

DAS

MOTORRAD

Test Benelli 250

Moderne Motorradtechnik

Olympiade mit
Motorrädern

**25**

DM 1.20 • 49. Jahrgang • 2. Dezember 1967

Österreich S. 8.80
Niederlande Hfl. 1.50Schweiz Fr. 1.40
Italien L 250Dänemark dKr. 3.50
Schweden Skr. 2.35 inkl. oms.Printed in Germany
US \$ -50

Motorrad-Rennsport-Kalender 1968!

Neu!

**Dynamische Fotos –
erstmals 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 Bestellchein (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 25/67

*... und weitere ideale Festgeschenke
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

So fährt man



Motorrad

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

Sport mit



Motorrädern

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

DIE BERÜHMTEN RENNMOTORRADER



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-Langspiellplatten, 30 Minuten Laufzeit, 33 1/3 UpM
jede Platte DM 13.50

GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND



DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

49. JAHRGANG

HEFT **25** 1967

INHALT

	Seite
Motorrad und Olympiade	753
Das MOTORRAD fuhr MOTOBIBENELLI 250 ccm Sprite	754
Tag der Sprinter in Holland	757
Menschen um das Motorrad: Mike Hailwood	758
Heide-Trial	760
Abstecher nach Frankreich	762
Vater Richter ist böse	763
MABECO = die deutsche INDIAN	764
Neuheiten-Test	765
Moderne Motorradtechnik (I): 125 ccm Zweitaktmotor von Puch	766
Treffen - diesmal in Norwegen	769
Kein Getriebschaden an Stauhs MC-Maico	769
Das ewige Leben	770
Gewußt wo	771
Festhalten	772
Reden wir vom Sport	773
Das Letzte	780

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

In den Sekunden höchster Konzentration - knapp bevor er auch den rechten Lenkergriff fassen wird, um die Maschine anzuschleppen, streift Mike Hailwood mit typischer Bewegung den Handschuh auf der Tankfläche ganz straff über die Finger und erhöht dabei, wie er sagt, auch die Griffigkeit des dünnen Leders. (Foto: V. Rauch)

Rücktitel:

Da steht sie nun, die alte Zündapp K 500, als Seilschlepper für die Segelflugzeuge. Wer Veteranen sucht, sollte auch einmal bei den Segelfliegern nachsehen. Nur: ob die so etwas Treues hergeben? (Foto: Klacks)

Motorrad und Olympiade

Die Bemühungen, den Motorradsport bzw. Teildisziplinen davon als „olympiawürdig“ zu deklarieren, sind schon alt: Als wir eben den Jahrgang 1936 unserer Zeitschrift durchblättern, stießen wir schon auf Überlegungen, die damals im Zusammenhang mit der gerade in Berlin stattfindenden Olympiade angestellt wurden. Freilich muß man daraus entnehmen, daß zu dieser Zeit die Frage des angeblich im Motorradsport zu schwierig zu fixierenden und zu kontrollierenden Amateur-Status als das gravierendste Problem bzw. das Hauptargument gegen eine Zulassung motorradsportlicher Konkurrenzen bei der Olympiade angesehen wurde. Aber selbst wenn das wirklich der Hintergrund aller Bedenken gewesen sein sollte - später operierte man in diesbezüglichen Diskussionen weniger damit, sondern führte gern die zu hohe „Technisierung“ unseres Sports, den angeblich überwiegenden Einfluß des technischen Geräts auf den Ausgang der Wettkämpfe, ins Feld.

So wenig aber wie die Lösung der Amateurfrage ein wirkliches Problem darstellen könnte, wenn man sich erst einmal ernstlich mit ihr befaßt - so wenig könnte die „Technisierung“ ins Feld geführt werden. Bobfahren - Segeln - Reiten - Schießen - sind das nicht alles olympische Disziplinen, in denen erst durch den Zusammenhang zwischen der geistigen und körperlichen Leistung des Wettbewerbers und dem Gerät, den geeignetsten Einsatz der in diesem Gerät liegenden physikalischen Möglichkeiten, die sportlichen Bestwerte erreicht werden? Wo ist da der prinzipielle, olympiahindernde Unterschied zum Motorrad?

Paul Schweder, den meisten unserer Leser als einer der ältesten aktiven Sport- und Motorjournalisten bekannt, auch heute noch für Motorradsport und Motorradfahren nicht weniger aufgeschlossen als in der Zeit, in der er noch selbst aktiver und erfolgreicher Wettbewerbsfahrer war, schrieb uns zu diesem Thema jüngst:

Es war im Jahr 1936. Die Olympischen Winterspiele in Garmisch-Partenkirchen waren im vollen Gange. An einem ruhigen Abend sprachen wir über die bisherigen Ergebnisse und die kommenden Spiele in Berlin: Karl Ritter von Halt und seine Mitarbeiter Baron le Fort, Dr. Harster und ich. Die Sprache kam auch auf den modernen Fünfkampf. Schon damals diskutierten wir über die Frage, ob man den Geländeritt nicht durch einen Motorrad-Wettbewerb ersetzen könne.

Im August dieses Jahres kam in Schweden die Weltmeisterschaft im modernen Fünfkampf zur Durchführung. Die deutschen Vertreter schnitten recht achtbar ab. Und wieder diskutierten wir die gleiche Frage, aber diesmal im Kreis von Motorradfahrern.

Der moderne Fünfkampf zählt gewiß nicht zu den ausgesprochen populären Sportarten, zumal er in den meisten Fällen von Mitgliedern einer Militärequipe ausgeübt wird - was sich zum Teil aus der Natur der Sache ergibt. Zu den fünf Disziplinen eines solchen Wettbewerbs, der gewissermaßen ein Ableger des sehr viel populäreren Zehnkampfs ist, gehören die Disziplinen Schwimmen, Laufen, Fechten, Schießen und Reiten. In dieser Zusammensetzung naturgemäß für Militärs besonders geeignet, und wenn nur ein kleiner Teil der internationalen Teilnehmer Zivilisten sind, so ist das vor allem auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Kosten für die Sportgeräte recht hoch sind und zudem das Training erheblichen Zeitaufwand erfordert.

Wenn man aber schon das Wort „modern“ gebraucht, erscheint im Rahmen der übrigen Disziplinen das Reiten doch reichlich antiquiert. Kommt noch hinzu, daß das Pferd ein recht teures Sportinstrument gegenüber einem Motorrad ist und - was noch wichtiger erscheint - der Austragungsmodus dem Zufall Tür und Tor öffnet und die Chancen für die Teilnehmer durchaus nicht gleich sind. Das müßte doch aber eigentlich Voraussetzung bei einem sportlichen Wettbewerb sein. Während nämlich die Teilnehmer beim Fechten und Schießen ihr eigenes Gerät verwenden dürfen, liegt die Sache beim Reiten grundlegend anders. Hier stellt der jeweilige Veranstalter die Pferde, die vor dem Start verlost werden. Hat ein in der Wertung dank seiner Leistung weit vorn liegender Konkurrent Pech, erwischt er ein Pferd, das an jedem Hindernis verweigert oder eine schlechte Kondition hat, und damit scheidet er praktisch aus der Spitzengruppe aus. Diesen Mangel zu beheben ist bis heute noch nicht gelungen.

Wieviel einfacher wäre es, wenn man das Reiten entweder durch eine Geländefahrt, vielleicht auf einer Moto Cross-Strecke ersetzen würde! Einmal könnte man jedem Konkurrenten die gleiche Maschine zur Verfügung stellen bzw. eine Reihe gleicher Maschinen startklar halten. So wären für jeden Teilnehmer die Voraussetzungen gleich und ein sportlich einwandfreies Ergebnis gesichert.

Das wäre die eine Seite, die sicher beachtenswert ist. Auf der anderen Seite würde der Wettbewerb seinen Namen wirklich zu Recht tragen, denn schließlich wird das Motorrad als Sportgerät von vielen ja nicht zu Unrecht als Nachfolger des Reitpferdes angesehen.

Der berechtigte Wunsch der Motorradfahrer ist es von jeher, in irgendeiner Form im olympischen Wettbewerb mitzumischen. Nicht ganz zu Unrecht hat man ja schon vor Jahren von den Six Days als der Olympiade des Motorradsportes gesprochen. Ob die OMK hier einmal einen Vorstoß über die im Deutschen Sportbund vertretenen Klubs unternehmen sollte, muß man wohl ihr selbst überlassen. Da es auch in Deutschland einen eigenen Verband des modernen Fünfkampfs gibt, sollte man sich auch mit diesem einmal ins Benehmen setzen.

Eine Diskussion war jedenfalls noch immer von Nutzen!

Paul Schweder

Der Zufall (oder war es die Aktualität des Themas??) wollte es, daß sich auch die FIM auf ihrer Herbsttagung in Wien mit dem Komplex „Motorrad und Olympiade“ beschäftigte. Allerdings kam man dort zu keinem besseren Entschluß, als „die weitere Entwicklung mit Interesse zu verfolgen“. Nun - damit wird man in den Gremien, die über die Hereinnahme des Motorradsports in die olympischen Wettbewerbe entscheiden, kaum etwas erreichen. Da muß man schon selbst aktiv werden und muß das tun, was Paul Schweder der OMK vorschlägt: Da muß man vorstoßen, muß reale Vorschläge machen - und da muß man alles tun, um jeden mit vor den Wagen zu spannen, der an der vielzitierten „Aufwertung“ des Motorrads interessiert ist und dessen Stimme Gewicht hat.

S. R.

DAS MOTORRAD

fuhr MOTOBI BENELLI 250 ccm Sprite

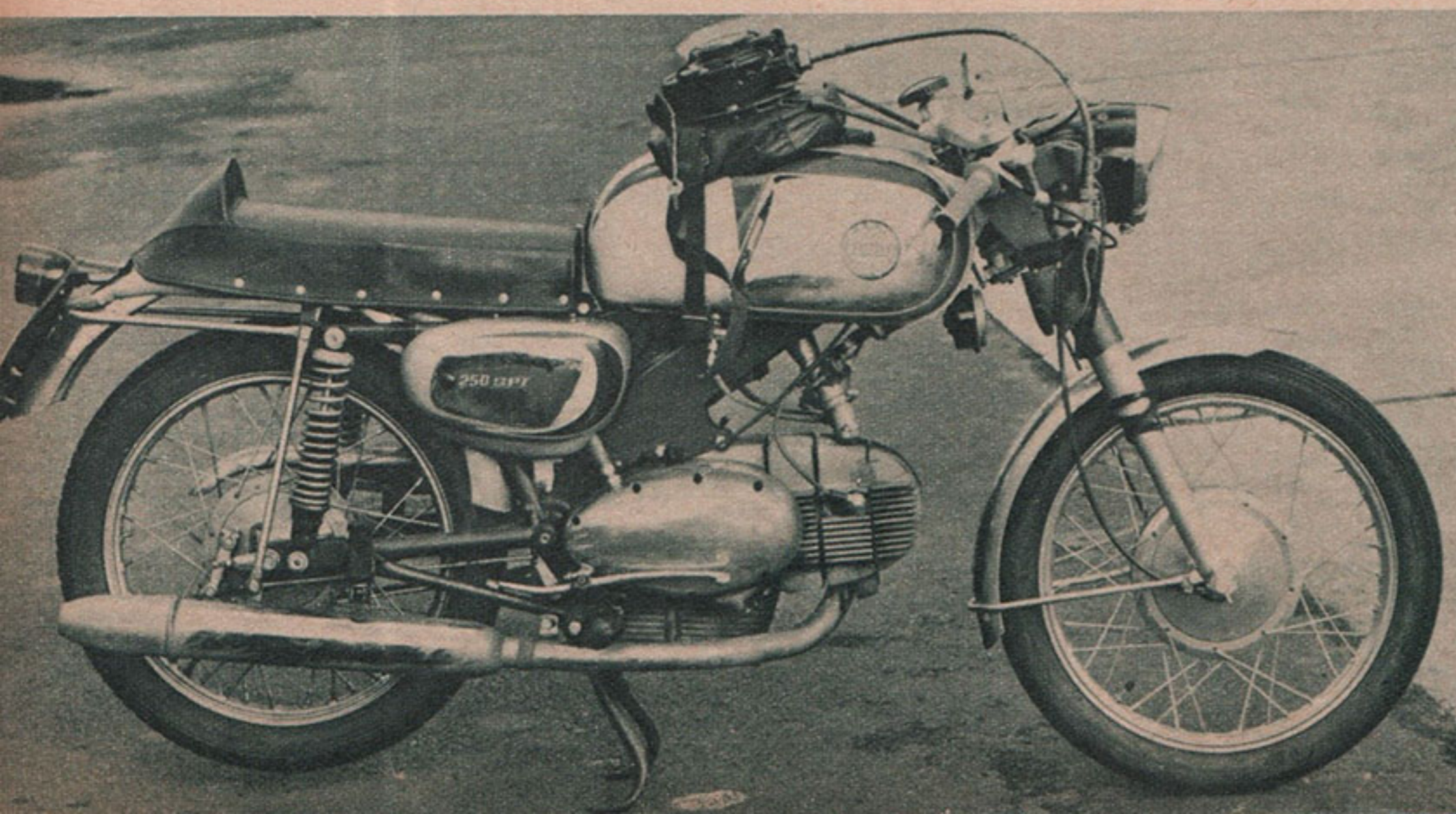
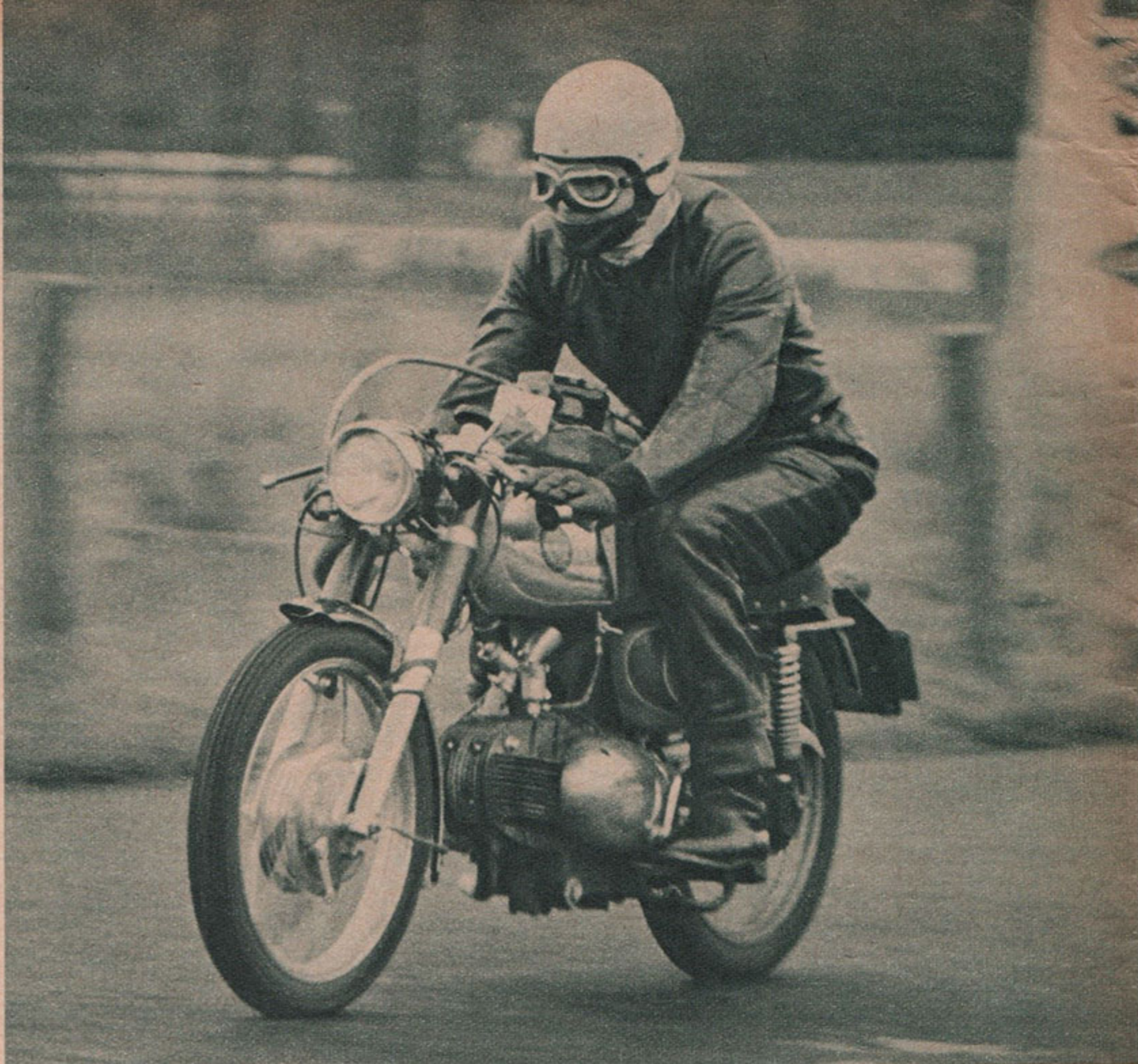
Würde es in Norddeutschland am Steinhuder Meer (b. Hannover) in Neustadt am Rübenberge nicht den Fritz Alexander geben, dann führe in Deutschland heute keine Motobi mehr, obwohl es sich bei diesem Motorrad nicht um einen Veteranen, sondern um eine der modernsten, schönsten und leistungsfähigsten Stoßstangen-Maschinen handelt. Denn das Werk in Pesaro (Italien) — zur Benelli-Gruppe gehörend — interessiert sich heute nach unseren Erfahrungen mit dem guten Kunden Onkel Sam im Rücken nicht mehr für den deutschen Markt. Und Alexander, der mit großer Begeisterung an die Konstruktion des Motorrades glaubt, schwenkt sozusagen die Motobi-Fahne fast ohne Unterstützung des Hauses Benelli. Er kann froh sein, wenn er überhaupt Maschinen geliefert kriegt. Dabei ist uns die Sprite in ihrem Ur-Typ als „Kraftei“ schon seit 1959 bekannt, und die schnelle, schmale und leichte Italienerin erfreute sich einstmals als 125 ccm- und 175 ccm-Modell eines ganz besonderen Rufes. Heute bekommt man vom Werk auch als Fachzeitschrift keine Leistungskurve, keine verwendbaren technischen Daten, kaum werden Briefe beantwortet, und der Repräsentant muß sehen, wie er klar kommt. Obwohl er — ich nehme das an — bestimmt schon mehr als einmal daran gedacht hat, den Bettel den desinteressierten Leuten hinzuschmeißen, setzt er sich weiter für die kleine und schnelle Motobi ein. Trotz der sehr scharfen Konkurrenz nimmt er Schwierigkeiten in Kauf und unterhält er für die wenigen in Deutschland laufenden Maschinen ein Ersatzteillager. Trotz alledem beschäftigen auch wir uns mit dem Motorrad. Warum? Weil wir der Ansicht sind, daß diese Konstruktion es wert ist. Wir möchten das gerade zu Beginn dieser Geschichte einmal klar sagen, die man übrigens auch als eine spannende Geschichte hinstellen

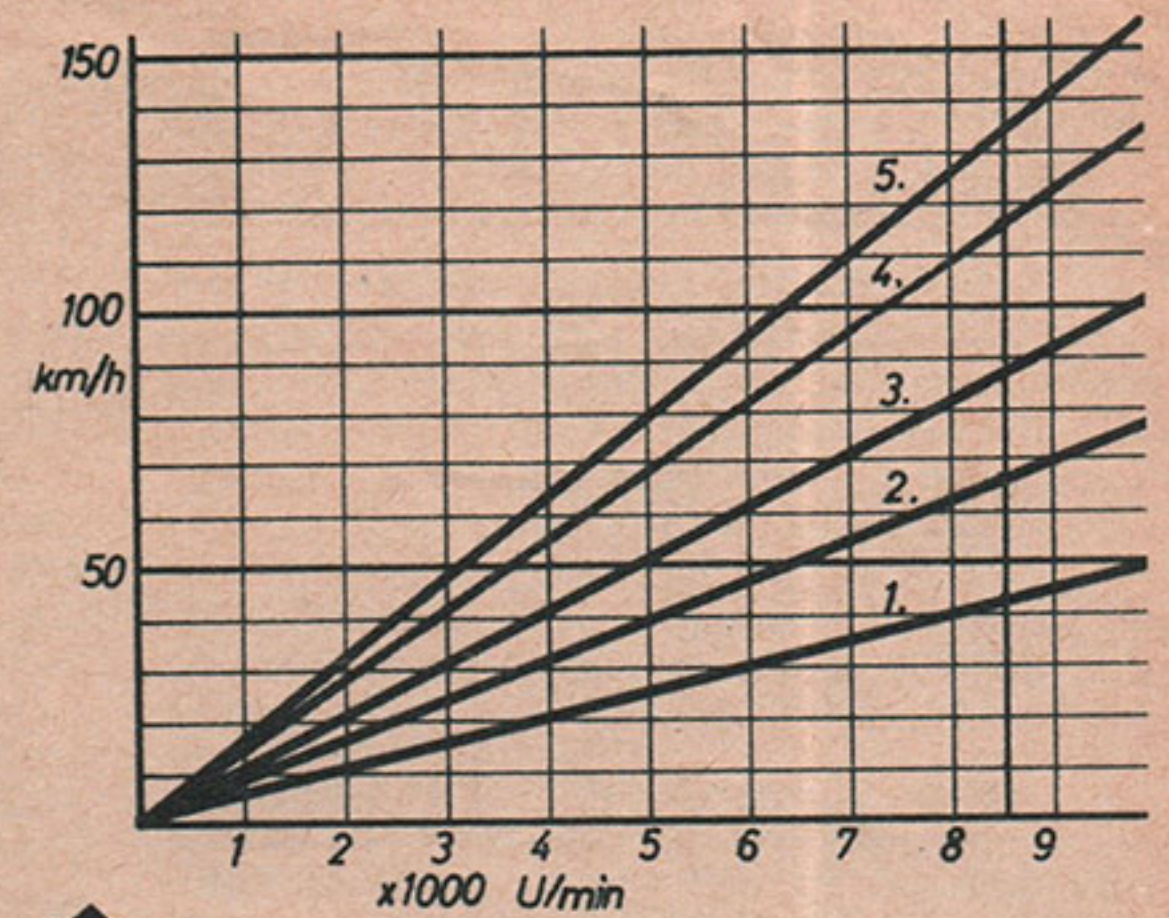
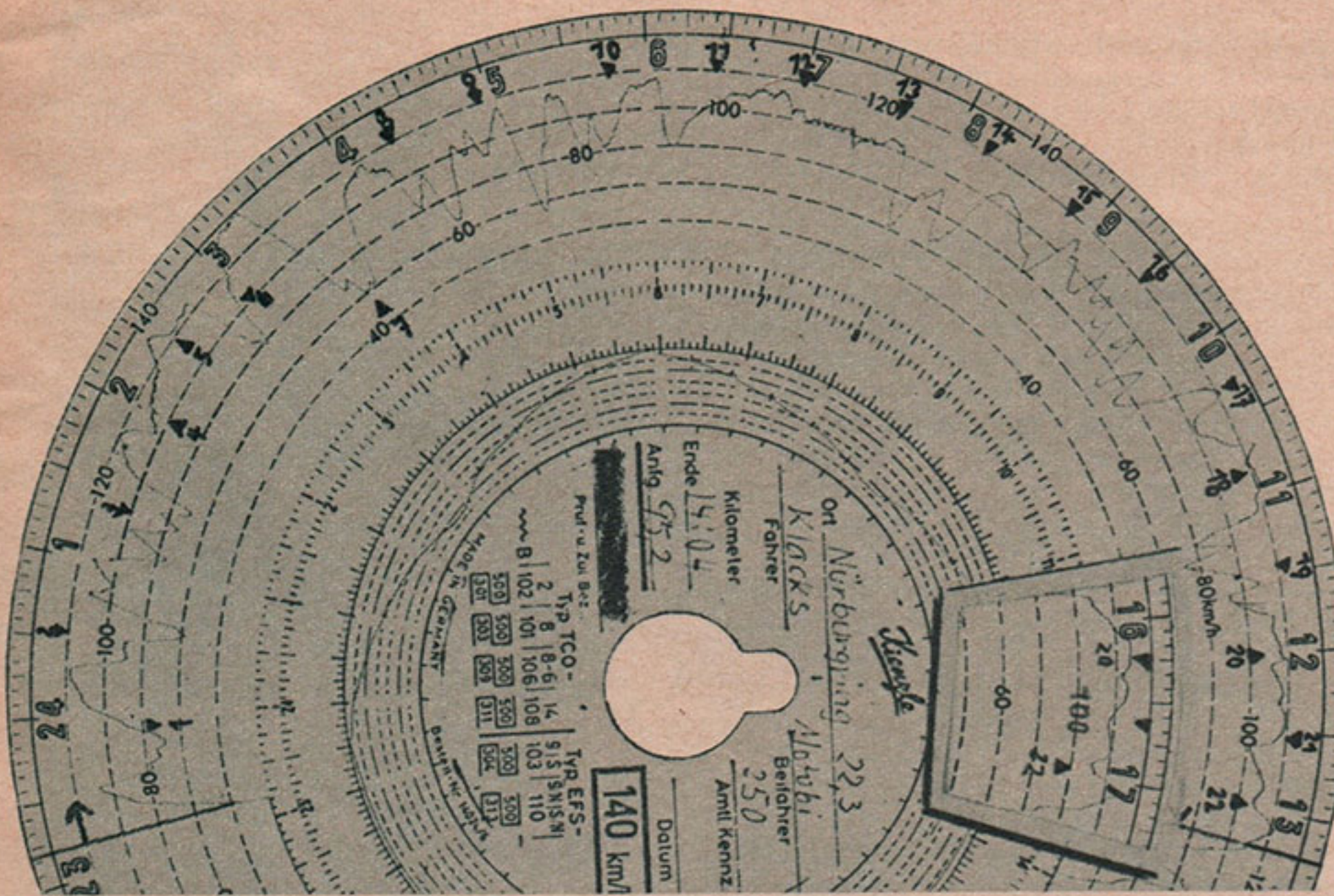
könnte unter der Überschrift: „Das Abenteuer, zu einer Motobi-Testmaschine zu kommen und damit dann etwas anfangen zu können.“

Die Sprite war das Eigentum von Alexander. Sie war beileibe nicht mehr „lackfrisch“ und hatte schon ein paar tausend Kilometer gelaufen, und das waren garantiert keine zahmen Kilometer gewesen. Nach dem ersten Anlauf zu diesem Test waren einige Arbeiten fällig, daß sie zu richtigem Leben erwachte (u. a. hatte irgend-ein freundlicher und besonders ordentlicher Zeitgenosse den offenen Luftrichter des Vergasers bei einem Bahntransport für einen Luftstellschrauben-, Mutter- und Drahtfedern-Abfallkorb gehalten!). Die einzige mit Mühe zu erhaltende Leistungsangabe besagt, daß am Hinterrad 18 PS bei einer Drehzahl von 8500 U/min vorhanden sein sollen (die Tourenausgabe soll 15 PS bei 7500 U/min haben). Im Vergleich mit anderen sehr sportlichen 250 ccm-Maschinen scheint das nicht besonders viel zu sein — es bedeutet etwa 20 bis 22 PS an der Kurbelwelle. Doch darf man sich dadurch nicht täuschen lassen — das Motorrad ist niedriger und schmaler als ein Fahrrad (!) und wiegt nur 110 kg (Leistungsgewicht 6,1 kg pro PS). Der Luftwiderstandsbeiwert dürfte noch etwas unter dem des Florett-RS liegen. Mit der knappsten Überset-

zung (19 Zähne am Getriebeausgang und 40 Zähne am Hinterrad — für Straßenrennen) müßten bei 8500 U/min etwa 145 km/h zu fahren sein. Ein Blick auf die Fahrwiderstands-Berechnung: es könnte knapp möglich sein. Mit einem kleinen, lang gemachten, leichten Fahrer in eng anliegender Lederkombi wären 140 km/h immer drin. Schauen wir auf unsere Testmaschine: sie ging mit einem normalen Mitteleuropäer in schwerer Kleidung leicht gebückt (der Fahrtschreiber ließ ein Hineinkriechen in den Tank nicht zu) knapp 120 km/h in der Ebene, und mit Reinhard Scholtis (wegen seiner unwahrscheinlich schlanken Figur und der Fähigkeit, sich zusammenzufalten, der „Bleistift“ genannt) in der Renn-Lederkombi lief das Dings fast 130 km/h. Diese Werte liegen ebenfalls im Fahrwiderstandsbereich und sind somit absolut richtig. Man kann also die 18 PS am Hinterrad glauben. Die Leistungskurve muß auch sehr flach verlaufen, denn auf dem Nürburgring ließ sich der Motor ohne Anstände in dem langen Gefälle der Fuchsröhre bis auf 142 km/h bringen, das sind mit der von uns gefahrenen Sekundärübersetzung 18/41 ca. 9000 U/min. Wir sind sogar der Überzeugung, daß er noch klar weiterdreht, wenn alles in optimal mechanischem Zustand ist, und Vergaser, Zündung, Kerze ebenso optimal eingestellt bzw. gewählt werden. Die Rundendurchschnitte am Ring wurden leider durch sehr schlechtes Wetter beeinflusst — aber sie lagen immer zwischen 95 und 100 km/h.

Die Vielzahl der möglichen Übersetzungen (es gibt vier Getrieberitzel und drei Hinterrad-Zahnkränze — also 12 Möglichkeiten) zeigen auch sehr deutlich, daß bei dieser vom Fahrwiderstand erheblich abhängigen Maschine die Wahl des richtigen Zahnkranzes und des richtigen Getrieberitzels von sehr großer Bedeutung sind. Wahrscheinlich ändert sich dies von Fahrer zu Fahrer. Mit der Serien-Übersetzung 18/41 zum Hinterrad ist eine Gesamtübersetzung von 21,7/13,75/10,45/7,94/6,84 in den fünf Gängen vorhanden. Das bedeutet 134,2 km/h bei 8500 U/min. Mit der knappsten Übersetzung 19/40 erreicht man im fünften Gang bei 8500 U/min ca. 145 km/h, mit der größten Übersetzung 16/42 sind es 117 km/h im fünften Gang bei 8500 U/min.

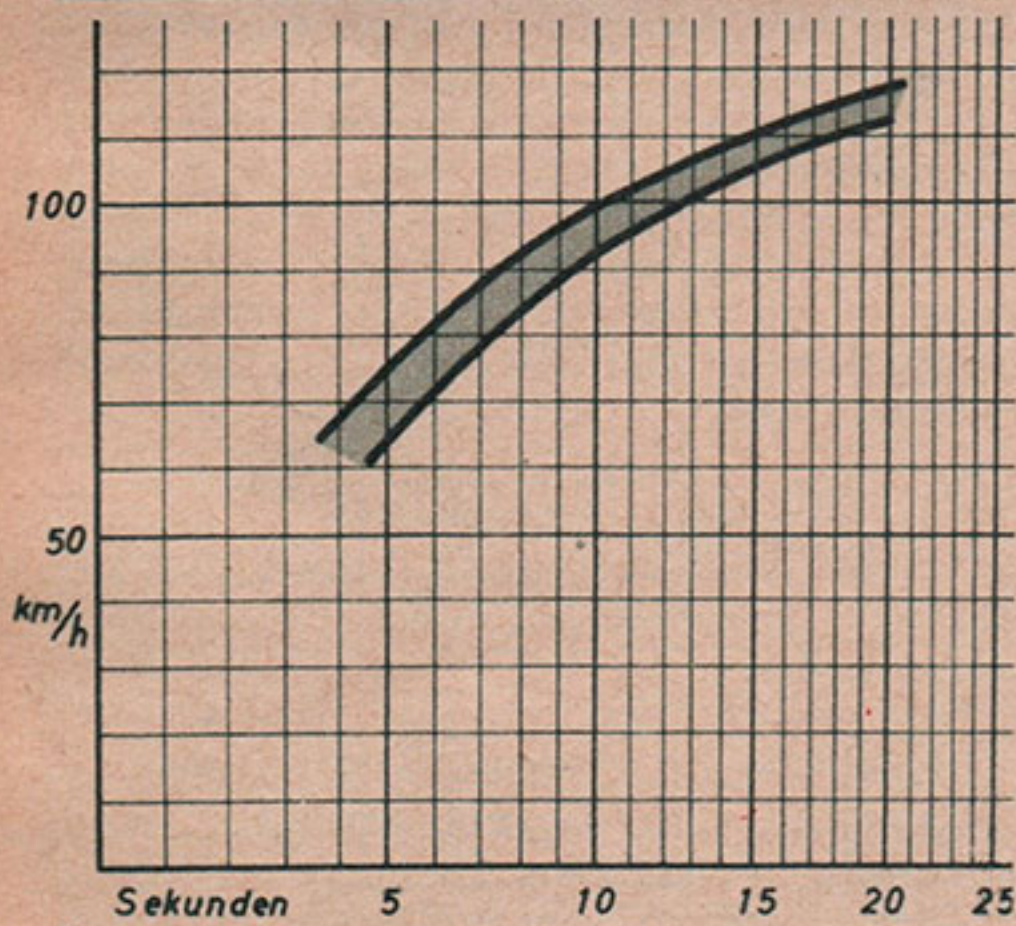




▲ Gangdiagramm für das Fünfganggetriebe. Man erkennt zwei Übersetzungs-„Gruppen“: 1./2./3. Gang bilden die eine Gruppe, 4./5. Gang bilden die andere Gruppe. Beim Fahren wirkt sich das so aus, daß der dritte Gang fast nur für engere Kurven genommen wird. Das Drehmoment des Motors langt, um im vierten Gang von 6000 U/min aus noch beschleunigen zu können.

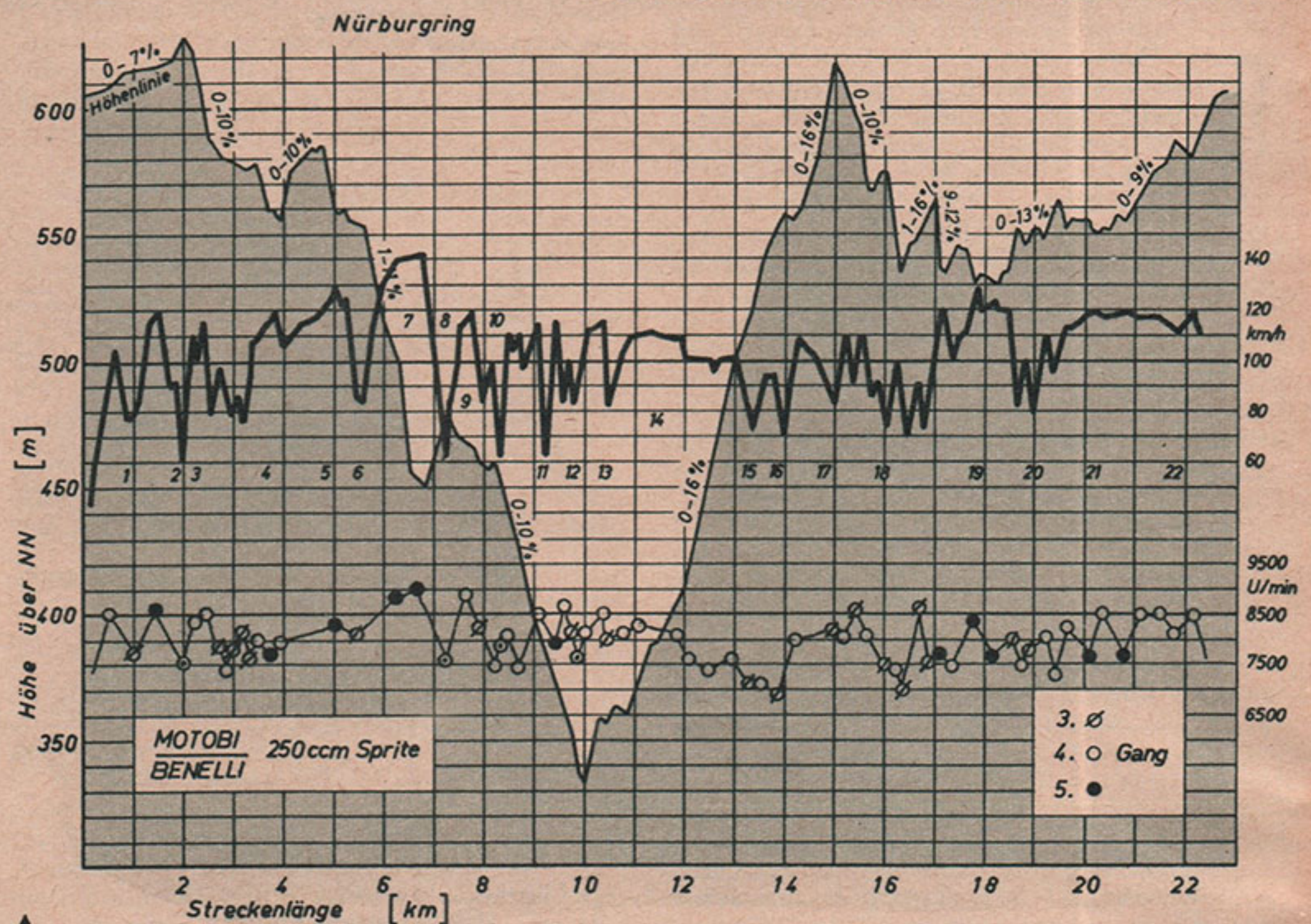
▲ Links: Original-Fahrtschreiberblatt. Eingebildet Höchstgeschwindigkeitslinie von Reinhard Scholtis (siehe Text Seite 754).

ALLES MIT EINEM BLICK



▲ In diesem Raum lagen die gemessenen Beschleunigungen mit verschiedenen großen Fahrern.

Höhendiagramm (obere Linie, bezogen auf Streckenkilometer) des Nürburgringes mit Geschwindigkeitslinie (fett).



▲ Mitte) und Drehzahlangaben in den gefahrenen Gängen (unten mit Schaltpunkten). Der vierte Gang ist der, auf den es ankommt! Die Zahlen an der Geschwindigkeitslinie geben folgende Streckenstellen an: 1 Südkurve, 2 Nordkurve, 3 Einlauf Hatzenbach, 4 Flugplatz, 5 Schwedenkreuz, 6 Aremberg-Kurve, 7 Fuchsröhre, 8 Adenauer

Forst-Ecken, 9 Metzgesfeld, 10 Kallenhard-Kurve, 11 Wehrseifen-Kurve, 12 Breitscheid, 13 Bergwerk-Kurve, 14 Kesselchen-Anstieg, 15 Steilstrecken-Kurve, 16 Karussell-Haarnadel, 17 Hohe Acht-Kurve, 18 Brunnchen-Ecke, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz-Ecke, 21 Döttinger Höhe, 22 Antoniusbuche.

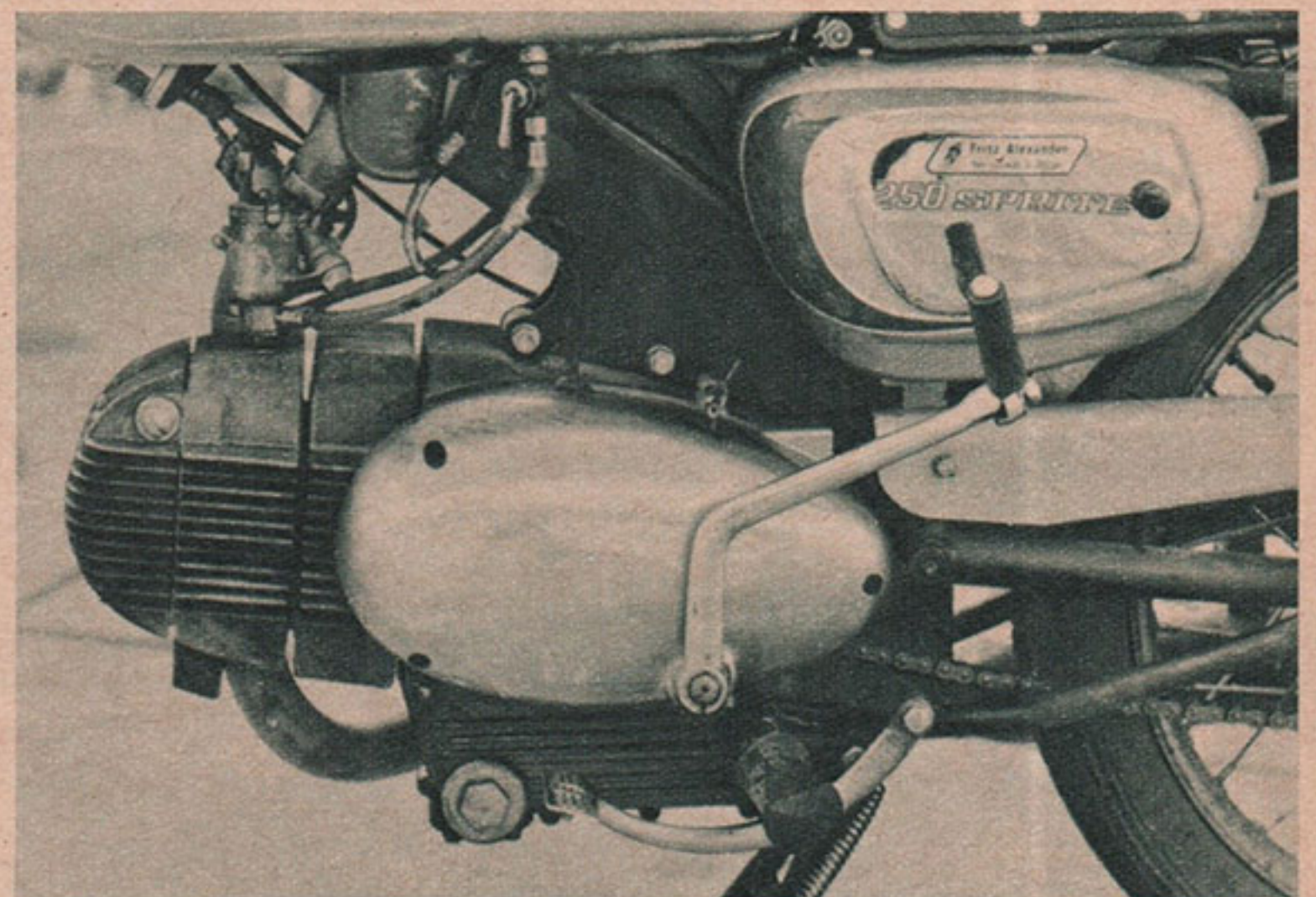
Das ist ein großer Spielraum, und man muß sich als Fahrer je nach Gewicht und Körperfülle individuell darauf einstellen, wenn man Freude an der Maschine haben will, die man ja meist immer an der Grenze der Fahrwiderstände bewegen wird.

Der Motor ist ein extremer Kurzhuber. Bohrung 74 mm, Hub 57 mm. Kolbengeschwindigkeit bei 8500 U/min ca. 16 m/sek (bei 9500 U/min sind es ca. 18 m/sek), was bei diesem Stoßstangenmotor trotz der hohen Drehzahl bestimmt nicht zu viel ist. Wir wollen nicht vergessen, daß man das Gewicht der hin und her gehenden Massen sehr gering gehalten hat, die Stoßstangen wiegen mit Stoßbellen nur 49 g und sind sehr kurz. Für die Innenkühlung des liegenden Zylinders sorgt ein gewaltiger Ölumlauflauf (2 Liter Öl) mit einer Pumpenleistung von ca. 60 l/h in sehr groß bemessenen Kanälen. Die Hubraumleistung (nehmen wir einmal 20 PS an der Kurbelwelle an) mit 80 PS/Liter ragt natürlich schon in das Gebiet der heißeren Sportmotoren hinein, ist jedoch

Bild linke Seite oben: Diese 250er wirkt unter einem großen Fahrer wie ein „Rennerle“-Moped. Um so größer die Überraschung –!

Bild linke Seite unten: Pate dieser bildschönen Maschine war der Straßenrennsport. Leider ist etwas Ähnliches in Deutschland nie gebaut worden.

Rechts: Der Motor mit dem liegenden Zylinder nach mehr als 1200 km sehr scharfer Fahrt bei Regen, Dreck und Nässe. Vorn Zylinderdeckel mit Entlüftung, dann Zylinderkopf, dann Zylinder (Laufbuchse ragt weit ins Kurbelhaus). Vergaser ohne Luftfilter mit Spritzschutz gegen Wasser.



noch nicht so hoch, daß man nun unbedingt von der, einer langen Lebensdauer nicht sonderlich zuträglichen, Leistung reden muß. Man sollte sich einen Drehzahlmesser von Kröber besorgen —!

Der Begriff „Kraftei“ stammt von der einheitlichen eiförmigen Bauart und deren glatten Linienführung her. Durch die liegende Anordnung fällt die extrem enge und tiefe Verrippung von Zylinder und Zylinderkopf nicht besonders auf. Der Zylinder ragt im übrigen mit der Laubbuchse noch einmal so weit in den Kurbelraum hinein, wie er vorn herausragt. Man wundert sich wirklich, daß der Motor so viel mitmacht, ohne zu streiken. Eigentlich erwartet man das Gegenteil.

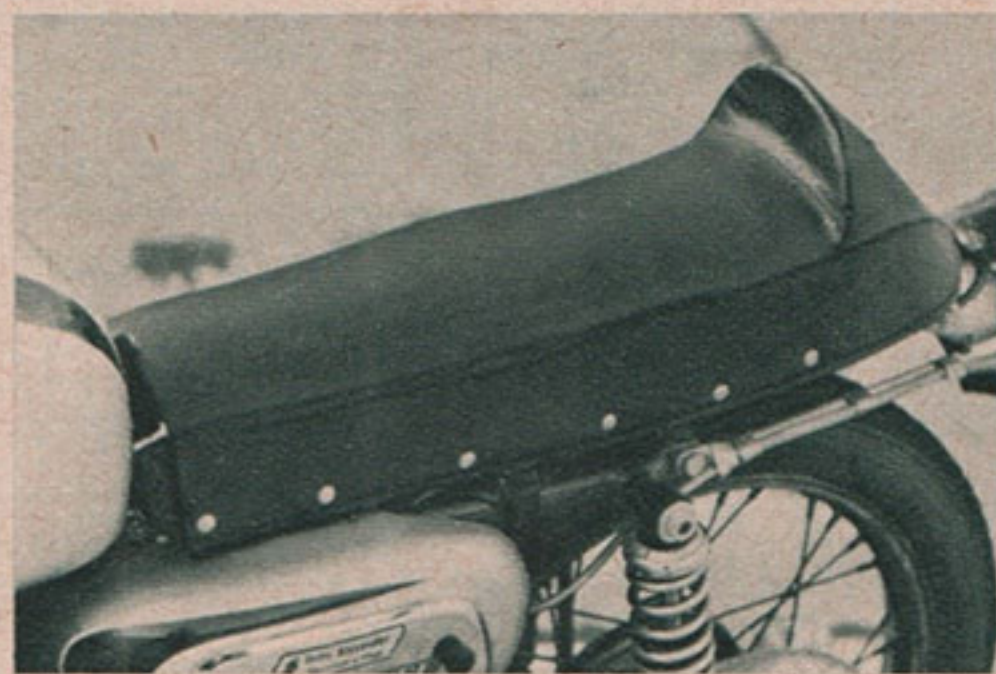
Die früheren Motobi-Modelle hatten Schwingenholme mit einem ovalen Profil an der Hinterradschwinge, die Sprite heute hat normale Rohre ohne Profilerring. Auch an anderen Teilen sieht man, daß mit Rationalisierung gearbeitet und gerechnet wird, in den kleineren Maschinenklassen wird in Amerika seitens der Importeure eben feste auf die Preise gedrückt. Das geht bis ins letzte Detail; man sieht der heutigen Motobi an, daß mehr als früher gerechnet wird. Das bedeutet aber nicht, daß „billig“ nun aber auch „schlechte Qualität“ ist. Es ändert nichts daran, daß die Motobi auch weiterhin eine geniale Erscheinung unter den Motorrädern ist. Um beim Motor die Nockenwelle, den Kolben, Getriebeteile und anderes auswechseln zu können, braucht er nicht aus dem Rahmen ausgebaut werden. Die Modelle von 125 ccm bis 250 ccm sind vom Rahmen her identisch, die Motoren kann man also überall verwenden. Außerdem gibt es auch wieder für die 250 ccm Sprite eine Sport-Nockenwelle und eine Renn-Nockenwelle. Auch Kolben und Vergaser sind in verschiedenen Arten vorhanden, so daß man aus dem Motorrad wirklich eine Rennmaschine mit nur wenigen Arbeiten machen kann und umgekehrt. Der Variationsmöglichkeiten gibt es fast unendlich viele. Es ist das Baukastensystem mit der größten Auswahl an Bauarten, das wir kennen.

Ende der fünfziger Jahre fuhr ich einmal auf einer Motobi 175 ccm Catria (wird heute nicht mehr gebaut) in einer Nacht bei der Fernfahrt Brüssel—Prag—Brüssel an einem Stück mehr als 700 km. Nach Betrachten der mehr als sparranischen Sitzbank hielt ich das heute kaum mehr für möglich. Und doch täuscht man sich. Alexander, nicht als „schlank“ zu betrachten, fuhr — um zu beweisen, daß die Maschine sogar für Touren zu gebrauchen ist — von Neustadt nach Olten in der Schweiz, dann zum Ring und dann wieder nach Neustadt. Von Neustadt nach Olten in einem Rutsch — mehr als 700 km. Ich selbst habe eine Fahrt von mehr als 280 km an einem Stück gemacht, wenn auch etwas „geknickt“ — aber man kann schon. Zur Not. Es liegt daran, daß die Sitzhaltung sehr gekrümmt bleibt und die Schläge nicht senkrecht ins Kreuz kommen.

Lenkerpartie. Was uns nicht gefiel: die furchtbar dicken Griffpolster. Lange und im Durchmesser enge Griffe wären für diese feinfühligere Straßenmaschine besser. Zündschloß: einfacher geht's nimmer —!

Trotzdem — wenn man auch bestimmt nicht auf uns hört — eine etwas komfortablere und breitere Sitzgelegenheit wäre sehr zu begrüßen. Wir sind ja nicht alle wie Fritz Alexander oder ein indischer Fakir auf dem Nagelbrett.

Die Welt der Sprite liegt nicht auf den langen Strecken — sie liegt dort, wo die Straßen kurvenreich und bergig sind. Da jeder andere Verkehrsteilnehmer uns damit für einen Mopedfahrer hielt, gab es gehörige Überraschungen, denn mit dem Fünfgang-Getriebe ist man den Situationen, die sich bieten, großartig gewachsen. Mit dem vierten Gang konnte man glatt bis 120 km/h hinaufgehen — das war mit Tankrucksack und großer Fahrtenbekleidung beinahe schon Endgeschwindigkeit. Aber damit war man in der Beschleunigung fast so gut wie Hagons Sprinter-Kompressor-Jap 1000 ccm. Jedenfalls fühlte man sich so. Denn man konnte auf den guten Anschluß an den dritten Gang rechnen, der bis etwa 90 oder 95 km/h reichte. War man dann oben auf der Bergkuppe angelangt, und dachte der andere nun, jetzt sei bei dem „Moped“ aber bestimmt der Ofen aus, dann schaltete man flink in den fünften Gang und sauste mit 140 km/h den Berg runter. Dann ein paar enge Kurven, Zick-Zack-Ecken, enge Ortsdurchfahrt, noch mal eine Kurve (und wie man um Ecken wetzen kann, zeigt das Nürburgring-Diagramm!) — und der „Gegner“ sah mich nie wieder. Der wird dann



Das ist die Sitzgelegenheit für Fakire oder Motobi-Fahrer. Sieht enorm schnell aus.

am Kegelabend bestimmt erzählt haben, daß die jungen Burschen mit ihren „Mopeds“ haarsträubende Dinge machen. „Da hat mich doch einer bei 120 km/h überholt!“ (Man kann sich das so richtig vorstellen.)

Auf der anderen Seite zwingt die niedrige Maschine sehr zum Aufpassen. Wäre es meine eigene, käme neben dem Drehzahlmesser ganz schnell eine Lichthupe her. Auch würde ich mich darum kümmern, daß man die Lage der Handhebel an den Lenkerenden verändern kann, denn so, wie sie jetzt liegen, erzeugen sie schon nach wenigen Kilometern Handgelenkschmerzen beim Kuppeln und Bremsen. Und da wir gerade über das sprechen, was uns nicht so gefiel: der Tachometer ist keine besondere Qualität, auch das Licht entspricht nicht unseren Vorstellungen. Warum hat zum Beispiel bei der Sitzbankbefestigung die



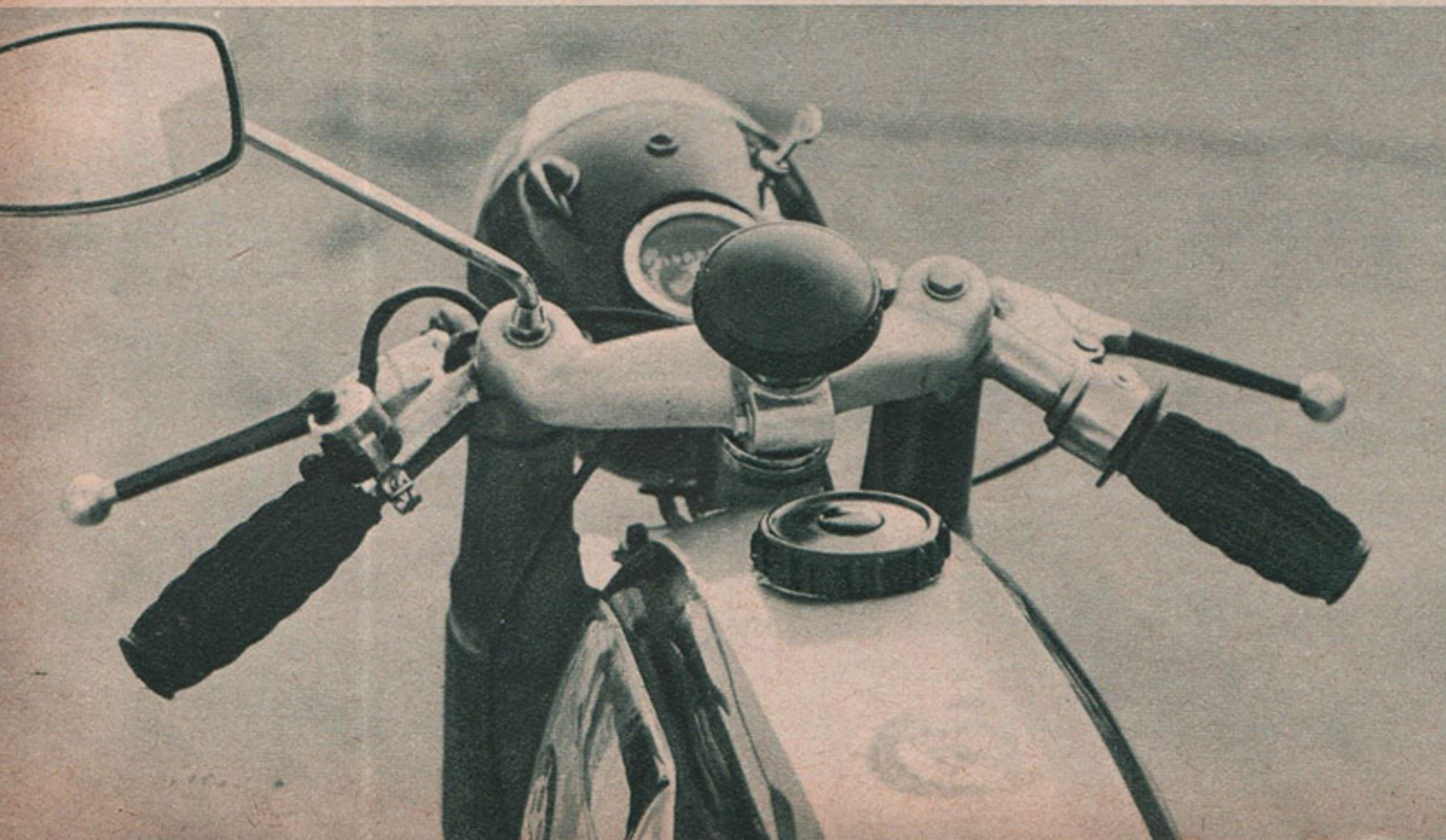
Diese Telegabel und diese Bremsen werden seit mehr als acht Jahren in die im Grundprinzip stets gleichen Motobi-Modelle eingebaut. (Fotos Klacks)

Schraube auf der einen Seite einen 14er Kopf und auf der anderen Seite eine 12er Mutter? Kann man die Kotflügelstreben nicht stabiler machen? Denn so ganz ohne Vibrationen läuft die Rakete ja nicht. Auch meine ich, würde eine Luftfilterung gut tun. Die Lebensdauer wird doch wesentlich davon beeinflusst. Wer Straßensport treiben will, kann die Filterung dann ja weglassen. Bei starkem Regen haben wir mehr als einmal den Ansaugkanal voll Wasser und Dreck gehabt — das ist besonders schön hinter einem drecksprühenden Bau-Lkw oder auf lehmverschmierter Straße.

Bremsen: prima. Die Konstruktion ist auch schon älter als 10 Jahre und immer noch up to date. Sie werden, wie auch die Telegabel und die Federbeine, von vielen italienischen Firmen eingebaut. Reifen: Ceat oder Pirelli. Über deren Führung und Haftung kann man nur Gutes berichten, sie sind der Fahrleistung angemessen.

Der Motor der Sprite ist als Stoßstangenaggregat ein einmalig schönes Ding. Er macht den Glanz des alten „Kraftei“-Namens. Das Fahrwerk erlaubt entsprechend der Motorleistung freches und schnelles Fahren. An der E-Anlage und an anderen Details sieht man den Preisdruck der Amerikaner, und man sollte deshalb in Pesaro bei der zukünftigen Entwicklung aufpassen, daß die japanische Konkurrenz nicht zu viel Vorsprung erhält. Über unsere deutsche Vertretung noch mehr zu sagen — na, ich glaube, das erübrigt sich bestimmt. Für die Motobi-Maschinen hatten schon immer besondere Fahrer ein Faible.

Klacks



Technische Daten

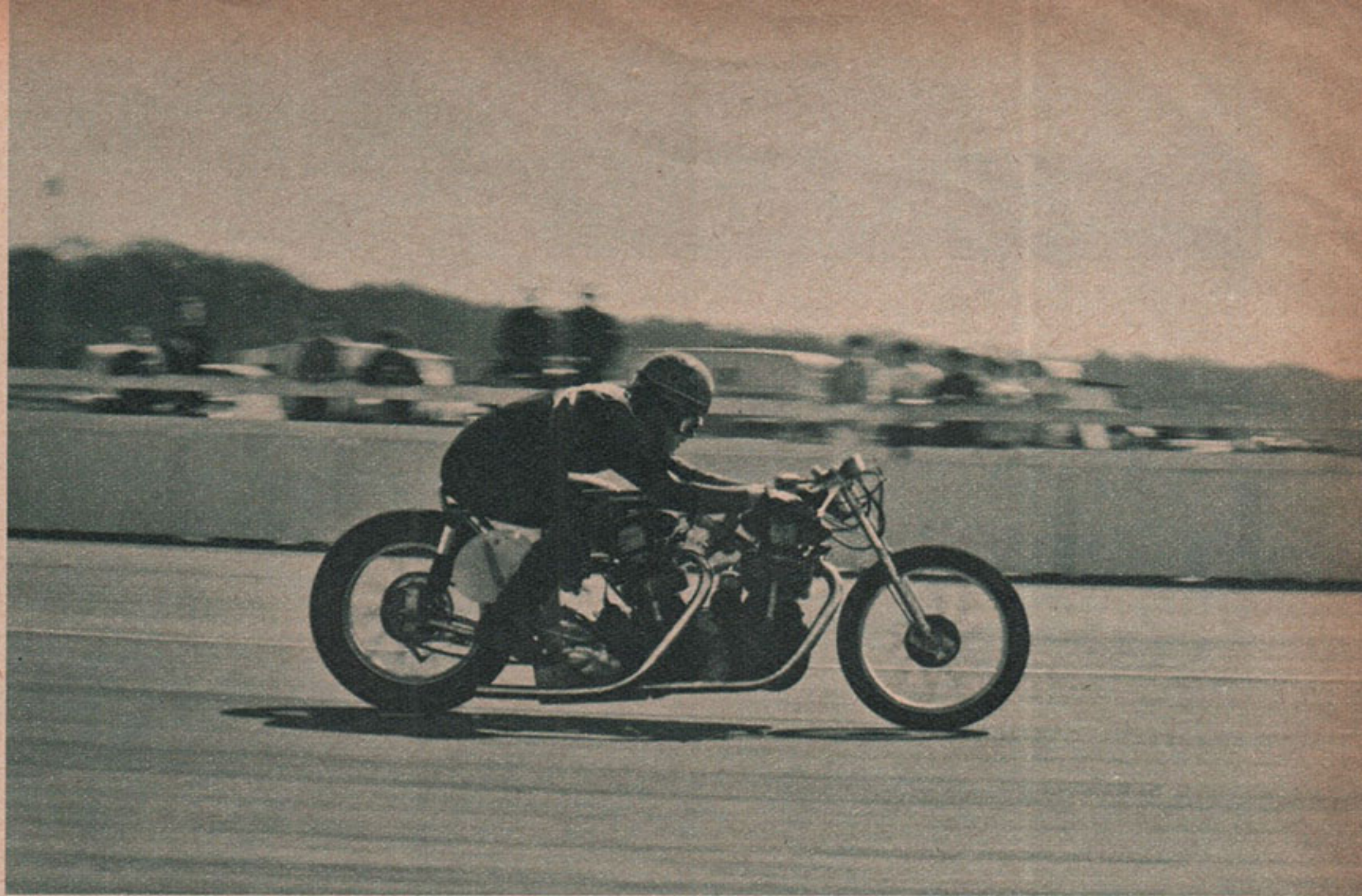
Motor: Einzylinder-Viertakter mit liegendem Zylinder, luftgekühlt. Hub×Bohrung 57×74 mm. 245 ccm Hubraum. Verdichtung 8,7. Leistung (Werksangabe, am Hinterrad gemessen) 18 PS bei 8500 U/min. Kolbengeschwindigkeit ca. 16 m/sec bei 8500 U/min. Ölinhalt 2 Liter, Förderleistung der Ölpumpe ca. 60 Liter/h. Vergaser Dellorto 24 mm ϕ .

Getriebe: Fünfgang-Fußschaltung. Gesamtübersetzung (18/41) 21,7 / 13,75 / 10,45 / 7,94 / 6,84. Bereifung vorn 2,75-18, hinten 3,00-18.

Elektrische Anlage: 6 Volt. Batterie 8 Ah. Testverbrauch ca. 4,5-5,2 Liter/100 km. Bremsen ϕ vorn 180, hinten 160 mm.

Hersteller: G. O. Benelli S.p.A., Testione Officine Benelli, Via Mameli 22, Pesaro (Italien). Die Testmaschine stellte die Firma Fritz Alexander, 3057 Neustadt am Rübenberge, Schmiedegasse, Tel. 0 50 32-975, zur Verfügung. Preis ab Neustadt mit Kfz-Brief: DM 2600.—. Steuer jährlich DM 32.—, Versicherung jährlich ca. DM 81.—.

Tag der Sprinter in Holland



Das Titelbild unseres Heftes 23/67 zeigte den Start einer Maschine bei einem Wettbewerb für Motorräder, wie er bisher in Deutschland noch nahezu unbekannt ist: Alf Hagon startete da seine Spezial-Maschine bei einem Sprint-Meeting, das am 30. September dieses Jahres von der holländischen „Wegracegroep '65“ durchgeführt wurde. Die Veranstaltung war bereits das dritte holländische Sprint-Meeting dieses Jahres, und nachdem sich diese Sportart, von England auf den Kontinent herüberkommend, offenbar bei den Holländern steigender Sympathien erfreut, konnte der Veranstalter diesmal außer 60 holländischen Teilnehmern nicht weniger als 20 berühmte englische Sprinter an den Start bringen, darunter 8 Weltmeister!

Bei dieser Sprintfahre geht es darum, mit stehendem Start eine Strecke von 400 Metern in der kürzesten Zeit zurückzulegen, also die höchstmögliche Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen. Das ist natürlich nicht nur eine Frage der effektiven Leistung, sondern auch der Möglichkeit, diese Leistung weitgehend verlustfrei auf den Boden zu bringen und in Beschleunigung und Geschwindigkeit umzusetzen.

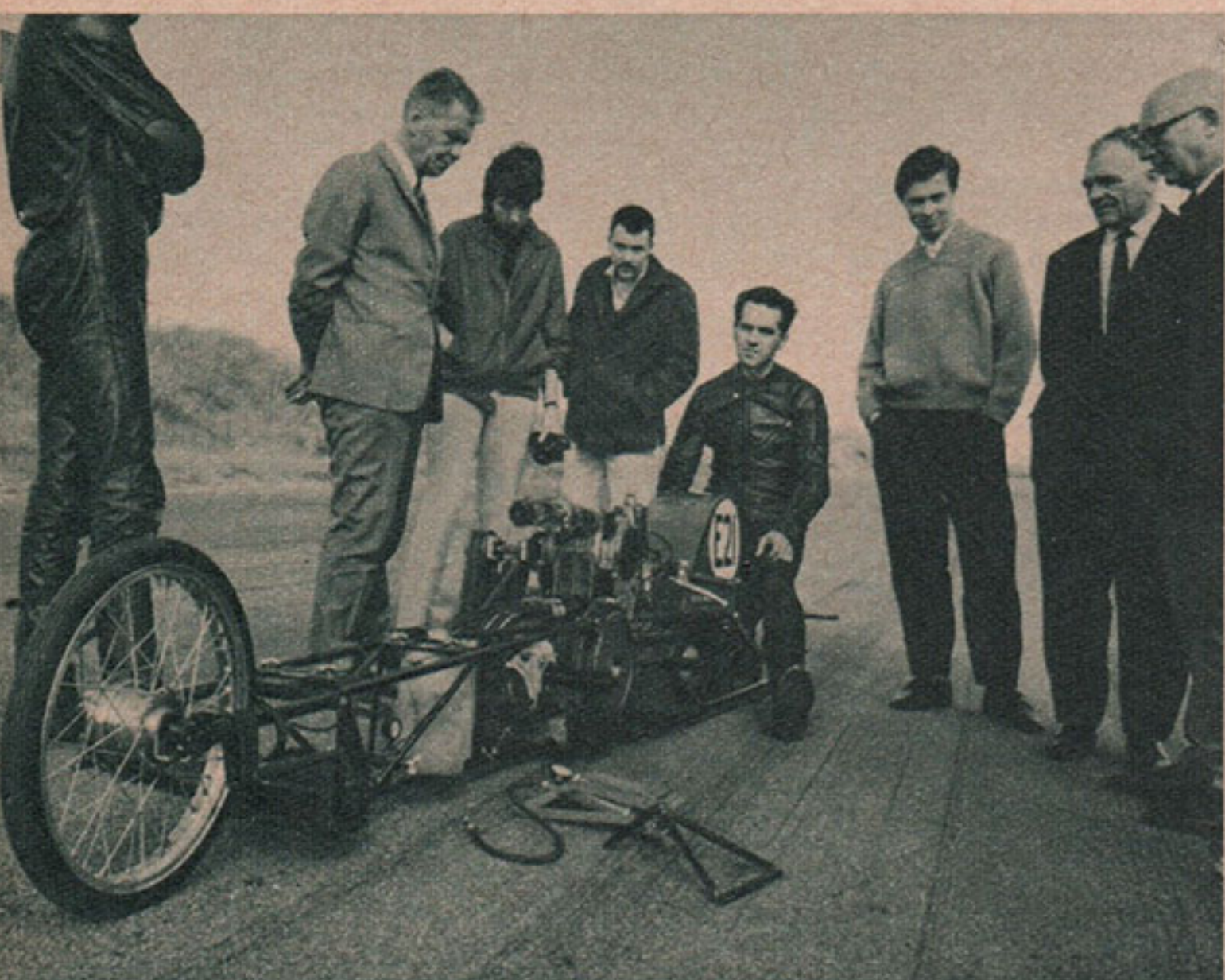
Das Interesse an besagtem holländischen Sprint-Wettbewerb war sehr groß: mehr als 400 Zuschauer wollten sich vor allem die Engländer mit ihren schnellen, teilweise recht merkwürdig gebauten Apparaten einmal ansehen. Leider machte allerdings ein sehr starker Gegenwind die Verbesserung bestehender Rekorde unmöglich.

Aber es war natürlich für die Sprint-Begeisterten ein großartiges Erlebnis, endlich einmal Männer wie George Brown, Alf Hagon, Fred Cooper und noch viele andere Engländer persönlich beobachten zu können, und selten haben wohl Motorräder so viele interessierte Augen auf sich gezogen wie die englischen Spezial-Maschinen, die man bisher nur von Fotos kannte.

George Brown, der außerordentlich viel zur Popularität des Sprintsports in England beigetragen hat, präparierte seine Maschine, die bekannte „Super

Bild oben: Ramon Hurley mit seinem zweimotorigen Sprint-Eigenbau (zwei 500er Norton-Manx-Motoren gekoppelt!)

Bild unten: Mit diesem Monster (mit dem 1300er VW-Motor) erreichte Dave Lecoq die drittbeste Zeit beim Sprint-Meeting am 30. September dieses Jahres.



Nero Vincent“ 1300 ccm mit Seitenwagen, für seinen Sohn Tony, der über die 400 Meter eine Zeit von 12.40 erreichte. George selbst fuhr solo in 12.11 Sekunden. Keiner der Gäste war wohl bei den Holländern so willkommen wie gerade George Brown, der bereits einen geradezu legendären Ruf genießt.

Wie erwartet ging allerdings am schnellsten Alf Hagon Maschine. Da war was los, als er seine Jap-Zweizylinder in Gang brachte (nicht umsonst hielten sich die Nächststehenden, siehe unser oben erwähntes Titelbild, die Ohren zu, als die Rakete startete!). Und wer hinter ihm stand, sah nichts mehr im weißen Nebel — kein Öldunst, sondern vom Hinterreifen!! Nur 10.56 Sekunden brauchte Hagon, und die Zuschauer waren so begeistert von seinen Leistungen, daß sie nach zwei Starts gänzlich aus dem Häuschen waren und immer wieder eine neue Probe von ihm verlangten. Und Alf Hagon, mitgerissen von so viel Begeisterung, machte fünf Extra-„Runs“, und vielleicht hätte er noch etwas zuzugeben, wenn nicht inzwischen die Gummiauflage seines Reifens nahezu verschwunden gewesen wäre.

Von Fred Cooper wollte man alles wissen über seine neue Triumph-Maschine mit zwei 650er Twin-Motoren, die knapp 400 km/g gehen soll. Und Phil Manzano verlor unterwegs die Kurbelwelle, deren Teile sich auf dem Asphalt wiederfanden.

Interessant war natürlich auch Dave Lecoq mit seinem „fliegenden Bett“, der „Drag Waye 1300“-Maschine, in der ein VW-Motor eingebaut ist.

Daß es den Holländern nicht möglich sein würde, die englischen Gäste zu schlagen, war von vornherein klar gewesen. Aber trotzdem gratulierten selbst die Briten Jan Kostwinder, als er seine Yamaha 250 YDS 1 C in 13.98 Sekunden über die 400 Meter gebracht hatte. Er wurde gleich eingeladen, am „Rekords Weekend“ in Elvington (Ende Oktober) teilzunehmen.

Die Zeiten wurden mit einem „Sprintometer“ gemessen, das gestattet, die Reaktionszeit auszuschalten. Wenn die Fahrer vom Start weggingen, wurden sie in einem elektronischen Feld „gefangen“, das die Zeitmessung in Gang brachte. Also kein Rotlicht oder sonstiges Signal mehr.

Das waren die Zeiten, die von den Engländern erreicht wurden:

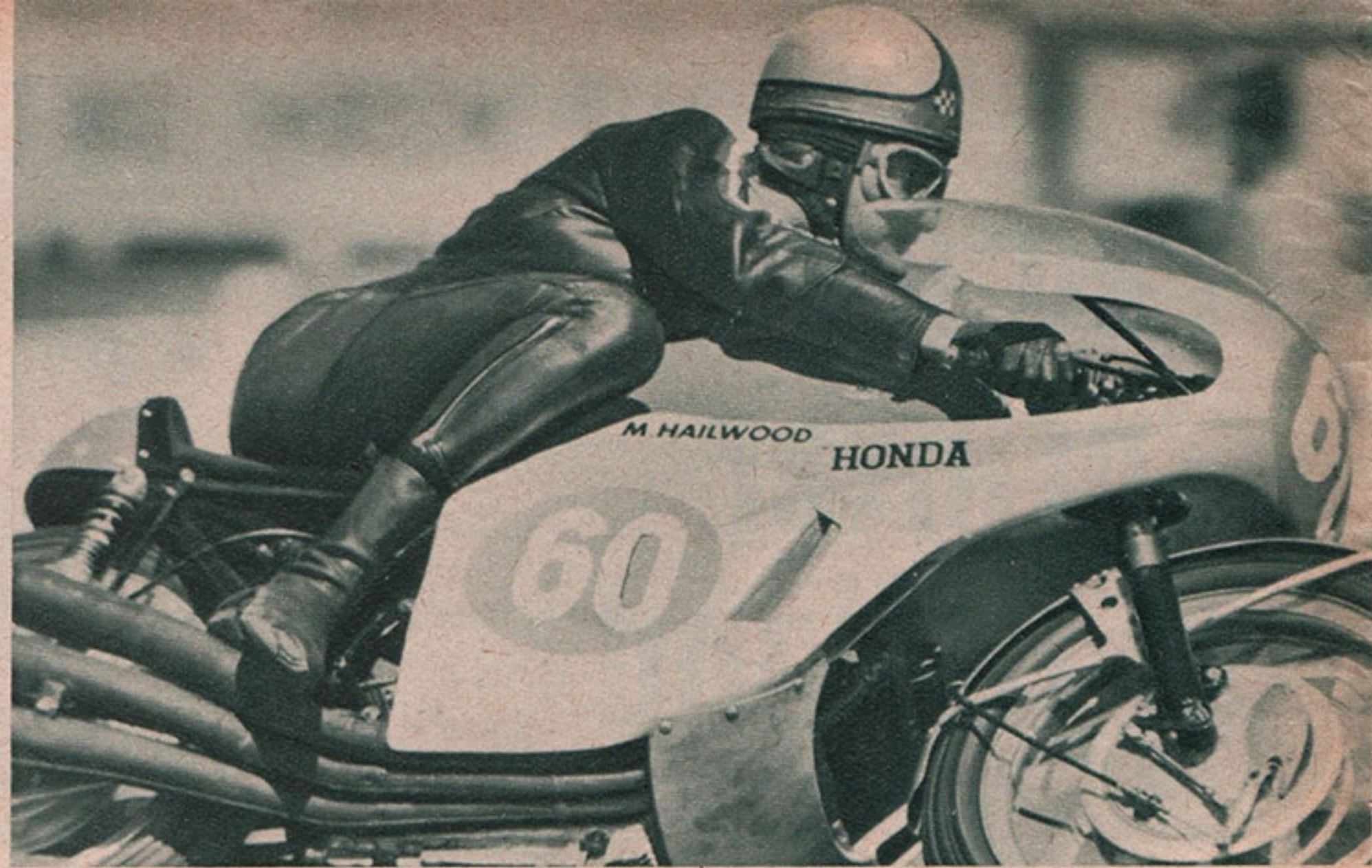
1. Alf Hagon	JAP 1300	10.56 Sek.
2. Jack Terry	Triumph 750	11.91 Sek.
3. Dave Lecoq	Drag Waye 1300	11.92 Sek.
4. Dick Ansell	Torquemada 650	12.00 Sek.
5. Fred Cooper	Triumph 500	12.04 Sek.
6. Denis Allen	Triumph 500	12.10 Sek.
7. George Brown	Vincent Super Nero	12.11 Sek.
8. Arthur Breese	JAP 500	12.22 Sek.
9. Tony Brown	Vincent Super Nero	12.40 Sek.
10. John Camhi	Triumph 500	12.45 Sek.
11. Martin Roberts	Triumph 650	12.51 Sek.
12. Bill Orris	Rudge 350	12.83 Sek.
13. Reg. McCarty	Cleveland Duffel	12.88 Sek.
14. Haydn Williams	Triumph 650	13.64 Sek.
14. Peter Harman	Velocette 500	13.64 Sek.
15. Phil Manzano	Torquemada 500	14.02 Sek.
16. Michael Legg	Time Traveller	14.54 Sek.
17. Phil Kersey	Bultaco 125	16.01 Sek.
18. Fred Wells	Ducati 175	16.39 Sek.

Zuschauer und Veranstalter, aber auch die Teilnehmer waren mit diesem ersten großen internationalen Sprinttag auf dem Kontinent recht zufrieden. Und sicherlich hat das Gesehene manchen unter den Zuschauern so begeistert und angeregt, daß er sich näher mit dem Gedanken an den Eigenbau einer Sprintmaschine befassen wird — auch wenn sie nicht auf Anhieb so schnell sein wird wie die von Alf Hagon!

Jedenfalls wird das nicht das letzte Sprint-Meeting in Holland gewesen sein, das die rührige Wegracegroep '65 veranstaltet. Und es erscheint nicht ausgeschlossen, daß in absehbarer Zeit der attraktive und ebenso publikumswirksame wie technisch interessante (und dem Privatfahrer durchaus nicht unerreichbare) Sprint-Sport mit Motorrädern sich auch in anderen europäischen Ländern einbürgern wird.

Baxter

Mike Hailwood



9 Weltmeistertitel, 12 TT-Siege und unzählige Grand Prix-Erfolge, von den „kleineren Siegen“ ganz zu schweigen — Mike Hailwood ist damit der größte Motorradrennfahrer aller Zeiten. Keiner vor ihm kann eine solche Erfolgsserie aufweisen. Zwar steht immer noch Carlo Ubbiali mit ebenfalls 9 Weltmeistertiteln neben ihm, aber Hailwood überragt durch die größere Anzahl der TT-Siege.

Mike Hailwood wurde am 2. April 1940 in Oxford geboren. Er besuchte ein Internat, aber Mike war, wie sein Vater Stan zu erzählen weiß, kein guter Schüler. Seine Zeugnisnoten bessert er durch Fußball, Boxsport und Cricket auf. Wenn er sonntags nach Hause kommt, nutzt er seine Freizeit, um mit einer James im Gelände des väterlichen Parks zu fahren. Die James, die sein Vater gebraucht für ihn gekauft hatte, war übrigens nicht sein erstes Motorrad. Schon mit sieben Jahren bekam er ein kleines Kinder-Motorrad, welches Stan extra für ihn anfertigen ließ. Später demontiert der Vater den Kickstarter, damit Mike das Anschieben lernt!

Auf einem abgesteckten Rundkurs im väterlichen Gelände ist Mike, als er gerade 14 Jahre alt ist, mit seiner James schneller als ein Angestellter seines Vaters, ein guter Grasbahnfahrer. Mit 16 Jahren tritt Mike in die väterliche Firma, „Kings of Oxford“, ein. Wie jeder „Neue“ so muß auch er ganz unten anfangen und zunächst Botengänge besorgen. Dazu gehört es auch, Motorräder zum nahen Bahnhof zum Versand zu bringen. Während alle anderen mit dem Motorrad zum Bahnhof etwa 15 Minuten unterwegs sind, braucht Mike dazu über eine Stunde, weil er sich, einmal im Sattel, nicht wieder vom Motorrad trennen konnte. Sein Vater findet, daß er so nichts Rechtes lernen könne, und so kommt Mike zu Triumph in die Lehre. Am Wochenende fährt er (privat natürlich) auf Trials oder startet bei Geländewettbewerben. So wird man bei Triumph auf ihn aufmerksam, und bereits mit 17 erhält er seine erste Werkmaschine, eine 200er Triumph, um damit die Schottische Sechstagesfahrt zu fahren. Als jüngster Teilnehmer macht er eine sehr gute Figur, bis er am 4. Tag wegen Zündungsschaden ausfällt. Doch der Rennsport reizt ihn mehr, und so bedrängt er seinen Vater, ihm doch eine Rennmaschine zu kaufen. Obwohl dieser zuerst Bedenken hat, wendet er sich dann doch an seinen Freund Bill Webster, von dem er weiß, daß er zwei 125er MV Agustas besitzt und diese verkaufen will. Aber Bill Webster erklärt ihm, daß Conte Agusta ihm zur Auflage gemacht hat, diese Maschinen nur an Spitzenfahrer zu geben. Trotzdem läßt sich Webster erweichen, Hailwood das ältere Modell (mit nur einer obenliegenden Nockenwelle) für das eine Woche nach der Schottischen Sechstagesfahrt im Oulton Park stattfindende Rennen zu leihen. Die Doppelnockenmaschine behält Webster für sich selbst.

Mike sollte sich bei diesem Rennen hinter Webster hängen, um zunächst von ihm zu lernen. Aber Hailwood bringt die MV Agusta erst zum

Laufen, als das Feld bereits über alle Berge ist. Webster wartet, an sechster oder siebter Position liegend, auf Mike, und tatsächlich gelingt es diesem nach vier Runden, zu Bill Webster aufzuschließen und an ihm vorbeizuziehen. Webster kann so Hailwoods Fahrstil beobachten. Niemals wird Stan Hailwood die Worte seines Freundes Bill Webster im Anschluß an dieses erste Rennen Mikes vergessen: „Ich bin soeben mit einem Weltmeister der Zukunft gefahren — du kannst eine meiner beiden MVs für ihn kaufen.“ Schon wenige Jahre später sollte sich zeigen, wie recht Bill Webster mit seinen Worten hatte.

Mike erhält nicht nur die 125er, sondern auch noch eine 196 ccm MV Agusta, die auf 240 ccm aufgebohrt wird — und eine 50 ccm Itom. Zum erstenmal gewinnt er in Cookstown in Nordirland die 250er Klasse und stellt gleichzeitig noch einen neuen Rundenrekord auf. So geht seine erste Rennsaison (1957) zu Ende.

Wollte man all seine Erfolge aufzählen, man müßte ein Buch schreiben. So müssen wir uns darauf beschränken, einige seiner größten Erfolge aus der Vielzahl der von ihm gefahrenen Rennen auszuwählen.

Da war zunächst die 250er TT im Jahr 1959. Mike Hailwood hatte eine acht Jahre alte Mondial. Er war 19 Jahre alt und besaß eine zweijährige Rennerfahrung. Seine Gegner waren die zu dieser Zeit größten Fahrer, Carlo Ubbiali und Tarquinio Provini, die beiden Italiener auf ihren schnellen MV Agustas. Niemand, der dem jungen Newcomer eine Chance gegeben hätte. Gefahren wurde dieser Lauf auf dem alten Clype-Kurs. Trotzdem hing Mike am Ende der ersten Runde hinter den beiden MVs. Drei Runden lang — dann zog er an den Italienern vorbei, und mit etwa 50 Meter Vorsprung ging er eingangs der fünften Runde an der Start- und Ziel-Tribüne vorbei. Die Begeisterung der Zuschauer kannte keine Grenzen.

Auch in der nächsten Runde liegt Hailwood noch in Führung — dann fehlt er. Mit Zündungsschaden ist er ausgeschieden. Aber sowenig Glück er während dieser TT und im Jahre 1960 hat — 1961 ist das Glück mit ihm. Auf Honda gewinnt er nicht nur die 125er und 250er Klasse, er holt sich auf einer Norton auch den Sieg der Senior-TT

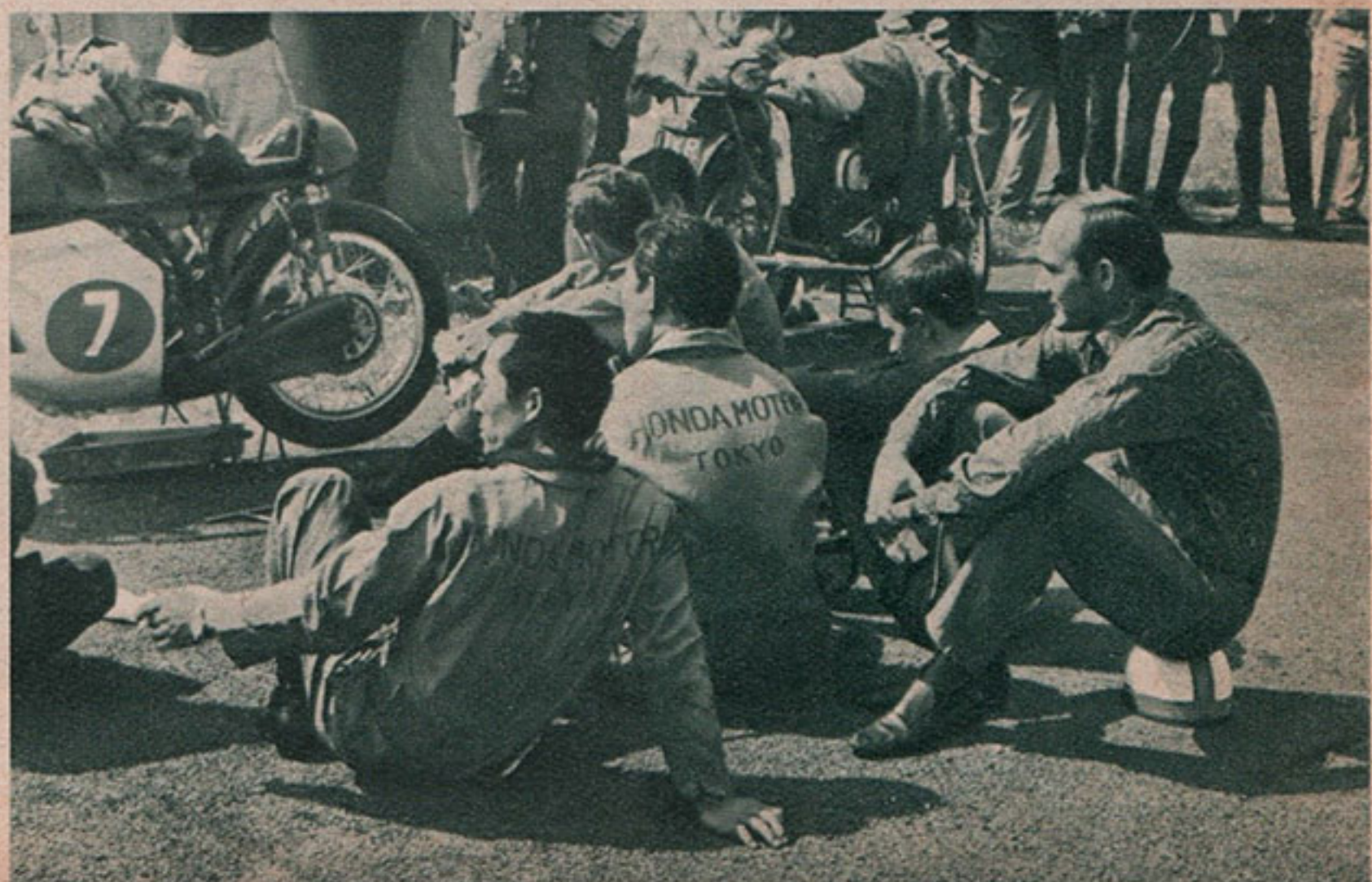
und schlägt MV Agusta. Er ist damit in der Geschichte der TT zugleich der erste Fahrer, dem es gelingt drei Siege und somit drei Trophäen zu erobern. In diesem Jahr holt er sich auf der Vierzylinder Honda vor Tom Phillis und Jim Redman (beide ebenfalls auf Honda) seinen ersten Weltmeistertitel, den der Klasse bis 250 ccm. (Übrigens auch der erste Weltmeistertitel in der 250er Klasse für Honda.) In der Wertung der Klasse bis 500 ccm wird er hinter Gary Hocking Zweiter.

Oder wenn man an den 250er Lauf der 1962er TT denkt: Mike Hailwood fuhr da eine betagte Benelli, demontierte bei einem Boxenaufenthalt die eingerissene Verkleidung und fuhr ohne sie weiter; und wie er fuhr — bis er eine Runde vor Schluß des Laufs wegen eines Schadens am Motor, der ohne die Verkleidung zu heiß geworden war, ausscheiden mußte.

Zu einem seiner größten TT-Rennen aber zählt wohl die Junior (bis 350 ccm) im Jahr 1965. Jim Redman galt auf der Honda als Favorit, er war zwei Jahre lang Weltmeister dieser Klasse gewesen, und MV Agusta hatte ein neues unerprobtes Motorrad, die Dreizylindermaschine, mit der Giacomo Agostini beim Großen Preis von Deutschland, wo Hailwood noch auf dem älteren Vierzylindermodell fahren mußte, seinen ersten Grand Prix-Sieg erzielte. Redman hatte eine frühe Startnummer und ging 30 Sekunden vor Hailwood ins Rennen. Aber schon in der ersten Runde gelingt es Mike mit der MV Agusta, einen neuen Rekord für die Startrunde zu erzielen und bis auf 20 Sekunden an den führenden Redman auf der Honda heranzukommen. Und dann kommt die sensationelle Meldung: Mike Hailwood ist an Jim Redman vorbeigezogen! Aber die MV ist dem Tempo Mikes nicht gewachsen, und so gewinnt Redman diesen Lauf. Dabei gibt es keinen, der schonender mit dem Motor umzugehen versteht als Mike Hailwood. Seine musikalische Begabung spielt da vielleicht eine Rolle. Weil er so schonend fährt, werden für ihn auf den schnellsten Streckenstücken der TT auch fast immer niedrigere Spitzengeschwindigkeiten gemessen als für seine Konkurrenten. Er besiegt sie nicht mit dem schnellsten Motorrad, er besiegt sie mit der Kunst, so Motorrad zu fahren, wie es wohl keiner vor ihm konnte, mit

Oben: So kennen ihn seine Anhänger — ruhig und konzentriert, wo immer und gegen wen immer er fährt.

Unten: Entspannt — und doch in Gedanken schon bei dem bevorstehenden Rennen, so sitzt er hier im Kreis der Honda-Mechaniker, mit denen ihn dieselbe herzliche Kameradschaft verbindet wie mit seinen Konkurrenten.



der absoluten Beherrschung der Maschine — in der Kurve.

Oder denken wir an sein großartiges Rennen im gleichen Jahr bei der Senior-TT, wo er bei schlechtem Wetter zu Fall kam und trotzdem mit seiner 500er MV Agusta, nachdem er die eingedrückte Verkleidung wieder notdürftig ausgebeult hatte, weiterfuhr. Obwohl in der letzten Runde noch ein kleiner Stein einen der Vergaser blockiert und der sich nicht mehr schließen läßt, gewinnt Hailwood auch diesen Lauf. Unvergessen bleibt für alle auch sein Erfolg bei der TT 1964. Trotz hohem Fieber und obwohl ihm der Arzt Startverbot gegeben hat, fährt Mike die Senior-TT und gewinnt den Lauf der Klasse bis 500 ccm — auf MV Agusta.

Um so unglaublicher klingt dann die Geschichte, wie es Mike Hailwood gelang, überhaupt einen Werksvertrag mit MV zu bekommen. Obwohl sich bereits abzeichnete, was für ein Talent in Hailwood steckte, wollte ihm Graf Agusta keine Werksmaschine anvertrauen. Erst die wirtschaftliche Lage machte das möglich: das Rollergeschäft war zu dieser Zeit in Italien stark rückläufig gewesen, und da bot Vater Stan Hailwood der Firma Agusta an, alle dort auf dem Hof herumstehenden Roller gegen Scheck zu übernehmen, falls der Conte eine 500er Werksmaschine für Mike locker mache. Nach einigem Hin und Her verließen die Roller den Hof — und Hailwood bekam seine Maschine, auf der er dann vier Jahre lang (von 1962 bis 1965) für MV Agusta die Weltmeisterschaft der Halbliterklasse holte.

Aber die maschinelle Überlegenheit, die er mit dieser Vierzylindermaschine hat, befriedigt Hailwood allein nicht. Er will kämpfen — er will Konkurrenz haben, und er will auch nicht nur in einer Klasse fahren. So nimmt er gern das Angebot von MZ an, beim Sachsenring-Rennen deren 250er Drehschiebermaschine zu fahren. Und obwohl die Motorleistung der MZ schon damals hinter der der Honda (und später hinter der der Yamaha von Phil Read) zurücksteht — Hailwood gelingt es, in Hohenstein-Ernstthal 1964 die Viertelliterklasse zu gewinnen.

Im gleichen Jahr bricht er während des Großen Preises von Amerika in Daytona so ganz nebenbei, sozusagen vor dem Frühstück, den aus dem Jahr 1957 stammenden, von Bob McIntyre aufgestellten Weltrekord über eine Stunde. Ganz improvisiert — weder ein speziell für Rekordversuche präpariertes Motorrad noch Rekordreifen stehen ihm zur Verfügung, er benutzt einfach seine Trainingsmaschine und fährt mit ihr über eine Stunde lang einen Durchschnitt von 144 mph — neuen Weltrekord der Halbliterklasse. Zwei Stunden später startet er dann zum Weltmeisterschaftslauf der 500er Klasse. Anfangs wird er von dem jungen Argentinier Caldarella auf einer Vierzylinder-Gilera hart bedrängt — aber schließlich gewinnt er den Lauf auf seiner MV Agusta doch überlegen.

Ein Krach mit MV Agusta bringt Hailwood 1966 zurück zu Honda (1961 hatte er noch keinen festen Vertrag gehabt, sondern nur eine Maschine bekommen). Die Trennung von MV kam so zustande: Hailwood hatte darum gebeten, doch beim Großen Preis von Finnland starten zu dürfen. Nachdem aber sein Weltmeistertitel in der Klasse bis 500 ccm bereits feststand, teilte Agusta ihm mit, man habe keine Zeit für das Zurechtmachen der Maschine, man brauche alle Leute für die Vorbereitung der Rennmaschinen für den bevorstehenden Lauf in Monza. Hailwood bat darum, ihm nur wenigstens die Maschine, aber ohne Mechaniker, zu geben — er wolle auch die Transportkosten selbst übernehmen. Der Conte jedoch lehnte ab, und Hailwood konnte nicht nach Finnland. Dafür aber ging MV Agusta doch hin — und zwar mit Agostini, weil man glaubte, man könne bei seinem Einsatz vielleicht noch die Meisterschaft der 350er Klasse gewinnen. Das gab den Ausschlag für Hailwoods Entschluß, für die Saison 1966 zu Honda überzuwechseln, und 1966 wie 1967 konnte er sich auf Honda-Maschinen die Weltmeisterschaft sowohl in der 250er wie in der 350er Klasse sichern. Und Honda revanchierte

sich für Hailwoods Überwechseln: speziell für ihn wurde die große Honda mit 500 ccm geschaffen. Leider nur mußte er gerade mit dieser Maschine seine größten Enttäuschungen erleben: 1966 verlor er, mit ziemlicher Sicherheit durch einen Regiefehler (Honda hatte anfangs nur eine 500er und gab diese überraschenderweise für den ersten Einsatz, den Großen Preis von Deutschland, an Jim Redman als den Kapitän des Honda-Teams). Redman gewann zwar überlegen vor Agostini mit der MV Agusta — aber dieser Sieg kostete Hailwood (und Honda) die Weltmeisterschaft dieses Jahres in der Halbliterklasse.

Tatsächlich war der neue Vierzylindermotor der Honda auch sehr schnell — aber auch MV Agusta brachte den neuen Dreizylindermotor für die 500er Klasse auf beachtliche Leistung. Und vor allem hielt dieser Motor, während bei Hailwoods Motor in Monza die Kurbelwelle brach — das brachte die Entscheidung für Agostini. Und auch 1967 wieder sollte die Entscheidung um die Halbliter-Weltmeisterschaft in Monza fallen: weit in Führung liegend, mußte Hailwood mit festgegangenem Getriebe seiner zwar schnellen, aber eben anfälligen Honda-Maschine das Rennen aufgeben und zum zweiten Male den Weltmeistertitel dieser Klasse Agostini und der MV überlassen.

Aber obwohl vielleicht gerade dieser Lauf in Monza die begehrteste Meisterschaft zum zweiten Male an Agostini fallen ließ und für Hailwood eine der größten Enttäuschungen seiner Laufbahn brachte — in der herzlichen Art, mit der er seinem großen italienischen Konkurrenten zu Sieg und Weltmeistertitel gratulierte, zeigte er seine ganze Sportlichkeit. Übrigens war er es auch gewesen, der mir schon frühzeitig prophezeite: „Aus diesem Agostini wird einmal noch ein ganz großer Fahrer!“ — und das zu einer Zeit, als viele noch glaubten, der kleine Italiener sei nichts als ein Draufgänger, der ohne Köpfchen führe und so bald sein Ende finden werde.

Zum Schluß soll auch nicht vergessen werden, das „Geheimnis“ von Mikes Stiefeln zu lüften: obwohl er wahrlich genug Geld hätte, um sich häufig ein Paar neue zu kaufen, sieht man ihn bekanntlich im Rennen immer wieder mit alten, vorn seitlich abgeschliffenen. Und vor jedem neuen Start kann man ihn beobachten, wie er sich sorgfältig mit Klebeband die Stiefelspitzen neu verklebt. Das tut er aber nicht, weil vielleicht die alten kampferprobten Fußgehäuse für ihn so eine Art Talisman darstellen, sondern, wie er sagt, weil er nur so genau die Grenze fühlen könne, bis zu der er seine Maschine herunterwinkeln dürfe. Durch das dünne Klebeband hindurch fühlt er den kleinsten Kiesel und weiß dann genau — hier ist die Grenze!

Was Hailwood mit seiner Freizeit anfängt? Nun, Freizeit gibt es für ihn ja eigentlich nur im Winter. Allerdings auch da nur mit Einschränkungen, denn die Zeit zwischen den Rennmonaten in Europa verbringt er, der Junggeselle, seit Jahren schon bei seinem alten Freund Paddy Driver in Südafrika, um auch hier an den Wochenenden auf einer mitgebrachten Honda (in diesem Jahr einer 250er Sechszylindermaschine) Rennen zu fahren. Nebenbei startet er dann auch, soweit sich gerade

Oben: Drei Weltmeister vergnügen sich mit dem Ski-Bob (Hailwood mit Taveri und Ivy beim Wintersport in Valbella/Schweiz).

Unten: So wird man Hailwood in der kommenden Saison wieder fahren sehen — und oft sicher werden seine Konkurrenten wieder so in seine Auspuffrohre schauen.

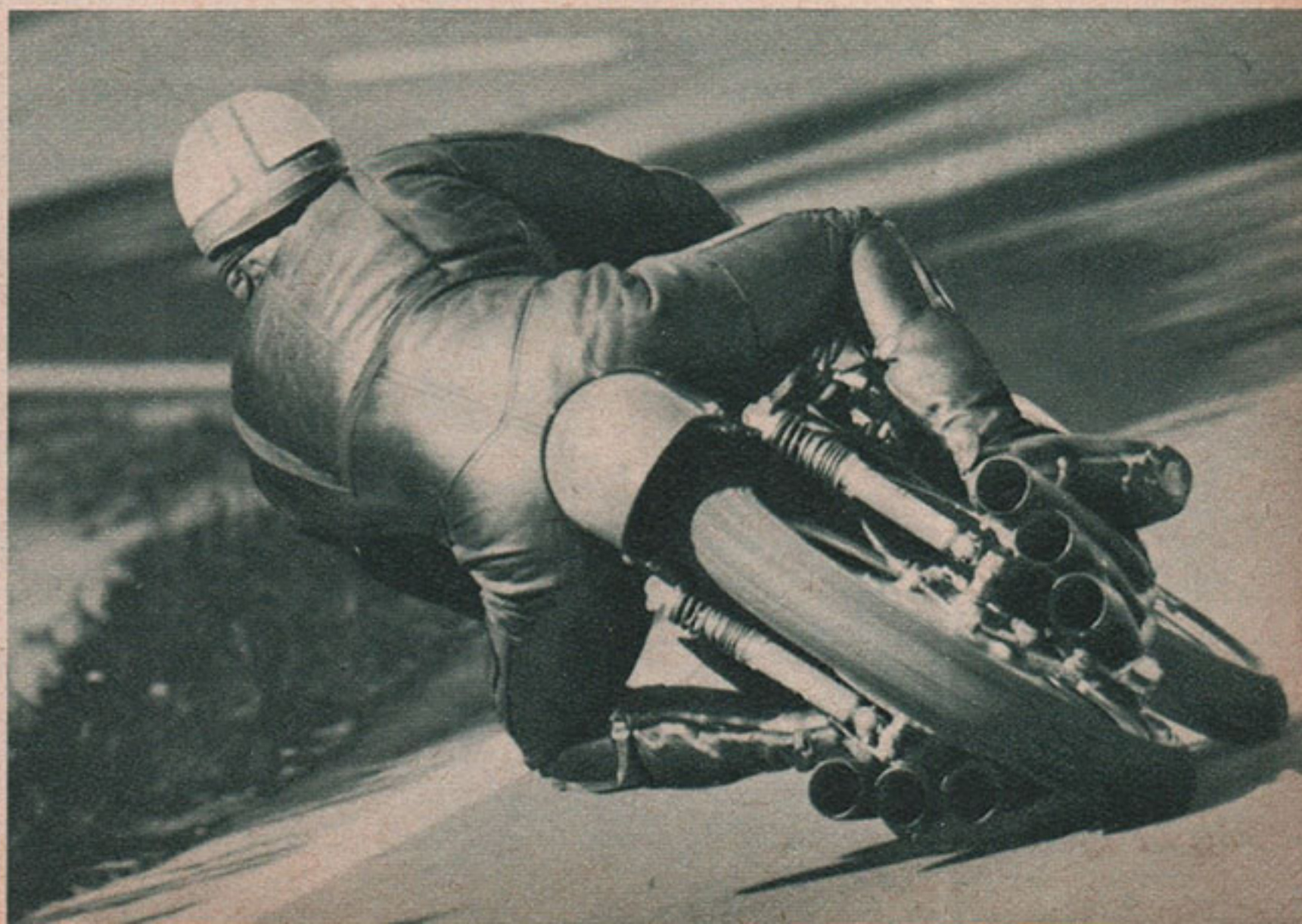


Gelegenheit bietet, bei Wagenrennen. Darüber hinaus ist Hailwood ein begeisterter Wasserskifahrer, und am Ende des Winters geht er, wenn er aus Afrika zurück ist, vor Beginn der Rennsaison noch einmal nach Österreich oder der Schweiz zum Skilaufen. Im übrigen gehören zu seinen Hobbys auch schnelle Autos: im vergangenen Jahr war es ein Ferrari, in diesem ein Iso Griffo — und jetzt hat er sich für 1968 gerade etwas ganz Schnelles, einen Iso Griffo Lusso bestellt.

Nachdem Mike Hailwood heute der weltbeste Motorrad-Rennfahrer ist, ist er natürlich auch der bestbezahlte. Aber keiner kann ihm nachsagen, daß er sich auf sein Geld etwas einbilde. Er hatte immer ein offenes Ohr für die Sorgen und Nöte auch der „kleinen“ Fahrer. Und wenn auch sein Vater mehrfacher Millionär ist — von ihm hat er das Geld, das er jetzt besitzt, nicht; Papa Stan hat ihn nämlich während seiner ganzen Rennfahrer-Zeit überaus knapp gehalten, und deshalb ist die von manchen Leuten bis zum Überdruß gebrauchte Titulierung „Millionärssohn“ ebenso wenig angebracht wie der neuerliche Versuch, Hailwood als „Playboy“ abzustempeln. Trotz allem, was er durch Können, Erfahrung und harte Arbeit erreicht hat, ist er das geblieben, was er war, als er sich zum ersten Male in den Sattel einer Rennmaschine schwang: ein großer Fahrer, ein grandioser Kämpfer, ein fairer Sportsmann — und ein guter Kamerad.

Vielleicht ist die kommende Motorrad-Rennsaison, in der er sicher wieder für Honda in den Klassen 250, 350 und 500 ccm an den Start gehen wird — wie er mir anvertraute — seine letzte aktive; träfe das zu, so würde mit ihm eine Ära im Motorradrennsport zu Ende gehen, die so schnell nicht wiederkommen dürfte. Wie er sich aber auch entscheiden möge: Hals- und Beinbruch für 1968, Mike!

V. R.





Stuttgart—Lüneburger Heide und zurück — zusammen ca. 1300 km. In Herbstwetter längs durch ganz Deutschland auf zum Teil lehmverschmierten Manöverstraßen, das muß auch gefahren werden. Wer die Heide nicht kennt, wer die beiden Trials bei Lüneburg und bei Velgen nicht kennt, wem überhaupt die pfundigen Motorradfahrer dort oben Unbekannte sind, dem werden diese Kilometer „nur“ für zwei Trials bestimmt zuviel sein. Uns waren sie nicht zuviel — sie waren ein Spaß. Die beiden Läufe um die Deutsche Trialmeisterschaft bei Tosterglope in der Nähe der Zonengrenze am Sonnabend (prima Herbstwetter), veranstaltet vom Ortsclub Lüneburg des ADAC, und in Velgen im Herzen der Heide (miesestes Regenwetter) am Sonntag, veranstaltet vom Motorsportclub Uelzen (ADAC), sind zum herbstlichen Jahresausklang noch einmal „großer Sport“ für die Motorrad-Enthusiasten im nördlichen Norddeutschland gewesen. Und speziell für die Trial-Enthusiasten aus diesem Bereich waren es zwei wichtige Tage, die keiner versäumen konnte, denn hier waren sie in der Lage, einmal die Spitzenfahrer in ernster Aktion sehen. Für uns kam noch dazu, daß wir die Männer aus dem Vorstand der Deutschen Trialsport-Gemeinschaft e. V. sprechen konnten, um zu erfahren, wie es weitergehen soll mit dieser, dem olympischen Gedanken so nahestehenden,



Motorradsportart. Heicke, v. Poncet, R. Munstermann — Motorradfahrer wie wir alle, keine „Funktions-Beflissene“, ein herzerfrischendes und stämmiges Team, dessen Ansichten bei uns gelten, weil sie nur aus der Praxis ohne „Politik“ stammen. (Ein Jammer, daß Erland Asmus aus Berufsgründen nicht mehr dabei sein kann!) Denen macht man auch kein X für ein U vor, weil sie das Motorradfahren und speziell den Trialsport so nehmen, wie man ihn nehmen muß: möglichst noch mit dem Zirkeln der Maschine über die „Wurzelspinnen-Sektion“ im Gefühl. Mit denen gibt es immer etwas zu diskutieren, was einen Sinn hat.

Es war ein kleines Jubiläum: das 20. Trial Lüneburg. Fahrleiter Piepow und Architekt Meier aus Lüneburg (seine 500 ccm AJS 18 CS lebt noch, jawohl!) waren diesmal an die Zonengrenze bei Tosterglope ausgewichen, weil es hinsichtlich behördlicher Genehmigungen innerhalb dieses Landkreises einfacher war. 52 Fahrer (28 Ausweis- und 24 Lizenzfahrer) stellten sich dem Start. Vier Mann waren als Werksfahrer von Zündapp angetreten (Lorenz Specht, Günter Sengfelder, Siegfried Gienger, Gustav Franke). Ein ganz hervorragender Streckenplan im Programm ließ uns die Sektionen sehr gut finden, zehn pro Runde, jede Runde etwa 25 km lang. Drei Runden = 30 Sektionen. Von der zehnten Sektion aus an einem bewaldeten Hang bei Walmsburg konnte man über das Vorland und die Elbe weit über die Zonengrenze nach Mitteldeutschland hinübersehen. Es schien eine nur einfache Geradeaus-Steigung zu sein, aber es waren mehr als 45% auf eine Länge von gut 150 m. Die Experten fuhren dort hinauf wie mit dem Fahrstuhl (ein Glück, daß es nicht wie beim zweiten Tag regnete), viele andere aber machten daraus eine Wissenschaft mit entsprechendem Einsatz. Sie hatten recht, so einfach, wie das aussah, war es nicht. Es gab nämlich keine Möglichkeit, einen Anlauf für viel Schwung zu holen.

Den Schwierigkeitsgrad eines Trials zu bestimmen, vermag man als Zuschauer im Groben vielleicht einigermaßen, aber bei den Feinheiten scheiden sich selbst die Geister der Teilnehmer. Was für Gustav Franke nur eine Show ist, das ist für einen anderen ein schweres Stück. Die Lüneburger hatten Glück mit dem Wetter, ihr Trial erschien mir im goldenen Mittelweg zu liegen zwischen Meisterschafts-Anforderung und Spaß an der Freud' — etwas Pfliffiges vermißte man vielleicht. Tagesbester wurde Günter Sengfelder in der Klasse bis 200 ccm mit nur sieben Punkten. Gustav Franke, Bester der Klasse über 200 ccm, war im Gesamtklassement Zweiter mit acht Punkten zusammen mit Franz Brandl — Klasse bis 200 ccm — ebenfalls acht Punkte. Der Klassensieger der Klasse bis 100 ccm, Werner Linz, Hamburg, war mit 10 Punkten an der nächsten Stelle

Heide-Trial

3. und 4. Lauf um die Deutsche Trialmeisterschaft



im Gesamtklassement. Übrigens eine großartige neue Figur aus dem Privatfahrer-Lager im Reigen der Meisterschaftsspitze.

Vielleicht gibt es nun wirklich einmal neue Namen dort vorn. Zum Beispiel Wittenborn aus Laar, Zahn aus Kassel, Munker aus Uttenreuth, Fendrich aus Singen. Die besten Ausweisfahrer gab es in der Klasse über 200 ccm — Krahnstöver (der längste wohl aus der ganzen Runde) und Scherzl, beide 19 Punkte.

Ergebnisse (XX. Trial Lüneburg, 4. 11.)

Klasse bis 100 ccm:

1. Werner Linz, Hamburg, 10 P.; 2. Lorenz Specht, Ludwigsmoos, 21 P.; 3. Horst Wittenborn, Laar, 25 P.; 4. Ludwig Terne, Grainau, und Josef Wolfgruber, Lauter, je 27 P. Bester Ausweisfahrer: Rainer Goral, Neetze, 42 P.

Klasse bis 200 ccm:

1. Günter Sengfelder, Altenberg, 7 P.; 2. Franz Brandl, Naring, 8 P.; 3. Gerhard Munker, Uttenreuth, 16 P.; 4. Siegfried Gienger, Schützingen, 20 P.; 5. Harald Schneider, Westerham, 23 P. Bester Ausweisfahrer: Werner Eisenmann, Kleinvillars, 30 P.

Klasse über 200 ccm:

1. Gustav Franke, Stadeln, 8 P.; 2. Hans Cramer, B.-Gladbach, 12 P.; 3. Wolfgang Fendrich, Singen, 23 P.;



4. Johann Atzinger, Esterndorf, 26 P.; 5. Horst Andres, Dahlenburg, 45 P. Beste Ausweisfahrer: Krahnstöver, Celle, und Scherzl, Schliersee, 19 P.

Am anderen Tag in Velgen beim XIV. Hellkuhlen-Bergtrial des MSC Uelzen wurde es doch schon etwas härter. Das lag nicht nur an dem einsetzenden, zum Teil wolkenbruchartigen Regen, sondern meines Erachtens auch an der Auswahl und Art der Sektionen. Auf dem traditionsreichen Kurs (wiederum 10 Sektionen in drei Runden) war der Durchschnitt der Punkte höher als in Tosterglope. 56,5 pro gewerteten Fahrer in Velgen; 49,7 in Tosterglope pro gewerteten Fahrer (1 Ausfall). Trotz des schlechten Wetters waren an diesem Sonntag eine Menge Zuschauer gekommen, wobei man bedenken muß, daß durch die Herbstmanöver zusätzlich alle Straßen schwer belastet waren. Aber die Hellkuhlen-Leute haben schon immer an ihrem Sonntag eine bestimmte Zahl von Stammzuschauern gehabt. Die kommen zum Teil von weither, um sich die Sand-, Morast- und Wurzelschlacht anzusehen. Man ist immer im Kampf mit dem Zeitproblem, behält aber dort trotz des Drängens der von Süddeutschland angereisten Teilnehmer auf baldige Rückreisemöglichkeit (montags morgens muß man ja wieder frisch am Arbeitsplatz sein!) eine gelassene Ruhe. „Gut Ding will Weile haben“, lobt man mit dem alten Sprichwort die gute Sache, und Fahrtleiter Ernst-August Heicke, der Berg von Velgen, läßt sich nicht aus der Ruhe bringen. Wenn sie auch die schwierigsten Situationen in den Wertungsabschnitten zu meistern verstehen, die großen Trialkönner aus dem Süden — den „Berg von Velgen“ haben sie noch nicht geschafft. Ist eben altes Haidjer-Blut — da kann man nichts



Linke Seite. Oben: An der Ergebnistafel nach dem Trial Lüneburg.

Mitte: Christel aus Uttenreuth — Ausweisfahrer, Klasse bis 100 ccm — kurz vorm Ende der siebten Sektion (Lüneburg).

Unten: Lorenz Specht an der Steigung Sektion 10 bei Walmsburg (Lüneburg).

Rechte Seite. Oben: Werner Wiebking (Ausweisfahrer, Klasse bis 200 ccm). Die Walmsburger Steige war doch höher, als mancher glaubte.

Mitte: Gerhard Munstermann (Lizenz, bis 200 ccm) in der Velgener Sandkuhle. Wo geht's nun am besten wieder raus?

Unten: Felix Krahnstöver, Celle, bester Ausweisfahrer in Lüneburg und Velgen. (Fotos: Klacks)

machen, das ist genau so sturmfest und erdverwachsen wie die (hoffentlich!) nie sterbende „Wurzelspinnen“-Sektion. Wenn die mal nicht mehr befahren wird, ist das Hellkuhlen-Bergtrial nicht mehr das Hellkuhlen-Bergtrial (da traf ich einen, der nur deswegen jedes Jahr 400 km Anreise macht).

Wurzeln, nasser Waldboden, etwas Lehmschmiere an schrägem Hang dazu — da kann man Eiskunstläufer auf Motorrädern sehen. Oder sonst loser, aber jetzt durch die Nässe schwerer Sand in einer endlosen Kuhle. Mondlandschaft — aber mit hundertfacher Schwerkraft und Zug nach unten zum Boden hin. Da erlebt man schwer atmende Männer, die sonst leicht wie tanzende Federbälle wirken. Irgendwo soll es sogar Gustav Franke an diesem Tage unsanft in den triefnassen Heidewäldern zu Boden gezogen haben. Man hörte es, gesehen habe ich es nicht (man kann ja nicht auf zehn Hochzeiten einschließlich Rückreise an einem Tage zugleich tanzen).

32 Zündapp-Maschinen, 7 Hercules, 6 Bultacos, 4 Maicos, 1 Greeves, 1 Rixe-Sachs waren markenmäßig zu verzeichnen. Man sollte es nicht so bedeutungsvoll nehmen, aber registrieren muß man es. Wo sind die Zeiten geblieben, in denen man noch den wundervollen Schlag einer großvolumigen Einzylinder-Trialmaschine hören konnte. Man kann sagen, was man will — diese Dampfhammer waren doch imposanter als die kleinen Bergziegen und deren Zweitakt-Gemecker. Aber seitdem selbst der Sammy Miller seine GOV-132, die große 500er Ariel seeligen Angedenkens, zu Hause läßt und auf eine kleine Zweitakter umgestiegen ist, hat nach meinem Geschmack eine Menge Würze diesen Sport verlassen. Nichts gegen die wirklich enorme Leistung der kleinen, in jeder Hinsicht nicht nur finanziell tragbareren, Twostroke-Mücken, die heute größer

ist als die der Gewaltigen, zu deren Umgang mehr Kunstfertigkeit gehörte — aber man gestatte einem alten Dampfhammer-Liebhaber den Seufzer: Mücke bleibt Mücke (auch dann, wenn sie sticht). Es ist nun mal so — der Abschluß eines 8 kg schweren und 1,75 m langen Schwarzpulver-Steinschloß-Gewehres, Kaliber 16 mm, ist mehr zu Herzen gehend als das miese und flache „Paff“ einer Wettbüchse 22 long riffle ohne Rückschlag, mit der man trifft. Sorry, Sir — das Leben ist so.

In der Klasse bis 100 ccm wurde Werner Linz aus Hamburg mit 27 Punkten zusammen mit Josef Wolfgruber aus Lauter, ebenfalls 27 Punkte, Klassenbester. Das war das eine herausragende Ereignis des Tages. Das andere waren die 10 Punkte des Tagesbesten Gustav Franke (Klasse über 200 ccm), denn der Fahrer auf dem zweitbesten Platz in der Gesamtwertung, Günter Sengfelder (Klasse bis 200 ccm), hatte mit Abstand schon 24 Punkte. Diese Leistung des ernstesten und stets sehr konzentriert fahrenden Franke ist wirklich hervorzuheben. Denn es regnete zum Teil Pfeifenstiele. Bester Ausweisfahrer insgesamt war



erneut Felix Krahnstöver aus Celle mit 27 Punkten vor Rainer Scherzl, Schliersee, 33 Punkte. In der Klasse über 200 ccm. Lizenzreife Leistungen auf diesem schweren Kurs.

Sehr gut ist auch Ludwig Terne aus Grainau in der Klasse bis 100 ccm. Martin Lechner, der als Ausweisfahrer in den letzten beiden Jahren mehrfach mit der Lizenz-Spitzenklasse mithielt, kam in Velgen auf den fünften Rang in dieser Klasse als jetziger Lizenzmann. Auffallend ist, wie an einer und derselben schwierigen Stelle einer Sektion die Reaktionen selbst der großen Kanonen unterschiedlich sind. Es gibt Fahrer, die sind spezialisiert auf sehr schnelle und exakte seitliche Verlagerung des Körpergewichtes, andere scheinen sich damit gar nicht anfreunden zu können und versuchen es mit Vorderrad-Zirkelei. Günter Sengfelder gewann wieder die Klasse bis 200 ccm diesmal vor Siegfried Gienger, der ja nicht nur im schnellen Gelände-Zuverlässigkeitssport ein Spitzenmann ist. Gustav Franke war Klassensieger und Tagesbester mit Abstand in der Klasse über 200 ccm. Erstaunlich viele Fahrer mit gleicher Punktzahl gab es —!

Ergebnisse (XIV. Hellkuhlen-Bergtrial, 5. 11. 67)

Klasse bis 100 ccm:

1. Werner Linz, Hamburg, 27 P.; Josef Wolfgruber, Lauter, 27 P.; 3. Ludwig Terne, Grainau, 30 P.; 4. Ralf Kopetzki, Langenhagen, 32 P.; 5. Lorenz Specht, Ludwigsmoos, und Martin Lechner, Westerham, je 47 P. Bester Ausweisfahrer: Erwin Forster, Ebstorf, 58 P.

Klasse bis 200 ccm:

1. Günter Sengfelder, Altenberg, 24 P.; 2. Siegfried Gienger, Schützingen, 28 P.; 3. Franz Brandl, Naring, und Gerhard Munker, Uttenreuth, je 29 P.; 5. Harald Schneider, Westerham, 34 P. Bester Ausweisfahrer: Kurt Utschig, Traunreuth, 62 P.

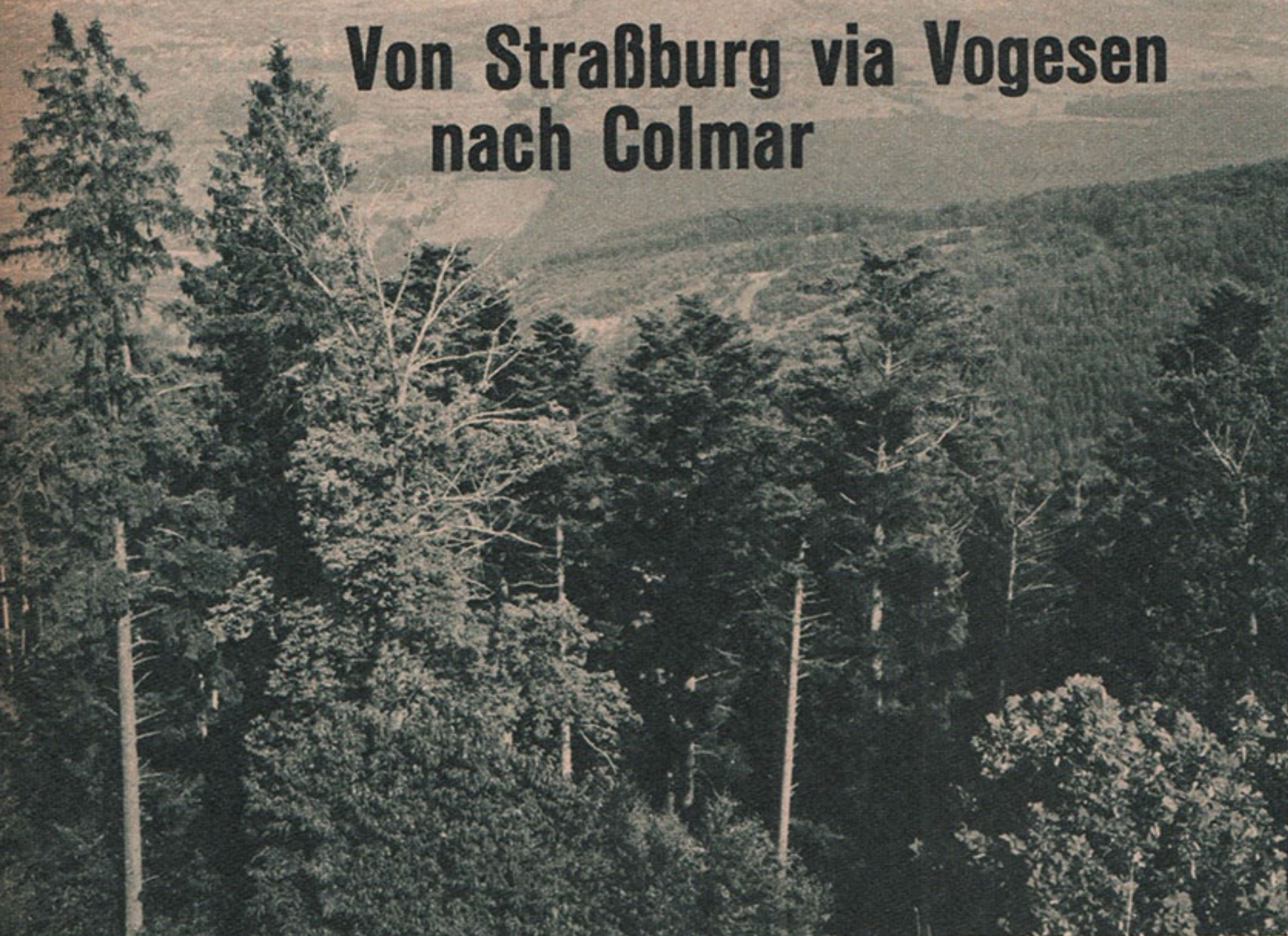
Klasse über 200 ccm:

1. Gustav Franke, Stadeln, 10 P.; 2. Wolfgang Zahn, Kassel, und Hans Cramer, Berg-Gladbach, je 27 P.; 4. Johann Atzinger, Esterndorf, 28 P.; 5. Albert Straßer, Fischbach, 38 P. Bester Ausweisfahrer: Felix Krahnstöver, Celle, 27 P.

Klacks

Abstecher nach Frankreich

Von Straßburg via Vogesen nach Colmar



Weinberge, schöne Wälder, Burgen und Burg-ruinen, malerische Dörfer, alte Städte und — leere, gute Motorradstraßen! Wo gibt es das wohl, besonders in der Urlaubszeit? Einen Katzen-sprung weit entfernt von der überlaufenen Schwarzwald-Hochstraße, wo man auch mit einer Solomaschine in der Reisezeit nur langsam vorankommt, weil man es nicht wagen kann, die dahinschleichenden Autos mit ihren viel zu großen Wohnanhängern zu überholen, denn die Völkerwanderung der Bummler kommt ja aus beiden Richtungen. Wir machen jetzt einen Abstecher ins Elsaß und in die Vogesen.

In Kehl wird schnell noch einmal getankt, denn auf der anderen Seite des Rheines, in Frankreich, ist das Benzin teurer. Wir wollen uns zunächst Straßburg ansehen. Das Straßburger Münster ist bereits aus größter Ferne sichtbar. Bis ins 19. Jahrhundert war der Münsterturm der höchste Bau der Christenheit.

Wir sind schon auf der Brücke, der Rhein ist die Grenze zwischen der Bundesrepublik und Frankreich. Man merkt es zuerst daran, daß mitten auf der Brücke über dem Fluß der Mittelstreifen, der die Fahrbahnen trennt, nicht mehr weiß, sondern gelb leuchtet, wie es in Frankreich üblich ist. Die Formalitäten sind kurz, ein hübsches Mädchen reicht einem einen Stadtplan von Straßburg, in dem alle Sehenswürdigkeiten angezeichnet sind, man folgt den Schildern, die zur Innenstadt führen, und schon kann man seine Maschine an der Seite des Münsters auf den Parkplatz stellen und unbedingt zuerst einmal den Dom betrachten.

Die Geschichte Straßburgs ist sehr interessant. Über einer Siedlung der Gallier erbauten die Römer ein Grenzcastell, dessen Grundriß im Viertel um das Münster noch gut zu erkennen ist. Das Münster selbst scheint auf dem Platz des ehemaligen Forums zu stehen. Bereits damals führten Brücken über die vielen Flußarme zum Rhein und über den Rhein. Viel später wurde

Straßburg Bischofssitz. Im 12. Jahrhundert brannte die Kirche viermal ab, jahrhundertlang bauten berühmte Kirchenbaumeister des Mittelalters an diesem Münster. Das Kriegsjahr 1870 war für Stadt und Kirche sehr schwer, denn nach der Beschießung brannte der Dom, und die beiden Weltkriege haben wie vielerorts auch hier ihre Spuren hinterlassen.

Man braucht Tage, um alle Einzelheiten im Münsterinnern zu besichtigen. Interessant sind die berühmten Glasmalereien aus dem 12. Jahrhundert und der herrliche Engelspfeiler, die Orgel aus dem 14. Jahrhundert und der 142 m hohe Turm, in dem man bis zur Plattform in 66 m Höhe über eine Wendeltreppe hinaufklettern kann. Von der Plattform aus hat man einen weiten Blick über Straßburg und die Rheinebene. Viele berühmte Kirchen weisen ähnliche Kostbarkeiten auf, aber eines ist etwas ganz Besonderes im Münster: die riesige astronomische Uhr. Die erste astronomische Uhr wurde schon Mitte des 13. Jahrhunderts gebaut, die zweite wurde am 24. Juni 1574 in Bewegung gesetzt und funktionierte etwa 200 Jahre. 1842 war dann die dritte, die jetzige, Uhr fertig und läuft in ihrer ganzen Kompliziertheit noch heute sehr genau. Es gibt kaum etwas, das man über Zeit und Himmel wissen will, das dieses gigantische Instrument nicht anzeigt. Viele Sagen und Legenden kreisen um das Werk und das lange Stillstehen der zweiten Uhr hat die Phantasie der damaligen Straßburger lebhaft beschäftigt.

Treten wir aus dem Halbdunkel der Kirche wieder auf den Münsterplatz, dann sehen wir an der Westseite die älteste Apotheke Frankreichs aus dem 13. Jahrhundert, etwas weiter das Haus

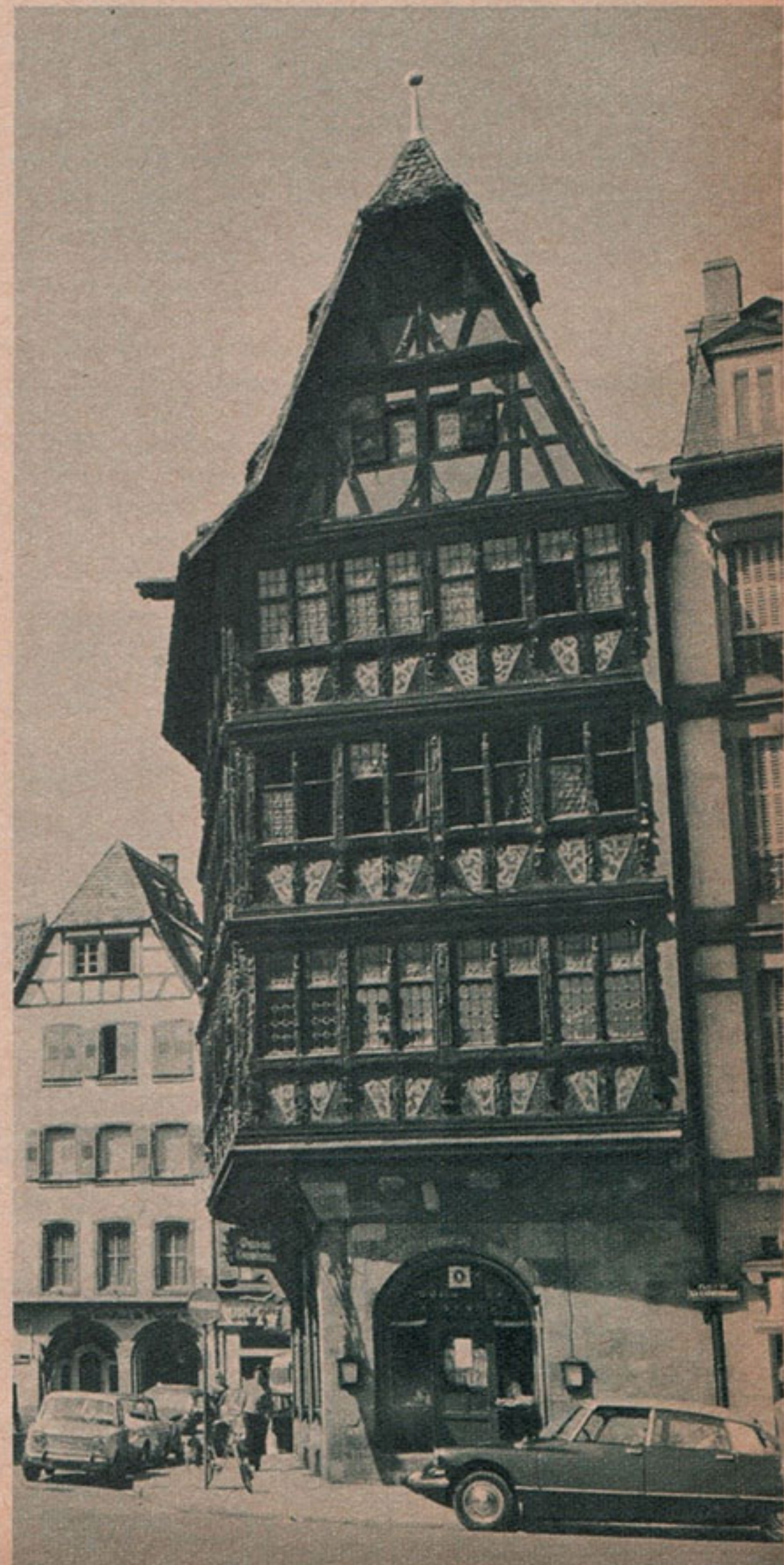
Bild oben: Blick vom Odilienberg in den Vogesen nach OSO in die Rheinebene. (Fotos: Rogge)

Bild rechts: Am Rande des Platzes vor dem Straßburger Münster finden sich alte Häuser mit einmalig schönen geschnitzten Holzfassaden.

Kammerzell mit der reich geschnitzten Holzfas-sade oder die altertümliche Goldschmiedegasse. Ich kann nur sagen, daß es sich lohnt nach Straßburg zu fahren, man kann sich tagelang an den vielen altertümlichen und schönen Straßen, Wasserläufen und Sehenswürdigkeiten erfreuen.

Aber, Freunde, laßt uns jetzt in die Berge fahren! Wir wollten sehen, ob die Jungstörche aus den vielen Storchennestern im August an der Elsässischen Weinstraße endlich fliegen konnten oder ob sie alle schon zum Süden abgeflogen waren.

Wir verlassen Straßburg über die Vogesenstraße und kommen durch Lingolsheim. Noch sind wir in der oberrheinischen Tiefebene, die Straße geht schnurgeradeaus. Wir sehen auf der anderen Seite des Rheines den Schwarzwald aufsteigen, und zur rechten Seite grüßt die von Wäldern zer-franste Silhouette der Vogesen. Aus der elsässischen Tiefebene wandern die Straßen zu ihnen hin, vorbei an Dörfern und Städtchen mit mittelalterlichen Toren und Türmen, die sich an die Flanken der Berge lehnen. Wir kommen durch Oberreinhem, dessen Mauer noch so gut erhalten ist. Unserer Guzzi macht es richtig Spaß, die Kurven und Windungen durch den Wald hinaufzusteigen, zufrieden brummt sie über die guten Straßen. Wir sind glücklich: kaum Verkehr, alle paar Kilometer mal ein Auto. Bauernwagen mit Pferden bespannt sieht man fast öfter als etwas Motorisiertes. Die Straße steigt immer und stetig bergan, hohe Tannen, urwaldartiges Unterholz zu beiden Seiten, wo mag das noch hingehen? Vielleicht hinauf zu einer Burg, das Elsaß ist ja so reich an alten Burgen und Ruinen. Kaum ein Berg, eine Erhebung ohne steinerne Zeugen der Vergangenheit. Wir fahren durch Orte mit schiefen Gassen und hutzeligen Häusern, wieder kommen Berge und scheinbar unendliche Wälder. Und dann sind wir oben auf dem Odilienberg, einem Wallfahrtsort, der Schutzpatronin des Elsaß gewidmet, um die sich so viele Geschichten ranken. Von vielen Stellen des alten Klosterberges hat man eine geradezu überwältigende



Aussicht über die Berge und Täler der herrlichen Vogesenlandschaft und über die Rheinebene.

Schon 1000 Jahre vor unserer Zeitrechnung bauten die Kelten hier einen ausgedehnten Schutzring als Zuflucht gegen die aus dem Osten anstürmenden Horden; diese Heidenmauer kann man heute noch sehen. Wie es nicht anders sein konnte, sicherten sich auch die Römer später diesen hervorragenden Platz für ein Kastell. 700 Jahre n. Chr. baute Herzog Attich die Hohenburg und schenkte sie später seiner Tochter Odilia, die sie in ein Kloster umwandelte. Die Legende erzählt es nicht so nüchtern. Nach ihr wurde Odilia dem Herzog, der sich einen Sohn wünschte, als blinde Tochter geboren. Der Herzog wollte das Mädchen töten lassen, die Mutter rettete das Kind aber, indem sie es einer Amme übergab, die die Kleine in ein Kloster in Burgund brachte. Nach ihrer Taufe mit 12 Jahren erhielt sie ihr Augenlicht und bekam den Namen Odilia, d. h. Kind des Lichtes. Ihr Bruder, der sie nach Hause holen wollte, wurde vom Vater getötet. Dieser bereute später seine fürchterliche Tat, nahm seine Tochter zu sich und schenkte ihr das Schloß Hohenberg, das sie dann in ein Kloster umwandelte. Auf das Gebet von Odilia hin entspringt am Fuße des Berges eine Quelle, die von vielen Kranken aufgesucht wird.

In der Odilienkapelle fand die fromme Frau ihre Grablege. Viele Heiligtümer vieler Jahrhunderte werden hier oben aufbewahrt. Man kann den Wallfahrtsort und die einzelnen Kapellen besichtigen, und alles weist auf die Geschichte des Klosters hin; am schönsten aber ist der Blick von der großen Terrasse, die von uralten Linden beschattet ist. Bei klarem Wetter kann man von hier aus bis nach Straßburg hin über 100 Dörfer zählen.

Vom Odilienberg geht die Straße abwärts nach Hohwald, vorbei an der wundertätigen Quelle, wo sich gerade einige Nonnen die Augen mit dem heilkräftigen Wasser auswischen. Über der gan-

zen Gegend lag ein Hauch von Heideduft, sie stand in voller Blüte. Immer wieder kommt man an Burgen vorbei, und die Namen kann man sich gar nicht alle merken; nirgends liegen so viele Burgen und Schlösser beieinander wie hier im Elsaß. Immer wieder tauchen sie zwischen den hohen Bäumen auf, verwitterte Bergfriede, zerborstene Mauern, abbröckelnde Tore. Viele Geschichten und Sagen wären zu erzählen, denn das Elsaß ist reich daran. Wir sehen die Spesburg über die Tannen ragen, die Trümmer der ehemaligen Bischofsburg Hochbarr, das „Auge des Elsaß“ genannt, und wir erreichten bei der Burg Andlau wieder die liebliche Landschaft der Elsassischen Weinstraße, wo in den Dörfern die Winzer voller Geschäftigkeit die Weinbottiche für die kommende Weinernte säuberten.

Bei St. Pilt verlassen wir noch einmal die Weinstraße, um wieder in die Berge hinaufzufahren, uns interessiert die größte Burganlage des Elsaß, die Hohkönigsburg. Es handelt sich um eine Festung aus dem 15. Jahrhundert. Die Straße steigt steil zu dem Adlernest in 750 m Höhe hinauf, es saust einem in den Ohren von dem Anstieg. Der Guzzi macht das Spaß, gewaltig trägt sie ihre beiden Reiter durch die Kurven und Serpentinien durch eine Landschaft voll strenger Feierlichkeit. Vom Schloß aus, das im Dreißigjährigen Krieg von den Schweden geschleift und erst Ende des letzten Jahrhunderts auf Wunsch des deutschen Kaisers in seiner ursprünglichen Form wieder aufgebaut wurde, kann man sich wieder über einen grandiosen Rundblick über die Vogesen freuen.

Wir freuten uns aber auch über die wunderbaren Motorradstraßen des Landes, gut ausgebaut, wenig Verkehr und feine Kurven, genau wie wir es uns immer wünschen. Dann haben wir die Musterburg gesehen, die Morgensterne und die Twihänder, uns haben die Entzückenspiepser einiger angekalkter Amerikanerinnen auf Europatour amüsiert, die sich über die Pechnasen an den Mauern nicht genug freuen konnten, und

nun wurde es langsam Abend. Wenn wir noch bis Colmar kommen wollten, durften wir uns in Rappoldweiler an der Weinstraße mit dem alten Herrengarten, den drei Ruinen auf dem Berg und den mit Storchennestern gekrönten Ecktürmen der früheren Stadtmauer nicht mehr lange aufhalten. Und dabei lockte das Städtchen Reichenweier in der Abendsonne besonders zu einem Aufenthalt. Es ist noch völlig in seinem ursprünglichen Zustand erhalten. Man fühlt sich ins 16. Jahrhundert zurückversetzt, wenn man die Häuser mit Schnitzbalken, den Schneckengiebeln und den Loggias betrachtet. Die Innenhöfe sind von Holzgalerien umschlossen, hinter den breiten Toren stehen die riesigen Weinpressen, und um die Folterkammer im Diebsturm zu finden, muß man sich neben einem Misthaufen zwischen zwei engstehende Häuser pressen und eine steile hölzerne Treppe hinaufklettern. Einfach herrlich!

Ich glaube, es wird Zeit, die Weinstraße zu verlassen. Über Sigolsheim erreichen wir die E 5. Colmar in der Tiefebene grüßt schon von weitem. Segelflieger kreisen in den Aufwinden der Vogesen, wir kommen am Flugplatz vorbei und sind am Ziel unserer heutigen Fahrt, in Colmar.

Wenn man durch die Stadt nur so durchfährt, dann meint man, sie sehe jeder anderen gleich. Aber man muß auf Entdeckungsreise gehen, dann trifft man auf Alt-Colmar: Fachwerkhäuser, ein Gewirr von Giebeln, und über allem der Südturm vom Martinsmünster. Zierliche Erker ragen weit über die engen Straßen, alte Häuser liegen inmitten kleiner Gärten, und dann sollte man auch die Waschplätze am Fluß nicht vergessen anzuschauen, wo heute noch die Frauen im Fluß ihre Wäsche waschen. Kaum glaublich in unserem Zeitalter, aber vielleicht ist das Schwätzchen mit der Nachbarin beim Waschen doch die Hauptsache, denke ich. Man könnte noch viel erzählen von dieser alten Stadt, aber wie wäre es, Freunde, wenn Sie selber einmal Entdecker spielten?

Inge Rogge

Vater Richter ist böse

Liebe Redaktion! Sie brachten einen Artikel über den Clipper-Seitenwagen.

Darin schreiben Sie, daß eine Richter-Kabine für Hollandria oder Steib TR 500 dreihundertfünfzig Mark kostet, was nicht den Tatsachen entspricht. Der Einheitspreis der Richter-Kabine beträgt DM 263.— zuzüglich postgerechter Verpackung und versichertem Transport frei Haus durch die Post DM 32.—, das sind insgesamt DM 295.—.

Weiter wird behauptet, daß es nicht möglich sei, bei der Richter-Kabine einen Scheibenwischer anzubringen. Das entspricht auch nicht den Tatsachen; es gibt Richter-Kabinen mit Verbundglas und auch gebogene Securit-Scheiben. Wenn Ihre Schreibgewaltigen sich beim Elefanten-Treffen ein bißchen umgesehen hätten, dann wüßten sie mehr davon. Seit Jahren beobachte ich, daß diese Herren es ängstlich vermieden, eine Richter-Kabine mit ins Bild zu bekommen, obwohl ich durch meine Inserate mit dazu beitrage, daß Ihre Brötchen nicht kleiner werden.

Alle bekannten Beiwagen sind Windrührmaschinen — nur der Clipper nicht, obwohl er unwillkürlich an eine Postkutsche erinnert.

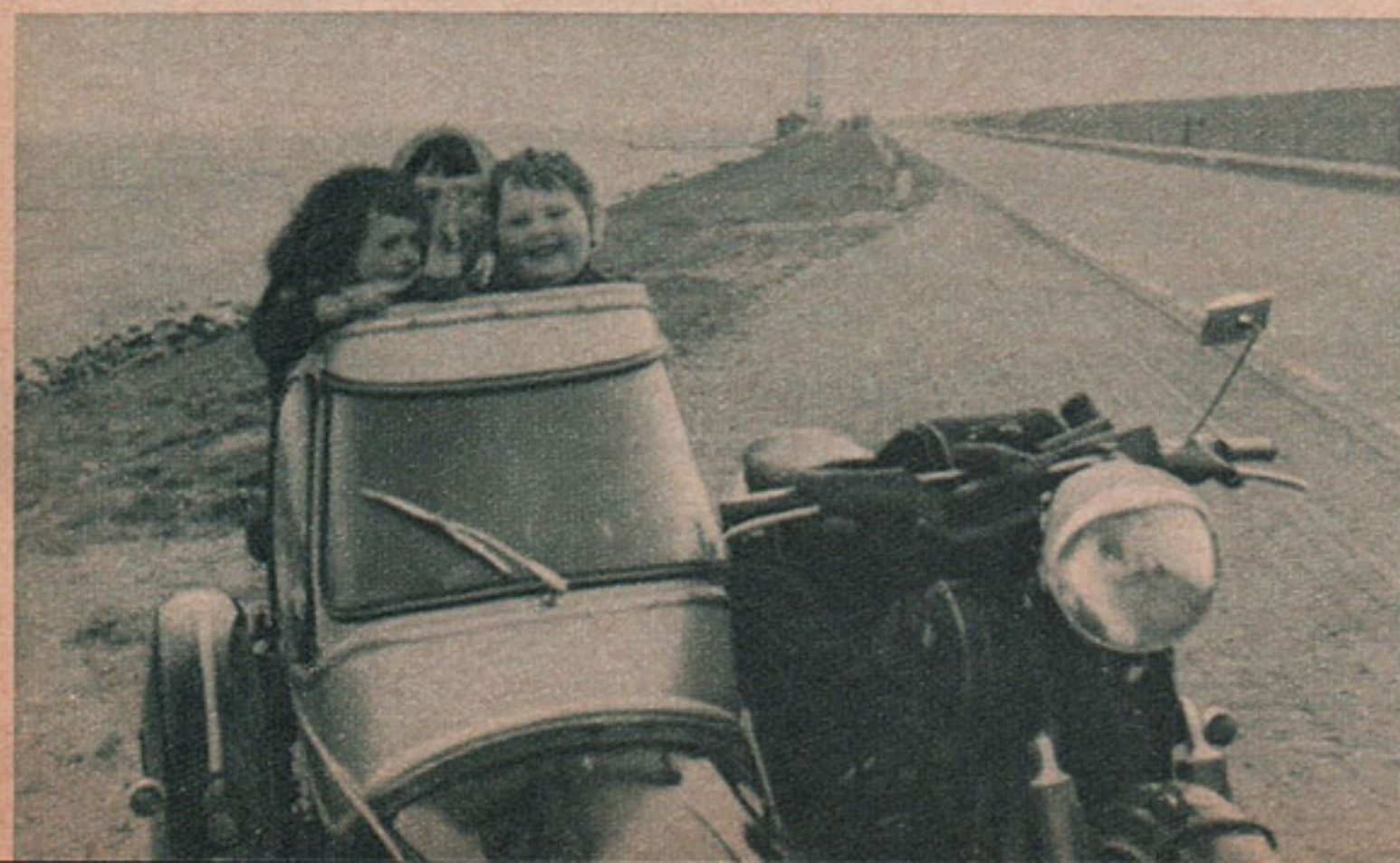
Eingebautes Fahrgestell, einstellbare Federung und automatischer Sturzausgleich sind seit Jahrzehnten feste Bestandteile des Beri-Beiwagens. In der Anlage übermittle ich Ihnen einige Bilder, aus denen Sie etwas lernen können. Nicht etwas behaupten, was man nicht genau weiß! Im übrigen hätte ich nicht wenig Lust, mir solch einen Clipper-Beiwagen zu kaufen,

der ja laut Artikel die übliche Belastung von drei Erwachsenen und einem Kind und dazu noch dreihundert Pfund Zuladung ermöglicht. Was aber steht in der Zulassung des Gespannes? Ich glaube, das könnte eine teure Sache werden!

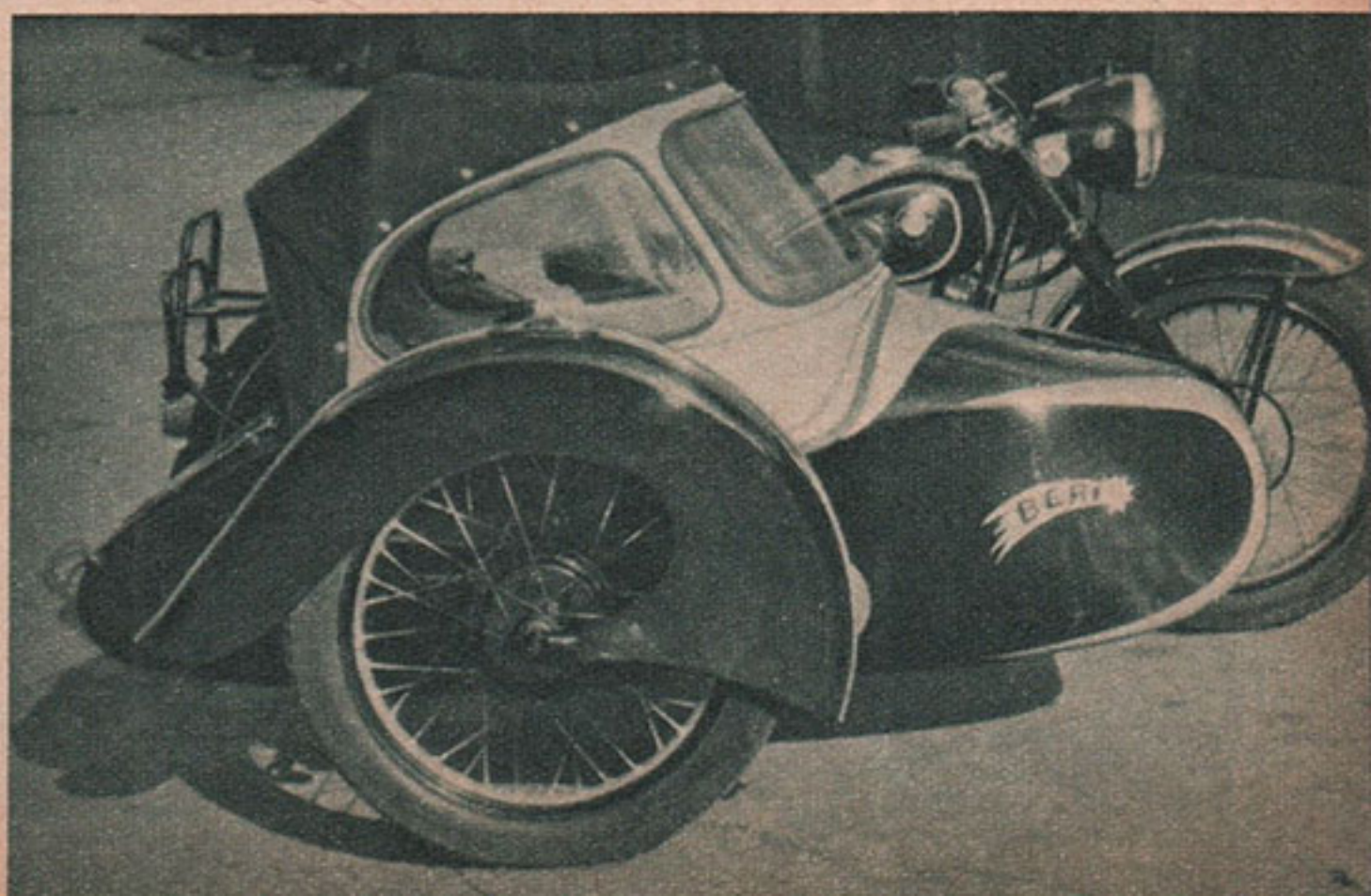
Bernhard Richter, Berlin

Vater Richter hat vergessen, daß DAS MOTORRAD bereits im Jahre 1962 (Heft 15, Seiten 6 und 7) einen großen Artikel über die Richter-Kabine mit der Überschrift „Bernhard Richters Hexenhaus: Die Richter-Kabine“ brachte. Lange, bevor jemand überhaupt an den Clipper-Seitenwagen dachte. Wie oft sonst noch von der Richter-Kabine im MOTORRAD vorher und nachher die Rede war, ließe sich leicht feststellen, doch fehlt uns dazu jetzt die Zeit. Amüsiert haben wir uns über Vater Richters Ansicht, daß „diese Herren (vom MOTORRAD) es ängstlich vermeiden, eine Richter-Kabine mit ins Bild zu bekommen“. Es wäre schön, wenn DAS MOTORRAD zum Elefantentreffen mehr als einen „Herren“ zur Berichterstattung senden könnte und wenn Vater Richter sich die Berichtsbilder der Elefantentreffen einmal näher ansehen würde. DAS MOTORRAD schrieb: „... dieses ‚Hexenhaus‘ ist ein Segen...! Damit nun aber jeder weiß, mit wem er es zu tun hat: Richter ist einer von der ganz alten Motorradgarde, selbst einmal Rennfahrer gewesen und ein ausgezeichneter Mechaniker. Einer von denen, die noch etwas vom Feilen wissen und die noch selbst eine Kurbelwelle machen können und die — das ist sehr wichtig — noch die große Berliner Motorradzeit miterlebt und mitgemacht haben! — Von woher soll auch sonst so ein vernünftiges „Zubehör“ kommen? Woher wohl, wenn nicht aus unserer Gemeinde selbst? — ...“

Einer der „Herren“, die es ängstlich vermeiden, eine Richter-Kabine aufs Bild zu bekommen: Klacks.



(Fotos: Richter)



MABECO = die deutsche INDIAN

Im Heft 9 des Jahrgangs 1965 unserer Zeitschrift hat Erwin Tragatsch die Geschichte von den „Motorrädern des zerstreuten Professors Bernhardt“ erzählt. Die Anfangsbuchstaben von Max Bernhardt's Namen fanden sich in der Markenbezeichnung M a b e c o-Maschinen, die in den zwanziger Jahren in Berlin (damals einem Zentrum des deutschen Motorradbaus) hergestellt wurden und die — unbestreitbar — Kopien der amerikanischen Indian-Maschinen waren. So stand es damals im Heft 9/65 im Text zu einem Bild jener Mabeco:

„Man war vor Jahren bei uns in Deutschland sehr pikiert über die Tatsache, daß Russen und Japaner am Anfang ihrer Motorradentwicklung sich nicht genierten, mehr oder weniger originalgetreu europäische Motorradmodelle zu kopieren. Aber man war da päpstlicher als der Papst, denn Kopieren war einst, nach dem ersten Weltkrieg, auch in Deutschland sehr im Schwange. Es gibt noch andere Belege für diese Behauptung — aber ein besonders schöner war die Mabeco, die in ihrer ersten Ausführung nicht nur bis zum letzten Schraubchen, sondern sogar bis zur indianroten Lackierung originalgetreu war. Was wiederum nicht heißen soll, daß die Qualität der Kopie der des Originals nachgestanden hätte — die Mabecos zählten zum Besten, was Deutschlands Motorradbau je auf die Räder stellte!“

Daß die Mabeco-Motorräder ein solches Lob verdienten — und daß es sie später (man fing mit der Kopie des seitengesteuerten Motors an) auch mit einem 750er OHV-Motor, sogar mit Doppelventilen, gab, das hatte seinen Grund nicht zuletzt darin, daß diese Motoren gar nicht von Mabeco selbst, sondern — von Siemens hergestellt wurden, wo man ja vom Flugmotorenbau her einiges von Motoren und von Motorenqualität wußte.

Papa Rauschert — der derzeit noch als kaum je ersetzbarer Dokumentator bei BMW in München arbeitet, aber leider wohl am Jahresende dort seine Tätigkeit beendet, um sich im „Ruhestand“ privatem Hobby zu widmen — hat in der Werks-geschichte der Siemens & Halske-Motorenwerke (später Bramo!) auch etwas über die damals für Mabeco gelieferten bzw. entwickelten Motoren aufgestöbert und uns zur Verfügung gestellt. Zu einem Zeitpunkt, zu dem ein Amerikaner daran-geht, ausgerechnet in Deutschland eine Neu-fertigung der Indian-Motorräder aufzuziehen (s. Heft 24/67), scheint es besonders interessant, einen Blick zurück auf die seinerzeitigen Siemens/Mabeco/Indian-Motoren zu werfen und sie sich noch einmal in den seltenen Originalbildern zu betrachten.

So steht es in der Siemens-Werks-geschichte:

„Die Motorradfabrikation nahm nach dem Krieg (dem ersten Weltkrieg, D. Red.) in Deutschland erhebliche Ausmaße an, und es zeigte sich ein starker Bedarf an Motorrädern, die nicht nur dem Sport, sondern auch Verkehrszwecken dienen sollten. Im Jahre 1923 legte daher die Firma Max Bernhardt & Co. dem Blockwerk (ein Siemens-Betrieb, D. Red.) nahe, den Bau starker Motorradmotoren aufzunehmen und ging die Verpflichtung für die serienmäßige Abnahme dieser Motoren ein. Es wurde eine größere Anzahl luftgekühlter Zweizylinder-Motoren von zunächst 10 PS bei 2050 U/min in Arbeit genommen, die in den Mabeco-Maschinen zur Verwendung kamen. Der Zylinderinhalt betrug 592 ccm, die Bohrung 70 und der Hub 78 mm. Dieser Motor wurde bald abgelöst durch den sogenannten „Langhuber“, der 72 mm Bohrung, 92 mm Hub und damit rund 750 ccm Zylinderinhalt hatte. Seine Leistung betrug 18—20 PS bei 2600 U/min.

Die Maschine war eine ausgesprochene Gebrauchsmaschine, wie sie auch in den verschiedenen be-

schickten Konkurrenzfahrten bewiesen hat. Die Konstruktion war an die des amerikanischen Indian-Motors angelehnt, wurde im Lauf der Zeit jedoch weiter durchgebildet. Die letzten Serien der „Langhuber“ waren zur Vereinfachung der Fabrikation und zur präziseren Gestaltung des Verbrennungsraumes mit abnehmbaren Zylinderköpfen ausgerüstet, die mit Kühlrippen versehen waren. Das Gewicht des Motors betrug 61 kg.

Es wurden von diesen beiden ersten Typen zusammen in verschiedenen Entwicklungsstufen von 1923—1927 etwa 3400 Stück geliefert.

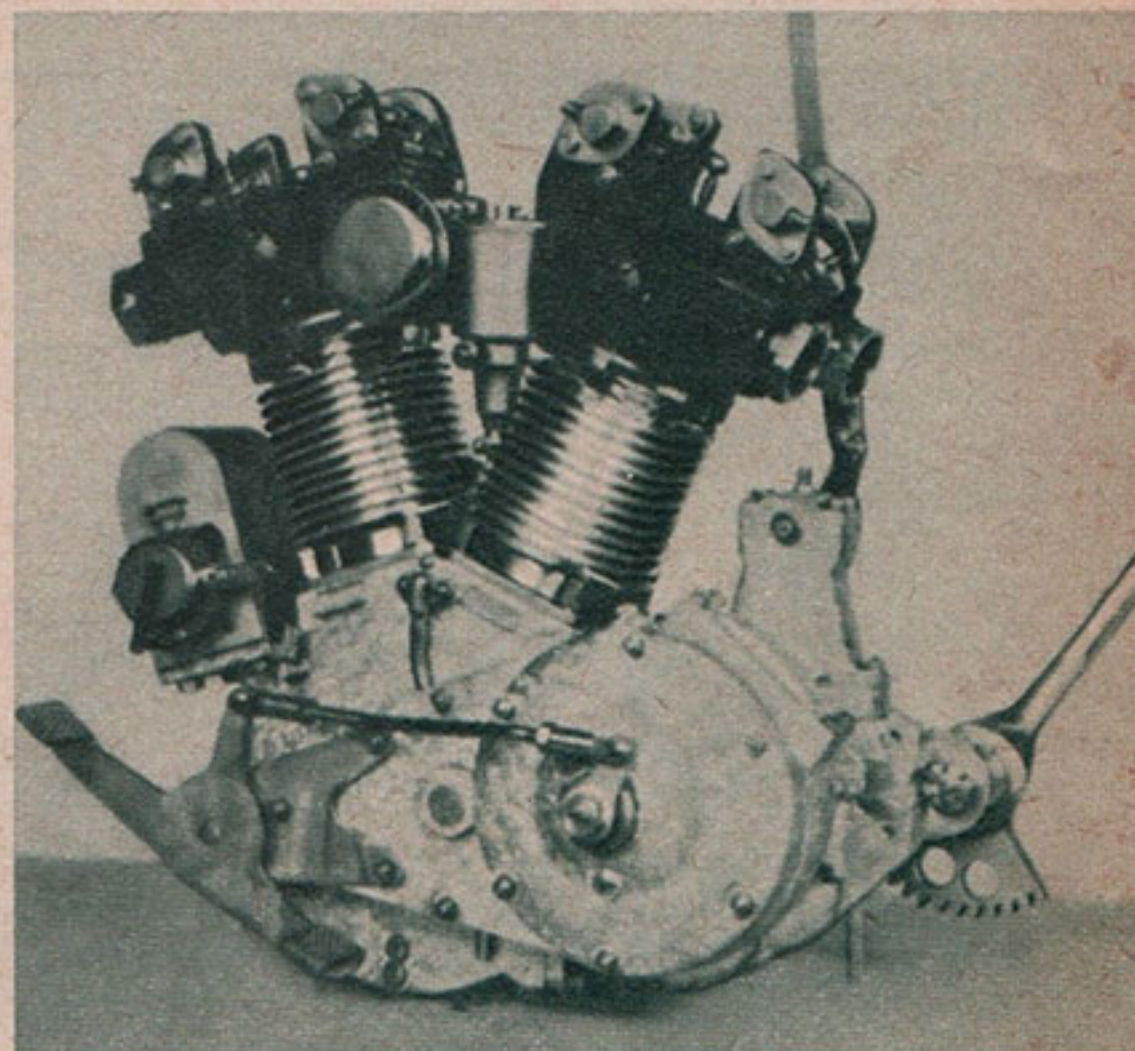
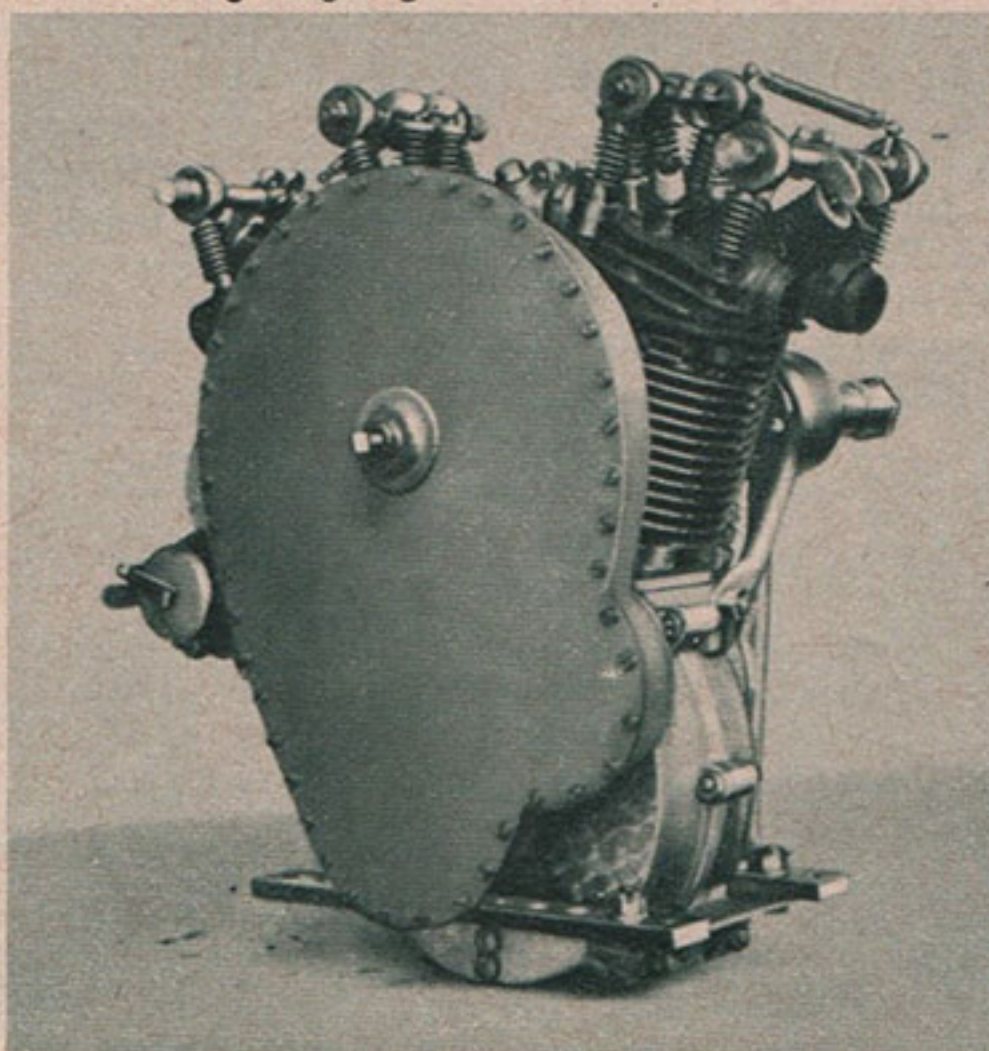
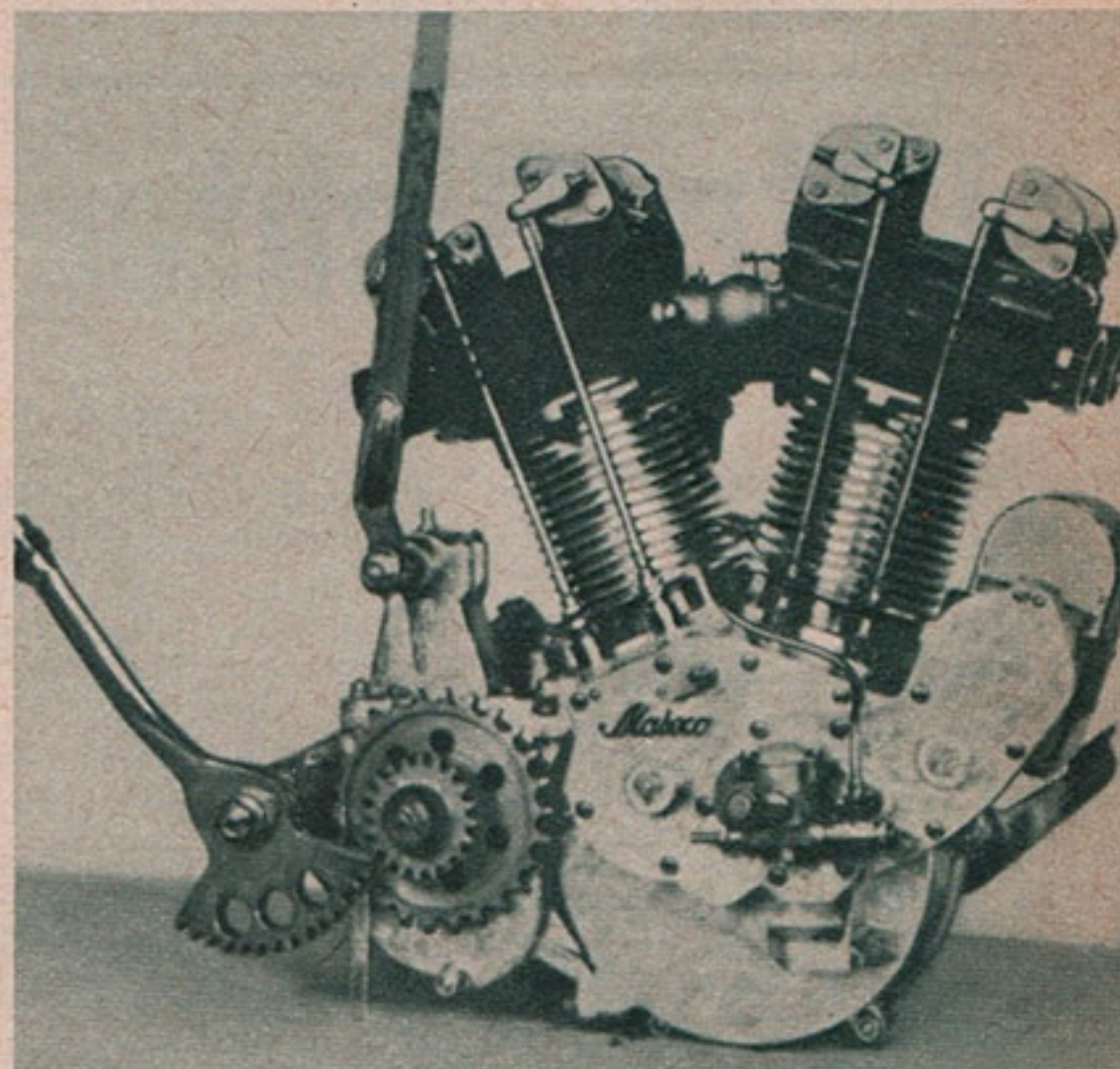
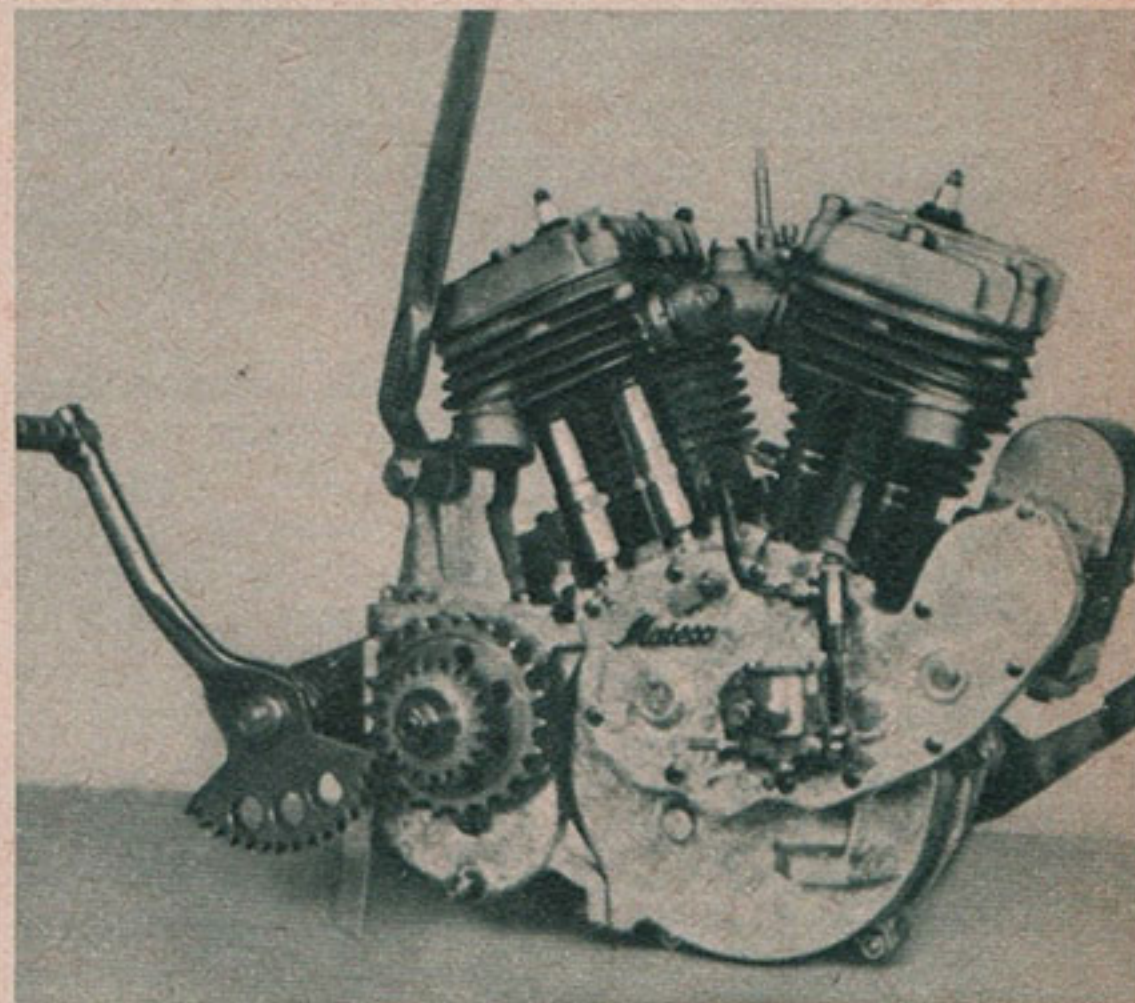
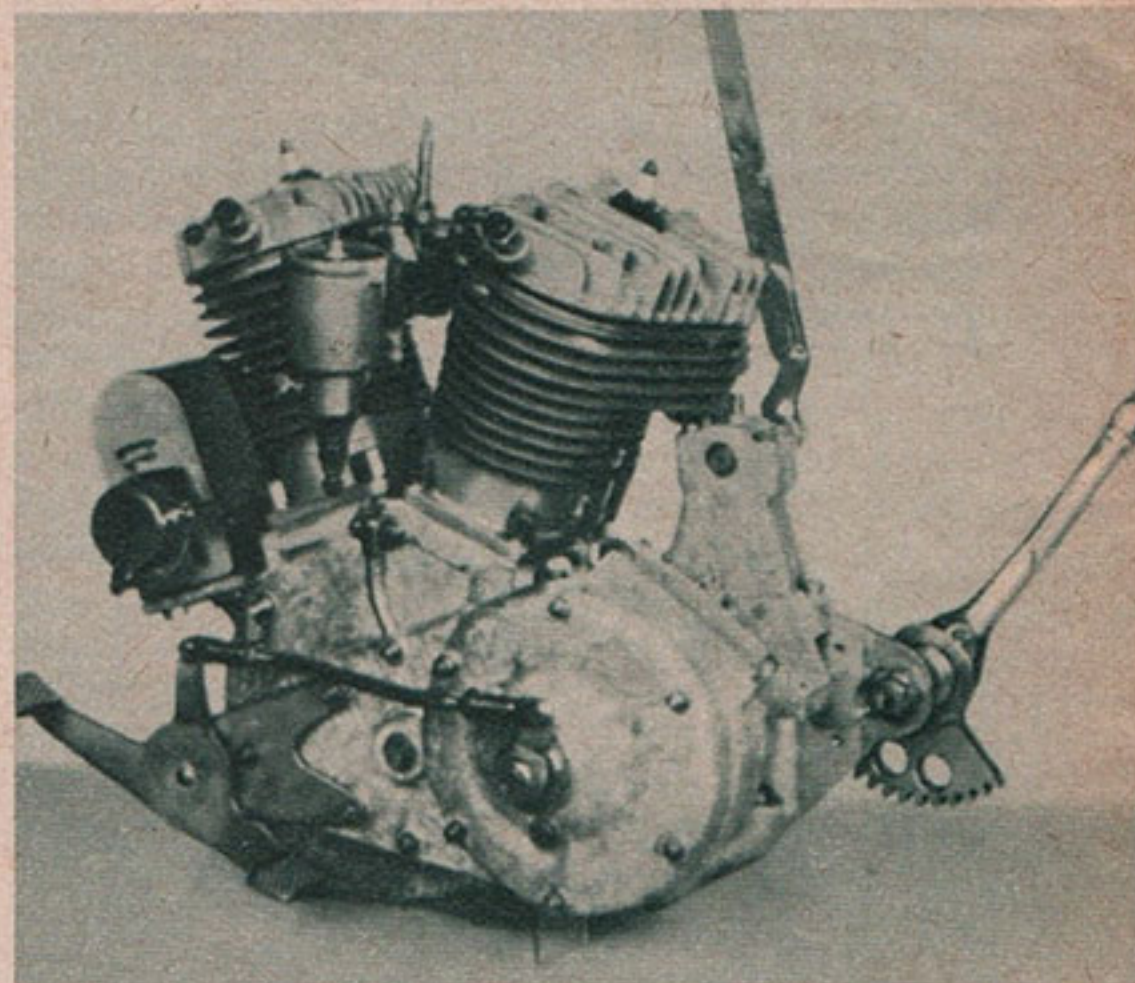
Mit den Motorrädern, die mit diesen Motoren ausgerüstet waren, wurde in der Österreichischen Alpenfahrt 1927 der 2. Preis erzielt, in der Deutsch-Dänischen Fernfahrt 1927/28 der 1. Preis und in der Deutschlandfahrt 1928 ebenfalls der 1. Preis.

Unter verschiedenen Abweichungen von der normalen Bauart wurde der SUPERIOR-Rennmotor mit 78 mm Bohrung und 78 mm Hub (750 ccm) gebaut, der u. a. in Abweichung von dem vorher erwähnten Langhuber, der stehende Ventile hatte, je zwei Paar im Zylinderkopf hängende Ventile aufwies. Im Gegensatz zum Langhuber-Motor hatte dieser Motor Leichtmetallkolben und mit Aluminiumrippen umgossene Stahlzylinder. Das Gewicht betrug 60 kg. Die Leistung belief sich auf 34 PS bei 4200 U/min. Unter vielen anderen Preisen errangen Mabeco-Motorräder mit diesem Motor den 1. und 2. Preis von Deutschland im Jahr 1927 gegen eine starke internationale Konkurrenz. Es handelte sich hier um einen Rennmotor, der für diese besonderen Zwecke gebaut wurde, daher war die gefertigte Stückzahl nur sehr beschränkt (etwa 30 Stück).

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß der Superior-Motor in einzelnen Exemplaren auf Drängen bekannter Segelflieger wie Schulz, Hentzen und Blume, für Sonderzwecke umgebaut wurde, und zwar wurden diese wenigen Ausführungen als Hilfsmotor für Segel-Versuchsflugzeuge verwendet.“

Vier Ventile — quadratisches Hub/Bohrungsverhältnis — allumgossener Stahlzylinder — 34 PS aus 750 ccm, das sind rund 45 PS Literleistung — und das 1927, vor 40 Jahren! Damals war der deutsche Motorrad- und Motorradmotorenbau auf dem Weg zur internationalen Spitzenstellung, die er zehn Jahre später innehatte. Hatte-! S. R.

Bilder rechts: Oben der seitengesteuerte 750er „Langhuber“ von beiden Seiten, darunter der dann bei Siemens in eigener Entwicklung daraus entstandene 750er Rennmotor „Superior“ mit vier hängenden Ventilen pro Zylinder. Bild unten der aus dem Rennmotor abgeleitete Motor für Segelflugzeuge.



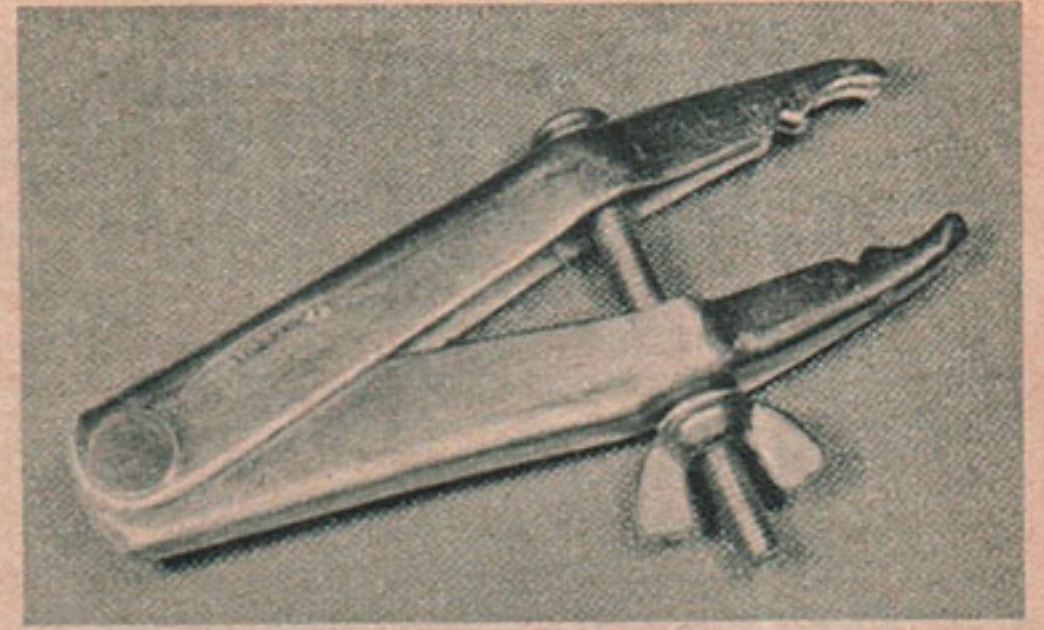
Neuheiten-Test

Chain-Puller

Haben Sie sich auch schon mal heftig darüber geärgert, daß Sie nur zwei Hände haben, wenn die Kette montiert werden sollte? Zuletzt ist mir das passiert, als ich mit einer Testmaschine unterwegs mit Kettenriß hängenblieb und die restliche Kette nur so gerade eben noch lang genug war. Das Hinterrad war schon bis zum Anschlag vorgezogen, und wenn man die Kette mit beiden Händen kräftig zog, dann schien es auch so, als könnte das Kettenschloß wieder hineinpraktiziert werden. Sobald man aber die Kette nur in einer Hand halten wollte, ließ natürlich die Spannung nach und der Abstand zwischen den beiden Ketten-Endgliedern wurde um ein paar Zehntel Millimeter zu groß. Mit Zangen rutschte man



dauernd ab, kurz, es waren wenig schöne Worte, die ich seinerzeit hervorbrachte. In England nun hat eine Firma aus einem ähnlichen Erlebnis anscheinend eine Lehre gezogen und eine kleine Erfindung gemacht. Der „chain-puller“ (deutsch: Ketten-Zieher) hält, wie die Zeichnung erklärt, die beiden Enden der Kette fest zusammen, so daß man in Ruhe das Steckglied befestigen kann. Die Montage der Kette wird plötzlich zu einem Kinderspiel, vor allem auch bei solchen Maschinen, deren Kette ein wenig

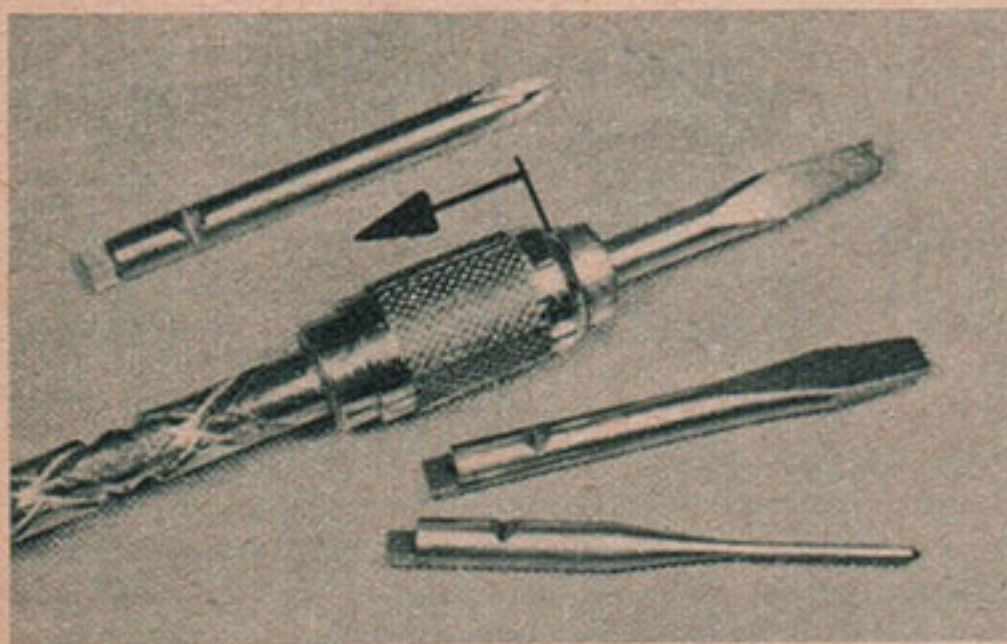


versteckt zwischen allen möglichen Schutzhüllen liegt. Ein kleiner Nachteil läßt sich nicht vermeiden: man braucht zum Ansetzen etwas Platz, der allerdings bis auf ganz wenige Ausnahmen immer vorhanden sein dürfte. Für den Weihnachtsgeschenke-Artikel kam leider dieses nützliche kleine Ding zu spät, aber es gefiel mir so, daß ich es einer Erwähnung für wert halte. Zu haben ist es bei Detlev Louis, Hamburg, Rentzelstr. 7, zum Preis von DM 2,80. H.-J. M.

Drillschrauber

Alte, routinierte Handwerker haben eine „heilige Scheu“ vor allen möglichen Patentwerkzeugen, sie sind schon oft enttäuscht worden. Es ist gut, sich ebenfalls mit Neuheiten vorzusehen, denn je neuer eine Sache ist, um so weniger erprobt ist sie meist. Deshalb traute ich mich auch lange nicht, diese Art Schraubenzieher-Drillbohrer vorzustellen, mittlerweile ist das aber schon keine Neuheit mehr.

Worauf achten wir beim vielfältigen Angebot dieser und ähnlicher Schraubenzieher eigentlich besonders, wenn wir es auf Motorrad-Brauchbarkeit begutachten wollen? Zuerst mal auf Stabilität. Motorradschlosserei ist häufig mit eingerosteten Schrauben und festkorrodierten Muttern verbunden, da muß ein Schraubenzieher schon mal einen Hammerschlag aufs Heft aushalten. Die Drillschrauber haben meist schön bunt lackierte oder gar durchsichtige Plastik-Hefte, was den Umgang mit dem Hammer verbietet. Schade, denn auch wenn innerhalb der Plastikhülle ein Metallstück bis zum Ende durchgeht, so muß man doch damit rechnen, einmal danebenzuschlagen... Schlagschrauber sind sie also leider nicht.



Verlockend ist solch ein Drillschrauber besonders, seit der Preis unter DM 10,- liegt. Man kann vor allem in Holz erstaunliche Dinge vorführen. Leider gibt's zu wenig verschiedene Einsätze. Und leider ist dies immer noch kein Schlagschrauber, wie er für Motorradmotoren (zum vierfachen bis achtfachen Preis) eher brauchbar ist.

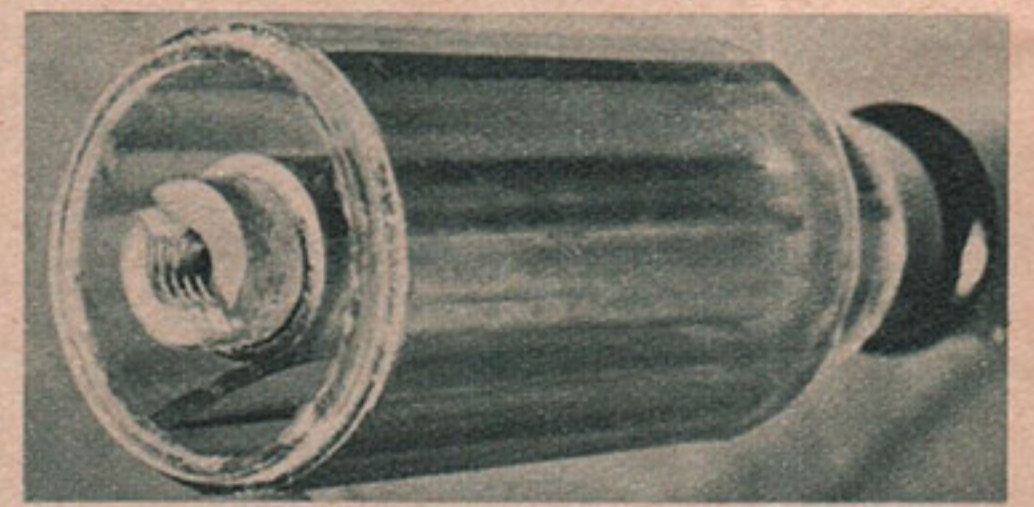
Zweiter, sehr wichtiger Punkt wäre die möglichst universelle Brauchbarkeit. Es kommt uns ja nicht darauf an, nur die kleinen Elektrik-Schraubchen besonders schnell anzuziehen, sondern eher wird an Gehäuseschrauben gedacht, die fast immer besonders kräftige Schraubenzieherklingen verlangen. Außerdem sind Kreuzschlitzschrauben heute häufig zu finden, also müssen auch dafür mindestens zwei Einsätze greifbar sein.

Diese universelle Brauchbarkeit ist nun bei den preiswerteren Drillschraubern, wie man sie in Kaufhäusern um etwa 8,- DM herum findet, nicht unbedingt gegeben. Da werden nur drei Schraubenzieherklingen verschiedener Größe mitgeliefert, eine davon als Kreuzschlitzklinge, und das ist entschieden zu wenig. Außerdem entsprechen diese Klingen durchaus nicht dem bewährten Standard kräftiger Normalschraubenzieher. Sie sind etwas zu spitz geschliffen, ohne Hieb, so eine Art Mittelding zwischen Murks und brauchbar.

Die Frage nach dem Grund des Interesses für derartige Drillschrauber ist eher interessant. Zuerst

sieht man ja die schnellere und bequemere Schraubmethode, das Prinzip ist vom Drillbohrer der Laubsägegarnitur bekannt. Erst später merkt man, daß durch den Widerstand, den die Schraube der Klinge entgegengesetzt, auch die benötigte Druckkraft aufs Heft größer wird. Also genau das richtige, um Abrutschen aus dem Schraubenschlitz zu verhindern. Dazu wurde schnell eine weitere Probe gemacht: Holzschraube in ein nur kurz angestochenes Loch in Hartholz eingedreht. Funktionierte sehr gut. Dann, nachdem mit aller Kraft per Drillbohrer angeknallt worden war, sollte mit gutem normalem Schraubenzieher nachgezogen werden. Ging nicht mehr. Daraufhin wurde absichtlich der Schraubenschlitz vermurkst, so daß diese Schraube mit normalem Schraubenzieher nicht mehr zu bezwingen war. Da zeigte sich die Überlegenheit des Drillschraubers, denn damit löste sich selbst die vermurkste Schraube.

Trotzdem: für Motorradbasteleien nur bedingt geeignet, für Holzschrauberei erhebliche Verbesserung gegenüber normalen starren Schraubenziehern. Preise zwischen DM 8,- und 30,-, je nach Einkaufsquelle. Das in den Bildern gezeigte Gerät stammt aus dem Kaufhaus, Fabrikat „Meister“, bereits von anderen preiswerten Heimwerker-Zubehöerteilen bekannt. H.-J. M.



Mini-Spritzpistole

Es gibt immer ein paar Dinge, die mit Vorsicht zu genießen sind. Schöne Ideen, die nicht ganz ausgereift oder zu sehr auf Spezialgebiete ausgelegt sind. So ist das ganz deutlich mit dieser Mini-Spritze. Die Methode der Flitspritze ist hier durch den eingesteckten, mitgelieferten Reinigungsdraht etwas verfeinert, man muß nicht nach jeder Spritzerei gleich mit Verdünnung auswaschen. Aber in seinen sonstigen Gebrauchseigenschaften erscheint mir dieses kleine Gerät nur mit sehr großen Vorbehalten brauchbar. Die überstrichene Fläche und die Fördermenge sind

durch den geringen Handdruck so klein, daß tatsächlich nur winzigste Lackschäden ausgebessert, vielleicht noch an Fahrradrahmen verlaufende Silberstreifen angebracht, oder auch Puppenstuben lackiert werden können. Für richtige Motorraddinge, für ernsthafte Bastler kommt diese Minispritze wohl kaum in Frage. Wenn man außerdem noch den Preis von DM 14,50 in Erwägung zieht, kann man ihr keine echte Chance geben. Für andere Spezialgebiete sicher. Für Feinstarbeiten, aber nicht für Motorraddinge. H.-J. M.



Moderne Motorrad-Technik

Unter diesem Stichwort wollen wir in den vor uns liegenden Monaten in zwangloser Folge eine Reihe von Betrachtungen bringen, die Aggregate moderner Motorrad-Modelle (Motoren, Getriebe, Vergaser, Elektrik, Rahmen, Radaufhängung und -federung, Bremsen) zum Gegenstand haben. Die Technik des Motorradbaus ist noch immer, im internationalen Maßstab gesehen, außerordentlich vielgestaltig — wir können im Rahmen einer solchen Serie natürlich jeweils nur einige für den Stand der Technik besonders typische Beispiele auswählen. Aber sie werden zeigen, daß die Entwicklung der Motorrad-Technik keineswegs stehengeblieben ist (wenn-

gleich in manchen Punkten der Vorwurf, die Konstrukteure bewegten sich allzusehr in ausgetretenen Pfaden und ließen sich zu wenig wirklich Neues einfallen, berechtigt sein mag). Aber auch trotz eines solchen Vorwurfs bleibt eine Tatsache unbestreitbar: die Entwicklung mindestens im Motorradmotoren-Bau ist der im Automobilbau noch immer um eine Nasenlänge voraus. Erfreulicherweise — denn das ist eine wichtige Voraussetzung dafür, daß all die Bemühungen und die vielfach erfolgversprechenden Ansätze in aller Welt, dem Motorrad wieder seinen Platz im Blickfeld junger Menschen zu geben, nicht zum Scheitern verurteilt sind.

125 ccm-Zweitaktmotor von Puch

Der bereits Anfang der zwanziger Jahre von Puch aufgenommene Doppelkolben-Zweitaktmotor war einer der besten — wenn nicht der beste Serienzweitakter seiner Ära. Einer Ära, in der — von wenigen, nicht zur Bedeutung gekommenen Ausnahmen abgesehen — die gesamte internationale Zweitakter-Konkurrenz Einkolbenmotoren baute, zuerst mit Nasen-, später durchweg mit Flachkolben — in einer Ära, in der alles Entwicklungsdenken der Zweitakter-Konstrukteure darauf ausgerichtet war, den auf Grund seiner Pump-Funktionen als reine Verdrängermaschine gesehenen Hubkolben-Zweitakter von der mechanischen Seite her hinsichtlich der Spülung und Füllung und damit in seiner spezifischen Leistung und seiner Wirtschaftlichkeit, aber auch in seiner Laufkultur zu verbessern. Aus solchem Denken war der Doppelkolben-Zweitakter entstanden, der in der Ausführung von Puch nicht nur die allen solchen Doppelkolbenbauarten eigene Gleich-

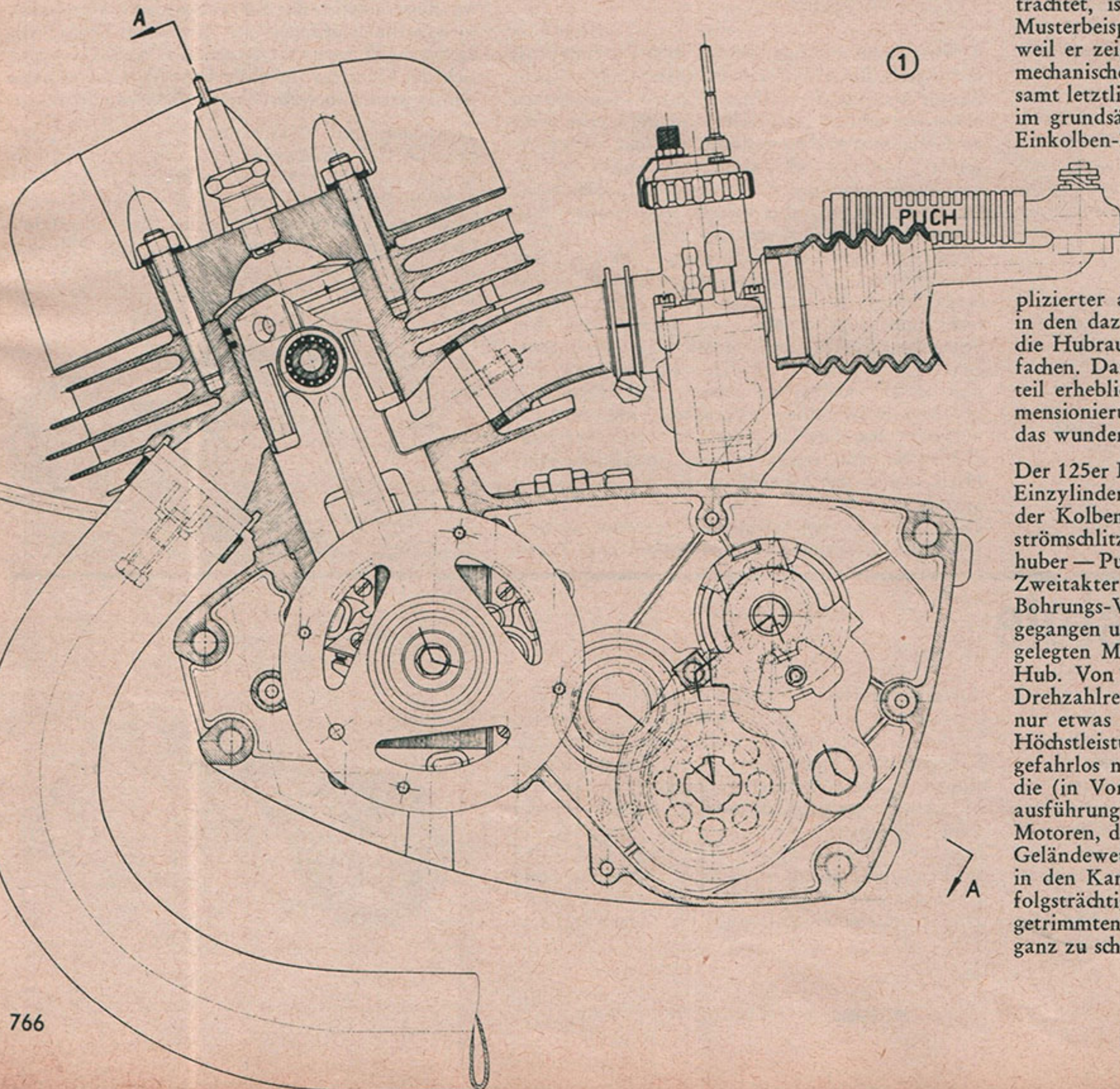
stromspülung und Trennung der Spülschlitze von der Auslaßschlitze-Partie durch die Zylinder-Mittelwand aufwies, sondern auch noch eine Unsymmetrie des Steuerdiagramms, die man zu jener Zeit als besonders erstrebenswert erachtete. Puch hat seinen letzten Doppelkolben-Zweitakter noch bis weit hinein in jene Zeit des Zweitakterbaus gefertigt, die nach dem zweiten Weltkrieg begann und in der wir uns heute mitten drin befinden. Aber man wußte natürlich auch bei Puch längst, daß für den Zweitaktmotor eine neue Ära angebrochen war — und als man sich in Graz den kleinsten Hubräumen zuwandte, da wurden diese Motoren auch in Österreichs traditionellem Zweitakterwerk bereits als Einkolbenmotoren ausgeführt. Es war klar, daß das, was eines Tages die Doppelkolbenmotoren ablösen würde, nur ein Einkolben-Zweitakter sein könne (denn es gab auch in Zeiten, in denen es in Graz nicht so aussah, als ob die Marke Puch im internationalen

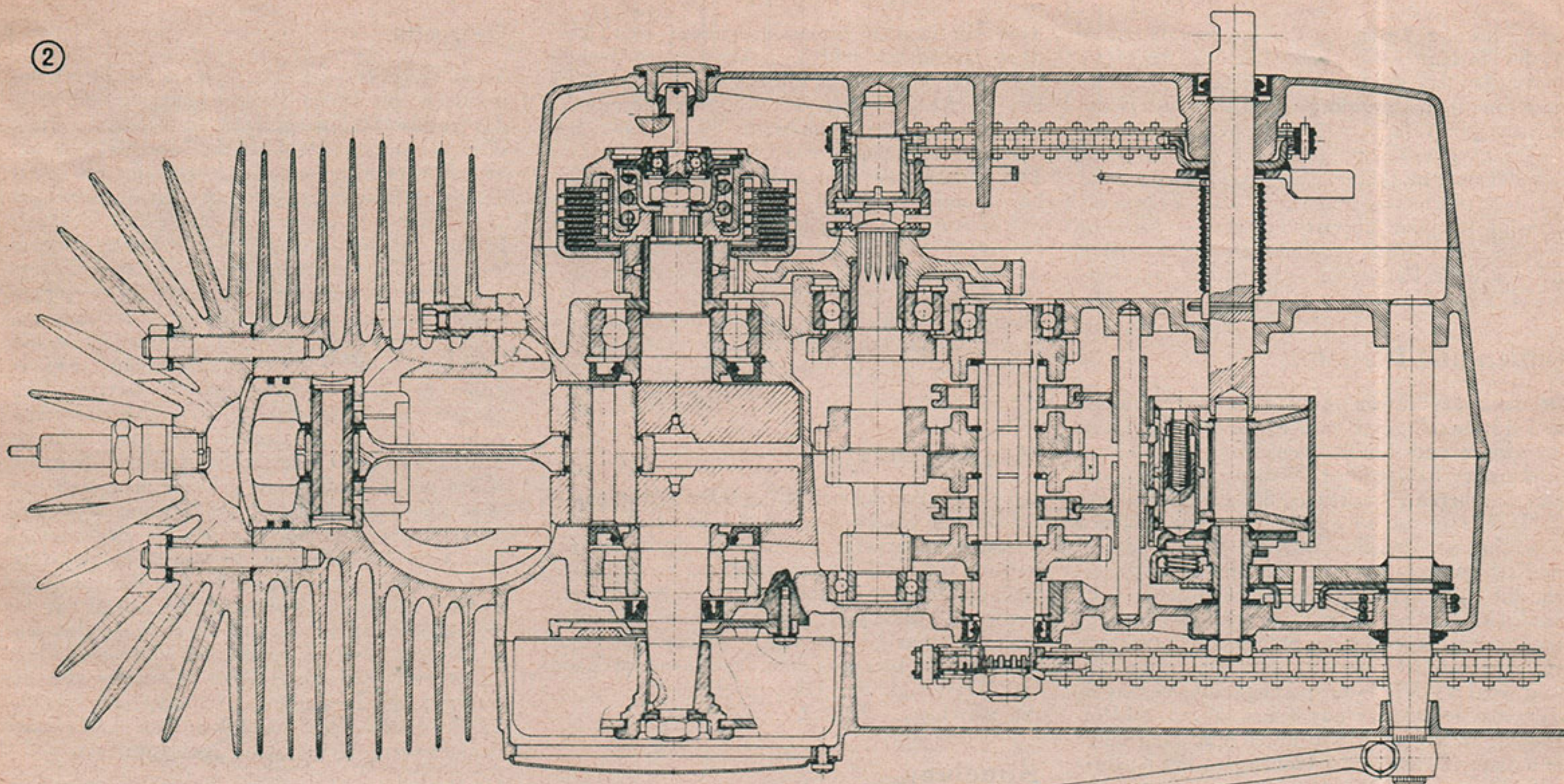
Motorradbau jemals wieder ein gewichtiges Wort mitzureden haben würde, in Graz eine ganze Anzahl von Männern, die an eine neue Zukunft des Puch-Motorrads glaubten). Und als dann — zuerst im Geländesport — die neuen Puchs mit 50, 100 und 125 ccm auftauchten und gleich auf Antrieb die Konkurrenz aufhorchen ließen — da war klar, daß man auch in Graz um die Geheimnisse des modernen Einkolbenmotors wußte, der die Schwingungsvorgänge in der den Motor durchlaufenden Gassäule nutzt. Wie tief man allerdings in dieses Wissensgebiet eingedrungen und wie intensiv man an der praktischen Verwertung nützlicher Theorien gearbeitet hatte, das zeigten die in rascher Folge zu registrierenden Leistungssteigerungen der Wettbewerbsmaschinen — das zeigte vor allem der nun in Serie gegangene neue 125er Puch-Motor.

Wer ihn gefahren hat, ist begeistert. Wer ihn sich in seinen technischen Einzelheiten genauer betrachtet, ist beeindruckt: weil er geradezu ein Musterbeispiel modernen Zweitakterbaus ist und weil er zeigt, daß er gar nicht jener vielfältigen mechanischen Komplizierungen bedurfte (die allesamt letztlich in einer Sackgasse mündeten). Denn im grundsätzlichen mechanischen Aufbau ist der Einkolben-Zweitaktmotor von 1967 nicht kom-

plizierter als der von 1927 — nur ist es eben in den dazwischenliegenden 40 Jahren gelungen, die Hubraumleistung rund gerechnet zu vervierfachen. Daß dazu allerdings jedes einzelne Bauteil erheblichen Wandlungen in Ausführung, Dimensionierung und Material unterlag — wen will das wundern?

Der 125er Puch-Motor ist ein fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitakter mit Schlitzsteuerung, d. h. der Kolben steuert Einlaß-, Auslaß- und Überströmschlitze. Es ist ein ausgesprochener Kurzhuber — Puch ist bei ihm noch unter das für 125er Zweitakter bereits „klassisch“ gewordene Hub/Bohrungs-Verhältnis 1:1 (54 × 54 mm) heruntergegangen und gab dem für hohe Drehzahlen ausgelegten Motor 55 mm Bohrung bei nur 52 mm Hub. Von der in dieser Konzeption steckenden Drehzahlreserve nutzt der derzeitige Serienmotor nur etwas über 7000 U/min aus (bei denen die Höchstleistung von 11,8 PS erzielt wird). Daß gefahrlos noch erheblich mehr drin ist, beweisen die (in Vorbereitung befindliche) 14,5 PS-Sportausführung und die noch um weitere PS höheren Motoren, die die Werksfahrer bei internationalen Geländewettbewerben erfolgreich in dieser Saison in den Kampf führten — von den ebenfalls erfolgsträchtigen Versuchen mit einer noch höher getrimmten Spezialversion für Straßenrennen ganz zu schweigen.





Zylinder und Kopf

Der Rippenzylinder ist ein Leichtmetall-Gußstück, desgleichen der Zylinderkopf, der — ohne zwischengelegte Dichtung — auf ihm mit vier Stiftschrauben (Stehbolzen) und Muttern gehalten wird. Die Rippenanordnung des Kopfes zeigt die heute bei Hochleistungszweitakttern häufig zu findende Fächerform, die (bis zu 75 mm langen!) Rippen des Zylinders (die an der Wurzel etwa 5 mm dick sind) wurden für die Serienausführung mit eingegossenen Absteifungen versehen, um das bei so großen Rippen sonst unangenehm stark werdende Geräusch zu mindern. Ca. 225 mm Gesamtbreite der Zylinderverrippung geben dem nahezu quadratischen Zylinder das Aussehen eines 250ers.

Der im Kopf liegende Brennraum zeigt eine mittig angeordnete Kalotte mit zentral eingesetzter 14 mm-Kerze (Wärmewert 240). Im Interesse verstärkter Wirbelung ist auch hier die bekannte, ringsum laufende „Quetschfalte“ vorgesehen. Verdichtungsverhältnis 1:11,5.

Die Kolbenlaufbahn im Leichtmetallzylinder ist als Hartchromschicht galvanisch aufgebracht, gute Wärmeübergänge und die Möglichkeit, mit geringem Kolbenlaufspiel zu arbeiten, sind als Vorzüge dieser Bauweise hinreichend bekannt. Unten ragt der Zylinder mit einem Hals ein Stück in das hochgezogene Kurbelgehäuse hinein, auf dem er mittels Flansch befestigt ist. Um jedoch einerseits die Zylinder-Kühlrippen bis ganz nach unten ziehen zu können, andererseits die Nachteile durchgehender, für Kopf- und Zylinder-Befestigung gemeinsamer Stehbolzen zu vermeiden, sah man bei Puch vier Flanschmutter vor, die — mit einem Konus auf ihren Sitz gepreßt — einen Innensechskant tragen. Um in ihn einen langen Steckschlüssel einsetzen zu können, sind die Kühlrippen entsprechend durchbohrt, und im Hinblick auf die Fußbefestigung des Zylinders sind die Stehbolzen für die Kopfbefestigung um 45° gegen die Rippenbohrungen für den Steckschlüsseldurchgang versetzt.

Die Zeichnungen geben auch einigen Aufschluß über die Anlage der Steuerschlitze. Im Ansaugschlitz (Höhe ca. 18 mm) reicht eine Zunge als Mittelsteg von der Oberkante so weit herunter, daß trotz der dem Vergaserdurchgang entsprechenden beträchtlichen Breite des Einlaßschlitzes die Kolbenringe so geführt sind, daß sie nicht an der Kanalkante „haken“, d. h. in den Schlitz

Schnitt A-A

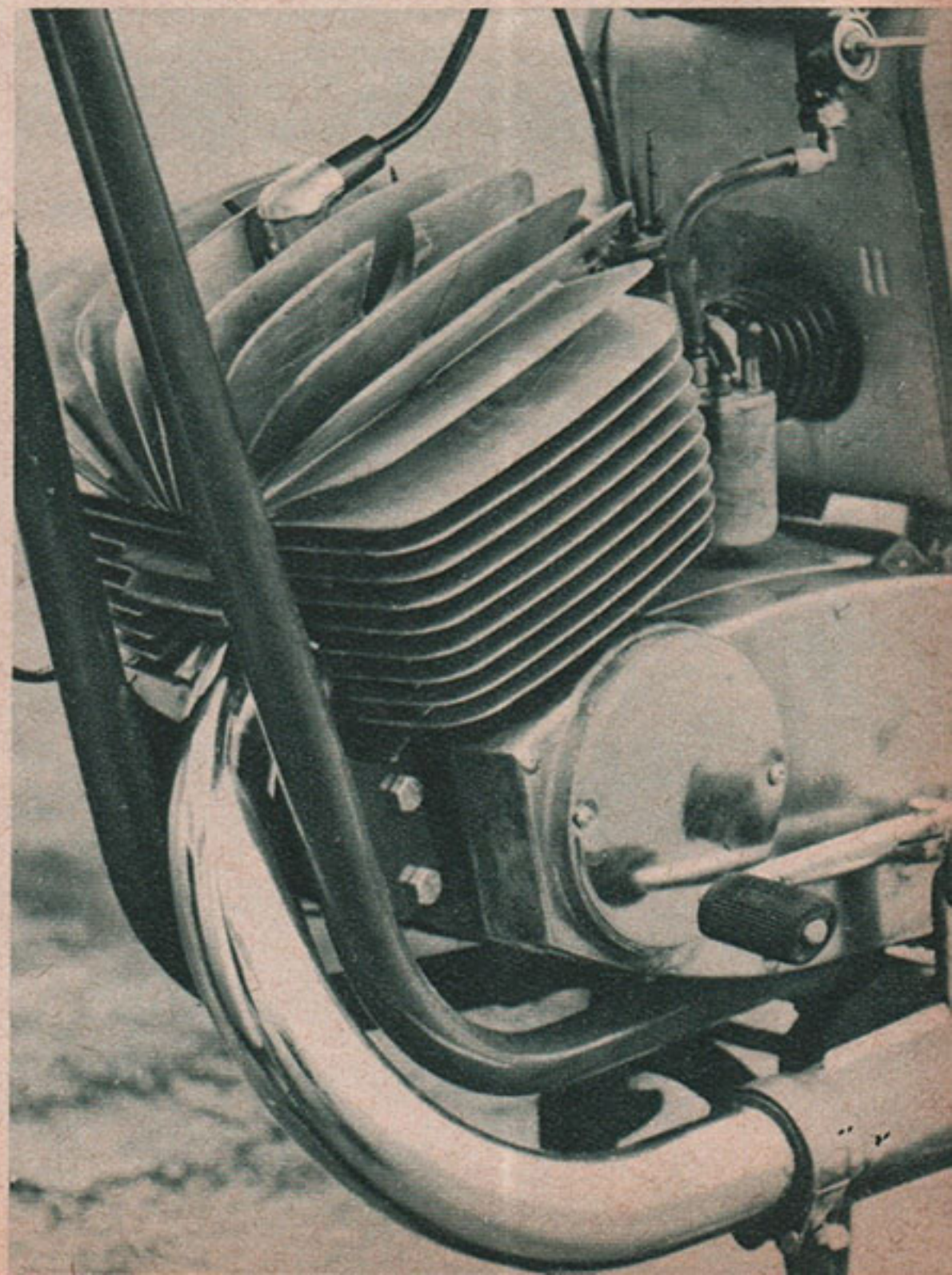
federn können. Ein — in der Länge natürlich im Hinblick auf die Gassäulen-Schwingungen genau abgestimmter — Ansaugkrümmer, mit einer Isolierzwischenlage am Zylinder verschraubt, trägt den Bing-Vergaser mit 26 mm Durchlaß. Der Abstand zwischen Zylinderlaufbahn im Einlaßschlitz und Nadeldüse beträgt 115 mm. Der Vergaser (mit fester Schwimmerkammer) ist ganz leicht nach vorn geneigt eingebaut, als Kaltstarthilfe weist er außer dem Tupfer einen Startschieber auf, dessen mit Rasten versehene Führungsstange oben aus dem Mischkammerkopf herausgeführt ist. Wurde sie zum Anwerfen des kalten Motors niedergedrückt, so wird sie (wie man das von den kleinen Moped-Vergasern kennt) vom Gasschieber nach Überschreiten des Leerlaufbereichs mit nach oben genommen, um unbemerktes Fahren mit dem überfetteten Kaltstartgemisch zu verhüten.

Der mächtige Vergaserdurchlaß ist nur ein Merkmal, das den Motor von 1968 von dem des Jahres 1938 unterscheidet: zu jener Zeit betrug der Durchlaßquerschnitt des Vergasers bei einem der damals neuen 125er Zweitakter 17 mm — heute kann man, ja muß man, um bei der nahezu verdoppelten Drehzahl den Zylinder zu füllen, auf 26 mm gehen. Freilich hatte der 125er von 1938 (z. B. DKW RT 125) auch nur 4,75 PS — heute sind es an die 12 PS! Und doch wäre es falsch, die Hauptursache dieser gewaltigen Leistungssteigerung etwa in diesem großen Vergaserquerschnitt zu sehen: er wurde erst möglich bzw. konnte erst wirksam werden, nachdem auch zahlreiche andere Details, die den Gaswechsel im Motor beeinflussen, geändert wurden.

Der Auslaßschlitz hat eine Höhe von ca. 21 mm — und nachdem die beiden Überströmschlitze, mit denen die Überströmkanäle in den oberen Zylinderraum münden, eine Höhe von nur 13,5 mm haben, beträgt also die Oberkantendifferenz, d. h. die Voröffnung des Auslaßschlitzes 12,5 mm — der Auslaß ist beinahe doppelt so hoch wie die Spülschlitze, auch ein kennzeichnendes Detail des modernen Hochleistungs-Zweitaktters und ein beträchtlicher Unterschied zum Motor des Jahrgangs 1938. Möglich (und entscheidend wirkungsvoll)

wieder nur dadurch, daß die Dynamik der Gassäulen für den Ablauf des Gaswechselforgangs ausgenutzt wird. Im übrigen erkennt man in der Zeichnung, daß der an den Schlitz anschließende „Auslaß-Trichter“ schräg nach unten führt (natürlich auch nicht ohne Grund), und daß er sich von der Kontur des Steuerschlitzes auf nur ca. 30 mm Länge zum kreisrunden Querschnitt formt, an den das über einen kurzen Stutzen geschobene Auspuffrohr (mit 43 mm Innendurchmesser und 1 mm Wandstärke) anschließt. Selbstverständlich, daß die Länge des Rohrkrümmers bis zum Beginn des Auspufftopfes und dessen Formgebung und Länge wieder genauestens auf die Schwingungsvorgänge der abströmenden Gassäule abgestimmt sind — kaum nötig zu sagen, daß der Auspufftopf außer seiner Aufgabe der Schalldämpfung vor allem zu geeigneter Beeinflussung des Gaswechsels, d. h. der Entleerung und Neufüllung des Zylinders dient, also integrierendes Teil des Motors darstellt.

Gleiche Bedeutung ist den Überströmkanälen, ihrer Formgebung, Dimensionierung und Richtwirkung beizumessen. Die Zeichnung läßt erkennen, daß auch hier der Entwurf des Motors das berücksichtigt, was der Zweitaktkonstrukteur als



wichtig bei der Auslegung der Spülkanäle erachtet: den Einlauf in die Kanäle oberhalb der Hubscheiben (so daß sich keine „toten Gasnester“ bilden können), die Einmündung so, daß das Frischgas nicht gegen die Kanalwand „prallt“, sondern von ihr umgelenkt und nach oben geführt wird, diese Führung in gleichmäßiger Krümmung, dazu eine allmähliche Querschnitts- und Richtungsänderung bis zum Überströmschlitz — durchaus nicht bei allen heute gebauten Zweitaktmotoren sind alle diese Punkte so „schulbuchmäßig“ verwirklicht wie hier.

Kolben und Pleuel

Der dank des kurzen Hubs auch kurze Kolben aus Leichtmetall trägt zwei Ringe mit normalem Querschnitt und den Kolbenbolzen mit 15 mm Durchmesser, hohlgebohrt. Er dient als Innenlaufbahn des oberen Pleuellagers, das als käfiggeführtes Nadellager mit 14 mm langen 2 mm-Nadeln ausgeführt ist. Zwischen oberem Pleuelauge und den Kolbenbolzenaugen des Kolbens liegen Scheiben, mit ihnen wird das Pleuel axial geführt. Es hat also am unteren Lager keine seitliche Führung! Diese untere Lagerung des Stahlpleuels mit Doppel-T-Querschnitt und 98 mm Augenmittenabstand wird wiederum durch käfiggeführtes Nadellager, hier jedoch mit nur 9 mm langen Nadeln, gebildet, wobei oben wie unten das Pleuelauge die äußere und unten der Hubzapfen der Pleuelwelle die innere Lagerlaufbahn bilden.

Kurbelwelle

Die Kurbelwelle ist, wie bei allen kleinen Zweitaktmotoren üblich, „gebaut“, d. h. aus Einzelteilen hydraulisch zusammengepreßt, wobei die Lagerzapfen mit den Hubscheiben je ein Schmiedeteil bilden. Die Hubscheiben mit 90 mm Durchmesser und 20 mm Breite sind voll bis auf die notwendigen Auswucht-Erleichterungen, sie nehmen den durchgehend zylindrischen, hohlgebohrten Hubzapfen mit 24 mm ϕ auf, der das untere Pleuellager trägt.

Die Kurbelwelle ist — die einwandfreieste Lösung — nur in zwei, allerdings entsprechend kräftig dimensionierten Wälzlagern gelagert, und zwar an der rechten, der Antriebsseite, in einem Kugellager der Dimension $25 \times 62 \times 17$, das durch einen Bund im Gehäuse sowie einen an der Gegenseite des Lagers eingesetzten Sprengring axial festgelegt ist und das damit die axiale Fixierung der Kurbelwelle übernimmt. Die andere Seite der Kurbelwelle (Magnetseite) liegt in einem Käfig-Rollenlager der gleichen Dimensionierung — hier hat die Welle, spannungsfrei in den beiden Lagern gehalten, axial alle Freiheit.

Während die Pleuellager (unten wie oben) durch das in der Mischung enthaltende Öl ebenso geschmiert werden wie die Kolbengleitbahn, erfolgt die Schmierung der beiden Kurbelwellenhauptlager vom Getriebe aus. Deshalb ist der abdichtende große Simmerring (dessen Dichtlippe auf einem auf den Kurbelwellenzapfen geschobenen

Ring mit 26 mm Außendurchmesser liegt) zwischen Hubscheibe und Kugellager angeordnet — das Lager erhält sein Öl aus dem Primärtrieb. Der gleiche Dichtring (Manschettendichtung) findet auch auf der Magnetseite Verwendung, hier bekommt das Lager sein Öl aus dem Getriebe. Die Abdichtung zum Magnetzylinder-Raum hin übernimmt ein dritter, kleiner Simmerring, der mit seiner Dichtlippe direkt auf dem hier auf 20 mm ϕ reduzierten Pleuelwellenzapfen liegt. Im Anschluß an das zylindrische Stück für diese Dichtung folgt der Konus, auf dem mit Keil und Mutter die Stahl-Schwungscheibe des Zünders befestigt ist. Beachtlich, wie weitgehend der Pleuelgehäusetotraum durch die Hubscheiben ausgefüllt ist.

Magnetzylinder

Bei diesem Zylinder handelt es sich um die Spezialausführung von Bosch mit 116 mm Schwungscheibendurchmesser. Auf der (zur Zündzeitpunkteinstellung auf der Gehäusezentrierung verstellbaren) Grundplatte sind Unterbrecher und Kondensator sowie die Ankereisen mit den Spulen für insgesamt 60 Watt Lichtleistung und der Generatorspule für die außenliegende Transformator-Zündspule befestigt, der Unterbrechernocken ist auf die Schwungscheibennabe aufgeschliffen.

Kupplung, Primärtrieb und Kickstarter

Die zusammen mit dem Primärtrieb im Getriebeölbad laufende Kupplung mit 5 Belaglamellen und zentraler Druckfeder ist direkt auf der Pleuelwelle montiert, wodurch das zu übertragende Drehmoment gegenüber einer Anordnung auf der Getriebe-Eingangswelle entsprechend der zwischen Motor und Getriebe liegenden Primärübersetzung geringer ist. Man kommt auf diese Weise mit einem kleinen Kupplungsdurchmesser aus, gerät allerdings, wie von anderen Motoren mit der gleichen Kupplungsanordnung bekannt, in die Gefahr, daß die Kupplung sehr brüsk faßt. Davon ist beim Puch-Motor nichts zu spüren — wenn man nicht wüßte, wo die Kupplung sitzt, müßte man annehmen, sie habe ihren „konventionellen“ Platz auf der Getriebe-Eingangswelle.

Die erwähnte kräftige zentrale Druckfeder preßt das Lamellenpaket über einen kleinen und einen großen „Topf“ zusammen — soll die Kupplung gelöst werden, so wird (unter Zwischenschaltung eines kleinen Druckkugellagers, das in der Zeichnung deutlich zu sehen ist) der große Topf nach außen gezogen und so der Federdruck von den Lamellen genommen. Den Zug besorgt eine abgeflachte Kupplungswelle, an der außen der vom Handhebel kommende Seilzug angreift und deren Abflachung, wie ebenfalls aus der Zeichnung ersichtlich, den im Drucklager sitzenden Zugbolzen betätigt.

Der Primärtrieb erfolgt durch ein Zahnradpaar im Übersetzungsverhältnis 1:2,52 (eine Kette kann man bei so hochdrehenden Motoren an dieser Stelle heute nicht mehr verwenden). Während das treibende kleine Zahnrad mit der Kupplungstrommel verbunden ist, sitzt das große Rad auf dem genuteten Stück der Getriebe-Eingangswelle. Auf dieses große Primärzahnrad arbeitet die Anwerfvorrichtung. Der (unter Einwirkung einer Wickelrückzugfeder stehende) Kickstarter ist mit der eigentlichen Startvorrichtung über eine endlose kleine Kette verbunden, bei Drehung wird am vorderen Kettenrad ein Ratschenrad axial verschoben und mit dem auf dem großen Primärzahnrad sitzenden Gegenstück zum Eingriff gebracht. Der gesamte Anwerfmechanismus, also Kickstarter mit Rückholfeder, Kette, Kettenrädern und verschiebbarem Ratschenrad, kann mit dem rechten Gehäusedeckel nach Entfernen der Halteschrauben abgenommen werden, da, wie die Zeichnung erkennen läßt, die Kickstarterwelle die — trennbare — Führung für die Welle der großen Kurvenwalze im Getriebe bildet.

Getriebe

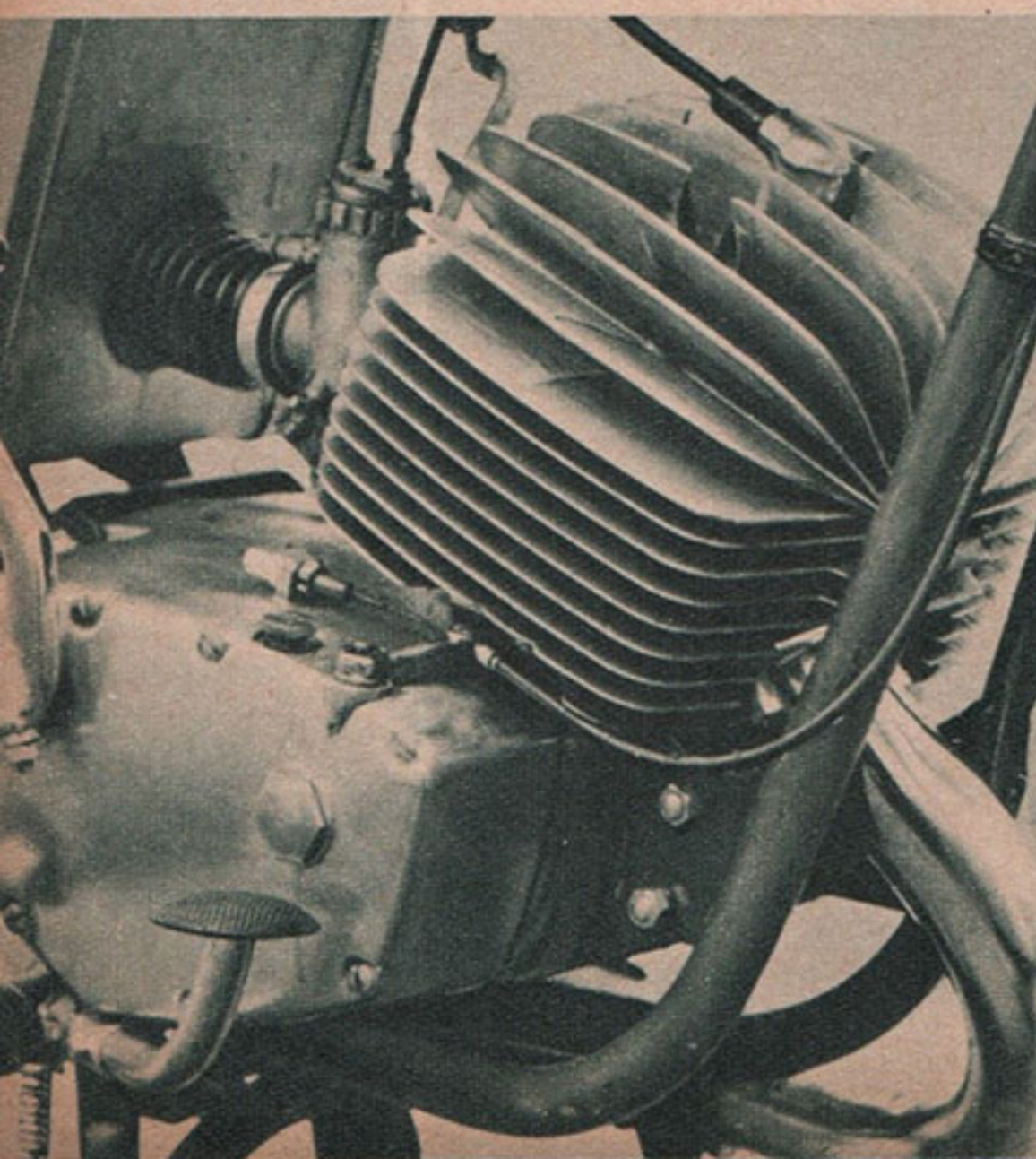
Trotz der hohen Leistung kommt der Motor anstandslos mit einem Vierganggetriebe aus, d. h. das nutzbare Leistungsband ist beachtlich breit. Die Anordnung der Getriebe-Innenteile ist mit viel Raffinement getroffen, wodurch der ganze Triebwerksblock ungewöhnlich kompakt und kurz ausgefallen ist: die größte Länge des Gehäuses beträgt nur 300 mm (die größte Breite übrigens auch nur 138 mm rechts plus 116 mm links von der Mitte aus gemessen). Diese geringen Abmessungen wurden durch geschickte Anordnung der Wellen ermöglicht, deren Lage aus der ersten Zeichnung (auf Seite 766) hervorgeht: etwa in Höhe der Pleuelwelle liegt die Getriebe-Eingangswelle, schräg darunter die Abtriebswelle, rechts davon die Schaltwelle und ganz oben die Kurvenwalze mit ihrer Welle. Zwischen Kurvenwalze und Eingangswelle erkennt man noch eine Wellenlagerung — das ist die Führung der beiden Schaltgabeln. Der Schnitt, den die Zeichnung 2 (auf Seite 767) darstellt, ist von A bis A gelegt, d. h. sämtliche genannten Wellen sind in dieser zweiten Zeichnung hintereinander gelegt, um das Zusammenarbeiten der auf ihnen liegenden Getriebe- und Schaltteile erkennbar und verständlich zu machen. Auf diese Weise entspricht also die Gesamtlänge in Zeichnung 2 nicht den tatsächlichen Abmessungen, zumal hier auch der Zylinder in die gleiche Schnittebene „geklappt“ ist.

Im Getriebe sind also vier Zahnradpaare untergebracht (der Raum reicht, wie die Spezial-Geländesportmotoren des Werks beweisen, auch für sechs oder gar sieben Gangpaare aus, allerdings müssen diese dann mittels Ziehkeil geschaltet werden). Bei der viergängigen Serienausführung aber sitzen zunächst 4 Zahnräder fest auf der Eingangswelle — zwei in einem Stück mit der Welle hergestellt, zwei (für den dritten und den vierten Gang, ganz rechts) aufgefleßt.

Mit diesen Rädern kämten vier Zahnräder, die lose auf der zweiten Pleuelwelle, der Ausgangswelle, sitzen und sich solange auf ihr frei drehen können, als nicht eines von ihnen über eines der beiden Schaltstücke mit der Welle fest gekoppelt ist. Die Welle und die Schaltstücke sind deshalb mit einer Nutung versehen, die zwar eine axiale Verschiebung der Schaltstücke zuläßt, aber dennoch stets Kraftschluß zwischen Schaltstücken und Pleuelwelle hat. Die Schaltstücke sind mit je 8 Bohrungen versehen, die mit je 8 Bolzen von 9 mm ϕ an den vier Zahnrädern auf dieser Pleuelwelle korrespondieren. Durch Verschieben des Schaltstückes nach rechts oder links wird entweder das rechts oder das links vom Schaltstück liegende Zahnrad mit der Welle gekoppelt. Gangstufen im Getriebe 1:1 — 1,25 — 1,88 — 3,25.

Die Schaltstücke ihrerseits werden durch zwei Schaltgabeln axial verschoben, die auf der in der Zeichnung erkennbaren, rechts und links im Gehäuse gelagerten Welle gleiten können und die mit ihrem freien Ende in Kurven der Kurvenwalze (Schaltwalze) eingreifen, die in der Zeichnung 2 hinter, in Wirklichkeit aber oberhalb der Pleuel-Ausgangswelle liegt. In dieser Schaltwalze mit großem Durchmesser ist der eigentliche Schaltmechanismus (Ratschenmechanismus) untergebracht, der mittels des Fußschalthebels über ein verzahntes Schaltsegment betätigt wird, und der dann die Verschiebung der Schaltgabeln so bewirkt, daß stets nur einer der Gänge in Eingriff gebracht (bzw. die Leerlaufstellung der Räder eingeschaltet wird, die die Zeichnung 2 gerade darstellt — keines der Schaltstücke mit einem der Zahnräder im Eingriff).

Beide Pleuelwellen sind an beiden Seiten wälzgelagert, außer der Abtriebsseite (wo ein Rollenlager vorgesehen ist) in Kugellagern. Neben dem Rollenlager der Abtriebsseite sorgt eine Manschettendichtung (Simmerring) für öldichten Wellendurchtritt (der Pleuelraum ist ja mit Öl befüllt), eine Nutung am Ende der Abtriebswelle nimmt das abtreibende Kettenrad für die zum Hinterrad führende Rollenkette auf. S. R.





Treffen - diesmal in Norwegen

Die Treffen, Treffpunkte, Zusammenkünfte von Motorradfahrern schießen nicht allein in Europa an allen Ecken und Enden wie Pilze aus der Erde. Vor zehn Jahren — nach dem Anfang mit dem Elefantentreffen an der Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart — waren diese Ereignisse noch etwas Besonderes. Heute kann man das ganze Jahr fast an jedem Wochenende ringsum in Europa an irgendeinem Treffen teilnehmen. Nach dem Elefantentreffen gab es ein „Hirschen-Treffen“, wir haben eine „Löwen-Rallye“, eine „Drachen-Rallye“, ein „Bären-Treffen“, es gibt die „Regenbogen-Rallye“ und noch viele, viele andere Meetings mit malerischen Namen. Wir vom MOTORRAD erhalten viele sehr nette Einladungen, und wir könnten unser Dasein die nächsten zehn Jahre auf Motorradfahrer-Treffen fristen. Alle diese Veranstaltungen ähneln sich sehr. Bis auf wenige Ausnahmen.

Leider erscheint DAS MOTORRAD nicht jede Woche in zehnfachem Umfang — das wäre so ungefähr gerade ausreichend, um diese Dinge alle würdigen zu können. Es hilft leider nichts — wir müssen uns damit abfinden, auch aus dieser Rubrik des Motorradfahrens nur Glanzpunkte oder besonders eindrucksvolle Ereignisse zu schildern. Von allen Berichten aus dieser Sparte gefiel uns in diesem Jahre der nachfolgende am besten. Warum? Weil hier ein paar Unentwegte und wirklich harte Burschen mit einer ungeheuren Begeisterung in einem weiten, unwegsamen und einsamen Gebirgsland versuchen, ihren Kontakt zu den Motorradfahrern in der übrigen Welt, von der sie nicht nur durch große Entfernung getrennt sind, zu erhalten. Deswegen lassen wir unseren Freund Maarten Mager aus Norwegen von seiner „Troll-Rallye“ berichten. „Troll“ = eine Märchenfigur aus den norwegischen Wäldern. Klacks

★

TROLL-RALLYE 1967

Als wir Mitte August mit unserem Gespann durch die Vestre-Slidle im Valdres-Gebiet rollten, klatschte uns der Regen ins Gesicht, und die Brühe der Sandstraße machte die Maschinen-Lackierung völlig unkenntlich. Aber was konnten uns die Regenwolken noch tun, wenn vor den wenigen einsamen Bauernhöfen, an denen wir vorbeikamen, hier und da eine kleine Schar winkender Menschen stand und dort stundenlang ausharrte, um die nächsten Motorradfahrer zu sehen. Erscheinungen, die dort wie Wunder wirken. Alle hatten sie das gleiche Reiseziel: die Troll-Rallye. Aus neun Ländern Europas kamen 42 Deutsche, 35 Schweden, 17 Dänen, 9 Franzosen, 8 Holländer, 6 Engländer, 1 Schweizer, 1 Australier und 110 Norweger. Darunter der Sandbahnfahrer Ödegaard mit seiner BSA-Goldstar, eine 750er Wehrmacht-KS im Original-Zustand von Mörk, eine Vincent von Pollestad — und ansonsten war kaum eine Marke nicht vertreten.

Am Samstagmittag klärte es endlich doch auf, die Sonne kam durch, und der heftige Wind legte sich etwas. Der dicke Pitt aus Aachen hatte sich wieder eine BMW gekauft, Fernand aus Straßburg hatte seine neue Yamaha mit, und der holländische Harley-Freund hatte ein neues Modell. Man kann sie nicht alle aufzählen, aber wenn man in die Runde schaute, dann war der

Kreis wieder vollzählig und dazu noch manches neue prächtige Gesicht. Am Abend ist das Lagerfeuer nicht zu klein für den Kreis, und der Kreis ist nicht zu groß für den Sprecher. Mit 2300 km hatte ein Franzose aus Lyon (BMW R 69 S) den Preis für die weiteste Anfahrt vor einem Schweizer (2200 km) erhalten, und der älteste Fahrer in dieser Runde, Herr Voje aus Norwegen, Zündapp KS 750, 62 Jahre jung, sagte: „Ich danke allen, die den weiten, weiten Weg hierher zu uns nicht scheuten, um mit uns zu plaudern.“ Mehr nicht. Aber damit hatte er alles gesagt. Der Klubpreis ging an die VNM-Kiel. Die kleinste Maschine war ein Moped. Der Fahrer hatte seine neue Maschine bis zur Troll-Rallye noch nicht bekommen — dorthin wollte er aber, also — warum hatte seine Oma ein Moped?! In der Not frißt der Deubel Fliegen.

Am Sonntag machten fast 200 Maschinen eine Rundfahrt auf einem gewagten Gebirgspfad um den Helin-See. Wir hatten fast 50% mehr Maschinen in unsere Einsamkeit hineingelotst als ein Jahr zuvor, aber das war für uns wie ein Weihnachtsfest. Sie sind nun wieder alle Mann in alle Winde verstreut, und die Gegend um den Helin-See in Norwegen ist ganz ganz still geworden. Die Trolle in den Wäldern sind wieder unter sich. Wir aber zählen die Stunden bis zum 24. und 25. August 1968, an welchen Tagen wir unsere nächste Troll-Rallye fahren werden.

Maarten Mager

Kein Getriebeschaden an Stauchs MC-Maico!

In seinem Bericht über den Moto Cross-Endlauf in Erlangen (Heft 24/67) gab Dr. Baumann als Ausfallgrund Stauchs einen Getriebeschaden an dessen Maico an — und er knüpfte daran die Frage, zum wievielten Mal in dieser Saison das nun wohl passiert sei. Leider war unser Berichterstatter falsch informiert, als er diese Nachricht niederschrieb; denn das Getriebe der Maico war intakt. Im Gegensatz zu Stauch selbst, der Schwierigkeiten mit einem Halswirbel hatte und deshalb nach wenigen Runden bereits aus dem ersten Lauf aussteigen mußte. Ohne auch nur einen Handgriff an der Maschine zu machen, ging er im zweiten Lauf nochmals an den Start — aber wieder waren die Schmerzen unerträglich und er mußte endgültig aufgeben.

Zur Frage der Getriebeschäden allgemein: die ständigen Leistungssteigerungen der Motoren haben den Maico-Leuten im Lauf der letzten Jahre schon Schwierigkeiten mit dem Getriebe gebracht, und sie mußten mehrfach konstruktive und materialmäßige Verbesserungen vornehmen. Das jetzt zur Lieferung kommende Getriebe (auch das in Stauchs Maschine befindliche) enthält weitere Verbesserungen, es enthält nun Sicherheiten auch für evtl. noch bevorstehende Leistungserhöhungen. Und nachdem sich die provisorisch bei den Sechstagesmaschinen verwendete Zweikettenausführung für den Primärtrieb bewährte, werden nunmehr alle 250er und 360er Maico-Motoren mit einer Reynolds-Duplex-Kette (Normkette) als Primärtrieb geliefert.

S. R.

neu 2 Modelle von **MAICO** MD 50 MD 125



**schnell
rassig
zum
schicken
Fahren**



MD 50
50 ccm Drehschiebermotor 6,2 PS
MD 125
125 ccm Drehschiebermotor 12,5 PS
Verlangen Sie unverbindliche Probefahrt und weitere Informationen.

MAICO-Fahrzeugfabrik GmbH · 7403 Pfäffingen/Tüb. · F. 07 1202/824

Generalvertretungen u. ET-Stützpunkte:

2 Hamburg 71	Firma Gebr. Stüdemann	Thomas-Mann-Str. 31
32 Hildesheim	Firma Gerke, Inh. K. Engelmann	Friesenstieg 7
5047 Wesseling	Firma Perscheid & Sohn	Keldenicher Str. 27
8 München 8	Firma Lilie	Herrenchiemseestr. 2
8014 u. Neubiberg		Wittelsbacherstr. 1
6291 Laubus-Eschbach/Ts.	Firma Kramer & Sohn	

Gebietshändler:

22 Elmshorn	Firma Hauschildt	Bauerweg 37
239 Flensburg	Firma Petersen	Hafermarkt 19
2152 Horneburg	Firma Heinz Martin	Marschdamm 39
235 Neumünster	Firma Uhlig	Anscharstr. 25
28 Bremen	Firma Reichenbach	Lüneburger Str. 3
33 Braunschweig	Firma Schrader	Fallersleber Str. 18
325 Hameln	Firma Hoske	Kreuzstr. 5
35 Kassel	Firma Zahn	Garde-du-Corps-Str. 3 1/2
4353 Oer-Erkenschwick	Firma Henne	Ludwigstr.
505 Porz-Urbach	Firma Siedler	Frankfurter Str. 504
519 Stolberg	Firma Kaufmann	Prämienstr. 45
55 Trier	Firma Walgenbach	Johannistr. 27
6 Frankfurt	Firma Wagner	Woostr. 21
646 Gelnhausen	Firma Günther	Herzbachweg 29
74 Tübingen	Firma Waiblinger	Friedrich-Zundel-Str.
75 Karlsruhe	Firma Witzemann	Kaiserstr.
77 Singen/H.	Firma Holzer	Hardumothstr. 18
775 Konstanz	Firma Frey, Nachf. Schulz	Bodanstr. 17
795 Biberach	Firma G. D. Lange	Schulstr. 4
81 Garm.-Partenkirchen	Firma Sedelmayr	Hauptstr.
85 Nürnberg	Firma Josef Riedel	Goethestr. 25
875 Aschaffenburg	Firma Staab	Goldbacher Str. 3
8761 Bürgstadt	Firma Helmstetter	Am Steffleinsgraben 3
86 Bamberg	Firma Bürger	Obere Sandstr. 9
8956 Füssen	Firma Kinzel	Kemptener Str.

Das ewige Leben...

... scheinen die alten DKWs aus Zschopau zu haben:

„... Ich möchte Sie heute um einige technische Daten für eine DKW NZ 500, Baujahr 1941 bitten. Die Maschine wird zur Zeit von mir ganz überholt. Was ich nun von Ihnen wissen möchte, ist zunächst die Lichtmaschinenleistung. Die bekannten alten Lichtmaschinen-Reglerpatronen sollen nun auch endgültig verschwinden. Welchen normalen Lichtmaschinenregler kann ich hier montieren? Wie muß die Schaltung aussehen?“

Also, die DKW-NZ-Modelle hatten einheitlich eine Lichtmaschinen-Höchstleistung von 75 Watt, was auch schon für die Vorläufertypen SB 200 und 250 galt. Die SB 200 A und 500 A mit elektrischem Anlasser hatten sogar eine Leistung von 100 Watt, die SB 500 von 90 Watt. (Suchen Sie sich mal eine moderne Maschine, die an diese Lichtmaschinenleistung herankommt!)

Der Umbau auf einen modernen Regler ist relativ einfach, hierfür kommt der Bosch-Regler RS/ZB 45-60/6 in Frage. Nur muß leider der Lichtmaschinenanker zum Umbau abgezogen werden, da das Erregerfeld anders geschaltet ist als bei den heute üblichen Motorradlichtmaschinen.

Welche Leitungen an der Grundplatte des Erregerfeldes umgeklemmt werden müssen, zeigt Bild 1. Den Anfang der Erregerwicklung — das ist die an Klemme 20 liegende Leitung — abklemmen, um etwa 40 mm verlängern und an Klemme 1 anschließen. Die dort angeschlossene Leitung des Regelwiderstands bleibt angeschlossen. Der Regelwiderstand wird so überbrückt, da er nicht mehr benötigt wird, denn im Bosch-Regler ist ein Regelwiderstand eingebaut.

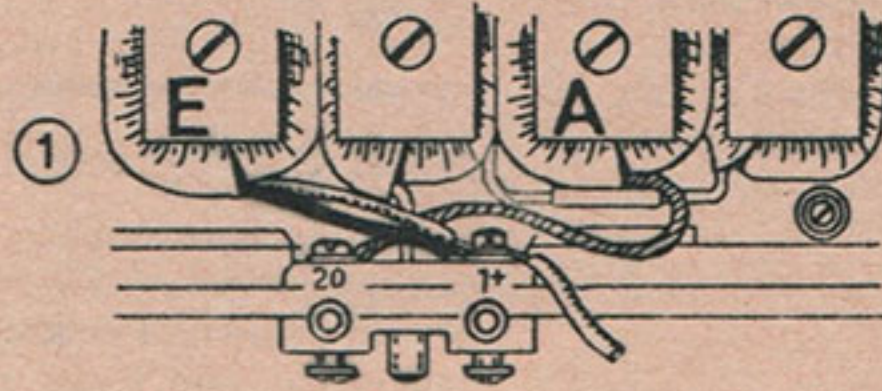
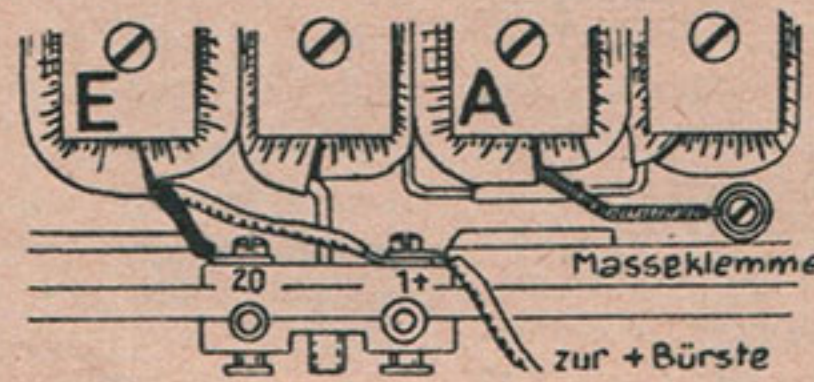
Das Ende der Erregerwicklung wird an der Masseklemme gelöst und an Klemme 20 angeschlossen — die Masseklemme bleibt frei.

Schaltkastenendeckel öffnen (Bild 2—4) und die Leitungen aus den angekreuzten Klemmen lösen.

Die gelösten Leitungen nach Bild 5 mit dem Bosch-Regler verbinden.

Die an Klemme 1 des Schaltkastens angeschlossene Leitung wird an Klemme D+ (oder nur +) des Bosch-Reglers gelegt; die an Klemme 20 des Schaltkastens liegende Leitung wird an Klemme DF (oder nur F) des Bosch-Reglers angeschlossen.

Das an Klemme 1a des Reglerkastens angeschlossene Kabel wird an Klemme 51 des Bosch-Reglers gelegt. Von dieser Klemme aus wird auch Kabel von mindestens 1,5 mm² Querschnitt an den Pluspol der Batterie gelegt. Die Maschinensicherung ist jetzt totgelegt, denn sie darf bei dieser Schaltungsart (aus der plusseitigen Regelung ist eine minusseitige geworden) auf keinen Fall mehr verwendet werden!



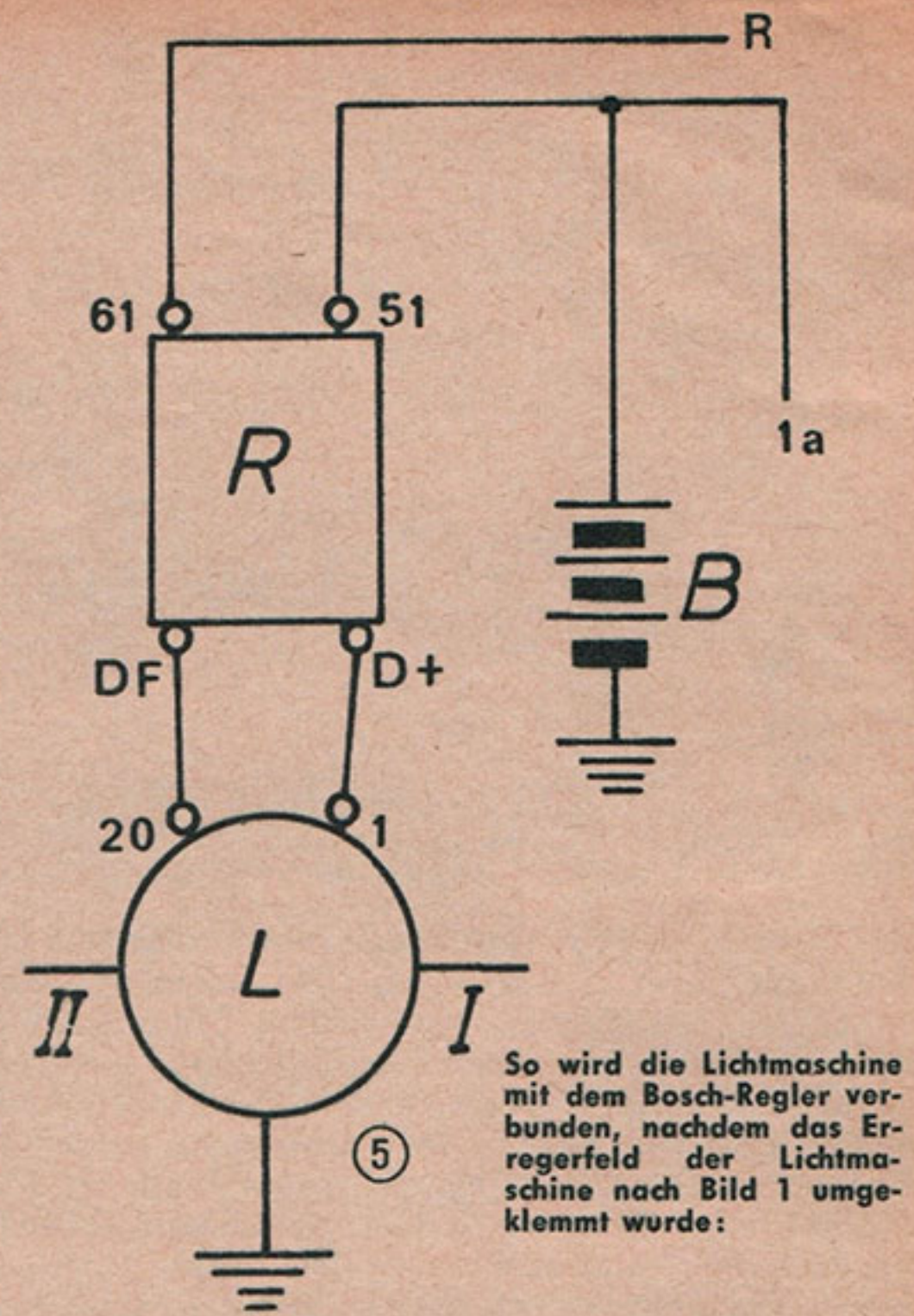
Anschlußklemmen im Schaltkasten der NZ 500. Die Reihenfolge muß nicht unbedingt mit der gezeigten identisch sein. Maßgebend ist die Bezeichnung im Spulenkasten. Die durchkreuzten Leitungen müssen abgeklemmt werden.

Anschlußklemmen im Schaltkasten der NZ 250 und 350. Hier entfällt der eine Anschluß für die Leitung von der Zündspule zum Unterbrecher, I.

Anschlußklemmen im Schaltkasten der SB-Modelle.

Umklemmen der Anschlüsse am Erregerfeld der Lichtmaschine. Oben: Die Anschlüsse beim DKW-Regler.

Unten: Die umgeklemmten Anschlüsse bei Verwendung eines Bosch-Reglers. E = Eingangs-Erregerwicklung, A = Ausgangs-Erregerwicklung.



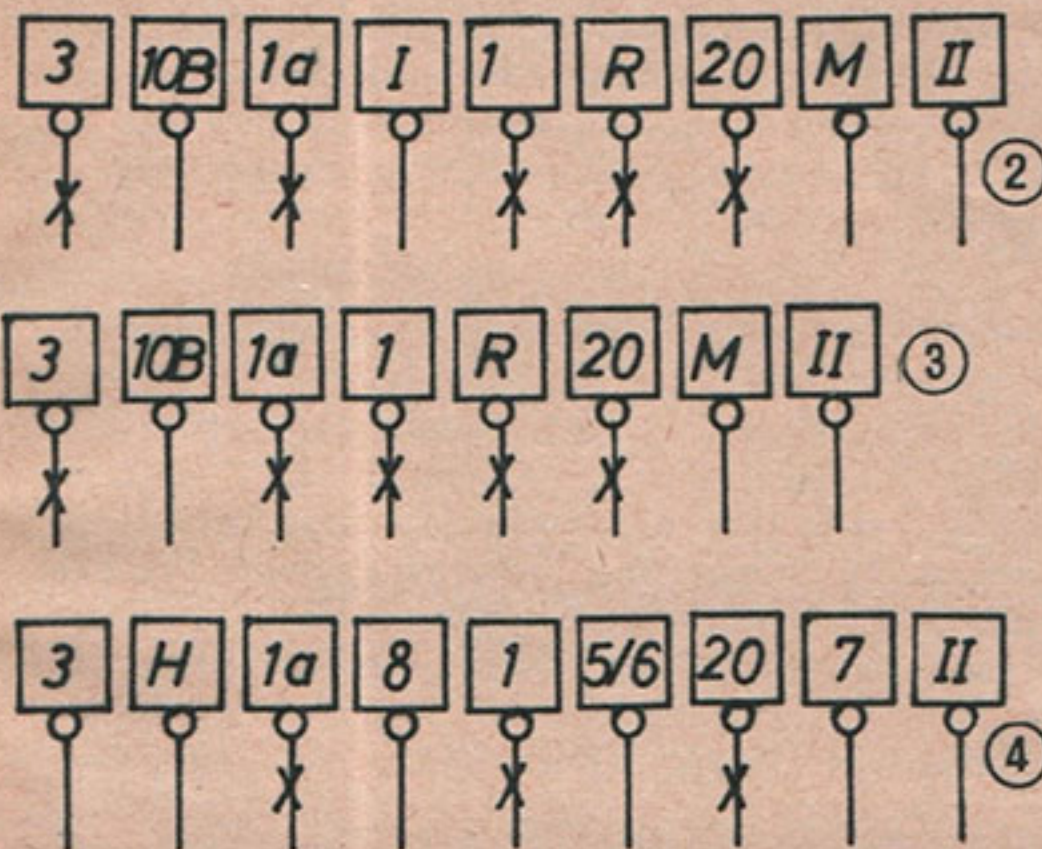
So wird die Lichtmaschine mit dem Bosch-Regler verbunden, nachdem das Erregerfeld der Lichtmaschine nach Bild 1 umgeklemmt wurde:


Am Schaltkasten gelöste Leitung	kommt an Bosch-Regler-Klemme
1	D + (+)
20	DF (F)
1a	51
3	51
R	61

I und II sind die Unterbrecheranschlüsse bei Zweizylindermodellen; bei Einzylindermodellen nur II.

Den Bosch-Regler am besten in Nähe des Schaltkastens anbringen, auf keinen Fall in den Scheinwerfer verlegen, da die Schwingungen dort zu groß sein können. Auf gute Masseverbindung zwischen Reglersockel und Rahmen achten!

Bei Schaltkästen mit eingebautem Zündschloß (KS- und SB-Modelle) ist die Verschaltung etwa gleich. Hier kommt noch innerhalb des Schaltkastens eine Leitungsbrücke hinzu. Diese wird von der Kontaktfeder der Schaltwalze, die der Zündspule am nächsten liegt, zu der Schraube geführt, die früher die Kontaktbrücke für die Regler-Schalter-Patronen gehalten hat. Von der Klemme D+ des Bosch-Reglers wird noch eine zusätzliche Leitung an Klemme 1 des Schaltkastens gelegt, so daß die Lichtmaschinenklemme 1 sowohl mit der Klemme D+ des Reglers wie mit der Klemme 1 des Schaltkastens verbunden ist. Die Klemme 51 des Bosch-Reglers wird wieder direkt mit dem Pluspol der Batterie verbunden, von dort aus wird aber auch eine Leitung zur Klemme 3 des Schaltkastens geführt. Man kann statt dessen auch die Verbindung von Klemme 3 des Schaltkastens zur Batterie bestehen lassen, und an Klemme 3 eine weitere Leitung anklammern, die man zur Klemme 51 des Reglers führt. MRH





Edmund Bühler KG
7 Stuttgart
Gänsheidestraße 19
Telefon 0711/245707

YAMAHA, 250 ccm
NORTON, 500 ccm
voraussichtlich
noch vor Weihnachten
lieferbar.

Ein schönes Weihnachtsgeschenk



500 ccm
4 Zylinder
DM 24.-

Weiterhin lieferbar:

GILERA	DM 19.90
Morini	DM 15.90
Benelli	DM 19.90
Mondial	DM 19.90
Guzzi V8	DM 23.50



Walter Dillenbergl
7141 Schwieberdingen
Telefon 071 50/81 91





Schwimmerstand wichtig

Als ich bei meiner Honda CB 72 die Vergaser einstellte, merkte ich, daß beide Schwimmer zu spät schließen. Die Messung des Abstandes Schwimmerunterkante bis Gehäuse-Dichtfläche bei geschlossenem Schwimmerventil brachte nur 20 mm zutage. Dadurch laufen natürlich beide Zylinder etwas zu fett. Leider ist mir das genaue Maß nicht bekannt, ich habe aber gehört, daß eine Werksvorschrift für die Schwimmer-einstellung existieren soll.
K. G. in W.

Die Angaben des Honda-Werkstatthandbuchs lauten: Einstellhöhe für Abstand Schwimmer-Unterseite bis Gehäuse-Dichtfläche für den Vergaser Typ PW 22 (verwendet an der CB 72) 26,5 mm. Der Schwimmerstand muß also nachgestellt werden. Setzen Sie außerdem die Düsenadeln auf die mittlere Kerbe und bestücken Sie die Vergaser mit 115er Hauptdüsen. Mit dieser Einstellung müßte die CB 72 eine zufriedenstellende Fahrleistung ergeben. Allerdings ist dabei natürlich ein mechanisch einwandfreier Zustand vorausgesetzt.

Mit oder ohne?

Meine NSU Max ist vom Baujahr 1957 und hat die Fahrgestellnummer 1 836 372. Deshalb vermisste ich daran die Federbeine, die doch bereits wesentlich früher in der Serie eingeführt wurden. Wie ich herausbekam, war meine Max vorher im Polizeidienst beschäftigt und soll aus diesem Grunde noch mit der früheren Zentralfeder fürs Hinterrad ausgerüstet worden sein. Kann das stimmen, und warum ließ man bei der Behördenausführung die frühere Bauart bestehen?
G. G. in W.

Die von Ihnen angegebene Rahmennummer gehört tatsächlich zu einer der neueren Maschinen, die serienmäßig mit Federbeinen fürs Hinterrad ausgerüstet waren. Da allerdings anhand der Rahmennummer auch festzustellen ist, daß es sich hier um eine Maschine in Polizeiausführung handelt, läßt sich erklären, warum sie noch die Zentralfeder aufweist. Die Polizeiausführung (Funkgeräte) ließ nämlich seinerzeit für Federbeine keinen Platz mehr, so daß man werksseitig gezwungen war, auf die Zentralfeder zurückzugreifen.

DKW-Daten

Mein Motorrad ist eine DKW RT 175 S, Baujahr 1956. Da ich diese Maschine gebraucht gekauft habe, fehlen mir alle technischen Daten für die Instandhaltung und Wartung. Wieviel Öl z. B. muß in die Telegabel eingefüllt werden, wie muß der Zündzeitpunkt justiert werden und wie ist die richtige Vergasereinstellung?
K. M. in D.

Die Vergaserbestückung und -Einstellung für Ihre DKW RT 175 S muß wie folgt aussehen: Vergasertyp: Bing 1/24/66, Hauptdüse 105, Nadeldüse 1608, Nadellstellung 3. Kerbe, Leerlaufdüse 35, Starterdüse 75, Leerlauf-Luftregulierschraube 1/2 bis 2 Umdr. offen. Die Lichtmaschine hat eine Leistung von 45/60 Watt bei 6 Volt. Zündzeitpunkt beträgt 4 mm vor OT, Unterbrecher-Kontaktabstand 0,4 mm. Wärmewert der Zündkerze = 225.

In jeden Holm der Telegabel gehören 100 ccm Motorenöl SAE 20, ins Getriebe füllt man 0,5 Liter Motorenöl SAE 40 oder im Sommer SAE 50.

Kupplung rauscht und pfeift

An meiner Honda SS 50 war seit km 7500 ein leises Rauschen zu hören, und zwar immer dann, wenn man die Kupplung zog. Mittlerweile wurde das Rauschen und Pfeifen aber recht heftig, so daß ich als Reparaturversuch zunächst eine neue Kupplungslamelle einbaute. Leider verschwanden die Geräusche trotzdem nicht. Langsam werde ich nervös, ich hoffe nur noch, daß nicht die Kurbelwellenlager defekt sind. Oder wo könnte der Fehler sonst liegen?
K. H. in S.

Das von Ihnen geschilderte Geräusch ist wahrscheinlich (soweit man Geräusche überhaupt aus der Ferne durch Beschreibung identifizieren kann!) auf ein defektes Kupplungslager (Best.-Nr. 961000-60010) zurückzuführen. Es ist zu überprüfen, ob nur das Lager selbst zuviel Spiel hat oder ob es sich in seinem Lagersitz dreht, ob also der Lageraußenring nicht fest genug gehalten wird. Ebenso müßte kontrolliert werden, ob der Sitz der gesamten Kupplung auf der Kurbelwelle noch einwandfrei ist.

Muttern verrostet

Ich habe eine recht umfangreiche Schraubchenkiste, nur machen mir die seltensten Stücke darin Sorgen. Diese sind nämlich, weil recht alt, mittlerweile verrostet. Ausgerechnet eine gerade benötigte Ersatzmutter bekommt man nicht überm Ladentisch, und so bleibt mir nichts anderes übrig, als sie irgendwie vom Rost zu befreien. Das ist mit der Feile zwar außenherum einfach, aber die einzelnen Gewindegänge mit der Gewindefeile nachzukratzen, erscheint mir zu mühsam. Sicher gibt's da doch „Geheimrezepte“.
H. M. in G.

Wenn das Gewinde in der fraglichen Mutter noch einwandfrei und nicht verdrückt oder gar vom Rost völlig weggefressen ist, dann müßte man mit der gleichen Methode die Rostentfernung treiben können, wie es die Industrie im großen zu machen pflegt. Das heißt Beizen mit speziellen Säure-Beizmitteln. Für kleine Einzelteile, die nicht viel Platz benötigen, würde sich die Anschaffung eines solchen Beizmittels aber nicht lohnen, ebensowenig lohnt sich dabei die genaue Einhaltung der recht vielfältigen Temperatur- und Verdünnungsvorschriften, die in der Industrie, also bei großen Bädern, wichtig sind. Sie können zum Entrosten (wir haben das ausprobiert, übrigens auch an einer Mutter mit speziellem Gewinde, die heftig rostig war) das zu reinigende Teil in normale Salzsäure tauchen (gibt's in der Drogerie) und solange drin lassen, bis die Oberfläche des Teiles gleichmäßig metallisch stumpfgrau ist. Irgendwelche Zunderbeläge, etwa an geschweißten Teilen, lösen sich übrigens in Salzsäure nicht mit auf. Da müßte man z. B. vorher anrosten lassen, eine langwierige Sache.

Nach dem Salzsäurebad muß das Teil sofort mit viel Wasser gespült werden, und nach dem Spülen ist es ebensoschnell abzutrocknen und evtl. einzuölen. Schnell-trocknung geht mit Spiritus.

Bei dieser Arbeit muß nun ein gerüttelt Maß an Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, denn Salzsäure ist eine gefährliche Flüssigkeit. Es darf auf keinen Fall damit herumgespritzt werden. Natürlich macht man eine solche Entrostung nicht im Zimmer und auch nicht in der geschlossenen Garage, sondern im Freien. Keine Dämpfe einatmen. Nichts an die Finger oder gar ins Gesicht gelangen lassen! Das Abspülen darf nicht im heimatischen Spülbecken geschehen, dazu stellt man sich am besten vorher einen oder zwei Eimer Wasser zurecht. Und wenn die Salzsäure weggeschüttet werden soll, dann gibt's wieder Probleme, das ist nämlich auch nicht einfach. Verdünnen der Säure z. B. darf nur tröpfchenweise geschehen, und zwar so, daß die Säuretröpfchen ins Wasser geschüttet werden, und nicht umgekehrt Wasser in die Säure. Wenn also die Salzsäuremethode hinsichtlich der Entrostungswirkung auch in verwickelten Gewindegängen recht bequem ist, so darf man eigentlich niemandem dazu raten, der nicht ein gewisses Geschick für delicate Arbeiten hat. Lieber Finger weg und in einer kleinen mechanischen Werkstätte die benötigte Mutter nach Muster neu anfertigen lassen.

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

BESTELLSCHEIN Geschenkabonnement 1968

An Motor-Presse-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 Postcheckkonto 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 25/67

Festhalten

Der Winter ist die große Zeit der Bastler. Gerade am Motorrad, auch am modernsten, gibt es vieles selbst zu verbessern, kleine, aber langwierige Arbeiten, die man keiner Werkstatt bezahlen könnte. Und seien es nur die paar Kleinigkeiten, die einem unterwegs aufgefallen sind, die ganz persönliche Erleichterungen darstellen. Zu denken wäre an Halterungen für Gepäckträger, geänderte Sitzbank- und Tankhalterungen, an Auspuffbefestigung und was dergleichen Schönheitsreparaturen mehr sind. Ihnen allen gemeinsam ist, daß man ein wenig basteln muß, nicht nur mit dem Schraubenzieher oder dem Gabelschlüssel, sondern mit Bohrer und Feile, mit Eisen- säge und . . . nicht zu vergessen, mit dem Schraubstock.

Jede Arbeit kann man schnell pfuschen, oder mit Sorgfalt und richtigem Werkzeugeinsatz ordentlich, maßhaltig und sauber anfertigen. Beim Bearbeiten von Metallen gehört zu sauberer Bastelei unbedingt der Schraubstock, damit man das Werkstück, und sei es nur ein Stückchen Flacheisen, festhalten kann, während man daran herumwerkelt.

Soweit die Binsenweisheiten. Je nach Größe und Umfang der eigenen Bastel- ecke, unterscheiden sich auch die Schraubstöcke, die man überall so im Gebrauch sieht. Der eine hat auf den Schreibtisch mit Schraubzwingen eine 20 mm dicke Spanplatte gespannt, auf der er bastelt, der andere ist „komplett ein- gerichtet“ mit Werkbank und allen Schikanen. Wer erst mit der Einrichtung anfängt, wird sich zunächst darum kümmern, welcher Schraubstock nun für ihn gerade reicht. Selten ist man konsequent, selten ringt man sich gleich zum richtigen, stabilen Exemplar durch. „Für das bißchen Spielkram tut's der Winzschraubstock auch“. Meint man! In Wirklichkeit sieht die Sache dann nach einiger Zeit so aus, daß man sich in immer größere Dimensionen, sprich Backenbreiten (und auch Preise), hineinsteigert, bis letztlich für jeden Zweck eben doch der spezielle Schraubstock vorhanden ist.

Kleinste Spielereien, Blechlötereien usw. klappen gerade noch mit dem Laubsägeschraubstocklein vom jüngsten Sohn. Aber damit gibt's sofort Ärger, wenn man höhere Ansprüche an die eigene Arbeit stellt. Für Motorradbe- lange ist es praktisch unbrauchbar. Das Material, aus dem er hergestellt ist, ist derart spröde, daß es bei der geringsten Überlastung sofort wegnackt. Über- lastet wird aber ein Winzding schnell, und dafür ausgegebene DM 3.50 hätte man sich sparen sollen. Einzige Ausnahme siehe Heft 25/63, der Kleinschraubstock von Nopper/Waldkirch.

Wenn wirklich nur kleinere Arbeiten vorliegen, dann ist die Mindestgröße eines Schraubstockes eine Backenbreite von 75 bis 80 mm. Auch der ist meist aus Gußeisen gefertigt, aber in dickeren Wandstärken, so daß man schon mal ein Blechlein mit einigen zarten Hammerschlägen richten kann.

Bei dieser Schraubstockgröße spielt dann auch die Befestigung am Werk- tischchen schon eine Rolle. Vielfach läßt sich der Anfänger von der Möglich- keit des schnellen Abnehmens verlocken und kauft einen Schraubstock, der (wie Muttis Küchengerät) mit einer Zwinde festgehalten wird. Nur eine Schraube ist dabei zu lösen, aber eben auch nur diese eine Schraube ist da, die den Schraubstock festhält. Und genau das kann sie kaum ordentlich tun. So nutzt es wenig, daß man zwar das Werkstückchen festklemmt, wenn dafür aber der ganze Schraubstock Lämmerschwanz spielt.

Auf die schnelle Demontierbarkeit sollte man also verzichten und lieber einen fest (mit vier bis sechs Schrauben) an die Werkbank anschraubbaren Schraubstock wählen. Selbst auf der Schreibtisch-Auflage, der oben erwäh- nten Spanplatte, ist diese Lösung am besten.

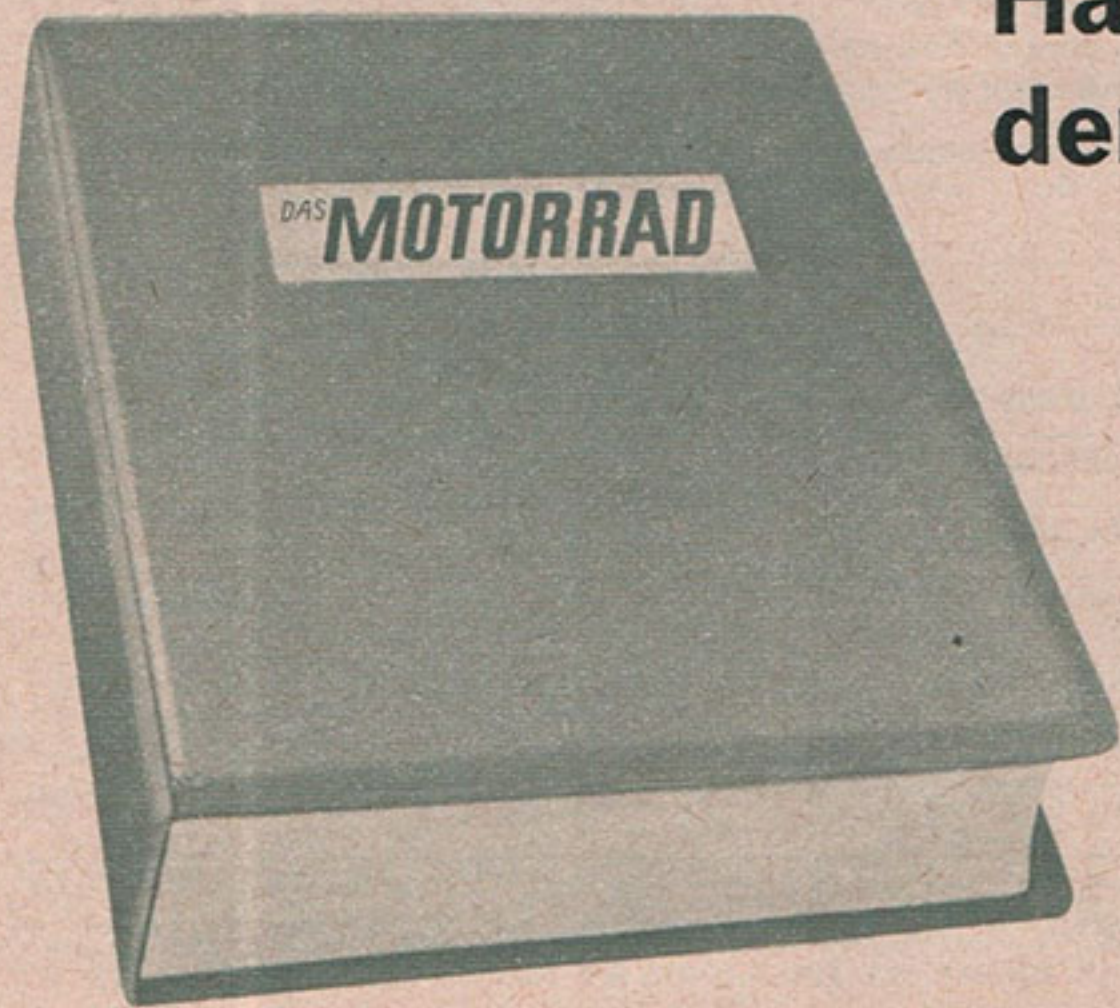
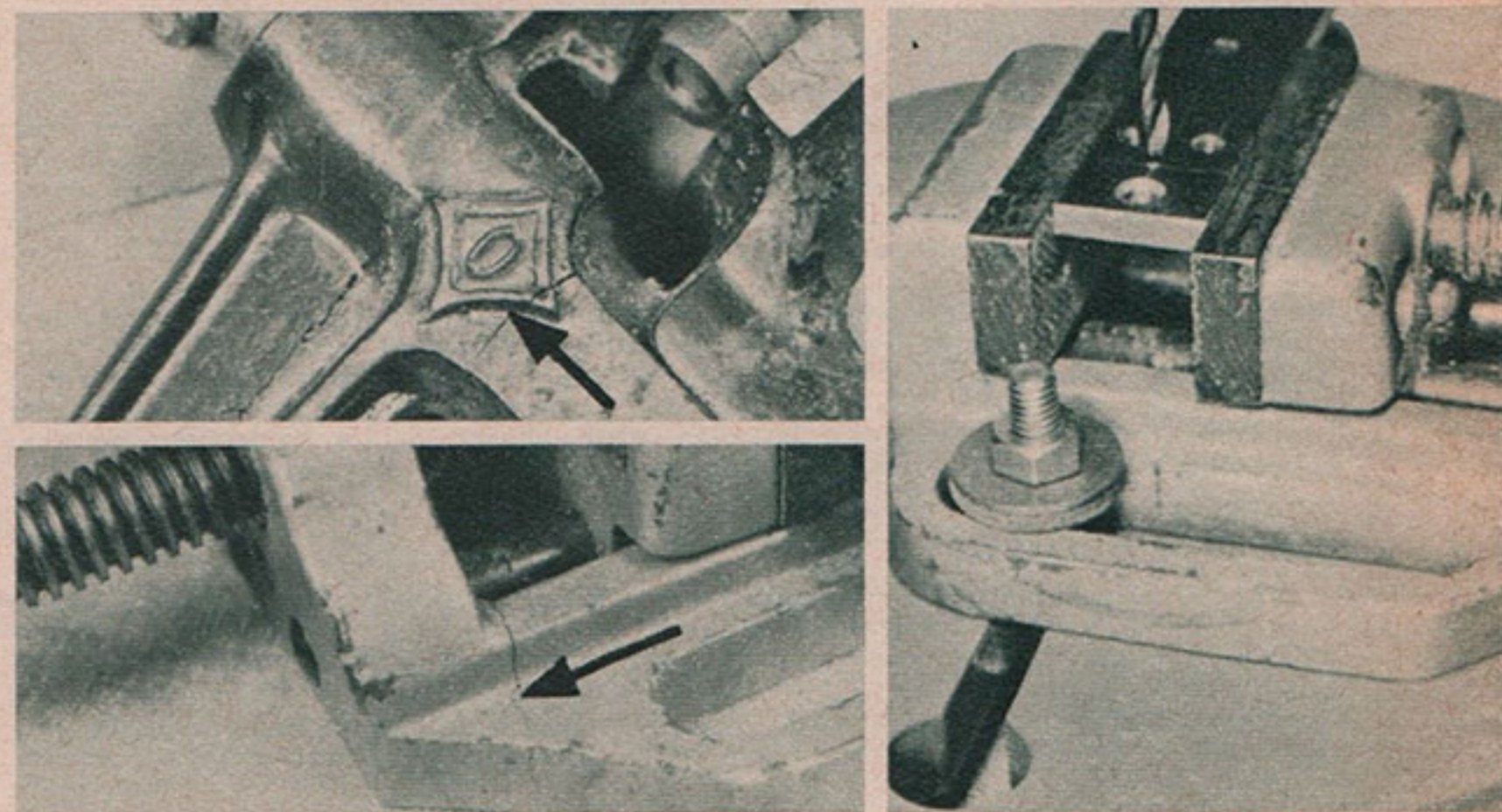
Merken Sie schon, wie sich die Auswahl des richtigen Schraubstockes immer weiter in schwerere Dimensionen steigert? Der richtige Bastler, der nicht nur gezwungenermaßen repariert, wird im Laufe der Zeit eben immer schwie- rigere Dinge versuchen, und irgendwann einmal kommt dann wieder der nächste größere Schraubstock, das nächst größere Bastelzimmer an die Reihe. Diese Steigerungen wollen wir hier aber nicht mitmachen. Wir sehen uns

mal eine andere Art von Schraubstöcken an. Normalerweise denkt man bei diesem Stichwort ja nur daran, Werkstücke für Säge- und Feilarbeiten fest- zuklemmen. Aber bei der heutigen Verbreitung der sogenannten Heim- werker-Bohrmaschinen mit Elektroantrieb wird eine feste Spannung des Werkstückes auch beim Bohren sehr vielen Bastlern dringend nötig erschei- nen. Schließlich kann man sich ja nicht laufend neue Bohrer kaufen, bloß weil einem das Werkstück aus der Hand rutscht, sobald der Bohrer sich fast ganz hindurchgefressen hat. Also muß ein Maschinenschraubstock her. Gut ist derjenige dran, dessen Bohrmaschinenständer (ohne den macht das Bohren von Löchern ab 5 mm auch elektrisch keinen rechten Spaß) in der unteren Auflageplatte Nuten besitzt, in denen man einen Maschinenschraubstock verschiebbar anschrauben kann. Falls Sie also noch keinen Bohrmaschinen- ständer haben, dann achten Sie bei der Auswahl auf diese Nuten.

Viel wird das allerdings nicht nutzen. Um Eigenbau werden Sie sich nicht drücken können. Denn zwar gibt's Maschinenschraubstöckchen in Bastler- größe recht preiswert, aber die Befestigungsschrauben sind mir noch in kei- nem Bastlerladen begegnet. Und dabei könnte man sich soviel Arbeit sparen, wenn man richtig geformte Schrauben an diese Stellen setzen könnte, die nicht immer mühsam an ihren Platz gefummelt werden müssen, die dann auch beim Anziehen der Mutter nicht dauernd verrutschen. Noch schöner wäre übrigens, wenn es eine der im Werkzeugmaschinenbau üblichen Ex- zenterklemmungen für die Maschinenschraubstöcke für Heimwerkermaschi- nen zu kaufen gäbe. Ein Hebelschwung und der Schraubstock sitzt wie an- geschweißt. Das wäre etwas, was man selbst basteln könnte.

Sehen wir uns zum Schluß noch schnell die finanzielle Seite an. Schraubstöcke unter 10.— DM muß man als Verschleißartikel betrachten. Die mittelprächtig- en Dinge kosten je nach Einkaufsquelle bis zu 25.— DM. Damit kommt man schon einige Jahre aus, wenn man nicht mal einen Lenker geradebiegen muß. Ein Zwischending ist der oben erwähnte „Parallel-Feilkloben-Kleinschraub- stock“ von Max Nopper, Waldkirch/Brsg., für den man (Backenbreite 40 mm) immerhin knapp DM 28.— ausgeben muß, der aber die damals beschriebenen Vorzüge hat. Von den vielen Winzschraubstöcken hat er als einziger ehrliche Überlebenschancen. Die nächste Preisklasse beginnt knapp unterhalb von DM 50.—, das sind die 125 mm breiten Kaufhausschraubstöcke, die schon fast werkstattmäßigen Dauerbetrieb aushalten. Maschinenschraubstöcke sind grundsätzlich wesentlich teurer. Unter 16.— DM ist da gar nichts zu haben, ab DM 25.— lohnt sich's, wobei die Grenze nach oben hin eher von der Stabilität des Bohrmaschinenständers abhängt. Mit diesen Preisen müßte man eigentlich nun eine Weile planen können, müßte sich vor allem über- legen können, ob saubere Arbeit diesen Aufwand wert erscheint. H.-J. M.

Zu kleine Schraubstöcke sind Verschleißartikel, sie brechen bei irgendeiner Über- lastung schnell weg. Überlastung aber läßt sich kaum vermeiden, wenn man das Werk- stück richtig festhalten will. Rechts: Ein Maschinenschraubstock müßte immer ange- schraubt sein, um seinen Zweck zu erfüllen. Ist aber noch zu umständlich, deshalb macht's niemand. Leider.



Haben Sie schon Ihre Einbanddecke für den Jahrgang 1967 vom »MOTORRAD«?

... und die neuen Hefte von 1968 sollten Sie in der Sammelmappe mit dem praktischen Stäbchenmechanismus vorordnen!

Jeder als Buch gebundene Jahrgang »DAS MOTORRAD« gewinnt ständig an Wert. Im Inhaltsverzeichnis (Nr. 26/1967) finden Sie alles Wichtige sofort wieder und können noch nach Jahren jede Einzelheit der Entwicklung und Geschichte unserer Motorräder genau verfolgen. Verlangen Sie dazu die Einbanddecke.

Die einzelnen Ausgaben von 1968 bewahren Sie dagegen zunächst am besten in Sammel- mappen auf. Diese sind mit einem sehr praktischen sog. Stäbchenmechanismus ausgestat- tet, der jederzeit ein leichtes Einhängen, Wechseln oder Herausnehmen der Hefte erlaubt.

Einbanddecken – auch zurückliegender Jahrgänge – aus flexibler, weinroter Plastik mit Goldprägung DM 3.80+DM 1.— Porto.

Sammelmappen aus gleicher Plastik für 13 Hefte DM 5.—+DM 1.— Porto.

MO 25/67



Das erste USA-Moto Cross mit europäischer Beteiligung

das am 29. Oktober bei Pepperell in Massachusetts ausgefahren wurde, gewann der britische CZ-Fahrer Dave Bickers vor seinen Markenkollegen, den Belgiern Joel Robert und Roger Decoster sowie den Schweden Torsten Hallman und Ake Jonsson (Husqvarna).

Hollands Zweitagefahrt für Motorräder bei Tilburg

am 28./29. Oktober gewann unter 150 Konkurrenten, darunter den westdeutschen Hercules- und Zündapp- sowie den ostdeutschen MZ-Fahrern der Engländer John Pease auf einer Werks-Greeves.

Das klassische Scott-Trial,

das am 28. Oktober zum 41. Mal in moorigem Gelände der Grafschaft Yorkshire auf einem 105 km-Kurs ausgefahren wurde, gewann Sammy Miller auf einer Bultaco 252 vor seinen Landsleuten Jim Sandiford auf Greeves 254, Bill Wilkinson auf Greeves 250 und Jim Sayer auf Triumph 200.

Gewinner der internationalen Motorrad-Bergtrophäe 1967,

die die FIM für Viertellitermaschinen in fünf Rennen, nämlich Mont Ventoux, Monte Generoso, Schavinsland, Tauplitzalm und Pontedecimo-Giovi ausfahren ließ, wurde der Italiener Angelo Tenconi auf Aermacchi mit 24 Wertungspunkten vor dem Irländer Bob Coulter auf Bultaco mit 17 und dem Schweizer Hans Stadelmann auf Ducati mit 10 Punkten.

Bei Englands zweitägigem Motorrad-Rekordmeeting

am 21. und 22. Oktober auf der Elvington-Piste in der Grafschaft Yorkshire wurden insgesamt 65 neue Bestleistungen, darunter 27 neue Kurzstanz-Weltrekorde erzielt! Herausragender Mann war dabei Alf Hagon, der auf seiner 160 PS starken 1260 ccm-Zweizylinder-Jap-Spezialmaschine seinen eigenen, vor zwei Jahren über die Viertelmeile mit stehendem Start für die Klasse bis 1300 ccm aufgestellten Weltrekord von 10,636 auf 9,95 Sekunden verbesserte. Weitere Weltrekorde über die Viertelmeile mit stehendem Start führen u. a. in der Klasse bis 100 ccm: J. Franklin auf Suzuki mit 20,29 Sek.; bis 125 ccm: P. Kersey auf Bultaco mit 15,99 Sek.; bis 250 ccm: D. Heckle auf Starmaker mit 12,90 Sek.; (diesen Weltrekord hielt seit 1965 J. Terry auf Honda mit 15,18 Sek.); bis 500 ccm: F. Cooper auf Triumph mit 11,21 Sek.; in der Seitenwagenklasse bis 750 ccm: J. McKiernan auf Triumph mit 12,99 Sek.; über 1 km mit stehendem Start gab es u. a. folgende neue Weltrekorde: bis 100 ccm: J. Franklin auf Suzuki mit 41,29 Sek.; bis 250 ccm: D. Heckle auf Starmaker mit 24,86 Sek. (diese Bestleistung hielt seit 1939 (!) der Italiener G. Sandri auf Guzzi mit 25,40 Sek.); bis 350 ccm: W. Orris auf Rudge mit 22,51 Sek. (bisher seit 1957: A. Milani auf Gilera mit 23,22 Sek.). Auch zwei von Ernst Henne am 28. 10. 1934 (!) auf einem BMW-Gespänn für die Klasse bis 750 ccm aufgestellte Weltrekorde wurden von dem Engländer John McKiernan mit 1 Meile von 39,20 auf 34,23 Sek. und mit fliegendem Start über 1 km von 17,30 auf 16,87 Sekunden!

Shell und Castrol beschränken ihre finanziellen Zuwendungen

für den internationalen Motorradsport, denn 1968 sollen nur noch große Geländewettbewerbe und außer vier englischen Straßenrennen: dem Ulster-Grand Prix, der Tourist Trophy, dem 500 Meilen-Rennen und den 100 Meilen von Hutchinson lediglich Rennen mit Produktionsmaschinen Zuschüsse erhalten, außerdem bekommen nur noch ausgewählte Fahrer Start- bzw. Erfolgspremien.

Nur noch Ein- und Zweizylinder-Rennmaschinen

bei den internationalen Großen Preisen (Weltmeisterschaftsläufen) in den Klassen ab 125 ccm zuzulassen und auch für sie die Zahl der Getriebegänge auf sechs zu beschränken (wie für das Einzylinder-Limit der 50 ccm-Klasse vorgesehen), beantragten die DDR-Delegierten beim Herbstkongreß der FIM in Wien.

Taveri will endgültig aufhören

Schon zu wiederholten Malen hat Luigi Taveri erklärt, er wolle in Zukunft keine Rennen mehr fahren. Aber jetzt scheint er nun endgültig entschlossen zu sein, mit dem Rennsport Schluß zu machen. Wenigstens erklärte er das kürzlich, nachdem Honda sich in den Klassen 50 und 125 ccm nun doch nicht mehr an der Weltmeisterschaft beteiligen will (schade, denn sowohl der Dreizylindermotor für die 50er als auch ein Sechszylindermotor für die 125er Klasse wären für 1968 einsatzbereit gewesen!).

Conte Agusta möchte Hailwood haben

Mike Hailwood hat seinen Vertrag mit Honda noch nicht erneuert. Darauf baut Conte Agusta seine Hoffnung, er könne Hailwood vielleicht doch wieder für MV gewinnen. Befragt, ob er denn die hohe Summe, die er sicherlich Hailwood zahlen müsse, anlegen wolle, meinte er, es sei immer noch billiger, Hailwood für MV zu engagieren, als neue Rennmaschinen zu bauen, um Hailwood mit Sicherheit schlagen zu können — —

Vorläufig keine neuen Kreidler-Rekordversuche

Kreidler hat den Plan, noch in diesem Jahr auf dem Contidrom (bei Celle) einige Weltrekorde anzugreifen, auf das kommende Frühjahr verschoben.

Baut Honda Speedway-Motor?

Englische Fachzeitschriften wollen erfahren haben, daß Honda einen 350er Motor für Speedway-Einsatz entwickelt hat.

Oldtimer Rekorde gebrochen

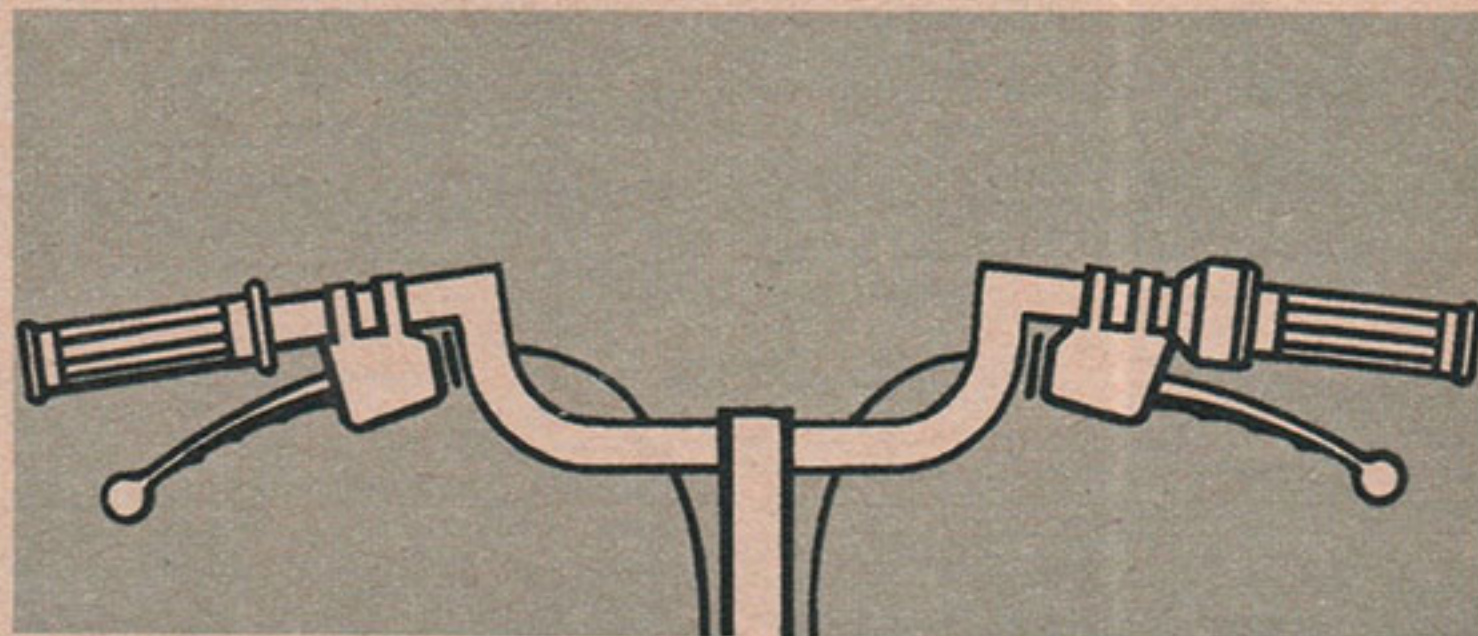
Am 5. September fuhr der Engländer Rex Butcher mit zwei von Paul Dunstall vorbereiteten 750 ccm Nortons drei neue Weltrekorde auf der Monza-Bahn. Folgende Langstrecken-Rekorde wurden verbessert: 10 km von 174,031 km/h (C. J. Williams - 598 ccm Raleigh - 26. 3. 1929) auf 194,384 km/h. 100 km von 173,343 km/h (A. Denley - 588 ccm Norton - 10. 10. 1928) auf 204,197 km/h. 1 Stunde von 178,712 km/h (G. Catlin - 587 ccm BMW - 25. 3. 1961) auf 203,98 km/h.

MAGURA

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

Deshalb:

MAGURA-Lenker und Lenkerarmaturen



Gustav Magenwirth KG · 7012 Schmiden, Stettener Straße 1

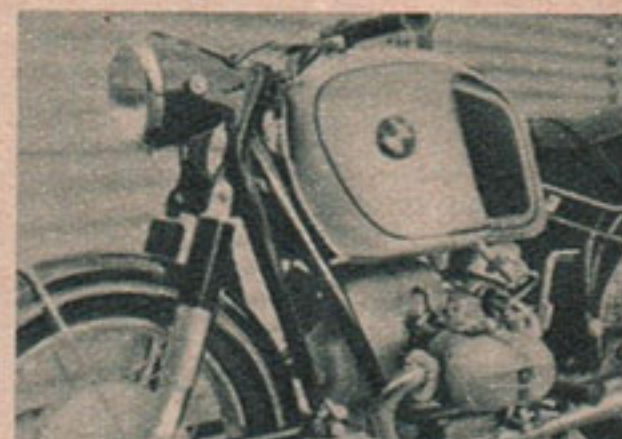


M 367

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.X25 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

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



Ernst Hoske

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

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

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 1/68

ist am 18. Dez. 1967



Der große Erfolg: 44.50

Commodore

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

MOTORTRADE GMBH
75 Karlsruhe, Pf. 1093

MOTORRAD-MARKT

Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die

Chiffre-Nummer

an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

Norton **AJS** Matchless Velocette

Motorräder v. 200-750 ccm u. Orig.-Ersatzteile. Spezialteile u. Tuning. Spezialwerkstatt f. engl. Maschinen und Motoren. AVON-Reifen 18", 19", 20" u. 21". A. Ritthaler, 8102 Mittenwald, Innsbrucker Str. 54, Tel. 088 23/464.

ADLER

ADLER-ERSATZTEILE von 100-250 ccm, neu und gebraucht. W. Schauf, 5 Köln-Kalk, Feldbergstr. 27. 57 303

Verk. Adler 98 ccm, TUV frei, neu ber., gut. Zust., für DM 150.—. Manfred Dobrowsky, 5455 Rengsdorf bei Neuwied/Rh., Andreestr. 14. 57 283

Suche Adler 250 MB (Vergasermotor?), tausche Honda CB 92, leicht defekt. Heinrich Langele, 5 Köln-Mülheim, Keupstraße 108, b. Hassa. 57 280

Verkaufe Adler MB 250, TUV 7. 69, Reifen 95%, Preisidee DM 300.—. Gerhold Kirsche, 876 Miltenberg, Schirmerstr. 22. 57 238



Adler 250 MB, rot/silber, Chr.-Tank, neue Schalldämpfer, v. 2000 km n. Kolben, Zyl. geschl., TUV abgen., zugell., erstklass. Zust., für DM 850.— od. Tausch Malco 125, Yamaha 250 ccm, zahle Ausgl. Peter Koch, 3301 Lehre, Windmühlenweg 11. 57 289

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

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

Liengme, Motos-Import, Linsebühlstraße 48-50, CH-9000 St. Gallen, Telefon 071/22 19 41, Schweiz

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

Ala Verde Sport, 250 ccm, 4takt, 18 PS, 5-Gang, 140 km, 3,7 Ltr./100 km, mit Kfz-Brief, DM 2550.—, nur noch bis 31. 12. 67 ohne Mehrwertsteuer.

Motorradhaus K. Witzemann, 75 Karlsruhe, Kaiserstr. 59, Telefon 65835

Verkaufe schnelle und sehr gut erhaltene Aermacchi Ala d'Oro S, 250 ccm, Bauj. 64, mit Verkleidung u. Zubeh. Franz Fröschl, A 3370 Ybbs/Donau, Herreng. 17. Österr.

AJS

AJS-Motorräder, Ersatzteile. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11-44 74 91. 57 325

Verk. AJS Spez., Bauj. 1952, gut. Zust., v. Chrom, Sporttank, nicht zugelassen, DM 320.—. R. Schweikert, 695 Mosbach, Neue Gärten 8. 57 346

Verkaufe AJS 20 M, Bj. 55, Kurbelw. gebrochen, neue LIMA, o. Brief, z. Ausschichten. P. J. Brunner, 2 Hamburg 52, B. d. Flottbeker Kirche 11. 57 378

Suche für AJS 650 ccm Sld., Bauj. 1962, einen Sporttank, möglichst über 20 Ltr., gebraucht oder neu. Angebote an W. Glistak, 24 Lübeck, Gut Mönkhof. 57 335

BSA

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

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

Verkaufe für BSA A 10 650 ccm: 2 Motoren, 2 Getriebe, 2 Kupplungen, 1 kpl. Auspuffanlage und viele Kleinteile (gut. Zust.) an Selbstabh. Dieter Schwegler, 7067 Plüderhausen, Holbeinstr. 14. 57 408

BSA-Motorräder, Ersatzl. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11-44 74 91. 57 327

DKW

Wegen Erteilung der Lizenz verkaufe ich eine schnelle 125 Himmelpach-DKW, mit Zweitmotor in rennfertigem Zustand, 2. Gaumeister 1966 und 1. Gaumeister 1967, Idee-Preis DM 700.—. Klaus Butenschön, 23 Kiel, Lutherstr. 10 od. Tel. 4 99 59. 57 285

Verkaufe DKW RT 175 VS, Bauj. 58, auch zum Ausschichten. Hans H. Klug, 6491 Holzstuhl. 57 304

Verk. DKW RT 175 VS, in gut. Zust., mit 2. Motor u. vielen Ersatzl. H. Purainer, 82 Rosenheim, Königstr. 9. 57 269

Verkaufe DKW RT 350, Bj. 56, gut erhalten, DM 450.—. K. Sörgel, 8501 Fischbach, Holzstatt 5 a. 57 349

Suche Lichtmaschine für DKW RT 175. Zuschriften mit Preisangabe an Manfred Lorat, 6715 Lamsheim (Pfalz), Waldstr. Nr. 16. 57 409

DKW 159 TS, 50 ccm, 5-Gang, Bauj. 67, Rennverkleidung, 8 PS, Dellorto-Sportvergasen, zu verkaufen. Hans Kürten, 403 Ratingen, Mülheimer Str. 55, Tel. 2 69 45. 57 266

Suche guten kompl. Motor für DKW 175 VS. Hermann Gehring, 8781 Aschfeld Nr. 30. 57 368

DUCATI

Alle Typen liefert Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 245707.

BEWAHREDIESEANZEIGE!! Moto Ducati Ersatzteile!!

Alles stets auf Lager. Aufträge mit Angabe von Type und Baujahr an N. V. MOTIM, Postbus 5, MAASLUIS (Holland)

Verk. v. Ducati Mach 1: Hinterrad kompl., Bremse vorn, Schwinge mit 2. Federb., ital. Drehzahlm., Tacho, Ständer, Rückl., Gleichrichter, Zündspule, Batterie, Schalldämpfer, v. Schutzblech, hinten neu, 1 Harr-Kombi 1,70 m, schlank. Helmut Kreuter, 6500 Mainz, Weintorstr. 17. 57 369

Verk. alles von Ducati Mach 1: M. Wilhelm, 86 Bamberg, Thoracker 12. 57 311

Verk. schnellen Max-Motor in verbessertem Ducati-Fahrwerk, mit Sportmax-T., ca. DM 800.—, zugell., und eine 360er Malco-Kuppl., neu, DM 90.—. Suche einwandfr. 250er Adler-MBS-Motor, mögl. 2 Verg., und 500er Manx-Motor ab Bj. 61. Tel. Bad Kreuznach 2 96 96. 57 457

Suche für Ducati Mach 1 Rahmen, Hinterradnabe u. Motor, auch defekt, od. ganze Unfallmaschine. Leo Bachhuber, 8382 Arnstorf, Schleeburg. 6. 57 305

EXPRESS

Express-Radex mit ILO-Twin 250 ccm, TUV 5. 69, 350.—. Wieters, 34 Göttingen, Karl-Marx-Str. 49. 57 271

Verkaufe: Express-Radex 175 S, Rahmen: Express-Vollschwinge, Motor: Sachs 175, 50 000 km gelaufen, fahrbereit, Bauj. 1955, die Maschine ist zerlegt und stillgelegt, evtl. zum Ausschichten, Preisidee DM 50.—. Werner Schwab, 609 Rüsselsheim, Adam-Opel-Str. 26, ptr. 57 405

GELÄNDEMASCHINEN

Verk. wegen Klassenwechsel sehr zuverlässig. Malco 175 GS, TUV 69, Bj. 66/67, neuw. Zust. Jürgen Seil, 2 Garstedt-HH, Achternfelde 65. 57 433

Hercules GS 125 ccm, bester deutscher Ausw.-Fahrer 1967. H. Dieterle, 6 Ffm, Jugenheimer Str. 54, Tel. 35 90 30, ab 19 Uhr. 57 294

Geländemaschinen
Sehr erfolgreiche Hercules GS 50, 600.—. Neuendorf, 1 Berlin 41, Grazer Damm 142. 57 339

Zündapp GS 75, Breitwandzyl., Rohrrahmen, erstklassiger Zust., für DM 800.—, sowie DKW GS 175, sehr gut für Ausweissfahrer, für DM 500.— zu verkaufen. Rolf Hof, 2 Hamburg 34, Kroogblöcke 39B, Tel. 6 51 81 50. 57 356

Zündapp 250 GS, orig. Werksmasch., total überh., fertig für Saison 1968, Farbe rot, umständeh. zu verk., DM 800.—. Helmut Thiel, 6251 Hasselbach/Ts., Langstr. 11. 57 400

Gegen bar zu kaufen gesucht: 100 oder 175 ccm-Geländemaschine (wird abgeholt), Preisidee bis DM 1000.—. Jaap Timmer, Vaart 29, Assen (Holland). 57 240

Verkaufe Malco 350 Geländesport, Bauj. Ende 1965, für DM 1400.—. Gerh. Oppermann, 3201 Wesseln 71. 57 239

Verkaufe Zündapp 250 GS, wettbewerbsbereit, sehr leicht, DM 800.—. Peter Papesch, 854 Schwabach/Nbg., Königstr. 1b. 57 377

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

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle und Ersatzteile.

Harley-Davidson, Bauj. 1931, ohne Getriebe, auch als Ersatzl., verk. E. Bosler, Kobl.-Neuendorf, Ulmer Str. 7. 57 299

HEINKEL

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

Verk. Garagen-Heinkel-Tourist, Bauj. 65, TUV Sept. 69, Ia Zust. W. Dobisch, 8702 Rimpf, Gadheimer Weg 1. 57 385

Heinkel „Tourist 175“
Bauj. 1961, Motor überholt, unfallfrei, TUV fällig, nur DM 175.—. Klaus Ohliger, 6651 Jägersburg, Motorradhändler, Honda-Sachs-Dienst, Tel. Homburg 48 25. 57 454

HERCULES

Für DM 650.— verkaufe ich meine gepflegte 100 ccm Hercules GS, viele Neuteile, TUV bis Sept. 69. Näheres u. Bild durch: Heinrich L. Jakob, 623 Ffm-Sossenheim, Siegener Str. 33. 57 374

Hercules 100 ccm
Geländesport, Bj. 66, für DM 950.— verkauft: J. Happel, 35 Kassel, Jägerstr. 12. 57 431

Verkaufe Hercules K 104 S, 5000 km, Zyl. u. Kolben neu, techn. einwandfrei, optisch wie neu, TUV Sept. 69, DM 1000.—. René Wachbar, 6651 Alsbach, Talstr. 19. 57 376

Verkaufe Hercules K 50 S, Bj. 65, ohne Kolben, Zylinder und Pleuel, TUV 8. 69, sehr billig oder tausche geg. gutes 200 bis 250 ccm-Motorrad. Harald Sack, 63 Gießen-Kl.-Linden, Markwald 36. 57 414

Hercules K 102, Mot. 104 S, Bauj. 64, 4-Gang, 7 PS, 2950 km, mit Lenkerstummel, wie neu, zu verk. oder gegen gute GS 250 ccm, evtl. Max-GS-Gesp., zu tauschen. Preis DM 800.—. Karl Schmitt, 8621 Prächting 40. 57 394

HOREX

Suche für Horex Imperator, 400 ccm, 1 Nockenwelle, 4 Kipphebel für Ventile. Helmut Schmid, 7779 Bermatingen, Salemer Straße. 57 408



Verk. wegen Krankheit sportl. Horex Imp. 400, 2 Verg., Drehzm., Hosketüten, Lenkerstummel, mit überh. 2. Motor u. vielen Ersatzteilen, TUV Aug. 69, z. Z. noch verst. u. vers. Koch, 727 Nagold, Theodor-Heuss-Str. 50. 57 437

Gebe Ersatzteile für Horex Regina 350 billigst ab. H. L. Jakob, 623 Ffm.-Sossenheim, Siegener Str. 33. 57 382

Verk. Horex Imperator, Ia Zustand, sowie K-Stoff-Verkleidung u. 35 Ltr.-Tank für Imperator. G. Berger, 8938 Buchloe, Suppbrunnenweg 1. 57 242

Verk. sportliche 2-Verg.-Tele-Imperator 400, Bauj. 59, viele Extras + Ersatzteile, Motor 12 000 km, mit geschweißtem Rahmen, 750.—, intakter Rahmen dazu 80.—. Rapsch, 858 Bayreuth, Lisztstr. 44. 57 248

HUSQVARNA



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

JAWA

Suche Jawa-Motor o. Getriebe 125-350 ccm. W. Hauenstein, 404 Neuß, Gladbacher Str. 470. 57 480

JAP

Verkaufe Jap-Gespann, lenkbar, 3 erste, 2. u. 3. Pl., mit Ersatzl., u. 1 Drehbank. F. Raschendorfer, 83 Auloh, Ackerstr. 9. 57 401

Erfolgreiche Jap-Grasbahnmaschine, in tadellosem Zustand, umständehalber zu verkaufen. Werner Robeck, 4619 Bergkamen, Zum großen Holz 1. 57 386

KREIDLER

Kreidler Zubehör-Katalog
Motor-Schäfer
62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

Verworner liefert jetzt auch Kreidler

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

8 PS-Rennsätze für Kreidler aus dem neuen RS-Zylinder gemacht (Fahrwind-gekühlt), sofort lieferbar, DM 220.—.

MEHR PS!! Angebot anfordern. Garamot Rennm., 8413 Regenstau, Postf. 115. 57 210

Verkauf sämtlicher Kreidler-Teile, neu u. gebraucht. Dieter Bleiholder, 7541 Gräfenhausen, Bärenstr. 3. 57 409

Frisiere sämtliche Kreidler-Typen bis 8 PS mit Dellorto-Vergaser, Spezialansaugstutzen, Rennauspuff und Rennzündkerze für DM 400.—. Firma Marcel Junker, Ellerstraße 62, Schifflingen (Luxembourg). 57 465

Verkaufe Kreidler Florett GT, 5,3 PS, fabrikneu, mit DM 100.— Preisnachlaß. Zuschriften unter Nr. 5320 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 475

Anzeigenschluß für Heft 1/1968 ist am 18. 12. 1967



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

Kaufe sämtl. Typen BMW

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

Achtung! Mehr Sicherheit

durch

Bowdenzug-Ölpresse einfache Handhabung vollkommener Erfolg

Siehe Testbericht im Motorrad Nr. 23, sofort lieferbar, Preis DM 38.50. Marterer, 89 Augsburg, Sebastianstraße 27



Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/4474 91

57 326

Suche dringend BMW 250 ccm, Bauj. 65, mit Schwinge, mit Finanz-Möglichkeiten. Angebote an Manfred Oldenburg, 7122 Besigheim, Weinstr. 1. 57 317

Verkaufe BMW R 25/3 mit Belwagen, Ersatzmot., Ersatz. Frank Nehter, 2 Hamburg-Blankenese 55, Am Botterbarq 66. 57 322

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 - 120. 57 407

Kaufe BMW-2-Zyl. ab 1954, auch Unfall und Teile. Fr. Ackermann, 465 Gelsenkirchen-Hüllen, Preußenstr. 49. 57 323

Suche dringend S-Getriebe. Bernd Heinzel, 1 Berlin 46, Lörracher Str. 2 a. 57 442

Suche einwandfreies BMW-Straßenrennspann. Zuschriften unter M 5323 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 467

Verkaufe R 67/II, sehr guter Zustand, viel Chrom, TÜV bis Sept. 69, mit viel Ersatz. Suche ital. Rumi 125 ccm. Jürgen Frey, 7808 Waldkirch, Rosenweg 2. 57 423

Suche 600er-Schwinger-BMW im Raum Frankfurt-Heidelbg. Zahle bis DM 1500.— bar. Karl-Heinz Brüggemann, 6103 Griesheim, Fr.-Ebert-Str. 60. 57 251

Wegen Kauf einer Guzzi V 7 verkaufe ich eine BMW R 60, mit Heinrich-Tank, doppelte Hoske-Tüten, Aluminiumschutzbl., lange Sporthebel, neue Bereifung, gegen Höchstgebot. Helmut Meyer, bei Staats, 4831 Ebbesloh, über Gütersloh, Ebbesloh Nr. 27. 57 287

Verkaufe BMW R 60 mit Belwagen. Emil Tiefenbach, 53 Bonn, Bornheimer Str. 39. 57 256

Ersatzteile

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

MZ-Seitenwagen

passend für BMW, liefert

BMW-Neifzger,

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

Verkaufe BMW R 51/3, Bauj. 54, generalüberholt, 34-Ltr.-Hoske-Tank, Hoske-Tüten, Drehzahlmesser, neu ber., Alublech vorn, Sturzbügel, Fanfaren, dazu Getriebe mit Kardan. Das Motorrad ist in einem tadellosen Zustand, Preisidee DM 1400.—, oder tausche geg. YAMAHA 250 oder 250 Maico. Peter Rademacher, 5104 Eilendorf, Schulstr. 3. 57 422

Suche BMW (R 50, R 60, R 69 S), auch ohne Motor, mit Getriebe, zu günstigem Preis. Gunter Peters, 6747 Annweiler (Pf.), Hauptstr. 26. 57 415

Verk. 1 BMW Spezial und 1 Geländeseitenwagen gegen Geb. G. Steenbock, Frankfurt, Heerstr. 198. 57 435

Verk. sportl. BMW R 51/3, blau, mit Camphausen-Verkleidung, groß. Hoske-Tank, H.-Tüten, Seitenstr., Lenkerst. usw. TÜV 3. 69, Barpreis 850.—, Siegfried Iser, 6095 Mainz-Gustavsburg, Kantstr. 9. 57 384

Verkaufe BMW R 60, Bauj. 64, mit Gläser-Verkleidg. (Monza R), 25 000 km, sehr schnell, meistbietend. Eberhard Herms, 1 Berlin 12, Pestalozzistr. 94, Tel. 31 94 99 nach 20 Uhr. 57 373

Verk. R 69 S-Gespänn, Bauj. 1963, 32 000 km, Drehzahlmesser, Meier-Tank, Engl. Bank, 250 S-Boot, mit Federbeinen, TR-Rahmen und Zubehör, für DM 3500.— bar. Eberhard Bartsch, 6241 Eppenhain/Ts., Am Groborn 8, Tel. 0 61 98 - 82 50. 57 372

Verk. BMW R 50, Bauj. 65, 9000 km, orig. Sturzbügel, Seitenst., unfallfrei, für DM 2100.— bar. Adolf Lanzendörfer, 699 Bad Mergentheim, Finkenweg 47. 57 371

Suche f. meine BMW Vorderradschwinge mit oder ohne Rad. Hans Schellinger, 775 Konstanz, Moorweg 9. 57 367

BMW 600 ccm R 67 für DM 580.— Barfestpreis zu verkaufen, TÜV-frei bis 2. 69, gepflegte Maschine!!! Suche außerdem Beiwagen für 250er. H. J. Helmle, 7829 Röttenbach/Neustadt, Schwarzwald, Neue Siedlung. 57 363

BMW R 50, sorgsam gepflegtes Schmuckstück. Motor (35 000) überholt, noch nicht eingefahren, einwandfr. Zustand. Harro-Lederkombi, 1,80 m, zusamm. DM 1800.—, Dieter Brenner, 6803 Edingen/Mannheim, Seckenheimer Str. 9. 57 336

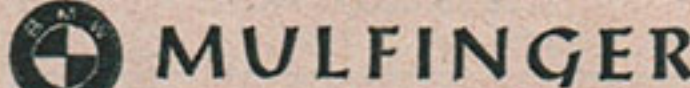
Gebr. u. neue BMW-Teile liefert günstig Fa. ONDRAK, 8 München 23, Ungererstraße 137. 57 333

Verk. Laufrad R 60, neuw., Alu-F. 130.—, R 27-Rad, gut erh., Alu-F. 60.—, R 60-Hi.-Schwinge 30.—, 2 Zyl.-Zündanl. 40.—, Lamers, 8 München, Heisenbergstr. 2. 57 235

Verkaufe R 60, evtl. mit S 250, Tel. Berlin 4 56 11 93. 57 389

Der große Motorrad-Ersatzteil-Stützpunkt Westdeutschlands

auch für ältere Baumuster... täglicher Expressversand



46 Dortmund 1 · Postfach 248

Verk. Teile von BMW R 26. Gerhard Pelzel, 4443 Schüttorf, Nordstr. 46. 57 334

BMW 500, mit vielen Ersatzteilen, TÜV 1969, günstig zu verk. m. Gläser-Verkleidung. Rudi Muders, 5451 Melsbach, Zollweg 12. 57 241

BMW R 27, mit Gläser-Monza-Verkleidung, Bauj. 64, TÜV abgenommen, sehr gepflegt, verkauft R. Uhde, 54 Koblenz-Karthause, Kath. Studentenheim. 57 250

Suche R 60/2-, 68-, 69- oder 69 S-Motor, auch ohne Lima. K.-P. Kronemann, 3554 Cappel, Krs. Marburg, Auf der Heide 31. 57 252

Suche BMW 250 ccm, nicht vor 1963. Zahle bar, wenn möglich zwischen DM 1200.— und 1500.—, Zuschriften an Hans POTH, Th.-Pohl-Siedlung 4, EUPEN, Belgien. 57 275

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 1962, km-Stand 61 000, TÜV 69, für DM 1500.—, Rudi Morgenstern, 41 Duisburg, Erlensstraße 131. 57 281

Verk. sportl. BMW R 26, 10 000 km, zugel., TÜV 69, DM 800.—, Wolfgang Reich, 6921 Weiler/Sinsh., Schloßstr. 10. 57 263

R 50-Rahm. m. Br., Gehäuse, H.-Schwinge, Renntank u. -Bank. E. Hartkopf, 565 Solingen-Mersch., Herzogstr. 70. 57 483

Verkaufe: R 60/2, kompl. Auspuffanl., gebr., 75.—, 1 Motor, überholt, einwandfrei, 650.—, 1 Satz Fath-Federn f. R 50/60 60.—, D. Mazak, 588 Lüdenscheid, Gersbeulerstr. 3. 57 464

Suche: Lichtmaschine für R 26 und gebe sämtliche Ersatzteile für R 25/3 ab. Rolf Wiechmann, 2894 Stollham, Schulweg 5. 57 460

Von R 69 S zu verkaufen: Fast neu, 1 Tank, 2 Vorder- u. 2 Hinterradschutzbleche, 2 Vergaser, komplett, 1 Lampe, komplett, für DM 300.—, auch einzeln. Zu erfragen bei Artur Blanck, 6651 Kirrberg/Saar, Bachstr. 37. 57 455

Verk. R 51/3, Steib 350 S, 28 000 km, TÜV 8. 69, vers., verst., DM 900.—. Suche BMW 750 od. 800 mit SW-Antrieb u. Rückwärtsgang. Angeb. an Günther Feigelmann, 7958 Laupheim, Bühlerstr. 12. 57 445

Verk. R 60/II TR-Gespänn, Schmitz, 5101 Verläutenheide, Hauptstr. 21. 57 396

Verkaufe BMW R 50, 36-Ltr.-Hoske-Tank, Doppel-Hoske-Tüten, Drehzahlm., viele Extras u. Norton Dominator 88. Körner, 61 Darmstadt-Arheilgen, Brüder-Grimm-Straße 9. 57 398

Verk. alle Teile von Motor R 51/3. Bitte Preisliste anfordern. Armin Westner, 66 Saarbrücken 3, An der Trift 8, Tel. 91 - 2 15 53. 57 359

Verk. Maico 360 GS od. als MC Deutsche Geländemeistermaschine 1967, u. 1 Motor 250 MC für Fritz Nödinger, 73 Esslingen, Kelterstr. 36, Tel. 37 22 40. 57 343
Suche Maico Taifun 350/400 ccm. Angebote an Günter Imle, 712 Bietigheim, Eisenbahnstr. 14. 57 276

SEIT 30 JAHREN

überh. gebrauchte Motorräder

Ständig große Auswahl in BMW Motorrädern von 250 ccm bis 600 ccm, Heinkel- und Vespa-Roller auf Teilzahlung ohne Aufschlag.

PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05
Ankauf · Verkauf · Tausch



Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 63, 34 000 km, garagegepflegt, Zweitfahrzeug, Erstbesitzer, Rennverkleidung, Drehzahlmesser, Talbotspiegel, Hoske-Tüten, Gepäckträger, 90%ig bereift, zugelassen, fahrbereit für DM 2500.—. Sowie einen Harr-Eisbär Größe 1,70 m (siehe Bild), dreimal getragen, DM 150.—. Richard Kaditzky, 622 Rüdeshelm/Rheingau, Peterstr. 12. 57 393

BMW R 68 mit Vollnaben, Hoske-Tank, neue S-Reifen, Motor generalüberholt, Bestzustand, gegen Gebot zu verk. E. Berents, 2942 Jever i. O., Wangerstr. 5. 57 391

Suche Sportverkleidung für BMW R 26, kann leicht beschäd. sein. Verkaufe BMW R 26 zum Ausschachten, Zündung defekt. Heiko Kremer, 2871 Hekeln, über Delmenhorst. 57 360

BMW R 60-Gespänn, TR-Seitenwagen mit Verdeck, Schorsch-Meier-Bank und -Tank, 1. Hand, unfallfrei, 48 000 km, für DM 2100.— verkauft Tel. 0 81 82 - 569 ab 18 Uhr. 57 293

Suche für BMW R 67/2:
2 Solo-Federn (hinten)
1 seitlichen Kippständer
1 Gepäckträger (mögl. verchromt)
1 Fospaic-Brille
1 BMW-Sitzbank (Schorsch-Meier?)
2 Seiten-Packtaschen (evtl. mit Halterungen, passend für BMW)
1 Duplex-Bremsankerplatte (Doppelnocken-Dosendeckel)
Hans Dubiel, 3201 Marienburg, Lange Reihe 9. 57 296

Verkaufe BMW R 68, TÜV 69, Motor überholt, km-Stand 0, 36-Ltr.-Hoske-Tank, neue Felgen, Bereifung 80%, Lampe und Gabel verchromt, best. Zust., Preis DM 1000.—. Verkaufe Seitenwagen TR 500 mit Richter-Kabine, Preis DM 300.—. Melchior Türk, 5445 Kottenheim, Lainsteinerstr. 2. 57 302

Suche guterhaltene BMW R 26 oder R 27 im Raum Aschaffenburg—Würzburg. Zahle DM 600.— bar. Angebote an Gerhard Dietz, 8761 Bürgstadt, Postfach 48. 57 310

Verkaufe Gläser-Monza Sport, Scheinwerfer, VW-Blinker, 2 Talbot-Spiegel, DM 230.—, für BMW 600. Willi Rosendahl, 4051 Amern, Polmansstr. 14. 57 262

R 25/3, Liebhaberstr., mit viel R 26-Teilen (Tank), TÜV 69, Verhandlungsbasis DM 400.—. H. Cler, 31 Celle, Drosselstieg 2. 57 344

Verkaufe BMW R 51/3 mit Hoske-Tank, Sch.-Meier-Bank, groß. Rücklicht u. Sturzbügel. Vor 3000 km wurden neue Kolben u. Zyl. sowie mehrere Kleinteile für DM 300.— angebracht. Preis DM 900.—. Suche BMW R 69 S. Walter Elsäfer, 792 Heidenheim, Heinrich-Heine-Str. 31. 57 353

Verkaufe BMW-Motor R 67, kompl. mit Getriebe u. Vergaser u. Einzelteile, zusammen DM 250.—. Joh. Raßl, 8898 Mühlried, Leinfelder Weg 14. 57 332

MESSERSCHMITT

Suche Messerschmitt Tg 500-Mot. Braetsch, 3 Hannover, Dorotheenstr. 7-624. 57 432

MAICO

PERSCHIED, 5047 Wesseling,

Ahrstraße 37, Ruf 24 94

Generalvertretung für Nordrhein-Westfalen

liefert alle MAICO-Maschinen. Ersatzteilstützpunkt für MC, GS u. MD-Teile.



Ersatzteilstützpunkt
Werkvertretung
Reparaturwerkstatt

W. KRAMER & SOHN

6291 Laubus-Eschbach/Ts. - Ruf 06475/114

Schnelle Maico 250 Breitwand, Bauj. 1966, Motor grundüberh., Preisidee DM 1500.—. Klaus Butenschön, 23 Kiel, Lutherstr. 10, oder Tel. 4 99 59. 57 286

Anzeigenschluß
für Heft 1/68
ist am 18. Dezember 1967

MOTO CROSS

FIBERGLAS-ARTIKEL

für Moto Cross, Gelände, Trial, spez. Ausf. für MAICO von FALK-Kunststoffe A. Krischer, 516 Düren, Postfach 731, Prospekte anford.

Umbausatz für HOREX-TELEGABEL mit Gebrauchsanleitung zum Selbsteinbau DM 35.—. Autohaus Willi Oesterle, 7062 Rudersberg, Welzheimer Str. 30, Tel. 0 71 83-65 07



HONDA



HONDA-MOTORRÄDER Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder

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

Honda-Motorräder in Berlin

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

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

HONDA-SCHUH

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

Honda Motorräder

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

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

HONDA-MOTORRÄDER Ersatzteile und Reparaturen

Wölk, Wuppertal-E.
Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 3 39 63

HONDA

Motorräder, Ersatzteile
und Reparaturen

Bruno Lippke
896 Kempten, Füssener Str. 56



HONDA

**Ersatzteil-Stützpunkt
Reparaturen**

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



HONDA

UMBEER

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

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

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

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

Rennumbausätze, 350 ccm, für Honda CB 72/77

Rennockenwellen, Kolben, Ventile, Bearbei-
tung von Zylinderköpfen; fordern Sie Pro-
spekt von **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei
Mayen, Nettetal 9, Telefon Mayen 26 44.

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 57 328

Verk. Honda CB 72, hohe Kolben, S-
Noche, Ventile, Welle, 500 km, Lenker-
stummel, Höcker. Finanz. möglich. F.
Maintz jr., 5025 Stommeln. 57 427

Honda Sport 50 ccm, Führerschein Kl. 4,
Bauj. 1965, TÜV Okt. 69, sofort preis-
günstig für nur DM 380,- zu verkaufen.
Rolf Frauenpreis, 2193 Altenbruch/N.,
Friedhofstr. 21. 57 425

Verk. Einzelteile von Honda C 110. Hart-
muth, Pramschiefer, 437 Marl, Ovelheider
Weg 47. 57 420

Verkaufe Honda CB 77, Bj. 65, Zweit-
fahrzeug, sehr gepflegt, DM 1600,-, nehme
guterhaltene Geländemaschine bis 250 ccm
in Zahlung. D. Müller, 7054 Korb, E-
Heinkel-Str. 55, Tel. 0 71 51 - 5 15 89.
57 233

BORRANI-Alu-Felgen

Spezialanfertigung für CB 450, bei Verwen-
dung der Original-Speichen. DM 90,-/Paar,
liefert **PELTZ**, 8 München 8, Wörthstr. 23

Suche CB 72 mit rep.-bed. Motor billigst.
R. Falkenburger, 7701 Worblingen, Schil-
lerstraße 14. 57 379

Suche Honda 250 ccm, nur gut erhalten,
zahle ca. 1200,- bar. Zuschr. an Herbert
Schneider, 8821 Triesdorf, Ingenieurschule.
57 365

Zwei Motorradfreunde suchen Honda-
Motorräder 125 bis 450 ccm, bei Bar-
zahlung. Angebote an K. Ockenga, 2972
Borkum, Am Leuchtturm 2. 57 284

Welcher Händler nimmt bei Neukauf einer
CB 450 meine CB 92 (125 ccm SS),
Erstzul. 18. 10. 66, 7500 km gel., mit Dreh-
zahlm., wie neu, für DM 1500,- in Zah-
lung. Evtl. auch Privatverkauf. K. Pa-
pailiou, 33 Braunschweig, Papenkamp 22.
57 351

Gelegenheit! Verkaufe Honda CB 450,
fast neu, Bauj. 67, zugelassen, Preis ca.
DM 2500,-, nehme 250er in Zahlung.
R. Rötzer, 8911 Erpfting b. Landsberg
a. Lech. 57 418

Girling - Federbeine

für Honda CB 72/77 und CB 450 jetzt ab
Lager lieferbar. Preis pro Stück DM 39,75
ab Berlin. **Kurt Kannenberg**, Kraft-
fahrzeuge, 1 Berlin 31, Joachim-Friedrich-
Straße 34, Telefon 887 64 33.

Honda CB 450, 4 Woch. gef., neuw. Zu-
stand, mit Zubeh., für DM 3000,- weg.
Auswanderung zu verk. C. Lucas, 6653
Lautzkirchen, Am scharfen Eck 16. 57 466

Honda SS 50, 66, wie neu, 650,-. Eugler,
2101 Leversen 25. 57 456

Verkaufe HONDA CB 72, Ia. Grimm,
8531 Oberndorf 13. 57 395

CB 72, Bj. 6. 65, 16 000 km, Bestzust.,
werkst.-überprüft u. neu bereift, günstig
geg. bar. Homburg, 46 Dortmund, Grabbe-
platz 9. 57 357

Verk. von CB 72 Zyl., neu geschl., mit
neuen Kolben u. Ringen. M. Dietrich,
7163 Oberrot, Schillerstr. 57 273

Honda CB 250 zu verkaufen, Bauj. 3. 67,
schwarz, 3600 km, 1750,-. Jürgen Stro-
bach, 3 Hannover, Andertensche Wiese 15.
Tel. 1 36 85. 57 278

Für CB 72 kompletter, einbaufertiger Zy-
linderkopf gesucht, auch sonstige CB 72-
Teile kaufe ich gegen bar, wie Auspuffe
etc. Rudolf Engelmann, 3051 Horst, Haupt-
straße 6. 57 345

Suche CB 72, auch defekt od. Unfall. Back-
haus, 6994 Niederstetten 208. 57 340

Suche Honda CB 72 oder CB 250, mit
Motorschaden, Angebote mit Baujahr und
Preis an Hans Bussinger, 854 Schwabach,
Spitalberg 11. 57 259

Verkaufe von Honda CB 77, 4-Gang-
getriebe, von CB 92 Hinterrad, Anlasser-
motor, Rahmen, Lichtmaschine und viele
Kleinteile. W. Berg, 6369 Budesheim,
Minetsgasse 9. 57 306

Verkaufe für DM 1350,- Honda CB 72 S.
Telefon 0 54 31 - 28 12. 57 412

Suche CB 92 Unfallmaschine od. Motor u.
Räder. Horst Rienecker, 3 Hannover,
Langenforther Str. 1 d. 57 452

SS 50, Bj. 66, TÜV 68, ca. 10 000 km,
Hinterrad und Bereifung neu, Zylinder,
Kolben, Ventile vor 200 km neu,
Kurbelwelle defekt, verkauft für ca. DM
380,- an Selbstabholer Helmut Lensch,
668 Neunkirchen, Kirkeler Str. 5. 57 237

MOTO CROSS

Verkaufe wegen Einberufung: 250 ccm-
Montesa-Cappra u. 250 ccm-MC-Maico,
66, Verhandlungsbasis DM 3300,-. W.
Tutas, 48 Bielefeld, Friedrichstr. 50.
57 246

Verkaufe meine bekannt schnellen Werks-
Maicos, 250 ccm Meisterschaftsmaschine,
und 360 ccm im Originalzustand. Adolf
Weil, 565 Solingen-Wald, Wittkuller
Straße 21. 57 243

Husqvarna 250 ccm MC, Bauj. 1967, neu-
wertig, zu verkaufen. Hans Freyhammer,
82 Rosenheim, Frankenstr. 8. 57 312

Verkaufe für DM 800,- Moto Cross-Maico
im „Sehlbach-Spezial“-Fahrwerk, Motor:
250 ccm, Bauj. 1966. Wolrad Specht, 5608
Radevormwald, Bredderstr. 3. 57 257

Verkaufe meine Moto Cross - Lizenz-
maschine 250 ccm, Bauj. 1967, Maico, und
eine Maico GS 360 ccm, Bauj. 1966, in
Bestzustand. Heinrich Hafner, 89 Augs-
burg, Derchinger Str. 13. 57 277

Verk. 360 ccm, 67, Maico-MC-Maschine,
Ceriani, Barum u. Ersatzt., Motor u. Fahr-
gest., auch einzeln zu verk. A. Rielinger,
5 Köln-Sülz, Nikolausstr. 68. 57 406

Verk. Wabeha Montesa, Bj. 66, 360 ccm,
Preis Verhandlungssache. Norbert Wie-
land, 7261 Neubulach, Tel. 0 70 53 - 396.
57 411

Verkaufe Maico 360 ccm Moto Cross, Bj.
67, Bernd Keus, 519 Stolberg, Blaust. 5.
57 308

1 Wabeha-Maico, Bj. 66, 360 ccm,
DM 1400,-.

1 Wabeha-Montesa, Bj. 62, 248 ccm,
DM 2500,-.

1 Kreidler MC, Bj. 67, 50 ccm, DM 600,-.
Heinz Glogowsky, 439 Gladbeck, Glück-
straße 48. 57 428

Verkaufe rassige 250er Moto Cross (Jawa)
in absolut einwandfreiem Zustand. Ver-
handlungsbasis sfr 900,-. Kurt Blunski,
CH-5452 Oberrohrdorf, Bergstr. 55, Tel.
056 - 3 49 61 (Schweiz). 57 365

Verkauf: Eso 500 ccm-Moto Cross- oder
Grasbahnmaschine mit Ceriani-Gabel u.
überholtem Motor, Maschine zerlegt, DM
650,-. Dieter Bullinger, 7064 Gerad-
stetten, Klausstr. 35. 57 404

Montesa 360 ccm, 5-Gang, Bj. 1966, ein-
wandfreier Zustand, verkauft für ca. DM
3200,- Eugen Siegle, 7062 Rudersberg/
Oberndorf, Rudersberger Str. 39. 57 402

Anzeigenschluß

für Heft 1/68
ist am 18. 12. 67

MOTO GUZZI

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

Verk. Lodola 250 ccm, 140 km/h Spitze,
mit Ersatzt. u. Sp.-Werkz., neu gel. u.
überh., 750,-. Außerdem 1 Ducati 250,
neu., zerl., 550,-. H. Stürzel, 75 Karls-
ruhe, Ersingerstr. 5 c. 57 453

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

NORTON

Sehr schöne sportliche
Norton Atlas, Motor von
Worro, neu u. nicht ein-
gefah., DM 3800,-. Hans
Jürgen Vogt, 6601 Schaf-
brücke, Am Stahlhammer
12. 57 380

Suche Norton-Federbetrahmen, wenn
möglich mit Schwinge, Gabel und Brief.
Hans-Peter Weber, CH-8037 Zürich,
Nordstr. 94. 57 282

Verk. alles von Atlas (Unfall). M. Wil-
helm, 86 Bamberg, Thoracker 12. 57 338

Verkaufe Norton-Manx-Motoren 350 ccm,
63, und 500 ccm, 62, überholt, spezialge-
tunt von Franzis Bert, für DM 1800,-
und DM 1500,-, ferner ein Manx-Renn-
getriebe DM 170,-, ein Viergang- u.
Zweiganq-Norton-Getriebe für Bahnrennen
je DM 130,-, neuen Hagon kompl. mit
neuem Motor u. 2 Zweiganq-Norton-Ge-
triebe, nur drei Rennen gelaufen, DM
2200,-. Zwei neue 23"-, 22"- u. 19"-Räder
je DM 70,-, ein kompl. Langbahnfahr-
gestell, beste Verfassung, DM 300,-.
Winfried Bour, 479 Paderborn, Delpstr. 50.
57 461

NSU

Ventilfedern, Getriebe sowie diverse an-
dere Bestandteile für Sportmax 249 und
349 liefert **NSU-Club Wien**, 1190 Hut-
weidengasse 34/31. 57 421

Verkaufe 5-Gang-Renngetriebe für NSU-
Sportmax gegen Gebot. Karl Winzer, 785
Lörrach II, Kirchplatz 1. 57 375

Verkaufe Sportmax (ehem. Toni Gruber),
5-Gang, Ouldani-Bremse, Motor überholt,
mit Übers., Düsen etc., preisgünstig. Horst
Neeb, 633 Wetzlar, Untergasse 31. 57 315

Verk. NSU-MAX 60, Ia, Verkl. u. v. a.
Grimm, 8531 Oberndorf 13. 57 244

FOX, 4/4 Tele-Federb., Bestzust., TÜV
1969, dazu ca. 3 Ztr. E-Teile, DM 250,-.
Peter Wache, 4812 Brackwede, Südstr. 159.
47 479

NSU

Super-Max 61 (Gelände), DM 280.—. Wolfgang Kuhn, 581 Witten, Humboldtstr. 12. 57 272

Verkaufe NSU-Fox, 4-Takt, 4-Gang, neuer Kolben und Zylinder, neues Pleuellager, neu lackiert (dunkelrot), viele Ersatzteile, gegen Gebot. Gerd Windhorst, 2849 Goldenstedt, Süd I. 57 284

Verkaufel

2 Motorräder, Marke NSU
250 ccm a: NSU-Max-Gespänn, Bestzustand, 28 000 km
200 ccm b: NSU-Lux Super, Bestzustand, 23 000 km.
Beide Fahrzeuge sind in einem sehr gut. Zustand und als Liebhaberstücke gepflegt. Alle Reifen sind 85%ig. Nötigenfalls verkaufe ich auch das Gespänn getrennt, der Seitenwagen, Marke Steib 250, ist fast neu und mit Bremse, Verkaufswert des Gespänns DM 260.—.
Verkaufswert der NSU-Lux
DM 180.—
Zu besichtigen ab 16 Uhr.
Alfred Schiller, 5039 Weiß/Köln, Kunitbertweg 9. 57 267

Verk. NSU-Max-Motor, DM 70.—, 1 Anbaufederbeinsatz, komplett, DM 50.—. Deppert, 6951 Dallau-Marienthal. 57 347

Wegen Umstellung abzugeben!
NSU-Max, 250 ccm, mit generalüberholtem Motor, TÜV bis 8. 68, für nur 350.—, in fahrbereitem Zust., sowie ein getunter Motor mit RS-Kolben, große Ventile, garant. Spitze 160 km/h, nur probegel., für 350.—, 1 Max-Motor, astrein, für 100.—, eine original Sport-Max-Rennmaschine auf Teils. billig abzugeben. Hans Metzner, 6521 Rheindürkheim, Ibersheimer Str. 48, Tel. Osthofen 76 07. 57 268

Suche guterhaltenen NSU-Superfox-Motor, 125 ccm, möglichst Nähe Bremen. Peter Nentwig, 28 Bremen 10, Ochtumstr. 23. 57 261

Verkaufe sehr gepflegte NSU-Superlux, Motor ist defekt, mit neuer Sitzbank, Blinkanlage u. neuen Hinterreifen, für ca. 100.—. A. Salomon, 46 Dortmund, Mühlenstr. 9. 57 350



2 NSU-MAX-Bahngespänn, 250 ccm, viele Plazierungen, um DM 800.— zu verkaufen. Ottmar Elsesser, 875 Aschaffenburg, Würzburger Str. 136. 57 270

PUCH

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

Die neue M 125 ab Lager lieferbar.

Zentralersatzteillager
Steyr-Puch-Generalvertretung Liedl
8401 Graßling - Regensburg
Telefon 09405/274

Verk. Puch 250, Rennmaschine (Alu). Letzte Platzierung, 3. Platz, beim Int. Bergrennen Wögl. Helmut Kasper, A 6112 Wattens, Karwendelstr. 9, Tirol. Preis S 6000.—.

RENNMASCHINEN

Honda, 125 ccm, CR 93/Honda, 50 ccm, CR 110, im bestem Zustand, wegen Aufgabe des Rennsports günstig zu verkaufen. Peter Eser, 89 Augsburg, Augsburger Str. 31, T. 368968

Verkaufe Rennmaschine Sachs 50 S mit Mohr RS. Satz Dunlop-Racing-Reifen, 1 Ersatzmotor und diverse Teile, Motorradhaus K. Witzemann, 75 Karlsruhe, Kaiserstraße 59, Telefon 6 58 35.

Verkaufe original Münch RS Gras- und Sandbahngespänn, mit Aluminium-Zylinder, mit Weber-Vergaser mit Benzinpumpe im Seitenweg., extra langes, flaches Fahrgestell, DM 2000.—. Wilhelm Jung, 2201 Bullenkuhlen, Forstamt Rantau. 57 424

CB 450, rennfertig, V.-B. DM 2500.—. Tel. Köln 84 09 34. 57 254

Verkaufe meine bekannt schnelle Victoria, 9-Gang, 50 ccm, Rennmaschine mit vielen diversen Teilen, wegen Aufgabe des Motorsports, gegen Gebot! Matthias Schulz, 5047 Wesseling, Hirschbergweg Nr. 13. 57 337

125 ccm, 4-Gang-Bultaco, mehrere Zylinder, Zylinderköpfe, Auspuffanlagen, Kurbelwellen, neu Dunlop-racing bereift, DM 1300.—. Bernd Heinzeller, 1 Berlin 46, Lörracher Str. 2 a. 57 441

Verkaufe weg. Umstellung ehem. Lizenz-AJS 7 R, Ersatz., Übersetzungen, Original-Lack, Maschine sofort einsatzfähig, Preis DM 2000.—. Franz Weidacher, 822 Traunstein, Sopi-Tankstelle. 57 390

Neue HAGON Sand-/Grasbahnmaschine u. a. mit sämtl. Zubeh. zu verk. od. zu tausch. geg. DB 190 DC. Zuschr. unter M 5329 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 473

Verkaufe engl. Triumph-Renngepänn m. bestfrisiertem 650- und 500 ccm-Motor zu DM 1800.—. Jürgen Morhenn, 4801 Jöllenberg, Amtsstr. 8. 57 290

Honda-Rennmaschine SS 50 bis 125 ccm mit Preis u. Bild an: Karl-Heinz Schöppen, 516 Düren, Lessingstr. 4. 57 458

Verkaufe erfolgreiche 350er Rennmaschine (Ju.-Po.-Gewinner 1966) sowie Zubehör, 2 Zyl.-Köpfe, 5-Gang-Getr. (neu) u. mehr. Ewald Hüttlin, 7844 Neuenburg, Bahnhofs 1 a. 57 298

Verkaufe BMW-Rennfahrgestell od. Motor und Getriebe, 16 Zoll, öldruckgebr., DM 1800.—. Zuschriften unter M 5324 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 468

Verk. mein bekannt schnelles Renngepänn, 2. Platz Juniorenpokal 1967, geg. Gebot. Ferner 2 schnelle Rennmotoren. Wilh. Seegers, 433 Mülheim/Ruhr, Hubertushöhe 20. 57 354

Verk. Ex-Roth Tohatsu 50 ccm Zweizylinder mit Ersatzteilen (erst 3 Rennen gelaufen) für DM 2800.—. Siehe Heft Nr. 15/67. Günter Schirnhöfer, 7858 Weil/Rh., Herbergacker 2. 57 358

Verkaufe sehr schnelles Bahngespänn Horex 500 ccm RS 3 mit 28er Dellorto-Flachschwimmer-Rennvergaser. Sehr nieder u. lang, sowie schwenkbar, u. div. Zubehör. Franz Stocker, 7988 Watt bei Deuchelried, Krs. Wangen/Allg. 57 447

Verkaufe BMW-Renngepänn, Zweikreisbremse, viele Ersatzteile, und 600er Wagenmotor, ca. 10 000 km. Rolf-Jürgen Mortsiefer, 522 Gaderoth. 57 399

125 ccm Honda, Eigenb., Doppelrohr., 2 Ersatz-Mot., div. Ersatzteile, 5-Gang-Getr., zu verk. od. tausch gegen Maico 125 ccm SS. Tel. 0 61 05 — 23 23. 57 478

Verkaufe Rennmaschine, Honda 350 ccm, für DM 2500.— bar. M. Stawicki, 4136 Kaldenhausen, Donkweg 50, Tel. 97 — 4 23 58. 57 482

BMW RS, alle Einzelteile (Rahmen, Räder, Tank, Motor, evtl. defekt!) usw. gegen bar gesucht. Krämer, 858 Bayreuth, Parkstr. 4. 57 484

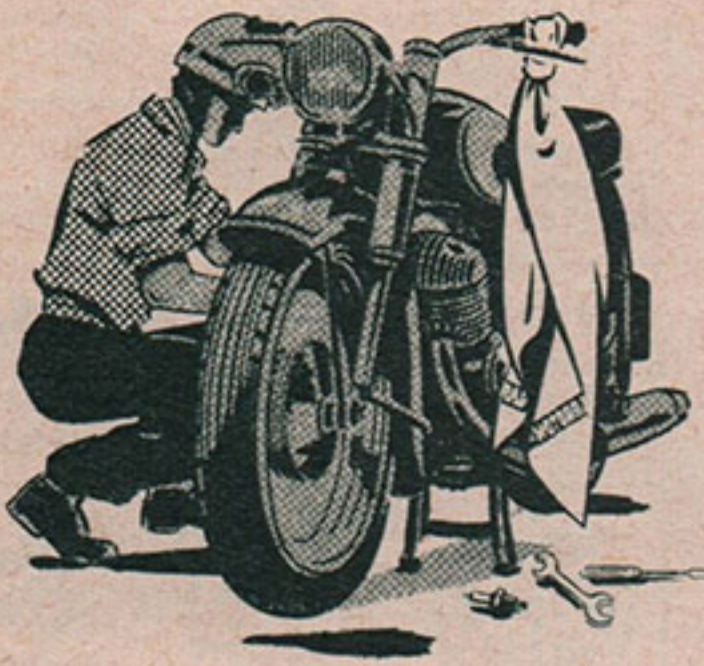
Bultaco TSS, Modena, 6-Gang, 125 ccm, mit Verkl., Drehzahlmesser, Dunlop-Reifen, DM 2200.—. Rolf Wintermeyer, 56 Wuppertal-E., Friesenstr. 43. 57 309

Zu verkaufen:
Rennfertige 500er Norton Manx von Dietmar Völmle t. A. Günter Hufnagel, 6721 Harthausen, Hufa-Siedlung 1, Tel. 06 34 06 — 721. Finanzierung möglich. 57 253

Kaufe diverse Marken (Rennmaschinen) bis zu 500 ccm gegen bar. Anfragen an Hans Rauch, Wien II, Wehlstr. 131/19/12, Osterreich. 57 313

Verkaufe neuwertige HONDA Production Racer CR 110, 4 Ventile, 8-Gang, letzte Serie. Zuschriften unter M 5333 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 477

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



Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal? Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

entschließen, Abonnent unserer interessanten Zeitschrift zu werden.

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

GUTSCHEIN

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

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab _____ 1968 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 18499 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,— (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28,60.) Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,30 (DM 5,90 + DM —,40 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort Motorschal. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. MO 25/67

Start frei!



Deutschlands einzige Zeitschrift für Motorradfahrer

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

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

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



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

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

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

BESTELLSCHEIN

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH
7 Stuttgart 1 Postfach 1042

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

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

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

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Datum, Unterschrift

MO 25/67

SACHS

Suche alten Sachs 50 S, 5,2 PS-Motor (7400 U/min, 49 ccm). Wilfried Reinhardt, 71 Heilbronn, Bismarckstr. 72, Tel. 31 13. 57 247

SEITENWAGEN

Verkaufe Steib-SW TR 500, kompl. mit Anschl., u. 1 kompl. SW-Antrieb 26/6 u. 4 SW-Federn f. BMW R 50 – 60 – 69, zusammen f. DM 700.—, ferner Jahrg. d. „Motorrad“ v. 58–66, kompl., für DM 70.—. Dietr. Seifert, 6411 Künzell, Fuldaer Straße 39. 57 288

Steib S 500 mit Verdeck verkauft R. Möschel, 8999 Siebers/Weiler. 57 342

Suche Steib für Zündapp-Bella mit Anschlußteilen, auch ohne Rad. Kircher, 1 Berlin 27, Moorweg 102. 57 355

Verkaufe erstklass. Seitenwagen, BMW Spezial mit sämtl. Zubehör: Anschlüsse, hydr. Bremse, kompl. H.-Antrieb, 7/27, mit dazugehörigem Tacho, Heizung, neue Scheibe sowie 2 Reifen 400—18, ca. DM 600.—. Manfred Schnell, 2 Hamburg 19, Osterstr. 120, Tel. 49 58 78. 57 440

SUZUKI

Suzuki T 20, 250 ccm, 6-Gang

liefert

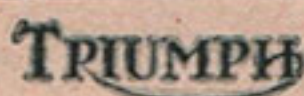
Alfons Mohr, Motorenbau, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal 9), Tel. Mayen 26 44

T 20 liefert Gebr. Stüdemann, Hamburg-Bramfeld, Thomas-Mann-Str. 31, T. 6 43 70 29

Verkaufe SUZUKI T 20, Vorführmaschine, 900 km gelaufen, neu. Hans Kürten, 403 Ratingen, Mühlheimer Str. 55, Tel. 2 69 45. 57 265

SUZUKI T 20 verkauft u. repariert: Bender & Bereth, 7313 Reichenbach, Schillerstraße 34. 57 387

ENGL. TRIUMPH



Motorräder, Original-Ersatzteile am Lager und werden umgehend geliefert.

Import u. Vertretung: J. Berlioz, Tel. (022) 24 67 60, B^d St Georges 56–58, 1205 Genf/Schweiz

Bonneville-Neuteile

Stößel DM 8.—, Kolben DM 25.—, Pleuel DM 38.—, Nockenwelle DM 30.—, Zylinder DM 90.—, TT-Kopf DM 250.—.

Hackl, 8 München,

Scharnhorststr. 7. Telef. 54 65 24 ab 19 Uhr

Triumph-Motorräder, Ersatz. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 57 329

Eilt! Verkaufe Bonneville T 120, Nov. 65, 21 000 km, einwandfreier Zustand, für nur DM 1800.—. Angebote unter M 5328 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 472

DEUTSCH TRIUMPH

Verkaufe Triumph BDG 250 SL, Bj. 1954, mit Steib LS 200, für ca. DM 250.— bis 300.—, Masch. abgemeldet, Oldruckbremsen (rep.-bed.), Seitenwagenrad gebr., sonst gut erh. Frank Kessler, 85 Nbg., Ingolstädter Str. 263. 57 413

TUNING

Tuninganleitung für alle Typen, 8 PS, DM 18.—. Motorumbauten! Garamot, Rennabt., 8413 Regenstau, Postfach 115. 57 485

VELOCETTE

Gelegenheit! Verkaufe Velocette Venom Clubman mit Avon-Rennverkl., ca. 5000 km, umständehalber 2000.— unter Neupreis! Wegen erf. Neuzulassung nur an Liebhaber u. Kenner engl. M. im In- und Ausland! Zuschriften unter M 5327 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 471

VETERANEN

750er Harley-Davidson, Bauj. 1930, fahrbereit, gegen Gebot zu verkaufen. Dieter Röllner, 1 Berlin 42, Wittekindstr. 44. 57 297

Verkaufe meine NSU 500 Zweizylinder-Sport, Bauj. 1924, vollständig restauriert, daher in neuwertigem Zustand. Angeb. an Karl Reese, 422 Dinslaken, Heistermannstr. 110. 57 279

Suche für Harley-Davidson, Bj. 1928, 1200 ccm, Tachoantrieb komplett, kann defekt sein. Kurt Jessl, A-8073 Feldkirchen 26, Graz, Österreich. 57 314

BMW R 11, Bauj. 1922, in gutem Zust., gegen Höchstgebot abzugeben. Hans-Georg Rau, 597 Plettenberg, Grabenstraße 24. 57 249

Wegen Platzmangel gegen Höchstgebot abzugeben:

1 original Opel 500er, Bj. 1927; 1 original BMW 500er, Bj. 1926; 1 original Nestoria 500er, Bj. 1924; 1 original Krieger-Gnödiger 500er, Bj. 1924; 1 original Victoria 500er mit BMW-Mot., Bj. 1920; 1 original Blackburne 250er, ca. Bj. 1922, 1 original Imperia 500er, Bj. 1927; Besichtigung samstags u. sonntags 10–18 Uhr, oder Tausch gegen 650er BSA, 1200er Harley-D. oder Triumph 650er. Friedel Trapp, 586 Iserlohn (Westf.), Sundernallee 28, Ruf 2 47 86. 57 364

YAMAHA



Yamaha-Werksvertretung

Paul Tuscher
2 Hamburg 13
Rentzelstraße 10



YAMAHA-Werksvertretung
Holtemeier

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

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

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. 44 10 45, Prosp. nur gegen Rückporto.



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 08 31/7 36 78

Verkaufe wegen Einberufung gut eingefahrene, gepflegte YDS 5 E, Verhandl.-Basis DM 2450.—. Grubert, Köln-Mülheim, Formesstr. 10, Ruf 61 38 09. 57 397

Verk. 250 ccm Yamaha YDS 5 E, Bauj. 67, 7000 km, Bestzustand, wegen Auswanderung, Preis DM 2500.—. Zuschr. unter M 5332 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 476

Suche Yamaha 250 ccm, Bauj. 66, mit Finanzierungsmöglichkeit. Dringendes Angebot an Manfred Oldenburg, 7122 Besigheim, Weinstr. 1. 57 121

Anzeigenschluß für Heft 1/1968
ist am 18. 12. 1967

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

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

ZÜNDAPP

Vertragshandel Vertragswerkstatt
Reparatur u. Ersatzteile auch für alte Typen.
Die neuen KS-Modelle stets am Lager.
Zentral-Motorrad-Stützpunkt ACKMANN,
4962 Obernkirchen, Telefon 2019.

MEHR PSI Angebot anfordern. Garamot,
Renm., 8413 Regenstau, Postfach 115.
57 320

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle
Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Git-
schiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 57 318

Verk. Zündapp KS 100, Unfallmasch.,
Mot. zerl., Rahmen u. versch. Teile neu,
DM 200.—. H. J. Boddenberg, Lever-
kusen, Scharnhorststr. 22, Tel. 7 49 09.
57 383

Verkaufe Zündapp KS 50 Sport, Bauj.
1965, sehr guter Zustand, neuer Kolben
u. Zylinder, ca. 1300 km, gegen Gebot.
A. Kelsner, 498 Bünde (Westf.), Bach-
straße 36. 57 245

Verk. Zündapp Elastic 54, Ia, TÜV 8. 69,
sowie 1 Adler M 100, 2 Adler M 200 in
Teilen. Gerd Rauch, 865 Kulmbach, Burg-
haiger Str. 19. 57 258

Suche Zündapp 250 S Trophy, nur gepfl.
Originalzust., auch ohne Zul. u. TÜV.
Klaus Muxfeldt, 8 München 25, Konrad-
Celtis-Str. 35. 57 444

Verk. Zündapp Trial 250 ccm gegen bar,
DM 650.—, gutaussehend, viel gewußt
wie. Josef Dietrich, 8082 Wildenroth,
Schulweg 6. 57 292

Suche Zündapp KS 100 a. Teilz. von mo-
natlich DM 50.—. Angebote an Wolfgang
Köther, 445 Lingen/Ems, Wachtelweg 17.
57 403

Zündapp K 350, Bj. 35, best. Zustand,
fahrbereit, 300.—, zu verkaufen. Mitreiter,
Hamburg 70, Nöppts 51, Tel. 68 52 15. 57 443

Verkaufe KS 601 Sport mit Beiwagen,
Tag der ersten Zulassung 1. 7. 54, Ol-
druck., Steuerräderzusatzölung, 40 Ltr.-
Tank, Kabriolettaufbau für Beiwagen.
Frank Nehter, 2 Hamburg, Blankenese 55,
Am Bottereharg 66. 57 321

ALUFELGEN

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

ALU-SCHUTZBLECHE

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

Wir liefern z. Z. ab Lager:
1 Matchless, 650 ccm, fabrikneu
1 NORTON ATLAS, 750 ccm „
1 NORTON, 650 ccm, 1 AJS „
neue und gebr. engl. Ersatzteile,
neue und gebr. Horexersatzteile
neue und gebr. Vespa-Roller samt
Zubehör und Ersatzteile
Engl. Ketten und Reifen.

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

BEKLEIDUNGEN

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7.
57 330

Suche Harr-Kombi, 1,86 m, schlank. W.
Dittus, 726 Calw, Altburger Str. 36. 57 448

Zu verkaufen:
1 Harro-Eisbärhaut, verbesserte Ausfüh-
rung, Gr. 175 cm, wenig gebraucht, zum
Preis von DM 200.—. Helmut Nieden-
führ, 5781 Heringhausen, Professor-Ho-
berg-Str. 4. 57 307

MOTOSPORT-TEXTIL-BRUNNER

Bekleidungen für Motorradfahrer vom Motorradfahrer

Große Auswahl in: Lederbekleidungen, Rennkombis, Stiefel, Barbour, Belstaff-Trialon, Fospaic-Brillen, Handschuhe, Tanksäcke-Elefantenboy, Monteurkombi, Plastic-Anzüge, Sitzbänke, Moto-Fachbücher und Kalender, Nierengürtel, Mundschützer, Helme usw. — Verlangen Sie die ausführlichen Prospekte und Preislisten von Motorsport-Textil L. Brunner, CH-4000 Basel, Schützenmattstraße 63, Laden: Austraße 66 (vorerst nur samstags geöffnet), Telefon: Privat (061) 24 14 68 (abends) Telefon: Laden (061) 24 35 69 (samstags).

Jetzt schon für Weihnachten bestellen

US-Air-Force-Bomber-Jacke „B 15“ 57.—, Flying-Parka 75.—, Piloten-Kampfmesser 15.50, Army-Winter-Schlafsack (Daunen) gebr., 38.50, Army-See-sack 14.70, „Trial“, Mot.-Ledersportmütze 29.70.
K. Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstr. 6

Ein schönes Weihnachtsgeschenk



Manschettenknöpfe mit
**BMW-, Honda-, Norton-u.
BSA-Emblem, DM 12.50.**
Detlev Louis,
2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7

Belstaff-Bekleidung Fospaic-Brillen

Suzuki T 20 sofort lieferbar.
Klaus Hauschildt
Motorfahrzeuge
22 Elmshorn, Bauerweg 37,
Telefon 041 21/24 72

Damen-T.-Kombi (Harr), Gr. 38—40, f. DM
140.— o. Tausch g. Barbour, ca. Gr. 46.
Manfred Loth, 1 Berlin 41, Bornstr. 2,
Tel. 83 66 13. 57 300

Verkaufe: 1 Barbour-Anzug, „Internatio-
nal“, Gr. 3, 1,75 m, wenig getragen,
DM 90.—, sowie 1 US-Parka DM 15.—.
W. Müller, 2 Hamburg 73, Lehärstr. 34.
57 352

Neuwertige Harro-Eisbärhaut, Größe 1,76
m, für DM 180.— abzugeben. Heidtmann,
61 Darmstadt-Arheilgen, Darmstädter
Straße 15. 57 446

Verk. Harro-Lederkombi, 1,80 m, schlank,
(neuw.). Becker, 54 Koblenz, Schwerz-
straße 9. 57 459

Alu-Schutzbleche

15 versch. Größen ab DM 11,50, Alu-
Streifen, Sitzbänke, Lenker, Bedie-
nungshebel, RENOLD-Ketten, BEL-
STAFF-Bekleidung, BSA-Teile.
Fr. Benzinger
307 Nienburg, Bahnhofstr. 3

BEREIFUNG

Verworner hat jetzt auch den Reifendienst
am Gesundbrunnen. Wir liefern Reifen aller
Fabrikate. Montieren, auswuchten u. Spikes
einschießen. Verworner, 1 Berlin 65,
Badstr. 1 (direkt S-Bahnhof Gesundbrunnen)

DREHZAHLMESSER

Elektrischer
Drehzahlmesser

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

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

ERSATZTEILE

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



Schalldämpfer Felgen

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

KUNSTSTOFF-ZUBEHÖR

Verlangen Sie von Ihrem Fachhändler

SCHEDA Zubehör für Motorräder

MODELLBAU

Alle Protar-Modelle sofort lieferbar. B ü h-
l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 24 57 07

Alle Modelle lieferbar.

Neu MV-Agusta, 500 ccm, sfr. 24.50.
M a x H u g, CH-8957, Spreitenbach,
Bahnhofstraße 49, Schweiz.

MONTEURKOMBI

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

Blau, DM 42.—. B ü h l e r KG, 7 Stuttgart,
Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

MOTORRADSTIEFEL

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

STURZHELME



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

Engl. Sturzhelme

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

AGV, Jet-Form, alle Größen. B ü h l e r KG,
7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

AGV Jethelme ab DM 39.—
Motor-Rauscher,
8832 Weißenburg

SITZBÄNKE

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

Alle Größen sofort ab Lager lieferbar. B ü h-
l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 54 57 07

STELLENGESUCH

Wir suchen: Motorrad-Mechaniker
(auch Meister), mit
sehr guten Kenntnissen, an selbständiges
Arbeiten gewöhnt, für sofort oder später.
Bewerbungen mit ausführlichen Unterlagen
(Zeugnisse) werden vertraulich behandelt.
Motorrad-Verworner, Berlin 65, Lieben-
walder Straße 12, Filiale Gesundbrunnen,
Badstraße 1 (S-Bahnhof).

Anzeigenschluß für Heft 1/68
ist am 18. Dezember 1967

TAUSCH

Tausche Hoske-Zwillingstüten für einen
guterhaltenen Hoske-Tank ab 34 Liter.
Martin Engler, Stgt.-Weilimdorf, Korn-
taler Str. 63, bei Fam. Paul Bauder. 57 438

Verk. od. tausche 1 N. Jawa, 175 ccm,
weiß, gegen 100 ccm Hercules GS. Jorek,
48 Bielefeld, Wellensiek 138. 57 434

Gr. Modelleisenbahn anl. Märklin (HO),
Wert ca. 1400.—, gegen BMW, BSA,
Yamaha o. a. Barzik, 6442 Rotenburg,
Finkenstr. 1. 57 324

Tausche Opel 1500, 4türlich, Radio, Sport-
sp., TÜV 69, gegen Honda CB 72 SS, CB
450 od. BMW. Benno Brömmel, 4281 Raes-
feld, Hoher Weg 8. 57 341

Verkaufe od. tausche NSU Consul 350
ccm, Telegabel, verchromte Motorteile,
separater Öltank, Motor neu gelagert,
Doppelauspuff, ein Auspuff defekt, gegen
fahrbereite BMW R 25/3 od. R 26. Bei
Verk. Verh.-Basis DM 350.—. Siegfried
Hufnagel, 807 Ingolstadt a. D., Zimmer-
mannstr. 1, Tel. 08 41 — 61 30. 57 362

Tausche eine BMW-Seitenwagenüberset-
zung 7:27 gegen Soloübersetzung für R 50
oder nach Gebot zu verkaufen. Klaus-
Peter Dengler, 4446 Hörstel, Glashütte
Nr. 155. 57 450

Verk. od. tausche KS 100 u. Triumph 195
ccm, Bauj. 1928, gegen R 50 (S) Motor.
H. Imm, 326 Rinteln, Kreuzstr. 3. 57 451

TEFLONBOWDENZÜGE

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

VERKLEIDUNGEN

Verkaufe Gläser-Verkleidung, Typ Nür-
burg, fast neu, für große BMW, DM
150.—. Josef Scholzen, 5379 Baasem.
57 295

Verkaufe HP-Verkleidung für 250er. Rolf
Schmidt, 5284 Wiehl/Rhld., Am alten
Sportplatz 11, Postf. 122. 57 481

Verkaufe Gläser-Nürburg-Verkleidung,
DM 150.—, 17-Liter-Tank, DM 30.—. Wal-
ter Kübler, 7261 Zwerenberg, Unterdorf 84.
57 417

VERSCHIEDENE

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

Wir liefern sofort mit Winterrabatt:
MAICO, alle Typen, auch Moto Cross,
HONDA, alle Typen, **YAMAHA**, alle
Typen, **PUCH**, 125 ccm.
Ferner dazu alle Ersatzteile, Verkleidungen.
Motorüberholungen in eigener Werkstätte.
Sturzhelme, Castrol-Rennöle, Magura-Len-
ker. Werkstatthandbücher für alle Hondas!
Inbusschrauben für alle Honda! Reifen:
Conti, Metzeler, Barum, auch Gelände.
Achtung! Angebote u. Prospekte nur gegen
Schutzgebühr von DM 1.—, die bei Kauf zu-
rück erstattet wird; weg. der nur Prospekte-
sammler! Motorradhaus R. Waiblinger,
74 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5, Telefon:
2 64 04 Tübingen.

Zündapp KS 100, Bauj. 67, 9000 km; Horex
Regina 400, Bauj. 54, 6000 km, verkauft
günstig Rolf Acker, 731 Plochingen a. N.,
Esslinger Str. 130. 57 439

Suche Zündapp oder Hercules 50 ccm, nur
GS. Angebote mit Preis (Bild) an E. Klein,
8 München 2, Hilblestr. 35 II, Telefon
5 13 26 90 ab 20 Uhr. 57 274

Verkaufe Aermacchi Ala Verde, Bauj. 61,
DM 850.—; Maico MC 250, Bj. 64 (Breit-
wand), DM 600.—. Karl Oehl, 7741 Ten-
nenbronn, Wintermoos 47. 57 419

Suche Honda 50 ccm oder Suzuki 50 ccm
mit hochgezogenem Auspuff für ca. DM
250.— bar. Roland Gehrig, 6121 Ober-
Hainbrunn, Mühlstr. 1. 57 462

Verkaufe: 1 Victoria V 35, Bauj. 54,
1 Horex zum Ausschlichten sowie meh-
rere Laufräder und Gabeln.
Suche: 1 BMW- oder Eso-Bahngespann,
500—750 ccm. Walter Gerz, 6455 Klein
Auheim, Am Speckweg. 57 348

Das Letzte

Fehlt noch was zum Schenken? (Aus der Bücherkiste)

Nicht alle unsere Leser werden die in diesen Tagen sicherlich oft gestellte Frage ihrer (schon oder noch nicht) Angetrauten, was sie sich denn von ihr zum Weihnachtsfest wünschten, zielsicher beantworten. Deshalb scheint es gut, auf ein paar Dinge hinzuweisen, mit denen man „ihm“ — je nachdem, was in der Geschenkebox noch drin ist und wie seine Interessen liegen — sicherlich Freude machen könnte.

Da sollte man sich beispielsweise der diesjährigen Klacks-Schallplatte vom Großen Preis von Deutschland erinnern, sofern ein Plattenspieler zur Verfügung steht. Wie schon in den Vorjahren, so ruft diese 25 cm-Langspielplatte mit 30 Minuten Laufdauer noch einmal akustisch den Verlauf dieses wichtigsten Ereignisses im deutschen Motorrad-Rennsport 1967 in die Erinnerung zurück — so recht geeignet, sich durch die Musik der Rennmotoren, die Schilderung des Rennverlaufs und die interessanten Gespräche, die Klacks mit bekannten Rennfahrern führte, schon wieder auf die nächste Saison vorzubereiten. Preis der Platte DM 13.50 beim Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1, Postfach 1370.

Mit den Straßenkarten ist das so eine Sache. Natürlich kann man sie sich einzeln kaufen — in einem Maßstab, der ein sehr großes Gebiet auf einem Kartenblatt zeigt, oder eben so, daß man den am meisten interessierenden kleinen Teilausschnitt in größerem Maßstab und damit mehr in die Einzelheiten gehend vor sich hat. Aber in der großen Auswahl, die da angeboten wird, gibt es für den, der mehrmals im Jahr mit dem Motorrad auf Reisen gehen will (bzw. der sich allein schon an den Vorbereitungen und Planungen auf der Karte erfreut), etwas besonders Feines: die Deutsche Generalkarte. Im Maßstab 1:200 000 wurde mit ihr ein Kartenwerk geschaffen, das aus 26 Einzelblättern besteht. Und natürlich kann man sich diese Karten einzeln kaufen; aber gerade als Geschenk eignet sich gut das komplette Kartenwerk in einer Schatulle: während das Kartenblatt einzeln zum erstaunlich niedrigen Preis von DM 2.50 zu haben ist, kostet die komplette Schatulle immerhin DM 65.—. Eine Menge Geld, freilich — aber bestimmt eine große Freude für den, der das Kartenwerk auf dem Geschenktisch findet. Zu beziehen über jede gute Buchhandlung oder direkt von Mairs Geographischem Verlag, Stuttgart 1, Spittlerstraße 8.

Nicht nur mit Landkarten sollte man eine Reise gründlich vorbereiten — man sollte auch etwas von Land und Leuten jener Gegenden wissen, die man im Urlaub besuchen will. Zu solcher Vorbereitung — und mindestens ebenso zu beschaulicher Rückerinnerung an zurückliegende Fahrten — erscheinen zwei Bildbände geeignet, die der Mosaik-Verlag, Hamburg 1, An der Alster 22, neu herausgebracht hat und die je zum Preis von DM 19.80 zu beziehen sind. Der eine, für den kein Geringerer als Luis Trenker die Texte geschrieben und die wunderschönen großformatigen Bilder ausgewählt hat, heißt „Bergferien im Sommer“ und führt in jene herrliche Alpenwelt, die im Osten in Österreich beginnt und im Westen in die Schweiz führt. Wer aber ganz speziell im Ferienparadies Österreich geruhige Tage verbringen möchte, der sollte sich den zweiten Band schenken lassen, den Erich Landgrebe zusammengestellt und mit ganz ausgezeichneten Texten neben den ebenfalls wieder prächtigen, bunten Bildern versehen hat: „Österreich“.

Zum Schluß noch etwas, was freilich nur für einen kleinen Teil unserer Leserschaft in Frage kommt (schon wegen des hohen — wenn freilich auch durch den wertvollen Inhalt gerechtfertigten — Preises von DM 220.— für das zweibändige Werk): wir meinen die neueste Ausgabe (18. Auflage) des bekannten Standard-Werkes „Automobiltechnisches Handbuch“, in der Fachwelt seit langer Zeit einfach als „Der Bussien“ (nach seinem Herausgeber) bekannt. Der Verlag Herbert Cram, Berlin 30, Genthiner Straße 13, hat sich alle Mühe gegeben, die Neuauflage noch reichhaltiger auszustatten, den Inhalt dabei selbstverständlich auf Grund des neuesten Standes der Kraftfahrzeugtechnik von hervorragenden Spezialisten auf jedem Sondergebiet neu bearbeiten zu lassen, so daß auch in seiner neuesten Auflage für jeden, der sich mit dem Kraftfahrzeugbau und der Kraftfahrzeugtechnik auf wissenschaftlicher Basis beschäftigt oder beschäftigen will, dieses Handbuch ein unentbehrliches Nachschlage- und Hilfswerk sein wird. Ra

Image

Wenn man so hört, daß eine Werkstatt besonders gut sei, dann glaubt man unbefangenerweise manchmal, alle in diesem Laden Beschäftigten verdienen redlich und sauber ihr Geld. Manchmal, leider aber hängt der Ruf einer Werkstatt nur an einem Manne. Entsprechend übel sieht es aus, wenn ausgerechnet dieser Mann dann einen besseren Posten woanders übernimmt. Oder wenn er, vielleicht bisher Meister gewesen, einen „Betriebsleiter“ vor die Nase gesetzt bekommt. Oder wenn er, bisher „Chef“ gewesen, keine Lust mehr hat, sich direkt ums Geschäft zu kümmern. So verständlich diese Maßnahmen in vielen Fällen sein mögen, so schädlich sind sie für den Ruf der Firma. Wenn der Chef einen vertrottelten Angestellten schludern läßt, leidet sein Ansehen nämlich nicht nur bei den direkt Betroffenen! Das spricht sich schnell rum, und es erfordert vor allem schnelle Gegenmaßnahmen, sonst kann der Laden schließen. Nicht jeder Kunde bleibt ganz ruhig und läßt sich anpflaumen, wenn er ganz genau weiß, der da vor ihm steht, ist nur zweite Garnitur und mehr durch Glück als durch Verstand auf seinem Posten. Da kann dann der Chef selbst noch so nette und freundliche Briefe schreiben, wenn eine Sache vermurkst ist. Überprüfen Sie mal Ihren Laden, Ihre Werkstatt auf den Ruf hin, den sie bei den Motorradfahrern früher genossen hat, und den Ruf, den sie heute besitzt. So mancher wird sich wundern! Mock

40 Jahre Speedway

Am 19. Februar 1968 wird der Speedwaysport in Europa seinen vierzigsten Geburtstag feiern können. Die ersten Rennen dieser Art fanden in England statt, und zwar auf der berühmten High-beech-Bahn bei London. Auf eben dieser Bahn nun soll auch die Jubiläumsveranstaltung ablaufen. Eine Schau möglichst vieler der alten Veteranen-Speedwaymaschinen soll den festlichen Rahmen dieser Feier bilden, dazu werden natürlich auch die Fahrer von damals eingeladen, sofern sie noch auffindbar sind. Falls jemand unter unseren Lesern noch Speedway-Veteranen aus dem Jahre 1928 kennt, dann bitte dem Manne Bescheid geben, damit er sich an den Organisator der Jubiläumsveranstaltung wendet. Hier die Anschrift: Veteran Dirt Track Riders' Association Herrn Peter Arnold, Gaywood Cottage, Pipewell Nr. Kettering. In England wird die Jubiläumsfeier von Rundfunk und Fernsehen übertragen, man mißt ihr also nicht nur lokale Bedeutung bei.

Zubehör

Ab und zu besorge ich mir mal sogenannte „Zubehörkataloge“. Ist direkt interessant, was da so alles angeboten wird. Für jeden Geschmack, für jede Gemütsverfassung etwas. Z. B. gibt's für Frauenhasser so nette pin-up girls als Abziehbildchen auf . . . Gummi-Schmutzlappen. Muß doch eine wahre innerliche Freude sein, die halbausgezogenen Mädchen im Straßendreck hinter sich herzuziehen. Oder man kauft sich ein utopisches Monsterchen. Und fühlt sich stark, wenn man davor keine Angst zeigt. Oder man prahlt mit Rennerfolgen, mit Weltmeistertiteln, die andere Leute (nämlich Werksfahrer) mit anderen Maschinen (nämlich den Werks-Rennern) gefahren haben. Alles ganz billig, sechs Stück auf einem Bogen, mit Gebrauchsanleitung. Dabei gibt's gerade doch an den so bekleisterten Maschinen so manche technische Murkserei zu sehen, die eigentlich zeigen sollte, in welcher Richtung man sich Zubehör anschaffen sollte. Karierte Bowdenzüge sind nicht besser als die normalen, mir sind aber gut geschmierte normale lieber als verwahrloste karierte. Ist das nun aber wirklich Ansichtssache? Mock

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

Neuer BVDM-Landesverband

Der Bundesverband der Motorradfahrer e. V. hat einen neuen Landesverband „Mittelhessen“. Der Vorsitzende ist Walter Kunert, 63 Gießen, Frankfurter Straße 121. Treffpunkt ist an jedem zweiten Freitag eines Monats in der Gaststätte „Zum Bergwald“ in Rödgen bei Gießen.

ng-Trial des MSC Bietigheim

Am 3. Dezember 1967 führt der MSC Bietigheim ein ng-Trial auf dem Übungsgelände des Clubs zwischen Klein-Sachsenheim und Löchgau durch. Start ist 12 Uhr. Die Strecke ist ca. einen Kilometer lang und muß zehnmal durchfahren werden. Teilnahmeberechtigt sind alle Motorradfahrer, die im Besitz eines gültigen Führerscheines sind, die Maschinen müssen ordnungsgemäß zugelassen sein und den polizeilichen Vorschriften entsprechen. Klassen: bis 100 ccm, bis 200 ccm, über 200 ccm. Nenngeld DM 5.—. Veranstalter: MSC Bietigheim e. V. (ADAC), 712 Bietigheim, Postfach 163.

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 Albbrock, Albbrock (Baden). — Printed in Germany. — Das Motorrad erscheint 14tägig sonntags. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, „Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „lastauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. 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 (kompref): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 3.50.



VERSCHIEDENE

Suche Zündapp KS 750-Gespann od. 1200er Harley. Hans-Georg Blank, 2881 Frieschenmoor, üb. Brake. 57 301

Verkaufe Zünd. GS 75, TUV 69, Kurbelwelle defekt, neuer Zylinder mit Kolben, außerdem ein Grasbahngespann Adler 250, Motor überholt, Zylinder ausschleifen lassen, neue Sportkolben, mit Übersetzungen u. a. Ersatzteilen. J. Grisse, 5909 Wilden, Siegener Str. 10. 57 236

Verkaufe preisgünstig eine MC Kreidler, 2. i. d. Hessenmeisterschaft, DM 700.—; 1 Hercules 5-Gang; 1 Zündapp KS ohne Motor; 2 Zündapp KS-Rahmen, auch einzelne Teile, abzugeb. G. Rauschardt, 6078 Neu Isenburg, Tannenweg 1. 57 370

Suche neuwertiges oder guterhaltenes 50 ccm-Motorrad billigst. Schüler Renald Seibel, 5909 Holzhausen, Horwaldstr. 73. 57 429

Zu verkaufen:
diverse AJS-Matchless-Teile, Motoren oder kompl. Motorräder, alles Twin, Jg. 50—59.
BSA Golden Flash, Jg. 53—68, 1 Schwingrahmen 58, sowie viele Ersatzteile.
Norton-Motoren, Getriebe, Fahrgestelle, Einzelteile, alles Dominator 88—99, Jg. 54—58.
2 Rumi 125 Supersport, zerlegt.
Engl. Triumph, AT-Motoren u. -Getriebe, AT-Zyl., AT-Kurbelwellen, viele Ersatzteile.
Fabrikation der TRITON-Motorräder (Norton-Federbettrahmen mit Triumph 500—700 ccm-Motoren oder auf Wunsch auch andere).
Borrani-Felgen (alle Größen). Sämtliche Ceriani-Artikel, Oldani- u. Fontana-Doppelnockenbremsen, Harr-Touren- u. -Rennkombi, Fospaic-Brillen, englische u. italienische Renn- u. Sportstiefel, Barbour- u. Belstaff-Bekleidungen, Fiberglasartikel (Eigenfabrikation, auch Einzelanfertigung).
Markenvertretungen: Honda, Suzuki, Yamaha, Triumph.
L. Török, Motorfahrzeuge, CH-8708 Männedorf (Schweiz)
Tel. 051 — 74 23 63 od. 051 — 74 19 80.

ZÜNDANLAGEN

Kontaktlos gesteuerte Transistor/Thyristor-HKZ-Zündanlagen für alle Rennmotoren, kompl. Anl. DM 240.—. W. Kröher, 5406 Winnigen, Wilhelmstraße 27.

RENNBRILLEN

PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23 liefert FOSPAIC GS 11, DM 35,50, TT 1 DM 38,50, L 45, DM 41.—, alle Lederausf., jetzt auch für Brillenträger.

Fospaic-Brillen, alle Typen, B ü h l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 04 11 — 44 74 91 57 331

RENNFELGEN

Alu-Hochschulterfelgen ab Lager. B ü h l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 24 57 07

RENNGABELN

Lieferbar für alle Maschinen. B ü h l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

RENNKOMBI

Alle Größen sofort ab Lager lieferbar. B ü h l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 24 57 07

RENNLENKER

Schellenlenker, 25, 31,5 und 35 mm Ø, sofort ab Lager lieferbar. B ü h l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 24 57 07

RENNSTIEFEL

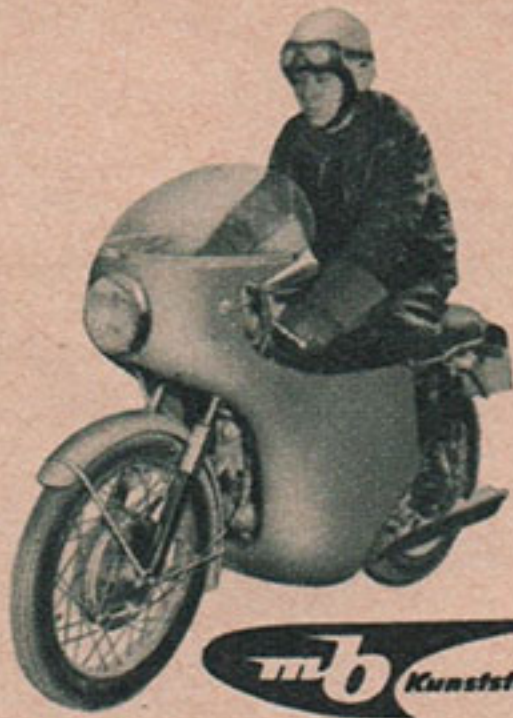
Samtweich und superleicht, B ü h l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

RENNTANKS

Sofort ab Lager lieferbar. B ü h l e r KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

RENNVERGASER

Dellorto-Renn- und Sportvergaser liefert: Generalvertreter Böhler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telef. 24 57 07



MB Rennverkleidung

sportlich schnittig schnell

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

Fordern Sie bitte unverbindl. Prospekte

Manfred Balcerek

3001 Anderten/Hann.,
Lohweg 44, Tel. 0511/581464

mb-Lenkerstummeln verchromt für Honda SS 50

für Original-Armaturen verwendbar, passend für alle Verkleidungen Paar 25,— DM

mb-Rennlenker verchromt für Zündapp + Kreidler

passend für alle Verkleidungen 20,— DM

mb-Kunststoffbau · 3001 Anderten/Hann. · Lohweg 44 · Telefon 581464

Rennen, Regen, Schnee, Wind?

Orig. niederl. E.N.S.-Sportverkleidung für Motorräder von 50-1200 ccm, DM 182.— und DM 215.— aus Polyester u. Glasseide.

U. van der Walle, 2059 Büchen, Am Steinautal 44 bei Hamburg

VERSCHIEDENES

13 Rennbilder für DM 13.—

25x35 cm groß. Gratisprospekt verlangen. Photo Max Hug, CH-8957 Spreitenbach, Bahnhofstraße 49, Schweiz.

Schweißgeräte im Selbstbau

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

Suche DKW-Tele 250. W. Dittus, 726 Calw, Altenburger Straße 36. 57 449

Verkaufe Hagon-Fahrgestell mit Getriebe für Jap-Eso. H. Kinkelbur, 4951 Rothenuffeln. 57 430

Verkaufe kompl. Ilo 250 ccm, 2-Zylinder, Motor und Tornax-Rahmen von „Black Josephine“, leicht beschädigt, mit diversen Ersatzteilen. Besichtigung nach schriftlicher Vereinbarung. Winfried Eisbein, 518 Eschweiler b. Aachen, Grachtstr. 11 B. 57 426

Suche guterhaltene Sportverkleidung für BMW R 27 u. Tourenkombi, Gr. 169. Angebote mit Bild an Gottfried Wazlawik, 7911 Illerberg, Siedlung 1, Krs. Neu-Ulm. 57 410

Verkaufe folgende Teile gegen Gebot: 1 KS 750-Vorderrad, kompl.; 1 R 25/3-Telegabel mit Vorderrad; 1 Horex Imperator-Sitzbank. E. Berents, 4942 Jever, Wangerstr. 5. 57 392

An alle Elefanten!

Dieses Mal kommen wir zum Elefantentreffen mit einer noch größeren Auswahl in Motorrad-Ersatzteilen.

NEU GEBRAUCHT

Schreiben Sie uns (rechtzeitig). Wir bringen Ihnen auch unverbindl. Teile aus unserem reichhaltigen Lager mit. Sie finden uns in den Boxen

Verworner, 1 Berlin 65, Liebenwalder Str. 12, Tel. 45 22 94

VERKLEIDUNGEN für:

Hercules	50 ccm und 100 ccm
Zündapp	50 ccm und 100 ccm
Kreidler	50 ccm
Victoria	50 ccm
Ital-Jet	50 ccm
NSU-Max	250 ccm
Horex	350 und 400 ccm
BMW	250, 500 und 600 ccm
Norton	500 und 650 ccm
Yamaha	50, 250 und 350 ccm
Honda	50, 125, 250 und 450 ccm

hp

Ferner Lenkerstummel, Kunststofftanks und Rennsitze direkt vom Hersteller:

HABERMANN & PICHLER

Kunststoffverarbeitung, 8261 Kastl/Obb.

Farbprospekte gegen Voreinsendung von 60 Pfg in Briefmarken anfordern!



- ständig für den Motorradsport einsatzbereit!

Walter Dillenberg,

Inh. Klaus Becker

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

Wir fahren nur ca. 30000 km mit dem Motorrad pro Jahr, aber wir wissen doch ein wenig von dem, was Fahrerherzen höher schlagen läßt.

Nur Auto-Zubehör und einschlägigen Kitsch suchen Sie bei uns vergeblich. — Darum nicht verzagen — dico fragen.



Suche kompl. Motor für Express-Carino, Typ 158 B. Angebote mit Preis an Wolfgang Hölker, 473 Ahlen, Auf der Geist 44, 0 23 82 — 30 77. 57 388

Verkaufe Grasbahn-Maico für DM 300.—, einen überholten 250 ccm Maico-Breitwand-Crossmotor für DM 350.—, ferner Max- u. Lux-Motoren u. sämtliche Einzelteile. Angeb. an Philipp Röll, 6492 Sterbfritz, Brückenauer Str. 30. 57 260

Suche Gehäuse für DKW 250 TR o. preisgünstigen Motor, verkaufe Rolleromotor Dürkopp Diana. Franz Huber, 892 Schongau, Altenstadter Str. 13. 57 291

Verkaufe 36-Ltr.-Hoske-Tank, 180.— bar. Wolfgang Lampe, 31 Westercelle, Möhrenweg 6. 57 463

Suche für AJS 31 CSR, Bauj. 65, eine hintere Primärkastenhälfte. Für BMW R 69 S einen Schwingsattel mit Kissens. Jürgen Röller, 47 Hamm, Hilkenhohl 16. 57 264

Suchen zwei motorradbegeisterte Mädchen, 17—18j., für Wochenendauffahrten, aus dem Ruhrgebiet. Fahren 250 ccm YAMAHA! Willi Deese, 4681 Wanne-Eickel, Bielefelder Str. 114. 57 255

Verkaufe Dellorto-Vergaser SSI, 29 φ, mit Schwimmerkammern, für DM 150.—. Suche 33 φ oder 35 φ Dellorto mit Flachschwimmer. Werner Zielaff, 465 Gelsenkirchen, Eifenstr. 1 a. 57 416

Verkaufe div. gebr. Teile billig: 3 Horex-Tele, 1 Max-Motor, 1 Sp.-Max-Kw., DKW-Mot., 175 u. 200 S, 5 Ilo-Twin-Mot. u. Spez.-Teile, Fgstr., Räder, Reifen, Federb. usw. L. Menger, Ritterhude, Lindenstr. 12. 57 436

Gesucht: Hans Ledertheil: Die Zweitaktmotoren und ihr Anwendungsgebiet. 3.—4. Aufl., Verlag Schmidt & Co, Berlin. Angebote unter M 5325 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 469

Begeisterter Motorradsportler, 29 Jahre alt, wünscht Bekanntschaft mit gleichgesinnten Kameraden. Wer schreibt mir? (Bild zurück). Zuschr. unter M 5330 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 474

Suche nettes Mädchen, das zu gemeinsamen Fahrten mit großer Maschine bereit ist, auch können Unterhaltungen geführt werden, ohne Motoren zu erwähnen. Bin 27/1,89. Zuschr. möglich Raum Frankfurt, jedoch nicht Bedingung. Angebote unter M 5326 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 57 470

Verkaufe: 1 Adler MB 200, 15 000 km, Bauj. 56, 2 Zyl., in sehr gutem Zustand, 1 Victoria V 35 „Bergmeister“, Bauj. 54, 50 000 km, in ausgezeichnetem Zustand, außerdem 2 Tele-Gabeln und verschiedene Horex Regina-Rahmen, 1 neuen BMW R 25/3-Rahmen, sowie 1 Seitenwagenrad für S 350, gebremst, 2 M+S-Reifen 350—19 u. 1 V 35-Motor u. Einzelteile. Die Fahrzeuge und Teile werden wegen Räumung billigst abgegeben. Karl Holzwarth, 7111 Döttenweiler, Krs. Ohringen, Gde. Kleinhirschb., Tel. 0 79 42 — 81 38. 57 381

VERSICHERUNGEN

Spezial - Zweirad - Versicherungsbüro Hans Ehlert, 7073 Lorch, Postfach 10, Telefon 071 72/579. Für alle Zweiräder werden bis 50% Schadenfreiheitsrabatt, für Beamte, Arbeiter und Angestellte im öffentlichen Dienst zusätzlich 20% Vorausrabatt bei günstigen Grundprämien gewährt.

Anzeigen-schluß

für Heft 1/68

ist am 18. 12. 67

DAS **MOTORRAD**

