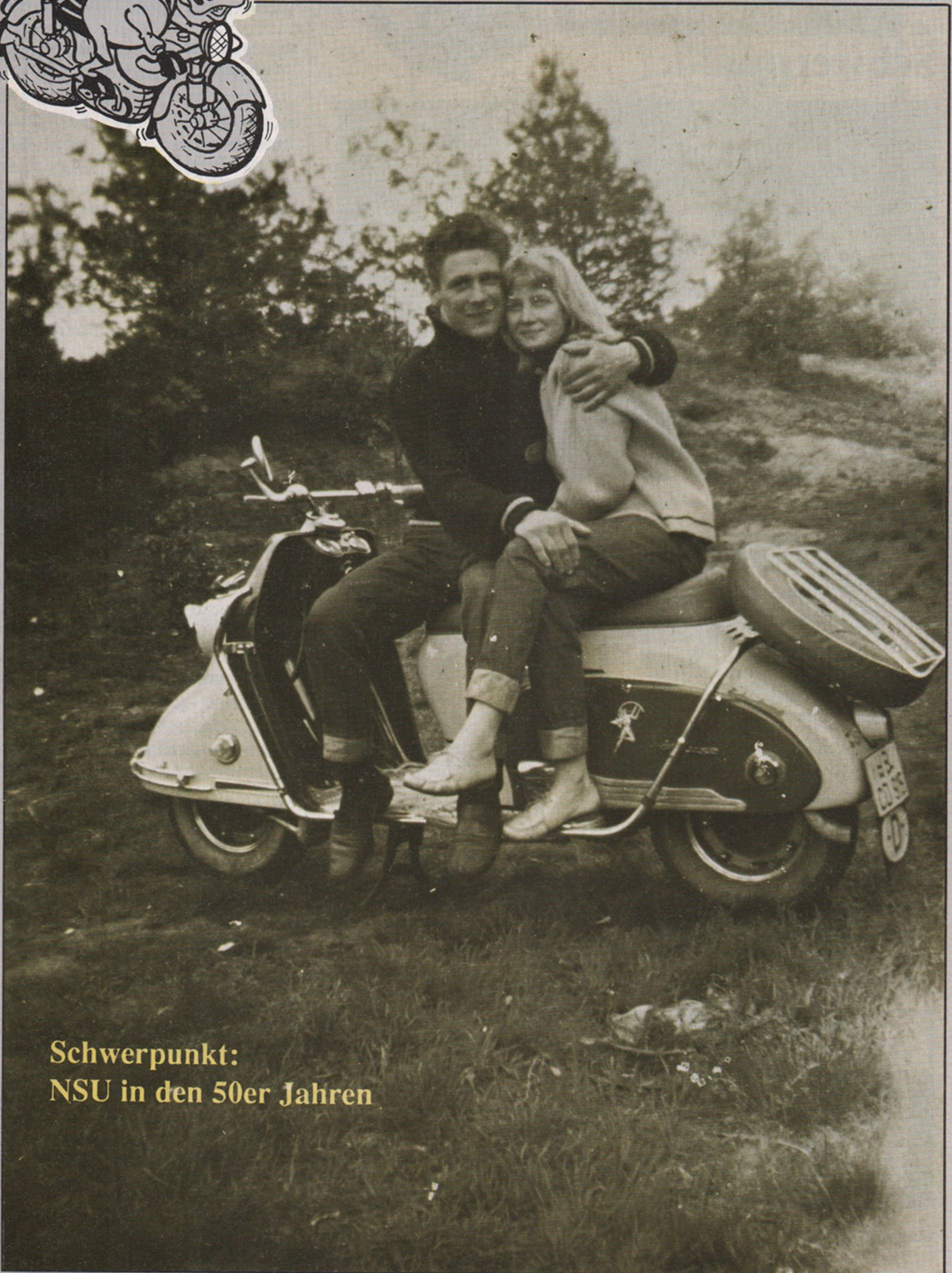


Fachzeitschrift über Motorräder der 50er und 60er Jahre

# GUMMIKUH

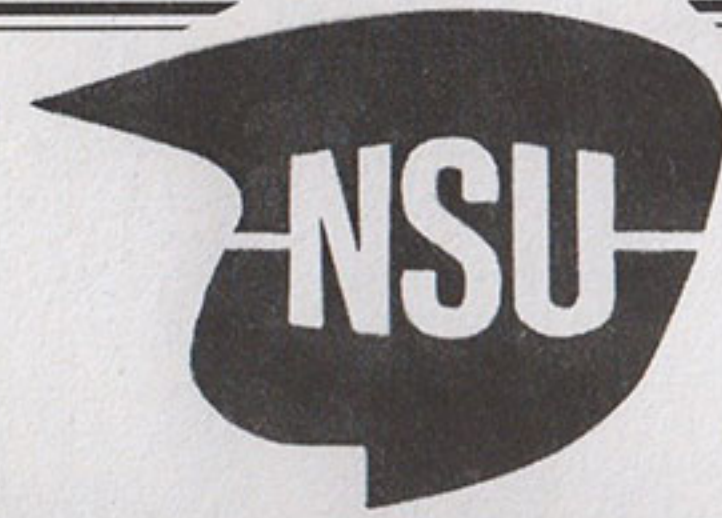
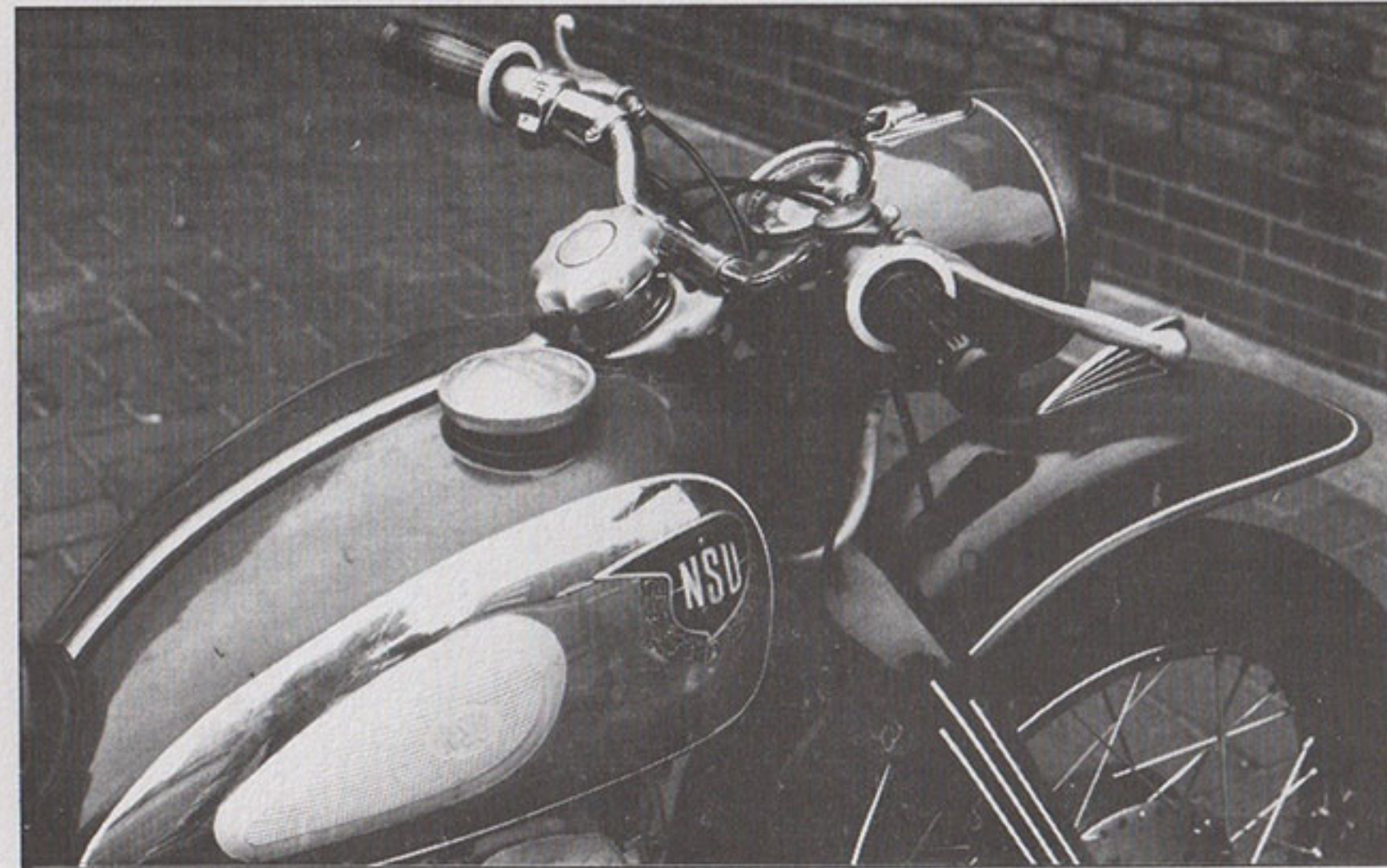


**Schwerpunkt:**  
**NSU in den 50er Jahren**

Ausgabe Nr. 2 15. Juli 1989 – ISSN 0935-624X – DM 4,90 – Österreich öS 40 – Schweiz sfr 5,00

Titel: NSU Supermax ..... 25  
 Foto: Arno Grabosch, Weyhe  
 Inhalt ..... 26  
 Impressum ..... 26

**Schwerpunkt:**



Hausmitteilung ..... 27  
 Schwerpunkt ..... ab 28

**Wußten Sie schon...**

Lagerung Kolbenbolzen ..... 33  
 Sicherheitstraining für den Siemens-Nachwuchs 33  
 Trennung von Motorgehäusen ..... 33  
 Was ist ZAMAK ..... 33  
 Söhnlein, der Erfinder des Zweitaktmotors ..... 33  
**Comic von Stefan Vaterl, Stuttgart.. 33/34**  
 Maico Kugellager ..... 34  
 Kupplung: Heinkel/Maico .... 34  
 Osram BILUX ..... 34  
 BERU Elektrik ..... 34  
 KTM und Dürkopp ..... 34

**Termine, Termine und nichts als Termine ..... 35**  
**Ames und seine Vergaser Teil II ..... 36/37**

**Großfoto: TORNAX**

**1954 ..... 38/39**  
**Restaurierungsserie: Hercules 317 ..... 40/41**  
 Anzeigenmarkt ..... 42  
 Rätsel ..... 46  
 Lösung ..... 46  
 Buchbesprechung: **Windecker: Motorrad-Typen 1951-1953 ..... 46**  
 Typenkunde: **Ardie BD 176 ..... 49**  
 Aus dem Fotoalbum ..... 50/51



Reiseführer: **HOREX-Werke in Bad Homburg vor der Höhe**

**GUMMIKUH**  
 DAS MAGAZIN FÜR SAMMLER, FAHRER UND ANDERE INDIVIDUALISTEN VON MOTORRÄDERN DER 50ER UND 60ER JAHRE

©GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon: 04 21/50 30 35

**Chefredakteur:**  
 Peter Kurze  
**Redaktionsbüro:**  
 Iserlohner Straße 29  
 2800 Bremen 1  
 Telefon: 04 21/51 32 55

**Anzeigen und Abonnements:**  
 Ute Nennstiel, Telefon 04 21/50 30 35

**Fotos und Druck:**  
 Rainer Baues, Telefon: 04 21/50 30 35

**Erscheinungsweise:**  
 Monatlich am 15.

**Vertrieb:**  
 Verkaufspreis 4,90 DM/Heft  
 Direktverkauf: HABUZE, Am Wall in Bremen und Zeitschriften Sievers, Pappelstraße in Bremen  
 Abonnement: zwölf Ausgaben 49,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer  
 Abonnement Ausland: 59,00 DM inkl. Versand  
 Abonnement Ausland: 79,00 DM inkl. Luftpostversand

**Anzeigenschluß:**  
 Gestaltete Anzeigen: Jeweils am 30. des Vormonats  
 Fließsatzanzeigen: Jeweils am 5. des Monats

**Anzeigenpreise:**  
 Fließsatzanzeigen bis zu 12 Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kostenlos. Nicht-Abonnenten zahlen 1 DM pro Druckzeile (32 Anschläge einschl. Leeräume, Kommata etc.). Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 1/89 vom 1. Mai 1989. Preisliste und Media-Daten kostenlos auf Anforderung.

**Konto:**  
 Postgiroamt Hamburg, Ute Nennstiel, BLZ 200 100 20, Konto: 372 096 203

**Fotos in dieser Ausgabe:**  
 Rainer Bauers, Bremen  
 Arno Grabosch, Bremen  
 Peter Kurze, Bremen  
 Susanne Schönholz, Bremen

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung gegen Belegexemplar. Technische Tips, Ratschläge etc. ohne Gewähr

Aufmunternde Sprüche und ehrlich gemeinte Kritik erreichten uns zur ersten Nummer. Viele forderten Hochglanzpapier, andere meinten, daß zu alten Motorrädern auch nur mattes Papier paßt. Wir wollen bei diesem "Nigla plus" bleiben, da es unserer Meinung nach die Fotos brilliant wieder gibt und beim Lesen nicht spiegelt oder blendet.

Einig waren sich alle Leser in zwei Punkten: 1. Die GUMMIKUH muß dicker werden! und 2. So weit wie möglich historische, also zeitgenössische Fotos verwenden!

**Versprochen ist versprochen.**

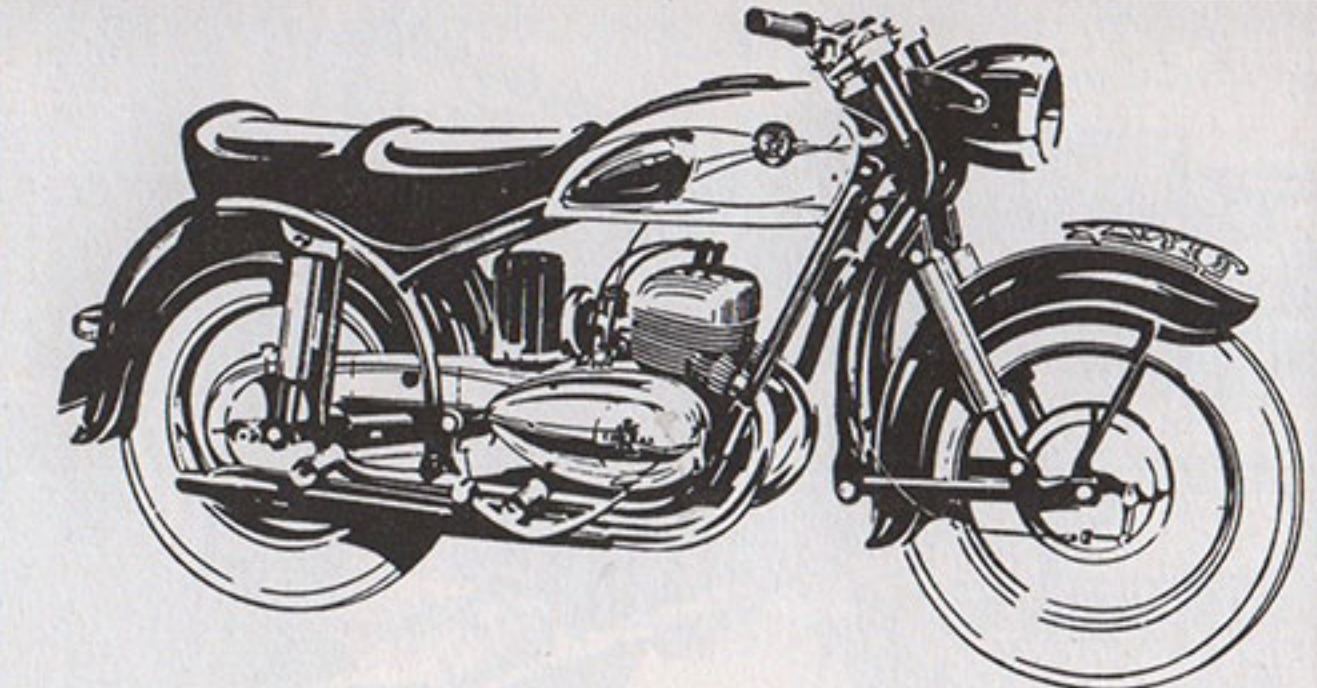
Eine Zeitschrift wird ja auch nicht zum Selbstzweck gemacht, sondern für Sie, für den Leser. Daher werden wir in einem der nächsten Hefte eine Fragebogen-Aktion starten. Wenn das Ergebnis, wir werden es veröffentlichen, aussagt, daß 30 % aller Leser eine Adler fahren, dann handeln auch ungefähr ein Drittel der Berichte von den schnellen Adlern. Bestimmen Sie, lieber Leser, daß Reparaturtips und Ersatzteilratschläge für Sie am wichtigsten sind, dann recherchieren und schreiben wir mehr über dieses umfangreiche Thema. Halten Sie die Rubrik "Rätsel" für uninteressant, dann wird sie ersatzlos gestrichen. Eine Fachzeitschrift über Motorräder der 50er und 60er Jahre, deren Inhalt Sie mitbestimmen.

**Versprochen ist versprochen.**

Aus Erfahrung wissen wir, daß die ersten Hefte von Fachzeitschriften zu begehrten Sammler-Objekten werden. Heben Sie dieses Heft gut auf. Durch die "Pädagogen-Hefung" wird das Sammeln und Archivieren in "Leitz-Ordern" erleichtert.

pk/Juli 1989

Wer die **TORNAX 250 Twin mit Doppelschwinge**



gefahren hat, ist keinen Augenblick im Zweifel, für welches Motorrad er sich entscheidet!

**TORNAX WERKE ERNST WEWER**

Wuppertal-Langerfeld

**EXPRESS**

**HÖCHSTE TECHNISCHE VOLLENDUNG**

**BIETEN**

FAHRRÄDER  
 MOPEDS  
 MOTORRÄDER

**DER EXPRESSWERKE AG, NEUMARKT/OPF.**

*Älteste Fahrradfabrik des Kontinents.*



**NSU** DIE SIEGREICHEN  
MASCHINEN  
GROSSER FAHRER

## Neckarsulmer Strickmaschinen Union

Die 1873 in der Nähe Riedlingens (Donau) gegründete Strickmaschinenfabrik wurde in den 50er Jahren die größte Motorradfabrik der Welt. Auch wenn wir uns nur auf die Nachkriegszeit (NSU stellte bekanntlich den Motorradbau Ende der 50er Jahre ein) beschränken, ist das gefundene Material über die Konstrukteure, die Mopeds, die Rennmaschinen, die vorbildliche Werbung (Wann startest Du auf NSU?) und das Umfeld (Konkurrenz, Verkaufspreise, Restaurierungen, Ersatzteilpreise) dermaßen umfangreich, daß wir mit der Vorstellung von Serienmaschinen vorlieb nehmen müssen. In kommenden Ausgaben der GUMMIKH werden wir diesen Überblick vertiefen.

Wie in allen anderen Motorradwerken der heutigen Bundesrepublik bauten die Restmannen nach dem II. Weltkrieg aus Ersatzteilen Fahrzeuge zusammen. So auch bei NSU. Noch 1945 schuf man auf diese Weise fast 100 Motorfahräder Quick. 1947 lockerten die Besatzungsmächte die Bestimmungen, die besagten, daß jetzt Maschinen bis 250 ccm Hubraum gebaut werden durften. NSU erschien mit zwei Vorkriegskonstruktionen auf dem Markt. Beide Motorräder besaßen einen Rohrrahmen mit Trapezgabel vorn und ohne hintere Federung. Die 125 ZDB war ein fußgeschalteter 3-Gang Zweitakter mit 4 PS Dauerleistung. Für 900 DM konnte man 1949 diese 125er sein Eigen nennen (zum Vergleich: 125er Maico 951 DM). Die NSU-Werker erreichten im gleichen Jahr eine stolze Produktion von 7300 125er-Maschinen (Produktionszeit: 1947 bis 51). Das Gegenstück hieß

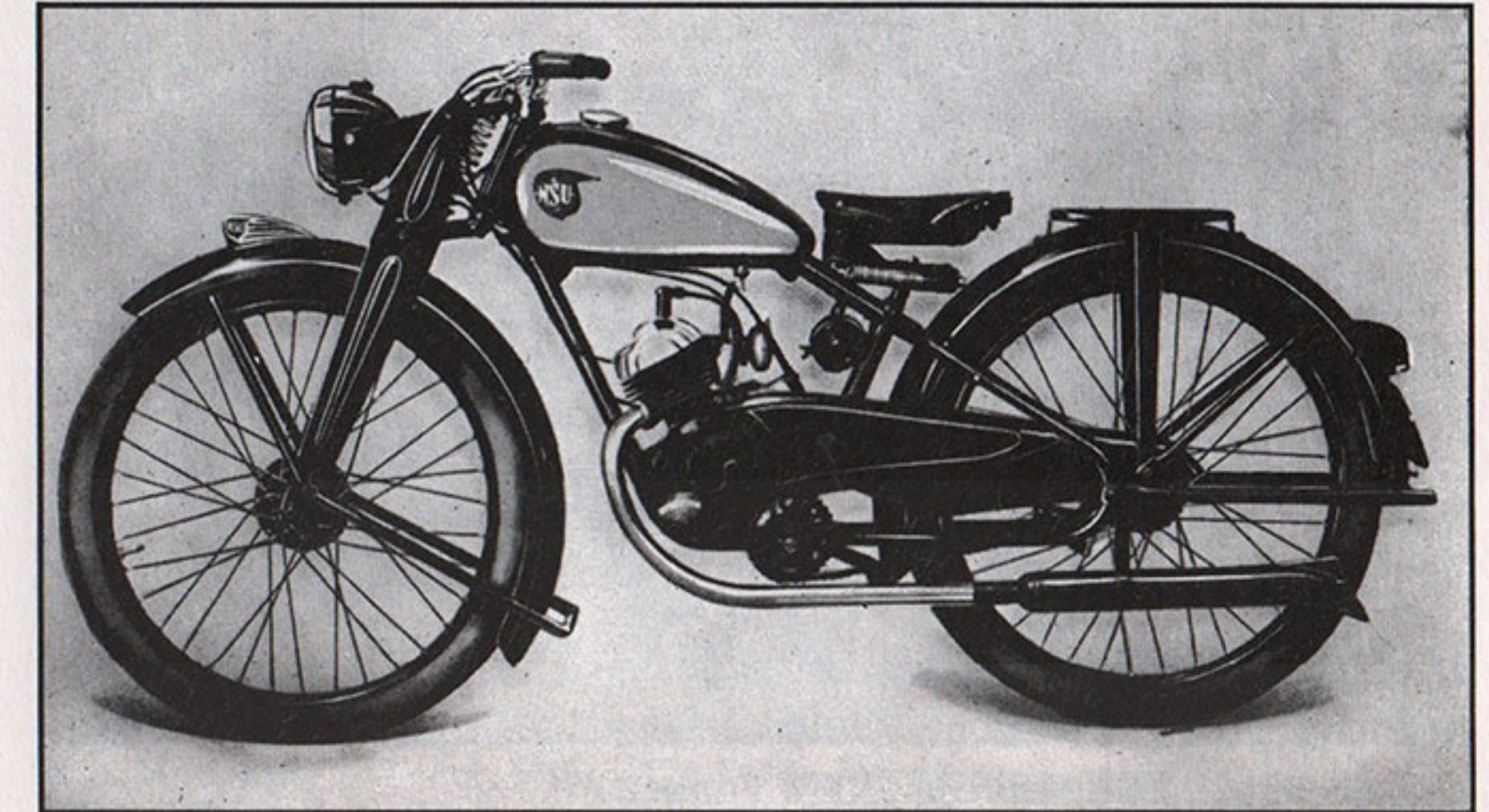
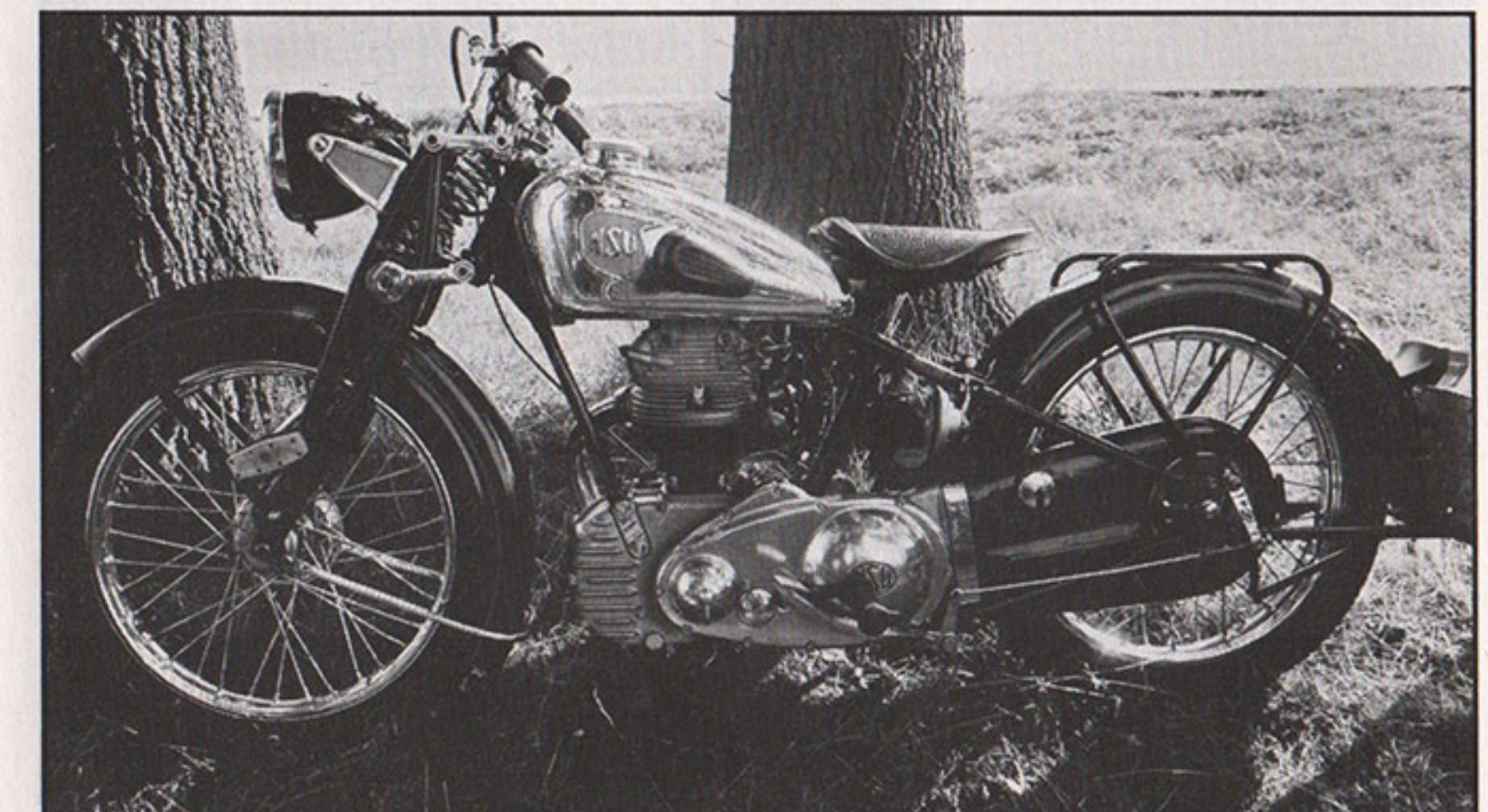
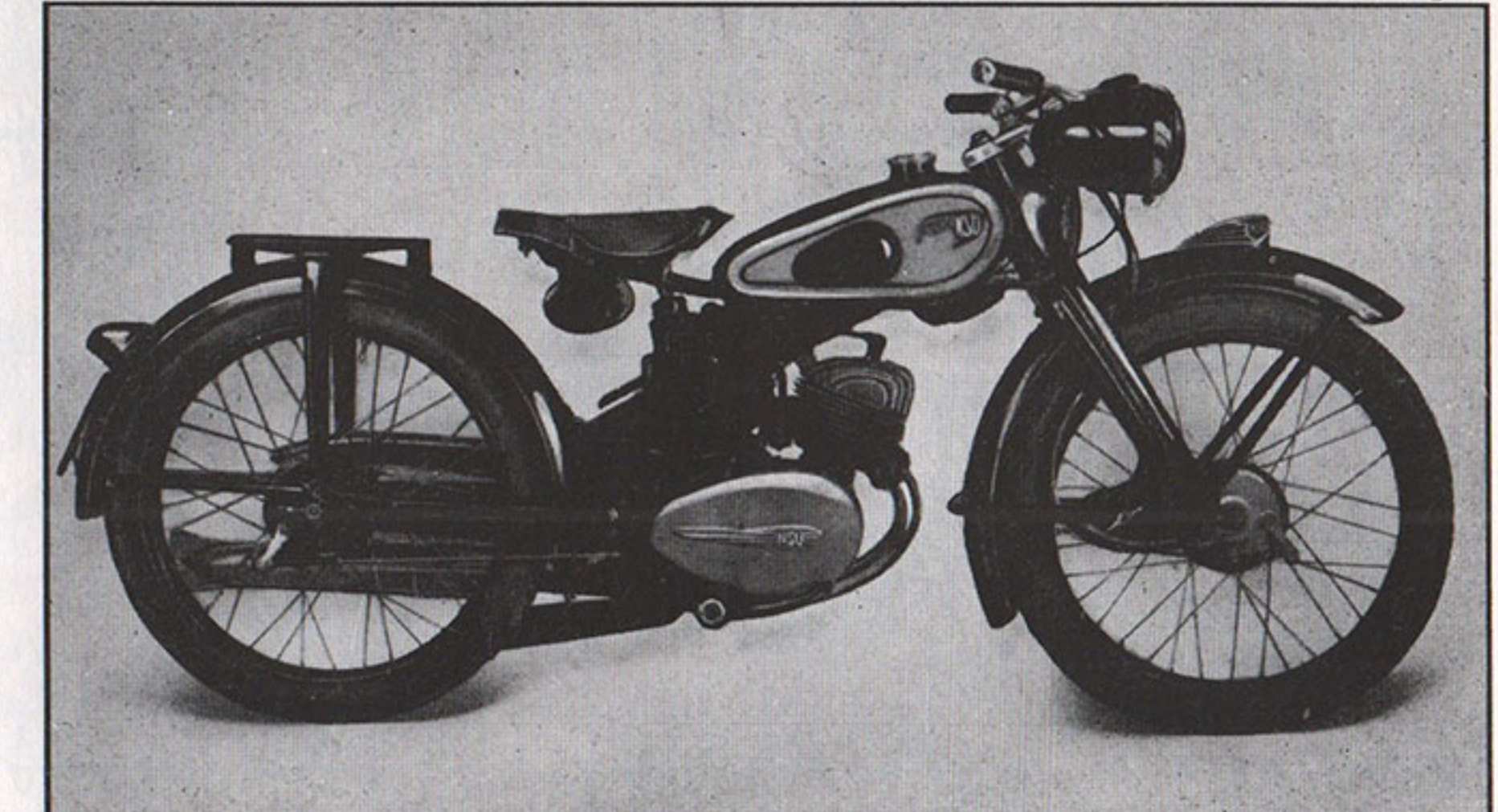


Foto oben: Quick (98 ccm, 2,9 PS, V max 54 km/h Foto mitte: Restaurierte 251 OSL (Man achte auf Rücklicht, Kerze und Schloß) mit 242ccm, 10,5PS, Vmax 100km/h



Unten: Die 125er FOX mit 2-Takt-Motor (123 ccm, 5,4 PS, V max: 83 km/h) baute man im Gegensatz zur 4-Takt-FOX (98 ccm, 6 PS, V max 85 km/h) "nur" fast 30.000 mal. Von den 4-Takter-Föxen, die günstiger im Unterhalt und besser im "Futter" (trotz geringerem Hubraum) waren, konnte man fast 60.000 an den Mann bringen



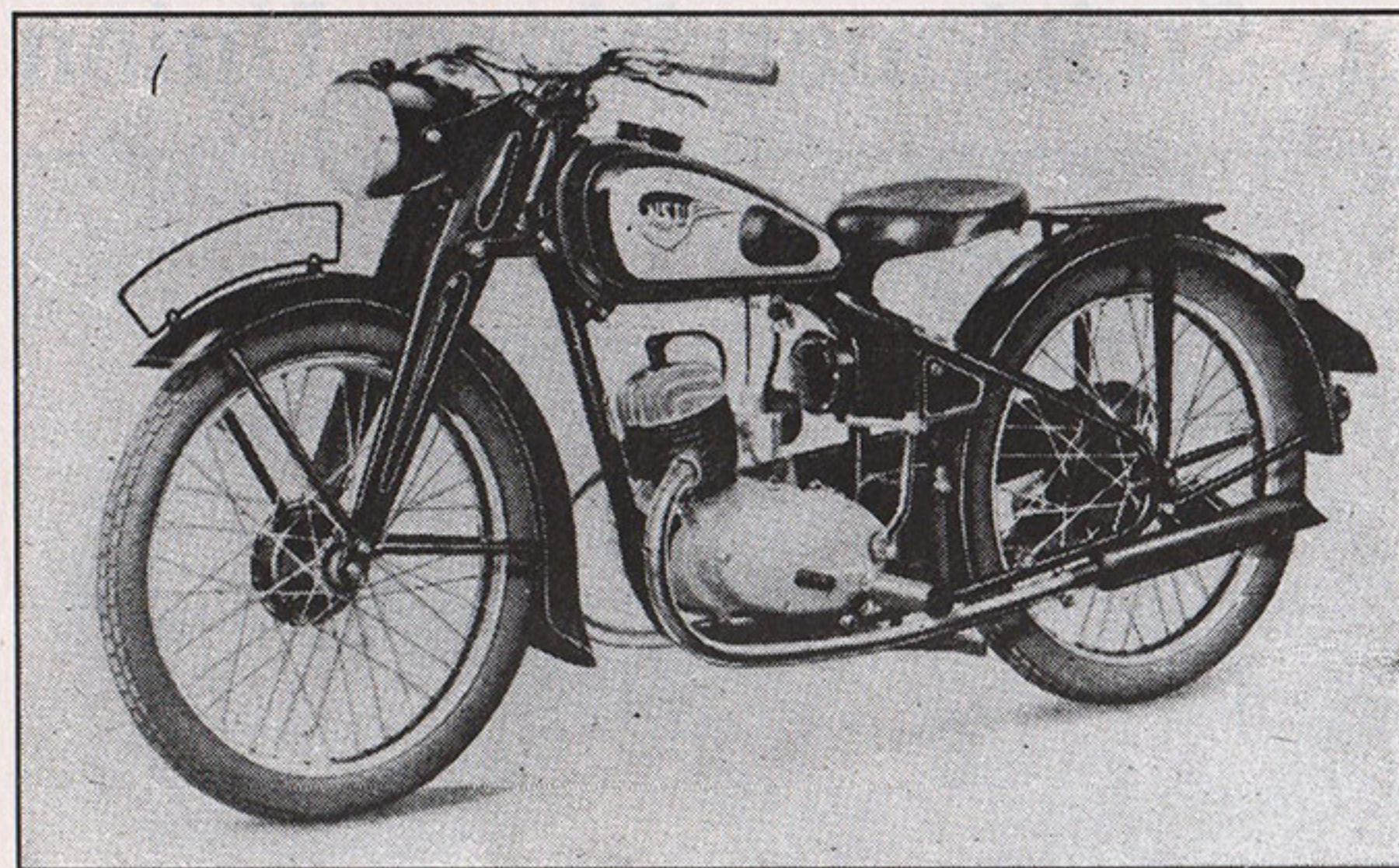


Foto oben: 125 ZDB (123 ccm, 5 PS, V max)  
Foto mitte: LUX (198 ccm, 8,6 PS, V max 98 km/h)

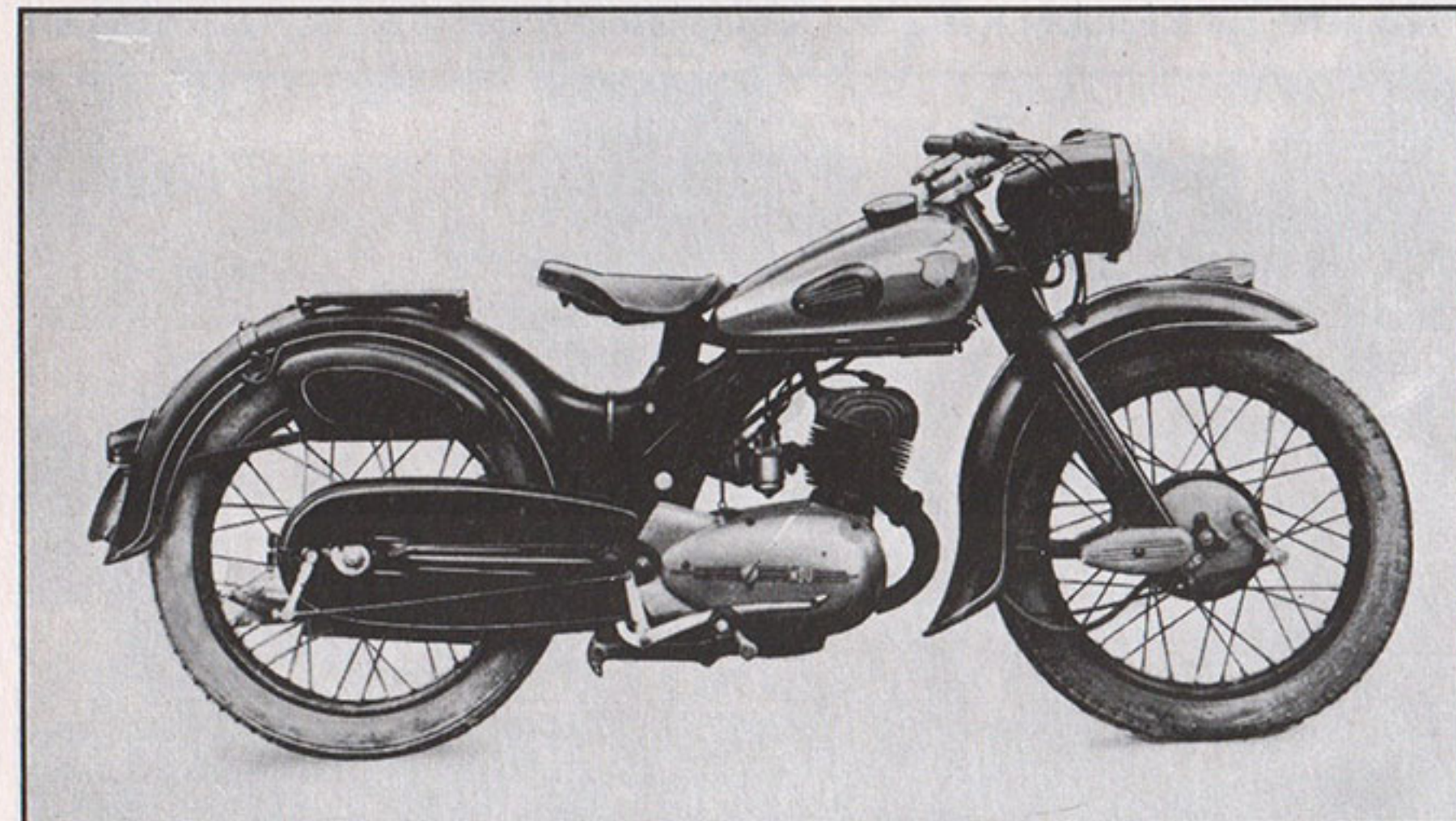
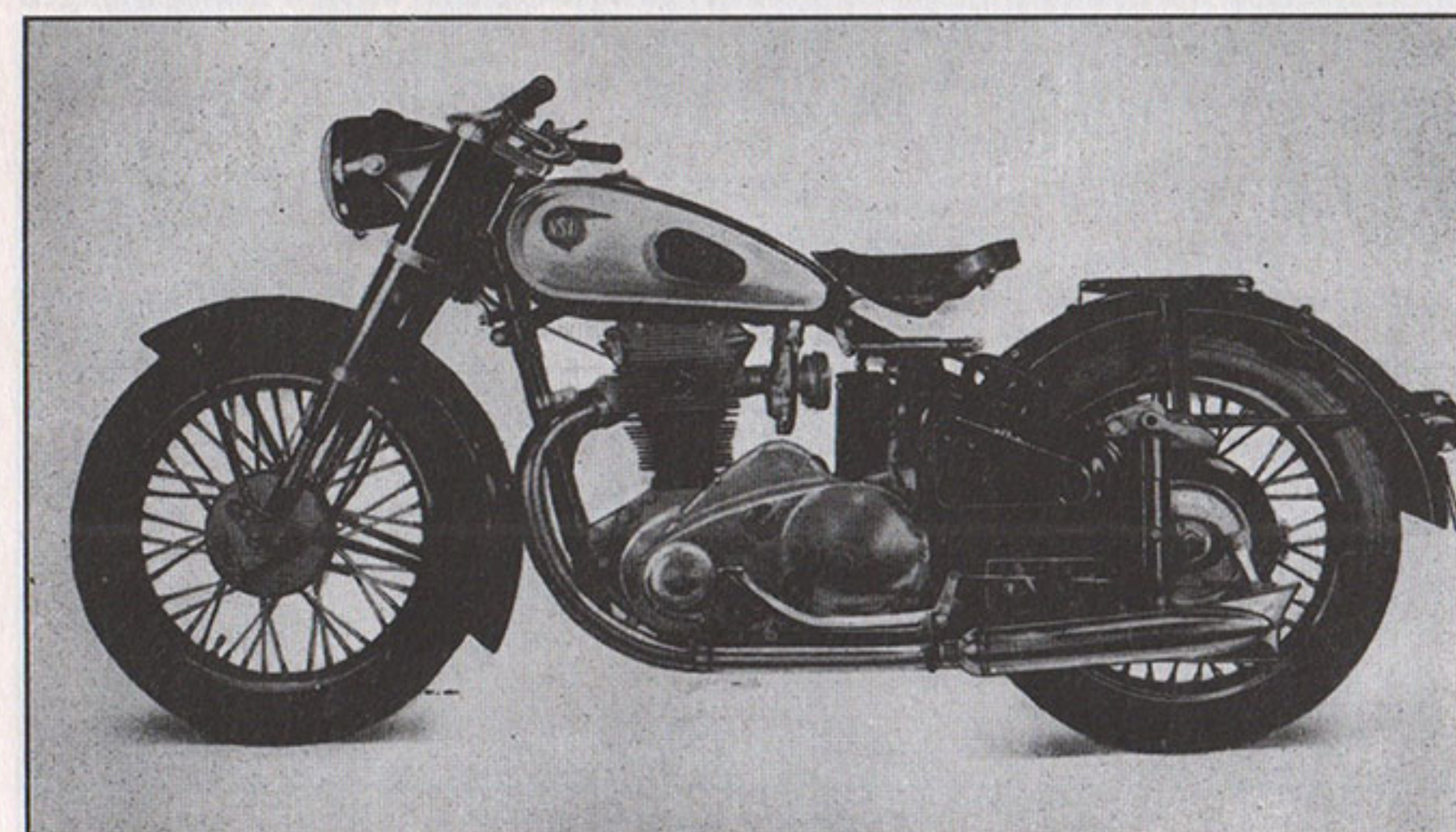


Foto unten: Konsul II  
Konsul I: 346 ccm, 17,5 PS bei 5500 U/min, V max 112 km/h, Gewicht 190 kg  
Konsul II: 494 ccm, 21 PS bei 5200 U/min, V max 123 km/h, Gewicht 195 kg  
4-Takt/ohv/4 Gang-Fußsch./Vorder- und Hinterrad Kronprinz-Teleskop-Federung



"251 OSL", eine 4-Takt-Tourenmaschine der viertel-Liter-Klasse mit über 10 PS und ebenfalls fußgeschaltetem 4-Gang Getriebe. Die auf dem Foto (Seite 29 mitte/Arno Grabosch) gezeigte OSL läßt deutlich die Vorkriegskonstruktion erkennen. Für Ordnungsliebende: Lenker, Rücklicht, Schloß nicht original, bis auf Kerzenstecker sehr schön restauriert. Für damalige Zeiten war diese 250er ebenfalls recht erfolgreich. Von 1947 bis 1952 konnten über 30.000 Stück verkauft werden. Der eigentliche Renner war die von Albert Roder entwickelte NSU FOX, die erste deutsche Nachkriegskonstruktion. Viele richtungweisende Ideen steckten in ihr: verbrauchsarmer 4-Takter mit hängenden Ventilen (ohv) und Tauchschmierung, logischerweise ohne Ölpumpe. Zentralpreßrahmen mit "Cantilever"-Federung hinten und Kurzschwinge vorn waren die Kennzeichen der FOX und der folgenden NSU-Generation (Siehe Zeichnung Seite 31 mitte). Der Start der 4-Takt-FOX-Produktion war 1949, der der 2-Takt FOX 1951. Beide blieben im Programm bis 1954 und wurden durch die SUPERFOX (125 ccm, 4-Takt) abgelöst. 1951 erweiterte man das Sortiment um eine 200er, eine 350er und eine 500er. Aus Wettbewerbsgründen war man zu diesem Schritt gezwungen. Horrex bot seit einiger Zeit eine 350er "Regina" und BMW eine 500er (R 51/2) an. Die 200er LUX entsprach in ihrer Konzeption der FOX. Für die 350er und 500er, Konsul I und II genannt, holte man tatsächlich Vorkriegspläne aus der Versenkung, obwohl sich eine Neukonstruktion auf FOX-Basis bestimmt gelohnt hätte. Modisch aufgepeppt mit Telegabel und Geradwegfederung an der Hinterachse versuchte NSU Marktanteile zu ergattern. In der Konsul-Bauzeit von 51 bis 54

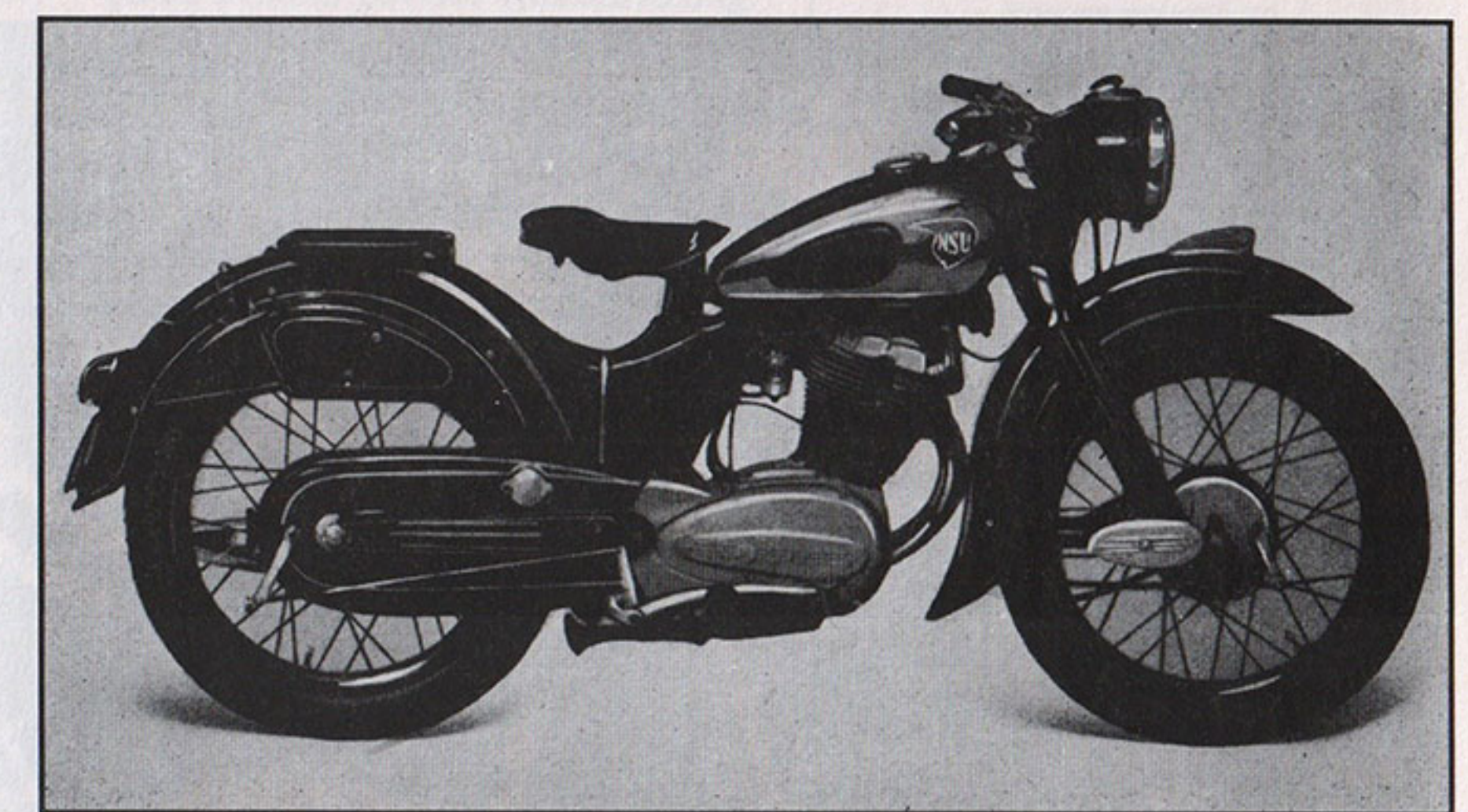
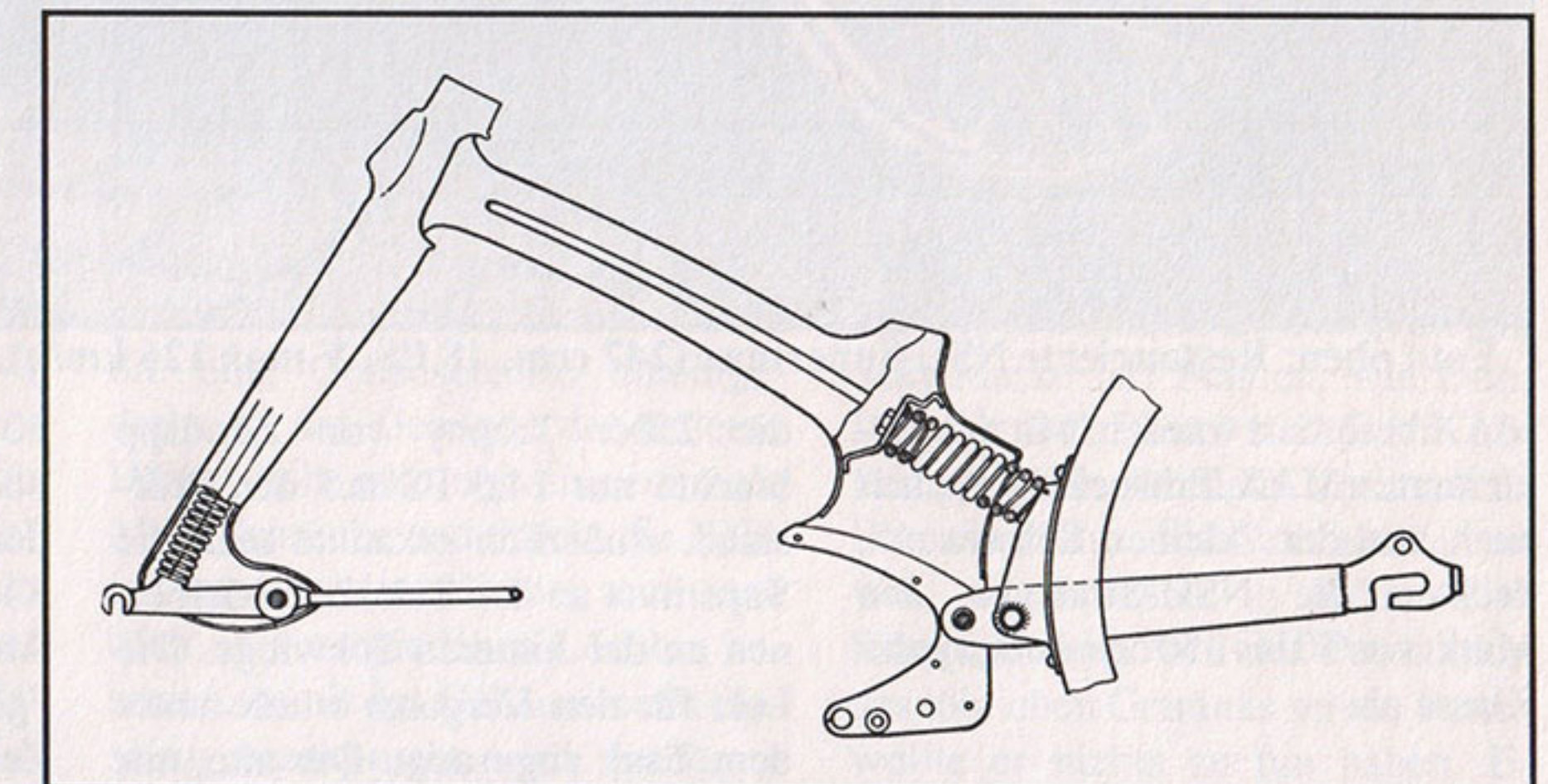


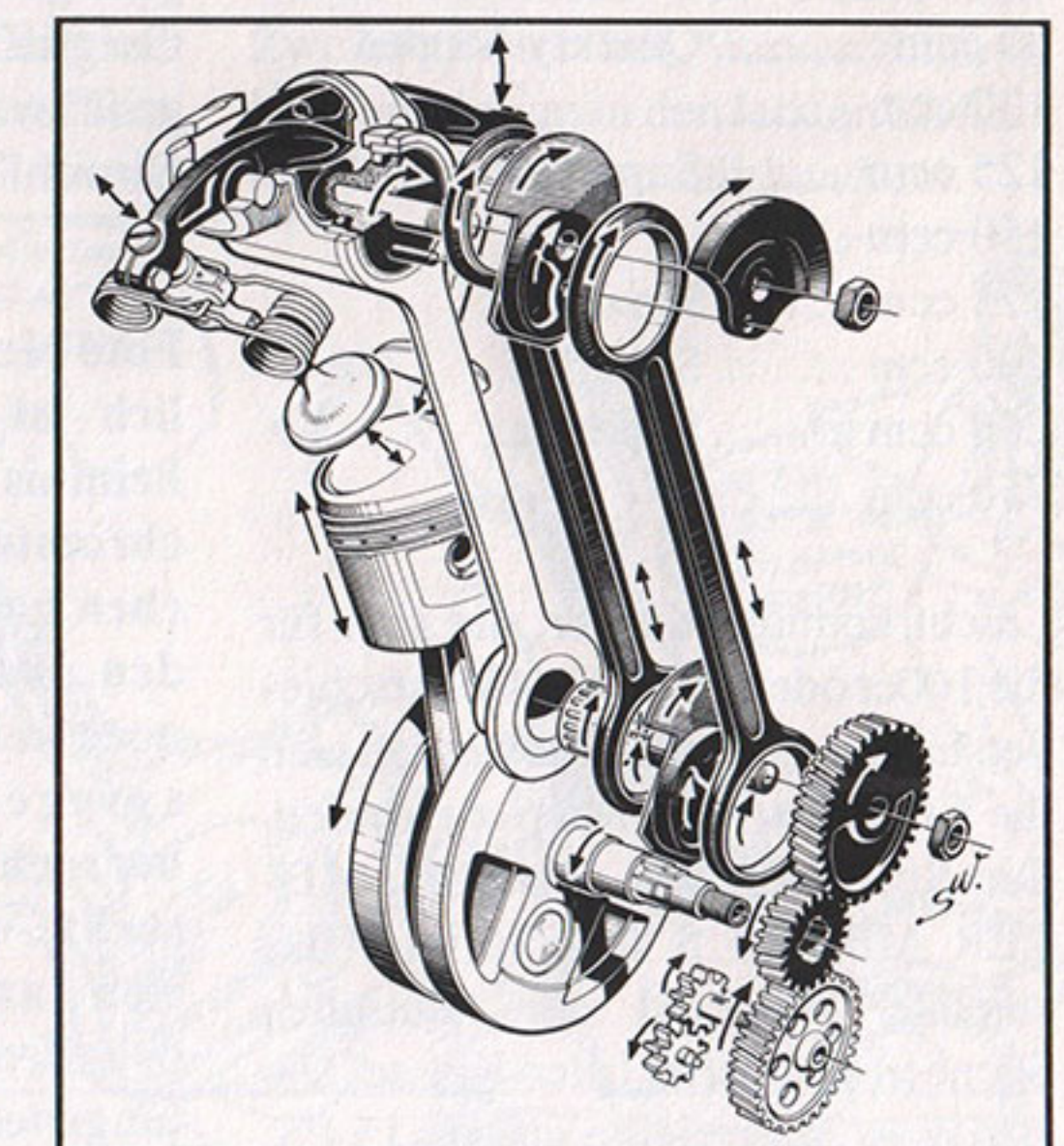
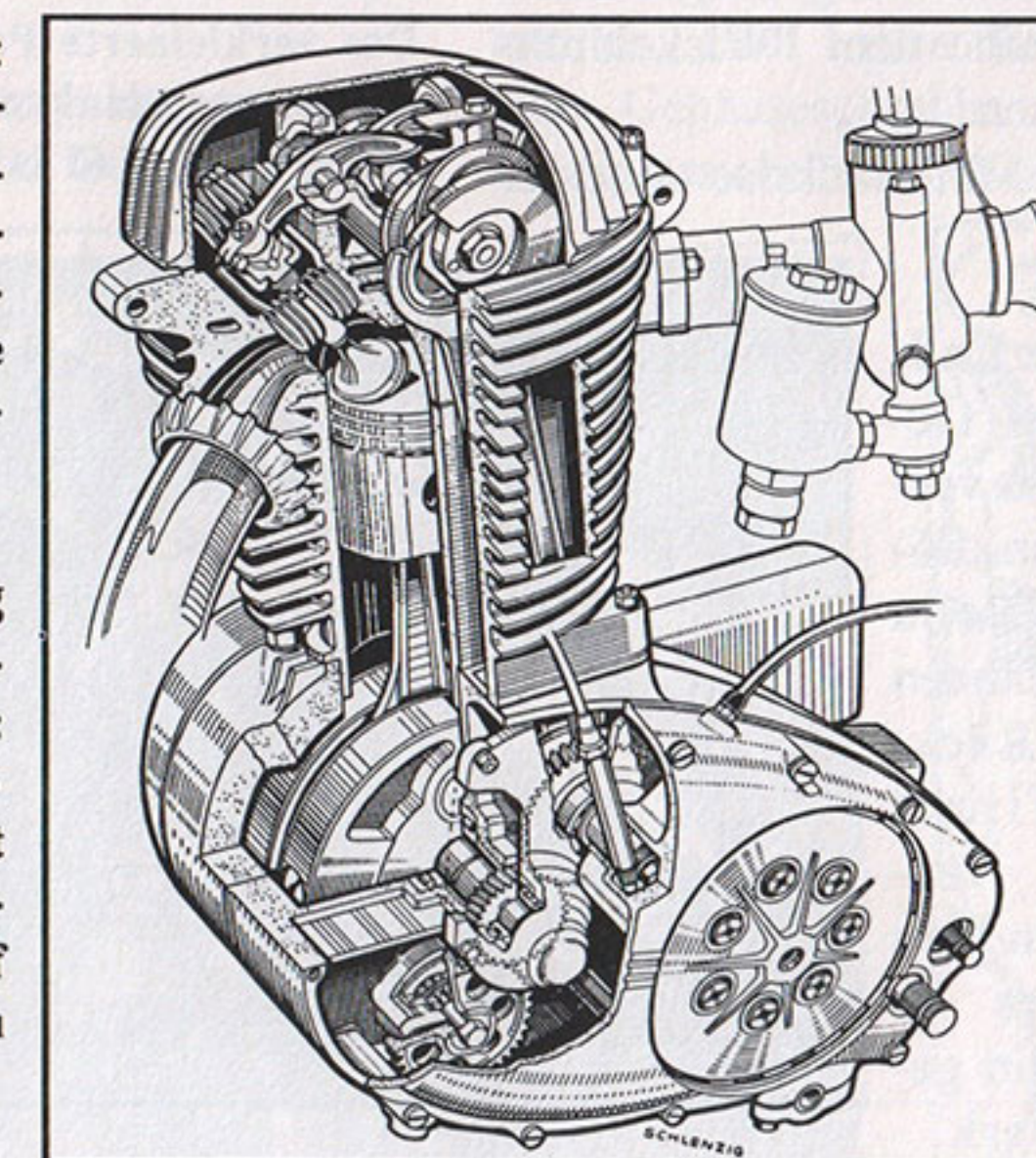
Foto oben: NSU MAX (Einzylinder-4-Takt-Motor, Bohrung 69 mm, Hub 66 mm, Hubraum 247 ccm, V max 126 km/h, Verdichtungsverhältnis 1 : 7,4, 17 PS bei 6500 U/min, Tankinhalt 12 Liter, 4-Gang-Fußschaltung, Gewicht 155 kg  
Zeichnung mitte: Der Zentralpreßrahmen mit der "Schwinghebelfederung" der FOX. Auch verwendet bei der LUX und MAX.



wurden etwas über 14000 Maschinen beider Typen verkauft. Damals wirkten die Konsuln schon antiquiert, aber vielleicht ist das der Grund, weshalb diese Maschinen der "Englischen Schule" heute so begehrt sind. Der größte Motorrad-Erfolg, also ohne Berücksichtigung der Riesenstückzahlen der Quick, konnte durch die NSU-Max verbucht werden. Mit der Supermax zusammen kam das NSU-Werk auf eine Produktion von fast 100.000 Stück. Der Erfolg war begründet: Die Max hatte einen kerngesunden 250er Motor mit obenliegender Nockenwelle, die durch die bekannte Ultramax-Steuerung angetrieben wurde. Im Prinzip war dieser Schubstangenantrieb nicht neu. Die "Over-head-cams" ermöglichte hohe Drehzahlen (Max: 17 PS bei 6500 U/min und Supermax 18 PS bei 7000 U/min), sodaß die Maxe bei vielen sportlichen Veranstaltungen den Ton gaben. 1955/56 wurde das Produktionsprogramm auf "SUPER" umgestellt. Das heißt, daß die Konsuln (53/54) ersatzlos gestrichen und die FÖXE, die LUX und die MAX mit technischen Verfeinerungen zur SUPERFOX, SUPERLUX und natürlich zur SUPER-

Zeichnung links: Der MAX-Motor in einer Sportversion. Die Haarnadelfedern erlauben kurze Ventile (geringere Massen)

Zeichnung rechts: Die Ultramax-Steuerung: Die weiße Abstandsstange steht fest. Die Schubstangen laufen auf Exentern (Ähnlich den Dampflok)



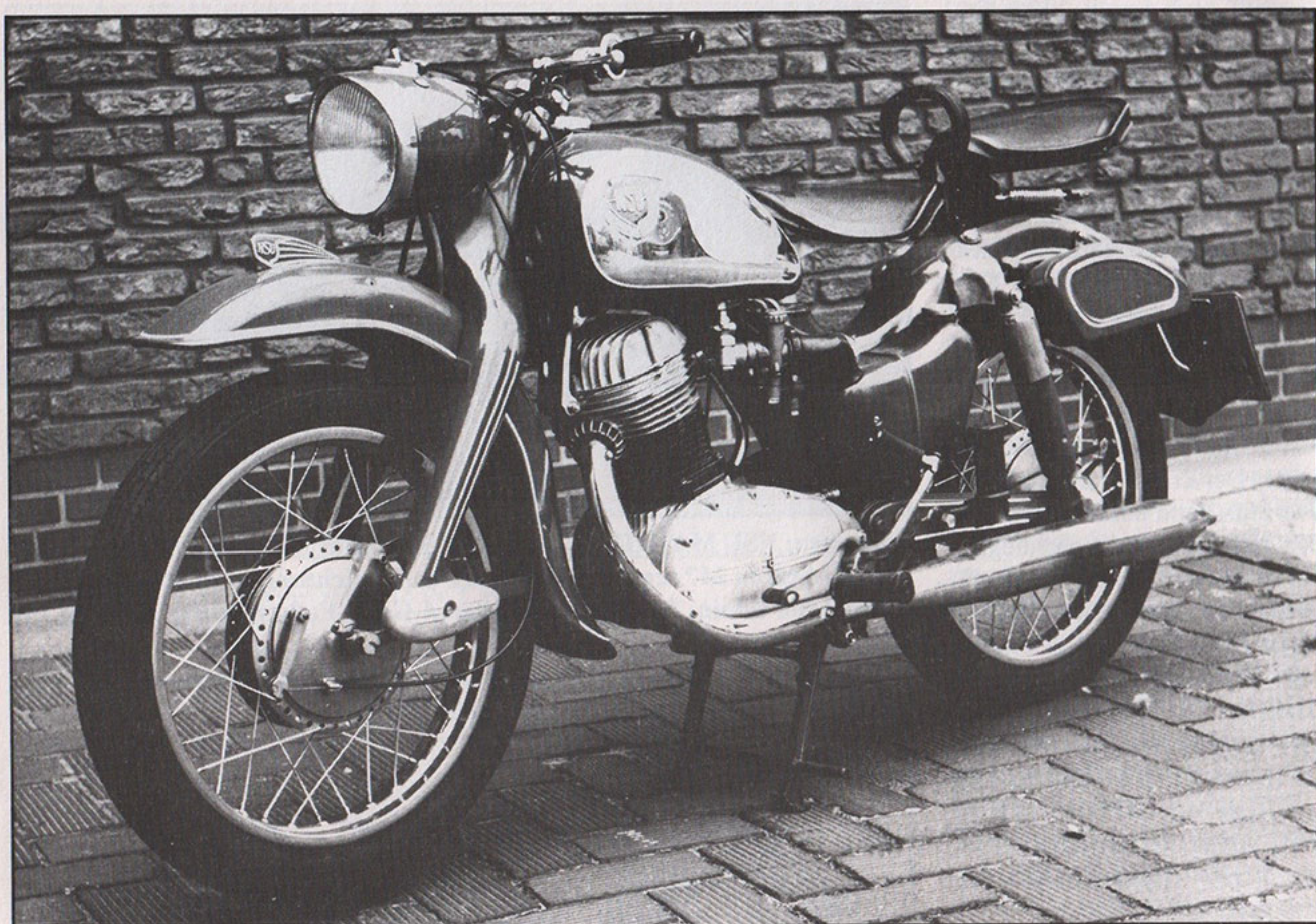


Foto oben: Restaurierte NSU Supermax (247 ccm, 18 PS, V max 126 km/h). Foto Arno Grabosch, Weyhe

MAX befördert wurden. Mit der verkleinerten MAX, Prospekte sprachen auch von der "kleinen Schwester", deckten die NSU-Strategen den Markt von 50 bis 250 ccm in fast jeder Klasse ab.

- Motorroller Prima
- 50 ccm ..... Quickly-Moped
- 100 ccm ..... --
- 125 ccm ..... Superfox
- 150 ccm ..... --
- 175 ccm ..... Maxi
- 200 ccm ..... Superlux
- 250 ccm ..... Supermax
- 350 ccm ..... --

Leicht konnten Käufer, die sich für die 100er oder 150er Klasse entschieden hatten, umgestimmt werden sich die Superfox oder Maxi zu kaufen. Die Supermax war neben der ADLER MB 250 S und Sprinter das stärkste Motorrad der deutschen Szene in der viertel Liter-Klasse. Die BMW R 26 erreichte gerade 15 PS,

die 250er Trophy von Zündapp brachte nur 14,5 PS auf den Prüfstand. Äußerlich erkannte man die Supermax an den Teleskopfederbeinen an der hinteren Schwinge. Die Luft für den Vergaser wurde unter dem Tank angesaugt. Der alte, mit geringer Übersetzung ausgestattete Gasgriff mußte dem "Wickeldrehgriff" weichen.

Obwohl die Motorradkrise mitte der

50er Jahre einsetzte, verkaufte NSU noch über 30.000 Stück. NSU stellte den Motorradbau zu Gunsten ihres Kleinwagen Prinz 1959 ein, wurde Anfang 1969 vom VW-Konzern "geschluckt" und lebte noch einige Zeit in der Bezeichnung "AUDI NSU" weiter... ©

Das verkleinerte Poster auf Seite 28 stellte uns dankenswerterweise der WK-Verlag, Bad Salzflun, zur Verfügung.

Foto rechts: Endlich ist das Geheimnis um verchromte Tankflächen gelöst. Da in den 50er Jahren noch keine Rückspiegelpflicht herrschte, versuchte man/frau sich anders zu behelfen. Ein gelungenes Werk.

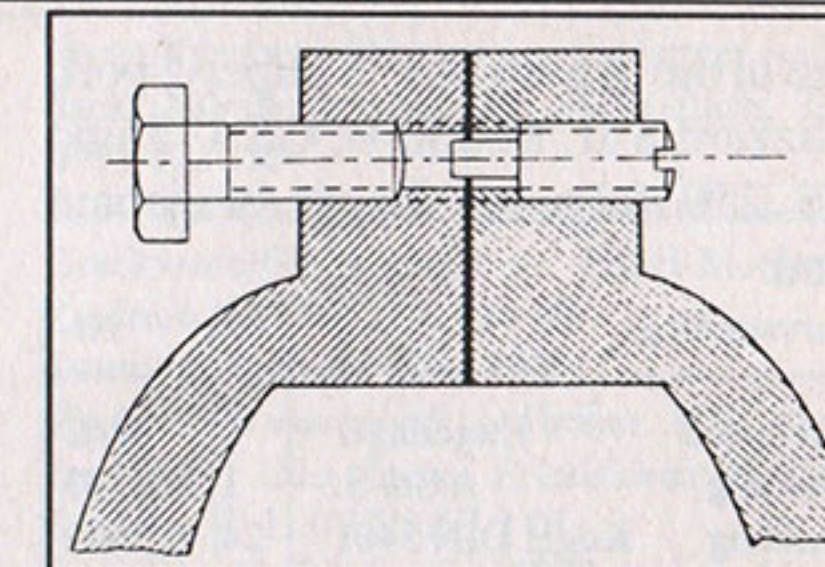


daß manche hochdrehenden Zweitakter als Lagerung im Pleuelkopf ein Nadellager, statt einer Buchse, benötigen? Die Lagerstelle am Pleuelbolzen und am Auge des Pleuels stellt thermisch ein Problem dar. Die Wärme kann nur schlecht abgeführt werden, es können sich bei Motoren mit hoher Literleistung schmiertechnische Probleme einstellen. Die Bewegung im Lager ist nicht drehend, sondern eine Winkelbewegung. Für dieses Einsatzgebiet eignen sich Nadellager, die vom Konstrukteur auf Lebensdauer berechnet werden. Die Lebensdauer ist die Mindestzeit, die ein Lager hält. So wird der Rückwärtsgang eines PKW auf ca. 20 Stunden ausgelegt. Bei der Restaurierung eines Motors sollte das Pleuellager daher in jedem Fall erneuert werden. Dazu wendet man sich an einen Normteile-Händler (siehe Branchenverzeichnis), der aus entsprechenden Katalogen die Nadellager herausucht. Bei Problemen werden Ihnen auch die Kugellagerfabriken helfen. Zum Beispiel: FAG, Postfach 12 60, 8720 Schweinfurt 1, Telefon: 0 97 21/91-1

daß die SIEMENS AG Hamburg für ihre motorradfahrenden "Stifte" (Azubis) das ADAC-Sicherheitstraining Motorrad zur Pflicht machte? Man erhofft sich durch diese 1-Tageslehrgänge eine erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr.

daß man aus Ermangelung geeigneter Werkzeuge, die Gehäusehälften

eines Motors bei der Restaurierung gerne mit unfeinen Mitteln, wie Schraubenzieher, Messer und Meißel, trennt? Dabei gibt es ein einfaches Spezial-Werkzeug, daß sich aus einer alten Schraube herstellen läßt und oft die letzte Rettung darstellt. Viele Motoren sind für ihre Aufhängung im Rahmen mit mehreren Durchgangsbohrungen versehen. In diese Bohrungen wird ein Gewinde eingeschnitten und die, selbst aus einer alten Schraube gefeilte, Madenschraube hineingedreht. Dabei ist es wichtig, vorher auszumessen, wie weit die Maden- oder Abdrückschraube hineingedreht wird, da sie nur im Gewindebereich Kontakt zu einer Gehäusehälfte haben darf. Hat also das Durchgangsloch einen Durchmesser von 8 mm, so kann ein Gewinde von M 10 gebohrt werden. Für die Abdrückschraube nimmt man eine M 10 Schraube, deren Kopf man absägt und in den Schaft einen Schlitz für den Schraubenzieher hineinsägt. Das andere Ende wird zu einem Zylinder von ca. 7,5 mm Durchmesser gefeilt. Die Abdrückschraube wird in die eine Gehäusehälfte hineingedreht. In das Gewinde der anderen Hälfte dreht man nun eine normale M 10 Schraube und drückt die Hälften auseinander. Hierbei muß man öfter an verschiedenen Löchern ansetzen, damit das Gehäuse nicht einseitig beansprucht wird (verkantet). Läßt sich das Gehäuse nicht trennen, dann haben Sie garantiert eine Gehäuseschraube übersehen. Also vorsicht! Der Vorteil dieser



Methode liegt darin, daß die Gehäusedichtflächen nicht beschädigt werden. Der Nachteil liegt in der Schwächung der Druckfläche, die die Gehäuseschrauben bei der späteren Montage haben. Trotzdem erscheint uns die Methode als letzter Rettungsanker akzeptabel.

was ZAMAK ist? Der Handelsname einer Legierung aus Zink, Aluminium, Magnesium und Kalium heißt ZAMAK. Die Verarbeitung erfolgt im Druckgußverfahren. Einsatzgebiete: Vergasergehäuse, Bremskolben, LIMA-Teile, Tachometer Teile und vieles mehr (PKW: Wischermotorgehäuse)

daß Söhnlein nicht nur eine bekannte Sekt-Marke ist? Namen, wie Otto, Daimler und Diesel sind jedem geläufig. Julius Söhnlein, der tatsächlich ein Sohn des Sektfabrikanten war, wurde 1856 in Schierstein/Rhein geboren. Mit der Produktion des löblichen Getränks seines Vaters wollte er nichts zu tun haben. Er wurde Ingenieur und erfand den Zweitaktmotor mit Vorverdichtung im Kurbelraum in den letzten 20 Jahren des vorherigen Jahrhunderts.



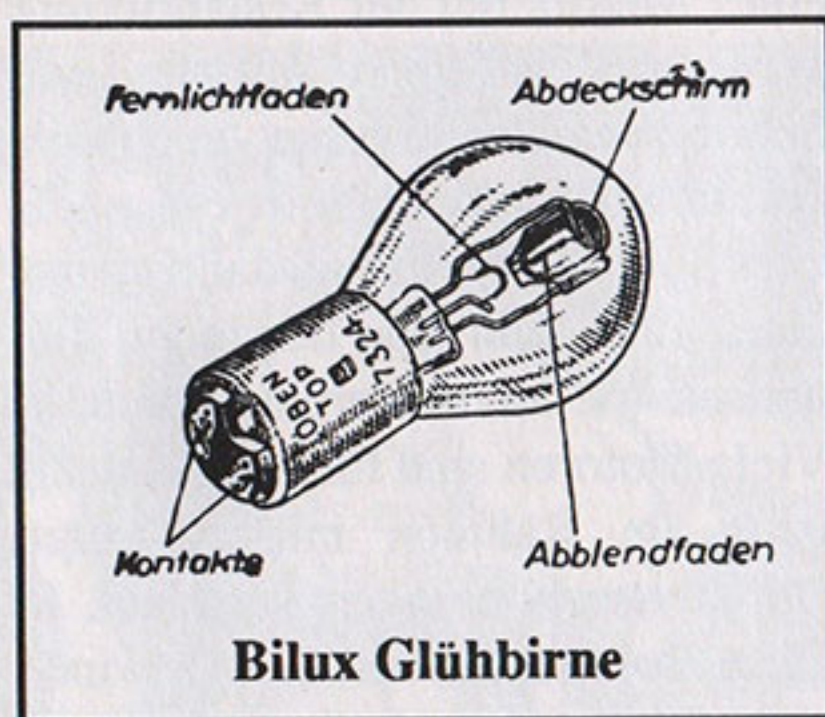
daß in die Maico M 175 Super-Sport, Blizzard S II, M 250 B, GS 175 und GS 250 folgende Lager eingebaut sind:

Verwendung	Art	Stk	Nr.
Vorderrad	Kugellager	2	6202
Lenkung	Axial-S.	1	200185
Lenkung	Kugel DIN 5401	24	5,5mm
Kupplung	Kugel DIN 5401	14	1/8"
Getriebe:			
Hauptwelle	Kugellager	1	6302
Antriebswelle	Kugellager	1	6005
Hinterrad	Kugellager	2	6203
Hinterrad nur M 250 B	Kugellager	1	6203C3
Hinterrad sonst.	Kugellager	1	6203
Kurbelwelle	Kugellager	1	6305C3
	Zylinderrollenlager	1	NU 305
Pleuel	Rolle DIN 5402	34	5 φ x 5

daß die Kupplungslamellen für die Maico-Typen M125, 126, 150, 151, 153, 175, S, T, Passat, M 200, M 200S, T, Blizzard, 150, 175 und 200 auch beim Heinkel Tourist 150 und 175 passen?

daß die Firma Osram 1925 das Patent für eine Zweifadenglühlampe bekam? Die in unseren Scheinwerfern verwendete Glühlampe hat diese zwei Fäden. Die von Osram geschützte Markenbezeichnung: BILUX

daß die BERU-Vertretungen heute noch die meisten Zündkontakte für Motorräder vorrätig haben? Die nächste Vertretung nennt Dir sicherlich: BERU, Postfach 229 in Ludwigshafen, Telefon 07141/132-1. So

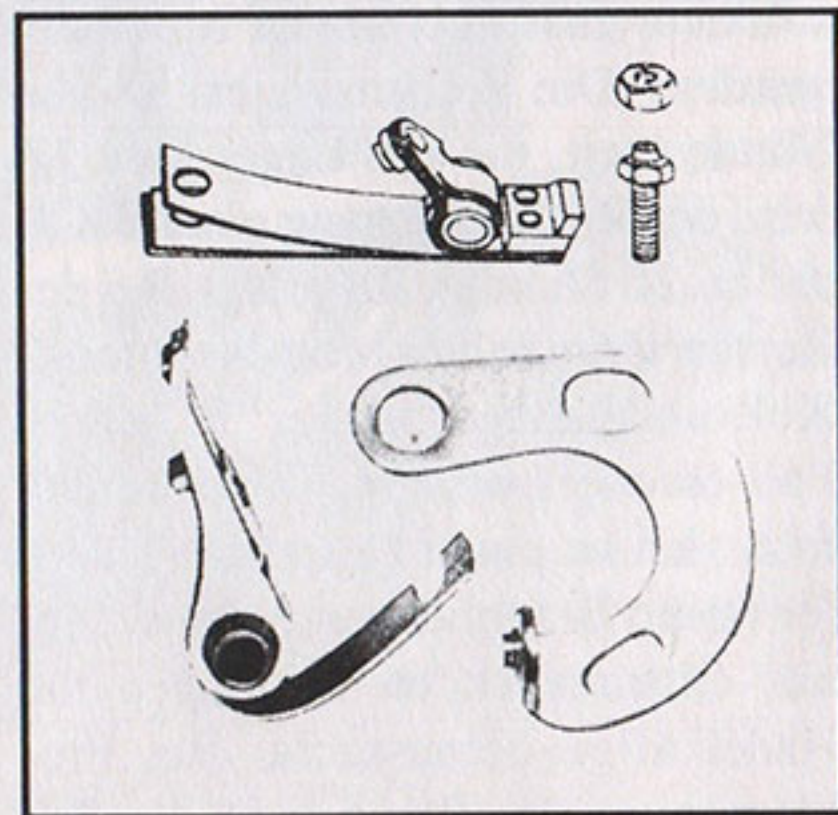


ist der Listenpreis für die Hercules 221:

- Zündkontakt ..... KS441 .. 8,50
- Hercules K 103 S
- Zündkontakt ..... KS053 ..... ?
- entspricht BOSCH 1237 013 012
- Maico M 250 S/250 B
- Kerzenstecker ..... OA 4/14 6,80
- MD 50 bis 125
- Zündkontakt ..... KS436 .. 8,30
- Kondensator ..... ZK100 .. 3,80
- Zündapp KS 100
- Zündkontakt ..... KS466 10,10
- Kondensator ..... ZK100 .. 3,80
- Kerzenstecker ..... OA 4/14 6,80
- BMW R 27
- Zündkontakt ..... KS058 ..... ?
- entspricht BOSCH 1237 013 019
- Kondensator ..... ZK100 .. 3,80
- Kerzenstecker ..... WOA 4/14P .. 9,50
- R 50 bis 8.69, R 60 S, R 69 S
- Zündkontakt ..... KS195 14,00
- Kerzenstecker und Kondensator wie R 27
- R 24, 25 1/3 und R 26
- Zündkontakt ..... KS054 ..... ?
- entspricht BOSCH 1027 013 101
- Adler M200, 201, 250, 250S, NSU Max (alle Typen)

Zündkontakt ..... KS056 ..... ?  
entspricht BOSCH 1237 013 0002  
Heinkel Roller

Zündkontakt ..... KS058 ..... ?  
entspricht BOSCH 1237 013 019  
Auf jedem Fall lohnt sich der Weg mit einem Muster, denn die BERU Niederlassung hat im Katalog 7 "Kontaktsätze" (Jan. 1983) alle Unterbrecher aufgeführt, teilweise mit Foto, zumindest aber mit einer Zeichnung. So läßt sich der richtige Kontaktsatz finden.



daß die österreichische Firma KTM 1953 gegründet wurde? Heute produziert sie Fahrräder, Mopeds und gute Geländemaschinen.

daß Dürkopp in Bielefeld nicht nur in den 50er Jahren Motorräder baute? Schon 1904 gab es ein Motorrad mit 4 Zylinder Reihenmotor mit Luftkühlung

daß die nächste GUMMIKUH am Dienstag, den 15. August 1989 erscheint und an die Abonnenten versandt wird?



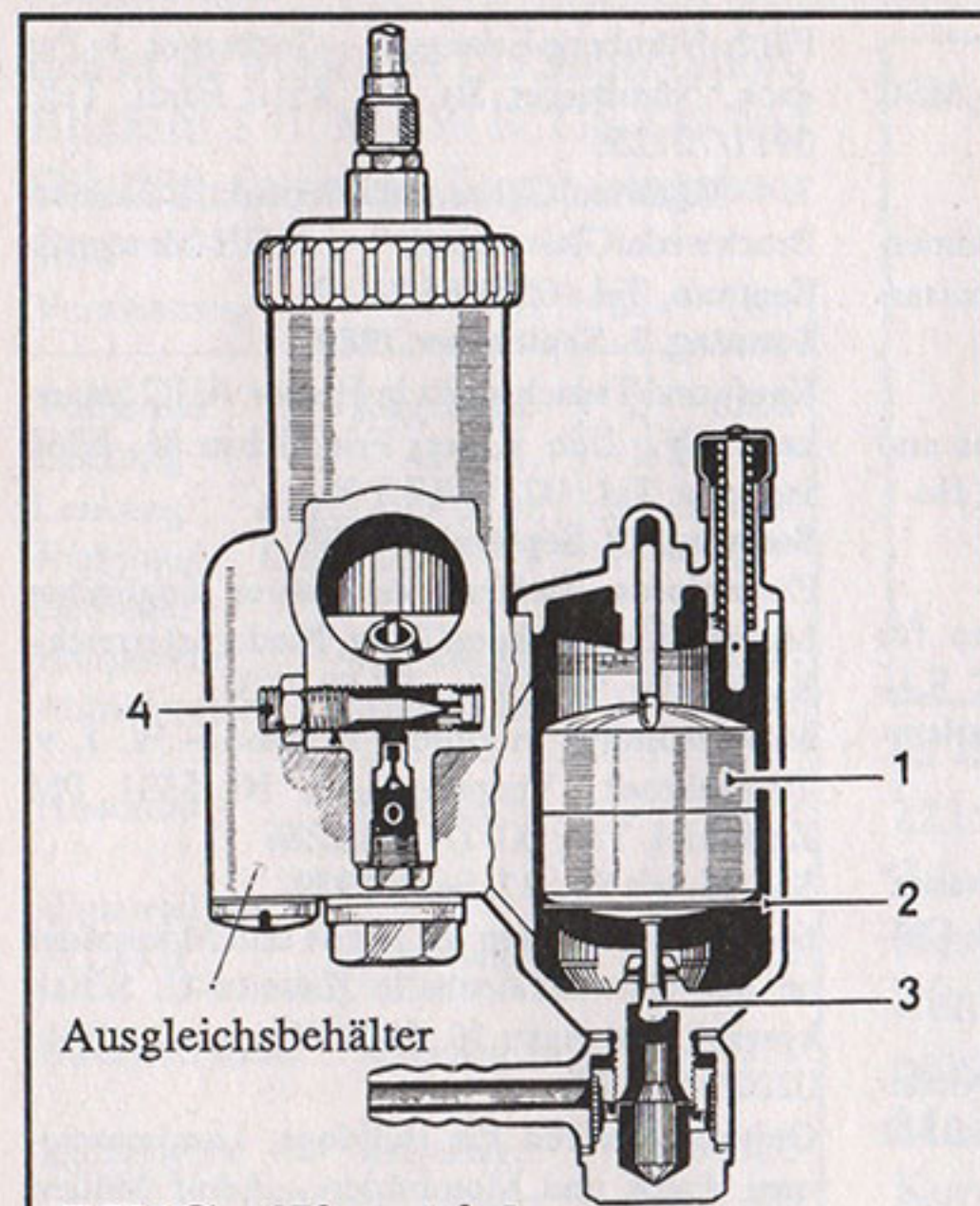
"Informiert sein" ist die Devise unserer Gesellschaft. Anerkannt ist nur derjenige, der über seinen Beruf hinaus, sich sinnvoll mit der Freizeit beschäftigen kann. Der heutige Freizeitversager pfeift sich die Video-Cassetten rein und verzichtet auf jegliche Aktivität. Motorrad-Freunde sind da anders geartet. Sie beschäftigen sich, neben anderen Aufgaben wie Familie, Haus etc., mit der Restaurierung alter Industriedenkmäler, mit der Wiederherstellung von Motorrädern, die von Ingenieuren entworfen wurden, die sich nicht dem modernen Design unterordneten. Aber auch das Fahrvergnügen mit diesen Oldtimern ist nicht zu unterschätzen. Neben der Kunst, alle 1500 Kilometer die Maschine warten zu müssen (von ungedämpften Telegabeln schweigen wir), zählt das "Lächeln" im Verkehr. Sich beispielsweise mit einer HOREX in eine Schlange einreihen zu müssen, ist kein Problem, denn jeder bittet den Individualisten mit seiner REGINA oder IMPERATOR geme vor, da er nicht alle Tage diesen Hochgenuß der Fahrzeugbaukunst sehen kann. Die GUMMIKUH spricht genau diese Individualisten an. Sie ziehen viele Ersatzteillisten, Reparaturratschläge und natürlich "Wissen" aus dieser Motorrad-Zeitschrift. Eine Zeitschrift für Kenner von Kennern! Mit einem knappen 50er (49,90 DM) sind Sie dabei. Bestellen Sie Ihr Abonnement noch heute. Postkarte oder Scheck an: GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1



- Fr., 14. bis So., 16. Juli 1989
- 15. int. Jubiläums-Motorrad-Treffen-1. MSC Steyr, Neustiftstr.17, A-4400 Steyr
- Sa., 15. bis So., 16. Juli 1989
- Oldtimer-Treffen mit Teilemarkt-Oldtimer-Club Plattling e.V., J. Strohal, 8351 Langenisaarhofen
- Sonntag, 16. Juli 1989
- 5. int. Konzer Oldtimertreffen für Autos und Motorräder-MSC Konz e.V., G. Wallner, Hohenzollernstr.22, 5500 Trier
- Samstag, 22. Juli 1989
- 5. Veteranenrallye Karlsruhe-Knielingen für Autos, Motorräder und Bulldogs-MSC KA-Knielingen, Eggensteinerstr. 31, 7500 Karlsruhe 21
- Sa., 22. bis So., 23. Juli 1989
- 6. Orientierungsfahrt "Rund um die Eifelmaare" für Motorräder und Autos-M. Steinstraß, Goldammerweg 6, 5568 Daun-Neunkirchen
- Samstag, 29. Juli 1989
- Motorradausfahrt der Oldtimer-Freunde Niederösterreich-Karl Eder, Am Kanal 3, A-2511 Pfaffstätten
- Sonntag, 30. Juli 1989
- Oldtimerausfahrt "4. Wolnzacher Hopfenmeile" der Motorradfreunde Wolzsch-Martin Stockmeier, Preislingstr.3, 8069 Wolzsch
- Sa., 12. bis So., 13. August 1989
- Motorrad-Weekend in Colijnsplaat-J. Bosveld, Ruigendijk 17a, NL-3227 CG Oudenhoom
- Fr., 18. bis So., 20. August 1989
- 3. Veteranen-Rallye Salzstetten (Motorräder bis Bj. 1960)-VC Salzstetten, Franz Kaupp, Hauptstr.4, 7244 Salzstetten
- Samstag, 19. August 1989
- 10. int. Plöner Veteranen-Rallye für Autos und Motorräder-Martin Aleithe, Kirchstr.1, 2320 Bösdorf 2
- Sonntag, 20. August 1989
- First-Classic-Day für Motorräder Essen-U. Wybiralla, Eisenbahnstr. 21, 4300 Essen
- Fr., 25. bis So., 27. August 1989
- 2. Siegerland-Oldtimertreff für Motorräder, PKW, LKW und Traktoren mit Teilemarkt-Rudi Schmidt, Herrenwiese 25, 5910 Kreuztal-Krombach
- Sa., 26. bis So., 27. August 1989
- 3. int. Artländer Oldtimertreffen für PKW, Motorräder, Traktoren und LKW in Ansum-Oldtimerfreunde Artland e.V., Bachstr. 14, 4570 Quakenbrück
- 8. Veteranentreffen "Schottenring" für Motorräder und Seitenwagen bis Bj. 1962-MSC Rund um Schotten e.V., Vogelsbergstr. 82, 6479 Schotten
- Sonntag, 27. August 1989
- 1. Veteranen-Rallye des MSC Sulgen-J.Mayer, Oberer Kimbach 38, 7230 Schramberg
- 4. ADAC "Graf Bernhard" Rallye für Motorräder und Roller bis 62-P. Osthoff, Rolevinckstr. 27, 4780 Lippstadt
- Freitag, 1. bis So., 3. September 1989
- NSU-Treffen Marinestadt Den Helder-J. Udding, Tel.: 0031/2230/18088
- Samstag, 2. September 1989
- Herbstausfahrt Veteranen Motorrad Club Mödling, Postfach 67, A-2340 Mödling
- Sa., 2. bis So., 3. September 1989
- 3. Nordbayerischer Veteranen- und Teilemarkt

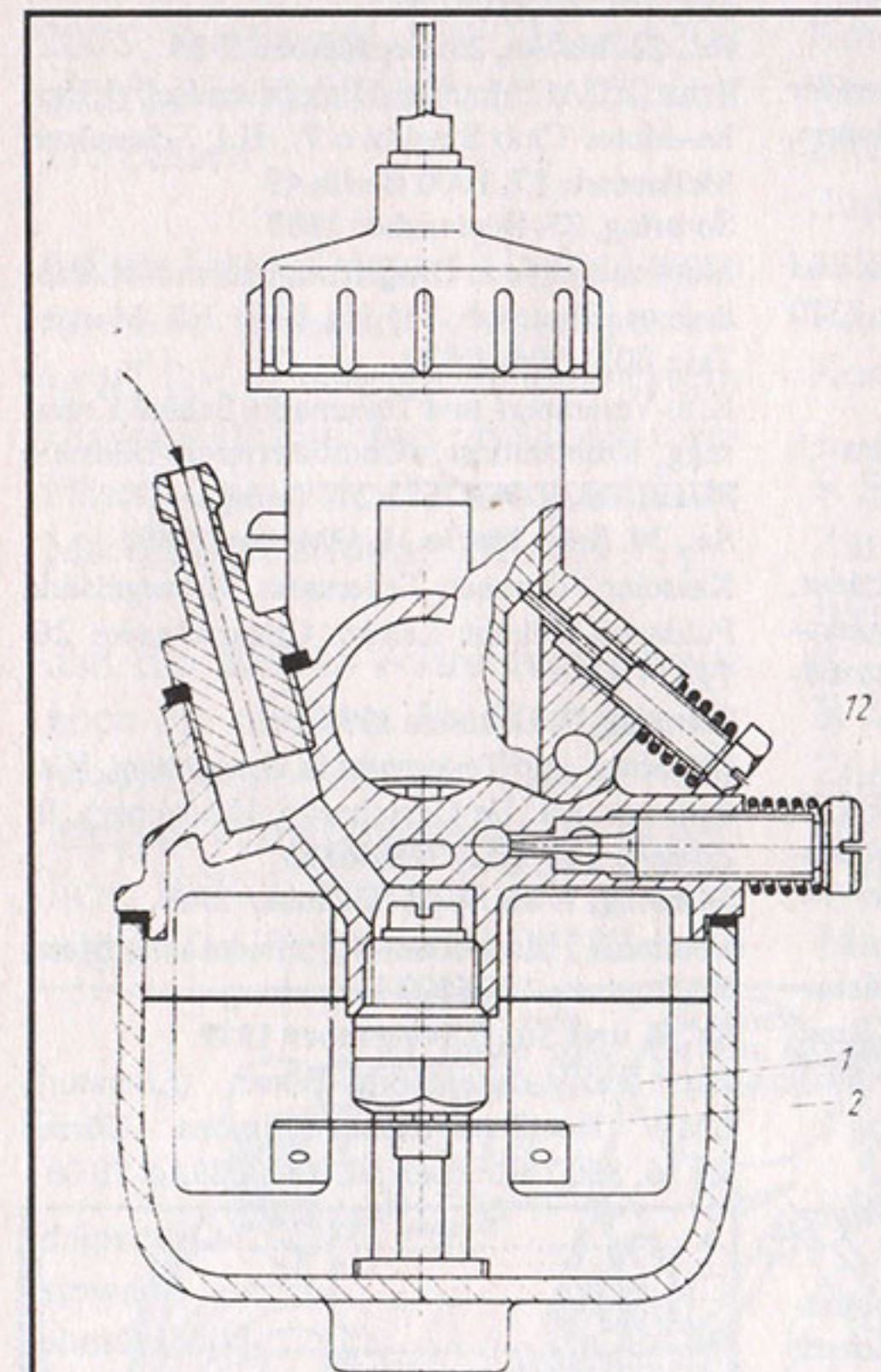
- Fürth-Nürnberg-Erlangen - Seeberger + Peck, Nürnberger Str. 25, 8510 Fürth, Tel.: 0911/721256
- 3. Motorrad-Gebrauchteilemarkt/Bielefeld-Brackwede/Gleisdreieck - MGH-Motorrad-Zentrum, Tel.: 0521/45 24 49
- Sonntag, 3. September 1989
- Kauf- und Tauschmarkt in Hemer. AHC Sauerland e.V., Udo Kraas, Friedrichstr.86, 5860 Iserlohn, Tel.: 02371/67 3 04
- Sonntag, 10. September 1989
- Zwangloses Treffen der Fahrer englischer Motorräder in Asberg/Tulln, Niederösterreich-K. Winkler, Tel.: Wien 82 58 97 3
- Motorradrallye in Buren, Holland - W. J. v. Tussenbroek, Veersteeg 13, NL-5331 PM Kerkdriel, Tel.: 0031/4183/2286
- Sa., 16. bis So., 17. Sept. 1989
- 6. Oldtimer-Treffen für Autos und Motorräder an der Ostwestfalenhalle Kaunitz-U. Schalkowski, Hedwigstr.19, 5600 Wuppertal 1, Tel.: 0202/31 39 02
- Oldtimer-Treffen für Bulldogs, Landmaschinen, Autos und Motorräder - Adolf Müller, Herretshoferstr. 10, 8941 Kirchhaslach (Unterallgäu), Tel.: 08333/16 88
- Sonntag, 17. September 1989
- 1. Kisslegger Oldtimer-Treffen für PKW, LKW, Traktoren, Nutzfahrzeuge, Motorräder-Rolf Schgneder, Postfach 1309, 7964 Kisslegg/Allgäu, Tel.: 07563/8720
- Sa., 22. bis So., 23. September 1989
- 4. Int. ADAC Motorrad-Veteranen-Rallye Berlin-Motor Club Steglitz e.V., H.J. Schmelzer, Mellenerstr.17, 1000 Berlin 49
- Sonntag, 23. September 1989
- Motorradrallye in Drogeham, Holland-H. Posthumus, Houtwal 3A, NL-9363 EK Marum, Tel.: 0031/5944/2879
- Kfz.-Veteranen- und Teilemarkt, Schloß Kremsegg, Kremsmünster/Oberösterreich-Gertraud Platzl, Tel.: 0043/7583/247 (morgens)
- Sa., 30. Sept. bis So., 1. Oktober 1989
- Kasseler Veteranen-Teilemarkt, Messegelände Fuldaaue-Helmut Leicht, Griesbadgasse 26, 7900 Ulm
- Samstag, 7. Oktober 1989
- Motorrad- und Teilemarkt in Hardenberg, Niederlande-MC De Gasschoeve, Hardenberg, B. Zweers, Tel.: NL 074/666863
- Samstag, 7. bis So., 8. Oktober 1989
- Veterama Mannheim-W. Seidel u. Metz, Rheingaustr. 21, 6802 Ladenburg
- Sa., 4. und So., 5. November 1989
- 26. BMW-Automobil-Börse (Literatur), BMW Hochhaus-Rainer Simons, Görzer Str.16, 8000 München 80, Tel.: 089/68 78 06

A .....	Österreich
CH .....	Schweiz
NL .....	Niederlande
Postleitzahlbereiche:	
2 .....	Hamburg
3 .....	Hannover
4 .....	Düsseldorf
5 .....	Köln
6 .....	Frankfurt
7 .....	Stuttgart
8 .....	München



**BING - Einschiebervergaser mit Ausgleichsbehälter**

- 1 Schwimmer
- 2 Dämpfungsring
- 3 Schwimmernadelventil
- 4 Leerlaufregulierhebel



**Schwimmersystem Vergaser 16 N 1-8**

- 1 Schwimmer
- 2 Scharnierhebel für Schwimmer
- 6 Schwimmernadelventil
- 12 Leerlaufregulierschraube

**II. Teil der Vergaserreihe von Ames**

Das restaurierte Motorrad ist so gut wie fahrfertig, der Motor ist eingebaut, die Batterie ist geladen und der Tank ist für eine Probefahrt gefüllt. "Nur" der Vergaser muß noch angebaut werden. Man hat ihn durchgesehen und in jedes Loch dreimal hinein gepustet. Jetzt kann es losgehen! Halt, wir wissen natürlich nicht wie weit der motorradfahrende Zeitgenosse kommt; wir empfehlen: Vorsicht ist die Mutter des Vergasers. Ein kleiner Fehler kann wertvolle Restaurierungsarbeit zu nichte machen.

Ich möchte mich heute über die wichtigsten Bauteile und deren Bedeutung auslassen. Der Kraftstoff gelangt aus dem Tank über den Benzinhahn in die Schwimmerkammer. Dieses Gehäuse bildet ein Reservoir und hat, ähnlich wie der Wasserkasten der Toilettenspülung, einen Schwimmer. Der Schwimmer gibt je nach Höhe des Kraftstoffpegels über das Schwimmernadelventil den Kraftstoffzufluß frei. Das Ventil sitzt entweder im Boden (siehe Zeichnung 1, Seite 15) oder im Deckel der Schwimmerkammer. Übrigens hat das "Tupfen" beim Starten die Aufgabe, den Schwimmer herunterzudrücken, damit die Schwimmerkammer voll Sprit läuft. Probleme entstehen durch verstopfte Nadelventile (Sprit kann bei Vollast nicht schnell genug nachlaufen). Besonders ärgerlich sind korrodierte oder ausgeschlagene Ventile. Ist das Ventil aus Messing oder Stahl, so geht es oftmals mit einschleifen gut. Man benötigt dazu "Einschleifpaste" (zum Beispiel: Schnorbus Einschleifbutter ganz fein), die im Kfz.-Teilehandel erhältlich ist. Sicherlich

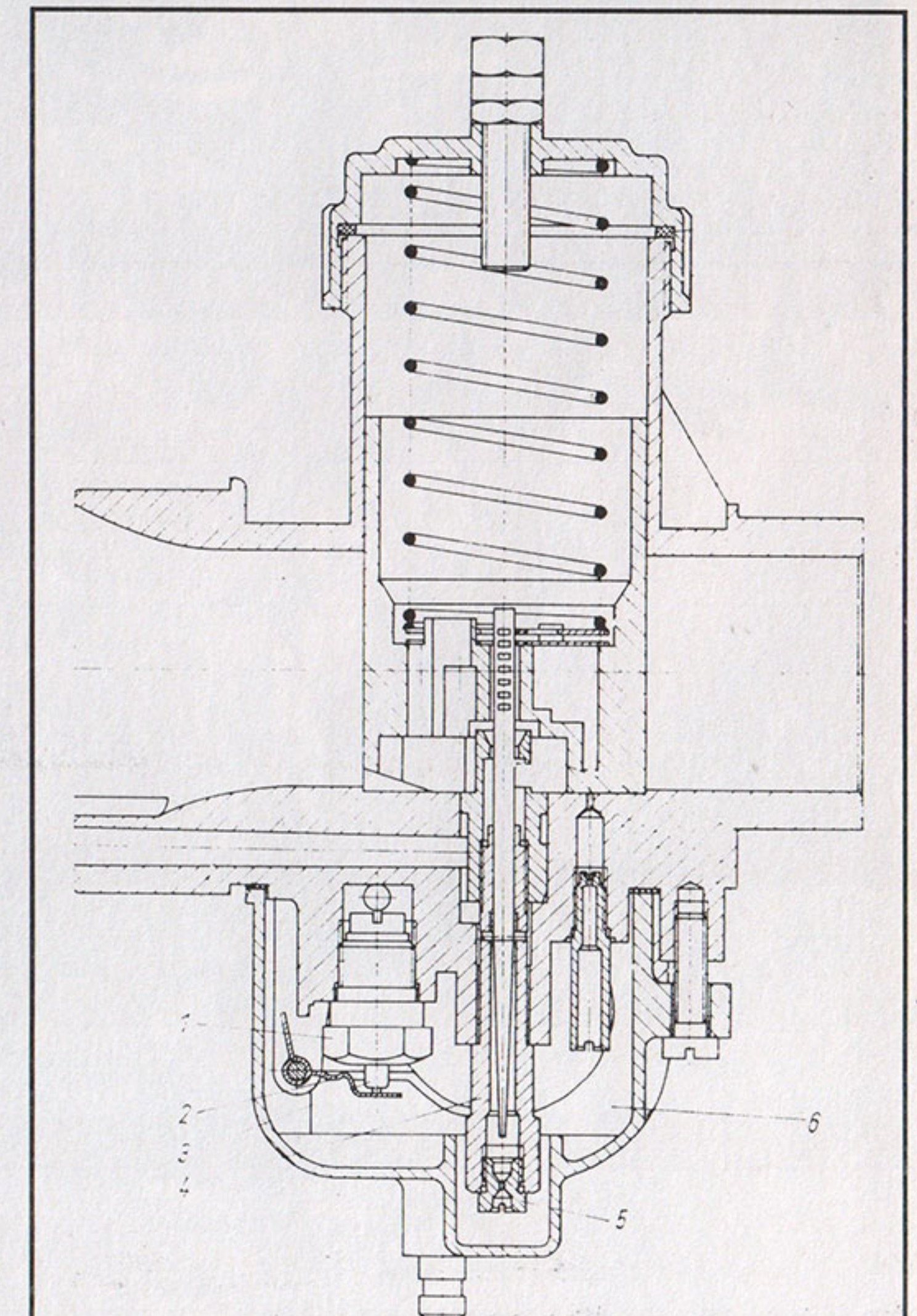
gibt man Ihnen auch etwas Paste kostenlos in Ihrer Viertakt-Motorradwerkstatt. Voraussetzung für diese Arbeit ist die Möglichkeit, der Schwimmernadel eine Führung zu geben, damit sie beim Einschleifen auch wirklich senkrecht zum Ventil steht. Hier hilft ein Bohrständler mit - Maschine. Die Nadel wird mit der, dem Ventilsitz gegenüberliegenden, Seite ins Bohrfutter eingespannt und das Ventilröhrchen wird senkrecht ausgerichtet. Das Bohrfutter muß gefühlvoll von Hand gedreht werden. Nach dem gründlichen Säubern kann die Arbeit im praktischen Versuch überprüft werden.

Ende der 60er Jahre beschichtete man bei Amal und Dell'Orto die Schwimmernadelspitzen mit Kunststoff um höhere Dichtigkeit zu erzielen bzw. um das Ausschlagen zu verhindern. In diesem Zusammenhang interessiert mich, ob es heute möglich ist, Stahnnadeln nachträglich kraftstofffest zu beschichten. Vielleicht kann mir da ein kompetenter Leser Hilfestellung leisten. Ich bin für jede Information dankbar.

Die Nadel ist mit dem Schwimmer verbunden. Die Schwimmer bestehen aus weichgelötetem Messingblech und später aus Kunststoff. Die Schwimmer sind innen hohl und haben ein bestimmtes Gewicht. Sie dürfen kein Loch haben. Durch Schütteln hört man leicht, ob Kraftstoff eingedrungen ist. Falls der Schwimmer längere Zeit trocken lag, legt man ihn zur Überprüfung in ein mit Sprit gefülltes Marmeladenglas. Aufsteigende Luftbläschen künden von einem Leck. Zusätzlich sollte man die Schüttel- und Hörprüfung vornehmen. Hat der Schwimmer eine undichte Stelle, so legt man das Teil ein paar Tage mit dem Leck auf einen gut saugenden Untergrund (Telefonbuch). Wenn die Flüssigkeit

völlig aus dem Schwimmer entwichen ist, kann man das kleine Leck zulöten. Dabei darf das Gewicht allerdings kaum zunehmen, da sonst die Regelung des Spritpegels nicht mehr stimmt. Ein neuer Schwimmer ist, soweit man ihn noch bekommt, allemal dieser Methode vorzuziehen. Die Verbindung Schwimmergehäuse zum Schiebergehäuse ist physikalisch ein U-Rohr. In einem, an beiden Enden offenen, U-Rohr ist der Flüssigkeitsstand in jedem Schenkel gleich hoch. Was für uns heißt: Im Düsenstock hat das Benzin das gleiche Niveau wie im Schwimmergehäuse. Der Vergaser kann am besten "zerstäuben", wenn das Flüssigkeitsniveau 3 Millimeter unterhalb der Austrittsöffnung des Düsenstocks ist. Um nun dieses Niveau zu halten, sind zum Beispiel in den Bing-Vergasern verschiedene schwere Schwimmer eingebaut. Andere Vergaser (siehe Zeichnung MZ 30 N 2-4) lassen das Verbiegen des Schwimmerscharnierhebels zu. Das Prinzip des U-Rohrs funktioniert natürlich nur, wenn der Vergaser sich in der Waage, d.h. quer zur Fahrtrichtung, befindet und das Motorrad eine gleichförmige Bewegung beschreibt. Beim Beschleunigen würde, wenn sich die Schwimmerkammer direkt hinter dem Düsenstock befindet, der Kraftstoff in das Schwimmergehäuse gedrückt, der Motor stottert. Deshalb ist es ratsam, bei Vergasern mit verstellbarem Schwimmergehäuse (Bing und Dell'Orto), die Kammer seitlich vor dem Düsenstock zu befestigen. Dadurch wird eine leichte Überfettung des Gemisches beim Beschleunigen erreicht. In Kurven tritt dieses Problem der "Verdrängung" auch auf, wird aber bei Solomaschinen durch die Schräglage teilweise ausgeglichen. Schwieriger ist es da schon mit dem Gespann, das sich ja bekanntlich in der Kurve zur "falschen" Seite neigt. Hier kam man damals auf einen simplen und genialen Trick: Es wurde einfach auf der dem Schwimmergehäuse gegenüberliegenden Seite eine Pseudo-Schwimmerkammer (Ausgleichsbehälter) angebracht. In der Kurve versorgt dann mindestens eine Kammer den Motor mit Kraftstoff. Sicherlich haben sich schon manche gewundert, wenn sie einen für den Seitenwagenantrieb konzipierten Vergaser zerlegten und eine völlig leere Schwimmerkammer vorfanden. Diese Vergasertypen baute man auch in Kleinwagen ein, da dort ja ähnliche Bedingungen wie beim Gespann herrschten. Wenn jemand sich ein altes Motorrad kauft und es mit Seitenwagen fahren möchte, so ist zu prüfen, ob das Moped mit einem korrekten Vergaser ausgerüstet ist, da es sonst passieren kann, daß ihm der Motor in einer extrem gefahrenen Kurve abstirbt. Das ist gefährlich! Wegen dieser und auch aus ökonomischen Grün-

den bei der Produktion finden heute fast nur noch "Zentral-schwinger-Vergaser" Anwendung. Sie haben ihr Schwimmergehäuse unterhalb des Düsenstocks, eben zentral, und arbeiten fast unabhängig von Schräglage, Bremsung und Beschleunigung. Nachteilig ist häufig nach schneller und strammer Fahrt das Abschalten und wieder anlassen (Warmstart) des Motors. Im aufgeheizten Vergaser verdunstet der Kraftstoff in den Ansaugkanal. Will man den warem Motor ankicken, ist das Gemisch hoffnungslos überfettet. Abhilfe: Motor ohne Zündung und mit voll geöffnetem Gasschieber bzw. Drosselklappe mehrmals durchtreten. Nach dieser sportiven Übung müßte die Maschine wieder anspringen. Apropos Schwimmerkammerentlüftung: ich schrieb, daß das Prinzip des U-Rohres nur funktioniert, wenn die Rohrenden offen sind. Das heißt, daß das Schwimmergehäuse eine Entlüftung haben muß. Entweder über den Tupfer ins Freie oder durch eine Bohrung in den Ansaugkanal. Letzteres ist eine umweltschonende Lösung, aber warmstartmäßig ein Krampf. ●



**Vergaser 30 N 2-4**

- 1 Schwimmernadelventil
- 2 Scharnierhebel
- 3 Schwimmernadel
- 4 Nadeldüse
- 5 Hauptdüse
- 6 Schwimmer



Tornax mit Anhänger und Winkern!



ps, der ILO-Freak, restauriert weiter an seiner Hercules 317. Noch hat er den Mut nicht verloren und ist dabei, die Blechteile vom Sandstrahlen zu holen. Mit einer Flasche Sekt und 50 DM ist er vor Ort. Die Blechteile waren tatsächlich gesandstrahlt, ohne daß der Tank oder das Scheinwerfergehäuse noch mehr Beulen aufwies. Vor der Gefahr, daß Schutzbleche und andere desolante Teile durch den harten Sandstrahl deformiert werden, bin ich eindeutig gewarnt worden. Der Schaden, den Profis, die sonst nur LKW-Fahrgestelle und Schiffsrümpfe entrosteten, dabei anrichteten, soll erheblich gewesen sein. Nun, ich war zufrieden und der Typ nach Empfang der Flasche und des Geldes auch. Am nächsten Tag fuhr ich wieder auf seinen Hof und zeigte ihm den Rahmen. 30 DM wollte er haben, um den Rahmen ebenfalls unter seine Pistole zu halten. Komplett entrostet nahm ich das metallisch blanke Gestell in Empfang. Mein Entsetzen war groß: Ich hatte tatsächlich vergessen das Typenschild und die Aluteile der hinteren Federung zu entfernen. Die ehemals polierten Aluminiumteile sahen aus wie eine Kraterlandschaft. Einerseits sauer über meine eigene Dummheit, andererseits doch etwas stolz auf die blanken Teile, zog ich zur Lackierei. Dort breitete ich unter den skeptischen Blicken des Meisters

und eines Gesellen meine Teile auf einer Decke aus (die haben sich wahrscheinlich hinterher über meine Vorsichtigkeit krank gelacht und die Bleche in irgend eine Kiste gekeilt). Der Frage, was das denn nun wäre, kam ich zuvor: "Das sind sandgestrahlte Motorradteile einer Hercules, Baujahr 1953!" "Sandgestrahlt? Hast Du die in den Wind gehalten? Die haben ja noch überall Roststellen!" Dem sogenannten Sandstrahlprofi hätte ich am liebsten die Flasche vom Hals gerissen. Ich erklärte, daß die Teile ausgebeult werden sollten, die zwölf Löcher im hinteren Teil des Hinterkotflügels (der Vorbesitzer muß sich jede Woche ein anderes Rücklicht angeschraubt haben) müßten zugeschweißt und geglättet werden, anschließend Lackierung mit Filler und schwarzem Acryllack. Quanta costa? Ohne die seitlichen Zierlinien an den Schutzblechen und mit ausspachteln der Beule am Tank müßte ich ungefähr 1200 DM berappen. Dieser Preis war wohl selbst dem Inhaber der Lackierei unangenehm, denn er gab mir den guten Rat, Preise anderer Autolackiereien einzuholen. Außerdem sehe man bei einer schwarzen Lackierung jede kleinste Unebenheit. Sein Vorschlag: "Alles weiß lackieren, sieht ja auch ganz modern (!) aus und nur die später sichtbaren Stellen korrekt bearbeiten!" Nach langem hin und her, einig-

ten wir uns auf schwarz. Den Rahmen streiche ich selber und für die komplette Bearbeitung der Blechteile setzte man ungefähr 500 DM an, da der Auftrag ja nicht so eilt und man daher gut Leerlaufzeiten mit ihm ausfüllen könnte. Ich soll jede Woche vorbeischaun und mich von der Arbeit bzw. den Problemen überzeugen.

Nachdem ich die restlichen Aluteile (zumindest was von denen übrig blieb) vom Rahmen demontiert hatte, begann das Streichen des Rahmens, erst mit Rostschutz und dann mit dem Sikkens-Acryllack. Probleme gab es dabei nur mit den Resten des Pinselreinigers. Weggießen kommt aus Gründen des Umweltschutzes nicht in Frage. Wegen eines 1/4 Liters Verdünnung extra zur städtischen Müllabfuhr zu fahren, halte ich für übertrieben. Trotzdem empfehle ich den Machern der GUMMIKUH sich einmal intensiv um dieses Thema zu kümmern.

Das Nonplusultra ist die Lackierung des Rahmens nicht. Der Lack dankt jedes Abrutschen des Schraubenziehers mit einem unansehnlichen Kratzer. Obwohl sich die heutigen Acryllacke durch schnellste Trocknung und hohen Glanz auszeichnen, kommt es immer wieder zu Zerstörungen der Oberfläche. Rostfraß ist die Folge. Ich nehme an, daß bei der früheren Serienfertigung die Lacke

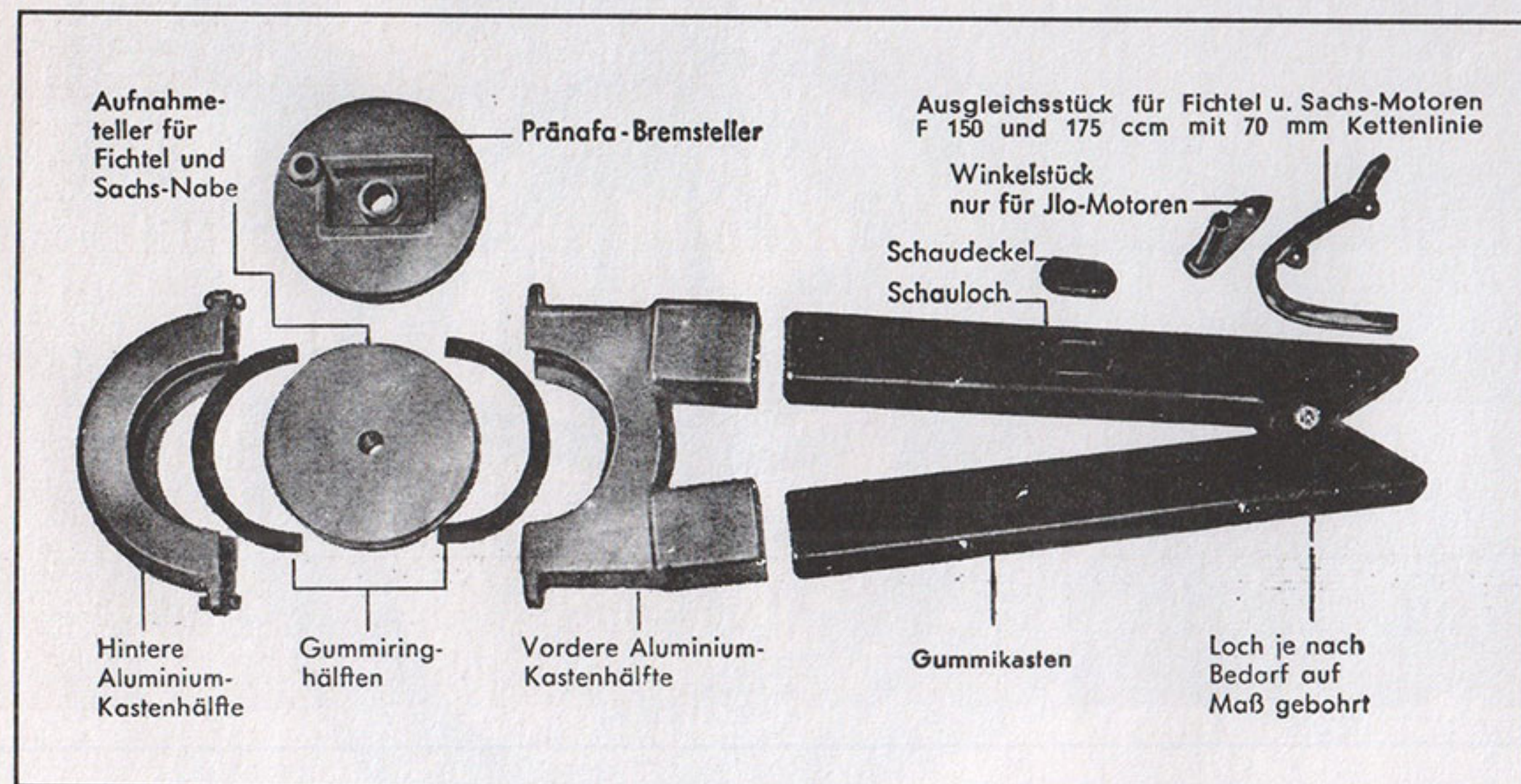


Abbildung links: Der von Jurisch entwickelte Kettenkasten, der die Kette voll abkapselt und bei verschiedenen Motoren und Naben paßt und somit bei vielen Motorrädern zur Erstausrüstung gehörte. Der Gummikasten ist bei der Hercules defekt. Die Gummiringhälften fehlen und werden auch gesucht! Angebote an die Redaktion.

eingebrannt und so widerstandsfähig, zäh und hart wurden. Für die erstklassige Restaurierung bietet sich heute die Pulverbeschichtung mit Kunststoff an. Nicht ganz original und relativ teuer, aber vom technischen Standpunkt eine gute Sache. Eine Adresse, die vielleicht einigen Mitstreitern weiterhilft: Pulverbeschichtungen von Günter Ortmeier, Koblenzer Straße 210, 4972 Löhne-Gohfeld.

Ungefähr 12 Tage nachdem ich bei den Firmen Faak, Brackenheim, und Weisswange, Kaltenkirchen, je einen Katalog bestellte, trudelten die Hefte bei mir an. Faak lieferte ein übersichtliches DIN A5 Heft mit mehr als 70 Seiten und Inhaltsverzeichnis. Weisswange schickte ein unübersichtliches A6 Heft mit einer anliegenden Preisliste. Die Handhabung ist umständlicher, da alle Ersatzteile im Katalog und die dazugehörigen Verkaufspreise erst aus der Liste herausgesucht werden müssen. Dafür scheint das Sortiment sehr umfangreich zu sein. Gleiches gilt für den A4 Katalog von Motorrad Stemler (Preise stehen bei den Artikeln), der mir zwischenzeitlich zugeing. Egal, im Endeffekt kommt es auf das Ersatzteilangebot an.

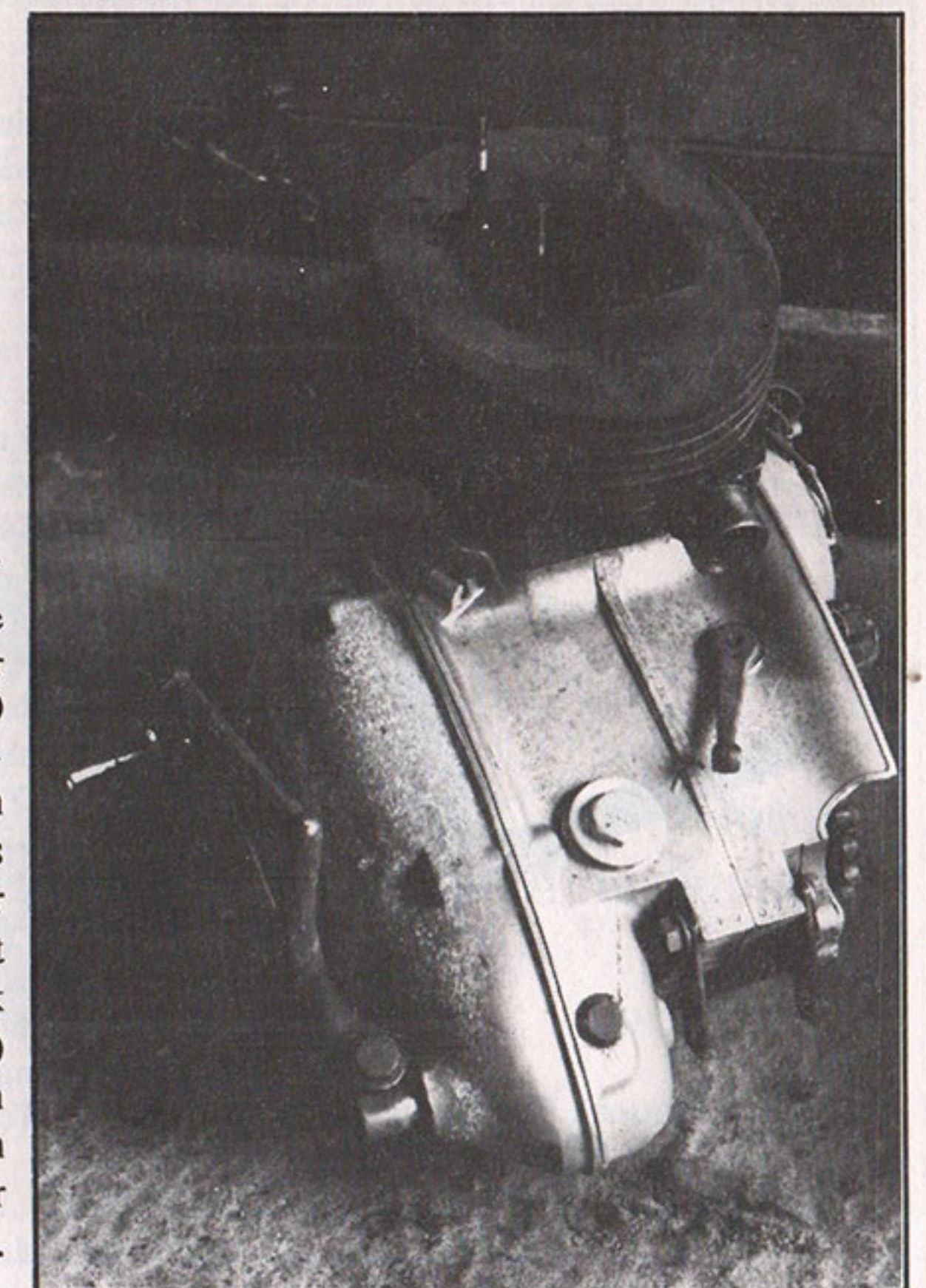
Gesuchtes Teil	Faak	Stemler	Weissw.
Batterie 8AH	--	89,50(0)	90,97
Bremshebel	--	29,80	1)
Gasdrehgriff (Wickel)	--	39,80	--
Hercules-Zeichen Schutzblech	--	--	--
Hercules-Zeich. Tank (Abziehbild)	3)	2)	--
Hupe verchromt	--	39,80	--
Hupe II (Unterschied unklar)	--	19,80	26,94
Kette 1/2 x 5/16	4)	4)	46,85
Kolben ILO M200	--	--	161,93
Kupplungshebel	--	29,80	1)
Lenkschloß	--	29,80	19,95
Rücklicht (Hella nato-oliv)	--	--	75,41
Sattelfeder verchromt (Pagusa)	--	29,80	26,38
Scheinwerferzierring	--	29,80	37,11
Tachowelle (870 oder länger)	--	ab 19,80	25,80
Tachometer	--	98,50	107,73
Zündkontakte ILO M 200	4)	--	14,97
Betriebsanleitung Hercules 317	4)	4)	--
Ersatzteilkatalog dito	4)	4)	--
Reparaturanleitung dito	4)	4)	--
Anleitungen für ILO-Motor	32,00	32,00	--

0) Ohne Angabe der Ah 1) Nur in Natooliv lieferbar 2) lieferbar, ohne Preisangabe 3) Sind in Vorbereitung 4) Teile sind im Katalog für andere Typen verzeichnet, nicht für meine Hercules 317/ILO M 200

Die Auswahl der Ersatzteile ist noch nicht komplett, da ich sicherlich noch einiges vergessen habe und weil ich andererseits die Hoffnung hege, daß zum Beispiel der Auspuff wieder restauriert werden kann. Sicherlich ist die Tabelle auch nicht repräsentativ für jeden Restaurator. Das Angebot der Fa. Faak scheint im Vergaserbereich (an den ich mich später heran wage) sehr stark zu sein. Mit einer DKW oder NSU wäre ich vom Umfang, nicht vom Preis, des Angebotes besser bedient. Doch gerade diese Aufgabe reizt mich, für die "unbekannte" oder zumindest seltene Hercules "317" die Teileprobleme zu lösen. Fortsetzung folgt



Foto oben: Der "angenehme" ILO M200 Foto unten: Der Kolben sitzt trotz "Caramba"-Bändern fest

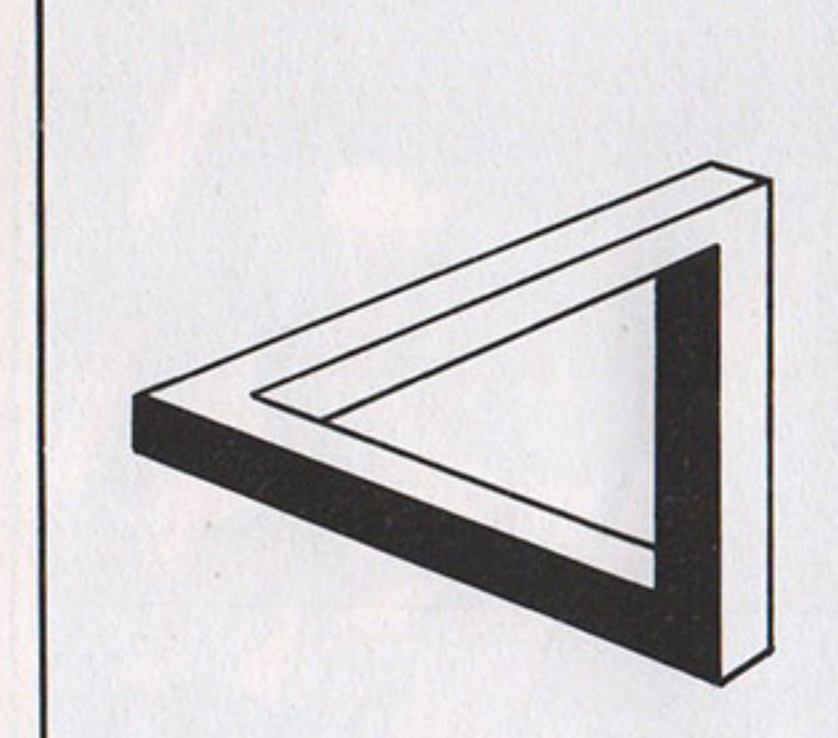
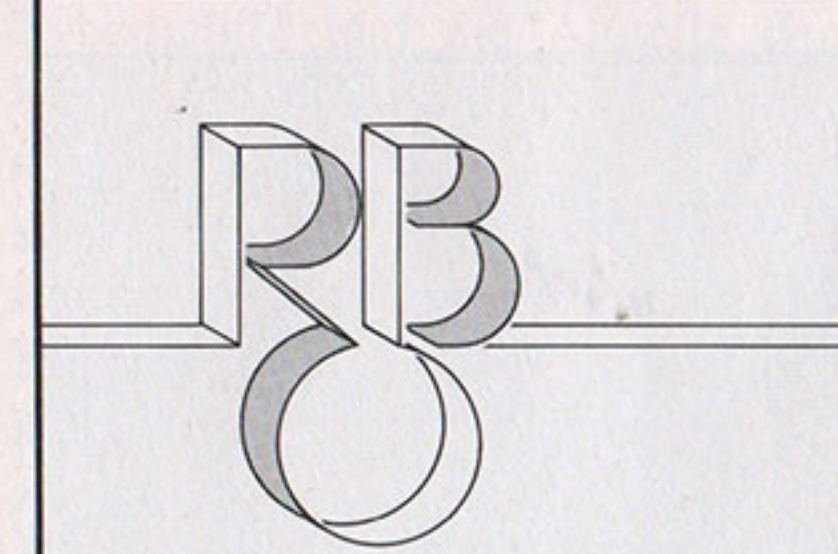


**Strahlarbeiten**  
mit Walnuß, Glas, Korund, Edelstahl,  
Kunststoff, Stahl und Keramikperlen  
**Kunststoff beschichten**  
**Zink- und Keramik-Flammspritzen**  
**Günter Wilhelm**  
6390 Usingen, Riedwiese 6  
Telefon: 0 60 81/15 7 26

**EDELSTAHLSCHRAUBEN**  
A2 Muttern und Zubehör nach DIN A4  
Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis  
**Uwe Gräber, Dipl.-Ing.**  
Postfach 16 47 - 2390 Flensburg  
Tel: 0461/28480 - Fax 2 80 23

**NEU:** Versand von 1-Zylinder BMW  
Teilen und Büchern, BMW R 24 - R 27,  
(Neu- und Gebrauchtteile), mehrseitige  
Liste mit Preisen gegen Rückporto.  
**Klaus Vollmar**  
Lagesche Str. 105  
4902 Bad Salzuffen 1  
Tel.: 0 52 22 - 2 20 48

**GUMMIKU—Leser**  
wissen mehr



**Rainer Baues Offsetdruck**  
Am Deich 57-2800 Bremen 1  
Telefon (04 21) 50 30 35

**Adler**  
Ersatzteilkatalog Adler MB 175 bis MB  
250 - Kopie - 25 DM. Udo Logert, Tel.:  
05731/84001 ab 18.00 Uhr  
  
200er Adler, suche linken Zylinder. Tel.:  
05623/2187

2 Stück Adler M100, vollständig zerlegt,  
nur zusammen, 1200 DM. Tel.: 04252/  
1711

**BMW**  
BMW-Teile zu verkaufen: 60/6 Rahmen  
mit Brief 300 DM, /5 Tauchrohre 60 DM,  
/5 Hinterrad 200 DM, 60/5 Vergaser,  
Motordeckel, Kleinteile. Tel.: 0441/  
382536. Anrufbeantworter, ich rufe zu-  
rück  
  
BMW R 67, Bj. 51, sehr selten, 26 PS,  
600 ccm, gespanntauglich, VB 7500 DM,  
Tel.: 05571/4058 abends, öfter versu-  
chen

Verkaufe R26, Bj. 57, TÜV 5/90, viele  
Neuteile. Tel.: 04202/82942

Suche R 51/R 68 zum Aufrüsten. Tel.: 05  
665/5704

Reparaturanleitung R 26 abzugeben, 2  
orig. BMW Lederpacktaschen (schwarz)  
für 180 DM. Tel.: 05664/1730 ab 16.00  
Uhr.

Suche Vorderrad für R 25/3 mit Stek-  
kachse, sowie kompl. Kupplungsgriff/  
Verkaufe oder tausche kpl. Gabel für R  
25/2 und beschädigten Rahmen für R 25/  
3. Tel.: 0541/443539

**BSA**  
BSA, C 15, Baujahr Ende 60, verzollt,  
komplett, Motor läuft, 1250 DM. Tel.:  
04252/1711

**DKW**  
Suche verzweifelt "Igel"-Zylinder und  
eventuell Kopf für RT 200 XS (197 ccm,  
66 mm Bohrung, Bj. 57). Zahle gut, wer  
kann helfen? Tel.: 0531/795545

DKW SB 200, Bj. 38, zerlegt unrestaui-  
ert, 1200 DM. Tel.: 04252/1711

**Goebel/Meister**  
Fahrräder, Moped- und Motorradteile,  
ca. 10 m<sup>2</sup>. Schutzbleche u.a. von Goebel/  
Meister - Tel.: 0521/491101

**Göricke**  
Göricke, BJ. 52, 1a restauriert, TÜV 4/  
90, umständehalber abzugeben. VH 2800  
DM. Tel.: 0441/59 24 43

**Harley**  
HD 1200, Bj. 40, TÜV 10/89, Starrah-  
men, W.-Glide Gabel verstellbar, 175/  
70/15, 3.00 x 21, SU-Vergaser, 18.000  
DM; Inzahlungnahme HD E-Glide oder  
BMW 900/1000 Zweizylinder. Tel.:  
04152/78882

**Heinkel**  
Tourist, Bj. 62, 175 ccm, Absolut alltags-  
taugliches Schmuckstück. neuwertig res-  
tauriert, mit Zubehör, reichlich Ersatz-  
teilen und Handbüchern. Preis VH 3.600  
DM. Tel.: 0421/3491112, abends öfter  
versuchen, oder 0421/8779236 (Büro)

3 Stück NSU Quick, Vor- und Nach-  
kriegsbaujahr, ab 600 DM. NSU Lam-  
bretta, 150 ccm, 1954, Motor läuft, unre-  
stauriert, 1000 DM. Tel.: 04252/1711

**Mars**  
Mars Stella DS, Bj. 56, 10 PS, 175 ccm,  
schwarz mit silbernem Tank, 16 Zoll-  
Räder, top-restauriert. DM 3.200 mit  
Gutachten. Tel.: 040/4399768 oder 040/  
8804345

**Matchless**  
Verk. Matchless 680S, 500 ccm, 1 Zyl-  
inder, 23 PS, Bj. 51, wie neu, Belege,  
deutscher Brief, zugelassen, VH 7650  
DM. Tel.: 04751/4479

G3, 350 ccm, 17 PS im Brief, Bj. 56, TÜV  
7/90, viele Neuteile, 4000 DM, Tel.:  
0251/34208

**Moto Guzzi**  
Moto Guzzi Falcone, Bj. 52, zu verkauf-  
en. Tel.: 0431/676526

**NSU**  
NSU Prima, Bj. 57, top restauriert, zugelassen mit Brief,  
DM 2450. Tel.: 04176/714

NSU Max, Bj. 55, TÜV 2 Jahre, VB 2.200 DM. Tel.:  
0581/17973 ab 19.00 Uhr

Suche Supermax, sowie Max-Teile aller Art. Tel.:  
04751/4479

Verkaufe NSU Quick Motor, gut erhalten und komplett  
für 250 DM. Tel.: 0611/784396

Quickly-Tanks und original Werkzeugsatz günstig ab-  
zugeben. Tel.: 04955/54 65, öfter probieren.

**Puch**  
Puch-Roller, 850 DM. Tel.: 04252/1711

**Rixe**  
Rixe mit 250 ccm ILO-Twin, 15 PS, mit TÜV und Er-  
satzmotor, VB 3000 DM. Tel.: 04131/31999 ab 18.00  
Uhr

**Triumph**  
Triumph 5TA, 350 ccm, 17 PS, TÜV 9/90, Bj. 65, wei-  
testgehend neu aufgebaut, wahlweise 1 oder 2 Sitzer,  
neue Gabel, neues Vorderrad, VH 3900 DM. Tel.:  
04405/8682, abends öfter versuchen.

**Zündapp**  
Zündapp-Zylinder 50 ccm sowie Ersatzteile zu verkauf-  
en. Tel.: 0441/46648 ab 18.00 Uhr

Teile von Super Combinette (Motor, Tank, Tacho etc.)  
günstig abzugeben. Tel.: 04955/5465, öfter probieren

**Sonstiges**  
Verkaufe einige originalverpackte Bücher von Gunter  
Markert "Die Welt war meine Straße". Wer zuerst  
kommt, malt zuerst. Einfach mal anrufen. Telefon 0 81  
22/18 6 95

Wachsjacken, Gr. 54 und 42, wenig getragen, günstig.  
Tel.: 02571/3484 MO bis DO ab 19.00 Uhr

Suche Fahrradhilfsmotore aus den 40iger und 50iger  
Jahren, Deutsche Fabrikate. Tel.: 05 11/78 43 96

Tankrucksack, ca. 18 Liter, Neuzustand (noch keine  
Tour), 30 DM. Tel.: 0421/80706

**Neuaufgaben in bekannt guter Qualität!**

Lieferbare ALLGEMEINLITERATUR:  
NSU - Geschichte, Typen u. Model-  
le, 1873 bis 1984, 352 S., 59,-DM  
NSU-Renngeschichte, 1904 bis 1956  
sehr detailliert, 437 S., 74,-DM  
NSU Motorräder 1947 bis 1959, ei-  
ne zeitgenössische Chronik, 39,-DM  
NSU - Praktische Winke f.d. Motor  
zweiradfahrer, techn. Einzelheiten  
über NSU 1-u.2-Zyl.-Motorr. bis  
ca. 1910, 190 S., 70,-DM  
NSU Lux, eine Typologie, 20,-DM  
NSU Max, eine Typologie, 20,-DM  
NSU Max richtig angefaßt, Reprint  
von 1959, Reparaturhilfe, 24,-DM

Lieferbare WERKSTATTBÜCHER:  
NSU 250, wechselgesteuert, Riem-  
antrieb, ca. 1925, 45,-DM  
Lambretta 125/150ccm, 40,-DM  
Lux u. Superlux (techn. Anl.) 25,-DM  
Max (incl. Testbericht), 42,-DM  
Maxi (techn. Anleitung), 32,-DM  
Prima-Roller 150/175ccm, 40,-DM  
Quickly (techn. Anleitung), 35,-DM  
Superfox, 38,-DM

Lieferbare BEDIENUNGSANLEITUNGEN:  
NSU 200, 1-Zyl.-Tourenmodell von  
1929, wechselgesteuert, 42,-DM  
NSU 125 ZDB, 35,-DM  
201 S, m. offenen Ventildfedern u.  
3-Gang-Tankschaltung, 25,-DM  
NSU 201 TS, Pony, 25,-DM  
NSU 201 ZDB, 200ccm, 32,-DM  
NSU 250ccm SV/OHV, 350ccm SV und  
500ccm SV/OHV, 1-Zyl., ca. 1929,  
incl. Montageanleitung, 56,-DM  
NSU 251 OS (WH-Nr. 605/7), 40,-DM  
NSU 251 OSL, 25,-DM  
NSU 301 TS, 28,-DM  
NSU 351 und 501 OSL, 25,-DM  
NSU 351/501 OSL (Aluzylinder) 25,-DM  
500/750/1000ccm, 2-Zyl. 1927, 56,-DM  
500 SS, Königswelle, 25,-DM  
NSU 501 TS, 30,-DM  
NSU 501 bis 601 TS, 1935, 30,-DM  
601 OSL Wehrmacht, 25,-DM  
Fox 2-Takt, 25,-DM  
Fox 4-Takt, 25,-DM  
Kettenrad HK 101 (D 624/1) 68,-DM  
Konsul 351/501, 25,-DM  
Lambretta-Roller, 150ccm, 25,-DM  
Lux, Gußzylinder, 8,6 PS, 25,-DM  
Maxi, 175ccm, 25,-DM  
Motosulm, Fahrrad m. Hilfsm. 12,-DM  
NSU OSL 201, Ausg. 1937, 25,-DM  
Pony 100, Ausg. 1938, 25,-DM  
Prima-Roller, 111 K/RL, 150ccm,  
7,4 PS, 25,-DM  
Prima 111 + V, 25,-DM  
Quick, Ausg. 1939, 35,-DM  
Quick, Nachkriegsmodell, 25,-DM  
Quick, 98ccm, 25,-DM  
Quickly N/S/L, 25,-DM  
Quickly N/S/S2 u. Quickly F, 20,-DM  
Superfox 4-Takt, 125ccm, 25,-DM  
Superlux, 25,-DM  
Supermax, 25,-DM

Lieferbare ERSATZTEILLISTEN:  
NSU 3 PS/4 PS, 1-u.2-Zyl., 1922,  
Riemenantrieb+Hinterradschw. 38,-DM  
NSU 8 PS, 2-Zyl., 1923, m. Seitenw.,  
Hinterradschw. u. Kettenantr. 38,-DM  
NSU 125 ZDB, 38,-DM  
201/251 OS/351 OS (605/8), 70,-DM  
201 OS, 30,-DM  
201 T/TS, Touren-u. Sattelankmod.,  
Serie 1-3, 1930, 32,-DM  
251 OSL, Vorkrieg, 56,-DM  
251 OSL, Nachkrieg, 50,-DM  
301 T (300ccm, 1-Zyl.) 1929, 30,-DM  
301 TS, Sattelankmod. 1930, 30,-DM  
351 S/OSL, m. Nachtrag f. NSKK und  
Wehrmacht, 30,-DM  
500ccm 2-Zyl.-Sportmodelle, 1925-  
1927, 3-Gang, Kettenantrieb, 35,-DM  
500ccm/501 T, Ausg. 1928 und Nach-  
trag 501 S, 1928-1929, 40,-DM  
501 T, 500ccm, 1-Zyl. 1928, 32,-DM  
Ergänzung zu obiger Liste, 15,-DM  
501 TS, Ausg. 1930, 32,-DM  
501/601, 4-Gang, 1935-37, 30,-DM  
601 OSL, Ser. 1+2 Wehrmacht, 35,-DM  
750/1000ccm, 2-Zyl., 3-Gang, Touren-  
u. Sportmodell, ca. 1925-26, 42,-DM  
Fox 2-Takt, 125ccm, 40,-DM  
Fox 4-Takt, 40,-DM  
Kettenrad HK 101 (D624/1) 70,-DM  
Konsul II Sportbaukasten, Ausgabe  
5/53, incl. Umbauanleitung, 25,-DM  
Konsul 351/501, 45,-DM  
Lambretta-Roller, 125/150ccm, 60,-DM  
Lux/Super-Lux, 50,-DM  
Max (incl. Testbericht), 48,-DM  
Max Standard+Spezial+Super, 68,-DM  
Maxi 175ccm, 35,-DM  
Pony 100, 20,-DM  
Prima-Roller III+V, 20,-DM  
Quick, alle Vor-u. Nachkrieg, 50,-DM  
Quick (nur Vorkriegsmodell) 28,-DM  
Quick, Ausgabe 1950-52, 48,-DM  
Quick (letztes Modell), 38,-DM  
Quickly, alle Modelle N/S/L, mit  
2-u.3-Gang-Motor, 50,-DM  
Superfox, 125ccm, 45,-DM

Lieferbare POSTER:  
Lux, techn. Abb., 3-Farb., 10,-DM  
Max/Lux-Schmierpläne, SW, 10,-DM  
NSU-Rennmotorrad-Werbep., 10,-DM  
Max Standard, Werbep., 4-Farb., 10,-DM  
Supermax, 4-Farb., 10,-DM  
Kollektionsposter Vorkrieg, 10,-DM  
Postkarten-Satz, 12 St. Vorkrieg,  
aus obigem Poster, 12,-DM  
Prospekt, alle Modelle 1914, 30,-DM

Außerdem viele Original-Prospekte  
zu verkaufen! zum Beispiel:  
Quickly N-Faltprospekt, 6 Seiten,  
A 5, 2-Farb., Original, 20,-DM  
Gesamtprosp. "Fahren u. Sparen", ca.  
1951, u.a. Fox, Quick, 125ZDB, Lambret-  
ta, OSL, 4 Seiten, A 5, SW, 15,-DM  
Consul 1+11, 8 S., 2-Farb., 35,-DM  
Lux-Prospekt, 4 S., A 5, SW, 15,-DM  
Quick, ca. 1953, 6 S., 2-Farb., 20,-DM  
Quickly TTK+S2, 4 S., 4-Farb., 15,-DM  
Alle Original-Prosp. guter Zust!d!

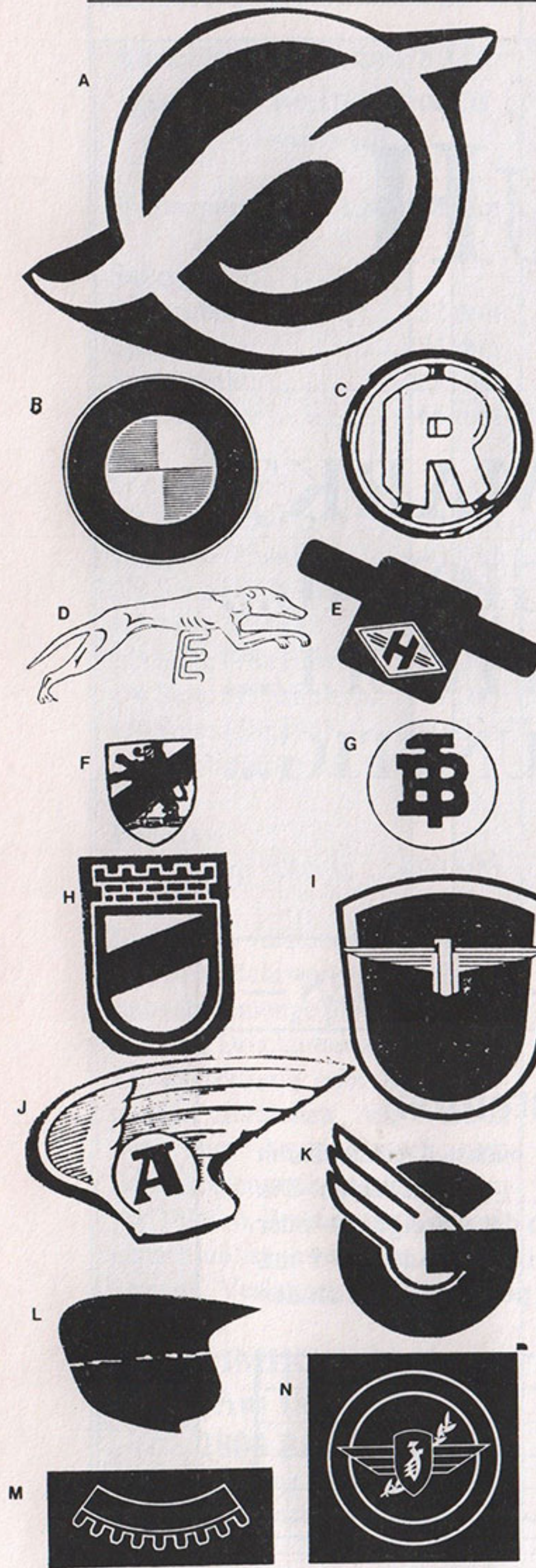
Mehr Marken u. Modelle auf Anfrage  
Lagesche Straße 105 · 4902 Bad Salzuffen 1 (Schötmar)  
Tel. 05222/22048 auch abends!

**WK-VERLAG**

**Räder einspeichen und zentrieren**

**0 42 03 / 63 45**





Zu welchem Logo gehört welche Firma:

- ADLER     Ardie
- Bismarck   BMW
- Express    Göricke
- Hercules   Hoffmann
- Magura     NSU
- Rabeneick   Rixe
- Tornax     Zündapp

Auflösung im nächsten Heft

**Zum Rätsel aus Heft 1:**

**"1. Bremsst ein Motorrad oder ein PKW besser?" (C)**

Diese Frage läßt sich nicht einfach beantworten. Der ADAC untersuchte das Bremsverhalten ungeübter und geübter Motorradfahrer, sowie von PKW. Die Ergebnisse: Bei trockener und nasser Fahrbahn waren bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten (50, 80 und 100 km/h) die Bremswege der ungeübten Fahrer bis zu fast 10% länger, die des sehr geübten bis über 15% kürzer, als die des PKW.

**"2. Zwischen dem Schräglagenfahren und dem Fahrkönnen besteht ein Zusammenhang. Ein guter Motorradfahrer kann welche Schräglagen bewältigen?" (C)**

Anfänger erreichen mit Mühe und Not gerade noch 18 Grad, gute Motorradfahrer ohne weiteres 30 bis 35 Grad; die Schräglagen von Profis liegen noch weiter darüber.

**"3. Bei der Bundeswehr kam in größeren Stückzahlen die Maico M 250/B gl zum Einsatz. Mit welcher Leistung war die Maschine angeben?" (B) 14,5 PS**

**4. Die im Prinzip schon bei der Imme und der Fox verwendete Federung nennt sich heute b) "Cantilever". (Alles schon 'mal dagewesen)**

**5. Die DKW RT 350 wies eine hydraulische Bremsbetätigung auf (a).**  
**6. Die R 25/3 gab es mit Bing und SAWE-Vergaser (c)**

**"7. Wenn ein Zweiradfahrer eine Linkskurve fahren will, muß er erst: b) nach rechts lenken"**

Durch das "unwissentliche" nach rechts lenken, ziehen die Fliehkräfte den Fahrer nach links. Durch sofortiges links lenken liegt der Fahrer mit Schräglage in der Kurve. Dieses Verhalten läßt sich im Winter anhand der Spuren im Schnee beobachten.

**8. In den 50er Jahren produzierten a) ADLER und d) HOREX keine Autos.**

**"9. Die Abkürzung DKW heißt?" Dampfkraftwagen (1916), (a) seit 1918 "Des Knaben Wunsch" und (c) seit 1920 "Das kleine Wunder"**

**"10. Im BMW Logo ist ein stilisierter: b) Flugzeugpropeller"**

**Von ADLER bis Zündapp**

Der den Insidern bekannte WK-Verlag hat mit der Erlaubnis der Witwe des Verfassers ein interessantes Nachschlagewerk wieder aufgelegt. **DEUTSCHE MOTORRAD-TYPEN 1951-1953** ist ein über 270 Seiten starkes Buch mit den technischen Daten der damals produzierten Motorfahräder, Roller, Einbaumotoren und Motorräder. Bekannte Marken, wie Adler, DKW, BMW, Hercules, Horex-Columbus, ILO, Kreidler, Maico, NSU und Zündapp, sind vertreten. Aber auch die heute teilweise in Vergessenheit geratenen Fabrikate, Backer&Pölling, Bastert, Bismarck, Hecker, Mars, Patria, UT und andere, sind mit Akribie aufgeführt. Jedes Motorrad wird mit einem schwarz-weiß Foto (teilweise leider auch nur eine Zeichnung) dargestellt. Einheitlich werden die "Technischen Daten" in drei Gebiete eingeteilt. Im Hauptgebiet "Motor, Triebwerk" stehen neben den wichtigsten Daten, Typ, Arbeitsverfahren, Zylinder, Bohrung, Hub und Leistung, auch wissenswerte wie: Spülverfahren (bei Zweitaktern), Zylinderkopf- und Kolben-Werkstoff, Lagerung der Kurbelwelle und der Pleuel, Vergaser, Zündlichtanlage und Zündzeitpunkt. Der Bereich "Fahrgestell" umfaßt den Rahmen mit den Reifen, den Bremsen, der Dämpfung und der Federung. Der dritte Bereich kennzeichnet die allgemeinen Daten (Gewichte, Höchstgeschwindigkeit). Abschließend kann gesagt werden, daß es sich bei diesem Buch um ein Standardwerk für den Oldtimer-Liebhaber handelt, dessen Interesse in den frühen 50er Jahren liegt. Es gibt einen guten und schnellen Überblick über die große Produktionspalette der Motorradindustrie am Beginn des ersten Fertigungshöhepunktes nach dem Krieg. Das Buch mit seinen rund 100 Motorrädern und Einbaumotoren erhält man beim **WK-Verlag, Lagesche Straße 105, 4902 Bad Salzuflen/Schötmar, für 50 DM. C. O. Windecker: Deutsche Motorrad-Typen 1951-1953**

**H O R E X**

Wer im Urlaub die A5 bei Frankfurt entlang düst, sollte sich einen Abstecher nach Bad Homburg zu den ehemaligen HOREX-Werken erlauben.

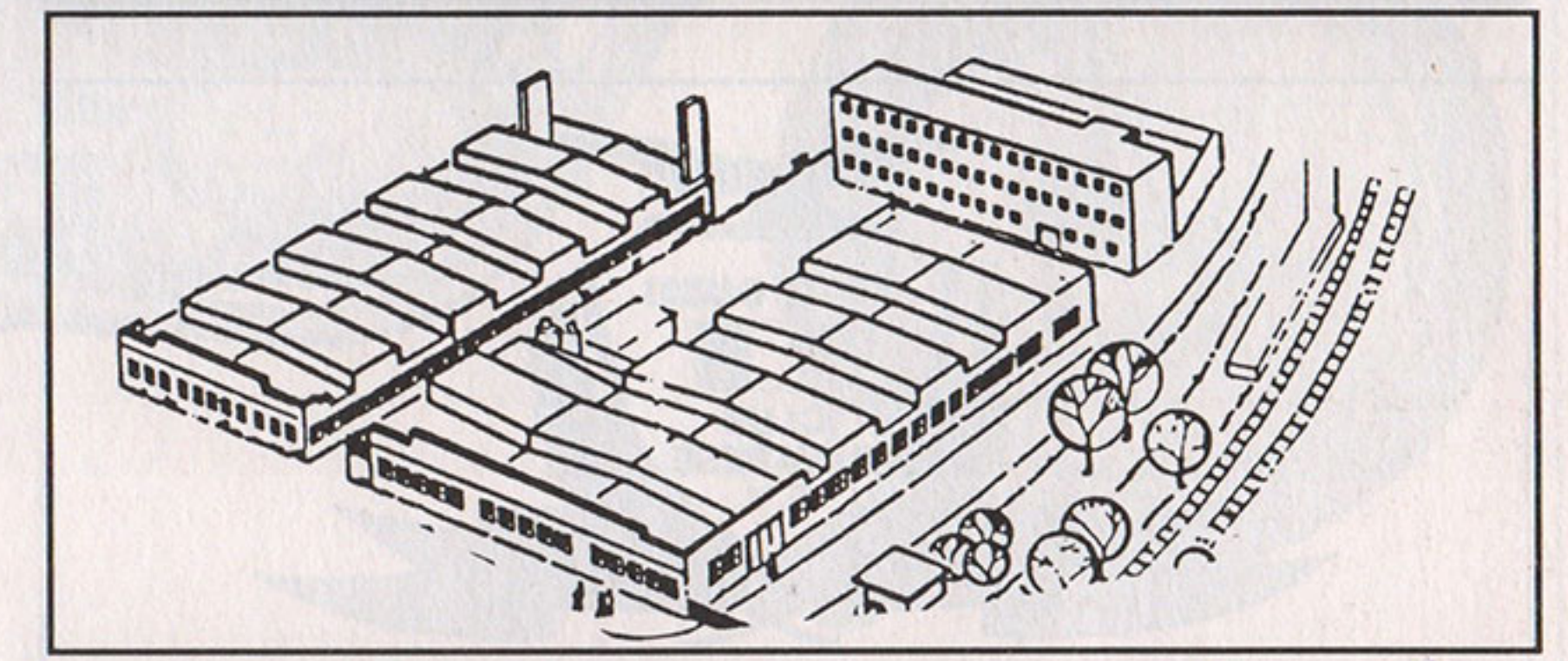
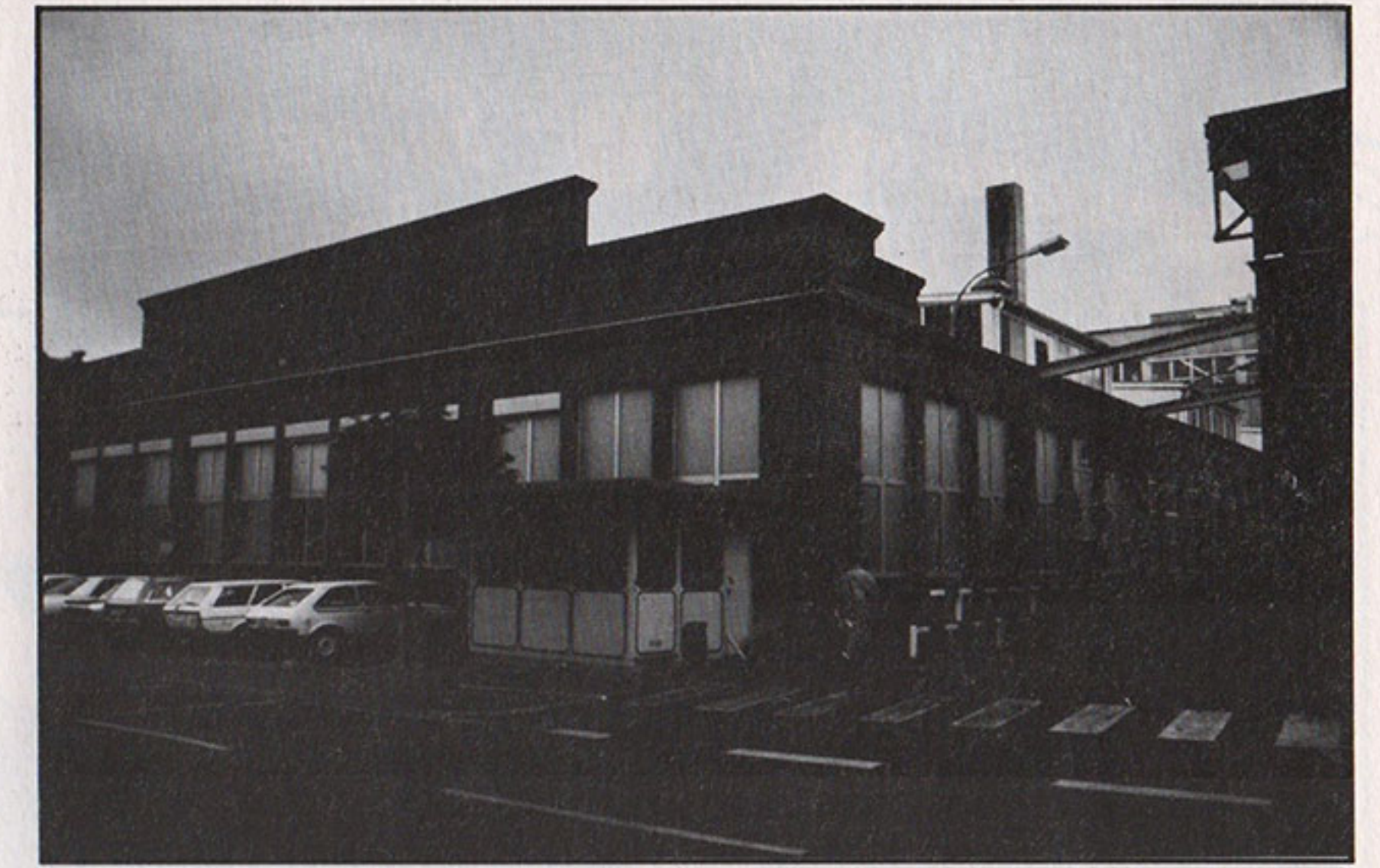
Industriearchäologie pur bietet die quicklebendige Kurstadt Bad Homburg vor der Höhe kaum. Weder in verlassenen Fabrikationshallen, noch unter irgendeinem Haufen Schrott findet man einen Regina-Motor, wie ich mir das in meinen romantischen Träumen vorstellte.. Trotzdem ist ein wehmütiger Blick auf die alten Hallen gestattet. In Bad Homburg fragen Sie nach dem Bahnhof bzw. nach dem Daimler-Benz Werk. Es liegt fast in der Innenstadt. Die Hallen 1 und 2, sowie die ehemalige Reparaturhalle vis-a-vis auf dem Gelände der heutigen "Vickers Sperry" sind die einzigen steinernen Zeugen einer großen Motorradzeit. Die Halle 1, Baujahr 1950, diente mit ihren über 2000 qm der Montage der Motorräder. In der Halle 2 (Baujahr 1952) war die "Mechanische Bearbeitung" untergebracht. Aufgrund der Absatzprobleme der Motorradindustrie stellte HOREX Ende 1959 die Produktion der IMPERATOR, RESIDENT und des REBELL ein. Durch das Ersatzteilgeschäft und den Reparaturbetrieb hielt man sich bis 1962 über Wasser. Man war damals wohl klug genug, die Größe des Werkes nicht zu über- und das Risiko des Automobilbaus zu unterschätzen. Das Werk wurde 62 folgerichtig verkauft. Der Käufer, Daimler-Benz, sicherte Arbeitsplätze. In den 50er Jahren beschäftigte HOREX 800 Mitarbeiter. Heute sind es knapp 1000, die Ventile, Kipphebel etc. dem Gesamtkonzern zu liefern.

*Für einen Außenstehenden sind in Bad Homburg alle Erinnerungen an die HOREX-Werke beseitigt, obwohl diese Motorradfabrik erheblich an der Motorisierung der jungen Bundesrepublik teilhatte, das Gemeinwesen dieser Tausendstadt beeinflusste und bei der Bevölkerung im Bewußtsein haftet. Es würde den Stadtvätern gut anstehen, diesen Teil ihrer Industriegeschichte (vielleicht mit einem Buch o.ä.) besser auf zu arbeiten.*

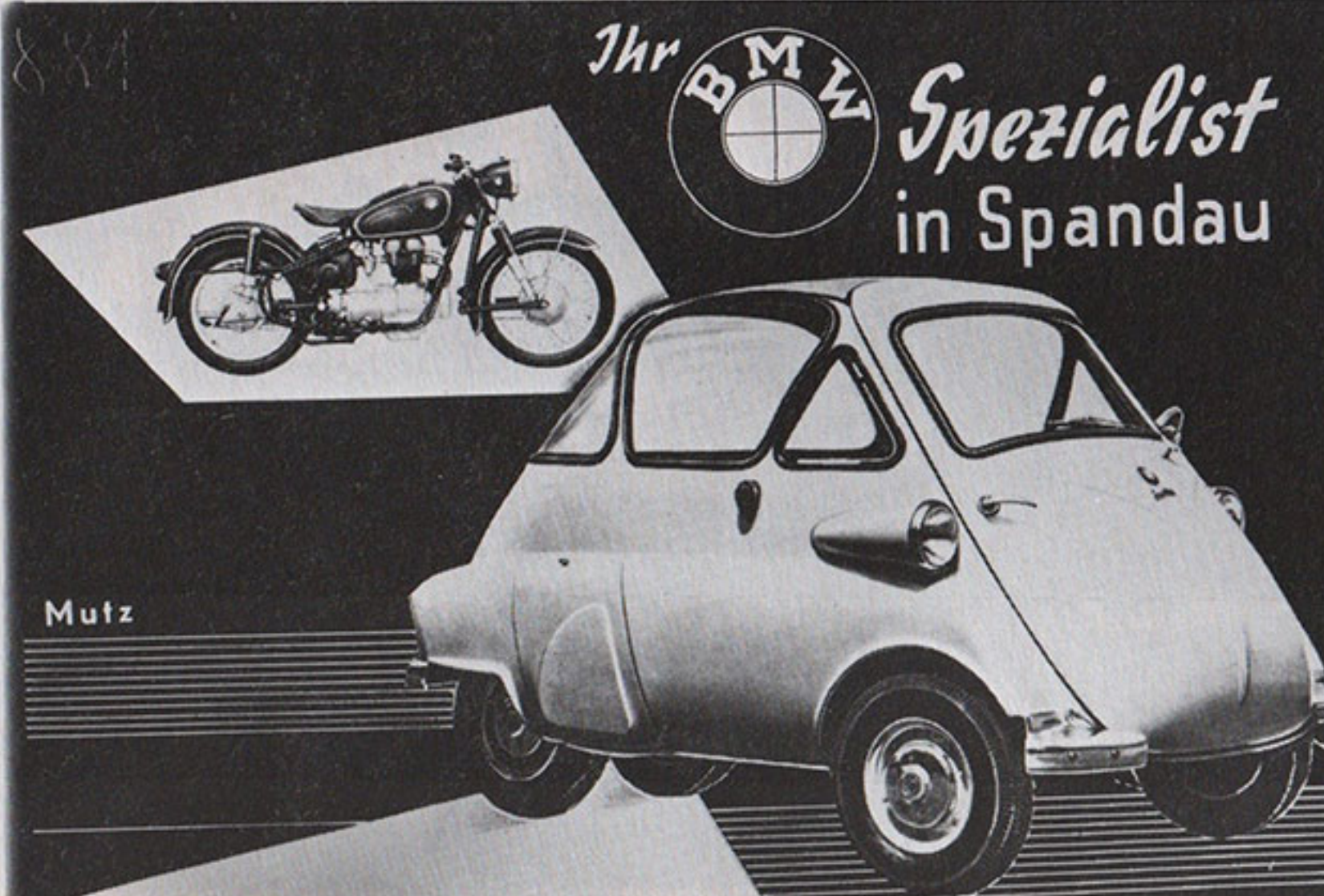
Foto oben: Die originalen Fassaden der Hallen 1 und 2 (Foto Juni 1989)

Mitte: Lage der Halle 1, 2 und des Verwaltungsgebäudes

Foto unten: Serienfertigung am Band in Halle 1 um 1953/54



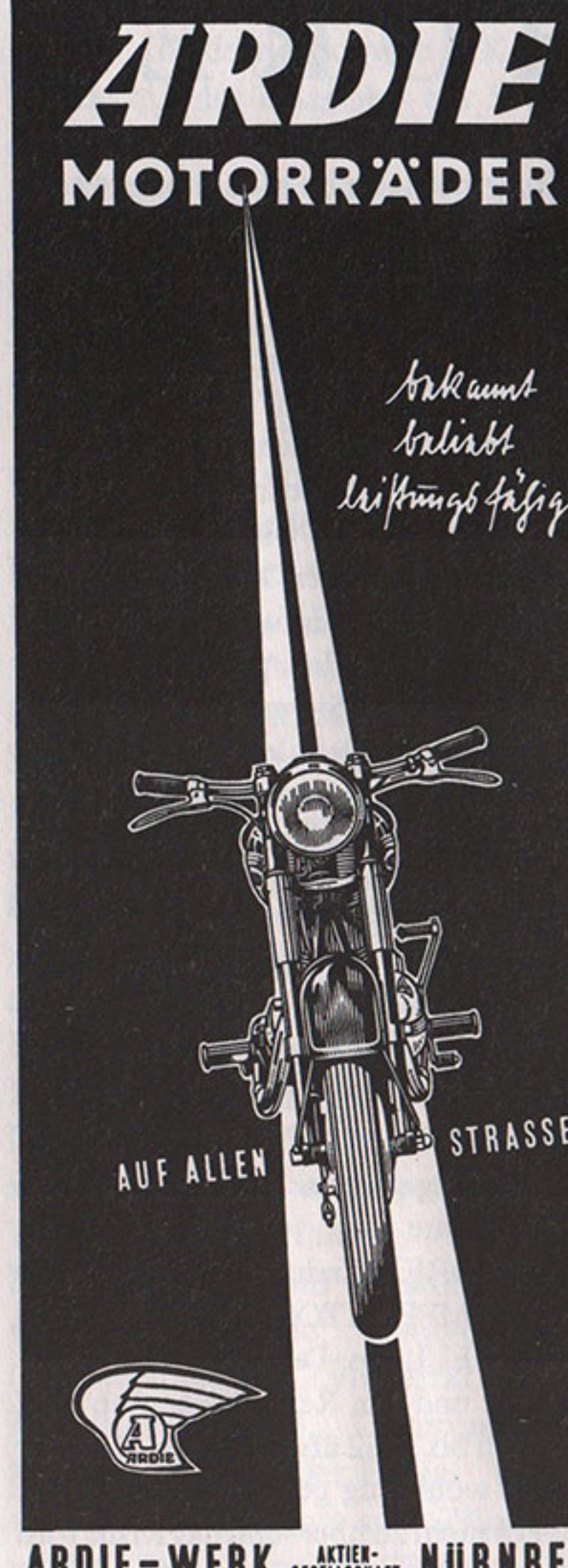
**Ihr BMW Spezialist in Spandau**



Mutz

**ARDIE MOTORRÄDER**

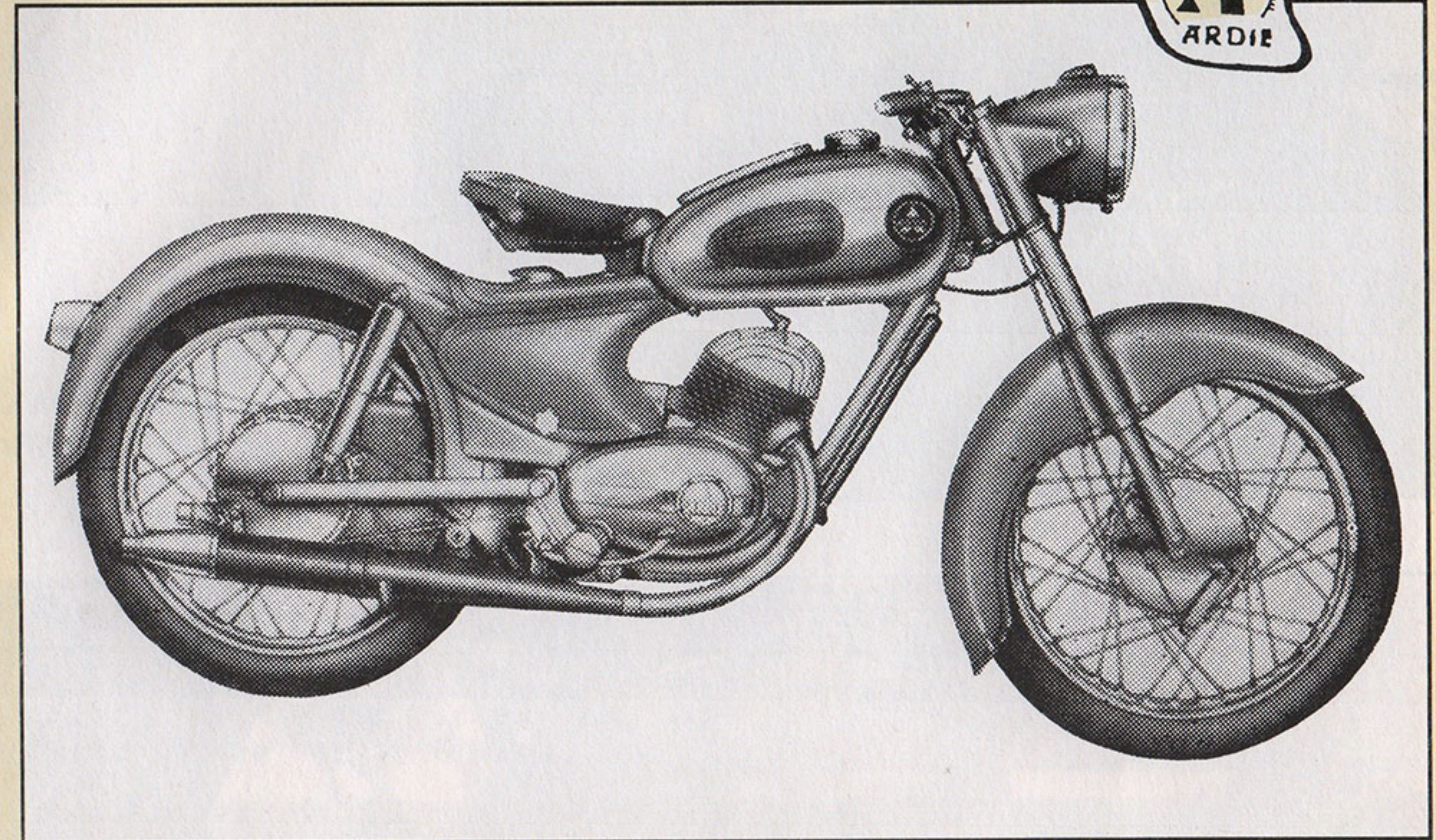
*Arkaunt  
beliebt  
Leistungsfähig*



AUF ALLEN STRASSE

ARDIE-WERK AKTIEN-GESELLSCHAFT NURNBERG

# Ardie BD 176



**MOTO GUZZI CLUB BAVARESE E.V.**

1984

**Jubiläumstreffen 5 Jahre Moto Guzzi Club Bavarese e.V.**

## EUROP. GUZZI-FEST



Dieses Europäische Moto Guzzi-Treffen, nur für Guzzi-Fahrer, wollen wir wieder nach bayerischer Art feiern! Präsent werden die schönsten 1- und 2-Zylinder, Gespanne und die weitesten Anfahrten. Die Teilnahmegebühr: DM 10,-.

Festa europea Moto Guzzi del Moto Guzzi Club della Baviera, a D-8152 Thal presso Monaco. Festa allestita alla maniera più tipica bavarese. Solo per conducenti di Moto Guzzi. Una giuria premierà le più belle 1 e 2 cilindri, motorizzate e i viaggi più lunghi. La quota di partecipazione è di 10 marchi.

European Moto Guzzi meeting organized by the Moto Guzzi Club Bavarese in D-8152 Thal next to Munich. This great meeting will be celebrated in the original Bavarian way. Only for Guzzi drivers! A jury will award prizes for the most beautiful 1 and 2-cylinder motorcycles, sidecars and for the longest journey. Fee: DM 10,-.

Fête européenne du club Moto Guzzi Bavarois à D-8152 Thal, près de Munich. Cette grande fête sera célébrée à l'usage typiquement bavarois. Participation uniquement pour les conducteurs de Moto Guzzi. Il y aura des prix pour les plus belles machines une et deux cylindres, pour les plus belles machines avec sidecar et pour les participants ayant les trajets les plus longs. Frais de participation DM 10,-.

**Gasthaus Stahuber, 8152 Thal, Tel. 0 80 63 / 96 68**

**28.7.-30.7.89**

Geschlossene Veranstaltung des Moto Guzzi Club Bavarese e.V. Siegfried Bauer, D-8000 München, Künigundenstr. 70, Münchenstr. 2, Tel. 0 80 311 9 38 77. Klo.-Nr. Raiffeisenbank Kolbermoor 7 238 900, BLZ 711 641 40.



**Steib**



**Seitenwagen jetzt mit Oeldruckbremse**

*lieferbar!*

Steib Spezialfabrik für Seitenwagen, Murnberg  
Zerzabelholzstraße 71-77

<b>Motor</b>	Ardie-BD-176	<b>Allgemeine Daten</b>	
Zylinderzahl	1 Zylinder (Zweitakt)	Radstand	1320 mm
Bohrung x Hub	60 x 61 mm	Gesamtlänge	2030 mm
Hubraum	172,5 ccm	Gesamtbreite	650 mm
Leistung	10,5 PS bei 5600 U/min (7,7 kW)	Felgen	1,85 x 19
Drehmoment		Leergewicht	128 kg
Verdichtung	1 : 7	Gesamtgewicht	278 kg
Vergaser	BING/Schrägdüsenverg.	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	94 km/h
Spülung	Doppelport	Verbrauch	3,5 l/100 km
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Kraftstofftankinhalt	13,5 l
Schmierung	1:25	Fahrbereich	385 km
Batterie	6 V 7 Ah	<b>Marktdaten</b>	
<b>Kraftübertragung</b>	Antrieb auf Hinterrad über Rollenkette im geschlossenen Kettenkasten	Bauzeit	ab 1955
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad	Stückzahl	
Getriebe	4 Gang	Vormodell	BD 175
Schaltung	Fußschaltung	Nachfolgemodell	
Übersetzungen	2,94 - 1,72 - 1,25 - 1 : 1	Verkaufspreis	1575 DM
<b>Fahrwerk</b>	Rohrrahmen	Jahressteuer	24 DM
Vorderradgabel	Tele mit Dämpfung/Lenkungsämpfer	Haftpflichtvers.	45 DM
Hinterradfederung	Längsschwinge mit Öldämpfern	<b>Hersteller</b>	Ardie-Werk AG. Nürnberg
Bremse vorn	Vollnabe, Hand/Seilzug		
Bremse hinten	Vollnabe, Fuß/Gestänge		

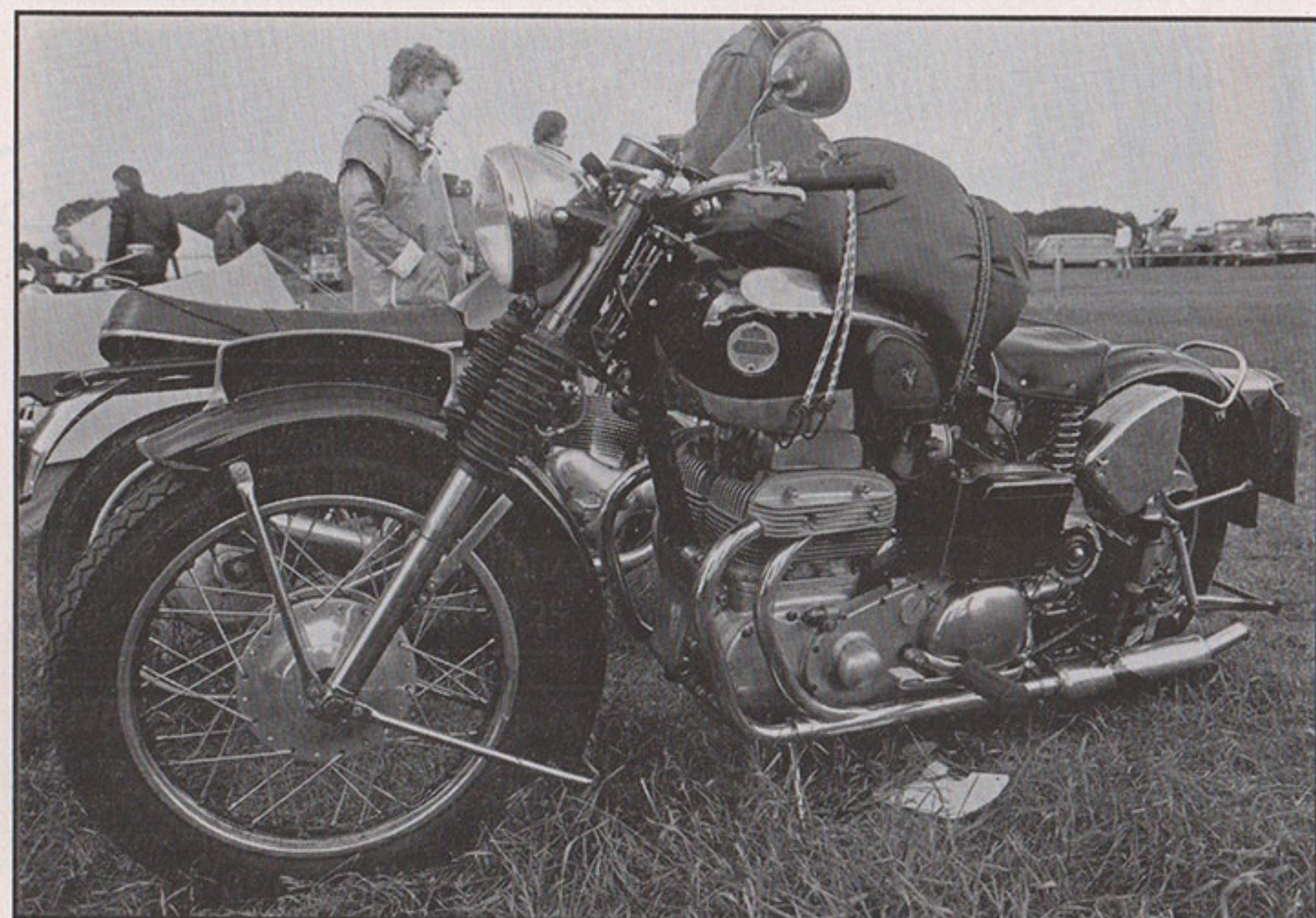


Foto links: Handwerklich optimal hergerichtete ARIEL SquareFour

Foto unten: Englische PANTHER auf einem Treffen 1983

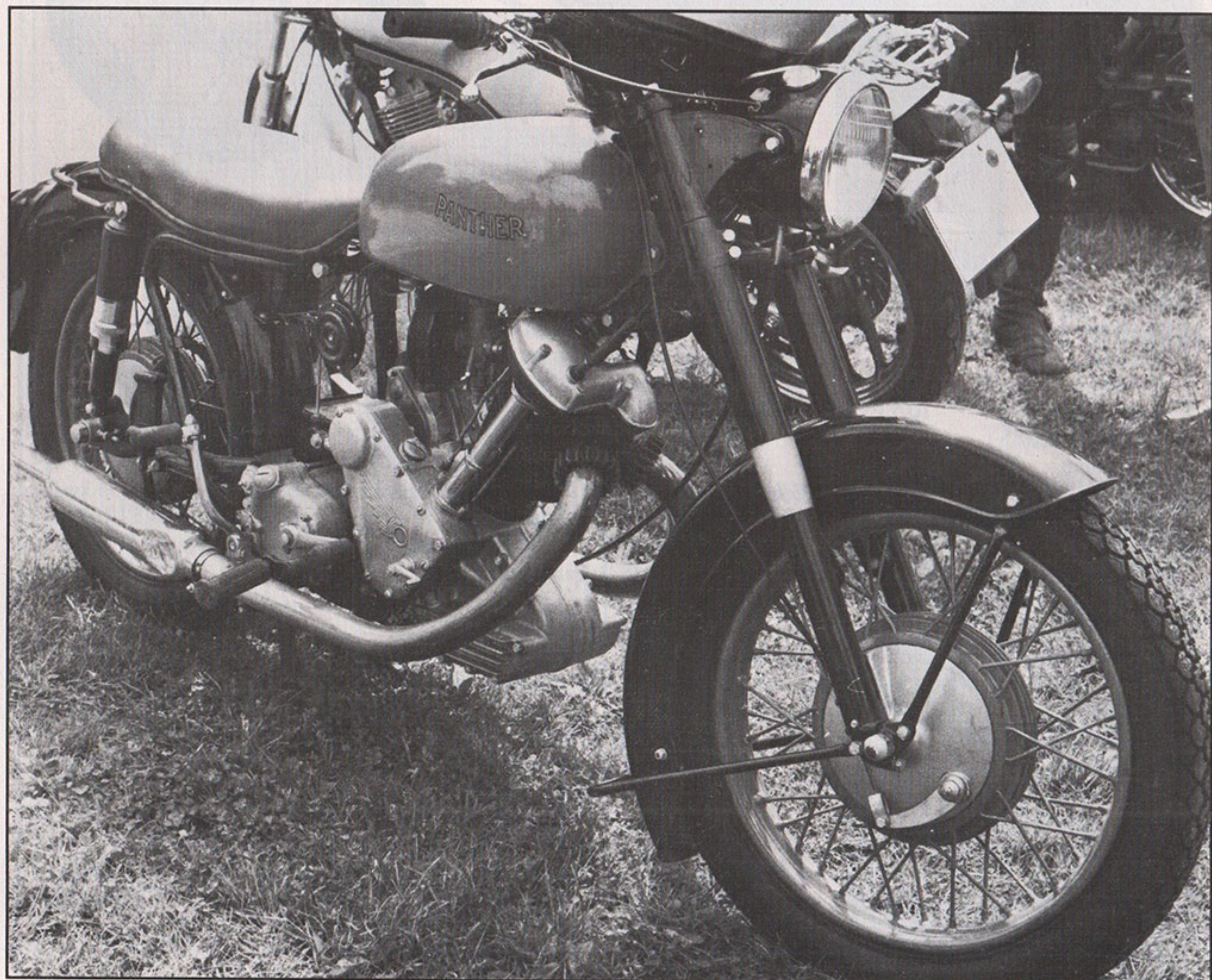
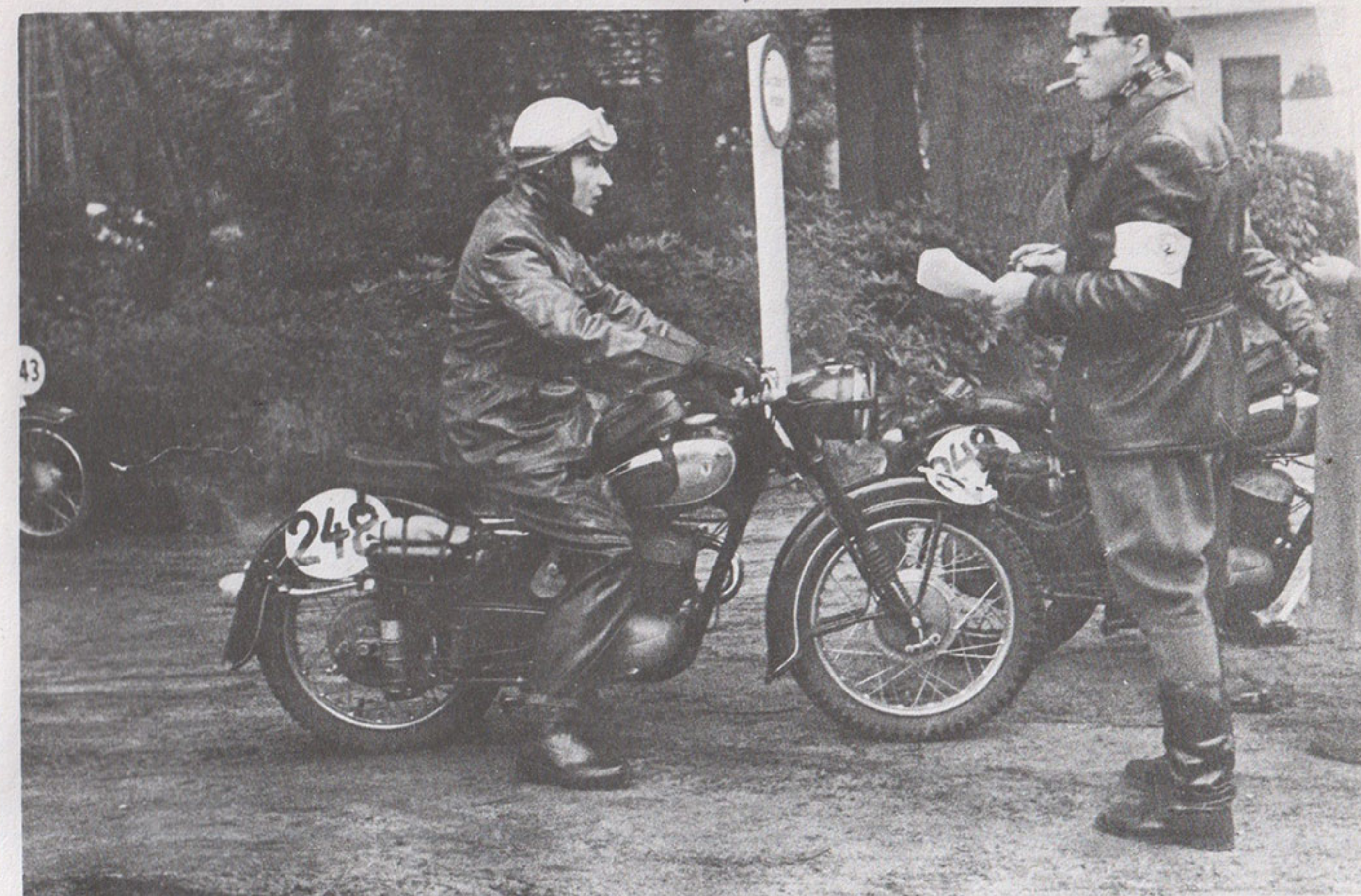


Foto rechts: Cross in den 50er Jahren...(!?)



DKW in Bad Zwischenahn 1954

