Scholtis. Ruhig und sachlich hat sich Klaus Schüßler auf Platz fünf vorgefahren, gefolgt von Seiler und Shimada. So bleibt die Reihenfolge zwei Runden lang am Durchgang bei Start und Ziel. Erst in der letzten Runde, fast auf den letzten Metern, gelingt es Bender, sich mit einer Zehntel Sekunde Zeitunterschied vor Schmitz zu schieben. — Ein schönes Rennen!



Das ist der Sieger der 500 ccm-Klasse, Otto Labitzke.

#### Ergebnis:

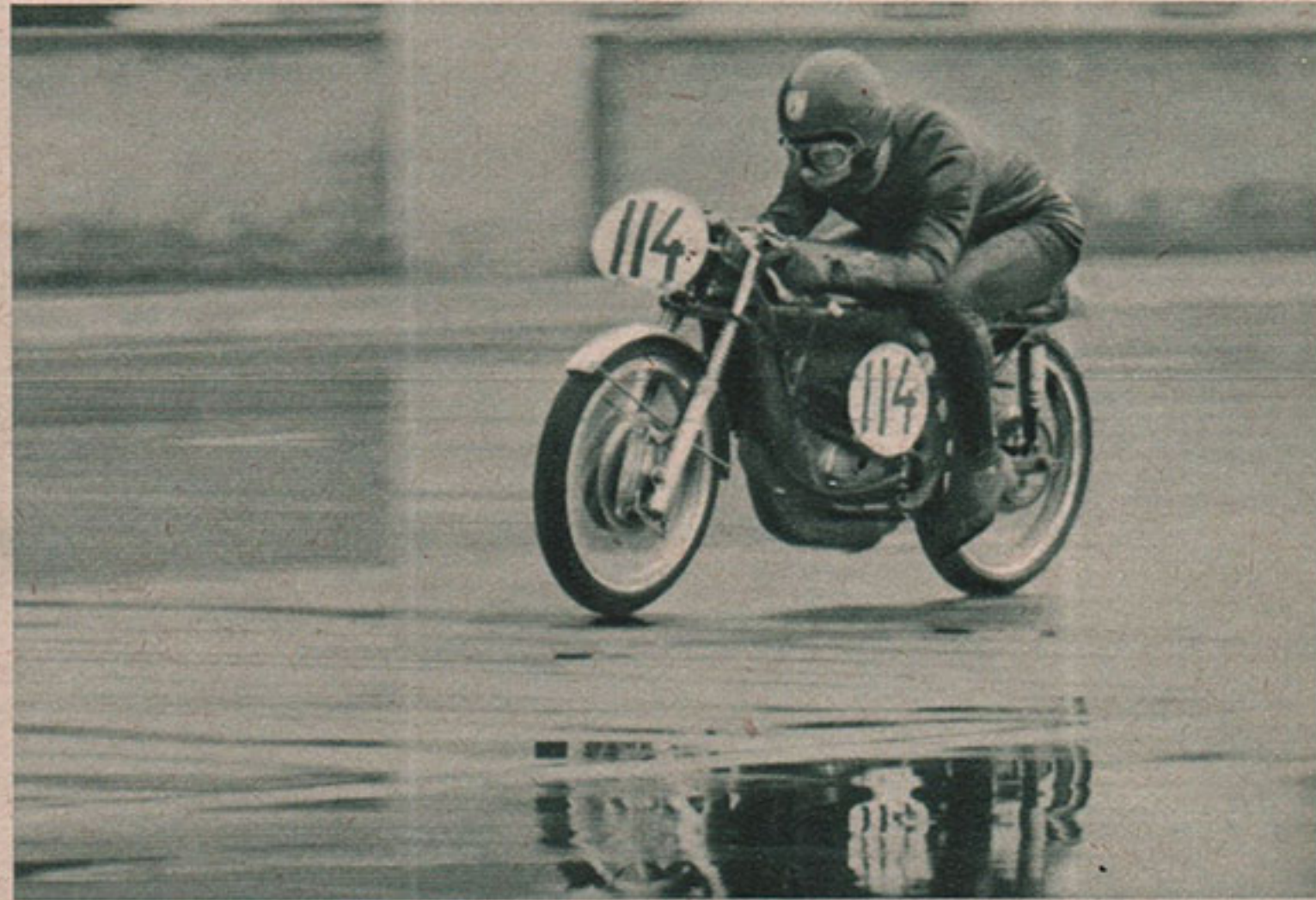
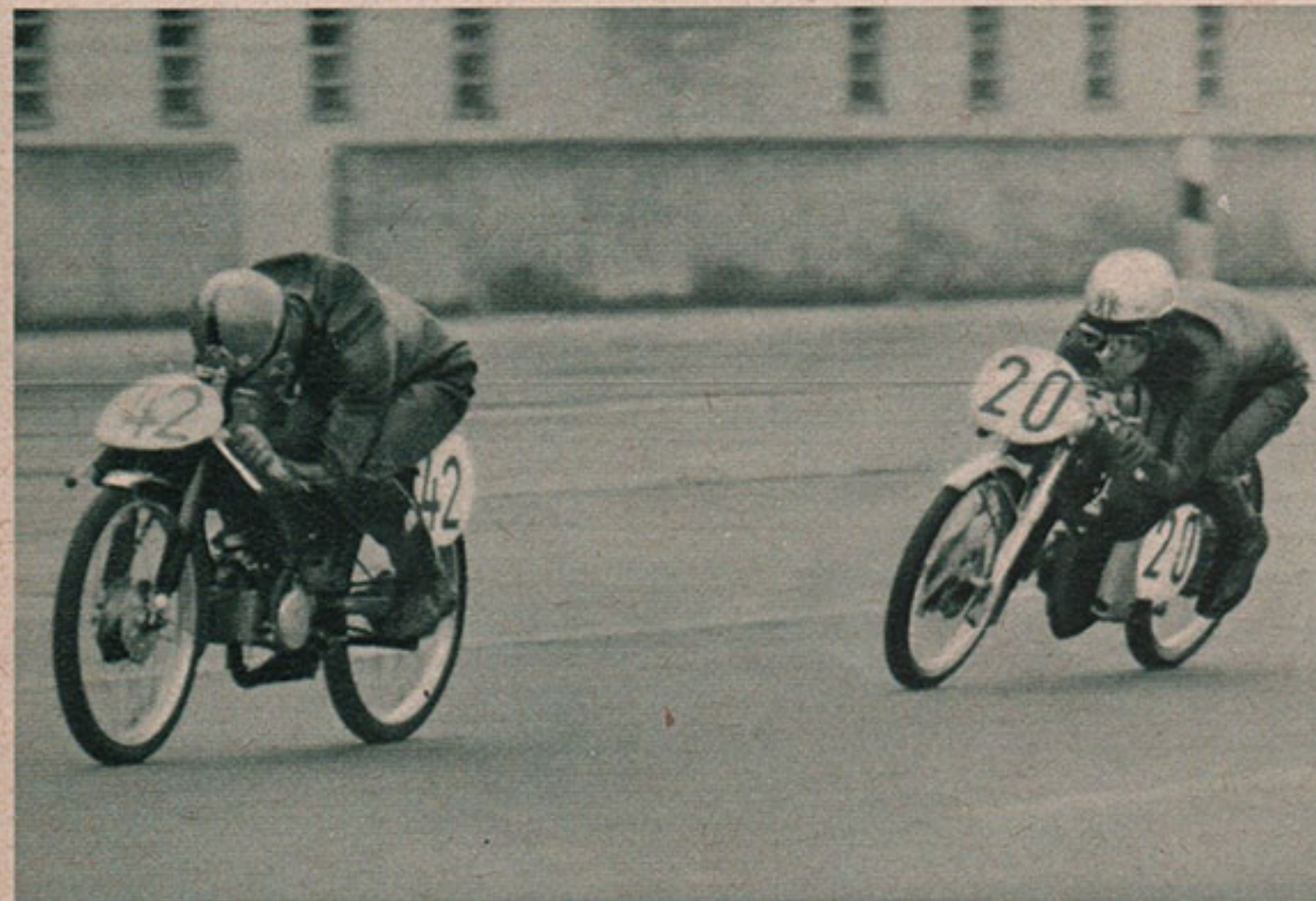
1. Chittka (Honda) 20:34,8 = 169,5 km/h; 2. Bender (Honda) 20:35,9 = 169,2 km/h; 3. Schmitz (Honda) 20:36,0 = 169,2 km/h; 4. Scholtis (EBS) 20:36,8 = 169,1 km/h; 5. Schüßler (Honda) 21:30,7 = 162,0 km/h.

Otto Labitzke hatte auf seiner BMW in der schweren Soloklasse die beste Trainingszeit gefahren. Mit ihm stehen noch drei weitere BMW-Fahrer in der ersten Startreihe: Eduard Stanglmeier, Gerhard Arlt und Rupert Bauer. Der einzige „Engländer“ in dieser Reihe ist Jürgen Zeddel auf einer Norton. Labitzke hat auch mit den schnellsten Start, und diese Trainingsfavoriten kommen auch an der Spitze aus der ersten Runde. Lediglich Zeddel liegt auf Platz sieben, seine Stelle als Engländer nimmt jetzt Horst Lahfeld auf der ehemals Woideschen BSA ein. Reihenfolge für zwei Runden: Labitzke, Stanglmeier, Bauer, Lahfeld, Arlt. Nach der dritten Runde ändert sich auf den drei ersten Plätzen nichts, lediglich Arlt und Lahfeld tauschen die Plätze. Einige Male wechselt noch die Führung zwischen Labitzke und Stanglmeier. Labitzke kann den Kampf für sich entscheiden, und drei BMW-Fahrer: Labitzke, Stanglmeier und Bauer, stehen auf dem Siegerpodest. An vierter Stelle kommt Arlt ein, auch auf BMW, und nach ihm Lahfeld auf BSA, wird aber aus der Wertung genommen, weil er die Steilkurve zu hoch an-

(Fortsetzung auf Seite 652)

Links: Schuster vor Faßbender — 50 ccm-Klasse.

Rechts: Der Berliner Manfred Loth siegte in der Klasse bis 125 ccm auf Bultaco.



## 5. Meisterschaftslauf:

Von einer Strecke für einen deutschen Meisterschaftslauf habe ich eigentlich andere Vorstellungen. Nicht nur ich hatte sie, sondern auch die Sportkommissare, die ihre Ansicht ja wohl auch im Schlußbericht niederlegen werden. Daß eine Staubwolke auf dieser Sandstrecke entstehen würde, war vorherzusehen, aber nicht so gravierend wie die geringe Breite des Kurses, die nur an wenigen, dazu noch sehr schnellen Streckenabschnitten Überholen zuließ.

Man darf den Roßdorfern allerdings nicht die Anerkennung versagen, daß sie im Vergleich zu früheren Jahren allherd geleistet haben, und daß sie sich an die Anordnungen der OMK gehalten haben. Tadellose sanitäre Anlagen sind errichtet worden, und man hat sogar eine Startanlage gebaut, die recht gut funktionierte. Der einzige Nachteil dieser Startanlage war, daß sie in der Strecke lag und in jeder Runde von den Fahrern überrollt werden mußte. Dabei hätte man aber auch dies vermeiden können, wenn man den Start nur 10 m zurückverlegt hätte. Ansonsten klappte die Organisation ausgezeichnet.

Gegen Weil und seine Maico ist, sofern sie hält, in Klasse bis 250 ccm außer Schmider kein Gegner da, und sie hielt diesmal, wenngleich in den Pausen und nach dem Training fieberhaft daran gebaut wurde, und sie trotzdem beinahe in der letzten Runde des ersten Laufes auf den letzten 20 m ihren Geist aufgab und nur durch den Schwung ins Ziel rollte, wenige Meter vor Schmider. In allen Klassen war Schmider sehr schlecht vom Start weggekommen und lag eingekieilt im Mittelfeld, aus dem er sich erst freikämpfen mußte. Woran liegt es? Ist er zu wenig konzentriert, hat er Angst vor Fehlstarts? Immer das gleiche Bild!

Die Klasse bis 250 ccm war eine reine Demonstration der Weilschen Fahrkunst. Wenn auch Günter Eckenbach jeweils den besten Start hatte, so konnte er sich doch nicht lange an der Spitze halten. Schon nach kurzer Zeit zog Weil an ihm vorbei und baute seinen Vorsprung an der staubfreien Spitze aus, während hinter ihm alles im Staub erstickte, so daß Fahrer wie Rogg und Kleele, denen man bestimmt keine Zaghaftheit nachsagen kann, anhielten, um die Strecke wieder sehen zu können. Diese Strecke künstlich staubfrei oder wenigstens staubarm zu machen, dürfte m. E. vergebliche Mühe sein, doch kann ich mir vorstellen, daß sie (bei genügender Breite) nach einem Regen ideal wäre.

Auch in der Klasse bis 500 ccm sah man im ersten Lauf Adolf Weil an der Spitze, bis er in der vorletzten Runde an Start und Ziel vorbeikam und besorgt nach seinem Hinterrad schaute, wo die Halterung der Bremsankerplatte gebrochen war, so daß er nur noch die Vorderradbremse

# Moto Cross Roßdorf

benutzen konnte. 14 Sekunden hinter ihm lag Erwin Schmider. Auch in die letzte Runde konnte Weil noch als Spitzenreiter gehen, aber Schmider hatte bis auf 6 Sekunden aufgeholt. Würde er es noch bis zum Ziel schaffen? Aber ca. 100 m vor dem Ziel ging Schmider im Sprung an ihm vorbei und siegte mit 10 m Vorsprung.

Auch im zweiten Lauf konnte Weil vor Müller das Feld anführen, während Schmider erst auf der Gegengeraden im Mittelfeld kämpfte. Aber schon nach der ersten Runde hieß die Reihenfolge Weil, Müller, dann mit Abstand Schmider, dem noch dicht aufgeschlossen Kleele, Schwyer, Siegle und Hailer folgten. Und nach der zweiten Runde lag plötzlich Wolfgang Müller vorne, dem mit ca. 100 m Abstand Schmider folgte. Von Weil war nichts zu sehen. War er gestürzt? Später erfuhr man, daß die Getriebekette gerissen war. So konnte nun Schmider Jagd auf Wolfgang Müller machen, und schon nach der dritten Runde hatte er ihn geschafft. Wenn er auch von seinem Verfolger nichts geschenkt bekam, konnte er doch seinen Vorsprung in den restlichen 10 Runden auf 70 Sekunden vergrößern.

Damit hieß der Gesamtsieger Erwin Schmider-Wolfach, und die 8 Meisterschaftspunkte erhöhten sein Konto auf 38 Punkte, womit er in den beiden letzten Meisterschaftsläufen, selbst bei zweimaligem Ausfall, nicht mehr einzuholen ist. Damit dürfte, natürlich vorbehaltlich der Anerkennung durch die OMK, die deutsche Moto Cross-Meisterschaft der Klasse bis 500 ccm zugunsten des Wolfachers entschieden sein.

Soweit das Geschehen an der Spitze! Im Mittelfeld lieferten sich in der Viertelliterklasse Eckenbach und Bauer ihre nun schon berühmt gewordenen Kämpfe, die, nach dem Ausscheiden von Eckenbach mit Motorschaden, Bauer für sich entscheiden konnte, was ihm, nachdem Gerhard Stauch (der Dritte im ersten Lauf) ausgeschieden war, den dritten Platz in der Gesamtwertung einbrachte.

In der Klasse bis 500 ccm waren es vor allem die Kämpfe zwischen Hailer, Siegle und Schwyer, die das Feld belebten. Besonders Schwyer mit einer sehr guten BSA befindet sich in guter Form, wenn er auch manches Mal noch zu viel erzwingen will, was nicht immer gelingt, so daß er zu Boden muß und das gewonnene Terrain wieder verliert.

Dr. Baumann

**250 ccm Lizenz:** 1. A. Weil, Solingen (Maico); 2. E. Schmider, Wolfach (CZ); 3. W. Bauer, Harthausen (Montesa); 4. T. Rogg, Mindelheim (Maico); 5. P. Zitzen, Düsseldorf (CZ); 6. H. Näger, Zell (Maico).

**500 ccm Lizenz:** 1. E. Schmider, Wolfach (CZ); 2. W. Müller, Ratzeburg (Maico); 3. A. Kleele, Mindelheim (CZ); 4. S. Hailer, Schanbach (Maico); 5. E. Siegle, Rudersberg (Montesa); 6. D. Schwyer, Hemer (BSA).

# Moto Cross der Nationen 500 ccm

Es ist eine alte Erfahrungstatsache: je kleiner ein Land ist, desto verrückter spielt seine Polizei. Wenn man nun analog dem „Verrücktspielen“ der Polizei auf die Größe des Landes schließen wollte, so müßte man Holland zu den allerkleinsten Ländern zählen. Denn das, was hier die Polizei spielte, war entschieden das Nonplusultra dessen, was ich je erlebt habe. Nicht nur, daß man die Pressefotografen direkt an der Arbeit hinderte, man jagte sogar die Juryvertreter vom Rande der Piste. Daß man aber im Innenraum den Parc fermé aufgebaut hatte und (während noch ein Rennen lief) die Fahrer und Monteure, die man 10 Minuten vorher aus dem Innenraum verwiesen hatte, zu ihren Maschinen rief, so daß sie die Bahn überqueren mußten, das schien der Polizei nicht ganz klar geworden zu sein.

Die Startanlage war sehr aufwendig, aber ausgezeichnet, wenn auch hier die optische Voranzeige fehlte, die m. E. von ausschlaggebender Wichtigkeit ist. Die Starts klappten alle recht gut, es gab auf keinen Fall Fahrer, die vorziehen konnten.

**10 Nationen waren am Start!** Es fehlten nur die Fahrer der CSSR, die an diesem Tag einen nationalen Meisterschaftslauf austrugen, und die Fahrer der Bundesrepublik, was an sich zu bedauern ist. Es wäre beim heutigen Stand der westdeutschen Fahrer etwas drin gewesen. Die Strecke selbst ist ein 2500 m langer Sand- und Gras-Kurs, der durch die Regenfälle des Vortages vollkommen staubsicher war, und besonders in einem Waldstück erhebliche Schwierigkeiten aufwies.

Nach dem geglückten Start des ersten Laufes ging das Feld geschlossen ab, wobei sich der bereits feststehende Weltmeister der Klasse bis 250 ccm, Torsten Hallman, an die Spitze setzte. Aber schon nach ein paar Metern hatte sich Paul Friedrichs, der Weltmeister der Klasse bis 500 ccm, an sein Hinterrad gehängt. In der zweiten Runde lag dann Friedrichs vor Hallman, der von der fünften Runde ab mehr und mehr zurückfiel, um schließlich auf dem 13. Platz den ersten Lauf zu beenden. Einem on dit zufolge, soll er in der vorletzten Runde mit Heinz Hoppe (DDR) kollidiert sein. Diese Sache dürfte noch ein Nachspiel bei der FIM haben. Das war sportlich gesehen der einzige unschöne Fleck einer ansonsten prächtigen und sportlich fairen Veranstaltung.

Nach dem ersten Lauf sah es nach einem belgischen Gesamtsieg aus, denn gewertet wurden jeweils die drei besten von fünf Fahrern einer Nation,

wobei Platz gleich Punktzahl die Wertung erbrachte. Auf dem zweiten Rang lagen die Fahrer der DDR vor England und Schweden.

Aber im zweiten Lauf sollte sich das Bild ganz gewaltig ändern. Wie vorher führte wieder Paul Friedrichs vor dem immer weiter zurückfallenden Torsten Hallman und vor Vic Eastwood, den ich noch nie so hervorragend fahren sah. Man muß sagen, daß er mit dem Einsatz der geringsten Körperkräfte ein taktisch kluges Rennen fuhr. Schon bald (6. Runde) ging Eastwood an Hallman vorbei, und als dann Friedrichs in der 14. Runde noch mit Zündschaden ausfiel, stand der Einzelsieger durch einen dritten Platz im ersten Lauf und einen ersten Platz aus dem zweiten Lauf mit Vic Eastwood fest. Bei dem belgischen Team hatte sich durch den Ausfall von Joel Robert in der dritten Runde des zweiten Laufes und durch einen abgebrochenen Auspuff an Teeuwissens Maschine eine Verschlechterung ergeben. So konnten die Engländer die im ersten Lauf verschtenkten Punkte wieder aufholen, da ihre Fahrer Vic Eastwood, Jeff Smith und Dave Bickers die Plätze eins, fünf und sieben belegten und Arthur Lampkin noch auf Platz 10 in Reserve lag. Eine besondere Leistung vollbrachte hier Dave Bickers, der nach einem sehr schlechten Start nach der ersten Runde auf Platz 35 vorbeikam. Schon nach der zweiten Runde hatte er sich auf Platz 25 vorgeschoben, und nun verbesserte er Runde für Runde seine Position, bis es ihm gelang, sich in der vorletzten Runde bis an Olle Petterson heranzuarbeiten, der sich nur ganz knapp vor ihm auf Platz sechs über die Ziellinie retten konnte. Nach diesem Ergebnis für die englischen Fahrer ging auch der Gesamtsieg an das englische Team mit 32 Punkten vor Schweden (42 P.), Belgien (59 P.), denen dann mit großem Abstand Holland (90 P.), DDR (101 P.) und UdSSR (104 P.) folgten.

Abschließend muß gesagt werden, daß die ganze Veranstaltung einen guten Eindruck hinterließ, und es wäre zu hoffen, daß im kommenden Jahr bei solchen Veranstaltungen auch fünf Fahrer der Bundesrepublik am Start sind. Zumal wir heute über ein Fahrerfeld verfügen, das bestimmt keinen schlechten Eindruck machen würde. Ist es denn bei uns so schwer, ein solches Team von fünf Fahrern auf die Beine zu stellen? Man sollte sich schon jetzt Gedanken darüber machen, wer die Farben der Bundesrepublik im kommenden Jahr beim Preis der Nationen vertreten wird.

Dr. Baumann

# „Einmal Moskau und zurück“



Diese „Rallye“ ist keine Rallye! Eine Rallye ist bekanntlich eine Leistungsprüfung. Die sogenannte FIM-Rallye als rein touristische Veranstaltung ist dagegen normalerweise eine Kaffee-fahrt. Jeder kann praktisch fahren wie und wann er will. Er muß lediglich an einem bestimmten Tag und Zeitpunkt am Zielort eintreffen. Streng genommen war auch die Fahrt nach Moskau nichts anderes. Trotzdem ist es nicht dasselbe, ob man lediglich in Westeuropa herumkurbelt, oder ob man dabei in die Ostländer muß. Es ist nicht damit getan, Kennkarte oder Paß und die nötigen Moneten einzuschleppen, o nein! Zuerst muß man einen Papierkrieg ausfechten, und was für einen! Der Rummel fängt schon 3 Monate vor Fahrtantritt an. 2 Nennungsformulare der FIM unter gleichzeitiger Zahlung von 16 US-Dollar Startgeld sind an die OMK zu schicken. Diese leitet Startgeld und ein Formular an den Veranstalter in Moskau. Das andere Formblatt geht nach Prüfung der Kilometerangabe Startort—Ziel mit Sichtvermerk der OMK an den Fahrer zurück. Dieses Formular muß bei Eintreffen in Moskau an der Ziel-Kontrolle abgegeben werden.

Der Veranstalter in Moskau läßt sich mit der Nennungsbestätigung ca. 5 Wochen Zeit, solange kann man aber nicht warten! Auf bloßen Verdacht hin, daß die Nennung angenommen wird, beauftragt man zweckmäßig ein Reisebüro zur Erledigung der Formalitäten. Man wird gleich an die Kette gelegt: Es sind zuerst präzise Angaben zu machen, an welchem Tag man wo seine Hotelunterkunft wünscht. Die Reiseroute liegt damit von vornherein eisern fest und kann später nicht geändert werden. Für jedes Hotel Vollpension! Ist ja ganz schön, aber wenn man aus einem zwingenden Grund abends nicht am Tagesziel sein kann, was dann? Nun, das sehen wir später! Erst, nachdem die Hotel-Buchungen (immer Vollpension) getätigt und auch bezahlt sind, erteilt die UdSSR das Visum! Dazu bedarf es eines Antragsformulares und dreier Paßbilder. Zur Durchfahrt durch Polen braucht man ebenfalls ein Formular und nur 2 Paßbilder. Zur Durchfahrt durch die DDR braucht man ebenfalls ein Formular und — kein Paßbild! Die Sowjetunion erteilt das Visum kostenlos, Polen und DDR kassieren 16.— bzw. 10.— DM. Für Hotelunterkunft muß man als Rallye-Teilnehmer pro Tag

7,1 US-Dollar blechen. Das ist billig, normalerweise zahlt man als Tourist mehr! Das Reisebüro schickt 5 Tage vor Fahrtantritt die Rechnung und nach der Zahlung die Hotelgutscheine. Und in der Zwischenzeit hängt man vollkommen in der Luft! Telefonate, Telegramme, Fernschreiben. Buchstäblich am letzten Tag kommt dann endlich auch der Paß! Und der Fahrer ist beinahe schon reif für die Klapsmühle. Das ist aber nicht etwa ein Einzelfall! Jedenfalls hat man in der Zwischenzeit Gelegenheit, sein Fahrzeug sorgfältig vorzubereiten. Wenn jemand die Wahl zwischen einem Viertakter oder Zweitakter hat, nehme er den Zweitakter. Wegen der Brennstoff-Situation! In der Sowjetunion gibt es kaum Schwierigkeiten. Man bekommt dort fast überall Benzin mit 97/98 Oktan. Nicht aber in Polen und den übrigen Oststaaten.

Zweckmäßig ist es aber in jedem Fall „sein“ Öl mitzunehmen. Ich halte es für falsch, in dieser Hinsicht sparen zu wollen. Jedenfalls schleppte ich u. a. 12 Liter Zweitakter-Öl mit. Ich habe das nicht bereut. Natürlich nahm ich zu der Fahrt ein Florett. Wer grinst da? Ich habe in der Zwischenzeit auch mal wieder etwas Größeres gefahren. Ich bin reumütig zu meiner alten Liebe zurückgekehrt. Solange die Industrie es nicht fertigbringt, endlich einmal großvolumige Motorräder mit befriedigender Zuverlässigkeit und Lebensdauer zu bauen, solange werde ich mir kein größeres Fahrzeug anschaffen.

Die 50er Motorräder (jedenfalls deutsche) haben in bezug auf Leistung, Robustheit und Fahreigenschaften einen Entwicklungsstand erreicht, der auch manchen großen Maschinen gut anstehen würde. Das betrifft nicht nur die Motoren, sondern auch die Fahrgestelle und das Zubehör. Ausgelaufene Dämpfer (sogar Girling), losgerüttelte Prallbleche in Auspufftöpfen, Kolbenschäden, Lagerdefekte u. a. waren an der Tagesordnung und das sogar bei fast neuen Fahrzeugen! Gleich vorneweg: Ich fuhr fast 6000 km, alle nötigen Umwege eingerechnet, teilweise auf miserablen Straßen und Tausende Kilometer auf „Waschbrett“-Strecken. Die Maschine war mit ca. 160 kg belastet. Telegabel und Federbeine sind bis dato noch knochentrocken. Bis auf Kerzenwechsel und Kette nachspannen wurde überhaupt nichts gemacht und — war auch nichts erforderlich!

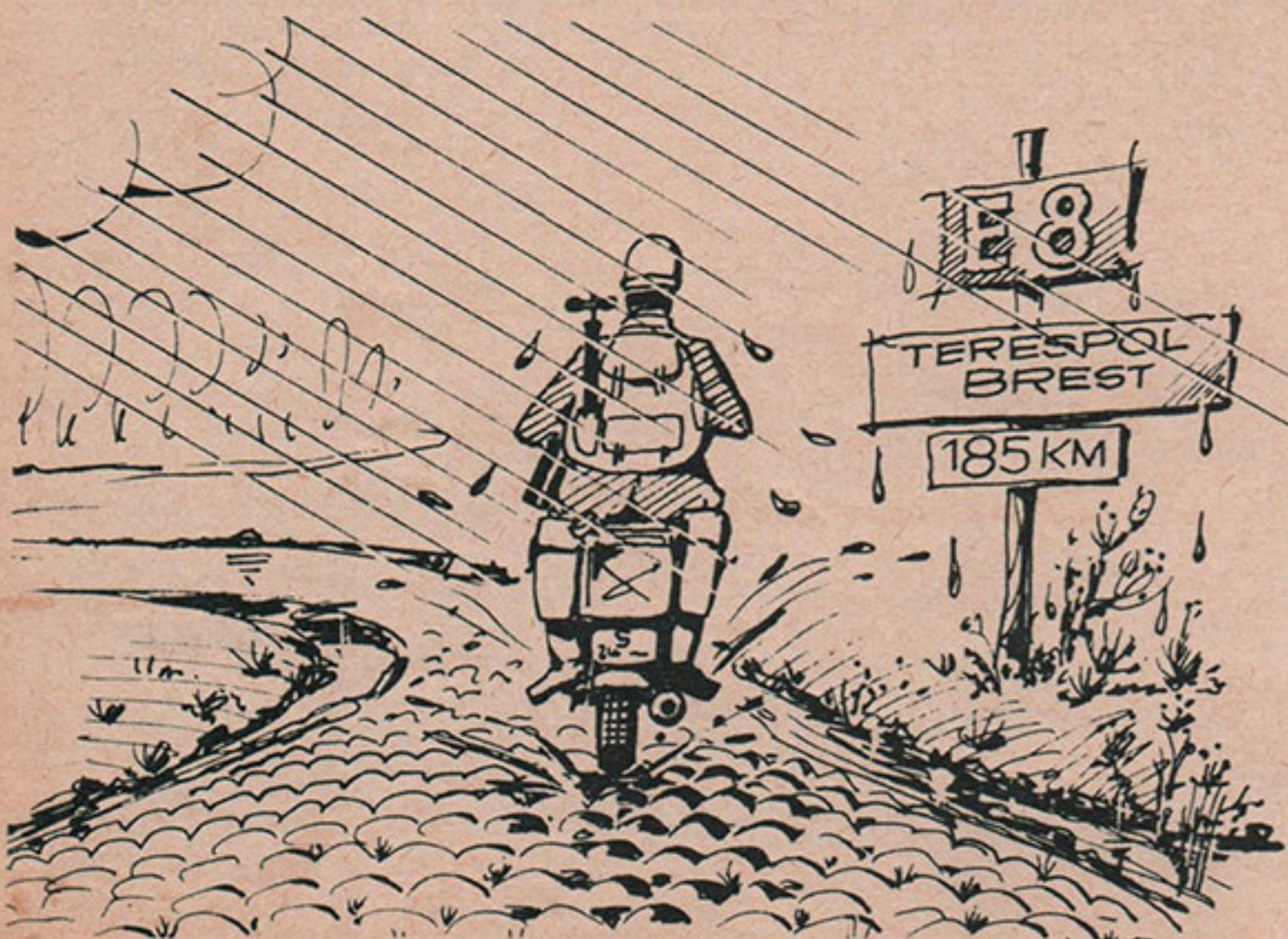
Der Fahrtverlauf: Aus Westdeutschland war ich der einzige, der eine 50er fuhr. Ich startete am 14. Juli, um 2 Uhr in Stuttgart. Wetterlage: warm, trocken, sternklar. Tagesziel ist Berlin, ca. 680 km. Es geht zunächst über die B 14 nach Nürnberg. Schon an der ersten größeren Steigung merkte ich, was für ein Gewicht ich dem Florett zwangsläufig aufgepackt habe: 22 Liter Sprit im Tank, weitere 10 Liter hinten in den Paktaschen, 6 Liter Öl hinter der Sitzbank im Plastikkanister, großer Tankrucksack mit reichhaltigem Werkzeug, Ersatzteilen, Reservekette, Schläuchen, Gewebeeinlagen für Reifenschäden, weitere 6 Liter Öl in Büchsen. Ich selbst schlepe einen großen Rucksack mit Traggestell, Wäsche, Fotoausrüstung, Notverpflegung und eine Umhängetasche für Formulare und alle sonstigen Papiere. Ja, ich brauchte eine ganze Tasche dafür. Erfreulicherweise ist um diese Zeit wenig Verkehr auf der B 14. Nürnberg wird um 5.30 passiert. Kurze Frühstückspause an der Autobahneinfahrt nach Hof—Berlin. Eintreffen am Kontrollpunkt Hirschberg an der neuen Saalebrücke kurz vor 9 Uhr. Eine Stunde Aufenthalt zur Abwicklung der Kontrolle durch ostdeutschen Zoll. Es ist reichlich warm, und ich gerate ins Schwitzen. Gegen 10 Uhr brause ich ab gen Berlin. Kurz vor dem Berliner Ring muß ich aus dem Bordvorrat nachtanken.

16.30 Uhr Eintreffen Kontrollpunkt Babelsberg-Drewitz. Wieder Kontrolle durch ostdeutschen Zoll und Weiterfahrt nach West-Berlin. Ich rolle über die Avus, der Funkturm taucht auf, und dann sehe ich auch schon den großen Mercedes-Stern auf der Avus-Raststätte an der Nordkurve. „1000 Meter Ende der Autobahn“. Gleich darauf bin ich im dicksten Verkehrsgewühl und am Kurfürstendamm. Das Florett wird abgedeckt, und ich schlafe bei meiner Mutter.

15. 7.: Die Maschine wird randvoll getankt, alle Reservebehälter gefüllt, kurze Fahrzeugüberprüfung. Ich gehe früh in die Falle, denn jetzt wird es ernst.

Sonntag, 16. 7.: Kurz nach Mitternacht sitze ich auf der Maschine. Heute abend muß ich in Warschau sein, denn dort habe ich mein Hotel gebucht! Strecke: rund 700 km, und ich kenne den Straßenzustand nicht! Es regnet leicht. Ich kann nicht durch Ost-Berlin und dann weiter auf der Autobahn nach Frankfurt fahren, sondern muß wieder zurück zum Kontrollpunkt Babelsberg. Der Berliner Zollbeamte fragt mich routinemäßig: „über Helmstedt oder Hirschberg?“ (Das sind die beiden Hauptübergänge Richtung Westdeutschland.) „Keines von beiden“, sage ich, „Moskau!“ „Was? Na denn gute Fahrt!“ Abfertigung sehr schnell am Ausländerschalter des ostdeutschen Zolls. Ich fahre zunächst nach Westen bis zum Berliner Ring. Erst dann kommt nach „zig“ Kilometern das Schild „Berlin—Hauptstadt der DDR“ und Frankfurt/O. Es regnet heftig. Ich ducke mich hinter meine Scheibe und lasse den Hobel laufen. Ich mußte einen Riesenumweg machen, aber das hilft nichts. Vor mir nach einigen Kilometern rotes Licht! Noch mal eine Kontrolle der Volkspolizei. Mein Paß wird gestempelt. Gute Wünsche für die Weiterfahrt. Kann ich brauchen! Der Regen hört auf. Die Autobahn ist wie ausgestorben. Das

Europastraße 8 hinter  
Warschau (das war die  
Schau!).



erste Tagesgrau kommt hoch. Frankfurt/O., ost-deutsche Grenze. Die Autobahn geht bis zum polnischen Schlagbaum. Freundliche, schnelle Abfertigung. Hinüber über die Oderbrücke. Der polnische Grenzort heißt Swiecko. Und ich bekomme wieder mal neue Formulare und Papiere.

Benzin ist in Polen sehr teuer und normal nur als 70 Oktan (rote Tankstelle) oder 80 Oktan (blaue Tankstelle) zu haben. Praktischerweise kauft man im Grenzbüro Benzingutscheine für „hochoktaniges“ Benzin (87 Oktan) gegen Devisen, das ist billiger. Leider ist dieser Sprit nur an wenigen Tankstellen und nur in größeren Städten erhältlich. Das merke ich aber erst später.

Hier in Swiecko soll ich endlich auch die Anschrift meines Hotels in Warschau bekommen — durch den ORBIS-Vertreter! Dieser entpuppt sich als ein freundliches Mädchen, noch leicht verschlafen, aber immerhin . . . Ich bekam also besagte Anschrift. Außerdem tat man mir kund, daß ich in Posen im Hotel „Rarytas“ ein Mittagessen bekommen würde. Nach 1½ Stunden kann ich wieder Gas geben. Ich hatte zuerst einen Bammel vor den polnischen Straßen. Das erweist sich zunächst als grundlos. Bis Warschau sind die Straßen in gutem bis sehr gutem Zustand und tadellos für den Fernverkehr beschildert. Lediglich die Ortsdurchfahrten bis etwa zur früheren deutschen Grenze hinter Schwiebus sind hundsgemein. Kopfsteinpflaster mit zusätzlichen Löchern wie vor 40 Jahren! Es regnet wieder heftig. Eintönige reizlose Gegend. Die Straßenränder werden fast durchweg von hohen Bäumen begrenzt. Um 8.30 Uhr treffe ich in Posen ein. Der Regen hört auf. Finde das Hotel „Rarytas“ und den Oberkellner davor. Verständigung in deutsch. Hotelöffnung erst ab 9 Uhr. Bekomme trotzdem sofort ein hervorragendes Essen mit Braten, Pilzen, allen möglichen Beilagen. Sehr höfliche, aufmerksame Bedienung. Guter Anfang, denke ich! Nach 1½ Stunden Weiterfahrt. Etwa 100 km. Vor Warschau sehe ich erstmalig etwas von der „Konkurrenz“. Bisher fuhr ich mutterseelenallein. Das waren nun gleich ganze Pulks. Die Knaben fahren in Gruppen und kamen zum größten Teil nicht über Frankfurt/Oder, sondern über die CSSR und Lodz nach Warschau. Sie verstopfen dann auch prompt die Tankstellen. Das dortige Personal war diesem Andrang offensichtlich nicht gewachsen. „Das kann ja in Warschau heiter werden“, dachte ich — und das wurde es denn auch.

Die Sonne knallt mächtig vom Himmel, als ich am späten Nachmittag in Warschau eintreffe. Suche das angegebene Hotel, finde es auch. Davor dicker Betrieb, alles Rallyeteilnehmer! Das Hotel ist überbelegt, und ich stehe wieder auf der Straße. Man schickt uns in zwei weitere Hotels. Mit gleichem Ergebnis. Die Sonne brennt, und wir dampfen im Barbour wie Hummer im Kochtopf. Ich schlage im Grand-Hotel von Orbis Krach! Nun klappt es. Im „Bristol“ können wir endlich unsere Klamotten vom Leib reißen. Ganz pompöser Laden, modern eingerichtete Zimmer, saubere Betten, Waschbecken, Wasser warm und kalt, Telefon. Aber die Toilettenspülung hat kein Wasser und Papier gibt's dort auch nicht. Das „Bristol“ ist anscheinend ein Hotel höherer Preisklasse. Deshalb bekomme ich trotz Vollpension weder Abendessen noch Frühstück. Herrlich! Ich esse also aus meinem Rucksack. Als Notverpflegung habe ich einen großen Plastikbeutel mit Schokolade, geschälten Nüssen, Mandeln und Rosinen dabei. Ich kam also nicht in Druck.

Mein Fahrzeug kommt auf einen bewachten Parkplatz in Hotelnähe. Dieser wird, im Gegensatz zur Handhabung bei uns, tatsächlich dauernd bewacht. Das Wasser im Hotel schmeckt faulig. Sogar das Mineralwasser in Flaschen.

Montag, 17. 7.: Tagesziel Minsk, UdSSR, rund 570 km. Es regnet wie aus Kübeln. 6 Uhr Start. Für mich rollt die Fahrt im wesentlichen auf der Europastraße 8 (E 8) ab. Diese beginnt in der Gegend von s'Gravenhage (Holland) und führt über Hannover, Frankfurt/O., Warschau bis nach Moskau. Eine Polizeistreife bringt mich hilfsbereit bis zu einer Tankstelle mit 87 Oktan-Benzin an der E 8, Richtung Terespol—Brest. Seit Berlin

habe ich nicht mehr getankt, aber dann und wann muß auch ich. Zunächst blockieren ca. 50 Italiener, Holländer und Briten die Benzinquelle. Ich muß weit über eine Stunde warten. Die Tankstellen haben keine Überdachung. Getankt wird zwar auch aus Zapfsäulen, aber wegen der Ölmischerei für Zweitakter aus offenen Eimern. Ich decke die Dinger gegen die Wasserflut von oben notdürftig ab. Nach 90 Minuten Aufenthalt kann ich losfahren. Bis zur Grenze Terespol—Brest ca. 190 km. Die E 8 zeigt sich ab Warschau Richtung Osten in erbärmlichem Zustand. Blaubasalt, stark gewölbt, zusätzlich zerbrochene Teerdecke, a-glatt! Der reinste Eiertanz! Nach ca. 100 km wird es dann besser. In Grenznähe wird die E 8 zur guten Betonfahrbahn. Durch den starken Regen ist sie allerdings stellenweise überschwemmt.

Gegen 11.00 Uhr treffe ich an der Grenze ein. Finde dort auch den westdeutschen Juryvertreter und einen Teil der westdeutschen Fahrer. Paßkontrolle. Ich finde meinen Paß nicht. Ich suche überall. Nichts! Mein Paß lag nämlich im Hotel in Warschau! Das hört sich vielleicht lustig an, ist aber auch nur deshalb möglich, weil man durch diesen übertriebenen Papierkram einfach die Übersicht verliert. Ich mußte also wieder zurück nach Warschau, weil ein Ferngespräch von Brest nach Warschau nicht möglich ist! 11.30 Uhr, mit allem was drin ist, zische ich zurück. 14.30 Uhr bin ich wieder in Warschau. Unterwegs kommt mir ein großer Teil der Rallyefahrer entgegen und wundert sich, weshalb ich gegen den Strich fahre. Im „Bristol“ schnappe ich mir meinen Paß, mache auf der Hinterhand kehrt und tanke vorsichtshalber noch mal an der gleichen Tankstelle wie am Morgen. Diesmal geht die Sache erheblich schneller.

Zum Glück hört nun auch der Regen auf. Um 18.30 Uhr bin ich wieder in Brest! Schnelle Abfertigung auf polnischer Seite. Der russische Schlagbaum: Neue Papiere, Formulare, Devisenerklärung, Versicherung für die Maschine (Grüne Karte wird von Polen anerkannt, aber nicht von der UdSSR). Umtausch des Hotelgutscheins UdSSR in einzelne Spezial-Gutscheine, Umtausch DM in Rubel, (1 Rbl. = 4.43 DM) sehr schöne Versicherungspolice in englisch und russisch kostet für 50 ccm für 10 Tage DM 20.—. Als ich den ganzen Rummel hinter mir habe, wird es langsam dunkel. Das gesamte Fahrerfeld ist natürlich schon seit Stunden in Richtung Moskau verschwunden. Laut Ausschreibung darf ich in der UdSSR im Dunkeln nicht fahren. Trotzdem weist mich der russische Offizier an, bis Minsk durchzufahren. Ich lehne ab, in Hinblick auf mein kleines Fahrzeug und die mir unbekannte Strecke. Ich werde belehrt, daß die Straßen in der Sowjetunion vorzüglich seien und daß ich in Brest nicht übernachten könne! Ich weigere mich trotzdem weiterzufahren. Was ich in Westeuropa jederzeit machen würde, riskiere ich hier eben nicht! Man telefoniert! Man bestellt für mich ein Zimmer in Kobrin, ca. 70 km Richtung Minsk auf der E 8. Ein Polizeimotorrad mit Beiwagen bringt mich in seinem Kielwasser durch Brest und an die richtige Ausfallstraße. Es ist eine russische „R 71“! Die Besatzung thront nur auf der Maschine, nicht etwa auch im Beiwagen, und fährt mit ganz schönem Saft durch die Ortschaft. Dabei schaut man dauernd nach hinten, ob ich auch noch „dran bin“ — ich bin aber! Das grün-weiße Schild E 8 erscheint, das Gespann macht kehrt, und ich fahre in die russische Nacht hinein. Mit gemischten Gefühlen! Mein Mißtrauen erweist sich als berechtigt. Ab und zu erscheint zwar ein Lichtlein, aber der überwiegende Teil der Radfahrer, Motorräder, Kraftwagen und Heuwagen mit Zugmaschinen kurbelt munter ohne jede Beleuchtung auf der E 8 herum. Nach einigen Kilometern merke ich dann, daß auch die Baustellen nur mit einem niedlichen, rot-weißen Holzgitter abgesichert, aber ebenfalls nicht beleuchtet sind. Bei mir ist schon lange „Alarm“, und ich fahre vorsichtig auf der Straßenmitte, Hand und Fuß in Bereitschaft. Die Fahrbahn ist auch nicht erste Klasse und die Maschine ist reichlich unruhig. Am Tage sah ich dann auch weshalb:

Wechselnder Fahrbahnbelag mal mit festem, mal mit losem grobem Schotter. Bis Kobrin brauche ich im Dunkeln jedenfalls 80 Minuten. Mit Hilfe eines Ortsbewohners finde ich auch gleich das Übernachtungsheim. Dort will man mich zuerst gar nicht haben. Nach Prüfung meines Passes und Kassieren desselben bekam ich dann gegen Zahlung von 1 Rubel 40 Kopeken ein einfaches, sauberes Zimmer. Gegenüber meinem Fenster ist ein Lautsprecher auf einem Mast installiert. Er ist dauernd in Betrieb. Unter ihm eine Volksmenge, das Gebotene sichtlich genießend. Trotzdem schlafe ich gleich darauf wie ein Bär.

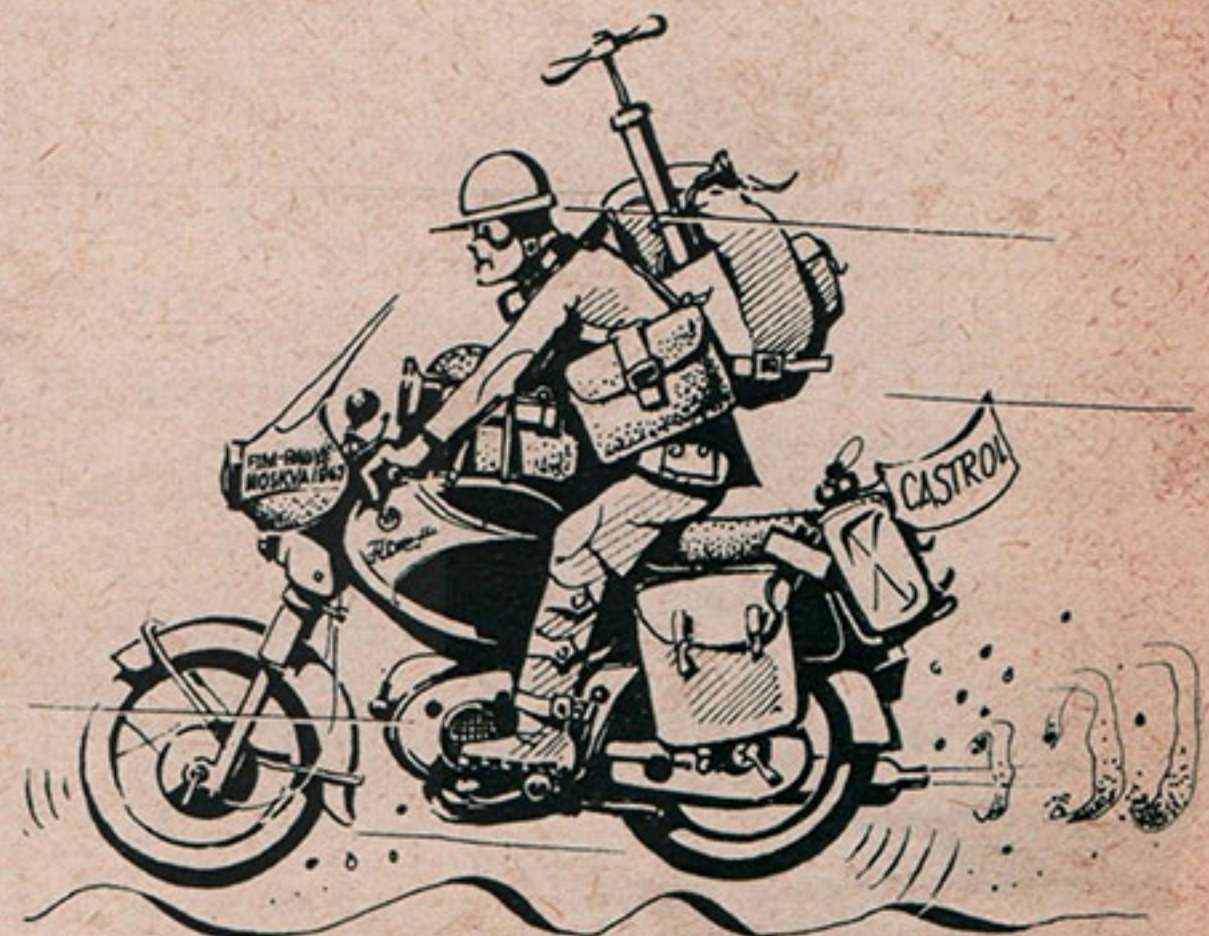
Dienstag, 18. 7.: 5.00 Uhr wecken. Frühstück wieder aus dem Rucksack. Laut Plan hätte ich gestern abend in Minsk sein müssen. Dort hätte ich Abendbrot, Übernachtung sowie Frühstück bekommen, nicht aber in Kobrin. Mein Hotelgutschein, vorher alles bezahlt, nützt mir in solchem Falle gar nichts. Ich fülle meine Thermosflasche mit Leitungswasser. (Dies hier ist schon viel besser als in Polen.) Um 6.00 Uhr starte ich. Heute muß ich noch Smolensk erreichen, damit ich wieder „im Plan“ bin und endlich mal in den Genuß meiner Übernachtungs- und Verpflegungsgutscheine komme. Ich stelle meine Borduhr auf Moskauer Zeit, 2 Stunden vor.

Das Wetter ist herrlich, und ich gebe dem Florett die Sporen. Entfernung bis Smolensk ca. 680 km. Bei Tageslicht sieht nun alles gleich viel harmloser aus. Der Fahrbahnbelag ist unterschiedlich. Keine Löcher, aber stark wellig. Einmal Teerdecke, fester Splitt, loser Splitt, Asphalt, gelegentlich Beton. Fast alle Brückenauffahrten sind steil und mit einer spürbaren Stufe versehen. Das knallt ganz schön in die Federung, wenn man nicht aufpaßt. Links und rechts der Straße fahren auf dem Sommerweg viele Pferdegespanne, sonst ist wenig Verkehr. Motorräder herrschen vor, wenig Autos, ab und zu ein Omnibus oder Lastwagen. Kilometerlange Birkenalleen säumen den Straßenrand und weit dehnt sich die Landschaft. Selten mal eine Ortschaft. Man sieht dort fast nie einen Kirchturm. Die Leute fahren auffallend langsam, und ich überhole mit meinem flotten Dauertempo ständig wesentlich größere Fahrzeuge. Das fiel mir schon in Polen auf.

Ich bin überhaupt bei meiner ganzen Fahrt außer von den übrigen Rallyeteilnehmern lediglich von einem Dutzend Taxen überholt worden. Die fahren meistens einen ganz schönen Zahn und sind knackend voll. Wie ich höre, tun sich da immer mehrere Fahrgäste zusammen und teilen sich das Fahrgeld. Mit fortschreitender Tageszeit stehen immer mehr Kinder am Wege und winken. Anscheinend haben sie gestern abend die anderen Fahrer gesehen und sind nun neugierig, was da vielleicht noch hinterherkommt. In diesem Fall bin ich aber einwandfrei das Schlußlicht. Das Florett läuft und läuft — nun ja, das kennen wir ja schon! Einmal passiere ich dichte Tannenwälder, dann wieder riesige Moor- und Wiesenflächen, blumenübersät. Störche stelzen langbeinig umher und wenden nicht einmal den Kopf, wenn ich vorbeizische. Alles erscheint dem westeuropäischen Auge riesig und überdimensioniert.

So herrlich die Landschaft auf der einen Seite ist, so schockierend wirkt eine Gegend mit Industriebetrieben. Von „Schönheit der Arbeit“ hält

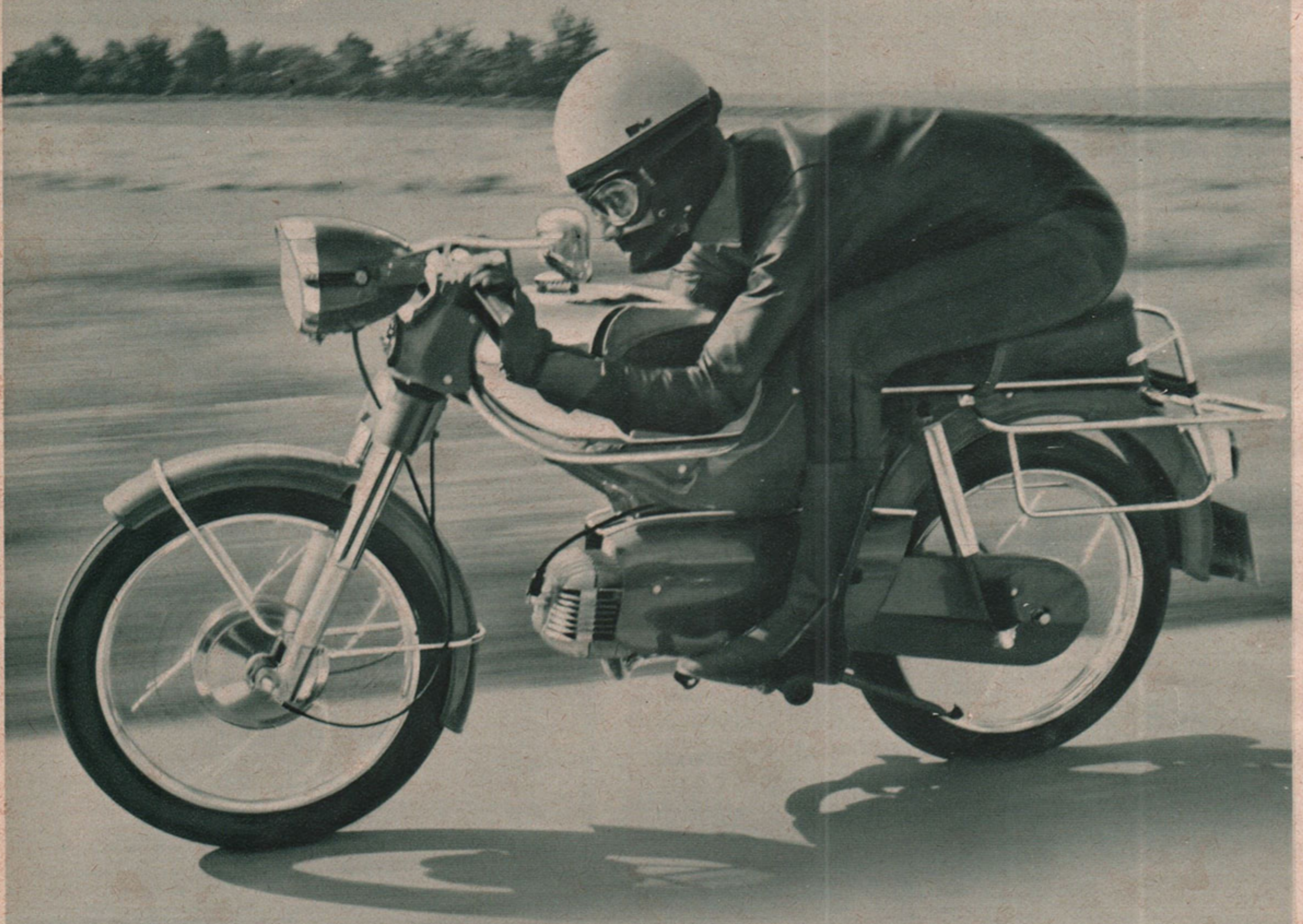
(Fortsetzung auf Seite 648)



AUTOBAHN MINSK - MOSKAU



# Sehen Sie genau hin!



Soooo – wird die neue Kreidler-FLORETT RS gefahren! Von Weltrekordmann Rudolf Kunz. Täglich! Mit .... Sachen in die Kurve! Voll aufgedreht auf der Geraden! – Das macht Spaß!

Diese „Rakete“ steckt voll technischer Raffinessen. Weil sie nach dem Vorbild der berühmten Renn-FLORETT entwickelt wurde und heute so gebaut wird! Haben Sie den

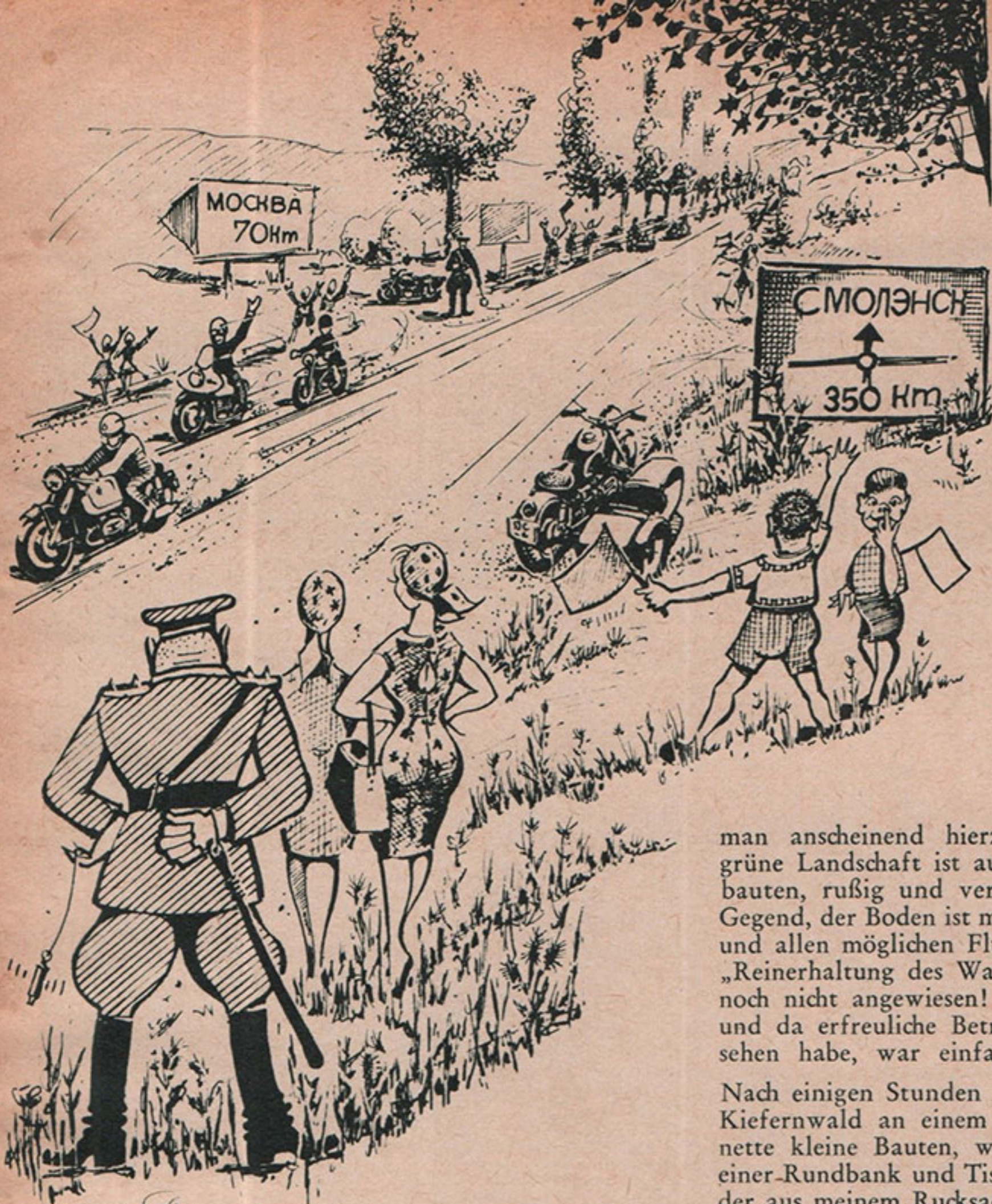
Großflächenzylinder entdeckt? Die Sportarmaturen? Den um 360 Grad verstellbaren Sportlenker? Sie werden noch mehr entdecken!

#### **Gutschein M 2**

Bitte senden Sie mir ausführliche Informationsunterlagen über Ihr Fahrzeugprogramm.



**KREIDLER FAHRZEUGBAU**  
**7014 KORNWESTHEIM**



# FIM Rallye

(Fortsetzung von Seite 646)

Betrieb an der Autobahn kurz vor Moskau.

man anscheinend hierzulande nicht viel. Die grüne Landschaft ist aufgerissen, simple Zweckbauten, rußig und verstaubt, verschandeln die Gegend, der Boden ist manchmal geradezu mit Öl und allen möglichen Flüssigkeiten getränkt. Auf „Reinerhaltung des Wassers“ ist man hier wohl noch nicht angewiesen! Sicher gibt es auch hier und da erfreuliche Betriebe, was ich jedoch gesehen habe, war einfach erschreckend häßlich.

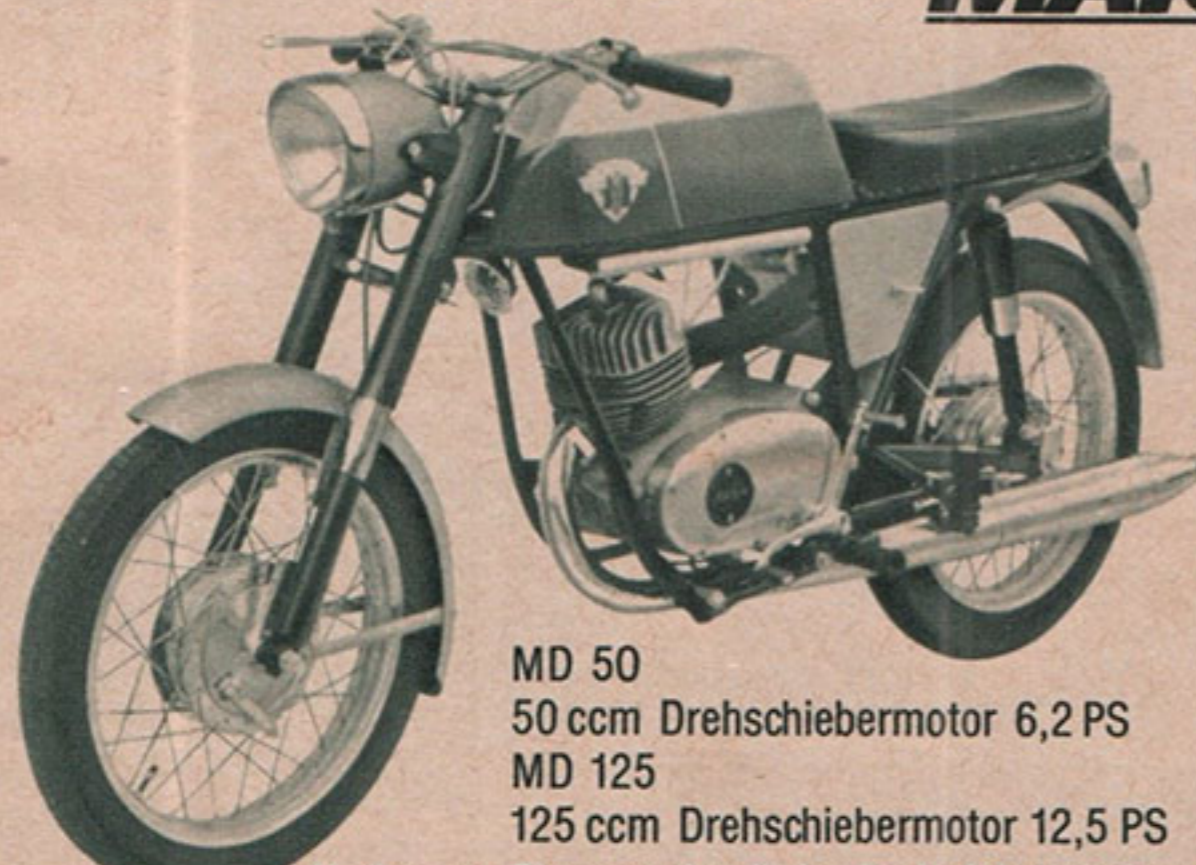
Nach einigen Stunden Fahrt halte ich in einem Kiefernwald an einem Holzpavillon. Das sind nette kleine Bauten, wohl typisch russisch, mit einer Rundbank und Tisch. Ich ernähre mich wieder aus meinem Rucksack und rauche eine Zigarette. Dann bekomme ich Gesellschaft. Erst hüpfen einige Häschen herum, dann kommt ein

Russe mit einer 50er Jawa. Das Ding habe ich vor einiger Zeit überholt. Die Reifen sind ziemlich abgelatscht, und die Kette reitet auf den Spitzen des Kettenrades. Der Knabe will mit dem Ding nach Minsk. Wir unterhalten uns zwar mühsam, aber durchaus freundschaftlich. Daß mein Feuerzeug den gleichen Hubraum wie die Jawa hat, glaubt er nicht! Das Ding ist viel zu schnell! Wir rauchen noch eine Zigarette, und dann muß ich wieder los! Endlos dehnt sich die Straße, fast immer geradeaus. Jede Krümmung wird durch ein Hinweisschild angezeigt. Kurz vor Mittag passiere ich Minsk.

Ich lasse Minsk links liegen und komme über die Umgehungsstraße auf die „Autobahn“ Minsk—Smolensk—Moskau. Es ist noch immer die E 8. Noch 330 km bis Smolensk! Die Sonne brennt, aber bei 80 Sachen weht doch ein angenehmes Lüftchen. Diese Autobahn ist keine Autobahn nach westlichen Maßstäben. Es ist lediglich eine breite Straße ohne Sommerweg. Sie ist nicht kreuzungsfrei, und es dürfen außer Kraftfahrzeugen auch alle anderen Vehikel darauf herumkurbeln. Sogar eine ebenerdige Eisenbahn geht quer drüber hinweg. Zuerst ist die Fahrbahn recht annehmbar. Nach einigen 30 Kilometern geht aber auch hier der „Wellenritt“ wieder los. Unter mir brummt das kleine Triebwerk und frißt die Entfernungen. Ab und zu kommt mir ein Lastwagen entgegen. Auf und ab schwingt sich die Straße, immer geradeaus. Ich komme ins Dösen! Und werde gleich wieder wach. Keine hundert Meter vor mir überquert eine Viehherde ohne jede Warnung die Straße. Sie ist mehrere 100 Meter lang, und der Hirt folgt erst in der Ferne hinterher. Diese Scherze sollte ich noch öfter erleben.

Alle von der Autobahn abgehenden Straßen sind Sandwege, mit Ausnahme von ganz wenigen Asphaltstraßen, die aber dann meist zu größeren Städten führen. Die E 8 hat überall Vorfahrt, und an Kreuzungen in den wenigen Ortschaften steht immer Polizei mit ihren „R 71“ Beiwagenmaschi-

## neu 2 Modelle von MAICO MD 50 MD 125



schnell  
rassig  
zum  
schicken  
Fahren



MD 50  
50 ccm Drehschiebermotor 6,2 PS  
MD 125  
125 ccm Drehschiebermotor 12,5 PS

Verlangen Sie unverbindliche Probefahrt und weitere Informationen

### Generalvertretungen u. ET-Stützpunkte:

2 Hamburg 71  
32 Hildesheim  
5047 Wesseling  
8 München 8  
8014 u. Neubiberg

Firma Gebr. Stüdemann  
Firma Gerke, Inh. K. Engelmann  
Firma Perscheid & Sohn  
Firma Lilie

Thomas-Mann-Str. 31  
Friesenstieg 7  
Keldenicher Str. 27  
Herrenchiemseestr. 2  
Wittelsbacherstr. 1

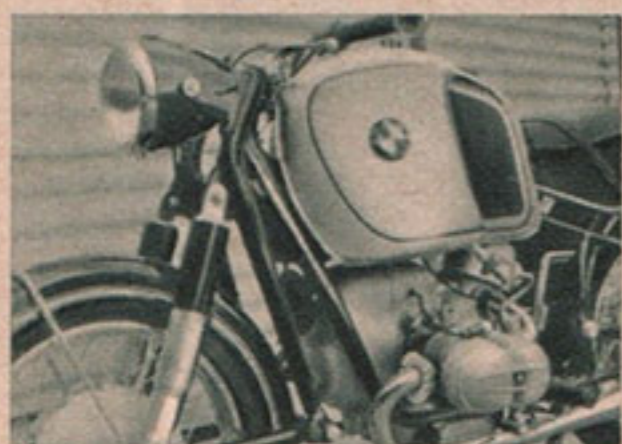
### Gebietshändler:

22 Elmshorn  
239 Flensburg  
2152 Horneburg  
235 Neumünster  
28 Bremen  
33 Braunschweig  
325 Hameln  
35 Kassel  
4353 Oer-Erkenschwick  
505 Porz-Urbach  
519 Stolberg  
55 Trier  
6 Frankfurt  
646 Gelnhausen  
74 Tübingen  
75 Karlsruhe  
77 Singen/H.  
775 Konstanz  
795 Biberach  
81 Garm.-Partenkirchen  
85 Nürnberg  
875 Aschaffenburg  
8761 Bürgstadt  
86 Bamberg  
8956 Füssen

Firma Hauschildt  
Firma Petersen  
Firma Heinz Martin  
Firma Uhlig  
Firma Reichenbach  
Firma Schrader  
Firma Hoske  
Firma Zahn  
Firma Henne  
Firma Siedler  
Firma Kaufmann  
Firma Walgenbach  
Firma Wagner  
Firma Günther  
Firma Waiblinger  
Firma Witzemann  
Firma Holzer  
Firma Frey, Nachf. Schulz  
Firma G. D. Lange  
Firma Sedelmayer  
Firma Josef Riedel  
Firma Staab  
Firma Helmstetter  
Firma Bürger  
Firma Kinzel

Bauerweg 37  
Hafermarkt 19  
Marschdamm 39  
Anscharrstr. 25  
Lüneburger Str. 3  
Fallerleber Str. 18  
Kreuzstr. 5  
Garde-du-Corps-Str. 3 1/2  
Ludwigstr.  
Frankfurter Str. 504  
Prämienstr. 45  
Johannstr. 27  
Wooogstr. 21  
Herzbachweg 29  
Friedrich-Zundel-Str.  
Kaiserstr.  
Hardumothstr. 18  
Bodanstr. 17  
Schulstr. 4  
Hauptstr.  
Goethestr. 25  
Goldbacher Str. 3  
Am Steffleinsgraben 3  
Obere Sandstr. 9  
Kemptener Str.

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



**Ernst Hoske**

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



### 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



### Kostenlos

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

**Photo Schaja**

Abt. 22 MÜNCHEN 22

### 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.X21 2082 UETERSEN BEI HAMBURG



Der große Erfolg: 44.50  
**Commodore**

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

MOTORTRADE GMBH  
75 Karlsruhe, Pf. 1093

nen. Dort findet man auch stets einen Haufen Leute, die anscheinend auf den Omnibus warten. Ich bin reichlich 100 km hinter Minsk, als ich den Benzinhahn auf „Reserve“ stellen muß. Nächste Tankstelle noch 40 Kilometer. Da ich etwa für 80 km „Reservebenzin“ habe, komme ich gut hin und brauche nicht mal meine Kanister anzupumpen. Die Tankstellen werden stets durch ein Schild mit Sinnbild angekündigt, darunter die km-Entfernung bis dahin, desgl. werden auch die Reparaturstützpunkte auf diese Weise angezeigt. Im allgemeinen geht man mit Schildern sehr sparsam um, auch mit Wegweisern!

Benzin mit 97/98 Oktan ist überall vorhanden. Die andere Sorte hat aber gleich unter 80 Oktan. 10 Liter Super kosten 1,2 Rubel. Das ist billig! Wenn wir auch für den Rubel 4,43 DM blechen dürfen! Freunde aus der DDR zahlen nur die Hälfte. Es sei ihnen neidlos gegönnt. Ich werde schnell bedient, bekomme ein sauberes Mischgefäß und anschließend Seife und Handtuch. Nette, freundliche Bedienung.

Nach ca. 50 Kilometer hole ich die ersten Nachzügler des Feldes ein. Es sind Engländer bei ihrer üblichen Teepause. Ich habe also wieder den Anschluß gefunden. Jetzt treffe ich immer mehr Fahrer, die am Wegesrande stehen und an den Maschinen herumpulen! Die Sonne steht schon tief im Westen, als ich die Tankstelle SMOLENSK erreiche. Dort treffe ich auch wieder unseren „Juryvertreter“ mit seinem Mercedes.

Über eine gute Asphaltstraße lotst er mich zur Stadt, etwa 10 km landeinwärts. In der Abendsonne leuchten die goldenen Kuppeln der Kathedrale, und die Fronten der öffentlichen Gebäude scheinen frisch sandgestrahlt zu sein. Aber die Straßen! Kanaldeckel und Straßenbahnschienen stehen oft 10 cm hervor oder liegen ebenso tief unter dem Fahrbahnniveau. Wellen und Löcher in Mengen, und teilweise fehlt jeder feste Belag. Jedenfalls gelange ich glücklich zum Hotel. Die

Maschine kommt auf den riesigen Hof zu den anderen Fahrzeugen und wird die ganze Zeit von Polizei (Milizia) bewacht.

Die russische Miliz scheint überhaupt nur aus freundlichen, hilfsbereiten Kerlen zu bestehen. Ich habe das besonders in Moskau erlebt. Im Hotel werde ich überschwänglich vom russischen Dolmetscher begrüßt (dieser fuhr im Mercedes unseres Juryvertreters stets voraus), bekomme ein herrliches Zimmer im ersten Stock und ein Bombenessen — die erste reguläre Mahlzeit nach fast 3 Tagen! Ich schlafe wie ein Murmeltier.

*Mittwoch, 19. 7.:* Wieder ist für mich um 6.00 Uhr Start ohne Frühstück, denn laut Plan gibt es das erst um 8.00 Uhr. Ich muß um 18 Uhr in Moskau sein. Allerdings sind heute nur noch 400 Kilometer zu fahren. Mit einem kleinen Fahrzeug kann man aber keine Zeit gutmachen, für den Fall einer Panne, also fahre ich aus Sicherheitsgründen lieber früher ab. Das Wetter ist wieder prächtig.

An der Tankstelle Smolensk ist schon allerhand los. Ich habe zwar noch einiges im Tank, aber was man hat, das hat man. Ich tanke 10 Liter, aber in zwei Rationen, weil sonst der Eimer überläuft. Die Tankuhr hat zwei Zeiger. Der eine zeigt Liter, was der andere angibt, ist mir bis heute schleierhaft. Ich bekomme also den Schlauch in die Hand und drücke das Zapfventil. Da rührt sich aber noch nichts. Dann schaltet der Tankwart erst den Pumpmotor ein und nun zischt es. Wenn ich das Ventil loslasse, muß der Knabe fix ausschalten, sonst platzt der Schlauch. Als ich zahlen will, soll ich für 23 Liter berappen. Ich versuche dem Manne klarzumachen, daß in meinen Tank überhaupt nur 22 Liter hineingehen, und daß er erst halbvoll war. Ganz getraut hat er mir aber wohl doch nicht. Wenn man aber diesen eigenartigen Tankbetrieb beobachtet, wundert man sich gar nicht, daß das Personal durcheinanderkommt. Einige Russen zapfen da anscheinend ganz illegal ihre Maschine voll, und im

Ollager war man auch emsig „am Werke.“ Ich bin bloß neugierig, wie bei den Leuten abends die Abrechnung passend gemacht wird!

Jetzt schnurre ich wieder auf der E 8, aber diesmal nicht mehr allein. Nach einiger Zeit kommt der Mercedes 250, und der Dolmetscher bringt mir im Futterbeutel mein Frühstück nach. Das war nett! Ich beobachte aufmerksam, was sich so alles um mich herum tut. Ziemlich oft stehen Rallyeteilnehmer am Wegesrande. Als ich bei einem anhalte und ihm Hilfe anbiete, erfahre ich, daß er auf seinen Werkstattwagen wartet. So langsam komm' ich auf den Trichter. Fast alle Ostländer, aber auch Italiener u. a., hatten komplette Werkstattwagen mitlaufen.

Auf der Strecke wurden laufend Maschinen durch Mechaniker repariert oder einschließlich Fahrer und Gepäck befördert. Nach meinen Beobachtungen bastelten nur Engländer und Deutsche alles selber und schlepten auch ihren ganzen Krempel auf der Maschine mit sich. Unter solchen Umständen kann meine Großmutter so eine Fahrt auch machen. Immer wieder wurde ich von den großen Brummern überholt, aber ebensooft fuhr ich an den gleichen Maschinen später wieder vorbei, alldieweil diese reichlich oft eine Pause einlegten. Nun kann es ja sein, daß sich die schweren Brocken auf dieser welligen Fahrbahn miserabel führen. Zumal manche Engländer auf dem Hinterrad ein Koffergebirge von den Ausmaßen eines kleinen Wochenendhauses installiert hatten.

Sonst passiert bis Moskau nichts Aufregendes, und 2½ Stunden vor meiner Sollzeit treffe ich mit einer Spitzengruppe dort ein. Am Stadtrand empfängt uns ein „R 71“-Gespann des Veranstalters mit einer riesigen roten Flagge und den Emblemen des Sportverbandes. Wir müssen etliche Zeit warten, bis das übrige Fahrerfeld aufschließt. Danach setzt sich die Lotsenmaschine in Bewegung, und wir werden in einem riesigen U-Bogen durch Moskau geschleust zum parc fermé. (Wird fortgesetzt)

## Spezial-Zweirad-Versicherungs-Büro Hans Ehlert, 7073 Lorch/Württ., Postf. 10

### Stützpunkte Hans Ehlert

7234 Aichhalden	Maueracker 508 Gustav Sahr
7805 Bötzingen	Wasenweiler Straße 8 G. Schätzle
8761 Burgstadt	Am Steffleinsgraben M. Helmstetter
747 Ebingen	Rosengäßle 5 Theo Haux
6081 Erfelden	Rheinstraße 8 W. Spengler
73 Esslingen	Krummenackerstraße 142 Herbert Rau
7911 Finningen	Birkenweg 20 O. Merkle
6000 Frankfurt/M.	Mainzer Landstr. 366-372 Honda-Schuh
7121 Freudenthal	Hauptstraße 15 M. Erwerle
6719 Göllheim	R. Faulhaber
6055 Hausen/Offb.	Platanenstraße 9 H. G. Sattler
7746 Hornberg	Reichenbacher Straße 88 G. Schulz
627 Idstein	Schloßgasse 11 Ewald Baum
7014 Kornwestheim	Birkenstraße 24 Siegfried Lauks
6654 Limbach	Schillerstraße 6 H. Neuschwander

7401 Lustnau	Zundelstraße 5 Rolf Waiblinger
68 Mannheim	K 3/5 Günter Brecht
713 Mühlacker	Hindenburgstraße 66 Paul Mayer
6951 Neckarburken	Sulzbacher Straße 100 Horst Wetterauer
7181 Neidenfels	Georg Klaus
744 Nürtingen	In den Burggärten 16 Ludwig Kiener
7082 Oberkochen	Sonnenbergstraße 1 Franz Bischof
8531 Oberndorf	Haus Nr. 13 Hermann Grimm
6601 Obersalbach	Reisbacher Straße 8 Bodo Bergmann
7313 Reichenbach	Schillerstraße 34 H. Bender
741 Reutlingen	Königsberger Straße 87 E. Schlauch
794 Riedlingen	Fahrschule K. Reiter
7141 Schwieberdingen	Fa. W. Dillenberg
7 Stgt.-Mühlhausen	Viesenhäuserhof Lothar Richter
7 Stuttgart-S	Dornhaldenstraße 17a W. Kleindienst
7981 Weisenau	Bahnhofstraße 22 Otto Gerster

### Stützpunkte M. Ehlert

5413 Bendorf/Sayn	Abteistraße 25 Paul Scherer
1 Berlin 45	Ostpreußendamm 153a E. Spletstößer
429 Bocholt	Münsterstraße 36 Richard Herfort
463 Bochum	Wittener Straße 88a Martin Brede
4628 Lünen	Bebelstraße 46 H. Titze
8 München 90	Traunsteiner Straße 21 Erich Fitz
307 Nienburg	Bahnhofstraße 3 Fr. Bensinger
298 Norden	Am Markt 11 H. Kutzeer
85 Nürnberg	Friesenstraße 25 Konrad Seeger
6361 Ossenheim	Hauptstraße 12 Fa. Friedel Münch
583 Schwelm	Hauptstraße 159 Fa. Horn
5521 Stadt Kyll	Aral-Tankstelle Chr. Schmitz
8832 Weißenburg	Wildbadstraße 28 Fa. Motor-Rauscher
581 Witten-Annen	Im Wullen 55 Martin Brede

### Deutschlands führendes Versicherungsbüro für Zweiradfahrer in den Sparten

**Kraftverkehr  
Allg. Haftpflicht  
Unfall**

**Hausrat  
Transport  
Einbruchdiebstahl**

**Glas  
Leitungswasser  
Lebensversicherungen  
Rechtsschutz-Versicherung**

Fordern Sie Angebote

Mitarbeiter für die Übernahme weiterer Stützpunkte gesucht

# Hier ist Ihr neuer Motorrad-Rennsport-Kalender für das ganze Jahr 1968!

**Dynamische Fotos –  
erstmalig in  
Deutschland gezeigt –**



**vermitteln über das  
ganze Jahr hinweg die  
prickelnde Atmosphäre  
des internationalen  
Motorrad-Rennsports!**

**13 großformatige  
Blätter – 26x36 cm**

12 Blätter mit Monats-Kalendarium  
und Bilderläuterungen

**nur DM 9.80**

Bestellen Sie jetzt – wir liefern  
sofort nach Erscheinen Ende Oktober!

Sie erhalten diesen Kalender sofort nach Erscheinen mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von

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

<b>BESTELLSCHEIN</b> An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370	
Bitte senden Sie mir sofort nach Erscheinen – ab DM 28,- im Inland portofrei –	
Expl.: <b>Motorrad-Rennsport-Kalender 1968</b>	<b>DM 9.80</b>
Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung	
Name _____	
Ort (PLZ) _____	
Straße _____	
	MO 21/67

Der Motorrad-Straßenrennsport ist eine der faszinierendsten Sportarten. Hunderttausende begeisterter Zuschauer erleben bei den Weltmeisterschaftsläufen den Kampf der größten Fahrer um den Lorbeer und die Siegesprämien ihrer Werke. Hier prallen Weltanschauungen aufeinander: Zweitakt- gegen Viertaktmotor; europäische Motorradtechnik steht japanischer gegenüber. Die Weltmeisterschaft wird in vielen Läufen entschieden. Freunde des Rennsports haben aber meist nicht mehr Möglichkeiten als vielleicht maximal zwei Rennen zu besuchen.

Durch unseren neuen, gediegenen Bildwandkalender erleben Sie das ganze Jahr über die prickelnde Atmosphäre des Motorrad-Rennsports in seinen dramatischen Höhepunkten! Schon das Titelbild des Motorrad-Rennsport-Kalenders 1968 fasziniert durch seine Größe und Dynamik. Es zeigt Mike Hailwood beim Sprung über die Ballaugh Bridge bei der Jubiläums-Junior-TT mit der 297-ccm-Sechszylinder-Honda. Auf den folgenden 12 Blättern ist unter einer großformatigen Aufnahme jeweils das Monats-Kalendarium angebracht. Sie erleben mit diesem Kalender ein ganzes Jahr hindurch faszinierenden Straßen-Rennsport: Aktionsaufnahmen, Fahrerporträts, technische Aufnahmen – Bilder, die einem Rennbesucher nie zugänglich sind! Zur Erläuterung wurde jedes Kalenderblatt durch einen ausführlichen Text ergänzt.

Übrigens, alle Bilder – sie stammen von Wolfgang Gruber, der die Rennberichte führender englischer Motorradzeitschriften illustriert – werden erstmals in Deutschland gezeigt! Die bedeutendsten englischen Motorradzeitschriften hatten sich die Reproduktionsrechte für ihre Rennreportagen gesichert. Auch schon aus diesem Grund ist der „Motorrad-Rennsport-Kalender 1968“ für jeden Motorrad-Fan eine aktuelle Besonderheit!

# 4. Moto Cross Ratings

Der Motorsportclub Dumeklemmer im ADAC führte dieses Jahr sein viertes Moto Cross um den OMK-Pokal durch. Insgesamt waren drei Lizenz- und zwei Ausweisklassen am Start. Die Strecke – Sandberge – bietet mit einer Länge von 1580 m in einer ausgedienten Ziegelei durch den naturbedingt unterschiedlichen Abbau des Tons eine ideale Linienführung. Für die Zuschauer ist sie sehr übersichtlich, und jeder kann über den ganzen Kurs hinweg die Positionskämpfe beobachten. Interessant und praktisch war die Startvorrichtung, die man vom Moto Cross der Camp Lintforter übernommen hat und die durch zurückschnellende Gummibänder bei jedem Lauf einen einwandfreien Start ermöglichte.

Im ersten Rennen gingen 21 Ausweisklassenfahrer der Klasse 175 bis 250 ccm an den Start, 10 Runden mußten gefahren werden. Bald hatte sich eine Spitzengruppe, angeführt von dem CZ-Fahrer Witthöft, herausgeschält. Witthöft wurde dann auch überlegener Sieger in 22:37,0 min, gefolgt von Rainer Herberth auf Husqvarna, der 22:52,0 benötigte, und Behrens/Husqvarna. Wie auch in allen anderen Klassen, waren die Zweitakt-Maschinen deutlich den Viertaktern überlegen. Die tschechische CZ, die schwedische Husqvarna, die spanische Montesa und unsere Maico machen sich gegenseitig das Leben sauer. Lediglich in der Klasse von 500 bis 750 ccm sieht man noch die in der Vergangenheit so sieggewohnten Viertakter BSA, Triumph, Matchless und die schwedische Hedlund am Start. So haben sie ihre eigene Klasse und sind deshalb noch nicht ganz aus dem Geschehen verschwunden.

Das zweite Rennen der Klasse 175 bis 250 ccm über 15 Runden = 24 km sah 21 Lizenzfahrer am Start, von denen 16 das Ziel erreichten. Adolf Weil auf Maico fuhr einen Start-Ziel-Sieg heraus, ab der fünften Runde hatte sich Erwin Schmider den zweiten Platz erobert, und um den dritten Platz kämpften Otto Walz auf Wabeha und Wolfgang Müller auf Maico, wobei Müller schließlich der Bessere blieb. Fünfter wurde Eckenbach auf Montesa.

Kaum war die Siegerehrung vollzogen, stand schon die Klasse der schweren Brocken am Start. Die acht Maschinen von 500 bis 750 ccm mußten zwei Läufe von je 10 Runden absolvieren, und es waren die Brüder Dreisilker aus München, Gerhard und Hartmut, beide auf Rickman-Metisse, die wieder einmal dominierten. Sieger wurde Gerhard Dreisilker, sein Bruder hatte in beiden Läufen Pech, konnte aber trotzdem den zweiten Platz belegen. Im ersten Lauf war ihm das Bremsgestänge der Hinterradbremse weggerissen, und im zweiten Lauf wurde er in einer Steilkurve von Wrosch so stark behindert, daß er zu Fall kam und auf den letzten Platz zurückfiel. Aber in einem tollen Spurt kämpfte er sich wieder nach vorn, sein Einsatz wurde von den Zuschauern gebührend durch Beifall belohnt. Auf den weiteren Plätzen folgten: Siegle (Hedlund), Heitmann (Metisse AMC), Krause (engl. Triumph). Zur Ermittlung des Siegers und der Plazierten war der erzielte Platz des Einzellaufes und nicht die Zeit entscheidend.

Im Rennen 4 der Ausweisklassen, 350 ccm über 10 Runden, wurde Rainer Herberth auf Husqvarna Sieger. Dahinter lieferten sich Weiss, Martens, Gemeinhardt und Keus, alle auf Maico, einen spannenden Kampf um den zweiten Platz, den schließlich Martens vor Keus, Weiss und Gemeinhardt für sich buchen konnte.

Im fünften Rennen standen sich mit Walz, Schmider, Betzlbacher, Weil und Müller fünf der schnellsten Fahrer gegenüber. Trotzdem hätte es fast auch bei diesem Rennen eine Start-Ziel-Entscheidung gegeben, wenn nicht Weil für Spannung und Überraschung gesorgt hätte. Die Plätze eins bis drei wurden vom Start bis zum Ziel von Walz (Montesa), Schmider (CZ) und Müller (Maico) belegt. Aber Weil war mit seiner Maico nicht gut vom Start weggekommen und fuhr nun, scheinbar hoffnungslos, hinterher. Er aber gab nicht auf und fuhr ein wirklich begeisterndes Rennen, in dessen Verlauf er sich vom letzten bis auf den vierten Platz vorarbeitete. Wobei er den routinierten Fritz Betzlbacher noch auf den fünften Platz verweisen konnte. Überall an der Strecke erntete er bei den Zuschauern Beifall und Begeisterung. Ohne die Leistung der anderen Fahrer schmälern zu wollen, durfte man Weil als den moralischen Sieger bezeichnen.

Mit dem Rennen 6, dem zweiten Lauf der schweren Brocken, dessen Ergebnis wir schon vorweggenommen haben, ging ein Nachmittag mitreißenden Sports und toller Spannung zu Ende. Die Organisation war gut und unaufdringlich, was allerdings bei einem so tatkräftigen Club (und seinem Rennleiter Kleiner, der selber jahrelang Veranstaltungen fuhr) kein Wunder ist.

H. Briel

### Ergebnisse:

**Lizenzfahrer Klasse 250 ccm:** 1. A. Weil (Maico); 2. E. Schmider (CZ); 3. W. Müller (Maico); 4. O. Walz (Wabeha); 5. G. Eckenbach (Montesa).

**Lizenzfahrer Klasse 500 ccm:** 1. O. Walz (Montesa); 2. E. Schmider (CZ); 3. W. Müller (Maico); 4. A. Weil (Maico).

**Lizenzfahrer Klasse 750 ccm:** 1. G. Dreisilker (Rickman); 2. H. Dreisilker (Rickman); 3. E. Siegle (Hedlund); 4. W. Heitmann (Metisse).

**Ausweisklassen bis 250 ccm:** 1. R. Witthöft (CZ); 2. R. Herberth (Husqvarna); 3. W. Behrens (Husqvarna); 4. H. Kornfeld (Montesa). – **Ausweisklassen bis 500 ccm:** 1. R. Herberth (Husqvarna); 2. W. Martens (Maico); 3. B. Keus (Maico); 4. D. Weiß (Maico).



## Die 42. Internationale Sechstagesfahrt

Die in den Tagen vom 17.-22. September im Raum von Zakopane (Südpolen) abgerollte Sechstagesfahrt ging am Freitagnachmittag wie üblich mit dem Schlußrennen zu Ende. Zweifellos wird diese „polnische“ Sechstagesfahrt allen Teilnehmern noch lange in Erinnerung bleiben – allerdings nicht in guter.

Entgegen allen Erwartungen, nach den Erfahrungen der Tatra-Fahrten berechtigt, war sie sicher viel zu leicht, so daß von den 314 Gestarteten nicht weniger als 150 eine Goldmedaille mit heimnehmen konnten (35 und damit über 50% der Gestarteten konnte allein die bundesdeutsche Equipe für sich verbuchen). Aber mancherlei Begleitumstände waren so unerfreulich wie wohl noch nie bei einer Sechstagesfahrt.

Die vom Veranstalter bekanntgegebenen Resultate hatten ganz offensichtlich schwerwiegende Fehler und müssen deshalb weitgehend angezweifelt werden. Wir hoffen, bis zum Erscheinen des nächsten Heftes, in dem wir einen ganz ausführlichen Bericht über diese Sechstagesfahrt bringen werden, wenigstens hinsichtlich Resultatdifferenzen, die bundesdeutsche Fahrer und Mannschaften betreffen, noch Klarheit zu bekommen. Deshalb beschränken wir uns heute darauf, hier das Ergebnis der Haupt- und Mannschaftswertungen, also für Trophy und Silbervase, zu bringen.

Sieger in der Trophy-Wertung wurde die MZ-Mannschaft der DDR mit den Fahrern Salevsky, Weber, Wagner, Teuchert, Halser und Uhlig. Auf den zweiten Platz kam die österreichische Puch-Mannschaft mit den Fahrern Sommerauer, Leitgeb, Statzinger, Wabnig, Dietrich und Pachernegg. Dritte wurde die tschechische, vierte die sowjet-russische, fünfte die schwedische Mannschaft, und erst auf dem sechsten Platz konnte unsere bundesdeutsche Mannschaft (die von Dieter Kramer, Specht, Gienger, Witthöfft, Gabler und Schmider gebildet wurde) die Sechstagesfahrt beenden. Von diesen Fahrern kamen alle strafpunktfrei ins Ziel, mit Ausnahme von Gabler, der bereits am zweiten Fahrtag mit Motorschaden ausscheiden mußte. Die weitere Placierung: 7. Italien, 8. England, 9. Polen.

Die Wertungsreihenfolge für die Silbervase: 1. Tschechoslowakei A, 2. DDR A, 3. Bundesrepublik B, 4. DDR B, 5. Polen B, 6. UdSSR B, 7. Schweden A, 8. UdSSR A, 9. Holland, 10. Schweden B.

### Angriff auf einen 50er Weltrekord

Die italienische Firma F. B. Minarelli, deren kleinen 60 ccm-Renner (mit membran-gesteuertem Einlaß) wir im letzten Heft vorstellten, hat von diesem Motor eine spezielle 50 ccm-Version für Rekordzwecke fertiggestellt. Man will mit einer verkleideten Rekordmaschine, die diesen Motor enthält, kurz vor der im Oktober stattfindenden Mailänder Motorradausstellung versuchen, auf dem Autodrom von Monza den derzeit von Kreidler gehaltenen Weltrekord über 1 km mit stehendem Start anzugreifen. Bei der derzeitigen Rekordmarke vielleicht gar kein so aussichtsloses Unterfangen.

### Das Europameisterschafts-Finale der Speedway-Fahrer

am 27. August in Breslau gewann der Pole Andrzej Wyglenda mit 14 Punkten vor seinem Landsmann Pogorzelski (13 P.) und dem Russen Plechanow (12 P.).

### Den Moto Cross-Europapokal der 500 ccm-Klasse,

den Italien am 27. August mit 30 Konkurrenten aus 8 Nationen in Maggiora austrug, gewann in der Einzelfahrvwertung der Italiener Lanfranco Angelini auf CZ vor dem Deutschen Fritz Betzlbacher auf Montesa, in der Nationenwertung dagegen Schweden mit Larsson, Johansson und Hansen vor Italien mit Angelini, Tossi und Azzali.

### Beim britischen Scarborough-Motorradrennen

am 26. August gewannen die Deutschen Helmut Fath/Wolfgang Kalauch auf Urs 67 die Seitenwagen-Konkurrenz mit neuem Rekorddurchschnitt von 102,2 km/h vor ihren Landsleuten, den BMW-Fahrern Enders/Engelhardt-Wetzlar und Kölle/Schmid-Sindelfingen.

### Beim 6. und letzten Lauf zur Speedway-Weltmeisterschaft 1967

der am 16. September vor 70 000 Zuschauern im Londoner Wembley-Stadion ausgetragen wurde, sicherte sich der 35jährige Schwede Ove Fundin zum 5. Mal den Titel knapp vor seinem jungen Landsmann Bengt Jansson. Dritter wurde der Neuseeländer Ivan Mauger, während dessen Landsmann, Favorit und Titelverteidiger Barry Briggs sich unter den 16 Konkurrenten mit dem 5. Platz zufriedengeben mußte, und der Ostdeutsche Joachim Dinse ohne Punktgewinn auf den letzten Platz kam.

### Italienische Motorradmeister 1967 wurden:

in der Klasse bis 125 ccm: Walter Villa auf Mondial; in der Klasse bis 350 ccm: Silvio Grassetto auf Benelli und in den Klassen bis 250 und bis 500 ccm: Angelo Bergamonti auf Morini bzw. Paton.

### Das internationale Sandbahnrennen in Olching

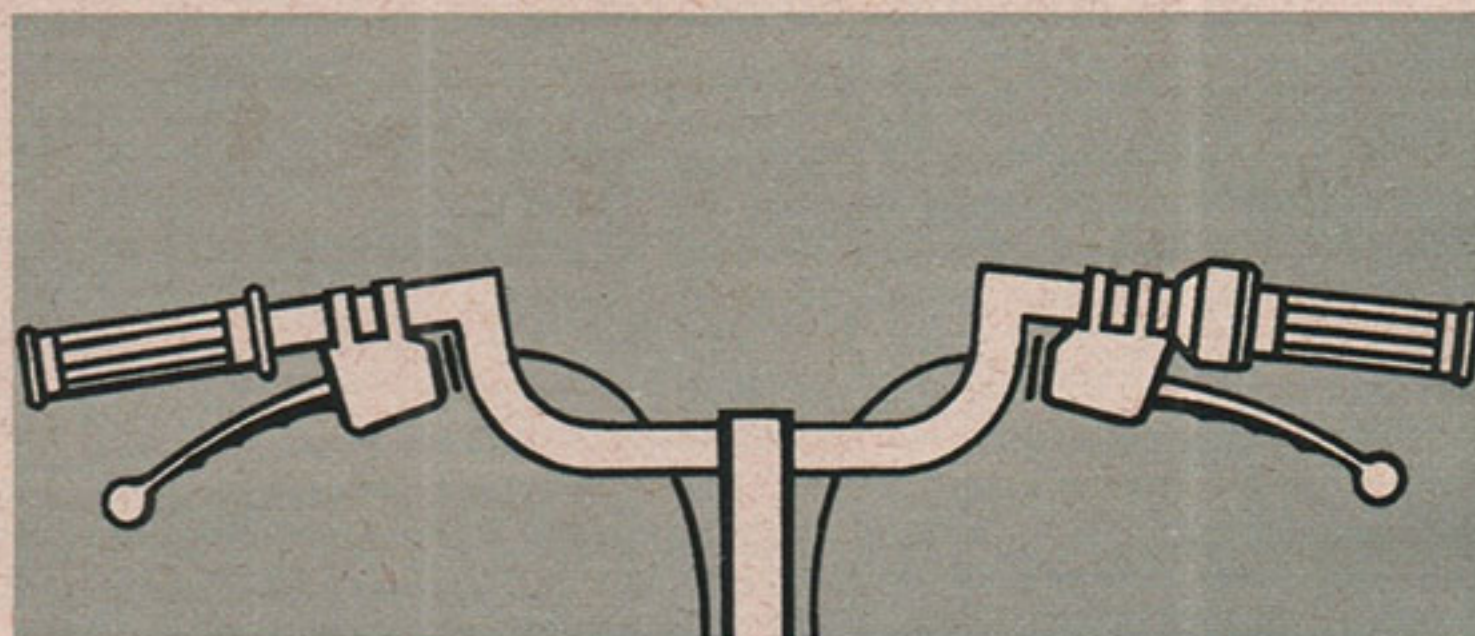
am 17. September gewann vor 7000 Zuschauern in Abwesenheit des Kemptener Europa-meisters Manfred Poschenrieder, der am gleichen Tag ein Grasbahnrennen in Lübeck bestritt, der s. Z. aus Polen geflohene Marian Kaiser vor dem Bad Wiesseer Heinrich Sprenger und dem skandinavischen Meister Sun Stark, dessen schwedische Landsleute Conny Samuelsson und Ake Andersson durch Stürze um ihre Chancen kamen.

# MAGURA

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

Deshalb:

## MAGURA-Lenker und Lenkerarmaturen



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

**MAGURA**

M 367

## 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

# Das letzte Avusrennen

(Fortsetzung von Seite 643)

Das Gespann Böse/Lauterbacher vor Buchner/Gröschel, beide BMW. Fotos: Bredow

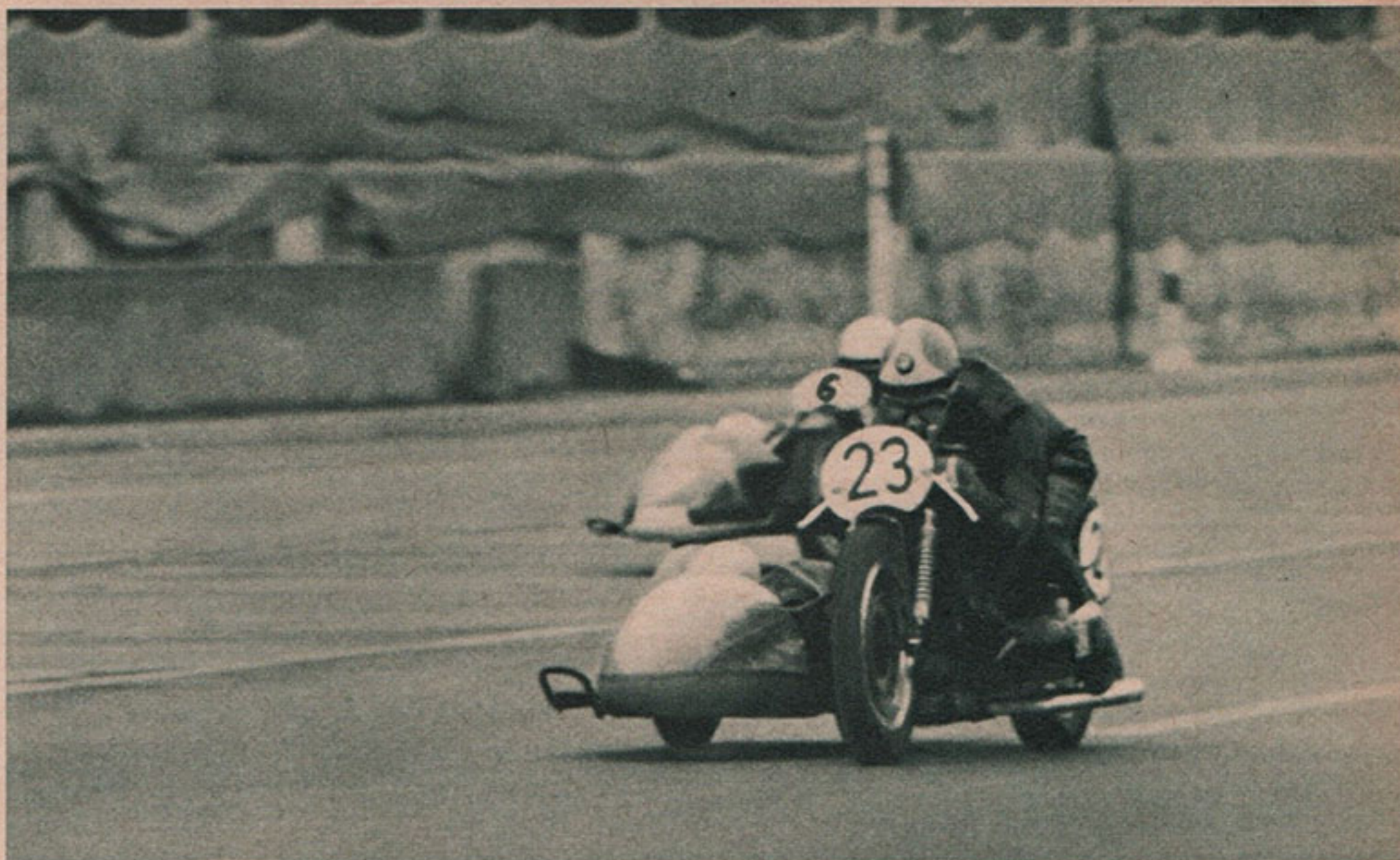
ging. Mit Fechtner und Weber werden auch die Plätze fünf und sechs von BMW-Fahrern belegt.

### Ergebnis:

1. Labitzke (BMW) 19:46,5 = 176,2 km/h; 2. Stanglmeier (BMW) 19:47,4 = 176,1 km/h; 3. Bauer (BMW) 19:52,8 = 175,3 km/h; 4. Arlt (BMW).

22 Gespanne stehen am Start. Trainingsschnellste sind Pape/Kawka, Buchner/Gröschel, Reichler/Schimmel und Binding/Fleck. Wie in dieser Klasse gewöhnt, gibt es wieder Kämpfe in einzelnen Pulks, die in ihrem vielfältigen Ablauf gar nicht zu beschreiben sind. Müller/Buchecker führt nach der ersten Runde vor Pape/Kawka, Linnarz/Hohoff, Böse/Lauterbach und Buchner/Gröschel. Emrich/Emrich und Hartmann/Kremer folgen auf den weiteren Plätzen. Nach der zweiten Runde fehlt Pape/Kawka, die anderen halten die Position, jedenfalls im Zieldurchgang. Nach der dritten Runde: Buchner/Gröschel, Emrich/Emrich, Böse/Lauterbach, Müller/Buchecker, die jetzt langsamer werden und in der nächsten Runde ausfallen, so daß die Reihenfolge dann lautet Böse/Lauterbach, Buchner/Gröschel, Hartmann/Kremer, Emrich/Emrich, Reichler/Schimmel. Nach Runde fünf liegen Hartmann/Kremer vor Böse/Lauterbach, Emrich/Emrich und Buchner/Gröschel, dann wieder Böse vor Hartmann, Buchner und Emrich. Im Zieldurchgang schließlich formiert sich die Reihenfolge Böse—Buchner—Emrich—Hartmann—Reichler.

Der viel beachtete technische Leckerbissen in dieser Klasse, ein wassergekühlter Vierzylinder-Zweitakt-Bootsmotor von König in einem extrem niedrigen Rahmen, der Eigenbau des Fahrers Peter Köster ist, war nicht ganz so standfest — dreht aber unheimlich!



### Ergebnis:

1. Böse/Lauterbach (BMW) 22:54,4 = 152,2 km/h; 2. Buchner/Gröschel (BMW) 23:00,4 = 151,5 km/h; 3. Emrich/Emrich (BMW) 23:00,7 = 151,4 km/h; 4. Hartmann/Kremer (BMW) 23:31,1 = 148,2 km/h; 5. Reichler/Schimmel (BMW) 23:41,6 = 147,1 km/h.

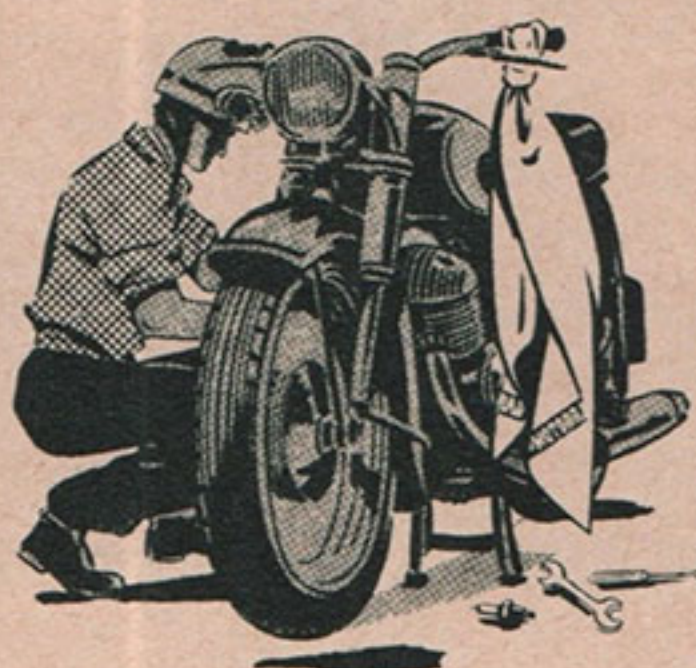
Außer diesen Juniorenpokalrennen erhielten noch die nationalen Lizenzfahrer bis 350 ccm eine Startchance. 16 Fahrer stehen am Start. Dieses Rennen geht über 10 Runden = 83 km. Die Trainingsschnellsten sind H.-J. Dittberner (Honda), Friedrich Hess (Honda), Helmut Kustermann, der eine Bombenreklame für Neckermann-Jawa entfachte, weil das so im Programm stand und natürlich von der ganzen Tagespresse auch so übernommen wurde, aber in Wirklichkeit eine Kawasaki fuhr, ferner Hans-

D. Görden (Honda) und Peter Hampe (Norton). Es wurde das Rennen eines Mannes: Dittberner. Er fährt von der ersten bis zur letzten Runde vor Kustermann als Zweitem über den Kurs. Zuerst hält noch Dieter Sütterlin mit, der in der vierten Runde das große Ausfallen einleitet. Wirklich einigermaßen vorn bleibt nur noch Görden mit. Von den 16 Maschinen fallen 11 aus, nur fünf erreichen das Ziel. Die einzige Spannung lag in dem Spielchen „Wer bleibt in der nächsten Runde weg?“.

### Ergebnis:

1. Dittberner (Honda) 29:01,1 = 171,5 km/h; 2. Kustermann (Kawasaki) 29:28,1 = 169,0 km/h; 3. Görden (Honda) 30:20,0 = 164,2 km/h; 4. Fries (NSU) 1 Runde zurück; 5. Heukerott (Honda) 1 Runde zurück.

Horst Bredow



## Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

### Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

entschließen, Abonnent unserer interessanten Zeitschrift zu werden.

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

## GUTSCHEIN

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

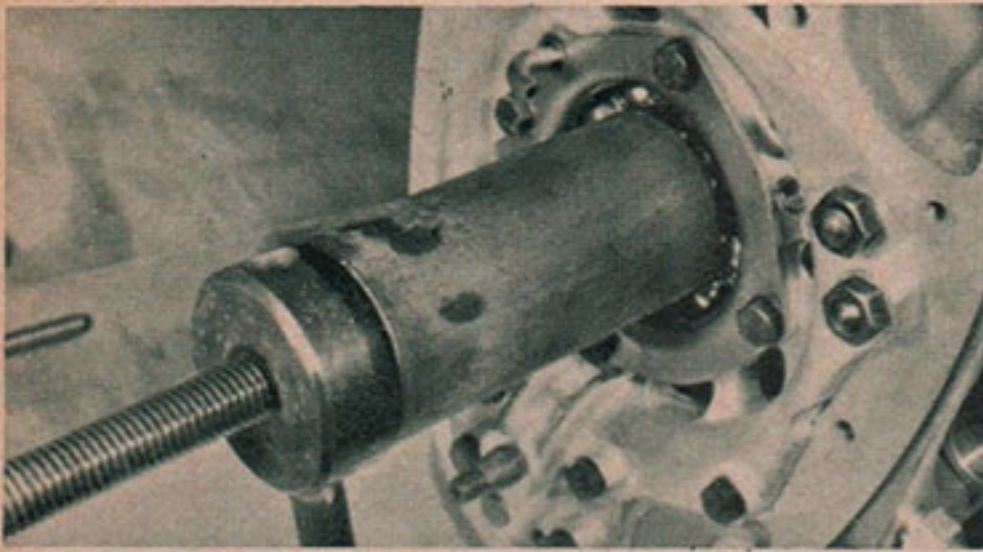
Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab \_\_\_\_\_ 1967 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 18499 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,- (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28.60.) Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

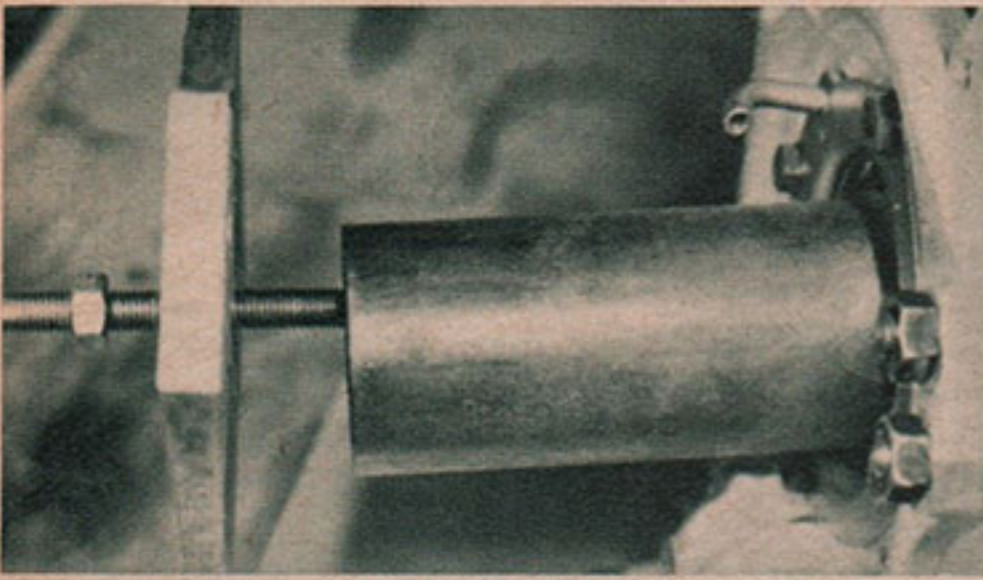
Entsprechend Ihrem Vorschlag senden Sie mir gegen diesen Gutschein den gelben Schal für Motorradfahrer kostenlos an meine Anschrift:

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

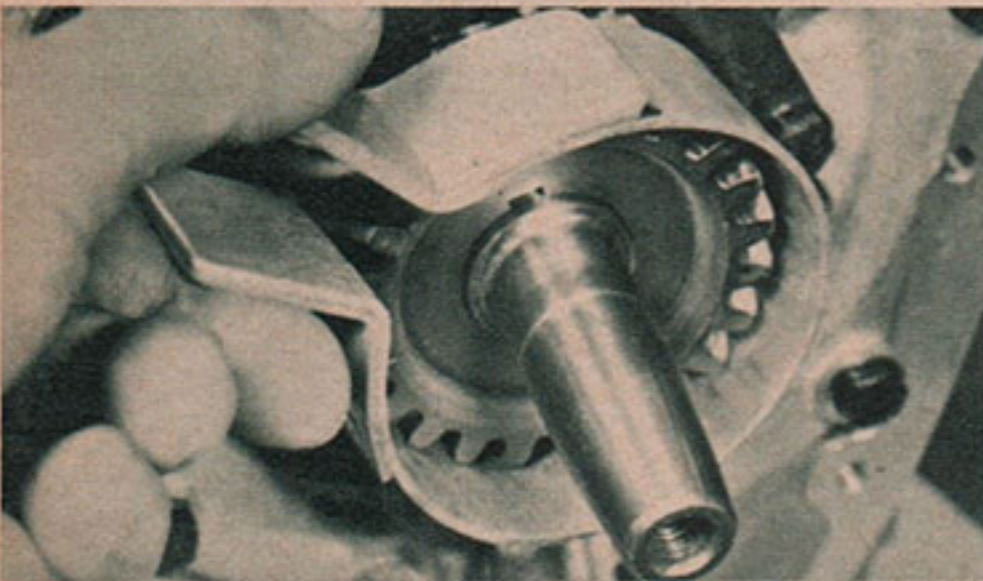
Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,30 (DM 5,90+DM -,40 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort Motorschal. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. MO 21/67



93



94

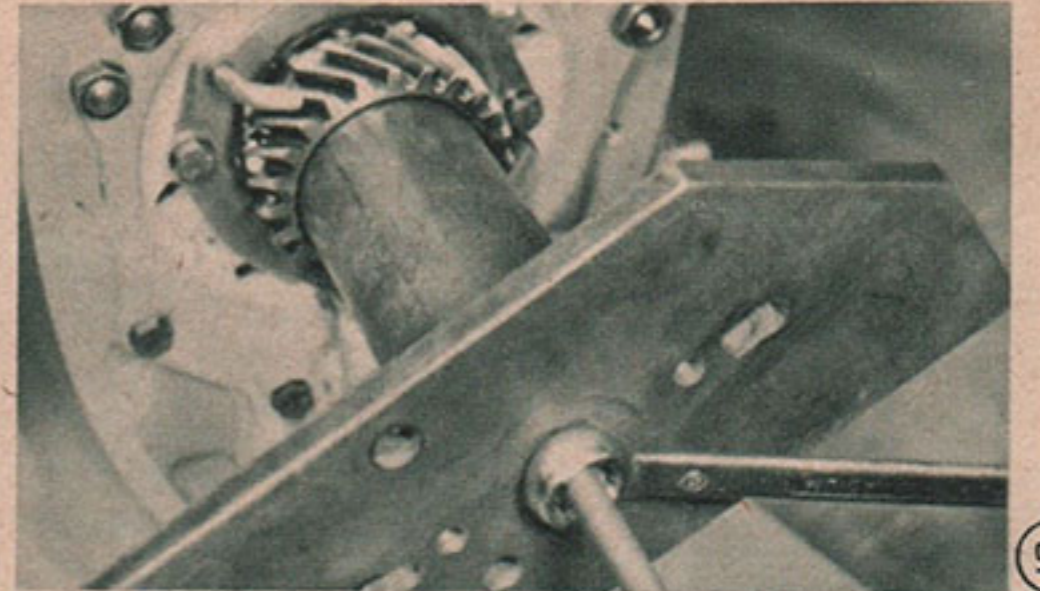


95

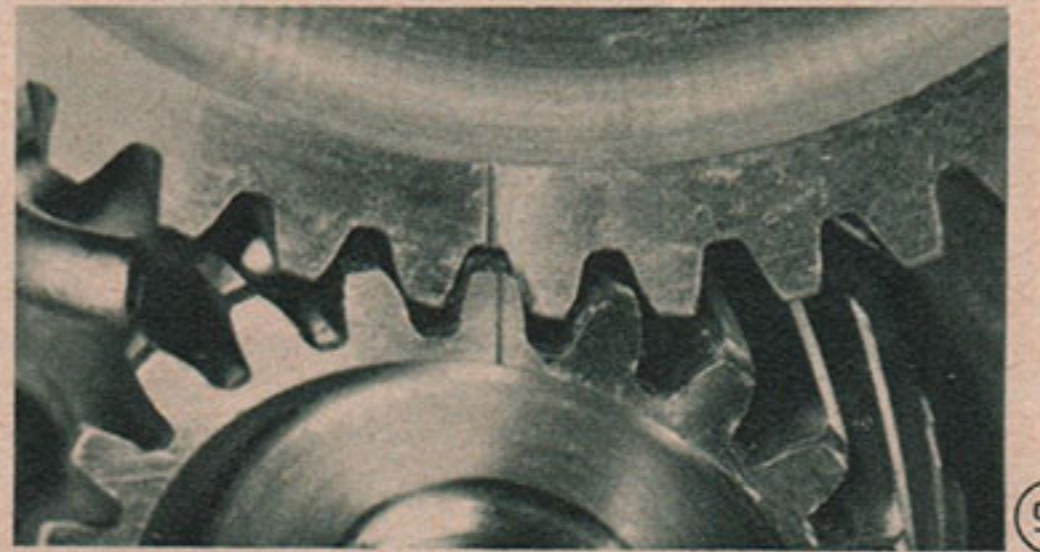
Das Einziehen der Kurbelwelle mit ihrem hinteren Lager ins Gehäuse gelingt, soweit waren wir im letzten Heft gekommen, am besten, wenn man das Gehäuse kräftig anheizt. Dann braucht man in den meisten Fällen auch kaum mit Spezialwerkzeug nachzuhelfen, das Lager „fällt“ dann in seinen Sitz. Für die weiteren Arbeiten wird weiter geheizt. Da ist zunächst der vordere Lagerdeckel anzusetzen. Um Klarheit über die Beanspruchungen bei der Montage zu bekommen: der Lagersitz auf der Kurbelwelle ist recht eng, hier muß gepreßt werden. Der Sitz des Lager-Außenringes (in diesem Falle eben des gesamten Lagerdeckels) ist nicht so eng, hier wird aber auch Kraft nötig sein. Aber: die Kurbelwelle sitzt vorerst allein im hinteren Lager fest, und wenn man nun den vorderen Lagerdeckel aufpreßt, dann wird fast immer auch ein klein wenig Zug über die gesamte Welle auf den hinteren Lagersitz ausgeübt. Deshalb weiter heizen, um das Gehäuse während der ganzen Arbeit so warm zu halten, daß das hintere Lager im Gehäuse weitgehend beweglich bleibt.

Bild 93: Zunächst das Werks-Spezialwerkzeug: eine Druckbüchse (Rohr 48 x 6 x 100 mm Länge) sowie eine Spindel und ein Gewindestück zum Anziehen. Bild 94: Hilfswerkzeug, improvisiert: Gewindestange in Kurbelwelle geschraubt, Rohrstück draufgesteckt, unsere Eisenplatte mit einer normalen M 8-Mutter unter Druck setzen. Das geht sogar insofern besser als das werksseitig vorgesehene Werkzeug, da man nämlich hier an der Eisenplatte halten kann, während die Mutter angeknallt wird. Dabei dreht sich die Kurbelwelle dann nicht mit!

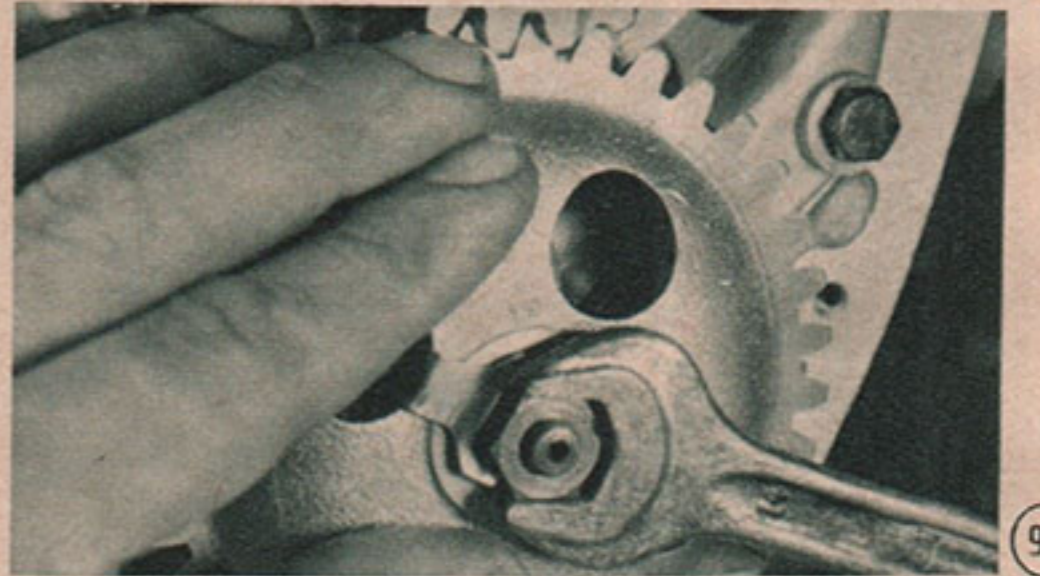
Mit diesem Werkzeug wird der Lagerdeckel erstmal so weit auf die Kurbelwelle gezogen, daß



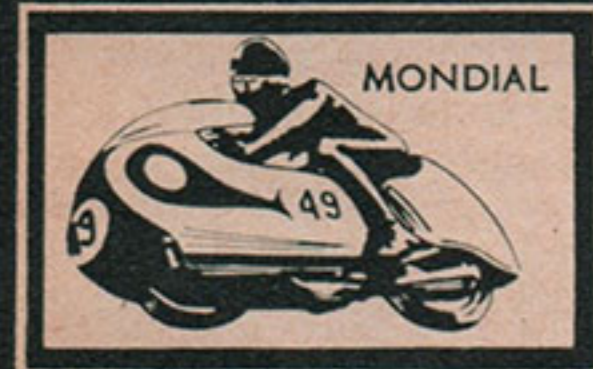
96



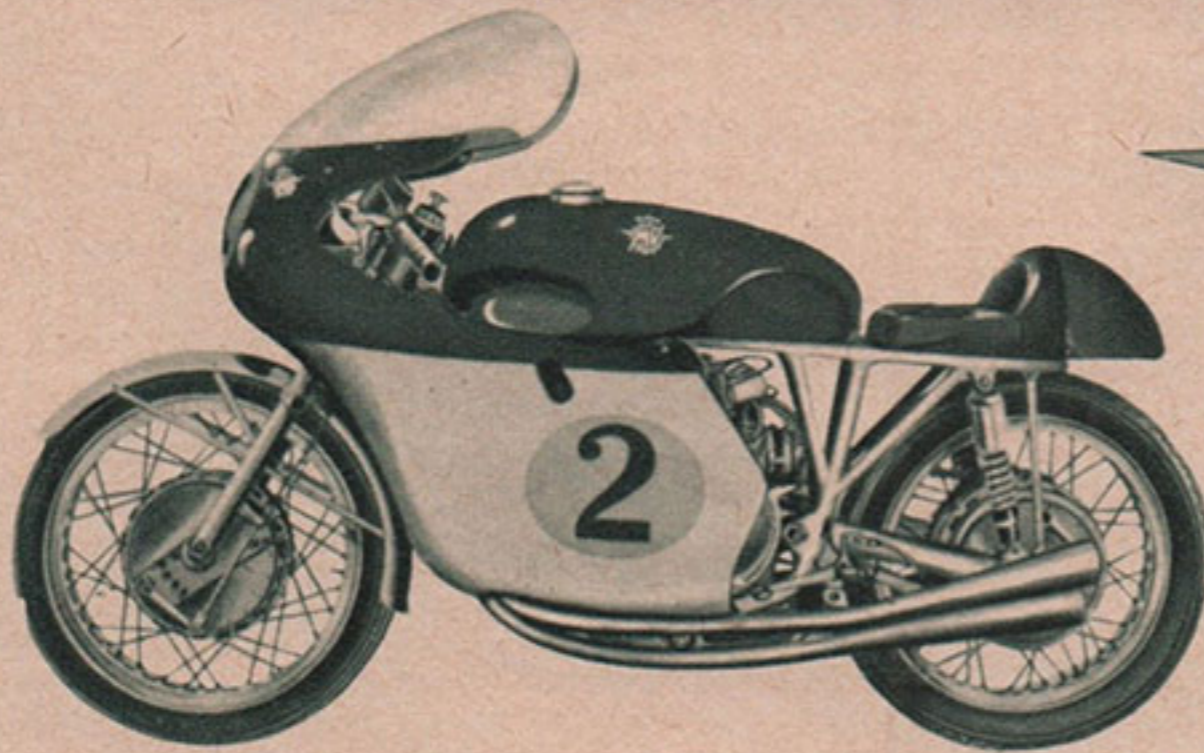
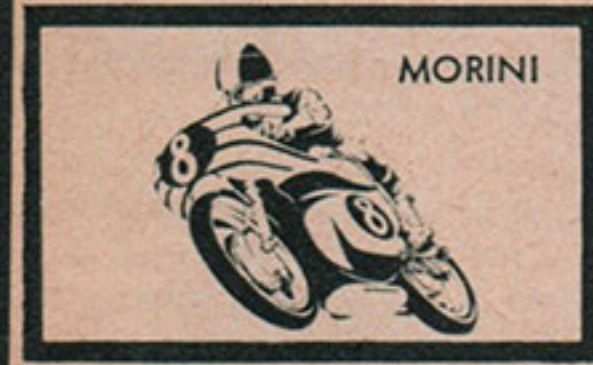
97



98



**Edmund Bühler KG**  
7 Stuttgart  
Gänsheidestraße 19  
Telefon 0711/245707



**Neues Modell**



500 ccm  
4 Zylinder  
DM 24.-

Weiterhin lieferbar:  
GILERA DM 19.90  
Morini DM 15.90  
Benelli DM 19.90  
Mondial DM 19.90  
Guzzi V8 DM 23.50



**Walter Dillenberg**  
7141 Schwieberdingen

Telefon 071 50/81 91



**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 Karosseriepachtel: 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**



**NEU!**

**HARRO NYLTEST Überkombi**

(zusammengelegt nicht größer als eine Zigarrensachtel, ca. 280g)

**HARRO Touren- und Rennkombi**

und vieles andere aus Leder.

Prospekte und Maßanleitungen kostenlos.

**HARRO Gerberei u. Lederbekleidungsfabrik,**

Ernst Harr, 7271 Rohrdorf bei Nagold,  
Schwarzwald, Telefon 07452/360

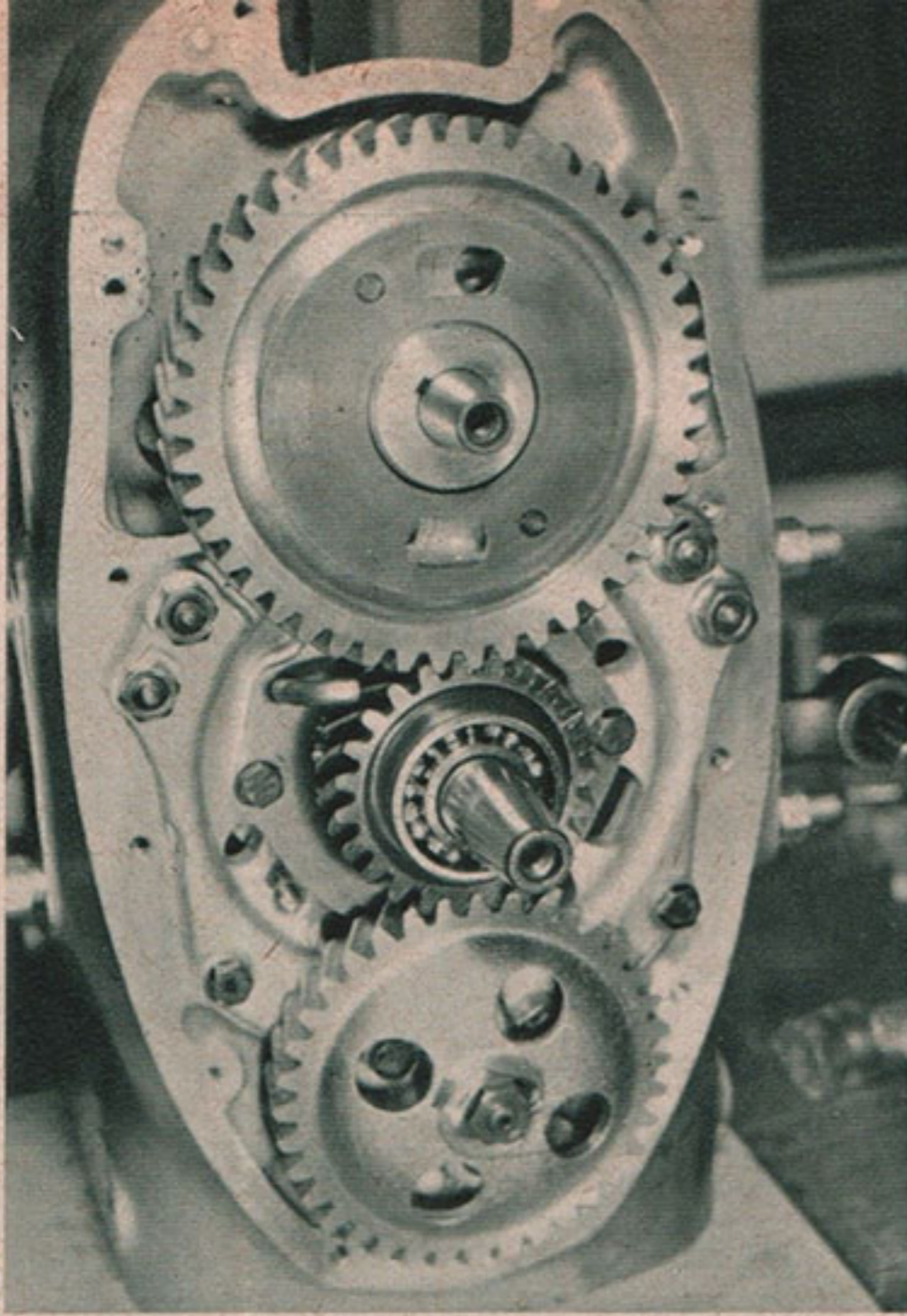


**Kabriolett-  
Aufbauten**

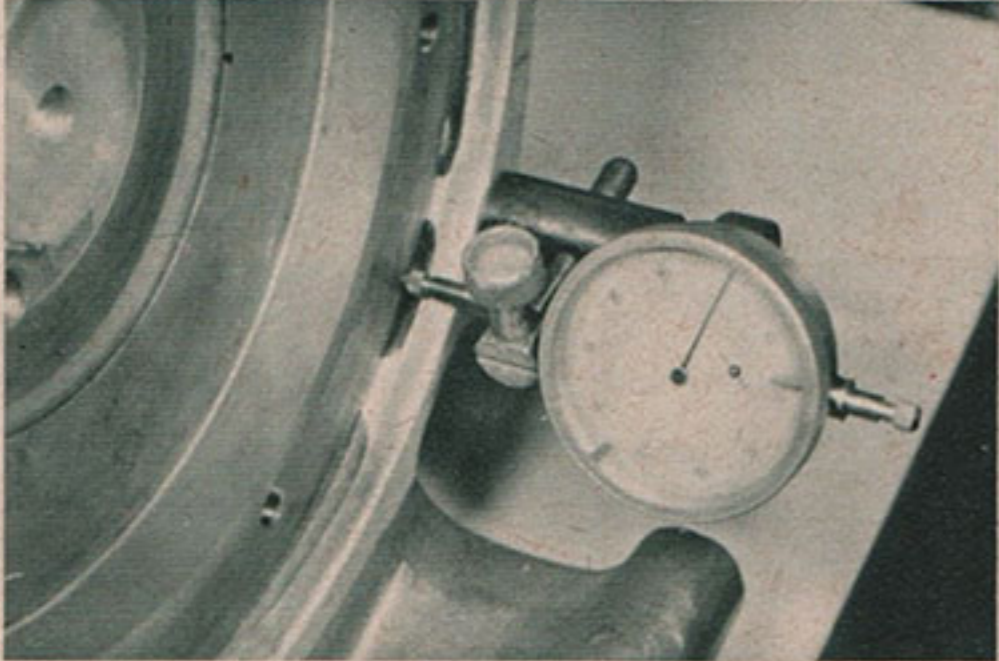
Liefert für alle Beiwagentypen

Bernhard Richter  
1 Berlin 65 · Putbusser Straße 33  
Telefon 463266

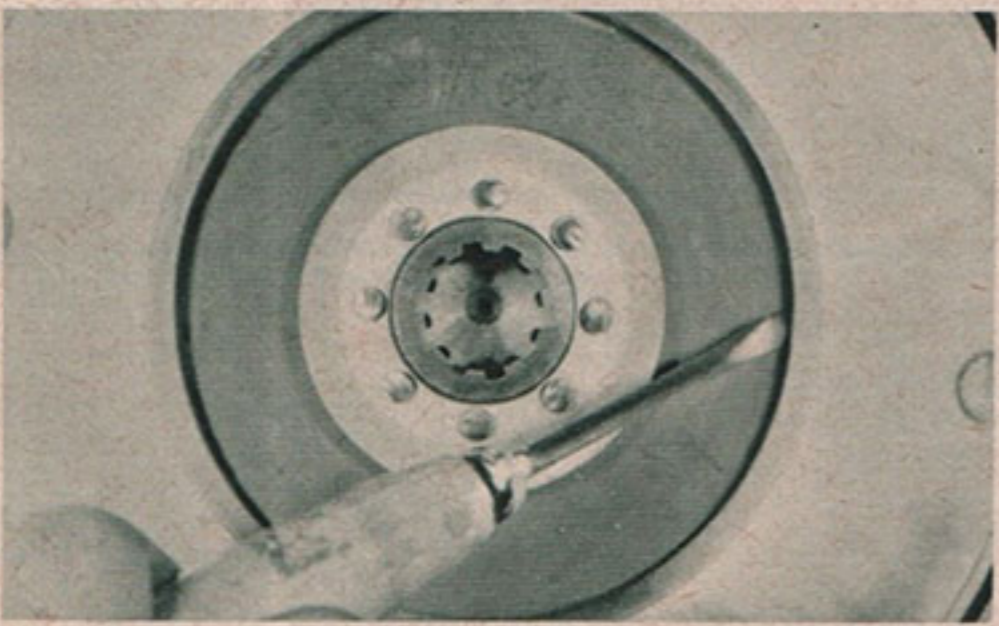
**Anzeigenschluß für Heft 23/1967 ist am 10. Oktober 1967**



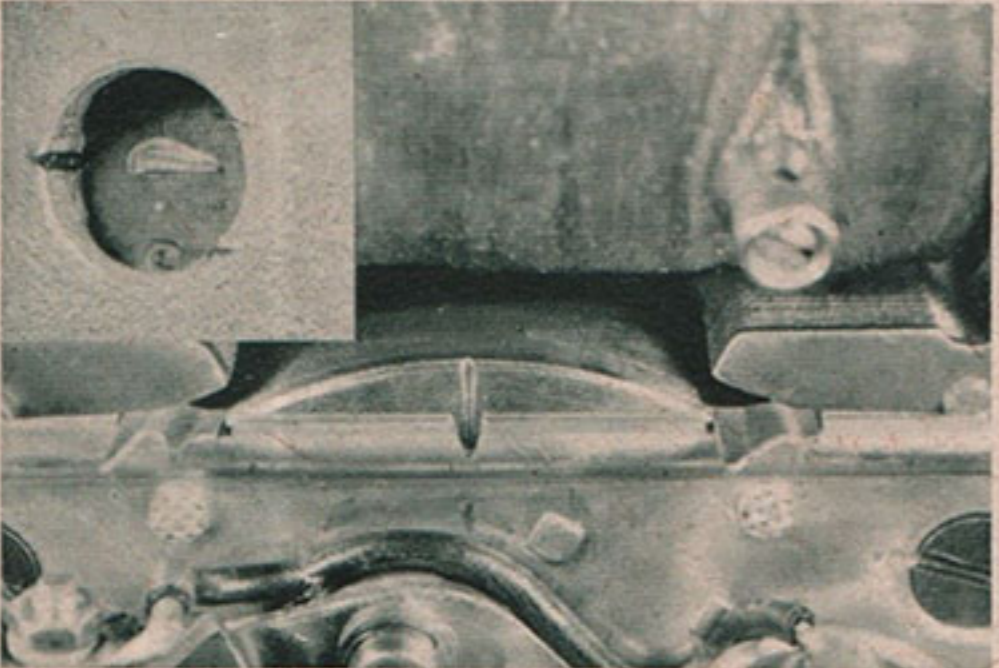
99



100



101



102

er mit seinem äußeren Umfang gerade am Motorgehäuse anliegt. Würden wir jetzt weiter allein über den Lagerinnenring drücken, dann käme dieser Druck über die Lagerkugeln auf den Lagerdeckel. Hier hört aber der Spaß auf, denn damit würde das Lager beim Einbau bereits beschädigt. Wir müssen also jetzt erst mal den Lagerdeckel auf seinen Sitz drücken, was mit Hilfe der Befestigungs-Schrauben und -Mutter geschieht. Keine Hammerschläge probieren! Damit könnte man sich unter Umständen das ganze Gehäuse verderben, denn durch derartige Erschütterungen würden die beiden Ölpumpenzahnräder aus ihrem Sitz rutschen, evtl. Zahn auf Zahn stehenbleiben und dann beim weiteren gefühllosen Montieren sowohl gegenseitig verdrückt als auch in Gehäuse und Lagerdeckel eingepreßt werden.

Das Gehäuse muß für diesen Arbeitsgang heiß sein, denn jetzt bewegen wir ja auch das hintere

Lager durch das Aufsetzen des Lagerdeckels vorn. Nach und nach wird dabei zunächst eine bis zwei Umdrehungen der Lagerdeckel selbst ans Gehäuse herangezogen (damit schiebt man die ganze Kurbelwelle nach hinten) und danach wieder zwei bis drei Umdrehungen der Lagerinnenring mit dem Rohr-Werkzeug auf die Kurbelwelle geschoben (damit holt man die Kurbelwelle wieder ein Stück nach vorn). Beide Bewegungen möglichst in kleinen Schritten und bei möglichst heißem Gehäuse (immer kurz über 100 Grad C, draufspucken muß zischen!). Wenn wir auf diese Weise den vorderen Lagerdeckel fest aufs Gehäuse gesetzt haben, dann (dabei sind dann auch die unteren M 6-Schrauben des Lagerdeckels immer schön gleichmäßig mit festgezogen worden) muß als allerletzter Schritt noch ein wenig Zug über das Rohr-Werkzeug auf den Lagerinnenring gegeben werden. Wieder wird dadurch die Kurbelwelle insgesamt bewegt, diesmal bis an ihren vorderen Anschlag. Und da muß sie unbedingt stehen.

Während dieser Herumzieherei probieren wir ab und zu einmal, ob die Ölpumpenzahnräder sich noch drehen, ob sich die Kurbelwelle selbst dreht, ohne zu schleifen (manchmal drückte einer vielleicht beim Abziehen des Deckels mit der in den Lagerdeckel eingeschraubten Gewindestange zu kräftig auf den Ölschleuderring, der auf diese Weise verbiegt) und ob sich sonst keine ungewöhnlichen Effekte (großer Kraftaufwand) zeigen. Diese Arbeit erfordert eine Menge Gefühl, man kann hier bereits bei der Montage (durch zu geringe Erwärmung) die spätere Lebensdauer des Motors entscheidend verringern.

Und weiter geht das Anheizen, diesmal beim Zahnrad auf der Kurbelwelle. Mit der kleinen Lötlampe klappt das gut (während man ja das Gehäuse praktisch dauernd „auf kleiner Flamme weiterkochen“ lassen mußte), Temperatur etwa 150 Grad. Anzeige: das Öl auf dem Zahnrad beginnt zu stinken, dann ist's heiß genug. Beim Draufspucken hat es schon eine ganze Weile gezischt. Zu heiß mache man es möglichst nicht, also weg mit dem Schweißbrenner. Bild 95 zeigt, daß man dieses heiße Zahnrad natürlich nicht mit der Hand anfassen kann, dazu macht man sich eine Blechmanschette. Beim Aufsetzen des Zahnrades auf die Welle muß schnell gearbeitet werden, man legt sich möglichst vorher das Werkzeug zurecht: Gewindestange mit Wellenstumpf einschrauben, Rohrstück (wie beim Aufsetzen des Lagerdeckels) und Universal-Eisenplatte mit Mutter und Schlüssel griffbereit halten. Des heiße Zahnrad wird (auf Keilnut achten) auf die Welle geschoben, das geht ein beträchtliches Stück von Hand. Dann schnell Rohr aufsetzen, Platte und Mutter gegenschrauben und das Zahnrad zügig bis zum Anschlag auf den Wellenstumpf aufschieben (Bild 96).

Nächster Schritt: Nockenwelle mit Lager und Zahnrad einbauen. Gehäuse ist (hoffentlich) immer noch leicht warm. Nockenwelle wird eingeführt und mit etwas Fingerspitzengefühl in ihr inneres Lager eingefädelt. Dann ist auch der vordere Lagerdeckel bereits auf seinem Sitz, man muß nur noch diesen Lagerdeckel so drehen, daß die Befestigungsschrauben richtig in ihre Gewindebohrungen passen. Überkreuz und in winzigen Schritten zieht man diese vier Befestigungsschrauben (Schraubenzieher durchs Zahnrad geführt) wieder an und drückt so die Nockenwelle komplett an ihren Platz. Vorher mußte natürlich darauf geachtet werden, daß die Markierungen der beiden Zahnräder (auf Nockenwelle und auf Kurbelwelle) übereinstimmen (Bild 97). Probieren, ob sich Kurbelwelle und Nockenwelle immer noch leicht gemeinsam drehen.

Bild 98: Das Zahnrad für den Ölpumpenantrieb setzt man als letztes auf und legt das Sicherungsblech für die Linksgewinde-Mutter an. Falls sich die Ölpumpenwelle beim Anziehen der Mutter spielend mitdrehen sollte, kommt man mit kleinem Trick weiter: nachdrücklich während des Anziehens mit der linken Hand auf das Zahnrad drücken, so greift es an seinem Konussitz und „klebt“ dann fest zum Anziehen der Mutter.

Bild 99: Aufsetzen der Entlüfterdrehzscheibe, dazu erst die Anlaufscheibe auf den Absatz am Nockenwellenrad stecken, dann die federnde Wellscheibe und dann die Drehschieberscheibe. Bewegt sie sich auch ganz leicht? Fertig zum Aufsetzen des Räderkastendeckels ist man nach Aufkleben der Papierdichtung. Alle 12 Befestigungsschrauben des Deckels schön gleichmäßig Schritchen für Schritchen überkreuz anziehen. Am hinteren Ende des Motors wird nun (nach Einsetzen des Wellendichtringes und der beiden Scheiben, Deckscheibe und Wellscheibe) die Schwungscheibe montiert. Probleme treten nicht auf, sofern der Konus der Welle zum Konus der Schwungscheibe paßt, sofern auch der Keil auf der Welle nicht im Nutgrund der Schwungscheibennut aufsitzt, sofern letztlich die Welle (und die Schwungscheibe) schlagfrei laufen! Das Anziehen der SW 41-Befestigungsschraube geschieht mit 17 mkg (1 m Hebelarm und an dessen Ende mit der Federwaage mit 17 kg ziehen) unter den gleichen Bedingungen wie seinerzeit das Lösen der Schraube.

Bild 100: Nach dem Anziehen prüfen wir, ob die Schwungscheibe tatsächlich rund läuft, mehr als 0,1 mm seitlichen Schlag darf sie nicht haben. Eine schöne kleine Meßvorrichtung gibt es von BMW dafür, und die Meßuhr . . . ? Kostet gebraucht ca. 15.— bis 20.— DM und in günstigen Sonderangeboten ca. DM 20.— bis 25.— und kostet ganz regulär zwischen 30.— und 40.— DM. 1/100 mm Skalenteilung sollte sie haben, um einigermaßen universell (auch für andere Stellen) verwendbar zu sein.

Was tun, wenn die Schwungscheibe aber nun mehr als 0,1 mm Schlag hat? Hammer? Nein, dann geht die ganze Schlosserei wieder von vorn los, und man muß sich dabei überlegen, ob man sich das Risiko nicht doch lieber dadurch verringert, daß man die Welle und die Schwungscheibe vorher, also unmontiert, auf Prismen setzt und auf Schlag prüft. Bei Tauschkurbelwellen bin ich schon lange skeptisch und prüfe sie vor dem Einbau erst mal auf Schlag!

Die restlichen Montagearbeiten sind wieder einfach und brauchen nicht mehr einzeln erklärt zu werden. Höchstens eins noch: Kupplung einbauen verlangt eigentlich den Zentrierdorn, damit die Belagscheibe mittig zur Schwungscheibe sitzt und nachher auch ans Getriebe paßt (Bild 101). Ohne Zentrierdorn erfordert diese Arbeit etwas Gefühl, man muß vor dem Anknallen der Schlitzschrauben die Belagscheibe so hinschieben, bis sie „weitestgehend“ mittig liegt. Die Kupplungsdruckstange sucht sich mit ihrer Konusspitze dann schon die richtige Mitte aus.

Bild 102 gibt einen Hinweis zur Einstellung der Zündung: Bei Stellung der Kurbelwelle auf „Spät“-Zündzeitpunkt (also 9 Grad vor OT) wird der Magnetläufer so auf die Nockenwelle gesetzt, daß seine Marke mit der Marke der Zündergrundplatte (die in den Langlöchern mittig angesetzt ist) übereinstimmt. Diese Grundeinstellung muß erst mal stimmen. Der Rest, also die Feineinstellung, wird durch leichtes Verdrehen der Grundplatte und Änderung des Kontaktabstandes durchgeführt. Wenn einer der beiden Zylinder viel zu stark aus der Reihe tanzt (mehr als 3 Grad gegenüber dem anderen), dann geht allerdings die Suche nach der krummen Nockenwelle, dem schiefen Flichkraftregler oder ähnlichen Fehlern mit der Meßuhr los.

Anbau der Zylinder und der Zylinderköpfe ist wieder einfache Schlosserei, dabei achten wir nur darauf, daß die Halteschrauben für den Zylinderkopf im Gewinde leichtgängig sind, denn nur dann ist Gewähr gegeben, daß das Anzugsmoment von 3,5 mkg auch wirklich ein Anzugsmoment ist und nicht nur zur Überwindung des Gewinde-Widerstandes benutzt wird! Schön gleichmäßig anziehen, vor allem nicht erst die eine vollständig und dann die nächste, sondern alle vier Schrauben schrittweise, so immer ein halbes Kilo fester. Und überkreuz.

Den Rest der Schrauberei wollen wir uns sparen, denn wenn die bisherigen Schwierigkeiten bewältigt wurden, ist dieser Rest eine wahre Erholung.

H.-J. M.









# 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

Verkaufe von Honda CB 72/77 kompl.  
neuwertiges 5-Ganggetriebe. Angebote  
an Karl-Heinz Gottfried, 6501 Nieder-Olm,  
Untergasse 15. 56 521

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. 56 520

Suche für CB 72 kpl. Fahrgestell, Teile  
od. Masch. z. Ausschl. R. Herrmann, 8901  
Königsbrunn, Heidestr. 11. 56 446

Suche Motor für Honda CB 72 — CB 77.  
Wolfg. Weidenbach, 5471 Niederlützingen,  
Hauptstr. 104. 56 448

Verkaufe: Honda CB 72 SS, rot/silber,  
Bauj. 66, 12 000 km, Bestzustand, für DM  
1600.— bar. Otto Hollatz, 71 Heilbronn,  
Martin-Luther-Str. 25. 56 469



**CB 72 SS**  
Bauj. 64, 10 300 km, Best-  
zustand, verkauft Bülow,  
504 Brühl, Gabjei 4. 56 453

2 gebrauchte HONDA CB 450, eine neu-  
wertig, 3000 km, umständehalber sofort  
zu verkaufen, DM 2500.— und DM 3000.—.  
Wölk, 56 Wuppertal-Elberfeld, Friedrich-  
Ebert-Str. 476, Tel. 3 39 63. 56 565

## HONDA

Motorräder, Ersatzteile  
und Reparaturen

**Bruno Lippke**  
896 Kempten, Füssener Str. 56



### HONDA

Ersatzteil-Stützpunkt  
Reparaturen

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

Sportl. CB 72, Bauj. 64, evtl. mit Verkl.,  
zu verk. H. Stirn, 7151 Hertmannswei-  
ler/Degenhof. 56 470

Suche Honda SS 50, Kreis München, gut  
erhalten, bis 15 000 km, DM 500.—. Franz  
Aschenbrenner, 8041 Eichenried, 54 1/2. 56 471

**HONDA**

## UMBEER

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

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

**5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77. Preis DM 460.—, Spezial-Nockenwellen und Renn-Ventilfedern**  
**Satz DM 120.—. Engl. Belstaff-Bekleidung. Prompt ab Lager lieferbar. Alles für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie bitte meinen Katalog an!**

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

## Honda Motorräder

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

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

Verkaufe sehr schnelle u. treue CB 450,  
sportlich, Bauj. 66, 10 500 km, Neuteile,  
Kolben, Kette, Reifen, zum Festpreis v.  
DM 2300.—. Karl Stegerwald, 845 Am-  
berg, Breslauer Str. 10. 56 481

Suche CB 72, höchstens 7000 km gelaufen,  
zahle bis DM 1600.—. H.-D. Hester,  
465 Gelsenkirchen, Auf der Reihe 57. 56 492

Verkaufe Honda CB 450, Bauj. 67, 9000  
km, in bar gegen DM 2600.—. Heinz  
Schmitz, 56 Wuppertal-Ba., Friedrich-  
Engels-Allee 142. 56 432



Verkaufe Honda CB 92 SS,  
Bauj. 65, TÜV bis Sept. 69,  
12 000 km gelaufen, mit  
Rennverkleidg., DM 1200.—.  
Udo Schmidt, 465 Gelsen-  
kirchen, Florastr. 281. 56 487

## 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 Neu-  
stadt a. Rbge., Schmiedegasse.**

Verk. Honda CB 450, 12 000 km, DM  
2500.—, wegen Studiums. Wolfram Hak-  
kenberg, 42 Oberhausen, Arndtstr. 87. 56 491

Eilt!  
Suche astreine Honda 125 ccm, ab Bau-  
jahr 65, zahle bar, mögl. Rhein-Main-  
Gebiet. T. Faber, 65 Mainz, Fort Elisa-  
beth 29, Tel. 8 62 37, abends. 56 496

Verkaufe Honda CB 72, Bauj. 65, 12 000  
km gel., in einwandfreiem Zustand. Hans  
Rudolf Maurer, CH-8608 Bubikow/Z.H.  
Brach. 56 436

EILVERKAUF!  
HONDA CB 77, Bauj. 63, guter Zustand,  
vers. u. verst., mit Ersatzteilen, für DM  
1600.— bar, sowie Helm, Gr. 58, u. Avus-  
rennbrille, zus. DM 70.—. Norbert Ginter,  
7231 Schramberg-Heiligenbrunn, Obern-  
dorfer Straße 23. 56 462

Verkaufe einwandfreie HONDA C 110  
(50 ccm), TÜV 68, wegen Neuanschaffg.  
Tel. Köln 81 40 86. 56 408



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
Telefon 04 11/44 74 91 56 535

Girling-Federbeine für CB 450 sofort lie-  
ferbar. Louis, 2 Hamburg 13, Rentzel-  
straße 7. 56 570

Verkaufe wegen Bundesw. HONDA C 110  
mit verst. Rahmen, neuer SS 50-Gabel,  
S 90-Testm. (500 km gel.), mit MB-Renn-  
verkl. u. Armaturen, nur 1400.—; HONDA-  
Mot. C 110 (neue u. Ersatz-KW), 200.—;  
DKW-Mot. 125 ccm 40.—; Renault „Dau-  
phine“, 62 000 km (Motor u. Lenk. neu  
überh.), 1000.—. Theo Hirth, 7561 Sulz-  
bach, Haus 58. 56 516

## NSU

Verk. 1 NSU-Sport-Max-Motor, 250 ccm,  
für DM 100.—, 1 NSU-Sport-Max-Motor,  
320 ccm, für DM 150.— und 4-Gang-Sport-  
Max-Getriebe für DM 100.—. Philipp  
Krichbaum, 6082 Mörfelden, Bahnhofstr. 2,  
Tel. 0 61 05 — 23 09, bei Berz. 56 512

Zu verkaufen!  
1 NSU-Max, Bauj. 1955, sportl. herge-  
richtet, mit neuem Motor, echte 140 km,  
mit Verkleidung.

1 NSU-Max, Bauj. 1955, orig., mit Sitz-  
bank, wie neu, sämtl. Ersatzt. f. NSU-  
Max-Motoren, Rahmen, Räder, Gabel usw.  
Nur an Selbstabholer! G. Ringelberg, 422  
Dinslaken-Lohbg., Schlepperstr. 68. 56 562

## 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 Graßling - Regensburg  
Telefon 094 05/274

Verk. Puch 250 SGS, generalüberholt.  
Menzel, 62 Wiesbaden, Kirchgasse 74. 56 477

Verk. Puch SG, Bauj. 56, Ia Zustand,  
wenig gel., Preis DM 250.—. Kriete, 28  
Bremen, Woltmershauser Str. 349. 56 420

Verkaufe Puch 250 SGS, Erstzulassung  
September 65, 10 000 km, TÜV 69, gepflegt,  
DM 1100.— oder gegen Gebot.  
Norbert Horn, 567 Opladen, Bahnallee 6 a. 56 398

## RENNMASCHINEN

Verkaufe sehr schnelle 250 ccm, 2 Zyl.,  
8 Ventile, 6-Gang Werks-Honda v. L.  
Taveri, in bestem Zustand, DM 9000.—.  
H. Ebert, 6901 Grein. 56 561

Verkaufe YAMAHA TD 1 C, mit Ersatz-  
teilen, SUZUKI TR 50, 50 ccm, Production  
Racer, mit Zubehör, 6-Gang; YAMAHA  
TD 1 B Motor. Zuschriften unter M 5278  
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-  
fach 1042. 56 545

Verkaufe Norton Manx 61, Motor kompl.,  
m. Verkleidg., DM 1600.— od. Gebot.  
Ford Transit 61, als Pkw zugel., vor 8000  
km generalüberh., m. 17 M-Masch. u.  
Differential, TÜV Dez. 68, mit Ersatz-  
masch., DM 1400.—, evtl. Tausch gegen  
Norton, BSA, Triumph ab 62, auch defekt.  
P. Eickelberg, 56 Wuppertal-E., Westfalen-  
weg 288. 56 441

Rennmaschine NSU-Fox, orig. Rennfox-  
Fahrgestell, Motor Super-Fox (Rennge-  
triebe, 4 Gänge), div. Ersatzteile, 2 Mo-  
toren, Preis DM 500.— Verhandlung-  
sache; ferner 2 Stück neue Keihin-Verq.  
26 Ø, Preis DM 70.—, ferner 2 Stück 90%  
Avon Racing 3.50—19-HR. Christian Keu-  
scher, 683 Schwetzingen, Hirschacker,  
Marktplatz 21. 56 428

Verkaufe Kreidler 10-Gang-Rennmaschine,  
Wasserkühlung, Drehzahlmesser, mit div.  
Ersatzteilen (2. Motor) usw. W. Draheim,  
465 Gelsenkirchen, Schinkelstr. 2. 56 399

Rennmaschinen Motobi 250 ccm, 2 Moto-  
ren Morini 250 ccm billig abzugeben.  
Evtl. Tausch geg. 250 ccm-Straßenmasch.  
Peter Steinemann, CH-8005 Zürich, Fabrik-  
straße 28. 56 522

Verkaufe 350 ccm Honda-Rennmaschine,  
Motor neuw. A. Nerger, 5 Köln-Flittard,  
Leverkusener Str. 1. 56 437

Astreines BMW-Renngepann preisgünst.  
zu verkaufen. Georg Wendel, 6361 Ossen-  
heim/Friedberg, Hauptstr. 23. 56 474

Verk. Honda-Rennmasch. CB 72, Doppel-  
rohrrahmen, CR 93-Felgen, 5-Gg.-Getr.,  
Dellorto-Vergaser, Scheda-Tank, Sitzbank,  
neue Reifen, alle Übersetzg., Webco-  
Renn-Nocke u. Fedem., div. Ersatzteile,  
Megaphone, 2 Getriebe, Kolben, Ketten  
etc., Preis DM 2800.— oder Tausch geg.  
Kawasaki, Suzuki T 20. Peter Busch,  
2 Hamburg 71, Steilshooper Straße 405 a,  
Tel. 6 41 73 17 nach 18 Uhr. 56 508

Verkaufe meine 500 ccm Norton-Manx,  
Bauj. 1963, mit Verkl. u. Zubeh., Preis  
DM 4100.—. Helmut Morgenstern, 672  
Speyer, Günsterweg 10. 56 415

Wassergekühlte 50 ccm Eigenbau-Kreidler  
gegen Gebot verkauft oder tauscht Dieter  
Leonhardt, 7 Stuttgart-Vaihingen, Im  
Sommerwind 9. 56 407

## ROYAL ENFIELD

Suche für Royal Enfield Constellation  
Kurbelgehäuse oder defekten Motor. Dr.  
Fr. Hock, 75 Karlsruhe, Grabenstr. 11. 56 556

R.E.-Motor 350 ccm, 1 Zyl. m. Getriebe,  
Kupplung, Lima, Magnet, DM 90.— bar.  
K. P. Culka, 605 Offenbach a. M., Nord-  
ring 32. 56 503

## SEITENWAGEN

Suche Seitenwagen für Roller (Malcoletta  
250 ccm). Helmut Nagel, 7016 Gerlingen,  
Fasanenweg 29. 56 554

## SUZUKI

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)

Triumph-Motorräder, Ersatzt. Detlev Louis,  
2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 —  
44 74 91. 56 536

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

**Start frei!**



**Deutschlands  
einzige Zeitschrift  
für Motorradfahrer**

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

Preise für private Gelegenheitsanzeigen: DM 1.80, bei Stellengesuchen nur DM 0.85 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

**BESTELLSCHHEIN**

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH  
7 Stuttgart 1 Postfach 1042

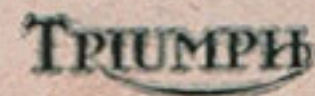
Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text ..... mal in der Zeitschrift »DAS MOTORRAD« auf. Die erste Anzeige soll gleich in der nächsterreichbaren Ausgabe erscheinen.

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

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

Name, Vorname  
Postleitzahl, Ort  
Straße, Nr.  
Datum, Unterschrift

**TRIUMPH (englisch)**



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

Verk. Triumph GT, Bauj. 62, 30 000 km gel., Motor vor 4000 km überh., Bonnev.-Kopf u. 2 Vergaseranlagen, TÜV 69, vers. u. versteuert bis 12. 67, mit Werkz., GT-Kopf u. Verg., Lichtm., versch. Kleinteile u. Federb., ferner 2 Ersatzteilk. Nr. 2 u. 16. Günter Büngeener, 3 Hannover, Kleine Pfahlstr. 22. 56 552

Suche für engl. Triumph kompl., guterh. Auspuffanl. Twin. H. Vogl, 623 Frankfurt a. M., Carl-Sonnenschein-Str. 29. 56 397

**VETERANEN**



Condor 2 Zyl., 750 ccm MAG, Jahrg. 1915, guter Zustand, gegen Gebot zu verkaufen. Hugo Badertscher, CH-8332 Russikon (Zch), Postgebäude, Tel. 051 - 97 50 87. 56 440

Verkaufe Handbuch Zündapp K 500 und K 800, Modelle 1935/36. Manfred Seeger, 694 Weinheim, Kolpingstr. 12. 56 505

**VICTORIA**

Suche von Victoria Typ 115/155 komplette Hinterradschwinge, Bremse, Federbeine oder ganzes Fahrzeug, Unfall, defekt. Manfred Olszowi, 674 Bad Neustadt/Saale, Hangweg 21. 56 525

Verkaufe von Victoria Bergmeister V 35: 1 Rahmen DM 10.-, 1 Kardan SW DM 50.-, wie neu, 2 Getriebe à DM 30.-, 1 Motorgehäuse, 1 Vergaseranlage DM 15.-, 1 V.-Rad DM 10.-, L. Frankenberg, 4103 Walsum, Bahnhofstr. 3. 56 402

Suche: Motor mit Getriebe für V 35 Bergmeister. Robert Mardorf, 4011 Stürzelberg, Unterstr. 14, bei Becker 56 526

EILT! Verk. Victoria 159 TS, 9000 km, Bauj. 66, gut gepflegt, zum Verhandlungspreis von DM 850.-. Manfred Nerlich, 5471 Kretz üb. Andernach, Hauptstr. 23. 56 550

**YAMAHA**



Yamaha-Werksvertretung  
**Paul Tuscher**  
**2 Hamburg 13**  
Rentzelstraße 10



**YAMAHA-**  
**Werksvertretung**  
**Holtmeier**

**56 Wuppertal-Vohwinkel,**  
**Kaiserstraße 174, Telefon 95/78 17 00**  
Alle Modelle sofort lieferbar - Zahlungs-  
erleichterung - Reparaturen - Ersatzteile

**YAMAHA**

Motorräder, Ersatzteile  
und Reparaturen

**Spezial-Werkstätte B. Lippke**  
896 Kempten, Füssener Straße 56  
Telefon 08 31/7 36 78



YAMAHA-  
Werksvertretung  
Adolf Klein  
6638 Dillingen/Saar  
Lotteriestraße 5

**Ihr Zweitaktspezialist:**  
**H. Ronsdorf jun.**  
vorm. K. Th. Horn  
**583 Schwelm**  
Hauptstraße 159  
YAMAHA, SUZUKI, PUCH, HONDA

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

**Die Weltmarke  
Yamaha**

Motorräder und Außenbordmotoren  
**AUTO-HACKMAYER**  
**68 Mannheim 31 - Waldhof**  
Hafenbahnstraße 2, Telefon 3 36 50  
Unverbindliche Vorführung

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

**HONDA - YAMAHA**

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

Yamaha YDS 3 verkauft preisgünstig  
Josef Seibold, 8906 Gersthofen, Eschen-  
weg 20. 56 422



Yamaha 250 ccm, v. 9. 66,  
10 000 km, schwarz, ast-  
rein, weg. Heirat, DM  
2050.- (Blizz. o. ä. in Zah-  
lung). Wagner, 5302 Beuel, K.-Konrad-  
Straße 50. 56 454

**ZÜNDAPP**



**Zentralersatzteilelager-Großhandel**  
**Ferd. Schad**  
6 Frankfurt/Main, Rheinstraße 11, Telef. 72 58 22

Verkaufe KS 601 S, Liebhaberstr., 1954,  
TUV 6. 68, Alu-Kotfl., neue Bereif., neue  
Kolben (0 km), Solo-Ubers., Drehzahlm.,  
Olddruck., neue Ölpumpe, Hoske-Tank,  
viele Ersatzteile. Trialmaster (Gr. 42),  
Helm 4 E (60), Brille GS 11, Ele-boy-  
super (fabrikneu). Alles sehr preiswert.  
Olaf Lindner, 445 Lingen/Ems, Neuer  
Wall 36. 56 465

Verk. Zündapp Trial 100, ex-Werk, für  
800.-. A. Breuer, 8184 Gmund, Louisen-  
thal 2. 56 409

Verk. Bella-Roller 175 S, generalüberh.,  
Bella-Ersatzteile, gebr. (200 ccm) 2 Mo-  
toren, Rahmen, Gabel, Räder, Verklei-  
dung usw. Nenzel, 62 Wiesbaden, Kirch-  
gasse 74. 56 478

Verkaufe Zündapp 75 Trialm., Bauj. 64,  
in gutem Zustand, gegen bar. Helmut  
Hartmann, 479 Paderborn, Lohfeld 6, Tel.  
0 52 51 - 64 85. 56 559

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle  
Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Git-  
schiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 56 527

**ALUFELGEN**

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

**ALU-SCHUTZBLECHE**

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

**Alu-Schutzbleche**

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

**Fr. Benzinger**  
**307 Nienburg, Bahnhofstr. 3**

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

**BEKLEIDUNGEN**

**Schwedische Speedwayanzüge**

Modell FURTAN  
alle Größen DM 250.—

Mit diesen Anzügen wurden die Sandbahn - Europameisterschaften 1967 gewonnen.

Lieferung durch:

**W. G. Uhlig**, 235 Neumünster,  
Anscharstr. 25, Ruf (04311) 22 63

Verkaufe Harro-Rennkombi, Größe 178 schlank, gebraucht, 1 gebrauchten Mundschutz, 2 Fospaic-GS-11-Brillen, 2 AGV-Sturzhelme, gebraucht, alles gegen Gebot. Max Trampenau, 4355 Waltrop, Drosselgasse 3. 56 430

**US. Army-Daunenschlafsack Kl. I**

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

**Anzeigen-Schluß**

für Heft 23/67  
ist am 16. Okt. 1967

**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

Harr-Rennkombi oder sportl. Lederkombi, Gr. 1.85 m, u. Stiefel Gr. 42. Zuschriften unter M 5281 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 56 548

**DREHZAHLMESSER**

Elektrischer Drehzahlmesser

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



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

**ERSATZTEILE**

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

AJS-, BSA-, MATCHLESS-, NORTON-, TRIUMPH-Ersatzteile, auch gute gebrauchte Motoren (kompl.), liefert: Fritjof Eccarius, 3101 Ovelgönne, Heidweg 1. 56 539

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.



**Schalldämpfer Felgen**

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

Wir liefern z. Z. ab Lager:

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

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

**KUNSTSTOFF-ZUBEHÖR**

Verlangen Sie von Ihrem Fachhändler

**SCHEDA**

Zubehör für Motorräder

**MODELLBAUKASTEN**

**Modellbaukasten**

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

**MONTEURKOMBI**

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

**MOTORRADSTIEFEL**

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

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

**RENNBRILLEN**

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

Fospaic — **Detlev Louis**, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 56 538

**ENGL. TRIUMPH**

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

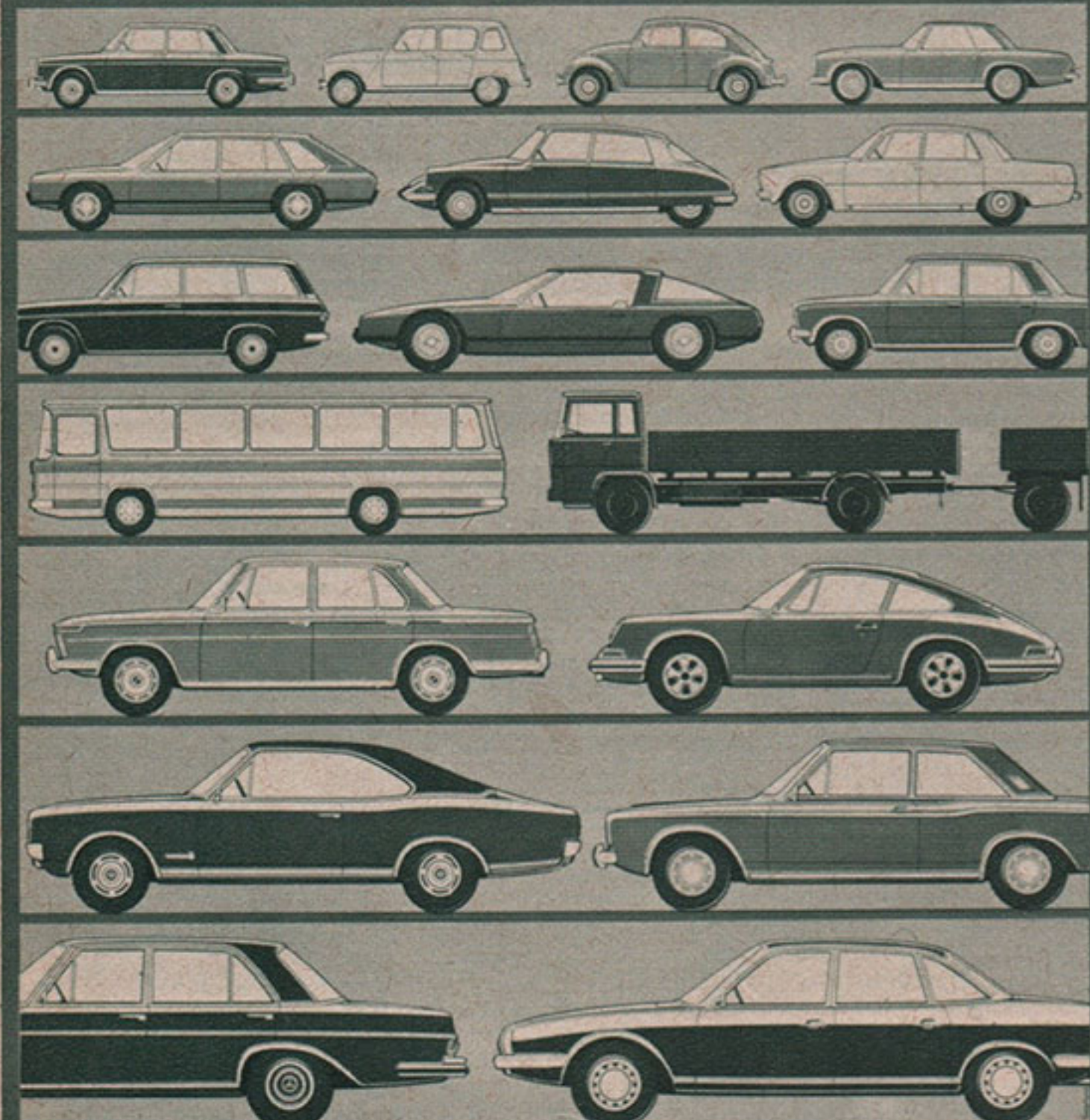
**SITZBÄNKE**

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

**FRED RULFF**, 5483 Bad Neuenahr, Wendelstraße 8, Postfach 751, Telefon 02641/5179

**Die Auto Modelle 1967/68** Über 600 Personenwagen und Nutzfahrzeuge des In- und Auslandes

Ausgabe Nr. 11/67  
Vereinigte Motor-Verlage GmbH Stuttgart



5.— DM Schwedia R. 1.50 Galarrachi S. 32.— Nissandano M. 6.— Odensmark 00. 13.20 Schweden Skr. 10.— 1967. 1968. US \$ 2.—

*Einladung*

**Besichtigen Sie die „Größte Auto-Schau der Welt“ in aller Ruhe, allein, bei sich zu Hause!**

Wieder erscheint der Bestseller eines jeden Jahres: „Die AUTO-MODELLE“.

Seit über 10 Jahren ist diese preiswerteste Übersicht aller Kraftfahrzeuge im Handumdrehen vergriffen, um seinen bisher schon vielen Hunderttausenden von Käufern als umfangreiches und übersichtliches Handbuch blitzschnelle Auskunft über alle Autos der Welt zu geben.

Im Nu wissen Sie Bescheid über Technik, Ausstattung und Preise aller Wagen. Vom PKW bis zum Schwerlastzug und Sonderfahrzeug ist alles vertreten. So lernen Sie über 600 Modelle haargenau kennen und sind bestens gewappnet, wenn es gilt, selbst einen neuen Wagen anzuschaffen. Hier können Sie in aller Ruhe vergleichen.

Fachleuten aus der Automobilbranche ist dieser Katalog ein unentbehrliches Nachschlagewerk. Kfz.-Werkstätten, Autovertretungen, Behörden, Polizeidienststellen usw. benutzen die Auskünfte und Daten der „AUTO-MODELLE“ schon seit Jahren als zuverlässige Arbeitsunterlagen.

Ein einziger Blick in diese „Größte Auto-Schau der Welt“ wird Sie überzeugen, daß dieser großartige Bildband (nur DM 5.—!) auch Ihnen in so vieler Hinsicht nützlich ist.

Ihr Zeitschriftenhändler hält ab Mitte September die „AUTO-MODELLE“ für Sie bereit. Sollte der große Katalog wieder vorzeitig vergriffen sein, verlangen Sie bitte Lieferung direkt vom Verlag durch Vorauszahlung per Zahlkarte auf Postscheckkonto Stuttgart Nr. 5346 (DM 5.— + 1.— Porto).

**VEREINIGTE MOTORVERLAGE GMBH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1042**

MO 21/67

# Das Letzte

## Zeugen vorhanden!

Am Samstag, den 16. 9. 1967, fuhren wir nach Gefrees auf den Weißenstein zum Elefantentreffen. Auf der Autobahn von Nürnberg in Richtung Hof waren die Witterungsverhältnisse sehr schlecht: Nieselregen, leichter Nebel. Gegen 19.30 Uhr bei Pegnitz ereignete sich folgender Vorfall: Infolge einer Baustelle auf der Nord-Südrichtung verläuft der Verkehr — einspurig in beiden Fahrtrichtungen — auf der Süd-Nordstrecke. Die Beschilderung ist einwandfrei: Geschwindigkeitsbegrenzung, Überholverbot, Achtung Gegenverkehr usw. Dennoch fährt der vor uns fahrende Pkw-Fahrer auf die im betreffenden Augenblick nicht befahrene Gegenverkehrsspur. Grund: Sichtlich die starken Unebenheiten auf der ihm zustehenden Fahrbahn und Nichtbeachtung bzw. Nichterkennen der Beschilderung. Das nun folgende ereignet sich alles blitzschnell; das Befürchtete tritt ein. Scheinwerferlicht des Gegenverkehrs wird sichtbar. Da die Autobahn an dieser Stelle jedoch eine leichte Linkskurve macht, übersieht der Pkw-Fahrer offensichtlich völlig, daß dieser Verkehr sich auf genau der Spur nähert, auf der er falscherweise fährt. Die Lichter kommen näher. Das erste Fahrzeug ist ein Solo-Motorrad. Dahinter in größerem Abstand ein Pkw. Der Falschfahrer merkt immer noch nichts. Die Fahrzeuge haben direkten Kurs aufeinander. Uns stockt der Atem. — Jedoch im allerletzten Moment winkelt der Motorradfahrer seine Maschine ab und schafft es tatsächlich, trotz der schmierigen Fahrbahn, dem Pkw nach rechts auszuweichen. Hinter dem Pkw schlenkert er zwar, kommt aber zum Glück nicht zu Fall. Unausdenkbar, was passiert wäre, wenn dieser Fahrer nicht so geistesgegenwärtig und gekonnt reagiert hätte, denn erst nach diesem Vorfall wechselt der Pkw auf die rechte Seite. Der inzwischen ebenfalls nähergekommene Gegenverkehr-Pkw kam gerade noch vorbei.

Sollten die uns unbekanntenen Fahrer des Motorrads oder Pkws irgendwelche Ansprüche an den Falschfahrer haben, so bitten wir um Mitteilung. Das Kennzeichen des verantwortungslosen Fahrers wurde notiert. Ka.

## Stationäre Schönheit

Wenn ich ein Auto benutze, so tue ich es vorzugsweise von innen. Von dort aus lenkt es sich auch besser. Allerdings kann ich von meinem Platz aus dann nicht diese wundervolle Aluleiste bewundern, die so vorteilhaft die Frontscheibe von der Haube trennt... darum habe ich auch kein Glitzergitter.

Mein Freund ist seiner Stellung (oder sonstwem) „Standing“ (so sagt er) schuldig — und die Nachbarn erstaunen zu lassen. Das hat er mit 420.— DM fertig gebracht. 300.— kostete der Hotchkiss, 100 Mark das Neuspritzen und 20.— das Superpolish. Die Preise für Versicherung, Steuer usw. fallen weg — das Auto vor der Tür seines Geschäfts ist nämlich stationär!

Wenn Geschäftsfreunde und Kunden kommen, schickt er seine Frau, etwas aus dem Wagen zu holen. Gelegentlich gleitet auch die Unterhaltung darüber... „Ja, die Form ist heute etwas überholt, aber doch im Grunde von klassischer Schönheit!“ Das genügt. Klassifiziert: SNOB dritter Potenz. Wunderlich, aber (vermutlich) zeitnahe. Crius

## Selbsthilfe: nicht serienmäßig

Wir haben gleich 18 Uhr, was viermal in der Woche mit Freude und einmal — heute Freitag — mit besonderer Ungeduld erwartet wird. Weekend mit seinen Verpflichtungen naht!

Für mich gilt es, in unserer Bude schwierige Drehteile und eine elektrogeweihte Hinterradschwinge zu erbeuten, ehe es klingelt und die Freundschaftsdienste aufhören. Denn heute abend muß meine Mühle — Version 5 B — fertig zusammengebaut sein, morgen ist Treffen im Walde. — Doch keine Aufregung — alles ist da. Der Motor wurde in der Mittagspause durchgesehen; alles scheint zu passen: die Kettenspur, die Aufnahmelöcher für die Dämpfer, die Kettenlänge, der Bremshebelwinkel, die Fußrastenhöhe.

8.15 bewundere ich, Schinkenstulle kauend, mein Werk. Nur noch die Kabel und der Hinterradreifen zu montieren — ein 4.00 x 18. Mit Clips natürlich. Bißchen saure Arbeit — der Reifenfritze bringt's nicht fertig, ohne den Schlauch tödlich zu kneifen. Dabei — Ihr wißt's ja auch — Geduld und der richtige Druck im Schlauch beim Einlegen tun's schon.

Also mal her mit dem Schlauch. Ei jei, da ist ja 'ne Kappe drauf ohne Schraubenzieher fürs Ventil. Alle Schubladen umgestülpt — nix. Die Maschinen draußen? Französische Ventile! In meinem Auto — nichts. Röhren drehen mit Schlitz? Kein Strom! Die Garage nebenan ist zu — die nächste hat sowas nicht.

Häßliche Gedanken durchfluten mein Gehirn... über den Fortschritt in der Technik, doch ich kehre an den Tatort zurück. Alles dunkel, nur beim Wächter strahlt noch Licht. Er schließt und rüttelt mit Ketten. Das Quietschen der Tore, Klacken und Schnappen erinnert an so Endgültiges wie ein Gefängnis. Ich bin hier Kunde, darum erläutere ich den Fall. Sagt er doch: „Metzeler Reifen? Gucken Sie doch mal nach dem Goggomobil im Museum.“ Ich gucke an Backbord: Nichts, überhaupt nichts drin. Rechts aber ist ein Dreckkloß, und da unsere Antennen hat, hüpfert mein Herz: gereinigt ist's das Ding, was ich suche, ein Ventil-käppchen der guten alten (unrationalistischen) Sorte mit Schraubenzieher für den Ventileinsatz.

Bald gibt's wohl nur noch Kameras ohne Drücker, Autos ohne Schlüssel und Frauen ohne Kopf zu kaufen. Crius

## Zum letzten Mal Motorradausstellung im Earls Court?

Die englische Fachzeitschrift CYCLE TRADER berichtet, daß der englische Industrieverband beschlossen habe, im Londoner Earls Court zukünftig keine Motorrad- und Fahrrad-Ausstellungen durchzuführen, sondern lediglich regionale Musterschauen (also ähnlich den Zweiradtagen in Nürnberg und Essen). Wenn diese Meldung zutrifft, dann wäre die jüngst (in der Woche vom 16.—23. 9.) abgehaltene Earls Court-Ausstellung, die bereits sehr schwach besetzt war, die letzte an diesem Platz gewesen.

## Mustergutachten für Ducati-Modelle

Für die Ducati-Modelle 160 MJ (11,2 PS bei 7500 U/min), 250 M (16,8 PS bei 7000 U/min), 250 M3 (21,4 PS bei 8500 U/min) und 350 S (19 PS bei 7300 U/min), sämtlich Königswellenmaschinen in der bekannten Ausführung, existieren jetzt sogenannte „Musterberichte“ (Mustergutachten) des TÜV Rheinland. Die Einzelzulassung der aufgeführten Ducati-Modelle nach § 21 StVZO bereitet an Hand dieser Mustergutachten nun keine Schwierigkeiten mehr. Ducati-Importeur für Deutschland ist nach wie vor die Firma Edmund Bühler, Stuttgart, Gänsheide 19.

## Termine... Treffen... Termine...

### Endlauf des Juniorenpokals

Am 7./8. 10. findet auf der Milseburg-Rennstrecke in der schönen Rhön der Endlauf um den Juniorenpokal der OMK für Straßenrennfahrer statt. Es starten alle Klassen der Junioren und die Klasse nationale Lizenzfahrer bis 125 ccm. Zwei große Renntage beim Rhön-Bergpreis liegen als Saisonschluß also unmittelbar vor uns. Grund genug, noch einmal zu einer richtigen Motorradfahrt in eine herrliche Landschaft zu starten. Veranstalter ist der Fuldaer AC im ADAC, Fulda, Heimbacher Straße 13.

### Sportliches Turnier in Sielmingen

Wie schon im letzten Jahre wird wieder ein kleines n.g. Turnier auf den betonierten Feldwegen (südlich von Stuttgart) vom MSC Sielmingen ausgetragen. Hier geht es nicht um hohe Preise, die erheblichen Ehrgeiz erfordern, hier kann jeder (der Führerschein hat!) mit seiner normalen Straßenmaschine ein paar Stunden Spaß haben. Vorgesehen ist eine Beschleunigungsprüfung und ähnliches, wozu sich die betonierten verkehrsfreien Feldwege ausgezeichnet eignen. Nennung ist nicht erforderlich, wer am 29. 10. bis vormittags 11 Uhr da ist, kann mitmachen. Hier laufen die Motorräder auch nicht nebenher, dafür sorgt mit viel Liebe schon der Vereinsvorsitzende.

### n.g.-Trial in Osnabrück am 22. 10. 1967

Start: Sonntag, den 22. Oktober 1967, 9.00 Uhr. Startort: Hollage bei Osnabrück (Anfahrt ab Wallenhorst — B 68 in Richtung Oldenburg — ausgeschildert). Klassen: Mopeds, bis 100 ccm, bis 200 ccm, über 200 ccm, Gespanne. Bei genügender Beteiligung auch Motorroller und Nato-Klasse (Militärmaschinen) sowie über 300 ccm. Nennung: am Start möglich. Veranstalter: AMC Osnabrück, Möserstr. 41.

### Moto Cross Dürhagen

Der DMV veranstaltet am 29. 10. 1967 noch ein Moto Cross Dürhagen. Der Club hat die Bezeichnung „MSF Kräwinklerbrücke e. V.“ (DMV), 5605 Kräwinklerbrücke, Dürhagen 101. Da der Ort klein und wahrscheinlich schlecht zu finden ist, möchten wir noch mitteilen, wie man nach dort gelangen kann: Remscheid — Lennep — Hückeswagen — Dürhagen — Kräwinklerbrücke.

### Letzte Veranstaltungen 1967 des DMCV

8. 10. Grevenbroich/Erft 13, Meisterschaftslauf des MSC Grevenbroich. Veranstalter: MSC Grevenbroich e. V., 4049 Wevelinghoven/Grev., Heyerweg 9.  
4. 11. (Samstag) Grevenbroich „Erftland“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, „Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „lastauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. Bankkonto: Dresdner Bank AG, Stuttgart 207 14. — Anzeigenverwaltung: Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.

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 Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — Das Motorrad erscheint 14-tägig sonntags. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, „Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „lastauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. Bankkonto: Dresdner Bank AG, Stuttgart 207 14. — Anzeigenverwaltung: Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.





DAS **MOTORRAD**

