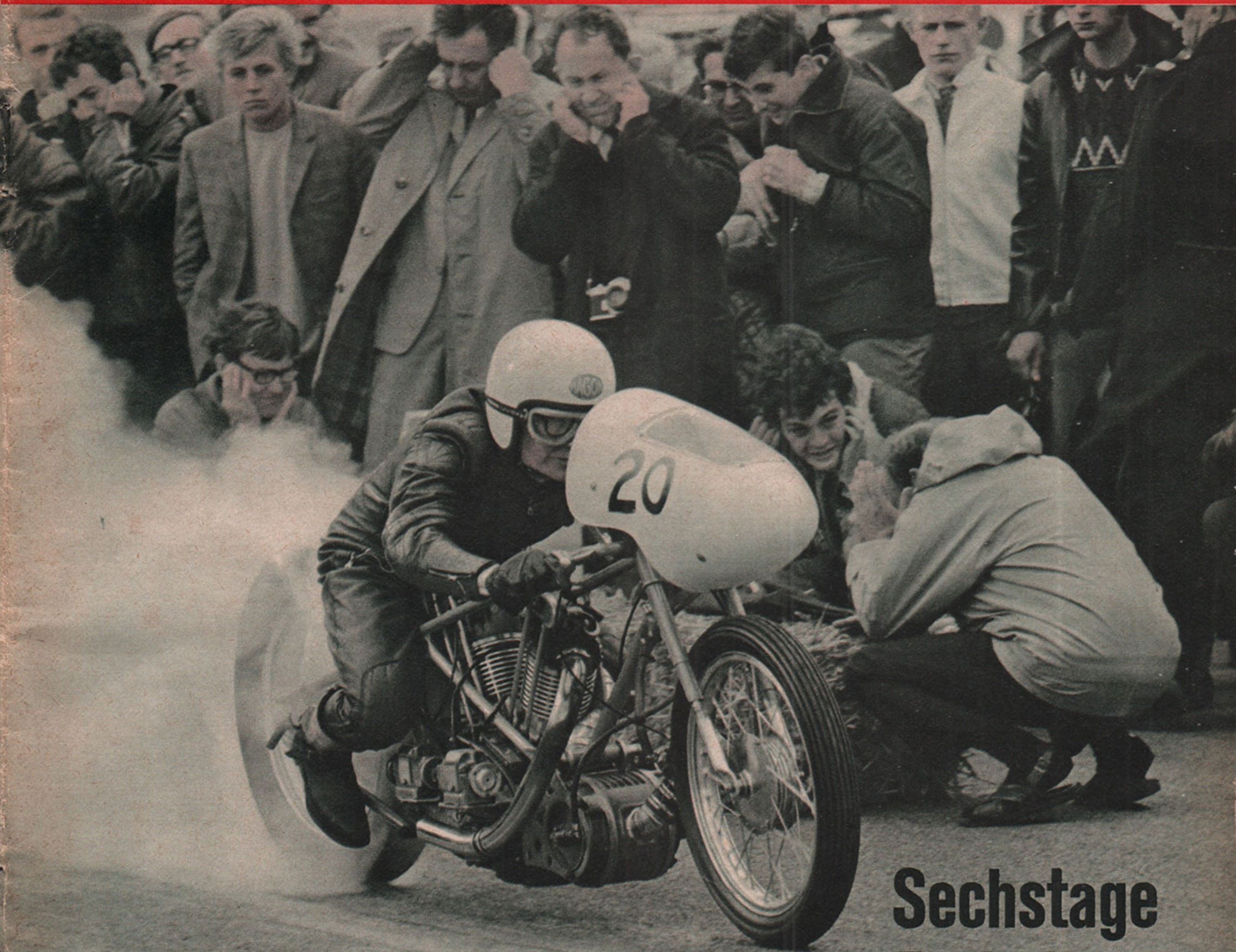


DAS MOTORRAD



**Test
Maico 125
Drehschieber**

**Interessante
Mailand-
Schau**

**Sechstage
Technik
Rhön-
Bergpreis**

Motorrad-Rennsport-Kalender 1968!

Neu!

**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!

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 u. a. auch Rennberichte englischer Motorradzeitschriften illustriert – werden erstmals in Deutschland gezeigt! Schon aus diesem Grund ist der „Motorrad-Rennsport-Kalender 1968“ für jeden Motorrad-Fan eine aktuelle Besonderheit!

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

BESTELLSCHHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort nach Erscheinen — ab DM 28,- im Inland portofrei —

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name

Ort (PLZ)

Straße

MO 23/67

*... und interessante Bücher für
jeden Motorrad-Freund:*

Erwin Tragatsch Motorräder in Deutschland 1894-1967

Es zeigt alle Motorräder in Bild u. Text, die während dieses Zeitraums auf deutschen Straßen rollten beziehungsweise vom deutschen Markt betreut wurden. Erwin Tragatsch — dessen Bücher in englischer Sprache bereits weit verbreitet sind — war wie kein anderer dazu berufen, dieses Werk zu schreiben. Mit diesem Buch bekommt der interessierte Laie sowie der Fachmann endlich eine umfassende Typengeschichte des Motorrades in Deutschland in die Hand, wie es sie bisher in dieser Art noch nicht gab, ein Buch, das jeden interessierten Motorrad-Freund begeistern wird!

Ca. 600 Typen, 344 Seiten, ca. 420 Fotos, Ganzleinen
DM 32.-

**MOTORRADER
IN DEUTSCHLAND
1894-1967**
ERWIN TRAGATSCH
EINE TYPEN-GESCHICHTE



Ernst „Klacks“ Leverkus

So fährt man Motorrad

Wenn „Klacks“ seinen Freunden etwas über Motorradfahren erzählt, dann darf man sicher sein, daß das Hand und Fuß hat. Und daß neben seinen sachlichen Ausführungen auch der Humor nicht zu kurz kommt, das wissen seine Freunde. Aus seiner eigenen jahrelangen Motorradpraxis und seiner Arbeit als Redakteur an der Zeitschrift „Das Motorrad“ weiß er manches zu berichten, das jeden wahren Motorrad-Freund erstaunen und begeistern wird. Und daß sich das aus diesem Buch geschöpfte Wissen dann für die eigene Fahrpraxis bestens verwenden läßt, ist selbstverständlich.

188 Seiten, zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Diagramme, Ganzleinen
DM 16.80



Crius (Christian Christophe)

Sport mit Motorrädern

Trial - Gelände - Moto Cross - Straßenrennen

Ein neuartiges Lehrbuch für die sportliche Praxis. Der Autor schreibt hier aus seiner eigenen, langjährigen Motorradpraxis für die Praxis. Wo es im Interesse systematischer Leistungssteigerung des an sportlichen Erfolgen Interessierten notwendig erschien, kommt selbstverständlich auch die Theorie nicht zu kurz. Der dargebotene Wissensstoff ist mit vielen interessanten Bildern und mit ebenso humorigen wie instruktiven Skizzen des Autors durchsetzt.

184 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Ganzleinen mit Schutzumschlag
DM 16.80



85 große Rennmaschinen in Wort und Bild beschrieben

John Griffith / Siegfried Rauch

Die berühmten Rennmotorräder

Oberingenieur Siegfried Rauch, der das in England herausgekommene Buch „Famous Racing Motorcycles“ von John Griffith übersetzte und ergänzte, hat sein Leben lang mit Motorrädern verbracht. Als Fachjournalist hatte er vor und nach dem Kriege Gelegenheit, fast alle die in diesem Buch vorgestellten Rennmaschinen in Aktion zu erleben. Mit allen technischen Details, wichtigen Daten und Siegen sind hier 85 berühmte Rennmotorräder, die erfolgreichsten u. interessantesten ihrer Zeit, in Katalogform zusammengefaßt.

160 Seiten, 146 Abb., glanzkaschiert DM 16.80



MOTORSPORT-SCHALLPLATTEN

GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

Rasante Berichte von den dramatischen Ereignissen – Reportagen und Interviews – lebensecht und greifbar nah – direkt an der Rennstrecke geschaffen von Ernst Leverkus

- Hockenheim 1967
- Hockenheim 1966
- Nürburgring 1965
- Solitude 1964
- Hockenheim 1963
- Solitude 1962
- Hockenheim 1961
- Solitude 1960
- Hockenheim 1959

25-cm-Langspielplatten, 30 Minuten Laufzeit, 33 1/3 UpM
jede Platte DM 13.50



INHALT

	Seite
Mailänder Motorrad-Ausstellung	697
Das MOTORRAD fuhr: Maico Drehschieber 125 ccm	702
H. W. Bönsch 60 Jahre	705
Endlauf um den Juniorenpokal: Rhön-Bergpreis	706
Sechstage-Technik	708
Sandbahn-Endlauf in München	711
Fahr'n wir mal 'nen Weltrekord	712
Meisterschaftsbeginn der Trialfahrer in Holzkirchen und Garmisch	713
Das Gesetz verlangt	714
Ein neues Gerät und einige Gedanken zur Seilzug-Schmierung	716
Bergpreis Schwäbische Alb	718
Mike Hailwood wurde Weltmeister der 250er Klasse beim Großen Preis von Japan	718
Das Letzte	724

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Da raucht der Gummi! Und die Sprint-Enthusiasten halten sich die Ohren zu, wenn Alf Hagon seine Spezial-Sprintmaschine mit dem aufgeladenen Jap-V-Motor 1000 ccm aufmacht. Kürzlich fand in Holland ein Sprint-Meeting statt und traf auf großes Interesse. Sprint-Meeting = Beschleunigungsrennen im Einzelstart auf 400 m Distanz. (Foto Heese)

Rücktitel:

Wolfgang Müller, Düsseldorf, beim Moto Cross Roßdorf. Keine Angst, der fuhr nicht den Fotografen Schapka über den Haufen — dieser machte das Bild mit einem Tele.

Mailänder Motorrad-Ausstellung

Zwei Monate früher als in den Vorjahren üblich, fand in den Tagen zwischen 14. und 22. Oktober die Mailänder Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung im zweigeschossigen Kuppelbau des Industriemessgeländes statt — die 40. nun übrigens auch schon. Und wenn bereits die Dezember-Ausstellung des Jahres 1965 nach vorausgegangener fühlbarer Flaute in der Motorradbranche Italiens eine optimistische Tendenz gezeigt hatte — diesmal mußte der Besucher aus Mailand erst recht den Eindruck mitnehmen, daß sich der italienische Motorradbau — im weitesten Sinne, also einschließlich der kleinen Schnurrer — wieder gefangen, und daß er eine sicher zukunftssträchtige Position eingenommen hat.

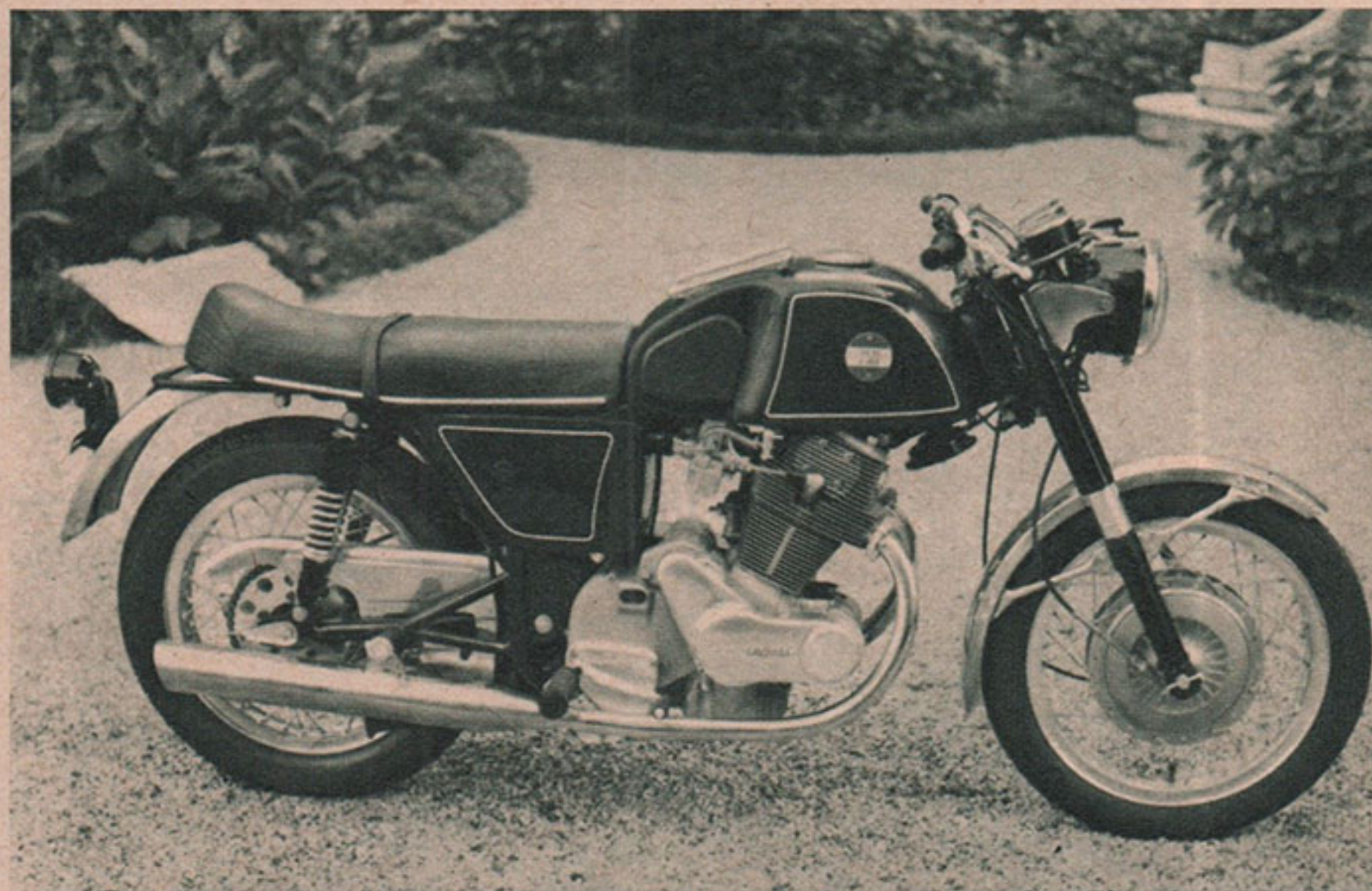
Natürlich sagt die Zahl von über 60 Herstellern motorisierter Zweiradfahrzeuge, die sich in Mailand ein Stelldichein gaben, allein nichts über den Gesundheitszustand der Branche aus. Aber wenn sich erneut eine so große Zahl von — wenn auch teils kleinsten — Unternehmen mit dem Bau bzw. der Konfektion solcher Fahrzeuge beschäftigen, dann eben doch, weil im Geschäft wieder „etwas drin“ ist. Und immerhin finden sich ja unter dieser Vielzahl von Herstellermarken auch nach wie vor die großen, bekannten Namen der italienischen Motorradindustrie: abgesehen von den beiden Rollerfabriken, Innocenti (Lambretta) und Piaggio (Vespa), stieß man auf die altvertrauten Stände von Benelli und Motobi, von Ducati und Motom, von Mondial, Guzzi, Gilera, Morini, MV Agusta und Garelli. Und bei den meisten dieser Marken hatte man auch keineswegs den Eindruck, daß mit aufgemöbelten, antiquierten Modellen ein umfangreiches Programm vorgetäuscht werden sollte — fast bei allen konnte man Neues und zum Teil recht Interessantes zu sehen bekommen.

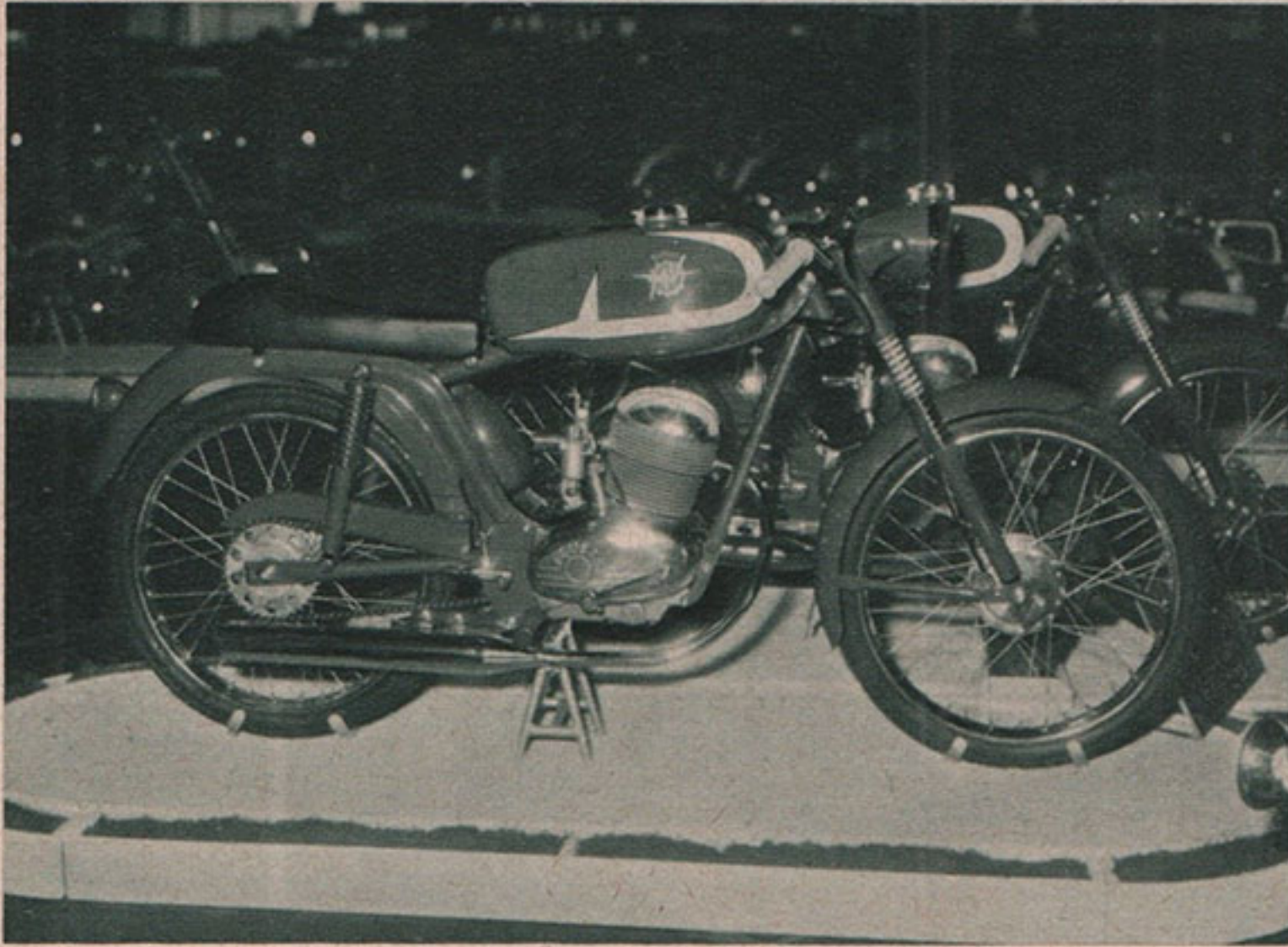
Und so sehr der Blick auf den USA-Markt unverkennbar den Entwurf manches „Exportmodells“ beeinflusst hat (und sooft man auch bei mancher Mißgeburt kleiner Außenseiterfirmen sich vorstellen konnte, daß nur der Wunsch, ein paar Rohre etwas anders zu biegen als die Konkurrenz, das neue Fahrgestell entstehen ließ!) — so sehr beeindruckten andererseits Neuentwicklungen von Aggregaten wie kompletten Fahrzeugen durch raffinierte technologische Einzelheiten wie insgesamt durch Sorgfalt der konstruktiven Linienführung und durch das sichtbare Bemühen, vom zusammengeschluderten Konfektionsstück zu echter Qualität zu kommen.

Zwei Tatsachen verdienen besonders herausgestellt zu werden: einmal das Entstehen gleich einer ganzen Reihe von großvolumigen Motorrädern, bei deren Entwurf das eventuell mögliche Behördengeschäft ebenso lockte wie das Interesse des amerikanischen Marktes für schwere Brocken. Da stand diesmal die 700er Moto Guzzi nicht mehr allein. Auf dem Stand von MV Agusta präsentierte sich der 600er Vierzylinder in seiner inzwischen endgültigen Serienausführung, und mit 52 PS bei 8000 U/min ist diese Kardanmaschine natürlich schon ein Objekt, mit dem man amerikanische Motorradliebhaber begeistern kann. Weniger wohl Polizei und andere Behördenabnehmer. Deren Anforderungen entspricht sicher eine Konzeption wie die der neuen Gilera 500 mit dem OHC-Twin besser, und auch die neue 650er Benelli mit ihrem Zweizylinder-Stoßstangen-Motor wendet sich an zivile Abnehmer gewiß nicht weniger als an waffentragende. Auch bei Laverda ist die noch immer so sehr an Honda-Linien erinnernde große Zweizylindermaschine inzwischen noch in Details überarbeitet worden, sie soll nun serienreif und in Kürze lieferbar sein — auch in einer 750er Version. Also: Guzzi, MV Agusta, Gilera, Benelli, Laverda — kein schlechtes Aufgebot einer Industrie, die noch vor wenigen Jahren ganz im Rückzug auf 50 ccm-Motörchen zu sein schien.

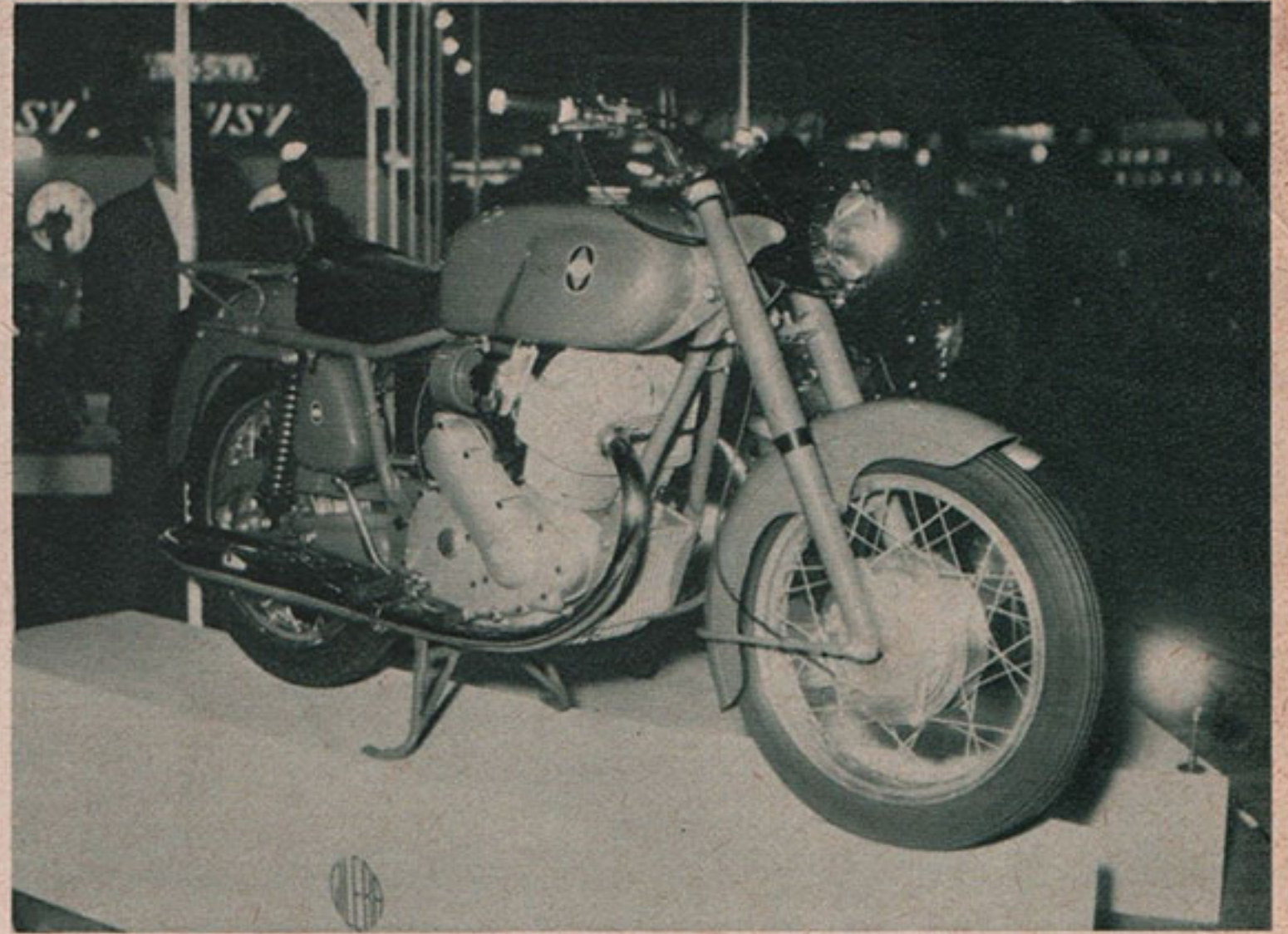
Die zweite wichtige Tatsache ist das Interesse, das man in der italienischen Industrie neuer-

Die Zweizylinder-Laverda, die wir bereits früher vorstellen, hat inzwischen noch einige Wandlungen durchgemacht; so wie sie hier steht, soll sie nun in Kürze (mit 600 und 750 ccm) geliefert werden.





Bei MV Agusta beginnt das vielfältige Motorrad-Programm mit dieser sauberen kleinen 50 ccm-Viertaktmaschine, dem Modell „Liberty“.

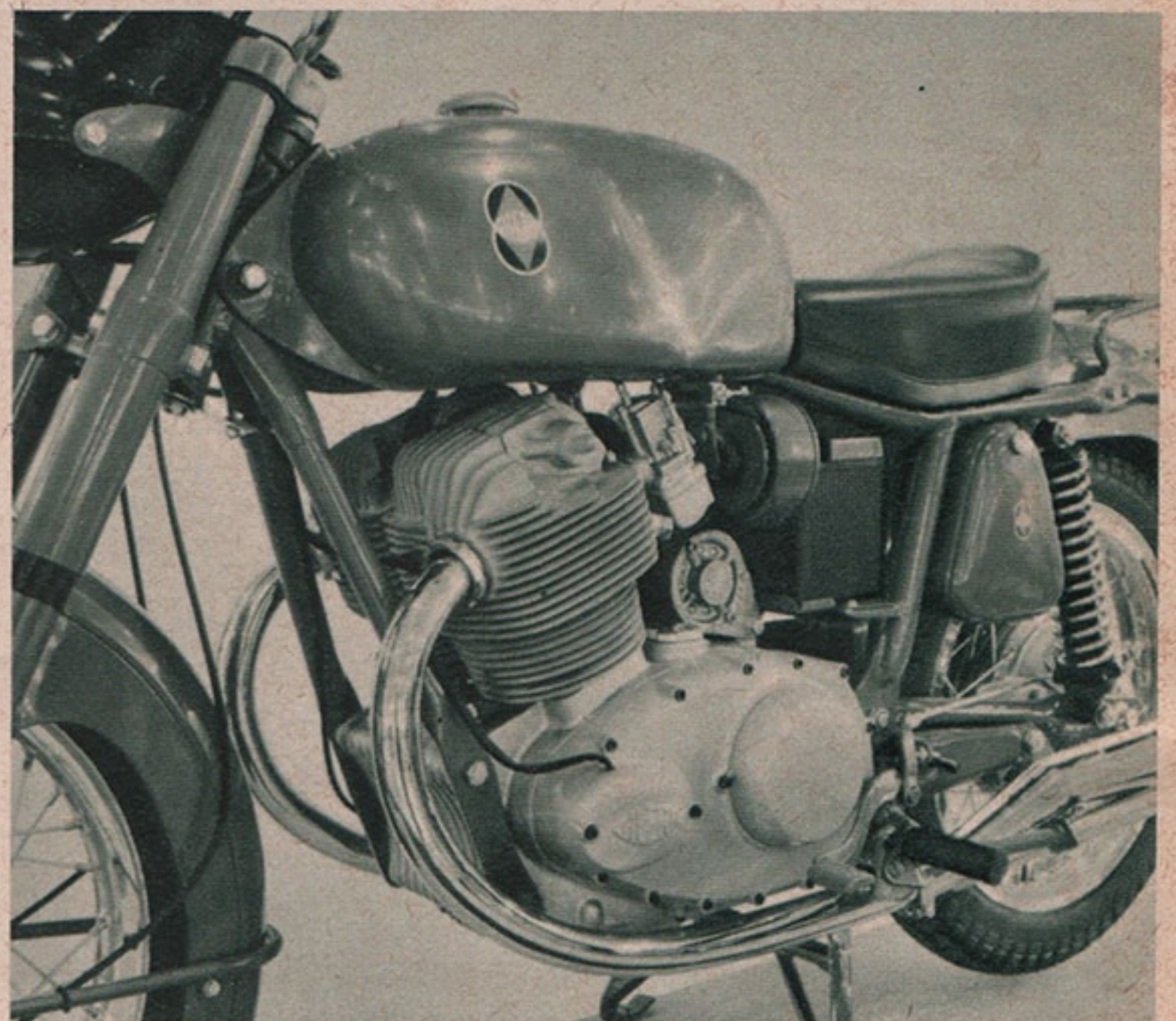


Zu den verschiedenen „schweren Brocken“, die die italienische Industrie in jüngster Zeit präsentierte, kam als neuestes Modell die 500er Gilera-Twin.

dings in etwas anderer als den bisherigen, ausgetretenen Bahnen den ganz Kleinen entgegenbringt, d. h. den — je nach Abnehmerland mit verschiedenen hohen Maximalgeschwindigkeiten zu fahrenden — einsitzigen Mopeds bzw. Mofas. Für sie wurde bisher weitgehend auch in Italien jene Standard-Bauart kleiner 50 ccm-Zweitaktmotoren mit schräggehendem Zylinder, manchmal gebläsegekühlt, und angeblocktem Getriebe verwendet, wie ihn auch die deutschen Mopedhersteller auf ihre Mofa-Modelle übernahmen, als hier seinerzeit die Führerscheinfreiheit für 25 km/h-Mopeds verkündet wurde. Inzwischen hat sich herausgestellt, daß aus verschiedenen Gründen ein lediglich auf 25 km/h gedrosselter Mopedmotor herkömmlicher Bauart nicht unbedingt das Richtige für eine Fahrzeuggattung sein muß, die in Preis, Aussehen und Handlichkeit dem Fahrrad viel mehr verwandt sein sollte als selbst dem Moped. Und so stieß man in Mailand allenthalben auf die neue, für diesen Einbauzweck sicherlich geeignetere (und bei richtiger konstruktiver Konzeption und klug durchdachter Technologie auch billiger herzustellende) Bauart, die durch liegenden, meist fahrtwindgekühlten Zylinder, durch eine automatisch funktionierende Fliehkraftkupplung und durch das Fehlen eines zweiten Ganges charakterisiert ist.

Wie man so etwas bauen kann, hat Sachs gezeigt. Daß man es aber auch noch anders, kleiner, leichter und sicherlich billiger zuwege bringt, wurde in Mailand auf einigen Ständen demonstriert. Und tatsächlich lassen sich mit einem solchen Motörchen Fahrzeuge bauen, die in ihrer Gefälligkeit und mit ihrem Charakter als motorisiertes Fahrrad sicher Käuferkreise ansprechen können, denen die bisherigen Mopeds und Mofas noch immer ein bißchen unheimlich — weil zu sehr „motorradmäßig“ — erschienen.

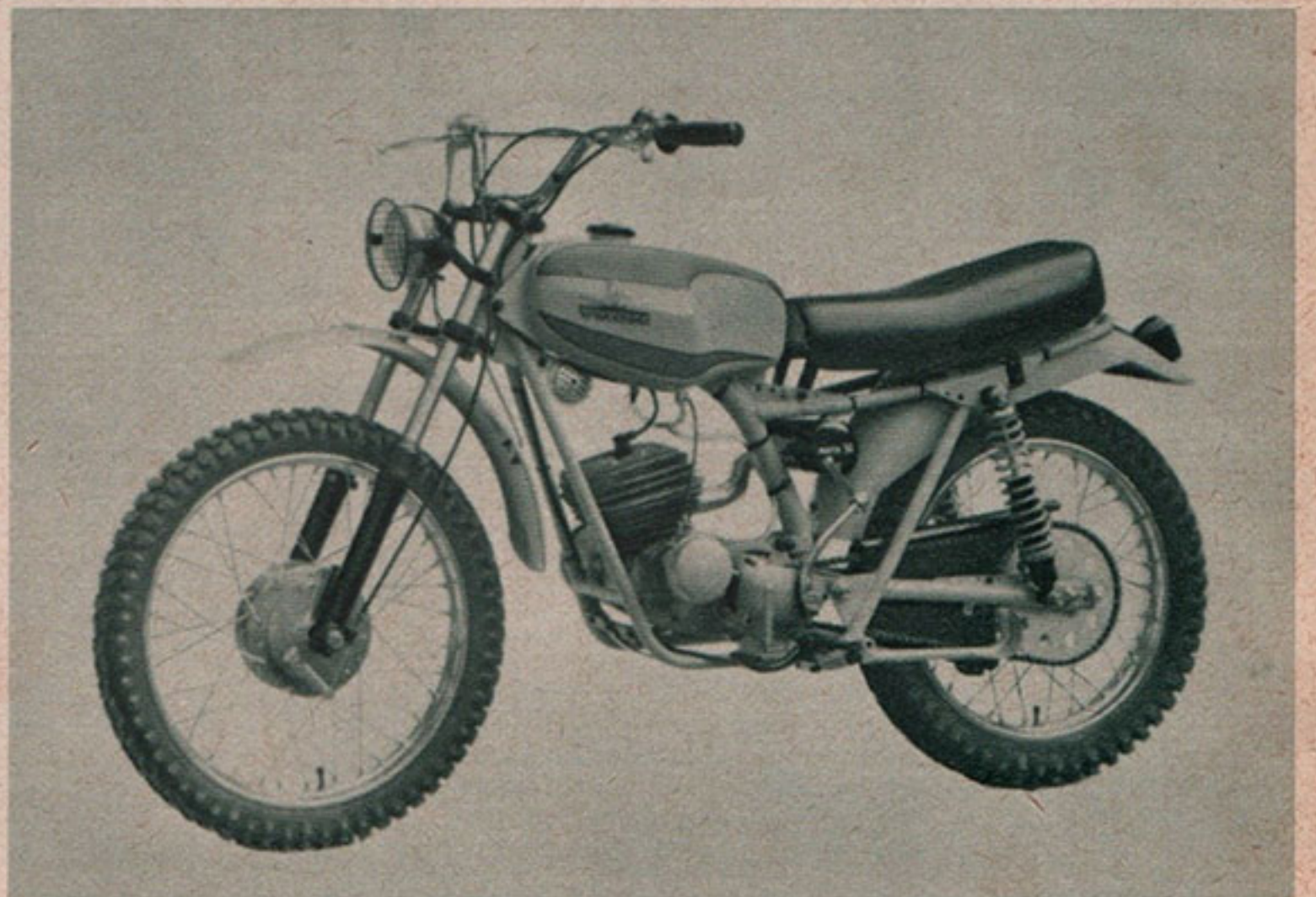
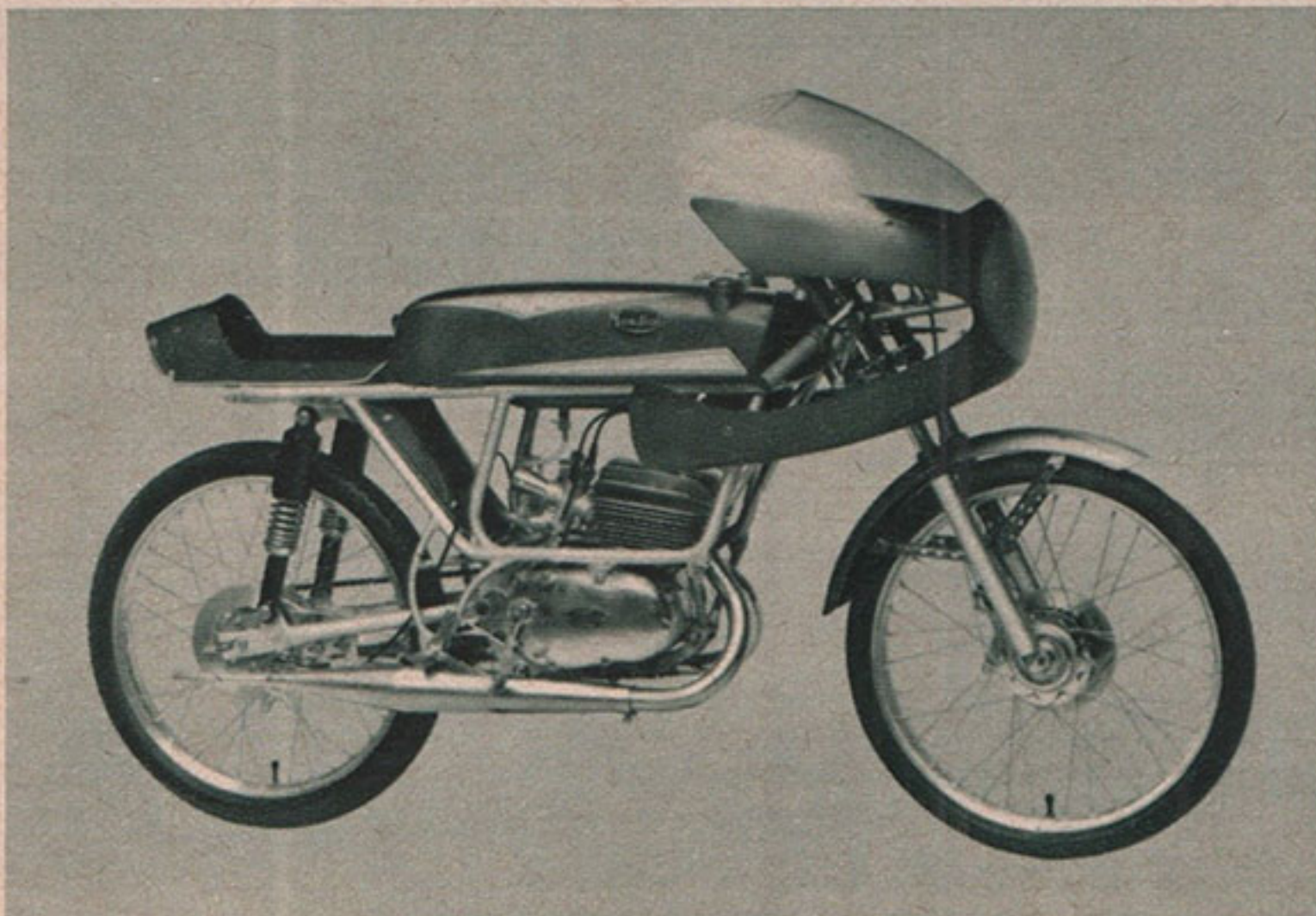
Vielleicht haben die recht, die sagen, daß sich in den kommenden Jahren der Bau motorisierter Zweiräder auf drei große Gruppen konzentrieren wird — nicht nur in Italien, sondern in aller Welt (und Mr. Hondas Äußerungen, die wir kürzlich zitierten, decken sich ja zum Teil mit dieser Ansicht): es werde nämlich, so meint man, als unterste Gruppe — mit sehr großen Stückzahlen — eben jene motorisierten Fahrräder geben, die zu einem extrem niedrigen Preis verkauft würden und die so ausgelegt sein würden, daß sie keiner Werkstattbetreuung bedürften; nach Erreichen einer

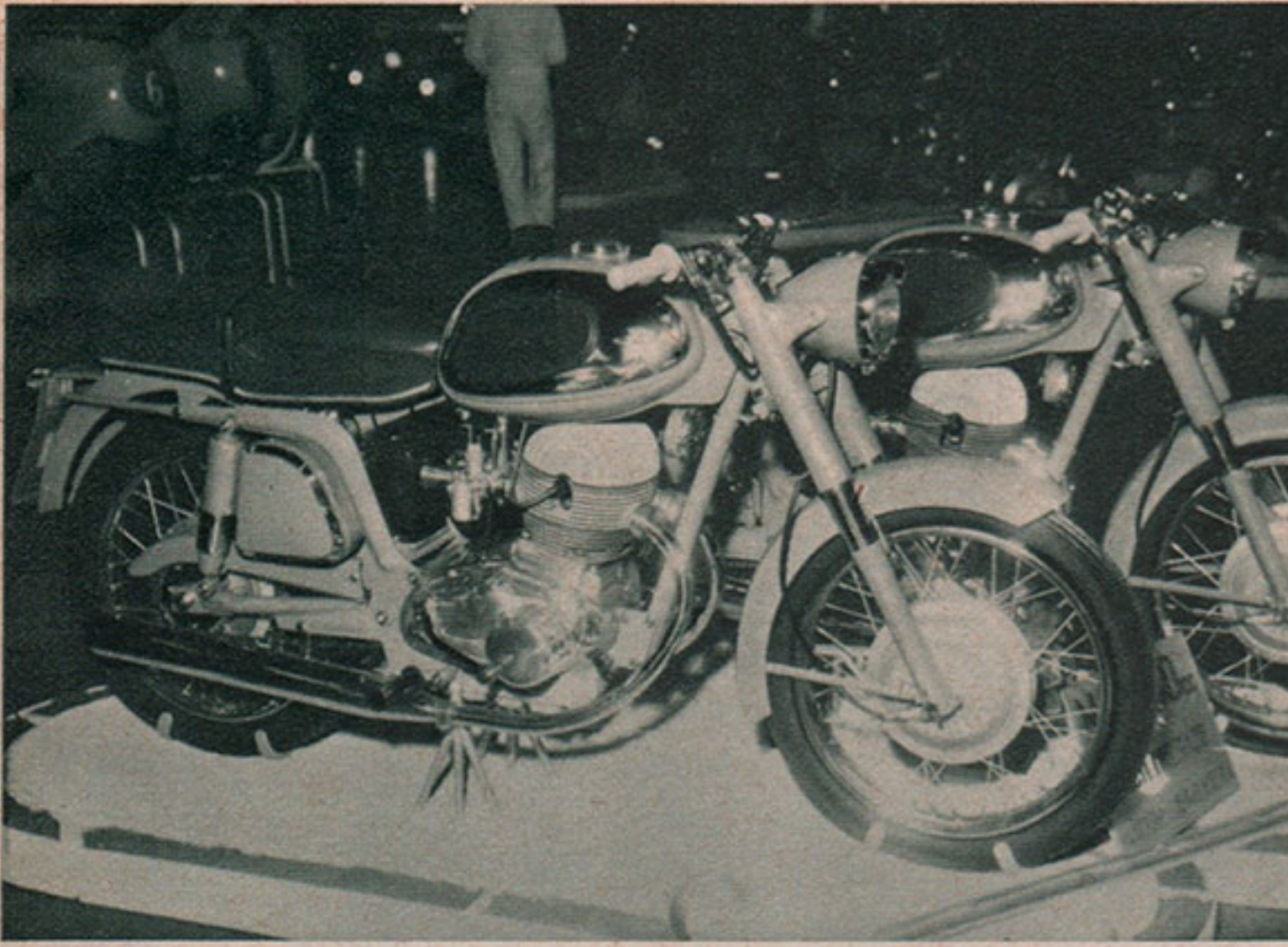


Oben: Der Zweizylindermotor der neuen 500er Gilera weist eine obenliegende Nockenwelle auf, die durch Mittelkette angetrieben wird. Hinter den Zylindern die Kombination Lichtmaschinen/Anlasser von Marelli, jeder Zylinder hat seinen eigenen Vergaser (das neue Dellorto-Modell mit konzentrischer Schwimmerkammer).

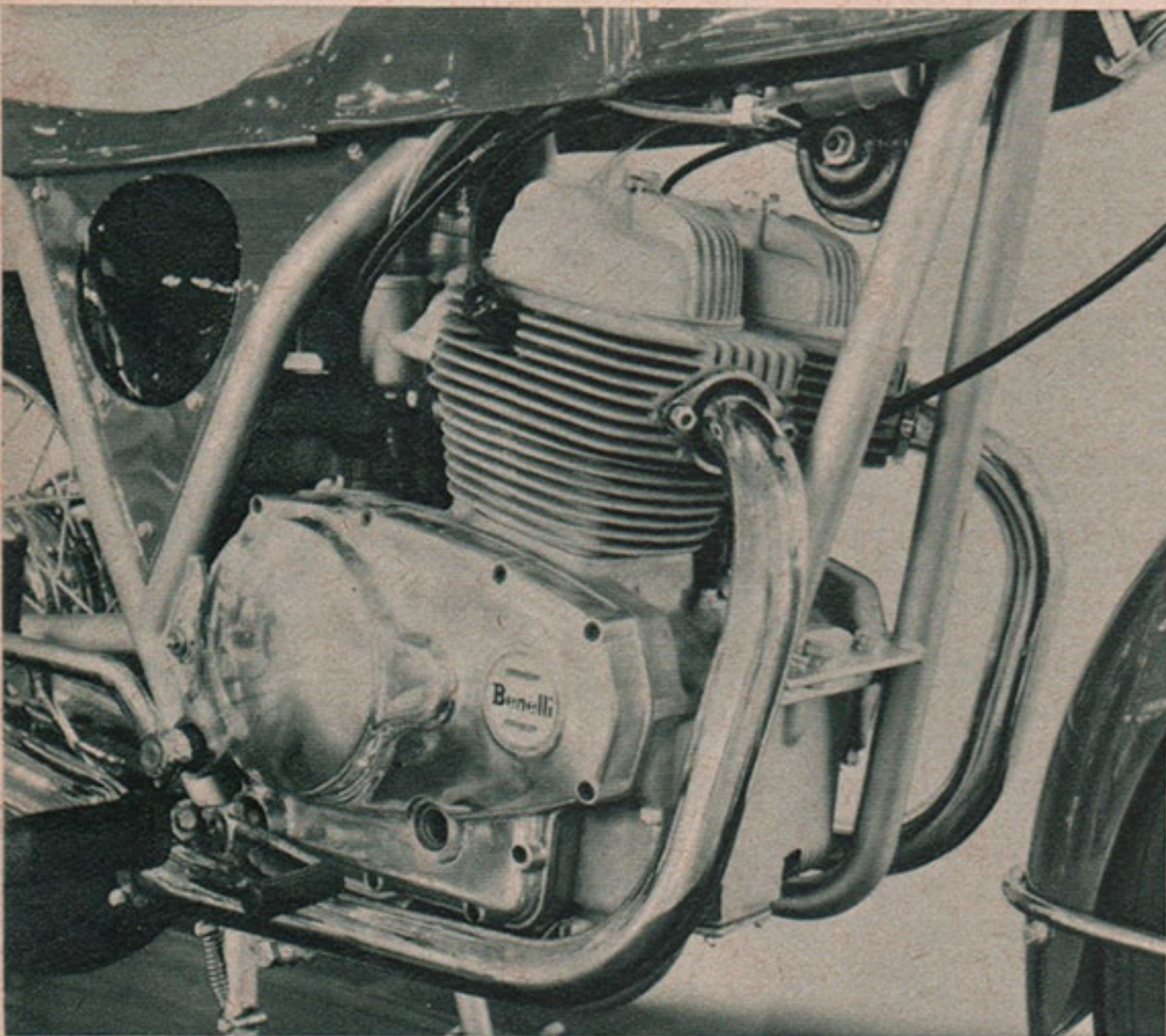
Die einst im Grand Prix-Sport führende Firma Mondial hat sich nahezu ausschließlich auf die kleinsten Hubräume zurückgezogen: hier die Exportausführung einer 10 PS-Fünffziger mit Sechsganggetriebe und Scheibenbremsen an beiden Rädern.

Guazzoni, seit Jahren auf Zweitakter mit Drehschiebereinlaß spezialisiert, liefert eine ganze Anzahl von Modellen mit solchen Motoren: 50 ccm mit 7, 100 ccm mit 14 und 125 ccm mit 17 PS, wahlweise mit Vier- oder Sechsganggetriebe.



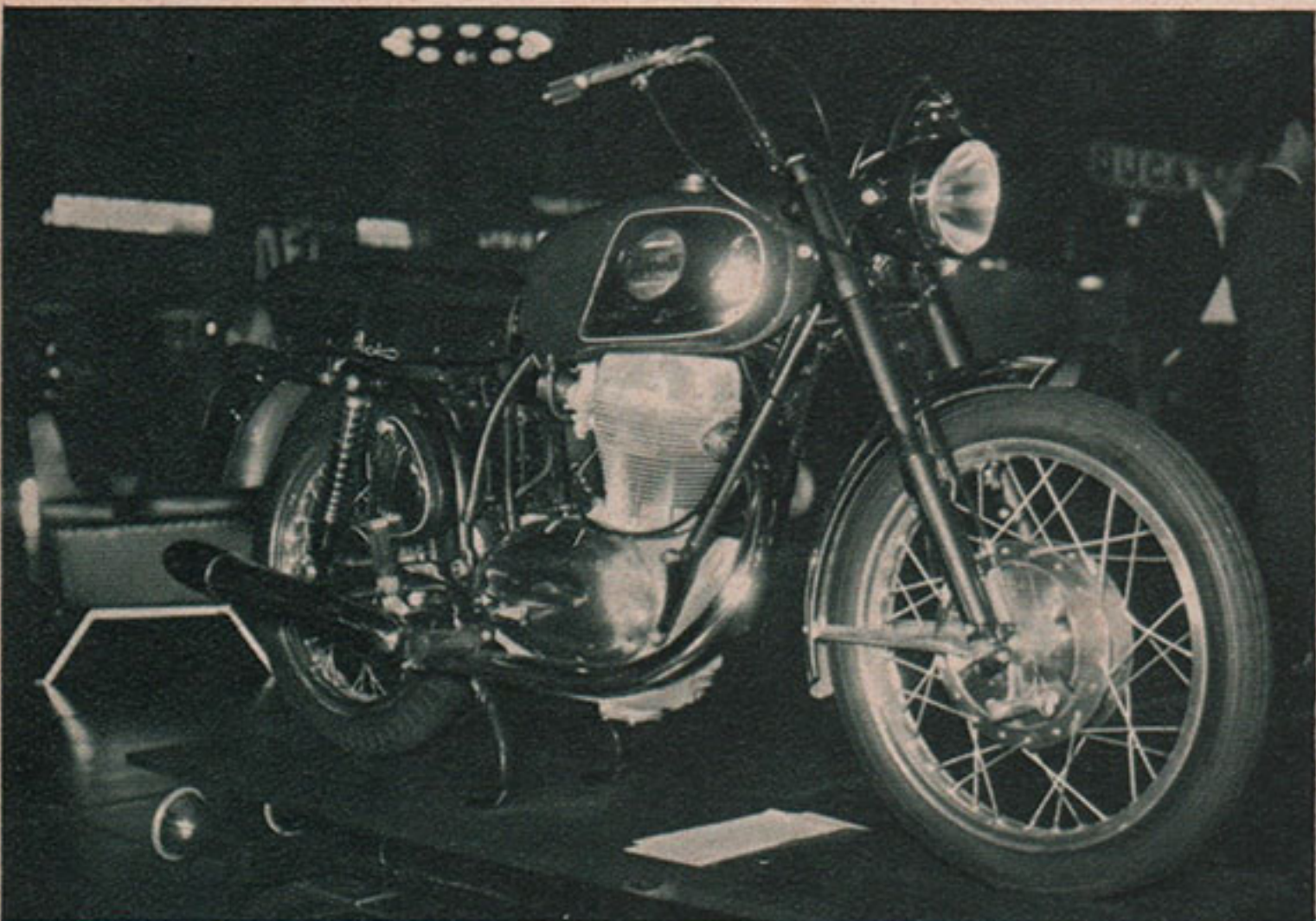


Von MV Agusta gibt es zwischen den kleineren Einzylindertypen und dem großen Vierzylinder-Modell auch diese nette Zweizylinder-Maschine mit 250 ccm, 18 PS bei 7500 U/min und Fünfganggetriebe im Block.



Auch Benelli möchte am Amerikageschäft mit großen Maschinen teilhaben und entwickelte dafür einen 650er Stoßstangen-Zweizylinder mit einem Vergaser, Elektrostarter und Fünfganggetriebe im Doppelrohrrahmen. Insgesamt machte diese Maschine aber noch einen unfertigen Eindruck — sie wird, wie die entsprechenden Konkurrenzmodelle von MV und Laverda, wohl noch einige Wandlungen bis zur Serienreife durchmachen müssen.

Im Serienprogramm von Benelli findet sich auch dieser 350er Stoßstangen-Einzylinder, der an die Tradition der 175er und 250er Benelli-Einzylinder anschließt.



bestimmten Laufzeit ist der Motor hinüber und wird, wie heute schon bei amerikanischen Rasenmähern, dann nicht instand gesetzt, sondern gegen ein billig bereitstehendes neues Aggregat ausgetauscht — System des „Wegwerfmotors“.

Die zweite Gruppe würden dann die Motorräder für jenen — in Zukunft wieder größer werdenden — Kreis von Interessenten bilden, die ein flottes Motorrad für Freizeit, Wochenende und Urlaubstage — vielleicht auch neben dem Wagen — haben und die sich eventuell auch sportlich (mit Sonderausführungen) betätigen möchten. Motorräder mit maximal 250 ccm als Ein- und Zweizylinder, als Zwei- und Viertakter.

Und die dritte Gruppe endlich, das würden dann die sein, die in einem großvolumigen Motorrad die Voraussetzung für wirklichen Fahrgeuß und für die Absolvierung auch größerer Reisen sehen. Motorräder also mit 500 ccm Hubraum und mehr.

Tatsächlich zeichneten sich, wenn man die Mailänder Ausstellung unter diesen Gesichtspunkten betrachtete, diese drei Gruppen deutlich ab. Für die unterste Gruppe eine ganze Anzahl interessanter Neuentwicklungen (wie z. B. auf Seite 701 der Motor von Morini Franco — einer Motorenbau-Firma, die mit der Motorradfirma Morini nichts zu tun hat!) —, aber auch eine famose Neuschöpfung von Piaggio (Vespa), wo man damit, wie vorher schon Lambretta, eine Ergänzung des bisher ausschließlichen Rollerprogramms begonnen hat. Die Modelle für die oberste Gruppe, die der „Schweren“, wurden bereits kurz erwähnt — sie fanden in Mailand eine Ergänzung auf Importeurständen durch BMW (nicht weniger als fünf Maschinen aus München waren diesmal dort aufgebaut!) und die englischen BSA, Triumph und Norton. Dazu schließlich noch, auf dem Stand von Aermacchi, zwei Modelle von Harley-Davidson, den (insgesamt recht „europäisch“ anmutenden) 900er Speedster und die bullige 1200er Maschine, die Electra Glide.

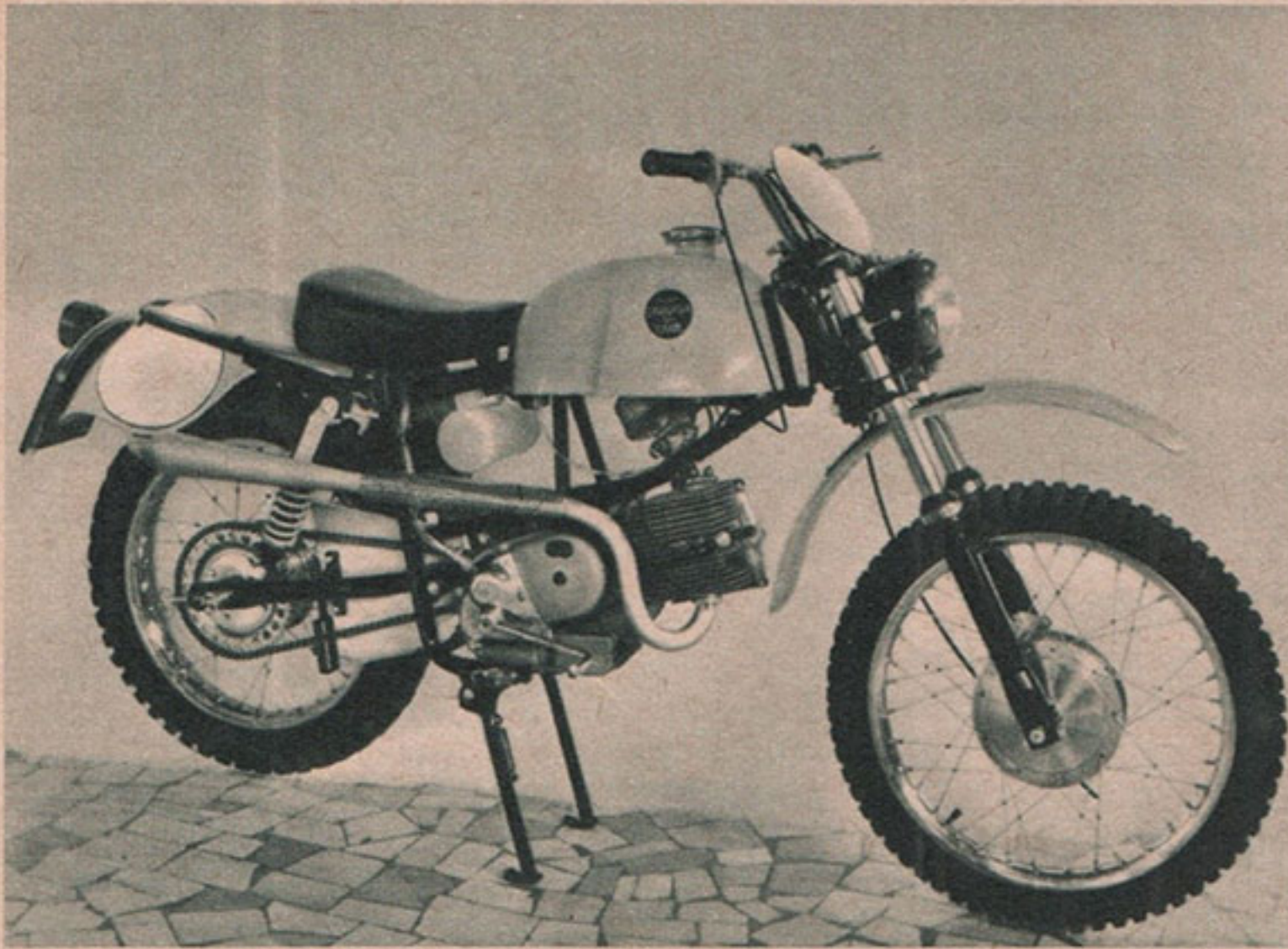
Ansonsten waren ausländische Motorradmarken in Mailand kaum vertreten — KTM aus Österreich nur hatte wieder sein komplettes, mit dem 25 km-Mofa beginnendes und jetzt mit einem 125er Modell (mit dem neuen Sachs-Fünfgangmotor) abschließendes Programm zur Vorstellung gebracht — kaum italienischer als anderweiter Kontakte wegen wohl —, Fichtel & Sachs zeigte auf eigenem Stand seine Motoren (Ilo war nur durch den Importeur vertreten) und auf einem Importeurstand sah man auch die Bultaco. Ein Lieferant fehlte völlig: Japan. In einem Land mit so starker, allen Wünschen gerecht werdender eigener Industrie auch erklärlich. Lediglich für japanische Fahrräder warb die Düsseldorfer Europazentrale der japanischen Fahrradindustrie global. Ehe noch etwas zu den Programmen der einzelnen Marken gesagt wird — ein Blick in das Untergeschoß der großen Ausstellungshalle, das nach alter Tradition zum überwiegenden Teil der Zulieferindustrie reserviert ist:

Noch immer gibt es da ein überaus reichhaltiges Angebot sowohl an Halbfabrikaten wie an Einzelteilen und Aggregaten, die Konfektionäre in die Lage setzen, mit vielen Variationsmöglichkeiten motorisierte Zweiräder zusammenzubauen. Freilich weiß man in der deutschen Industrie ein Liedchen davon zu singen, daß nicht alles, was da angeboten (und vor allem das, was später geliefert wird) deutschen Qualitätsansprüchen genügt, und schon manches Lehrgeld wurde da bezahlt, das die auf Grund der teilweise recht niedrigen Preise erwarteten Vorteile wieder aufzehrte. Aber für den, der sich außer für komplette Maschinen auch für all das interessiert, aus dem sich ein Motorrad zusammensetzt — für den ist ein sozusagen „platonischer“ Bummel durch diesen Teil der Mailänder Ausstellung eine wahre Freude — eine Freude, die er sich in dieser Vielfältigkeit sonst bei keiner der anderen europäischen Motorradausstellungen verschaffen kann. Wobei auch in diesem Jahr wieder das Besucherbild dieser italienischen Motorradschau sich beträchtlich von dem in Köln oder London, in Zürich oder Amsterdam unterschied: man hatte nicht den Eindruck, außer ein paar einzelnen, viele Motorradfahrer dort zu sehen — überwiegend werden in Mailand kommerzielle Kontakte zwischen Industrie und Händlerschaft geknüpft und erneuert.

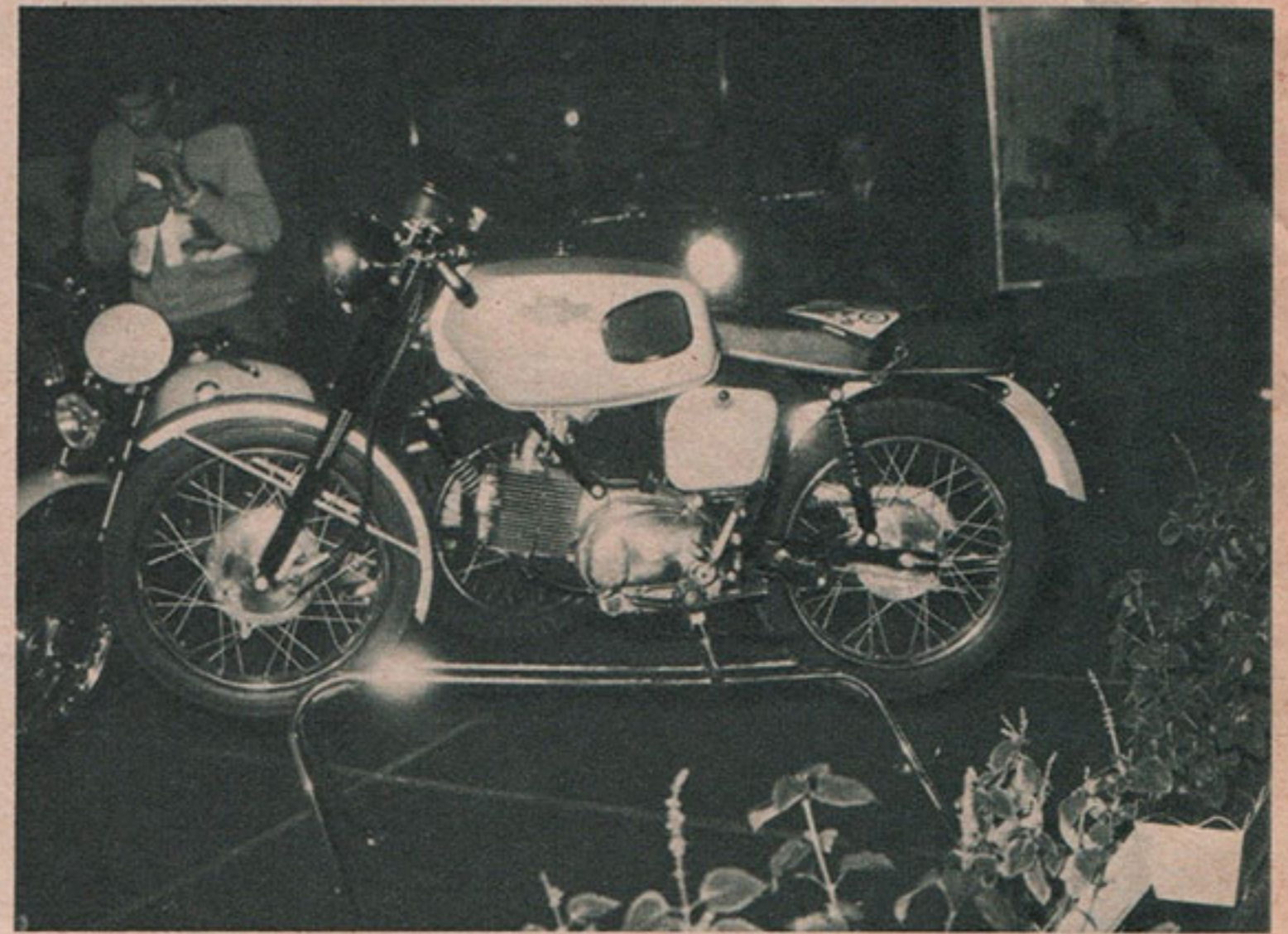
Im Untergeschoß war es auch, wo man auf eine wahre Rarität stieß: einen leibhaftigen Seitenwagen für Motorräder! Auf dem Stand von Longhi — einst als Lieferant von Seitenwagen bekannt — stand er einsam und verlassen neben Lieferdreirädern — und auf dem Stand war keiner, der hätte sagen können, ob man einen solchen Seitenwagen noch kaufen könne, mit welchen technischen Einzelheiten und zu welchem Preis ...

Und nun also noch ein paar Marken-Streiflichter:

Aermacchi: Die Firma gehört bekanntlich seit einigen Jahren den amerikanischen Harley-Leuten, und deshalb bildeten die weiter oben erwähnten beiden Harley-Modelle auch den Mittelpunkt des Standes. Aber auch das italienische Programm der Firmengemeinschaft ist noch immer reichhaltig. Es beginnt mit der im vergangenen Jahr neu herausgebrachten 125er mit Zweitaktmotor (die wir im Heft 20/1967 vorstellten) und die nicht zuletzt auch für das Amerikageschäft geschaffen wurde, um damit gegen die Konkurrenz aus anderen europäischen Ländern und die der Konfektionäre in der italienischen Industrie angehen zu können. Hinzu kommen die Modelle mit dem bekannten liegenden Stoßstangen-Motor, der sich auch in der vergangenen Rennsaison wieder als ausgezeichnete Wettbewerbsmotor für rennaktive Privatfahrer bewährte und unter den Werksfahrern zeigte, wie nahe er den japanischen Spezialmaschinen trotz seiner engen Serienverwandtschaft in der Rennversion kommt. Neben der „Ala Verde“ stand eine etwas vereinfachte Touren-Ausführung, die „Ala blu“ mit 250 ccm, und außerdem wurde auch die Rennsport-Version, die „Ala d'Oro“, gezeigt, die es — ebenfalls mit Stoßstangenmotor — sowohl mit 250 wie mit 350 ccm gibt.



Laverda zeigte schon auf der Mailänder Ausstellung vor zwei Jahren u. a. ein recht ansprechendes Modell mit einem liegenden Einzylinder-Viertakter, 125 ccm. In diesem Jahr war man wieder damit zur Stelle, und noch dazu mit zwei Fahrgestellvarianten:



einer Ausführung „Trial“ (links) mit oberhalb des Motors durchgehendem Doppelrohr-rahmen und Ceriani-Gabel, und einer Standard-Version für normalen Straßenbetrieb (rechts) mit vereinfachtem Rohrfahrwerk.

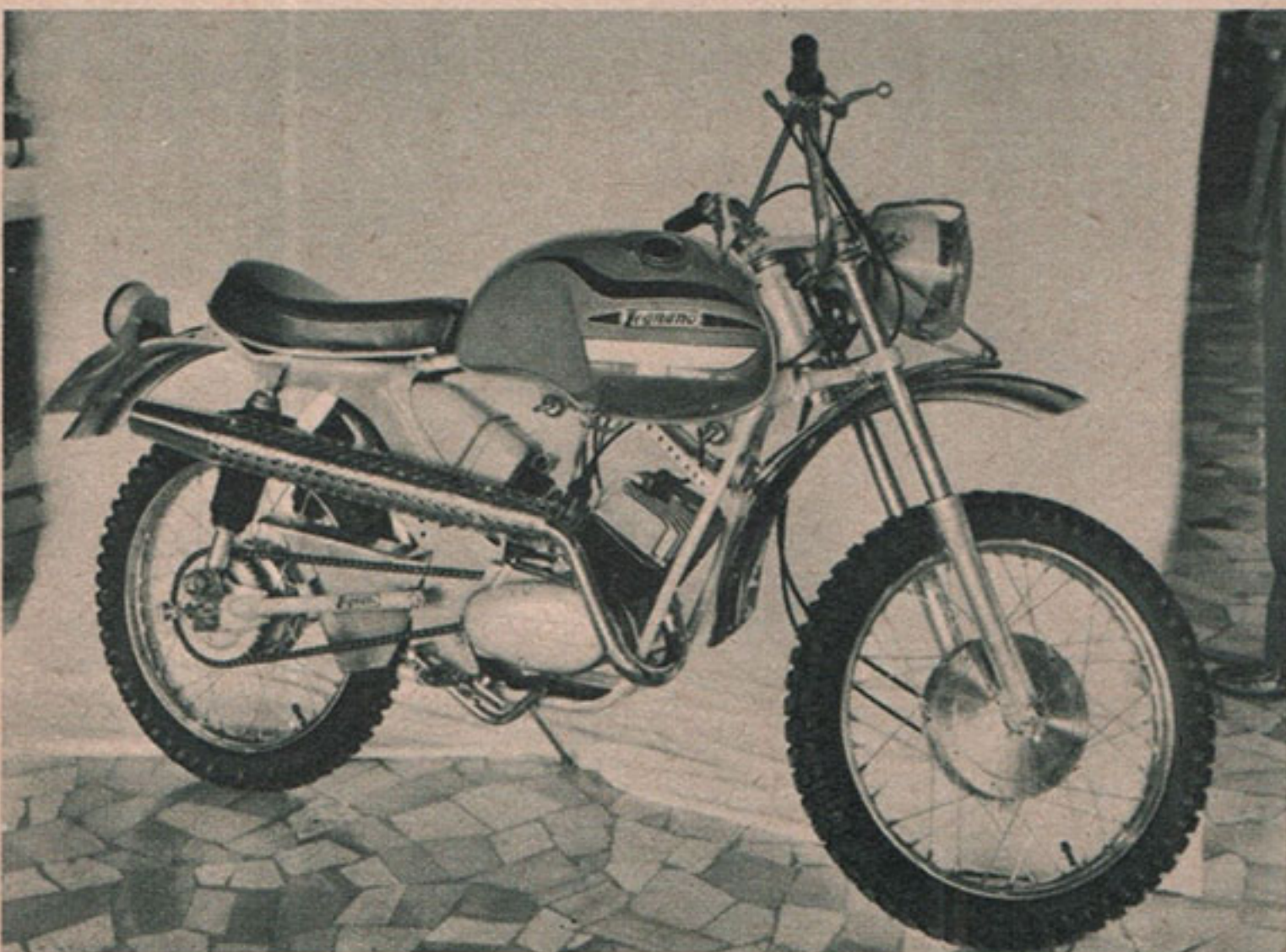
Benelli/Motobi: Seit Jahren schon gehören die beiden Firmen in Pesaro zusammen und stehen unter gemeinsamer Leitung von Mitgliedern der Familie Benelli, teilweise schon in der dritten Generation. Ein gutes Amerikageschäft hat sogar Betriebserweiterungen notwendig gemacht — um so erstaunlicher, daß man sich noch immer nicht dazu entschließen konnte, die beiden so verschiedenen konstruktiven Richtungen, die die Benelli- und die Motobi-Modelle verkörpern, zu einer einheitlichen Konzeption zusammenzuschmelzen. Aber vielleicht war die Vielfältigkeit des Programms auch gerade eine Voraussetzung für den Erfolg der Leute aus Pesaro, die sich ja neben ihrer Serienentwicklung auch noch den kostspieligen Spaß der Entwicklung einer Rennmaschine leisteten. Und scheinbar will man dieses Hobby auch nicht aufgeben, sondern sogar, wie wir kürzlich berichteten, noch weiter ausbauen.

Kleine 50er Zweitakter für Mopeds, Roller und Kleinkrafträder stellen die unterste Stufe des Benelli/Motobi-Programms dar, das sich mit 125, 175 und 250 ccm-Viertakt-Modellen über einen stehenden 350er Einzylinder bis hinauf zur neuen 650er Twin fortsetzt.

Bianchi: Diese einst so bekannte — und zuletzt noch mit interessanten Rennmaschinen aufgetretene — italienische Motorradfabrik hatte zwar ausgestellt, aber man brauchte nicht zu wissen, daß sie sich heute in den Händen eines großen Kunststoffkonzerns befindet: was da an Motorrädern gezeigt wurde, waren ganz offensichtlich noch ein paar Ausverkaufsmodele — außer Fahrrädern, mit denen man sich wohl noch erheblich am italienischen Markt beteiligt.

Cimatti: Eine der zahlreichen italienischen Konfektionsfirmen, die jedoch, wie schon gesagt, heute durch ausgezeichnete Motoren der darauf spezialisierten italienischen Hersteller in die Lage versetzt werden, auch Motorräder mit mehr als 50 ccm Hubraum zu bauen, die sich sehen lassen können.

Bei Legnano sah man (in einem Amerika-Modell) den aus dem 50 S entwickelten 80er Fünfgang-Sachsmotor mit getrennter Pumpen-Schmierung („Oil-Injection“), wie ihn auch Hercules neuerdings liefert.



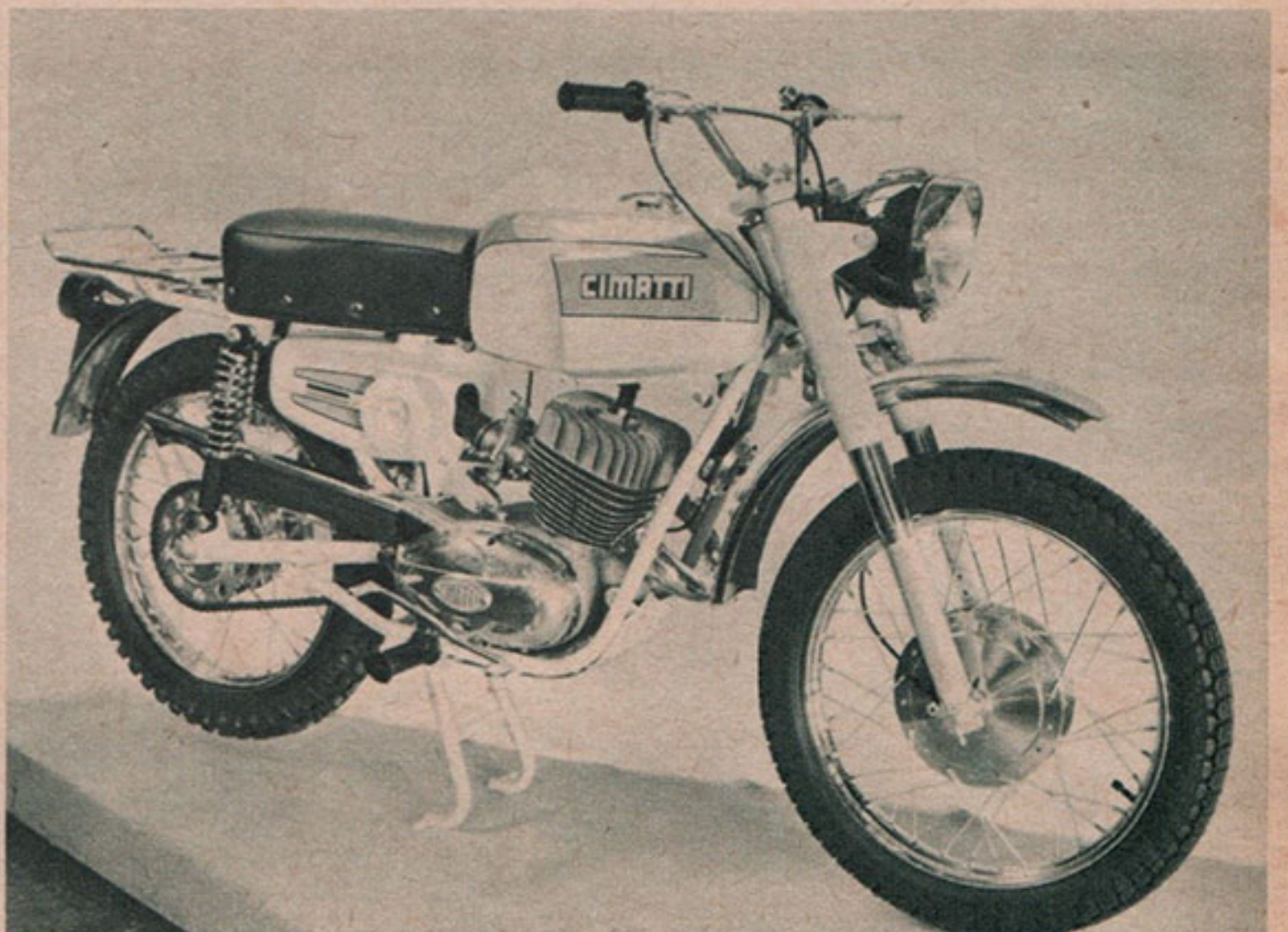
Demm: Hauptsächlich auf den Bau loser Motoren spezialisiert, darüber hinaus aber auch Lieferant kompletter Fahrzeuge. Interessant ein Mofa mit neben dem Hinterrad liegenden Motor ähnlich Saxonette bzw. der Vorkriegs-Hummel-Entwicklung von DKW, Tank unter der Fußplatte des tiefen Durchstiegrahmens, deshalb Kraftstofförderpumpe am Kurbelgehäuse und Überlaufvergaser (ein bißchen zu vollmundig als „Benzineinspritzung“ deklariert).

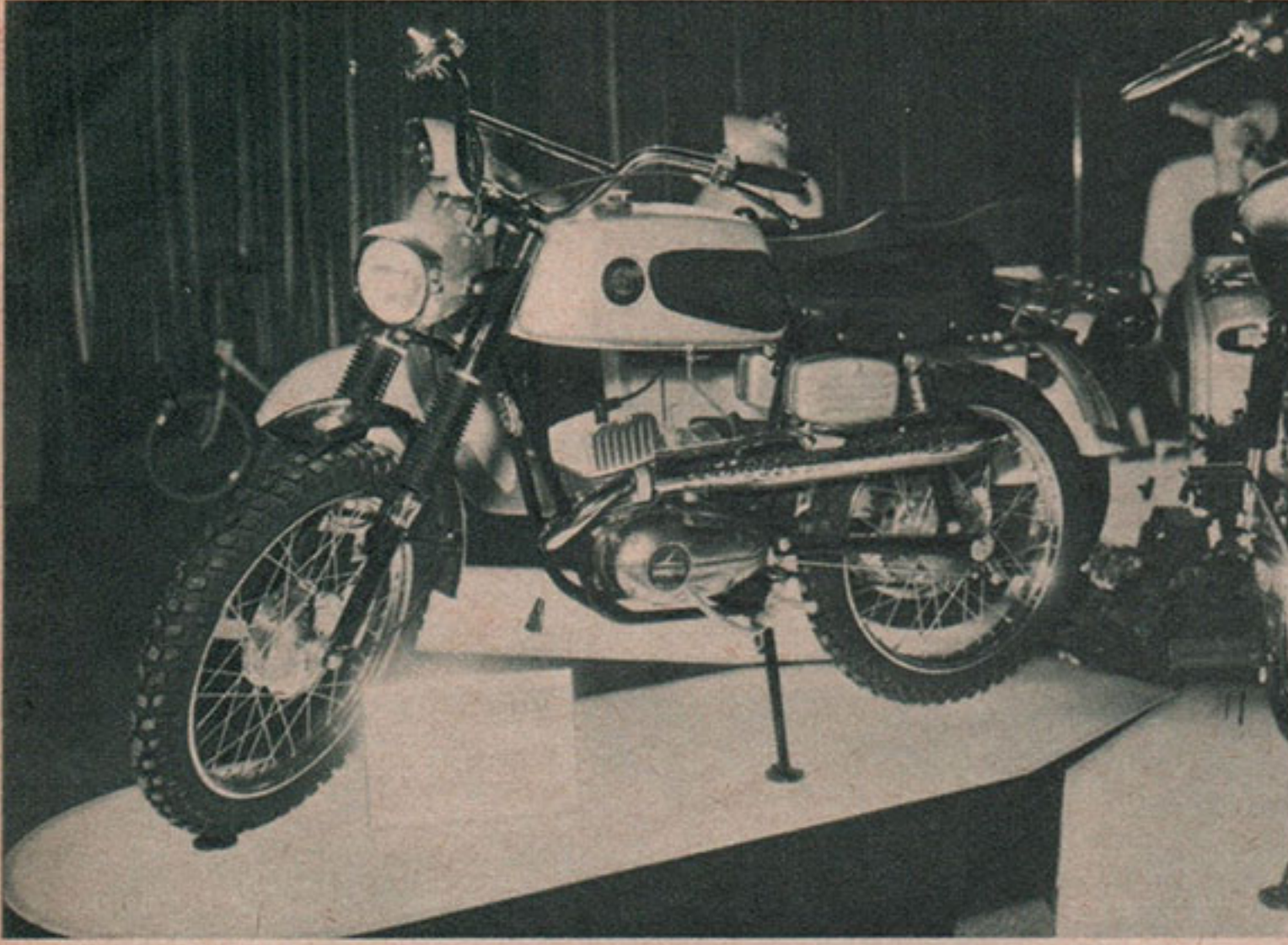
Ducati: Immer, wenn man Ducati-Motorräder sieht (womit freilich nur die Königswellen-Modelle mit 160, 250 und 350 ccm gemeint sind, nicht die später gebrachten kleineren Stoßstangen-Viertakter und die Zweitakt-Typen) bedauert man, daß dieses italienische Werk es nicht früher fertigbrachte, durch Besorgung von Typgutachten (bei entsprechender Anpassung an deutsche TÜV-Bestimmungen), durch kulante Reklamationserledigung und Aufbau eines funktionsfähigen Händler- und Werkstättennetzes in Deutschland die Chancen zu nutzen, die gerade diese famosen Motorradmodelle hier gehabt hätten (und wohl noch immer haben). Aber das leichte Amerikageschäft erübrigte, zumal es sich um einen Staatsbetrieb handelt, der auf Rentabilität keinen Wert zu legen braucht, bisher diesbezügliche Anstrengungen, ja sabotierte wohl oft sogar die intensiven Bemühungen des deutschen Importeurs.

Garelli: Für diese Firma trifft das zu, was weiter oben über den günstigen Eindruck gesagt wurde, den man hinsichtlich erreichter konstruktiver Qualität diesmal in Mailand haben konnte. Und vielleicht sind die Leute doch gut beraten, die das Garelli-Geschäft in Deutschland in Zukunft auf breitere Basis stellen wollen.

Guazzoni: Auf Zweitakter mit Drehschiebereinlaß spezialisiert (und die Motorradflaute in Italien mit Go-Kart-Motoren überbrückend) haben sich die Guazzoni-Leute im Verlauf der letzten Jahre von zunächst bastelmäßigen Konstruktionen immer mehr zu seriösen Bautendenzen durchgearbeitet. 50, 100 und 125er Drehschiebermotoren, wahlweise mit Vier-

Dem Trend zum größeren Hubraum im Amerikageschäft entsprach man bei F. B. Minarelli mit diesem recht ansprechenden 160 ccm-Viergang-Motor, ebenfalls mit Pumpenschmierung. Hier im Fahrgestell von Cimatti.





Auf mehreren Ständen wurden — als Exportmodelle deklariert — hochsportlich aufgemachte 50er und 60er mit erstaunlichen Leistungsangaben gezeigt — so wie hier bei Agrati/Garelli.

und Sechsganggetrieben ausgestattet, gibt es mit erstaunlichen Leistungen in vertrauenerweckend anzuschauenden Fahrwerken — nur wird man sich mit der Frage beschäftigen müssen, wie man vor den Vergasern das notwendige Dämpfungsvolumen unterbringt, sofern man in Länder exportieren will, die Dämpfungsvorschriften haben.

Gilera: Die in Arcore (bei Monza) sitzende Firma, eine der ältesten in Italien, beginnt ihr ausschließliches Viertakter-Programm mit einem 100er Stoßstangen-Einzyylinder (9 PS bei 7500), dem sich zwei 125er Einzyylinder anschließen, die zahmere Version mit 7/7500, die sportlichere mit fünf Gängen und 10,5/8500. Dann gibt es noch eine 150er mit 9 und eine 200er mit 11 PS — und auch die 300er Twin mit 15 PS wird noch gebaut. Die Leistungsangaben erscheinen rückständig — wenn Gileras bei Wettbewerben auftauchen, zeigen sie, was PS aus Arcore wert sind. Die neueste Entwicklung, die 500er OHC-Twin, wurde bereits erwähnt.

Guzzi: Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten scheint man ausgeräumt zu haben, jedenfalls präsentierte sich Moto Guzzi auf der Ausstellung im alten Glanz. Als Blickfang verständlicherweise die V 7, der bullige V-Querläufer, aber daneben eine Fülle ganz kleiner und mittlerer Modelle: der entzückende „Trotter“, ein 40 ccm-Mofa, das bereits schon in Deutschland verkauft wird, die 50er „Dingo“ in verschiedenen Fahrgestellen, und schließlich die auch im Geländeeinsatz bewährten Stornello-Typen, die es mit 125 und 160 ccm gibt — beides OHV-Einzyylinder.

Italemezetta: Einst als Gemeinschaftsarbeit mit MZ entstanden, fehlt im Ital-Programm MZ heute völlig. Dafür baut man dort Fahrwerke sowohl mit dem 350er Jawa-Motor als auch mit dem englischen Bonneville-Motor (beides auch auf der IFMA in Köln gezeigt), und natürlich auch mit einer Anzahl italienischer Motortypen.

Laverda: Der große Zweizylinder wurde schon erwähnt, ihm zur Seite standen die beiden schon vor zwei Jahren vorgestellten 125er Modelle mit dem liegenden Stoßstangen-Motor. Auch für diese beiden Typen könnte man sich nur wünschen, daß eine Fertigung in Gang käme — denn auf der Straße hat dieses Motorrad wohl bisher noch niemand gesehen. Es ist

eines jener italienischen Rätsel, vor denen man auf Mailänder Ausstellungen so oft steht: wie machen es diese Leute, so saubere Prototypen völlig individueller Entwicklung, also ohne Rückgriffsmöglichkeit auf Konfektionsaggregate, hinzustellen und dann Jahre hindurch nichts davon zu liefern — dafür aber bei der nächsten Ausstellung mit einem zusätzlichen Prototyp gänzlich anderer Art aufzutreten?

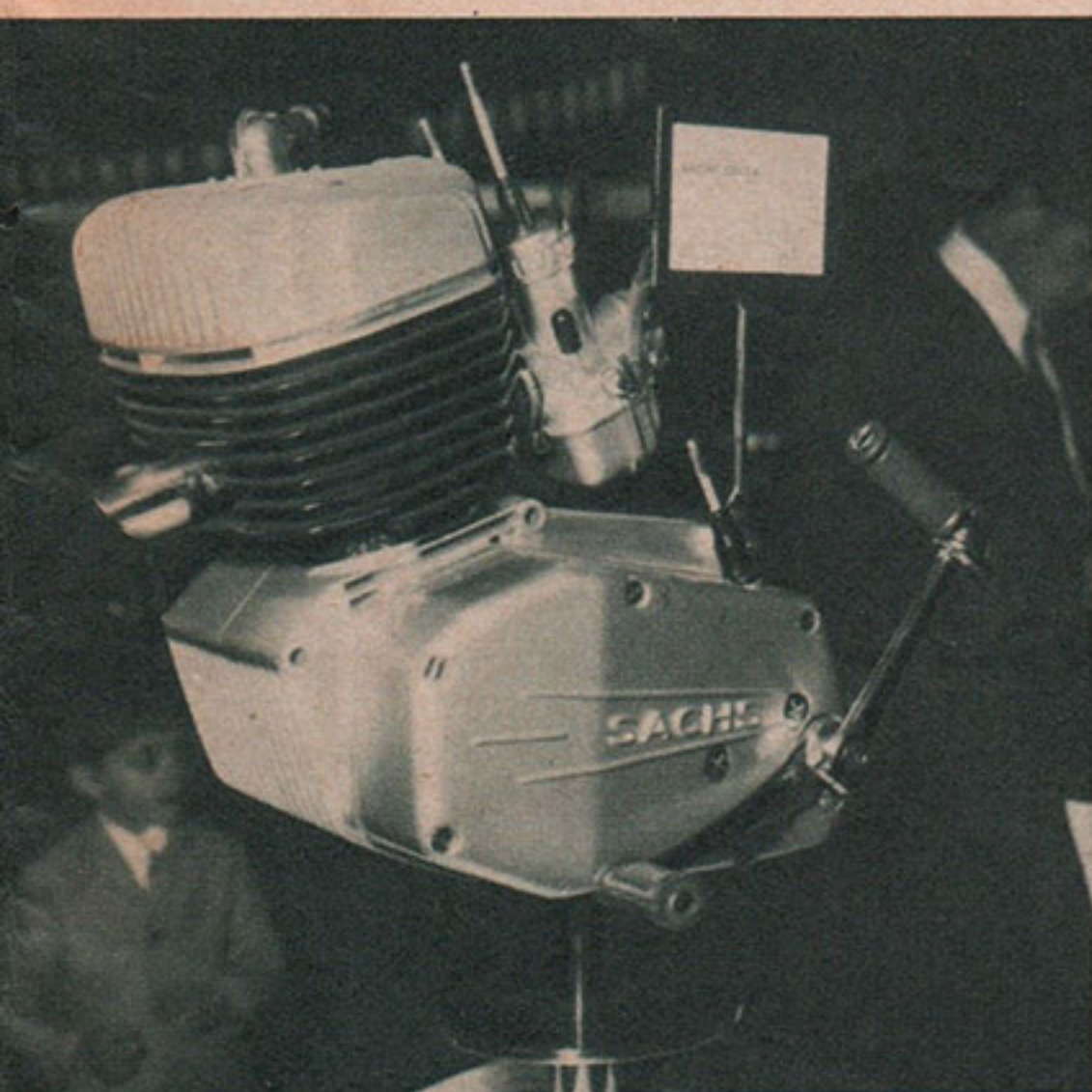
Mondial: Der (teilwassergekühlte) 125er Drehschieber-Zweitakter in der Rennmaschine ist — leider — einsamer Prototyp geblieben, aber er wird in Mailand jedesmal wieder gezeigt. Ob doch noch mal etwas für die Serienfertigung herauspringen könnte? Ansonsten liegt das Schwergewicht der Produktion bei 50er Modellen in vielerlei USA-Versionen. Aber auch hier sind verspielte Äußerlichkeiten zurückliegender Jahre inzwischen durch offensichtliche seriöse Entwicklungen ersetzt worden — auch diese freilich wohl in erster Linie mit Blickrichtung Amerika.

Morini: So beharrlich, wie man hier noch immer den einst so erfolgreichen Doppelnocken-Renneinzyylinder (mit dem Provini und später Agostini selbst der japanischen Konkurrenz einzuheizen verstanden) in die Standmitte postiert, so beharrlich bleibt man in der Serienfertigung bei den bewährten, in der Leistung mäßigen Stoßstangen-Einzyindern mit 50, 100, 125, 150 und 250 ccm in konventionellen, unten offenen Rohrrahmen. Zweifellos zuverlässige, anspruchlose Motorräder, die ihren Anteil am inneritalienischen Markt behaupten und die, wie die jüngste Sechstagesfahrt zeigte, bei verhältnismäßig geringfügiger Leistungssteigerung durchaus brauchbare Wettbewerbsmaschinen abgeben.

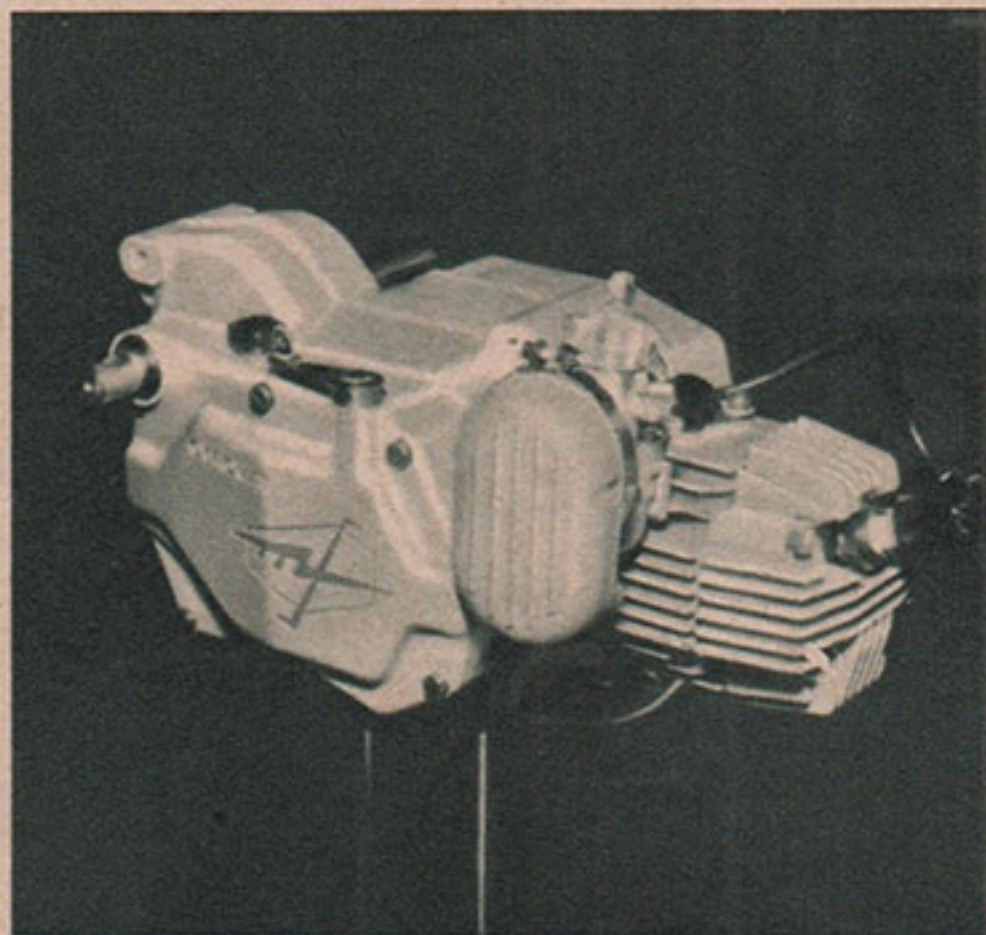
MV Agusta: Seit Jahren kennt man diesen Stand — erkennt man ihn schon von weitem an den mit Pokalen vollgestopften Schränken, vor denen die vier Rennmaschinen stehen, die einst in den Klassen 125, 250, 350 und 500 ccm (die ersteren als Doppelnocken-Einzyylinder, die beiden letzteren als Vierzylinder) die unschlagbaren Weltmeisterschaftsmaschinen waren. Typisch außerdem für den MV-Stand: von jedem der zahlreichen Modelle (ausgenommen den jeweils zur Ausstellung fälligen Prototyp!) stehen zwei Exemplare da — böse Zungen sagen, das geschähe, um zu dokumentieren, daß es nicht von allen Ausstellungsobjekten in Italien jeweils nur das eine Exemplar gäbe! Die wenigsten wissen, wie umfangreich das Motorradprogramm dieser im Helicopterbau führenden Firma ist: mit 50er, 125er und 150er Einzyylinder-Viertaktmaschinen mit Fünfganggetrieben im Doppelrohrrahmen, in Touren- und Sportversionen, beginnend setzt sich die Reihe nach oben über den 250er Zweizylinder fort — und dann kommt der große Sprung zum 600er Vierzylinder (die noch vor zwei Jahren gezeigten bulligen 350er Einzyylindermodelle hat mal wohl weggelassen). Ein interessanter Zweizylinder-Zweitakter mit 150 ccm stellt eine ganz neue Entwicklungsrichtung für MV dar (auch wenn man weiß, daß man sich vorübergehend mit der Entwicklung einer 125er Zweitakt-Rennmaschine mit Drehschiebereinlaß beschäftigte!).

Zanetti: Eine Firma, deren Fahrzeug kaum einen unserer Leser interessieren wird — denn es handelt sich bei ihm um ein motorisiertes Fahrrad mit einem Reibrollen-Motor über dem Vorderrad, ähnlich der — in Mailand natürlich auch ausgestellten — französischen Velosolex. Aber es soll zum Schluß hier erwähnt werden, weil es — im Glaskasten konnte man die Einzelteile des gescheit gemachten Motörchens betrachten — ein typisches Beispiel dafür ist, wie noch immer italienischer Ingenieur-Esprit wunderhübsche Lösungen findet, wenn nicht allein der rechnende Kaufmann über die Entwürfe entscheidet. Allein der Kurbeltrieb dieses kleinen 30 ccm-Motors ist eine feine Leistung, und der mittels Zahnriemen untersetzte Reibrollentrieb erscheint als eine Möglichkeit, den begrenzten Einsatzbereich von Reibrollenmotoren für derartige Fahrzeuge doch so auszuweiten, daß sich Reibrollenfahrzeuge auch in Gegenden verkaufen und fahren lassen, die ihnen bisher wegen des kupierten Geländes verschlossen blieben.

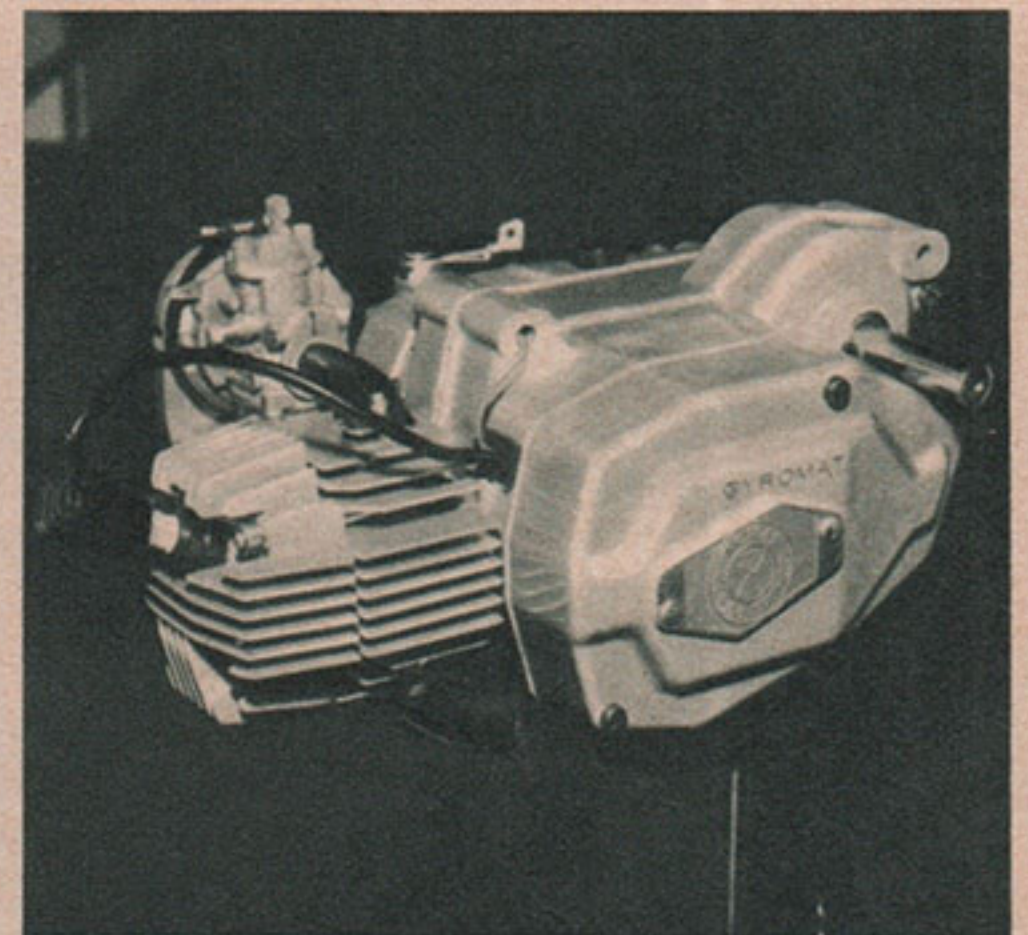
S. R.



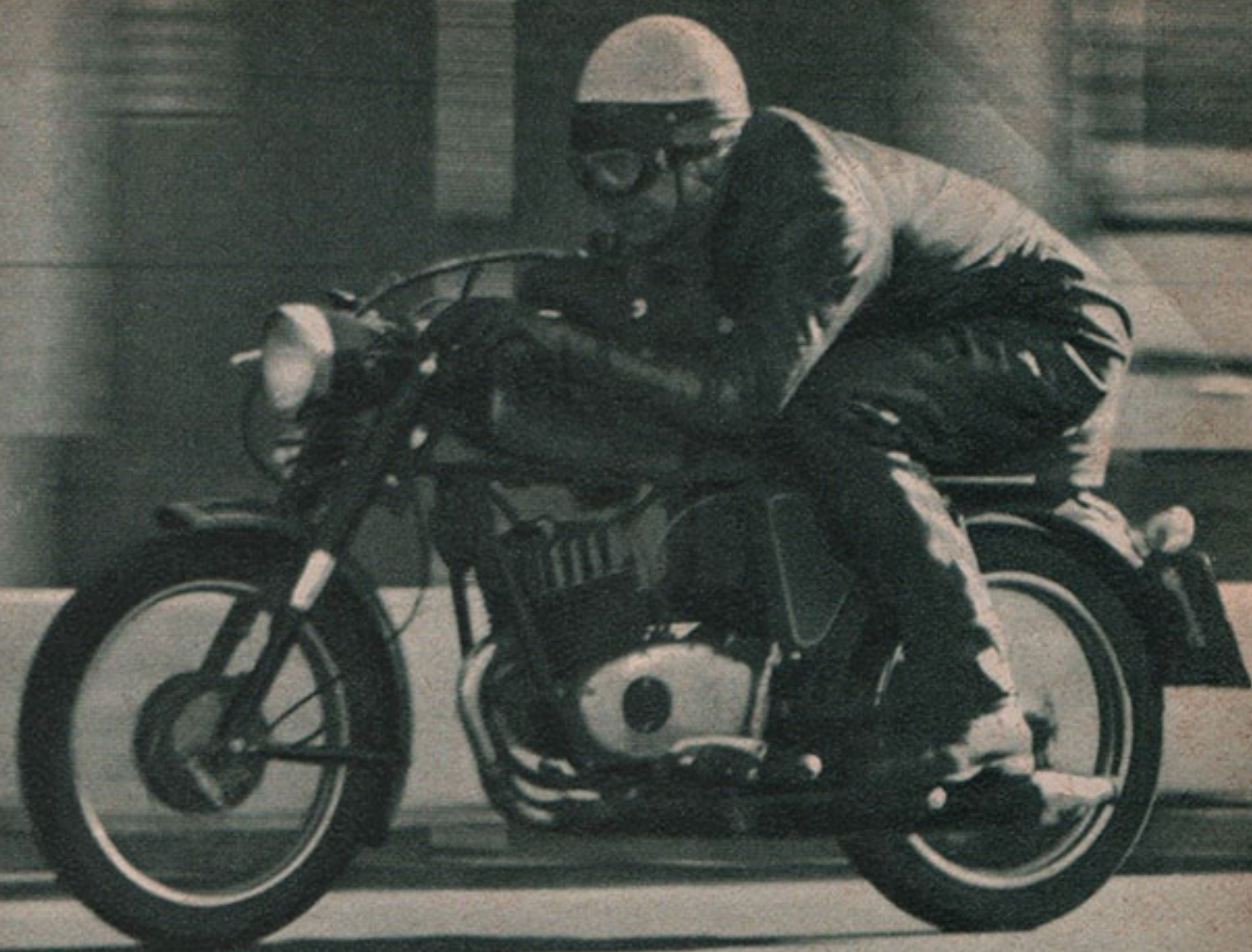
Links: Der ganz neuentwickelte 125er Fünfgangmotor von Sachs (der von KTM bereits eingebaut und wohl auch bald in einem Hercules-Modell erscheinen wird) wurde in Mailand auf dem F & S-Stand gezeigt (links). Motoren zur Lieferung an Einbaufirmen sah man, wie immer in



Mailand, auch diesmal wieder die Menge, teilweise interessante Neuentwicklungen. So wie diesen kleinen Mofa-Motor von Morini-Franco, dem neuen Trend folgend mit liegendem Zylinder und Fliehkraftkupplung (Bilder rechts). Fotos: 9 Terreni, 8 Perelli



**DAS MOTORRAD fuhr
eine schnelle Sache
Maico-Drehschieber
125 ccm**



Es ist fast auf den Tag genau zehn Jahre her, daß wir eine schnelle Maico auf dem Nürburgring fuhren. 1957 erschien im MOTORRAD Nr. 21 eine Schilderung der damaligen 15 PS/175 ccm Maico-Supersport — sozusagen ein Hecht im Karpfenteich. 87 PS/Liter war die Hubraumleistung, und es erschien für den damaligen Stand der Technik als ein ungeheures Wagnis, etwas so Heißes in Serie zu bauen. Ich möchte das wirklich einmal ins Gedächtnis unserer alten Freunde zurückrufen, und auch deswegen, damit unsere jungen Leser abmessen können, welche Fortschritte in diesen Jahren gemacht wurden. Nicht nur in Japan. Denn heute, 1967, präsentierte uns das Haus Maico wieder etwas ganz Besonderes: eine 125 ccm (einhundertfünfzig in Worten) Supersport-Maschine mit 14,5 PS (DIN-PS) Motorleistung. Das ist eine Hubraumleistung von 117 PS/Liter, und man beginnt erneut ein eventuelles Wagnis, dieses wirklich heiße Fahr-Eisen in Serie zu bauen. 1957 dachten wir bei der 175 ccm-Supersport von Maico: „Die fliegt garantiert auseinander und ist bestimmt nicht narrensicher für Otto Normalverbraucher!“ Sie flog nicht auf dem Nürburgring auseinander. 1967 dachten wir insgeheim von der neuen 125 ccm-Supersport-Maico das gleiche: „Die fliegt mit 117 PS/Liter garantiert auseinander und ist bestimmt nicht narrensicher für Otto Normalfahrer!“

Das Testobjekt war eines der gequälten Tiere aus dem Versuchsstall mit einigen zigtausend Kilometern auf dem Buckel. Wenig gepflegt, viel herumgestoßen, viel gefahren — das Endstück einer langen Versuchsbauerei, fertig für die Ab-

nahme zur Betriebserlaubnis durch das Kraftfahrt-Bundesamt, fertig in ihrer Bauart für den Serienbeginn, gerade ein Sportmaschinenrennen in der Gegend von Wien hinter sich.

Wenn eine kleine Maschine eine besondere Leistung zeigt, dann ist es klar, daß bei den Betrachtern eines solchen Geschehens das Wort „unmöglich“ sofort zur Hand ist. Bei der kleinen Maico erwarte ich es natürlich, und so hole ich die Blätter meines Kienzle-Fahrtschreibers (24-Minuten-Laufwerk) her und suche die beste Scheibe daraus hervor. Bitteschön — da kann jeder selbst nachrechnen. Meßpunkte: Stehender Start bei Beginn der Strecke und bei Kilometer 22,3 am Schikanen-Eingang vor der Ziellinie. Gefahrener Durchschnitt 13:06 = 102,2 km/h! Und das von einem jungen Fahrer, der zwar die Maschine sehr gut kennt, auf ihr eingefahren ist, mit ihr Sportmaschinen-Rennen bestreitet, aber vom Nürburgring nichts wußte. Es war seine erste Runde dort! Hans-Peter Riedl vom Maico-Techniker-Stub. Meine eigene schnellste Fahrtschreiber-Runde liegt bei 13:32 = 98,8 km/h nach erst 50 Kilometern Kontakt mit der Maschine. Nun stelle man sich vor, welche Durchschnitte noch möglich wären; erstens unter einem versierten Straßenrennfahrer (z. B. Reinhard Scholtis, dem „Bleistift“), zweitens bei fliegender Durchfahrt durch Start und Ziel!

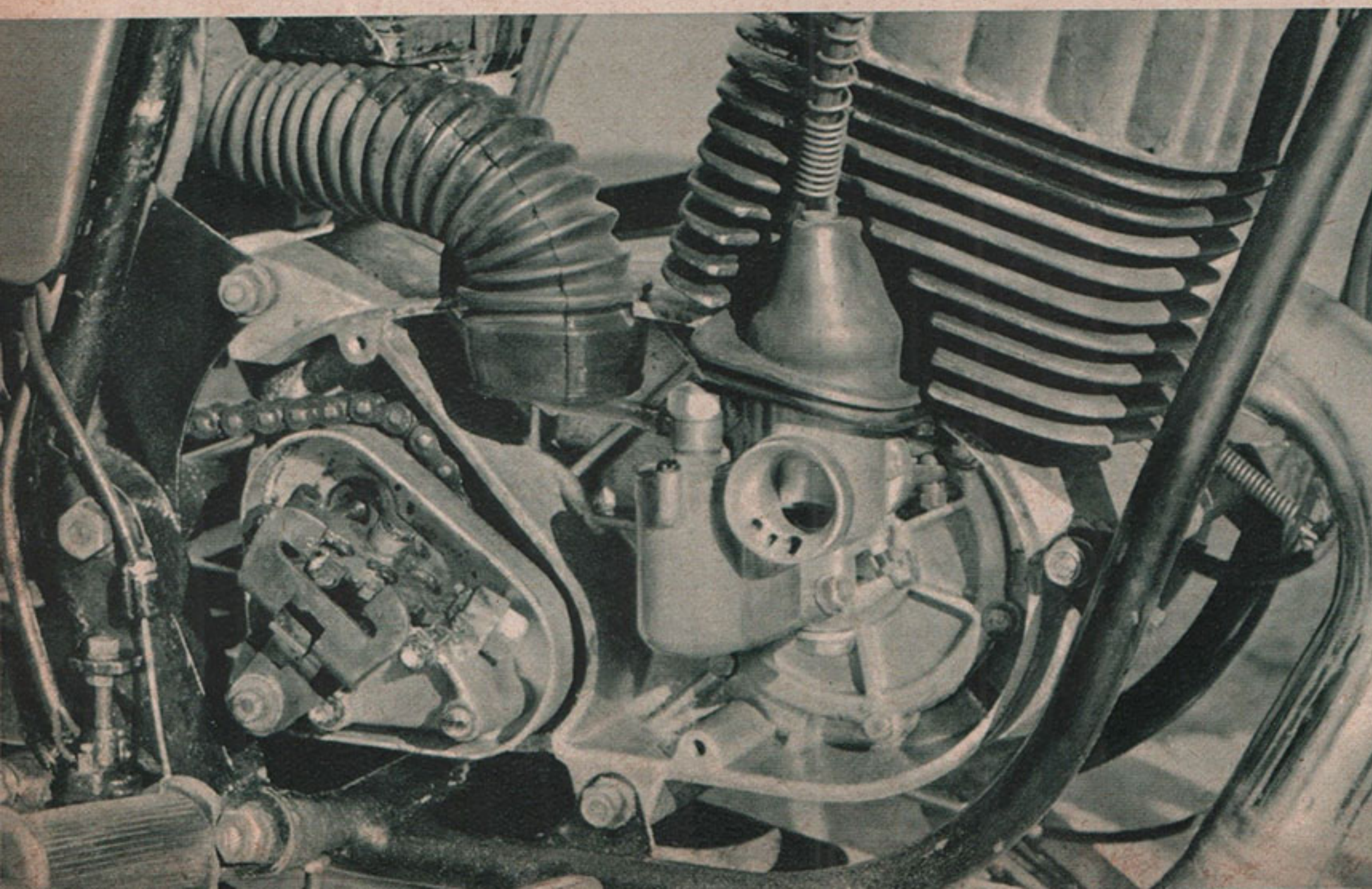
Es ist unmöglich, dieses Motorrad unter dem Gesichtspunkt des Wochenend-„Ausfluges“ zu betrachten. Oder es als Reisefahrzeug einzustufen, obwohl Fernfahrten gerade mit der von uns gefahrenen Versuchsmaschine oft unternommen worden sind zwischen Stuttgart und Wien. Nein,

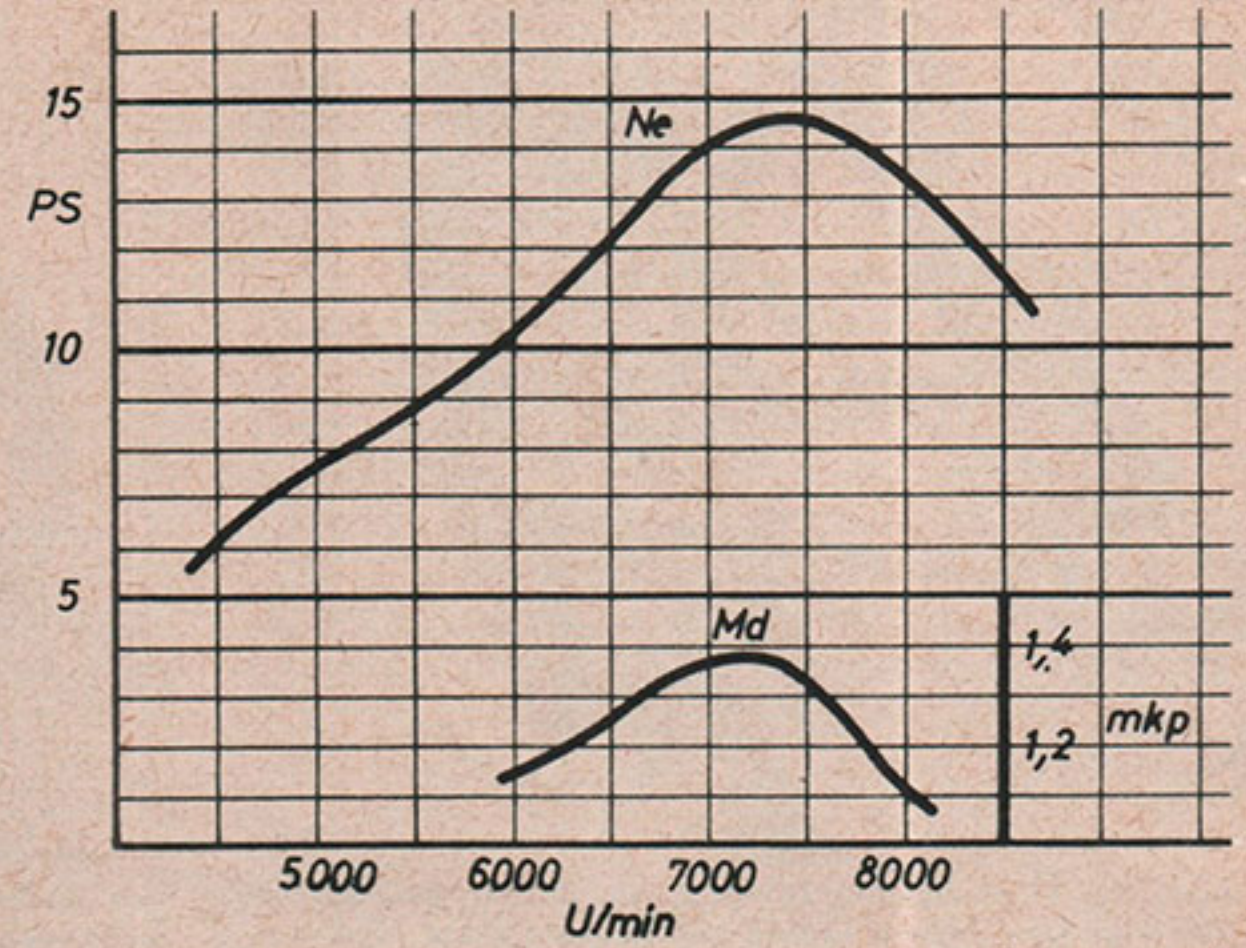
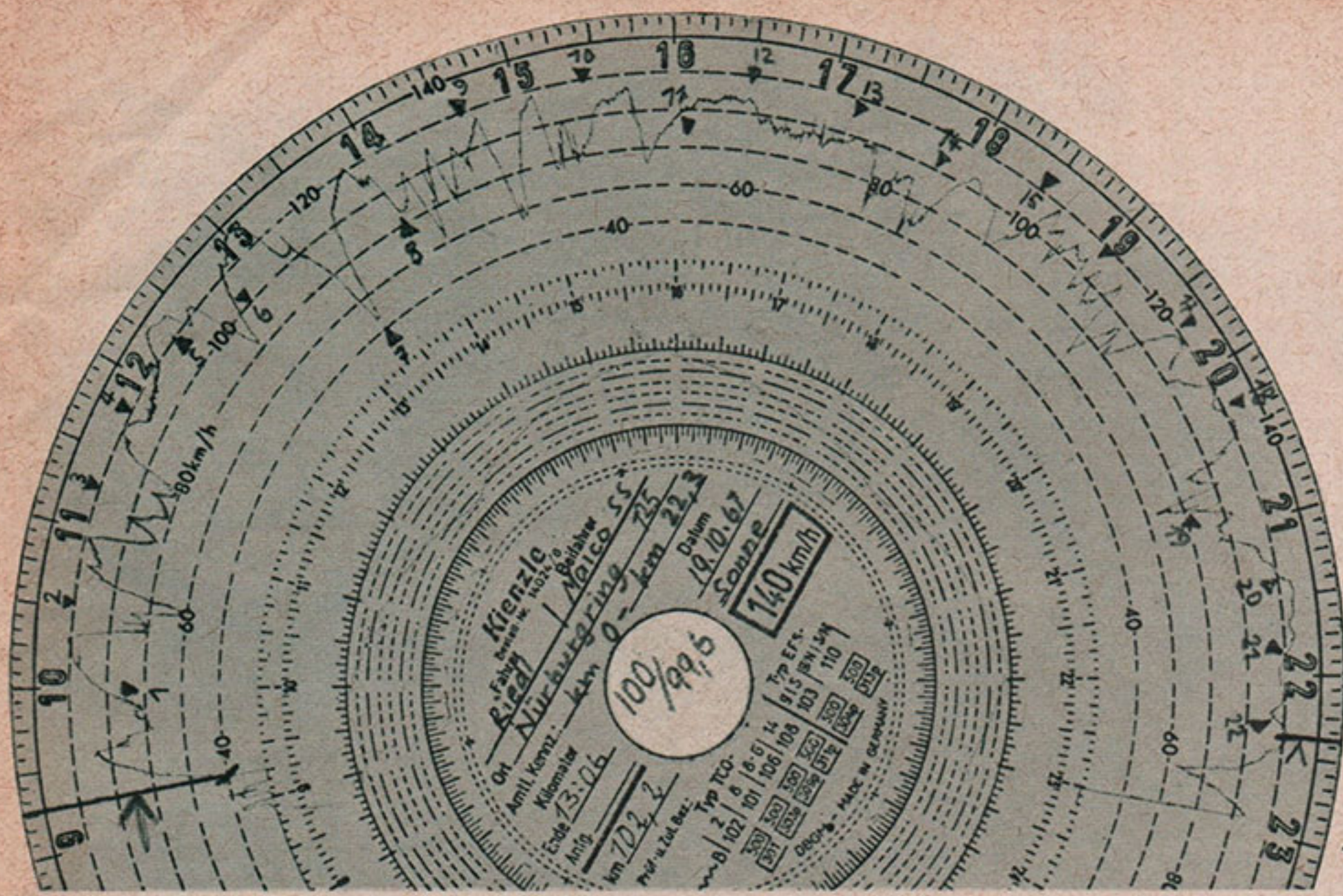
der Renner stammt aus dem Sport und ist ein Sportinstrument. In ihm schlägt sich alles nieder, was das Haus Maico im Sport tut. Und wenn man auch das Hauptaugenmerk dort beim Moto Cross hat — hier jedenfalls ist eine unerhört interessante und rasante Straßenmaschine geboren worden. Nach Aussagen von Dipl.-Ing. Günther Schier von Maico ist dabei der Motor noch lange nicht am Ende, und man redet von einer 20 PS-Version, mit der zunächst der Nachwuchs bei Ausweiskfahrer-Straßenrennen sehr wohl bedient sein dürfte.

Der Drehschieber-gesteuerte Einzylinder-Zweitaktmotor hat seine höchste Leistung von 14,5 PS bei 7400 U/min (Bremskurve für die Betriebserlaubnis). Die Kolbengeschwindigkeit beträgt bei dieser Drehzahl (Hub/Bohrung: 54/54 mm) nur 13,3 m/sec. Hier bricht die Linie jedoch nicht mit einem Knick nach unten ab, sondern geht im sanften Bogen weiter. Bei 8500 U/min sind immer noch 11,2 PS da, bei 9000 U/min etwa noch 9 PS. Und wie die Abfahrt in der Fuchsröhre zeigt, dreht er auch noch in einem solchen Gefälle weiter, so daß eine Geschwindigkeit von nahezu 140 km/h möglich wird. 140 km/h im fünften Gang an einem solchen Streckenstück bedeuten etwa 9500 U/min! Und das mit der serienmäßigen Gesamtübersetzung 6,87 heißt in punkto Kolbengeschwindigkeit 17,1 m/sec — also noch immer unter den kritischen 20 m/sec. Der Mahle-Kolben trägt zwei Ringe, der obere ist ein L-Ring. Der Zylinder der gefahrenen Maschine war aus Aluminium mit eingezogener Graugußbüchse. Das Pleuel hat oben ein INA-Nadellager, unten ein Dürkopp-Nadellager, Kolbenbolzen-Durchmesser

Der rechte Gehäusedeckel entfernt. Dahinter befindet sich der Vergaser (Einlaß im Kurbelhaus, Drehschieber) und die Schaltautomatik. Vom Luftfilter zum Vergaserraum führt ein flexibler Schlauch. Auspuffrohr mittig unter dem Motor. ▼

Man beachte die abgeschliffenen Fußrasten! Die Telegabel stammt von Ceriani/Italien. Die Seitenstütze ist für die Serie vorgesehen! Die Maschine ist mit den 16"-Rädern niedrig und zudem sehr schmal. Der Maicoletta-Schalldämpfer stört nicht. ▼

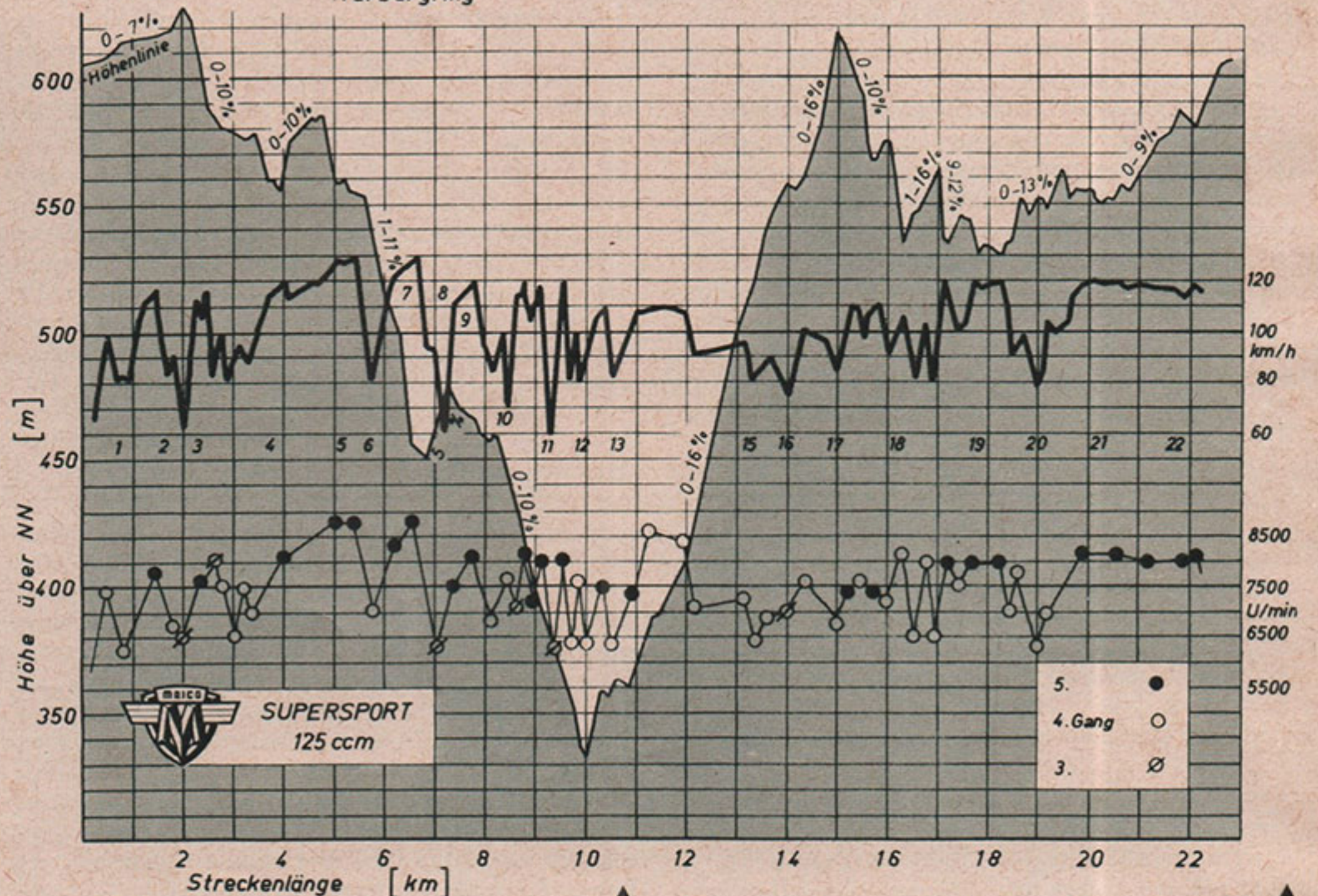




Motorleistung in DIN-PS, dazu unten der Verlauf des Drehmomente.

Original-Fahrtschreiberblatt der schnellsten Runde in 13:06 = 102,2 km/h für die 22,3 km lange Nordschleife. Beginn und Ende der Messung ist angezeichnet, dazu die Kilometerpunkte.

Nürburgring



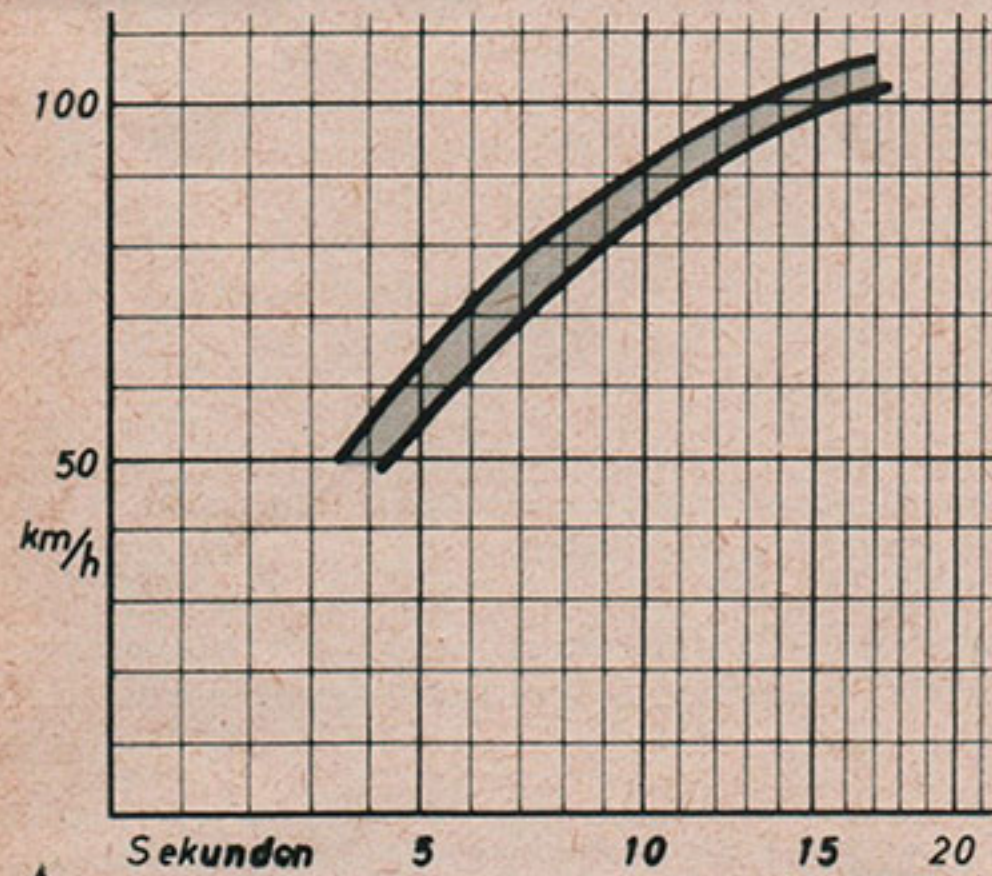
Fahrwiderstandsbereich (siehe Gangdiagramm unten rechts). Bei der TÜV-Abnahme wurden von einem kleinen, schlanken Fahrer aufrecht sitzend 116 km/h gefahren. In der langen Steigung bis zu 16% wurde ausschließlich der vierte Gang benutzt. Die Zahlen unter der Geschwindigkeitslinie bedeuten: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Einlauf Hatzenbach, 4 Flugplatz, 5 Schwedenkreuz, 6 Aremberg-Kurve, 7 Fuchsröhre, 8 Adenauer Forst, 9 Metzgesfeld, 10 Kallenhard-Kurve, 11 Wehrseifen-Ecke, 12 Breidscheid, 13 Bergwerk-Kurve, 14 Steigung Kesselchen, 15 Einlauf zur Karussell-Höhe, 16 Karussell, 17 Hohe Acht, 18 Brunnchen, 19 Pflanzgarten-Ausgang, 20 Schwalbenschwanz, 21 Döttinger Höhe, 22 Antoniusbuche. Die Kurvengeschwindigkeiten lassen Rückschlüsse auf das Fahrwerk zu. Nordkurve (km 1,8) 90 km/h, Eschbach-Kurve (km 16) 90-100 km/h. Den ersten Abschnitt

der langen Auffahrt zur Hohen Acht, nimmt die Maico mit ca. 110 km/h, dann sinkt das Tempo auf ca. 90 km/h - mit einem 72 kg-Fahrer. In dem kurzen Abschnitt mit unruhiger Linkskurve kommt das Motorrad auf 120 km/h und bleibt dort! An den 10% beim Flugplatz (km 4) hat man natürlich durch das Gefälle hinter dem Hatzenbach sehr viel Schwung, das Tempo sackt daher nur von 120 km/h auf ca. 114 km/h, anschließend wird langsam trotz anhaltender leichter Steigung wieder zugelegt.

Lage der Gänge zum Fahrwiderstand in der Ebene. Der getönte Raum zeigt einen schweren, aufrechtstehenden Fahrer (linke Linie) und einen kleinen, schmalen, langliegenden Mann in enger Fahrerkleidung (rechte Linie).

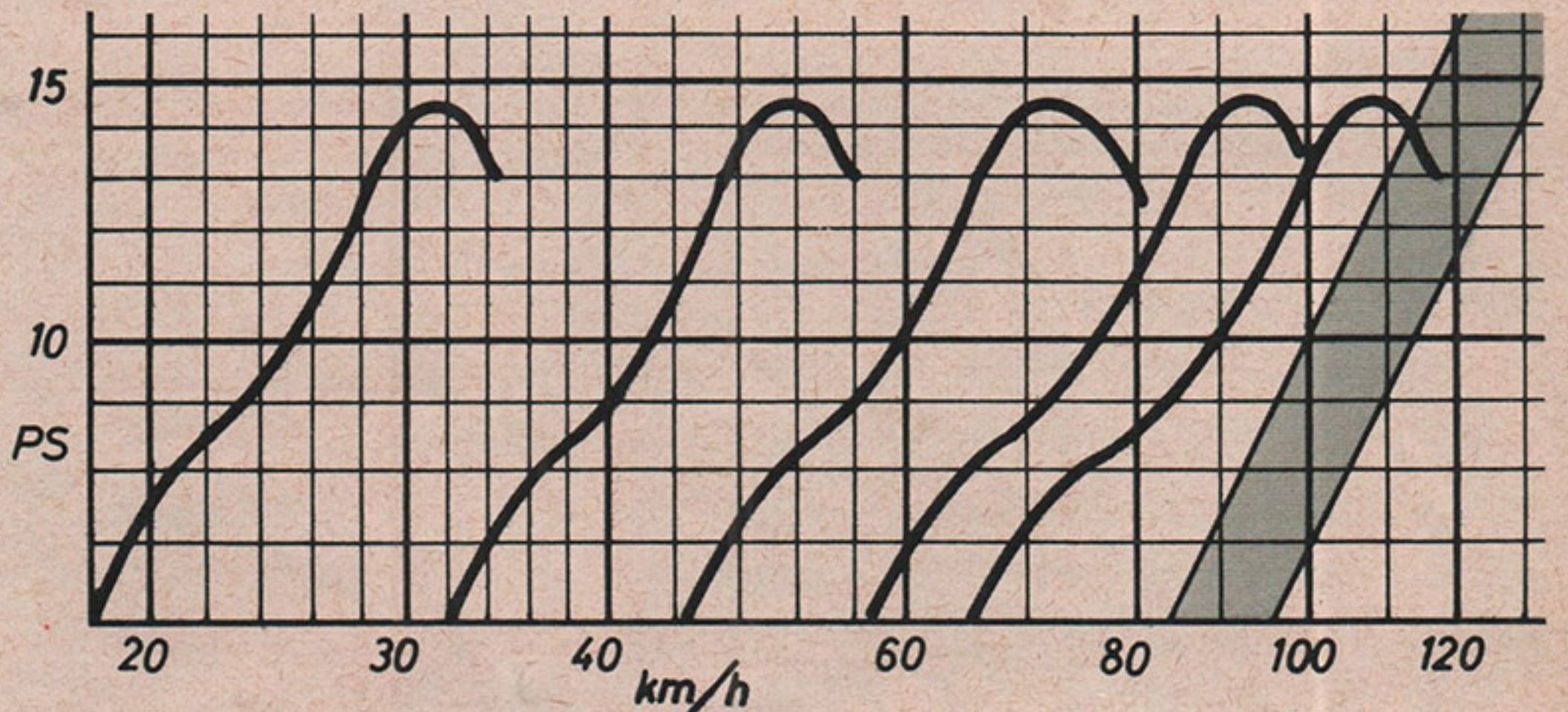
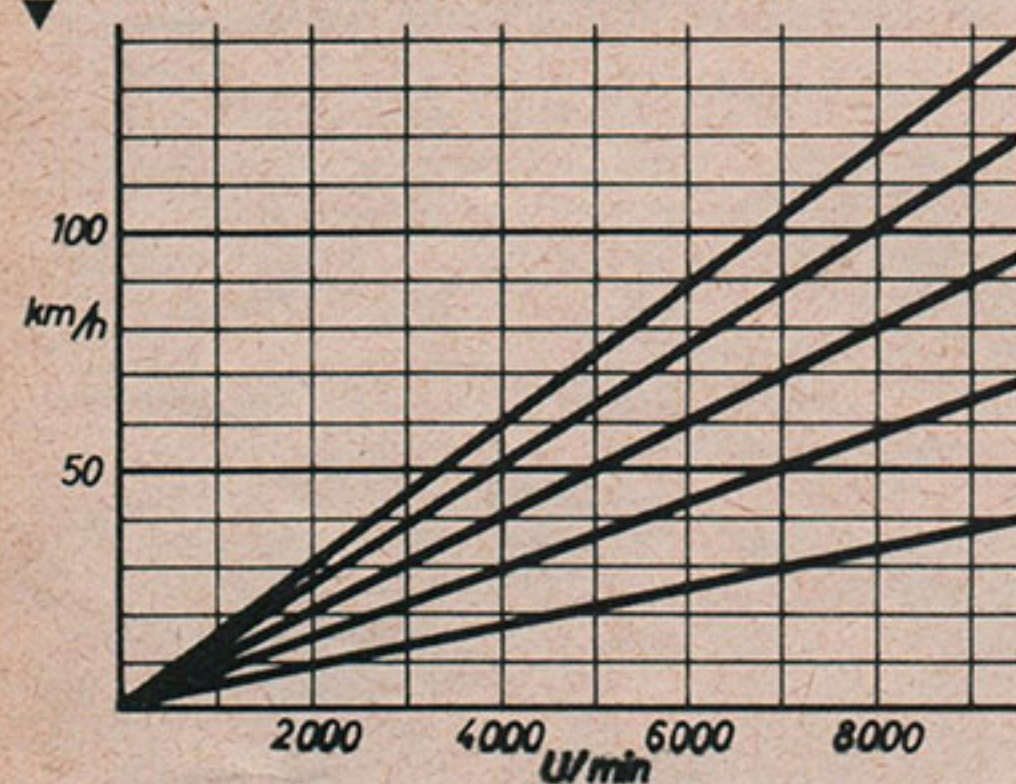
ALLES MIT EINEM BLICK

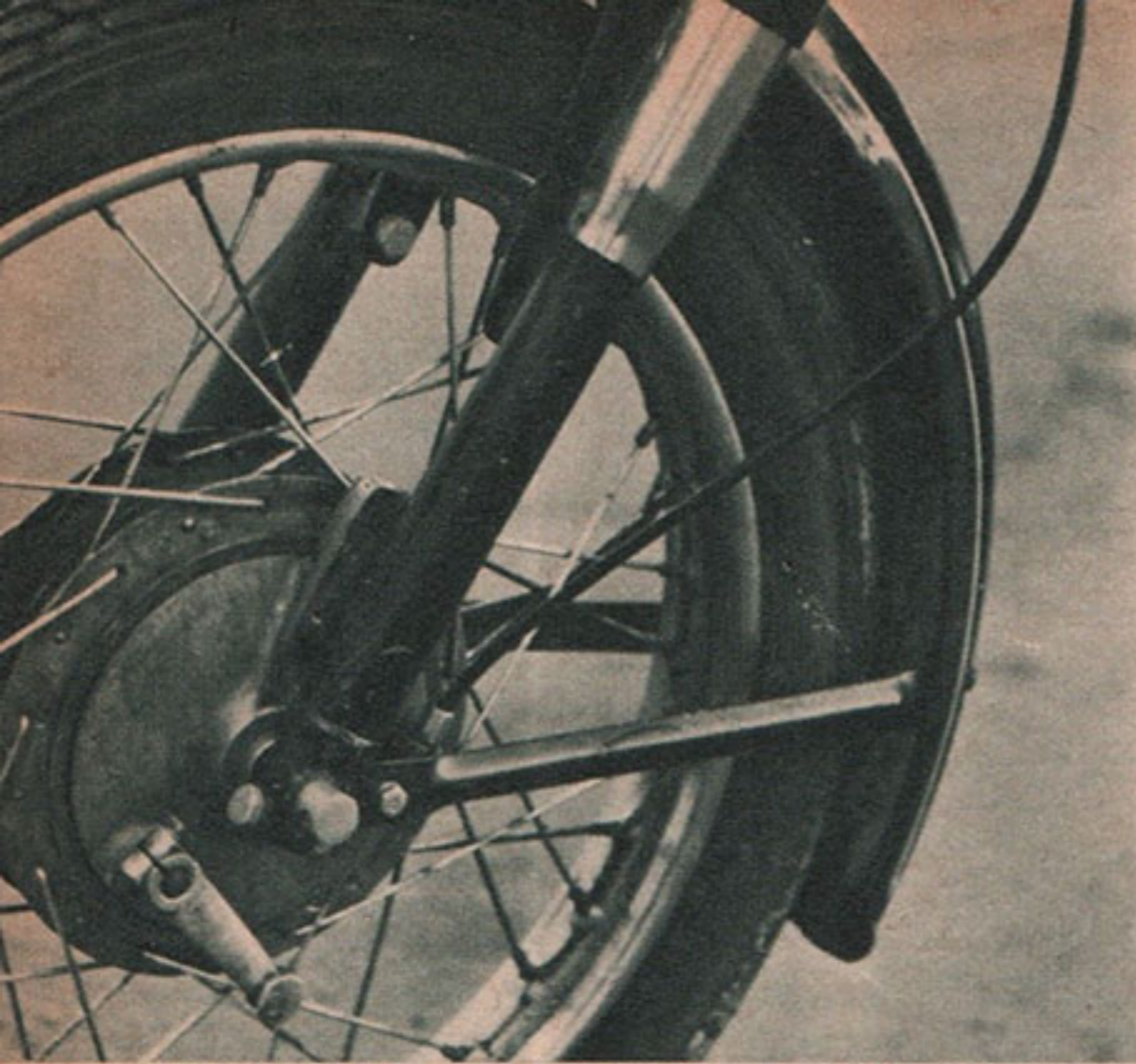
Höhendiagramm der Nürburg-Rennstrecke mit Geschwindigkeits-, Drehzahlverlauf, Schaltpunkte, km-Einteilung und Streckenbezeichnungen. Ausgemittelt aus mehreren Messungen. Am Schwedenkreuz (km 5, Streckenbezeichnung 5) wurden im Durchschnitt Geschwindigkeiten bis zu 130 km/h erreicht. Dazu passend findet man darunter den Schaltpunkt „5. Gang“ mit einer Drehzahl-angabe von ca. 8750 U/min. An der abgetönten Höhenlinie sieht man, daß in diesem Streckenabschnitt ein Gefälle von etwa 1-11% herrscht. Sehr deutlich erkennt man aus dem Drehzahlverlauf, daß der Motor über die Nennzahl 7400 (im Diagramm 7500) U/min leicht weiter hinausdreht, mindestens die Hälfte der Strecke wird übrigens im vierten Gang gefahren. Die angezeigten 120 km/h Endgeschwindigkeit zwischen km 20 und km 21 wurden lang gemacht erzielt, sie liegen im möglichen



In diesem Bereich bewegten sich die Beschleunigungsmessungen.

Lage der fünf Gänge zu Drehzahl und Geschwindigkeit.



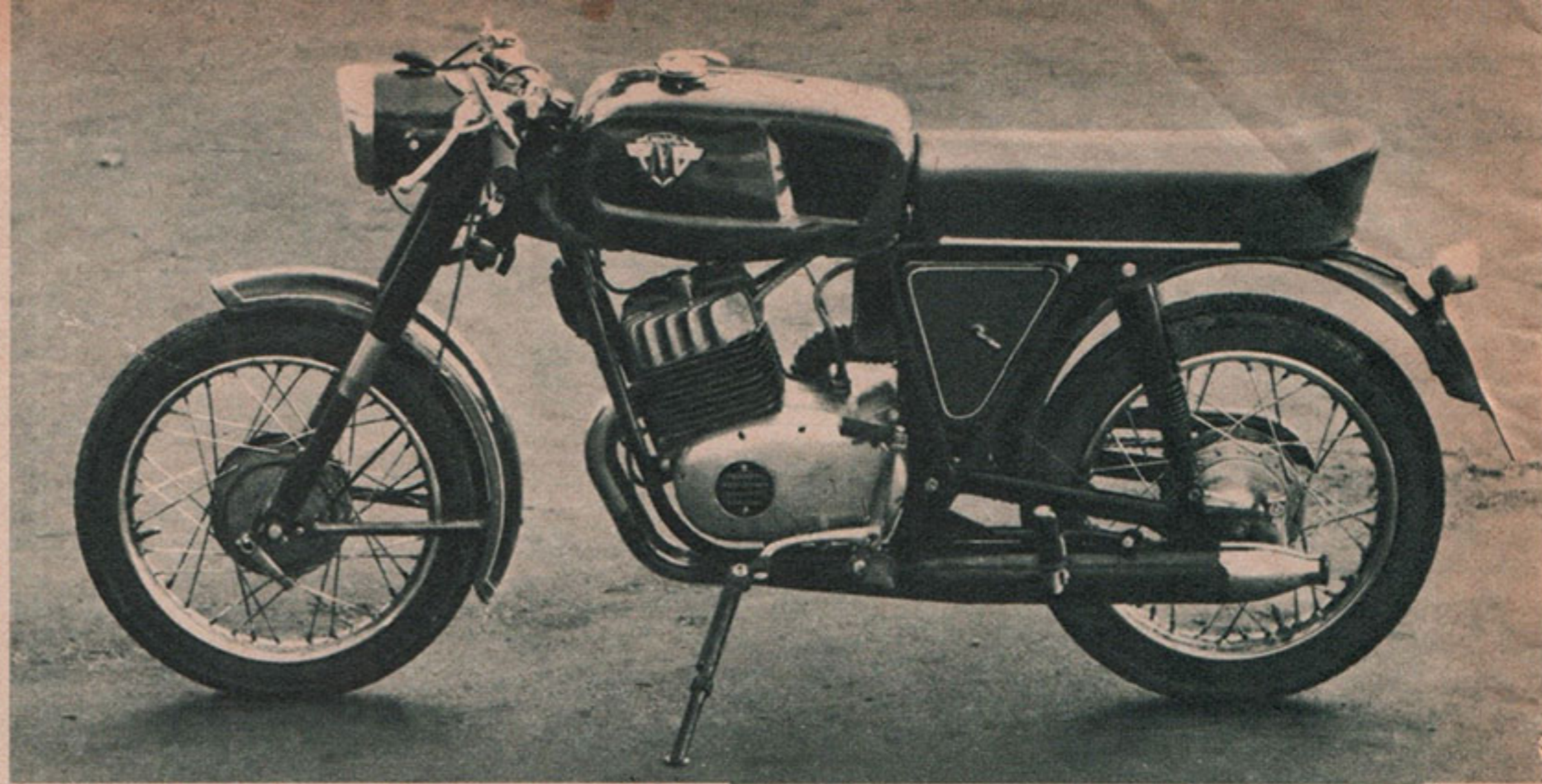


Auch die Bremsen sind Zubehör aus Italien. Wir fanden auf dem Ring keinen Grund zur Beanstandung. Die Kotflügelstreben waren frei von Vibrationsrissen.

15 mm. Die Kurbelwelle ist dreifach gelagert. Die Verdichtung beträgt 12,5 (!); man braucht eine Zündkerze mit dem Wärmewert 280 oder 310. Letzteres sind Werte von Rennmotoren. Vergaser-Durchlaß 26 mm.

Die Höchstgeschwindigkeit in der Ebene von ca. 116 km/h bis über 120 km/h zeigt die Fahrwiderstandsprobleme, die bei einer so leichten Maschine (90 kg) mit niedriger Bauhöhe deutlich auftreten. Schon eine etwas aufgeblähte Jacke macht gegenüber eng anliegendem Lederzeug gewaltig viel aus; die Körpergröße der Fahrer, ihr Gewicht, die Fähigkeit sich klein zu machen usw. beeinflussen diese Werte in hohem Maße. Der Fahrwiderstand in der Ebene entspricht den bekannten leichten und kleinen italienischen Maschinen von ca. 90 kg Gewicht. Nimmt man dazu einen nur 50 kg schweren Fahrer mit einer Größe von ca. 1,70 m, so ergibt sich die in den Diagrammen gezeichnete Widerstandslinie. Schwerere und größere Männer kommen natürlich nicht ganz dorthin, aber ein Tempo von 116 km/h ist tatsächlich möglich und reell. Auf diese Dinge sollte man später in der Betriebsanleitung für die Wahl der richtigen Übersetzung genau eingehen, denn ein leichterer, kleinerer und schlanker Fahrer kann durch knappere Übersetzung gegenüber einem normalen Mitteleuropäer noch manchen Kilometer an Spitze herausholen aus diesem drehfreudigen Feuerzeug.

Vom Start weg war man beim Eingang zur Südkehre schon auf über 100 km/h, fast bei 110 km/h, die Südkehre nahm man mit einem Tempo zwischen 70 und 80 km/h, beim Einlauf in die Nordkurve waren schon 120 km/h da. Nordkurve etwa 90 km/h, am Eingang zum Hatzenbach stehen 110 km/h an der Uhr. Am Schwedenkreuz sind es ca. 130 km/h, in der Fuchsröhre fast 140 km/h, und das schwierige Stück hinunter nach Breidscheid schafft man zwischen 100 und 120 km/h bis auf die Wehrseifencke (60 km/h). Eschbachkurve 100 km/h, Brünchen 80 km/h, Pflanzgarten 120 km/h. Das sind die Punkte, aus denen sich der hohe Durchschnitt zusammensetzt. Durch das Fünfgang-Getriebe mit seinen sehr günstigen



Das Äußere der Maschine macht einen sehr sportlichen Eindruck. Die sehr gut gepolsterte Sitzbank mit größerer Breite (!) ist ein Musterbeispiel dafür, daß Zweckmäßigkeit die sportliche Linie nicht zu stören braucht.

Anschlüssen verschenkt man nichts. Der Ziehkeil arbeitet exakt. Aber er verklemmte sich bei einem Schaltvorgang nach sehr hoher Drehzahl in der Fuchsröhre vor der Zickzack-Kurve am Adenauer Forst. Die Kupplung sitzt auf der Nebenwelle im Ölbad, der Schaltautomat liegt unter dem rechten Gehäusedeckel, der auch den seitlich am Kurbelhaus sitzenden Vergaser verdeckt.

Im fünften Gang sind bei 7500 U/min etwa 111 km/h vorhanden, im vierten Gang 96 km/h, im dritten Gang 75 km/h. Trotzdem aber kann man den vierten Gang ruhig einmal bis 70 km/h herunterkommen lassen, dort sind noch 8,5 PS da. Es ist gar nicht nötig, so irrsinnig viel zu schalten, doch verleiten die so gut zusammenliegenden drei Hauptfahrgänge zu dauernder Getriebebetätigung. Es macht ja auch einen Heiden Spaß, den Motor bis zur Drehzahlgrenze hochschnellen zu lassen, zu schalten und weiter zu beschleunigen. Man kann so fahren, daß man für jede Situation immer den richtigen Drehbereich zur Verfügung hat. Wir richteten uns da zunächst nach dem Ton des Motors, denn einen Drehzahlmesser gibt es nicht, und der Tachometer war durch den Fahrtschreiberanschluß ausgeschaltet. Das erste, was ich mir zu diesem Motorrad als Zubehör anschaffen würde, wäre ein Drehzahlmesser, wenn es diesen serienmäßig nicht geben würde. Da Sportmaschinen dieser Art (wenn auch in anderen Klassen) jedoch heute fast alle mit Drehzahlmesser geliefert werden, müßte man sich das im Hause Maico ernsthaft überlegen.

Die in den Kurven gefahrenen Geschwindigkeiten sind möglich durch das von Ing. Jens Lück entworfene leichte und in sich sehr stabile Doppelrohrfahrwerk. Bei einem Tempo von 130 km/h oben am Schwedenkreuzbuckel in der langezogenen Linkskurve nimmt man nicht den Bruchteil einer Sekunde das Gas weg, sondern läßt bei so hoher Schräglage, daß die linke Fußraste am Boden streift, ohne Sorgen Vollgas stehen. Hinter der Hohen Acht in den Wippermann-Ecken kann man die Maschine ohne Angstgefühle hin- und herwerfen, im Pflanzgarten braucht man wegen des Fahrwerks keinen Augenblick das Tempo ver-

Technische Daten:

Motor: Einzylinder-Zweitaktmotor, Steuerung durch Drehschieber. Bohrung/Hub 54/54 mm. Leistung 14,5 PS bei 7400 U/min. Verdichtung 12,5. Kolbengeschwindigkeit bei 7400 U/min ca. 13,3 m/sek. Zylinder aus Leichtmetall mit eingezogener Graugußbüchse, Vergaser- ϕ 26 mm. Kerzenwärmewert 280-310. Kupplung auf Nebenwelle im Ölbad.

Getriebe: Fünfgang-Ziehkeilgetriebe, Fußschaltung. Gesamtübersetzung 24,0 / 14,35 / 10,25 / 7,95 / 6,87.

Fahrwerk: Doppelrohrrahmen. Vorn Telegabel, hydr. gedämpft; hinten Schwinge mit Federbeinen (Testmaschine: Girlings!). Bereifung vorn 2.50-16, hinten 3.00-16 Metzeler Block C. Bremsen- ϕ 136 mm.

Hersteller: Maico-Fahrzeugfabrik GmbH, 7403 Pfäffingen.

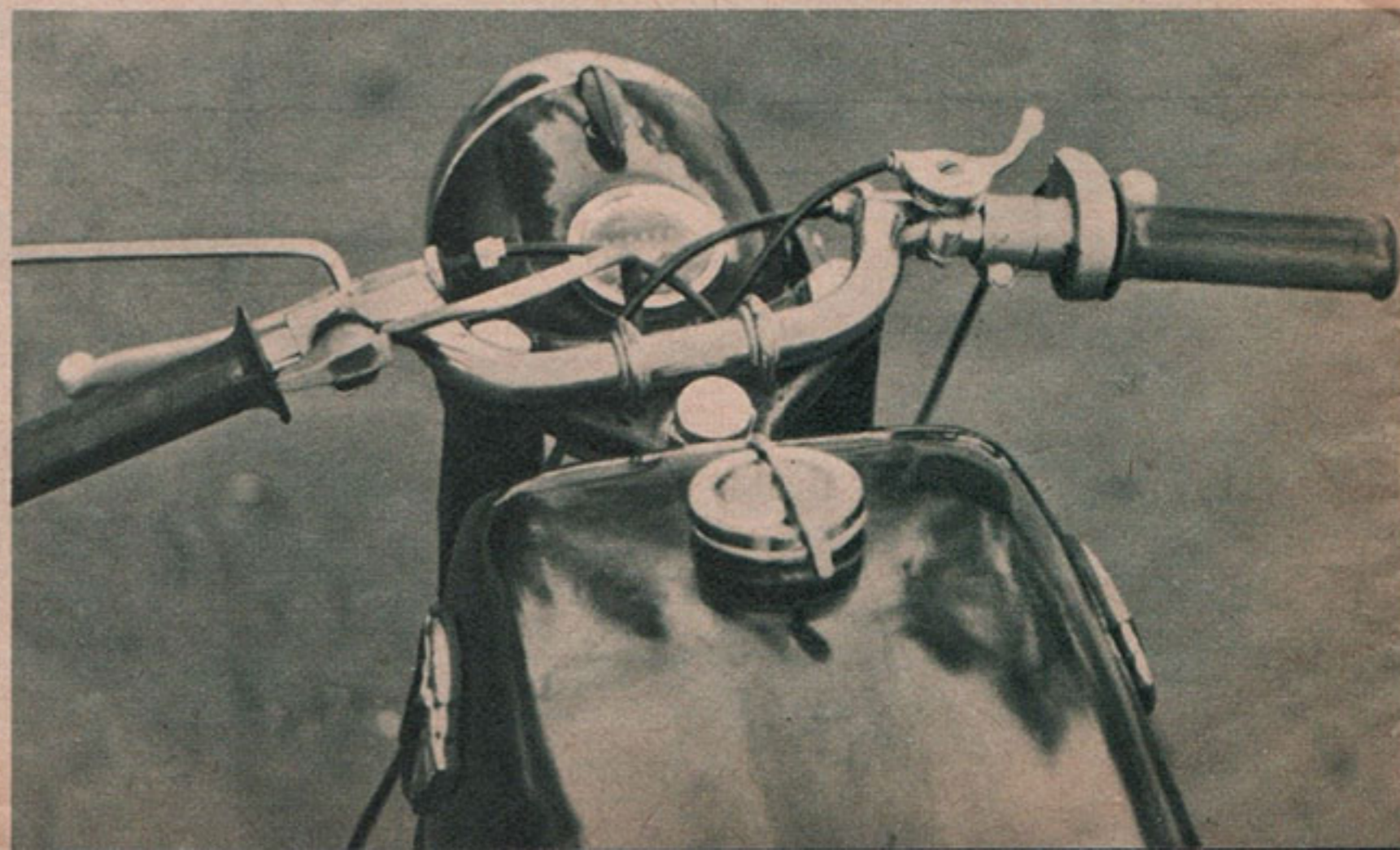
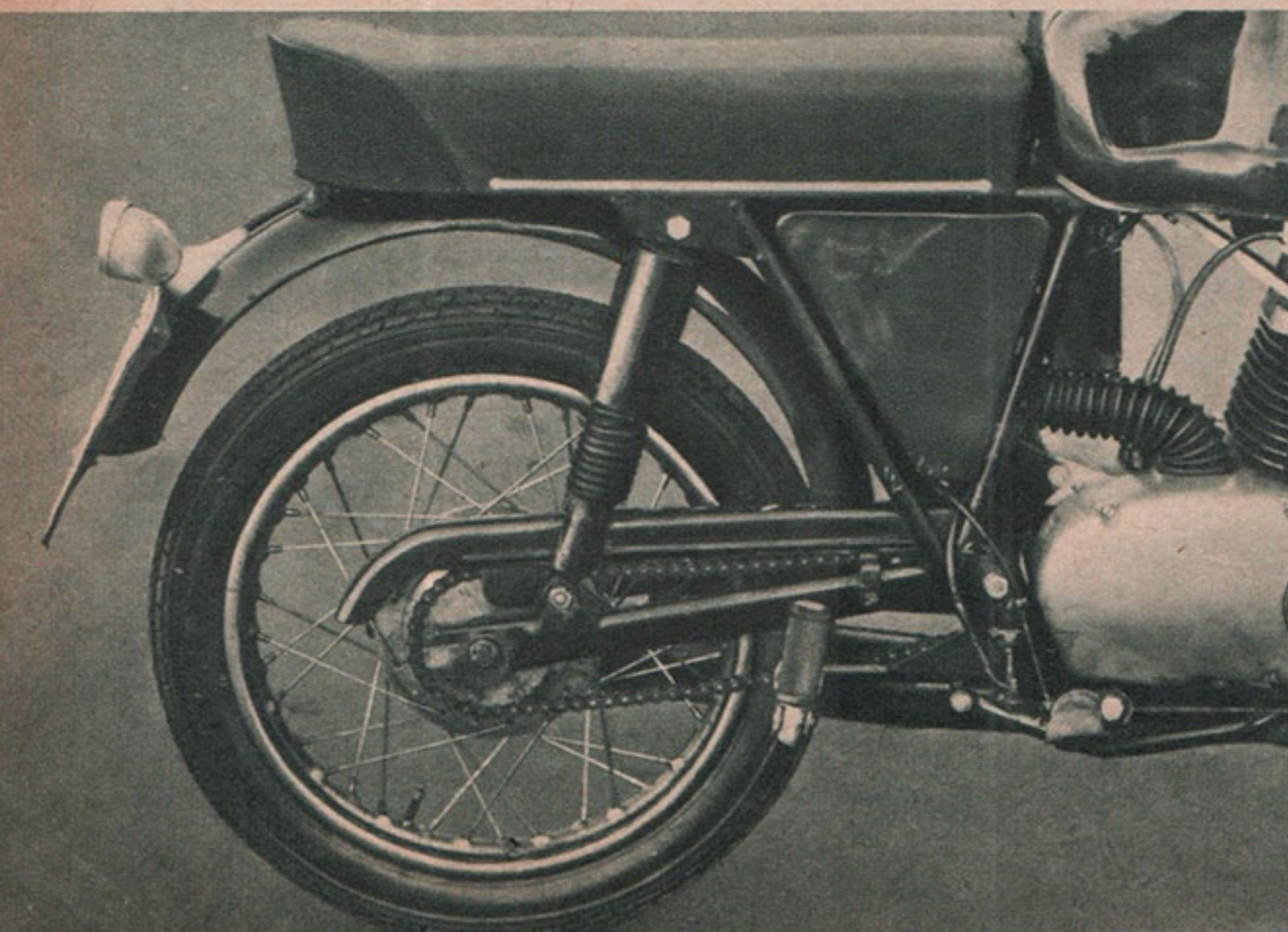
Preis: ca. DM 1780.-. Steuer (jährlich): DM 18.-. Haftpflicht ca. DM 84.- (jährlich).

ringern, und von der Kallenhard-Kurve hinunter nach Breidscheid läßt man das Motorrad um die Biegungen und Ecken herunter „fallen“, ohne auch nur einmal einen Gedanken daran zu verschwenden, ob man nicht doch des Guten zuviel an Geschwindigkeit drauf hat. Dazu paßt die Sitzposition haargenau, die Fuß- und Handhebel liegen dort, wohin sie gehören. Sehr angenehm war es, daß auf den 16 Zoll-Rädern Metzeler-Reifen Block C montiert waren. Immer wieder zeigt es sich, daß dieser Reifen zum Besten gehört, was es auf der Welt in dieser Sparte gibt! (Ich bin beileibe nicht mit den Metzeler-Leuten verheiratet, aber verkneifen kann ich mir diese Laudatio nach den schnellen Runden mit der Maico-Supersport auf keinen Fall! Nachdem wir gerade wieder gegensätzliche Erfahrungen mit anderen Gummiwürsten machten. Weniger schöne.)

Nach den ersten Runden zeigten sich an der rechten Maschinenseite Öls Spuren. Schließlich war der ganze Hinterradreifen an der rechten Seite naß und mußte abgewischt werden. Ursache: der auf dieser Seite liegende Treibstoffhahn (mit einem kleinen Wassersack!) war etwas undicht, und der

Die hinteren Federbeine der Testmaschine waren von Girling. Die Kette ist nicht genügend vor Schmutz geschützt. Wir vermissen die Abdeckung zum Reifen hin.

In den Tank gehen 14 Liter Treibstoff, die Öffnung ist mit einem sportlichen Schnellverschluß versehen. Der Zusatzhebel rechts ist für den Startschieber des Vergasers.



Kraftstoff sprühte nach hinten weg, wobei das Benzin schnell verflog und das Öl zurückblieb. Eine andere Ursache war nicht festzustellen. Vielleicht geriet auch dazu etwas aus der Schwimmerkammer des Vergasers ausgetretener Kraftstoff, der beim Kettenaustritt unter dem Gehäusedeckel hervorlief. Da das Getriebeöl die Viskosität SAE 90 hat, wird es so weit nicht wegsprühen, es war auch keine undichte Stelle zu finden.

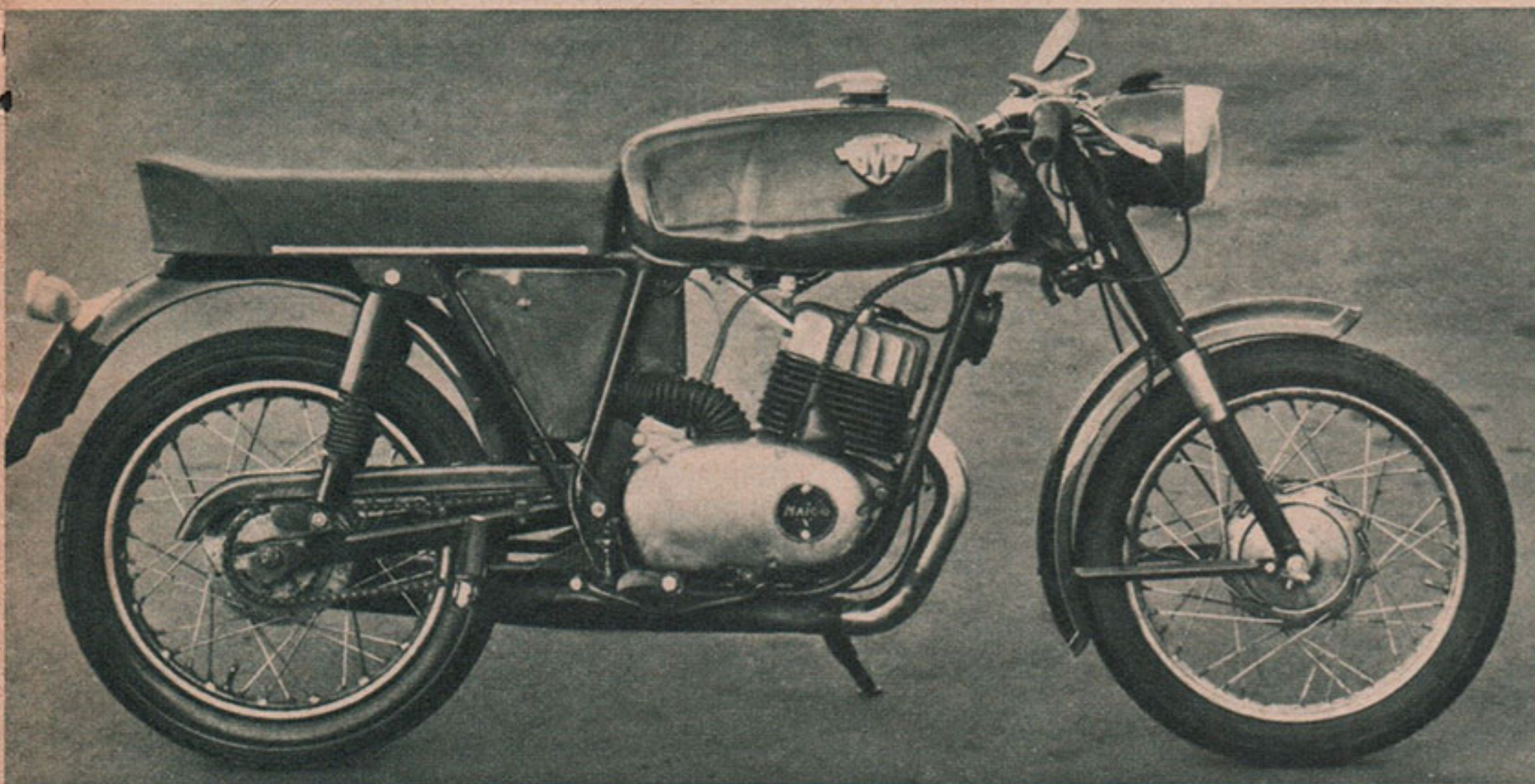
Die hydraulisch gedämpfte Telegabel stammt von Ceriani, Italien. Es ist ein sehr preiswertes Angebot, und es gibt vielleicht teurere Modelle. Auf dem Nürburgring war diese Gabel jedoch nicht Gegenstand irgendeiner Beanstandung, ebenso wenig wie die in Italien eingekauften Bremsen. Sie haben einen Durchmesser von 136 mm. Den

Hier sieht man etwas von der Rahmenkonstruktion. Fotos: Klacks

sehr hohen Anforderungen waren sie auf dem Ring gewachsen, vielleicht muß man aber bei einem etwaigen Rennmodell Gabel und Bremsen um eine Qualitätsstufe verbessert wählen. Die hinteren Federbeine der Versuchsmaschine stammten von Girling. In den Wellen und unruhigen Abschnitten der langen Auffahrt von Breidscheid zur Hohen Acht bei einer Geschwindigkeit zwischen 100 und 110 km/h waren sie hart. Es ist sehr gut, daß man eine breite Sitzbank vorgesehen hat, deren Schaumstoff-Polsterung ausgezeichnet ist. Übrigens ist die Maico da ein Paradebeispiel für die These, daß eine breite und bequeme Sitzbank durchaus nicht eine unsportliche oder unflotte Linie bringt. Man betrachte die Bilder daraufhin einmal genau. Sogar für zwei Personen ist da noch Platz, ohne das Motorrad als „Tourenmaschine“ erscheinen zu lassen. Es ist natürlich klar, daß die Nürburgring-Wetze-

rei zwar Schlüsse auf Fahrleistung und Stehvermögen zuläßt (sie ist Grundlage und Vergleichsmöglichkeit für alle Maschinen-Beurteilungen), aber etwas über den Alltagsbetrieb auf normalen Straßen sagt sie nur wenig aus. Es gibt bei der Maico-Supersport einige Dinge, die uns in dieser Hinsicht interessieren würden: normaler Verbrauch (am Ring liefen natürlich fast sechs Liter auf 100 km durch), Lichtleistung, Kerzenwahl für Stadtbummel und Landstraßenhetze, Ermüdungserscheinungen auf längeren Strecken, Fahrleistungsniveau gegenüber anderen Kraftfahrzeugen, Lebensdauer der Hinterradkette (Kettenschutz nicht zum Reifen hin!), Vibrations-Schäden usw. usf. Vor allem aber würde es interessieren, was das heiße Eisen bei Serienherstellung nach 15 000 oder 20 000 km in den Händen von unbedarften und begeisterten jungen Fahrern aufzeigt. Eine Serienmaschine für einen Langstreckentest muß also unbedingt her. Sicher wird dieses Modell vornehmlich zum Spaß an der Freude in freien Stunden von sportlich eingestellten jungen Leuten gejagt werden, aber eine Urlaubstour ist schließlich auch drin, und die Stadtfahrerei kann man auch nicht umgehen. Wir haben nicht den Eindruck, daß man zwischen Stadt und Schnellstraße jedesmal die Kerze wechseln muß, oder daß man gezwungen sein wird, nach 10 Kilometern langsamer Fahrt erst wieder mindestens 50 Kilometer mit grausiger Drescherei zu verbringen, um den „Renn“motor wieder „frei“ zu fahren — wir glauben schon, daß ein gewisses Maß an Narrensicherheit eingebaut ist. Aber trotzdem: 117 PS/Liter, Verdichtung 12,5, Kerzenwert 280—310 — man brennt förmlich darauf herauszukriegen, was sich außerhalb der Nürburgring-Freiheit tun könnte.

Über eines jedoch sind wir uns nicht im unklaren: mit dieser Maschine hat das Haus Maico ein Objekt in der Hand, mit dem man auf dem Markt gewaltig Furore machen kann, wenn man es richtig anpackt. Alsdann, laßt's saue, des Motorradl, Maico-Männer!
Klacks



H. W. Bönsch, der am 27. Oktober 60 Lebensjahre vollendete und dem aus diesem Anlaß unsere herzlichen Glückwünsche galten, ist heute Direktor bei BMW. Als solchen kennen ihn viele unserer Leser — für sie ist nicht zuletzt mit seiner Tätigkeit in führender Position bei den Bayerischen Motorenwerken die Hoffnung verbunden, daß man bei BMW außer Automobilen auch Motorräder bauen wird, solange es die weiß-blaue Marke gibt.

Denn daß H. W. Bönsch „einer von uns“ ist, ein Mann, dessen Herz auch heute — trotz aller intensiven Beschäftigung mit Automobilen — dem Motorrad gehört, das wissen viele. Nicht zuletzt auch deshalb, weil Bönsch ja seit 10 Jahren schon Präsident der Internationalen Technischen Kommission in der FIM ist. Aber nicht alle unserer Leser wissen, wie tief dieser Mann schon seit den Jahren seines Studiums in Berlin dem Motorrad verhaftet, wie eng er damit als Mitarbeiter lange Jahre hindurch auch dem MOTORRAD verbunden war — und wie sehr die Arbeiten von Bönsch dazu beigetragen haben, den Qualitätsstand des deutschen Motorradbaus zu heben. Im MOTORRAD erschienen zunächst vor dem Krieg Testberichte von ihm, die sich in ihrer Gründlichkeit nicht unbeträchtlich von dem unterschieden, was man zu jener Zeit gemeinhin in derartigen Berichten vorgesetzt bekam — in einer Zeit, in der selbst die Hersteller von Motorrädern durchaus nicht immer hieb- und stichfeste Auskünfte über ihre Maschinen geben konnten, alldieweil entsprechende Untersuchungen bei ihnen gar nicht angestellt worden waren. Diese Gründlichkeit aber und das Prinzip, korrektes Messen und Rechnen an die Stelle subjektiver Eindrücke und wertlosen Geschwätzes zu setzen, waren die Basis auch aller späteren Arbeiten im Berufsleben H. W. Bönschs. Auf dieser Basis aufbauend, schuf er — nach zwischenzeitlicher Tätigkeit in führenden Positionen bei der Industrie — nach dem Krieg die Voraussetzungen für eine

H. W. Bönsch 60 Jahre



Typwertung der deutschen Motorräder, die erstmals nicht nur die Möglichkeit zu objektiven Typvergleichen an Hand korrekter Sachangaben brachte, sondern die zwangsläufig auch zu einer — freilich dringend notwendigen — Anhebung des Qualitätsstandes deutscher Motorräder führte.

Auch als in späteren Jahren H. W. Bönsch technischer Berater vieler deutscher Motorradfirmen war — er stützte sich dabei auf die in einem eigenen Testbetrieb durchgeführten wissenschaftlichen Untersuchungen an Motorrädern —, galt sein vordringlichstes Bestreben der ständigen Qualitätsverbesserung, in der allein er die Voraussetzung dafür sah, das Motorrad existenzfähig und das deutsche Motorrad in der Welt konkurrenzfähig zu halten. Von ihm stammt der Ausspruch „Qualität läßt sich nicht herbeibeten — sie muß erarbeitet werden!“

Kein Wunder, daß deshalb Bönschs fachschriftstellerische Arbeiten sich in jenen Jahren, als er noch Zeit zu solcher „Nebenbeschäftigung“ fand, weit über das hinaushoben, was sonst über Motorräder zu lesen war. Aus jeder Formulierung wurde deutlich, daß hier ein Mann nicht schrieb um des Schreibens willen, sondern als logische Folge der Fülle von selbst erarbeiteten Erkenntnissen, die er anderen nutzbar machen wollte — der Industrie nicht weniger als dem einzelnen Motorradfahrer. Wir wünschen uns oft, daß H. W. Bönsch alias „Peter Peregrin“ eines Tages wieder Zeit fände, unseren Lesern aus der Fülle seines speziellen Wissens von Motorrädern etwas abzugeben.

Und wir wünschen mit dem großen Kreis der BMW-Freunde unter unserer Leserschaft inner- und außerhalb Deutschlands, daß in glückhafte weitere Berufs- und Lebensjahre H. W. Bönschs auch jener Zeitpunkt fällt, an dem neue BMW-Modelle die führende Position dieser deutschen Motorradmarke in aller Welt erneut bestätigen.

S. R.

Endlauf um den Juniorenpokal

Rhön- Bergpreis

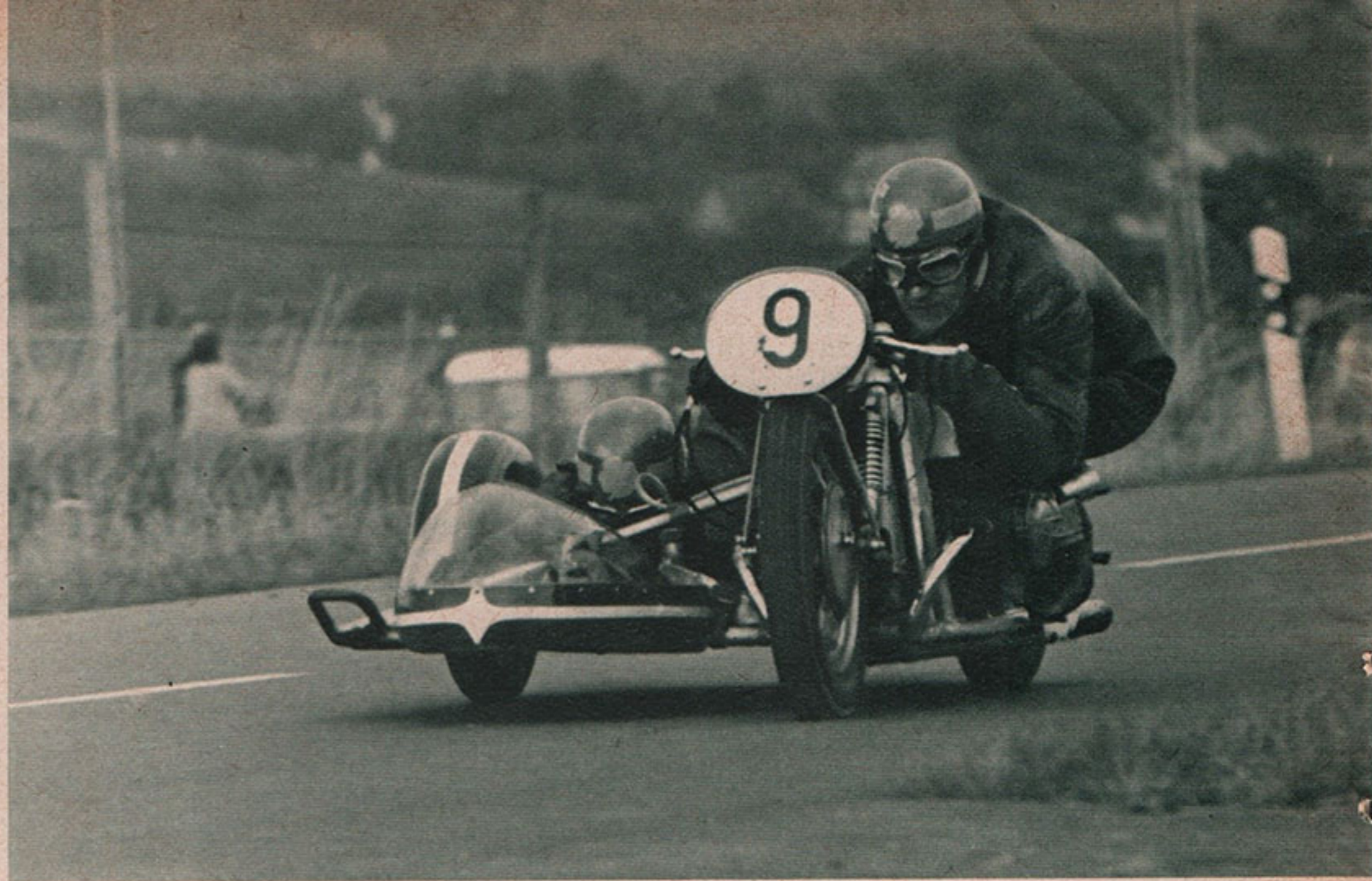
Wenn auch das Rennen auf dem Nürburgring um den Juniorenpokal in vier Klassen schon die Entscheidung vorwegnahm, so tat das dem letzten Lauf, dem 5. ADAC Rhön-Bergpreis, keinen Abbruch. Bergrennen haben eine eigene Atmosphäre, die sich von den Straßenrennen völlig unterscheidet. Hier gibt es optisch keinen Gegner, mit dem man sich messen kann, den man abtasten kann, um seine schwachen Stellen zu finden, sondern hier fährt man einen gnadenlosen Kampf gegen die Uhr und die eigenen Nerven. Man weiß nicht, ob der Konkurrent an der gleichen Stelle auch so langsam ist, oder ob man selbst gepatzt hat. Man ist ganz auf sich allein gestellt, und technische Mängel lassen sich nicht durch fahrerischen Einsatz gutmachen. So wurden während des Trainings immer wieder die Übersetzungen gewechselt, um die optimale Leistung der Maschine für diesen Berg zu finden. Der Wettergott war am Samstag den Fahrern und dem Veranstalter nicht so gut gesonnen, wie es in den Vorjahren der Fall war. Es war kühl, und die Wolken hingen so tief, daß die Berge teilweise darin verschwanden. Also stimmte auch die Einstellung vom Vorjahr nicht. Es wurde gebaut und versucht, kein leichtes Unterfangen bei nur einem Trainingstag und über 300 Trainierenden. Aber, um es vorweg zu sagen, der Veranstalter hatte die Organisation im Griff, das Training lief gut, man war nicht unbedingt an Klasseneinteilungen gebunden. Wenn man gerade mal bauen mußte, konnte man auch zu einem anderen Zeitpunkt trainieren. Es war wirklich erfreulich, daß ein Veranstalter am Werk war, dem es in erster Linie um den Motorsport ging und nicht um die Durchführung funktionärmäßiger Gepflogenheiten. Kurz gesagt, man hatte Verständnis für die Fahrer. Jeder, der im Training zweimal den Berg hinaufgefahren war, gleichgültig, welche Zeit er dabei erreichte, durfte am Sonntag an den Start gehen. Und so standen dann am Sonntagmorgen um 9 Uhr bei typischem Rhön-Herbst-

wetter (aufgerissene Bewölkung, Sonnenschein, leichter Wind) die Fahrer der 50 ccm-Klasse am Vorstart.

Hier mußte es zu einem Duell zwischen Kaupp, Schuster und Faßbender um die Juniorenmeisterschaft kommen. Die Zeiten des Trainings bestätigten dies. Faßbender war mit 78 km/h vor Kaupp und Schuster der Schnellere gewesen. Aber schon im ersten Lauf zeigte Kaupp, daß er seine Kreidler 0,7 Sekunden schneller den Berg hinaufbringen konnte, wogegen Schuster um 5,2 Sekunden deutlich langsamer war. Kaupp und Faßbender mußten im zweiten Lauf schon sehr viel Pech haben, wenn Schuster ihnen noch gefährlich werden sollte. Nach einem gelungenen Start zog Kaupp mit der hell singenden Kreidler beim zweiten Lauf davon und ließ in der ersten Rechtskurve, die sehr bucklig ist, viel länger das Gas stehen, als beim ersten Lauf, Faßbender dagegen war hier langsamer.

Diese Rechtskurve, so unbedeutend sie aussieht, ist das Kriterium der 3410 m langen Bergstrecke. Wer hier nicht höchstmögliche Drehzahlen beibehalten hat, hat nicht genügend Dampf für die nachfolgende sehr schnelle, bergaufführende, langgestreckte Linkskurve, und das kostet Sekunden, kostbare Zeit.

Kaupp konnte also den Rhön-Bergpreis mit 3,4 Sekunden Vorsprung für sich entscheiden, sein Schnitt war 81,08 km/h, den Vorjahresrekord von Faßbender konnte er damit nicht erreichen. Die Zeiten der 50 ccm-Klasse lagen durchweg etwas niedriger als im vergangenen Jahr, aber das lag offensichtlich an den Windverhältnissen. Schuster kam auf den dritten Platz hinter Faßbender, womit der Endstand um den Juniorenpokal folgendermaßen aussah: Juniorenmeister wurde Faßbender (48 Punkte) vor Kaupp (44) und Schuster (42). Am Rhönberg folgte Klüglich auf dem vierten Platz vor Velten und Dingler, alle Kreidler.



In der darauffolgenden Klasse 125 ccm stand der Gewinner des OMK-Juniorenpokals schon fest. Möhringer hatte mit seiner MZ bereits 50 Punkte gesammelt, während der nachfolgende Gardemann erst 38 Punkte hatte. So konnte ihm selbst bei einem Ausfall niemand mehr gefährlich werden. Sowohl im Training als auch im Rennen zeigte Möhringer, daß er und seine MZ in diesem Jahr nicht zu schlagen sind. Mit einem Schnitt von 88,95 km/h in 4.35,2 min verwies er mit 7,7 Sekunden Vorsprung Zähringer/Bultaco auf den zweiten Platz. Dritter wurde der Vorjahressieger Huber auf Bultaco vor Gardemann/Honda und Baier auf Eigenbau. Huber mußte im zweiten Lauf enorm zugelegt haben, denn im ersten Lauf war Gardemann noch 0,7 Sekunden schneller. In der Juniorenwertung wurde Gardemann vor Huber Zweiter.

Auch in der Klasse 250 ccm stand mit Camphausen/Yamaha der Juniorenmeister fest. Er führte mit 13 Punkten und war nicht mehr zu schlagen. Die Spannung dieses Laufes lag darin, wer auf welchem Zweitakter die schnellste Zeit fahren würde, denn die Viertakter hatten nicht viel zu bestellen. Im ersten Lauf hatte Träg auf seiner Yamaha 2.13,9 min gebraucht, vor Fischer auf Suzuki, Höfler/Yamaha, Voßhenrich und Camphausen, ebenfalls Yamaha. Im zweiten Lauf lieferte Träg einen tollen Start, selbst im 2. Gang hob das Vorderrad noch ab, sehr schnell ging er die Rechtskurve an und sauber und gekonnt durchfuhr er die lange schnelle Linksbiegung. Sein Gesamtschnitt lag bei 91,41 km/h und das langte für den Sieg. Zweiter wurde Fischer, und nur $\frac{2}{10}$ Sekunden dahinter lag Höfler auf dem dritten Platz. Saur/Bultaco konnte den vierten

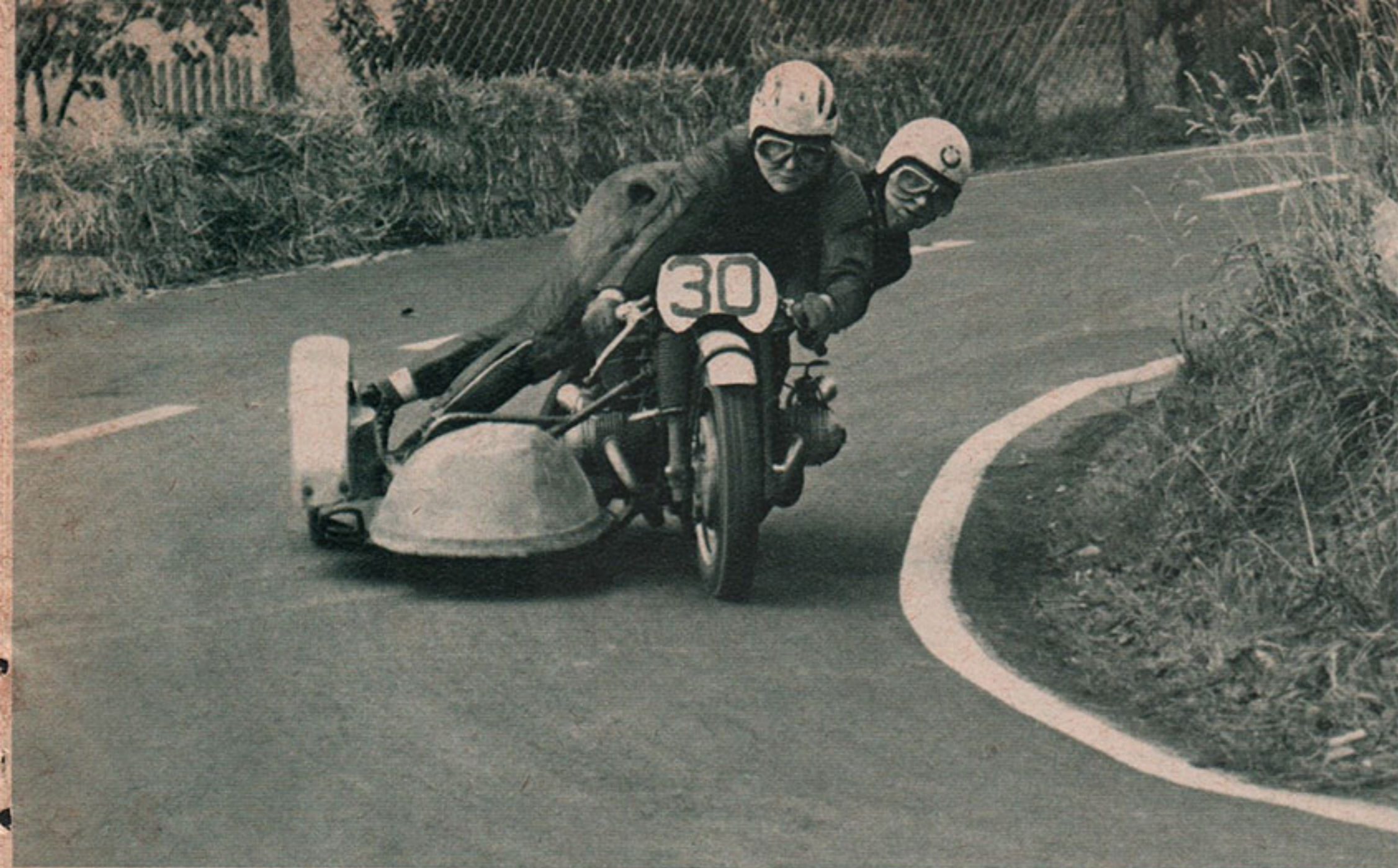


Oben: Spezialität von Pape/Kawka scheinen die Bergrennen zu sein, an der Rhön konnte dieses Paar wieder einen Sieg landen.

Links: Am Start für den entscheidenden Endlauf der 50 ccm-Klasse steht hier Kaupp auf der Kreidler, der zwar das Rennen gewann, aber in der Pokalwertung hinter Faßbender nur Zweiter wurde.

Rechts: Klaus Huber holte sich sowohl am Berg als auch in der Pokalwertung den dritten Platz mit seiner 125 ccm Bultaco.





Platz für sich buchen vor Camphausen und Voßhenrich. Die Adler von Scholtis hatte ihre Mucken, sie konnte nur auf Platz elf gebracht werden, und Klägers schnelle FKS hatte Kupplungsleiden.

Alles drin war noch in der Klasse 350 ccm. Zwar hatte sich Chittka mit seinen bravourösen Siegen auf der Avus und dem Nürburgring mit 33 Punkten an die Spitze der Wertung gesetzt, aber der bei den letzten Rennen vom Pech verfolgte Kaiser hatte 31 Punkte, Bender/Honda 26 Punkte und Scholtis/Adler sowie Schmitz/Honda mit je 23 Punkten rechneten sich für die vorderen Plätze auch noch Chancen aus. Bei den englischen Rennmaschinen machen sich jetzt anscheinend die ersten Alterserscheinungen bemerkbar. Sie wurden auch hier auf die Plätze verwiesen, und das von getunten Straßen-Sportmaschinen, die erstaunlich gut gehen. Bender war auf seiner Honda Trainings Schnellster vor Steinbach auf Ducati, übrigens eine Maschine, die im Ausweissport sehr im Kommen ist. Auch am Renntag war Bender nicht zu schlagen, mit einem Schnitt von 91,44 km/h wurde er Sieger vor Steinbach, Seiler, Reinhardt/Honda und Chittka/Honda. Chittka wurde also Juniorenmeister vor Bender, Kaiser, Steinbach und Scholtis.

Mit Spannung warteten alle Teilnehmer und Zuschauer auf die Auseinandersetzung der beiden BMW-Fahrer Bauer und Labitzke, die sich schon die ganze Saison über nichts geschenkt hatten.

Bauer führte zwar in der Punktwertung, aber das würde Labitzke nicht davon abhalten, der Schnellere sein zu wollen. Im Training war Bauer mit einem Schnitt von 94 km/h fast 9 Sekunden

schneller als Labitzke, aber als die BMWs vorm ersten Start warmlaufen, setzt an Bauers Maschine ein Ventil auf und schlägt krumm! Ein eifriges Bauen begann, Bauer gibt so schnell nicht auf. Ihm reichte es, daß er im vergangenen Jahr trotz schnellster Zeit ausfiel, weil er im zweiten Lauf aufgeben mußte. Diesmal mußte es klappen. Eine Maschine nach der anderen der 500 ccm-Klasse ging an den Start, und Bauer war nicht dabei! Huber fuhr mit seiner Norton die schnellste Zeit, Zweiter war Labitzke. Bevor die 125 ccm-Klasse der nationalen Lizenzfahrer an den Start zum ersten Durchgang vorzog, entschied die Rennleitung, daß Bauer beim zweiten Durchgang der 500-ccm-Klasse das erste Mal, und später vor der Seitenwagenklasse das zweite Mal an den Start gehen dürfe. Man war der Meinung, daß ja jeder 2 Läufe habe, und es für niemanden von Vorteil sei, w a n n er diese beiden Male den Berg hinauffahren würde. Eine Begünstigung durch das Wetter hatte Bauer auch nicht, die Strecke war während des ganzen Tages trocken. Eine solche Entscheidung beweist, daß man sich in Fulda ein Herz für den Motorsport bewahrt hat und mutig Entscheidungen trifft, die keinem schaden, jedoch von manchem kritisiert wurden (um nicht „bemeckert“ zu sagen). Es wurden ungerechtfertigte Proteste laut, jedoch offiziell protestierte niemand. Man rechnete sich wohl größere Erfolgchancen in der Plazierung aus bei einem Wegfall von Bauer. Die Sportlichkeit dieser Einstellung ist sicher zweifelhaft. Bauer wußte die Chance zu nützen, in der Zeit von 2.03,7 min, das sind 98,94 km/h, fegte er in absoluter neuer Motorrad-Bestzeit den Berg hinauf, auch der zweite Lauf versprach äußerst schnell zu werden, aber dann blieb der Vergaserschieber hängen, und es langte nicht zu einem erneuten Rekord. Aber mit 12 Sekunden Vorsprung in 4.16,1 min = 95,58 km/h war er 2,1 km/h schneller als Völmle im vergangenen Jahr und hatte damit auch den Rekord für seine Klasse. Labitzke wußte, daß er im

zweiten Lauf enorm zulegen müßte, wenn er schneller sein wollte als Huber und in bravouröser Fahrt schaffte er es auch. Mit $\frac{2}{10}$ Sekunden Vorsprung wurde er somit Zweiter vor Huber und Czihak, dessen Horex einen sehr guten Eindruck hinterließ. Der Stand der Juniorenmeisterschaft: Gewinner des Pokals ist Bauer auf BMW vor Labitzke/BMW und Glück, ebenfalls BMW.

Die Vierzylinder URS 66 unter Smetana ging gewaltig und hatte einen astreinen Ton. Wenn Smetana nur auf den zehnten Platz kam, so lag das weder am Mann noch an der Maschine, sondern an den Sturzverletzungen von Hockenheim, die Smetana noch sehr zu schaffen machten.

Im Lauf der 125 ccm-Klasse der nationalen Lizenzfahrer bestätigte Schweikardt auf Honda seine beste Trainingszeit, indem er Sieger wurde. Im ersten Lauf war Kustermann auf Bultaco Schnellster gewesen, ihm folgten Schmid/Honda und Keller/Adler und Vierter war erst Schweikardt. Um so größer war die Leistung Schweikardts, im zweiten Lauf so schnell zu sein, daß er diese Fahrer auf die Plätze verweisen konnte. Mit 89,19 km/h setzte er sich vor Schmid, Kustermann, Keller und Fahrmeier/Honda. Allerdings war damit die Lizenzklasse etwas langsamer als die der Ausweissfahrer.

In der Gespannklasse der Junioren fehlten Linnarz/Hohoff mit der BMW RS wegen ihrer auf dem Nürburgring erlittenen Sturzverletzungen. In der Pokalwertung führten sie vor Seegers/Polster und Müller/Buchecker. Da auch Seegers/Polster in der Rhön nicht antraten, war für Müller/Buchecker durchaus eine Chance drin. Doch schon im Training zeigte sich, daß andere Gespanne schneller waren. So waren Pape/Kawka aus Berlin nicht zu überbieten, aber $\frac{5}{10}$ Sekunden hinter diesen lagen drei Gespanne mit gleicher Zeit, nämlich Schwingen/Metzger, Ohrmann/Schmidt und Böse/Lauterbach, es erübrigt sich fast zu sagen, alle auf BMW.

Schon die Ergebnisse des ersten Laufes zeigten, daß Pape/Kawka nicht zu schlagen wären. Es war wirklich beeindruckend, mit welcher Routine die beiden ihren Törn absolvierten. Keine Unsicherheit, wo andere Schmiermaxen aufstanden, blieb Kawka liegen, es wurde nichts verschenkt. Auch im zweiten Lauf waren sie schneller als die Konkurrenten, und so war ihnen der Sieg nicht zu nehmen. Mit allerdings nur $\frac{3}{10}$ sec. Abstand wurden Schwingen/Metzger Zweite, dahinter lagen Müller/Buchecker, was für diese einen Gewinn von 6 Punkten bedeutete. Damit sind Linnarz/Hohoff Juniorenmeister vor Seegers/Polster und Müller/Buchecker. Vierte in der Rhön wurden Binding/Fleck vor Ohrmann/Schmidt.

Mit diesem Bergrennen auf der Milseburgstrecke ging die Rennsaison 1967 zu Ende. Wir sahen dieses Jahr erfreulich guten Sport, viele der jungen Fahrer sind zu einer hervorragenden Form aufgelaufen, und sie sollten für alle die ein Beispiel sein, die sich noch nicht gefunden haben. Unseren Veranstaltern sei gedankt, daß sie unseren Nachwuchsfahrern so oft die Möglichkeit gaben, ihr Können zu messen. Die Saison 1967 ist beendet, freuen wir uns auf die Saison 1968!

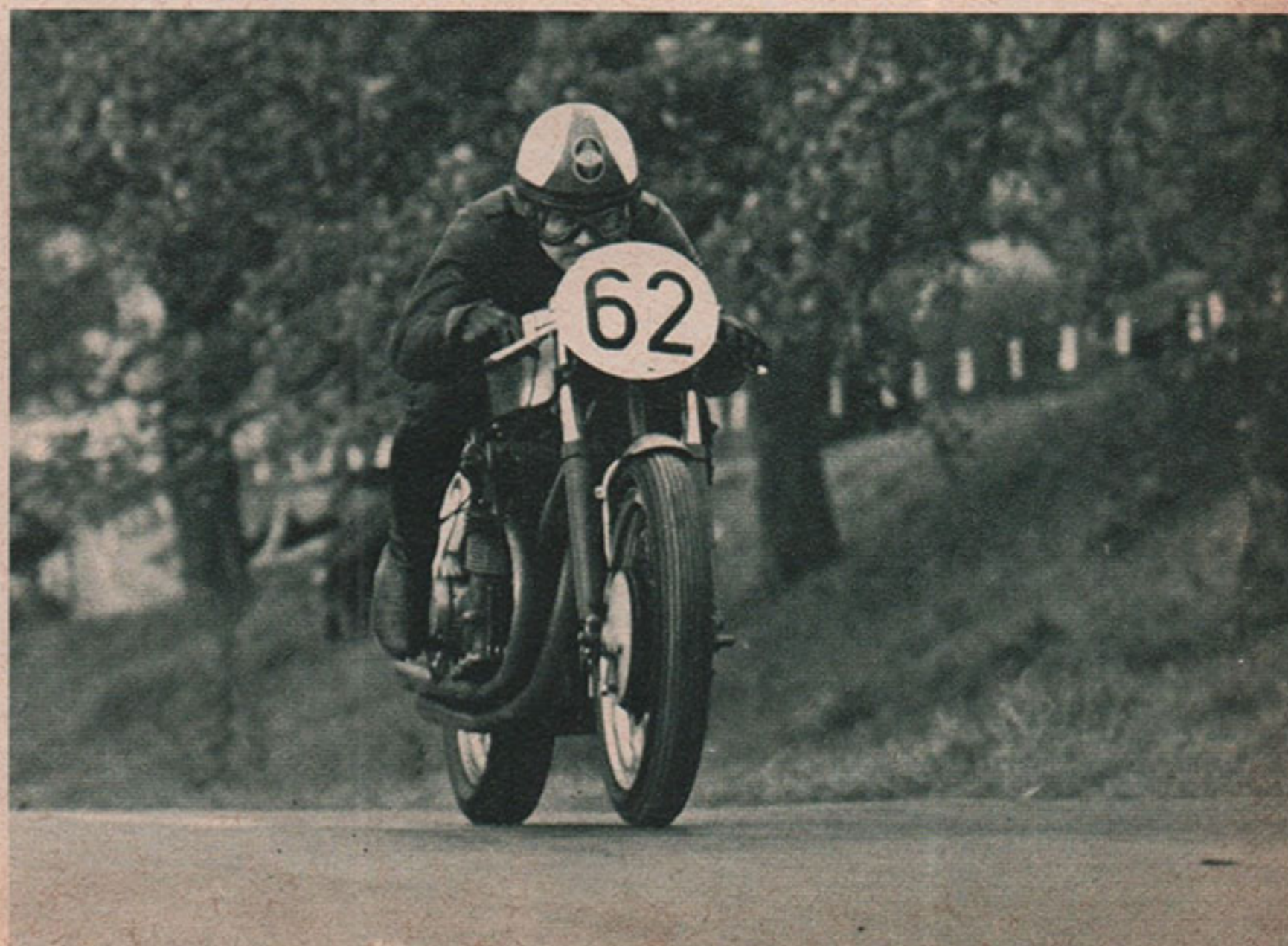
Horst Briel



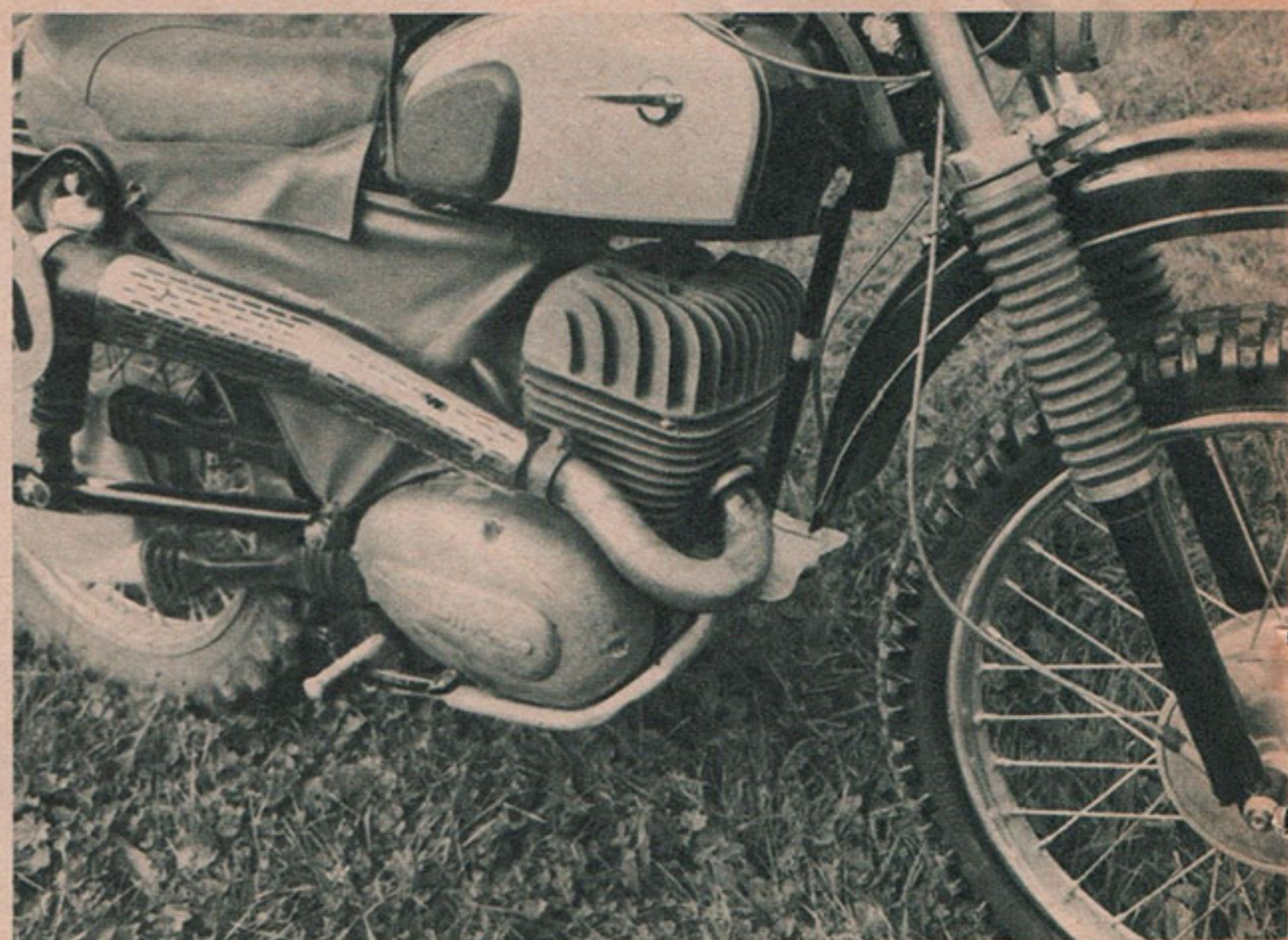
Oben: In der Pokalwertung auf den dritten Platz kamen Müller/Buchecker, die beim Rhön-Bergpreis hinter Pape/Kawka und Schwingen/Metzger ebenfalls Dritte wurden.

Links: Otto Labitzke, einer der besten BMW-Fahrer im Juniorenlager, schaffte mit $\frac{2}{10}$ sec Vorsprung den zweiten Platz am Berg.

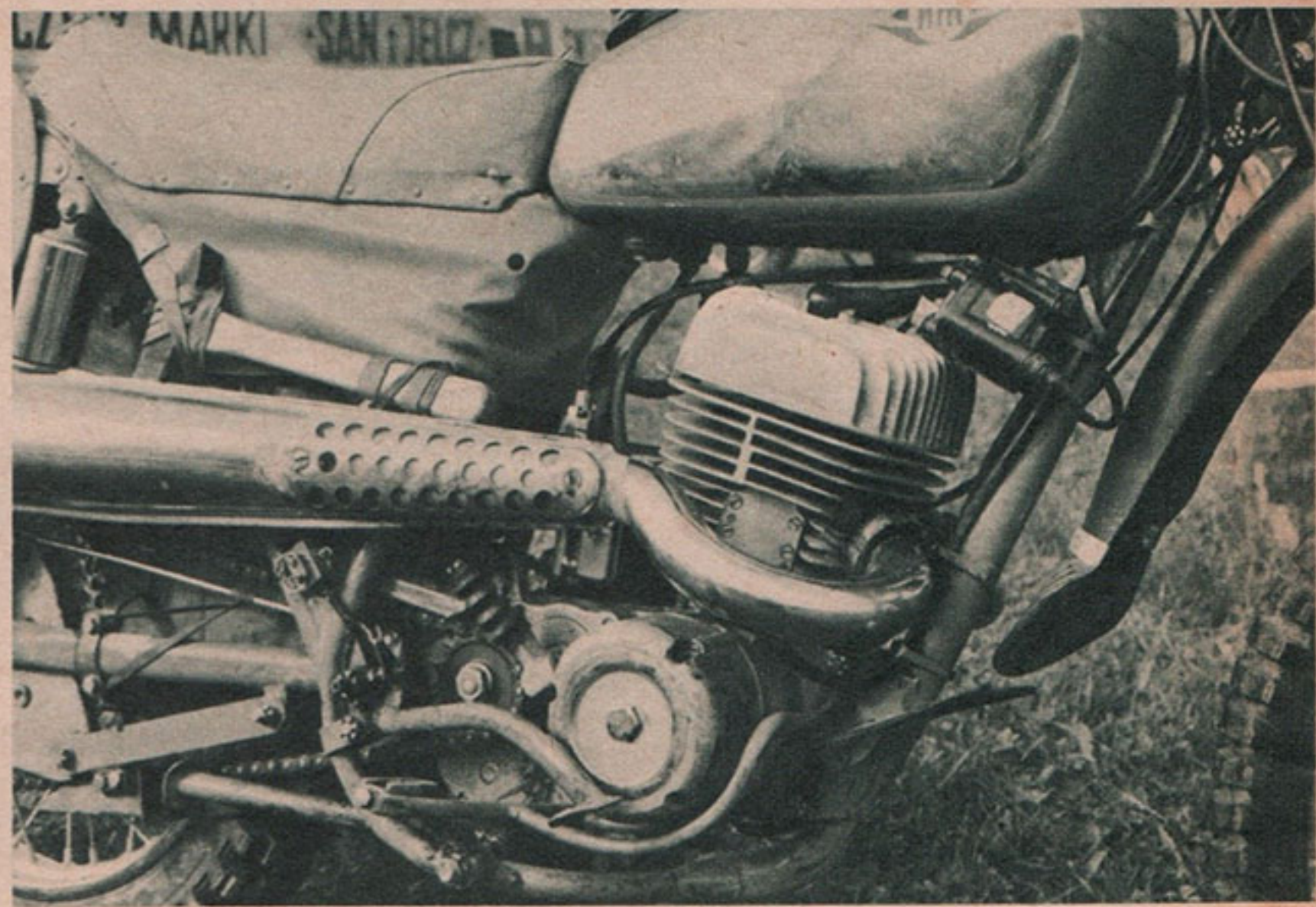
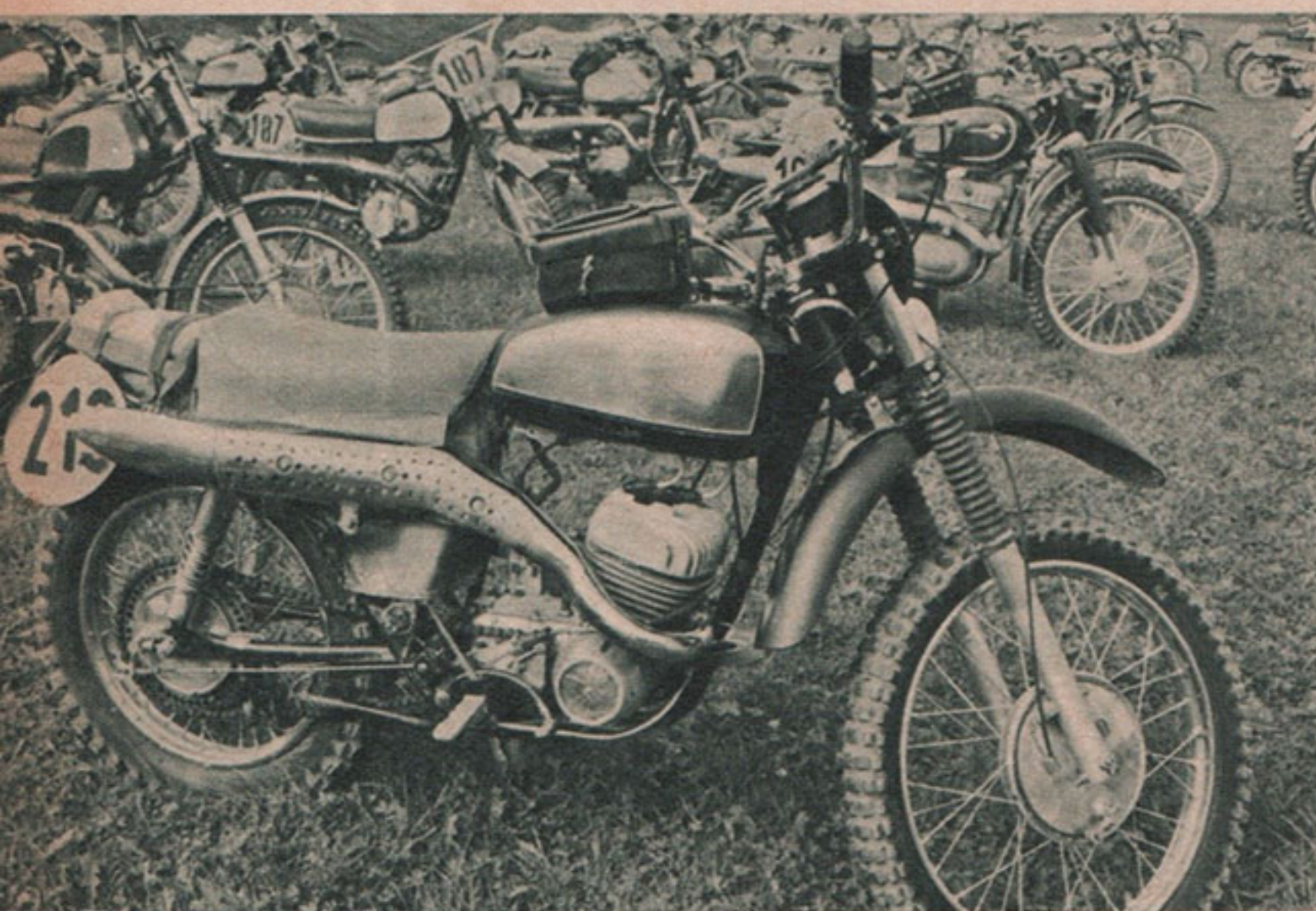
Rechts: Paul Smetana hat sich von seinem Hockenheim-Sturz bereits wieder soweit erholt, daß er mitfahren kann. Zu mehr als dem zehnten Platz reichte jedoch diesmal die Kondition noch nicht. Seine URS 66 lief aber ganz hervorragend.



Sechstage- Technik



Rechts: Die 175er Trophy-Ausführung der MZ, wie sie unter Halser zu erfolgreichem Einsatz kam. Zweifellos sind die MZ-Maschinen, die nun schon zum fünften Male hintereinander die Trophy gewinnen halfen, technisch nicht mehr der letzte Schrei (und man weiß ja, daß die Nachfolgemodelle in Zschopau schon sehr weit fortgeschritten sind). Aber ob nun „modern“ oder nicht – sie haben jedenfalls wieder gehalten, und langsam waren sie schließlich auch nicht! Wobei man im Hinblick auf das hohe Gewicht dieser Maschinen die fahrerische Leistung der Männer, die sie zum Erfolg führten, nur um so höher anerkennen muß.

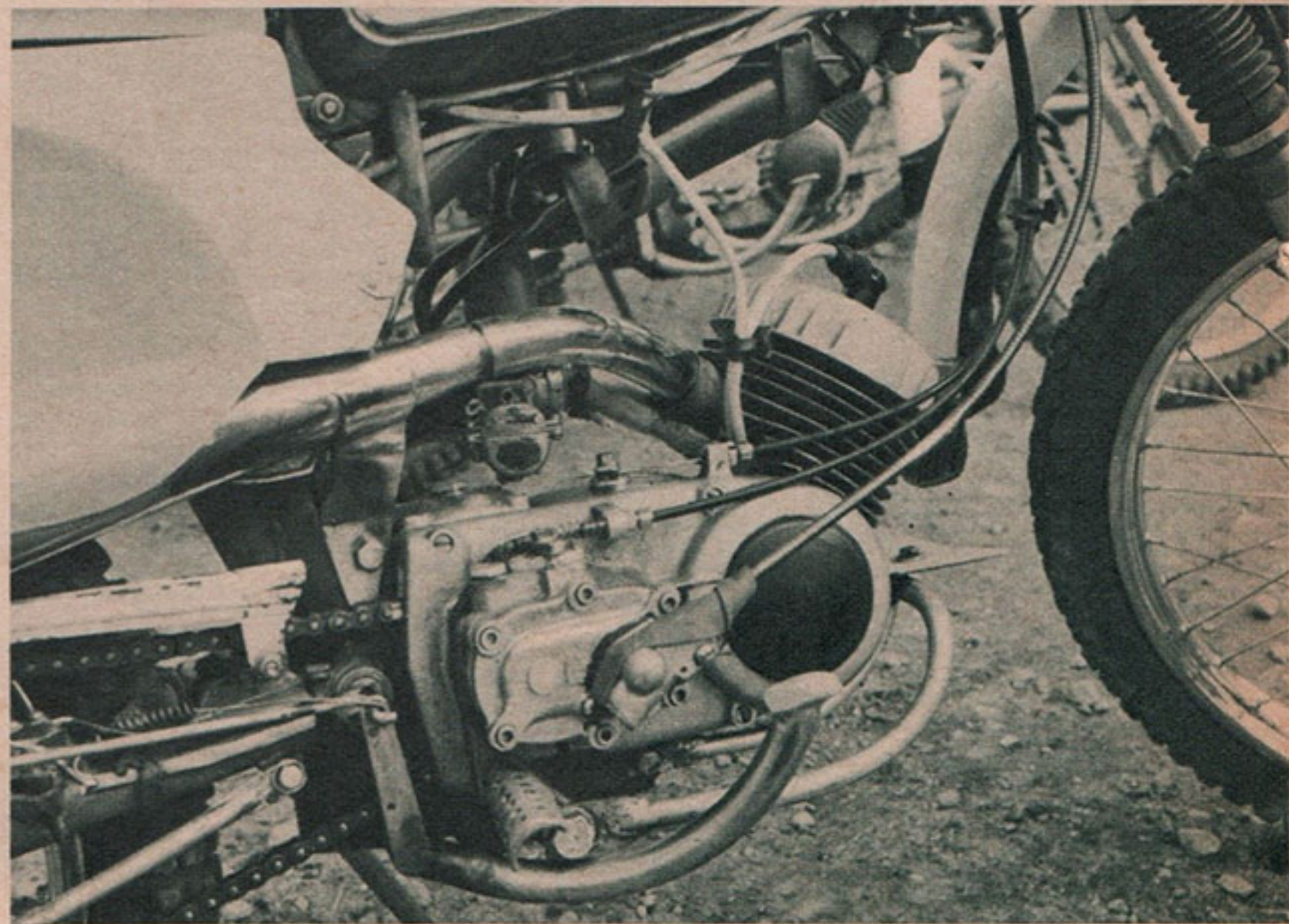
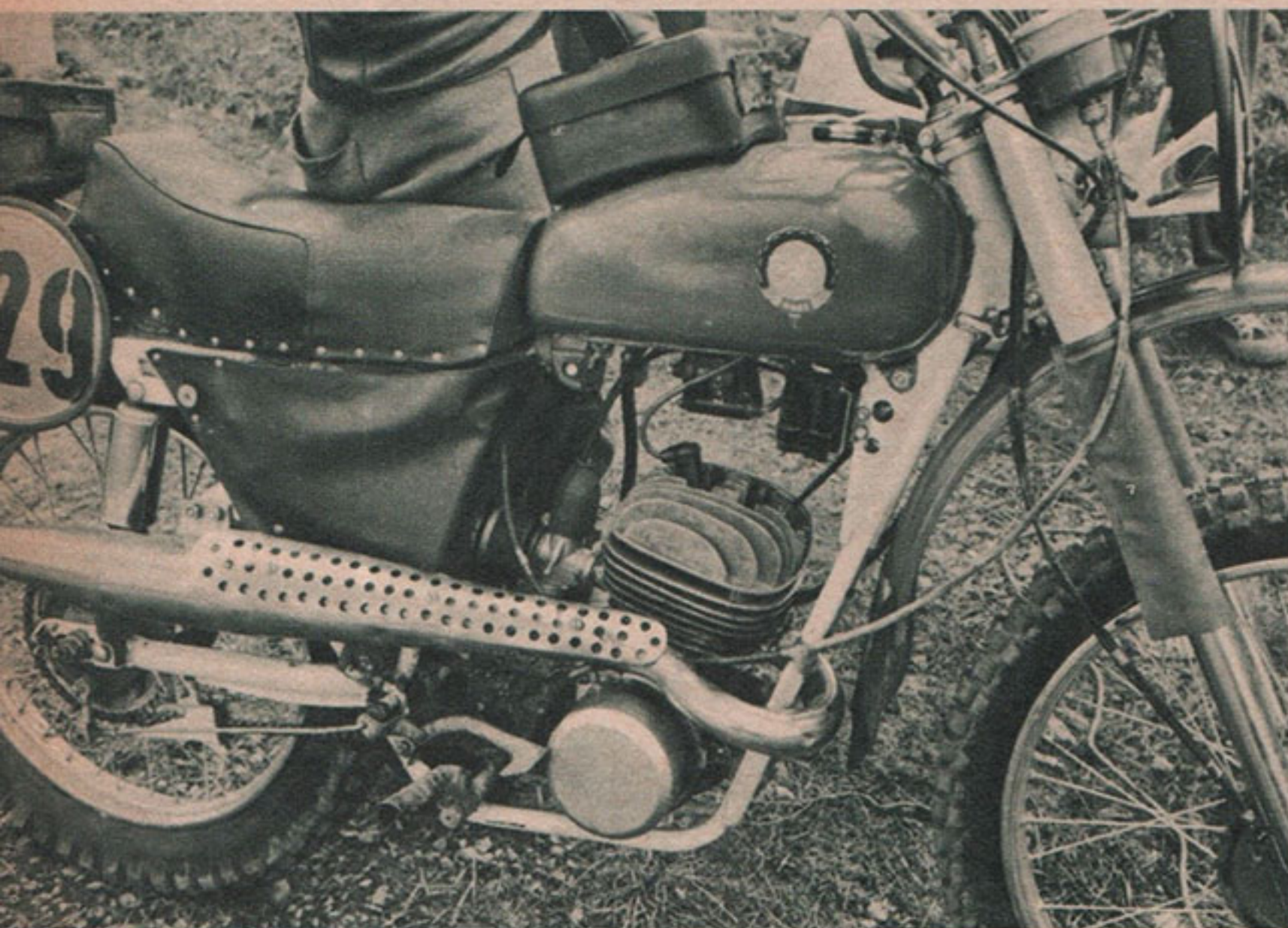


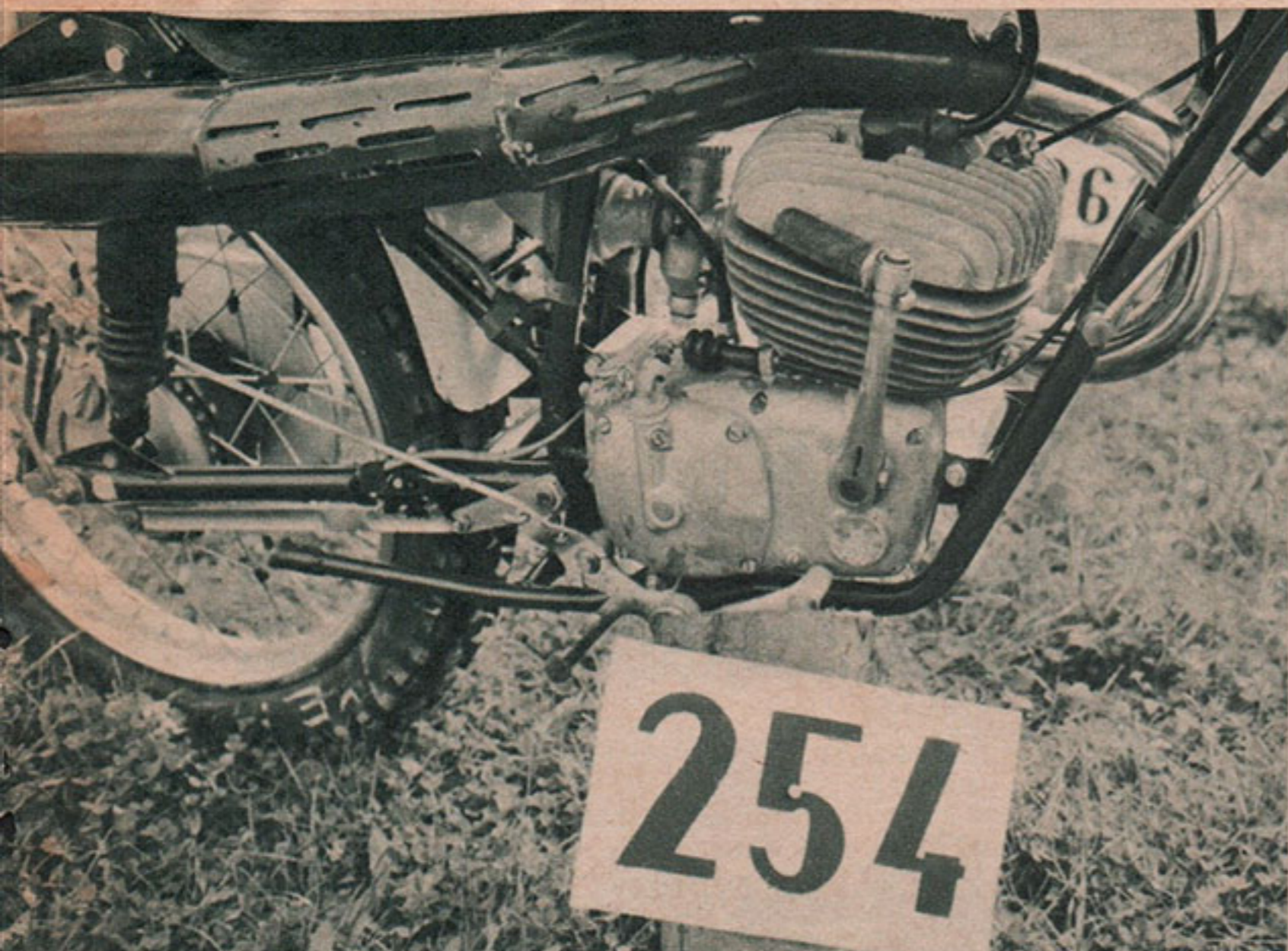
Oben: 175 ccm Kowrowiec, die unter Dinaburg in der sowjetischen Trophy-Mannschaft eingesetzt war. Zwar entbehren die russischen Maschinen noch immer jedweden Finishs, aber sie sind offensichtlich erheblich standfester geworden. Immerhin konnten die sowjetischen Fahrer den vierten Platz in der Trophy-Wertung erreichen! Dosendeckel-Bremsen und die Kettenblätter auf der Bremstrommel finden sich übrigens auch bei diesen neuesten Geländemodellen noch.

Oben: Eine auf 360 ccm gebrachte Isch der sowjetischen A-Vasenmannschaft. An dieser Maschine, deren Motor noch immer weitgehend auf der guten alten 350er Wehrmachts-NZ von DKW basiert, hat sich in den letzten Jahren nur wenig geändert – auch die Überströmkanal-Deckel sind noch da! Aber Doppelzündung und ein in der Hinterpartie doppelt geführter Rahmen zeigen doch, daß auch hier weitergearbeitet wurde. Der Hammer ist noch immer an seinem angestammten Platz!

Unten: Das ist die Minsk 125, ebenfalls eine sowjetische Maschine, der wohl einst, wie so vielen anderen Nachkriegsmodellen in aller Welt, die RT von DKW als Vorbild diente. Von dem hat man sich aber nun hier weitgehend gelöst. Die Manschetten auf der Telegabel erfüllen wahrscheinlich ihren Zweck – auf Eleganz wird kein Wert gelegt.

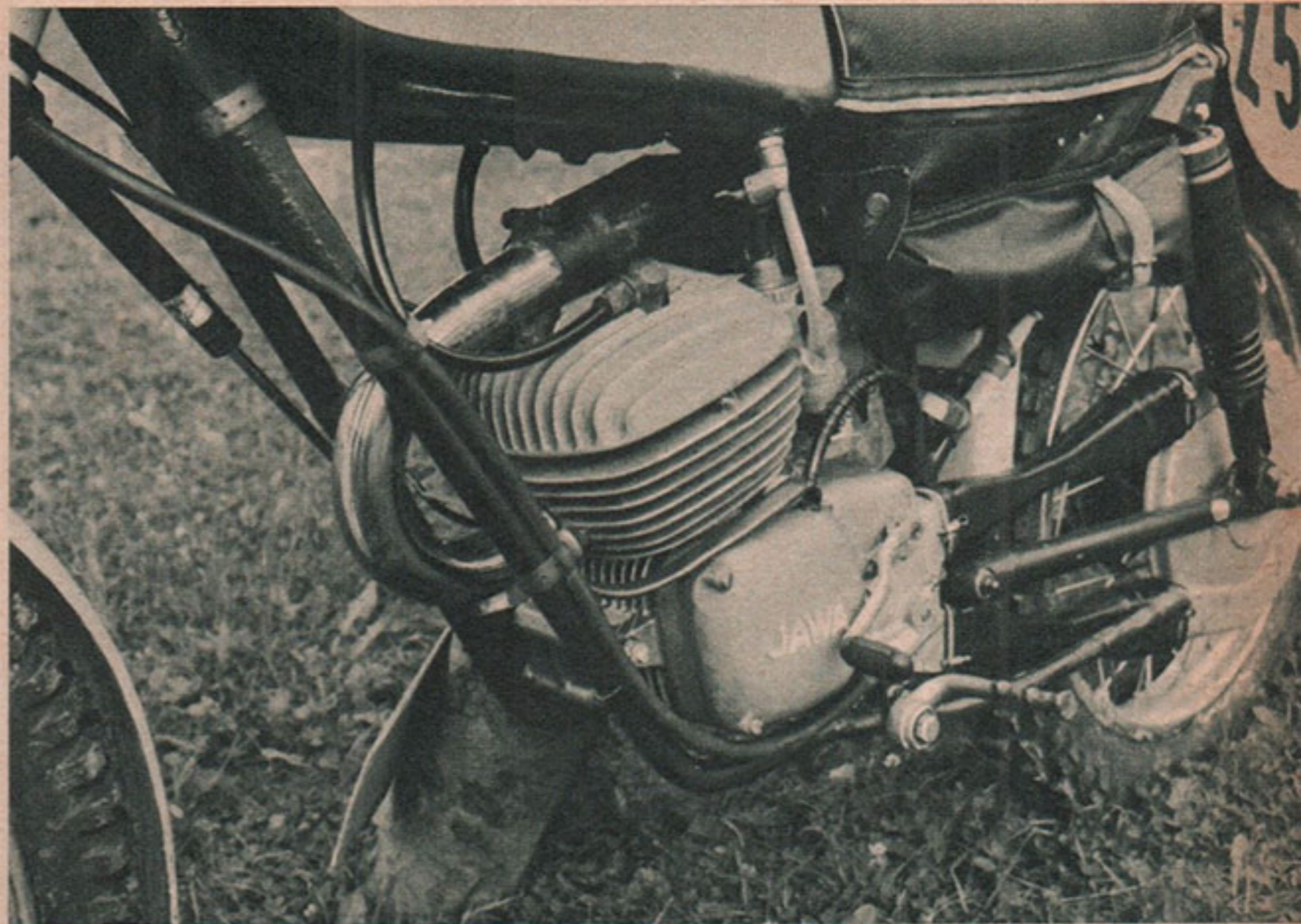
Unten: Das war wohl das Interessanteste, was die Sowjetunion nach Zakopane geschickt hatte: die neue 50 ccm Riga. Der Motor, bei dem sich Ein- und Auslaßkanal genau übereinander an der Zylinderrückseite befinden, arbeitet auf ein Vierganggetriebe. Ein Zweistufen-Vorgelege, ähnlich dem der Simson, dient zur besseren Anpassung an die Geländebedingungen.



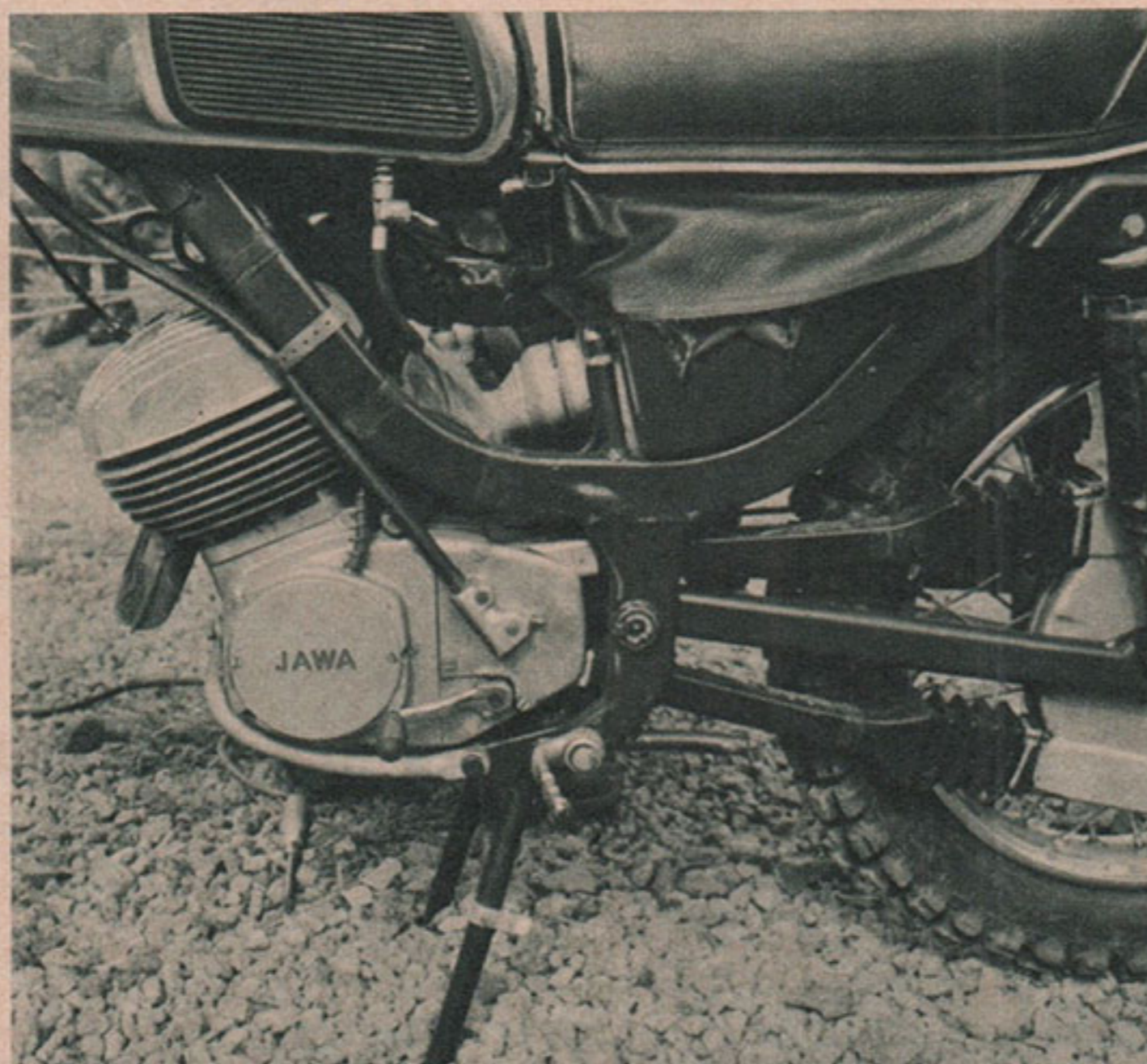


Oben: Neben den bewährten großen Modellen brachte Jawa diese neue, hochinteressante 125 ccm-Ausführung zum Einsatz. Das so sauber wie gekonnt gearbeitete, nur 90 kg schwere Maschinchen bestand die Sechstage-Feuerprobe – wenn auch nur mit einer Silbernen. Der kompakte Einzylinder-Motor mit Sechsganggetriebe hängt in einem Doppel-Schleifenrahmen.

Die Jawa-Trophy-Maschinen der CSSR-Mannschaften besaßen noch den aus den Vorjahren bekannten Schleifenrahmen („Bananen-Rahmen“) mit dem daruntergehängten bulligen Einzylindermotor der verschiedenen Hubraumgrößen. Mit einem ähnlichen Rahmen werden übrigens die kürzlich erstmals in Brünn gezeigten, im nächsten Jahr auch bei uns lieferbaren serienmäßigen Jawa-Zweizylindermaschinen ausgerüstet sein.

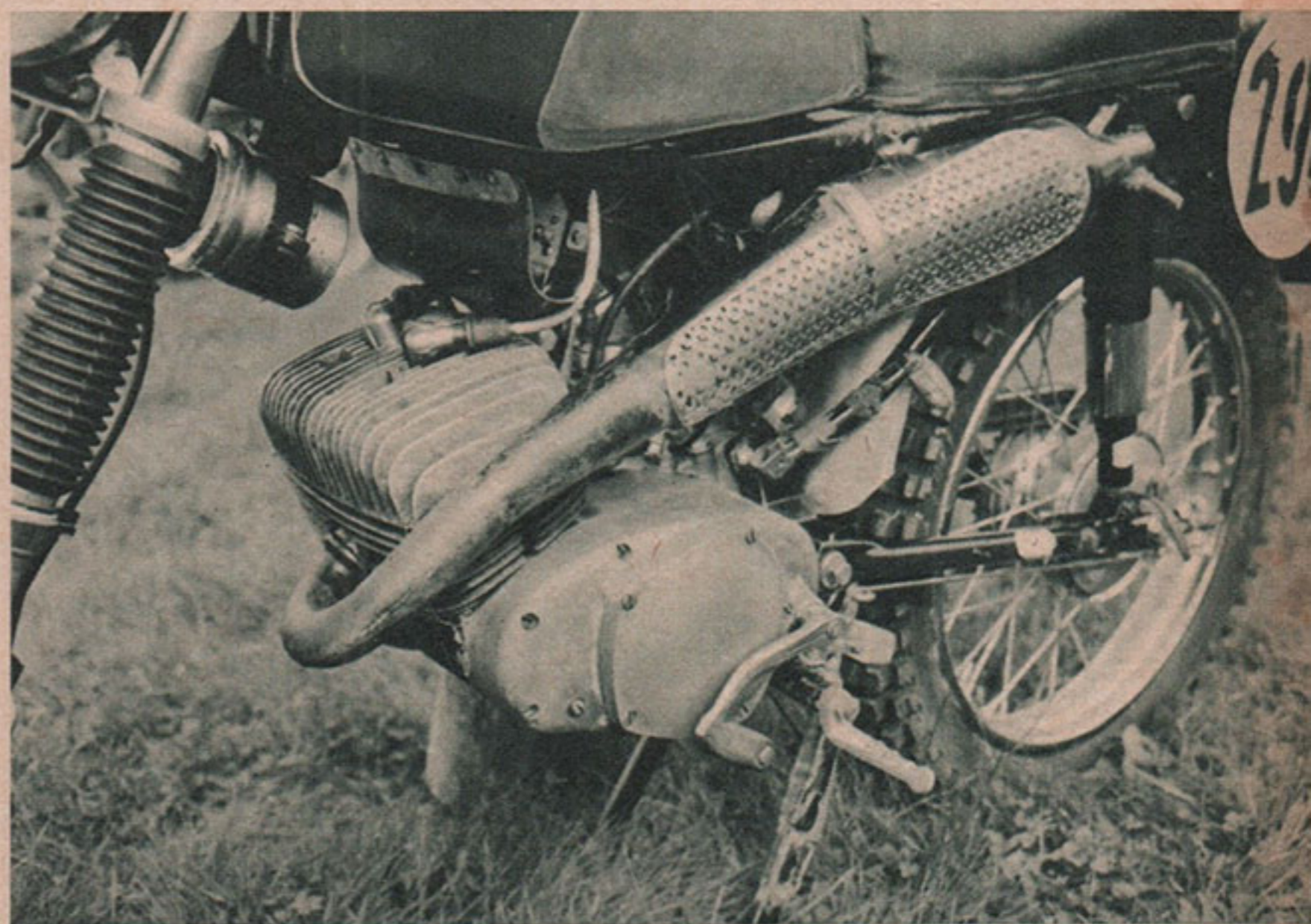
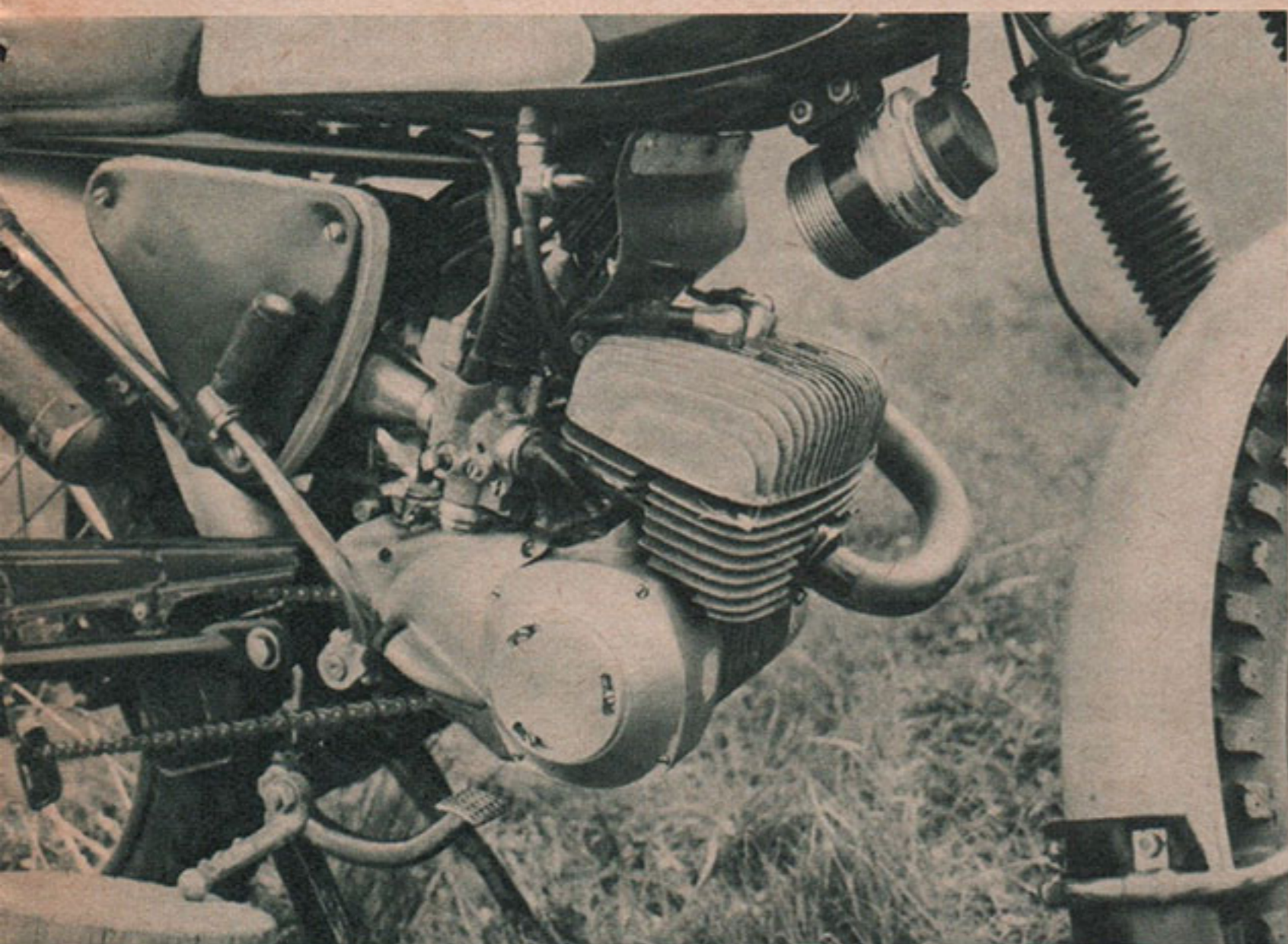


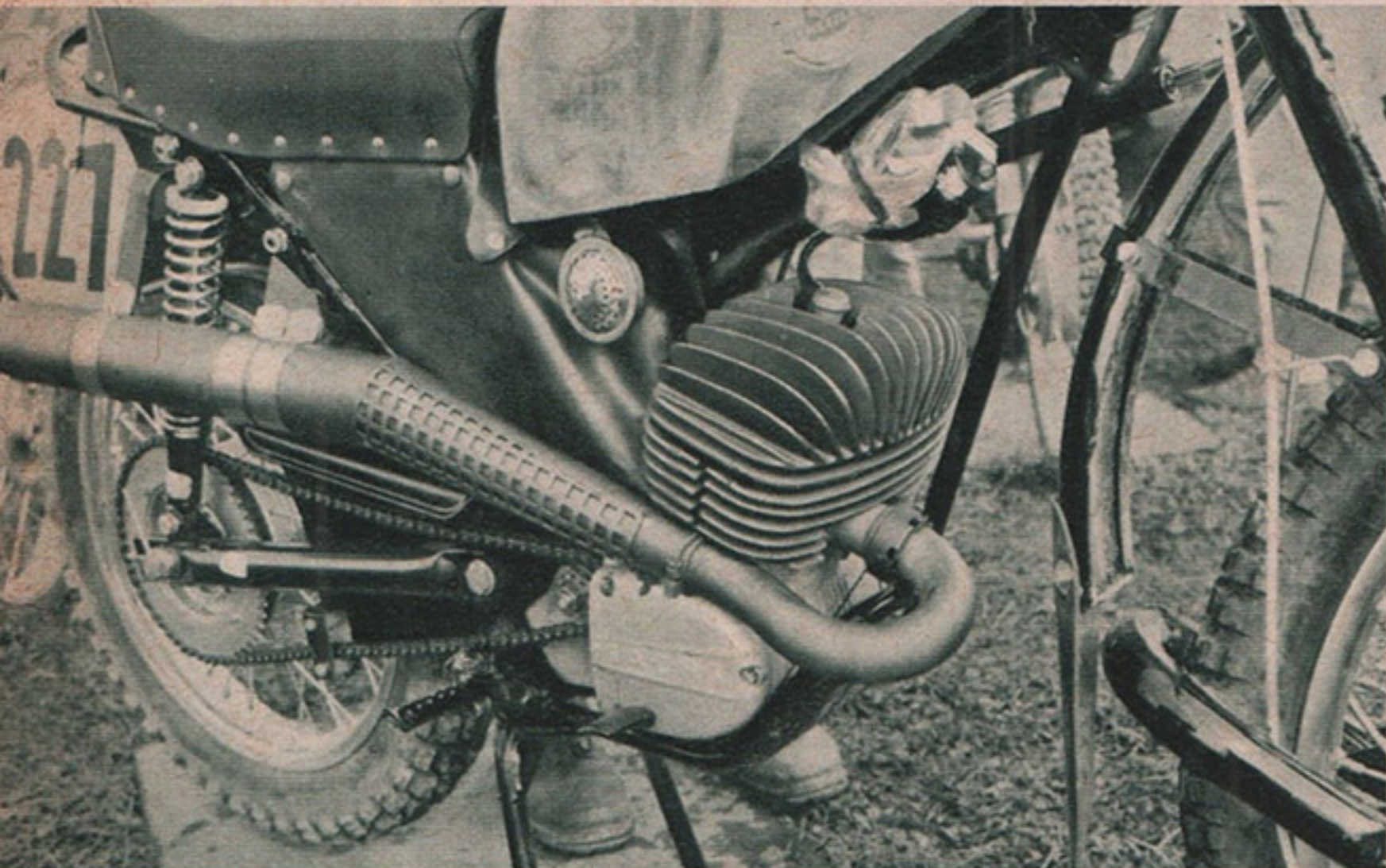
Oben: Hier ist der Doppelrohr-Rahmen der kleinen 125er Jawa (den in gleicher Grundkonzeption auch die größeren Jawa-Geländemaschinen erhalten sollen!) gut zu erkennen. Originell die Führung des Auspuffkrümmers über die Kopfmitte (zwischen den beiden Kerzen der Doppelzündung). Wie schon bei den anderen Jawa-Geländemodellen der letzten Jahre findet auch hier der bewährte MZ-Kettenschutz Verwendung.



Unten: Das war die zweite interessante Neuerscheinung aus der Tschechoslowakei: die 75 ccm Tatra – die Entwicklung des Werkes, in dem die tschechoslowakische Rollerproduktion läuft. Der Einzylinder-Zweitaktmotor weist einen durch Plattendrehchieber gesteuerten Einlaß und Doppelzündung, angeblich als Transistorzündung, auf. Das neuartige Zündsystem soll die Ursache dafür gewesen sein, daß leider keine der drei eingesetzten Maschinen das Ziel erreichte.

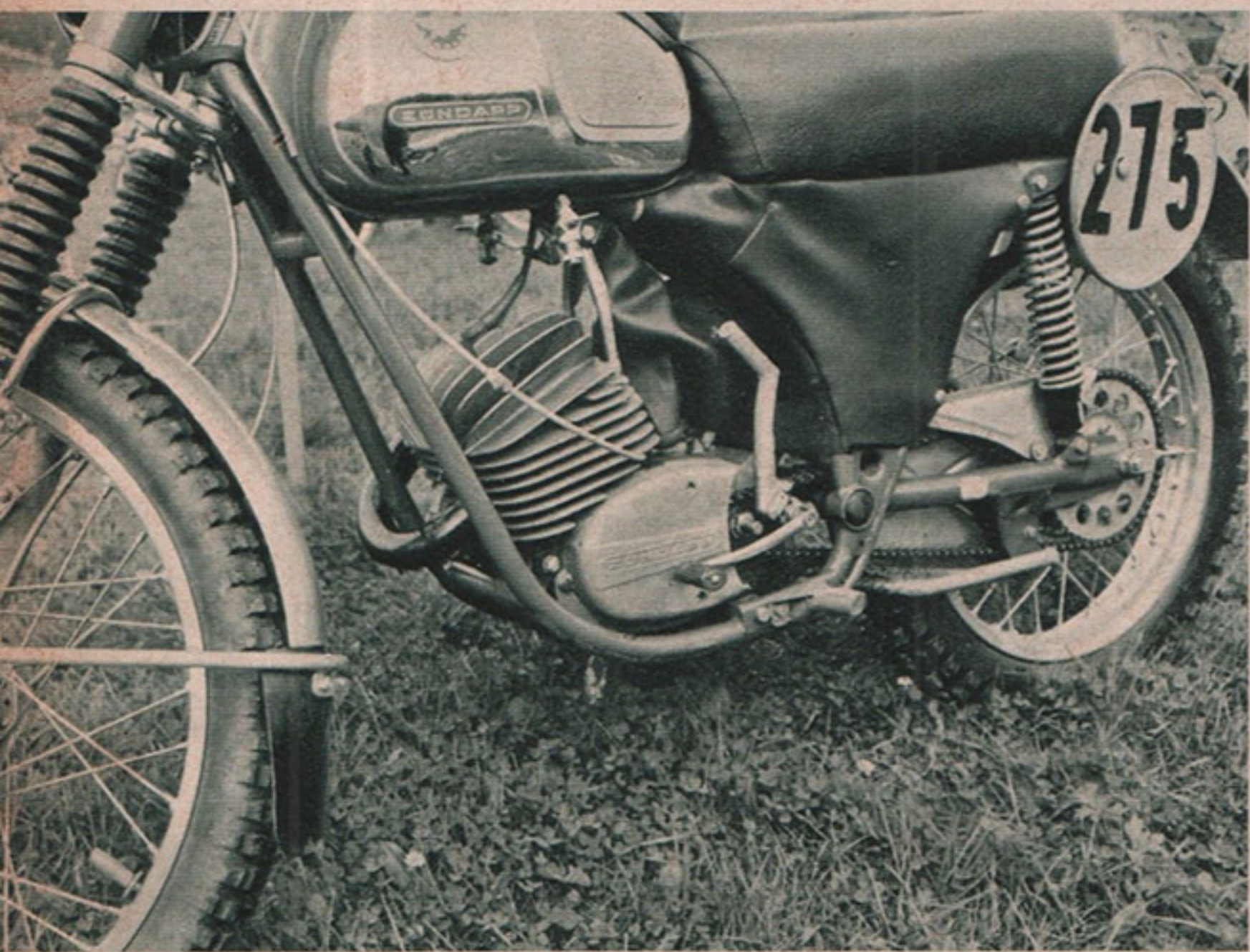
Unten: Die Auspuffseite der 75er Tatra, deren Motor/Getriebeblock an einem Einrohrrahmen bekannter Bautendenz hängt. Ohne Zweifel wollen die Tschechen, die sich mit der neuen 125er schon in eine sie bisher nicht so stark interessierende Klasse begeben, nun auch in den kleinsten Kategorien der internationalen Geländesportveranstaltungen ein Wort mitreden. Ob die Tatra dafür die Basis sein wird, bleibt abzuwarten.



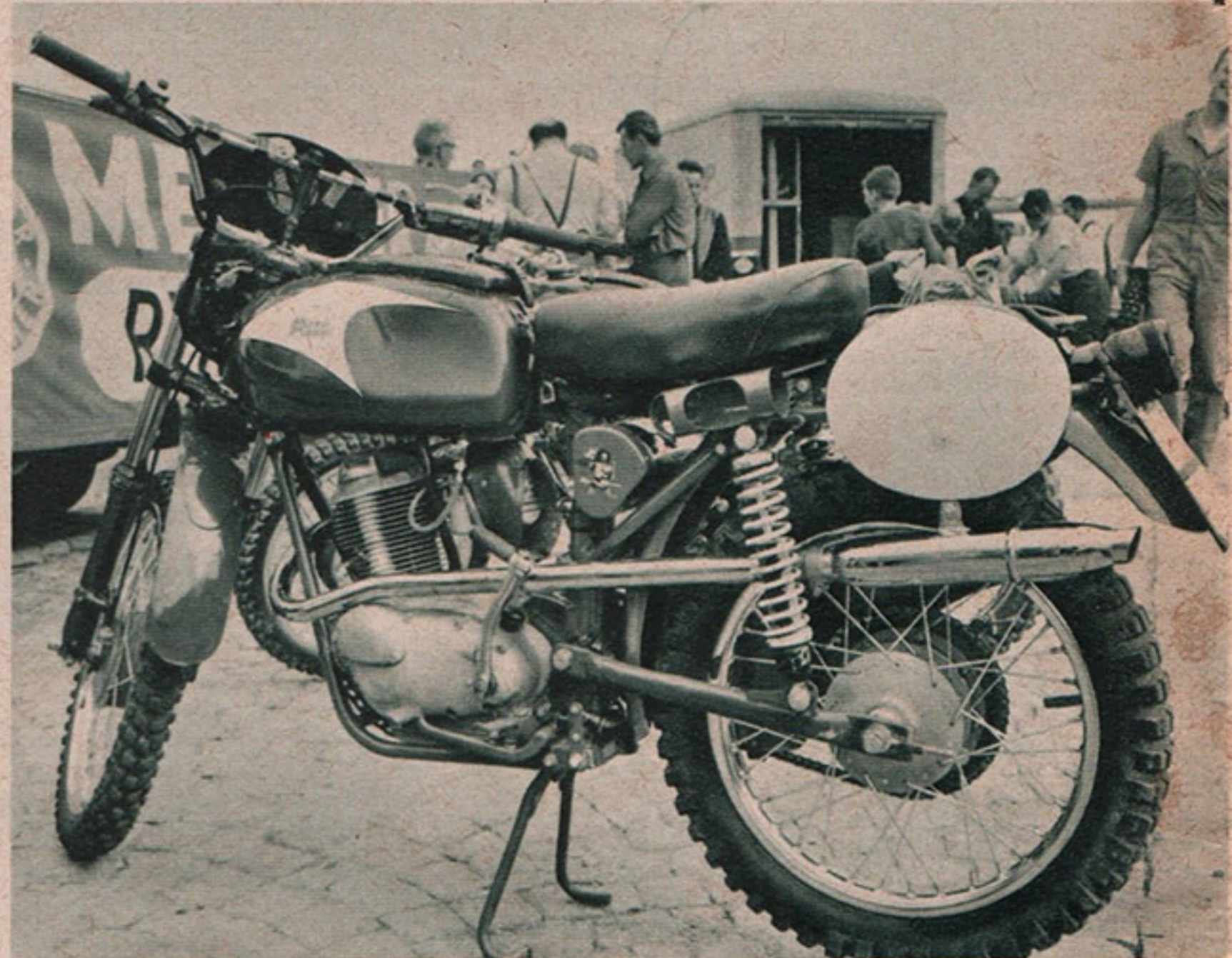
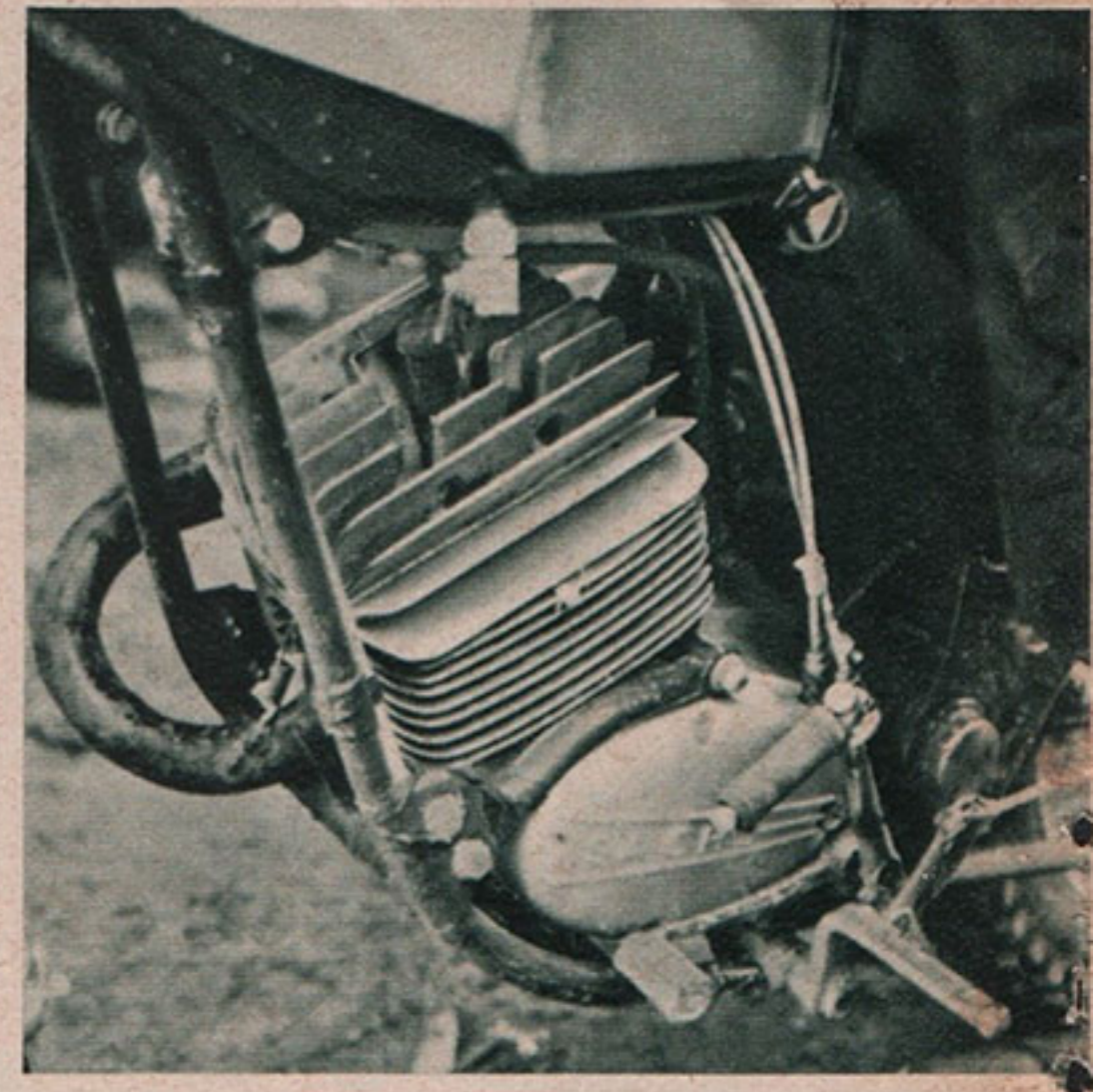


Oben: Die 125er Hercules, die Günter Dotterweich diesmal bei der Sechstagesfahrt fuhr (und mit der er sich wieder mal eine Goldene holte). Als Aufhänger für den Rohr-Unterschutz des Motors ist das von oben kommende Rohr eigentlich ein bißchen kräftig ausgefallen – oder sollte es sich da um eine „optische“ Konzession an den derzeitigen Trend zum geschlossenen Rahmen auch bei den kleinen Maschinen handeln? Für die Zündspule fand sich noch immer kein besserer Platz –.

Unten: Nicht nur vom Leistungsstand aus gesehen, auch vom Äußeren bzw. vom Finish her bestechen die Zündapps. Ganz eindeutig bewiesen Erwin Schmider und Siegfried Gienger (dessen Hunderte das Bild zeigt), daß Zündapp, wo Dieter Kramer für die Entwicklung der Wettbewerbsmotoren verantwortlich ist, derzeit unsere stärksten Geländemaschinen in den Klassen 50–125 ccm baut. Die eigentümliche Rippenlage des Zylinders wurde mit Rücksicht auf günstigere Anströmung gewählt.

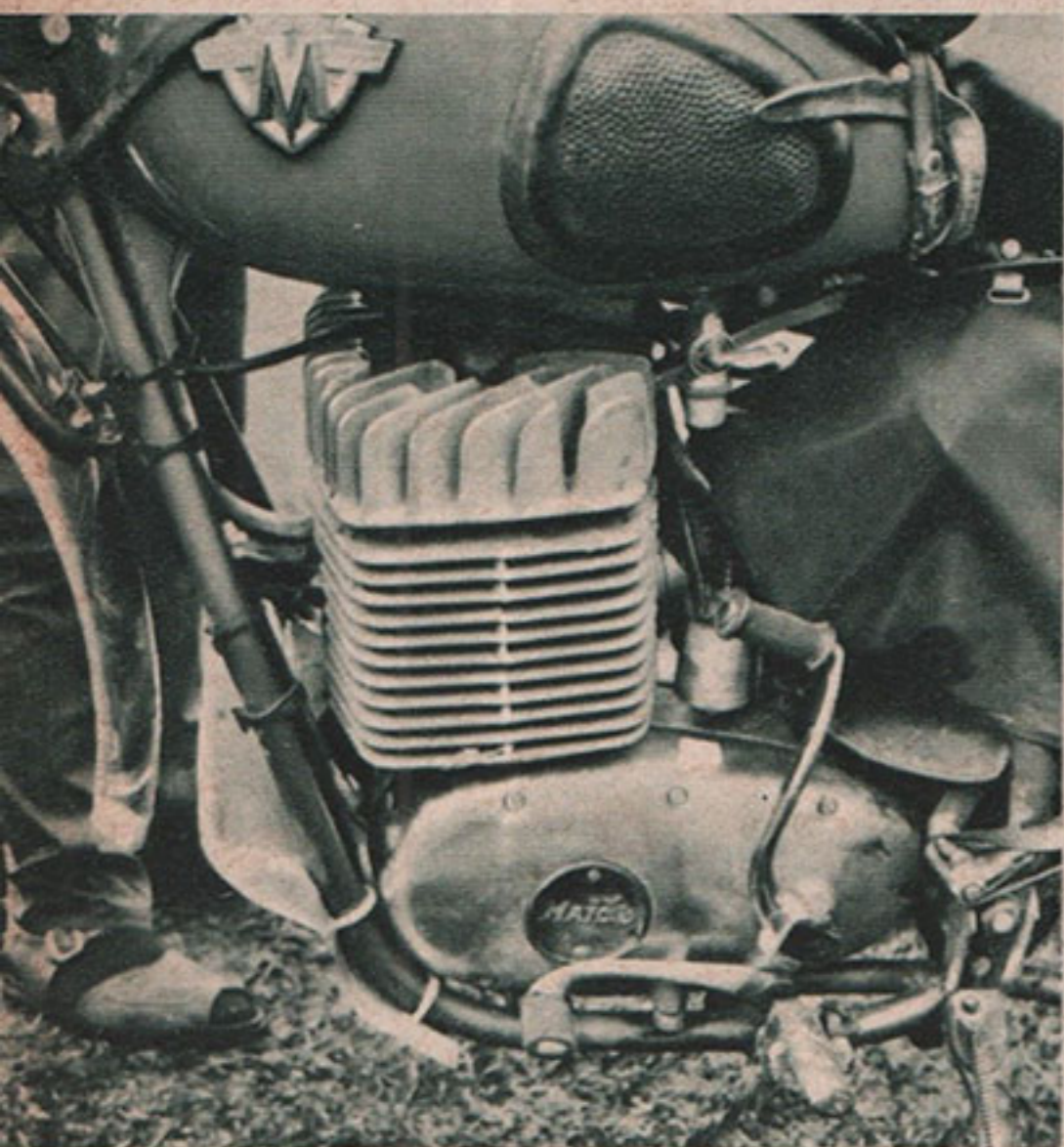


Rechts: In der Wettbewerbsabteilung von KTM in Mattighofen/Oberösterreich ist in den vergangenen zwei Jahren mächtig gearbeitet worden. Nicht nur völlig neue Doppelrohr-Fahrwerke entstanden dabei, sondern auch erheblich gegenüber der Sachs-Ausgangsbasis geänderte Motoren (weil die Leistung der von Schweinfurt zur Verfügung gestellten Spezialmotoren den Mattighofenern im Hinblick auf das, was die Konkurrenz zur Verfügung hatte, zu gering erschien). Aber wie das bei solchen Entwicklungen geht – es ist ganz, ganz harte Arbeit, die nicht allein vom Wissen und Können der Beteiligten, sondern stets auch von ein bißchen Glück abhängt. Und so mußte man es bei KTM unverdientermaßen erleben, daß wieder und wieder Nebensächlichkeiten den Lohn der Mühen vorenthielten. Es wäre sehr zu wünschen, daß man sich in Mattighofen nicht entmutigen läßt!

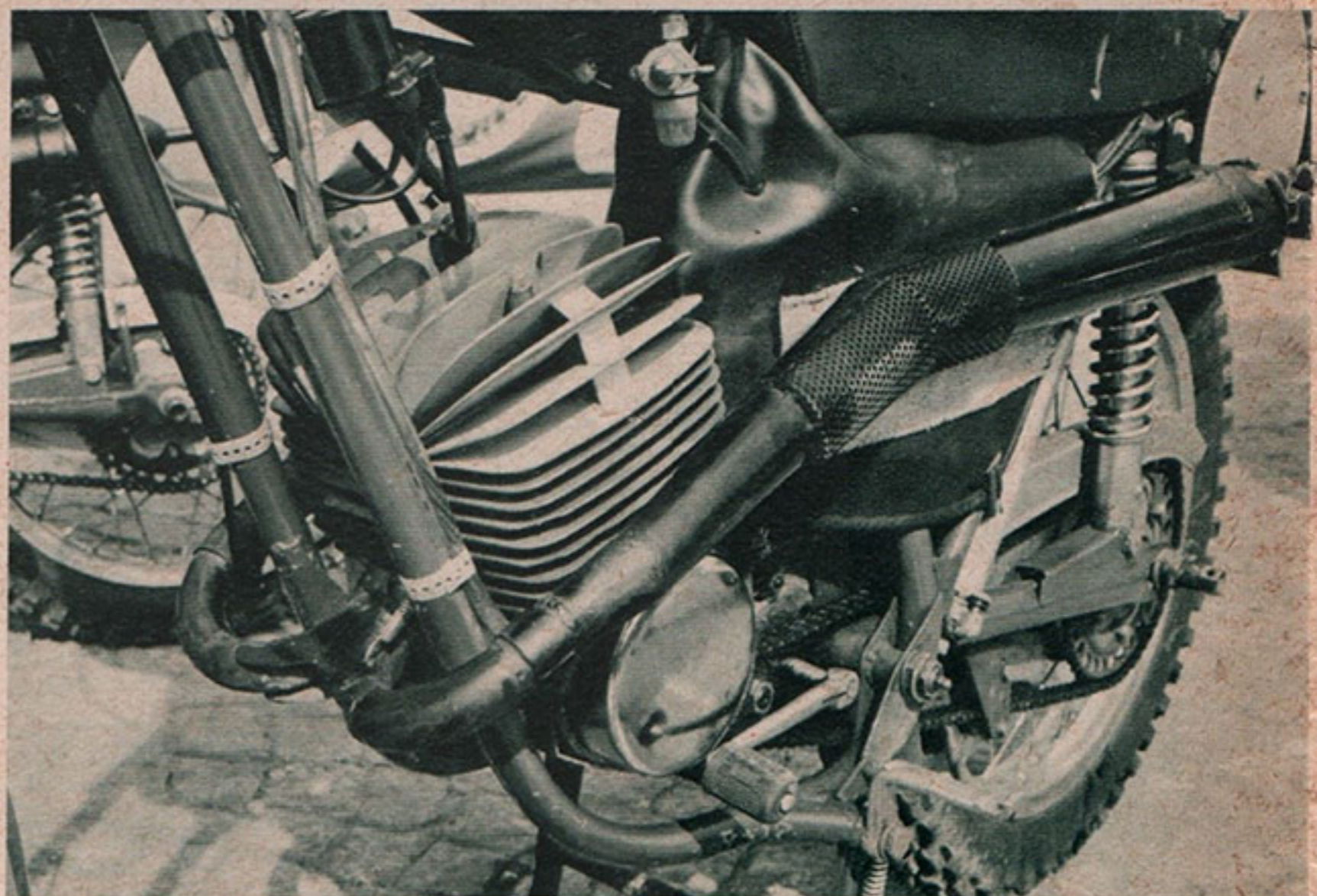


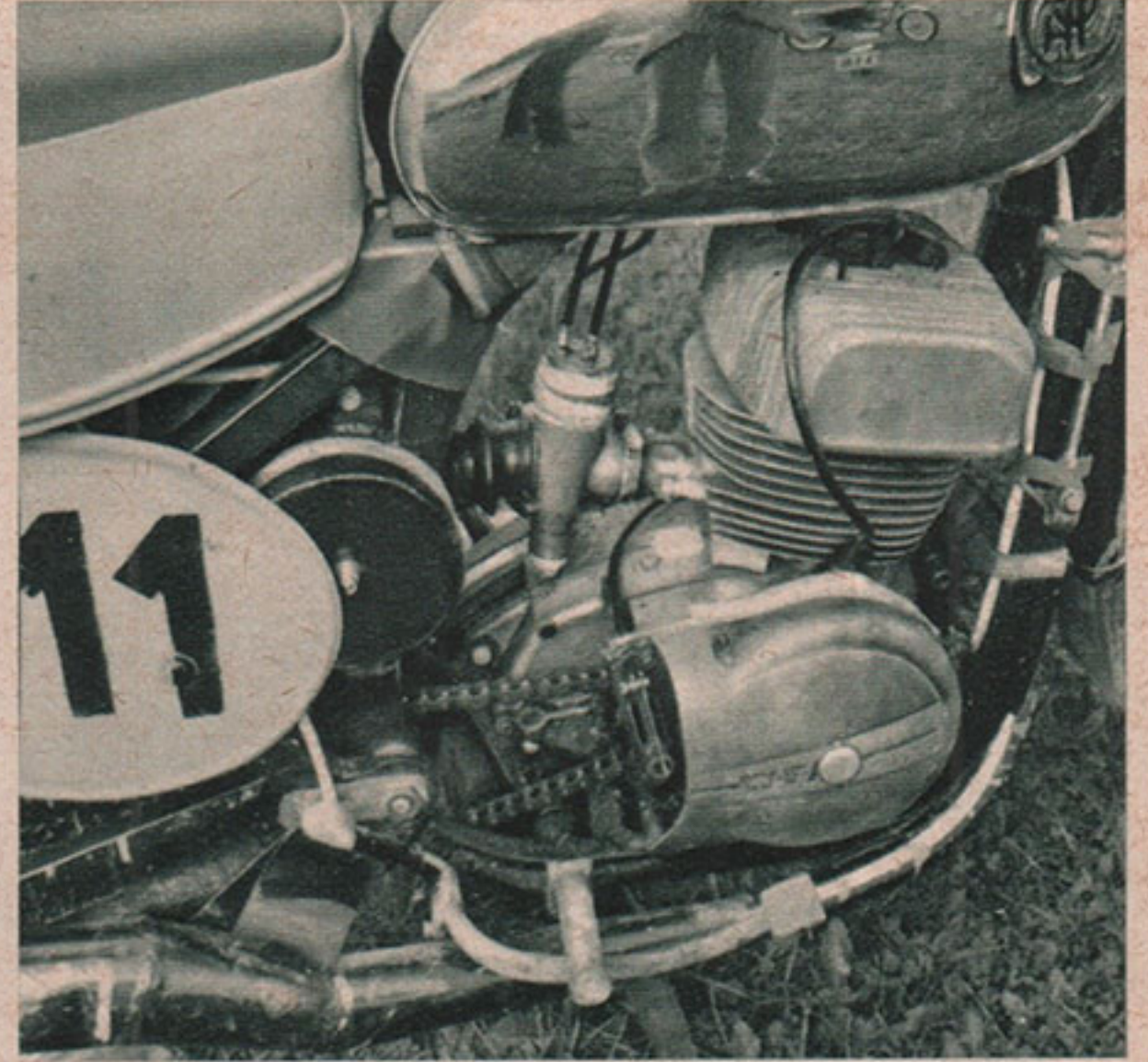
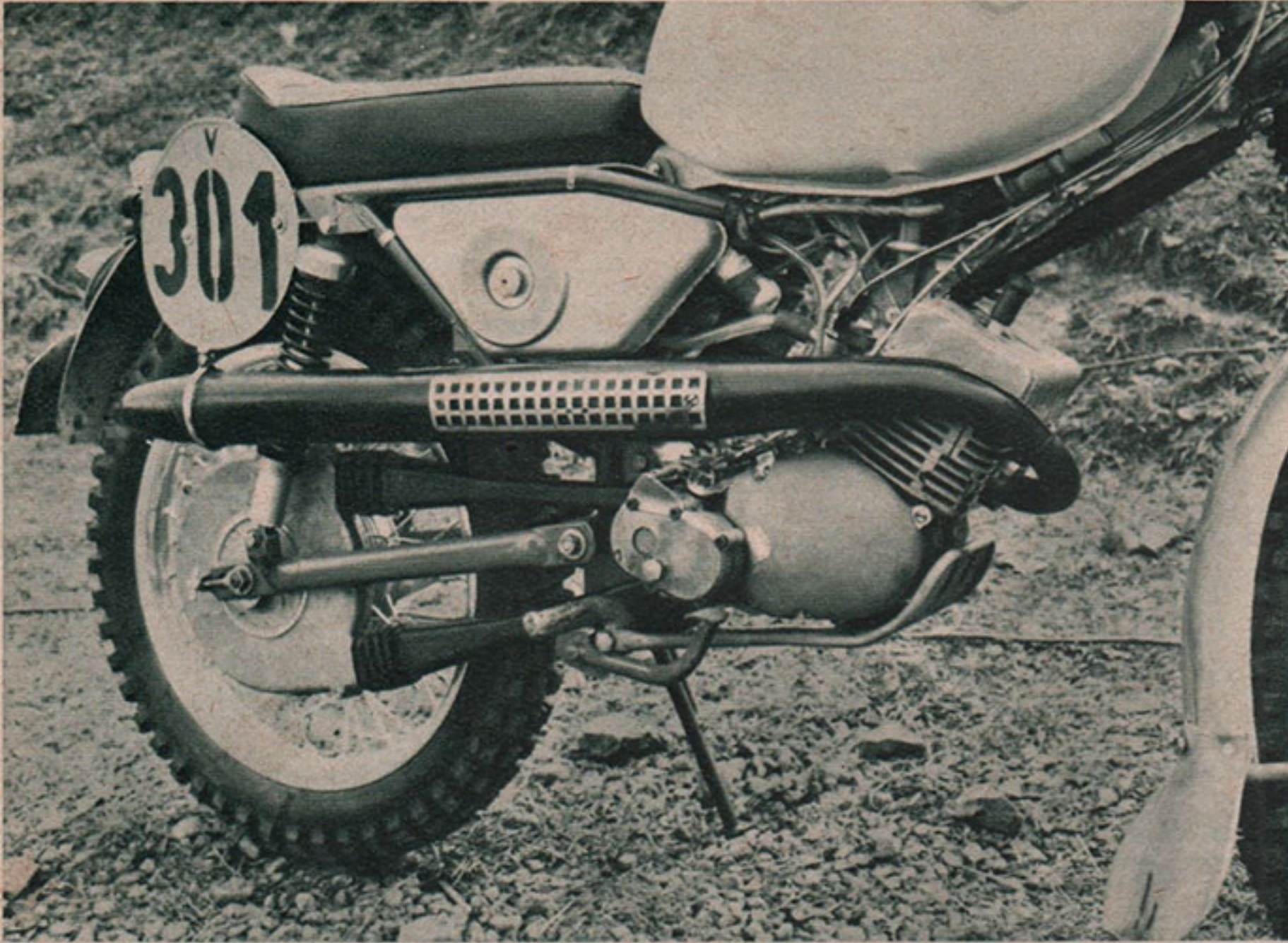
Oben: Die Italiener brachten nichts grundlegend Neues mit nach Zakopane. Zum einen, weil ihre Industrie wohl daran derzeit gar nicht interessiert ist – zum anderen: haben sie es denn nötig? Denn vor allem muß ja mal eine Sechstagesmaschine halten – und das taten die so seriennahen Italiener (der Ausfall ihres Trophymannes am ersten Tag erfolgte durch Sturz, nicht durch einen Maschinenschaden). Das hier ist die 100er Morini, wie sie – mit Ceriani-Gabel – im Trophyteam lief.

Unten: Puch trat u. a. mit auf 166 ccm aufgebohrten 125er Motoren in der Trophy an, und man lag damit erwartungsgemäß nicht schlecht. Aber seit dem Vorjahr in Schweden bzw. seit Eschwege dieses Jahres hat man in Graz einiges mehr an Spitzenleistung in die Motoren hineingebracht – und damit naturgemäß etwas im unteren Bereich verloren. Zwangsläufig kam man deshalb auch hier zu vielstufigeren Getrieben. Die Kopfrippen sind jetzt zusätzlich durch Zwischenstege abgesteift. Und noch immer bemüht man sich mancherorts, hinter Cmyrals Geheimnis zu kommen, das der gegabelte Auspuffkrümmer in sich birgt!



Links: Neues gab es auch bei Maico. So trugen die Zylinderköpfe zwei Kerzen, zu getrennten, wahlweise anschaltbaren Zündspulen gehörend. Nur leider war in vielen Fällen, wenn umgeschaltet wurde, auch die zweite Kerze nicht mehr intakt, und es mußten dann beide Kerzen gewechselt werden. Hinzu kam, daß die eine von ihnen bei der Höhe des Motors nur schwer zu erreichen war – das kostete Leo Zeller die Goldene! Die entscheidende Verbesserung am Motor war aber zweifellos – außer einem verstärkten Getriebe – die Einführung eines Doppelketten-Primärtriebs (keine Duplex-Kette!). Und so unwahrscheinlich diese Lösung klingt – diesmal gab es keinen Kettenschaden bei den Maicos!





Die Leistung der von Simson/Suhl eingesetzten 75 ccm-Maschinen reichte nicht ganz, und die Lösung mit dem Vorgelege ist auch nicht mehr das Wahre. Aber auch in Suhl entwickelt man weiter, und es ist abzusehen, wann diese Motoren die ihrer Zuverlässigkeit ebenbürtige Leistung haben werden.

Eigentlich sollte das ein abschreckendes Beispiel sein – ein solches Motorrad, müßte man denken, gehört nicht auf eine „Olympiade des Motorradsports“ und hat dort wohl auch keine Chancen (die 175er SHL des Polen Jozwicki). Aber – der Mann fuhr eine Goldmedaille heraus. Also gehörten Mann und Maschine doch auf eine Sechstagesfahrt?
Fotos: V. Rauch

Sandbahn Endlauf in München

Nach einer Pause von 13 Jahren wurde heuer wieder eine Deutsche Sandbahnmeisterschaft ausgetragen. Die Ausschreibung erfolgte für Spezialmaschinen (ohne Seitenwagen) der 500 ccm-Klasse. Auf der gleichen Bahn, auf der 1954 die letzte Meisterschaft stattfand, nämlich dem Stadion des Bundes Bayerischer Motorsportler am Oberwiesenfeld in München, ging es auch diesmal um den Titel.

Aus den Wertungsläufen im Rahmen der Nord-Westdeutschen Bahnmeisterschaft (Gruppe Nord) sowie aus den Rennen in Herxheim, Eggenfelden, Niederrodenbach, Landshut, Vilshofen und Pfarrkirchen (Gruppe Süd) hatten sich insgesamt 18 Fahrer für den Endlauf qualifiziert. Der Endlauf bestand aus 9 Vorläufen, wovon jeder Fahrer drei zu bestreiten hatte, und einem Schlußrennen mit den 8 punktbesten Fahrern. Die Vorläufe gingen jeweils über vier Runden und wurden nach Punkten bewertet (6-4-3-2-1).

Als großer Favorit für den Meistertitel galt Manfred Poschenrieder aus Kempten, der sich ja auch in diesem Jahr den Titel eines Sandbahn-Europameisters sichern konnte. Gute Chancen räumte man auch Heinrich Sprenger (Bad Wiessee), sowie den Fahrern Jüngling Zierk und Kastl ein.

Der erste Punktelauf wurde zu einem Duell zwischen Rainer Jüngling (Sulzberg) und Manfred Poschenrieder, das letzterer für sich entscheiden konnte. Den dritten Platz erkämpfte sich Hans Zierk (Lehrte) vor Prante.

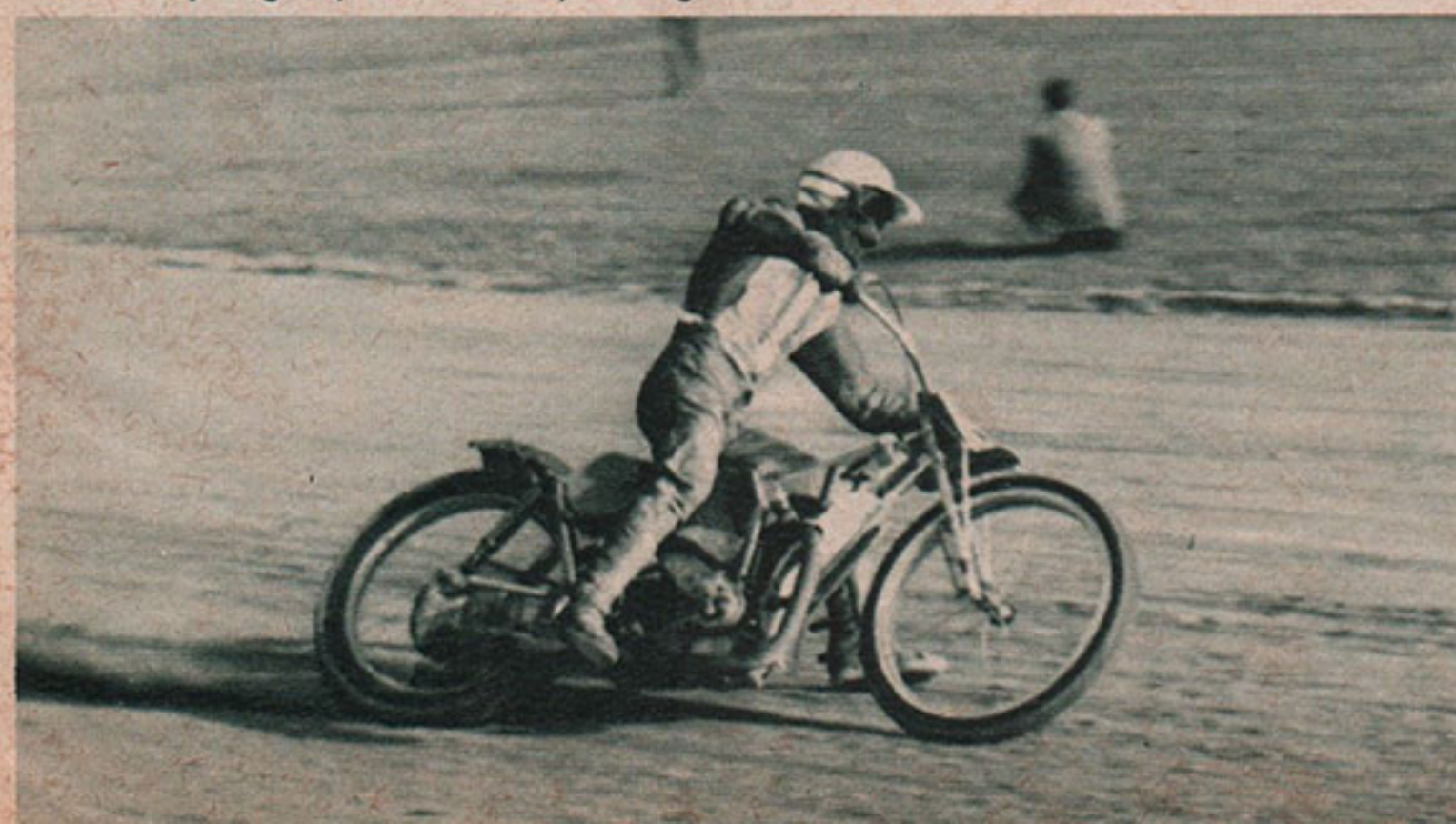
Den zweiten Lauf gewann der Hamburger Schlott. Jan Käter (Dorsten) fuhr als Zweiter durchs Ziel. Die beiden Münchener Dauderer und Aberl kamen auf die nächsten Plätze.

Nach spannendem Verlauf holte sich Kastl (München) den Sieg im dritten Punktelauf vor Heinrich Sprenger. Kastl erreichte dabei einen Schnitt von 106,0 km/h. Dritter war Horst Kinkelbur (Rothenuffeln).

Überlegener Sieger des vierten Laufes wurde Europameister Poschenrieder auf seiner Jap. Hans Zierk, der sich als bester Fahrer aus dem Norden erwies, sicherte sich den zweiten Platz. Käter und Schlott kamen als Nächste.

Heinrich Sprenger zeigte, daß er in bester Form war und gewann den fünften Punktelauf vor dem Münchener Dieter Dauderer. Alfred Aberl belegte den dritten Platz.

Heinrich Sprenger (Bad Wiessee) errang den Meistertitel.



Rudolf Kastl, der von Rennen zu Rennen besser wird, erkämpfte sich den Sieg im sechsten Vorlauf. Rainer Jüngling war hier Zweiter.

Mit 103,9 km/h gewann Manfred Poschenrieder den siebten Lauf vor dem Hamburger Schlott und dem Bielefelder Prante.

Der achte Vorlauf wurde von Heinrich Sprenger mit dem überragenden Schnitt von 106,7 km/h gewonnen. Rainer Jüngling erreichte den zweiten Platz vor Horst Kinkelbur und Jan Käter.

Der neunte und letzte Vorlauf sah Hans Zierk (Lehrte) in Front. Die beiden Münchner, Griebel und Dauderer, kamen auf die nächsten Plätze. Unterholzner enttäuschte und wurde nur Vierter.

Die acht punktbesten Fahrer aus den Vorläufen qualifizierten sich für das Schlußrennen, also den eigentlichen Endlauf, dessen Erstplatzierter den Meistertitel erringen würde. Ins Finale kamen Poschenrieder (Kempten), Jüngling (Sulzberg), Zierk (Lehrte), Schlott (Hamburg), Dauderer (München), Sprenger (Bad Wiessee) und Kinkelbur, letzterer erst nach einem Stechen gegen Käter.

Nun ging es also aufs Ganze. Infolge der Nervosität wurden zwei Fehlstarts verursacht. Aber dann klappte es endlich. Manfred Poschenrieder erwischte den besten Start und übernahm die Führung, jedoch schon in der ersten Kurve konnte Sprenger zu ihm aufschließen, und er zog dann in einer tollen Fahrt an Poschenrieder vorbei. Dieser versuchte immer wieder an den Führenden heranzukommen, doch gelang das nicht. Heinrich Sprenger (Bad Wiessee) konnte seinen Vorsprung bis ins Ziel hinein halten und wurde somit verdient Deutscher Sandbahnmeister 1967. Hinter Poschenrieder wurde Jüngling (Sulzberg) Dritter. Die nächsten Plätze belegten Kastl, Zierk und Kinkelbur.

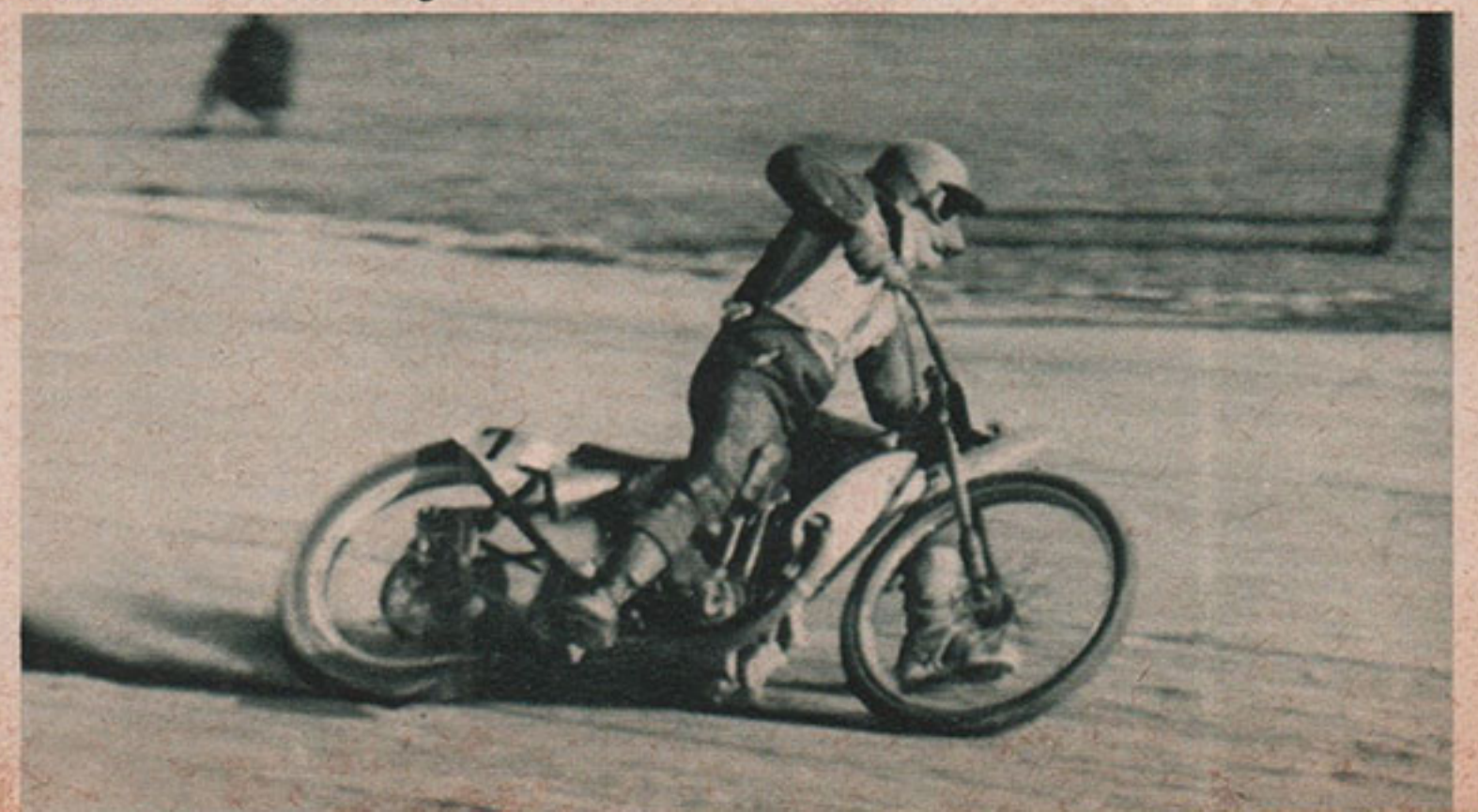
In der Lizenz-Seitenwagenklasse gewannen Knott/Prommersberger (Bad Tölz) das Blaue Band des BBM vor Gruber/Betzl aus Ismaning.

Bei den Ausweissfahrern siegte Raab (Mühldorf) vor Kullmann (Gräfelfing).

Den Abschluß der Veranstaltung bildete das Rennen der Lizenz-Soloklasse um das Blaue Band. Startberechtigt waren die Teilnehmer am Meisterschaftsfinale. Bei diesem Lauf konnte Manfred Poschenrieder Revanche nehmen und sich den Sieg vor Heinrich Sprenger und Hans Zierk holen.

Schwaiger

Manfred Poschenrieder gewann das Blaue Band des BBM.



Fahr'n wir mal 'nen Weltrekord!

Der größte italienische Motorenhersteller, die Firma F. B. Minarelli, die im Lauf der letzten Jahre beachtliche Erfolge mit ihren Motoren bei italienischen Motorradrennen erzielten und im Herbst 1966 fünf Weltrekorde in der Klasse bis 75 ccm aufstellen konnte, nahm sich die diesjährige Mailänder Motorradausstellung zum Anlaß, um erneut auf Rekordjagd zu gehen. Und zwar hatte man sich diesmal den Rekord über die Viertelmeile mit stehendem Start in den Klassen 50 und 175 ccm vorgenommen.

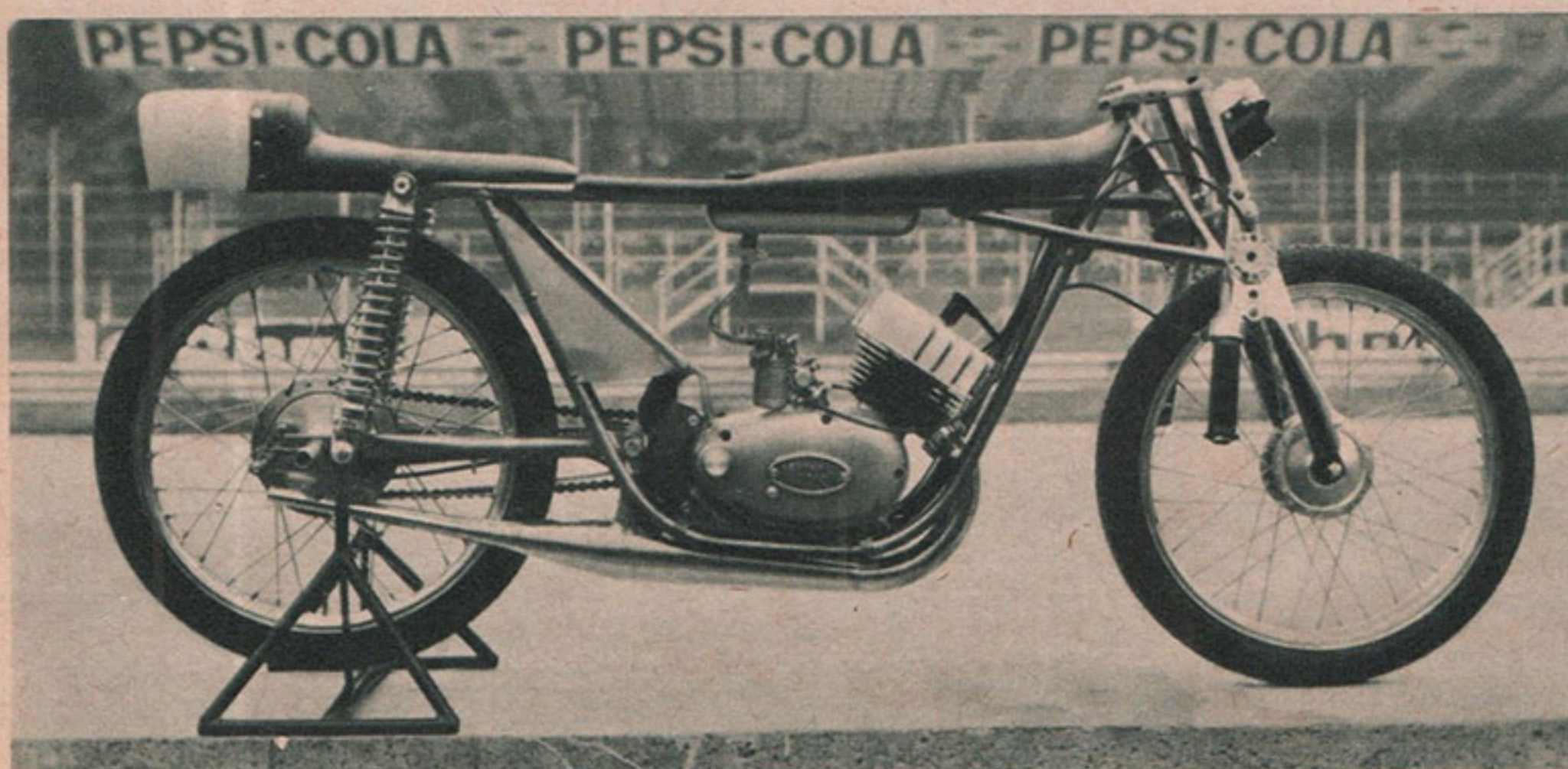
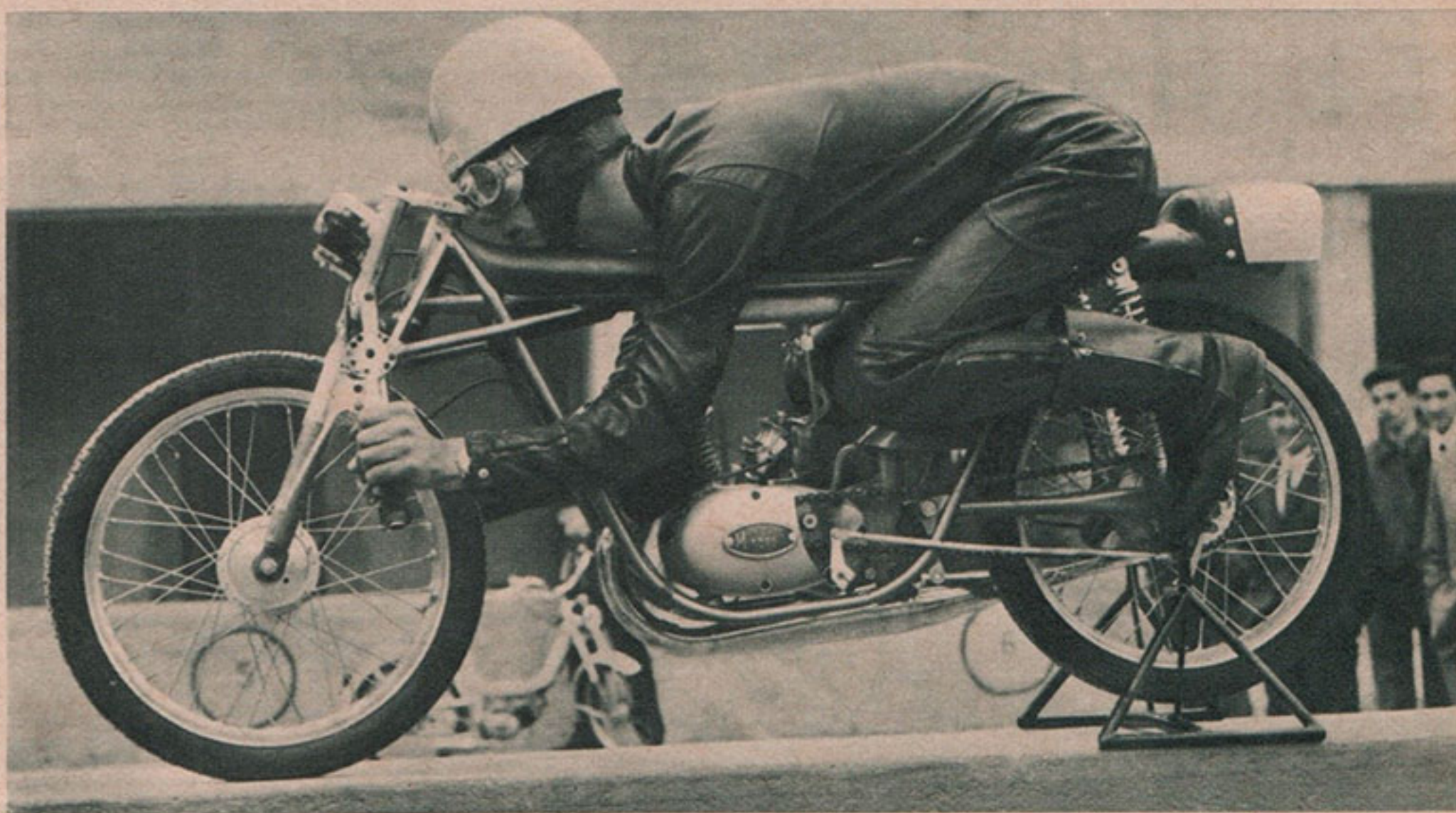
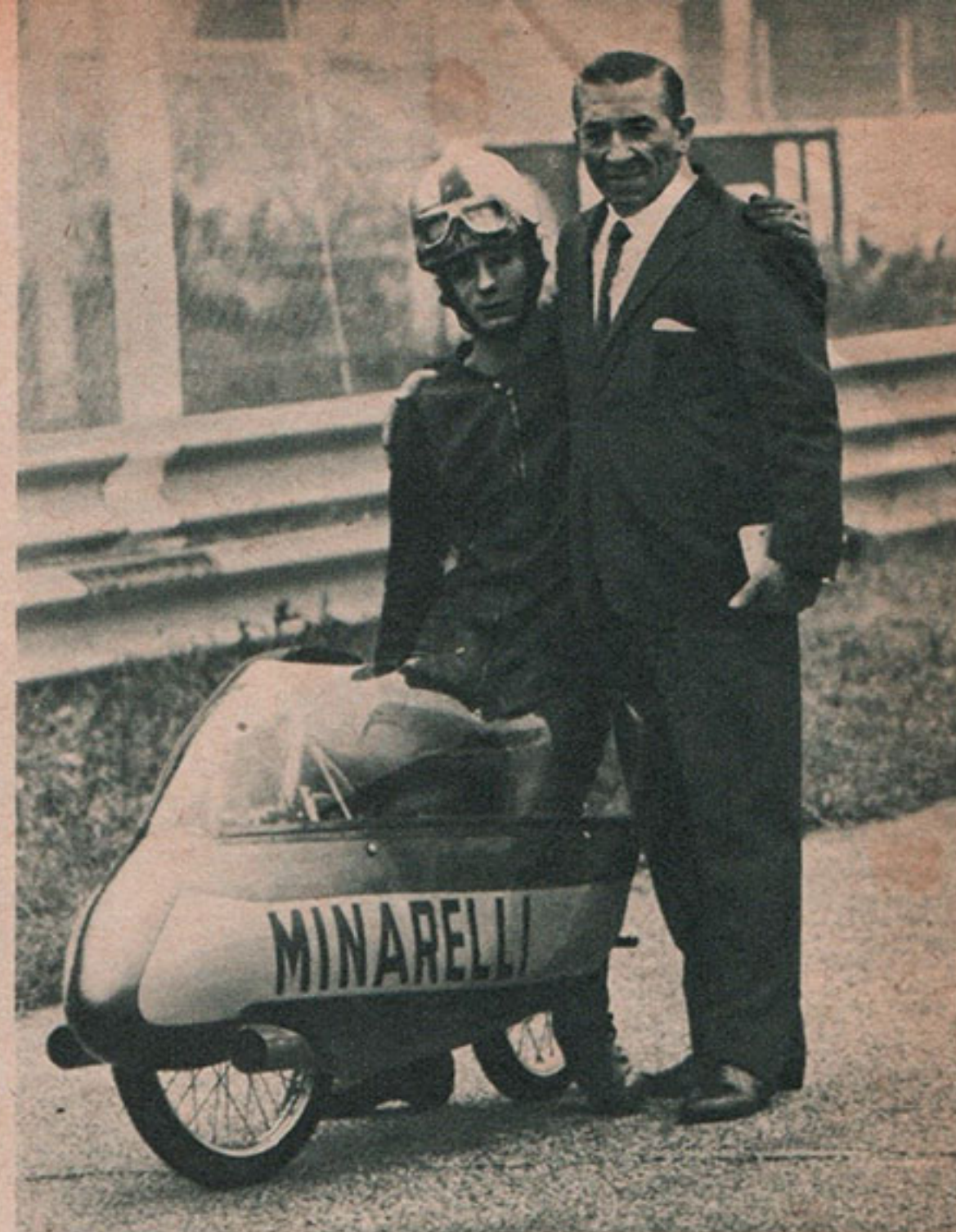
Bei ausgezeichnetem Wetter wurden die Rekorde am 15. Oktober d. J. auf dem Autodrom von Monza gefahren; im Sattel der Rekordmaschinen saß der junge Minarelli-Werksfahrer Otello Buscherini, der mit seinen nur 48 kg für diesen Einsatz besonders geeignet erschien.

In der 50 ccm-Klasse wurde mit einer Zeit von 18:80.5, entsprechend einer Geschwindigkeit von 77,022 km/h, der bisher von der Firma Kreidler gehaltene (vor zwei Jahren in Amerika mit einer speziell hergerichteten Doppeldrehschiebermaschine mit 19:58.0 = 73,950 km/h aufgestellte) Weltrekord bemerkenswert verbessert. Bemerkenswert nicht zuletzt deshalb, weil es sich bei der eingesetzten Minarelli-Maschine keineswegs um eine Grand Prix-Maschine handelte, sondern um einen weitgehend seriennahen Viergang-Motor, der lediglich insofern „Spezial“ war, als der Gaseintritt nicht durch den Kolben, sondern durch ein Membranventil am Kurbelgehäuseanschluß gesteuert wurde.

Membransteuerungen bei Zweitaktmotoren sind nichts Neues — bei Titan in Österreich und DKW in Zschopau hat man sie, in Serien- und Renn-

Leute haben sich aber eine Lösung ausgedacht, die diesem Nachteil der Membransteuerung gerade bei hochdrehenden Hochleistungsmotoren beikommen soll: nach ihren (ungenauen) Angaben findet eine teilweise Zwangssteuerung des Membranventils durch einen schmalen Nocken auf einer der Kurbelwellen-Hubscheiben statt, die der Membran zwar gestattet, völlig automatisch und nur durch die Druck/Unterdruckverhältnisse im Kur-

Rechts: Rekordfahrer Buscherini mit seinem Chef, Sign. Minarelli. Unten: Die Position auf der 50er Rekordmaschine.



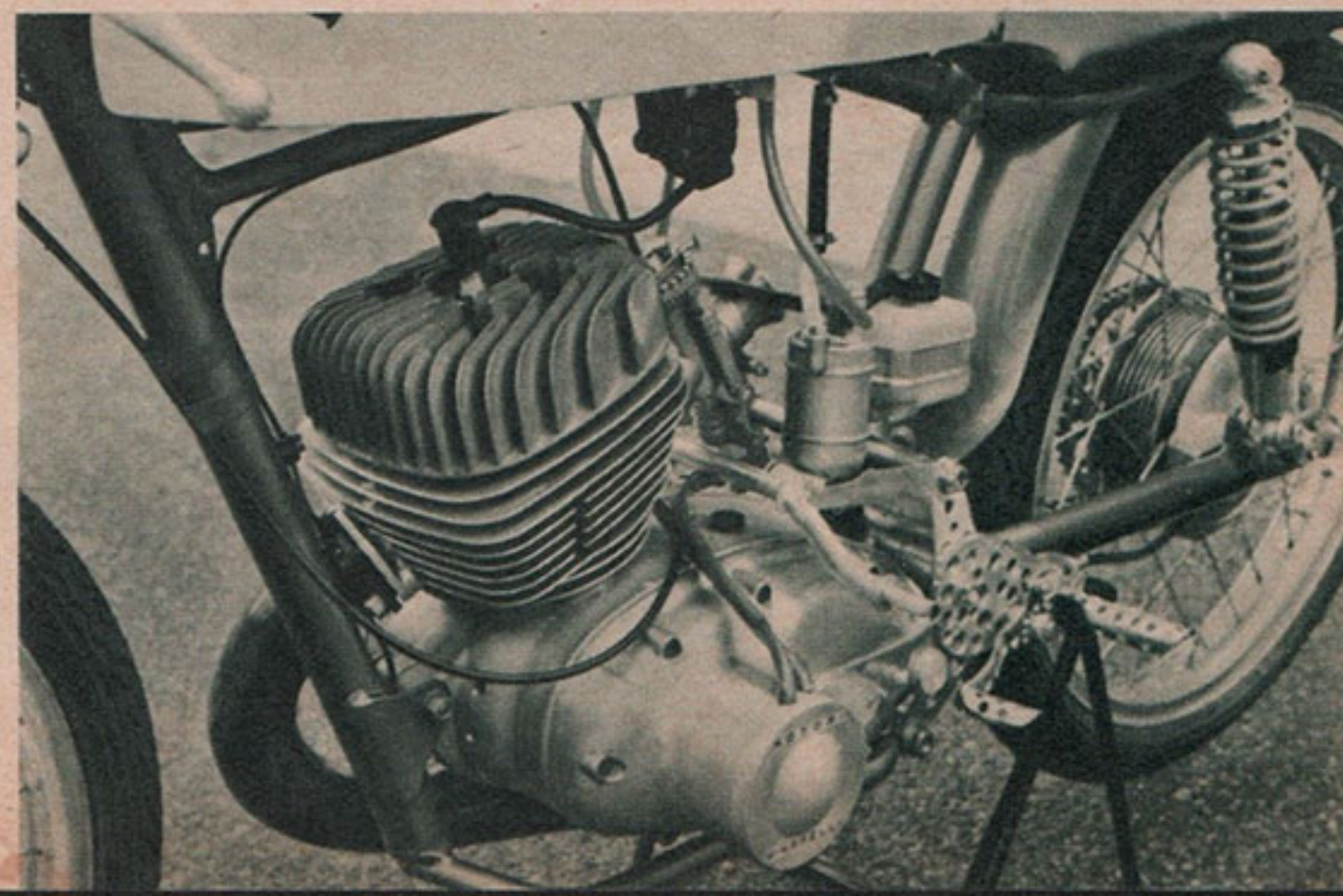
belraum bedingt, im richtigen Zeitpunkt die Einlaßöffnung abzusperren, die aber den Öffnungsvorgang in fester Abhängigkeit vom Kurbelwinkel steuert und so das unkontrollierte und gefährliche Aufschwingen der Membran verhindern soll. Verglichen mit schlitzgesteuerten Minarelli-Motoren war der günstige Einfluß dieser Membransteuerung offensichtlich: die Leistung stieg ohne andere Änderungen von 8 auf 10 PS, d. h. um mehr als 20%, während sich für die höhere Leistung nur ein Drehzahlanstieg von 10 000 auf 11 000 U/min ergab. Dabei wurde derselbe Vergaser mit 18 mm Durchlaß und dasselbe Verdichtungsverhältnis (12:1) verwendet. Die Schmierung erfolgte durch Beigabe des Motorenöls im Verhältnis 1:25 zum 98 Oktan-Kraftstoff.

Weitere Einzelheiten des Rekordmotors: Bohrung und Hub 38,8 bzw. 42 mm, Schwungradzylinder an der linken Motorseite, Primärtrieb über Stirnzahnräder rechts, Doppelschleifen-Rohrrah-

(Schluß auf Seite 718)

motoren, bereits vor über 30 Jahren angewandt, und später hat dann Fichtel & Sachs die Membransteuerung für Mopedmotoren wieder aufgegriffen. Nachteilig an solchen Membransteuerungen (die zweifellos Vorteile hinsichtlich besserer Füllung des Vorverdichtungsraums und damit dann auch des Arbeitszylinders schon bei niedrigen Drehzahlen bringen) war immer, daß bei hohen Drehzahlen die Membranzungen in unkontrollierte Schwingungen gerieten, die einmal den korrekten Steuervorgang beeinträchtigten, zum andern aber bald zum Bruch auch des hochwertigsten Membran-Materials führten. Die Minarelli-

Oben: Das Bild zeigt gut den Aufbau des leichten Doppelrohrrahmens der 50er Rekordmaschine und die Anordnung des Vergasers am Kurbelgehäuse des ansonsten weitgehend normalen Motors. Rechts der 175er Rekordmotor mit Pumpenschmierung (Öltank hinter dem Vergaser) — 22 PS bei 9000 U/min, 30 mm Dellorto-Vergaser, 12:1 verdichtet, Bohrung und Hub 60,6 × 60 mm.



Meisterschaftsbeginn der Trialfahrer in

Holzkirchen und Garmisch

Wie im letzten Jahr begann auch die diesjährige Meisterschaftssaison der Trialfahrer in Südbayern, nur daß diesmal der 1. Lauf in Holzkirchen und am folgenden Tag der 2. Lauf in Garmisch-Partenkirchen stattfanden. Beide Veranstaltungen wiesen ein erstaunlich gutes Nennungsergebnis auf, und besonders erfreulich war die große Zahl norddeutscher Teilnehmer.

Der Kreis der Trialfahrer wird, nach einer gewissen Stagnation, offenbar wieder größer, wohl auch nicht zuletzt deshalb, weil sich der Trialsport, im Gegensatz zum Zuverlässigkeitssport, doch mit wesentlich geringerem finanziellen Aufwand betreiben läßt. So waren in Holzkirchen eine Anzahl auffällig junger Leute am Start, die trotz ihrer Jugend ausgezeichnete Leistungen zeigten und die hoffen lassen, daß das Trialfahren eine Belebung erfährt. Vielleicht könnte man sagen, nach zwei Veranstaltungen sei dieser Optimismus doch etwas verfrüht — wer weiß, wie lange diese Neuen bei der Sache bleiben, wenn sie erst einige schwere Veranstaltungen erlebt haben. Aber leicht waren diese beiden Trials wirklich nicht, das haben die Neulinge schon bewiesen, denn sowohl in Holzkirchen wie auch in Garmisch ließen sie manchen bekannten guten Lizenzfahrer hinter sich.

Eine Ausnahme gab es da: Gustav Franke. Für ihn boten viele Sektionen keine Schwierigkeiten, und wer ihm aufmerksam zusah, merkte bald, wieso er so wenig Fehler machte. So wie Franke die Sache anging, wie er in der ersten Runde die Sektionen abließ und Meter für Meter studierte, mit der Hand manchmal den Boden nach versteckten Wurzeln oder Steinen abtastete — das war einmalig. Ohne diese Vorbereitung würde auch er trotz seines fahrerischen Könnens und seines gut gehenden Motorrads manchen Punkt mehr kassieren.

Bei vielen Fahrern hatte man den Eindruck, sie hätten sich beim Begehen der Sektion nur deren Verlauf, weniger aber ihre Beschaffenheit angesehen, denn wenn sie dann in die Sektion einfuhren, machten sie an Stellen Fehler, wo man meinte, hier hätte der Mann doch vorher sehen müssen, daß beim Überfahren dieser Wurzel oder dieses Steines das Rad wegrutschen muß. Es sind hier ausdrücklich einige Stellen gemeint, die auch von weniger bekannten Fahrern mit 0 Fehlern überwunden wurden und wo „alte Hasen“ bis zu 3 Punkten erhielten!

Das Trial in Holzkirchen fand, bis auf eine Ausnahme, in den schon bekannten Sektionen statt, und fast wortgetreu, wie dies im MOTORRAD über die letztjährige Veranstaltung bemängelt wurde, äußerte sich ein Fahrer („die könnten sich langsam mal etwas Neues einfallen lassen“), als er in Garmisch vom Chronisten über den Verlauf des Holzkirchner Trials befragt wurde (aus terminlichen Gründen war ihm der Besuch des 1. Laufes nicht möglich). Die Organisation gab dort keinen Anlaß zu Kritik, wenn man vom späten Beginn der Preisverteilung absieht.

In den einzelnen Wertungsgruppen hatte es keine Überraschung gegeben. So siegte in der Wertungsgruppe I der Lizenzfahrer Josef Wolfgruber mit 26 Strafpunkten vor Werner Linz (31 Punkte), Martin Lechner (34 Punkte), Ludwig Terne (38), Gerhard Munker (41) und Lorenz Specht (46). Man sieht, groß waren die Unterschiede nicht.

Bei den Ausweisfahrern der Wertungsgruppe I konnte sich Reinhard Christel (68 Punkte) vor Martin Anker (73 Punkte) und Erwin Forster (75 Punkte) behaupten.

In der Wertungsgruppe II der Lizenzfahrer ließ Franz Brandl mit 21 Punkten Günter Sengfelder (33 Punkte) und Harald Schneider (39 Punkte) sicher hinter sich, während Siegfried Gienger mit 46 Punkten den 4. Platz belegte.

Bei den Ausweisfahrern dieser Klasse hieß es: 1. Kurt Utschig (67 Punkte), 2. Werner Eisenmann (69 Punkte) und 3. Ludwig Eglseer (72 Punkte).

In der Wertungsgruppe III errang Gustav Franke mit 12 Punkten neben dem Klassen- auch den Tagessieg. Hinter ihm wurden Johann Atzinger mit 25 Punkten und Hans Cramer mit 48 Punkten auf Platz 2 und 3 gewertet, gefolgt von Wolfgang Fendrich (49 Punkte) und Horst Andres (67 Punkte).

Bei den Ausweisfahrern siegte Felix Krahnstöver mit 33 Punkten vor Rainer Scherzl (34 Punkte) und Thomas Krey (50 Punkte).

Stellt man eine Gesamtwertung auf, so rangierte in Holzkirchen der Ausweisfahrer Krahnstöver punktgleich mit Sengfelder auf dem 6. Platz, und auf dem 7. Platz lagen, auch wieder punktgleich, Lizenzfahrer Lechner und Ausweisfahrer Scherzl — bei dieser Besetzung für die beiden Nachwuchsmänner ein großer Erfolg.

★

Der 2. Lauf in Garmisch begann mit einer halben Stunde Verspätung. Das lag aber nicht am Veranstalter, sondern an den Fahrern, die sich ihre Verspätung von Fahrleiter Seeberger berechtigterweise vorhalten lassen mußten. Was wäre gewesen, hätte man in Garmisch pünktlich gestartet und wäre nicht so großzügig verfahren, die Bummelanten doch noch zuzulassen? Das Starterfeld um gut ein Viertel zu reduzieren wäre zwar gerecht, der Sache aber nicht dienlich gewesen.

Dem Garmischer Club steht am „Esel“ ein Gelände zur Verfügung, das es ihm ermöglicht, Trial-Sektionen jeden Schwierigkeitsgrades auszusuchen. Dazu findet er bei der Bundesbehörde für Vermögensverwaltung immer

ein offenes Ohr und hat, was die Benutzung dieses Areals betrifft, nie Schwierigkeiten. Damit es ja nicht einmal völlig reibungslos geht, findet sich immer wieder ein paar Mißgünstige, die es in diesem Jahr fertigbrachten, Richtungspfeile zu entfernen oder umzudrehen, so daß sich in der ersten Runde einige Fahrer verfahren. Aber der Schaden war schnell behoben, und der weitere einwandfreie Ablauf der Veranstaltung war gesichert.

Die erste, fünfte und sechste Sektion befanden sich unmittelbar bei Start und Ziel. Die dritte und vierte Sektion waren zu Fuß in 10 Minuten erreichbar, nur die zweite Sektion, die Wasserdurchfahrt durch die Loisach, erforderte einen längeren Marsch (bei dem herrlichen Herbstwetter kein Problem). Für die Fahrer gab es zwischen den Sektionen Geländeabschnitte schwerster Güte, von denen einzelne Stücke allein schon ganz dicke Sektionen gewesen wären. Weniger schön war ein großer Streckenabschnitt auf der Straße zur Staatsgrenze bei Griesen, der nur wegen der erforderlichen Mindeststreckenlänge eingebaut wurde und deutlich zeigte, wie unsinnig diese Bestimmung ist.

Die erste Sektion bestand aus drei Kehren an einem Steilhang zwischen Bäumen abwärts und führte in einen Rechtsbogen, dem nochmals zwischen Bäumen drei Kehren folgten, steil nach oben. Für die Spitzenfahrer bot dieser erste Abschnitt keine großen Schwierigkeiten und wurde von einem Teil fünfmal mit 0 gefahren (Specht, Atzinger und Krahnstöver). Franke holte sich hier bei der vierten Durchfahrt seinen einzigen Punkt dieser Runde. Der Sieger der Wertungsgruppe I, Wolfgruber, fuhr 0 — 1 — 0 — 0 und blieb dann in der letzten Runde einmal ganz stehen: 5 Punkte. Sengfelder kassierte in der dritten Runde 3 Punkte, und Brandl machte in Runde 2 und 3 einmal „Dab“.

Sektion zwei, die Wasserdurchfahrt durch die Loisach, sah auf den ersten Blick schwerer aus als sie tatsächlich war. Über eine Stufe ging es ins Wasser, und wer auf der Hut war, konnte den Tücken im Wasser versteckter Steine durch Balance begegnen. Um einen Brückenpfeiler herum mußte noch einmal ein Stück im Wasser gefahren und dann eine kurze Auffahrt auf Grasboden zum E-Schild überwunden werden. Hier kam es ganz selten vor, daß ein Fahrer mal einen Fuß zu Hilfe nehmen mußte, und entsprechend oft erschien dann auch in der Punktliste die Null.

Den kleinen Holzsteg über die Loisach durften die Fahrer nur schiebend überqueren, damit sie anschließend die große Schleife auf der Bundesstraße unter die Räder nehmen konnten, die fast bis unmittelbar neben das E-Schild der zweiten Sektion zurückführte. Dafür kam anschließend eine Steilauffahrt von ca. 200 m Länge, die manchem schwer zu schaffen machte und nicht nur motorisch einiges abverlangte.

Die dritte Sektion führte in eine sehr steile Rinne, die am unteren Stück erst einmal quer durchfahren werden mußte. Die Schwierigkeit in dieser Sonderprüfung lag in der Wiedereinfahrt, denn wenn beim Erreichen des Rinnengrundes der Motor nicht sofort voll durchzog, gab es Punkte. Absolut fehlerfrei blieben hier nur Terne (der diesen Abschnitt vielleicht kannte, da er aus Grainau kommt) und Krahnstöver, der Ausweisfahrer! Specht schaffte die ersten beiden Runden mit 3 Punkten und blieb dann fehlerfrei. Brandl erhielt nur in der ersten Runde 3 Punkte, während Gienger nur in der zweiten Runde 5 Punkte eintragen lassen mußte. Auch für Franke bot dieser Abschnitt Schwierigkeiten, denn hier bekam er die „meisten“ Punkte aller Sektionen, einmal 1 und einmal 3.

Die vierte Sektion lag wenige Meter unter der eigentlichen „Sammy-Miller-Sektion“. 40 Meter „schottisches“ Bachbett, also dicke Steine, und als Abschluß eine Kehre links heraus. Erstaunlich wenig Fehler wurden hier gemacht, und selbst die sogenannten „Sandfahrer“ aus Norddeutschland schafften es einige Male mit Null. Daß hier nicht die eigentliche „Miller-Sektion“ gefahren wurde, soll auf ein Mißverständnis zwischen Fahrleiter Seeberger und Funktionären zurückzuführen gewesen sein. Als Seeberger die „falsche“ Sektion sah, war es zu spät zum Umstecken, weil einige Fahrer schon passiert hatten.

Sektion fünf und sechs waren dann „das Salz an der Suppe“, das heißt, beide waren wirkliche Meisterschaftssektionen. Die fünfte Sektion begann mit einer ca. 20 Meter langen Schrägfahrt an einem Hang, an dem man zum Stehen kaum Halt fand. Dann ging es um einen Baum herum den Hang in der Falllinie nach unten in einen Bach, darin ein kurzes Stück aufwärts bis zu einer Kehre mit Auffahrt zum Gegenhang und an diesem um kleine Bäume und über heimtückische Wurzeln entlang zu einer etwa 75 cm hohen Stufe, wo die Motorräder regelrecht wieder ins Bachbett plumpsten. Specht fuhr sie unterschiedlich mit 3 — 5 — 0 — 1 — 0, Terne war da schon besser mit 5 Punkten in Runde 4 und sonst „Null“, Aber Wolfgruber fuhr so geschickt, daß ihm nur in der 5. Runde 1 Punkt notiert wurde. Sengfelder schaffte es mit 2mal einem Punkt, Brandl mußte einmal 3 Punkte einstecken und Gienger bekam 0 — 0 — 1 — 3 — 0 auf sein Konto. Nur Franke und Krahnstöver schafften es bei allen Durchgängen mit 0 Fehlern durchzukommen.

Die sechste und letzte Sektion war ein einziges Auf und Ab an einem Waldhang, um Bäume herum und über Wurzeln mit einigen ganz engen Kehren und steilen Auffahrten. Dazu war diese Sektion so lang, daß ein Fahrer sagte: „die hört gar nicht mehr auf, da geht einem fast die Luft aus“ — was durchaus glaubhaft war, da die schweren Zwischenstücke viel Kraft kosteten.

Um es gleich zu sagen: fehlerfrei blieben nur Wolfgruber und Franke. Atzinger holte sich im ersten Durchgang 5 Punkte, um es dann immer mit Null zu schaffen. Auch Gienger schnitt mit 0 — 3 — 1 — 0 — 0 für diese Verhältnisse gut ab, aber das übrige Feld erhöhte die Punktkonten teilweise beträchtlich.

(Schluß auf Seite 718)

Das Gesetz verlangt...

eine Menge zusätzlicher Teilchen und Aggregate, ohne die unsere Motorräder um keinen Deut schlechter fahren würden, ohne die sie aber auch durch keine TÜV-Prüfung hindurchrutschen würden, weil sie dann nämlich als „verkehrsunsicher“ gelten. Es leuchtet natürlich ein, daß der heutige Massenverkehr, der von sanften Schläfern nur so wimmelt, einige Dinge erforderlich macht, von denen sich unsere Väter noch nichts träumen ließen, die sie noch als ausgemachten, nutzlosen Spielkram abtaten. Denken wir nur mal an die Rückspiegel und die Blinker. Haben Sie es noch erlebt, wie seinerzeit, als die Rückspiegel Zwang wurden, große Diskussionen aufkamen, warum denn plötzlich die jahrzehntealte Tradition des „Sich-umsehens“ nicht mehr ausreichen sollte? Und gar bei der Einführung der Blinker erst wurde heftig geschimpft, wenn auch nicht so sehr im Hinblick auf die verkehrsmäßige Notwendigkeit, als vielmehr darüber, daß schon wieder ein Zusatzaggregat die schwache Zuverlässigkeit der Motorräder noch weiter in den Keller drücken sollte. Denn zuverlässige Blinker waren unbekannt, sind es teilweise bei einigen Marken auch heute noch. Vibrationen machen ihnen das Leben sauer.

Den Rückspiegeln geht's nicht anders, auch hier steht wieder der Nutzen innerhalb des hektischen Verkehrs unserer Tage der Vibrationsempfindlichkeit gegenüber. Und man mag zu diesen Zusatz-Fehlerquellen stehen wie man will, man wird sich jedenfalls überlegen, daß solch ein Ding, wenn es schon dran sein muß, auch wenigstens funktionieren sollte.

Darüber wollen wir heute ein paar kleine Erfahrungen berichten, denn gerade Blinker und Rückspiegel werden werksseitig häufig sehr lieblos zusammengestastet... der Effekt ist dann danach.

Rückspiegel

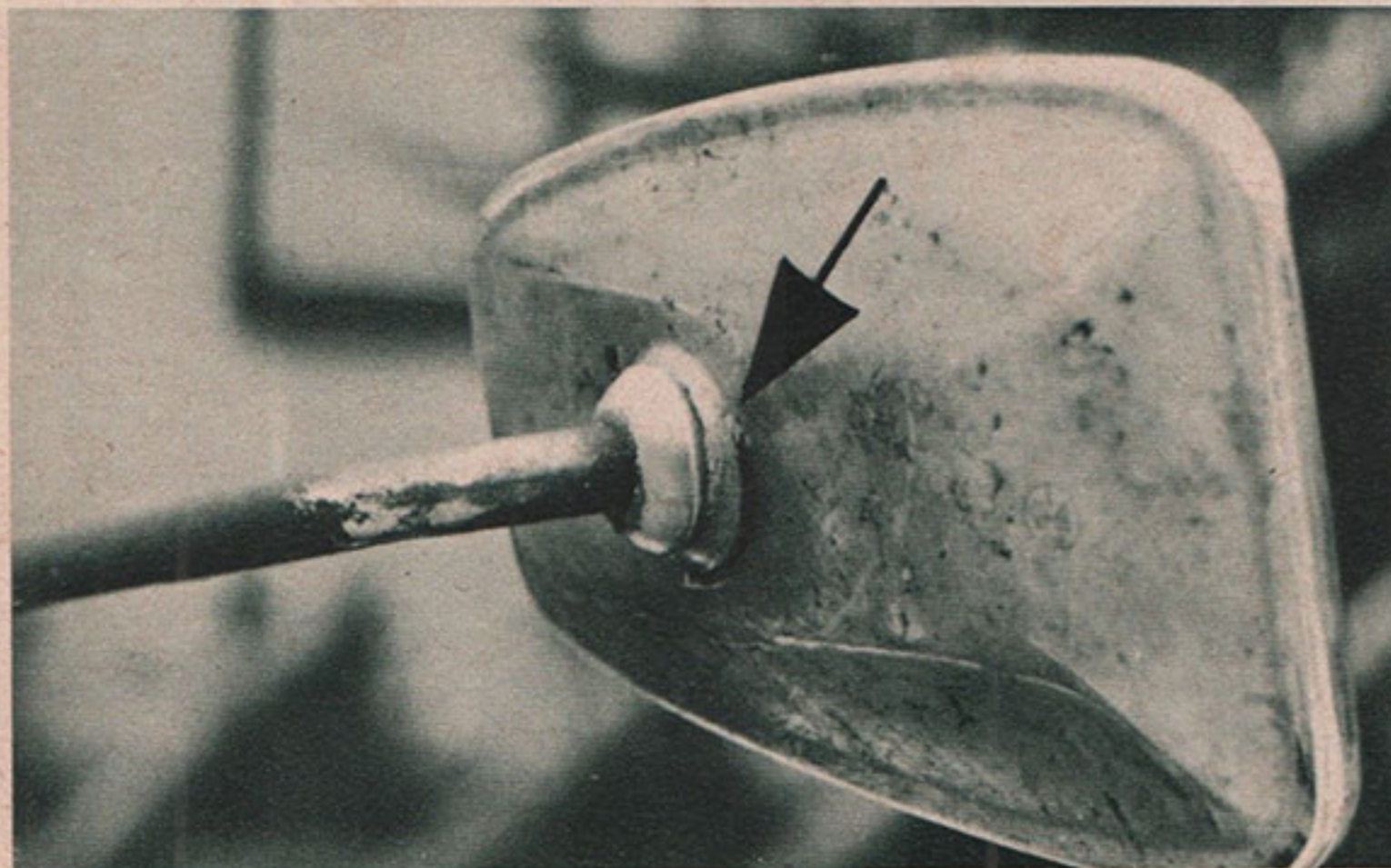
Gescheite Lösungen sind selten, das muß nicht erst erwähnt werden. Wenn man aber bei einem Fabrikat entdeckt, daß die Spiegelstange mit einem Linksgewinde in den Kupplungsgriffträger eingeschraubt ist, damit sie sich nicht durch Winddruck selbst losdrehen kann, dann freut man sich. Und ärgert sich später, nach etwa 15 000 bis 20 000 km, daß die Spiegelstange nur 8 mm Durchmesser hatte und deshalb kurz über dem schönen Linksgewinde abvibrierte. Neuer Originalspiegel ist wegen des Gewindes dann Zwang.

Oder man sieht sich die geldsparenden Ausführungen an, die sogar den Neckermann-Einkäufern leider in die Finger geraten sind. Plastik ist ja ganz schön, trägt auch erheblich zur Gewichtsverminderung am äußeren Ende der Spiegelstange bei, aber haltbar ist diese Konstruktion noch nicht. Wo mir Plastik-Spiegelgehäuse bisher begegnet sind, beherbergten sie nur ein paar übriggebliebene Scherben. Sichtlich hat das Glas innerhalb des Kunststoffrahmens nicht den nötigen Halt.

Aber auch ein Blechrahmen ist den Ansprüchen nicht immer gewachsen. Mehrere Spiegel habe ich bereits verloren, weil die Blechfassung durch das Glasgewicht überlastet war, dauernd in Schwingungen geriet und dann an der Biegestelle abriß. Dicht überm Verstellgelenk knackt's eines Tages, und man kann den Resten nur noch hinterdreinschauen. Die Kugelform ist fertigungsmäßig ein kritischer Punkt, hier wird das ohnehin schon dünne Blechteil tiefgezogen, also noch dünner geformt, wo eigentlich eher eine Verstärkung liegen sollte.

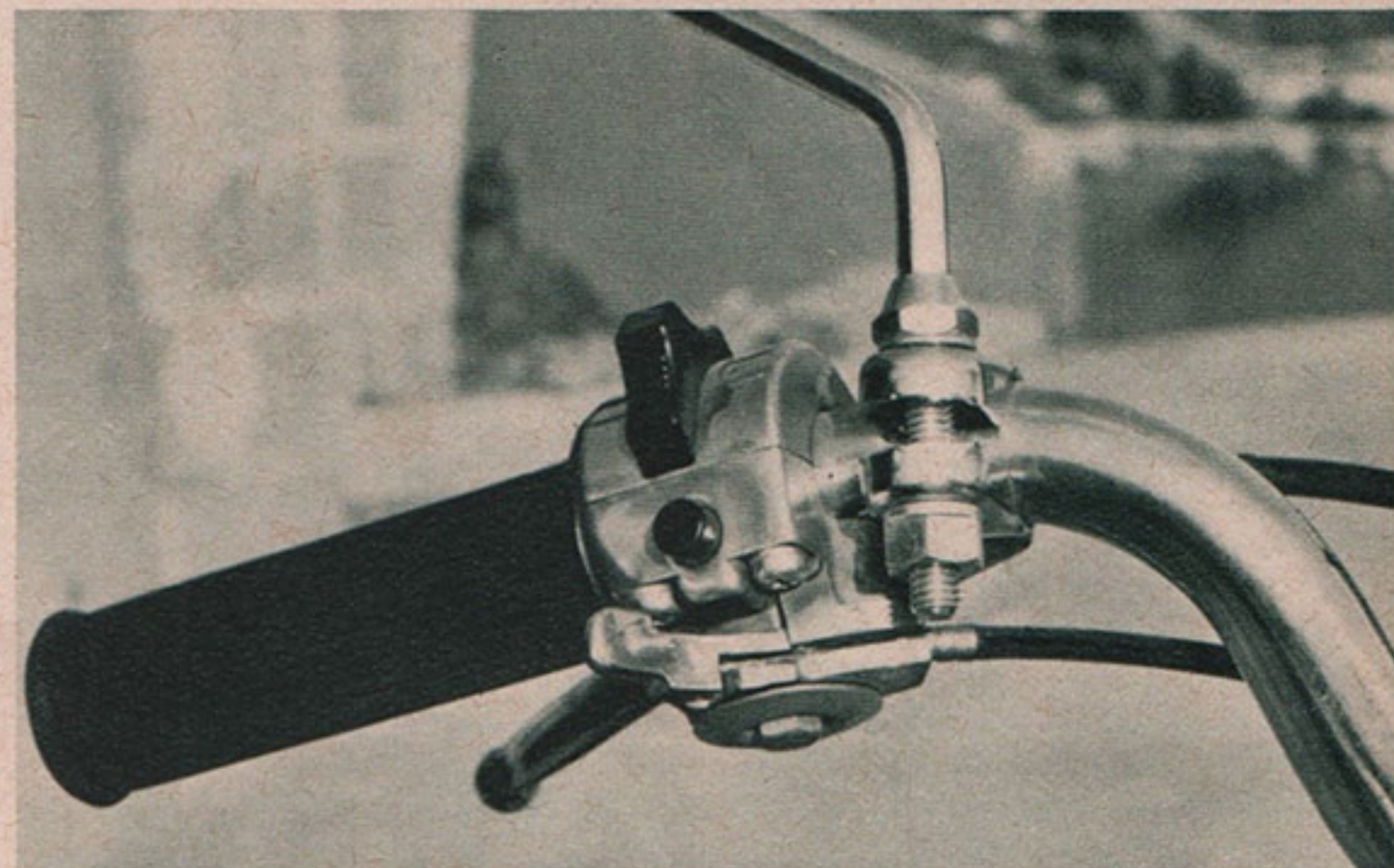
Der Hersteller weiß natürlich davon nichts, die gleichen Spiegelkonstruktionen bewähren sich in Tausenden von Automobilen seit „Dschahren-den“... Ein Auto hat aber nicht diese direkten Vibrationen an der Spiegelhalterung. Und so brechen die Spiegel, teils an der Stange, teils an dem Kugelgelenk, teils auch, wenn außer dem Gelenk noch eine Schelle dort oben für Verstellbarkeit sorgt, eben an dieser Schelle. Man tröste sich, diese Krankheit ist international, sofern es sich um serienmäßige Spiegel handelt.

An der mit Pfeil bezeichneten Stelle sind schon viele Spiegel abgefallen.



Die meisten Haltestangen für die Spiegel sind ja heute schon irgendwo fest eingeschraubt. Mal in den Träger des Kupplungshebels, mal in eine aufgesetzte Gewindebohrung auf dem Profillenker und manchmal auch auf gesonderte Klemmböcke, an denen dann auch die Arme für die Blinkleuchten sitzen. Bei all diesen Anbringungsarten braucht man sich nicht mehr allzu viele Sorgen zu machen, wenn die Kontermutter schön schlank ausläuft und einen genügend engen Hals hat, dann werden die Stangen weich gehalten und werden nur in seltenen Fällen am obersten Gewindengang abbrechen. Eben nur dann, wenn sie wesentlich zu dünn geraten sind.

Aber man findet auch noch die altertümliche Schellenbefestigung für die Spiegelstange, die vielleicht hält, dafür aber an der Klemmstelle am Lenker nach recht kurzer Zeit Druckmarken und damit auch Roststellen hinterläßt. Einmal ganz abgesehen davon, daß das Gewinde sehr weit freiliegt und trotz Verchromung von selbst zu rosten beginnt. Man kann es ja nicht putzen. Alle diese Spiegelhalterungen sind von den Gedanken an einen möglichst geringen Preis getragen, die Herstellungskosten sollten niedrig bleiben. Aber man hat das Gefühl, als ob es nicht viele Gedanken waren, die man sich dabei machte, denn es gibt tatsächlich Spiegelkonstruktionen, die sowohl in der Haltbarkeit als auch hinsichtlich der Gestellungskosten weit überlegen sind. Man sehe sich dazu nur das Bild auf der nächsten Seite oben an, der Spiegelträger ist ein einfaches Aluteil, erfordert keine vielfältigen Arbeitgänge und ist trotzdem stabil. Vor allem auch ist die Stange selbst sehr kurz und hat die richtige profilierte Form. Es geht also auch serienmäßig.



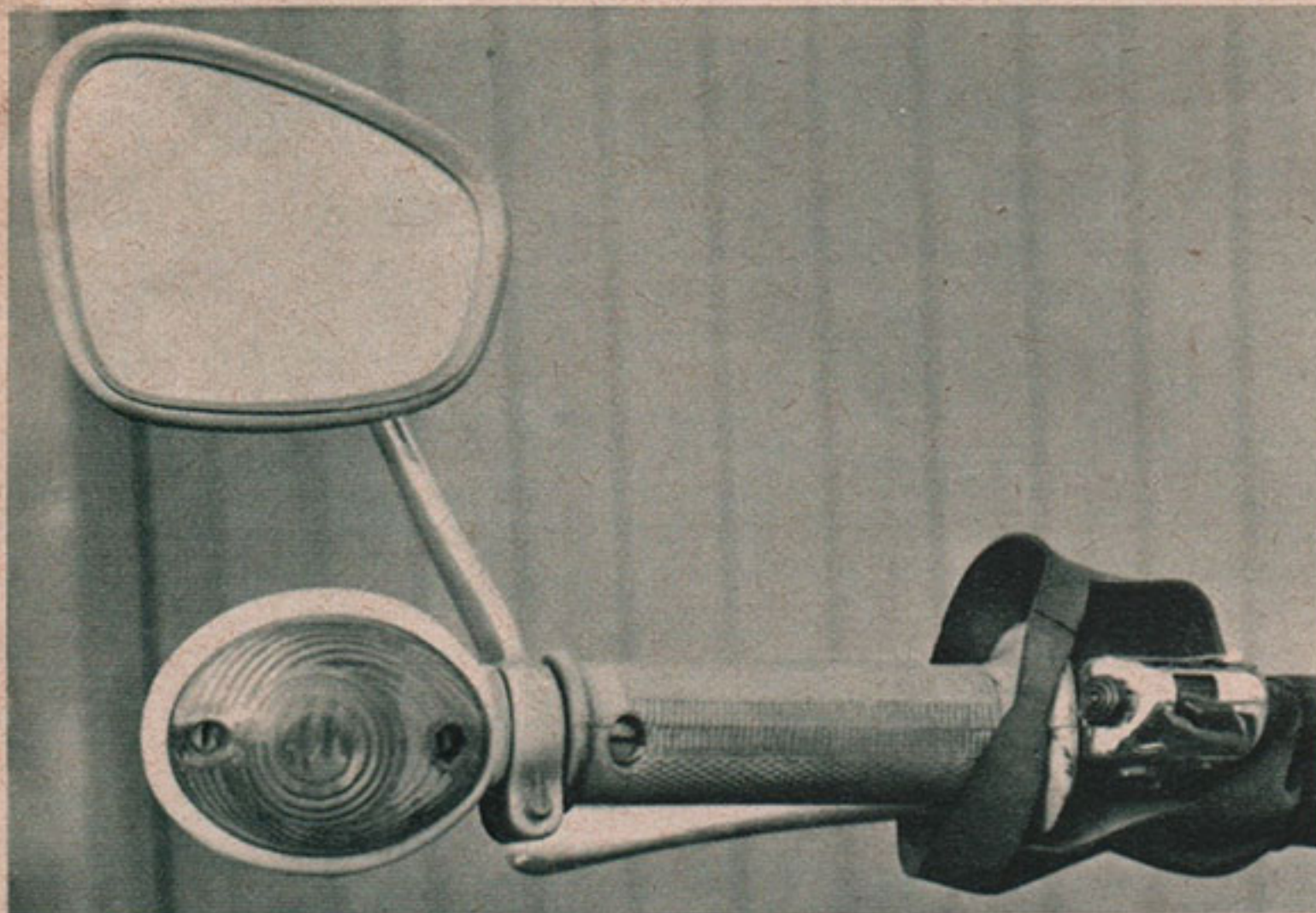
Klemmschellen bringen Roststellen am Lenker, sind aber selten geworden.

Sobald man als Bastler sich der normalen Spiegel annimmt, kann man aber mit geringem Aufwand schöne Lebensdauer erzielen. Ich denke gar nicht an zusätzliche Verstärkungen, die etwa an die Stange geschweißt werden oder gar auf den Glasrahmen aufgelötet werden, alles ist viel einfacher. Halten Sie beim Fahren nicht ab und zu den Spiegel fest, damit Sie etwas sehen können? Und haben Sie sich dabei nicht ebensooft schon gewundert, wie gering die Haltekraft war, die den Spiegel wirklich zur Ruhe brachte? Da müßte doch ein ganz kleines Drähtchen, vom Lenkerende zur Spiegelfassung ausreichen, alle Vibrationen zu stören. Manchmal sieht man auch einen einfachen Gummiring, der den Spiegel spannt, auch dieser funktioniert ausgezeichnet.

Nun ist das aber keine Bastelei, die unbedingt schön, elegant und technisch durchdacht aussieht. Bessere Abhilfe muß sich vielleicht durch andere Befestigungspunkte für die Spiegelstange erreichen lassen. Die Lenkerenden zittern sehr stark, aber man ist wegen der Vorschriften („keine wesentliche Kopfdrehung darf erforderlich sein“) aufs Maschinenvorderteil angewiesen. Es gibt praktisch nur zwei Anbringungsmöglichkeiten, die beide ihre Nachteile haben: entweder man nimmt eine lange, entsprechend kräftige Spiegelstange und befestigt diese weit in der Mitte des Lenkers, wo die Vibrationen am geringsten sind (da reicht dann aber schon eine 10 mm dicke Stange nicht mehr aus) oder aber man geht ans Lenkerende und braucht dort nur eine sehr kurze Stange, die ja serienmäßig bei manchem Spiegelhersteller im Katalog ist. Hiermit wird man aber nach dem ersten Sturz seine Freude haben, da ist nämlich vom Spiegel nur noch die Lenkerinnenklemmung vorhanden.

Rückt man mit der Befestigung etwas weiter nach vorn an die Scheinwerferhalterung, muß man wieder Glück haben, daß man mit Stangenlänge und Spiegellage so hinkommt, daß man sich selbst unterm Arm hindurchsehen kann und trotzdem noch an der Flatterhose vorbeischaute. Und dabei werden dann wieder die Vibrationen deutlich in Erscheinung treten.

Haben Sie sich schon mal die Rückspiegel an Automobilen genau angesehen? Oder gar die an Lastwagen? Selbst diese Riesendinger der Lkws



Gut durchdacht: Blinker aus Weichplastik, bricht kaum, und Spiegelstange als Alu-Gußteil gestaltet, hält selbst Vibrationen stand. Außerdem kurzer Arm!

sind ordentlich durchdacht, hängen an recht dicken Stangen und haben leidliche Lebensdauer. Und erst die zierlichen Spiegelchen an den Pkws? Wie dick ist denn die Halte„stange“ des Kadett-Spiegels? Am Fuß, wo sie auf dem Blech mit einer riesigen Fläche aufliegt, wollen wir ja gar nicht messen. Aber selbst in der Mitte sind noch gute 11 mm Profildicke vorhanden. Das ist mehr, als uns bei Motorradspiegeln mit ihren ungünstigeren Anbaubedingungen geboten wird.

Den ganzen Ärger mit den kaum brauchbaren Spiegeln, durch die man wegen der Vibrationen doch nichts sieht, wäre man los, wenn man einen seidenweich laufenden Motor hätte. Da aber die Leistungen der modernen Motoren sich fast nicht mehr vibrationsfrei züchten lassen, sollte man seitens der Herstellerwerke auch einmal ein klein wenig mehr Sorgfalt auf die Konstruktion des Spiegels und seiner Halterung verwenden. Die Japaner haben bereits den ersten Schritt mit Haltestangen von 10 mm Dicke gemacht, und das sieht durchaus nicht unbedingt plump aus. Wie schon gesagt: wenn das Zeug schon dran sein muß, dann soll es auch wenigstens so funktionieren, daß man sich nicht dauernd darüber ärgert.

Blinker

Die Vorschriften für die lichttechnische Prüfung der Blinkanlagen sind recht streng, so daß hinsichtlich der Funktion eigentlich gar keine Beanstandungen mehr auftreten dürften. Und dennoch gibt's auch damit Ärger. Nicht die besseren Sachen sind es, die einem den Spaß verderben, sondern alle die Dinger, die „dennoch“ durch die Prüfungen durchgerutscht sind. Darunter sind auch Erzeugnisse ganz respektabler Firmen, denen man derartigen Mühsal sonst gar nicht zutrauen möchte. Ähnlich den Kuhaugen gibt es eine Ausführung, ein paar Pfennige billiger, die besteht praktisch nur aus Preßblech und sprödem Plastikmaterial. Man braucht gar nicht zu stürzen, auch nicht mal irgendwo beim Rangieren besonders kräftig anzustoßen, da reicht ein scharfer Blick und die Plastik-Halbschalen fallen ab. Wenn man die Maschine neu kauft, dann muß man ja diese Dinger zunächst mitbezahlen, es wird sich kaum eine Firma finden, die zu einem angemessenen Preis die Maschine umrüstet. Vielleicht wäre das auch schon zuviel verlangt, denn was soll der Händler denn nun mit den demontierten Teilen anfangen?

Aber die Art der Blinkanlage, die heute auf dem Markt ist, hat noch andere Nachteile, die z. T. durch die Lichtanlage der Motorräder allgemein bedingt sind. Sobald die Batterie einmal nicht besonders gut geladen ist und die Motordrehzahl auf Leerlauf abfällt, dann bleiben die Blinker mit ihrer Frequenz erheblich unter den gesetzlich geforderten Werten. Und wenn man mit schön hoher Drehzahl (sprich: voller Lichtmaschinenpannung von 7,5 Volt) blinken will, dann geht die Frequenz in die Höhe, dann kann man die Dunkelphasen kaum noch erkennen. Alles dies sind aber Effekte, die bei der Prüfung für die Bauartgenehmigung gar nicht so sehr beachtet werden. Unlängst ist nun ein Fall bekannt geworden, in dem ein übereifriger Beamter die zu langsame Blinkfrequenz bei stehendem Motor (also Speisung nur aus der Batterie) beanstandet hatte, und daher müßte bei diesen serienmäßigen Blinkanlagen wenigstens eine weitgehende Gleichmäßigkeit gefordert werden. Also bewahrheitet sich hier schon der Spruch: je mehr an die Maschine angebaut ist, um so mehr kann sie Defekte zeigen.

Hinsichtlich der Lebensdauer der Blinkgeber sieht es schon besser aus. Defekter Blinkgeber kommt fast nur dann vor, wenn man ihn nicht in Gummi vibrationsgedämpft aufgehängt hatte, oder wenn durch falsche Birnenbestückung (oder falsche Auswahl des Gebers) der Hitzdraht überlastet wurde. Derartige Fälle sind aber selten, man kann durchweg mit einer Lebensdauer von 50 000 km rechnen.

Und während dieser 50 000 km ärgert man sich dann schön über die Unzulänglichkeit der Technik, wird laufend von den Blinkleuchten nachts geblendet, und hofft, daß man beim langsamen Bummeln im Leerlauf nicht gerade wegen zu langsamer Blinkfrequenz aufgeschrieben wird. H.-J. M.

	1	2	3	4	5	6
7						
14						24
19						

Denken Sie an Weihnachten - und machen Sie ein Geschenk, das

- ... ein ganzes Jahr Unterhaltung bringt
- ... 365 Tage wertvolle Hinweise schenkt
- ... 12 Monate lang Zeit und Geld spart!

(Die nächsten paar Zeilen verraten Ihnen, wie Sie dazu kommen!)

Sie kennen diese Einkaufstage vor dem Fest: schnell wird die große Bestandsaufnahme der Verwandten und Bekannten gemacht. Dann wird die große Geschenkliste geschrieben (über die man sich ein paar Tage und Nächte den Kopf zerbrochen hat!), dann geht der Einkauf los. Und dann — hat man jetzt wirklich alles beisammen? Schön wär's!

Sie wissen ja: die kleinen Aufmerksamkeiten für diesen und jenen sind es, die meist noch fehlen. Die Besonderheiten auf dem Gabentisch. Wie oft haben Sie es selbst schon gesagt: „Ich bräuchte noch etwas für ...“

Hier ist eine Idee, über die sich z. B. auch all Ihre Motorradfreunde sehr freuen: das Geschenk-Abonnement dieser Zeitschrift. Welche Vorteile es bringt, haben Sie ja schon in der Überschrift gelesen.

Machen Sie es doch ganz einfach so: Schreiben Sie Ihre Anschrift in die obere Hälfte des anhängenden Bestellabschnitts. In die untere Hälfte dann Name, Postleitzahl, Wohnort und Straße des Empfängers Ihres Geschenk-Abonnements. Den Bestellschein stecken Sie dann in einen Umschlag oder kleben ihn auf eine Postkarte und ab damit in den nächsten Briefkasten. Schon sind Sie alle Geschenksorgen los. Herrlich! — So einfach und dabei doch ein so einfallsreiches, überraschendes, sehr viel Freude bringendes und dazu noch nützliches Geschenk. Alles in allem: So etwas Nettes gibt es selten!

Schicken Sie diesen Bestellschein möglichst noch heute wieder weg, damit Sie rechtzeitig unsere Bestätigung bekommen, daß alles bestens erledigt ist.

BESTELLSCHEIN Geschenkabonnement 1968

An Motor-Press-Verlag GmbH · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1042

Hiermit bitte ich um Lieferung eines Jahresabonnements »DAS MOTORRAD« als Geschenk zum Vorzugspreis

- von DM 22,-
 - mit Sammelmappe DM 27,- einschließlich Porto (Ausland DM 28,60, mit Sammelmappe DM 33,60)
- Die Geschenkkarte mit der Sammelmappe senden Sie bitte an
- meine Anschrift als Besteller
 - an die Anschrift des Beschenkten

- Den genannten Betrag in Höhe von DM _____ werde ich
- sofort nach Erhalt Ihrer Rechnung überweisen
 - zahle ich am _____ auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 18499
 - liegt als Scheck diesem Auftrag bei
- Bitte kreuzen Sie Gewünschtes an

Auf der Geschenkkarte soll nach den Worten „Mit den besten Wünschen von“ noch folgender Text eingetragen werden:

Bestellt von:

Vor- und Zuname _____

Postleitzahl, Ort _____

Straße, Nummer _____ Unterschrift _____

Zu senden an:

Vor- und Zuname _____

Postleitzahl, Ort _____

Straße, Nummer _____ Mo 23/67

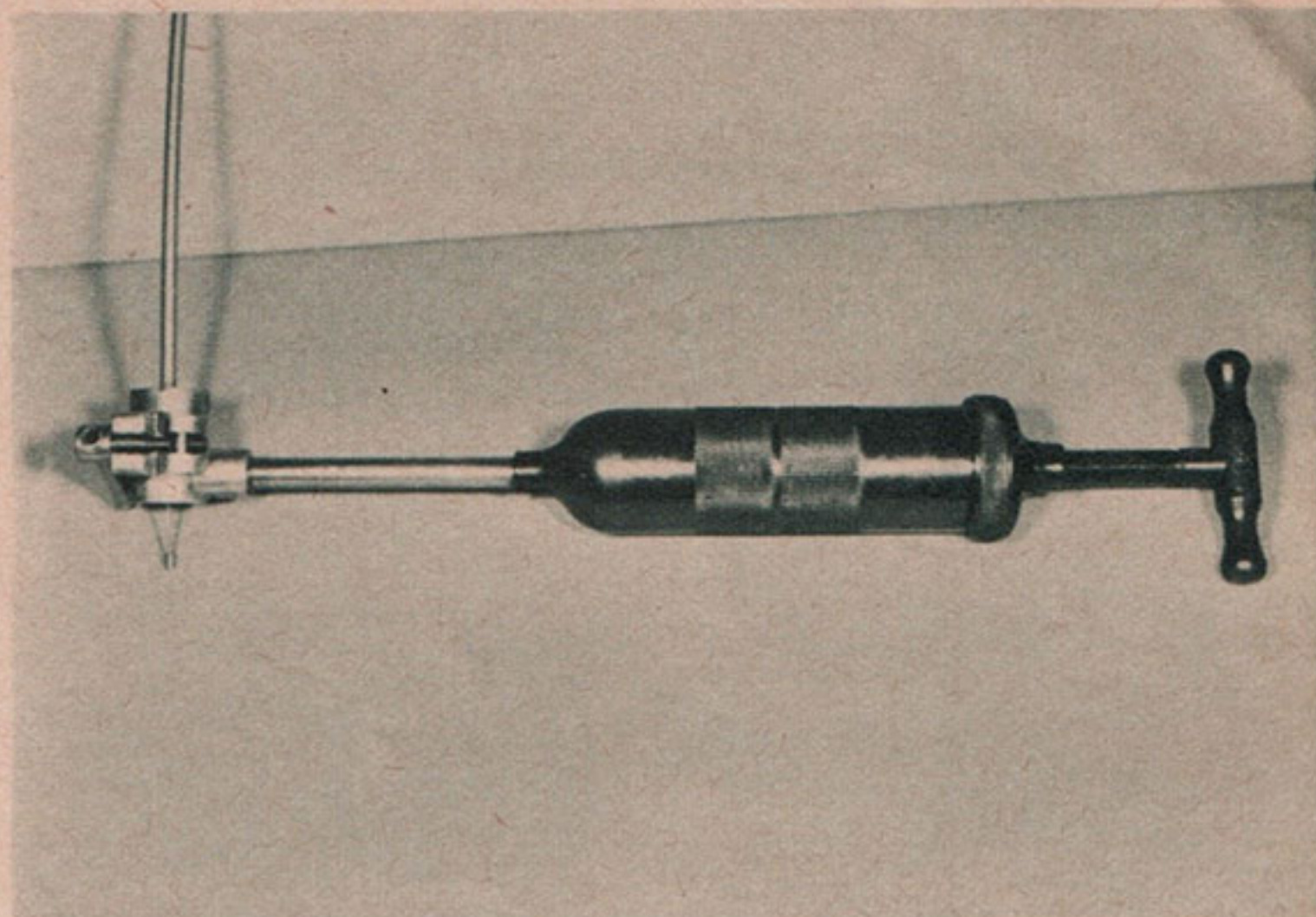
Ein neues Gerät und einige Gedanken zur

Seilzug- Schmierung

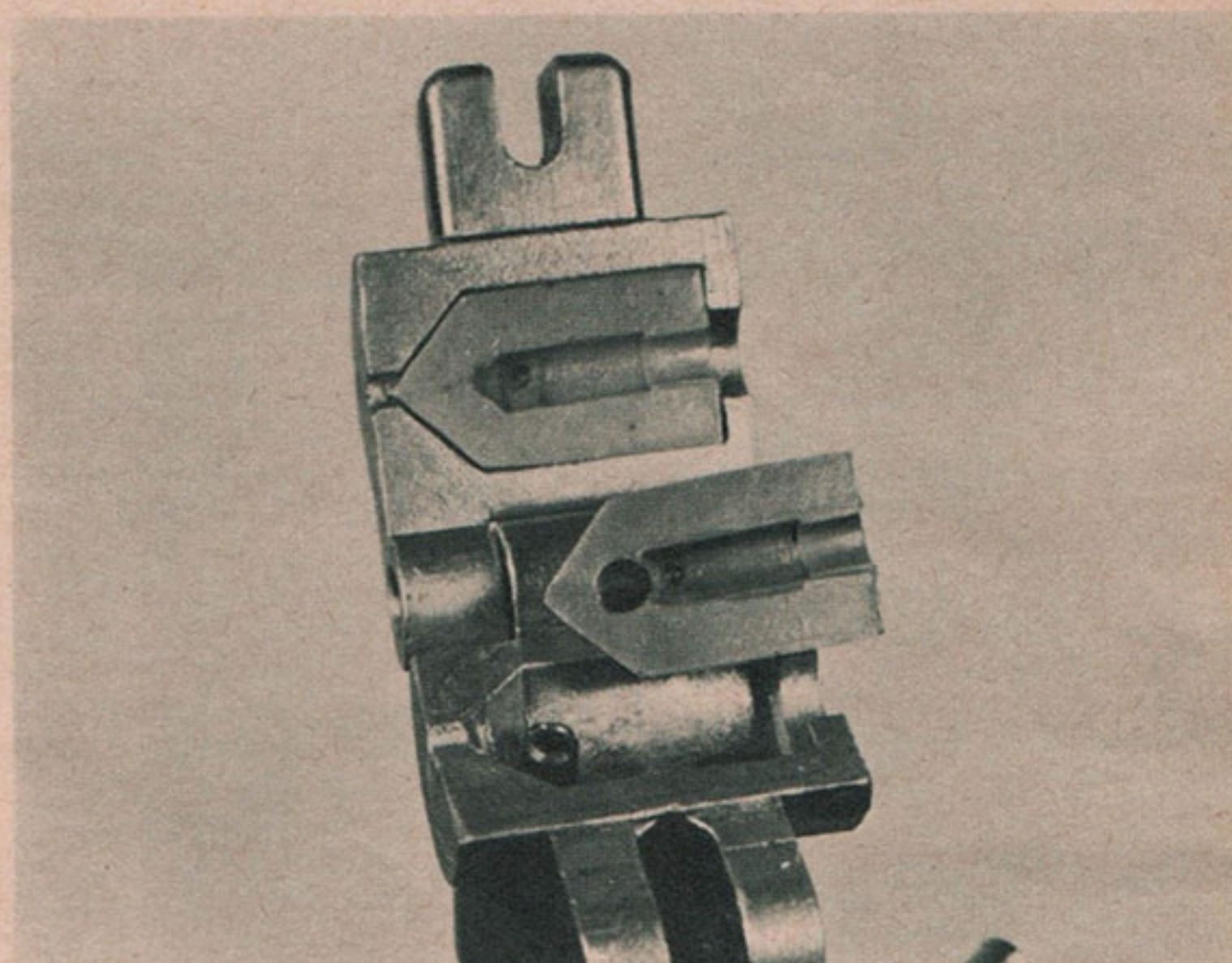
Wenn man seine Bowdenzüge immer schön leichtgängig halten will, wenn man vor allem im Winter dem Einfrieren vorbeugen will, dann hilft zumeist Schmieren, Schmieren und noch mal Schmieren. Es gibt eine Menge spezieller Bowdenzugschmiergeräte, so z. B. das Alra-Öldruckgerät (bei Dico), mit dem man Öl in den einseitig demontierten Zug hineindrückt, oder die Dehne-Plastik-Schmiernippel (überall im Zubehörgeschäft), zu deren Benutzung eine einfache Ölspritzkanne ausreicht. Für Werkstätten, wo alles schnell gehen muß, wo ruhig mal für ein Spezialgerät ein paar Mark mehr ausgegeben werden können, weil sie sich durch Zeitersparnis bald wieder hereinholen lassen, gibt es nun ein neues Seilzugschmiergerät. Manfred Marterer, 89 Augsburg, Sebastianstraße 27, führte uns dieses Gerät vor, das wir in den Bildern zeigen. Die Druckpumpe für das Schmieröl wird durch Drehung an der Spindel betrieben (damit erreicht man so hohe Drücke, daß einem schon um die Umhüllung des Bowdenzuges angst werden kann) und die Abdichtung zum Seil hin besorgen kleine Plastikeinsätze, die es in verschiedenen Größen, passend für die verschiedenen Hüllendurchmesser, gibt. Grundsätzlich muß also auch hier erst mal der Zug an einem Ende ausgehängt werden, dann schiebt man die zweiteilige Dichtung drüber und klemmt diese mit der Knebelschraube fest. Unter Druck wird jetzt Öl in den Zug gezwungen.

Die Angelegenheit funktionierte bei uns einwandfrei, sogar die Dichtung hielt gegen Austreten des Öls sicher. Schmutzige Finger bekommt man erst beim Abnehmen des Gerätes, wenn man nicht vorher die Spindel etwas entspannt. Denn wenn auch Öl nicht komprimierbar ist, so werden doch Luftbläschen innerhalb der Pumpe zusammengequetscht, die sich bei Entlastung ausdehnen und Öl herausdrücken können. Auch aus dem Seilzug wird etwas Öl austreten, denn hier ist die Hülle der elastische Teil, der sich nach Entlastung vom Druck wieder zusammenzieht. Bei richtiger Handhabung, also nach ein wenig Training, geht das Seilzugschmieren mit dem Gerät recht schnell. Durch den hohen Druck, den man erreichen kann, findet man aber gerissene Seilzughüllen sofort, und dann hilft nur Auswechseln des Zuges, was ja durchaus der Sicherheit dienlich ist.

Der Apparat selbst macht einen sehr sauberen Eindruck, der Aufwand, der hier getrieben wurde, allein mit dem Verschleißmechanismus für den Seil-



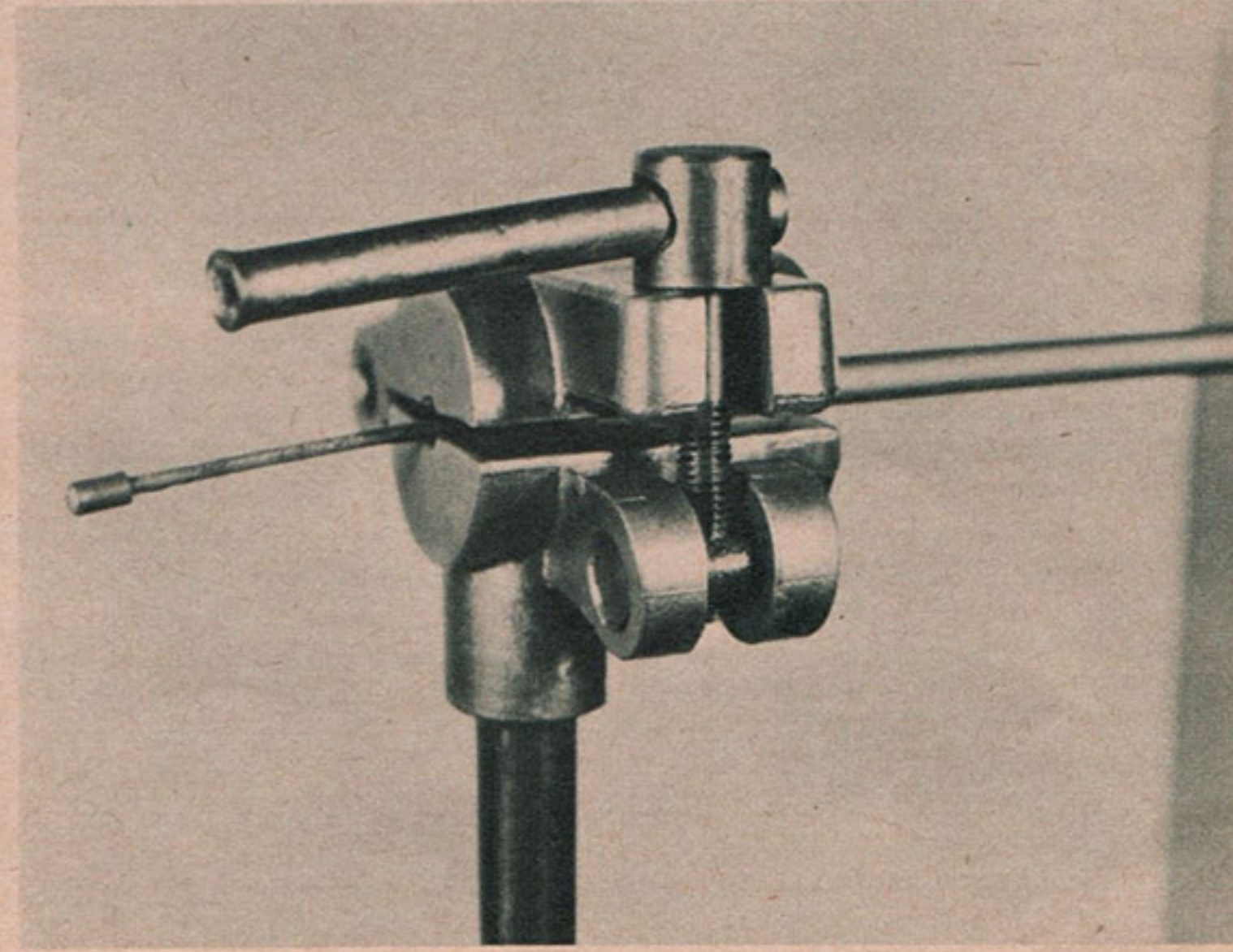
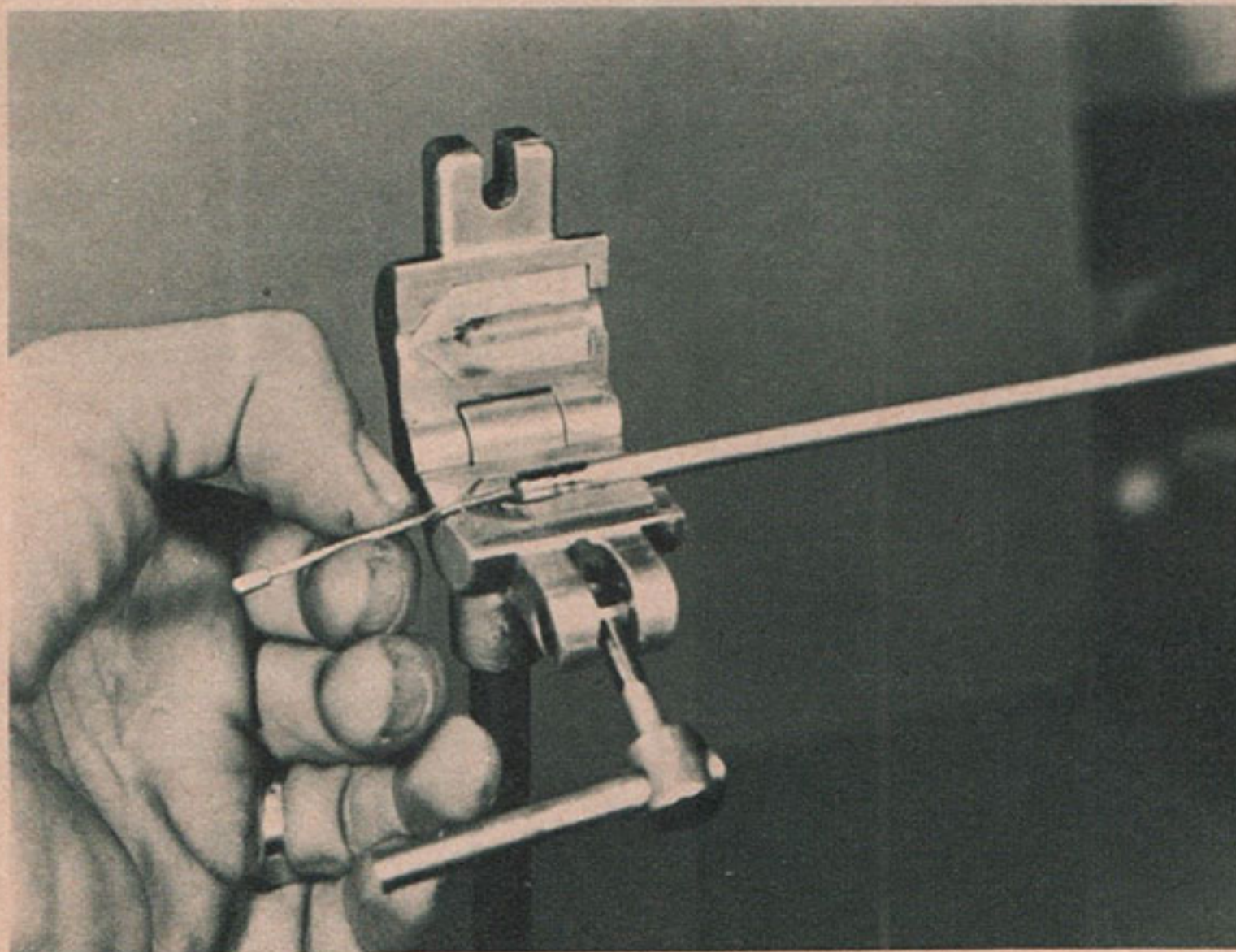
Oben: So sieht das von Leser Marterer gezeigte Gerät im ganzen aus. Der Knebelgriff rechts betätigt über seine Spindel den innenliegenden Pumpenkolben, das gibt sehr viel Druck mit geringer Anstrengung!



Oben: Aufgeklappt sieht der eigentliche Schmierkopf so aus. Die Kunststoffdichtblöcke gibt es in den verschiedensten Größen, passend zu den entsprechenden Zugstärken. Der untere Dichtungsblock ist herausgenommen, man sieht links unten das Zufuhrrohr für das Schmiermittel.

Links unten: So wird der Seilzug eingelegt, man muß ihn also zumindest einseitig aushängen.

Rechts unten: Fest anziehen muß man die Knebelschraube schon, denn in dieser Stellung kann natürlich der Schmierkopf noch nicht dicht sein. Das Bild soll aber zeigen, daß das Seil selbst nicht gedrückt, sondern in besonderen Aussparungen geführt wird.



zugangschluß, ist schon imponierend. Aber gerade durch diesen Aufwand wird das Gerät schwer zu verkaufen sein, denn es muß deshalb im Preis so wesentlich über der Grenze liegen, die man freiwillig bei den besseren Sachen in Erwägung zieht, daß eine rationelle Stückzahl kaum möglich wird. Und damit schwindet dann auch die Hoffnung auf niedrigeren Preis... ewiger Kreislauf.

Vollends nachdenklich wird man, wenn man sich die Serienmaschinen der bedeutenden Klassen und Hersteller auf Seilzugschmierung hin ansieht: da sind doch zum größten Teil bereits werksseitig Dehne-Nippel oder ähnliche Schmiernippel irgendwo am Zug angebracht (wobei man auch eine Wissenschaft daraus machen könnte, wo denn nun die beste Anbringungsstelle, abgesehen von der Zugänglichkeit, liegt!), die nur eine normale Schmierpresse oder gar nur die Ölkanne erfordern. Dieser Trend wird wahrscheinlich in den kommenden Jahren immer mehr um sich greifen, denn die Wartungsvereinfachung ist gerade auf dem formdiktierenden amerikanischen Markt (und bei den Kleinkrafträdern auch bei uns) ein gewichtiger Punkt, der in der Werbung hervorgehoben werden kann.

Die Gedanken am Rande

Diese Besprechung soll mal zum Anlaß genommen werden, all denen, die mit viel Überlegung und sehr sorgfältiger Arbeit irgendeine nette Kleinigkeit erfinden, etliche vielleicht harte Tatsachen entgegenzuhalten. Das ist doch das Wichtigste bei einer Erfindung, daß man zunächst einmal den Markt dafür überprüft. Ein Ding, für das kein wirkliches Bedürfnis vorhanden ist und auch nicht mit geringen Mitteln geweckt werden kann, ist doch von Anbeginn an sehr vorsichtig zu genießen. Vor allem muß bei der Überlegung hinsichtlich des Bedürfnisses der Horizont sehr weit gesteckt werden, es reicht beileibe nicht, wenn man innerhalb seines Clubs ein paar Sachverständigengutachten einholt oder anlässlich einer Veranstaltung mal etwas herumhorcht. Vielleicht glaubt man selbst nur, einen Bedarf zu erkennen, weil man bisher dauernd mit unzulänglichen Dingen herumhantiert hatte und davon nun endgültig die Nase voll hat. Aber wenn diese Unzulänglichkeiten so weit verbreitet sind, dann wird gerade eine teure und aufwendige Konstruktion hier nicht Abhilfe schaffen, weil sie nicht „freiwillig“ unters Volk gelangt. Die verblüffende technische Idee, die saubere handwerkliche Ausführung und evtl. auch noch sehr hochgesteckte eigene Ansprüche an die Konstruktion reichen nun mal nicht aus für einen kommerziellen Erfolg.

Da muß viel mehr mit der Faulheit der Menschen gerechnet werden, und dieser Faulheit muß man weitestgehend entgegenkommen. Das gilt genauso für Pfennigartikel wie für vielseitige Geräte. Ehrlich: wer schmiert wirklich regelmäßig nach Betriebsanleitung selbst alle die vorgeschriebenen Stellen an der Maschine ab? Auch die Bremshebellagerung des Fußbremshebels, wozu Demontage nötig wäre? Den meisten Fahrern (nicht nur den Motorradfahrern) ist es doch schon zuviel, ab und zu einmal einen Tropfen Öl auf die Verstellerschrauben des Hinterradbremsgestänges zu geben. Wenn ich weiter überlege, dann fällt mir noch der Lärm ein, der um den unzulänglichen Kettenschutz der CB 450 gemacht wurde, der den Kettenverschleiß wirklich stark fördert. Und es fällt mir ein, daß die Kette selbst mit einem einigermaßen ordentlichen Schutz doch etwa alle 500 km einmal geschmiert werden muß, weil sie nämlich bei hohen Geschwindigkeiten alle Schmierstoffe wegschleudert. Sehen Sie sich mal die vielen CB 450 daraufhin an, welcher Prozentsatz wirklich eine gepflegte Kette hat! Schon das Hantieren mit der Ölkanne scheint zuviel verlangt zu sein.

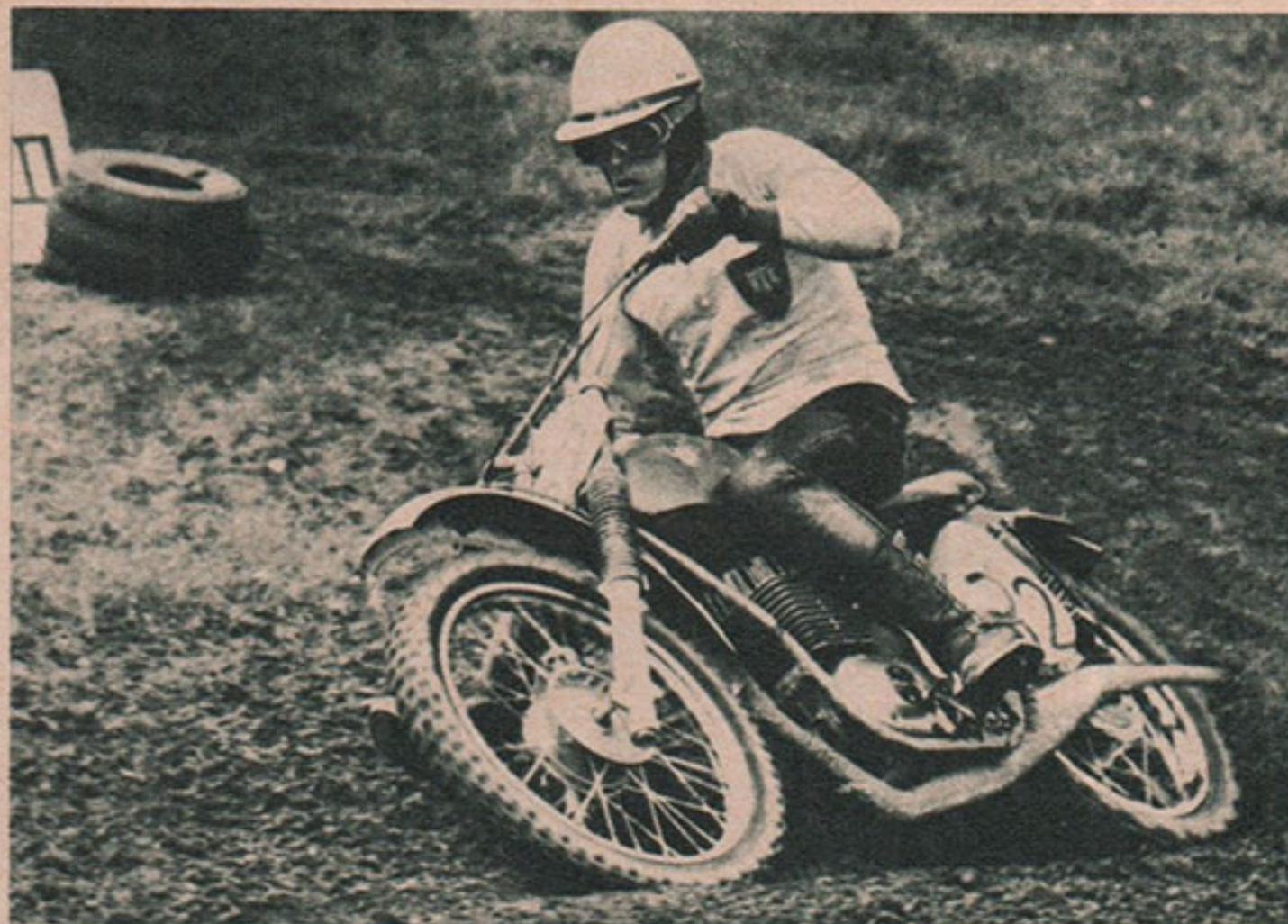
Was dem normalen Fahrer aus zeitlichen (Faulheits-)Gründen nicht zugemutet werden kann, das kann man auch von einer Werkstatt, die mit Sekunden geizen muß, um rentabel zu arbeiten, erst recht nicht verlangen.

Alle diese Argumente stehen also einer guten Idee und einer sorgfältigen, handwerklich sauberen Ausführung entgegen. Verlangt wird eine noch bessere Idee, die das Ganze mit wesentlich geringerem Aufwande und zu (infolgedessen) erheblich geringerem Preis mit mindestens dem gleichen Nutzeffekt möglich macht. Oder man muß das Pferd andersherum aufzäumen und die wartungsempfindliche Stelle eliminieren. Etwa (beim Thema Seilzüge) durch die teureren Teflonrohre oder aber (beim Thema Kette) durch Kardanantrieb!

Warum nicht mal zur Automobiltechnik hinsehen: auch dort strebt man in Richtung Wartungsfreiheit. Auch dort nicht nur wegen der technisch unverständigen Fahrer, sondern zum großen Teil auch wegen der Schwierigkeiten der Wartungsdienste in den Werkstätten. Ich möchte nicht wissen, wie viele Lehrjungen aus ihren Betrieben schon „gefeuert“ wurden, weil sie statt des Neuschmierens von Radlagern einfach (weil der Schmiernippel defekt war und dessen Auswechseln Arbeit gemacht hätte) außen rum einen schönen Kranz sauberen Fettes gelegt haben. Und nicht viel anders ist es doch in unserer Branche: da wird seitens der Werke weitaus mehr an Pflegedienst verlangt, als sich (auf der Haut des Kunden, der ja Stunden bezahlen muß) von der Werkstatt ohne Ärger erledigen läßt.

Deshalb sollten sich die Edelbastler nicht so sehr Gedanken um neue, vielleicht optimale Wartungshilfen machen als darum, wie man die wartungsempfindlichen Teile ändert oder abschafft. Nur so kommen wir wirklich weiter.
H.-J. M.

Erfolg durch **MAICO** - Qualität Die Praxis zeigt es immer wieder!



Auch 1967 fuhr Maico von Sieg zu Sieg

Europa-Cup der FIM 1967 1. Platz der Klasse bis 500 ccm auf MAICO
Internationale Sechstagesfahrt 6 Goldmedaillen für MAICO
Mannschaftsmeisterschaft der Fabriken 1. Platz 250, 350 und 500 ccm MAICO
2 Deutsche Geländemeister 250 und 500 ccm
1 Deutscher Moto-Cross-Meister 250 ccm
1 Deutscher Moto-Cross-Vizemeister 500 ccm
2 Deutsche Moto-Cross-Juniorenmeister 250 und 500 ccm
Gewinner der „OMK“-Trial-Medaille 250, 350 und 500 ccm — MAICO



MAICO

Fahrzeugfabrik GmbH
Pfäffingen / Tübingen



Kostenlos

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


Photo Schaja

Abt. 22 MÜNCHEN 22

Postkarte genügt!

RÖMER

STURZ- UND



SPORTHELME

Neuer Prospekt K 85
Jet-Helme ab DM 44.50

Hans Römer · 791 Neu-Ulm

Der metallische Kitt

PLASTEEL

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

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.X23 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

mb POLYESTER-HARZE

mb Polyesterharz: zum Bauen von Booten, Karosserien, Schwimmbecken, Wohnwagen etc.
kg 3.-, ab 30 kg 2.15

mb Deckschichtharz: kg 6.60, ab 30 kg 4.40

mb Harze für Tankbau: kg 6.80, ab 30 kg 3.40

mb Karosseriespachtel: kg 5.80, ab 10 kg 4.-

mb Karosserie-Reparaturkasten:
A 6.60 · B 13.- · C 32.-

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

mb Kunststoffbau

Anzeigenschluß für Heft 25/67 ist am 13. Nov. 1967

Bergpreis Schwäbische Alb

Parallel zum Eifelpokalrennen auf dem Nürburgring fand in Neuffen der 4. Bergpreis Schwäbische Alb statt, gut organisiert vom Motorsportclub Kirchheim-Teck im ADAC. Die Strecke ist 4,2 km lang bei einem Höhenunterschied von 250 Metern. Drei Spitzkehren und einige schnelle Links-Rechts-Kombinationen gaben manche Rätsel auf. Die Streckenführung ist fahrerisch sehr interessant, der Teerbelag läßt allerdings einiges zu wünschen übrig. Gerade den Solisten machte die wellige Fahrbahn schwer zu schaffen, aber auch aus dem Lager der Gespannfahrer hörte man manche Klage. Durch die vorangegangene Regenperiode war das Fahrerlager anfangs stark aufgeweicht. Von dort auf die Strecke gebrachter Schmutz verminderte die Reifenhaftung und brachte am Start einige böse Schlenker mit sich.

Die gute Organisation zeigte sich schon beim Training. Entgegen den sonstigen Gepflogenheiten am Berg, konnten hier die Fahrer bis zu fünfmal die Strecke befahren. Man startete in kurzen Intervallen, darüber hinaus schickte man bei den Solofahrern immer zwei Mann zusammen los. Stockungen wurden auch dadurch vermieden, daß man auf keine Reihenfolge achtete und Wagen und Motorräder so fahren ließ, wie sie zum Start kamen. Dank des eingespielten Funktionärsteams um Rennleiter Frech kam es dann auch zu keiner Panne.

Die Veranstaltung wurde nicht für die Juniorenmeisterschaft gewertet. Trotzdem war das Interesse der Fahrer groß, die sechs Klassen waren allgemein gut besetzt. Wer geglaubt hatte, ein leichtes Rennen fahren zu können, sah sich spätestens nach einem Blick ins Programm in seinen Hoffnungen getäuscht. Am Sonntag riß der Strom der Besucher nicht ab. Die Zahl von dreißigtausend Zuschauern ist bestimmt nicht zu hoch geschätzt. Der Bergpreis Schwäbische Alb profitierte vom Wegfall des Solituderennens, im übrigen trug der Wettergott sein Teil bei. Durch das anhaltend schöne Wetter war auch am Sonntagvormittag das Fahrerlager wieder etwas abgetrocknet. Gestartet wurde wegen der vielen Teilnehmer in Abständen von zwanzig Sekunden nach den gefahrenen Trainingszeiten. Diese Methode ist zwar bei den Zuschauern nicht so sehr beliebt, bringt aber für die Fahrer erste Orientierungsmöglichkeiten und ist für die reibungslose Abwicklung des Programms sehr zweckdienlich.

Mit der Zeit von 6.29,0 aus den zwei Durchgängen entsprechend 77,7 km/h war Gustav Reichert aus Pulverdingen auf seiner Kreidler in der Klasse bis 50 ccm nicht zu schlagen. Mit 6.49,6 min kam Kraemer (Hockenheim) auf Kreidler an zweiter Stelle ein, dahinter kam auf demselben Fabrikat Arndt Dingler (Unterhausen) mit 6.53,3 (73,1 km/h) auf Platz drei.

Seine Favoritenrolle in der Klasse bis 125 ccm unterstrich der Hinterweidenthaler Klaus Huber bereits mit einer Trainingszeit von 2.59,1 min. Er wurde ihr auch am Sonntag gerecht und siegte unangefochten mit seiner Bultaco in 5.59,8 min (84,0 km/h) vor Trautwein auf Maico (6.09,5 min) und Radischnigg auf Honda, der 6.18,0 min für die Distanz benötigte.

Knapper ging es bei der 250 ccm-Klasse her. Hier behauptete sich Manfred Bernsee aus Grafenberg (Maico) mit einem Schnitt von 90,2 km/h. Auf den Plätzen folgten Saur auf Bultaco und Träg auf Yamaha. Letzterer fuhr immerhin noch einen Schnitt von 89,0 km/h. Bei den 350ern waren die Abstände dann wieder etwas deutlicher. Hier dominierte Karl Müller aus Diefenbach auf einer AJS mit 5.35,0 min vor H. Wipfler auf Aermacchi (5.45,4 min) und Rudolf Schley auf Aermacchi, der in 5.50,0 min den Berg bezwang.

Gewinnen konnte die Klasse der schweren Solomaschinen der Trainingszweite Helmut Wipfler aus Dietlingen auf Norton in 5.44,9 min (87,6 km/h), dicht gefolgt von Stanglmaier (BMW) mit 87,5 km/h und Ilmberger (BMW) mit 87,4 km/h.

Durch ihre draufgängerische Fahrweise entschieden die Berliner Pape/Kawka das Rennen der Gespanne in 5.50,8 min gleich 86,1 km/h für sich. Die Trainingszweiten Hartmann/Kremer (Schriesheim/Walldorf) konnten diesen Platz auch am Renntag einnehmen (6.01,9 min). Maier/Bräuning wurden mit 6.03,9 min Dritte.

Es ist anzunehmen, daß die OMK diese Veranstaltung im nächsten Jahr in die Juniorenpokalwertung aufnimmt, zumal auch die beiden Berliner Avusrennen vorübergehend wegfallen müssen. Die Kirchheimer haben schon im Vorjahr bewiesen, daß sie auch bei einem noch größeren Fahrerfeld für einen flotten Ablauf garantieren können. *H. Schweizer*

Mike Hailwood wurde Weltmeister der 250 ccm-Klasse beim Großen Preis von Japan

Am 15. Oktober lief auf dem Fisco-Circuit in Japan der letzte diesjährige Lauf zur Straßenweltmeisterschaft (ausgefahren in den Klassen 50, 125, 250 und 350 ccm) ab. Offen war bis zur letzten Minute noch die Weltmeisterschaftsentscheidung in der 250er Klasse zwischen Mike Hailwood auf Honda und Phil Read auf Yamaha.

Dramatisch war der Verlauf des Rennens gerade dieser Klasse insofern, als Phil Read kurz nach Beendigung der dritten Runde mit Kurbelwellenschaden aufgeben mußte. Aber sein großer Widersacher konnte sich seines scheinbar günstigeren Geschicks nicht lange erfreuen: bereits in der sechsten Runde mußte auch er an die Boxe, kam zwar nach 2 Minuten wieder weg — mußte jedoch eine Runde später, ebenfalls mit Kurbelwellenschaden, endgültig aus dem Rennen gehen.

Damit waren beide Favoriten ausgeschieden — und beide wieder punktgleich. Daraus und aus Unklarheiten hinsichtlich der FIM-Bestimmungen für Fälle von Punktgleichheit resultierte dann die — irrtümlich zunächst auch von einem Teil der englischen Fachpresse gebrachte — Meldung, Phil Read mit der Yamaha sei neuer Weltmeister 1967. Tatsächlich aber wurde es auf Grund der geltenden FIM-Bestimmungen Mike Hailwood mit der größeren Anzahl erster Plätze in den zu wertenden sieben Läufen.

Wir bringen im nächsten Heft noch einen ausführlicheren Bericht über diesen letzten diesjährigen Meisterschaftslauf. *S. R.*

Trialmeisterschaftsläufe Holzkirchen und Garmisch

(Fortsetzung von Seite 713)

Am Ziel war eine Tafel aufgebaut, auf der in jeder Runde die Punkte eines jeden Fahrers eingetragen wurden. Zwar fielen die Siege in den einzelnen Wertungsgruppen recht eindeutig aus, aber bei einigen ging es doch recht knapp zu. Herausragend war das Abschneiden Krahnstövers, der in der inoffiziellen Tageswertung hinter Franke Zweiter wurde.

Leider dauerte dann die Auswertung sehr lange. Gegen 14.30 Uhr war der letzte Fahrer im Ziel, um 17 Uhr war die Siegerehrung angesetzt, aber es wurde nach 18 Uhr, bis das offizielle Ergebnis erhältlich war. So etwas darf einem Veranstalter negativ angekreidet werden, denn viele, die noch beträchtliche Heimwege vor sich hatten, kamen dadurch in den berühmtesten Rückflutverkehr auf der Olympiastraße nach München. 15 Kilometer im 1. Gang, womöglich noch mit Hänger, sind wirklich kein Vergnügen.

Ebenso muß aber auch gesagt werden, daß dieser Punkt das einzige Negative der Veranstaltung war. Alles andere lief zügig und unkompliziert ab. An einigen Sektionen sah man allerhand Publikum, und die herrliche Bergwelt ringsum trug wieder einmal viel zur guten Atmosphäre bei, die diese schöne Veranstaltung zu einer runden Sache werden ließ. *R. S.*

Wertungsklasse I. Lizenz: 1. Josef Wolfgruber 11; 2. Martin Lechner 23; 3. Ludwig Terne 24; 4. Gerhard Munker 32; 5. Lorenz Specht 45. — **Ausweis:** 1. Reiner Christl 31; 2. Erwin Forster 78; 3. Reinhard Stender 78.

Wertungsklasse II. Lizenz: 1. Siegfried Gienger 19; 2. Günter Sengfelder 20; 3. Franz Brandl 30; 4. Hartm. Kornfeld 50; 5. Harald Schneider 52. — **Ausweis:** 1. Kurt Utschig 55; 2. Ludwig Eglseer 57; 3. Werner Eisenmann 60.

Wertungsklasse III. Lizenz: 1. Gustav Franke 5; 2. Johann Atzinger 17; 3. Hans Cramer 33; 4. Wolfgang Fendrich 44; 5. Albert Strasser 58. — **Ausweis:** 1. Felix Krahnstöver 10; 2. Thomas Krey, 39; 3. Georg Barth 56.

Minarelli-Weltrekorde

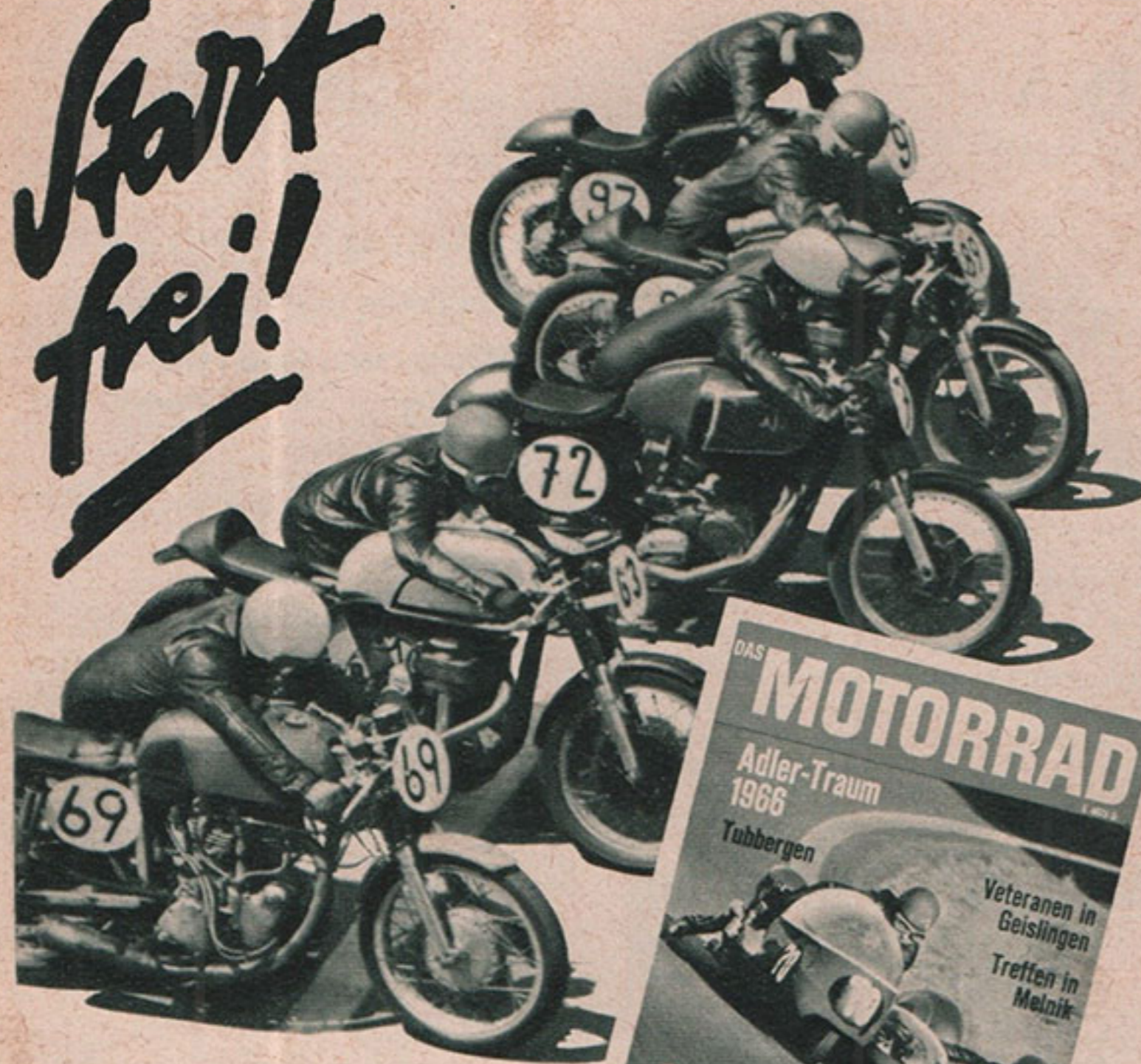
(Fortsetzung von Seite 712)

men mit normaler Radaufhängung (Telegabel vorn und Federbeinschwinge hinten), Laufräder 2.00—16, die ihren Teil zur geringen Gesamthöhe der Rekordmaschine beitrugen (maximale Höhe 730 mm). Länge 1830 mm, Gewicht 47 kg.

Das 175er Modell, das der Serienausführung (des 160er Viergang-Motors) noch ähnlicher war als das 50er, war mit separater Schmierung ausgerüstet (wie die Amerika-Serie). Die ansonsten veränderliche Ölpumpenförderung

war für die Rekordfahrten auf eine konstante Lieferung fixiert, die einem Mischungsverhältnis von 25:1 entsprach. Im Gegensatz zur 50er Maschine war die 175er nur mit einer Teilverkleidung ausgerüstet, allerdings war man in Monza mit ihr nicht ganz glücklich. Denn obwohl Buscherini die Viertelmeile außerhalb der offiziellen Messungen mehrfach mit über 100 km/h durchfahren hatte, erreichte er beim Rekord selbst nur 92,906 km/h (15:59,0), was aber immerhin eine Verbesserung des bisherigen Weltrekords (der im Vorjahr mit einer Triumph-Maschine in Elvington/England mit 90,153 km/h aufgestellt worden war) bedeutete. Die Höchstgeschwindigkeit der 50er Rekordmaschine betrug im übrigen nur 127, die der 175er 160 km/h. Das nutzbare Drehzahlband lag zwischen 8000 und 11 000 bzw. 6000 und 9000 U/min. *C. P. / S. R.*

Start frei!



**Deutschlands
einzige Zeitschrift
für Motorradfahrer**

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

Preise für private Gelegenheitsanzeigen: DM 1,80, bei Stellengesuchen nur DM —,85 für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Falls Ihre Anzeige mit Chiffre erscheint, Gebühr einschließlich Porto DM 3,50.

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

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

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

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

BESTELLSCHEIN

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

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Datum, Unterschrift

MO 23/67

VELOCETTE

Verkaufe wegen Krankheit meine Velocette Clubman, 1966, 10 000 km, Farbe rot, in bestem Zustand. Klooster, Zuiddijk 255 c ZAANDAM, Holland. 56 892

VETERANEN

Ariel, 1929, 500 ccm, mit SV- oder OHV-Motor, kompl. oder Teile zu kaufen gesucht. H. Metzmaier, 757 B.-Baden, Hauptstraße 72. 56 826

500er Imperia, Bauj. 28, nur 20 000 km gelaufen, 22 PS, erstklassiger Zustand, zu verkaufen. Pohlandt, 28 Bremen, Graf-Moltke-Straße 38. 56 919

Wer kann mir verh. z. 2 Wulstst. 26x2 1/2 u. Wulstfelg. o. mir eineAdr. geb. A.H. Rosier, Molukkenstraat 3, Enschede, Ndl. 56 803

VICTORIA

EILT! Verk. Victoria 159 TS, 9000 km, Bauj. 1966, gut gepflegt, zum Verhandlungspreis von DM 850.—. Manfred Nerlich, 5471 KRETZ ü. Andernach, Hauptstr. 23. 56 970

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 - Zahlungserleichterung - Reparaturen - Ersatzteile

YAMAHA SUZUKI
verkauft und fährt selbst
Ihr Zweitaktspezialist u. Werkshändler
H. Ronsdorf, vorm. K. T. Horn
583 Schwelm, Hauptstraße 159

YAMAHA
Motorräder, Ersatzteile und Reparaturen
Spezial-Werkstätte **B. Lippke**
896 Kempten, Füssener Straße 56
Telefon 0831/736 78

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

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

Suzuki T 20, 250 ccm, 6-Gang
liefert
Alfons Mohr, Motorenbau, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal 9), Tel. Mayen 26 44

Motorräder u. Ersatzteile (neu u. gebr.)
liefert schnellstens **Verworner, Berlin.**

Verk. Yamaha 100 YL-1, neueste Ausführung, 12 V, spottbillig. Hans-Dieter Schnakenberg, 28 Bremen, Sandhofstr. 37. 56 899

Suche gutgepflegte Yamaha 250, bis 10 000 km, oder Suzuki T 20. Angebote mit Preis (Bild) an: Karl-Heinz Rössing, 741 Reutlingen, Umlandstr. 5, bei A. Rempfer. 56 880

Sportskameraden! **YAMAHA-**
Straßen- u. Rennmaschinen
verkauft euch
Wolfgang Camphausen, 463 Bochum,
Wohlfahrtstr. 130, Tel. 0 23 21/4 44 35

ZÜNDAPP

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

Ersatzteile für ältere Modelle
billigst von **Verworner, Berlin.**

MEHR PS! Angebot anfordern, Gäramot, Rennm., 8413 Regenstuf, Postfach 115. 56 969

Zündapp-Zentral-Ersatzteilleger für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 56 958

Suche Hoske-Tank für **KS 601**. Helmüt Mann, Ulm-Wiblingen, Im Trieb 13. 56 980

KS 601, Bj. 53, astrein, mit Stwg., zu verk., Preis DM 700.—. Hans Dahl, 655 Bad Kreuznach, Rüdeshheimer Str., Siedlung 2. 56 792

Verk. Zündapp-Rahmen mit Telg., Hinterrad + Schwinge, Motor mit 5 Gang., ohne Zvl., mit 19-Verg., mit Betriebs-erlaubnis, Bauj. 7. 66, gegen Angebot. Klaus Brand, 68 Mannheim, Umlandstr. 37a. 56 799

Verkaufe: SW-Ubersetzung für **KS 601**, Stiefelhose, Lederjacke, Lammfellhose Gr. 48—50, MM Gr. 52. Hans Gawlitzeck, 7631 Kürzell b. Lahr, Westend 4. 56 858

Suche für **KS 601** einwandfreien Sportmotor. L. Vetter, 78 Freiburg (Br.), Giessenstr. 3. 56 859

Verkaufe **KS 601-Gespann TR 501**, Liebhaberstück, TÜV Mai 1969, vor 6000 km generalüberholt, mit Stirnräderschmierung, Gespenn wie neu, mit vielen Ersatzteilen, wie Getriebe, Zylinderköpfe, Vergaser, Reifen, Alubleche vorn u. hinten, neue Auspuffanl., Preis DM 2000.—. Günter Wulff, 2201 Dauenhof. 56 941

Suche: **KS 50 Zündapp-Teleskopgabel**, zahle DM 40.— kompl. Peter Lübke, 1 Berlin 65, Sparrstr. 24. 56 934

Suche Zündapp **KS 601**, „Barkauf“. Peter Boehme, 24 Lübeck, Burgkoppel 21. 56 878

Verkaufe gute **KS 601** mit SW u. viele Teile. Suche 250er od. 350er, 1-Zylinder. Fritz Meyer, 2831 Blockwinkel 33. 56 839

Verkaufe **KS 601** für DM 300.—. Wolfgang Schulze, 5907 Burbach/Siegen, Finkenw. 9. 56 824

ALUFELGEN

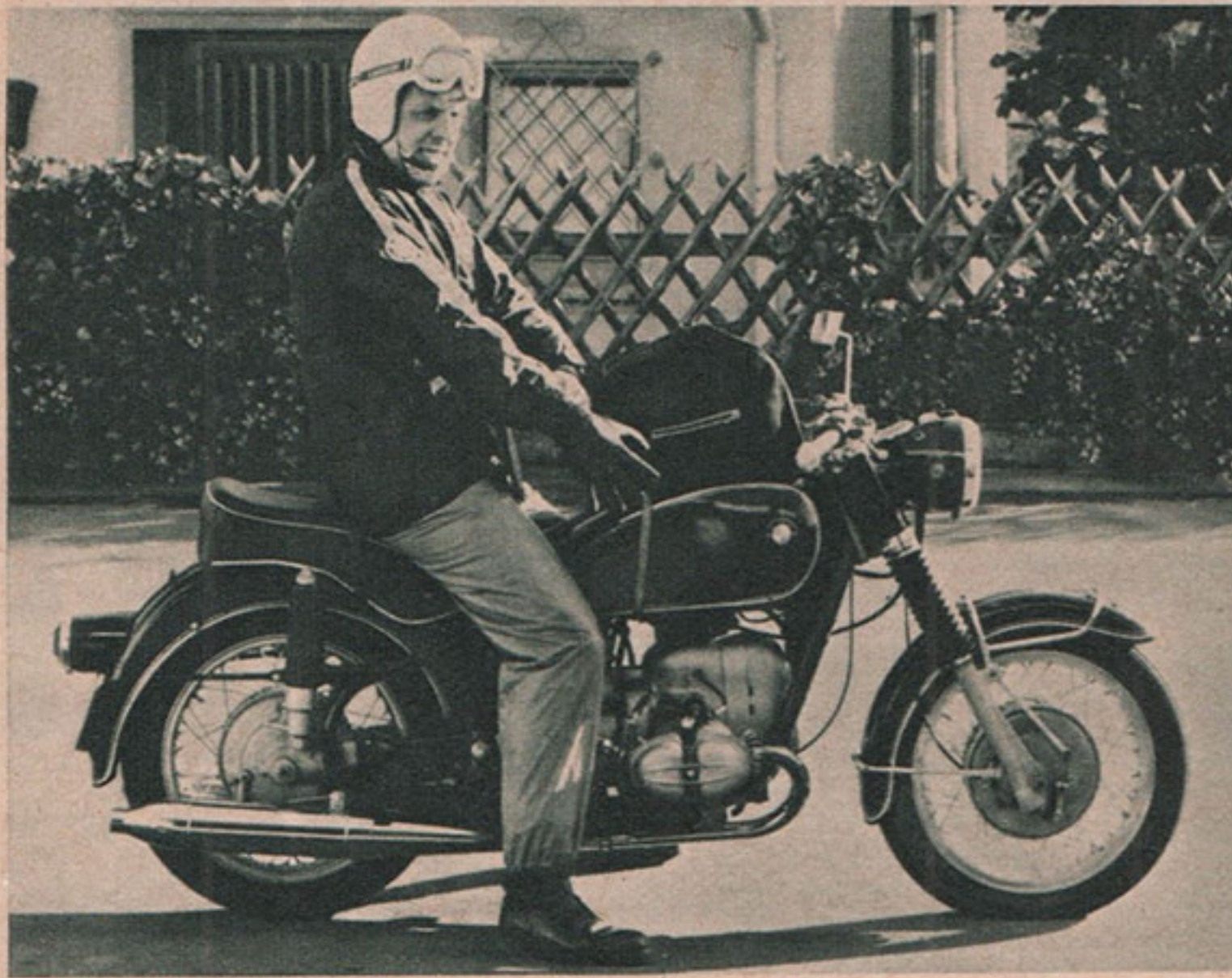
PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23, liefert **BORRANI-ALU-FELGEN** alle Größen, 36 und 40 Loch ab Lager.

ALU-SCHUTZBLECHE

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

Alu-Schutzbleche
15 versch. Größen ab DM 11,50, Alu-Streben, Sitzbänke, Lenker, Bedienungshebel, **RENOLD-Ketten**, **BELSTAFF-Bekleidung**, **BSA-Teile**.
Fr. Benzinger
307 Nienburg, Bahnhofstr. 3

Das Letzte



Who is who? (Wer ist „wer“?)

Dieser junge Mann auf der R 69 S mit Telegabel (derzeitige BMW-Amerika-Version), der sich da tatendurstig die Handschuhe anzieht, ist bestimmt schon vielen Motorradfahrern begegnet, denen er dann allerdings nicht näher auf die Nase band, woher er kam. Z. B. letztes Elefantentreffen u. a. Früher wollte er nach beendetem Studium mal Motorräder konstruieren, aber da war in der einschlägigen Industrie nichts frei. Er widmete sich dann mit Begeisterung den vierrädrigen Fahrzeugen, und weil er ein Sportmann ist, natürlich den schnelleren Sachen mit Pfeffer drin. Porsche, Abarth/Turin und jetzt — als Rennleiter und Techniker den BMW-Rennwagen und dem BMW-Wagen-Renneinsatz. Es ist Dipl.-Ing. Klaus Steinmetz. Keine Angst, mit dem kann man sehr wohl über Motorräder und ihre Probleme sprechen — die Teufelsdinger kennt er mindestens ebensogut wie seine Wagen-Rennmotoren. Und die Motorradfahrer kennt der Klaus auch sehr gut, denn er ist selbst einer.

Klacks

Eingangskontrolle

Hörte neulich von einer nagelneuen Maschine, die nicht recht zum Laufen zu bringen war, weil die Zylinderlaufbahn verrostet war. Diesem Apparat ist sichtlich die Überfahrt über mehrere der großen Teiche unserer Welt nicht bekommen. Als unbefangener Optimist nahm ich natürlich an, das sei eine Garantieangelegenheit... aber es scheint doch Schwierigkeiten zu geben. Die Sache läuft immer noch. Das erinnert mich an einen selbst erlebten Fall, wo man nur bei der Montage der neuen Maschine eine Schraube falsch herum eingedreht hatte (Mutter mit Scheibe sind ja dicker als Schraubkopf allein), und diese Stellung dann zu einer schönen punktförmigen Leckstelle im Tank führte. Auch dieser Garantiefall (der prompt erledigt wurde!!) hätte vermieden werden können, wenn... ja wenn man als Käufer so etwas wie eine Eingangskontrolle durchführen würde. So schlicht das ganze Motorrad einmal auseinander- und wieder zusammenbauen, damit man sich vom ordnungsgemäßen Zustand überzeugt. Hihi. Ist natürlich ein Unding, aber auch der Fall mit der Schraube M 6 x 30 im Kolben, die nur aus dem Ansaugeräuschkämpfer der neuen Maschine stammen konnte (wo aber keine Schraube fehlte), scheint eine besondere Eingangskontrolle zu fordern. Oder etwa nur eine bessere Ausgangskontrolle beim Hersteller oder beim Händler?

Mock

Geduld

Chef zu einem Bewerber: „Für diesen Posten kann ich nur einen Mann gebrauchen, der größte Ruhe und Geduld besitzt.“

Bewerber: „Dann bin ich Ihr Mann. Ich habe ein Motorrad!“

Josef

(Anmerkung der Redaktion: Man könnte dem Chef einen Tip geben und ihm Fahrer ganz bestimmter Modelle empfehlen, denn dann hätte er die Garantie für Super-Geduldige!)

Allen Leuten recht getan —!

1. Brief:

„Ich bin seit Jahren begeisterter MOTORRAD-Leser. Was mich aber jedesmal enttäuscht, ist, daß — wenn ich etwas über Moto Cross suche — ich entweder nur einen kleinen Bericht, der mit einem kleinen Bildchen abschließt, oder manchmal überhaupt nichts finde. Selbst von den MC-Weltmeisterschaftsläufen sind nur kleine Berichte zu finden. Kann man nicht in Zukunft etwas mehr in dieser Hinsicht tun?“

S. L. in G.-B.

2. Brief:

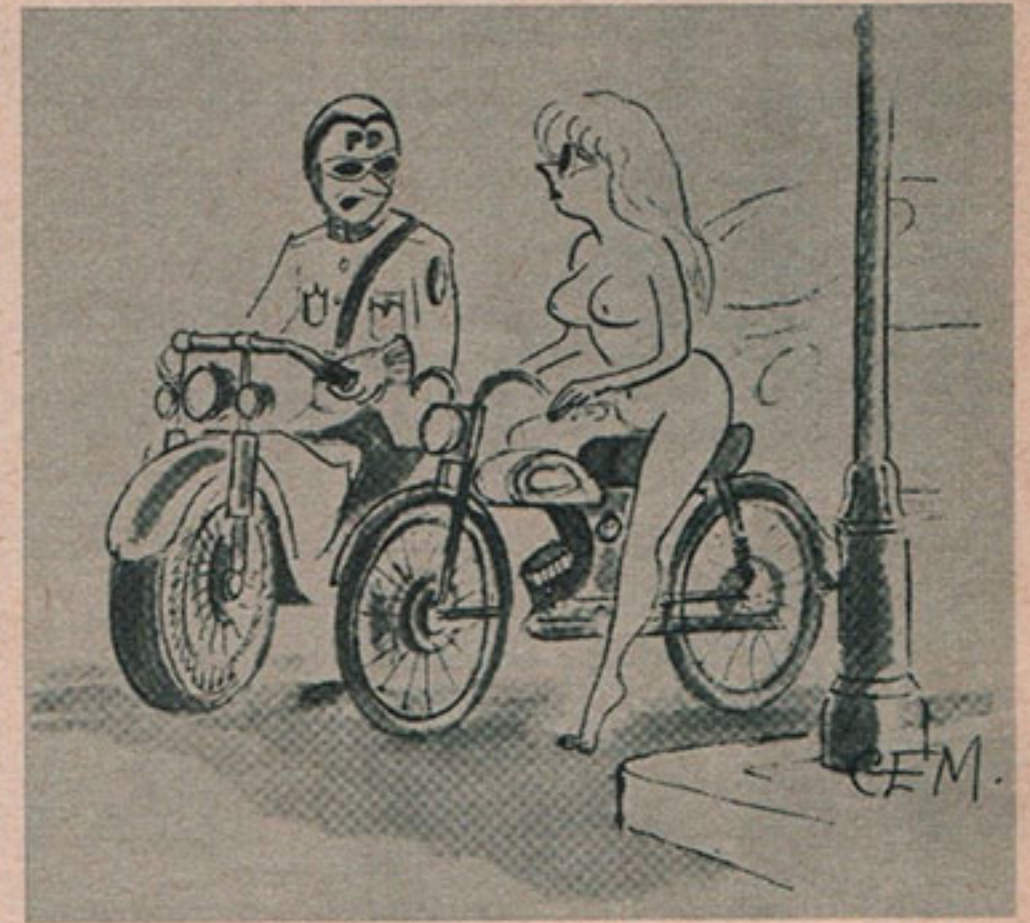
„Heute mittag, als ich mir gerade das neueste Heft vom MOTORRAD am Kiosk geholt hatte, traf ich meinen Freund Volker. Wir schlugen das Heft auf — und Sie können sich nicht vorstellen, welcher Schock uns überkam: Moto Cross, Moto Cross und immer wieder Moto Cross. Schon das Wort ist ein rotes Tuch für uns. Ich fing an zu rechnen: in Ihrem Heft 22 vom Oktober 67 waren doch tatsächlich 69,37% Moto Cross. Dieses Heft hat für uns überhaupt keinen praktischen Nutzen.“

J. D. in O.

Was Leser D. alles zum Moto Cross rechnet und wieso er auf 69,37% gekommen ist, wissen wir nicht — wir wissen nur, daß in besagtem Heft 22 ganze 3 Seiten Moto Cross-Berichte waren!

Zum Thema

„Sturzhelmzwang“:



„Warum tragen Sie keinen Sturzhelm?“
(Aus „Playboy“)

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

Elefantentreffen 1968

Termin: 6. und 7. Januar 1968. Ort: Nürburgring (Eifel).

Die gesamte Südschleife einschließlich Start- und Zielgerade steht für dieses Treffen seitens der Nürburgring-GmbH. zur Verfügung und ist für Wagen und Lastwagen gesperrt! Einfahrt nur für Motorräder!

Der „Troß“ an Werkstätten, Zubehör- und Motorradhändlern findet außerhalb auf bezeichneten Parkplätzen und im Fahrerlager Raum genug zur Entfaltung oder kann sich gegen eine entsprechende Platzgebühr im geschlossenen Fahrerlager in einer Boxe einrichten. (Wer als Händler Wert darauf legt, schreibe nicht an die Zeitschrift DAS MOTORRAD oder an den Bundesverband der Motorradfahrer e. V., sondern an die Nürburgring-GmbH., Nürburg, Eifel!)

Wer die Nordschleife als Motorradfahrer in diesen Tagen befahren möchte (sie ist für den normalen Touristenverkehr wie immer geöffnet), bezahlt nur DM 0.50 für eine Runde; Einfahrt von Nürburg aus. Die große Ehrenrunde findet wie immer dann auf diesem Streckenstück abends statt. Vorgesehen ist am Sonntagmorgen wieder ein Geschicklichkeits-Turnier für die Jungens bis zu 14 Jahren.

Quartierbestellungen bitte nur über das Verkehrsamt Adenau, 5488 Adenau (Eifel). Im Start- und Zielhaus befindet sich das „Pannen-Telefon“ des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V.: 0 26 91 - 20 41.

Nachorientierungsfahrt

Junger Club hat viel vor (Nachorientierungsfahrt im Odenwald). Der erst in diesem Jahr gegründete Auto- und Motorradclub Kreis Erbach (6122 Erbach) gibt am 18./19. 11. seine erste Vorstellung mit einer kleinen n.g. Nachorientierungsfahrt für normale Straßenmaschinen. Nennungen können noch bis 18. 11., 16 Uhr, abgegeben werden, um 16.30 Uhr erfolgt der Start. Die Fahrt wird über ca. 120 km führen (also vier Stunden dauern) und soll hauptsächlich Spaß machen. Start ist auf dem Parkplatz der Firma Veith-Pirelli, an der Landstraße zwischen Sandbach und Höchst im Odenwald. Nähere Auskünfte erteilt Gerd Rühl, 6128 Höchst, Friedrich-Ebert-Str. 7, Tel. 0 61 63 - 22 65.

10. Jahrestreffen in Dannenberg bei Bremen

Am 4. und 5. November 1967 findet wie immer im „Niedersachsenhof“ von Dannenberg bei Bremen-Lilienthal das Jahrestreffen der Int. Motorradfahrer-Vereinigung e. V. statt. Veranstalter: Int. Motorradfahrer-Vereinigung e. V., 28 Bremen, Feldstraße 109, z. Hd. Herrn Kurt Lange.

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — Das Motorrad erscheint 14-tägig sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, „Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „Istauto — 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 (kompakt): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 3.50.



DAS **MOTORRAD**

