

Fachzeitschrift über Motorräder der 50er und 60er Jahre

GUMMIKUH



Ausgabe Nr. 3/1989 - DM 4,90 - Österreich öS 40 - Schweiz sfr 5,00

**Schwerpunkt:
DKW-Motorräder**

Titelbild:
NSU Supermax 53



Foto: Arno Grabosch, Weyhe
 Inhalt 54
 Impressum 54
 Hausmitteilung 55
 Historische Anzeigen:
 Geier Krad 125 55
 Anker Motorräder 55
 Mars Stella 175S 55
 Schwerpunktthema:
 DKW 1949 bis 1958 56
 "Wußten Sie schon...":
 Hella Scheinwerfer 62
 Versicherung für nicht angemeldete
 Motorräder und Versicherungen 62f
 Comic:
 Heinrich: Der GUMMIKUH-Berg
 von Stefan Vaterl, Stuttgart 62f
 Besuch bei Schröder & Weise .. 63
 Geschenkabogutschein 64
 Termine & Treffen 65
 "Wußten Sie schon...":



Vergaser Teil III 66f

Großfoto:
BMW mit Beiwagen 68f
 Restaurierungsserie:



Hercules 317-Ersatzteilprobleme
 - Pränafa-Naben
 - Grotz Telegabel
 - Jurisch Geradwegfederung
 Alles auf den Seiten 70/71
 Anzeigenmarkt 72ff
 Rätsel 76
 Lösung aus Heft 2/89 76
 Literatur:
 NSU-Max richtig angefaßt
 von Klacks 76
 Engländer-Treffen vom 15. Juli 89 in
 Syke 77
 Gutschein für Poster/Abwerbung
 78f
 Motorrad-Mode der 50er Jahre
 80
 Typenkunde:
 Velocette Venom Clubman II 81
 Aus dem Fotoalbum 82f
 Rücktitel:
 Gelände-Zündapp bei der "Schles-
 wig-Holsteinischen" 1955 an der
 Steilküste
 (Zündapp Streiflichter 2/55)



GUMMIKUH

DAS MAGAZIN FÜR SAMMLER,
 FAHRER UND ANDERE INDIVIDUA-
 LISTEN 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, Pap-
 pelstraße 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. Leer-
 räume, Kommata etc.). Betrag in Brief-
 marken beilegen. Für gewerbliche Anzei-
 gen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisli-
 ste 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 Beleg-
 exemplar. Technische Tips, Ratschlä-
 ge etc. ohne Gewähr**

Die GUMMIKUH ist schon wieder dik-
 ker worden. Nochmal vier Sei-
 ten zugelegt. Lei-
 der wird das nicht
 bei jedem neuen
 Heft so sein.

Viele Leser
 merkten es: Auf
 dem letzten Titel-
 bild war statt der
 NSU Supermax ein
 verliebtes Pärchen
 auf einem Heinkel-
 Roller abgebildet.
 Das Max-Foto von
 Arno Grabosch aus
 Weyhe krönt nun
 die Nummer drei.

Eine Anregung
 aus der Leser-
 schaft erreichte
 uns, die wir gerne
 annehmen. Der Le-
 ser wollte mehr
 über die Lei-
 stungsfähigkeit
 und Preiswürdig-
 keit von Profi-
 händlern wissen.
 Keine "selbstbe-
 weihrauchenden
 Interviews" mit
 den Händlern, son-
 dern Erfahrungsbe-
 richte, um im Re-
 staurierungsfall
 nicht teures Lehr-
 geld zahlen zu
 müssen. Leichter
 gesagt, als getan!
 Die Kollegen von
 der **Motor Klassik**
 zeigen uns aller-
 dings, daß es Wege
 gibt. Seit gerau-
 mer Zeit testen
 sie Galvanisierbe-
 triebe. Inkognito
 erscheint ein Mit-
 arbeiter und er-
 teilt den Auftrag
 zum Verchromen
 einiger Ersatztei-

le. Genauestens
 werden in dieser
 Testserie die Lie-
 ferzeiten und die
 Preise festgehal-
 ten. Abschließend
 beurteilt ein
 Hochschulinstitut
 die Qualität. Das
 Gutachten wird
 veröffentlicht.
 Diese Methode fin-
 den wir korrekt.
 Wir werden da ein-
 mal unsere Fühler
 ausstrecken. Vorab
 bitten wir unsere
 Leser, uns in
 Briefform ihre Er-
 fahrungen mit Fir-
 men, Behörden und
 den Prüfern vom
 TÜV, Dekra etc.
 mitzuteilen. Wenn
 mehrere positive
 Briefe über einen
 bestimmten Händler
 oder ein Amt ein-
 trudeln, werden
 wir das Ergebnis
 überprüfen und
 veröffentlichen.
 Erhalten wir nega-
 tive Firmenkritik
 und stellen fest,
 daß das kein Ein-
 zelfall ist, rufen
 wir die Schreiber
 und die betreffen-
 de Unternehmung
 an. Vielleicht
 wird sich das eine
 oder andere klä-
 ren, vielleicht
 ist auch ein klei-
 ner Bericht als
 Warnung fällig.
 Eine Möglichkeit
 bietet sich hier
 an, daß wir
 Schrauber weniger
 Lehrgeld zahlen
 müssen.

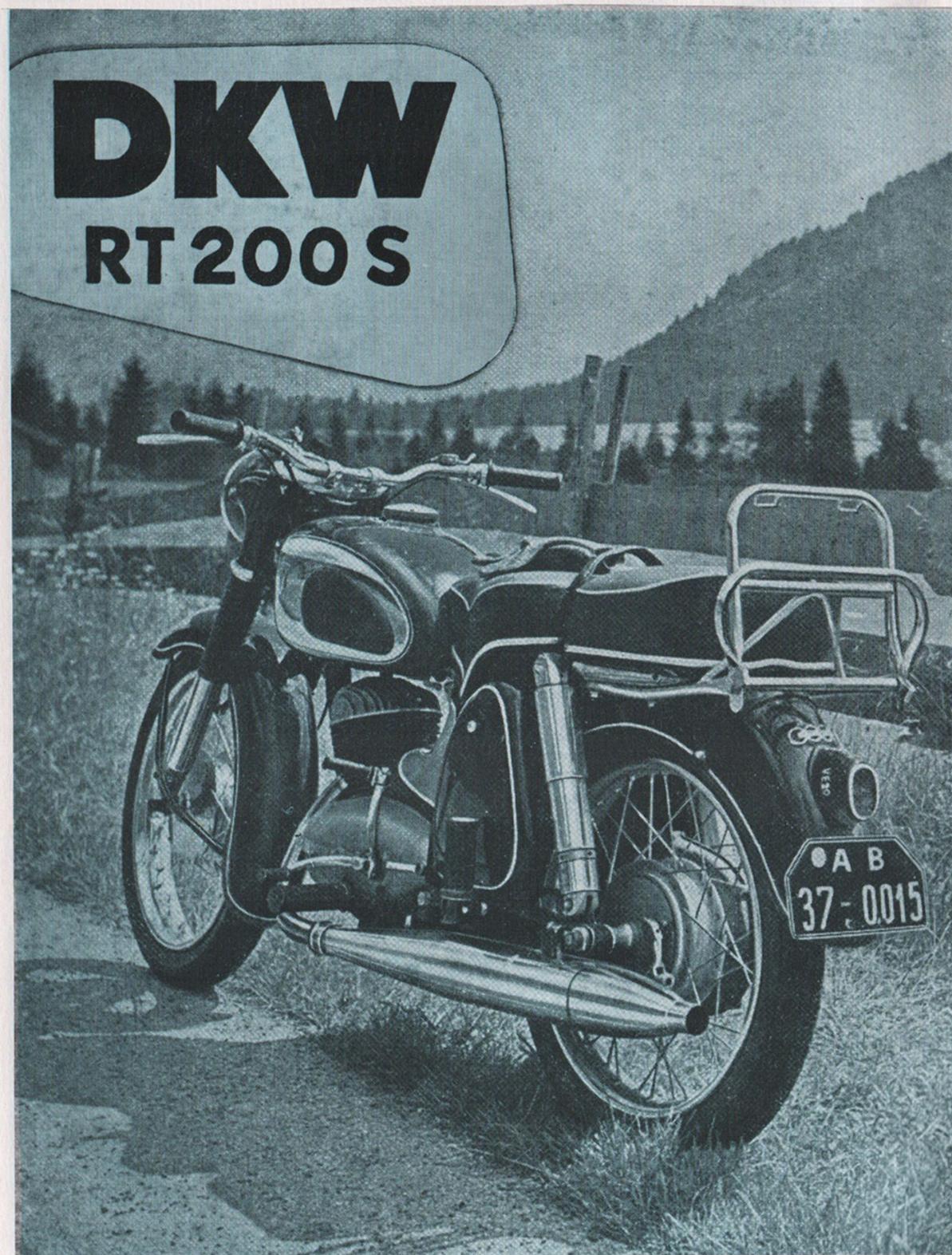
pk August 1989

»GEIER« Krad 125
 Motorräder, Motorfahräder,
 Motor-Dreiräder »GEIER-MOTRI«
GEIER-WERKE, LENGERICH i.W.



ANKER
Motorfahräder
 98 ccm
und Motorräder
 125 ccm
 in jeder Klasse eine überzeugende Leistung
ANKER-WERKE
 BIELEFELD

MARS
Die neue
Mars-Stella 175S mit Sachsmotor
 MARS-WERKE A-G · NURNBERG



GUMMIKH 1989

Des Knaben Wunsch

Die Geschichte der DKW-Motorräder und Autos ist wechselvoll. Angefangen hatte es mit Dampfkraftwagen, die der Däne Rasmussen in Zschopau um 1916 für die Militärs entwickelte, die aber nicht gefertigt wurden. Große Erfolge erzielte Rasmussen nach dem ersten Weltkrieg mit einem weiterentwickelten und vergrößerten Spielzeugmotor (Des Knaben Wunsch), der in Fahrräder eingebaut wurde. Als Motorrad- und Autofabrik schuf sich DKW einen guten Namen. 1932 ging DKW, Wanderer, Horch und Audi in der Auto Union AG, Zwickau, auf. Nach dem zweiten Weltkrieg begannen ehemalige Zschopauer Mitarbeiter in Ingolstadt eine Motorradproduktionsstätte hochzuziehen. Im Zschopauer Werk, das in der sowjetisch besetzten Zone lag, produzierte man die DKW RT 125 unter dem Namen IFA, später MZ (Motorradwerke Zschopau). Die neugegründete Ingolstädter Auto Union GmbH verkaufte die Autos und Motorräder unter dem Markennamen DKW.

1958 kaufte Daimler-Benz die Auto Union GmbH. Im Autobereich wurde kräftig weiter produziert. 1965 erwarb VW das Autowerk und verschmolz es 1969 zur Audi NSU Auto Union AG, seit 1.1.85 kurz AUDI AG genannt.

Den Motorradsektor gliederten die Daimler-Leute aus und er wurde Bestandteil der neu gegründeten Zweirad-Union in Nürnberg, die die Marken DKW, Victoria und Express vereinte. Das war quasi das Ende eigenständiger DKW Motorräder. 1966 übernahm die Fichtel und Sachs-Gruppe, zu der schon die Nürnberger Hercules Werke

GUMMIKH 1989

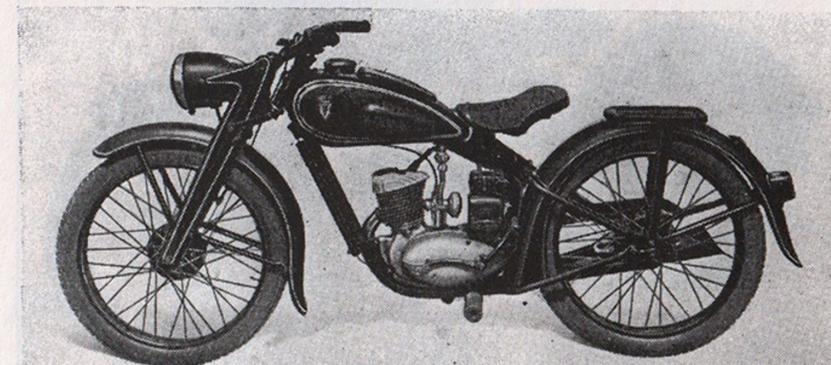


Foto oben: RT 125 W mit Parallelogrammgabel

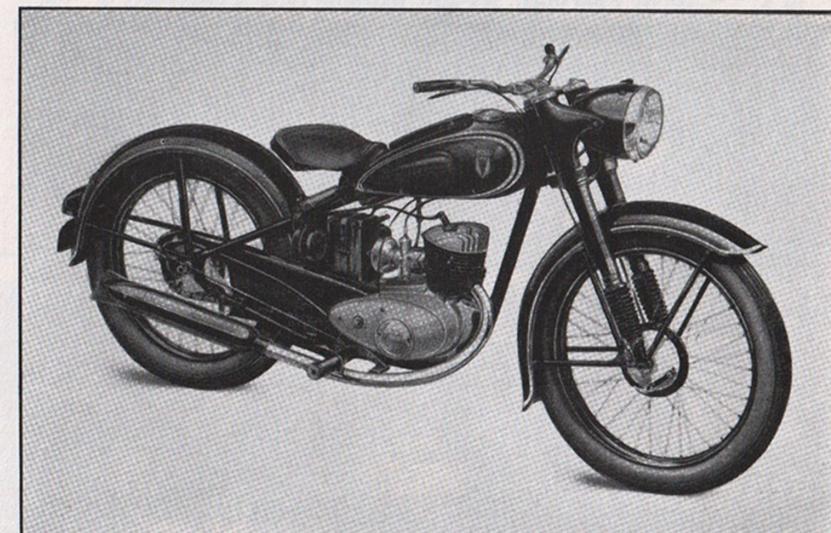
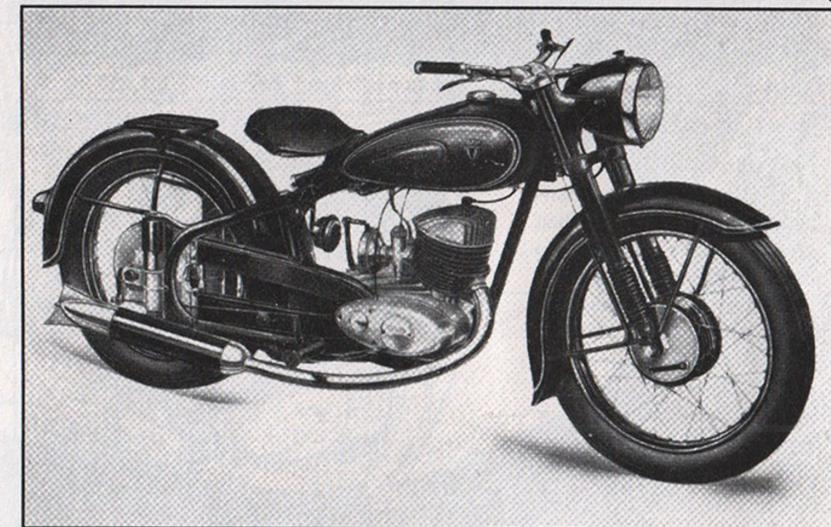


Foto oben: RT 125 mit Telegabel Foto unten: RT 200 noch ohne hintere Federung



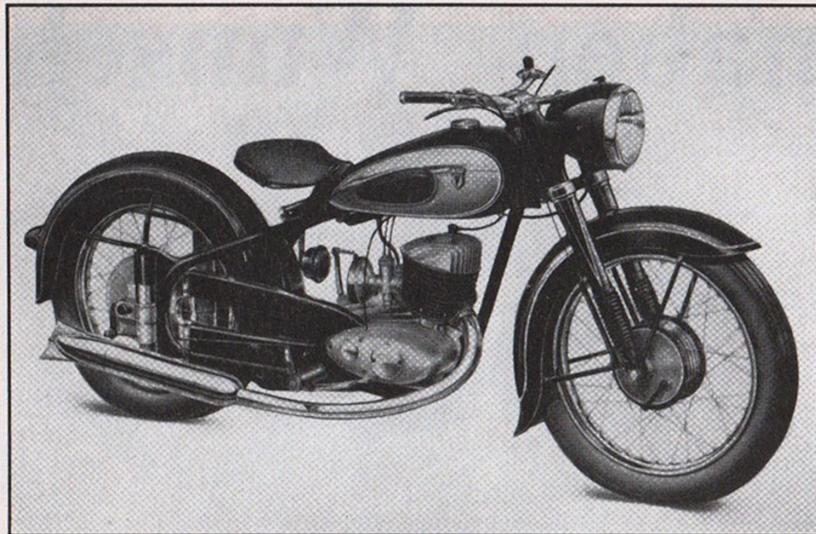


Foto oben: RT 250, Baujahr 1952

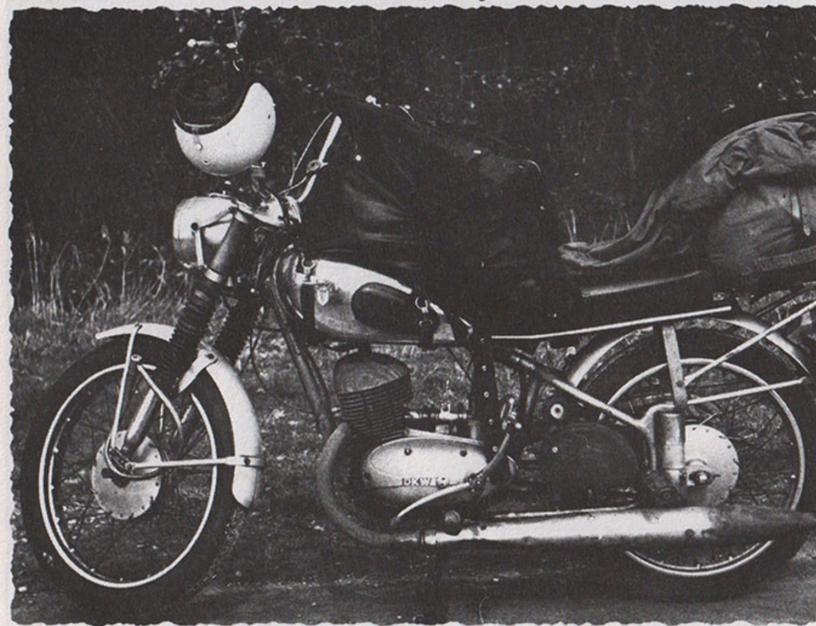
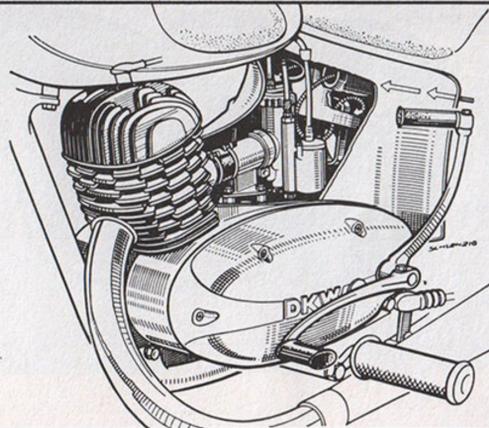


Foto oben: Typischer "Easy Rider"-Umbau der frühen 70er Jahre (RT 250 um 54)

Auszug aus dem RT 200 S-Prospekt: "Der Vorteil des Stachelrippel-Windtaschenzylinders liegt in seiner hohen thermischen Belastbarkeit, so daß vor allem im Gelände kein spürbarer Leistungsabfall wegen Überhitzung eintreten kann. Die Bedingung, wonach die Kühlrippen um so weiter auseinanderstehen müssen, je geringer die Kühlgeschwindigkeit ist, wird von diesem Zylinder weitgehend erfüllt."



gehörten, die Zweirad Union.

Zurück zur Geschichte der Motorräder. DKW produzierte in Ingolstadt 10 Jahre lang neben Mopeds und Rollern, Motorräder mit 125 bis 350 ccm. Über 350.000 Motorräder verließen die Bänder. Damit gehörte DKW hinter NSU zu den Großen der Branche. Obwohl im Rennsport äußerst erfolgreich, waren die serienmäßigen DKW Maschinen nicht besonders hochgezüchtet. Sie zeichneten sich eher durch elegantes Aussehen und Zuverlässigkeit aus. Auf der Exportmesse 1949 zeigten die Ingolstädter ihre fast unveränderte Vorkriegs-125er mit Parallelogrammgabel und Gummifederung. Über 25.000 dieser Maschinen mit ihren knappen 5 PS konnten 1949/50 abgesetzt werden. Ende 1950 spendierte man diesem Volksmotorrad eine Telegabel und erhöhte 1952 die Motorleistung auf 5,7 PS (Bezeichnung: RT 125/2). Die dritte und letzte 125er Generation, gebaut von 54 bis 57, hatte endlich die Hinterradfederung.

Der größte geschäftliche Erfolg war der Auto Union GmbH in der 175/200er Klasse beschieden. Diese Klasse hatte einen Anteil von 40% am Motorradprogramm. Kein Wunder, denn der Trend ging zu leistungsfähigeren Maschinen, die sich unterhaltmäßig allerdings deutlich vom Kleinstwagen unterscheiden mußten. Ein richtiges Auto, zum Beispiel einen Lloyd LP 300, gab es 1951 schon für 3334 DM. Die ersten 200er, noch ohne hintere Federung, kamen 1951 als RT 200 heraus. 8,5 PS waren für eine Höchst- und Dauergeschwindigkeit von etwas über 90 km/h gut. Die 200er Baureihe war bis 1957 im Programm und erlebte die gleichen Verbesserungen, wie die 250er. Es begann mit einem Dreigang-Getriebe. Auf Seite 60 geht es weiter!

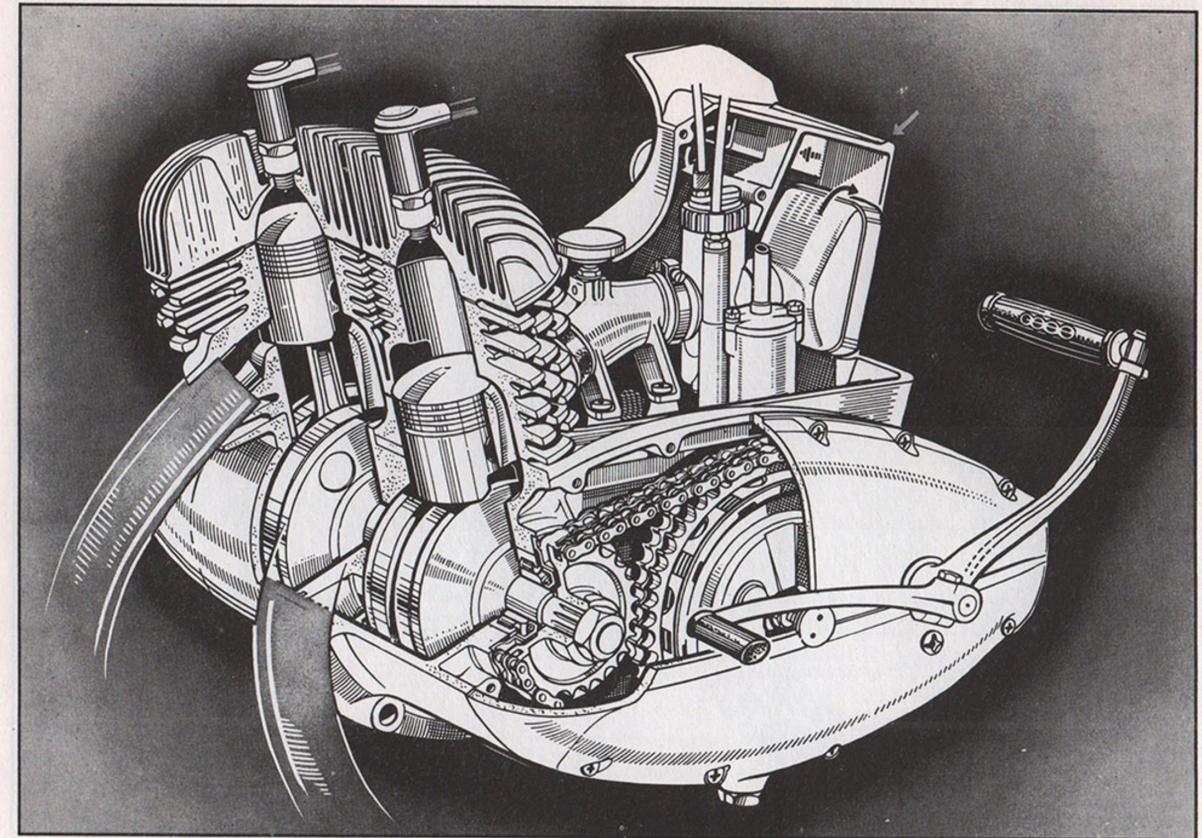
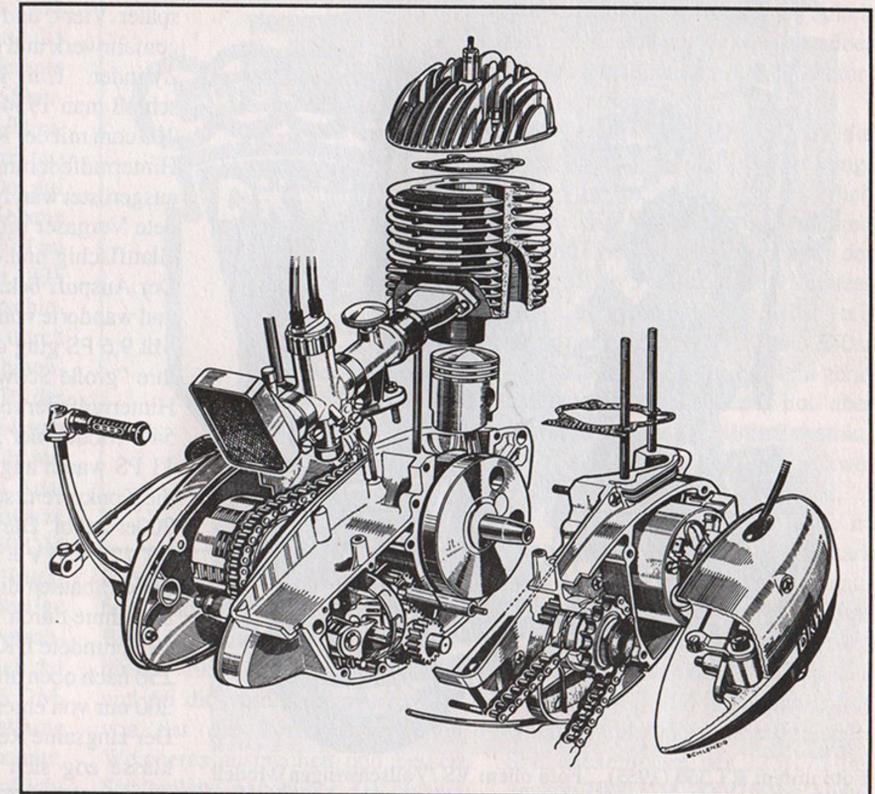
GUMMIKH 1989

Zwei prachttvolle Triebwerke:

Rechts: Explosionsdarstellung der ähnlichen Motoren der RT 175, 200 und 250 (noch ohne Stachelzylinder. Die Kraftübertragung erfolgt von der Kurbelwelle zum Getriebe mit einer einfachen Hülsenkette.

unten: Der Parallel-2-Zylindermotor der RT 350 mit Stachelzylinder. Eine Duplex-Kette besorgt den Primärtrieb.

Hub 58mm
 Bohrung 62mm
 Hubraum 348ccm
 Verdichtung 1 : 6,3
 Leistung 18,3 PS
 bei 5000 U/min
 Vergaser Bing
 Schrägdüsen-
 1/26/37
 Spülung Umkehrv.



GUMMIKH 1989



Foto unten: RT 350 (1955) Foto oben: VS /Vollschwingen)Modell

später Vier-, und endete mit dem Vollschwingenfahrwerk und dem bekannten Stachelrippen-Zylinder. Um konkurrenzfähig zu bleiben, schloß man 1954 die Lücke zwischen 125 und 200 ccm mit der RT 175, die von vornherein mit Hinterradfederung und dem Viergang-Getriebe ausgerüstet war. Neu war auch der völlig verkleidete Vergaser mit seinem langen Ansaugkanal. Glattflächig und elegant zeigte sich der Motor. Der Auspuff bekam die modische Eistütenform und wanderte von der rechten auf die linke Seite. Mit 9,6 PS ging die 175er besser zur Sache, als ihre "große Schwester", RT 200 H (H steht für Hinterradfederung) mit 8,5 PS. Doch auch das 54er Modell der 200er erhielt eine Kraftspritze. 11 PS waren angesagt und auch wohl nötig, da die Konkurrenz schon seit fast zwei Jahren 11 PS 200er anbot. Die 200er Serie lief 1957 aus. Die RT 175 VS (V = Schwinge vorn / S = Schwinge hinten) bauten die Ingolstädter bis zur Werksübernahme durch Daimler-Benz 1958.

1952 rundete DKW das Sortiment durch die RT 250 nach oben ab. Äußerlich war sie von der RT 200 nur von einem Fachmann zu unterscheiden. Der langsame Reifungsprozeß der viertel-Literklasse zog sich über vier Entwicklungsstufen

hin. Das 52er Modell (Bauzeit 1952 bis 54), RT 250 H genannt, hatte die von den anderen Typen her bekannte Geradwegfederung hinten, die Standardtelegabel vorn und das Dreigang-Getriebe. Anfang 54 waren tatsächlich drei verschiedene 250er auf dem Markt: die oben beschriebene RT 250 zu 1585 DM, die RT 250/1 zu 1645 DM und die RT 250/2 zu 1895 DM. Die RT 250/1 und /2 unterschieden sich von der "Urfassung" durch ein Viergang-Getriebe. Die /2 brachte es auf 14,1 PS, statt der 12,5 PS der beiden Sparversionen. Ende 54 gab es nur noch die 250/2, jetzt für nur 1810 DM in der verchromten Ausführung. Die einfachere schwarze Ausführung war schon für 1750 DM zu haben. Dem nicht liquiden Interessenten bot die Auto Union günstige Ratenverträge an. Bei einer Anzahlung von 1006 DM verteilte sich der Rest auf 6 Monatsraten a 145 DM. Auch dem, der nur eine Anzahlung von etwa 450 DM leisten konnte, wurde geholfen. Mit der Verpflichtung 18 Monatsraten a 90 DM zu zahlen, nannte er eine RT 250/2 sein



Eigen. Dem Baukastenprinzip gehorchend, entwickelte man diese Baureihe weiter. Die Motorräder erhielten 1955 die hintere Schwinge und 56 die vordere Langschwinge, von der die Tester schwärmten. Weicheres ansprechen und bessere Straßenlage gegenüber der bisherigen Telegabel waren die Pluspunkte. Die gesamte 250er Baureihe, man

baute sie bis 1957, hatte einen Anteil von 20 %, entsprechend etwas über 70.000 Einheiten, am DKW-Motorradprogramm.

Nach heutigen Maßstäben stellte die zweizylindrige RT 350 die Krönung dar. Von ihr baute man lediglich knapp 5300 Maschinen in den Jahren 55 und 56. Der Motorradboom der Jahre 52 bis 54 war beendet. Massenhaft flüchtete man unter ein Dach mit Rädern. So gesehen, kam die 350er zu spät. Mit 18 PS war sie nicht gerade sportlich motorisiert, bot aber dem Auge etwas: Bulliger Zweitakt-Twin mit Stachelzylindern und zwei elegant verlegten Auspuffrohren.

In der heutigen Veteranenszene ist neben BMW und NSU, DKW stark vertreten. Unkomplette und restaurierungsbedürftige 125, 175, 200 und 250 RTs bekommt man mit etwas Glück noch für 500 DM. Für eine schlechte RT 350 muß man schon mehr als einen Tausender hinlegen. Spitzenexemplare der 125/175 liegen um 3000 DM, 200/250 bei knapp 4000 DM und 350er bei mittlerweile 6500 DM. ©

Foto rechts: 1949 begann die Produktion in Ingolstadt. Im Bild das Werkstor der Auto Union in ehemaligen, umgebauten Kasernen
GUMMIKH 1989



daß ...

Hella in den 50er Jahren die Scheinwerfer für viele deutsche Motorräder lieferte?

Üblich sind vier Größen, die die Durchmesser 105, 130, 160 und 165 mm aufweisen. Für Mofas und Mopeds gibt es noch Scheinwerfer mit einem Lichtaustritt von 85 und 100 mm.

Die Scheinwerfergehäuse unterscheiden sich nicht nur durch den Durchmesser, sondern auch durch die Öffnung für den Tacho. Falls eine vorhanden ist, hat sie den Durchmesser von 80 mm (üblich bei den 160er und 165er Scheinwerfern) und 60 mm bei den 135ern. Weiterhin ist wichtig, wie die Tachowelle angeflanscht ist, die Anzahl und Lage der Kontrollleuchten und die Form und Ausführung des Zünd-Lichtschalters.

Eine kleine Auswahl:

Scheinwerfer mit 160 mm Lichtaustritt, Gehäusetiefe 177 mm, Öffnung für Tacho 80 mm, und einer roten Ladekontrollleuchte:

- 1.) Anker 200
- Maico 175
- Patria 175
- Tornax 200, E250, Z250
- Victoria KR25/HM/HML
- Tachoantrieb schräg, Instrumentenbeleuchtung im Tacho

2.) Ardie B 252, NSU Consul I und II
Tachoantrieb schräg, Instrumentenbeleuchtung im Tacho

3.) NSU Lux
Tachoantrieb gerade, Instrumentenbeleuchtung im Tacho, Reflektor durch Drehknopf verstellbar, Bodenbefestigung

Scheinwerfer mit 160 mm Lichtaustritt, Gehäusetiefe 177 mm, Tachoöffnung 80 mm, mit roter und grüner Kontrollleuchte:

- 1.) Ardie 200/251
- Bastert 175
- BMW R24/R25
- Bücker 175
- Hecker 175
- Hoffmann 175 und 200
- Horex Regina
- Rabeneick 175, 200, 250
- Tornax 175
- Triumph 250, 350
- ILO 175 ccm, 3-Gang
- Tachoantrieb gerade, Instrumentenbeleuchtung im Tacho

2.) Expreß 200, 250

Göricke 200, 250

Rixe 175, 200, 250

Tachoantrieb gerade, Instrumentenbeleuchtung im Tacho, Leerlaufanzeigeschalter mit Seilzug

3.) Adler M 150 (beide Leuchten

grün)

DKW RT 200/250

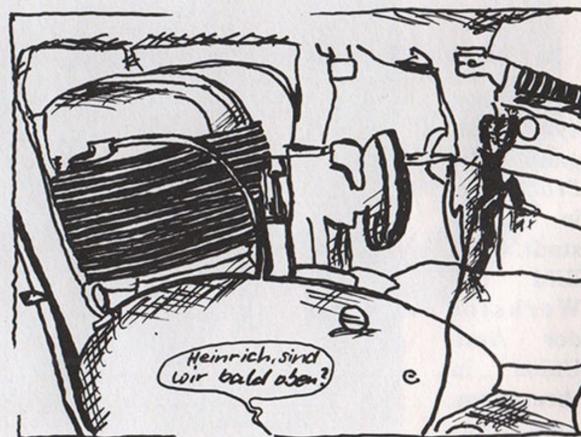
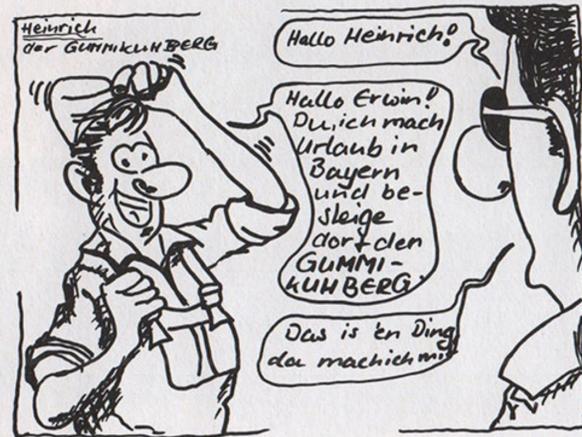
Tachoantrieb gerade, Instrumentenbeleuchtung im Tacho

Die vorstehende Aufzählung gibt an, welche Scheinwerfergehäuse untereinander austauschbar sind. Nicht berücksichtigt sind die verschiedenen Ausführungen der Zündschlüssel.

... daß

es Versicherungsprobleme geben kann, wenn der Oldtimer nicht angemeldet ist und es zu einem Schaden kommt? Für die GUMMIKUH macht der Assekuranz-Makler Dieter Brocks einen konkreten Vorschlag, wie wertvolle Sammlungen (Fahrzeuge, aber auch Archive etc.), zumindest gegen finanzielle Verluste im Schadensfall geschützt werden können. Brocks hat mit einem führenden Versicherer eine Konzeption für die Versicherung von Oldtimern-Motorrädern am und im Domizil, während eines Transportes und während einer Ausstellung/Sammlertreffen als Kompaktpolice erarbeitet. Die Konzeption sieht folgendermaßen aus:

- Versicherte Gegenstände: Kfz.-Oldtimer aller Art und entsprechende Werbematerialien (Transparente, Schilder, Prospekte, Plakate etc. und Zubehör)
- Umfang des Deckungsschutzes: Im



GUMMIKUH 1989

Domizil, auf Ausstellungen/Sammlertreffen, während des Transports, insbesondere für nicht zugelassene Motorräder.

- Gefahredeckung:

a) im Domizil und auf Ausstellungen/Messen/Treffen in geschlossenen Räumen/Hallen gilt Versicherungsschutz gegen Feuer, Einbruch-Diebstahl, Raub, Vandalismus, Nässe, Sturm, höhere Gewalt, böswillige Beschädigung durch Dritte. Lack-, Kratz-, Schramm- und Politurschäden gelten grundsätzlich als ausgeschlossen, können aber mit einer Selbstbeteiligung eingeschlossen werden.

b) während der Transporte gegen alle Gefahren, denen die Fahrzeuge ausgesetzt sind (Transportmittelunfall); Beschädigung, außer durch einen Transportmittelunfall hervorgerufen, ist dann mitversichert, wenn es durch ein nachweisbar unabwendbares, von außen auf das Fahrzeug einwirkendes Ereignis, hervorgerufen wurde (z.B. durch einen herabfallenden Baumast, in den Fahrbahnbereich hineinreichendes Gestrüpp, Steinschlag u.a.). In solchen Fällen gleich alles fotografieren!

- Versicherungssumme: Diese ergibt sich aus der Summe der Bewertung der einzelnen Fahrzeuge. Sie wird vom Versicherungsnehmer in einer Liste (Anlage der Police) einzeln nachgewiesen und gilt dann als Taxe



gemäß § 57 Versicherungsvertrags-gesetz.

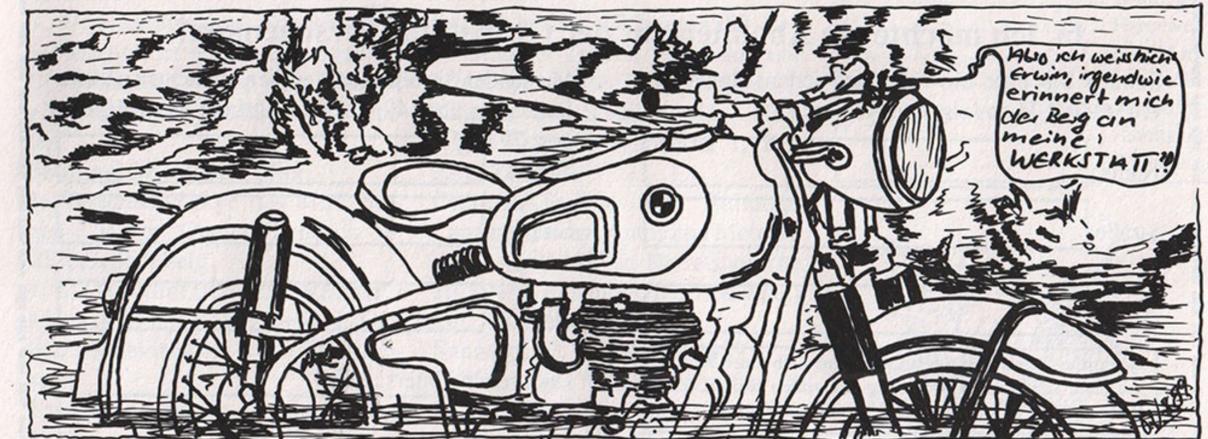
- Prämien: 0,9 %, bei Einschluß von Lack-Schäden 1,25 %, Mindestprämie 500 DM pro Jahr, plus 7% Versicherungssteuer.

Wer Näheres wissen möchte, wende sich an den Spezialmakler Dieter Brocks, Otto-Ernst-Straße 55, 2000 Hamburg 52, Telefon 040/82 62 69

... daß

die bekannten Buchhändler Schröder & Weise nicht nur mit neuen Büchern handeln? Bei einem Besuch in dem Buchladen in Hannover-Anderten konnte ich in aller Ruhe das vielfältige Angebot überprüfen. Das Neubuchgeschäft ist ja besonders gut im Buchkatalog (Schutzgebühr 7 DM) präsentiert, so daß sich mein Interesse auf das Antiquariat richtete. Original-Betriebsanleitungen, Ersatzteilkataloge und Werkstatthand-

bücher findet man für Motorräder der 50er und 60er Jahre. Hier lohnt sich das Suchen, denn man stößt auch auf seltene Verkaufsprospekte und Datenblätter. Mir fehlten einige Ausgaben von Fachzeitschriften (Motorrad, Motor Revue etc.); bei Schröder & Weise kein Problem. Ich konnte mein Archiv ergänzen. Ein Besuch bei den regen Buchhändlern lohnt sich, der Spruch: "Was andere noch suchen, haben wir in unserem Archiv!" hat sich bewahrheitet. Durch eine EDV-Anlage kann man sich auch schnell alle Buchtitel, die z. B. von Adler handeln, ausdrucken lassen. Die Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr und Samstags von 10.00 bis 13.00 Uhr. Die Geschäftsadresse: Schröder & Weise, Ohfeldweg 1, 3000 Hannover 71, Telefon: 0511/51 70 37, Fax: 0511/51 70 34, Autobahnabfahrt Anderten. pk



GUMMIKUH 1989



Das schöne an einem Geschenkabo ist, daß der andere 12 mal im Jahr an mich denkt

Ja, ich möchte ein Abonnement der GUMMIKUH verschenken!

Senden Sie bitte ein Jahr lang jeden Monat die GUMMIKUH an folgende Adresse:

Name:

Straße:

Ort:

Garantie: Dieser Aboauftrag kann innerhalb einer Woche mit einer schriftlichen Mitteilung widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist reicht die rechtzeitige Absendung.

Mir senden Sie bitte den Geschenkgutschein und die Rechnung über 49,90 DM (Ausland 59 DM/Luftpost 79 DM)

Name:

Straße:

Ort:

Datum und Unterschrift:

Sie können uns (GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1) auch eine Postkarte oder eine Fotokopie dieses Coupons schicken!

7. Juli bis 1. Oktober 1989

Neun Jahrzehnte Auto- und Motorradgeschichte in Ingolstadt, Reduit Tilly, zum 40. Geburtstag von AUDI. Zusätzliche Sonderausstellung: "Werbung im Wandel der Zeit"

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 Dampfbräuerei Essen-Borbeck 11.00 Uhr

Fr., 25. bis So., 27. August 1989

2. int. Ostsee Italo Treffen in Kiel Falkenstein (nur Italiener!), Tel.: 0431/67 11 08

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

10. Veteranenveranstaltung am Motorradmuseum in Otterbach/MSC Kaiserslautern, SA=Motorradausstellung, SO=Rallye, Tel.: 0631/14 331

3. int. Artländer Oldtimertreffen für PKW, Motorräder, Traktoren und LKW in Ankum-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 Kirnbach 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 Hel-

der-J. Udding, Tel.: 0031/2230/18088

Samstag, 2. September 1989

Herbstausfahrt Veteranen Motorrad Club Mödling, Postfach 67, A-2340 Mödling

1. Treffen von NSU Motorradfahrerinnen und -fahrern in Feldkirchen-Westerham (zwischen München und Rosenheim). Tel.: 089/63 64 05 46 (9.00 bis 16.00 Uhr)

Sa., 2. bis So., 3. September 1989

VI. int. Oldtimertreffen in Rendsburg-Nordmarkplatz, Oldtimerfreunde Jübeck e.V., Süderstr.36,2383 Jübeck (Siehe auch Anzeige Seite 76)

3. Nordbayerischer Veteranen- und Teilemarkt Fürth-Nürnberg-Erlangen - Seeberger + Pedack, 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 Schneider, 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 Droegham, 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, Messengelände Fuldaae-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
Veterana Mannheim-W. Seidel u. Metz, Rheingastr. 21, 6802 Ladenburg

Sa., 4. und So., 5. November 1989
26. BMW-Automobilia-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



III. Teil der Vergaserserie von Ames

Die Gemischbildung des Vergasers findet unterhalb beziehungsweise vor dem Gasschieber statt (Mischkammer/Siehe Bild 1). Die vom Motor angesaugte Luft wird an dieser verengten Stelle stark beschleunigt und reißt dabei aus den Düsenbohrungen Kraftstoff mit. Die Qualität der dabei entstehenden Zerstäubung und der Unterdruck sind abhängig von der Geschwindigkeit, mit der die Luft vorbeiströmt. Im Leerlauf "düst" die Luft mit ca. 25 km/h, bei Vollast mit ungefähr 350 km/h, an den Düsenbohrungen vorbei.

Wie wir wissen, braucht der Motor immer ein ganz bestimmtes Kraftstoff-/Luftverhältnis. Durch die unterschiedlichen Unterdrücke über den gesamten Drehzahlbereich ist dieses ideale Verhältnis nicht immer gewährt. Dieses Ärgernis für die Konstrukteure führte dazu, daß ein zerlegter Vergaser wie ein schweizer Käse aussieht. Grundsätzlich stehen verschiedene Düsen für die drei Bereiche, Leerlauf, Teil- und Vollast, zur Verfügung. Motorradvergaser sind meist als Schiebervergaser mit Seilzug oder Unterdruckbetätigung (Bild 2) ausgeführt. Der Schieber regelt den Teillastbereich (etwa bis 3/4 Gasgriffdrehung) durch seine einstellbare konische Nadel, die die Öffnung der Hauptdüse mehr oder weniger freigibt, und durch seine Größe, die den Lufteinlaßquerschnitt verkleinert oder vergrößert (Bild 1).

Das Leerlaufgemisch-Reguliersystem ist ein kleiner Vergaser im Vergaser. Es besteht aus einer Kraftstoffdüse (Größe immer unter 100, deshalb sind nur zweistellige Zahlen eingeschlagen) und einer kalibrierten, d.h. genauebohrten Luftöffnung. Die Luft- oder die Kraftstoffzufuhr kann durch eine konische Schraube geregelt werden. Zum Einstellen eines fetten Leerlaufgemischs muß die Schraube bei Luftregelung hinein-, bei Kraftstoffregelung herausgedreht werden. In der Betriebsanleitung der 250er Victoria Aero

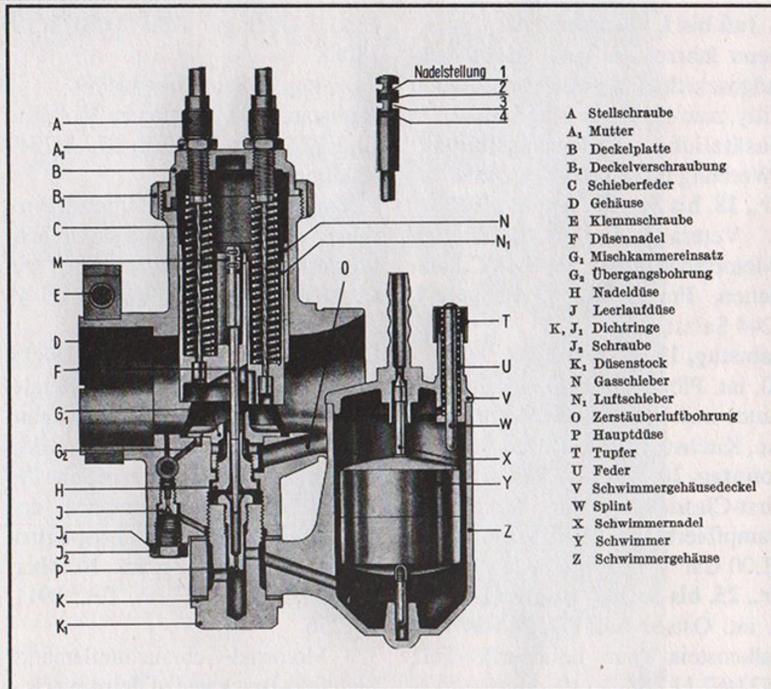


Bild 1: Bing Zweischieber-Vergaser

steht unter technischen Kenndaten: **"Vergaser: Bing-Vergaser"**
 Leerlaufdüse 50
 Luftregulierschraube 1 - 1 1/2 Umdrehung. offen"
 Da es sich hier um eine Einstellschraube handelt, die die Luftmenge steuert, muß sie für ein mageres Leerlaufgemisch herausgedreht werden. Steht in der Betriebsanleitung

etwas von einer "Leerlaufgemischschraube", so heißt das im Klartext: Mageres Gemisch = Schraube hineindrehen.
 Der Vollastbereich (Gasdrehgriffstellung im letzten viertel) wird von der Hauptdüse versorgt. Die Hauptdüse sitzt häufig senkrecht unterhalb der Mischkammer und ist durch das Entfernen einer Verschlussschraube

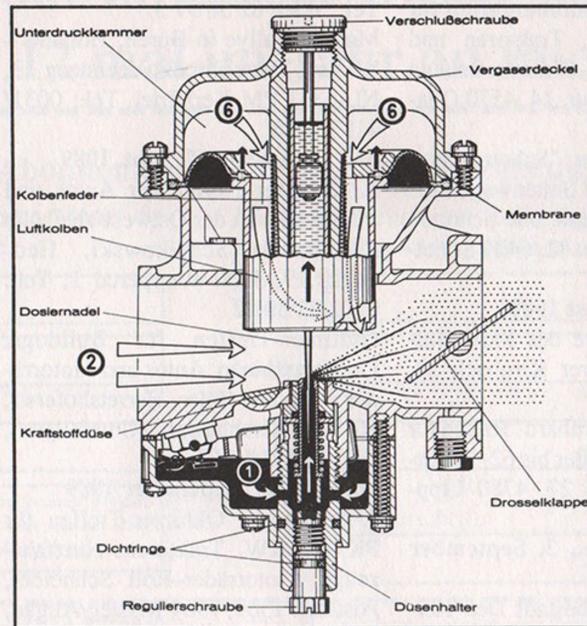
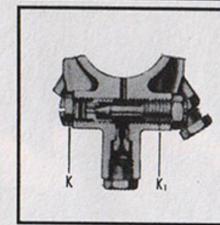
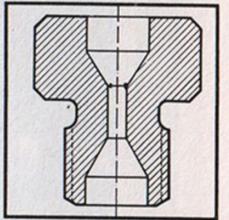


Bild 2: Stromberg Unterdruckvergaser 175 CDS im Teillastbereich. Deutlich erkennt man den Schieber mit der Düsenadel (Dosiernadel) im verengten Vergaserquerschnitt. Zeichnung Deutsche Vergaser GmbH)



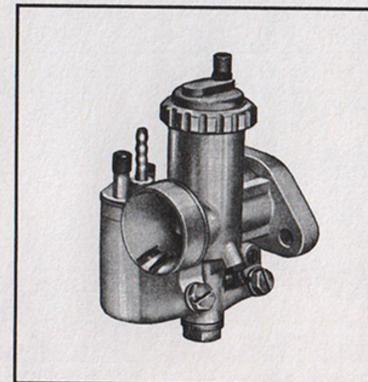
Zeichnung: Luftregulierung
 K = Leerlaufdüse
 K1 = Leerlauf-luftregulierschraube

Zeichnung: Normale Kraftstoffdüse



von außen zugänglich. Die Düsengröße liegt zwischen 100 und 130.

Bei Zweitaktern liegt der Vergaser ja nicht in Höhe des Zylinderkopfes, sondern tiefer. Um nun trotz eingebauten Vergaser die Hauptdüse reinigen zu können, entwickelte BING den Schrägdüsenvergaser.



Bing Schrägdüsenvergaser

Doch zurück zum Vollastbereich. Da selten jemand andauernd mit Vollgas durch die Gegend fährt, ist der Einfluß der Hauptdüse, so könnte man denken, gering. Doch hier ist Vorsicht geboten: 1. beeinflussen sich alle drei Systeme gegenseitig, das bedeutet, daß bei Änderung eines Systems, die beiden anderen ebenfalls neu eingestellt werden müssen und 2. gibt es Vergaser, bei denen die Leerlaufdüse ihr Futter aus der Hauptdüse erhält (Siehe Zeichnung unten/Amal-Vergaser). Eine schlechte Abstimmung der drei Teilvergaser macht sich beim Beschleunigen bemerkbar. Es fehlen saubere Übergänge, der Motor "nagt" und Wenn wir uns recht erinnern, ist in unserer Serie der Vergaser ja immer noch nicht in unsere Maschine eingebaut. Reinigen wir also die Düsen. Grundverkehrt, wie fast alle Schrauber wissen, ist das Säubern mit Spi-

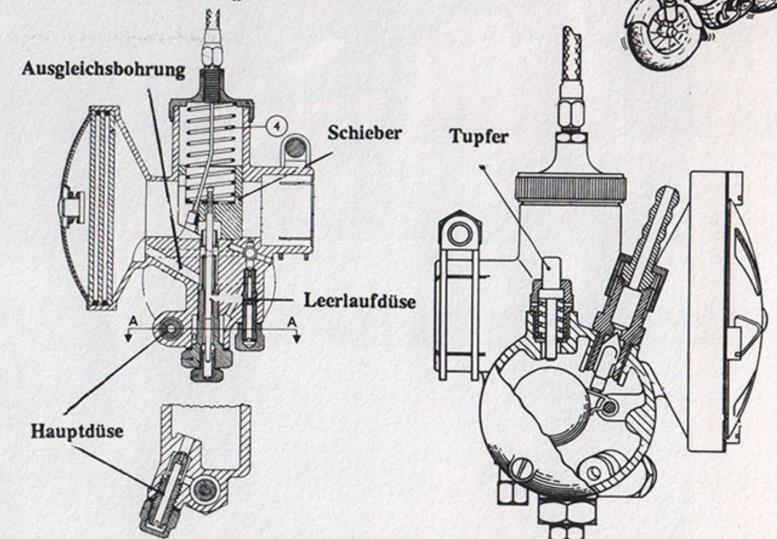
ralbohrern und ähnlichen Marterinstrumenten. Solcher Maßen tracktierte Düsen versagen ihren Dienst. Wenn ein restauriertes Moped mit dem besten Willen nicht korrekt laufen will, kann es an dem Vorbesitzer liegen, der die Düse... (Siehe oben) Mit feinen Zahnstochern habe ich meine Erfahrungen, seit mir ein Teil in der Bohrung abbrach. Bewährt hat sich, solange keine Preßluft vorhanden ist, ein feiner Messingdraht, den man sich aus handelsüblichen Messingdraht-Bürsten herauszupfen kann. Bei der Gelegenheit sollte auch die Schiebernadel auf Riefen und Verbiegung untersucht werden. Eine verbogene Nadel kann man kaum richten, da sie nicht nur konisch, sondern auch noch ballig geformt ist und keine gerade Anlage zum Messen bietet. BING-Düsenadeln erhält man beispielsweise für 7 DM bei Klaus Faak, Silberstraße 3, 7129 Brackenheim.

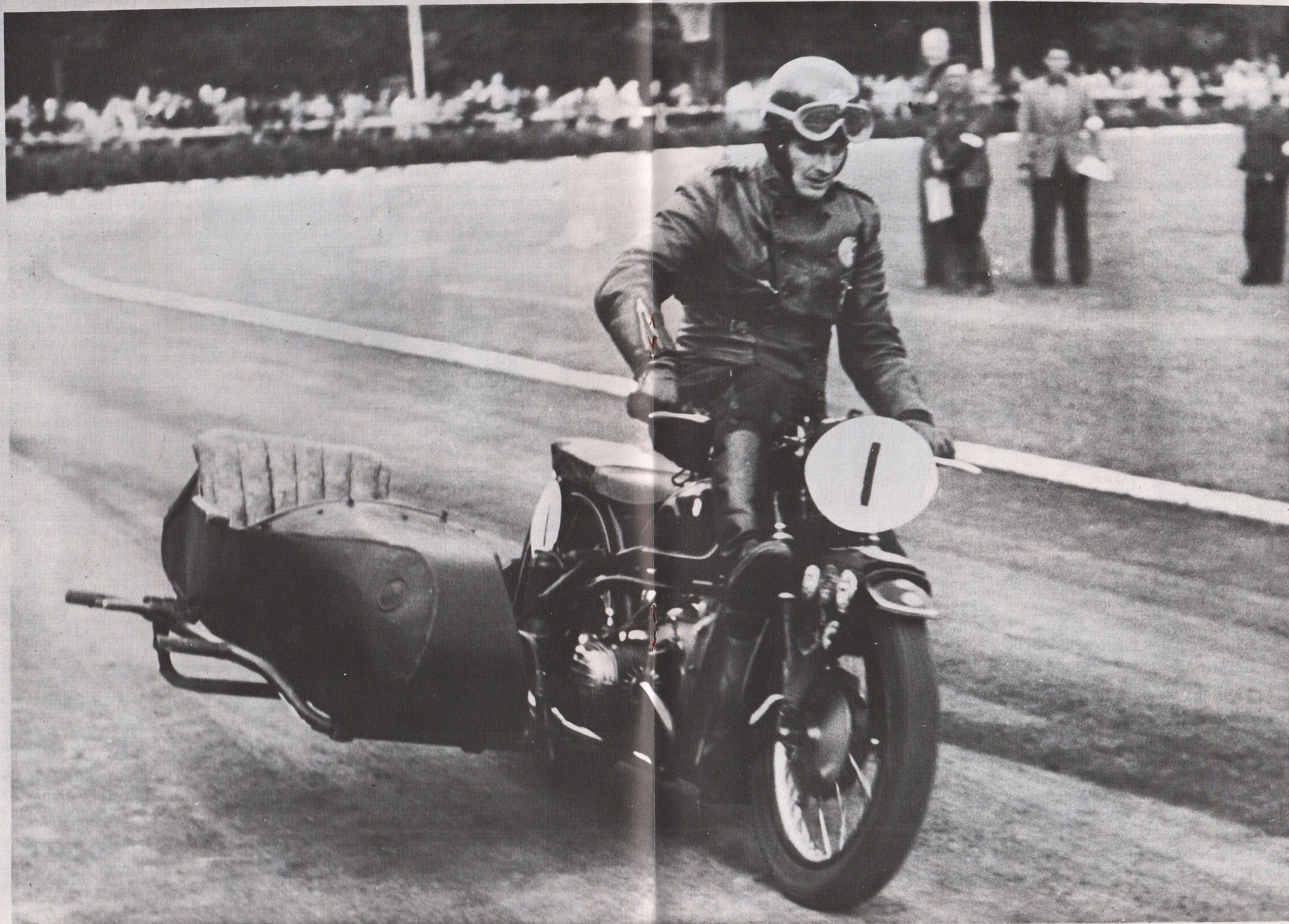
Als nächstes kontrollieren wir den Schieber. Er darf beim hoch- und runterschieben im Vergasergehäuse nicht klemmen. Die Hauptursache für Schwergängigkeit ist der Anschlag der Standgasschraube. Im Laufe der Zeit kann sie die Oberfläche des Schiebers gestaucht haben. Den störenden Huckel entfernt man vorsichtig mit einer Schlichtfeile und einem Abziehstein. Klappern darf

der Schieber allerdings auch nicht, da sonst Unregelmäßigkeiten in der Gemischbildung vorkommen können. Bei Mehrzylindermaschinen, bei denen sich ein Vergaser zwei oder mehr Zylinder teilt, kann aufgrund eines Klapperschiebers der Motor seinen Geist aufgeben. Wieso...? Das hat mit der Symetrie der Gemischverteilung im Ansaugrohr zu tun. Durch den Klapperschieber kann das Gemisch nicht mehr gleichmäßig auf die Zylinder verteilt werden, ein Zylinder läuft zu fett, der andere zu mager. Gleichdruckvergaser, wie sie an 5er BMW etc. zu finden sind, leiden häufig unter den gleichen Problemen. Bei ihnen schlägt die Drosselklappenwelle und deren Lagerung aus. Ausgeschlagene Schieber soll man durch galvanische Beschichtung retten können. Damit habe ich leider bisher keine Erfahrungen sammeln können. Im nächsten Heft geht's weiter!



Amal-Vergaser im Schnitt





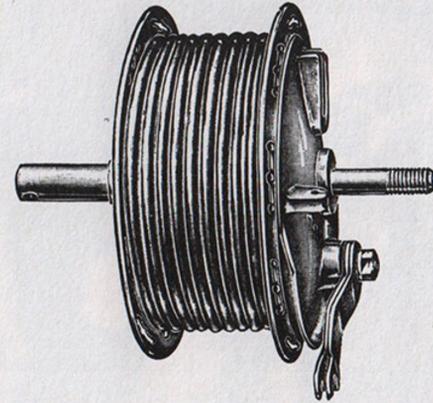
Der BMW fehlt das dritte Rad am Wagen...

ps und die Restaurierung seiner 200er Hercules Typ 317, Baujahr 1953

Ich befinde mich noch immer auf der Ersatzteiljagd. Mein besonderes Interesse gilt den Anleitungen, wenn möglich im Original. Der Zufall kam mir zu Hilfe. Ein befreundeter Autowerkstattbesitzer hatte einen Motorradersatzteilkatalog von 1957 gefunden und, man kann es kaum glauben, NICHT WEGGEWORFEN. Der Katalog im absoluten Neuzustand offenbarte echte Geheimnisse. Auf ungefähr 200 Seiten werden mit vielen Bildern Lenkerarmaturen, Radnaben, Motoren, Bowdenzüge und, und, und ... dargestellt. Meine Hercules ist also, wie in den 50er Jahren häufig zu finden, ein typisches Konfektionsmoped. Motorhersteller war ja sowieso schon klar: ILO M 200 (Explosionszeichnungen etc. folgen im Artikel über die Motorenüberholung). Die Telegabel stammt von der, mir bisher nichts sagenden, Firma "Grotz". Der Katalog führt dazu aus: "Joche poliert, Achsfäuste poliert, Blankteile verchromt, Lackierung schwarz oder grün, mit komplettem Steuersatz, ohne Staubmanschetten, für Vorderradnabe mit Seckachse (eingebaut in Hercules-Modelle 313, 314, 317, 319, 320, 321...)". Ein paar Seiten weiter stoße ich auf die Hinterradfederung: "Ersatzteile für JURISCH-Hinterradfederung mit Öldauerschmierung". Ergänzt wird die Ersatzteilliste durch eine genaue Wartungs- und Demontagevorschrift: "Das Führungsrohr (Nr.2) muß ständig mit einem Ölfilm umgeben sein, der durch den zwischen den Führungsbüchsen (14 + 15) befindlichen Filz (8) aufgebracht wird. Dieser Filz erhält das Öl durch zwei Ölaustrittslöcher im Führungsrohr (2). Es ist also lediglich darauf zu achten, daß der Ölstand im Führungsrohr (2) innerhalb der beiden Meßkerben des Ölmeßstabes (6) steht. Bei Füllungen unserer JURISCH-Hinterradfedern mit Öldauerschmierung kom-

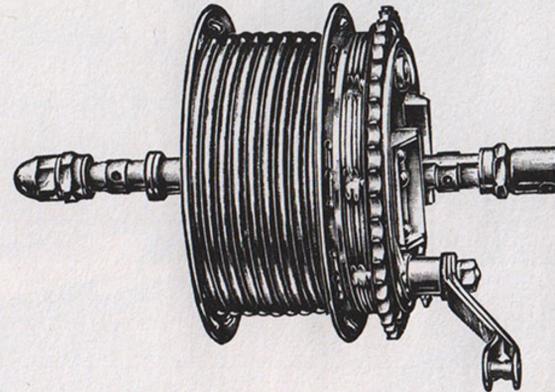
Pränafa Vollbremsnabe vorn V 175

Bremsbelag: 25 x 4 x 163
6 Nietlöcher
Durchmesser 3,2 mm
Vergleichsnr.: ZRQ 530



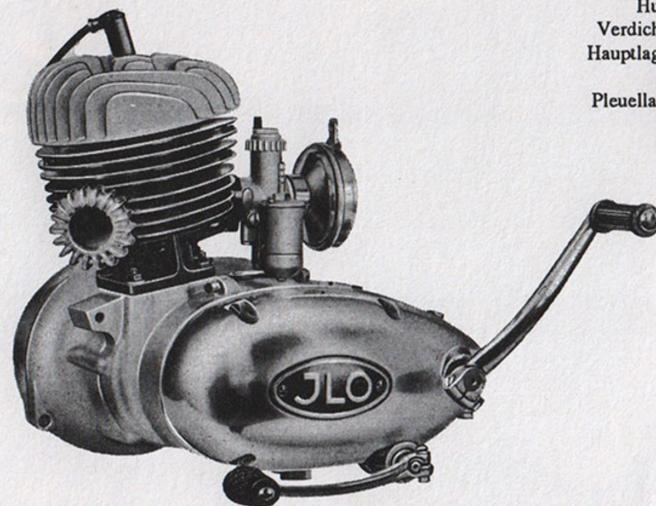
Pränafa Vollbremsnabe hinten HA 175 TJ

Kettenrad: Bohrung 154 mm
Einpaß: 173 mm
Zähnezahl: 46/48
Bremsbelag: 25 x 4 x 163
6 Nietlöcher
Durchmesser 3,2 mm
Vergleichsnr.: ZRQ 530

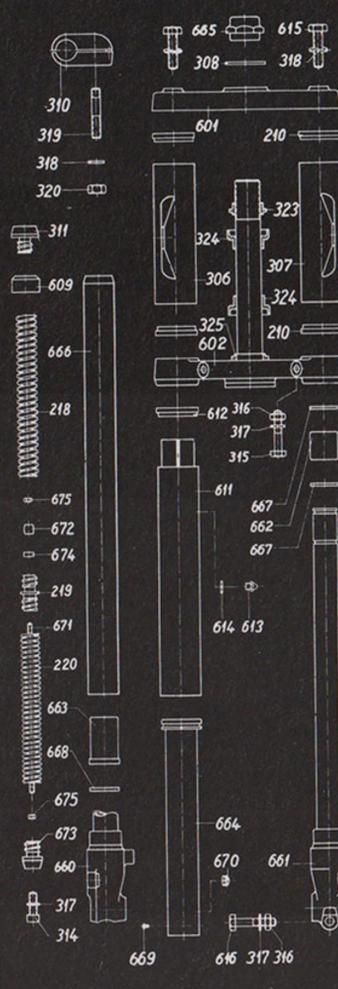


JLO-Motor M 200 VIERGANG

Zweitakter
11 PS bei 5000 U/min.
Hubraum 197 ccm,
Bohrung 62mm
Hub 66mm
Verdichtung 6,6
Hauptlager 3 Kugellager
Pleuellager: Rollenlager

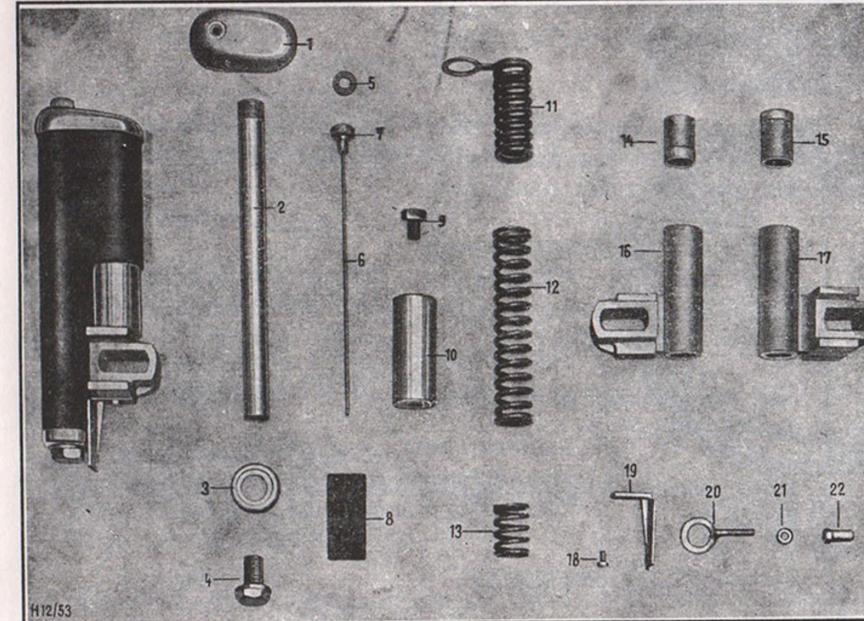


Telegabel "Grotz TG 220 B"



- 210 Zwischenring
- 218 Druckfeder I
- 219 Federverbinder
- 220 Druckfeder II
- 306 Lampenhalter rechts
- 307 Lampenhalter links
- 308 Unterlegscheibe
- 310 Lenkerschnalle
- 311 Federhalter oben
- 314 Innensechskantschraube M8
- 315 Sechskantschraube M 8
- 316 Sechskantmutter M 8
- 317 Zahnscheibe Innendurch.:8
- 318 Federscheibe B 10
- 319 Stiftschraube M10
- 323 Gewindekonus
- 324 Steuerschale
- 325 Gabelkonus
- 601 Oberjoch
- 602 Unterjoch mit Steuerrohr
- 609 Anschlaggummi
- 611 Verkleidung oben
- 612 Zwischenring
- 613 Schmiemipfel
- 614 Dichtscheibe
- 615 Sechskantschraube M10
- 616 Sechskantschraube M 8
- 661 Innenrohr mit Achsfäust links
- 662 Gleitbuchse oben
- 663 Gleitbuchse unten
- 664 Verkleidungsrohr
- 665 Hutmutter
- 666 Außenrohr
- 667 Sprengring "a"
- 668 Sprengring "i"
- 669 Halbrundkerbnagel
- 670 Verschlusstopfen
- 671 Speiche
- 672 Stangenkopf
- 673 Unterer Federhalter
- 674 Scheibe
- 675 Sechskantmutter M4

men ca. 30 ccm Öl pro Gleitrohr in Frage. Für die Winterfüllung nimmt man eine Ölsorte S.A.E. 20, f. die Sommerfüllung eine Ölsorte S.A.E. 40. Eine weitere Pflege der Hinterradfederung ist nicht notwendig, nur wäre es empfehlenswert, einmal im Jahr, wie alle anderen Motorradteile, auch die Hinterradfederung auszubauen und gründlich zu reinigen. Endlich weiß ich bescheid! Jedes Jahr muß das Motorrad zerlegt und gründlich gereinigt werden! Das war wohl der Grund, weshalb ab Mitte der 50er Jahre keiner mehr Motorradfahren wollte. Nur ab Schrauben! Den **Gummi-Kettenkasten** lieferte JURISCH zu (Bild siehe Heft 2, Seite 40). Die Naben kamen von Pränafa (Präzisionsnabenfabrik?): **Vollbremsnabe vorn**, Gabelweite 118 mm, Achsstärke 14 mm, Steckachse, silberfarbig, für Motorräder 150 - 200 ccm, komplett DM 64.- **Vollbremsnabe hinten**, Gabelweite 160 mm, Steckachse 14 mm, Achslänge 276 mm, Bremstrommel o 150 mm, für Motorräder 150 - 200 ccm. Die Teile finden sich auch in anderen Motorrädern, z.B. Ardie, Bastert, Expreß/Radex, Hecker, Panther, Rabeneick, Triumph, UT, Victoria. Ich hoffe, daß diese Ersatzteillisten somit anderen Mitstreitern helfen ©



JURISCH-Hinterradfederung Typ H 25/53 Öld.

- 1 obere Kappe
- 2 Führungsrohr
- 3 untere Kappe
- 4 untere Verschlussschraube
- 5 Dichtring 18x10,5x2
- 6 Meßstab
- 7 Meßstabschraube
- 8 Filzeinlage
- 9 Sechskantschraube M 12x1
- 10 Federhülse
- 11 Zusatzfeder 5mm Drahtstärke
- 12 Hauptfeder 5,25 mm DS
- 13 Rückschlagfeder 4 mm DS
- 14 Bronzebüchse klein
- 15 Bronzebüchse groß
- 16 linkes Endel
- 17 rechtes Endel
- 18 Sechskantschraube
- 19 Abdeckwinkel l+r
- 20 Kettenspanner
- 21 Beilagscheibe 14x7,4x4
- 22 Sechskantmutter M7



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

nicht auf Spitzengeschwindigkeit getrimmt
aber, aber-
leistungsstark
zuverlässig
dauerhaft

SACHS ISO 175
VIERGANG

FICHTEL & SACHS AG SCHWEINFURT-M

Adler

Ersatzteilkatalog Adler MB 175 bis MB 250 - Kopie - 25 DM. Udo Logert, Tel.: 05731/84001 ab 18.00 Uhr

Anker

Anker, 98 ccm, Bj. 1950 komplett und original, unrestauriert, VB 950 DM, Tel.: 05702/94 22 werktags von 7.00 bis 18.00 Uhr

BMW

BMW R25/3. Tel.: 05941/6604

R 25, Bj. 50, VB 3400 DM, Tel.: 04221/60 167

R 25/3 Chopper, VB, Tel.: 0421/32 56 45

BMW R27, Top restauriert, Zustand 1, Schorsch Meier-Sitzbank, Original-Zustand, super Lackierung, VH 5990 DM, Tel.: 04 21/89 14 15

BMW R50, Bj. 57, 100% original, AP-Anlage neu, noch verpackt, original Brief, nur 2 Besitzer, 3500 DM, Tel.: 04 71/71 900 ab 20.00 Uhr

Suche R50 - R69S, muß nicht original sein, bis 4000 DM, Tel.: 042661/8340

Verk. R51/3 Chopper, sowie Original-Teile, Motoren etc. Suche Steib S 501 oder tausche. Tel.: 0 5427/19 62

Suche Teile von BMW R 51/3 und BMW R 26. Tel.: 04703/648 nur abends. Harald Grotheer, Königsbergerstr.5, 2854 Bexhövede

Suche R 60/5 zum ausschlichten. Tel.: 074 86/2 77

R 69S Rahmen mit Rädern. Tel.: 04 954/28 75

Suche R69S. Tel.: 05 655/80 51

Suche Unbedenklichkeitserklärung von BMW über die Eintragung von 50 PS-Motoren in R 50-Gespanne aus den frühen 80iger Jahren. Bin für jeden Hinweis dankbar. Tel.: 040/53 66 554

BSA

BSA, M20, 500 ccm, SV, teilzerlegt, el.: 04283/16 69

BSA, B33, Bj. 52, TÜV, fahrbereit, 6000 DM VB, Tel.: 04 7 40/294

BSA B40, Bj. 67, 350 ccm, TÜV 9/90, zivil, viele Neuteile, Zustand 3, 2000 DM. Tel.: 04 21/38 29 71

DKW

DKW RT 200, Bj. 3/55, 3.000 DM, Tel.: 0421/44 12 14 ab 19.00 Uhr

DKW 175 S, Bj. 56, sandgestrahlt und schwarz lackiert, TÜV 2 Jahre, 1000 DM VB, Tel.: 04 21/70 02 14 ab 18h

DKW 200, Bj. 53, mind. 2500 DM, Tel.: 04 21/68 18 14

Verkaufe Zündungsdeckel für DKW RT 125, Tel.: 0421/45 91 34

Ducati

Ducati Scrambler 350, Bj. 69, Motor überholt, Neulack, technisch/optisch sehr gut, 3200 DM, Tel.: 04256/693

Dürkopp

Dürkopp MD 150, Bj. 51 mit MD 200 Motor, guter Zustand, VB 1700 DM, Tel.: 04 71/33 77 9

Harley

HD Early Shovel, Bj. 69, Polizeiausf., 10.900 DM, Tel.: 04 21/865 65 oder 02581/31 42

Heinkel

Heinkel Tourist, 2 St. mit Zubehör, Tel.: 04 21/27 10 21

Hercules

Suche vorderes Schutzblech für Hercules Typ 322, Baujahr 1954, Tel.: 07486/277

Horex

Biete Resident-Instandsetzungsanleitung, Lampegehäuse mit Zündschloß. Für Regina Rahmen, Kotflügel und Räder. Suche Regina '51: Kotflügel hinten, Ständer, Literatur, Prospekte. Tel.: 06432/7245

Maico

Maico 250 MB mit Kupplungsschaden, 450 DM. Tel.: 0421/32 54 65

Maico M250/B, BW, umgebaut, Bj. 60, TÜV 5/91, optisch u. technisch gut, VB. Tel.: 0421/45 17 20

Maico M250B, 59, TÜV 10/90, 1400 DM, Tel.: 0421/65 63 87

BW Maico M 250, Bj. 63, TÜV 5/91, 1200 DM, Tel.: 0421/66 35 93

Matchless

Matchless G 80 S, Bj. 51, 500 ccm, 1 Zyl., Lack, Chrom, Motor alles neu (Belege), deutscher Brief, VH 6950 DM, Tel.: 04751/44 79

MV Augusta

MV Augusta America 750S, Betriebsanleitung, Ersatzteilkatalog, Werkstatthandbuch, Kopien. Tel.: 05731/84001 ab 18.00 Uhr

NSU

NSU Lux, Tel.: 04745/6116

Verkaufe NSU Quick Motor, gut erhalten und komplett für 250 DM, Tel.: 0511/78 43 96

Suche Teileträger NSU Prima oder Lambretta. Wer verkauft oder verleiht Spezialwerkzeug oder führt Dynastartanlagen-Reparatur für mich durch? Bültemann, Tel.: 0421/39 61 922

Verkaufe Ersatzteile (gebraucht) für NSU LUX

NEUTEILE - GROSSLAGER

RT 175 S und VS
ET-Liste DM 3,- in Briefm.

RT 125 bis RT 350
ohne RT 175 S + VS
ET-Liste DM 3,- in Briefm.



BDG 250L + SL
ET-Liste, DM 5,- in Briefm.



M 250/B (Bundeswehr)
ET-Liste DM 2,50 in Briefm.

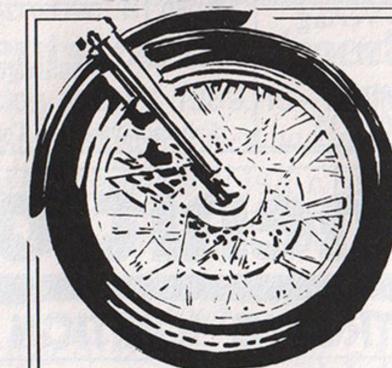


Fahrersättel,
Soziussättel,
Satteldecken
in weiß und schwarz

Preiswert-Preiswert-Preiswert
Chromfelgen / Speichen
für Adler bis Zündapp

Motorradersatzteile Bj.50-60
ohne DKW-Triumph-Maicoteile
Universal-Ersatzteilliste DM 3,50 in Briefm.

E. Weisswange, Hamb. Str. 73
2358 Kaltenkirchen, 04191/3326



Räder
einspeichen
und
zentrieren

0 42 03 / 63 45

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

Anzeigenpreisliste I/89 für gewerbliche Insertionen
schwarz-weiß

Spaltenpreis: 1,80 DM/mm

Satzspiegel:

Spaltenbreite: 52 mm
Spaltenhöhe: 234 mm
Spaltenzahl: 3 St/Seite
Seitenbreite: 166 mm

Seitenpreise:

1/1 Seite (234x166) 800 DM
1/2 Seite (234x83) 440 DM
1/2 Seite (117x166) 440 DM
1/3 Seite (234x52) 300 DM
1/3 Seite (78x166) 300 DM
1/4 Seite (117x83) 240 DM
1/4 Seite (58x166) 240 DM
Mehrfarbig auf Anfrage

Beilagen

bis 15 g pro 1000 St.... 490 DM

Die Preise verstehen sich zuzüglich 14% Mehrwertsteuer. Mindestabnahmemenge pro Insertion 30 mm. Als Druckunterlagen können Sie Offsetfilme oder Reinzeichnungen einreichen. Auf Wunsch wird Ihre Anzeige auch zum Selbstkostenpreis gestaltet (Text per Telefon, Brief an uns). Anzeigenschluß ist jeweils am 30. des Monats. Verlangen Sie Frau Ute Nennstiel.

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

und MAX, Preisliste gegen 3 DM in Briefmarken. Suche REGINA 400 Teile. Tel.: 07042/22688, Dieter Hofmann, Schelmenweg 4, 7143 Vaihingen/Enz 12

Sachs

Sachs Express, Baujahr 1940, TÜV 4/90, Original, 98 ccm, 2 Gang, Tankschaltung, grün, VB 3333,- DM. Tel.: 08442/27 50

Triumph (GB)

Suche für TR6 650 Bonnv. Bj. 68: Zylinder original Maß Zylinderkopf, Tachoantrieb 1:1,25, Delort. Verg. 30', Tel.: 04328/906 öfter versuchen

Zündapp

Zündapp DB 201, Bj. 1951, restauriert, guter Zustand, VB 2450 DM, Tel.: 05702/9422 werktags von 7.00 bis 18.00 Uhr

Biete: DB 200: K-Welle u. Kolben neu mit Ringen (62,44), 2 Paar Lagerschalen (Gabellager) neu, ETL, BTA; Comfort: Kfz-Brief, ETL; Zündapp 200 ccm mit Fußschaltung: Arbeiten am 2-takt-Motor, Werkz., Kuppl.mont., "Alle Zündapp 200er": a.d. Reihe 'Der Motortest' von 'Das Motorrad'; Prospekte: DB 202, Norma-Luxus, Elastic; Radmarkt: 12/57 14,15/60; Vespa-Tip 20,21,22/58; 31/60 Tel.: 06432/7245

Sonstiges

Fahrradzubehör + Teile (ca. 40 Fel-

gen, 20 Gepäckträger, Bremsen, Tretlager, Lenker, Fahrraddecken, Schutzblechstreben, Kettenräder und Ritzel usw.), VB 550 DM, Tel.: 05702/9422 werktags von 7.00 bis 18.00 Uhr

Suche Fahrradhilfsmotore aus den 40er und 50er Jahren, Deutsche Fabrikate, Tel.: 0511/784396

Suche BOSCH-Schwungmagnet, Bj.49-52, Typ: MZ/UN 1/110 R1, Tankrestaurationen m. Eigenfabrikat: Innenversiegelung 3 fach f. moderne Benzine geeignet. Rennerprobt. Tel.: 0511/405 405 Mo-Fr. 12-13 od. 17-18 Uhr.

NSU Motzke
Ersatzteile
(Liste 3.-DM)
Peter Motzke, Tel. 06656/8605
6405 Büchenberg/Fulda
Restaurieren Sie NSU-Motorräder?
Von uns bekommen Sie Teile!
Original, Nachbau oder gebraucht.
Wir helfen Ihnen mit Fachliteratur und technischen Auskünften.
Vergaser und alle Ersatzteile
Da wir keine festen Öffnungszeiten haben, bitten wir um Voranmeldung

SOS
.....
Kurs Menschen retten!



.....heißt es für unsere Rettungsmänner. Bei jedem Wetter, zu jeder Zeit. Die DGzRS wird nur von freiwilligen - steuerabzugsfähigen - Zuwendungen, ohne jegliche staatlich-öffentliche Zuschüsse, getragen. Auch durch Ihre Spende - beispielsweise ins Sammeltschiffchen.
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)
Postfach 10 63 40, 2800 Bremen 1, Postgiro Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200
Wir danken für die gespendete Anzeige.

Sonstiges

Werkstattgemeinschaft: FFM-HG. Neu in Oberursel, suche schnell Unterstell- und Bastelmöglichkeit in privater Werkstatt-G. (NSU-Max). Adr.: M. Giersiepen, Altkönigstr. 15, 6370 Oberursel/Ts.

Der König-Erl von Johann Wolfgang von Bastert
Wer rattert so spät durch Nacht und Wind,
es ist der Vater mit seinem Kind.
Der Vater Karl mit dem Sohne Fritz,
auf DKW 300 mit Soziussitz.
Mein Sohn, was birgst Dein Gesicht Du so bang?
Siehst Du nicht den Bahnübergang,
den unbewachten in nebeliger Ferne?
Mein Sohn, mein Sohn, ich habe eine BOSCH-Laterne!
Mein Vater, mein Vater, nun halt' dich dazu,
dahinten kommt einer auf NSU!
Mein Sohn, mein Sohn, das erklär ich Dir später,
die hat nur 250 Kubikzentimeter!
Mein Vater, mein Vater und dort ein anderer,
ich seh'es genau auf einer Wanderer!
Mein Sohn, mein Sohn, sei nicht so gehässig,
wir sind bei weitem mehr PSig!
Mein Vater, mein Vater, ich hör schon ihr johlen,
bald wird uns die Wanderer überholen!
Dem Vater grauset, er gibt mehr Gas,
so rast das Unheil durch die Nacht.
Er erreicht als erstes das Gasthaus am Meer,
aber der Soziussitz hinter ihm war leer.

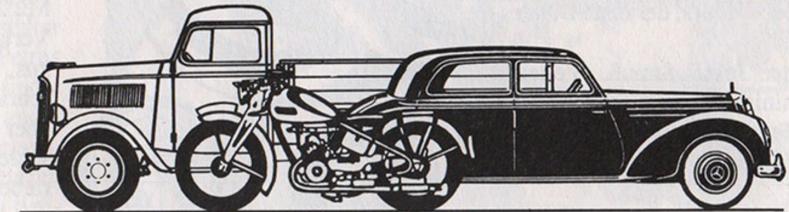
Veteranenmotorrad, bis Bj. 60, 4-takter, mögl. Italiener, Gespann, Rennmaschine, Tel.: 04269/56 62

Suche Teile für Vor- und Nachkriegs-Fahrradmotoren u.a. Grätzin Vergaser Kc 12, Lohmann-Mischer, Tanks für Fahrradmotoren. Tel.:

04298/31952 abends

Royal Enfield Prospekte sucht Werner Piel, Steinhauser Str.27, 4030 Ratingen 8, Tel.: 02102/50892

GUMMIKUH-Leser wissen mehr



VI. Internationales Oldtimertreffen Rendsburg

Nordmarkplatz

Sonntag, 3. Sept. 1989, 10-17 Uhr

- | | | |
|--------------|---------------|--------------|
| • Autos | • Feuerwehren | • Lastwagen |
| • Traktoren | • Omnibusse | • Maschinen |
| • Motorräder | • Traktoren | • Teilemarkt |

I. Norddeutsche Oldtimerbörse

Samstag, 2. Sept. 1989, 10-17 Uhr

An- und Verkauf/Tausch (privat und gewerblich)
Zugelassen sind Fahrzeuge bis Bj.1970 p.Fahrzeug 10.-

Sa. und So. Teilemarkt (10.- DM p. Meter)

Veranstalter:
Oldtimerfreunde Jübek e.V.
Süderstraße 36 · 2383 Jübek

Auf ein Neues:

- 1.) Was heißt "OMK"?
 - a) Organisation der Motorrad- und Kraftfahrzeugindustrie
 - b) Oberste Motorsport Kommission
 - c) Offenbacher Motorenkonstruktionsgesellschaft

 - 2.) Wer war der "Mann mit der Pauke", während des "Wirtschaftswunders"?
 - a) Theodor Heuss, der erste Bundespräsident
 - b) Franz Josef Strauß, Verteidigungsminister Anfang der 60er Jahre
 - c) Wolfgang Neuss, Kabarettist und Schauspieler

 - 3.) Wer lieferte in den 50er Jahren die elektrische Ausrüstung für Motorräder?
 - a) BOSCH
 - b) HELLA
 - c) NORIS

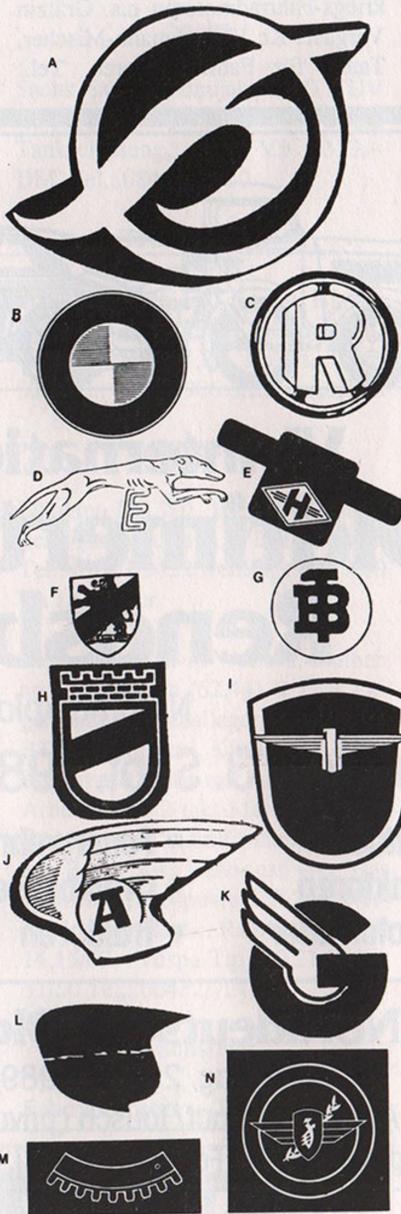
 - 4.) Die Firma Triumph, Deutschland, produzierte Motorräder (BDG, Boss...). Wo hatte sie ihren Firmensitz?
 - a) Bielefeld
 - b) München
 - c) Nürnberg

 - 5.) Der Victoria Einbaumotor FM 38 ist ein
 - a) Fahrradhilfsmotor mit 38,5 ccm
 - b) ein 2 Zylinder-V-Motorradmotor
 - c) ein Stamo für Rasenmäher, Notstromaggregate etc.

 - 6.) Der Fahrradhilfsmotor der Lohmann-Werke, Bielefeld, konnte mit welchem Treibstoff betrieben werden?
 - a) Benzin
 - b) Diesel
 - c) Gasöl
 - d) Kerosin
 - e) Petroleum

 - 7.) Luigi Colani ist
 - a) Designer
 - b) Werksrennfahrer
 - c) Aeronaut
- Auflösung in Heft 4/89**

Lösung aus Heft 2/1989
"Welches Logo gehört zu welcher Firma?"



- | | |
|---------------|-------------|
| A = Hoffmann | H = Rixe |
| B = BMW | I = Adler |
| C = Rabeneick | J = Ardie |
| D = Express | K = Göricke |
| E = Hercules | L = NSU |
| F = Tornax | M = Magura |
| G = Bismarck | N = Zündapp |

NSU-MAX richtig angefaßt

von Ernst Leverkus
Gott sei Dank bemühen sich seit ein paar Jahren einige Verlage um die Wiederauflage alter Standardwerke. Besonders begrüßenswert ist dabei die Preisgestaltung, die häufig nicht im Vordergrund steht, da kaum ein Verlagshaus bei diesen Mini-Auflagen sich eine "Goldene Nase" verdienen kann.
Mit 24 DM ist man beim Motorbuch Verlag, Stuttgart, dabei. Ernst Leverkus, besser als "Klacks" bekannt, schrieb dieses Buch im A 5-Format über die Max. 15 Seiten Test und Beschreibung, 35 Seiten über Schlosserarbeiten am 250er Max-Motor mit der Ultramax-Ventilsteuierung, 14 Seiten über die Kunst des Fahrens (Klacks allseitsbekannter Kuppelungsfinger lebt wieder auf), 10 Seiten über den Sport (Renn-, Straßensportmaschinen und die Geländemaxen), 4 Seiten über die Kontrolle des Fahrwerks, technische Daten satt und ein paar wichtige Details mehr sind damals, es handelt sich ja um ein "Reprint" von 1959, zusammen getragen worden. Natürlich stammen viele Fakten aus der Motorrad, aus der NSU Reparaturanleitung und aus anderen Werken, aber gemischt mit den reichlichen Erfahrungen, die Klacks ja damals schon hatte, ergeben sie erst dieses lesenswerte Buch. Mit, ich schätze, drei Fotos im Durchschnitt pro Seite bleibt dem Max-Besitzer nichts verborgen. Reparaturen an der Maschine erfordern nach wie vor handwerkliches Geschick, werden allerdings durch die Abbildungen und die Detailversessenheit leichter durchführbar. Die fahrerischen Tips sind 30 Jahre alt, haben an Aktualität garantiert nichts verloren: "Ein Sturz ist eine Schande! ... wenn wenigstens einer der Beteiligten nicht gepennt hätte...". Erholsame Klacks-Sprache! Eine Warnung wurde vergessen: "Mit dem Lesen des Buches nicht vor wichtigen Terminen beginnen, sie werden versäumt!" **NSU-Max richtig angefaßt von Klacks, ISBN 3-613-01109-3 pk**

GUMMIKH 1989

Bike British

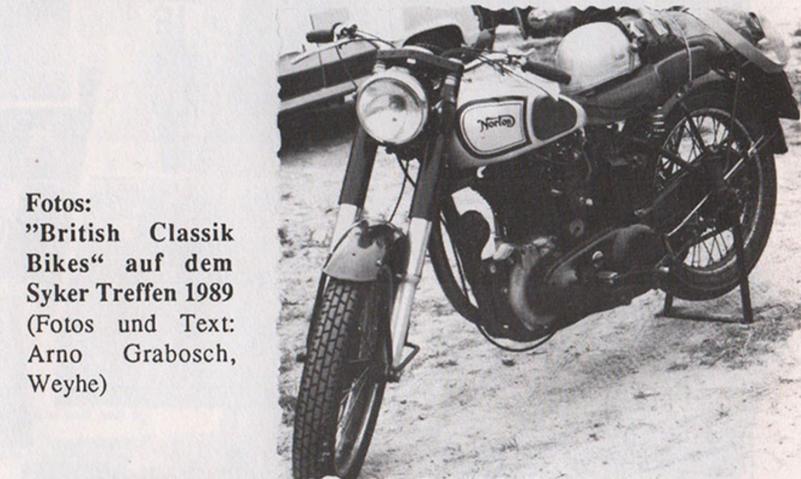
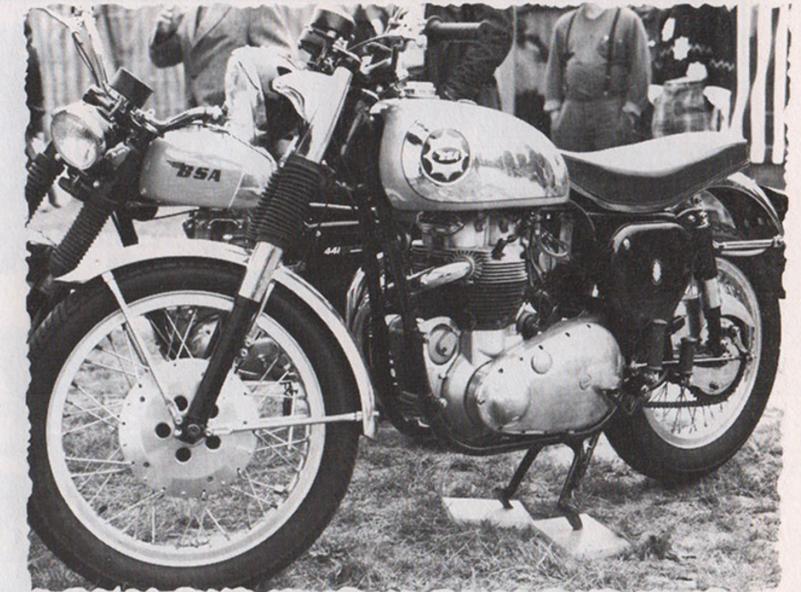
ag: Typisches UK- Wetter begleitete das 9. Engländertreffen am Sonnabend, den 15. Juli, in Syke-Osterholz. Daß trotz der bedrückenden Witterung noch 88 weithergereiste Besitzer britischer Cycles der Einladung folgten, lag an der vorherrschenden Meinung, daß es kein schlechtes Wetter, sondern nur schlechte Kleidung gibt. Aber in dieser Hinsicht haben die Veranstalter schon immer Pech gehabt. Um Petrus ein Schnippchen zu schlagen, findet das Meeting jedes Jahr in einem anderen Monat statt. Doch wie verhext, verwandelt sich das in den Vortagen herrschende Superwetter in ein typisches norddeutsches Tief mit Böen. Witzig waren die Hinweisschilder, die einen zum Treffen loteten. Sie waren in Englisch abgefaßt. Da haben sich manche Wochenendausflügler gewundert.

Auf dem Treffen fiel das seit Jahren obligatorische "Kurbelwellen-Weitwerfen" leider aus, da kein Teilnehmer seinen Motor soweit zerlegen mußte. Als Ersatzspiel wurde eine 25 Meter lange und nur 70 cm breite Strecke ausgesteckt, in der man das Langsamfahren üben konnte. Ohne den Fuß auf die Erde zu setzen, gelang es dem Sieger einen Warengutschein über 250 DM der Triumph-Importeure Lohrig & Kölle zu ergattern. Das älteste Moped war eine blitzsaubere 350er Triumph von 1934.

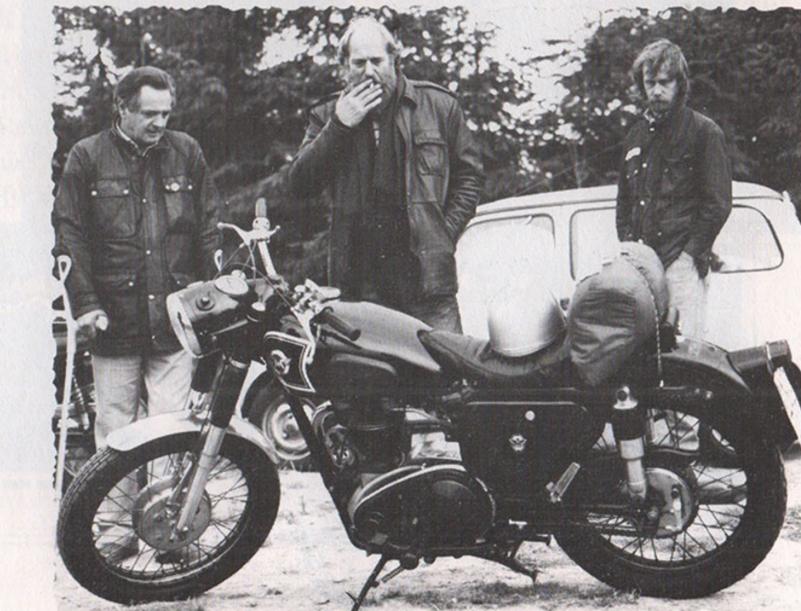
Die bekannte Rockgruppe "Born to Rock" sorgte am abend für die musikalische Begleitung der Benzingsprache, an denen auch FahrerInnen von "Zonenharleys" und "Japan....." teilnahmen. Zufrieden über die neuen Ersatzteilquellen, die in den Gesprächen genannt wurden, zufrieden über die neuen Bekanntschaften und über die vielen Tips zur relativ problemlosen Fortbewegung mit einem Engländer gingen die Teilnehmer gegen drei Uhr in die Zelte.

Am Sonntag herrschte unter den 150 Mitstreitern Aufbruchstimmung. Als man sich verabschiedete, war eines sicher: "See you next year!"

GUMMIKH 1989



Fotos: "British Classic Bikes" auf dem Syker Treffen 1989 (Fotos und Text: Arno Grabosch, Weyhe)



Ich weiß nicht,
was Du für eine Maschine fährst.
Ich weiß nicht,
was Du für ein Moped restaurierst.
Ich weiß nicht,
welche Marke Du gut findest.

Aber eines weiß ich,
das nebenstehende Poster ist super
und Du erhältst es als Prämie

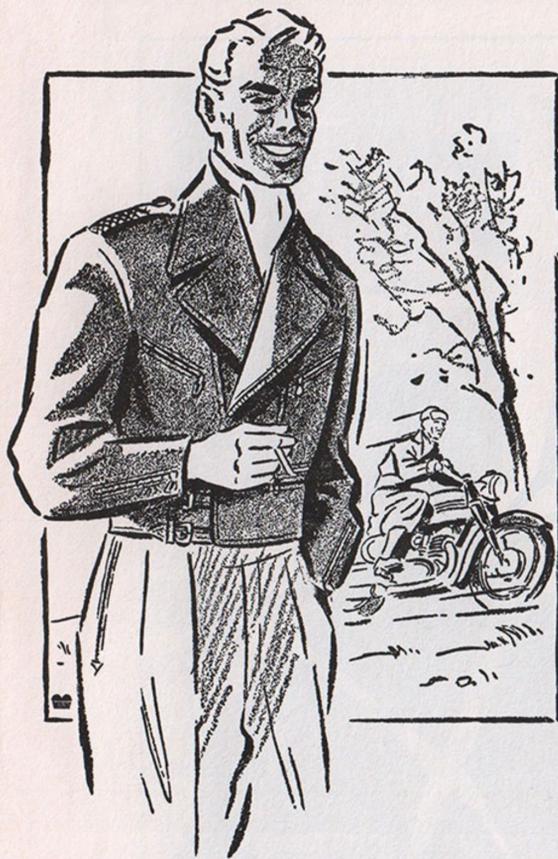


Einfach eine flotte Ansichtskarte an den GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57 in der alten und freien Hansestadt Bremen (Postleitzahl 28), schicken und die zwei Adressen (wo soll was hin) nicht vergessen. An die eine liefern wir die Rechnung und nach Zahlung derselben, zwölf Ausgaben der GUMMIKUH. An die andere expediert unser Versandmann das DIN A2-Poster mit den vielen historischen Motorradfotos. Alles klar!

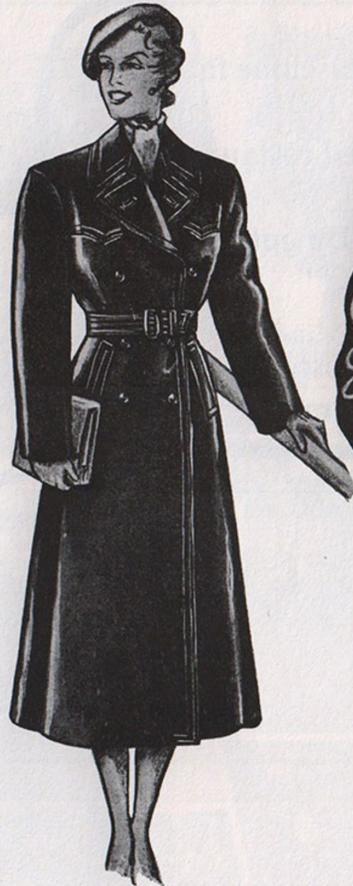
Kleiner gedruckt: Das Abo kostet 49,90 DM (Ausland 59 DM/Luftpost 79 DM). Aus rechtlichen Gründen darf der Abonnent und der Empfänger der Prämie nicht identisch sein.

Action





Sportmodell Baden Baden 1957
Abgesteppter, im Rücken angearbeiteter und verstärkter Nierenschutz, außenliegend. Velvetonfütterung, wattierte und gesteppte Ellenbogen und Schultern. In Rindsleder



Damen-Ledermantel Modell Wiesbaden 1955
Sportliche Wickelform mit Rundgurt ohne Knöpfe. Modische Farben für die Saison 57: graphitgrau, farngrün, Lagoblau und braun



Sportjacke Modell Nürburg 1951
Durchgehender, seitlicher Reißverschluss, offen und geschlossen zu tragen, Platten- und Reißverschlusstaschen mit Ringgurt, Velvetonfutter, dazu Haube Modell Rosemeyer mit Kinnriemen, ohne Nackenschutz

Ka-Ja Tacho-Dienst

Wir bieten Ihnen 35 Jahre Erfahrung

Reparatur und Restauration aller Instrumente, in- und ausl. Fabrikate, mech. u. elektr. Nachbau von Instrumenten; Zifferblätter Tachoumbau MPH in km, "Drehzahlmesser elektr. BMW R 27, Bj.66"

☎ (0 91 34) 3 68 Abt. „Oldtimer“
Industriestraße 4 · 8524 Neunkirchen

Vorschau:

Heft 4/1989

Erscheinungstermin 15. September

Das Schwerpunktthema dreht sich um die schnellen ADLER Maschinen aus Frankfurt am Main. Sie gehörten zu den schnellsten Serienmaschinen, die die junge Bundesrepublik zu bieten hatte.

Wir hoffen, daß uns noch rechtzeitig ein Artikel über eine italienische Bianchi erreicht. Auch dürfte Ende August unser Engländer-Spezialist

Velocette

Venom Clubman II

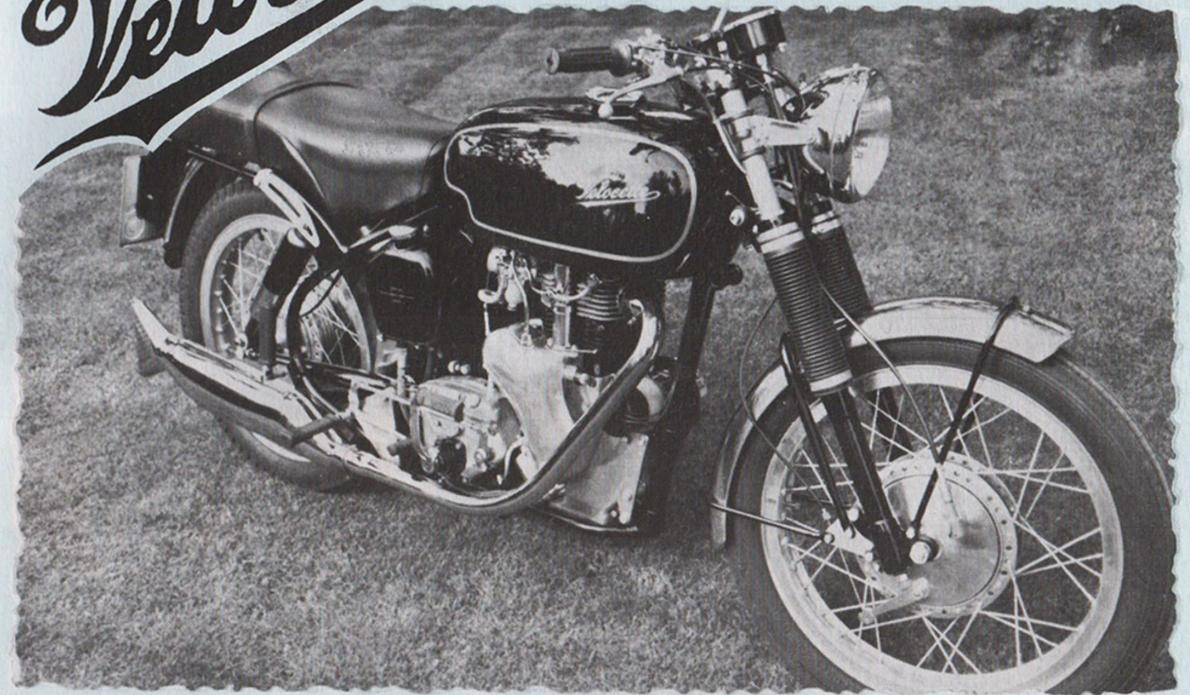
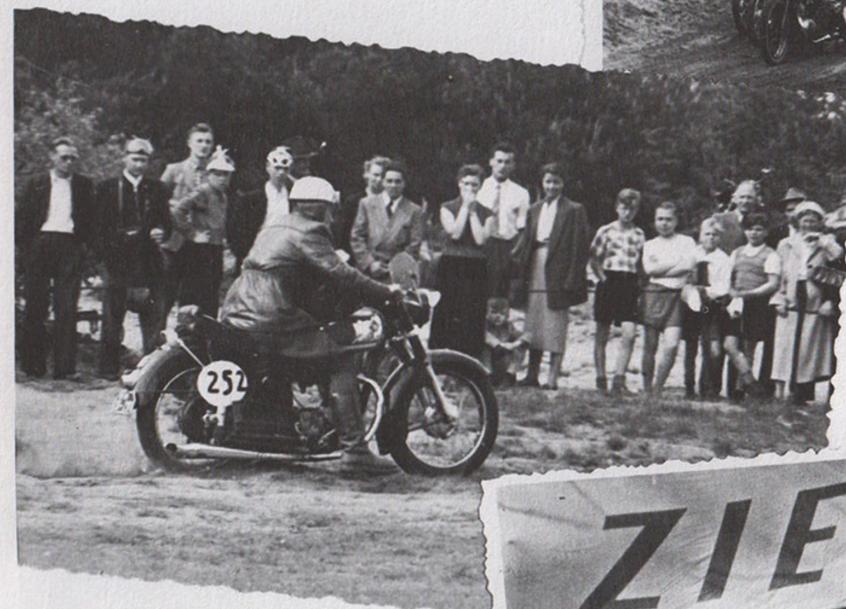


Foto und Maschine: Cord Warneke, Bremen

Motor	Velocette	auf Wunsch Duplex	
Zylinderzahl	1 Zylinder (Viertakt)	Bremse hinten	Vollnabe, Fuß/Gestänge
Bohrung x Hub	86 x 86 mm		
Hubraum	499,5 ccm	Allgemeine Daten	
Leistung	38 BHP bei 6200 U/min	Radstand	1365 mm
Drehmoment		Gesamtlänge	2130 mm
Verdichtung	1 : 8,75	Gesamtbreite	700 mm
Vergaser	Amal Concentric	Felgen	WM 2 x 19
Spülung	--	Leergewicht	174 kg
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Gesamtgewicht	ca. 320 kg
Schmierung	Trockensumpf	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	144 km/h
Batterie	6 V	Verbrauch	5,5 l/100 km
Lichtmaschine	60 W	Kraftstofftankinhalt	19,1 l
		Fahrbereich	350 km
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterrad über Rollenkette mit offenem Kettenschutz	Marktdaten	
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad	Bauzeit	ab 30.12.1966 bis 1970
Getriebe	4 Gang	Stückzahl	440
Schaltung	Fußschaltung	Vormodell	Venom
Übersetzungen	1,89 - 1,44 - 1,09 - 1 : 1	Nachfolgemodell	--
Fahrwerk	Rohrrahmen	Hersteller	Velocette Ltd.
Vorderradgabel	Tele mit Dämpfung/Lenkungsdämpfer		Hall Green Works
Hinterradfederung	Längsschwinge mit Öldämpfern		York Road, Hall Green
Bremse vorn	Vollnabe, Hand/Seilzug		UK - Birmingham 28



GUMMIKH 1989



GUMMIKH 1989

