

Das MOTORRAD



Nummer 8. JAHRGANG
25. August 1956
17 PREIS DM 1.—
Postverlagsort Stuttgart

Die NSU-Rekorde

**Glühzündungen,
Nachlaufen, Dieseln**

Moped-Technik



TREUE ZUR QUALITÄT

ist für den BV
mehr als eine
verpflichtende Tradition:
sie ist die Grundlage
seines Wirkens

MOTORRAD
Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

Das Fachblatt für Motorrad-Fahrer,
Händler und Werkstatt

ACHTER JAHRGANG

HEFT

17

1956

INHALT

Bin ich ein Unfälle?	S. 577
NSU-Rekorde	S. 579
Seitenblick zur Mopedtechnik	S. 582
Noris-Ring	S. 584
Die ganz große Liebe	S. 585
Wieder mal Sattel und Sitze	S. 586
Jugend und Motor	S. 588
Wie's in den Wald hineinschallt	S. 589
Auf die Mischung kommt es an (IV)	S. 590
Opa Geuder erzählt	S. 592
Vom Main zu den Alpen	S. 594
Glühzündungen, Nachlaufen, Dieseln	S. 596
Reginald Armstrong	S. 597
Das aktuelle MOTORRAD	S. 598
Briefe an uns	S. 600
Südwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt	S. 604
Aber, aber, Herr Schmid!	S. 604
Ganz unter uns	S. 612

Herausgeber:

Paul Pietsch und Ernst Dietrich-Troeltsch

Schriftleitung:

Carl Hortweck (verantwortlich für den Inhalt)

Sachbearbeiter Sport: Eugen K. Schwarz

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

(14a) Stuttgart, Postfach 1042

Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart

das MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

*

Bin ich ein Unfälle?

Es ist schon nicht mehr selten, daß uns Leser diese Frage stellen. Bezeichnenderweise sind das aber ohne jede Ausnahme Leute, die erst vor 2—3 Jahren zum Fahren gekommen sind, sei es, daß sie sich entweder zum ersten Male in ihrem Leben ein Motorrad erwerben konnten, oder daß sie zwar vor dem Kriege ein Motorrad besaßen, aber durch die Ungunst der Zeit jetzt erst wieder zu einem Motorrad kamen. Genauso unabänderlich ist eine weitere Tatsache vorhanden: Jeder, der so fragt, fährt mindestens zwei und höchstens drei Jahre lang, meist sind die Leute nicht nur durch tatsächliche eigene Unfälle schwer beeindruckt, es ist mindestens zwischen den Zeilen herauszulesen, daß es außerdem auch noch sehr oft „gebrannt“ hat, daß also die Schreiber solcher Briefe nicht etwa nur durch die vorhandenen zwei bis drei wirklich ernsten Unfälle auf die Idee gebracht wurden, daß mit ihnen irgend etwas nicht stimmen könne.

Die Tatsache nun, daß sich ein Mann überhaupt Gedanken macht, daß er überhaupt auf die Idee kommt, vielleicht ein Unfälle zu sein, spricht schon für ihn. Obwohl man nun in solchen Fällen keine voreiligen Schlüsse ziehen und bei der Beurteilung sehr vorsichtig sein soll, habe ich doch den Eindruck gewonnen, daß die wenigsten dieser Leute das sind, was man unter einem Unfälle versteht, daß ihnen also höchstwahrscheinlich keine der bis jetzt als notwendig erkannten psychischen Voraussetzungen fehlt. Weil es aber sehr wichtig ist, hier sicher zu gehen, habe ich jedem der Anfrager empfohlen, sich einer Prüfung in der für ihn nächstgelegenen Psychologiemühle zu unterziehen. Zunächst aus dem Grundsatz heraus, daß man eben alles messen soll, was sich überhaupt nur messen läßt, weil man nur auf diese Art eine verlässliche Grundlage für weitere Überlegungen findet. Werden bei der Untersuchung Pannen festgestellt, dann dürften das bei den Leuten, die bei uns überhaupt angefragt haben, zumindest keine Charaktermängel sein, sondern meist physiologisch bedingte Mängel, bei denen Abhilfen möglich sind, wenn der Mangel erst einmal als solcher erkannt ist. Werden aber in der Psychologiemühle keine Webfehler festgestellt, dann ist das für den Betroffenen auch ein Fortschritt, er gewinnt dadurch ein gutes Maß der bereits verlorengegangenen inneren Sicherheit wieder zurück. Man braucht ja bekanntlich nur lang genug auf einen einzureden und ihm von Fehlermöglichkeiten viel vorzuquatschen, damit er Fehler macht — wenn jemand aber schon selber an der eigenen Fähigkeit zweifelt, dann gibt es überhaupt keine bessere Möglichkeit mehr, als ihm zu beweisen, daß alle Voraussetzungen da sind und daß es also irgendwoanders liegen muß, wenn er Versager produziert. Damit sind wir auch eigentlich schon beim eigentlichen Kern der Dinge angelangt.

Von verschwindenden Ausnahmen abgesehen, haben unsere Leser immer geschildert, welcher Art eigentlich die Unfälle waren. Gewöhnlich geschah das auch so offenerherzig, daß an der Darstellung nicht zu zweifeln war, man ist also wohl berechtigt, die geschilderten Tatbestände als wahr und nur sehr wenig gefärbt zu unterstellen. Dabei schält sich die nur auf den ersten Blick überraschende Tatsache heraus: In keinem Falle wurde gegen irgendeine Vorschrift verstoßen, der Mann war lediglich nicht in der Lage, eine durch Dritte hervorgerufene Gefahrenlage zu retten. Mehr oder weniger deutlich hatte jeder das Gefühl, daß der Fall aber zu retten gewesen wäre, und die Tatsache, daß die Lage eben nicht gerettet wurde, läßt nun die Leute an ihren eigenen Fähigkeiten zweifeln und bildet letzten Endes den Anlaß zu dem Brief an uns. Wir sehen uns also der Lage gegenüber, daß es eine vermutlich gar nicht geringe Zahl von Leuten gibt, an deren Verantwortungsbewußtsein wie an deren übrigen charakterlichen Eigenschaften überhaupt nicht gezweifelt werden kann. Diese Leute haben nur alles das auf sich wirken lassen, was man in den letzten Jahren pausenlos auf sie herunterprasselt, läßt, von „Fahr langsam, Liebling“ bis zu „— und was sagt Gott dazu?“. Keiner dieser Leute hat sich einfallen lassen, gegen irgendeine Vorschrift zu verstoßen, jeder war überzeugt, weit über die Vorschrift hinaus noch besonders gewissenhaft, genau und aufmerksam zu sein, es waren geradezu musterhafte Verkehrsteilnehmer, so musterhaft, wie sie sich ein besorgter Oberverkehrswächter überhaupt nur wünschen kann. Und dennoch hat es mehr oder weniger heftig gekracht, es hat in Abständen von wenigen Monaten gekracht, und es hat durchschnittlich erst nach etwa zwei Jahren Unfallfreiheit gekracht, wo man also von mangelnder Übung und mangelnder Fahrzeugbeherrschung eigentlich nicht mehr sprechen dürfte. Alle diese Leute sind regelrecht ohne eigene Verantwortung das geworden, was man Verkehrstopfer nennen kann. Jedes einzelne dieser Opfer hat aber das deutliche Bewußtsein, daß jede dieser Gefahrenlagen, die zum Bummer führten, doch eigentlich zu retten gewesen wäre — sonst hätte ja keiner diese Briefe geschrieben! Jedes dieser Verkehrstopfer weiß also genau, daß die Gefahrenlage, der er zum Opfer fiel, zu retten gewesen wäre, keineswegs etwa durch artistische Fahrkunst, sondern durch einfache Mittel. Wie kämen denn diese Leute sonst in die Lage, von sich selbst zu glauben, daß sie nicht mehr alle Tassen im Schrank hätten? Die Leute werden von dem Gefühl bedrückt, daß bei jedem Unfall tatsächlich noch irgend etwas ganz Simples zu machen gewesen wäre, daß sie aber nicht fähig waren, an eben dieses simple Etwas rechtzeitig zu denken. Dies alles, obwohl sie gegen keine Vorschrift verstoßen, obwohl sie bestrebt waren, sich so vorsichtig wie nur irgend möglich zu verhalten und obwohl sie glaubten, keineswegs mehr Anfänger zu sein.

Diese Sachlage könnte nun verblüffen, wenn nicht unlängst Dr. Munsch, der verantwortliche Leiter des sehr großen und mit ungewöhnlichem Aufwand arbeitenden Institutes für Verkehrspsychologie beim TÜV München — völlig unabhängig auf denselben Tatbestand gestoßen wäre. In der Sicht von Dr. Munsch offenbart sich der Tatbestand — ganz roh mit dem Maurerhammer auf wenige Sätze zurechtgeklopft — folgendermaßen: Wer zum erstenmal mit einem Fahrzeug umzugehen lernt, hat zunächst alle Hände voll damit zu tun, rechtzeitig im richtigen Maß die scheinbar zahllosen Hebel zu bedienen, die da vorhanden sind und bedient werden müssen. Er muß noch bewußt denken, um richtig zu kuppeln, zu schalten und so weiter, im Laufe von Stunden und Tagen entfällt aber das

UNSER TITELBILD: H. P. Müller startet auf Baumm II zur Rückfahrt auf der Rekordstrecke.
Foto: Wörner

Denken, die Bedienung des Fahrzeuges löst sich auf in Automatismen. Es sind also Vorgänge, die man zwar ausführt, an die man aber keineswegs bewußt denkt, Hände und Füße, Arme und Beine funktionieren automatisch, ohne dazu noch förmlich gedachte Befehle zu bedürfen. Erst wenn sich die gesamte Bedienungsarbeit in solche Automatismen aufgelöst hat, sprechen wir ja von der „Beherrschung“ des Fahrzeuges. Nach Munsch — und ich möchte daran keineswegs zweifeln — gibt es nun wie in der Fahrzeugbedienung auch im Verhalten gegenüber dem übrigen Verkehr solche Automatismen. Im Laufe einiger Monate erlebt man eine ganz bestimmte Zahl von Verkehrslagen, die sich immer wiederholen und die man anfänglich durch bewußtes Überlegen bewältigt. Wenn der Anfänger einen Ball rollen sieht, denkt er noch bewußt „hinterher Kind“, im Laufe der Monate wird das aber zu einem unbewußten Automatismus, er weiß dann gar nicht mehr, daß er überhaupt einen Ball gesehen hat und daß seine Finger ganz von selbst zu Kupplung und Bremse gewandert sind. Wenn man ihn 10 Sekunden später anhielt, würde er glatt abstreiten, daß er gerade einen Ball gesehen hat.

Offenbar verfährt es nun zu einer trügerischen Sicherheit, wenn die Bewältigung einer Vielzahl von Verkehrslagen automatisiert wird. Diese psychische Automatisierung reicht so ungefähr für das, was einem Durchschnittsfahrer im Laufe eines Jahres an unterschiedlichen Verkehrslagen zustoßt. Beim Vielfahrer dauert es weniger lang, beim Wenigfahrer dauert es länger, es ist eben eine bestimmte Zahl von Verkehrserlebnissen, die auf Grund schematisierter und automatisierter Abläufe erledigt werden. Genau wie im Kollerte auf eine Großzahl von Verlusten einmal ein Großgewinn fallen muß, so muß auch im Verkehr auf eine Großzahl durch Automatismen bewältigter einfacher Konstellationen eine bisher noch nicht erlebte Konstellation folgen, bei der die Automatismen nicht mehr ausreichen, wo es also infolgedessen kracht. Der davon betroffene Fahrer hat sich bis dato auf die Funktion seiner Automatismen verlassen, die angesprochene Lage ist für ihn neu, ein Automatismus ist infolgedessen dafür nicht vorhanden, und nun fährt er — ich sage ausdrücklich nicht „jagt“, denn der Mann fährt ja nicht schnell, er fährt ganz schlicht — völlig wehrlos in die Gefahrenlage hinein. Munsch nennt dieses Verhalten eine Panikhandlung — vermutlich ist es nach den Begriffen der Psychologen auch eine echte Panikhandlung, obwohl ich sie selbst keineswegs so nennen möchte.

Ich suche die Ursache für diese sogenannte Panikhandlung ganz woanders: Die Leute, die in den letzten fünf Jahren fahren gelernt und ihre Führerschein erworben haben, standen unter dem Einfluß einer wahrhaft erschreckenden Propaganda. Was hat man nicht auf diese Bedauernswerten alles eingeschwatzt? Es war doch so restlos alles gefährlich, der Tod fuhr pausenlos mit, die Welt war voller Totschläger und Mörder, in noch keiner politischen Propaganda, in noch keinem Kriege ist unausgesetzt so viel von Mord und Verbrechen geredet worden wie ausgerechnet in der Verkehrssicherheitspropaganda.

Aus dem Umgang mit eindeutigen Gefahren, etwa mit Kriegsgefahren, ergibt sich zweifellos, daß die Möglichkeit, selbst der größten Gefahr lebend zu entkommen, doch ganz beträchtlich ist. Man weiß eben, daß die weitaus meisten Opfer einer Gefahr von den Leuten gestellt werden, die die Nerven verloren haben. Man hat sich nun in Bundesdeutschland in den letzten fünf Jahren darauf beschränkt, die Hölle heiß und den Teufel schwarz zu malen, man hat also genau das gemacht, was man in Gefahrenlagen gerade nicht tun soll, ohne die Gefahr ins Übermäßige zu steigern. Gerade das, was man aber tun soll, hat man nicht getan: Man hat den Leuten nicht gesagt, wie man mit Gefahren fertig wird!

Es ist hier nicht der Platz, die Gründe dafür zu untersuchen, es genügt ein ganz kurzer Hinweis: Seht euch doch diese Leute an, die da so eifrig in Verkehrssicherheit machen! Ist da etwa einer darunter, dem man sich selbst anvertrauen möchte, wenn er am Steuer säße?

Es müßte allgemein das getan werden, was wir hier in unserem bescheidenen Rahmen seit Jahren tun — man muß den Leuten sagen, was für nicht alltägliche Gefahren es gibt und wie man mit diesen Gefahren mit einfachem Können fertig werden kann. Es gibt nämlich etwas, wovon man zwar in allen anderen Ländern, aber nicht bei uns Gebrauch macht: In fast jedem Menschen steckt der Ehrgeiz, das, was er tut, auch gut zu machen. Die Franzosen, die Italiener haben den Ehrgeiz, nicht etwa vorschriftsmäßig, sondern im Einzelfall gut zu fahren. Während man bei uns nur den einzigen Ehrgeiz hat, gegen keine Vorschrift zu verstoßen und im übrigen, wenn es gebumst hat, nur ja auf jeden Fall langsam genug gefahren zu sein. Kein Wort gegen die Automatisierung geistiger Abläufe, ohne diese Automatisierung wäre man nach einer Stunde entweder erledigt oder würde einem der Schädel zerpringen. Man darf sich aber von dieser Automatisierung nicht einlullen lassen und muß sich klar darüber sein, daß stete Aufmerksamkeit nötig ist, daß man also jeden Augenblick vor eine Lage gestellt werden kann, in der alle Automatismen und alle erlernbaren Regeln versagen, wo man also vermöge eigener Intelligenz Maßnahmen finden und treffen muß, die in keiner Verkehrsregel und in keinem Automatismus bis dato vorgesehen sind.

Das klingt ebenso gelehrt wie schwierig, sichtlich ist es aber doch zu realisieren, schließlich gibt es ja in rauen Mengen Leute, denen allenfalls in 10- und 15jährigen Abständen mal irgend etwas halbwegs Ernsthaftes zustoßt. Es kann sich also nur darum handeln, Möglichkeiten zu finden, mit denen man die Leute wachhält. Man muß den Mann daran hindern, sich auf seine Automatismen zu verlassen, man muß ihn daran hindern, geistig wegzutreten. Mir scheint es nun, als ob das ewige Gerede mit dem Langsam-

fahren gerade das geistige Wegtreten befördere — alles ist gut, was einen Mann am „verpennen“ hindert, nach meiner Überzeugung am besten ist das Schnelfahren. Umgekehrt bringen Geschwindigkeitsgebote alles das zur Wirkung, was zum „Einpennen mit offenen Augen“ führt, alle gefährlichsten Gefahren des Kolonnenfahrens treten dabei konzentriert auf.

Beim Fahren ist Konzentration alles, infolgedessen nützt auch alles, was zur Konzentration zwingt. Sicherheit besteht nun einmal in ewig wachem Mißtrauen. Allerdings muß dieses Mißtrauen auch gepaart sein mit technischem Können — ich habe den Eindruck, daß es in keinem Lande der Erde derart an elementarstem Können fehle wie ausgerechnet in Bundesdeutschland.

Da salbadert man nun jahrelang davon, einen wie großen Anteil die Oberholunfälle ausmachen. Gerade dieses jahrelange Gerede darum ist völlig wirkungslos geblieben; warum in aller Welt kommt aber keiner der Propagandisten auf die naheliegende Idee, daß man versuchen könnte, den Leuten einmal richtiges Überholen beizubringen. Mit dem pausenlosen Gerede „Fahr langsam!“ hat man bei uns Oberholunfälle doch geradezu gezüchtet. (Allerdings — um jemandem richtiges Überholen beizubringen, müßte man vorher selber fahren können.)

Wer sagt bei uns eigentlich den Leuten, wie man eine Kurve angeht und wie man aus einer Kurve wieder herauszieht? Es gibt bei uns Hunderte von Propagandisten, von denen ein jeglicher jede Woche mindestens einen gelehrten Artikel über Bremswege verbricht — ich habe aber noch nie eine Anweisung gelesen und noch nie davon gehört, daß irgendeinem Anfänger oder meinetwegen auch Fortgeschrittenem mit System beigebracht worden wäre, wie man etwa aus hoher Geschwindigkeit heraus sachgemäß bremst. Noch nie hat jemand gesagt, wie viele Möglichkeiten es eigentlich auf Blaubasalt und bei Glätte gibt.

Man hat nun schon jahrelang systematisch Angst gezüchtet, in den Leuten steckt zwar eine große Anzahl von Stichworten, mit jedem einzelnen Stichwort verbindet sich aber nur der Begriff tödlicher Gefahr. Mit nicht einem einzigen Stichwort verbindet sich der Gedanke, „es ist zwar nicht ganz einfach, aber mal kalt Blut, da ist dies und das immer noch drin, und wir wollen doch überhaupt mal sehen, ob wir da nicht doch noch mit heiler Haut herauskommen!“

Alle diese Leute, die uns da so besorgt fragen, ob sie denn nun wirklich Unfälle seien, sind im Grunde genommen eben keine Unfälle. Sie sind lediglich Opfer einer völlig wahn sinnigen Propaganda, die jede Einzelheit in völlig negativem Sinne behandelt. Wir haben zwar die weitaus größte Zahl von Verkehrsvorschriften, von Verkehrszeichen und sonstigen Reglementierungen, aber jede einzelne dieser Vorschriften und jedes einzelne dieser Zeichen ist doch im Grunde genommen negativ. Jetzt gerade ist man dabei, die gewichtigste negative Vorschrift einzuführen, nämlich neue Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dabei liegt doch die Folgerung auf der Hand: Zur größten Zahl negativer Vorschriften gehört unweigerlich auch die größte relative Zahl von Unfällen!

Man müßte doch so allmählich gelernt haben, daß die Verkehrsgefahren zwar jede einzelne gar nicht groß, daß sie aber doch so ungeheuer vielfältig sind, daß allein diese Vielfältigkeit durch Vorschriften und Regulative überhaupt nicht erfaßt werden kann. Die einzige Möglichkeit, mit Verkehrsgefahren fertig zu werden, besteht doch nur darin, in dem von der Norm abweichenden Einzelfall nach Maßgabe des eigenen Verstandes zu handeln, der nun eben einmal weit anpassungsfähiger ist als eine noch so große Zahl von Vorschriften. Man darf diesen Verstand nicht künstlich einschlafen, indem man den Leuten suggeriert, es genüge, eine mehr oder weniger große Zahl von Vorschriften zu befolgen. Man muß aber diesem spekulativen Verstand auch praktische Möglichkeiten in die Hand geben, man muß also den Leuten beibringen, ihre Fahrzeuge tatsächlich auszunutzen, auch Fahren ist eben etwas, was letzten Endes gekonnt sein will. Unsere ganze heutige Sicherheitspropaganda ist darauf abgestellt, den Leuten das Gefühl zu vermitteln, „ich bin ein rechtlicher Mensch, ich verletze um keinen Preis eine Vorschrift, und wenn ich in einen Unfall verwickelt werde, dann habe ich das Recht darauf, gekränkt zu sein, denn ich bin ja so brav gewesen“. Statt dessen müßten wir den Leuten beibringen: „Mehr als fünf Vorschriften auf einmal haben sowieso in keinem Kopf Platz, also sind Vorschriften Blei, du mußt von Fall zu Fall mit deinem eigenen Grips entscheiden, was zu tun ist, und wenn dir dennoch ein Unfall zustoßt, dann bist du eben ein Nichtskönner und solltest besser mit der Straßenbahn fahren, denn ein Sturz ist eine Schande!“

Alle unsere Leser, die auf Grund ihrer schlechten Erfahrung glauben, Unfälle zu sein, sind nach unserer Überzeugung gerade keine Unfälle, sondern Opfer einer völlig falschen Propaganda, die, statt Mißtrauen zu predigen und Kenntnisse zu vermitteln, aus Unfähigkeit nur eine Angstpsychose erzeugte, die man wahrscheinlich in kommenden Generationen als abschreckendes Beispiel einer psychologischen Fehlleistung zitieren wird. Die meisten sogenannten Unfälle sind Opfer einer Propaganda, die in den Leuten die völlig falsche Vorstellung erweckte, es genüge, irgendwelche Vorschriften zu befolgen, zu können brauche man aber nichts.

Propaganda ist zwar inzwischen in aller Welt zu einer Wissenschaft geworden, nur die deutsche Verkehrspropaganda wird von Verkehrsleuten gemacht, mit einem Erfolg, der ja täglich zu besichtigen ist.

Man kann eine Sicherheitspolitik nicht am Schreibisch ausdrücken — man muß in der Lage sein, alles das, was man anderen Leuten vorschreiben will, durch eigenes Vorbild zuvor auf der Straße zu beweisen. Wenn man das nicht kann, erliegt man der Gefahr, die eigene Unzulänglichkeit und die eigenen Neurosen zum Gegenstand der Politik zu machen.

C. Heisecke

REKORDE



Das Salz dieser Erde ist so alt wie die Menschheit selbst. Völker des Altertums verwendeten es als Zahlungsmittel, Marco Polo baute damit seine „Währung“ auf und die Äthiopier buken einst eine Art von Salzkuhen, mit dem sie Waren eintauschten oder bezahlten. Neu am Salz ist lediglich die Tatsache, daß sich die Technik des 20. Jahrhunderts seiner bedient, um hohe und höchste Geschwindigkeiten darauf zu erzielen, und zwar auf ganz simplem Kochsalz, wie es tagtäglich zum Würzen der Speisen verwendet wird. Auf purem Salz schraubte Wilhelm Herz mit der 500-cm-Zweizylinder-Kompressor-NSU den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord über die fliegende Meile auf 339 km/h hoch.

Besteigt man in New York ein Flugzeug nach Westen, erreicht man nach ungefähr 3800 km Flug Salt Lake City, die Hauptstadt der Mormonen, jener Sekte, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts von der amerikanischen Ostküste aufbrach, in einem Pionierzug die Rocky Mountains überwand und sich in einem riesigen Tal, dem Great Salt Desert, den großen Salzseen, niederließ. In schwieriger Arbeit gruben sie nach Wasser und gründeten eine Siedlung, Salt Lake City — Salzsee-Stadt — genannt. Nordwestlich von Salt Lake City breitet sich ein großer See aus, dessen Wasser einen Salzgehalt von 25% hat, man kann bequem auf dem Rücken liegend darin schwimmen und dabei Zeitung lesen, ohne unterzugehen. Der Great Salt Lake ist der letzte Überrest eines großen Meeres, das

sich vor etwa 100 000 Jahren von der Gegend des heutigen Salt Lake City bis etwa 200 km nach Westen hin, an die Staaten-Grenze zwischen Utah und Nevada, erstreckte und das 300 m tief war. Westlich und südwestlich des Great Salt Lake entstanden Salzseen in einer Ausdehnung von 4800 km, und zwar lagerte sich hier das Salz ab, während sich das Wasser einen Abfluß durch die Gebirge des Westens zum Pazifik schuf. Die wildromantischen Canyons zeugen in dieser Gegend heute noch davon. Quer durch die Salzüste von Salt Lake City aus genau nach Westen wurde Anfang des 20. Jahrhunderts eine Linie der westpazifischen Eisenbahn gebaut, zu der später noch eine Autostraße kam, der Highway Nr. 40, jetzt eine der Hauptverbindungsstraßen der amerikanischen Ost- mit der Westküste. 200 km Wüste hatten die Ingenieure während des Baues zu überwinden und Wasser war damals kostbarer als Gold. Deshalb wurde am Westrand der Wüste eine Bahnstation eingerichtet, zu der von dem 40 km entfernten Felsenberg Pilot Peak, wo man in relativ großer Höhe eine Süßwasserquelle gefunden hatte, in kühn angelegten Rohrleitungen das Wasser hingeleitet wurde. An dieser Station entstand, es war ungefähr im Jahre 1907, der Ort Wendover, heute Ausgangspunkt zu den berühmten Bonneville Salt Flats, die sich etwa 10 km nordöstlich des Ortes in einem Umfang von 320 qkm ausbreiten. Wendover würde mit seinen uralten primitiven Bretterhütten eine geradezu wundervolle Kulisse für einen Wildwestfilm abgeben, lediglich am Highway Nr. 40 wurden dort in den letzten Jahren einige moderne Tankstellen, Motels und die dazugehörigen Snak bars eingerichtet. Diese Anlagen werfen einen guten Verdienst ab, denn der Automobilist ist heilfroh, wenn er nach 200 km Fahrt endlich eine menschliche Siedlung vorfindet.

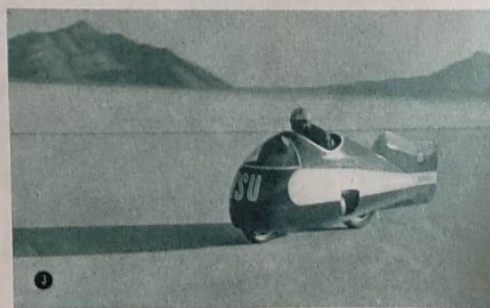
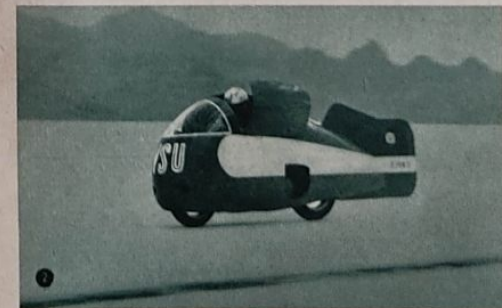
Wendover wurde noch durch etwas anderes bekannt: am Südrand des Ortes befindet sich eine große Air Base der amerikanischen Luftwaffe, dort wurden gegen Ende des Krieges jene Bombenbesatzungen trainiert, die die ersten Atombomben auf Hiroshima und Nagasaki abwarfen. Heute ist zwar wieder ein Düsen-Jäger-Verband dort stationiert, aber die Baracken, in denen die Atom-Flieger untergebracht waren, stehen verwaist da und in ihren leeren Fensterhöhlen wohnt das Grauen.

In den Motels von Wendover war die NSU-Expedition untergebracht, und von hier aus wurde das große Wagnis auf dem Salz vorbereitet. Die Bonneville Salt Flats, so genannt nach einem in Frankreich geborenen Captain der amerikanischen Armee, der die Rocky Mountains als erster überwand, sind die ideale Rekordstrecke, die man sich vorstellen kann. Es war im Jahre 1911, als sie Mr. Rishel, der heute Präsident des Auto-Clubs von Utah ist, zum ersten Mal mit einem Packard befuhr und dabei den Gedanken hatte, hier doch so eine Art Autorennen durchzuführen. Drei Jahre später wurde von dem Amerikaner Teddy Tezloff auf dem berühmten Blitzen-Benz, den vor ihm schon Oldfield und Barney gefahren hatte, auf dem Salzsee ein Geschwindigkeitsweltrekord 288 km/h für die fliegende Meile aufgestellt. Das war die eigentliche Geburtsstunde des Salzsees als Rekordstrecke und im Laufe der Jahre wurden hier die absoluten Weltrekorde für Automobile auf die heute gültige Höhe von 643 km/h geschraubt, gefahren 1947 von dem Engländer John Cobb auf seinem Raiton Special. Die Anzahl der hier gestarteten Angriffe auf den absoluten Rekord für Motorräder ist sehr gering, ja beschränkt sich eigentlich nur auf den letztjährigen Versuch des Amerikaners Allen, der mit einer englischen Triumph unter Kontrolle der South Californian Timing Assoziation bis an 311 km/h herangekommen sein soll. Ein Wert, der allerdings nicht anerkannt wurde, da keine FIM-Offiziellen oder eine von dieser Institution anerkannte Zeitsnahme anwesend war. NSU hatte die Salt Flats als Rekordstrecke gewählt, weil sie dem Fahrer das größtmögliche Maß an Sicherheit gewähren, denn die Fahrstrecke ist über 20 km lang und kann auch seitlich beliebig groß gehalten werden. (Übrigens sei hier noch einmal ausdrücklich erwähnt, daß die Bonneville Salt Flats nichts mit dem Great Salt Lake zu tun haben, der das ganze Jahr über ein See, also flüssig, bleibt, sondern ein Teil der Salzüste sind, während des Winters teilweise unter Wasser stehen und im Frühjahr abtrocknen. Die Bonneville Salt Flats liegen etwa südwestlich vom Großen Salzsee.) Was die Griffigkeit des Salzes betrifft, das einfach mittels einer hinter einem Lastwagen gespannten Eisenbahnschiene geglättet wird, so ist die von Beton unzweifelhaft größer, selbst wenn sich das Salz in einem Idealzustand befindet, was bei den Rekord-

1 Bild oben: Das ist Wilhelm Herz kurz vor dem Start zum Absoluten. Die Umgebung war für ihn nicht mehr vorhanden.

2 So fing Herz auf Delphin an, aber es ging nicht. Die Verkleidung öffnete sich von selbst und wurde deshalb umgebaut.

3 So sah der 500er-Delphin nach dem Umbau aus, und so wurden die Rekorde gefahren, natürlich Kopf in der Verkleidung.



4 Baum IV mit dem 250er-Motor stürzte bei der Probefahrt. Trotz 300 km/h und 750 m Flugweg kam das Fahrzeug wieder auf die Bahn und Herz stieg völlig unverletzt aus. Dieser Liegestuhl wurde nicht mehr eingesetzt.

jedoch ganz plötzlich auftritt und ebenso plötzlich wieder abflaut. Gegen Mittag und von Stunde zu Stunde stärker werdend, bildet sich Boden-thermik, die natürlich Böen in unmittelbarer Bodennähe erzeugt. Die Durchführung der Rekordfahrten verzögerte sich durch immer wieder aufkommende Gewitter, die mehr oder weniger starke Regenschauer mit sich brachten, dadurch wurde das Salz zu weich und war für Fahrten im Hochgeschwindigkeitsbereich wenig geeignet. Übrigens ist dieses häufige Auftreten von Gewittern bei begleitenden Regenschauern um diese Zeit in der Salzüste genauso wenig normal wie der winterliche Sommer in Deutschland.

Das Warten auf günstige Witterungsverhältnisse in der Einöde der Salzüste dürfte sich natürlich auf die psychische Verfassung eines Menschen, der beständig in völlig neue Geschwindigkeitsbereiche vorzudringen, nicht gerade günstig auswirken. Doch Herz und H. P. Müller hielten sich überraschend gut. Bemerkenswert ist vor allen Dingen die fast unwahrscheinliche Selbstbeherrschung und seelische Disziplin von Herz, der allerhand über sich ergehen lassen mußte, bevor die Rekordfahrt gelang. Zuerst einmal flog ihm bei Versuchsfahrten mit der unverkleideten Maschine bei über 200 km/h am Hinterrad acht Speichen raus, geradezu sensationelles Glück hatte er jedoch, als er mit dem Baum IV (es handelt sich hier um den mit dem 250 ccm Rennmax-Motor ausgerüsteten Liegestuhl) bei einer Windstille über 300 km/h stürzte, sich mehrmals überschlug und wie durch ein Wunder mit geringfügigen Verletzungen, und zwar Prellungen, die er selbst mit Arnika und Eiswasserumschlagen pflegte, davonkam. Die Mutmaßungen über die Ursachen dieses Sturzes waren vielfältig, jedoch scheint sich nach der Schilderung von Herz die Maschine vorne aufgeschaukelt, d. h. evtl. Auftrieb bekommen zu haben, wodurch das Vorderrad steuerungsunfähig wurde, denn wie Herz sagte, hatte er auf dem Vorderrad plötzlich keinen Steuerdruck mehr. Inwieweit die neue Maschine in Bezug der Schwerpunktverlagerung und der Veränderung des Nachlaufs von der ursprünglichen Baumsschen Konzeption abweicht, entzieht sich unserer Kenntnis. H. W. Bösch meinte jedenfalls dazu, daß das Baumssche Gedankengut noch nicht tot sei. Es tritt nun die Frage auf, ob der Baum IV im gleichen technischen Aufbau wie das von Herz verwendete Fahrzeug in der Lage ist, in Geschwindigkeitsbereiche um 340 km/h vorzustoßen. Fest steht auf alle Fälle, daß Herz der erste war, der mit dieser Maschine die 300 km/h überschritt. Man sollte nach unserer Meinung in der Beurteilung der Ursachen, die den Sturz

herbeigeführt haben, ungeheuer vorsichtig sein, denn Herz ist ein Fahrer, der sehr systematisch und mit sehr viel Überlegung an eine Aufgabe herangeht und sich keinesfalls Hals über Kopf in ein Abenteuer stürzt. Jedermann hätte wohl auch Verständnis gehabt, wenn Herz nach diesem schweren Sturz auf weitere Versuche verzichtet hätte. Er tat es nicht, sondern fuhr bereits zwei Tage später mit der 350 ccm-Delphin-Maschine Geschwindigkeiten bis zu 305 km/h und eine Woche danach den absoluten Weltrekord, wobei zu bemerken ist, daß er schon bei der 350 ccm-Fahrt den bestehenden Rekord des Neuseeländers Wright um 7 km/h verbesserte. Man muß also vor der Leitung von Herz die allerhöchste Achtung haben. Hierbei ist auch das Verhalten der verantwortlichen NSU-Leute anzuerkennen, die Herz in keiner Weise drängten, sondern die letzte Entscheidung ihm selbst überließen.

Die Salt Flats liegen 1400 m hoch in einer Landschaft, die etwas Mystisches an sich hat und von einer wilden Faszination erfüllt ist. In den tiefen Seitentälern findet man noch in die staubtrockene Erde eingegrabene Radschienen der alten Pioniere, die mit ihren Planwagen, Kind und Kegel viele tausend Kilometer, darunter 200 km Salzüste, einer neuen Heimat entgegenzogen. Wer diese Landschaft bewußt erlebt, betrachtet jene Zeit des „Wilden Westens“ mit ganz anderen Augen. Es waren wagemutige, tollkühne Männer, die sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts den amerikanischen Westen eroberten, um neue Heimstätten zu gründen oder Gold zu suchen.

Die Rekordversuche in den frühen Morgenstunden waren nicht nur ein sportliches, ein technisches Erlebnis, sondern vielmehr noch eine Offenbarung der Natur, die hier schon vor 1000 oder 10000 Jahren genauso ausgesehen hat. In der Wüste aus Salz ist alles tot und nur die majestätische Stille scheint zu leben. Gewaltig dann das Schauspiel, wenn die Sonne aus dem Salz hervorquillt. Ihr Kommen zuerst in zartem Rot, tiefem Violett und gleißendem Gold anzeigend, um schließlich, im Augenblick, wenn sich die Geburt des neuen Tages vollzieht, dämonisch in blutigem Purpur zu erglänzen. Das Salz dämert dann zuerst grau wie ein schmutziges Meer, aber wenn die Wüste im Westen abgrenzende Gebirge aus graubraunen Felsen abtasten, fängt sich das Licht in den Kristallen des Salzes und wird tausendfach reflektiert. Wenn in dieser unendlichen Weite, in der man fast die Krümmung der Erdoberfläche wahrzunehmen glaubt, plötzlich wie eine Rakete von einem anderen Planeten die stromlinienförmige Rekordmaschine auftaucht und mit donnerndem Brausen phantomgleich vorbeischießt, dann erzittert die Luft und das gewaltige Brausen schreit wie höllische Musik noch im Raum nachzuschwingen.

Nicht anders war es, als am Morgen des 4. August der große Augenblick gekommen war:

5 Uhr 15 wurde die Maschine startbereit gemeldet. An den vier längs der Strecke eingerichteten Meßpunkten hatte Germer dreimal 0 und einmal — in der Höhe des Zeitnehmerhauses — 0,5 m/sec. Windstärke gemessen. Herz startete zur Warmlaufahrt. Oben, am Wendepunkt, wurden Rennkerzen eingeschraubt, die Maschine noch einmal kurz kontrolliert und um 5 Uhr 27 begann Herz die erste Meßfahrt, die glatt und zur vollsten Zufriedenheit verlief. Nach kurzer Kontrolle trat er die zweite Fahrt an, denn die Meßstrecke muß innerhalb einer Stunde in beiden Richtungen durchfahren werden. Wieder ging alles glatt, doch wurde von den Lichtschranken kein Impuls gegeben, die Fahrt mußte also wiederholt werden. Erneut hatte Herz zu wenden und fuhr langsam, d. h. gemessen an der üblichen Geschwindigkeit relativ langsam, zurück. Als die Maschine einer erneuten Kontrolle unterzogen wurde, waren bis zum Ablauf der Stunde noch 15 Minuten und die Monteur arbeitete mit nervöser Hast, die Herz überbrückte, indem er gelassen und völlig ruhig meinte: „Immer mit der Ruhe!“

Dann unternahm er die letzte Fahrt und wieder bewältigte er die Strecke, obwohl das Salz oben nicht im Idealzustand war, glänzend. Dabei wurden an drei Punkten 0,5 und am Ende der Meßstrecke 1,5 m/sec. Wind festgestellt, doch der Wind kam zu spät, die Fahrt war geübt und es wurden folgende Werte gemessen: 1 km mit 338 km/h, 1 Meile mit 339 km/h, 5 km mit 336 km/h und 5 Meilen mit 328 km/h. Damit war der Rekord um ein so erhebliches Maß verbessert worden (41 km/h), wie es in der 36-jährigen Geschichte der absoluten Motorradweltrekorde noch nicht zu verzeichnen war.

Am Nachmittag des gleichen Tages trafen Russell Wright und Bob Burns ein. Während Burns der Kopf dieses Unternehmens ist, stellt Wright — der Herz' Rekord gehalten hatte — den bedenkenlosen Draufgänger dar, der Gas stehen läßt und abwartet, was kommt. Burns und Wright, der übrigens über keinen Bremsstopp verfügt, sondern ihre Maschine auf einer 7 m breiten Verkehrsstraße mit gewölbter Oberfläche und mehreren Kreuzungen erproben müssen, wollen es mit ihrer Vincent-HRD, die voll geschlossen gefahren werden soll, schmaler und höher ist, im Laufe der nächsten Zeit erneut versuchen.

Herz fuhr mit offener Karosserie, um einen besseren Kontakt mit der Umwelt zu haben (zwischen dem geschlossenen Deckel und dem Herzschen Sturzhelm waren nur 1 cm Luft) und durch entsprechende Verlagerung des Kopfes die Maschine in der Spurführung, also der Seitenstabilität, noch beeinflussen zu können. Das Salz hatte nicht die Griffigkeit des Betons und Herz mußte deshalb die Gänge fein säuberlich mit Gas wegnehmen, auskuppeln, schalten, einkuppeln und wieder Gas geben, hochschalten, während 1951 auf der Autobahn das Gas einfach stehenblieb und mittels Kurzschlußknopf der

Motorlauf zum Hochschalten unterbrochen wurde. Diese Art des Hochhaltens schafft natürlich eine kontinuierlichere Beschleunigung, während Herz auf dem Salz mit sehr viel mehr Gefühl das Gas dosieren bzw. die Kupplung einlassen mußte, denn die Kräfte, die bei der 110-pferdigen 500 ccm-Kompressor-Maschine auf die Hinterräder wirken, beeinflussen die Seitenstabilität, d. h. das Einhalten oder Ausbrechen aus der Spur ungefähr so, als würde ein Motorrad bei 50 km/h auf 16 m mit einem Rad abgebremst oder eine Maschine eine 45% Steigung hinauffahren. Um den Auftrieb des Vorderrades weitgehend zu reduzieren bzw. auszugleichen, waren die Luftzuführungskanäle zum Motor so gehalten, daß der Fahrtwind das Vorderrad niederdrückte, außerdem waren im Vorderteil der Karosserie noch Bleigewichte untergebracht. Dadurch wurde natürlich wiederum das Hinterrad entlastet, das Beschleunigen also noch schwieriger. Die Continental hatte für die Rekordmaschine Reifen der Größenordnung von 3,25x18 für vorne und 3,50x20 für hinten entwickelt. Die Entwicklung nahm ein Jahr in Anspruch und die Reifen waren für eine Sicherheit bis zu 420 km/h konstruiert. Auf dem eigentlichen Reifenskelett aus Kunstseide befanden sich noch einmal drei jeweils mit der Gummimischung 1 mm starke Kunstseide-Gewebe, die sämtlich für Abrieb vorgesehen waren und bis zum Abrieb auf den Unterbau noch Sicherheit boten. Das feine Längsprofil war ungefähr 1 mm tief. Da der Continental keinerlei Abrieb-Erfahrungswerte auf den Salt Flats vorlagen, war der Reifen auf einen gewissen Abrieb eingestellt. An Ort und Stelle wurde jedoch kein Abrieb gemessen. Der Spezialtreibstoff (Alkoholmischung) kam von Shell, das Öl von Castrol, Zündapparate und Kerzen von Bosch.

Während Herz die 250, 350 und 500 ccm-Maschine fuhr, blieben H. P. Müller die Fahrten mit dem Baum II vorbehalten, der jeweils mit dem 50 ccm-fremdgepumpten Zweitakter, dem 100 ccm und 125 ccm-Viertakter ausgerüstet war, mit denen H. P. Müller folgende Werte erreichte: 100 ccm: 1 km mit 222 km/h, 1 Meile mit 222 km/h, 5 km mit 220 km/h, 5 Meilen mit 221 km/h.

125 ccm: 1 km mit 241 km/h, 1 Meile 241 km/h, 5 km mit 239 km/h, 5 Meilen mit 240 km/h. H. P. Müller erwies sich als ein sehr perfektionierter Fahrer und erreichte er genau die theoretisch vorher ermittelten Werte. In diesem Zusammenhang ist noch interessant, daß Wilhelm Herz beim absoluten Rekord den Kilometer in beiden Richtungen bis auf 1/100 einer Sekunde genau die gleiche Zeit fuhr. Beim Abschluß dieses Berichtes waren die 250er-Rekorde, die nach dem Ausfall des Baum IV im Delphin gefahren werden sollen und die 50 ccm-Rekorde noch nicht angegriffen worden. Bei dem 50 ccm-Motor erwies sich die Kurbelwelle besonders beim Beschleunigen als nicht ganz schwingungsstabil.

Günter Moller

Die neuen Weltrekorde

gefahren auf den Bonneville Salt Flats

Klasse bis 50 ccm:	km/h	MPH
1 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	196 = 121,7
1 Meile fs.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	196 = 121,7
5 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	196 = 121,7
5 Meilen fs.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	195 = 121,1
10 km ss.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	134 = 83,2
10 Meilen ss.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	131 = 71,4

Klasse bis 75 ccm (mit 50 ccm-Motor):	km/h	MPH
1 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	196 = 121,7
1 Meile fs.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	196 = 121,7
5 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	196 = 121,7
5 Meilen fs.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	195 = 121,1
10 km ss.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	134 = 83,2
10 Meilen ss.	H. P. Müller (Baum II) 9.8	131 = 71,4

Klasse bis 100 ccm:	km/h	MPH
1 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 3.8	222 = 138,0
1 Meile fs.	H. P. Müller (Baum II) 3.8	222 = 138,0
5 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 3.8	220 = 137,0
5 Meilen fs.	H. P. Müller (Baum II) 3.8	221 = 137,5
10 km ss.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	180 = 111,8
10 Meilen ss.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	192 = 119,2

Klasse bis 125 ccm:	km/h	MPH
1 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	242 = 150,3
1 Meile fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	241 = 150,0
5 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	239 = 148,0
5 Meilen fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	221 = 137,5
10 km ss.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	199 = 123,6
10 Meilen ss.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	213 = 132,3

Klasse bis 175 ccm (mit 125 ccm-Motor):	km/h	MPH
1 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	242 = 150,3
1 Meile fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	241 = 150,0
5 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	239 = 148,0
5 Meilen fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	221 = 137,5
10 km ss.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	199 = 123,6
10 Meilen ss.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	213 = 132,3

Klasse bis 250 ccm (mit 125 ccm-Motor):	km/h	MPH
1 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	242 = 150,3
1 Meile fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	241 = 150,0
5 km fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	239 = 148,0
5 Meilen fs.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	221 = 137,5
10 km ss.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	199 = 123,6
10 Meilen ss.	H. P. Müller (Baum II) 7.8	213 = 132,3

Klasse bis 350 ccm:	km/h	MPH
1 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 2.8	304 = 188,5
1 Meile fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 2.8	305 = 189,5
5 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 29.7	295 = 183,0
5 Meilen fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 29.7	293 = 182,0
10 km ss.	H. P. Müller (Baum II)* 7.8	199 = 123,6
10 Meilen ss.	H. P. Müller (Baum II)* 7.8	213 = 132,3

Klasse bis 500 ccm:	km/h	MPH
1 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	338 = 210,0
1 Meile fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	339 = 211,0
5 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	334 = 209,0
5 Meilen fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	328 = 203,5

Klasse bis 750 ccm (500 ccm-Motor):	km/h	MPH
1 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	338 = 210,0
1 Meile fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	339 = 211,0
5 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	336 = 209,0
5 Meilen fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	328 = 203,5

Klasse bis 1000 ccm (500 ccm-Motor):	km/h	MPH
1 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	338 = 210,0
1 Meile fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	339 = 211,0
5 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	336 = 209,0
5 Meilen fs.	Wilh. Herz (Delphin III) 4.8	328 = 203,5

* Mit 125 ccm-Motor
fs. = fliegender Start (flying start)
ss. = stehender Start (standing start)

Die Rekorde wurden mit Solomachinen gefahren. (Alle Rekorde vorbehaltlich der Anerkennung durch die F.I.M.)

NSU verbesserte in der internationalen Rekordliste damit insgesamt 54 Rekorde; mit den noch bestehenden geliebten NSU-Rekorden besitzt NSU jetzt 62 Solomachinen-Rekorde, darunter alle Geschwindigkeitshöchstleistungen jeder Klasse.



5 Überall drang Salz ein, und die Maschinen mußten sehr sorgfältig abgepaßt werden. Hier das Fahrwerk mit dem 350er Motor.

6 Liegestuhl Baum II kurz vor dem Start mit H. P. Müller.

7 So sieht die ausgetrocknete Oberfläche des Salzsees aus. In diesem Zustand nicht für Fahrten geeignet, sie wird von einem Lkw mit nachgeschleppter Eisenschmelze geglättet. Streckenmiß (falls einer mal hinwill) ca. DM 4200,- für 14 Tage.

Fotos: Wörner (6) Schirner (1)

Auch MOTORRAD-Leser wollen's wissen:

Seitenblick zur Mopedtechnik

Das Moped heute und morgen

Als seinerzeit von der Zweiradindustrie der Begriff „Moped“ geprägt wurde, wollte der Gesetzgeber gar nicht recht mitmachen. Für ihn blieb es noch lange Jahre beim „Fahrrad mit Hilfsmotor“, und so behandelte er diese Fahrzeugart im wesentlichen auch immer als „Fahrrad“. Seit 1. Mai 1956 ist das anders: Das Moped gilt als „Kraftfahrzeug“, mit der Einschränkung allerdings, daß Autobahnen damit nicht benutzt werden dürfen und weder Führerschein noch Zulassung nötig sind.

So ändern sich die Zeiten! Heute hat sich wohl allgemein die Erkenntnis durchgesetzt, daß es sich beim Moped trotz der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h nicht um einen Behelf handelt, um ein „Hilfsfahrzeug für den armen Mann“, sondern um ein regelrechtes ausgewachsenes Kleinstmotorrad. Das einzige noch vorhandene Fahrradteil daran — der Pedaltrieb — ist denn auch der überflüssigste.

Es liegt die Frage nahe, wohin das Moped, dieses Volksfahrzeug im wahren Sinne des Wortes, steuern, wie es sich entwickeln wird, in welcher Weise es noch verbessert, verfeinert, veredelt werden könnte. Mit anderen Worten: Was kann heute der Moped-Konstrukteur überhaupt noch tun? Ist er in Anbetracht der gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitsdrosselung zur Untätigkeit gezwungen? Wir wollen sehen ...



1 Victoria hat an der Vicky IV eine Zweitstufen-Doppelglocke mit Bowdenzugbedienung. Erheblich brauchbarer als die sonst übliche Fahrradklingel.

2 Kettenkasten mit Ölfüllung, gleichzeitig als rechter Schwingerarm — und das Öl ist zugleich Getriebeöl! Nicht nur in dieser Beziehung stellt das Heinkel-Moped in der zunächst gegebenen Gewichtsgrenze eine optimale Lösung dar.



Der Motor

Bis zum 30. April dieses Jahres gab es weder für die PS-Leistung noch für die Höchstgeschwindigkeit eine gesetzliche Beschränkung. Nur der Hubraum war mit maximal 50 cm begrenzt. Um aber der drohenden Führerschein- und Kennzeichenpflicht zu entgehen, hatte sich die Zweiradindustrie schon vor Jahr und Tag zu einer freiwilligen Beschränkung auf 40 km/h in Gestalt von rund 1,2–1,4 PS bereitgefunden. Verkehrspolitisch war diese Entscheidung u. E. richtig, verkehrstechnisch falsch. Es ist verständlich, daß sich nicht jedes Werk an diese zwanglose Entscheidung gebunden fühlte. Infolgedessen wurden eine Zeitlang gedrosselte und ungedrosselte Mopeds nebeneinander auf den Markt gebracht. Gerade dies aber ermöglichte interessante Beobachtungen. Es zeigte sich nämlich, dem Fachmann übrigens keineswegs überraschend, daß die Hoffnung des Moped-Normalverbrauchers und auch die Versprechungen so mancher Werksprospekte nicht erfüllt werden konnten. Wie dachte man sich denn die Drosselung von Leistung und Geschwindigkeit? Primitiv gesagt, dachte man sich das so: „Da schneiden wir ganz einfach oben die Spitze ab und stopfen den Gewinn unten rein. Wir bekommen dann ein Moped, das rasant beschleunigt und steile Berge nimmt, aber eben bei 40 km/h aufhört.“ Da war es also wieder, das berühmte „Unten-was-drin“!

Leider wurde es nichts damit, und es wird wohl auch nichts damit werden. Sowohl die Zeit des Nebeneinanders von gedrosselten und ungedrosselten Motoren als auch die letzten Monate der gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung haben bewiesen, daß sich jede Drosselung der Spitze auch auf den unteren Drehzahlbereich drosselnd auswirkt. Mit anderen Worten: Das bei Vollgas langsamere Fahrzeug ist auch bei Halb- und Viertelgas müder! Dabei ist es offenbar gleichgültig, ob man den ursprünglichen Hochleistungsmotor durch Minderung der Kompression, durch eine Blende im Ansaugkanal, durch kürzere Ansaugzeiten, durch engere Düsen oder wie auch immer drosselt. Eine einzige Möglichkeit wäre denkbar, einem Motor die Spitze abzuschneiden, ohne zugleich die unteren und mittleren Drehzahlbereiche zu beschneiden: eine geschwindigkeitsabhängige Ansaugdrosselung durch einen am Getriebe ausgang anpackenden Fliehkraftregler. Der Regler müßte so einstellt sein, daß er erst knapp unter 40 km/h den Saugerschnitt einengen beginnt. Vom Getriebeausgang muß er ausgehen, weil er ja nicht drehzahl-, sondern geschwindigkeitsabhängig arbeiten soll; andernfalls würde die Drosselung ja auch im ersten Gang, also bei 10 oder 12 oder 15 km/h wirksam werden. Hier bietet sich die Möglichkeit neuer konstruktiver Feinheiten. Falls der Weg sich als nicht gangbar erweist, so sollte man aus der Not der gesetzlich erzwungenen Geschwindigkeitsbeschränkung wenigstens dadurch noch eine Tugend machen, daß man die Drosselung auf dem Wege über eine Geräuschdämpfung bewirkt. Daß manche Firmen hier noch einiges tun könnten, beweisen die erheblichen Unterschiede der Geräuschentwicklung zwischen den einzelnen Fabriken. Von diesen wenigen Möglichkeiten abgesehen, bietet der Moped-Motor kaum mehr Anreiz zu konstruktiver Betätigung; die durch das Gesetz erzwungene „Gleichschaltung“ sorgt ja doch für eine Nivellierung des Leistungsniveaus. Wir werden höchstwahrscheinlich feststellen müssen, daß künftig alle neugebauten Mopeds motorisch die gleiche Fahrleistung zeigen.

Beim Kapitel „Motor“ wollen wir gleich auf die Getriebe-Frage eingehen. Mopeds mit nur einem Gang, also ohne Schaltgetriebe, gibt es Gott sei Dank so gut wie überhaupt nicht mehr. Im Gegenteil, kürzlich ist das erste Dreigang-Moped (DKW-Hummel) auf den Markt gekommen. Es ist gewiß kein Zufall, daß dies zeitlich mit der gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung zusammenfiel. Wenn man nämlich bei einem so kleinen Motor wie dem im Moped trotz Beschränkung der Geschwindigkeitsspitze auch im unteren Geschwindigkeitsbereich volle Leistung behalten will, so kann man das nur, wenn man sich zu einem dritten Getriebe-gang entschließt. Dann kann man auch mit nur 1,3 PS den ganzen Fahrbereich zwischen 0 und 40 km/h ohne Drehmomentlücke überstreichen. Ein wirksames, aber natürlich nicht ganz billiges Verfahren.

Zum Kapitel „Motor“ noch eine Bemerkung am Rande: Wir mußten die erstaunliche Erfahrung machen, daß die neuen Mopedtypen mehr Kraftstoff verbrauchen als die alten. Noch vor einem Jahr durfte man mit 1,5 l/min mindestens 2,0, oft 2,3 und 2,4 Liter. So unglaublich es klingt! Je sie! Das geht natürlich nicht! Wenn sich schon der Käufer eines neuen Mopeds damit abfinden muß, daß ihm ein anderer Fahrer mit einer älteren Konstruktion womöglich den gleichen Fahrkasko davonzieht (weil hören, daß jener 1/2 oder 3/4 Liter weniger Benzin braucht) als er selbst mit dem neuen, modernen Fahrzeug. Dies also sind die mageren Möglichkeiten konstruktiver Arbeit auf dem Gebiete des Mopedantriebs! Versuch einer geschwindigkeitsabhängigen Drosselung, Geräuschminderung, Verbrauchsminimierung.



3 Wenn schon viele freilegende Kabel und Bowdenzüge, dann bitte so saubere Ölenführung wie hier bei Victoria.



4 Moto-Wiesel 1950. Das waren Ansätze, aus denen wirklich etwas Geheißes hätte erwachsen können. Aber die Gewichtsgrenze hat alles zerschlagen — bis die Solidität des alten Motorfahrrades erreicht ist, ist es noch ein langer Weg. Auf jeden Fall ist das Moto-Wiesel auch heute noch einen gewissen Blick wert: solide Vordergabel, vernünftige Reifengröße, niedriger Schwerpunkt, Hinterschwing, kräftiger Aufbau ohne Rücksicht auf Gewicht — und keine Tretkurbel.

Das Fahrwerk

Eines ist offensichtlich: Das Moped mit ungefedertem Hinterrad wird vom Markt verschwinden. Die Federung des Hinterrades ist nämlich nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit (wäre es nur dies, so könnte man aus Preisgründen beim „Volkmoped“ darauf verzichten und sie nur beim „Luxusmodell“ bieten), sondern der Fahrer- und Verkehrssicherheit. Ebenso offensichtlich ist beim Vorderrad der Übergang von der Teleskop- zur Schwinggabel. Nur eine sehr aufwendige, sehr stark gebaute Telegabel entgeht nämlich der Gefahr des Klemmens, kann dann allerdings recht wirksam sein. Leider läßt sich aber bei manchen Schwingenkonstruktionen ein außerordentlich unangenehmes Tauchen beim Bremsen des Vorderrades beobachten, ein In-die-Knie-Gehen, welches die Vorderbremse so gut wie unbenutzbar macht. Hier wäre ein Ansatzpunkt für konstruktive Betätigung.

Da wir einmal bei den Bremsen sind: Was für gewaltige Unterschiede lassen sich da feststellen! Von „hervorragend“ bis „völlig unbrauchbar“ geht die Skala der Mopedbremsen. Wir möchten auf die Nennung von Namen verzichten, müssen jedoch die Industrie ganz energigebig bitten, hier nur Allerbestes auf den Markt zu bringen. Das Moped ist — wir sagten es schon — kein „Fahrrad mit Hilfsmotor“, sondern ein „Motorrad mit Hilfspedal“. Und wenn es auch kaum über 40 km/h läuft, so darf und muß man doch voll wirksame Bremsen hinten und vorn erwarten. Mag mancher Fahrer noch immer an die Sage vom „Überschlagen“ beim Vorderradbremmen glauben, mag mancher vom Fahrrad her gewohnt sein, daß die Rücktrittbremse nur bei gewalttätigem Pedaldruck wirksam anspricht — das ist kein Grund, nun allen Mopedkäufern nichts Besseres zu bieten. Wir werden deshalb nicht müde werden, in unseren Textberichten (in ROLLER und MOBIL) schlechte Bremsen als schlecht und gute Bremsen als gut zu bezeichnen.

Wo bietet das Fahrwerk sonst noch Möglichkeiten der Verbesserung? Wir möchten da vor allem auf die Nützlichkeit des geschlossenen Kettenkastens mit Ölfüllung hinweisen. Das verlängert durch die Zwangs-schmierung und durch Abkapselung von Regen, Dreck und Staub die Lebensdauer der Kette sehr erheblich, spart Pflegearbeit (nicht alle Mopedfahrer sind fanatische Putzer und Bastler!) und vermeidet das Verschmutzen der Kleidung. Weiter sollte man in gewissen Werken einmal das Augenmerk den Vibrationen zuwenden, welche deren Fahrzeuge bei höheren Tourenzahlen entwickeln. Wir kennen Mopeds, bei denen es schier unmöglich ist, Vollgas zu fahren, weil das Gekribbel und Gekrabbel in Sattel und Lenker unerträglich ist. Das ist natürlich ein unmöglicher Zustand; denn ein Fahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h wird und muß nun einmal im wesentlichen mit Vollgas gefahren werden. — Und zum Schluß eine Kleinigkeit: Immer wieder empfinden wir es als unangenehm, wenn der Lenker eines Mopeds in seinem seitlichen Einschlag unnötig eng begrenzt ist. Man muß ein Moped nun einmal oft im Keller mit seinen engen und winkligen Gängen unterstellen, muß es durch Haustüren, um Ecken und auf schmalen Gartenwegen entlangbalancieren. — Kurzum, man möchte es wie ein Fahrrad schieben können (wennleich es keines ist). Und es ist wirklich nicht einzusehen, warum dies durch einen zu knapp gesetzten Lenkeranschlag erschwert wird.

Die Ausstattung

Hier liegt vor dem Konstrukteur (allerdings auch vor dem Kalkulator des Werkes) noch das weiteste Feld. Was kann man da nicht alles erleben — selbst an neuesten Typen! Dabei handelt es sich keineswegs immer, sondern im Gegenteil nur selten um Mängel, deren Behebung mit nennenswerten Kosten verbunden wäre. Daß sie dennoch nicht behoben werden, liegt vermutlich ganz einfach daran, daß diejenigen Leute, welche in den Betrieben etwas zu sagen haben, ihre Mopeds gar nicht fahren, sondern einen Wagen vorziehen, und andererseits diejenigen, welche das Moped fahren — das sind die Werksfahrer —, nicht auf die Ausstattung achten, sondern nur auf Motor und Fahrgestell.

Wir können uns kurz fassen und einige Mängel andeuten, welche sich immer wieder feststellen lassen, sei es bei diesem, sei es bei jenem Modell: Sättel, die keine Sättel sind, sondern Marterinstrumente; Tankverschlüsse, die entweder siebenundzwanzigmal gedreht werden müssen, che sie sich abheben lassen, oder die nicht gedreht werden können, ohne daß man sich an einer Tankleiste die Knieel aufschrammt, oder die nur mit Gewalt zu öffnen sind; Benzinhähne, an die man nur mit akrobatischen Verrenkungen herankommt, von einer Bedienung während der Fahrt (zum Umschalten auf Reserve) ganz zu schweigen; Tankausflußröhren, die so bemessen sind, daß die Reservebenzinmenge kaum für 15 km reicht (auch ein Moped muß nach Umschalten auf Reserve noch mindestens 30 km weit fahren können, denn die Entfernung zwischen den Tankstellen ist für Mopeds keine andere als für jedes andere Fahrzeug); Werkzeugkästchen, die nicht regendicht abschließen, oder solche, die aus den Nähten platzen, wenn man sich erdreistet, mehr als zwei Gabelschlüssel hineinzupacken; Tachometer, die keine Meßuhren sind, sondern Schwindelunternehmungen, weil sie 10, 12, ja 15% zu viel anzeigen; Ständer von geradezu lachhafter Primitivität und entsprechender Unbrauchbarkeit; Steckschlösser, die an unmöglicher Stelle sitzen und wiederum vom Fahrer akrobatische Verrenkungen verlangen, oder solche, die nur mit List und Tücke zu drehen sind, oder jene unpraktische Sorte, bei denen man nach dem Öffnen den schärftankigen Steckkloben samt Schlüssel in der Hosentasche mit sich herumtragen muß, statt daß der Kloben immer am Fahrzeug bleibt und dort zum Abschließen nur gedreht wird; Auspuffe, die ihre ügigen Abgase haarscharf auf den Ständer pusten, ihn vollkommen eindrecken und so das Schwereck des Fahrers verderben, oder die auf das Hinterrad zielen, was weder dem Gummi noch dem Aussehen des Fahrzeugs besonders dienlich ist; Bowdenzüge und Kabel, die entweder in häßlicher oder in hinderlicher Weise verlegt sind; Luftpumpen von geradezu lächerlicher Förderleistung (in den Mopedwerken hat man natürlich Druckluftanlagen, da pumpt keiner mit der Hand); Gepäckträger, die praktisch unbenutzbar sind; Drehegriffschaltungen, bei denen der erste Gang nur mit List und Tücke zum Einrasten zu bringen ist; Verchromungen, die keine sind (ein Moped steht nun einmal auch bei Regen und Schnee oft im Freien); die Fabrikanten müssen sich damit abfinden und sich darauf einstellen, Der Hinweis auf Vaseline und dergleichen ist keine Hilfe, sondern Ausrede ... Ferner: Wie wäre es, wenn man endlich ein Signalinstrument erfindet, das von den anderen Verkehrsteilnehmern gehört wird? Wenn man sich zu der von aller Welt so dringend erhofften Normung gewisser Teile entschließt, zum Beispiel der Speichen, der Felgen, der Rücklichter? Wozu überhaupt noch den 2-Zoll-Reifen mit seinem primitiven Fahrradventil neben dem viel wirksameren und haltbareren 2,25-Zoll-Reifen mit seinem Motorradventil, das ein maßgenaues und müheloses Aufpumpen an der Tankleiste erlaubt? Und schließlich: Warum hier und da noch immer die etwas antike „Auf-Wunsch-Lieferung“ und entsprechen (und dergleichen)?

Teile wie Schloß, Gepäckträger und dergleichen? Hier sieht, speziell auf dem Gebiet der Ausstattung ließe sich noch allerlei tun. Jedenfalls ist dem Mopedkonstrukteur auch jetzt, nach den neuen gesetzlichen Einengungen, noch ein weites und dankbares Feld gelassen.

Dipl.-Ing. G. Wehmann

Wieder mal was über

Sättel und Sitze

Wer Simas Fahrbericht von der R 50 gelesen hat, dem ist bestimmt nicht der Schreckschrei entgangen, mit dem er die vorübergehende Verwendung einer Sitzbank statt von vier vorhandenen Sätteln kommentiert hat. Dies steht zu einem Teil im Widerspruch dazu, was ich bisher über Sitzbänke bemerkt habe. Wir kennen zwar sehr wohl die Vorzüge, die Sitzbänke gegenüber Sätteln zu bringen vermögen, haben allerdings noch immer die Einschränkung gemacht, daß die Sitzbank auch richtig konstruiert sein müsse. Zu erinnern wäre in diesem Zusammenhang noch an die Artikelfolge über Sitzbänke in den Nummern 22 und 23/55, zu der ein Nachtrag jetzt wohl an der Reihe wäre.

Der ursprüngliche Sitz auf der Resident war rund 30 cm breit und bestand in seinem Aufbau aus einem Stahlsling, besetzt mit einer großen Zahl von Zugfedern, auf diesen wiederum 30—40 mm Schaumgummi. Diese geringe Sitzbreite von 30 cm erwies sich als Anordnung von Horrex, wir stellten damals in Homburg an Ort und Stelle fest, daß 30 cm eben nicht ausreichen. Deshalb hat uns dann anschließend zwei Musterstühle gemacht, einen wiederum mit 30 cm Breite, aber mit verstärktem, sehr viel steiferen Randfedern, und einen zweiten mit 35 cm Breite. Wir haben damit jetzt wirklich reichlich Versuche gemacht, und ich kann sagen, daß die normale Bank mit den verstärkten Randfedern immer noch nichts nützt. Deshalb ist es die Idee, die wir jetzt gemacht haben, daß wir ein Stuhl auf Langstrecke, es ist damit jetzt einwandlos bewiesen, daß ein Stuhl derselben Sitzkonstruktion die Breite eben doch einen überaus großen Einfluß hat und 35 cm neunzehnmal die Mindestbreite sind, die ein Stuhlsitzer gebrachter Polstersitz aufweisen muß.

An dieser Sitzbreite ist nun der Sattelhersteller – im vorliegenden Falle also Dentsel – völlig unbeschädigt, denn diese Sitzbreite wird ja im Motorradwerk festgelegt. Dort führt man auch nicht etwa darauf herum, sondern eine Mustermaschine stellt entweder im Direktionszimmer oder zumindest im Flur davon, jeder läuft dran vorbei und jeder sagt „nicht gut“ oder „nicht miserabel gut“. Nur auf diese Weise sind bis jetzt alle Sitzbänke bei allen Motorradfirmen viel zu schmal gemacht worden. (Es



Inneneinrichtung des Denfeld-Sitzes der Resident. extra breites Versuchsstück.

Denfeld-Bank mit federndem Mittelsteg, Federspannung nachstellbar.



586

gibt allerdings Ausnahmen: Die manövrier Einzelstühle der kleinen Zündapp werden neuerdings die Einzelstühle der Oetzonen-MZ sind nicht nach Linie, sondern nach Bequemlichkeit gemacht worden und wesentlich breiter als 35 cm.) Wenn die Sitzbreiten schon im Direktionszimmer bemessen worden sind, dann trat noch als weiterer Uebelstand hinzu, daß gerade die Sitzbreite zu den Dingen gehört, die man von Entwicklungs-fahrern nicht ausprobieren lassen kann. Entweder sind diese Burschen so hart geprügelt, daß sie überhaupt nichts mehr merken, oder hören man eben nicht auf sie und infolgedessen wagt schon keiner mehr, hier irgendwelche Beanstandungen vorzubringen. Was aber wirklich gespielt wird, sieht man zuweilen im Gelände, da fangen die Werksfahrer jetzt an, auf die schönsten und derzeit breitesten Sitzbänke auch noch dicke Schaum-gummipolster zusätzlich aufzuschneiden. Diese Auflagen machen den Sitz dann natürlich so breit, wie er eigentlich sein müßte — man sieht, daß zuweilen eben doch einer auch von selber merkt.

Das, was nun St. Simeon auf seiner R. 50 vorübergehend montiert hatte und in seinem Entschliessungsschreiben veranlaßte, war eine rund 30 cm breite Bank, die ebenfalls aus einem Stahlgerüst mit Federkörper und relativ dünner Auflage bestand. Er bekam denn auch prompt vom Mittelrat der Bank die besagten Stöße ins Kreuz. Damit wären wir wieder einmal bei der Grundratsfrage gelandet, ob man eine Sitzbank aus einem Stahlrahmen mit Federkörper aufbauen soll oder aus einer absolut steifen Schale nur mit Schaumgummi- oder Filzauflage.

Der Stahlrahmen mit Federmatratze und dünner Schaumgummiauflage sitzt auf den ersten Block bestehend aus. Die Federn sehen weich aus, sie sind auch weich, gegen den Sitz wäre — genügende Breite vorausgesetzt — nichts einzuwenden, wenn man tatsächlich da sitzen würde, wo dies vom Konstrukteur gedacht ist, nämlich genau in der Mitte der Matratze. Leider tut man das aber nicht, man rutscht immer mal ein bisschen vor und ein bisschen zurück. Sobald man nun zurückrutscht — was man offenbar doch recht häufig tut — sitzt man nicht mehr auf der Federkörper, sondern auf dem hinteren Stahlsteg. Auch das spürt man zunächst nicht, denn über dem Steg befinden sich ja immerhin noch runde 25–30 mm Schaumgummi, man spürt die Härte dieses Steges erst, wenn das Hinterrad mal einen besonders harten Fahrbahnstoß bekommt. Dieser Stoß braucht aber durchaus nicht so hart zu sein, daß die Hinterfeder durchschlägt. Es genügt ein Stoß, der die Hinterfeder zu ungefähr zwei Drittel ihres nutzbaren Hubes belastet. Diese Stöße waren es nun, die bei Simas dieses Entzerrungs hervorriefen. Zwar rutscht man nun auch ein bisschen vor und ein bisschen zurück, aber nicht in der Hinterkante diesen harten, unannehmbaren Stahlsteg, den spürt man sogar wesentlich deutlicher als man beim Denfeld-Sitz den hinteren Stahlsteg spürt, aber wenn da ein Stoß durchkommt, dann federt eben zunächst mal der Sattel zurück. Beim festangebundenen Sitz wie bei der Resident kann aber nichts federn, infolgedessen kriegt man den harten Stoß, durch 25 mm Schaumgummi kaum gemindert, glatt ins Kreuz.

Von dieser grundsätzlichen Schwäche einer Sitzbank mit stählernem Steg weiß man bei Denfeld aber sehr wohl, es gibt dort nämlich eine Doppelsitzbank, deren Mittelsteg federnd ausgeführt ist, wie unser Bild zeigt. Hier mag man sich getrost auf den Mittelsteg setzen, er benimmt sich beinahe so gut wie die Hinterkante eines gefederten Sattels. Ich sage vorn etwas summarisch, man bekäme bei einer Sitzbank den Stoß in Kreuz. Natürlich bekommt man ihn ins Kreuz, das ist aber bei weitem nicht das

Sieht das etwa plump aus? Kein Mensch merkt, daß das 5 cm breiter ist als die Serie.



Die Sozia ist bei Bänken und festen Einzelsitzen immer höflich dran, ihr Sitz fällt meist zu schmal aus.



Unangenehmste in der Sache. Ungewöhnlich viel niederrächtiger ist, daß man eben die Härte des Stahlteiges, in dem die Federn eingehängt sind, so unangenehm zu spüren bekommt. Hier scheint eine grundsätzliche Unterlegenheit des Bauprinzips mit **Stahlrand** und **Federkörper** zu liegen: Man ist bei dieser Bauausführung gezwungen, genau mitten auf dem Federpaket zu sitzen und darf sich ja nicht einfallen lassen, etwa auf die Hinterranke des Stahlteiges zurückzuweichen.

Die Erfahrung zeigt nun aber auch noch, daß es sich hier keineswegs etwa um eine zu dünne Schaumgummi-auflage handelt. Das Sitzbrett der englischen Triumph ist wahrhaft spartanisch gepolstert, da sein höchstens 50 mm Schaumgummi-auflage drauf, die liegen auf einer auf einer absoluten flachen Blechplatte. Da ist also keinerlei Stütze und keinerlei Kante, die sich unangenehm bemerkbar machen könnte. Die spartanische Bank der englischen Triumph ist ausgesprochen bequem, sie zeigt, daß es in Tat und Wahrheit gar nicht die Stöße sind, die bis ins Kreuz durchkommen, unangenehm ist lediglich der Druck, den eine schmale Blechkante gibt, auch wenn man sie noch so gut polstert.

Auf Grund unserer nunmehrigen Erfahrung mit dem abgeänderten, breiten Denfeld-Sitz auf der Resident können wir einigermaßen endgültig zwei Feststellungen treffen:

1. Ein brauchbarer Motorradsitz muß mindesten 35 cm breit ein, ganz gleich, wie er auch in seinem inneren Aufbau beschaffen sein möge, und wie dick die Polsterung sein möge. Jeder Zentimeter unter und überhalb von 35 ist von oben, dem Sitz, dann nicht nur un bequem, sondern führt zu ernsthaften Beschwerden. Jeder, der über 35 ist aber noch beileibe kein Luxus, er kommt der Langstrecke brauchbarkeit unmittelbar zugute, 38—40 cm für den Fahrersitz sind das, was man wahrhaft bequem nennen kann.

2. Wenn ein Sitz mit der Maschine starr verbunden, also nicht wie ein Sattel mit der Maschine federnd verbunden ist, dann darf dieser Sitz keine schmalen Stege enthalten, weil sich diese schmalen Stege durch jede Polsterung durchdrücken und unangenehm fühlbar werden. Eine völlig flache Pflanne mit noch so dünner Polsterauflage ist dann unbedingt einer Rahmenkonstruktion mit Federkörper, aber auch schmalen Kanten vorzuziehen.

Es fragt sich nun noch, warum man auf einer schnellen Maschine denn überhaupt noch eine Sitzbank verwenden soll, wo doch ein Sattel zuweilen noch besser ist. Eine richtig aufgeführte Sitzbank ist also, eine glatte Pflanze mit mehr oder weniger dicker Schaumgummiunterlage, frei von drückenden Stegen und dergl., fängt zwar harte Fahrbahnstöße nicht so heraus wie ein gefederter Sattel — es kann also schon mal passieren, daß einem die Zähne ein bißchen schlackern, wenn man durch ein tiefes Schlagloch rauscht — ich selbst habe aber vor allem bei Schwingenmaschinen einen bedeutend sicheren Kontakt mit der Maschine als bei einem Sattel. Man kann das unmittelbar auch bei Wettbewerbsmaschinen beobachten, wenn diese bei Geschwindigkeitsprüfungen über nicht sehr gute Pisten gejagt werden: Die Hinterräder bleiben bei Maschinen mit Bänken deutlich besser am Boden als bei Maschinen mit Sätteln. Das ist ja auch leicht einzusehen, weil sich nur bei einer Maschine mit Bank die Masse des Fahrers unmittelbar zur Masse beziehungsweise zum Trägheitsmoment der Maschine addiert, während sonst zwischen dem Sattel und der Maschine noch ein gewisses Spiel besteht. Bei einer Federbank die die Sitzfläche des Sattelfeders erreicht, drücken sich die Federbeine wieder zusammen, das Hinterrad springt ab und die Maschine bewegt sich insgesamt unter Zusammenrücken der Sattelfeder gegen den Fahrer. Ist aber der Sitz starr mit der Maschine verbunden, also keine

Sattelfeder vorhanden, dann müssen die Federn der Hinterbeine die gesamte Stoßenergie schlucken, der Fahrer spürt zwar einen stärkeren Stoß als bei einer Federlosen Sattel, das Hinterrad kann aber nicht abspringen. Sehr deutlich sah ich dies vor zwei Jahren beim Schlüßrennen der Sechstage-Fahrt in Wales, da ich gerade eine Startbahn auf dem aufgelassenen Feldflugplatz bot, dazu gerade die richtige Möglichkeit. Ich habe mich auf der R. 69 mit der Hass-Bank-Methode, glatte Pfanne mit dicker Schaumgummiauflage —, ganz entschieden wohler als mit Sattel gefühlt, ich hätte die Glatteisstraße Ingolstadt—München wahrhaftig nicht mit einem Sattel fahren mögen.

Ich bin also nach wie vor der Meinung, daß eine Sitzbank – sofern sie richtig konstruiert ist – es erst erlaubt, eine moderne Schwingenmaschine voll auszunützen. (Es sei denn, man mache die Sattelfeder so breit, daß sie erst anspricht, wenn der Federweg der Hinterbeine völlig erschöpft ist). Man soll aber auch den zweiten Vorteil einer langen Sitzbank nicht gering achten, auch dann nicht, wenn man kürzere Beine hat als ich: sie habe oder als Klacks sie hat: Schon nach einer halben Stunde Fahrzeit ist es kostbar, wenn man ein bißchen zurückschlutschen und die Beine in eine etwas andere Lage bringen kann, ganz gleich, ob das nun auf der Solo-Maschine ist oder auf dem Gespann.

Wenn Sie mich umgen - ich bin nach wie vor für Bank, aber sie muß breiter genug sein und sie muß richtig gemacht sein.
Dabei ist es offensichtlich doch gar nicht einmal gesagt, daß ein genügend breiter Sitz auch plump aussehen muß. Sieht der breite Denf-Sitz auf der Resident etwa plump aus? Ich wette, daß einer auf Anbieten den normalen breiten Denf-Sitz von unserer 35 cm breiten Versuchsausführung überhaupt nicht unterscheiden kann, wenn man ihn nicht messen läßt. Die Bilder zeigen das ja wohl hinreichend deutlich. C. Hertweck

Da sieht man, wie verschieden die Erfahrungen an ein und denselben Maschinen aussehen können. Die Versuchsbedingungen sind ja auch keineswegs gleich: C. H. ist ca. 1,95 groß und wiegt bestimmt 95 kg, ich bin 1,67 und wiege wohl um 70 kg. Deshalb war ich eigentlich Sitzbänken gegenüber immer recht nachsichtig und habe nie so ganz begriffen, wie um Hertzoch sich so fürchtbar über manche „Marterbänke“ aufregte. Nun läuft die Sache plötzlich anders herum: Mir stoßt an ganz schnellen Maschinen schon seit langem die Sitzbänke merkwürdig dumm auf, so dumm, daß ich schließlich Sitzbänke nur noch bis 90 km/h hinzunehmen neige. Während C. H. sich nun plötzlich gerade da auf dem Sattel nicht wohl fühlt, wo er mir als einzige Lösung erscheint. Hier steht die Meinung gegen Meinung — ich bin aber jederzeit bereit, auf Sitzbänke auch für schnelle Maschinen zu schwören, wenn mir einer eine Vorführung die etwa an R. 50/R. 69 die Sattelleigenschaften übertrifft. Diese Sitzbänke müßte nicht nur Fläche und Polsterung, sondern auch einen gewissen Federweg bieten. Mag eine verhältnismäßig weiche Sattelfederung vielleicht, wie C. H. schreibt, im Gelände eine Hinterrad-Hoppelerei begünstigen, so möchte ich doch auf der Straße auf keinen Fall darauf verzichten. Deshalb nach wie vor: an ein schnelleres Motorrad, das mir gefallen soll, gehört ein ausstärkender Sattel — oder die zukünftige Wundersitzebank, falls sich wirklich und endlich einmal ein Motorradwerk entwickelt, der Konstruktion des Sitzes die gleiche konstruktive Aufmerksamkeit zu widmen wie etwa den Spülvorgängen im Zylinder. Denn darüber sind wir uns absolut einig: bei den Sitzen wird noch viel zu sehr nach Auge und Daumenpeilung gearbeitet — daß der Sattel vorläufig noch besser ist, beweist ja nur, daß man auf dem Sitzbänkekonstruktions-eifrig genug war.

Dr. Simon

Dr. Sims.

Warum nicht so?

Dieser Mann mochte keine nassen Beine, aber auch keine Ofenbleche. Also kam er auf das, was immer mal wieder jemandem einfällt: Transparenter Schmutzschutz. Bleibt zwar nicht ganz unsichtbar und altert auch sichtbar, gibt aber der Maschine keinesfalls das klobige Aussehen wie die Ofenbleche und ist leicht zu ersetzen. Durchaus eine Lösung, wenn auch, wie gesagt, schon in dieser oder anderer Form dagewesen, für Mopeds sogar irgendwo käuflich zu haben, wobei ein Sturzbügel den Schmutzschutz regelrecht einrahmt.

Der Sturzbügel ist im übrigen auch etwas, über das man mal reden muß. Im Ausland sieht man die Dinger recht häufig, sie geben der Maschine ein wuchtiges Aussehen, und mancher mag sie vor allem an den Boxer-Twins, weil sie die Zylinder schützen können. Da muß man aber sehr vorsichtig sein: Ich traf neulich eine BMW, die hatte einen sehr schwer gebauten, fast massiven Sturzbügel, und der Besitzer war sehr stolz darauf. Mit Unrecht, denn ein verzogener Rahmen gibt eine teurere Reparatur als ein angeknackter Zylinderkopf oder sogar

ein abgerissener Zylinder. Der allzu starke Sturzbügel hält nämlich beim Sturz u. U. besser als der Rahmen, man sollte das Bügelmaterial unbedingt so wählen, daß da nichts passieren kann — und das ist dann wiederum so dünn, daß nicht viel Schutz erwartet werden darf. Wir sind hier also nicht für Sturzbügel; wer sie dranhaben mag, muß sich darüber klar sein, daß die Sache eine negative Seite hat.



Jugend und Motor

Wir lasen diesen Artikel in Heft 1/56 der Zeitschrift »Jugendwohl«, herausgegeben vom Deutschen Caritas-Verband, und wir drucken ihn hier mit freundlicher Genehmigung des Caritas-Verlages nach. Daß einmal ein Psychologe in so verständnisvoller Weise das wichtige Problem besprochen hat, ist ein Verdienst, und wir hoffen, daß der Artikel vor allem von denen beachtet wird, die von Amts wegen über die hier angeschnittenen Fragen Bescheid wissen sollten.

Nach den zur Zeit in Deutschland geltenden Bestimmungen können Jugendliche unter achtzehn Jahren keinen Führerschein erwerben. Die Jugend ist damit ausgeschlossen von der selbständigen Benützung und Steuerung eines motorisierten Fahrzeuges. Seit dem Erscheinen des Mopeds, dessen selbständige Benützung auch dem Sechzehnjährigen gestattet ist, kann diese Feststellung immerhin so korrigiert werden, daß die heutige Jugend kein motorisiertes Fahrzeug mit größerer Leistungsfähigkeit steuern darf. Aus dem Umgang mit der Jugend weiß man, daß diese Tatsache von den jungen Menschen als hart und ungerecht empfunden wird, weil sie sich der Aufgabe, welche die Steuerung eines motorisierten Fahrzeuges — auch mit größerer Leistungsfähigkeit — stellt, durchaus gewachsen fühlen. Die Stellung zum Motor ist kein nebensächliches Thema in der Begegnung der Generationen. Die gesetzgebende Generation wird immer wieder von Zeit zu Zeit überprüfen müssen, ob die geltenden Bestimmungen von gestern der Mentalität der heutigen Jugend noch gerecht werden. Diesem Zwecke dienen auch die nachfolgenden Gedanken.

Das innere Verhältnis des Jugendlichen zum Motor

Gesetze und Veränderungen werden jeweils von den Erwachsenen aufgestellt, und zwar aus dem Schatz ihrer eigenen inneren Erfahrungen mit einem Gegenstand. Im Lebenslauf der Gesellschaft von heute spielt der Motor aber eine wesentlich andere Rolle als im Leben der Jugendlichen. Der Motor ist in der Jugend der jetzigen älteren Generation erst geschaffen worden. Erst langsam drang er in die Öffentlichkeit vor, auf die Straßen, in die Fabriken und Werkräume, und erst viel, viel später in den Haushalt. Er ist somit ein Wesen, das die ältere Generation nicht vorfindet als vertrautes Utensil ihrer Kinderstube, dessen Handhabung man vom Vater und den großen Brüdern abschauen konnte in langen Kinderjahren, sondern ein Wesen, das sich, gleichsam aus einer fernen, fremden Welt kommend, fremdartig in seinem Charakter, von außen her in das Leben der damaligen Menschen und vor allem der damaligen, alles Fremde mythisierenden Kinder hineindrängte, die bereit waren, entsprechend ihrer Entwicklungsstufe, dem Neuen magische Kräfte zuzuschreiben. Die ersten Motorkindgenossen glücken den Zauberern der Märchen und Geschichten. Lange Zeit überließ man den tätigen Umgang mit dem Motor eigens dafür bestimmten Menschen: dem Chauffeur, dem Fabrikmechaniker, also dem exklusiven Spezialisten. Er allein »verstand« den Motor. Die Höchstgeschwindigkeiten spürten nur mit Stöhnen, Verwunderung und immer mit mehr oder weniger Angst die Wachen des Motors nach außen; daß sich Bilder in Bewegung setzten, Maschinen plötzlich anfangen zu stampfen usw. Dem Motorfremden überkam (und überkam auch heute noch) dabei ein eigenartiges Gefühl, ähnlich dem, das jeder empfindet, wenn er neben einer dampfenden, stompelnden Lokomotive stehen muß. Das Verhalten der Maschine wird von Sinn und Psyche des Menschen übernommen, in seinem Gehalt mißdeutet und erscheint auf der menschlichen Ebene als Zittern, das aus der Angst kommt. Der Unfahrer weiß nie, ob das Ungeheuer nicht plötzlich etwas tut, was »einen erledigt«.

Motor und Mensch sind sich mehr und mehr entgegengekommen: sie haben gleichsam gemeinsame Charakterzüge bekommen. Dennoch: wenn auch der Mensch mit der Zeit Schritt halten mußte, wenn man sich einen eigenen Wagen zulegte und den Chauffeur entließ, auch jetzt, wo der Motor im Familienkreis seinen Platz hat, da er gleichsam ein Haustier geworden ist, auch jetzt bleibt er der älteren Generation vielfach noch ein im letzten fremdes Wesen, mit dem man zwar bei normalem Funktionieren umgehen kann, das aber gerade beim Ansetzen seine ganze Rätselhaftigkeit zeigt, und das uns im Moment der Gefahr in jene kindliche, an magische Kräfte glaubende und darum zitternde Haltung wirft, aus der heraus der Mensch sich nur selten aus den Griffen herumhantiert. Dies, weil der Motor beim Erwachen des kindlichen Geistes nicht vorgefunden wurde, weil das Kind ihn nicht in langen Jahren im Schutze des starken Vaters durch Verstehen in seiner mythischen und magischen Wirkung überwinden und damit zu einer vertrauten, dienenden Kraft in der Einheit des Lebensvollzuges machen konnte.

Unsere Kinder finden schon bei der Geburt den Motor vor, schon im Bereiche des vertrauten Menschen, der Mutter. Dadurch, daß er zum selbstverständlichen Familienutensil geworden ist, zum eifrigen, guten Helfer der Mutter, zum freundlichen Kobold, ist er von Anfang an keine Projektion einer magischen Welt. Er hat keine Hintergründigkeit. Er rückt Projektion einer magischen Welt. Er hat keine Hintergründigkeit. Er rückt neben Katze und Hund in die Rolle eines lieben Haustieres, mit dem man spielend umgeht, vor dem man nie Angst hat. Schon der Säugling hört Tag für Tag das gleichmäßige Summen und Brummen des Staubsaugers, der Waschmaschine und anderer Haushaltsmaschinen. Das Kleinkind klopft um das drollige Wesen herum, das da aus allen Ecken und Enden des Stubs aufsteigt, Papierschneitl verschlingt und dabei noch an die Spielsachen heran will, wenn sie nicht schnell aufgeräumt werden. Der junge Volksschulbub erlebt dasselbe von der Familie her bekannte Wesen draußen auf der Straße in mannigfachen Variationen. In unwillkürlicher Aufmerksamkeit belauscht er die Gespräche der Erwachsenen über ihre Motordröner und Wagen; er beobachtet das Hantieren am Motor; aus eigenem Antrieb erwirbt er sich das Wissen um Aufbau und Funktion, weiß um Zündkerzen, Vergaser, Hubraum, Kolben usw., kennt die verschiedenen Fabrikate, deren Vorzüge und Schwächen, versteht die Launen des Motors, die den eigenen Bubeläuten so verwandt sind. Ohne Schule, ohne Lehrer, ohne pädagogische Maßnahmen und Erziehungsmittel wird hier ein umfangreiches Wissen erworben, und zwar meist nicht oberflächlicher Art, das nur das Hantieren ermöglichen soll (damit gerade begnügt sich der Erwachsene, der sich ein Fahrzeug »zu legen muß«), sondern ein tiefgehendes, das auch die Grundgesetze der Physik und Chemie einschließt. Weil der junge Mensch durch diese Beherrschung den Motor »versteht«, kann er Störungen in der Funktion, fremde Geräusche usw. nicht nur in ihrer Tatsächlichkeit konstatieren, sondern er weiß auch, worin die Ursachen liegen, zumindest hat er die Voraussetzungen für eine vernünftige Suchrichtung nach den Ursachen, was man beim erwachsenen Fahrer oft nicht voraussetzen kann. Die Kinder bewegen sich, wenn sie vom Motor reden oder bei Reparaturen helfen dürfen, nicht in einem fremden Raum, in dem ihr Beden oder Tun nur durch Zufall einmal die Gesetze dieses Raumes richtig trifft, sondern in einem vertrauten, wesenverwandten Raum, in welchem man sich nur nach quantitativer, ein größeres Wissen und eine bessere Handgeschicklichkeit erwerben muß und ohne weiteres auch erwerben kann. Welche Seltsamkeit in einem Bubelherzen, wenn er als Helfer einspringen kann, wo die Mutter hilflos, weil eben nicht »verstehend«, vor ihrem streikenden Apparat steht! Ihn ist der Motor wie ein Kamerad, mit dem man in vertrauter Weise umgeht, und der Benzin- und Ölgeruch (die Erwachsenen sagen Gestank) ist wie der Körpergeruch eines Freundes, mit dem man zeltet. Man kann sagen: Obwohl (oder weil) der Motor seine magische Hintergründigkeit für unsere Jugend verloren hat, obwohl er erklärbar und verstehbar geworden ist, ergreift er in unserer Gegenwart wie kaum ein anderes Faktum die emotionalen Kräfte des Kindes schon, begeistert sie zu Leistungen des intellektuellen Erbens und wird neben der Liebe und zeitweise weit mehr als die Liebe zum Sammelpunkt aller Sehnsüchte, die auf die Zukunft gerichtet sind. Darum drängt es den jungen Menschen auch so sehr, das zu realisieren, zu betätigen, zu benutzen, zu besitzen, was innerlich längst sein Eigentum geworden ist.

Das innere Verhältnis des Jugendlichen zum Tempo

Der Mensch hat in der kurzen Zeit von rund 150 Jahren sich mit ganz neuen Geschwindigkeiten auseinandersetzen müssen, nachdem jahrtausendlang das Pferd die höchsten Anforderungen an ihn stellte. Der Abstand zwischen Motor und Pferd ist unvergleichlich größer als der von Pferd zu Fußgänger. Dennoch: bis jetzt hält der Leib das Tempo, wie es etwa das Auto ihm überträgt, ohne Zusatzgeräte aus, und es steht zu erwarten, daß er auch noch höhere Geschwindigkeiten auf der Straße aushalten wird. Anders reagiert die Seele auf die Zunahme der Geschwindigkeit. Die Seele muß sich mit jeder Erhöhung erst innerlich auseinandersetzen. Es gibt einen gewissen »Temporäum«, innerhalb dessen sich ein Mensch wohlfühlt. Bei »Untertempo« fordert ein komplexes Gefühl aus Unruhe, Langeweile und Verdrängung eine Steigerung, und bei »Übertempo« ein anderes aus Schwindel und Grauen eine Herabsetzung der Geschwindigkeit. Dieser Temporäum verlagert sich immer mehr nach oben, d. h. es vollzieht sich eine seelische Angleichung an ein höheres Tempo im Menschen. Im Straßenjargon wird die für eine Zeit jeweils typische Tempohöhe in der bewundernden Feststellung ausgedrückt, die sich junge Burschen zurufen und die in der Kindheit der älteren Generation noch hießen: Der hat vierzig Sachen drauf! Die Skala stieg dann über achtzig, »Sachen« zu hundert, hundertundzwanzig und ist neuerdings bei etwa hundertundfünfzig angelangt. Nicht alle Fahrer folgen diesem Zug nach oben. Die meisten, vor allem die älteren, siedeln sich bei einem

Wie's in den Wald hineinschallt ...

Man geht nicht mehr ohne Hut — na ja, ich habe keinen, aber der Werbeslogan trifft doch recht gut die Tendenzen unserer Wirtschaftswunderzeit: Man wird wieder feiner, guter, Anzug wird geschätzt, korrektes Auftreten erwartet. Man kann das als unwichtig abtun, man muß sich aber darüber klar sein, daß es ein Zug der Zeit ist — und daß Motorradfahrer vielleicht auch deshalb gegenüber den Auto- und Rollerfahrern in der allgemeinen Einschätzung abfallen, weil sie sich allzu wenig um ihr äußeres Auftreten vor und nach der Fahrt kümmern. Viele Motorradfahrer glauben, daß es ihr gutes Recht sei, überall in Motorrad-Klamotten aufzutreten, weil sie eben kein anderes Fahrzeug haben. Nun ist ihnen dies Recht nicht abzustreiten, man sollte aber doch daran denken, daß man normalerweise eben nicht so auftreten würde — und man sollte sich doch einmal Gedanken darüber machen, ob man nicht doch etwas zu gedankenlos und nachlässig wurde. Zumal es eigentlich doch kein Vergnügen ist, etwa eine komplette Schloßbesichtigung im Hochsommer mit schlappigen Überhosen zu absolvieren. Mir wäre das zu heiß, und ich verstehe auch nicht, wieso jemand die volle Motoradluft beim Zu-Fuß-Gehen überhaupt anhaben mag. Noch weniger aber verstehe ich, wieso die gleichen Leute, die in mehr oder weniger abenteuerlicher Vermummung allerseits als Motorradfahrer erkenntlich sind, dann doch bei jedem kleinen Regenguss jämmerlich unter den Autobahnbrücken stehen. Gisenia-Hose oder auch nur Gamaches über normalen langen Hosen und Halbschuhen, darüber ein Marquardt-Mantel oder ähnliches, oder aber ein guter Motorradanzug (z. B. von Klepper, oben die »Paddeljacke«!) oder etwas in der

Art des Barbour — darunter kann man sich sehr ordentlich anziehen, und man kann das Zeug auch abstreifen, ohne man Wasserkanäle durch die Wurstube zieht. Ein feuchter Waschlappen in der Ecke des Tankrucksacks oder in einer Tasche ist bestimmt mitzunehmen, es langt durchaus, um die größten Dreckspuren einer 500 km-Fahrt zu tilgen und die Ohren sauber zu machen. Man sollte sich auch darüber klar sein, daß eine Sozia nicht hübscher wird, wenn sie sich ihr Haar auf der Landstraße zu Zotteln hat wehen lassen — es kann doch nicht so schwierig sein, sich irgend etwas auf den Kopf zu setzen, schon aus Sicherheitsgründen. Das ganze ist im übrigen eine Sache der Geschicklichkeit. Mander lacht zwar über das Bemühen vieler Rollerfahrer, in Kleidung und Auftreten einfach die praktischen Gegebenheiten des Zweiradverkehrs zu ignorieren, aber die äußerst unterschiedliche Stellung der Öffentlichkeit zu Roller- und Motorradfahrern sollte doch zu denken geben, denn es gibt jetzt die Roller doch immerhin gut fünf Jahre, ohne daß eine Angleichung eingetreten ist. Man muß also doch wohl nicht unbedingt so auftreten, als säße man noch auf der Maschine. Für einen echten Kennfahrer wird man doch nicht gehalten, und wenn die Kleidung nun mal gar nicht zum Anlaß paßt, dann ist auch die Gefahr der Lächerlichkeit nicht fern. Man denke an die Geschichte von Bonmark, der einen Assessor bemerkte, der im Amt Sporen trug. »Herr Assessor, reiten Sie doch mal in die Registratur und holen Sie mir die Akte sowieso«, sagte er, und der Assessor kam künftig ungesporen ... Nun kann ich gut verstehen, wenn einer sagt, er wolle sich seine guten Sachen nicht auf dem Motorrad verderben. Soll er auch nicht. Aber er soll sich doch ein paar Gedanken darüber

machen, wie er sich am besten einrichtet, und was er sich zu kaufen hat. Da gibt es jetzt zum Beispiel die Dralon-Hosen, die zwar über 60 DM kosten, aber auch dementsprechend haltbar, ganz einfach zu waschen und im übrigen mit einer wahrhaft eierjacksche Versehen sind. Und eine Lederjacke muß ja schließlich nicht so bocksteif und viel zu kurz sein, wie es die Dinger mit den Schulterstücken meist sind, sondern es gibt ja auch hüftlange weiche Lederjacken mit und ohne Wollrand in dem bekannten amerikanischen Schnitt, die unter jedes Motorrad-Überzeug passen, viel angenehmer zu tragen und gar nicht so furchtbar teuer sind. Ich trage eine Rohlederjacke, die ich mal im Schlußverkauf für 56 DM gekauft habe, jetzt über ein Jahr, ohne daß sie nennenswert gealtert ist. Man muß sich nur mal umschauen, statt einfach zu kaufen, was vorn im Laden hängt und was die anderen tragen.

Wenn wir gegen die Vorurteile kämpfen wollen, die uns das Leben schwer machen, so müssen wir an alles denken — und da ist die Sache mit der Kleidung bestimmt nicht der letzte Faktor. Und wie gesagt, auch hier kann man Geschicklichkeit beweisen. Wenn man wie ein Wilder auftritt, kann man sich nicht allzusehr wundern, wenn man dafür gehalten und nicht für voll genommen wird.

Im übrigen sollte man aber auch nicht in den umgekehrten Fehler verfallen: Wer mit flatternden Hemdsärmeln Motorrad fährt oder im hellbeigen Popelineumantel durch Regengüsse steuert, macht es auch falsch. Zum Schlafen gehört der Schlafanzug, zum Wettbewerb das Lederzeug, zur Vorstandssitzung der Schlippe. Alles zu seiner Zeit.

Das mußte mal gesagt werden.

gewissen Tempo an, das sozusagen ihr »Leibtempo« wird, auf das sich ihre Reaktionssicherheit einstellt. Ein höheres Tempo wird nur noch mit innerer Unsicherheit verkräftet, erweckt Angstgefühle und wird darum bald wieder verlassen. So scheint jede Generation — bei der raschen Entwicklung der Geschwindigkeiten kann das Wort Generation höchstens einen Altersunterschied von etwa 10 Jahren bedeuten — ihr reaktionsfähigeres Tempo zu haben. Die nachfolgende Generation empfindet das »Leibtempo« der vorhergehenden als unerträglich langsam und langweilig. Ja, sie verliert geradezu die Fahrserheit bei diesem »wesensfremden« Tempo. Es geht ihr wie einem, der gewohnt ist, große Strecken in schnellen Zügen zurückzulegen, und der nun in einen Personenzug hineingeraten ist. Er kann es darin kaum mehr aushalten. Jede neue Jugend überwindet das Tempo ihrer Eltern. Jede Elternzeit findet »ihre« Tempo für das richtige und tragbare. Aber jede Jugend kann »ihre« Tempo auch nur erhöhen bis zu dem technisch zu ihrer Zeit möglichen Maße, das dann das für sie typische Maß wird. Aber dieses Maß will die Jugend auch erreichen, und es gibt innerseelische Mächte, welche die Jugend zwingen, sich dem Tempo zu verbinden. Jugend ist Entwicklungszeit. Das bedeutet innere Unruhe, biologische und psychische Unruhe, Sturm und Drang, Lust, den Augenblick zu verlassen und die Zukunft entgegenzuströmen. Aus dieser Grundsituation führt sich die immer wieder einmal durchbrechende Sucht zum Rasen. Die Kinder suchen diesen Temporeisatz: sie springen, was ihre Füßchen hergeben, kreiseln, rutschen. Auch das Lieblingswort von Kleinkindern ist: sausen und surren. Die radfahrende Jugend vollbringt, was sie lange genug ersehnt hat. Aber es sind Grenzen gesetzt durch die beschränkte Leistungsfähigkeit des Leibes. Auch in dieser Hinsicht hat die Technik das »Mangelwesen Mensch« verbessert, indem durch die Erfindung des Motors die Kraft von diesem gegeben und der Mensch nur die steuernde Funktion behalten hat. Jede Jugend erobert im Rahmen der technischen Möglichkeiten »ihre« Tempo, erlebt dieses als Ausdruck der inneren Unruhe, stellt sich in der Reaktionsfähigkeit auf dieses Tempo ein, das aber von der jeweils älteren Generation nicht mehr bejaht, sondern als Rase bezeichnet wird.

Der Motor als Ersatz für den Umgang mit dem Tier:

a) Der Motor als Ersatz für das Tier allgemein: Prof. Kaihacker hat vor kurzem erst darauf hingewiesen, daß zwischen Kind und Tier eine uralte, uralte Zuneigung bestehe. Wer mit Kindern umgeht, weiß auch von eigener

Erfahrung um diesen Tatbestand. Je kleiner, d. h. je animalischer die Kinder noch sind, schon wenn sie noch selbst wie das Tier auf allen vieren gehen, suchen sie die Nähe des Tieres, ergeben sich mit ihm in ein unermüdliches und unerschöpfliches Gespiel, teilen mit ihm ihr Brot und haben nichts dagegen, wenn das Kästchen oder das Hündchen wie das Brüderchen aus derselben Tasse trinkt und vom selben Brote abbiebt. Kinder kriechen ohne Hemmung auch in den Hundestall und verbringen dort mit ihrem Tierfreund ganze Nachmittage, wenn der Erwachsene nicht stirbt, und sie sind auch ohne weiteres bereit, dem Tierbruder einen Platz in ihrem Bett anzubieten. In der früheren primitiven und noch in der heutigen bürgerlichen Lebensweise kann das Kind diesen ursprünglichen Drang zum Tier noch stillen. Das Kind in der Stadt muß zumeist ohne diesen emotionalen Kontakt aufwachsen: es ist kein Hund da, meist auch keine Katze, und nicht einmal die Mäuse fühlen sich bei uns wohl. Manche Kinder nehmen symbolische Tiere zu sich ins Bett, den Waldi aus Stoff und den Bär aus Holzwerk. Sie machen ihnen sorgsam Platz und achten darauf, daß sie gut zugeordnet sind. Aber Waldi und Bär leben nicht. Sie geben kein lebendiges Echo. Man kann sagen, daß bei fast allen Kindern der uralte Drang zum Tier nicht gestillt werden kann. Das Kind hat kein lebendiges Wesen, zu dem es seine Freude, seinen Ärger, seine Lust und Langeweile zu tragen vermag, an dem es — das ständige Untergeordnete und Gehorchensmüssende — erlebt, daß es auch etwas bedeutet, mehr ist, Launen aussprechen und seine Zärtlichkeit üben kann. An der Art und Weise, wie die Kinder mit den Tieren umgehen, kann man ablesen, wie die Eltern mit den Kindern umgehen. Man muß also sagen, daß in der Seele der meisten Kinder eine emotionale Lücke entstanden ist, dadurch, daß unsere Kinder nicht mehr die Möglichkeit zum irdigen und täglichen Umgang mit dem Tier haben. Jede seelische Lücke drängt aber nach einer Ausfüllung, nach Erfüllung — wenn es nicht anders geht — auch durch einen Ersatz. Als solcher bietet sich der Motor an. Er wird geliebt und gepflegt und wird trocknet und gehetzt, je nach Laune und Stimmung. Stundenlang ohne Langeweile kann man mit ihm umgehen. Man fühlt sich wohl bei ihm. Er saugt gleichsam Seele in sich hinein. Bei heranwachsenden Buben gibt es oftmals geradezu ein Oszillieren ihrer Wünsche zwischen Hund und Motor. Sie möchten einen Hund und einen Motor oder einen Hund oder einen Motor: kurz, sie möchten etwas Lebendiges oder Lebensähnliches, das ihnen gehört, mit dem man die inneren Erlebnisse teilen, mit dem man herumtollt, mit dem man stille, wortlose Zwiesprache halten kann. Das ist das Tier, und das ist als Ersatz für das Tier der Motor. ►

Auf die Mischung kommt es an (IV)

DKW-BSA

Als ich Heft 10 Seite 360 gelesen hatte, holte ich mein Fotoalbum hervor und sah mir meine DKW/BSA noch einmal an. Dann fiel der Entschluß, Ihnen ein paar Bilder und einige Zeilen zu schicken. Da mein Vater schon über 25 Jahre jeden Tag Motorrad fährt, bin ich sozusagen mit dem Motorrad groß geworden und fing schon früh mit Basteln an. 1952 war ich gerade 18 Jahre alt. Bei dem Basteln und den Schwierigkeiten, die unterwegs immer auftreten, lernt man sehr viel und kann auch später mit einer neuen Maschine vernünftig umgehen. Mein Vater kam durch Zufall an eine wassergekühlte 500 DKW

von 1930, welche ich auch einige Zeit fahren konnte. Der gleichmäßige elastische Lauf, die sehr gute Beschleunigung beeindruckte mich sehr. Nach einiger Zeit kam dann die DKW/BSA zustande. Rahmen und Vorderradgabel stammen von einer BSA M 20 Heeresmodell. Räder sind aus verschiedenen Teilen zusammengebaut. Der Motor ist ein Einbaumotor von DKW TW 500, der Kühler aus einer 500er DKW (1930), alles andere das Produkt aus sehr viel Arbeit, Schweiß und Liebe. Ich fuhr die Maschine 1952 und 1953, sie hatte eine erstklassige Beschleunigung und lief unter günstigen Bedingungen über 120 km/h. Der Motor wurde etwas höher verdichtet. Vor dem Motor liegen links Lichtmaschine und rechts der Magnet. Im ganzen liefen 4 Ketten. Die Kühlrippen sind nur Attrappen.

1954 baute ich den DKW aus und einen BSA-Motor ein, um dann mit dieser Maschine einmal das Seitenwagenfahren zu lernen. Ende 1954 war ich die Bastelei leid und kaufte mir im August 1955 eine Royal Enfield Meteor 700. Es ist nur schade, daß es keine großen Zweitakter über 500 ccm mehr gibt. G. H. in K.

Die wassergekühlten DKWs tun es in Motorrad-jahrwerken erfahrungsgemäß sehr gut — wir zeigten ja schon einmal (im Heft 10/55) einen Reichklasse-Motor in einem NSU-Fahrwerk, mit dem allerhand Wettbewerbserfolge erzielt wurden — vor allem steckt eine gewaltige Beschleunigung drin. Auch über die alte SB 500 hört man nie ein böses Wort, und es ist wirklich



b) Der Motor als Ersatz für das Pferd: aus ähnlichen Gefühlsbereichen kommt auch das Verhältnis des Menschen, und des jungen Menschen im besonderen, zum Pferde. Das Pferd wird als das edle Haustier erlebt. Es steht besonders von der Pubertät an in einem besonderen Seelenbezug zum jungen Menschen. Das Pferd erhöht. Es hebt den Menschen heraus aus der Alltäglichkeit, aus der Normalebene des Menschen. Es hebt ihn über die Dinge. Es gibt ihm das stolze Gefühl, oben zu sein, erhaben zu sein. Und wie nötig hat gerade der junge Mensch diese Gefühlslebnisse, wo sein eigenes Selbstgefühl sich so unbeständig erweist. Das Pferd trägt vorwärts — in die Ferne, in die Zukunft. Es läßt sich die ganze Unruhe des eigenen Blutes, der stürmische Drang in das eigene Leben hinein auf dem Rücken eines Pferdes so wunderbar erleben. Man ist ein „stolzer Reiter“. Wenn anlässlich einer Fußgasse ein alter Reiter noch den Satz ausspricht: „Auf dem Rücken eines Pferdes ist das Leben lebenswert!“, um wieviel mehr gilt dieses Erlebnis noch für den jungen Menschen, der das Reiten als Ausdruck seiner inneren Seelenlage braucht. „Wir reiten und reiten und reiten, im Herzen die bitterste Not. Die Sehnsucht, sie will uns bezwingen, wir reiten die Sehnsucht tot.“

Aber: wie viele junge Leute haben heute noch die Möglichkeit, ihre Sehnsucht totzureiten? Wie viele können auf dem Rücken eines Pferdes noch einen Ausgleich finden für das schwankende Selbstvertrauen? Wie viele können noch die Unruhe des jungen Herzens im gestreckten Galopp stillen? Aber vielen ist die Sehnsucht danach geblieben. Wieder stehen wir vor einem seelischen Hohlraum. Und wieder ist es der Motor, besonders das Motorrad, das für viele einen Ersatz darstellt für das unerreichbare Pferd. Die Werbepsychologie weiß um diese Zusammenhänge zwischen Pferd und Motor. (Ist doch auch die „Pferdestärke“ ursprünglich die Maßeinheit gewesen, an der die Leistungsfähigkeit eines Motors gemessen wurde.) Hören wir einmal, in welcher Weise die Horex-Werke ihre Zweizylinder 400 ccm = 26 PS dem jungen Menschen anbieten:

„Wer im Motorrad das edle Pferd unserer Tage sieht, für den hat die Neukonstruktion Horex Imperator alle Tugenden, die sich der Züchter wünscht: Das Temperament des Araber-Pferdes, die Kraft des belgischen Kaltblutes, die Genügsamkeit des Paniegauls, die zähe Ausdauer des Trakehners.“

Soll es uns da wundern, daß sich auch der junge Mensch der Gegenwart nach diesem „Motor-Pferde“ sehnt? Weil dem so ist, darum kann auch der Reiter das Motorrad nie verdrängen. Weil nur es, das man wie das Pferd

zwischen den Schenkeln spürt, diese ertümlische Sehnsucht nach dem Pferde illusionistisch stillen kann.

Der Motor als Gegenstand der Freizeitgestaltung

Der Jugend von heute ist gesetzlich mehr Freizeit zugestanden als jeder früheren Jugend. Die Entwicklung geht dahin, ihr noch mehr Freizeit zu geben. Es stellt sich dem jungen Menschen die Aufgabe, diese Freizeit in Freiheit sinnvoll zu gestalten, wenn die freien Stunden nicht verdrängte, vergeudete Zeit werden sollen, ausgefüllt mit Langweile und Müdigkeit, der noch immer des Lasters Anfang war. Nun gibt es sicherlich viele Möglichkeiten, seine Freizeit zu gestalten. Jede Jugend hat ihren eigenen Stil, mit ihrer Freizeit umzugehen. So wie jede Generation „ihr“ Tempo als das allein zuträglich hält, so ist sie auch in Gefahr, ihren Stil in der Gestaltung der Freizeit auf die kommende, von ihr ja zu erziehende Generation zu übertragen als Norm. Dagegen wehrt sich jede neue Jugend. Mit Recht. Wir können unsere Werte nur anbieten; zwingen wir sie auf, so wird die Jugend alle die Dinge, die uns etwas bedeuten, lächerlich machen und als sentimental Zopf abtun. Man wird nur verlangen können, daß die Art und Weise, wie die Jugend die Freizeit verbringt, nicht verstößt gegen die Normen der Ethik, und zwar nicht gegen die objektiven Normen, die sich oft stark von dem „Generationsdialekt der Ethik“ unterscheiden. Im Bereiche des Wertneutralen und Wertpositiven muß man jeder Jugend volle Freiheit geben. Was nun einer älteren Generation Klampfe, Flöte und Lieberbuch bedeutete, ist für den jungen Menschen von heute vielfach der Motor. Viele Stunden sind ausgefüllt durch den Umgang mit ihm. Er wird auseinandergebaut und wieder zusammen und wieder auseinander, man bringt Ergänzungen an und probiert Neuerungen aus. Man verfolgt die Lektüre der Motorzeitschriften; er ist ein unerschöpfliches Thema, wenn die Burschen beisammenstehen. Er ist geradezu bei vielen „Thema Nr. 1“ geworden. Man redet nicht nur über „sie“, sondern mit oft noch größerer Intensität von „ihm“. Wer den Zugang zum Motor gefunden hat, der hat sein „Streckenpferd“, und wer ein solches hat, ist bewahrt vor Langweile und seelischer Ode.

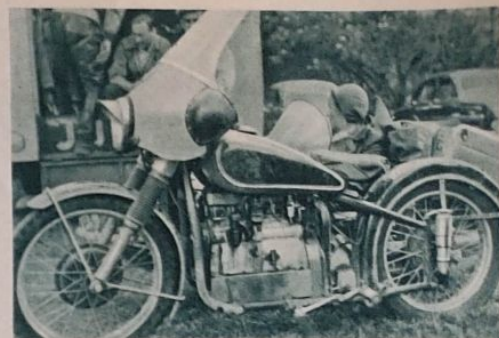
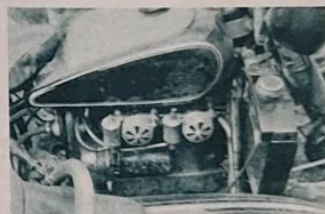
Jugend — Motor — Fernweh

Das Kind bekommt Heimweh, wenn es aus dem Elternhaus genommen wird. Auch der erwachsene Mensch wird aus diesem Gefühl leiden, wenn er in die Fremde muß und liebe Menschen zurückläßt. „Heimweh ist eine

schade, daß die Zweitakter meist in kleinen Hubräumen zu Hochleistung entwickelt wurden, statt daß man auch die guten Eigenschaften bei großem Hubraum und nicht zu viel Literleistung ausgenutzt hätte. Da ist es sehr interessant zu hören, daß die gute alte Scott wieder auferstanden ist: Mit Schwingenfahrwerk, vorn Telegabel, Motor ganz wie früher. Wir haben bis jetzt nur ein Foto ohne nähere Informationen — Cris hat das Bild mitgenommen und wird sich um die Sache kümmern. Si

Ganz aus dem Rahmen

Polizeimeister Hans Petermann aus Michelstadt im Odenwald machte sich Gedanken über seine R 67. Ist ein Renault 4 CV Motor nicht viel leiser, viel sanfter, viel schöner? — Schon die Vorstellung der erstaunten Gesichter der Kameraden, wenn er auf den Anlasserknopf drücken würde, machte die Bastlerseele unruhig. Gedacht — getan, der Renault-Motor wurde besorgt und kunstgerecht nebst Wasserkühlung eingebaut. Hinterantrieb, Rahmen, Bremsen und Räder waren die traurigen Reste einer einstmals originalen R 67. Jetzt ist ein originelles Motorrad draus geworden, das ganze Fahrerlager beim Solituderennen in Aufregung versetzte. Zur Wasserkühlung kommt noch zusätzlich ein Propeller, denn wenn es mal bei der nächsten Rallye die Pässe raufliegt, kann man Zusatzkühlwind vertragen und Rallies sind Polizeimeister Petermanns zweites Hobby neben dem Basteln — und beides betreibt er recht erfolgreich, vom einen künden Plaketten an der Maschine und Pokale zu Hause, vom anderen spricht der 4 CV Motor in seinem BMW-Fahrerstell. Tja — es gibt Dinge zwischen Himmel und Erde — sogar solche Polizeimeister! Fabelhaft.



Krankheit“, erklären in verächtlichem Tone die Jugendlichen. Sie leiden unter dem Fernweh. So wie sie herauswandern müssen aus ihrer Kindheit in ihre Zukunft, so bekommt die Welt draußen lockende Kräfte. Man ist bereit, alles Liebe und Vertraute zurückzulassen, um das Unbekannte zu suchen. Der Jugendliche, dem sich in den Gefühlserlebnissen der Pubertät der seelische Innenraum zu einer unbekannten Welt weitet, fühlt sich verwandt mit allem Fernen, Unforschtem. Ein mächtiger Impuls erwacht in seiner Seele, der ihn hinauszieht. Aber wohin? Der deutsche Jugendliche hat es schwer. Das eigene Vaterland ist klein, zu eng für den starken Drang nach fremder Welt. Der englischen, französischen, belgischen, holländischen Jugend öffnet sich ein großer Teil der Welt, wo sie in der Fremde und doch daheim sein kann. Sie kann einige Jahre ihre Fernsucht stillen und dann wieder heimkehren, abgeklärt, reifer und wissender. Die deutsche Jugend mußte ihr großes Fernweh unterdrücken oder verlagern in die Vertikale als Leidenschaft zum Fliegen oder auf die geistige Ebene in Dichten und Denken. Aber irgendwie blieb es als ungestilltes Weh immer in der Seelentiefe. Die soziologische Entwicklung hat es mit sich gebracht, daß das Handwerk nicht mehr wandert, und der Arbeiter braucht der Industrie nicht mehr nachziehen, weil die Industrie vielfach sich auch auf das Land verlagert, so daß die Jugend zur Selbsthaftigkeit verurteilt ist, ehe sie nach ihrer inneren Entwicklung zur Selbsthaftigkeit reif geworden ist. Um so wichtiger ist es, daß der junge Mensch wenigstens zeitweise die Heimat verlassen und seinen Ferndrang stillen kann. Der Motor bietet sich ihm als Helfer an. Er trägt ihn an die Grenzen des Vaterlandes, zu andern Völkern, an die Grenzen des Erdteiles. Die ältere Generation sollte diesen Drang in die Fremde nicht nur negativ beurteilen und bedauern, daß dadurch Berg und Burg vor der Heimatstadt unentdeckt bleiben. Die Sehnsucht nach Berg und Burg ist auch in unserer Jugend stark. Aber wo jeweils Berg und Burg gesucht wird, muß man jedem Alter selbst überlassen. Der Schulbus wird sie vor der Heimatstadt suchen, der radfahrende Jugendliche im Vaterland und der Motorfahrende in der weiteren Fremde. Auch für die Heimat muß man reifen, und am sichersten reift der, welcher zu seiner Zeit die Fremde gesucht hat. In der Fremde nur kann das Heimweh erwachen. Für die meisten wird der Auszug zum Anfang einer reiferen Rückkehr.

Motor als Spaziel

Die Erziehung zum Sparen ist eine wichtige Aufgabe, der wir Eltern uns schon beim Kleinkinde widmen können und müssen. Die Erfahrung lehrt

uns, daß ein Kind immer auf ein Ziel hin sparen will. Es kann nicht sparen um des Sparens selbst willen. Viele Kinder entwickeln beim Sparen keinen großen Spannungsbogen. Sie können das Geld nur eine Weile aufbewahren, um es bei nächster Gelegenheit, beim nächsten Eismann, beim nächsten Kinoprogramm doch auszugeben. Es ist schon viel erreicht, wenn ein Kind diese nächsten Verlockungen überwindet, um ein ferner liegendes Ziel anzusteuern: einen Baukasten, ein Werkzeug, eine Kamera, ein Fahrrad. Der junge Mensch braucht konkrete Sparziele. Diese Sparziele stehen jeweils noch in engem Bezug zu seiner inneren Seelenlage, zu den Bedürfnissen und Sehnsüchten seiner Seele. Wir müssen uns darum freuen, wenn ein Kind oder ein junger Mensch den Mut zu solchen der alltäglichen Verführung entrückten Sparzielen findet. Als Eltern erwarten wir oft, daß ein Kind spart um des Sparens willen. Dies bringt nur der Geizige fertig. Auch wir Erwachsene haben für unser Sparen immer ein Ziel: Wohnungseinrichtung, das Haus, die Versorgung unserer Kinder usw. Es gehört Mut dazu, für ein Motorrad zu sparen. Was alle unsere Ermahnungen zum Sparen nicht fruchtbringen — das Motorrad, wenn es einmal Sparziel geworden ist, vermag es. Der Junge, der seither wie ein Schlot geraucht hat, rationiert oder unterläßt gar das Rauchen, den Kino-besuch usw., weil er jetzt ein großes Ziel hat. Wer es schafft, der hat als junger Mensch eine wichtige Erfahrung gemacht: Man kann durch konsequentes Sparen ein Ziel erreichen. Wer dies geschafft hat, dem ist auch zuzutruhen, daß er in späteren Lebensphasen, wenn der „Nestbautrieb“ sich regt, den Mut hat, sich ein Haus zu sparen.

Folgerungen aus den seitherigen Gedankengängen

Aus den seitherigen Überlegungen möchte ich die Folgerung ziehen, daß man dem Jugendlichen früher den Weg zum Motor frei macht, als dies zur Zeit der Fall ist. Meines Erachtens ist der vierzehnjährige heute fähig, das Moped gemäß den Verkehrsvorschriften zu benutzen. Der Sechzehnjährige ist imstande, das Motorrad einwandfrei zu beherrschen. Ebenso kann er zum Führerschein für das Auto zugelassen werden. Lediglich beim Lastwagen wird man bei der seitherigen Regelung bleiben müssen, weil dieses Gefährt oft so starke körperliche Kräfte erfordert, die der Jugendliche noch nicht zur Verfügung hat.

Einige Bedenken und einige Antworten darauf

Es kann verstanden werden, wenn sich gegen diese Vorschläge ernste Be-



Opa Geuder erzählt

von alten FNs

Als ich seinerzeit mein dreißigjähriges Jubiläum als Motorradfahrer beging — und das war immerhin schon 1931 —, hatten mich die FN-Werke in ihr Berliner Haus eingeladen. Dort waren in einem großen Saal alle bis dahin von FN gebauten Motorräder ausgestellt, natürlich auch die berühmtesten der Rennmaschinen. Viele von diesen Rennmaschinen hatte ich selbst oft zum Siege gesteuert, und es ist wohl schwer, sich vorzustellen, was ich beim Anblick dieser alten Veteranen empfand. Erinnerungen wurden in mir wach, als ich diese treuen und nun längst ausgedienten Kampfgewissen wieder vor mir sah, am längsten habe ich aber wohl das Erstlingsmodell aus dem Jahre 1903 betrachtet, auf welchem ich einst meine Laufbahn als Motorradfahrer begonnen habe, nachdem ich 1901 und 1902 primitive Versuchsmaschinen gefahren hatte. In mir wurde wieder jener Apriltag 1903 lebendig, an dem ich diese erste Serienmaschine der FN-Werke in Empfang nehmen konnte.

Ich erinnere mich damals von dem Eintreffen der Maschine in Werneuchen bei Berlin gegen Abend und sauste — zu Fuß natürlich — so schnell mich nur die Füße tragen wollten, zum Bahnhof, wo man mir die Maschine auslieferte. Daheim angekommen, fand ich schon mehrere Freunde vor, die mir fleißig beim Entfernen der Verpackung halfen, und dann begann das große Staunen, denn außer mir und dem Mechanikermeister Hermann Mittenzwey hatte wohl noch niemand ein richtiges Motorrad gesehen. Die Maschine war laut Typenschild trocken 65 kg und gleich einem Fahrrad wie ein Ei dem anderen. Von einer Federgabel oder irgendeiner anderen Federung war natürlich keine Rede. Die 26 Zoll-Räder trugen 2 Zoll-Reifen ohne jegliches Profil, also vollkommen glatte Reifen. Der angeblich 2 PS-stärke Viertaktmotor hatte ein automatisches Ansaugventil, welches sich beim Saughub des Kolbens selbsttätig öffnete. Ein ca. 3,3 cm breiter Lederflachriemen übertrug die Kraft des Motors auf das Hinterrad. Alle Bedienungselemente des Motors befanden sich am Benzintank: vorn links der Auspuffheber, vorn rechts die Zündverstellung, hinten rechts der Gashebel. Das war alles, denn eine Kupplung oder gar ein Getriebe waren nicht vorhanden. Das Tollste war aber die Anbringung der Hand-

Ölpumpe, welche sich auf der rechten Seite unter dem Sattel befand, wo man sie während der Fahrt kaum erreichen konnte. Dabei mußte man dem Motor alle 5—7 km frisches Öl zuführen. Der Benzintank — so nannte man damals den Tank — enthielt von der Betriebskraft, und hinten hatte er ein Fach, in welchem der Zündakku und das Handwerkszeug, in Lappen eingehüllt, untergebracht waren. An Bremsen waren die Freilauf-Rücktrittbremse und eine an der Hinterfelge angebrachte primitive Klotzbremse vorhanden. Letztere war äußerst unzuverlässig. Selbstverständlich hatte die Maschine Tretpedale und war so hoch, daß man im Sattel den Boden nur knapp mit den Fußspitzen berühren konnte. Irgendwelche Beleuchtung war nicht vorhanden. Am Lenkstangenknopf war eine dicke Fiberplatte angebracht, in deren Öffnung man vor dem Starten den Kontaktstift aus Messing stecken und damit den Stromkreis für die Zündung schließen mußte.

Nun stelle sich der Motorradfahrer von 1956 eine Fahrt auf solcher primitiven Maschine vor, die immer nur im direkten Gang gefahren werden konnte! Es war ein reines Kunststück, den Motor überhaupt in Gang zu bringen, nachdem man ihn auf dem Ständer erst hatte warmlaufen lassen. Das verdammte automatische Einlaßventil klebte immer, und es bedurfte erst mehrerer Einspritzungen mit Benzin und Petroleum, bis sich die Ölkurste endlich gelöst hatte und der Motor zu saugen begann. Kaum hatte man dann in höchster Eile den Ständer hochgeklappt und angeschnallt und sich auf die Maschine geschwungen und verzweifelt in die Pedale getreten, so klebte schon wieder das Ansaugventil, und der ganze Tanz ging wieder von vorn los! Gewöhnlich hatten sich inzwischen Neugierige eingefunden, und schließlich setzte man sich auf die Maschine und ließ sich von den Zuschauern anschieben, wobei man kräftig mittrat. Oft konnte man erst nach mehreren hundert Metern anstrengenden Pedalierens endlich die Füße still halten, weil es nun erst der Motor allein schaffte, nachdem das damals übliche dicke und zähe Motorenöl genügend flüssig geworden war.

In Werneuchen besaß damals der Tierarzt Köppen auch eine 2 PS FN-

ein Ekel an sich und der Welt überkommt, ein Weltschmerz, in dem sich eine gewisse „Lust am Untergang“ zu realisieren sucht.

Auf diese Bedenken kann ein Zweifelschlag gesagt werden: Einmal hat jedes Alter seine typischen Gefährdungen, nicht nur die Jugend. Ist die Jugend leichter zu Unvorsichtigkeit, Roserei und leichtsinnigem Verhalten geneigt, zeigen sich im Alter oftmals in größerem Maße körperlich-seelische Schwächeerscheinungen oder gar Absenzen, welche Ursache vieler Verkehrsunfälle sind, weil die Reaktionsfähigkeit herabgesetzt oder aufgehoben ist. Ferner kann sich der ältere Mensch zumeist nicht genügend schnell umstellen, wenn er an das Steuer sitzt. Seine Gedanken kleben noch bei den geschäftlichen Dingen oder werden von den familiären Sorgen abgezogen von der notwendigen Konzentration auf die Fahraufgabe. Der ältere Mensch nimmt Geschäfte und Sorgen mit in das Fahrzeug, er „hängt ihnen nach“, während die Jugend sich viel leichter vom Gewesenen trennt, weil sie sich, die Dinge nicht so sehr zu Herzen nimmt.“

Zweitens: Die erwähnten seelischen Erscheinungen: plötzliche Affektstöße, psychische Anstöße, Lust am Untergang, treten beim durchschnittlichen Jugendlichen nur in einer solchen Stärke auf, die durchaus zu meistern ist und auch gemeistert wird. Nur in Ausnahmefällen zeigen sich die Affektstöße oder der Weltschmerz in einem pathologischen Grade, der dem jungen Menschen die Herrschaft über sich nimmt. Diese Ausnahmefälle gibt es aber auch bei den Jahrgängen, die heute schon den Führerschein erlangen können. Die angeführten Bedenken sollten uns aber die Notwendigkeit aufzeigen, daß die Erlaubnis zum Fahren eines motorisierten Fahrzeuges unter strengeren Bedingungen gestellt wird, gerade bei Jugendlichen. Die Verkehrsschilder und Verkehrsregeln sind heute so vielfältig, daß auch der jugendliche Mopedfahrer seine Kenntnisse und sein Können nachweisen sollte, ehe er auf die Straße gelassen wird. Die Bedingungen für die Erteilung des Führerscheins müssen so gestaltet werden, daß der leben werden kann, erkannt und von der Fahrerlaubnis ausgeschlossen wird. Ferner wird es nötig sein, daß bei jugendlichen Verstößen gegen die Verkehrsordnung, auch wenn kein Schaden entstanden ist, durch den Jugendrichter als pädagogische Maßnahme der Entzug der Fahrerlaubnis durch die Verkehrserziehungswoche positiv geleistete Arbeit auch durch verantwortungsbewußten Jugendlichen (und Erwachsenen) wieder von der Straße wegzubringen, dann ist es möglich, den verantwortungsvollen Jugendlichen den früheren Zugang zur Welt des Motors zu gestalten.



Das ist Opa Geuder Anno 1903 auf seiner 2 PS-FN. Sichtlich ist er auch mal jung gewesen, nichts von wegen Rauschebart, auch heute übrigens nicht. Der Opa neben der Überschrift ist nur symbolisch.

Maschine, auf welcher er seine Patienten in der Umgebung zu besuchen pflegte. Er hatte sich einen automatisch hochklappenden Ständer angeschafft und ließ dann den Motor auf dem Ständer erst richtig warm werden, wobei er schon im Sattel saß. Dann gab er sich plötzlich bei voll laufendem Motor einen kurzen Ruck nach vorn, so daß die Maschine auf die Erde geriet und der Ständer hochklappte. Natürlich gab es einen furchtbaren Ruck, als das sich rasend drehende Hinterrad den Boden berührte, aber unser braver Tierdoktor trat dann zuerst noch kräftig mit und kam so allmählich doch in Fahrt. Mich wunderte noch heute, daß der Motor diese Mißhandlungen Tag für Tag aushielt, ohne daß die Kurbelwelle brach.

Der ca. 250 ccm-Motor, der 500—1000 Touren machte, war so brustschwach, daß man schon bei ganz leichten Steigungen mitretten mußte, und Berge oder starke Steigungen konnte er überhaupt nicht bewältigen. Dann blieb nur das Schieben übrig. Für Bergland war also das Vehikel gänzlich unbrauchbar. Ja, selbst bei mittelstarkem Gegenwind wurde der Motor immer kurzatmig und blieb bald ganz stehen. Bei nur einigermaßen starkem Gegenwind war ein Vorwärtskommen ebenso wenig zu denken wie bei Regenwetter und nassen Straßen. Die aalglatten Reifen rutschten dann auf den damaligen schlechten Chausseen sofort weg. Der Lederflachriemen begann auch bald zu rutschen, und dann war es eben aus. Oberhaupt dieser Lederriemen! Alle 10 km hatte er sich so gezogen, daß man ihn entweder mit einem Messer abkratzen und rauh machen oder sogar kürzen mußte. Ohne Kupplung und Getriebe war das Fahren bei scharfen Kurven, wo der Fahrer heutzutage einfach herunterzuschaltet, eine Qual, und ohne die Pedale ging es dann ebenso wenig wie bei einer Fahrt durch eine Stadt, wo alle Augenblick ein Hindernis zum Abstoppen zwingen kann. Das schlimmste waren aber die vielen Reifenpannen am Hinterrad. Der Ausbau des Hinterrades war schlimmer als eine Motorpanne, und dann hielten — namentlich bei warmem Wetter — die mit einfacher Gummilösung aufgeklebten Flecken nie lange und konnten den Fahrer zur Verzweiflung bringen. Die Batterie hatte auch nur einen sehr begrenzten Radius und mußte spätestens nach 100 km Fahrt wieder aufgeladen werden. Stürze, verletzte Knie und zerrissene Hosen waren an der Tagesordnung. Es ist daher kein Wunder, daß viele Motorradfahrer bald den Sport ganz aufgaben und wieder Radfahrer wurden.

Der „lahme Hans“, wie ich meine erste Maschine selbst getauft hatte, bekam späterhin eine Federgabel und sogar einen Boschmagneten, und statt des elenden Lederflachriemens wurde ein Keilriemen angebracht, und damit wurden viele Pannen ausgeschaltet. Ich kannte schließlich die Maschine in- und auswendig ganz genau und habe mit ihr trotz ihrer Schwächen viele, viele Tausende von Kilometern zurückgelegt, bevor ich sie nach Österreich verkaufte.

Natürlich hatte ich mir vorher schon den ersten FN-Vierzylinder bestellt. Das war Anno 1906, und ich kann mich heute noch darauf besinnen, wie begeistert ich von der ersten Probefahrt war. Ich setzte mich auf die Maschine, machte ein paar Tritte mit den Pedalen, und schon sprangen alle vier Zylinder wie mit einem Zauberschlag an. Der Motor hatte eine

Beschleunigung, die atemberaubend war. Nach weniger als 100 Metern waren schon 60 km erreicht, und ich mußte schleunigst Gas wegnehmen. Die Gummipufferfederung des Vorderrades war für damalige Verhältnisse hervorragend, und ein Kardan machte die üble Riemenübertragung überflüssig. In der Spitze erreichte der Vierzylinder, der zwar eine Kupplung, aber noch kein Getriebe hatte, etwa 70—75 km. Er hatte aber eine Eigenschaft, die noch viel wertvoller war: man konnte mit ihm tatsächlich langsam fahren! Das war damals etwas Unerhörtes. Der „lahme Hans“ lief ohne Unterstützung durch die Pedale kaum unter 20—25 km, und das war eine böse Sache. In Städten und geschlossenen Ortschaften war damals nämlich die Höchstgeschwindigkeit allgemein auf 15 km begrenzt, und so langsam lief damals kein einziges Motorrad.

Auf meinem neuen Vierzylinder fühlte ich mich wie ein König. Berge bezwang der 4 PS starke Motor mühelos, und an Betriebssicherheit ließ er nichts zu wünschen übrig. Nur die verdammten Hinterrifenpannen mit den sich immer wieder lösenden Flecken! Der Ausbau des Hinterrades war einfacher als heute mit einer Steckachse. Den Ölstand konnte man für jeden Zylinder an einem kleinen Fenster aus Marienglas im Kurbelgehäuse genau kontrollieren. Von diesen Vierzylindern liefen allein in Werneuchen mehrere.

1907 bekam ich wiederum das neueste Vierzylindermodell, welches sogar Kupplung und 2 Gänge besaß und bequemer 75 km erreichte. Meine Spezialmaschine kam sogar auf 90 km, was für damalige Zeiten eine enorme Leistung bedeutete. An Strafmandaten war bei mir kein Mangel. Die Hauptursache war jedoch nicht schnelles Fahren, sondern das monotone Brummen und gelegentliche Aufheulen des Vierzylinders, was immer eine hohe Geschwindigkeit voraussetzte. Mandatmal hat das auch sein Gutes. Eines Tages bekam ich ein Strafmandat über 20 Mark. Begründung: Ich sollte mit meinem Vierzylinder in Berlin in der Petersburger Straße 500 Meter in 30 Sekunden durchfahren haben! Das waren also im Stadtverkehr runde 60 km! Auf diese polizeiliche Feststellung hin verkaufte ich bald danach die Maschine einem Liebhaber zu einem Preise, der über dem Katalogwerte lag.

Die nächsten Vierzylinder — ich bekam immer die allerneuesten Modelle — wurden immer vollkommener und auch etwas schneller, was aber praktisch kaum eine Rolle spielte, aber sie hatten alle nur automatische Ansaugventile. Sogar meine Rennmaschinen, die ich in der Hauptsache in Stundenrennen auf Zementbahnen fuhr, waren nicht anders konstruiert. Allerdings hatten sie weder eine Kupplung noch ein Getriebe, und auch die Federgabel mußte ihnen fehlen, da man sonst bei der Einfahrt in die Steilkurven aus dem Sattel geflogen wäre, aber sie hatten alle ein enormes Anzugsvolumen und eine Schnelligkeit, die man auf keiner Bahn Europas voll auszunutzen konnte. Auch die Handlung wurde nicht geändert. Die Behandlung der Serienmaschinen wie der Rennmaschinen war in bezug auf die Kühlung nicht einfach, da die 4 Zylinder eng hintereinander lagen und daher leicht zur Überhitzung neigten. Es war also unmöglich, etwa 20 km ununterbrochen mit voller Geschwindigkeit zu durchfahren. Man mußte dem Motor immer wieder einmal eine kurze Ruhepause mit geringerer Geschwindigkeit gönnen. Ich bin damals oft von Presseleuten gefragt worden, wie ich es anstelle, den Vierzylinder in einem Stundenrennen ohne Heißlaufen über die Distanz zu bringen. Ich habe die Frage nie beantwortet, kann das Geheimnis jetzt aber verraten. Ich hob etwa jede 5. Kurve, also etwa alle 2,5 km, für ca. 2 Sekunden mitten in der Kurve das Auspuffventil an, was auf die Geschwindigkeit gar keinen Einfluß hatte, dem Motor aber Gelegenheit gab, kalte Luft einzusaugen und sich dadurch von innen heraus abzukühlen. Außerdem durfte man dem Gemisch nie zuviel Luft geben.

Und noch eine alte Maschine sah ich da 1931 im Ausstellungssaal stehen, die in mir alte Erinnerungen weckte, eine ganz gewöhnliche Tourenmaschine von 2,5 PS, Einzylinder, Kardanübertragung, 2 Gänge und Kupplung. Es war das Modell 1912. Diese Maschine war das erste absolut bergfeste Modell der FN-Werke, welches mit jeder Steigung mühelos fertig wurde. Allerdings machte die Maschine in der Spitze nur 40 km, war aber sehr wendig. Ich habe sie versuchsweise wiederholt gefahren, aber dann auf sie verzichtet. Der Motor machte schon bei 30 km derart viel Touren und erschütterte die ganze Maschine derart, daß man dachte, man säße auf einer Elektriersmaschine.

Neben diesem Modell stand die Einzylindertype 1913 von gleicher Stärke. Dieses in gleicher Weise ausgerüstete Maschinchen habe ich bis zum Ausbruch des Krieges 1914 gefahren und war mit ihm sehr zufrieden. 60 km war die Spitze, und das war vollkommen ausreichend für eine leichte Maschine. Als ich als Offizier bei der Armeekraftabteilung 14 in Schlestadt 1918 tätig war, benutzten wir dieses Modell mit Vorliebe zur Ausbildung unseres Nachwuchses.

Und noch ein anderes Modell sah ich in der Schaulage auf dem Kaiserdam in Berlin stehen: den 750 ccm FN-Vierzylinder mit gesteuerten Ventilen, wie ich ihn vor dem 1. Weltkrieg so oft als Rennmaschine gefahren hatte. Er war ein Wunder der Präzision und wurde serienmäßig bis 1927 gebaut.

Mit ist es in den 55 Jahren, in welchen ich mit Motoren zu tun hatte, oft vorgekommen, als ob unsere Maschinen auch eine Seele hätten, und gar manches Mal haben meine Monteure liebevoll über die Kühlrippen gestrichen, wenn mein Vierzylinder wieder einmal ein Stundenrennen gewonnen hatte. So kann ich weder meinen alten „lahmen Hans“ wie seinen in Werneuchen noch heute unvergessenen Stallgenossen, den „grünen Franz“, der allen Klubkameraden des Motorclubs Werneuchen 1906 jahrelang als Reservemaschine treue Dienste leistete, je vergessen, denn diese alten Pioniere waren Wegbereiter einer Zeit der Motorisierung, die heute noch nicht abgeschlossen sein dürfte.

Vom Main zu den Alpen

Im Mai und Juni reisen die Ungeduldigen, im Juli und August reist Jan-und-jedermann — die wahren Genießer reisen im September und im Oktober. Und wenn sie etwas vom Wetter verstehen oder C. H. s. Leitartikel im letzten Heft gelesen haben, dann reisen sie in der ersten Septemberhälfte, wenn es noch ein Sommerurlaub werden soll. Wer aber zum Ferienglück weder Zeit noch Badehose braucht, wer ohne langes Planen einfach losfahren kann, wenn der Himmel ein paar schöne Tage verspricht, der wird an einer Herbstfahrt Freude haben. In diesem Jahr hat sicher mancher den Urlaub bis zum September verschoben, um sich die Sedstagesfahrt mal in natura anzusehen. Und wer nicht nur Benzin im Kopf hat, der benutzt diese Gelegenheit, sich zwischen Main und Alpen umzutun, schöne Städte zu besuchen



In Nördlingen sind Häuser, Türme und Stadtmauer beinahe noch unverändert.

und einige ihrer kostbaren Kunstschatze zu bewundern. Dazu ist jetzt die beste Zeit, denn der große Strom der Reisenden hat sich verzogen. Die engen Gassen und Tordurchfahrten sind nicht mehr von Straßenkreuzern verstopft, sondern bestenfalls von hochbeladenen Ochsenkarren.

Bamberg liegt da, wo die Regnitz in den Main mündet. Der alte Stadtkern, das Rathaus und die windschiefen Häuschen der Flußfischer liegen mitten im Wasser. Von hier führen die engen Straßen steil bergauf zum Kaiserdom. Im Dom findet ihr das Grabmal Kaiser Heinrichs II. und unter den Steinplastiken den berühmten Bamberger Reiter. Bamberg ist reich an Kirchen und Klöstern und vom wuchtigen romanischen Stil bis zum leichten Rokoko ist hier jede Bauweise vertreten.

Auf dem Wege von Bamberg nach Nürnberg liegt das Städtchen Forchheim mit einem sehr schönen alten Rathaus. Es ist das einer der Fachwerkbauten, auf die das Wort „großartig“ wirklich paßt.

Wer sich nun über die endlosen Kolonnen von Army-Trucks auf der Hauptstraße ärgert, der fährt nun nicht über Erlangen, sondern macht

einen kleinen Umweg am Rande der Fränkischen Schweiz. Gräfenberg ist ein hübsches altes Städtchen, und in der Dorfkirche von Heroldsberg könnt ihr eine Christusfigur von Tilman Riemenschneider anschauen. In aller Ruhe. Außerdem gibt es da interessante alte Ziehbrunnen.

Nürnberg sieht nicht mehr so aus wie auf den Lebkuchenschachteln. In der Nähe der Burg und in der Burg selbst ist viel zerstört worden. Aber wenn auch das Gesamtbild der Stadt darunter gelitten hat, im einzelnen ist soviel erhalten an Bauten und Kunstschatzen, daß ich sie hier gar nicht alle aufzählen kann.

Wer „Nürnberg“ hört, denkt natürlich an die Meistersinger und an Hans Sachs. In der Kirche des St. Martha-Spitals hatten sie ihre berühmte Singschule. Auch das Haus Albrecht Dürers steht noch, ein Bürgerhaus aus der Zeit der Spätgotik. Wer Spaß daran hat, sich das Alltagsleben großer Männer auszumalen, schaut sich das an (wer kulturhistorisch interessiert ist, natürlich auch).

Die Frauenkirche am Hauptmarkt wurde wiederhergestellt, und auch das „Männleinlaufen“ ist wieder da: die sieben Kurfürsten, die mittels eines komplizierten Mechanismus dem Kaiser ihre Aufwartung machen.

Natürlich lohnt es sich auch, zur Burg hinaufzufahren; die große Anlage mit den großen Höfen und mächtigen Türmen ist immer noch imposant. Aber auch wenn ihr es ganz eilig habt, nehmt euch die Zeit, in der St. Sebalduskirche das kostbarste Stück aus dem großen Schatz des weltberühmten Nürnberger Kunsthandwerks anzusehen: das Sebaldusgrab Peter Vischers.

Wenn ihr dann in Richtung Autobahn aus der Stadt herausfahrt, so werdet ihr an eine andere „große“ Zeit Nürnbergs erinnert. Was da halbfertig und halbverfallen zwischen den großen Wäldern aufragt, das sollte einmal die Szenerie für Aufmärsche und Paraden werden. Man läßt jetzt Gras darüber wachsen.

Auf der Münchener Autobahn fahren wir bis Greding. Solltet ihr da gerade in eine Jagerei verwickelt sein, so tut's die nächste Abfahrt



In den alten Städtchen passen die Ochsenkarren immer noch am besten.

auch noch. Aber da unbedingt runter von der Autobahn und durchs Altmühltal fahren.

Bei Kelheim ragt über den Höhen zwischen Altmühl und Donau ein gewaltiger Kuppelbau auf: die Befreiungshalle. Ludwig I. ließ sie zur Erinnerung an die Befreiungskriege dort erbauen. Sie gehört — wie die Wallfahrtskirche bei Regensburg — zu den Sehenswürdigkeiten der Gegend. Es soll Leute geben, die beide scheuflisch finden. Was aber niemand daran hindern sollte, sich die Sache anzusehen und gegebenenfalls, sich die Sache anzusehen und gegebenenfalls,



Das gewaltige Tor der Feste Marienburg in Würzburg.

falls aus tiefstem Herzen zu bewundern. Denn was dem einen sein Picasso ist dem anderen sein Elfenreigen.

In Kelheim läßt ihr den Untersatz stehen und steigt in ein Motorschiffchen, das euch zum Kloster Weltenburg bringt. Das Kloster ist nicht besonders sehenswert. Aber die Gegend! Es ist die wildeste und großartigste Flußlandschaft, die wir in Deutschland haben. Hohe weiße Felswände steigen senkrecht aus dem grünen Wasser der Donau auf, die reißend und mit vielen türkischen Strudeln durch die breite Schlucht strömt. Keine Straße, keine Eisenbahn stört das Bild, und das Schiffchen von Kelheim herauf ist der einzige, bescheidene Repräsentant des technischen Zeitalters. Das Schiff bringt im Schlepp eine lange Reihe von Kähnen mit, die ein wenig an die venezianischen Gondeln erinnern. Genießer mieten sich Kahn und Bootsmann für die Fahrt stromabwärts zurück nach Kelheim.

Schaut auf die Uhr und auf den Terminkalender. Bis Regensburg sind es rund dreißig Kilometer. Reicht die Zeit, und habt ihr Lust, noch eine schöne alte Stadt kennenzulernen?

Regensburg war einst ein wichtiger Stützpunkt der Römer, und Reste des Lagers sind noch zu sehen. Im frühen Mittelalter wurde eine mächtige Steinbrücke über die Donau gebaut, die damals so eine Art Weltwunder darstellte. Sehenswert ist hier vor allem der Dom, daneben viele ehrwürdige Patrizierhäuser und das gotische Rathaus mit dem Saal, in dem einst die Reidsutage abgehalten wurden. Ganz nebenbei ist Regensburg ein verkehrstechnischer Alptrauer. Wer keinen Kompaß dabei hat, geht besser zu Fuß.

Südlich von Regensburg ist die Gegend ein wenig langweilig, die Straßen sind nicht beson-



Von weitem sieht Dinkelsbühl wie eine Wasserburg aus.

ders gut, und die Autobahn ist nicht nur die beste, sondern auch die landschaftlich schönste Route — auch wenn euer Ziel östlich von München liegt.

In München gibt es im September das Oktoberfest, zur Hälfte Rummelplatz großen Formats, zur anderen Hälfte eine überdimensionale Besäufnis. Ganz Bayern, von Passau bis Chicago, trifft sich auf der „Wiesn“. Und weder das Bäuerlein aus dem Bayrischen Wald, noch der Onkel aus Amerika kann nachher geradeaus schauen. Geschweige denn gehen. Drum müssen sie fahren. Der eine mit dem Opel P 4, der andere im Buick. Darum, und weil sie ohnehin zu den Sehenswürdigkeiten Münchens gehört, fahren wir mit der Trambahn. Außerdem gibt es: den Dom, das Hofbräuhaus, Gemäldesammlungen, klassizistische Bauwerke und noch einiges mehr. Wenn ihr mich fragt: bei schönem Wetter das Schloß Nymphenburg — bei schlechtem das Deutsche Museum.

Von München nach Garmisch ist es dann nur noch ein Katzensprung. Wer Zeit für einen Umweg hat, fährt am Starnberger See entlang bis Seeshaupt, dann Penzberg, Bichl, Kochl — die Kesselbergstraße — Krün, Mittenwald, Garmisch.

Die andere Route vom Main zu den Alpen beginnt in Würzburg. Die Stadt liegt in einem weiten Talkessel. An den Berghängen ringum wächst Wein, berühmte Sorten, die ihr in einer der vielen Weinstuben unten in der Stadt unbedingt probieren müßt. Die Innenstadt hat im Krieg arg gelitten, aber auf der Brücke stehen noch die steinernen Heiligen, in der Residenz (von Balthasar Neumann erbaut) könnt ihr das schöne Treppenhaus mit den ita-



Rothenburg ist das Mekka der Romantiker unserer Zeit.

lienischen Fresken bewundern, und auf der Festung Marienburg hoch über der Stadt bewahrt man die schönsten Bildwerke Tilman Riemenschneiders.

Auf dem Wege nach Ochsenfurt kommt man durch Sommershausen, einen malerischen, alten Weinort. Ochsenfurt mit Wall und Gräben, vielen Türmen und schönen Fachwerkbauten ist die erste in der Reihe mittelalterlicher Städte. Hinter der Stadt von der Hauptstraße rechts abbiegen nach Creglingen. Außerhalb des Ortes steht in einer kleinen Kirche der schönste Riemenschneider-Altar! Die Straße führt dann im Taubertal entlang nach Rothenburg o. T. Ich glaube, es gibt von keiner anderen Stadt so viele Ansichtskarten, in keiner so viele „dankbare Motive“ zum Fotografieren und zum Malen. Und darum gibt es in keiner anderen Stadt so viele Amateurfotografen und Sonntagsmaler. Rothenburg ist ein einziges, schönes Bilderbuch; o. T. heißt „ob der Tauber“, und das ist eigentlich das Schönste an dieser vielgeliebten Stadt, daß sie so hoch droben über dem Fluß liegt mit dem Blick hinab in das weite grüne Taubertal.

Dinkelsbühl dagegen liegt in einer weiten Ebene, doppelt geschützt durch die hohe Stadtmauer und einen weiten Ring von Gräben und Wasserläufen. Von weitem sieht die alte Reichsstadt wie eine mächtige Wasserburg aus, und an der Mauer steht noch eine der alten Weh-



Das ist die Kirche „in der Wies“ bei Steingaden.

mühlen. In der Stadt das Deutschordensschloß und ein Karmeliterkloster.

Das „Ries“ ist eine weite kreisförmige Mulde vulkanischen Ursprungs, eine Gegend mit besonders fruchtbarem Boden, in der fast nur Korn angebaut wird, in der die Gänse besonders fett werden und auch die Bauern nicht zu hungern brauchen. Hier im Ries liegt wieder ein Stück Mittelalter: die Stadt Nördlingen. Wenn ihr später die Reisefotos sortiert, dann erkennt ihr Nördlingen leicht an den Tortürmen, deren merkwürdig geformte Dächer an japanische Pagoden erinnern. Auch hier gibt es in der Stadt viele schöne Bürgerhäuser und Kirchen mit reichen Kunstschatzen. Vor allem ist aber in Nördlingen der Wehrgang erhalten, und da kann man hoch oben an der Mauer rings um die Stadt spazieren. Das Fläddchen Wörnitz fließt nun neben der Straße her. Die Landschaft wird abwechslungsreicher, die Gänse werden magerer. Unten am Fluß liegt das Städtchen Harburg, oben auf der Höhe die Harburg, ein imposantes Schloß, in dem ihr wertvolle Gobelins und noch einmal Holzplastiken Tilman Riemenschneiders ansehen könnt.

Bei Donauwörth mündet die Wörnitz in die Donau. Das Städtchen war früher eine Station auf dem Handelsweg von Augsburg nach Nürnberg. Und dieser Straße, um die sich da-

mals Reichtum und Macht konzentrierten, folgen wir nun bis in die Pufferstadt Augsburg. Der Reichtum und die Macht der Puffer, die für damalige Begriffe weltweite Organisation dieses Handelshauses machten Augsburg zur Weltstadt des Mittelalters. Viele der prächtigen Bürgerhäuser stehen noch, bedeutende Bauwerke der deutschen Renaissance, das Rathaus und der Perlachturm von Elias Hölzl, das tausendjährige Ulrichsmünster. Augsburg gehört zu den ältesten Städten in Deutschland. Vor zweitausend Jahren gründete Kaiser Augustus die Stadt, und lange Zeit war sie römische Provinzhauptstadt.

In Augsburg besteht noch immer die „Fuggerei“, eine freundliche kleine Wohnstadt, die die Puffer für die Armen erbauen ließen, damals eine einzigartige soziale Tat.

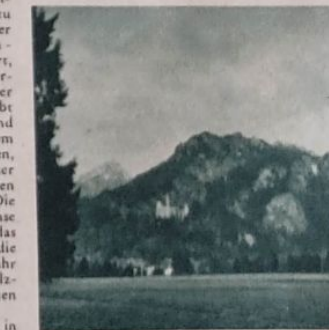
Von Augsburg sind es über die Autobahn fünfzig Kilometer bis München. Wen die Großstadt nicht lockt, der fährt über das weite Lechfeld, den Schauplatz der großen Ungarnschlacht vor tausend Jahren, weiter nach Süden. An der steilen Schwelle zwischen Bergland und Ebene liegt Landsberg. Auch hier lohnt sich ein Rundgang durch die schöne Altstadt.

Oberhalb der Stadt führt die Straße wieder am Lech entlang, der nun schon wie ein richtiger Gebirgsfluß aussieht: grünes, wildschäumendes Wasser zwischen Felsen und Geröll, dazwischen eine Kette kleiner Seen.

Und irgendwo hinter einer Biegung der kurvenreichen Straße oder hinter einer der grünen Hügelkuppen taucht dann die Gipfelkette der Alpen auf. Bevor man sie erreicht, gibt es noch einiges zu sehen: die alte Kirche in Steingaden, in der Nähe die Wieskirche, ein berühmtes Werk des bayrischen Barocks und unmittelbar vor den hochaufragenden Bergen die beiden Königschlösser: Neuschwanstein und Hohenschwangau.

Die letzte in der langen Reihe der mittelalterlichen Städte auf dieser Route ist Füssen. Wie eine mächtige Festung baut sich die Stadt hinter der weiten Wasserfläche des zum See ausgeweiteten Flusses auf. Füssen hat eine eigenartige Atmosphäre: eine Mischung aus Mittelalter, Alpenkurort und Pflanze zum Süden. Das gibt ihr einen ganz besonderen Reiz.

Vielleicht ist es manchmal beim Lesen so vorgekommen, als sei hier reichlich viel von Stadtbesichtigungen die Rede. Und tatsächlich sind es die Städte, die diese Route so schön machen. Das heißt natürlich nicht, daß man sie alle gründlich kennenlernen muß, aber Absteigen und eine halbe Stunde umherbummeln lohnt sich immer. Oder auf einem Brunnenrand sitzen und in malerischer Umgebung das Frühstücksbrot verzehren. Später kann man dann kräftig aufdrehen. Die Straßen sind gut, und diese Jahreszeit gibt es da nicht sehr viel Verkehr.



Eines der bayerischen Königsschlösser: Neuschwanstein bei Füssen.

Fotos: Merten (6), Schneiders (1)

593



Ahoi: Mach mal Pause und trink „Coca-Cola“!

Glücklicher Augenblick, an der Reeling zu stehen und gemeinsam zurückzuschauen. Den Alltag mit seinen Sorgen an Ufer lassen und richtig entspannen, — was gibt es Schöneres? Es braucht kein großer Urlaub zu sein. Manchmal genügt ein paar erholsame Stunden, um einfach einmal Pause zu machen, natürlich mit einer köstlich-kühlen Flasche „Coca-Cola“.

Die Pause mit „Coca-Cola“ erfrischt herrlich!

„Coca-Cola“ ist das Warenzeichen für das unachahmliche koffeinhaltige Erfrischungsgetränk der Coca-Cola G.m.b.H.

Höchst möglicher Schutz durch Römehelme

HANS RÖMER - NEU-ULM - DONAU

GEGRÜNDET 1971
HELM- UND AUSRÜSTUNGEN
★ MODELL 76 MIT NORMUSHELM (DBP ANGEM.)

Das aktuelle

Schwere Verluste für den Rennsport

In den ersten Augusttagen wurde der internationale Motorradrennsport von einer Serie schwerer Unfälle betroffen, denen drei erstklassige Fahrer zum Opfer fielen. Bei einem Rennen in Villefranche in Frankreich kam der Südafrikaner Eddie Grant um. Grant, der sich in diesem Jahr durch hervorragende Fahrten einen Namen gemacht hat und auf der Solitude erstmals eine Werks-Guzzi fuhr, stürzte bei einem Zweikampf mit dem Australier Eric Hinton in einer Kurve und prallte mit dem Kopf gegen eine Mauer. Der zweunddreißigjährige Norton-Fahrer aus Johannesburg, dem man eine ähnliche Karriere wie Ray Amm voraussagte, war sofort tot. Er war derzeit einer der besten Privatfahrer überhaupt. Für 1957 sollte Eddie Grant aller Voraussicht nach ins Guzzi-Werksteam aufgenommen werden.



Moto Guzzi ist aber nicht nur durch den Todessturz Grants schwerstens betroffen worden: Für den Ulster Grand Prix nominierte man nun anstelle von Grant den seitherigen AJS-Werksfahrer und diesjährigen Junior-TT-Zweiten, Derek Ennett. Und dieser junge englische Fahrer aus Castletown auf der Insel Man, dessen Leistungen zu großen Hoffnungen berechtigten, stürzte bei seinem ersten Guzzi-Start auf dem Dundrod-Kurs tödlich. Der 26jährige kam aus dem Manx Grand Prix, er holte sich 1954 auf einer AJS den Junior-Sieg. Für 1955 und 1956 engagierte ihn AJS Matchless und er brachte bei der diesjährigen Junior-TT die 350er-Einzyylinder

zum zweiten Platz hinter Ken Kavanagh; die Zweizylinder-Matchless kam unter ihm auf einen guten sechsten Platz in der Senior. Als er die Nachricht von Grants Tod erhielt, beim Ulster Grand Prix eine 350er-Einzyylinder zu fahren, war sein großer Wunsch, in einen italienischen Rennstall aufgenommen zu werden, erfüllt worden.

Das dritte Opfer des Rennsports hat Italien selbst zu beklagen. Bei Versuchsfahrten auf der Monzabahn stürzte der Ducati-Werksfahrer Gianni Degli Antoni in der berühmtesten Lesmo-Kurve mit seiner 125er-Rennmaschine so, daß er sich tödliche Verletzungen zuzog. Der in Mondena geborene Fahrer war 26 Jahre alt und zählte zu den besten Nachwuchskräften Italiens. International wurde er gerade jetzt dadurch bekannt, daß er beim Großen Preis von Schweden auf der neuen Dreinocken-Ducati die 125 ccm-Klasse überlegen gewann und dabei das ganze Feld überrundete. Degli Antoni gewann in Italien viele nationale Rennen, er war ein Spezialist für kleine Maschinen und zuletzt als Techniker bei Ducati tätig.

Ulster Grand Prix

Beim 5. diesjährigen Weltmeisterschaftslauf, auf der kurvenreichen Dundrod-Strecke in Nordirland, revanchierte sich in der 125 ccm-Klasse Weltmeister Carlo Ubbiali für seine Niederlage auf der Solitude; er verwies mit der MV Agusta den Giler-Fahrer Ferri auf den zweiten Platz. Dritter wurde der Engländer William Webster auf MV Agusta. In der 250 ccm-Klasse stürzte Ubbiali gegen Schluß des Rennens, ohne sich weiter zu verletzen; er mußte damit aber den Sieg seinem Stallkameraden Luigi Taveri überlassen, der vor dem Iren Sam Miller (NSU), dem Engländer Arthur Wheeler (Moto Guzzi), dem Neuseeländer Bob Coleman (NSU) und dem Briten Maddrick (Guzzi) einlief. Den Lauf der 350er-Maschinen entschied Weltmeister Bill Lomas auf Moto Guzzi für sich, sein Stallgefährte Dickie Dale wurde Zweiter vor den Norton-Werksfahrern John Hartle und Jack Brett und dem anstelle von Ennett in das AJS-Werksteam aufgenommenen Neuseeländer Peter Murphy. Der deutsche DKW-Fahrer August Hobl hatte das Pech, mit einem anderen Fahrer zu kollidieren und zu stürzen, so daß er das Rennen nicht beenden konnte. Zu einem dramatischen Rennen kam es bei den 500er-Solomachines. Weltmeister Geoff Duke stürzte in der 14. Runde, gut in Führung liegend, mit seiner Gilera und mußte — unverletzt — ausscheiden. Der BMW-Fahrer Walter Zeller, für den Ulster ein für seine Weltmeisterschaftschancen entscheidendes Rennen war, mußte in der 10. Runde mit Maschinenschaden aus dem Rennen. Aber auch sein Mitkonkurrent um den Titel, Armstrong-Irland, hatte kein Glück und fiel aus. Mit Bill Lomas auf Guzzi schied auch der Vorjahressieger aus. Nach all diesen Ereignissen kam dann der Engländer John Hartle auf der Werks-Norton vor den beiden Matchless-Werksfahrern Bob Brown-Australien und Peter Murphy zu einem schönen Sieg. In der Gespannklasse gab es einen deutschen BMW-Erfolg durch

MOTORRAD

Noll/Cron, die sich hart mit den Engländern Harris/Campbell raufen mußten. Hillebrand/Grundwald waren nicht am Start und Schneider/Strauß konnten wegen einer Grippe nicht fahren. In der Weltmeisterschaft ist durch Ulster eine weitere Entscheidung gefallen. Infolge des Ausfalls von Zeller und Armstrong ist jetzt der Engländer John Surtees „kampfflos“ neuer Weltmeister der Halbliter-Soloklasse geworden; er kann von keinem Fahrer mehr in Monza beim Endlauf eingeholt werden. Hinter Surtees, der aus 3 Siegen 24 Punkte hat, liegen Zeller mit 15 und Hartle mit 14 Punkten, dann folgen Masetti (9), Armstrong, Monneret (je 8) und der inzwischen tödlich verunglückte Grant-Südafrika (6). Durch Nolls Ulster-Sieg liegt die Entscheidung um den 56er-Titel jetzt nur noch zwischen ihm und Hillebrand, beide führen mit 30 bzw. 25 Punkten klar vor Harris (16).

Moto Cross-Grand Prix England

Auf der schweren sandigen Strecke im Hawkstone Park wurde der Große Preis von England für Moto Cross als 5. Wertungslauf zur Europameisterschaft 1956 durchgeführt. 15 000 Zuschauer nahmen an der Veranstaltung teil, bei der Fahrer aus Belgien, Schweden, Frankreich, Holland und England an den Start gingen. Die Wertung wurde dergestalt vorgenommen, daß zwei Läufe gefahren werden mußten, wobei die von jedem Fahrer bei jedem Durchgang erzielten Punkte zusammengezählt und die Summe dann halbiert wurde. Das englische Rennen wurde zu einem großen Erfolg für den Norton-Fahrer Les Archer, Sohn des vor dem Kriege bekannten und erfolgreichen „Aldershot Flyer“ Les Archer, der speziell auf New Imperial und Velocette fuhr. Sohn Les, der zu den besten britischen Moto Cross- und Trial-Fahrern zählt, fand in dem Sand von Hawkstone die idealen Voraussetzungen für sein Fahrkönnen, er holte sich beide Wertungsläufe mit deutlicher Überlegenheit vor der gesamten Konkurrenz. Sein aus der Langhub-Königsellen-Einzyylinder-Norton vom Typ „International“ abgeleitetes Scrambler-Modell erwies sich den Stoßstangen-BSAs und -Matchless sowie den ohc-FNs überlegen. Im ersten Lauf ging Archer sehr bald in Führung, nachdem der Belgier Rombouts anfänglich das Kommando übernommen hatte. Rombouts fiel aber später aus, auch der belgische Ex-Europameister Mings (FN) und der Holländer Clynk (Matchless). Hinter Archer kam es zu einem schweren Kampf zwischen Geoff Ward (BSA), John Draper (BSA), R. King (BSA) und dem Schweden Lundin (BSA). Im zweiten Lauf gingen Archer und Ward sofort an die Spitze, gefolgt von den Belgiern Jansen und Rombouts und T. Cheshire (BSA). Der Sieger vom Grand Prix Genf, Geoff Ward, hatte dann Pech mit der Maschine und mußte ausscheiden, auch Rombouts hatte später Schaden und gab auf. Zu Jansen liefen dann Draper und Jeff Smith (BSA) auf, aber Archer hatte bereits einen Vorsprung von 20 Sekunden, den er bis zum Ziel auf 38 Sekunden ausdehnte. Smith wurde Zweiter vor Jansen-Belgien. Das Endergebnis des Rennens sah dann folgendermaßen aus: L. Archer (Norton); G. Draper (BSA); N. Jansen (Matchless); T. Cheshire (BSA); L. Gustafsson (BSA); B. Stonebridge (BSA); P. Nex (BSA); B. W. Martin (BSA); J. V. Smith (BSA); D. Tye (BSA); R. King (BSA); F. Bentham (AJS); A. Heuverswijn (Sarolea); T. White (Velocette); D. G. Curtis (Matchless). In der Europameisterschaft sind nun Les Archer-England und Nick Jansen-Belgien mit je 16 Punkten an der Spitze, gefolgt von Europameister John Draper, der 14 Punkte hat.

Was wird aus dem Juniorenpokal?

Der Endlauf um den Juniorenpokal der OMK, das Straßenrennen in Wunsiedel, ist abgesagt worden. Wird damit das Nachwuchsrennen auf dem Nürburgring am 26. 8. Endlauf? Sollte das nicht durchführbar sein, ist im ersten Jahr, in dem eine gemeinsame Nachwuchs-Straßenmeisterschaft von ADAC und DMV stattfinden sollte, diese bereits gestorben.

Die deutschen Sechstage-Mannschaften

		Trophy	
DKW	125	Abt	Feeser (Thalmaier)
DKW	175	Brack	(Bodmer)
Maico	175	Deika	(Aukthun)
Maico	250	Zitzewitz	(Wellenhofer)
		Silbervase A	
NSU	250	O. Haas	Frey
		(Leistner)	
NSU	300	Westphal	Stecher
		Silbervase B	
Triumph		Zellhöfer	
Hercules		Brösamle	
Zündapp		Heßler	
		Gehring	



Fagst

Ein kleiner aber sehr leistungsfähiger Vierzylinder, der bei denkbar niedrigen Betriebskosten ein Maß an Fahrkomfort und Bequemlichkeit bietet, wie man es sonst nur bei größeren Wagen findet.
4 bequeme Sitze - Geräumiger Gepäckraum durch Herunterklappen der hinteren Rücklehne - Normverbrauch 6,1 - Hohe Dauergeschwindigkeit
serienmäßiges Klappverdeck



NSU AUTOMOBIL-AKTIEGESELLSCHAFT - HEILBRONN/N.

Briefe an uns

Bemerkungen zum R 26 - Test

Ich habe meine R 26 Mitte April vor Erscheinen des Testes gekauft. Zunächst war ich etwas enttäuscht, denn ich war von einer Regina Baujahr 50 abgestiegen, deren Motor nach reichlich 60.000 km viel, viel Geld gekostet hatte und nun wieder vom Werk, noch von den Werkstätten, noch von mir wieder einigermaßen beständig hingekriegt werden konnte. Der R 26-Motor erschien mir doch sehr müde und mit der Gabel fühlte ich mich gar nicht wohl, habe mich sogar damit hingelegt, dabei mußte ich im Verlauf der vielen Regina-km nur zweimal ganz harmlos zu Boden. Nach nunmehr 6000 meinte ich die R 26 aber nicht mehr missen. Man ist selbst nach langen Tagesfahrten ganz frisch. Außerdem fahre ich mühelos einen besseren Schnitt als mit der Regina. Früher hab ich mal auf die Max gewartet, als sie dann kam, habe ich vergeblich auf die mich überholenden Mäx gewartet. Der Max-Motor hat gewiß seine Stärken. Daß sich aber ein weiter Kreis von Fahrern offenbar mit Recht und Grund nicht von den PS allein leiten läßt, dürfte das lange und frische Dasein der R 25 hinlänglich bewiesen haben. Man kann von einer Motorradzeitschrift doch nicht erwarten, daß sie auf Fragen eingehen wie: Warum kleben sich manche Max-Fahrer Federbeine an ihr Fahrgestell und wieviel ein solches Erzeugnis dann im Vergleich zur R 26 kostet oder hätte NSU den Preis für die Max gesenkt, wenn die R 25/3 noch 2000 DM kosten würde? Für mich war beim Kauf ausschlaggebend, daß ich mit einem Stoßstangemotor ohne weiteres zurechtkomme, was ich von den Schubsängern nicht behaupten möchte. Beim Ventil-Nachschleifen möchte man ja schließlich alles auseinanderreißen. Außerdem will ich gleich ein Fahrgestell nach meinem Geschmack haben und nicht erst durch Anbau etwas gewinnen, was ich nicht kontrollieren kann. Bei allem habe ich nichts gegen den Max. Im Gegenteil halte ich ihn für einen gewissen Käuferkreis für ein äußerst preiswertes Fahrzeug. Aber deswegen halte ich den R 26-Test doch für — soweit das menschlich möglich ist — objektiv. Er bedürfte also eigentlich keiner Verteidigungsrede (die in diesem Fall aber doch aufzufleischbar war). Noch etwas Sachliches. Mein Motor vibriert bei ca. 70 km, wenn er nicht zu ziehen braucht. Bei 80 wird er vollkommen ruhig. Nach der ersten schnellen Fahrt bin ich abgestiegen d. h. als ich dann wieder auf 70 zurückging, weil die Vibrationen so stark waren, daß ich glaubte, der Motor hätte sich im

Rahmen gelockert. Aber er saß bombenfest, überhaupt habe ich bis heute nicht eine Schraube nachziehen brauchen. Ist das nicht auch etwas? Es wäre vielleicht gut, wenn man im MOTORRAD mal etwas darüber erfahre, ob das Vibrieren des Motor schadet oder nicht. Weniger schön war bei meinem Exemplar, daß das Öl des Kardans in die Bremsen kam und die Werkstatt diesen Schaden erst nach dreimaligem Anlauf durch Einbau eines Dichttrings beseitigte (daher auch das Hinlegen). Weniger schön ist es auch, wenn die Kegelrollenlager nach 2000 km vorn hin sind, und die Werkstatt für die neuen eine Rechnung schickt. Solche Schäden können auftreten, sicher vor allem bei neuen Modellen. Das Verhalten der Händler ist jedoch rabiat. Ich habe diese Rechnung natürlich zurückgegeben. Beschwerden beim Werk haben wohl keinen Sinn. Horex hielt jedenfalls mit seinen Vertretern zusammen wie Pech und Schwefel. Ich habe es bei BMW in dieser Richtung hin noch nicht versucht.

Muß mal gesagt werden

Und noch eins: Es sollte unter uns eine wortlose Selbstverständlichkeit sein, das nicht mehr zu kaufen, womit wir einmal angeschmiert worden sind oder werden sollten. Ich nenne keine Marken, weder hinsichtlich Straßensituation noch bezüglich „hochmoderner“ Federungen. Wir sollten, als „Machtfaktor Verbraucher“, die Leute auch dann ein oder zwei Jahre mal nicht mehr kennen, wenn sie nachgezogen haben. Und ist das nicht bereits vielfach der Fall? Man verlasse sich da nicht auf die Dummheit, welche nicht alles werden! Die sind meistens auch entsprechend finanziell schwach. Ich habe bereits vor 3 und 2 Jahren Urteile über Werke und Fahrzeuge gehört von Leuten, denen ich weder das Urteilsvermögen noch diese Konsequenz zugetraut hätte. Diese Leuten fühlen sich keineswegs wohl auf dem Fahrrad und in der Straßensituation! Sie sind aber auch nicht gesonnen, noch einmal 1700 oder gar 2000 Mark dort zu investieren, wo sie eben doch wieder nicht das bekommen, was sie erwarten können und dürfen. Motto: Wenn ich mir heute eine Maschine kaufe und die auch erst wieder hinterher muß für einige hundert Mark (Federbeine, Lichtanlagen, Scheinwerfer usw.), dann fahre ich per Fahrrad oder Straßenbahn bzw. Bundesbahn. Ich bin nicht dazu da, Industriezweige auf meine Kosten am Leben zu erhalten. — Man möge sich also in den Werken nicht mehr so sehr darauf verlassen, daß die „Verrückten“ endlich doch lieber den Spatzen in der Hand hätten als die Taube auf dem Dach. Diese Zeiten sind vorbei, wie jedes Extrem sich reguliert. — Nun mag also, und ein Hinweis an entsprechender Stelle könnte nicht schaden, der Herr Aufsichtsratsvorsitzende lächelnd sagen: Gingen Motorräder nicht, so gehen Roller; werden auch Roller nicht gehen, verkaufen wir Mobile. Er irrt. Er verkennet seine Käuferschicht ebenso wie die scharfen Zähne der Autohersteller. Und wer heute noch verstellbare Federbeine einbaut, die man bei 140 Pfund + 120 Pfund Sozia + Gepäck noch auf Solostellung lassen kann oder muß, der tut mir leid. Ebenso leid wie die Leute, die noch immer „einzelne Stücke“ zum Preise von 2150,— DM mit lustigen Vibrationen aus dem Werk lassen.

Und als letzte Meckerei: Ein ganz dickes Lob Ihnen allen und weiter so! Wer weiß, auf welchen Böcken wir ohne ihr dauerndes Stänkern führen.

H. G. in F.

Geschwindigkeit in Norwegen

Ich habe eben „Das MOTORRAD“ Nr. 15 gelesen. Auf Seite 540, unter der Überschrift „Ganz unter uns“ sehe ich, daß Sie eine Übersichtstabelle über Geschwindigkeitsbeschränkungen in den europäischen Ländern haben. Wahrscheinlich haben Sie die letzten Geschwindigkeitsbestimmungen für Norwegen nicht gesehen, die für 1955 geltend gemacht wurden, denn die Angaben für Norwegen stimmen nicht mehr. Es heißt in den letzten Bestimmungen, daß die Geschwindigkeit den Verhältnissen angepaßt sein muß. Als Höchstgeschwindigkeit gilt innerorts 40 km/h, außerhalb 70 km/h. Ich habe auch in den Zeitungen gelesen, daß neue Trafikbestimmungen in Ausarbeitung sein sollen. Diese werden vielleicht 1957 fertig. Es ist aber nicht wahrscheinlich, daß die Geschwindigkeitsbestimmungen geändert werden.

K. S. in S. (Norwegen)

... und in Frankreich

Frankreich hat Geschwindigkeitsbegrenzung! Ortschaften 30—40 km/h, außerhalb 60 km/h. Nicht von schnelleren Franzosen zur Erhöhung der Geschwindigkeiten verleiht lassen! Das erwachte Fahrzeug wird zu Gunsten des Staates beschlagnahmt!

E. L. in B.

Wo wohnen gelbe Schals?

In der Nummer 14 der Zeitschrift „das MOTORRAD“ batet Du die Leser, Dir motorradfreundliche Gasthöfe zu nennen. Auf einer vorjährigen Urlaubsfahrt hatte ich Gelegenheit, eine Anzahl kennenzulernen. Von den acht Gasthöfen sind nur drei in sehr angenehmer Erinnerung geblieben. Meine Frau und ich waren am Pfingstmontag von Neumünster losgefahren und kamen mit unserer 125er-DKW bis kurz hinter Gifhorn nach Meile, ca. 20 km von Braunschweig entfernt. Wir hielten vor dem Gasthaus „Meiner Sand“. Unser erster Eindruck: „Hier ist für uns bestimmt nichts zu haben“, denn der Parkplatz stand voller pompöser PKWs, darunter sehr viele Dänen und Schweden. Wir hatten uns aber sehr getäuscht. Nach unserer Anfrage geleitete uns der Wirt persönlich, Herr Rösler, auf unser Zimmer, sorgte für ausreichenden Platz in der Garage und hatte nach dem guten Abendbrot sogar noch Zeit, einen kleinen Schwatz mit uns zu halten, obwohl die Gaststube sehr gut besucht war. Das Zimmer, mit fließendem Wasser, war sehr ordentlich und nett, und auch der Preis bewegte sich in normalen Grenzen. Nach zwei weniger guten Übernachtungen, in der Nähe von Kassel und zwischen Würzburg und Bad Mergentheim, erreichten wir am Mittwoch Harburg a. d. Wörnitz, gelegen zwischen Nördlingen und Donauwörth. Dort nahmen wir Quartier im Gasthaus „zum grünen Baum“. Von außen sah die

ser Gasthof für unseren schmalen Geldbeutel etwas zu teuer aus. Wir fragten aber trotzdem und waren sehr erfreut über das Entgegenkommen und die Freundlichkeit (wir sahen aus wie Vagabunden, dreckig, spackig und pudelnah). Trotz der guten Ausstattung (Haupthaus und Gästehaus waren Neubauten) bezahlten wir nur 6,— DM für das Doppelzimmer. Der dritte Gasthof, den wir als gut empfehlen können, ist der Gasthof „zum Fuß“ in Heußlen (Besitzer Herr Fritz Schall). Hier hatten wir das Gefühl, als ob wir zur Familie gehörten. Im Laufe des Gesprächs erfuhren wir, daß sie schon viele Freundschaften mit Rollern und Motorradlern geschlossen hatten. Wir wurden mit der Bitte verabschiedet, im nächsten Jahr wiederzukommen.

J. K. in H.

Noch eine Anschrift zum Kapitel: Gute Unterkünfte für Motorradfahrer! Im vergangenen Jahr wurde ich ganz patent und sehr freundlich in Großbühlern, Kreis Pold, an der Bundesstraße 254 durch die Tankstelle K. Alzer beraten und in einem dicht dabei gelegenen Gasthaus bestes und sehr preiswert untergebracht, und ebenso im Hotel Deutsches Haus in Friedberg in Hessen, wo ich, in strömendem Regen ankommend, trotz des bekannten Aussehens der Motorradfahrer bei Regen und Dreckwetter, sehr zuvorkommend und freundlich und entgegenkommend aufgenommen wurde, nachdem ich zuvor in drei anderen, z. T. kleineren und auch bescheidenen Gasthäusern abgewiesen worden war.

B. B. in O.

Wenn einer oder eine von Ihrem Haufen mal (müde, dreckig oder sauber, mit oder ohne Geld) nach Bensheim kommen sollte und nicht im Hotel wohnen will oder sonst in der Klemme sein sollte, dann möge er ruhig bei mir anknöpfen. Bad, Einzel- oder Doppelzimmer, Essen und ein Bohnenkaffee mit einem kleinen oder großen Benzingespräch stehen kostenlos zur Verfügung. Unterstellraum für zwei gute Motorräder ist auch noch vorhanden. Aufnahme garantiert herzlich.

Mit freundlichen Grüßen
Adam Schmitt,
Bensheim/Bergstraße,
Niederwaldstraße 56

Mal wird's ein Ende haben . . .

Das Neueste aus Aachen: Die Verbotsschilder an der Monheimsallee (zuletzt Heft 15/56) sind wieder verschwunden. Ich bin neugierig, wie lange das nun anhält.

H. L. R. in A.

Verkehrssünderjagd

Jagd in Mainz, Richtung Mainz-Weisenau auf überladene und schneller als 40 km/h fahrende Lkw. Pausenloser Großeinsatz bis spät in die Nacht hinein. So auch am 17. 7. 56. Der Jäger (lies: Pol.-VV Fr 36-9190) hatte sich auf seinen Anstand begeben (lies: Seitenstraße (Dagobertstr.) zur Rheinstr. B 9, 1,50 m vor der Einmündung rechts am Bürgersteig!) und lauerte mit abge-

UHR ARMBÄNDER
Elastoflexo und Fixoflex
DEHNBAR • VERSCHLUSSLOS • FÜR JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND

BEWAHRT VOR VERFÄLTERUNG UND KRIECHEN

ERHÄLTICH IN: GOLDANKER • WALZGOLD • DOUBBLEE, EDELSTAHL UND 14 KARAT GOLD — IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN

Leicht und sicher photographieren

Ist Ihr Wunsch auf Ihren Fahrten, wenn Sie schöne Erlebnisse festhalten wollen. Die neuartige Kamera DURST 66 kennt keine technischen Probleme mehr. Sie ist so leicht zu handhaben wie eine Box, hat aber Aussehen, Leistung und Komfort einer hochmodernen Kamera. Dabei kostet sie nur DM 88.50.

Verlangen Sie beim Fotohandel Vorführung. Prospekt M 66 kostenlos

Durst 66
DEUTSCHE DURST GMBH
MÜNCHEN 22

ZÜNDAPP 175 S

Eleganz und Temperament eines Rennpferdes — Kraft und stoische Ruhe eines Zugochsen . . .

Niemals wird ein Geschöpf beides in hohem Maße besitzen.

Die Technik aber feiert diesen Triumph: In der ZÜNDAPP-175S vereinigt sich gleichermaßen sportliche Höchstleistung mit Zuverlässigkeit und Stärke*

*Trotz hohen Gebrauchswertes überraschende Preiswürdigkeit (DM 1475.—)

ZÜNDAPP WERKE GMBH
NÜRNBERG-MÜNCHEN
WERK NÜRNBERG

Noch lieferbare Testberichte:

Abschleppen-Sport	Das MOTORRAD Heft 24/1953
Adler MB 201	Das MOTORRAD Heft 16/1954
AJS Springtwin	Das MOTORRAD Heft 17/1954
Ardie RD 176	Das MOTORRAD Heft 37/1955
Ariel Huntmaster	Das MOTORRAD Heft 13/1954
BMW R 67	Das MOTORRAD Heft 5/1954
BMW R 69	Das MOTORRAD Heft 34/1955
BMW R 26	Das MOTORRAD Heft 13/1956
BMW R 69 — Gespann	Das MOTORRAD Heft 7/1956
BSA B 31	Das MOTORRAD Heft 14/1954
BSA D 175	Das MOTORRAD Heft 23/1954
DKW RT 350	Das MOTORRAD Heft 16/1955
DKW RT 175 S	Das MOTORRAD Heft 10/1956
Dürkopp Diana	Das MOTORRAD Heft 26/1954
Gitterner 150/175	Das MOTORRAD Heft 22/1953
Heinkel-Roller	Das MOTORRAD Heft 6/1954
Hercules 250	Das MOTORRAD Heft 8/1955
Hercules A 175	Das MOTORRAD Heft 12/1956
Horex Regina 250 Export	Das MOTORRAD Heft 15/1953
Horex Resident	Das MOTORRAD Heft 19/1955
Jlo M 2 x 125 Sport	Das MOTORRAD Heft 8/1955
Jlo-Twin	Das MOTORRAD Heft 23/1953
Jawa 250	Das MOTORRAD Heft 4/1955
Kreidler K 51	Das MOTORRAD Heft 17/1955
Kreidler R 50	Das MOTORRAD Heft 17/1954
KS 601 Sport	Das MOTORRAD Heft 7/1955
Malco Talpan	Das MOTORRAD Heft 2/1955
Mars Stella 175 DS	Das MOTORRAD Heft 14/1955
Matchless G 80 S	Das MOTORRAD Heft 8/1956
Meister Junior, Moped	Das MOTORRAD Heft 14/1953
Messerschmitt	Das MOTORRAD Heft 19/1954
Moped HMW 50	Das MOTORRAD Heft 22/1954
Norton M 50	Das MOTORRAD Heft 15/1956
NSU Gelände-Max	Das MOTORRAD Heft 17/1955
NSU-Max	Das MOTORRAD Heft 1/1956
NSU-Superfox	Das MOTORRAD Heft 25/1955
Puch 125 SL	Das MOTORRAD Heft 20/1953
Puch 150 TL	Das MOTORRAD Heft 7/1953
Puch M 175 SV u. SVS	Das MOTORRAD Heft 1/1954
Puch SG und SGS	Das MOTORRAD Heft 11/1955
Puch SGS/SG	Das MOTORRAD Heft 20/1954
Puch-Roller	Das MOTORRAD Heft 16/1953
Tornax V 200	Das MOTORRAD Heft 1/1953
Tornax Doppelstange	Das MOTORRAD Heft 16/1954
Triumph Knirps	Das MOTORRAD Heft 18/1953
Triumph BDG 250 S	Das MOTORRAD Heft 19/1953
Triumph Thunderbird 650	Das MOTORRAD Heft 22/1955
Velocette LE	Das MOTORRAD Heft 7/1956
Victoria Bergmeister	Das MOTORRAD Heft 5/1955
Victoria Swing	Das MOTORRAD Heft 11/1956
Zündapp Bella	Das MOTORRAD Heft 17/1953
Zündapp Elastic	Das MOTORRAD Heft 15/1954
Zündapp 200 S	Das MOTORRAD Heft 12/1955
Zündapp 175 S	Das MOTORRAD Heft 6/1956

Außerdem folgende Hefte Nr.

Ferner Sammelmappe „das MOTORRAD“, Kunstleder mit Klemm-
rücken, passend für einen kompletten Jahrgang, DM 7,80.

Ermöglichter Heftpreis „das MOTORRAD“ bis einschl. 30. 6. 55 je 0,50 DM,
neuerer Hefte 1.— DM zuzüglich 0,15 DM Porto.
(Bei Nachfrage zuzüglich DM 0,55 Portoposten)

Sie sparen die hohen Nachnahmegebühren, wenn der Betrag im
vorans auf unser Postcheckkonto überwiesen wird.

An MOTOR-PRESSE-VERLAG, Stuttgart, Postfach 1042.

Unterzeichneter bestellt hierdurch die obigen angekündigten Hefte.

Gesamtbetrag (einschl. 15 Pfg. Porto pro Heft bzw. DM 0,70 für eine
Sammelmappe) habe ich am auf Postcheckkonto Stuttgart
184 99, Motor-Presse-Verlag, überwiesen — soll durch Nachnahme erhoben
werden — liegt hier in bar — in Scheck bei.

Name Vorname

Ort

Straße Nr.

Bitte sorgfältig und deutlich, möglichst in Blockschrift, ausfüllen!

blendetem Licht — ohne blaue Lampe — auf das scheue Wild. Während dessen ein von hinten kommender Vierrad-Tempo vielleicht 2 Min. hinter dem Pol.-VW stand und nicht wußte, was er tun sollte. Denn der da vorne konnte ja auch vorfahrtschuldenerweise warten. Bis dem Tempo die Erkenntnis kam, daß er eine besondere Art von Dussel vor sich hatte. Und dann doch vorbeifahren. Nachdem ich mir diese Verwirrung von der gegenüberliegenden Straßenseite (B.V.-Tankstelle) angesehen hatte, bin ich zu dem VW hinübergelangen und habe zu den zwei jugendlichen Polizisten gesagt, sie müßten doch wegfahren, da sie so den Verkehr behinderten. Aber die sahen das weder ein, noch wollten sie von ihrem Lauerplatzchen weg. Mein Hinweis, daß ich sie ja anzeigen könne, wurde mit dem hinreichend bekannten: „Das können Sie ja mal machen“ quittiert. Der VW aber hielt die Wacht an der Rheinstr. von 10.27—10.40 Uhr, mit laufendem Motor. Dabei kam zwar noch einer, der rechts abbiegen wollte und deshalb einen eleganten Bogen ausnahm, außerdem eine große Lawe der nun so viel Platz beim Linksabbiegen brauchte, daß das höchstens noch ein Motorrad von der Rheinstraße (B 9) hätte einbiegen können. Nur die Polizei harpte fest aus, bis dann ein mutmaßlicher Verkehrssünder auftauchte und sie zur Verfolgung lockte. Der fuhr zwar in der Richtung, in der sich im Polizei-VW der Motor befindet, aber das war halb so schlimm. Stramme Kehre auf der Rheinstraße mit anschließendem Kavalleriestart zur Betonung der arteigenen Wichtigkeit. Leider verlor dieses Manöver durch traktorähnliche Auspuffgeräusche sehr viel an Wirkung, da die Beschleunigung eines VW nicht nur vom dunkelgrünen Aussehen, sondern auch von der Vorgespann- und Zündungseinstellung maßgeblich beeinflusst wird. Nach ca. 3 Minuten kehrten dann die Jäger aus Kurpfalz auf ihr einzigartiges Lauerplatzchen zurück. Wie lange sie dann noch geblieben sind, war mir nicht so wichtig, um meine Betruhe nicht zu versäumen. Daß dieses einmalige Verhalten dieser Polizisten auf Böswilligkeit zurückzuführen ist, will ich zu ihren Gunsten nicht annehmen. Die beiden sahen aber so aus, als wenn sie weder über das nötige Denkfähigkeit noch über die nötige Erfahrung verfügten, die man nun im Verkehr erwarten könnte. Sie hatten nach meiner Schätzung höchstens 20 000 km hinter sich, zusammen! Bevor man das Geld für nächtliche Hasch-Milch-Spiele hinauswirft, sollte man es doch besser zur Schulung und Erziehung der motorisierten Streifen verwenden. Denn die Polizei soll ja auch Vorbild sein, oder irrt ich nicht? Wenn das zuviel verlangt ist, sollte man wenigstens ein paar hundert dafür ausgeben, die Hecks der Streifenfahrzeuge mit „Polizei“ zu beschriften. Womit dann alle anderen Verkehrsteilnehmer in ähnlichen Fällen vor Unberechenbarkeit gewarnt sind. Falls dies aber zufällig jemand aus dem Mainzer Polizeipräsidium lesen sollte und gar nähere Angaben zwecks einer internen Anzeige benötigt, ich stehe jederzeit gern zu Diensten. K. W. T. in M.

Abschleppen eines Motorrads durch ein anderes

Ich war gestern abend mal interessanter beim Verkehrsunterricht der Polizei in Ulm. Es waren eine ganze Menge Leute da, etwa 30 Personen (der Unterricht findet so alle 8 Tage statt), aber ich glaube, ich war der einzige ohne Vorladung. Ich ging zwar mit keinen großen Erwartungen hin, war aber doch nachher angenehm überrascht. Die Sache war gar nicht bürokratisch und mit erhobenem Finger aufgemacht. Der den Unterricht gebende Polizeimeister war vom dem Typ, wie man sich alle anderen auch wünschen würde. Er ließ einige Bemerkungen fallen, die ihm bei seinen Vorgesetzten wohl schlecht angeschrieben würden. Ich fragte den Beamten im Laufe des Abends, wie sich die Ulmer Polizei zum Abschleppen eines Motorrads durch ein anderes Motorrad stelle. Ich erhielt zur Antwort, daß das verboten sei. Auf meine Frage, wo das stehe, kam die Antwort: „Nirgends, in keinem Gesetz, es liegen aber Gerichtsurteile vor, die das Abschleppen einer Solomachine durch eine Solomachine als unzulässig erklären. Anders liegt die Sache, wenn die ziehende Maschine ein Gespann ist. Da ist es noch eine Streitfrage, ob zulässig oder unzulässig.“ Da steh ich nun... Nach meiner Ansicht ist es ja vollkommen gleichgültig, ob ich mit einem Gespann schleppe oder mit einer Solomachine. Ich sehe keinen Grund, daß die Solomachine mehr gefährdet sein könnte als das Gespann. Nun meine Frage: Wissen Sie etwas von Urteilen, die das Abschleppen von Kraftträdern untersagen? Oder gibt es auch Urteile, die es für zulässig erklären? Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir darüber genaue Auskunft geben könnten, damit ich die Sache der Ulmer Polizei nochmals unterbreiten kann. H. S. in Ulm

Es ist nun einmal nirgendwo verboten, mit einer Solomachine alles das abzuschleppen, was diese Maschine zu ziehen vermag, so wenig wie es irgendwo ein Verbot gibt, daß man eine Solomachine nicht abschleppen dürfte. Dennoch ist es natürlich im Einzelfalle möglich, ein Abschleppen als verkehrgefährdend zu verbieten oder zu bestrafen, wenn dieses Abschleppen in eben diesem Einzelfalle unsachgemäß gemacht wird. Wie man sachgemäß abschleppt, haben wir in Nr. 4/54 beschrieben. Man kann es also nicht grundsätzlich verbieten, es muß schon ein ganz spezieller Grund im Einzelfall vorhanden sein.

Um den Nachwuchs

Ich habe mir über das Problem des Nachwuchses für Zuverlässigkeitsfahrten des öfteren Gedanken gemacht und ich stimme absolut mit den von Ihnen schon früher gemachten Vorschlägen überein. Leider sind die Herren an der Spitze für solche Sachen nicht zu haben. Ich habe bei der letzten Gausportleitertagung in Koblenz dieses Problem verschiedentlich vorgebracht.

Meine Vorschläge betreffen sich einmal auf Trial anstatt Puchsjagen, Bilder-suchfahrten und Findigkeitswettbewerben, zweitens auf kleine Zuverlässigkeitsfahrten in der Gesamtlänge von 120—150 km über 7—8 Runden. Ich begründe diese Vorschläge damit, daß Puchsjagen usw. nur zu einer reinen der Straßennrennen führen, woran doch dem ADAC wegen der Unfallgefahr und der Bevölkerung gegenüber dem Motorfahrer absolut nichts gelegen sein könne. Als zweiten Punkt führte ich die großen Kosten, die eine Zuverlässigkeitsfahrt nun mal für den Fahrer mit sich bringt, ins Feld. Zum ersten Punkt äußerte sich niemand.

Aber zum zweiten Punkt vertreten der Gausportleiter und der Motorradreferent den Standpunkt, man müsse sich eben durchheilen. Sie hätten es ja anfangs auch nicht leicht gehabt. Wer sich solche Fahrten finanziell nicht leisten könne, der brauche ja nicht zu fahren. Zudem sei es sehr schwierig, genügend Fahrer zu bekommen. Am Gau machte man sich große Sorgen um die diesjährige Mittelrheinische. Sie sei kein Meisterschaftslauf, und so werde man kaum Fahrer zum Start bekommen. Ich erwiderte daraufhin, daß die Mittelrheinische dann gerade sehr gut geeignet sei, eine Nachwuchsanstaltung zu werden. Aber wie war es? 89 Starter, 32 im Ziel, also 57 Ausfälle! 21 Gold, 5 Silber, 4 Bronze, 2 Erinnerung. Nebenbei: Ich kam auch durch. Aber viele Fahrer gaben wegen körperlicher Erschöpfung einfach auf. Ich frage mich nun: was hat der Veranstalter damit erreicht? Die zwei Nachwuchseure, die von hier mitfahren (beide Ausfall), sagen heute: nie wieder. So wird noch manch einer denken. Wenn der Veranstalter glaubt, er müsse die Fahrt so ausrichten, daß Leute wie Eugen Strohe sich anstrengen müssen, um durchzukommen, dann hat eine solche Fahrt keinen Sinn für Anfänger. Also werden es bei der nächsten Mittelrheinischen noch weniger Starter sein, es sei denn, sie würde als Meisterschaftslauf gewertet werden, oder der Veranstalter würde eine reine Nachwuchsanstaltung aufziehen.

Daß sich selbst große Fahrer Gedanken machen, wie man den Nachwuchs fördern kann, bezugte sehr eindeutig Eugen Strohe. Er ist ja wohl anerkannter Fahrer einer unserer besten Geländefahrer. Er hätte es wohl kaum nötig, sich mit Anfängern abzugeben, aber er tat es, solange er in Kirm war. Er kam oft zu uns nach Birkenfeld, oder wir fuhren nach Kirm und haben unter seiner Anleitung 3—4 Stunden trainiert. Ich kann wohl sagen, daß wir durch Eugen Strohe viel gelernt haben. Er brachte uns von der Bolzerei zu überlegtem, kalorienparemendem Fahren. Wir bedauern es sehr, daß er jetzt wieder in Singitz ist. Eugen Strohe ist der gleichen Ansicht über Nachwuchsanstaltungen wie ich und er würde sicher gerne als Lehrmeister auf einer solchen Fahrt fungieren.

Ich habe es hier im Club versucht, eine solche Nachwuchsanstaltung aufzuziehen, bin aber bei der Clubleitung (alles Pkw-Fahren) auf Ablehnung gestoßen. Man ist mehr an Geschicklichkeitsturnieren und wilden Geländeren interessiert. Alleine schon wegen der Kasse. Die Kasse wird wohl bei jedem Club die Hauptsache sein. — Wir haben hier in den Bergen sehr schöne Strecken, so z. B. einen Rundkurs von 16 km, auf dem alles drin ist, aber man berührt keine einzige Straße, ist andererseits nie weiter als zwei Kilometer von guten Straßen entfernt, was sehr wichtig für Fahrer ist, die ihren Apparat abschleppen müssen. Man benötigt hier nur eine Zeitkontrolle und zwei Durchfahrtskontrollen, braucht also nicht übermäßig viele Funktionäre. Und die Vorarbeiten? Nun ja — der übliche Schriftverkehr wie vor jeder anderen Veranstaltung. Die Strecke läßt sich mit Richtungspfeilen markieren, die man jederzeit von Conti, Triumph oder sonstwo kostenlos bekommt. Aber das Problem sind die Preise. Müssen es immer teure Medaillen sein? Können es nicht auch Urkunden sein, die pro Stück nicht mehr kosten als 1.— bis 1,20 DM. Meiner Ansicht nach müßte es doch in jedem Gau 4—5 Clubs geben, die so etwas auf die Beine stellen können. Die Leute müßten nur mal von oben darauf aufmerksam gemacht werden. Bedenkt denn keiner, daß das Gelände die absolut beste Fahrschule ist? Man sollte Führerscheinprüfungen nur auf einer Geländestrecke vornehmen. K. W. in B.

Von Glühzündungen, vom Nachlaufen und vom Dieseln

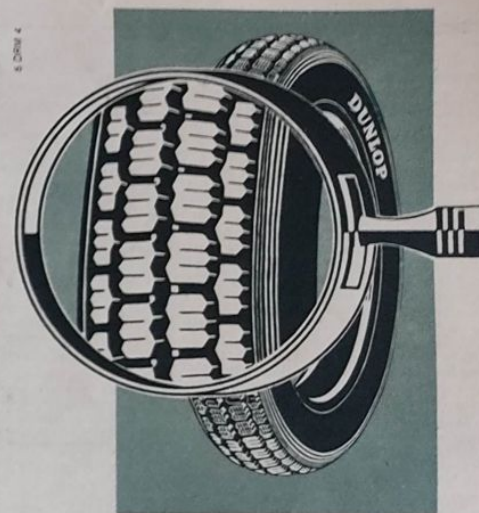
Fortsetzung von Seite 596

Glühzündung. Da aber die Voraussetzungen der Glühzündung und des Diesels ganz andere sind, ist es leicht, eine richtige Feststellung zu machen, vorausgesetzt, daß man im Bilde ist.

Ingo Durch unsere Kolben- und Einfach-Artikel geistert seit bald drei Jahren so eine lendenhalme Verlegenheitswendung von den „Klemmern bei Dreivierteltas“, derentwegen uns allerdings bisher noch niemand zur Rede gestellt hat. Es handelt sich dabei um Klemmer, die bei absolut vollgasfesten Motoren auftreten, wenn diese Motoren mit Dreivierteltas gehen, weil man es grade mal nicht eilig hatte und sich an die Zweitaktregel „Nur Knallköpfe lassen zur Vollgas stehen!“ zu halten gedachte. Das geht dann wunderschön, man wundert und freut sich über die Bestätigung der Schulbuchweisheit, daß ein Zweitakter bei Dreivierteltas nur ganz minimal in der Geschwindigkeit zurückgeht — dabei sitzt grade hier der Wurm, nach fünf Minuten ist der herrlichste, kreischende Klemmer da. Nicht nur wir allein haben das bislang mit mangelhafter Nadelstellung erklärt — obwohl Höherhängen sofort hilft — und die wildesten Strömungserscheinungen für diese „Abmagerung“ verantwortlich gemacht, denn für Halbgas stimmt ja die Nadelstellung. Dabei haben die Dinger offenbar nur gedieselt, ohne daß wir das merken, denn Ingo betont ja, daß moderne, hoch drehende Motoren sich beim Dieseln viel schwerer ertragen lassen als unsere alten SBs und Meisterklassen, bei denen das auf Bestellung als Zirkustrick vorzuführen war. Na ja — —

Es geht jetzt nur darum, wie man den eigenen Motor auf mögliches Dieseln untersucht, wenn er zu den besagten Dreivierteltas-Klemmern neigt:

1. Etliche Minuten scharf jagen, viel Vollgas, damit er schön warm wird.
2. Dann zurück auf ¾ Gas, nach Strich am Drehgriff. So eine ganze Weile laufen lassen, und wenn dann die Geschwindigkeit nicht empfindlich nachgelassen hat, wenn man also mit etwa 90% der sonstigen Vollgasgeschwindigkeit so herrlich dahinsiegt, Zündschlüssel raus — wenn dabei der Motor nicht sofort stark bremst, wenn also die Geschwindigkeit bleibt, dieselt der Motor.
3. Sich nicht verblüffen lassen, wenn die rote Lampe bei gezogenem Zündschlüssel angeht — die kriegt eben von der laufenden Lichtmaschine Spannung andersrum.



Ein griff-freudiges Profil

Sehen Sie sich diesen Motorradreifen einmal genau an! Dieses „Gesicht“ bedeutet Sicherheit für Sie. Vier gegenüber versetzte Blockreihen mit vertikalen Lamellen-schnitten bewirken eine hervorragende Bodenhaftung und verkürzen den Bremsweg! Die feingezackte Mittel-nut sorgt für ausgezeichnetes Spurhalten!

Das ist das hervorragende Profil des DUNLOP UNIVERSAL! Die ausgeklügelte Profilgestaltung dieses Reifens bewährt sich für jede Maschine... gibt Sicherheit für frohe Fahrt auf jeder Straße!

Verlangen Sie DUNLOP UNIVERSAL und er-fahren Sie selbst seine Vorzüge!

Für Ihr Motorrad

DUNLOP UNIVERSAL

hält Spur und haftet fabelhaft



zum Motorsport
DUNLOP Trials
DUNLOP Sports

Fragen Sie Ihren Reifenhändler zuerst nach DUNLOP!

Aber, aber, Herr Schmidt!

Unser Eugen Karl Schwarz hat wieder einmal Gelegenheit gehabt, tiefe Einblicke in die Funktionspsychologie zu nehmen.

Als er sich das Programm und die Pressemitteilungen zum Noris-Ring-Rennen durchsah, stieß er auf einen Fehler in der Wertungstabelle zur Deutschen Straßenmeisterschaft: In der Klasse bis 500 ccm Solo werden die beiden BMW-Privatfahrer Alois Huber-Traustein und Ernst Riedelbauch-Röslau mit je 10 Punkten an der Spitze geführt; das sind 4 Punkte von Hockenheim und 6 Punkte von der Solitude für Huber und 6 bzw. 4 Punkte für Riedelbauch. Nun ist aber Riedelbauch auf der Solitude nicht zweiter Deutscher, sondern dritter geworden, hat also nur 3 statt der angeführten 4 Punkte bekommen, so daß Huber mit einem Punkt vor Riedelbauch führt, da dieser nur 9 Punkte hat.

So eine Panne kann schon mal passieren, der Pressechef hat die Tabelle von der OMK-Mitteilung Nr. 32/56 abgeschrieben, und EKS begab sich nun zu Herrn Schmidt, dem OMK-Generalsekretär, der die Mitteilung ausgearbeitet und unterschrieben hat. Herr Schmidt aber reagierte ganz sauer. Für ihn gäbe es nur das offizielle Zeitnahme-Resultat und sonst gar nichts — die Tatsache, daß Riedelbauch hinter Huber und Hiller eindeutig dritter Deutscher auf der Solitude war, was jeder aufmerksame Rennbesucher unschwer bemerkt, existierte für ihn nicht gegenüber der offiziellen Feststellung. Und außerdem habe Huber ja nicht protestiert.

Nun sind Journalisten (im Gegensatz zu Funktionären?) in erster Linie durch die Wahrheit beeindruckt und nicht durch noch so offizielle Zahlen. EKS gab also Huber den Tip, daß er offenbar vom Amtsdirektor um einen wohlverdienten Punkt gebracht würde, worauf Huber noch während des Nürnberger Rennens schriftlich protestierte. Außerdem bestätigte Hiller eidesstattlich, daß er hinter Huber an zweiter Stelle eingelaufen sei — Hiller hatte sowieso noch mehr Grund zum Ärger als Huber, weil er trotz seiner 4 Punkte durch den Versager überhaupt nicht in der OMK-Mitteilung erschien.

Frau Huber betätigte sich als Überbringerin des für Herrn Schmidt unangenehmen Briefes und beschiedete er, der Herr Schmidt sei „gar nicht so freundlich“ gewesen wie sonst. Wie unfreundlich der Herr Schmidt sein kann, wenn man ihm seine Irrtümer nicht unwidersprochen abnimmt, zeigte sich dann nach dem Rennen in der Presseinformation Nr. 23. Nachdem schon der Streckensprecher stets den zweifellos unrichtigen Wertungsstand benutzte, weil keine Berichtigung erfolgt war, ignorierte auch die Presseinformation die Herrn Schmidt bekannte Berichtigung und führte Riedelbauch mit 13 Punkten vor Huber mit 12 Punkten, was dann selbstverständlich auch von der gesamten Presse übernommen wurde. Und

Hiller war beim Stand der Meisterschaft überhaupt nicht aufgeführt, obwohl er 8 Punkte von der Solitude und aus Nürnberg hat.

Man sieht, wie schwer es ist, einen hohen Funktionär zum Berichten eines Fehlers zu bringen — im Gegenteil, Herr Schmidt war äußerst verschnupft, als er auf die Angelegenheit angesprochen wurde. Er ist überzeugt, daß Hinweise aus der Öffentlichkeit, die ja schließlich von der Fachpresse vertreten wird, überhaupt völlig unangebracht seien. Und während etwa dann ADAC-Motorrad-Referent (und OMK-Mitglied) Richter die Angelegenheit völlig sachlich notierte — inzwischen ist sie auch in der OMK-Mitteilung Nr. 34/56 berichtigt, — empörte sich Herr Schmidt höchlichst über die Kritik an seinen weisen Werken. Denn das Meisterschaftspunkte schwer erkämpft sind, daß es für einen Fahrer aus den verschiedensten Gründen sehr viel ausmacht, seiner Leistung entsprechend gewürdigt zu werden, und daß er selbst, der Herr Schmidt, für die Öffentlichkeit und nicht für einen privaten Laden arbeitet, das scheint er am grünen Tisch mit der Zeit vergessen zu haben!

Die Sache selbst ist zunächst ein kleiner bürokratischer Fehler, über den man nicht viel Worte zu machen braucht. Die Reaktion des hohen Funktionärs aber könnte als Symptom gedeutet werden. Für was, das wissen die Funktionäre ebenso wie die Öffentlichkeit. Hochmut und Unbelehrbarkeit sind noch niemals zu den Mannestugenden gezählt worden. Si

Südwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt

Der Nachwuchs hat dringende Fahrten nötig, bei denen er mit Aussicht auf Erfolg starten kann, bei denen es etwas zu lernen gibt, und man außerdem kein Maschinenmaterial unnötig zerschneit. Deswegen hatten sich die Veranstalter der Südwestfälischen Zuverlässigkeitsfahrt vorgenommen, ganz besonders für den Nachwuchs einmal einen Wettbewerb auszurichten. Die 16 km lange Strecke mußte achtmal durchfahren werden. Hierbei zeigte es sich aber, daß auf den durch Regen aufgeweichten Wegen, trotz großer Zeitgaben nur wenige der 37 gestarteten Fahrer in der Lage waren, das Gelände zu bewältigen. Dabei waren nicht einmal Wasserdurchfahrten, Schotterstellen oder Steilstellen über 32% vorhanden. Es gab 5 Goldmedaillen, 4 Silberne, 5 Bronzene und 21 Ausfälle oder Fahrer, die aufgaben.

Die Strecke selbst war bestimmt nicht zu schwer (im trockenen Zustand war sie mit Straßenreifen zu bewältigen), die Zeiten wurden laufend verlängert — es ist dies Ergebnis aber nun noch ein Zeichen mehr, wie nötig es unser Nachwuchs hat! Es sollte ein Alarmsignal sein! Die Veranstalter von Zuverlässigkeitsfahrten sollten sich den Meisterschaftslaufmühen endlich einmal aus dem Kopf schlagen, denn hier ist wieder der

Beweis, daß die Arbeit für unseren Nachwuchs weitaus dringender als alles andere ist. Viele Jungen haben auf der Südwestfälischen einfach aufgegeben, als sie nicht mehr den Mut hatten, auf den schmierigen Wegen weiterzufahren und weil ihnen die körperliche Ausdauer fehlte. Proteste gab es keine. Die Ergebnisse waren zehn Minuten nach Eintreffen des letzten Fahrers schon da! — Bitte, weitere Fahrten wie in Mauer und wie die Südwestfälische! Klades



Sollte einer glauben, daß die Strecke zu schwer war: Bitte, hier ist ein Stückchen davon. Da sind wir selbst mit „Renngetriebe“ und absoluten Straßenreifen der Norton M 50 rumgekommen. Natürlich schneit Wasser alles um — jetzt zeigt sich aber Aussdauer!

Noris-Ring

Fortsetzung von Seite 584

blieb vorne, denn seine Maschine zog aus den Kurven besser ab. Huber konnte auf den Geraden den Vorteil der Karosserie nicht ausnützen, denn er konnte nur Dreiviertelgas stehen lassen. Bei Vollgas wäre ihm die schwänzende Maschine davongeflogen, daher auch seine aufrechte Sitzposition, denn nur so konnte er die schlingende Maschine überhaupt halten.

Hinter der letzten BMW unter Knees kamen die Nortons und Matchless, allen voran Jäger-Trier, dann der Engländer Tostevin auf der ersten ohv-Twin, weiter der junge Scheel, dessen Kupplung einmal ganz bedenklich roch, der aber die Norton doch noch ans Ziel brachte. Anderson-Schweden, Sieler-Bernau (beide Norton), Vogt (Matchless), Glazebrook-England (Norton), Höllerich (Norton), Rehörst-Holland (BSA) und Engw-Zweibrücken (Norton), das war nach der Hälfte des Rennens der Rest des Feldes. Die Matchless-Zweizylinder — nicht die schnellsten und neuesten — hielten alle nicht durch. Nürnberg war in jedem Falle für die BMW's beinahe eine Spazierfahrt. Man wünschte dem Noris-Ring fürs nächste Jahr in den großen Klassen wieder eine bessere Besetzung. Auch der Gespannlauf wurde zu einer reinen BMW-Angelegenheit. Da die Einspritzmotoren von Noll und Hillebrand bereits nach Ulster unterwegs waren, führen diese wie Schneider und die übrigen den Vergasermotor. Hillebrand/Grunwald setzten sich vom Start weg an die Spitze, gefolgt von Schneider/Strauß. Noll/Cron hatten Ärger mit dem Motor, der keine volle Leistung abgab. Wirklich beachtenswert war die Fahrt des jungen Fath mit Beifahrer Ohr, die sich bis zum Ziel auf den 3. Platz vorstoben. Sie konnten vor der Ziellinie sogar noch Noll/Cron abfangen. Auf dieses junge BMW-Gespann muß man in Zukunft ein besonderes Augenmerk richten, es führt einen Stil, der sehr an den von Weltmeister Faust/Remmert erinnert!

Eugen K. Schwarz

Und hier die Ergebnisse:

Klasse bis 125 ccm: 25 Runden = 92,5 km
1. F. Bartos-CSR (CZ), 52,32,0 min = 105,3 km/h; 2. E. Krumpholtz-Zschopau (MZ), 52,57,6 min = 104,4 km/h; 3. A. Hohl-Ingolstadt (DKW), 53,17,8 min = 104,0 km/h; 4. K. Lottes-Marburg (DKW), 53,24,9 min = 103,9 km/h.
Schnellste Runde: A. Hohl-Ingolstadt (DKW), 1,56,6 min = 114,2 km/h.
Klasse bis 250 ccm: 25 Runden
1. F. Bartos-CSR (CZ), 49,26,2 min = 113,2 km/h; 2. H. Kassner-Schwobhausen (NSU), 49,42,8 min = 111,6 km/h; 3. H. Ballisberger-Reutlingen (NSU), 49,43,4 min = 111,5 km/h; 4. J. Kostler-CSR (CZ), 49,53,4 min = 111,2 km/h.
Schnellste Runde: H. Ballisberger-Reutlingen (NSU), 1,49,8 min = 121,3 km/h.
Klasse bis 350 ccm: 25 Runden
1. K. Hofmann-Frankfurt (DKW), 44,46,4 min = 124,0 km/h; 2. A. Hohl-Ingolstadt (DKW), 44,55,9 min = 123,5 km/h; 3. H. Baril-München (DKW), 46,03,8 min = 122,4 km/h; 4. K. Tostevin-England (Norton), 1. Rd. zurück.
Schnellste Runde: K. Hofmann-Frankfurt (DKW), 1,45,4 min = 126,5 km/h.
Klasse bis 500 ccm: 25 Runden
1. W. Zeller-Hammerau (BMW), 42,50,2 min = 129,0 km/h; 2. G. Klinger-Osterreich (BMW), 43,30,0 min = 127,5 km/h; 3. E. Hillar-Brockwede (BMW), 43,49,3 min = 126,6 km/h; 4. E. Riedelbauch-Röslau (BMW), 44,03,6 min = 126,0 km/h.
Schnellste Runde: W. Zeller-Hammerau (BMW), 1,40,6 min = 132,4 km/h.
Klasse bis 500 ccm mit Seitenwagen: 25 Runden
1. Hillebrand/Grunwald-Amberg (BMW), 49,11,6 min = 112,7 km/h; 2. Schneider/Strauß-Weidenau (BMW), 49,40,9 min = 111,2 km/h; 3. Fath/Ohr-Ursenbach (BMW), 50,59,8 min = 110,0 km/h; 4. Noll/Cron-Kirchhain (BMW), 51,00,1 min = 110,0 km/h.



SIMSON SPORT 425S

250 ccm Viertakt-Kardan-Maschine 14 PS · 115 km/h
Beste Straßenlage · Größte Zuverlässigkeit

Komplett ab Werk nur DM 1690.-

Einige Gebietsvertretungen noch zu vergeben.
Sehr günstige Bedingungen für den Fachhandel

Generalvertretung für das Bundesgebiet
WILHELM BERDING BREMERHAVEN-G
SCHULSTRASSE 7 RUF. 4444

Sich die Finger zu verrenken...



So oder So?

damit das Öl aus dem Spritzkönnchen auch ja überall hinkommt, das hat der heutige Kraffradbesitzer nicht mehr nötig. Ein leichter Fingerdruck und der automatische CARAMBA-Druckverstärker spendet einen feinen Sprühstrahl, der das hochwertigste CARAMBA-Kollidographitöl auch auf das entfernteste rostgefährdete Metallteilchen trägt. Machen Sie es sich leichter, denken Sie beim Kauf daran: Ein CARAMBA-Druckverstärker muß es sein. (Im Fachhandel erhältlich)

Rütgerswerke AG, Abt. Autochemie, Duisburg-Wanheimerort

Denfeld

Sitzbänke
Sportsitze
Sättel
Fußrasten
Koffertträger
Packtaschen

DBP u. BGM

Georg Denfeld KG, Sattelfabrik · Bad Namburg

Schneller - schöner - sparsamer

Auf einer Testfahrt Bremen — München, die mit dem LLOYD LP 600 unter Kontrolle des ADAC durchgeführt wurde, betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 71 km/h. Die 834 km lange Strecke schaffte der Wagen bei einem Benzinverbrauch von 5,96 l auf 100 km mit vier Personen und umfangreichem Gepäck in 11 Std. 43 Min. Ein erneuter Beweis für die ausgesprochene Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit des LLOYD 600.

Ob Sandweg, Autobahn oder Gebirgsstraße — der schnelle, wendige LLOYD zeigt sich überlegen.



Jetzt hilft der gelbe Schal!

Wenn das eigene Latein zu Ende ist, wenn es heißt: „Was tun, spricht Zeus, die Welt ist weg gegeben!“ — dann hilft der gelbe Schal. Einfach vom Hals abnehmen und an den Lenker binden. Das gelbe Signal wird nicht übersehen! Freunde wissen: Einer von uns — dem Manne muß geholfen werden.

Wie kommen Sie zum gelben Schal?

Ganz einfach. Sicher haben Sie einen Freund, der „das MOTORRAD“ wohl kennt aber noch nicht liest. Vermitteln Sie uns ihren Bekannten als Abonnenten (Gutschein und Bestellschein ausfüllen) und Sie erhalten, sobald der neue Leser die erste vierteljährliche Rate von DM 6.- oder den Jahresbezugspreis von DM 24.- überwiesen hat, den gelben Schal kostenlos. Außerdem können Sie den Schal zum Ausnahmepreis von DM 5.90 gegen Vorauszahlung auf unser Postscheckkonto Motor-Presse-Verlag Stuttgart 18499 erwerben. Vergessen Sie nicht, auf dem Postabschnitt das Stichwort „MOTORRAD-Schal“ zu vermerken.

Hier abtrennen!

1 Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Paulinenstr. 44

GUTSCHEIN

Liefere Sie gegen diesen Gutschein einen **MOTORRAD** Schal kostenlos und portofrei

an

Vollständige Anschrift

Anbei Jahresabonnement Nr. 1

1 BESTELLSCHEIN

Ich wünsche ab

ein Jahres-Abonnement der Fachzeitschrift **MOTORRAD**

zum Preise von DM 24.— zahlbar in vier Raten zu je DM 6.—

Betrag ist eingezahlt auf Postscheckkonto MOTOR PRESSE - VERLAG 184 99 Stuttgart am liegt in bar — in Scheck — bei

Name Vorname

Wohnort Straße

Unterschrift

Nichtzutreffendes bitte streichen

2 Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Paulinenstr. 44

GUTSCHEIN

Liefere Sie gegen diesen Gutschein einen **MOTORRAD** Schal kostenlos und portofrei

an

Vollständige Anschrift

Anbei Jahresabonnement Nr. 2

2 BESTELLSCHEIN

Ich wünsche ab

ein Jahres-Abonnement der Fachzeitschrift **MOTORRAD**

zum Preise von DM 24.— zahlbar in vier Raten zu je DM 6.—

Betrag ist eingezahlt auf Postscheckkonto MOTOR PRESSE - VERLAG 184 99 Stuttgart am liegt in bar — in Scheck — bei

Name Vorname

Wohnort Straße

Unterschrift

Nichtzutreffendes bitte streichen

Die ganz ganz große Liebe

Fortsetzung von Seite 585

wenig Volumen hatten — wahrscheinlich hatte sie einer nacharbeiten sollen. und das war dann in Vergessenheit geraten. Es war Hochsommer, Sportzeit, kein Mensch hatte Zeit, keine Werkbank war frei, ich kroch beim Zurechtmachen der Maschine auf dem Boden herum. Andere Dämpfer, Kurbelwellen ausfüllen, Vergaser umstellen, lauter Kleckerkram, unglaublich zeitraubend — aber schließlich lief sie. Und wie!

Die S heulte ab in Richtung Autobahn. An der Auffahrt noch mal kurz gehalten — hm, da stinkt es doch, der Motor war kein Zweifel glühend heiß. Na ja, vielleicht Selbsttäuschung, auf jeden Fall mal Nadel eins höher. und los. Klingelgeling, gewaltige Klingelei, immer schlimmer. Patsch- bumm, Kerzenbrücke. Und wieder, und wieder.

Dann Klemmer — das ahnte man schon vorher, vorsichtiger Finger, vorsichtig Kupplung wieder los, Gott sei dank keine Klapperei, also Kolbenringe noch frei. Zurück nach Frankfurt, wenigstens ein paar Fußdichtungen mitnehmen, falls unterwegs der Zylinder runter mußte, dazu 310er Kerzen, Zündung nochmal kontrolliert. Wieder raus, Vorsicht mit dem Gas . . . und wieder das alte Lied.

Ich habe bei diesem Motor achtmal wegen Klemmern die Zylinder runtergehabt, und jedesmal vorsichtig die Kolben nachgearbeitet. Einmal auf 200 km mit Sozia unterwegs dreimal gehalten, beide Zylinder runter, Sozia mußte Fußdichtungsreste wegkratzen, einmal zog ich mit der Nagelschere ein Stück Kolbenring aus dem Kurbeltrieb — noch nie habe ich an einem Tag so heiser geflücht. 310er Kerzen weiß verbrannt, Innenisolation glasiert, richtig geschmolzen. Was halfen mir da die 9 sec auf 80 km/h . . .

Ein Zylinder war böser als der andere, ich kriegte dann den Tip, die Kurbelgehäusevolumen auszulatern, Schlitz mit Fett zugeschmiert, Öl einfüllen bis an Zylinderrand. Tatsächlich, eine Differenz, das war der alte Block. Oh, hätte ich doch noch meine alten Zylinder . . . Aber es muß doch hinzukriegen sein, die anderen Maschinen tuns doch auch — und schließlich kam ich dann auf die Geschichte mit den überverdichteten Zylinderköpfen. Eine Kopfdichtung dazu — und ich hatte einen tadellos schnellen und d braven S-Motor. Und der Versuchingenieur fuhr mir immer noch weg, weil er mittlerweile schon versuchslos 20 PS drinhatte. Da machte ich aber nicht mehr mit, das steuerte schon auf die Rennmaschinen zu . . .

Erläiche — zigtausend bin ich mit den erst so unartigen S-Zylindern durch die Welt gefahren — ohne Leistungsminderung. Das Geheimnis des langen Lebens bei den angeblich so kurzlebigen Hochleistungsmaschinen: Jagt sie! Ein S-Motor, der nie jagt wird, verliert seine Leistung oder bekommt sie überhaupt nicht, er säuft bloß. Und das gilt nicht nur für Zweitakter . . .

Im übrigen: entweder kippten die Kolben oder sie klemmten — das muß man wissen, und das Kippen sollte man vorziehen. — Man mußte sich auf eine solche Maschine einfahren, bis man sozusagen jeden Atemzug kennt. Man muß fühlen, wann die Kerze bald dahin ist, man muß dem Motor helfen, wo man kann, und man muß ihm auch mal was verzeihen. Es ist doch zum Beispiel gar nicht selbstverständlich, daß ein ausgesprochener Hochleistungsmotor zwischen-zig Kilometern Kurzstreckenbetrieb nun plötzlich gut für Volleistung bei Dauervollgas sein soll. Da muß er auf den ersten zwanzig Kilometern erst mal die Schlacken aus dem Auspuff spucken, die er im Stadtverkehr gesammelt hat. Wenn ich mal vier Tage in Frankfurt war und fuhr dann wieder nach Hause, dann steckte ich erst die 310er und im Winter die 280er hinein statt der 260er bzw. im Winter sogar 225er, die ich in der Stadt fuhr. Dann richtig jagt, und plötzlich merkt man's dann, wie der Motor wieder richtig frei atmet, das blaue Wölkchen verschwindet, und man kann mit der S die 500er jagen.

Ich verdanke dieser Maschine unendlich viel, vom Vergaser-Feineinstellen, vom Beobachten des Einflusses der Fahrweise und der LeerlaufEinstellung auf den Verbrauch bis zur Prüfung von Reifenprofilen — da gibt's auch gewaltige Unterschiede, die man überhaupt nicht anders prüfen kann als an der dauernd gefahrenen eigenen Maschine.

Sogar einen Seitenwagen hat sie getragen, trotz S-Motor, aber den habe ich dann doch gern wieder abmontiert, als ich ihn nicht mehr brauchte. Zwar kann einem gerade auch ein leichtes Gespann wirklich zum Steckenpferd werden, aber gerade auf meiner S habe ich doch etwas gemerkt, was schon immer und für immer mein Prinzip geworden ist: Das richtige Motorradfahren findet auf zwei Rädern statt! Und wohl dem, der eine Maschine hat, die er so gut kennt und die ihn so gut kennt, wie das mit meiner S und mir war.

Bisweilen schaue ich mir noch das Bild an, was mir von ihr geblieben ist und einen Bremsträger, der noch unten in meiner Garage liegt: ich habe eine Geliebte verloren — noch immer reißt es mich zusammen, wenn ich einen S-Motor bellen höre, ich wäre fast imstande und kaufte meine Adler zurück — wo ich sie doch um ihretwillen verkauft hatte. Denn eine solche Maschine verträge alles, nur das Herumstehen nicht, und 200 km monatlich nebenbei hätten ihr auch nicht geholfen. Sie wollte rennen — und ich hoffe, daß ihr jetziger Besitzer sie in Freiheit toben läßt . . .

PAS

...tutcht noch auf dem Finger?



„Finger in den Mund“ ist meistens die erste Reaktion, wenn man sich geschnitten hat. Aber genügt das? Heilt die Wunde dadurch schneller? Können Sie so weiterarbeiten?

Nein! Kleine Verletzungen müssen auch mit „Hansaplast“ verbunden werden. Es ist immer gebrauchsfertig und im Nu angelegt. Ihre Arbeit brauchen Sie nicht zu unterbrechen. „Hansaplast“ wirkt hochbakterizid. Die Wunde kann schnell heilen.

Hansaplast ORIGINAL Beiersdorf PFLASTER



G. EICHENWALD Schutzbrillenfabrik Neuß Rhein



Haben Sie auch schon Ihre Antwort eingeschickt für das große

CORD-Antwort-Preiswettbewerb „Warum Freude an CORD?“

Vielleicht gewinnen Sie dann einen der zahlreichen verlockenden Preise im Gesamtwert von DM 15.000,—, darunter als

1. Preis: 1 BMW-Isella.

Die übrigen Preise finden Sie neben den Teilnahmebedingungen in dem Prospekt

„Warum Freude an CORD?“

den Sie in Textilgeschäften erhalten oder der Ihnen vom Werbedienst CORD kostenlos zugesandt wird.

15.000,- DM Preiswettbewerb Warum Freude an CORD?

GUTSCHEIN

An den Werbedienst CORD, Münster (Westf.), Klosterstr. 4/5, Fernsch. 089 27 29 Bitte, senden Sie mir kostenlos Ihren Prospekt 23 mit den Teilnahmebedingungen für die Preisaufrage „Warum Freude an CORD?“

(Name) (Adresse)

508

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **AUTUMN**

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **AUTUMN**

Fragen Sie Ihren Händler

125-ccm-Rennmaschine, Spitze ca. 153 km/h, sofort zu verkaufen. Karl Krommüller, Mannheim, Neckarvorlandstraße 102. 8976/1358

FURTH/BAY

verkauft. Karl Krommüller, Mannheim, Neckarvorland-
straße 102. 8976/1352

verkauft. Karl Krommüller, Mannheim, Neckarvorland-
straße 102 8976/1350

2. Aufpassen, beziehen Sie sich bitte auf **ANTHRA**

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **ANTHEA**

MOTORRAD

Erst vor kurzer Zeit wurde uns geschrieben:

1. Sie kennen ja meine Meinung, daß eine Anzeige im „MOTORRAD“ mehr wert ist als zehn Anzeigen in anderen Zeitschriften.
2. „DAS MOTORRAD“ kann nicht nur als erste Motorrad-Fachzeitschrift, sondern auch als beste Werbefläche, welches nicht nur innerhalb unserer Landesgrenzen, sondern auch überall im Ausland begeistert gelesen wird, bestens empfohlen werden.
3. Vorweg, Ihre Zeitschrift, für jeden Motorradfahrer die Informationsquelle, die zuweilen helle Begeisterung auslöst. ... Als Motorradinteressent wird man auch auf dem Anzeigengebiet nirgends besser informiert als in

MOTORRAD

Nützen Sie diese Erfahrung, werben, verkaufen oder suchen Sie durch Insertion in

MOTORRAD

Schreiben Sie uns noch heute, falls Bestellzettel zu klein, geringe Postkarte. Ohne Formalitäten oder Vorauszahlung erfolgt Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe. Kleinanzeigen bringen oder verkaufen Ihnen alles was Sie suchen. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage! Daher auch die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit des Kleinanzeigenzettel in „DAS MOTORRAD“. Preis: die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1,50, bei Stellenanzeigen nur DM 1,-- Falls bestellt, Chiffregebühr einmündig Porto DM 1,50. Rabatt: 2 Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%.

Hier ausschneiden!

An: **Bestellzettel**
Motor-Press-Verlag GmbH, Stgt., Postf. 1042
Bitte nehmen Sie nachstehenden Text gemäß obigen Angebot auf:

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre - erscheinen. Nichtgewünschte ist gestrichen.
Name: _____
Ort: _____ Datum: _____
Straße: _____ Nr. _____



IDEAL
Windschutzscheiben
für Roller und Motorräder
G. EICHENWALD - NEUSS - RH

RABENEICK
F 250/2 mit 2-Zyl.-Ein. 14.000 km, sehr gepflegt, zu verkaufen, DM 800,-. Anfragen unter M 1553 an „DAS MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 9013/1361

RENNMASCHINEN
Erfolgreiches 500er Bahn- und Straßenrennspann, komp., günstigste zu verkaufen (Finanzierungsmöglichkeit), 2 erste, 4 zweite und dritte Plätze K. Mühlhoff, Witten-R. Badenborn 76, Ruf 2090. 9039/1363

RUDGE
Stättliche Teile 200 Rudge billig abzugeben. Anfragen unter M 1547 an „DAS MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 8980/1358

STOCK
200, generalüberholt, DM 71,- zu verkaufen. Schläpfer, Kitzingen, Müschen, Schöpsinger Straße 3. 9026/1362

STOLZ
Sachs-Berliner, 45 kg, Farbe rot, neuwertig, preisgünstig zu verkaufen. Anzusuchen bei Didi, Wildbad, Wildbadstraße 6. 9008/1360

TORNAX
Ersatzteile für sämtliche Tornax-Modelle, Generalreparatur, Orig.-Teile u. Rahmenreparaturen, Ausstattungsarbeiten, Zyl.- u. Kurbelwellen. Wie immer Wuppertal-Lg., Schwelmer Str. 108-110. 9012/1361

ENGL. TRIUMPH
Stättliche Triumph-Ersatzteile einzeln, komplette Motoren, Ersatzteile und Teile für Modelle älterer Baujahre (Baujahr und Motor-Nummer bitte angeben) liefert Alan W. A. Bruce & Co., Köln, Am Rönneburg 15, Telefon 31 22 60. 9023/1362

TRIUMPH
BAG 200, (Hauptmotor, Nocken und Teile, auch nachbestellbar), gewicht. Lack, Wendler, Neudorf 39. 9003/1364

UT
TS 802, Mod. 1964 (17.000 km) mit gewandtem 250 cm³-Tank (15 PS) und ausgetauschter Pleumenge (auf 1000 oder 1500) 57 günstig zu verk. Aut. auf M 1588 an „DAS MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042. 9058/1364

VELOCETTE
L 2 200 cm³ DM 1000,-. Fr. u. W. Hermann GmbH, Stuttgart O, Neckarstr. 1, Tel. 9 13 98. 8994/1359

ZÖNDAPP
K25 P28 mit Seitenwagen, sehr gepflegte Maschine, mit vollständigem Zubehör, Reifensätze, ausgetauschter Pleumenge, neuwertig, preiswert zu verkaufen. Teilzahlung sofort oder Probe! 57 günstig zu verk. Aut. auf M 1583 an „DAS MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 9036/1362

K25 900 mit Kurbelwellen-Getriebe: Lohrer, Weidenheim (12 km), Postfach 1042. 9039/1364
K25 901, Bauj. 62, mit 1200, 151, 160, Cabello-Vorderrad, 1. vers. bis Dez. 68, primär zu verk. Womert H. Ziege, Kempten (Allgäu), Frühlingsstr. 39. 8974/1358

VERSCHIEDENE
Norton-Max, Bauj. 1954/55, 500 ccm, Kurzhub, fabrikneuer Zustand, nur ein Rennen gelaufen, mit Ersatz- und Zubehörteilen, gegen Gebot zu verkaufen oder Tausch gegen gut erhaltenen PKW, 2 Triumph (engl.) 650 ccm und 500 ccm, sehr guter Zustand, 500er-Maschine, „Tiger-C“-Modell, gegen Gebot zu verkaufen oder Tausch, nach Vereinbarung, 1 großer Stock, verschiedener engl. Triumph-Teile, neu und gebraucht, sowie verschiedene Teile für Norton 500 ccm, „Max“ Langhub, günstig abzugeben. Siegfried Fuß, Baden-Baden, Rheinstr. 76/78, Tel. 41 77 78. 8963/1357

STELLENANGEBOTE
Tüchtiger, gewissenhafter und aufrechter **MOTORRADMECHANIKER** findet gutebezahlte Dauerstellung in heller, sauberer und gut eingerichteter Motorradwerkstätte des Bernerlandes bei sofortiger Anstellung.
Offerten sind erbeten unter Beilage von Zeugnisabschriften an: **ERNST RUBIN Motorfahrzeuge Konolfingen-Bern/Schweiz**. 9046/1363

VERSCHIEDENES
Original ehem. Luftwaffen-Chronographen (Armband-Stoppuhr) wieder lieferbar! Fordern Sie unverbindlich Prospekt HCl G. A. Weinmann, Albersheim u. Main. 9047/1363

Motorradzylinder
schleift präzise, schnell und preiswert:
Fr. Benzinger, Nienburg/W., Danzigerstr. 4
Instandsetzung von Zylinderköpfen und Gehäusen, Kurbelwellen-Austausch und Reparatur.



Nützen Sie Ihren Vorteil im Wettbewerb
durch gezielte und erfolgreichere Werbung
in der **Fachzeitschrift**



STEINMANN
die Präzisionskette
mit 10.000 km
überhöhter
Garantie
STEINMANN & CO. G.m.b.H. - HAGEN (WESTF.)

MOTORRADSCHLACHTHOF BODE
Bergen - Enkheim b/Fm. Telefon Bergen 423
Neben gebrauchten, kleine Anzahl neue Motorradteile wie Sachs-, Fränke-, Grotz-Naben, Jursch-Ketten-Kästen, Sattel, Scheinwerfer, Tachos etc., weit unter Preis, am Lager.

BMW und NSU
Ersatzteile
SCHNEIDER
Bielefeld, Heeperstr. 55 a

Sachs Handbuch mit Ersatzteilliste für Zündapp KS 750. Herbert Starke, Berlin NW 21, Rathausstr. 75a. 8989/1359

Hochschwarzwald - Feldberg
Einkaufende Hütte, 1294 m ü. M. Das schöne Sportbeim, Betten ab 1,50 DM. Parkplätze.

Barbour-Motorradanzug, absolut wasserdicht und reißfest. Immer mehr erfolgreiche Geländefahrer bevorzugen diese ideale Motorradbekleidung. Fordern Sie unverbindlich Prospekt. Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41. 8953/1358

Anstalt Miete, auf Teilzahlung 1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 887

Motorradschlachthof F. Martin
Ankauf - Verk. - Versand - Fm. Homburger Landstr. 241



Ein Auto kaufen??...
Lesen Sie vor Kauf
Soll es ein gebrauchter Wagen sein, dann lassen Sie sich vorher zuverlässig beraten
Ratschläge für Käufer gebrauchter Autos
Ein zuverlässiger Ratgeber eines qualifizierten Fachmannes, der Sie vor Schaden und Enttäuschungen bewahrt. Dilling W. Buck zeigt Ihnen erschöpfend auf, was alles zu beachten ist, damit Sie auch zu einem Gebrauchtwagen Freude haben und Zufriedenheit gewinnen.
Aus dem Inhalt:
Welches Wagen brauche ich?
Welches Wagen kann ich mir leisten?
Welches Wagen nehme ich?
Welches Drum und Dran ist zu berücksichtigen?
Mit 9 wertvollen Tabellen
Bestellen Sie bitte bei:
VOGEL-VERLAG, Abt. Buchvertrieb, WÜRZBURG 2
Preis: 4,20 DM



Rolly
Fz. HANS JÄGER, MÜNCHEN 25, Lipowskystraße 2 Telefon 730 17
Hersteller von Rolly-Spritzschutz für Motorräder, Mopeds und Fahrräder, sowie Stahlbau-Garagen für Motorräder und PKW und Fahrradständer in jeder Größe und bester Ausführung.

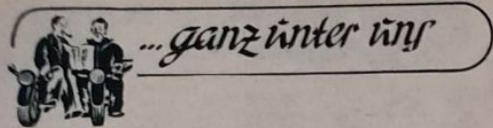


Hoher Ölverbrauch?
Nichts kann das Zylinderschleifen auf die Dauer ersetzen, aber PISTON SEAL ist eine wirkungsvolle, zuverlässige Zwischenbehandlung, die eine selbstschmierende plastische Dichtung erzielt, den Ölverbrauch senkt, die Kompression wieder herstellt und das Kolbenschlagen beseitigt. Anwendung in 20 Minuten, wirksam bis zu 16.000 km und wiederholt anwendbar. Von der internationalen und deutschen Motorpresse empfohlen.
Tüte für luftgekühlte Motoren, ausreichend bis 700 ccm oder mehrere kleinere Motoren DM 8,80
Cytex
Holt's HILFEN für jeden Kraftfahrer - Krefeld, Viktoriast. 98

*** DAS AUSLAND SUCHT ***
Vollständige Adressenangabe durch den Verlag nur bei Beifügung von DM 0,40 für Rückporto; für Weiterleitung von Angeboten ins Ausland bitte Briefe mit ausreichendem Auslandsporto freimachen!
Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigegeben sind.
Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingegeben. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.
E/171. Ceylon. Motorräder, Reifen und Schläuche. Korrespondenz englisch.
E/172. Ceylon. Motorersatzteile. Korrespond. englisch.
E/173. Ceylon. Motorersatzteile. Korrespond. englisch.
E/174. Thailand. Motorfahrzeuge (nur 45-50 ccm). Korrespondenz englisch.
E/175. Italien. Luftreifen für Motorräder. Korrespondenz deutsch.
E/176. Uruguay. Motorräder. Korrespondenz deutsch.
E/177. Venezuela. Motorräder und Zubehör. Keine spanisch deutsch.



Richard Lietz
Gepäckträger für alle Motorräder Roller und Mopeds
● stabil
● zweckmäßig
● elegant
Katalog und Bezugsnachweis auf Wunsch
Fabrik für Fahrzeugzubehör
Werk Hagerfeld/Holzm. Werk Lohse/Wieb.
Achtung Motorrad-, Moped- und Radfahrer!
Warum sollten Sie ungeschützt fahren?
Mit dem „ROLLY“-Spritzschutz benötigen Sie keine Bleche und keine Überhose und fahren trotzdem bei Sonne sportlich. Und das ist „Rolly“ Vorteil. Ich bitte die Grosshändler, Händler und Motorradfahrer Prospekt anzufordern, damit ich habe keine Vertreter.
Fz. HANS JÄGER, MÜNCHEN 25, Lipowskystraße 2 Telefon 730 17
Hersteller von Rolly-Spritzschutz für Motorräder, Mopeds und Fahrräder, sowie Stahlbau-Garagen für Motorräder und PKW und Fahrradständer in jeder Größe und bester Ausführung.
bei Regen geschützt und abgegrenzt



... daß sie fortzeugend Böses muß gebären

Und so geschah es, daß die Sache mit dem „PF-AA-175“ (MOTORRAD 16, letzte Seite) in den kindlichen Seelen einiger MOTORRAD-Lesender, sonst aber wohlgezogener Knaben erhebliche Verwüstungen anrichtete. Statt ihre lateinischen Vokabeln zu lernen, saßen sie über der Liste der neuen Kennzeichen und ergötzten sich an der Vorstellung, daß den Bewohnern mancher Städte noch einiges blühen würde. Etwa: den Mindenern MI-ST, den Pinnebergern PI-PI, den Ludwigshafenern LU-ES, den Moersern MO-RS, den Hanauer(inne)n HU-RE.

Nun, das alles liegt in weiter Ferne. Einstweilen sind wir noch beim AA. Und wenn es zutrifft, daß man schon bei den Städte-Abkürzungen nachträgliche Änderungen vorgenommen hat, damit kein Bundesbürger als „PG“, „SA-“ oder „SS-Mann“ im Ausland Anstoß erregt, so wird man vielleicht auch beim Kombinieren mit der zweiten Buchstabengruppe Rücksicht auf Sitte und Moral nehmen wollen.

Um Grenzfälle zu entscheiden, wäre die Bildung eines Ausschusses — etwa unter Vorsitz des Herrn Familienministers — zu empfehlen. Dieses Gremium hätte dann darüber zu befinden, ob man etwa einem Familienvater aus Burglenfeld zumuten kann, mit dem Kennzeichen BUL-LE herumzufahren. Oder ob die junge Dame aus Beckum wirklich um ihren guten Ruf fürchten muß, wenn sie mit ihrem Freund im BE-TT gesehen wird.

Ruth

Zahnlos

Als ich an einem Sonntagabend gemütlich durch die Gegend bummelte, entdeckte ich am Straßenrand ein junges Pärchen mit einer Fox. Der leicht geknickte Besitzer erklärte mir, daß bestimmt seine Kupplung kaputt sei. Der Motor singe in den höchsten Tönen, aber der Apparat schleiche nur ganz langsam mit fürchterlichem Geräusche. Während dieser Schilderung beguckte ich die Mühle und griff wortlos nach der Kamera. Staunend



schaute der Besitzer meinem unverständlichen Tun zu. Als ich ihm aber dann das zahnlose Kettenrad zeigte (siehe Bild), verlor auch er die Sprache, behauptete aber allen Ernstes, das sei am Morgen noch in Ordnung gewesen (na ja). Und bei näherer Betrachtung zeigte sich auch die Aufhängung des Bremsgestänges am hinteren Bremshebel als besondere technische Delikatesse. Ein Fingerring genügte, und das Gestänge fiel zu Boden. Aber er meinte, die Bremse sei prima. Ich gab ihm den guten Rat, er solle sich schleichend zur nächsten Werkstatt begeben und verließ die Straße mit Grausen.

Heinz



Einfahren — total vergessen

Ist mir tatsächlich passiert, denn da stand der neue Apparat und — Hand aufs Herz — wenn juckt es da nicht in allen 10 Fingern, um endlich einen anständigen Streifen abspulen zu können. Es war im zeitigen Frühjahr, als die langersehnte Gelegenheit kam. Ganze 3 km standen auf dem Kilometerzähler, als die Fahrt losging. Die ersten 15 km Ausfallstraße mit Halbgas, so man sinnig, nichts riskieren, nur erstmal angewöhnen. Geht ja ganz schön, dann man runter von der Bundesstraße und rein in die Dörfer, um ein bißchen im Getriebe zu rühen. Der Motor jubelt in den Gängen und auf dem obligaten Katzenkopfpflaster bekommt man gleich eine anständige Probe vom Fahrwerk gratis mit. Schön warm ist der Motor als die Dämmerung langsam hereinbricht und ich so allmählich zum Heimweg rüste, denn 40 km Autobahn stehen mir noch bevor. Kaum habe ich sie richtig unter den Rädern, als sich prompt ein dicker Dieselbus gar nicht mal langsam vor meine Nase setzt. Jetzt noch eine gute halbe Stunde Dieselgestank bis zur heimlichen Ausfahrt schnuppern zu müssen, geht mir wider den Strich. Da muß ich vorbei. Vergessen war, daß ich auf einer brandneuen Maschine saß. Vergessen waren alle guten Vorsätze, mit Verstand an den Vollgaspunkt heranzugehen. Ich ziehe Gas auf, unter mir fängt's an zu orgeln, der Fahrdwind wird schneidender und plötzlich, als ich neben dem Bus hänge, blitzschneller Gedanke: Mensch, mindestens schon 30 Sekunden Vollgasfahrt. Wenn jetzt der Kolben meckert. Schiet, erst den Brummer überholen, alles andere findet sich. Halt die Rube etwas schief, der vorsichtige Finger liegt sowieso an der Kupplung, da kannste 'nen Klemmer zur Not abfangen. Ich peile zum Tacho, prospektmäßige Höchstgeschwindigkeit ist leicht überschritten, noch keine Offenbarung wenn man evtl. Voreilung des Tacho abrechnet, aber jetzt wird's Zeit, doch das Gas etwas zuzumachen. Wieder ein Überholmanöver und wieder bekommt der Motor vollen Zunder. Da ist ja auch schon die heimliche Ausfahrt, dann man sinnig bis nach Hause. Eine Stunde später klönen wir bei einer Zigarette über diese Kurzfahrt. „Gleich Vollgas anbieten, muß doch erst einfahren“, bekomme ich natürlich gleich serviert. Tja, an Einfahren hatte ich tatsächlich auf der Autobahn nicht mehr gedacht. Nun war's egal und von diesem Tage an hat dann eben der Motor immer Dampf bekommen, wenn's erforderlich war. Und der Kolben? Nach 3 000 km rundherum silbergrau, alle Ringe frei, keine Spur von Ölkohle oder Verlackung.

Daß ich damals das Einfahren vergessen habe, wage ich heute zu sagen.

OWS

Wer kennt den Dalnik-Einspurwagen?

MOTORRAD-Leser R. Reuleaux, München 9, Schoenstraße 120, hat bei uns angefragt, ob wir den Radstand und die Länge über alles des Dalnik-Einspurwagens angeben könnten, der in der „Motor-Kritik“ 5/1942 mit ansonsten ausführlichen Zahlen besprochen ist. Da das gesamte Archiv des alten MOTORRAD im Krieg vermintet wurde, haben wir die Daten des seltenen Vogels nicht hier; vielleicht kann aber einer unserer Leser dem Anfrager weiterhelfen.

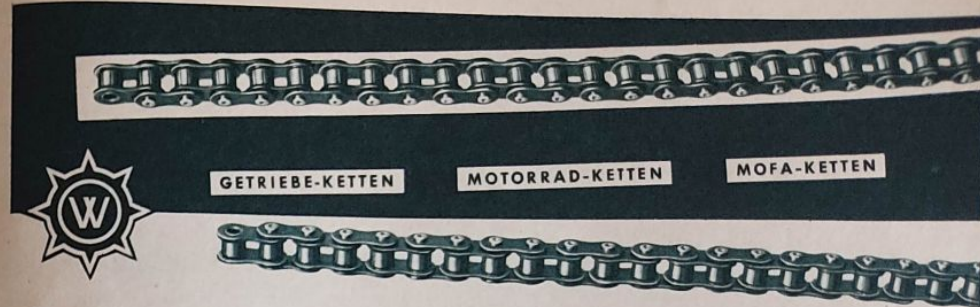
Beilagen-Hinweis

Der heutigen Ausgabe, in deren Reisetitel auch von Nürnberg die Rede ist, liegt eine Beilage von PHOTO-PORST bei, der Welt größtem Photohaus, in Nürnberg, dem Herzen Frankens.

Was die Leute nur wollen? Wo Herr Dr. Seeborn doch sein Allerbestes tut...

Foto dpa

Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart W, Paulinenstr. 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telefon 671 40 und 671 49, Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart, Fernschreiber: Telex 072/2036. Herausgeber: Paul Pletsch und Ernst Dietrich-Troeltsch. Redaktion: C. Herwick (für den Inhalt verantwortlich), Chr. Gaenschelz, geseit, Direktor Georg E. Ernst. — Herstellung u. Rotationskupferdruck Chr. Belser Stuttgart. — Das MOTORRAD erscheint 14-tägig, sonnabends. Im gleichen Verlag der AUTO u. OMNIBUS und MOTOR-REVUE u. Europa-Motor. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungsplikt. Ersatzansprüche können in solchen Fällen nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigelegt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Redaktion dar. — Lieferung direkt vom Verlag durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland: vierteljährlich DM 6.—, jährlich DM 24.—, Ausland DM 28.60 (einschließlich Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahrstende. Postcheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonten: Freiburger Gewerbank, Rhein-Main Bank AG, Freiburg/Breisgau, Rhein-Main Bank AG, Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH Stuttgart, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 7, Gelegenheitsanzeigen (Kompr.). Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Zeile oder deren Raum. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15%, sechs mit 20% Rabatt.



WIPPERMANN J.R. GMBH. HAGEN-DELSTERN WEST F.



Die ideale Vollschutzhaube gegen Nässe, Schmutz und Kälte.

- schon Gesundheit
- schon Kleidung und Schuh
- erspart Verdruß

schon ab DM 35,90

Alleinversteiler: SEBASTIAN DRÄXLMAIER G. & O. Geisenhausen / Ndb.

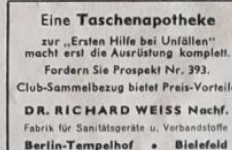


3 Fachhefte

sollten Sie in diesen maßgeblichen Fachzeitschriften werben!

MOTOR REVUE EUROPA-MOTOR mit IFMA-Vorschau

Die hierfür wichtigen Termine und Daten fordern Sie bitte bei uns an MOTOR-PRESSE STUTTGART Postfach 1042, Tel. 671 40/49, Fernschreiber 072/2036



HOPPECKE

Die immer zuverlässige Batterie für Zündung, Starter, Licht!



Accumulatorwerk Hoppecke Carl Zoellner + Söhne Hoppecke/Westfalen

klein
kräftig
langsam

ist der Esel als Transportmittel. Er sollte bereits der Vergangenheit angehören.



Erfolg hat heute nur, wer jederzeit bereit und rasch zur Stelle ist. Darum verwenden so viele Menschen das Motorrad JAWA-CZ, so daß es zum meistverkauften Motorrad der Welt geworden ist. Es überwindet jedes Gelände, bewältigt sämtliche Steigungen und legt rasch und bequem für den Fahrer die größten Entfernungen zurück. Die Ehegatten McDonald von Neuseeland durchquerten auf Ihrer Hochzeitsreise mit zwei Maschinen JAWA-CZ 125 die ganze Welt.

JAWA-CZ wird auch Ihnen gute Dienste leisten. Es ist



klein
kräftig
rasch und
wirtschaftlich



Importeur und Generalvertretung für Süddeutschland:
Auto-Pachtner, München 23, Kaulbachstr. 82-86

Importeur und Generalvertretung für Norddeutschland:
Aschoff & Co GmbH., Krefeld, Oppumerstr. 67-69

Bezirksvertretungen zu vergeben!

MOTOKOV -PRAHA-TSCHECHOSLOWAKEI