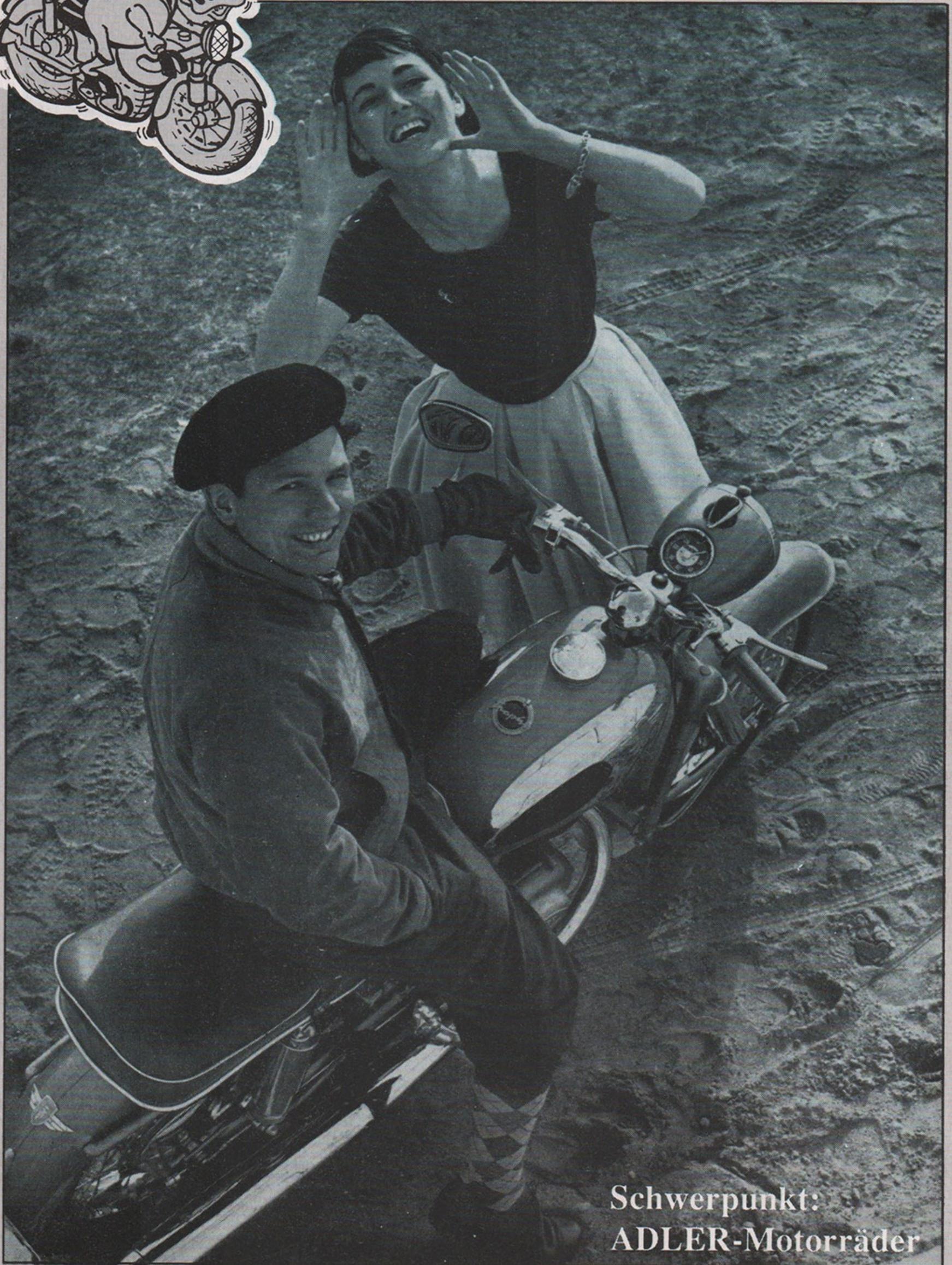


Fachzeitschrift über Motorräder der 50er und 60er Jahre

GUMMIKUH



Schwerpunkt:
ADLER-Motorräder

Ausgabe Nr. 4 – 15. September 1989 – ISSN 0936-921X – DM 4,90 – Österreich öS 40 – Schweiz sfr 5,00

Titel:
 Zündapp Trophy 85
 (Zündapp-Pressdienst)
 Inhalt 86
 Impressum 86
 Hausmitteilung 87

Schwerpunkt:
 ADLER-Motorräder 88
 M 100 89
 M 125 89
 M 200 90
 M 250 S 90
 MB 250 91
 MB 250 S 92
 Der letzte Adler 93

Wußten Sie schon ...
 BMW Dichtungen 94
 Zündschlüssel div. 94
 Schrauben 95
Termine & Treffen 97
Das Geschäft (342) 97

Wußten Sie schon ...
 Vergaser Teil IV. 98

Großfoto:
 Horex Hochzeit 100/101
 (Archiv Pecena/Vielen Dank)

Wußten Sie schon ...
 Elektronische Zündung für
 Oldies 102

Anzeigen 104

Literatur:
 Zeitschrift "Motalia" 107
 Klacks: Die tollen Motorräder
 der 50er Jahre 107
 Rätsel 108
 Lösung aus Heft 3/89 108
 Helm Spende für Afrika .. 108
 Adler-Treffen 109
 Abo-Prämie 110
 Motorrad-Mode 57 112

Typenkunde:
 HOREX Regina 350 113
Aus dem Fotoalbum 114
Rücktitel 116
 Orientierungsfahrt Delmen-
 horst 1953 (Sektion Stenum)

1939 waren 80 km/std.
 als Reisegeschwindigkeit ein schöner
 Zahn für eine leistungsfähige 250er.
 Wenn sie gut in Ordnung war, lief
 sie in der Spitze vielleicht 95 und
 mit dem Wind auch 100, aber auch
 mit der damals besten Federung
 mußte man auf Kopfsteinpflaster
 und schlechten Straßen den Gasgriff
 und schlechten Straßen den Gasgriff
 reichlich weit zudrehen. Und wenn
 man die Maschine jagte, dachte man
 immerhin mit einigen Sorgen an
 Lager und Kolben.

Seitdem ist viel geschehen!
1954 sind 116 km/std.
 nicht wie damals nur erreichbar mit
 sportlichen 350ern und 500ern!, son-
 dern eine serienmäßige 250er wie
 die ADLER MB 250 schafft diese
 Spitzengeschwindigkeit bei aufrecht-
 sitzendem Fahrer ebenfalls. Vollgas
 macht keine Sorgen mehr, denn die
 niedrige mittlere Kolbengeschwin-
 digkeit des Zweitakt-Twin von nur
 etwa 10 m/sek. und die relativ ge-
 ringe Umdrehungszahl auch bei Voll-
 last machen diese Maschine denk-
 bar unempfindlich.

In 10 Sek. von 0 auf 80 km/std.
 damit hat die ADLER MB 250 eine
 ... eine 500er! Eine

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. für Abonnenten, am 17.
 für den freien Verkauf, am Monatsende
 Belegexemplare

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

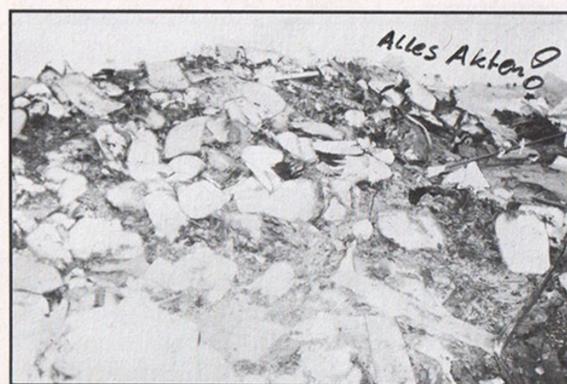
Anzeigenschluß:
 Gestaltete Anzeigen: Jeweils am 30. des
 Vormonats
 Fließsatzanzeigen: Jeweils am 5. des
 Monats

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 Baues, Bremen
 Peter Kurze, Bremen
 Susanne Schönholz, Bremen

**Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
 vorheriger Genehmigung gegen Beleg-
 exemplar. Technische Tips, Ratschlä-
 ge etc. ohne Gewähr**



**Schade, daß ich mich für
 Motorräder und nicht für
 Eisenbahnen interessie-
 re.**

Ich brachte ein paar
 Motorradteile zum Sand-
 strahlen und trieb mich
 auf dem alten, verschla-
 fenen und romantischen
 Industriegrundstück der
 früheren Hansa Waggonbau
 Werke herum. Die Tür zu
 einem alten Spitzbunker
 stand offen. Mit der
 schwachen Taschenlampe
 aus meinem Wagen und der
 Automatik-Kamera bewaff-
 net, zog ich neugierig
 in die völlige Dunkel-
 heit. Erst stolperte ich
 über alte Farbeimer, bis
 sich meine Augen an das
 magere Licht meiner
 Funzel gewöhnt hatten.
 Vorsichtig tastete ich
 mich die Wendeltreppe
 hoch. Überall lagen noch
 gut erhaltene Beschläge
 von den Griffen der
 Straßen- und Eisenbahnen
 herum. Es schien sich um
 Messing zu handeln. Eine
 Fundgrube für Metallver-
 werter. Ein Vogel, eine
 Fledermaus oder ein
 schrecklicher Geist flog
 laut zischend und mit
 viel Wind an meiner Nase
 vorbei. Die Knie wurden
 weich und weicher. Der
 Abstieg ging so leichter

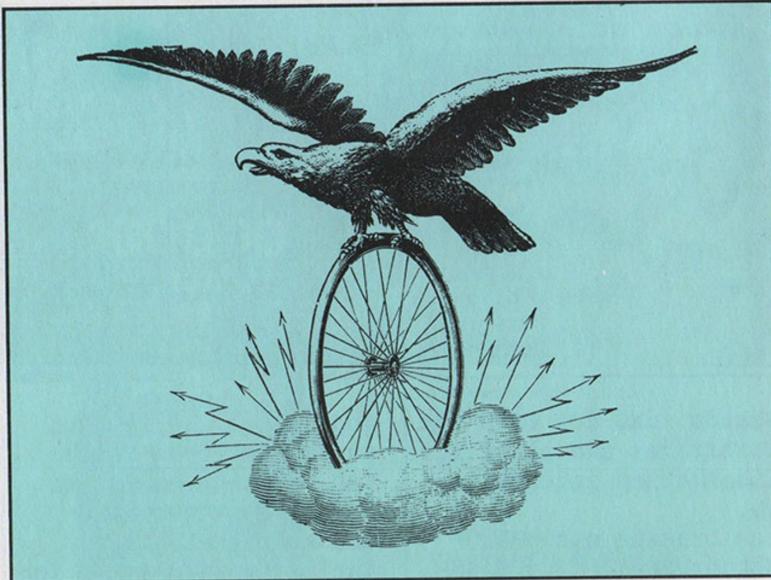
von statten. Allen Mut
 zusammennehmend begab
 ich mich in den Keller.
 Vorbei an alten hand-
 und kurbelbetätigten
 Entlüftern erreichte ich
 wohlbehalten den tiefen,
 tiefen Grund des Bunkers
 (der liegt mindestens 3
 Meter tief!!). Und hier
 fand ich etwas, das mich
 meine Angst vergessen
 ließ und eigentlich die
 Erfüllung eines Traumes
 war. Ein Berg alter
 Akten, teilweise angeko-
 kelt, das Meiste aber
 lesbar und in einem
 brauchbaren Zustand.
 Technische Zeichnungen,
 Produktionskarteien,
 Kalkulationen, Korre-
 spondenzen an jeden und
 von jedem, Aktennotizen,
 Werbematerial und und
 und. Mit so einem riesigen
 Archiv voller Origina-
 le könnte ich die
GummikuH jahrelang wahn-
 sinnig interessant ges-
 talten.
 Jetzt kommt aber der
 Haken an der Sache. Die
 gefundenen Akten sind
 das ehemalige Archiv,
 nicht eines Motorradwer-
 kes, sondern, wie kann
 es anders sein, der
 Firma Hansa Waggonbau,
 die während der Wirt-
 schaftswunderzeit Wag-

gons für die Bundesbahn
 baute. Also Eisenbahn-
 fans: Klärt die Eigen-
 tumsverhältnisse, denn
 das sofortige Ausräumen
 sichert zwar den gesam-
 ten, wichtigen Bestand,
 soll aber ja verboten
 sein.
 Für die Geschichts-
 schreibung spielen nicht
 nur irgendwelche unsin-
 nigen Kriege eine Rolle,
 sondern das gesamte
 Umfeld des Menschen.
 Technik- und Unterneh-
 mensgeschichte sind die
 Stichworte, die auch die
GummikuH berücksichtigen
 will. Motorradgeschichte
 ist also auch der aufge-
 zeichnete Lebensweg der
 Fabriken mit ihren Men-
 schen. Ein umfassendes
 Bild einer Marke ent-
 steht, wenn neben den
 Motorrädern und den
 bunten Werbeprospekten,
 Erzählungen ehemaliger
 Werksangehöriger no-
 tiert, wenn Briefe,
 Bilanzen und Fabrikfotos
 nicht mehr auf dem Müll
 landen, sondern gesam-
 melt und später einmal
 ausgewertet werden.
 Also seid im histori-
 schen Sinne umwelt-
 freundlich, werft nichts
 weg.
 pk, Sept. 89

Gestatten: "Vormals Heinrich Kleyer"

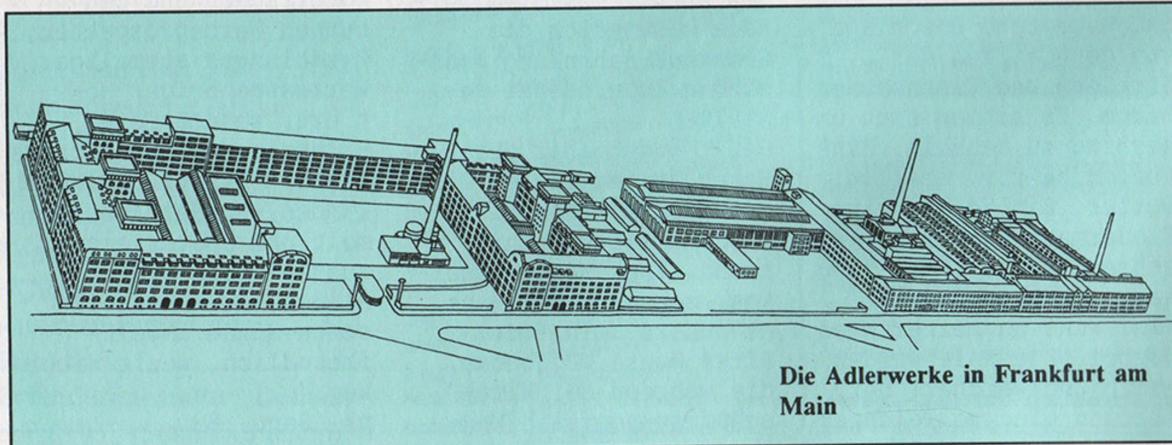
Das Gute an der ADLER-Story ist, daß diese Firma heute noch erfolgreich existiert. Das Schlechte: Sie baut keine Motorräder mehr.

Angefangen hatte alles mit dem ziemlich fixen Heinrich, der in den 70er Jahren des vorherigen Jahrhunderts in Amerika und, was damals nicht selbstverständlich, auch nach Deutschland zurückgekommen war. Mit der mitgebrachten Idee, die Main-Frankfurter auf das Fahrrad, sprich Veloziped, zu setzen, eröffnete er 1880 einen Fahrrad- und Maschinenladen. Das Geschäft lief erfolgreich und er stieg 1886 in die Produktion von Zweirädern ein. Steigende Umsätze veranlaßten ihn, das Geld in die Modernisierung und Vergrößerung der Fertigungsanlagen zu stecken. Der neuen Größe entsprechend wandelte er seine Firma in eine Aktiengesellschaft um (1895). Der "Adler" wurde zum Firmenzeichen. Auf einem Bein konnte man damals wohl auch schon nicht stehen, so daß die "Adlerwerke" vorm. Heinrich Kleyer eine Schreibmaschine neben den bewährten Fahrrädern anboten. Fahrräder mußten motorisiert werden. Ein kurzes Zwischenspiel bescherte dem Reichsdeutschen in seiner Kaiserzeit "ADLER"-Motorräder (1903 bis 1909). Im Zuge der Zeit



mußten Zweiräder zwei Räder mehr erhalten. Vor dem ersten Weltkrieg verlagerte sich, neben der Schreibmaschinenfertigung, die Produktion auf den Automobilbau. Die Autos "Trumpf-Junior" und "Adler-Autobahn" sind Oldie-Freunden heute noch ein Begriff. Aus der Rüstungsproduktion des zweiten Weltkrieges ging Adler ziemlich kaputt wieder hervor. Auf der Hauptversammlung der Aktionäre im März 1950, übrigens die erste seit Juni 1943, gab es denn genaue Zahlen für die Kriegs- und Rüstungszeit: Gewinn 1943 von 370 000 Reichsmark, 1944 betrug der Reingewinn 2,4 Millionen RM. Der zu erwartende Verlust für 45 lag bei 6,3 Mio. Mark. Man mußte mit viel gutem Willen neu anfangen. Man

fertigte wieder Schreibmaschinen, die damals sicherlich genauso begehrt waren wie ein Transportmittel, da jedes größere Geschäft mit Schreibarbeiten eingeleitet und zu Ende gebracht wurde. Das Werk kümmerte sich auch um die Ersatzteilversorgung und Reparatur der durch den Krieg dezimierten Bestände von Adler-PKW. Gemäß Heinrich Kleyers Gedanken nahm man auch den Bau von Fahrrädern wieder auf. Die Zerstörung des Werkes lag bei 80%. Eine ähnliche Quote, eine ähnliche Zahl, offerieren fast alle größeren Fabriken in ihren Hauspostillen für "Zerstörung und Grausamkeit". Doch die wiederaufbauenden Menschen der Adlerwerke traf es schlimmer. Im Frühjahr 1949 wurden die



Die Adlerwerke in Frankfurt am Main

Werkzeugmaschinen für die Herstellung von Motoren und PKW-Teilen demontiert und als Reparationsleistung an die Alliierten ausgeliefert. Vielleicht aus dem Gedanken heraus, dem Werk wieder Werkzeugmaschinen für die PKW-Produktion zu schaffen, gründete man am 16. Dezember 1949 die "Vereinigte Werkzeugmaschinenfabrik AG". Immer noch hatte die Geschäftsleitung den Bau von Autos, wie Daimler-Benz, BMW, Borgward, DKW und andere es ja auch vormachten, im Kopf. Offizielle Stellungnahmen betonten: "Die Fabrikation neuer Kraftfahrzeuge (gemeint sind hier PKW/Verf.) ist deshalb zurückgestellt worden, bis die Aufnahmefähigkeit des in- und ausländischen Marktes auf lange Zeit günstig zu beurteilen und die Beschaffung langfristiger Aufbaugelder ... möglich ist." Zu gut deutsch: Es fehlte der Maschinenpark beziehungsweise das Geld. Und nun kam die Leitung auf ein Top-Idee: Fahrräder und Schreibmaschinen konnte man bauen, so mußte es auch ein Leichtes sein, Motorräder herzustellen, denn die, so rechnete man sich aus, sollten wie die Schreibmaschinen gut unter die Leute zu bringen sein. Im Herbst 1949 wurde die Fabrikation der M 100 aufgenommen. Der bekannte Fachmann Arthur Westrup schrieb dazu: "Als dritte Nachkriegskonstruktion überraschten schließlich die Adlerwerke auf der Messe in Hannover mit einer 100ccm-Maschine, deren Vorderradfederung etwas an die Schwinghebelgabel der NSU-Fox erinnert, nur wird hier durch die Verwendung von Wickelbandfedern ein besonders geschlossener Aufbau und eine progressive Kennung erzielt. Für die Hinterradfederung findet eine Teleskopführung mit Druckfedern ... Verwendung. Der geschlossene Doppelrohrrahmen wurde durch eingehende Dehnungsmessungen im praktischen Fahrbetrieb auf ein Höchstmaß von Gestaltfestigkeit gebracht. Der Motortrieblock ist hier besonders gedrungen ausgebildet, denn der Flachkolben-Zweitak-

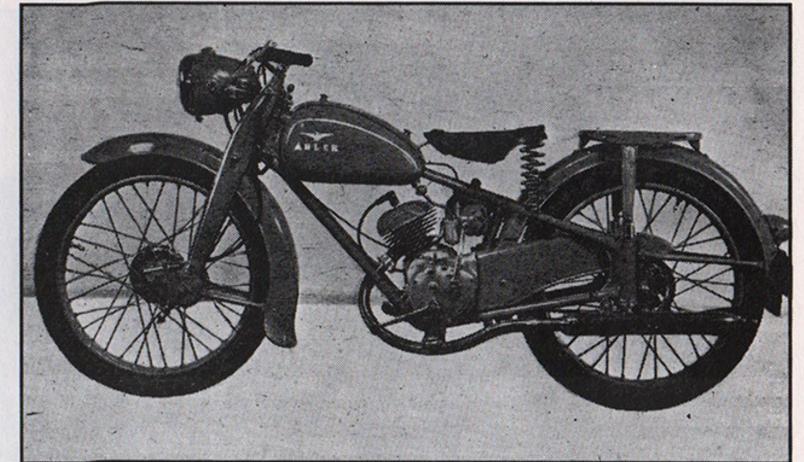
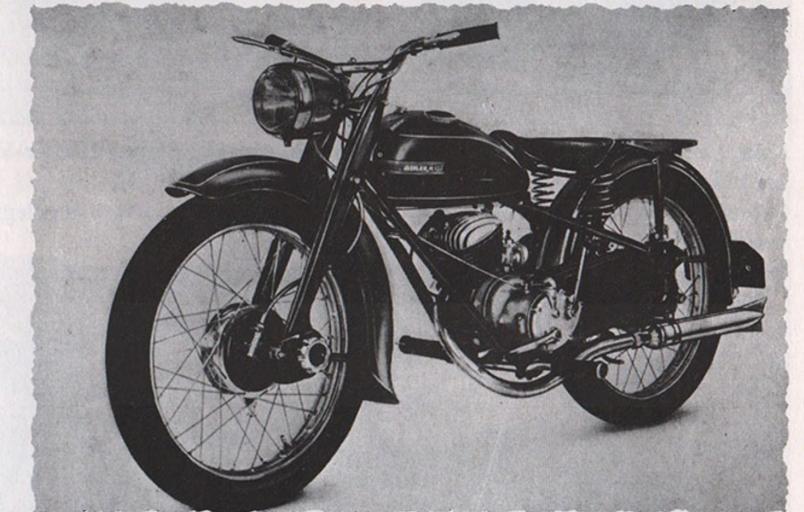


Foto oben: M 100 mit 4,1 PS bei 5200 1/min, Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, Leergewicht 68 kg, Ausführung 1949
Foto unten: M 125 mit 6,8 PS, Höchstgeschwindigkeit knappe 90 km/h, Leergewicht 98 kg



ter und das fußgeschaltete Dreiganggetriebe sind achsial miteinander verblockt. Die Kupplung läuft mit Kurbelwellendrehzahl, und der Abtrieb zum Hinterrad liegt zwischen Motor und Getriebe - eine fortschrittliche Lösung, die die Zugänglichkeit bei Reparaturen nicht behindert und eine größere Freizügigkeit in der Unterbringung des Motors im Rahmen zuläßt. Die M 100 mußte sich mit den Neukonstruktionen NSU-Fox und Imme messen. Die Imme war allerdings wohl aufgrund ihrer futuristischen Konstruktionsmerkmale kein kommerzieller Erfolg. 1951 gelang es Adler für die 100er auch ausländische Märkte zu er-

schließen. Die günstigeren Stückkosten durch den höheren Ausstoß gab in Form von Preissenkungen an den Verbraucher weiter. Die "Schwarze Adler" kostete 845, die "Rote Adler" 875 DM. Ebenfalls 1951 präsentierten ein ganzes Bündel neuer Maschinen: die M 125, M 150 und die zweizylindrige M 200. Die M 125 entstammt aus der M 100. Mit dem geschlossenen Kettenkasten und den Vollnabenbremsen war sie leicht von der ersten Ausführung der M 100 zu unterscheiden. Die M 150 und die 200er waren Neukonstruktionen. Der Kettenkasten saß im Gegensatz zu der kleineren Klasse auf der rechten Seite der Maschine. Der Rahmen war

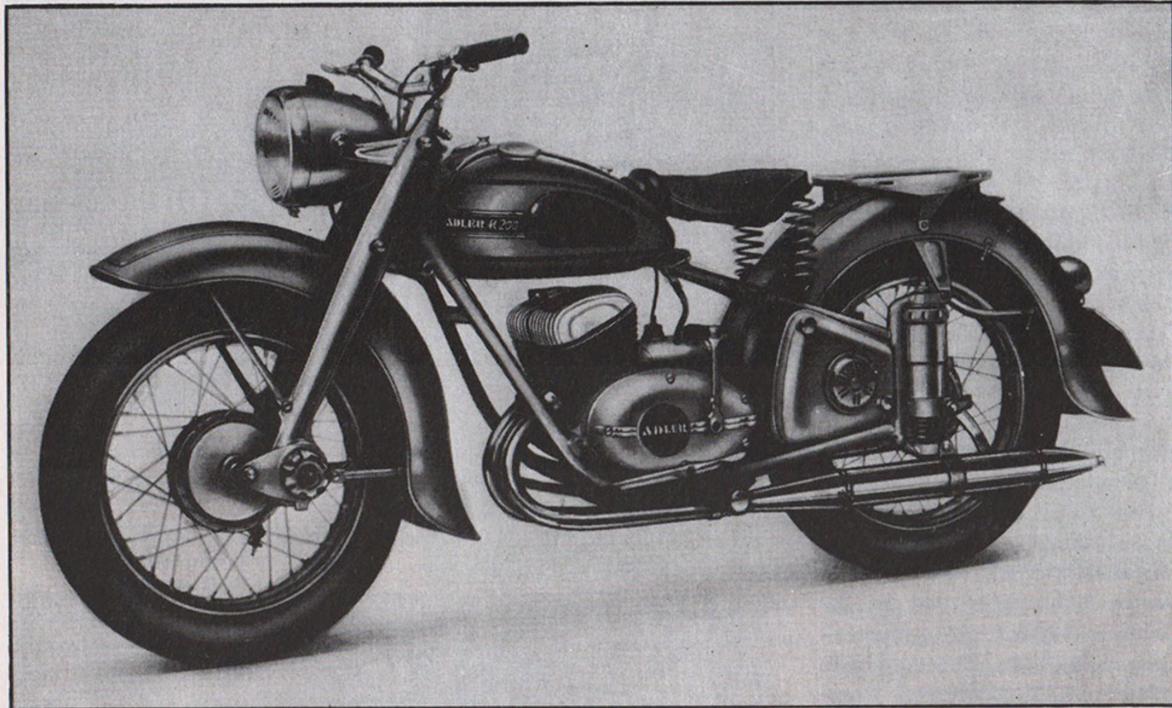
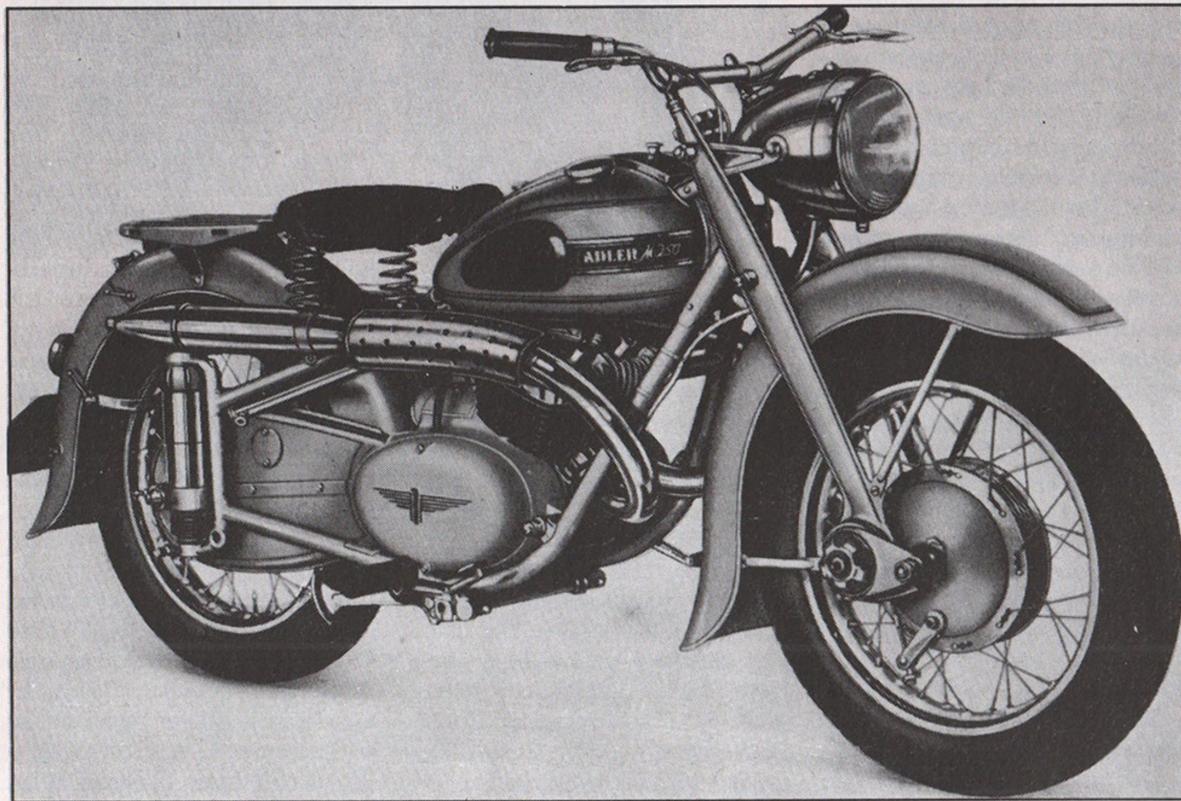


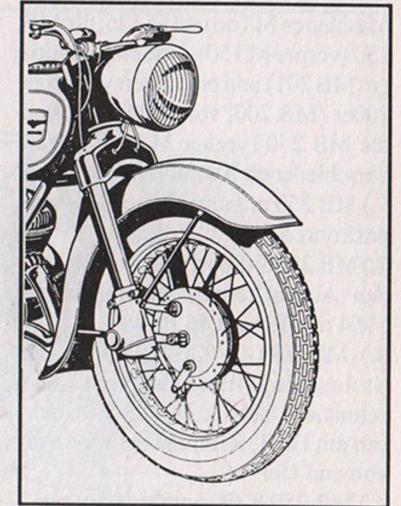
Foto oben: M 200 mit dem eleganten Twin-Motor. 11,4 PS (Amal-Fischer-Vergaser) reichten für etwas über 100 km/h. Leergewicht 135 kg.

Foto unten: M 250, wahrscheinlich in der "S"-Ausführung. Die hochgelegte Auspuffanlage gab es auf Sonderwunsch auch mit dem "zahmen" Motor.



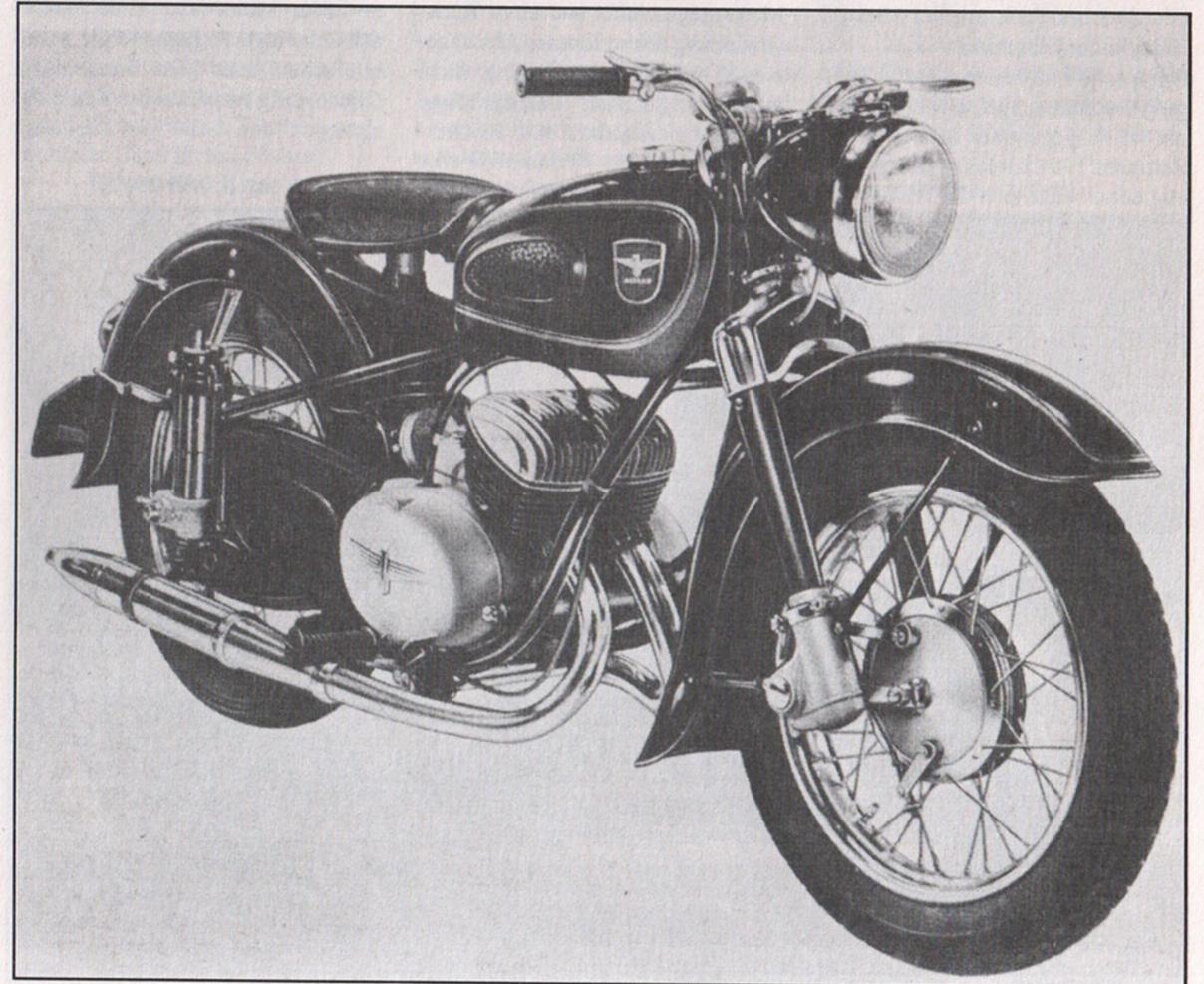
bei beiden Maschinen identisch. Der 150er und der 200er Motor hatten das Getriebe jetzt nicht mehr links direkt neben der Kurbelwelle, sondern dahinter. Die Spritversorgung aller Motoren wurde vorläufig Amal-Vergasern überlassen. Aus der 200er ging 1952 eine 250er mit 16 PS hervor. Gleicher Hub, gleiche Kupplung, gleiches Getriebe (hier lag der Leerlauf interessanterweise unter dem ersten Gang), gleiche Gabel, gleicher Rahmen verdeutlichen das rationelle Baukastenprinzip bei Adler. Die Bremsen mußten entsprechend der höheren Leistung (M 200 = 11,4 PS) verstärkt werden. Den Durchmesser der Bremstrommeln mit eingegossenem Graugußring vergrößerte man auf 180 mm. Auf Wunsch gab es auch eine hochgelegte Auspuffanlage.

Mittlerweile beschäftigte die Frankfurter Fabrik und ihre Werkzeugmaschinenentochter über 5400 Mitarbeiter, davon wohl ca. 20 % in der Motorraddfertigung. Laufend verbesserten die Ingenieure die Maschinen. Das Modelljahr 1954 brachte eine ganze Latte von Neuerungen: Alle Modelle ab 150 ccm erhielten die neue Gabel (Siehe Zeichnung rechts), einen 15 Liter Kraftstofftank, Ansauggeräusch-Dämpfung, Schwingsattel mit zentraler Schraubenfeder in Gleithülse, 60/90 Watt LIMA und weitere Kleinigkeiten im Motor-/Getriebebereich. Aufgrund dieser Verbesserungen stand jetzt ein "B" zur Unterscheidung hinter dem "M" der Typenbezeichnung. Eine hübsche Palette bot man im Oktober 1953 an: Die fast unveränderten



oben: Die neue Ausführung der seitenwagentauglichen Schwinghebelgabel mit Öldämpfung und glänzenden Federungseigenschaften

Foto unten: Die 250er mit der Schraubenfeder-Schwinghebelgabel



Maschinen M 100 und M 125, die MB 150 (vorher M 150), eine einzylindrige (MB 201) und eine zweizylindrige 200er (MB 200, vorher M 200), und die MB 250 (vorher M 250) in vier verschiedenen Ausführungen:

- 1.) MB 250 mit untenliegenden Auspuffrohren
- 2.) MB 250 S (Sport) mit obenliegenden Auspuffrohren und ab Januar 1954 mit 18 statt 16 PS
- 3.) MB 250 G (Geländesport) mit Steinschlaggitter, kürzere und schmalere Schutzbleche, Steckachsen mit Griff, Rennkissen, Sondertacho und Uhr
- 4.) MB 250 R (Rennmaschine) mit 2 Vergasern, Geschwindigkeit knapp 160 km/h

Ab Frühjahr 1954 gab es noch ein Mischmodell, die M 2011. Sie hatte die alte Spiralfedergabel, aber schon den 15 Liter-Tank mit der 10,5 PS Einzylinder-Maschine.

Doch schon im ersten Quartal 1955 ging die Zulassung von Motorrädern um 45 % gegenüber dem gleichen Zeitraum 1954 zurück. Äußerst günstig entwickelte sich der Absatz von

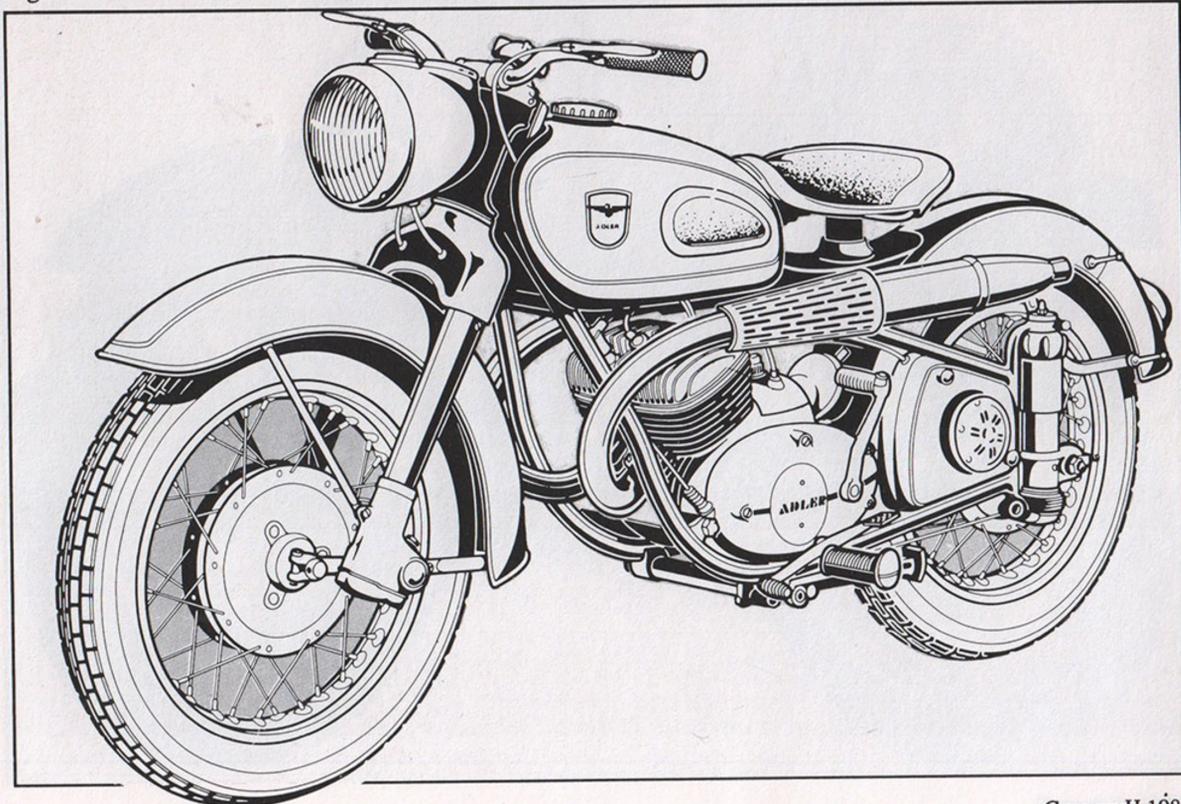
Büromaschinen. Den Absatzrückgang auf dem Zweiradsektor versuchte man durch den Bau eines 100 ccm Rollers aufzufangen. Im Oktober 1955 teilte der Adler Vorstandsvorsitzende Dr. R. A. Fleischer mit, daß "die Gesellschaft in letzter Zeit Ingenieure und Facharbeitskräfte für den Motorradbau gesucht habe, Pläne für Modernisierungen innerhalb des Motorradbaues seien in Arbeit; sie sollen im kommenden Jahre wirksam werden."

Noch 1956, erklärte man den Absatzrückgang der Motorradindustrie mit dem Wetter. Spätestens im Sommer 56 war klar, daß der Markt sich gewandelt hatte. Der Geschäftsbericht 1955 zur Hauptversammlung 56 vermerkt denn auch: "Der bisherige Absatz in Motorrädern läßt erkennen, daß mit einer Wiederbelebung des Motorradgeschäfts und einer Rückgewinnung des verlorenen Absatzgebietes im früheren Umfang nicht mehr zu rechnen ist." Und das führte zur Zusammenarbeit mit Konkurrenzfirmen. Die Triumph-Werke Nürnberg AG, ein Mitwettbewerber

im Bereich Büromaschinen und Motorräder (Triumph BDG, Cornet, Boss), die Nürnberger Hercules-Werke GmbH und die "Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG" bildeten eine Verkaufsgemeinschaft. Man wollte aus den verschiedenen Typen der drei Hersteller ein rundes Programm, mit Rollern, Mopeds und Motorrädern bis 250 ccm, machen. Sicher war, daß Adler die 250er beisteuern sollte. Diese selbstverordnete Typenbegrenzung hätte sicherlich die Produktionskosten gesenkt und ein eventuelles Überleben der Adler Twin möglich gemacht. Doch bevor sich diese Maßnahmen auswirken konnten, kaufte sich im Frühjahr 1957 der bekannte Rundfunkgerätefabrikant Max Grundig bei Triumph ein.

Kurz vorher modernisierte Adler seine 250er Motorräder. Eine Hinterachsschwinge verbesserte die ohnehin schon sehr gute Straßenlage. Gleichzeitig verpaßten die Verkaufsstrategen den MB 250 Modellen

Foto unten: MB 250 S



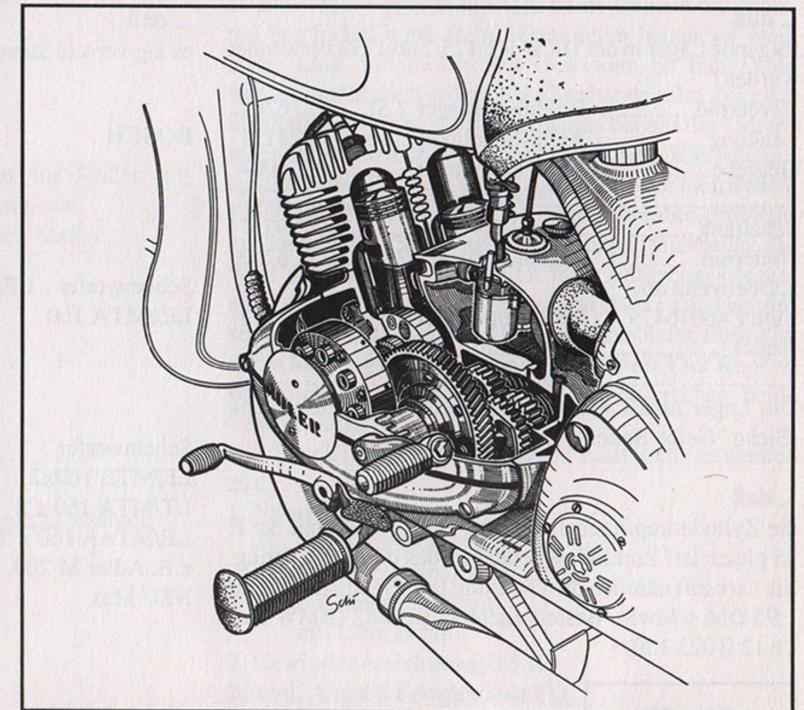
GUMMIKU H 1989

zugkräftigere Namen: Sprinter und Favorit.

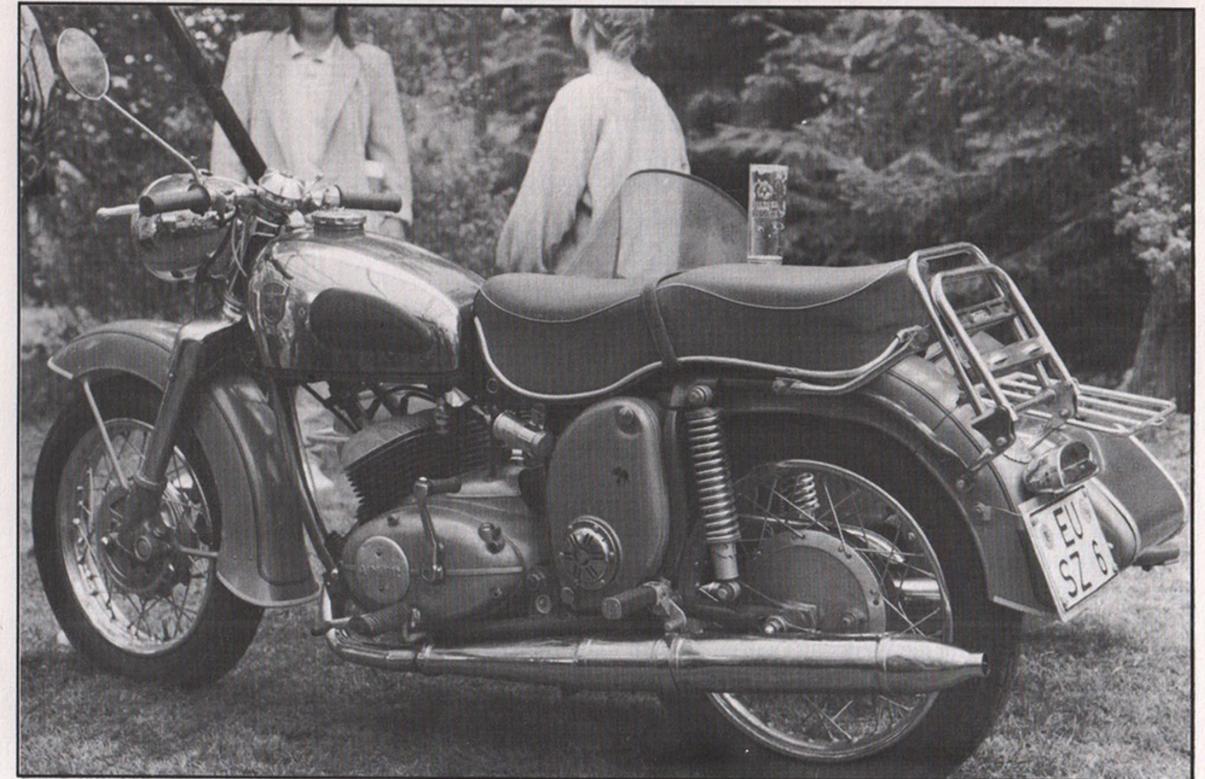
In Nürnberg bei Triumph stellte Grundig die Produktion von Zweirädern zu Gunsten von Büromaschinen ein. Es folgte der zweite Schlag für die Motorradwelt; Im November 1957 übernahm Grundig 26 % des Aktienkapitals der Adlerwerke, die dann in der Saison 1958 nur noch laufende Zweirad-Aufträge abwickelten und sich voll zusammen mit Triumph auf Büromaschinen ausrichteten. Die entstandene Triumph-Adler AG gehört seit 1986 zur italienischen Olivetti-Gruppe. Aktien dieser traditionsreichen Motorradfirmen aus Frankfurt und Nürnberg können Sie heute für knapp 200 DM bei jeder Bank kaufen.

Die Technik der Adler-Motorräder ist ja so interessant, daß wir den Maschinen ein extra Schwerpunktthema einräumen werden. Ames steht mit einem ehemaligen technischen Adler-Mitarbeiter in Kontakt, so daß wir hoffentlich "Technik pur" aus erster Hand bieten können.

Foto unten: Einer der letzten Adler aus dem Hause "Adlerwerke vormals Heinrich Kleyer"



Zeichnung oben: Die Innereien der Adler-Twins. Gut sichtbar ist die Kupplung an der Kurbelwelle. Der Abtrieb erfolgt zum Getriebe über einen laufruhigen, weil schrägverzahnten Radsatz. Üblich war im deutschen Motorradbau eine Kette oder Duplexkette.



GUMMIKU H 1989

... daß folgende Lager in der DKW RT 125/2 ab 1952 verwendet wurden?

- Vorderrad Rillenkugellager 2 St. 6202
- Lenkung Axial-Schrägkugellager .. 074151
- Getriebe Rillenkugellager 6004
- Rillenkugellager 6202
- Schaltung Kugel DIN 5401 5/16"
- Hinterrad Rillenkugellager 2 St. 6202
- Kurbelwelle ab
- Motor 46076479 .. Rillenkugellager 3 St. .. 6204.C3
- Pleuel Fensterkäfig mit 2x12
- Rollen 5 O x 5 lang

Die Lager erhält man in jedem guten Normteileladen (Siehe "Gelbe Seiten")

... daß die Zylinderkopfhaubendichtung aller BMWs seit der R 25 gleich ist? Zumindest behauptet das die Firma Elring. Sie verkauft nämlich die Dichtung laut Preisliste 2.89 für 1,95 DM + MwSt. Bestellnummer: 131.482 (BMW Nr.: 11 12 0 023 150)

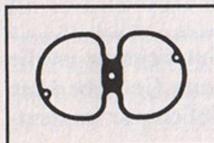


Bild:
BMW
Zylinderkopfhaubendichtung

Wenn wir schon einmal bei der Fa. Elring sind, können wir auch gleich weitermachen:

Motorichtsatz inklusive Wellendichtringe für BMW R 51/3, R 50, R 50/2, R 60, R 60/2, R 67 ab 1951

Bestellnummer: 004.863, Listenpreis 83,60 DM zuzüglich 14 % Mehrwertsteuer

Zylinderkopfdichtung für die gleichen Typen: 3,30 DM + MwSt., Bestellnummer: 018.384

Für die /5er gibt es den Vollsatz, ebenfalls mit Wellendichtringen, zum Listenpreis von 129,60 DM +, Bestellnummer: 016.322 und die Kopfdichtungen auch einzeln zum Preis von 5,40 DM +, Bestellnummer 192.538

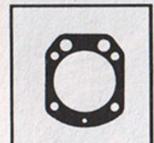


Bild:
BMW
Zylinderkopfdichtung

Elring hat in Europa und somit auch in Deutschland überall Vertretungen. Die Adressen dieser Auslieferungslager erfahren Sie bestimmt bei **Elring Dichtungswerk GmbH, Telefon 0711/58 53-1.**

Ein paar Kleinigkeiten für die Werkstatt kann man gleich mitbestellen. Eine kleine Rolle Dichtpapier "Abil®", z. B. in der Stärke 0,75 mm, leistet bei Dichtungsproblemen Hilfe. Über Flüssigdichtungen, wie das allseitsbekannte "Curil", gibt Ihnen der Händler technische Informationen.

... daß es zig verschiedene Zündschlüssel gab:

BOSCH

Scheinwerfer LE/MA 160, LE//MTA 160

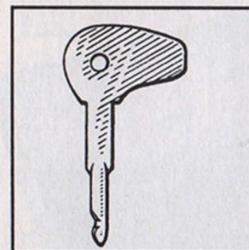
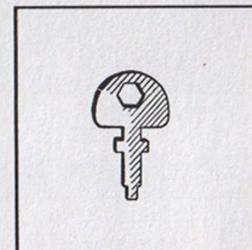
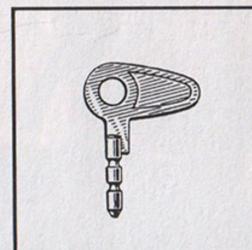
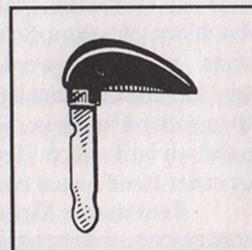
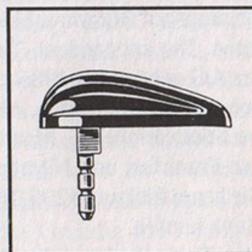
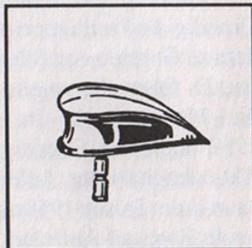
Scheinwerfer LE/MTB 160x2, LT/MTA 160 x 2, LE/MTAR 160 x 2/1 z.B. Adler M 200, M 250 NSU Max

Scheinwerfer LE/MTC 160/2 z.B. NSU Lux, Max ab 55

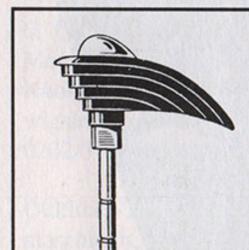
Scheinwerfer LE/MA 160 LE/MTA 160

Scheinwerfer ES 150 und ES 170

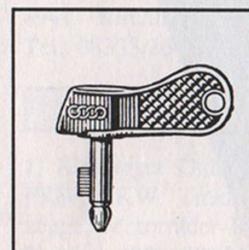
Die Bosch-Bezeichnungen, wie z.B. LE/MTA 160 etc., können wir noch nicht entschlüsseln. Sicherlich werden uns die Bosch-Mannen dabei helfen, wenn wir uns an sie wenden. Auf der nächsten Seite folgen die Schlüsselformen für Hella-, Noris- und Notekzündschlösser und den entsprechenden Motorrad-Typen:



Schaltkästen für Roller mit und ohne Anlasser z. B. Heinkel, Maico



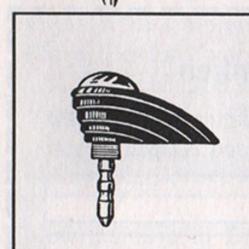
DKW-Einheitszündschloß



DKW RT 125, RT 125W



DKW RT 175 VS, RT 200 VS und RT 250 VS



BMW, DKW RT 200 und RT 250, Horex

was...

es mit den Schrauben auf sich hat? Jeder der nur einmal etwas am Moped reparieren wollte, kam wohl kaum um das Lösen einer Schraube herum. Bei den deutschen Maschinen der 50er und 60er Jahre verwendete man, wie natürlich woanders auch, Schrauben mit Maschinengewinde. Schrauben gehören zu den lösbaren Verbindungen, im Gegensatz zum Schweißen. Schweißnähte gelten

als unlösbare Verbindungen, da beim Trennen das Material beschädigt wird. Beim restaurieren haben wir es in erster Linie mit metrischen Gewinden zu tun. Diese werden ausführlich in der DIN 13 behandelt. Im Zuge der Standardisierung weltweit führte man bei uns die "Metrischen ISO-Gewinde" ein. Diese Schrauben bzw. Muttern weisen geringfügig andere Maße auf, als die metrischen. Trotzdem können Sie alte, metrische Schrauben problemlos durch neue, ISO-metrische ersetzen. Mitstreiter, die Wert auf absolute Originalität ihres Fahrzeuges legen, werden natürlich die alten Schrauben säubern und verzinken, damit der 14-Schlüsselkopf erhalten bleibt. Für sie ist es ein Sakrileg eine moderne Schraube mit 13er Kopf zu verwenden. Wie dem auch sei, wir besprechen beide Gewindearten.

Die Bezeichnung einer Schraube setzt sich zusammen aus:

1. Namen
 - Sechskantschraube
 - Zylinderschraube mit Innensechskant mit Längsschlitz
2. Gewindebezeichnung (M 12)
- 2a evtl. Angabe Feingewinde (1)
3. Länge in mm (80)
4. Norm (DIN 933)
5. Festigkeitsklasse (alt: 8G, neu: 8.8)

Im Ersatzteilkatalog der Motorräder werden im allgemeinen die Schrauben ziemlich genau angegeben.

Zum Beispiel:

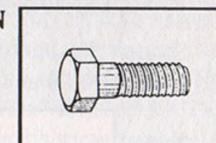
6kt.-Schraube M 8 x 50 DIN 931 - Steuergehäusedeckel an Kurbelblock

Auf die Angabe der Festigkeitsklasse wurde verzichtet, da alle Schrauben im Motorradbau mindestens die Klasse 8G bzw. 8.8 haben. Auf Ausnahmen der Festigkeit (**6kt.-Schraube M 12 x 1,5 x 80 (10K) DIN 960**) wird extra hingewiesen.

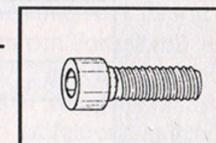
Doch nun der Reihe nach die Erklärungen:

1. Namen

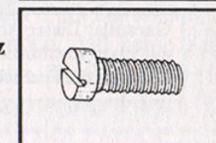
Sechskantschraube nach DIN 931, 933, 960, 961



Zylinderschraube mit Innensechskant nach DIN 912



Zylinderschraube mit Schlitz nach DIN 84



Fortsetzung folgt



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 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

SA/SO 30 9

Das Geschäft, Folge 342

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

Kasseler Veteranen-Teilemarkt, Messegelände Fuldaue-Helmut Leicht, Griesbadgasse 26, 7900 Ulm

Er hatte von dem Gesetz gehört, das ihm verbot, seine wahre Geliebte wiederzusehen.

Sa., 16. bis So., 17. Sept. 1989

SA 7 10.

Entschlossen bestieg er seinen Peugeot-Lieferwagen und peitschte ihn in Richtung der bekannten Adresse: Friedrich-Ebert-Straße 14. Schon von weitem knallte ihm die rote Neonreklame durch die nasse Dunkelheit entgegen: "Heribert von Kalk, Motorradräder". Die Nacht erhellend, wies sie jedem den Weg zu seinem Geschäft, zu seiner Firma und ihm den Weg zu seiner Geliebten. Mit kreischenden und qualmenden Pneus brachte er seinen Van durch die harte Blockierbremse zum stehen. Entschlossen stieg er aus, zerriß das Amtssiegel an der Ladentür und schloss auf. Der erste Griff zum Lichtschalter! Doch den Strom hatten ihm die E-Werke abgedreht. Nichts war ihm geblieben! Nur das sonore Summen des Zweizylinder BMW-Notstromaggregats für die Neonreklame beruhigte ihn wieder. Mit seinem leuchtenden Bic-Feuerzeug bahnte er sich den Weg durch die umgestürzten und wertlosen Verkaufsdiskontrollen. Im schwachen Schein und mit verbrannten Fingern sah er SIE, seine einzige Leidenschaft: REGINA...

6. Oldtimer-Treffen für Autos und Motorräder an der Ostwestfalenhalle Kaunitz-U. Schalkowski, Hedwigstr.19, 5600 Wuppertal 1, Tel.: 0202/31 39 02

Motorrad- und Teilemarkt in Hardenberg, Niederlande-MC De Gasschoeve, Hardenberg, B. Zweers, Tel.: NL 074/666863

Er schwang sich auf sie. Mit dem ersten Tritt war sie da! Doch der wachsamen Konkursverwalter war schneller. Im gleißenden Licht des Scheinwerfers der Bullen schrie er: "Jetzt haben wir Dich endlich!" Doch nicht umsonst sagten seine Freunde Heri, statt Heribert. Für ihn gab es nur eins: den Hahn auf und durch! Röhrend spurtete der Viertakter los! Doch einer der Sherrifs sprang auf seine R 60/6 und fegte hinterher... Es war ein Rennen gegen den Fortschritt. Doch Heri wußte: "Fortschritt ist nicht Vortritt" und er zog genau passend durch die radfahrerabhaltenden Stahlpfähle der Fußgängerzone, die so knapp standen, daß keine Kippe mehr Platz hatte. Der Bulle hinter ihm sah alt aus, konnte aber fahren. Runterschaltend in den zweiten, zog er

Oldtimer-Treffen für Bulldogs, Landmaschinen, Autos und Motorräder - Adolf Müller, Herretshoferstr. 10, 8941 Kirchhaslach (Unterallgäu), Tel.: 08333/16 88

SA/SC 7 10.

Veterama Mannheim-W. Seidel u. Metz, Rheingaustr. 21, 6802 Ladenburg

Sonntag, 17. September 1989

SA/SE 4.11

26. BMW-Automobilia-Börse (Literatur), BMW Hochhaus-Rainer Simons, Görzer Str.16, 8000 München 80, Tel.: 089/68 78 06

1. Kisslegger Oldtimer-Treffen für PKW, LKW, Traktoren, Nutzfahrzeuge, Motorräder-Rolf Schneider, Postfach 1309, 7964 Kisslegg/Allgäu, Tel.: 07563/8720

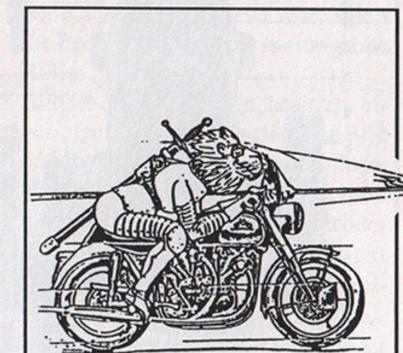
Sa., 22. bis So., 23. Sept. 1989

Liebe Veranstalter!
Ihr wollt, daß Eure Festivitäten gut besucht werden von Lesern und Händlern. Wir wollen unseren Lesern einen guten Terminplaner auch 1990 bieten. Deshalb schickt uns Eure Depesche mit dem WANN, WO, WARUM und WER!

Braunschweiger Oldtimer-Tage, Treffen und Teilemarkt in der Eis-sporthalle, Hamburger Straße, 3300 Braunschweig. Händleranmeldung: Dietmar Köther, PF 6054, 3150 Peine

4. Int. ADAC Motorrad-Veteranen-Rallye Berlin-Motor Club Steglitz e.V., H.J. Schmelzer, Mellenerstr.17, 1000 Berlin 49

Sonntag, 23. September 1989



Heinrich der Löwe sagt:
Auf zu den Braunschweiger
Oldtimer-Tagen
22. und 23. September

nach.... Die BMW kam näher. Furchtlos konzentriert schaltete Heribert in den Leerlauf und wartete ab. Er wußte, weshalb er keinen Boxer fuhr: Die Polizeimaschine paßte nicht durch die engen Stahlpfeiler der Fußgängerzone. Das Absetzen der Leichtmetallköfe, das explosionsartige Blockieren der Kolben und das Schwirren der querschlagenden Ventile klang ihm noch lange in den Ohren. Er streichelte seine geliebte Horex Windbraut.

(Ames, sei nicht böse, daß meine Story noch in Deine Rubrik reinreicht! Polter)

IV. Teil der Vergaserreihe von Ames

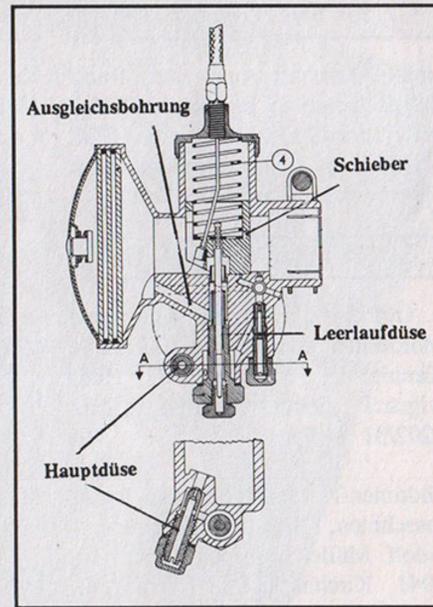
Das letzte Mal wollte ich das Thema "Düsen und Bohrungen" komplett abhandeln. Aus technischen Gründen ging das nicht. Hier und heute geht es weiter:

Die Ausgleichseinrichtung war nicht an allen Vergasern der 50er und 60er Jahre zu finden. Ihre Aufgabe ist das Benzin schon vor dem Eintritt in die Mischkammer mit Luftblasen aufzuschäumen um im oberen Teil- und Vollastbereich eine leichte Abmagerung zu erreichen, was aber letztendlich ein korrektes Benzin/Luftgemisch zur Folge. Ohne die zusätzliche Einrichtung würde durch steigende Drehzahl = steigender Unterdruck = Überfettung bei Vollast eintreten. Diese Einrichtung beginnt also erst bei höheren Drehzahlen zu arbeiten. Bei Maschinen ohne Ausgleichssystem wird diese Überfettung bewußt in Kauf genommen, in der Hoffnung, daß der Motor nicht zu heiß und keinen Fresser kriegt.

Beim Zweitakter gibt es noch einen wesentlichen Grund für das Vorhandensein der Ausgleichseinrichtung. Wenn der Motor das Benzin-Luftgemisch ansaugt, entsteht eine Gassäule, die durch ihre eigene Trägheit (wenn sie erstmal beschleunigt ist, versucht sie diesen Bewegungszustand zu erhalten) weiter auf den

Zylinder zusaust, obwohl der Ansaugtakt längst beendet ist. Hinter dieser Gassäule entsteht dann wieder, hervorgerufen durch ihre eigene Geschwindigkeit, ein Unterdruck, der, wenn es das Ausgleichssystem nicht gebe, weitere Kraftstoffmassen in das Saugrohr befördern würde (Nicht in den Zylinder, denn der ist ja schon verschlossen). Wenn hier von "Trägheit" gesprochen wird, so ist das relativ gemeint. Das Benzin/Luftgemisch ist zumindest bei niedrigen Drehzahlen so flink, daß es manchmal viel zu früh in den Motor gelangt. Deshalb leiden Zweitakter auch häufig am schlechten Wirkungsgrad im unteren Drehzahlbereich. DKW und BSA versuchten diesem Problem mit sehr langen Ansaugkrümmern zu begegnen, das hatte auch geringen Erfolg. Hohe Drehzahlen waren jetzt natürlich gestorben, denn das Gemisch kam regelmäßig zu spät an.

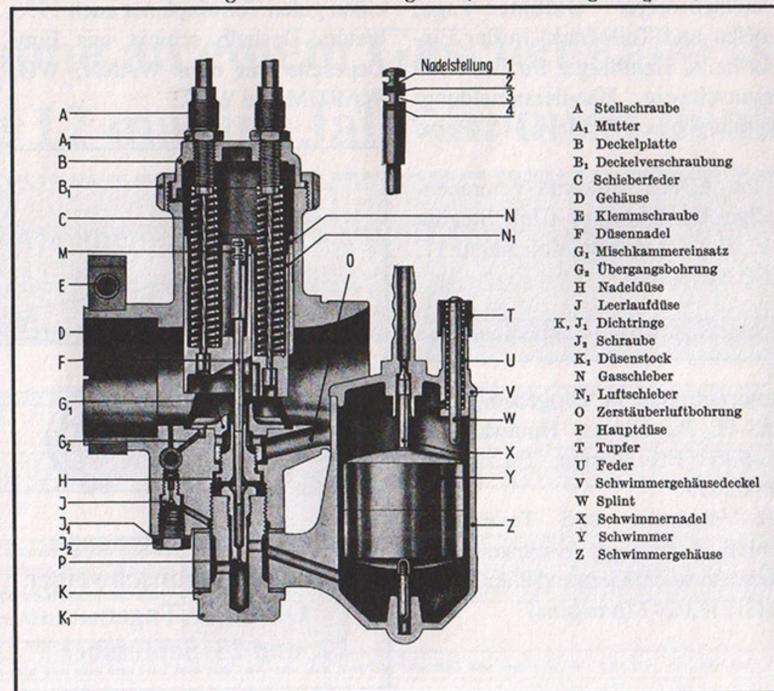
Das Ausgleichssystem besteht



Zeichnung 1: Amal-Vergaser im Schnitt

aus einer Bohrung im Vergasergehäuse, die hinten am Lufttrichter beginnt und in der Nadeldüse, oberhalb der Hauptdüse, endet. Dort sind dann quer zur Nadeldüsenbohrung mehrere kleine Löcher, die dann schon vor der Mischkammer das Benzin, bei ausreichendem Unterdruck, mit Luft vermischen und aufschäumen. Kontrollieren muß man bei diesem relativ unkompli-

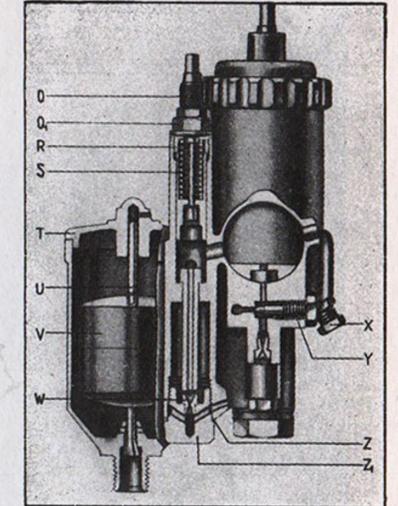
Bild unten: Bing Zweischiebervergaser (Werkbild Bg Vergaser)



zierten System lediglich den freien Durchgang der Bohrungen. Kommen wir zum "Choke", der allseits bekannten Starthilfe. "Choke" kommt aus dem Englischen und heißt übersetzt: "würgen, abwürgen". Tatsächlich paßt die Übersetzung gut, denn, wenn die Luft abgewürgt wird, bekommt der Motor ein überfettetes Gemisch und springt im kalten Zustand besser an. Da neigt der Kraftstoff ja dazu sich an der Wand des Ansaugkanals als Tröpfchen niederzuschlagen bzw. zu kondensieren. Ich sprach ja davon, daß der Vergaser kein Gaserzeuger, sondern nur ein Geschwindigkeitszerstörer ist. Trotzdem entsteht beim Zerstäuben Verdunstungskälte. Ein Phänomen, das eigentlich nur auftritt, wenn eine Flüssigkeit in den gasförmigen Zustand überführt wird. Ähnlich dem Schweiß auf der Haut entzieht der Kraftstoff seiner Umgebung dabei Wärme, was eine Senkung der Temperatur der Saugrohrwandung zur Folge hat. Diese Temperatursenkung ist an den Stellen am größten, wo der größte Unterdruck, also die schnellste Luftgeschwindigkeit (kleinster Durchmesser) herrscht. Die Temperatur kann dabei auf Minusgrade absinken, auch wenn draußen Frühling ist. Der Wasseranteil in der Luft und im Sprit (tatsächlich) gefriert. Das Ergebnis ist die Vergaservereisung. Dem heutigen Kraftstoff sind Additive zugesetzt, die eine Vergaservereisung verhindern sollen. Der Sprit kondensiert aber (wie erwähnt), so daß der Motor fast nur Luft ansaugt. Und mit nur "fast Luft" läuft kein Motor. Der Choke würgt nun den Luftanteil fast ab, im Motor kommt endlich ein zündfähiges Gemisch an. Umgedreht ginge das Ganze auch, man gibt dem Gemisch einen ordentlichen Schuß Sprit dazu (Nicht gerade die feine englische Art). Wenn ein Motorrad mehrere Jahre gestanden hat, funktionieren diese Anlaßhilfen nicht, da die leicht flüchtigen, bei niedrigen Temperaturen siedenden Bestandteile verdunstet sind. Einen Motor, der so lange nicht gelaufen

hat, sollte man auch nur nach entsprechenden Vorbereitungen (reinigen, neuer Sprit, neues Öl etc.) anwerfen. Die beste Starthilfe in so einem verzwickten Fall, ist eine mit Aceton gefüllte Ladung in den Luftfilter drücken. Nach dem ersten oder zweiten Kick läuft der Motor. Statt Aceton tut es auch ein Schnaps mit mehreren Blaumachern. Bei Vergasern mit Drosselklappe oder Zusatzschieber (siehe BING-Vergaser vorherige Seite) müssen diese Einrichtungen ganz geöffnet sein. Die einfachste und daher genialste Art mit einer kräftigen Überfettung den Kaltstart zu ermöglichen, ist der Tupfer. Der Tupfer, der im Deckel der Schwimmerkammer gelagert ist, drückt bei Betätigung den Schwimmer nach unten. Das Nadelventil wird geöffnet und Kraftstoff fließt vom Tank ungehindert in die Schwimmerkammer. Wie in der GUMMIKH Nr. 2 beschrieben, handelt es sich bei der Kombination Schwimmerkammer-Mischkammer physikalisch um ein U-Rohr. Steigt der Spritpegel in der einen Kammer, steigt er auch in der anderen, bis er sogar in das Mischrohr läuft. Dazu muß der Tupfer nur lange genug gedrückt werden. Irgendwann gibt es ja auch die schönste Überschwemmung. Der Sprit quillt aus den Nähten des Schwimmerkammerdeckels und aus der Tupferführung. Solange muß man nicht warten, bis der Kaltstart möglich ist. Hier spielt die Erfahrung des Fahrers eine große Rolle.

Andere Vergasertypen besitzen einen eigenen Startvergaser (siehe Bild 3/rechts oben). Ein kleiner Kolben, über einen Bowdenzug betätigt, kann eine Spritbohrung verschliessen oder öffnen, um eine für den Kaltstart notwendige Überfettung des Gemisches zu erreichen. Probleme gibt es, wenn der Steuerkolben klemmt oder die Kraftstoffbohrung nicht mehr korrekt verschließt. Deshalb den Bowdenzug immer mit 2 bis 3 mm Luft einstellen, denn nur mit verschlossener Bohrung kann man den Vergaser richtig einstellen.



Bing-Startvergaser (Werkbild)

- O Stellschraube
- O Verschlussschraube
- R Druckfeder
- S Startkolben
- T Gehäusedeckel
- U Schwimmernadel
- V Schwimmer
- W Startdüse
- X Anschlagsschraube
- Y Luftregulierschraube
- Z Dichttring
- Z1 Abschlußschraube

Zum Schluß die Beschleunigerpumpe:

Sie hat die Funktion einer kleinen Spritze im Vergaser. Solange der Schieber nur wenig geöffnet ist, herrscht eine hohe Luftgeschwindigkeit mit hohem Unterdruck im Mischrohr. Das Gemisch stimmt und alles ist okay. Reißt der Fahrer den Schieber voll auf (Vollgas bei niedrigdrehendem Motor) fällt die Luftgeschwindigkeit ab, der Unterdruck sinkt in den Keller. Der Motor verschluckt sich, bekommt nur noch Luft und mangels Unterdruck keinen Sprit mehr. Der gegenteilige Fall tritt ein: Vollgas und das Moped wird langsamer. Also Einsatz der Beschleunigerpumpe. Sie spritzt ein wenig Sprit in das Mischrohr, die Drehzahl steigt, die Luftgeschwindigkeit und der Unterdruck erhöhen sich, alles ist paletti.

Das Problem der plötzlichen Abmagerung tritt nur bei großen Hubräumen und großen Vergaserquerschnitten auf. Auch durch Mitteldruck- bzw. Gleichdruckvergaser kann man Abhilfe schaffen, da der Schieber ja nicht mehr durch den Fahrer, sondern durch den Druck geregelt wird. Fortsetzung im nächsten Heft

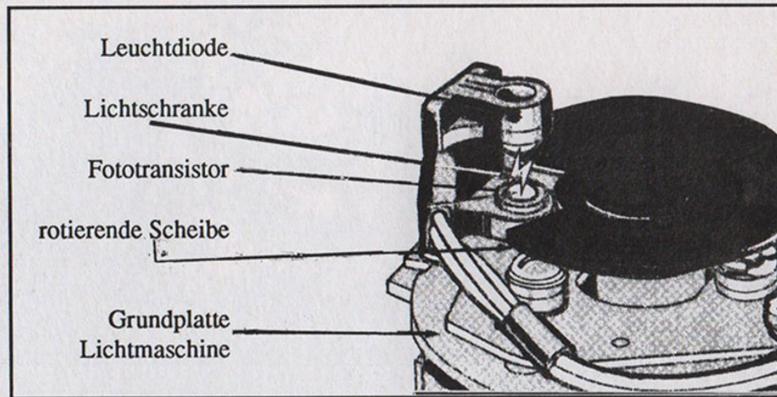


Zündung

Wer für seinen Oldie keine Unterbrecher mehr erhält oder die Nase voll hat, alle paar 1000 km die Zündung mit Meßuhr, Stricknadel, Spion und anderen Hilfsmitteln nachzustellen, kann auf eine englische, elektronische Zündanlage zurückgreifen. Ames testete die "Lumenition" und beschreibt die Funktion. Für wen es aus Originalitätsgründen an ein Verbrenren grenzt diese moderne "High Tech" einzubauen, der denke bitte an die Oldie-Vielfahrer, die ihr Moped ständig brauchen und nicht immer die Zeit haben, die auf dem Wege zur Arbeit zerfetzte Unterbrecherfeder auszutauschen.

Ames Vielleicht bin ich auch nur ein gebranntes Kind. Meine Oldies haben mich ständig genervt mit ihren abgebrannten Kontakten und kaputten Kondensatoren. Das hat jetzt ein Ende!

Ich habe mich lange mit dem Zündungsproblem beschäftigt. Seit ungefähr 15 Jahren gibt es eine englische Ignition auf dem Markt, die eine vernünftige Alternative darstellt. Dieses Zündsystem braucht nur einmal eingestellt werden, da es kontaktlos, also ohne herkömmlichen Unterbrecher, arbeitet. Ein Prellen der herkömmlichen Zündkontaktflächen mit unsauberer Zündfolge und damit schlechter Verbrennung gehört der Vergangenheit an. Durch die höhere Zündenergie ist die Verbrennung im Zylinder sauberer. Man sieht das auch, wenn der Motor später einmal zerlegt wird. Laut Hersteller soll der Kraftstoffverbrauch niedriger werden. Das habe ich nicht festgestellt. Ab 5 Volt gibt die Lumenition einen kräftigen Zündfunken ab, daß Startverhalten ist besser. Freunde hochdrehender Motoren wird interessieren, daß sie mit einer maximalen Zündfrequenz von 6000 Funken/Sekunde arbeiten könnte, wenn es eine entsprechende Zündspule gäbe. Ein Einzylinder-Zweitakter, der mit 6000 U/min läuft, hat nur eine Zünd-



Zeichnung oben: Lichtschranke mit rotierender Scheibe statt Unterbrecherkontakt mit Nocken beim Einzylindermotor

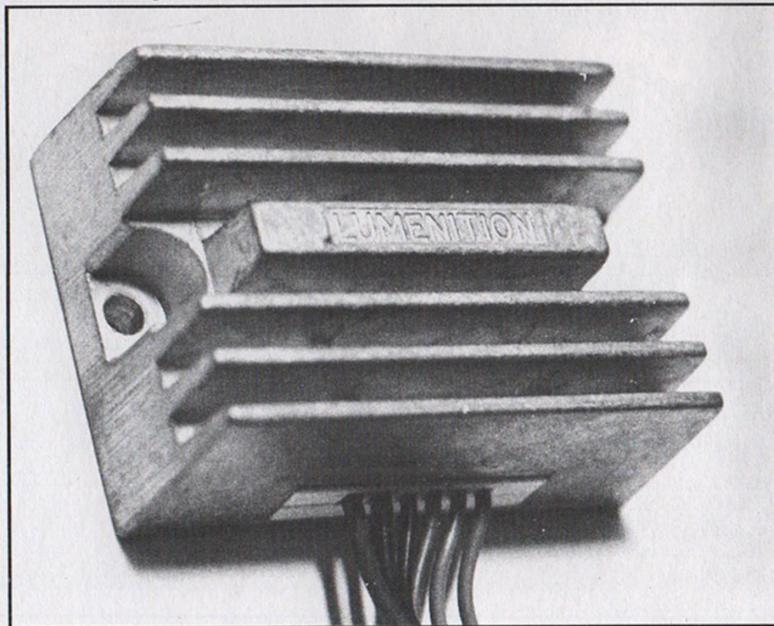
frequenz von 100 Funken/Sekunde, ein entsprechender Viertakter liegt bei gar nur 50 Hertz.

Zu den beschriebenen Vorteilen gehört auch ein nicht zuvergessender Nachteil. Zwei, der insgesamt nur drei, Bauteile sind in Kunstharz eingegossen. Gibt ein Teil den Geist auf, so ist es komplett zu ersetzen.

Eines der Teile ist der optische Schalter (Lichtschranke/Siehe Zeichnung oben). Er besteht aus einer Leuchtdiode, die Infrarotlicht sendet, und einer Silizium Fotodiode (Fotozelle), die das IR-Licht empfängt und den elektrischen Widerstand ändert. Eine rotierende Scheibe sitzt auf der Welle mit dem Nocken, die vorher den Kontakt betätigte. Je nach Zylinder-

zahl, 2 oder 4-Takt und Wellenübersetzung sind Aussparungen vorhanden. Die Scheibe rotiert zwischen der IR-Lichtschranke. Die Unterbrecherscheiben gibt es je nach Fabrikat des Mopeds entweder bei der Firma Lumenition oder man muß sie sich selbst fertigen. Bei den hineinzusägenden Schlitzen sollte der Bastler recht genau vorgehen. Wird der Lichtstrahl von der Scheibe unterbrochen, empfängt das "Power Modul" einen Impuls (Foto unten) von der Lichtschranke und gibt der Zündspule 6 oder 12 Volt-Saft, je nach Spannung der Motorradbatterie. Gibt die Scheibe den Lichtstrahl frei, erhält das Modul einen weiteren Impuls, der

Foto unten: Das "Power-Modul"

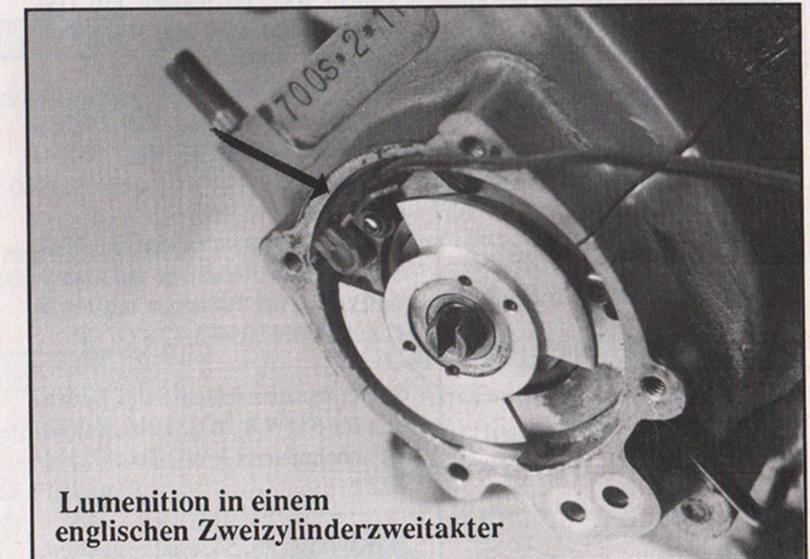


das Modul veranlaßt den Saft an die Zündspule zu unterbrechen. Aus dem Hochspannungsteil der Zündspule "saust" ein Stromstoß von ca. 15 000 Volt, aber geringer Stromstärke, zur Zündkerze, bei der es nun endlich funkt (Induktion). Dieses Spiel wiederholt sich laufend.

Bei der Umrüstung auf Lumenition kann fast immer die alte Zündspule behalten werden, wenn der elektrische Widerstand der Spule nicht zu gering ist. Ohne Anschluß der Kabellage mißt man den Widerstand, der nicht den Wert von 2,4 Ohm unterschreiten darf. Ist der Wert niedriger, so kauft der gewiefte Schrauber keine neue Spule, sonder setzt einfach einen Widerstand in den Stromkreislauf vor der Spule (siehe Schaltplan unten (R)). Die Größe des Widerstandes berechnet sich aus: 2,5 Ohm minus Widerstand der Zündspule (ohne Kabelanschlüsse gemessen). Der optische Schalter, der ja an Stelle des Zündkontaktes eingebaut wird, braucht kaum mehr Platz. Er darf nur nicht über 125 Grad C warm werden. Das Power-Modul sollte unterm Tank verschwinden, aber sich zur Kühlung im Fahrtwindstrom befinden (Max. Temperatur 85 Grad C). Die Verdrahtung der Bauteile ist absolut simpel. Bei Bestellung sollte man angeben, ob Minus oder Plus an Masse sitzen.



Lichtschranke



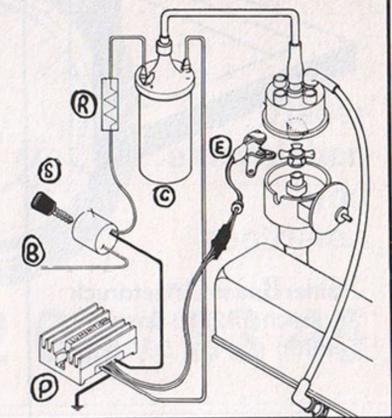
Lumenition in einem englischen Zweizylinderzweitakter

Technische Daten

Temperaturbereich	..... - 40 Grad C
Opt. Schalter	..... + 125 Grad C
Power-Modul	..... + 85 Grad C
Spannung	..... 5-16 V
Überspannung	..... 30 V bis 1 min
Drehzahl min.	..... 3 1/min
max.	..... 6000 Funken/s
Schließwinkel min.	..... 2 Grad
Lieferumfang:	
.....	Opt. Schalter
.....	Power Modul
.....	(Unterbrecherscheibe)
.....	Einbauanleitung
Preis	..... 220,62 DM
Vertrieb	..... Ruopp Autoteile
.....	Schwarzer Weg 1
.....	3071 Drakenburg

Schaltplan der Lumenition

- B Batterie
- C Zündspule
- E Lichtschranke in LIMA
- P Power-Modul
- R Widerstand
- S Zündschloß

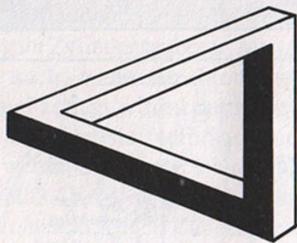




..... heißt es für unsere Rettungsmänner. Bei jedem Wetter, zu jeder Zeit. Die DGzRS wird nur von freiwilligen - steuerabzugsfähigen - Zuwendungen, ohne jegliche staatlich-öffentliche Zuschüsse, getragen. Auch durch Ihre Spende - beispielsweise ins Sammelschiffchen.

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.

GUMMIKUH-Leser wissen mehr



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

Adler

Ersatzteilkatalog Adler MB 150 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

R 25 größere Auswahl, sehr wenig km, techn. 1a, grün, ohne Rost; Kornhas, Tel.: 0721/61 77 51

Verkaufe BMW R25/2 i.T., z.B. Motor 600 DM, Getriebe 250 DM, Kardan 200 DM, Felgen 150 DM, Rahmen 400 DM etc. Tel.: 040/7607698

R 25/3, guter Zustand, Tüv 2 Jahre, FP 3600 DM, Bj. 55. Tel.: 05531/2246

Verkaufe Schalldämpfer R 25/3, Soziussattel z. Montage auf Gabelbrücke, 1 Paar Fußrasten mit neuen Gummis. Tel.: 05401/43 8 66 ®

Suche restaurierbaren Steib Beiwagen für BMW R 26 (LS 200, S 250), zu annehmbarem Preis, Tel.: 07344/3220

BMW R 26, Bj. 54, total restauriert, Motor, Vergaser, Auspuff, Tacho usw. neu, Preis 4000 DM. Tel.: 0441/46648 ab 18.00 Uhr

Suche für R 26: Motor und Scheinwerfer, Soziussattel, Tel.: 04238/795 abends

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

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 ausschachten. Tel.: 074 86/2 77

Suche R 50, R 69 S oder BMW-Gespänn bis 5000 DM. Zustand fast egal, auch Unfall oder Defekt. Tel.: 04266/8340

Suche für R 50, R 60 Schorsch Maier-Tank oder Heinrich-Tank, gutes Rad, Getriebe und Motor, auch defekt, R 69 Motor, Achsantrieb für Solobetrieb. Hardy Schwarzer, Nelkenweg 12, 7981 Bodnegg, Tel.: 07520/2177 ®

Suche Magnetläufer für R 69 S in absolut gutem Zustand, wer lötet Benzintank R 35, evtl. mit lackieren, Tel.: 0228/255966 ®

Suche schöne 2-Zylinder-BMW: R 52, R 57, R 62, R 63 oder frühe R 11, solo. Muß komplett, original und möglichst restauriert sein. Preis findet sich. Tel.: 0228/255966 ®

Suche: BMW R 50, R 60, R 69 + R 69 S, R 27. Tel.: 05655/8051 ®

BSA

BSA A 10, 650 café racer, verzollt, VHB DM 3800, B 44, Bj. 65, dt. Brief, VHB DM 2800. Tel.: 07302/4187

BSA B 44 SS, 441 ccm, Bj. 68, TÜV 1/91, 20 kW, VB 3700, sowie Motor für BSA M 21, 800 DM. Tel.: 05191/12787

DKW

Suche für DKW RT 175 S, Bj. 56, vorderes und hinteres Schutzblech mit DKW Ringen und Rücklicht, beide Tankembleme, Tankdeckel mit Beschriftung sowie beide Abdeckleisten für die hinteren oberen Rahmenenden. Tel.: abends 09641/3322 Peter verlangen

DKW RT 125, Bj. 54, technisch o.k., zum restaurieren für 800 DM abzugeben. Tel.: 05823/77160 oder 1845

RT 175, Bj. 54, gut erhalten, TÜV 9/90, DM 1400. Tel.: 0721/406375

Ducati

Ducati 125, Bj. 56, DM 850. Tel.: 07522/21111

Ducati 175 Sport, Bj. 54, 88 teilrestauriert und 250 ccm- Motor, 3200 DM. 350 Scr., Motor überholt, viele Neuteile, zerlegt, 17 PS, 3200 DM, alles zusammen für 5200 DM. Inzahlungnahme/Tausch möglich. Tel.: 0441/203445

Expres

Verk. Moped Express Radex, Bj. 59, Tel.: 05821/3496

Hercules

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

Suche Tank-Emblem Hercules. Tel.: 0421/513255

Verkaufe K 103s, Bj. 66, ohne Papiere, letzter Halter bekannt, Getriebeschaden, 100 DM. Tel.: 04163/4004

Honda ???

CB 100 Rahmen m. Räder + Bereifung Motor kaputt DM 75,-
K. Hildebrand, Römerweg 22, 8962 Pfronten 2, Tel.: 08363/1767 ®

Horex

Suche Werkzeugkasten Regina "3". Auch Nachbau. Gummikuh-Verlag, Ames, 0421/503035 ®

ILO

Typ M200V/55 mit Dynastartanlage, läuft einwandfrei, für DM 450,- abzugeben oder im Tausch gegen DKW RT 175 S/56 Motor. Tel.: 0531/500038 - 05304/4768 - 05378/1251 Joe May ®

Maico

Maico M250/B, BW, umgebaut, Bj. 60, TÜV 5/91,

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

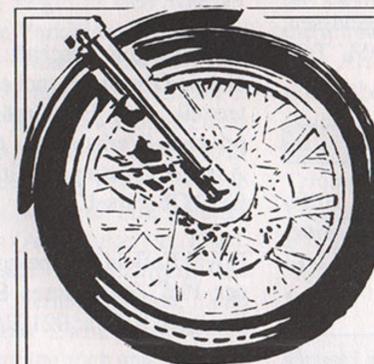
Die Preise verstehen sich zuzüglich 14% Mehrwertsteuer. Mindestabnahmemenge pro Insertion 30 mm. Als Druckunterlagen können Sie Offsetfilme oder Reinzeichnungen einreichen. Auf Wunsch wird Ihre Anzeige auch zum Selbstkostenpreis gestaltet (Text per Telefon, Brief an uns). Anzeigenschluß ist jeweils am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

GUMMIKUH-Verlag

Am Deich 57

2800 Bremen 1

Telefon 04 21/50 30 35



Räder einspeichen und zentrieren

0 42 03 / 63 45

optisch u. technisch gut, VB. Tel.: 0421/45 17 20

Suche div. Unterlagen, -Teile für Maico MD, MC und ähnliche Motorräder für MC und Straße, sowie Literatur über 2 und 4-Rad Fahrzeuge, auch über Veteranen, Japan u. Ostblock. Tel.: 07128/2420

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 Agusta

MV Agusta 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

NSU Quickly, Bj. 55, zugelassen, sehr gut erhalten, 1700 DM. Tel.: 0421/487219

REX

Suche Rahmentank für REX Hilfsmotorrad mit Motor in der Mitte. Tel.: 0511/405405 Mo.-Fr. 12-13 oder 17-18 Uhr

Sachs

Sachs Express, Baujahr 1940, TÜV 4/90, Original, 98 ccm, 2 Gang, Tankschaltung, grün, VB 3333,-

DM. Tel.: 08442/27 50

Triumph (D)

Triumph BDG 125 H, Bj. 51, komplett mit E-Brief, Motor dreht, 650 DM. Suche SR 500-Teile: Speiche, Chrom etc. Tel.: 05961/6920

Triumph (GB)

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

Yamaha ???

Verk. XS650 Gespann Carell Umbau TR 500 Nachbau 15" Räder usw. VB 6000 DM. Tel.: 07025/6038

Zündapp

KS 50, Bj. 69, 300 DM zu verkaufen. Suche Kolbenring für KS 100, Typ 518-01, Bj. 68. Tel.: 04741/2803, Nordholz

Sonstiges

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. Tel.: 0511/405 405 Mo-Fr. 12-13 oder 17-18 Uhr.

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.

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

Suche ein Buch oder dergleichen, welches die Motorradhistorie in chronologischer Reihenfolge bearbeitet, und zwar kurioses, sensationelles, Weltrekorde, Meisterschaften usw. ab 1930. Tel.: 06592/4331

nelles, Weltrekorde, Meisterschaften usw. ab 1930. Tel.: 06592/4331

Rahmen: Maico M 250 B, MZ TS 250, MZ TS 250/1 Gespannr., Jawa 250 California, z. T. mit Brief 50 DM/ Stck. Sachs Moped Motore 2 Stck 100,- SU billig MZ Motor auch defekt. Carola Templin, Tel.: 04827/694

Hercules K 100 GS 250 DM, Puch S4, 1939 Zustand 1-2 gegen Gebot. Motor ILO 98 ccm, 150er Motor Villiers, 198 ccm, Nimbus 1 Vergaser 80 DM Scheinwerfer AGREE A+B T.P. Nr.2 mit Amperem. 150 DM, Tel.: 04106/69475 ab 19.00 Uhr

98er Viktoria Bj. 39, 1500 DM/175er DKW Bj. 55, 800 DM/ 200er Zündapp Bj. 55, 800 DM/ 150er Rixe, Bj. 51, 1400 DM/ BMW R 75/5, Bj. 73, 5000 DM, Tel.: 05571/3740

Verkaufe Handbuch, Ersatzteilliste BMW R12/R17, Handbuch R 11/ R16, Ersatzteilliste DKW SB 350, Handbuch Triumpof Junior. Tel.: 0421/78920

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele-Verschleißteile und vieles mehr.

KLAUS FORSTER

A. d. Stadtwiesen 37
6140 Bensheim 2
Tel. 06251-73223 ab 19 Uhr

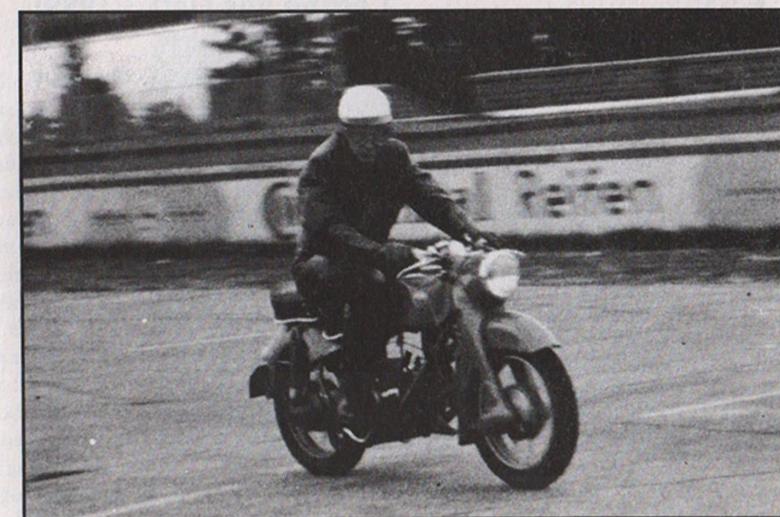
Wußten Sie schon...

daß es eine Zeitschrift nur über Fahrzeuge der Borgward-Gruppe gibt? Fordern Sie doch 'mal ein Probeheft gegen 3 DM in Briefmarken an (Ausland 2 int. Antwortscheine) Bogenschütz-Verlag, Iserlohner Str. 29a, 28 Bremen

Diesen Monat haben wir gleich zwei "Schriftstücke" zu besprechen. **MOTALIA** ist eine kleine Zeitung für Freunde italienischer Motorräder. Das 32-seitige A5-Heft kostet 2,50 DM. Äußerlich nicht gerade eine Schönheit, gestaltet mit einem schlecht lesbaren Computer-Nadeldruckersatz, bringt das Magazin innen eine ganze Menge. Ein kleines Inhaltsverzeichnis dürfte dem Italo-Fan helfen, sich für ein Abo zu entscheiden:

Ducatis Comeback	1
Moto Guzzi National Owners Club (USA)	1
Laverda 200 Bicilindria	1
Umbauerfahrung Cali II zur V7 Policia	1
GV Ducati LTD. Mike Hailwood Mille Replica	1
Morini 250T	2
Guzzianer Touring Freunde	2
HS Kupplung für Moto Guzzi ..	2
Erfahrungen mit einer V65TT ..	2
Cagiva 500 T4E	3
Aprilia AF 1-Cup	3
Benelli 750 Sei	4
Umrüstung von Guß- auf Drahtspeichenräder "Le Mans"	4
Guzzi Modifikationen	4
Moto Totale F1	6
Laverda 750 SF	6

Die Nummer 5 fehlt mir leider (hat sich Ames unter den Nagel gerissen), trotzdem gibt die obige Aufstellung ein recht gutes Bild. Natürlich sind auch die Rubriken: Kleinanzeigen, Treffen, Presseschau usw. vertreten. Die **MOTALIA** wird mit Liebe von Felix Hasselbrink gemacht. Das Abo für den Freund südländischer Mopeds (mit Hubraum wird hier nicht geizt: 500er, 750er, 1000er und sogar 6 Zylinder) gibt es bei Felix (Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel, Tel.: 0431/67 11 08) gegen 35 Mark.



Kennen Sie diesen flotten Herrn?

Nein? Sicherlich, das ist doch der Klacks! Und von dem bespreche ich heute wieder ein Buch, weil ich seine Schreibe mag und seinen Erfahrungsschatz gerne selbst hätte. Über "Die tollen Motorräder der 50er Jahre" erzählt Ernst Leverkus. Die Erfahrungen mit seiner ersten Nachkriegsmaschine, eine Ardie NE 125, die er auf abstottern kaufte und gegen eine 600er Horex T6 tauschte, leiten gleich das große Kapitel über "Maschinen aus Deutschland" ein. Was hat er auch alles gefahren: R50, S 601-Gespann, R 69, RT 350 als Testmaschine, Regina, Imme, Maico und und und.

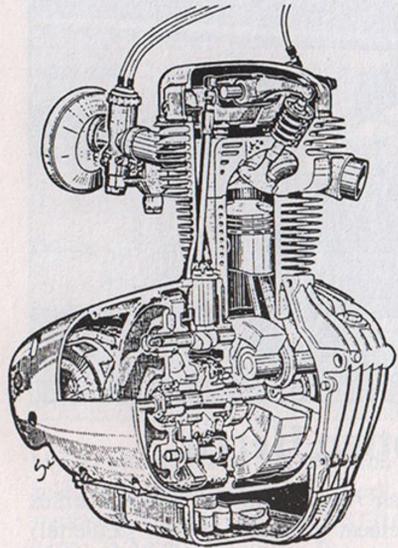
Begeistert zeigte er sich von der durch tüppige Verkleidungen ominös anmutenden Maico Taifun. Den Ausbau des Hinterrades beschreibt er recht lustig: "So glatt wie das Ketten nachspannung ging auch die Demontage des Hinterrades, denn - welche Freude - es war nur eine einzige Mutter links (Achsmutter) zu lösen, das Bremsseil auszuhängen, die Steckachse herauszuziehen, und schon fiel das Zwischenstück der Bremsankerplatte nach unten heraus. Da es von gehöriger Dimension war, konnte man es im Straßendreck nicht verlieren. Das Rad wurde dann mit einem leichten Ruck (Vorsicht - nicht

am Auspufftopf verbrennen, wie dies einem gewissen Klacks passierte!) ohne Gummihammer von den Mitnehmern gezogen - - und - - - hm - - - siehste, es war doch gut, daß ich immer einen schönen Wagenheber dabei hatte. So war aufs Alleralleröpperste hochgekurbelt gerade ausreichend Platz, das Hinterrad nach hinten herauszuziehen. Damals meinte so eine Art Super-Ringkämpfer zu mir: »Ich heb den Hobel einfach hinten an der Verkleidung hoch, dann fällt die Geschichte doch von alleine heraus!« -
Im stillen hoffte Klacks, mit dem Kerl niemals Streit zu kriegen. Aber die Sache mit dem Wagenheber nehme ich ihm nicht so ganz ab. In gleicher Art und Weise spricht Klacks noch über ausländische Maschinen (Puch, Jawa-CZ, AJS, Ariel Huntmaster, BSA, Matchless, Norton, Triumph, Vincent, Motobi) und über seine alten Bekannten aus der Szene. Ein kurzes Sportkapitel hinten angefügt und das lesenswerte Buch war fertig.

Peter Kurze
Ernst Leverkus: "Die tollen Motorräder der 50er Jahre" erschienen im Motorbuch Verlag Stuttgart, 223 Seiten, ISBN 3-87943-849-8, 38,00 DM

Auf ein Neues:

1.) Um welchen Motor handelt es sich beim unteren Schnittbild?



2.) Die spanische Motorradfirma "Sanglas" wurde wann gegründet?

- a) 1942
- b) 1952
- c) 1962

3.) Die meisten deutschen Motorradhersteller saßen in Bielefeld, Nürnberg und München. Wo war der Motorenhersteller ILO ansässig?

- a) Wuppertal-Langerfeld
- b) Pinneberg
- c) Berlin (West)

4.) Die SPD beschloß 1959 auf einem außerordentlichen Parteitag ein Grundsatzprogramm. Wo fand er statt?

- a) Bad Godesberg
- b) Bonn
- c) Bad Harzburg

5.) Wie hieß der Markenname der "Schweizer-BMW"?

- a) Universal
- b) Garant
- c) Markant
- d) Meteor

Auflösung im nächsten Heft. Drei Trostpreise können wir uns leisten, die wir unter den richtigen Lösungen verlosen. Letzter Termin: 30.9.89

Lösung aus Heft 3/1989:

1.) Was heißt "OMK"?
b) Oberste Motorsport Kommission

2.) Wer war der "Mann mit der Pauke", während des "Wirtschaftswunders"?

c) Wolfgang Neuss, Kabarettist und Schauspieler

3.) Wer lieferte in den 50er Jahren die elektrische Ausrüstung für Motorräder?

a) BOSCH, b) HELLA, c) NORIS (Alle drei)

4.) Die Firma Triumph, Deutschland, produzierte Motorräder (BDG, Boss...). Wo hatte sie ihren Firmensitz?

c) Nürnberg

5.) Der Victoria Einbaumotor FM 38 ist ein

a) Fahrradhilfsmotor mit 38,5 ccm

6.) Der Fahrradhilfsmotor der Lohmann-Werke, Bielefeld, konnte mit welchem Treibstoff betrieben werden?

Im Prinzip mit jedem Treibstoff, da er ohne Vergaser, Einspritzpumpe und Zündanlage betrieben wurde. Am besten eignete sich als Treibstoff wohl eine Petroleum-Öl-Mischung.

7.) Luigi Colani ist

a) Designer, der schon Anfang der 50er Jahren Aufsehen durch die Verwendung von Kunststoffen im Kraftfahrzeugbau erregte. Er formte u.a. für BMW und Honda außergewöhnliche Motorradkarosserien.



Sonstiges

Im Hamburger Kradblatt lasen wir eine erstaunliche Bitte, die wir erst nach längerem Überlegen, ob sie ernst gemeint war, direkt weitergeben:

"Gratis-Helme für Afrika"

Ab 1. Januar 1990 dürfen keine Helme mehr ohne ECE-Prüfung im Straßenverkehr benutzt werden. Sie sind also für den in Europa fahrenden Motorradfahrer wertlos geworden! Eine riesige Menge Kunststoff-Müll, der entsorgt werden muß. Jeder Kopf wird durch diese Helme noch geschützt, nur der eines Europäers nicht mehr.

LOUIS glaubt die Lösung gefunden zu haben: Die Motorradfahrer können die "unbrauchbaren" Helme in allen 22 LOUIS-Läden abgeben. Alle Helme werden dann in Hamburg gesammelt und überprüft. Sind genügend Helme zusammengekommen, wird die Wirtschaftsstelle evangelischer Missionsgesellschaften informiert. Diese Institution hat u.a. Verbindung zur evangelischen Mission in Äthiopien. Die Ethiopian Evangelic Church - Purchasing and Clearing Service in Addis Abeba ist bereit, das erste Kontingent ordentlicher, aber nicht ECE-geprüfter Helme in Äthiopien gratis zu verteilen.

Weitere Missionsgesellschaften in anderen Ländern Afrikas sind ebenfalls informiert. Übersteigt die anfallende Anzahl Helme Äthiopiens Bedarf, so werden weitere Helme in andere Länder Afrikas, völlig kostenfrei, verschickt.

Die WEM übernimmt freundlicherweise den Versand und die damit verbundenen Kosten. Die unbrauchbaren Helme werden mit Hilfe der Hamburger Umweltbehörde entsorgt.

Trotz dringenderer Probleme, die Äthiopien zweifellos hat, glauben wir, daß dies eine sinnvolle Ergänzung der sonst üblichen Entwicklungshilfe ist.

Kradblatt, 8/1989, Seite 20. Herausgeber und Verlag: Berthold Reinken, Hauptstr.66, 2803 Weyhe

GUMMIKH 1989

ADLER IN STEIN

Wer kennt Stein an der Sieg? Nein, nicht Stein am Rhein sondern an der Sieg! Es liegt in der Nachbarschaft vom Siebengebirge und Bergischen Land. Einer Nachbarschaft, die immerhin so viele Hügel übrigließ, daß die Straßenbauer nicht umhin konnten, ihre Straßen so zugestalten, wie wir Motorradfahrer es gern haben: kurvenreich, leichte Steigungen, leichtes Gefälle - eine wahre Freude!

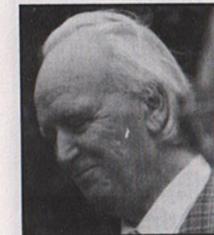
Und schon sind wir beim Thema. In Stein an der Sieg fand am 2.9. + 3.9.89 ein Treffen von Adlerfahrern, -freunden und -fans statt. Wegweiser war ein schön geknüpfter Teppich mit hineingearbeitetem Adler-Symbol.



Teppich mit Stil

Wie es dem exklusivem Charakter einer solchen Veranstaltung entsprach, fand das ganze Treffen in ruhiger, familiärer Atmosphäre statt. Etwa 40 Teilnehmer hatten sich im Hof der Familie Strohmenger, die diese Veranstaltung organisiert und auch für die Bewirtung gesorgt hatte, versammelt. Hier im Hof konnte man die interessantesten, verrücktesten und ideenreichsten restaurierten Maschinen bewundern.

Schon nach kurzer Zeit begann das übliche Fachsimpeln. Informationen wechselten den Besitzer und manch vernünftige Idee wurde ausgetauscht.



Dipl. Ing. Grassmann

Interessante Menschen lernte man auch kennen. So zum Beispiel Dipl. Ing. Grassmann, einen ehemaligen Mitarbeiter in der Entwicklungsabteilung der Firma Adler, der zur Zeit an einem Buch über die Geschichte der Adler Motorräder schreibt. Wer die wechselvolle Geschichte der Adlerwerke kennt, und damit verbunden auch die der Motorräder ahnt, weiß jetzt schon, das es ein interessantes Buch wird. Solche Zeitzeugen sind natürlich das Salz in der Suppe für den an historischen Zusammenhängen Interessierten.

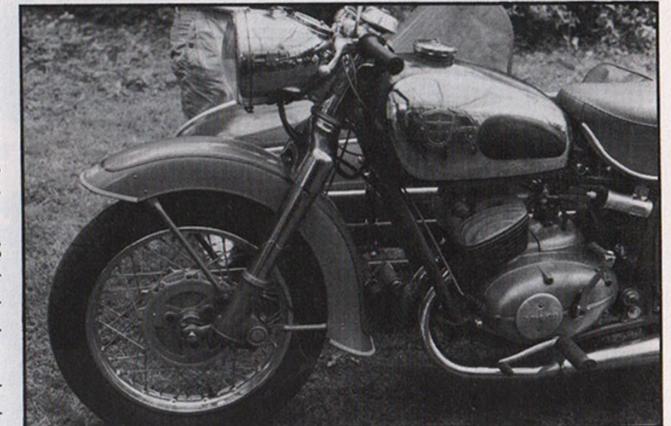
Eine Ausflugsfahrt ins Nachbardorf mit anschließendem Gruppenfoto auf dem Marktplatz krönte diesen 1. Tag. Ein Bericht über das Adlermuseum (richtig gelesen! Herr Strohmenger ist nämlich nicht nur ein hervorragender Organisator von Motorradtreffen, sondern er eröffnet mit entsprechender Fachkompetenz ausgestattet in Kürze in Weilerswist ein Adler-Museum) folgt in einer der nächsten Gummikühe.

Nun bleibt noch zu hoffen, das auch im nächsten Jahr so ein gelungenes Treffen stattfindet. Kontakt: Jürgen Strohmenger, Kölner Str. 150, 5354 Weilerswist, 02254/5165.



M100 mit 3,6 PS Baujahr '49

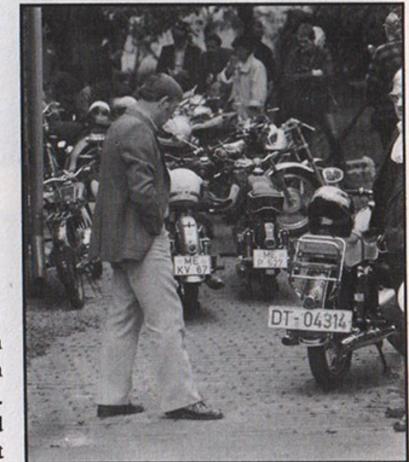
GUMMIKH 1989



Eine wunderschön restaurierte Sprinter als Gespann.



Jürgen Strohmenger



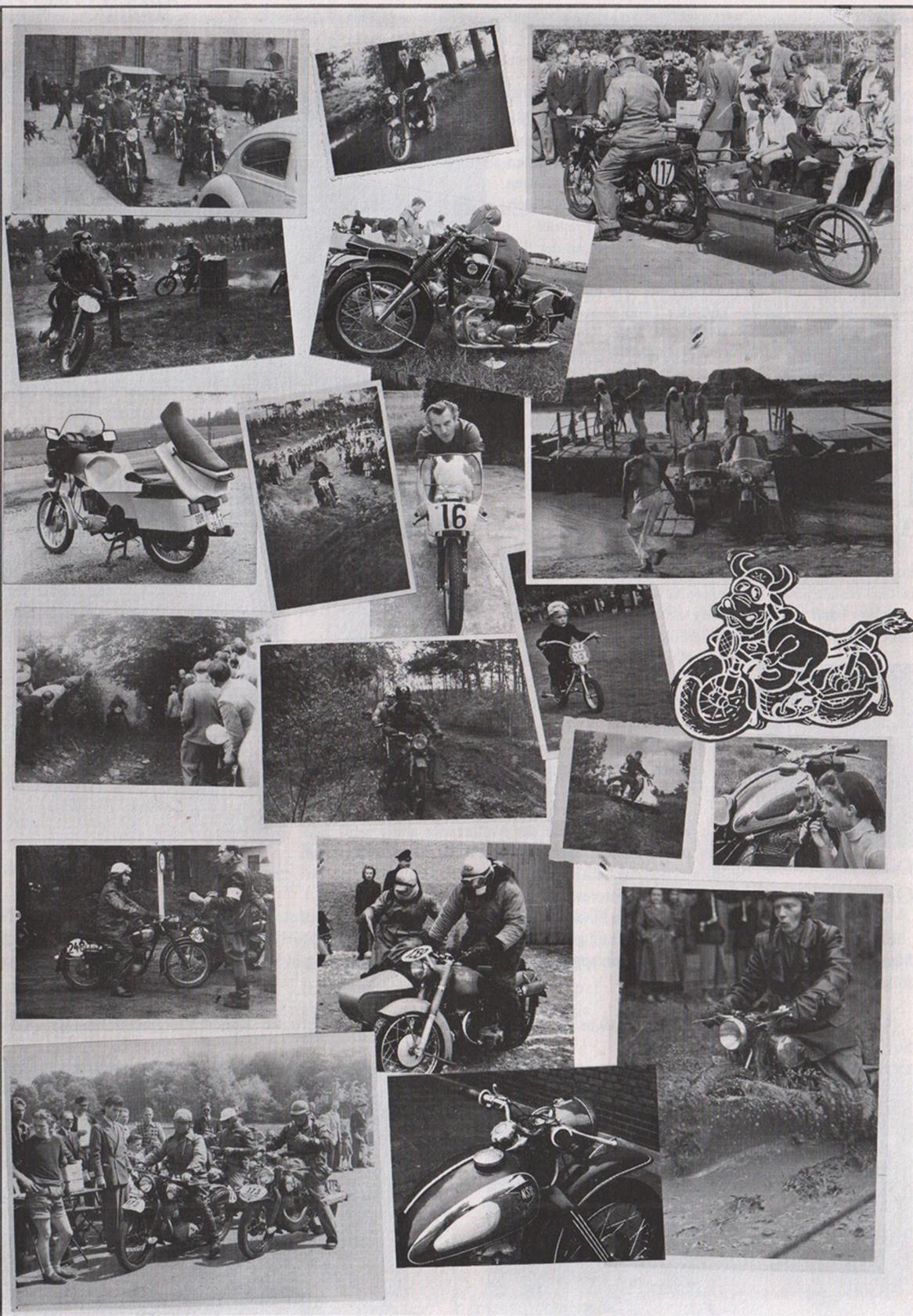
...ruhige familiäre Atmosphäre



Adlerzaki-Armaturen

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 vom
GUMMIKUH-Verlag



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





Motorrad-Mode für Dich... Kollektion Herbst 57

Sturzhelm Modell "Römer I E"
Helmschale aus armiert. Glasfaser, Farbe weiß mit schwarzem Stirnwulst, Innenausstattung: Schweißleder, spezialvernähte Kreuzgurte, Zackenprofilpolster (Moosgummi) zugleich Entlüftung, eingebaut. Ohrrahmen aus Schaumgummi, Nackenschutz schwarz oder weiß aus bestem Bekleidungsleder
Gewicht ca. 535 g DM 40,-

Geprüft nach Rennhelmnorm BS 1869

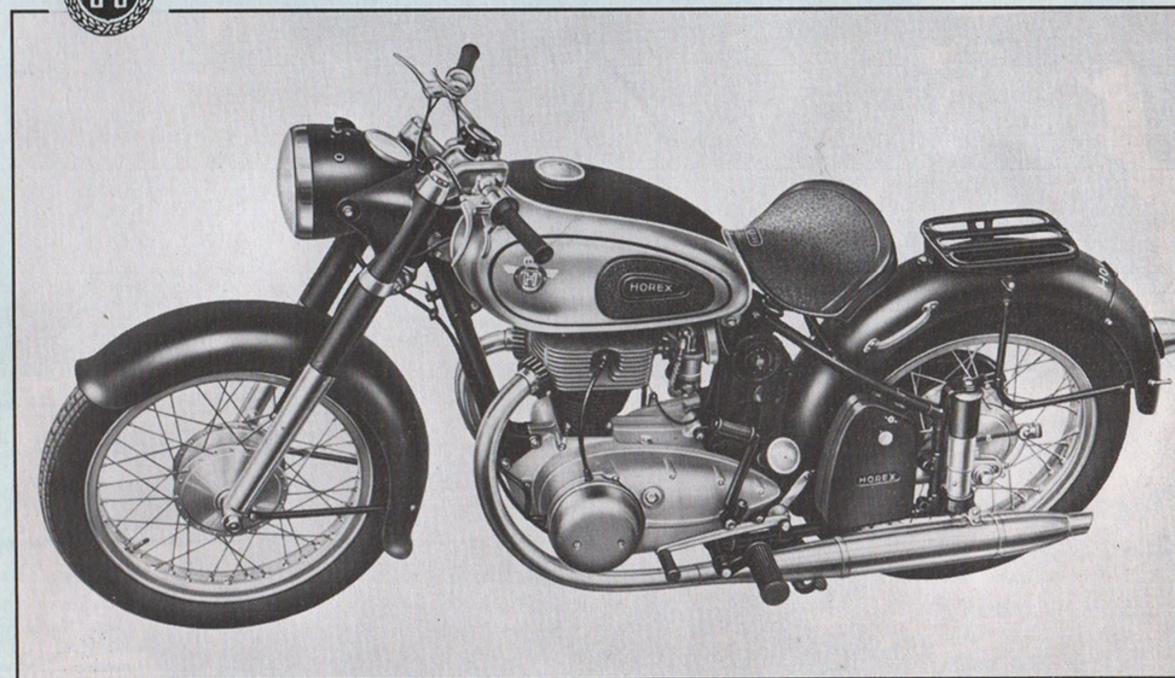
**Herren-Ledermantel
Modell "Hans Albers" (rechts)**
In Wickelform, beste Verarbeitung in modischem Schnitt, sehr gute Paßform mit Velvetofutter
Qualität Rind I DM 282,40



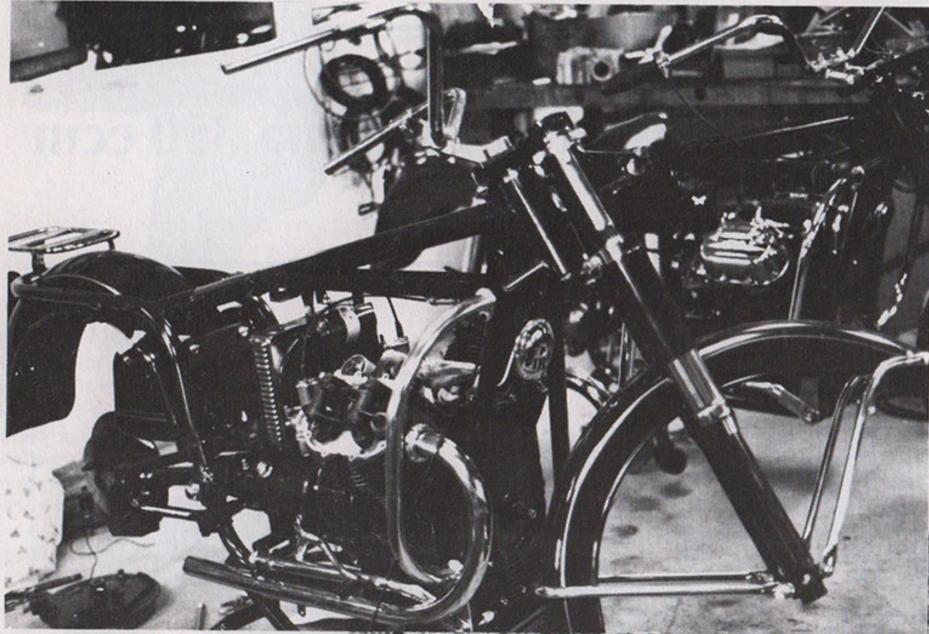
**Herrenjacke
Modell "Benz" (rechts)**
Zweireihig geknöpft, mit Muff- und Seitentaschen, Rückengurt 80 cm lang
Qualität Rind II DM 125,70
Lieferbar in den Farben:
Efeugrün, graphitgrau und königsblau



HOREX Regina 350 ccm

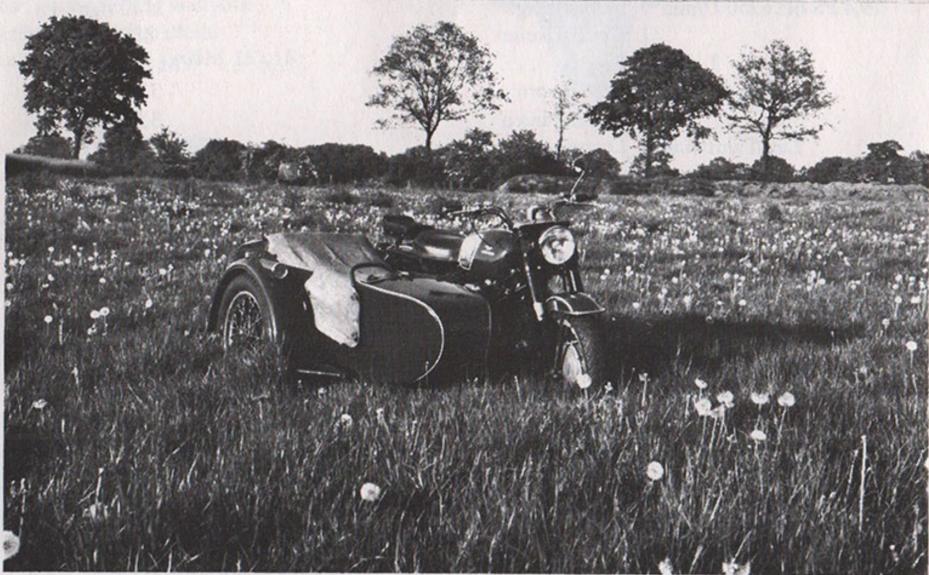
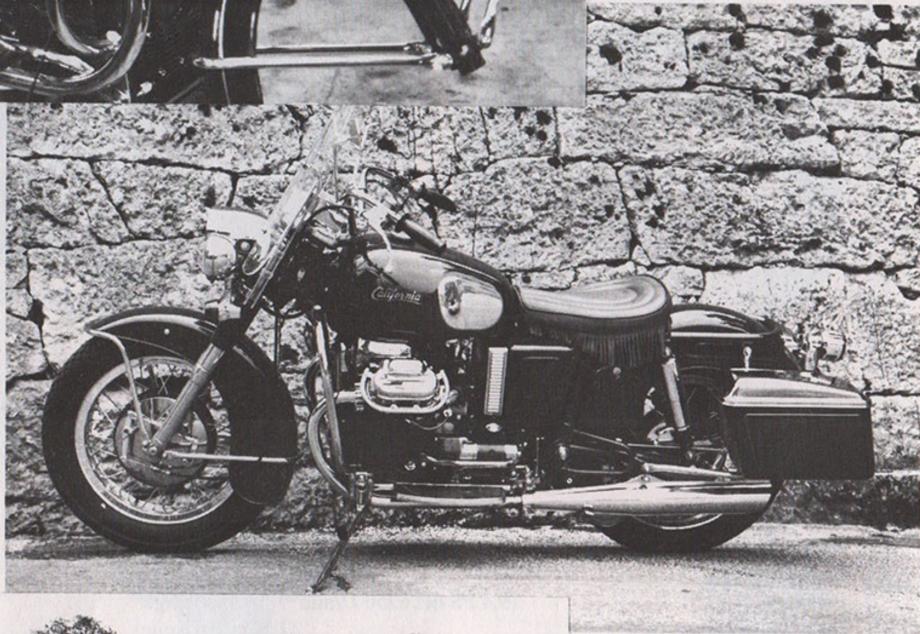


Motor	Horex	Bremse hinten	Vollnabe, Fuß/Gestänge
Zylinderzahl	1 Zylinder (Viertakt)	Allgemeine Daten	
Bohrung x Hub	69 x 91,5 mm	Radstand	1390 mm
Hubraum	342 ccm	Gesamtlänge	2120 mm
Leistung	19,4 PS bei 6250 U/min	Gesamtbreite	820 mm
Drehmoment		Felgen	WM 2,5 x 19
Verdichtung	1 : 6,8	Reifen vorn	3,25 - 19
Vergaser	Bing 2/26/23	Reifen hinten	3,50 - 19
Spülung	--	Leergewicht	160 kg
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Gesamtgewicht	ca. 315 kg
Schmierung	Umlauf mit Kolbenpumpe	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	126 km/h
Batterie	6 V/7 Ah	Verbrauch	3,7 l/100 km
Lichtmaschine	45/60 W	Kraftstofftankinhalt	18 l
Kraftübertragung	über Rollenkette mit geschlossenem Kettenschutz/Kette 5/8" x 1/4"	Fahrbereich	486 km
Kupplung	4 Korklamellen (Hurth)	Marktdaten	
Getriebe	4 Gang	Bauzeit	1950 bis 1955
Schaltung	Fußschaltung	Vormodell	SB 350
Übersetzungen	3,25 - 1,81 - 1,33 - 1 : 1	Nachfolger	Resident
Fahrwerk	Rohrrahmen	Stückzahl	?
Vorderradgabel	Tele mit Dämpfung/Lenkungsdämpfer	Hersteller	HOREX WERKE KG
Hinterradfederung	Geradstab		Fritz Kleemann
Bremse vorn	Vollnabe, Hand/Seilzug		Bad Homburg v.d.H.



*Vielen Dank
den Lesern
der "Biker's
Galerie" für
die Top-Fotos*

*Biker's Galerie
Heideweg 14
2359 Henstedt
-Ulzburg*



*Er kommt
mit seiner
Maschine
an*

*Es schlägt
sie um*



*mit 375
geht es
bergauf*

