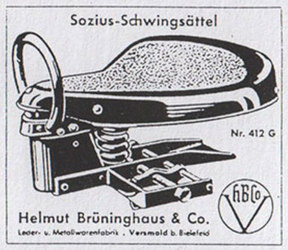
Fachzeitschrift über Motorräder der 50er und 60er Jahre

GUMMIKUH

Schwerpunkt: HOREX-Motorräder

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

Titel:
Einer der vielen begeisterten HOREX-Fahrer 117
(Archiv Pecena/Vielen Dank)
Inhalt 118
Impressum 118
Hausmitteilung 119
Schwerpunkt:
HOREX-Motorräder 120
Foto: Motordetail 120
Foto: Regina 350er Gespann 121
Foto: Regina 350er 122
Foto: Imperator Prototyp 123
Foto: Imperator Serie 123
Interview Herbert Ammon 124
Foto Resident 125
Aktuelle Zulassungszahlen 125
Ersatzteile 125
Literatur 125
Wußten Sie schon:
Kugel- und andere Lager für BMW R 26 und R 27 126
Museum Sinsheim 126
Zündschlüssel II 126
Schrauben II 127
Termine & Treffen 129
Das Geschäft (366) 129
Wußten Sie schon...
Vergaser Teil V 130
Großfoto:
Zündapp "Grüner Elefant" 132
Restaurierungsserie:
Hercules 317 - Teil IV
- Lackierung 134
Clubs & Treffen:
Neues von Sylt 135
1. NSU-Treffen Südbayern 135
Anzeigen 136
Rätsel & Lösung 140
Bücher & Nachrichten:
"Rad ab!" (Buch) 141
Leitplanken-Protektoren 141
Motorrad-Mode 1958 144
Typenkunde:
BMW R 51/2 145
Aus dem Fotoalbum 146
Rücktitel
BMW-Polizeimaschine 147



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

©GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon: 04 21/50 30 35 (demnächst 04 21/50 16 17)

Ihre Ansprechpartner:
Chefredakteur: Peter Kurze (verantwortlich), Redaktionsbüro: Iserlohner Straße 29, 2800 Bremen 1, Telefon: 04 21/51 32 55
Gewerbliche Anzeigen und Abonnements: Susanne Schönholz, Tel.: 0421/51 31 55
Vertrieb: Ute Nennstiel, Telefon 04 21/50 30 35 (50 16 17)
Fertigung: Rainer Baues, Telefon: 04 21/50 30 35 (50 16 17)

Erscheinungsweise: Monatlich am 15. für Abonnenten, am 17. für den freien Verkauf und am Monatsende Belegexemplare für die gewerblichen Anzeigenkunden

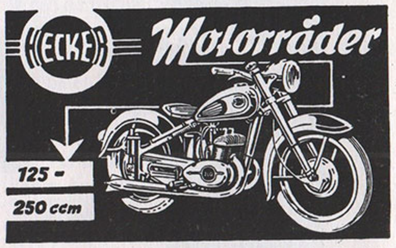
Vertrieb:
Verkaufspreis 4,90 DM/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 49,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 59,00 DM inkl. Versand
Abonnement Ausland: 79,00 DM inkl. Luftpostversand
Verkaufsstellen:
2280 Westerland/Sylt: Buchhandl. Voss
2800 Bremen: Leuwer, Am Wall
2800 HB-Neustadt: Sievers, Pappelstraße
6920 Sinsheim: Museumsbuchhandlung
Anzeigenschluß: Gestaltete Anzeigen: Jeweils am 30. des Vormonats
Fließsatzanzeigen: Jeweils am 5. des Erscheinungsmonats
Anzeigenpreise: Fließsatzanzeigen bis zu 12 Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kostenlos. Nicht-Abonennten zahlen 1 DM pro Druckzeile (32 Anschläge einschl. Leerräume, Kommata etc.). Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 1/89 vom 1. Mai 1989. Preisliste und Media-Daten kostenlos auf Anforderung.
Konto: GUMMIKUH-Verlag, Postgiroamt Hamburg, 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 Belegexemplar. Technische Tips, Ratschläge etc. ohne Gewähr

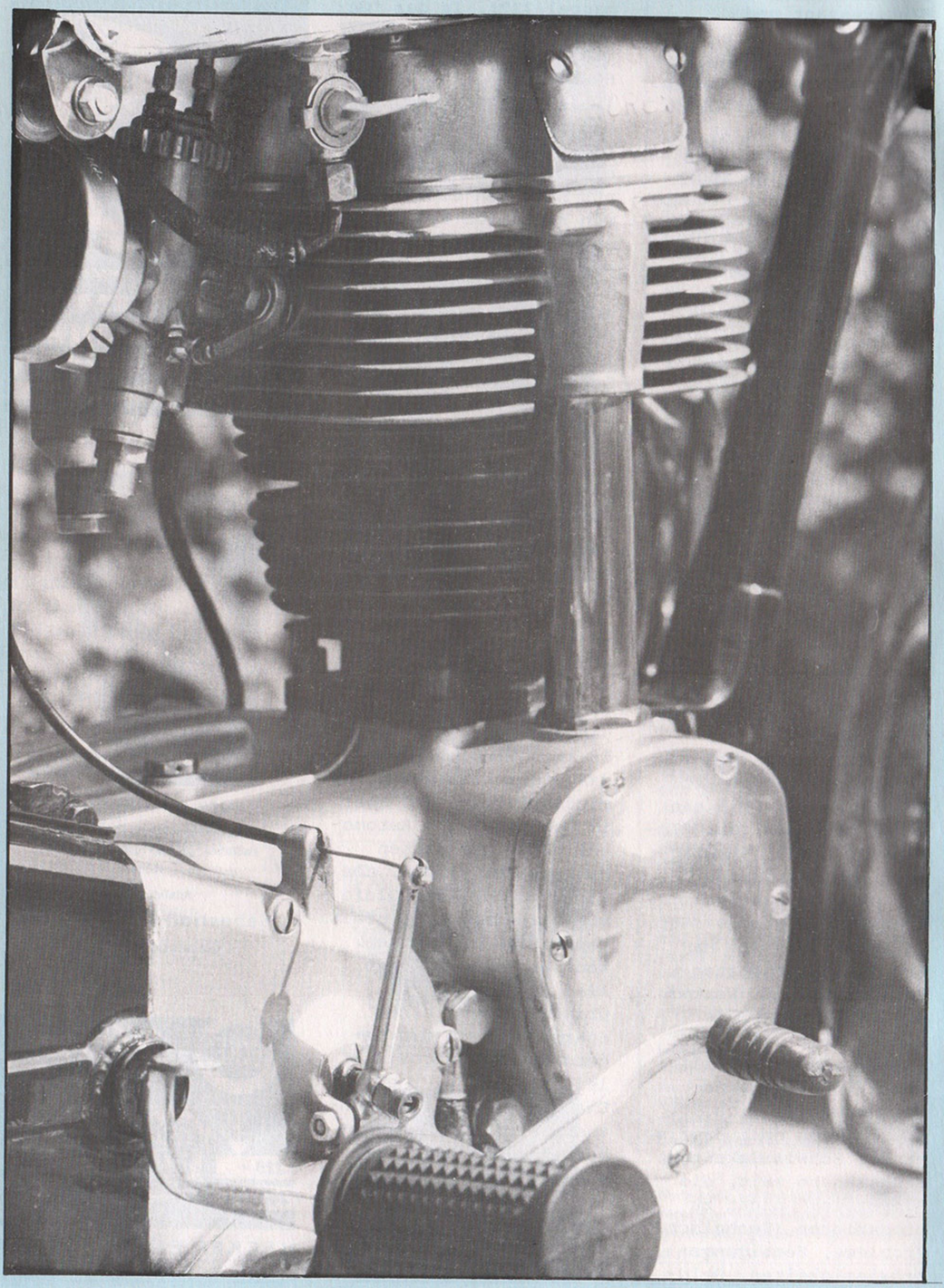
"Interessant und langweilig" könnte die Überschrift zum heutigen Schwerpunktthema heißen. **Interessant,** weil die HOREX-Motorräder in erster Linie zeitlos schön sind, sich technisch noch heute behaupten und einen riesigen Fahrspaß vermitteln. Die zahlreichen HOREX-Fans beweisen diese These. **Langweilig** sind nicht die Maschinen oder die Firmengeschichte der REX-Konservengläser, sondern die in regelmäßigen Abständen erscheinenden Artikel, die alle wieder die Geschichte der Firma aufwärmen, alle das Gleiche und nichts Neues bringen. Dank der vielen Zeitzeugen ist die Horex-Geschichte so gut wie ausgeforscht. Erwarten Sie, lieber Leser, also auch in unserem Schwerpunkt keine großartigen Neuheiten.
Über eine Sache bin ich allerdings gestolpert: Horex stellte 1951 ein neues Motorrad, der "Imperator" (die "Imperator" ist mir lieber), vor. Prototypen und Pressefotos gab es satt. In Serie ging die Maschine in geänderter Form erst 1954. Warum? Kein Werk macht die Kunden erst heiß und erzählt dann: "April, April! Das Motorrad verkaufen wir nicht!". Hier müssen doch damals ernste Schwierigkeiten aufgetaucht sein, die "Imperator" nicht zu produzieren (Technische Probleme, Fertigungsschwierigkeiten, Geldmangel ???). In der "Geschichte der Windsbraut" (Herausgegeben von den HOREX-Werken Weihnachten 1954) wird kaum glaubhaft behauptet, "...daß die Leistungsreserven eines solchen Titanen nur noch von einem kleinen Kreis von Spitzensportlern ausgewertet werden können... (Seite 63). Man höre und staune, es drehte sich bei dem "Titanen" um 30 PS. Vielleicht weiß ein Leser genauer, weshalb der Imperator nicht schon 51 in Serie ging.

In der Oldtimer-Motorrad-Szene treffe ich fast nur Schrauber. Im historischen Autobereich lernt man viele begeisterte Fahrer kennen, die keine Ahnung von ihren Autos haben, aber häufig prima Kumpels sind! Dieser Kreis fehlt fast völlig in unseren Zweirad-Kreisen. Es kann daran liegen, daß diese Kollegen gerne mitfahren möchten, aber im Gegensatz zum Automobil keine geeigneten Werkstätten finden, die ihren zukünftigen Oldie mit der nötigen Sorgfalt reparieren und warten könnten. Ihnen bleibt also nichts anderes übrig, als "modernen Schrott" durch die Gegend zu bewegen. Vielleicht liegt hier eine Chance für unseren Nachwuchs ein paar Mark nebenbei mit Spaß zu verdienen. Dazu benötigt man nur ein altes Motorrad und einen gestreßten, wenig Zeit habenden Menschen...

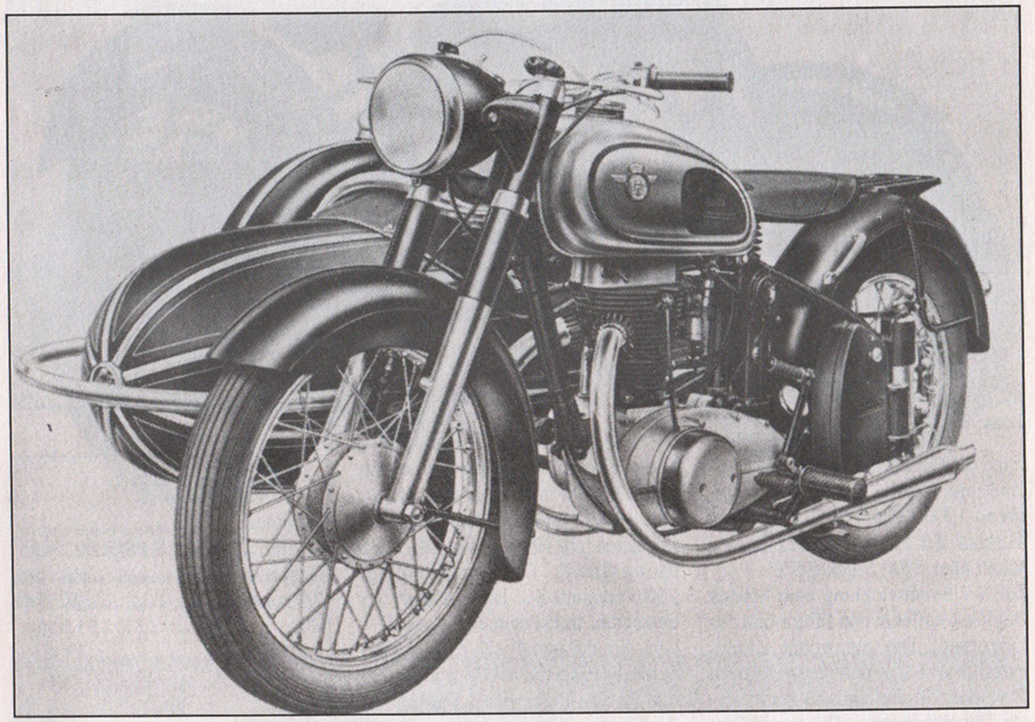
(DBGM: In- und Ausl.-Pat. ang.)
Zuverlässiger Schutz für den Motorradfahrer gegen Nässe, Schmutz und Kälte.
Alleinhersteller:
Sebastian Dräxlmaier
Geisenhausen/Ndb.



HECKER FAHRZEUGFABRIK
NÜRNBERG



Rex-Konservengläser



Fritz Kleemann, der Gründer der mittlerweile legendären HOREX-Werke vereinte wohl zwei Eigenschaften in sich, die einen guten Kaufmann auszeichnen: Den Blick für das Neue und den Sinn für das Machbare. Kleemann wuchs während der Zeit des Ersten Weltkrieges auf. Er arbeitete nach längerem Aufenthalt im Ausland ab 1920 bei Opel und in der väterlichen REX-Konservenglas-Gesellschaft in Bad Homburg/Taunus. Doch Kleemann junior machte sich mit 24 Jahren selbstständig und begann Fahrräder mit Hilfsmotor zu fertigen. Der Name HOREX (Homburg = HO und REX = König/Von Vaterns Einmachglasfabrik) wurde geboren und ab 1923 baute man richtige Motorräder. Hermann Reeb, Ingenieur, trat in die Firma ein und konstruierte einen revolutionären Parallel-Zweizylinder, den Vorläufer des Imperator-Motors. Bis zum Zweiten Weltkrieg fertigten die Homburger recht fleißig Zweiräder mit 250 bis 800 ccm Hubraum. Im Krieg produzierte und reparierte man für die Reichsbahn. Relativ unbeschadet überstanden die Gebäude und Maschinen das Desaster.

1947 erhielt Horex eine Lizenz der amerikanischen Besatzungsmacht zum Bau von Motorrädern bis 350 ccm. Die Vorkriegsmaschine "SB 35", die von Hermann Reeb und Richard Küchen gemeinsam konstruiert wurde, lebte auf und die daraus entwickelte "REGINA" kam 1950 auf den Markt. Diese "Urregina", Bezeichnung "Regina" ohne weiteren Zusatz, wies eine Telegabel mit großem Nachlauf (fast chopperähnlich-schräggestellte Gabel) auf. Der Motor unterschied sich von der SB durch den Schalthebel auf der rechten Seite. Die Regina war ein "simples 350 ccm-Motorrad mit einem stinknormalen Viertakt-Einzylinder-Motor ohv..." schrieb Klacks. Trotzdem ging eine Fazination von ihr aus, die die Verkaufszahlen Anfang der 50er Jahre hochschnellen ließ. Mit teilweise über 90% Marktanteil bei den 250 bis 349 ccm Maschinen war Horex der Gigant in dieser Klasse. 1949 betrug der Zulassungsanteil im Be-

HOREX SB 35	
Zylinder	1
Leistung	18 PS/5000 1/min
Hubraum	342 ccm
Bohrung	69 mm
Hub	91,5 mm
Verdichtung	1 : 6,35

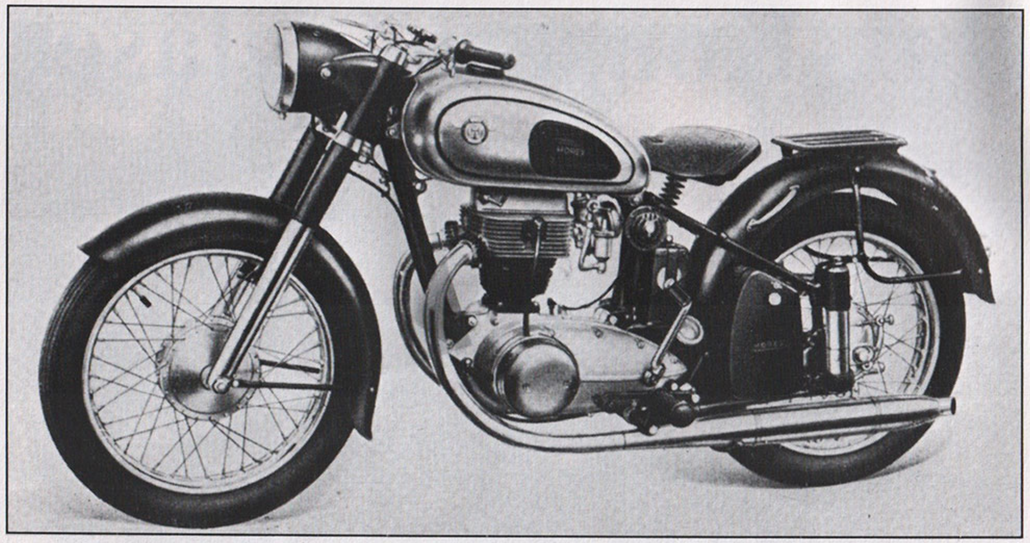


Foto: 350er Regina

reich der Bundesrepublik (ohne Saarland und Westberlin) 91 % entsprechend 1306 SB 35. 1950 betrug der Verkauf der SB 35 und der Regina schon über 5700 Stück (95%).
Die Weiterentwicklung zum Modell Regina 1 umfaßte den Motor und das Fahrgestell. Die ungewohnt schräggestellte Gabel erhielt einen steileren Steuerkopfwinkel und ein verbessertes Dämpfersystem. Die vergrößerten Schutzbleche schützten den Fahrer stärker vor Spritzwasser und der neue Büffeltank faßte 18 statt 13 Liter. Über 12.000 Reginas ließen die Kunden in der Bundesrepublik 1952 zu. Der Marktanteil lag bei 76 %. Auf Platz 2 mit "nur" 3178 Zulassungen lag NSU mit seiner Consul I, ebenfalls ein Motorrad mit klassischer Linie, das allerdings ca. 60 DM teuer war (2350 DM). Weit abgeschlagen folgten Jawa (274 Stück), BSA (151 Stück), AJS, Ariel, Royal Enfield und Victoria mit jeweils unter 25 Stück.
Fritz Kleemann, der "Chef", der mehr Kaufmann als Techniker war, hoffte 1951 mit einer auf 250 ccm verkleinerten Regina auch in der Viertel-Liter-Klasse Fuß zu fassen (Regina 2). Ein schweizer Exportauftrag sicherte wohl das lukrative Geschäft. Im Inland spielte die 250er kaum eine Rolle. Hier beherrschten BMW, DKW und NSU den Markt. Der Anteil von Horex lag denn auch im besten Jahr 1954 nur bei 4 % (2835 Motorräder). Die serienmäßige 250er erkannte der Horex-Fahrer am einzelnen, linksliegenden Auspuff.
Als Sondermodell gab es auch eine Sport-Version mit 19 PS (manchmal mit 20 PS angegeben). Diese "S"-Ausführung hatte einen Leichtmetallzylinderkopf mit einem Auslaßkanal (Singleport) und einem Auspuff auf der rechten Seite.
Der neue Alu-Zylinderkopf tauchte Ende 1952 im Modell Regina 3 wieder auf. Jetzt mit zwei Auslaßkanälen (Doppelport) und logischerweise zwei Auspuffrohren. Weitere Verbesserungen: Kurbelgehäuseentlüftung, Kurbelwelle, Schutzbleche in endgültiger Form, wirksamere Auspuffanlage.
Als Regina 4, die Mitte 1953 auf den Markt kam, bezeichnete man die 400 ccm Ausführung. Das Fahrgestell glich denen der anderen Regina-Modelle. 1954 erreichte Horex mit dieser Regina und den 400er Imperatoren einen Zulassungsanteil von weit über 50 %.
Die Reginas brachten den Horex-Werken 1952 und 53 viel Geld in die

Regina

Typ 1:

Zylinder	1
Leistung	18 PS/5000 1/min
Hubraum	342 ccm
Bohrung	69 mm
Hub	91,5 mm
Verdichtung	1 : 6,35

Typ 2

Zylinder	1
Leistung	17 PS/6500 1/min
Hubraum	249 ccm
Bohrung	65 mm
Hub	75 mm
Verdichtung	1 : 7

Typ 3

Zylinder	1
Leistung	19,4 PS/6250 1/min
Hubraum	342 ccm
Bohrung	69 mm
Hub	91,5 mm
Verdichtung	1 : 6,8

Typ 4

Zylinder	1
Leistung	22 PS/5750 1/min
Hubraum	399 ccm
Bohrung	74,5 mm
Hub	91,5 mm
Verdichtung	1 : 6,8

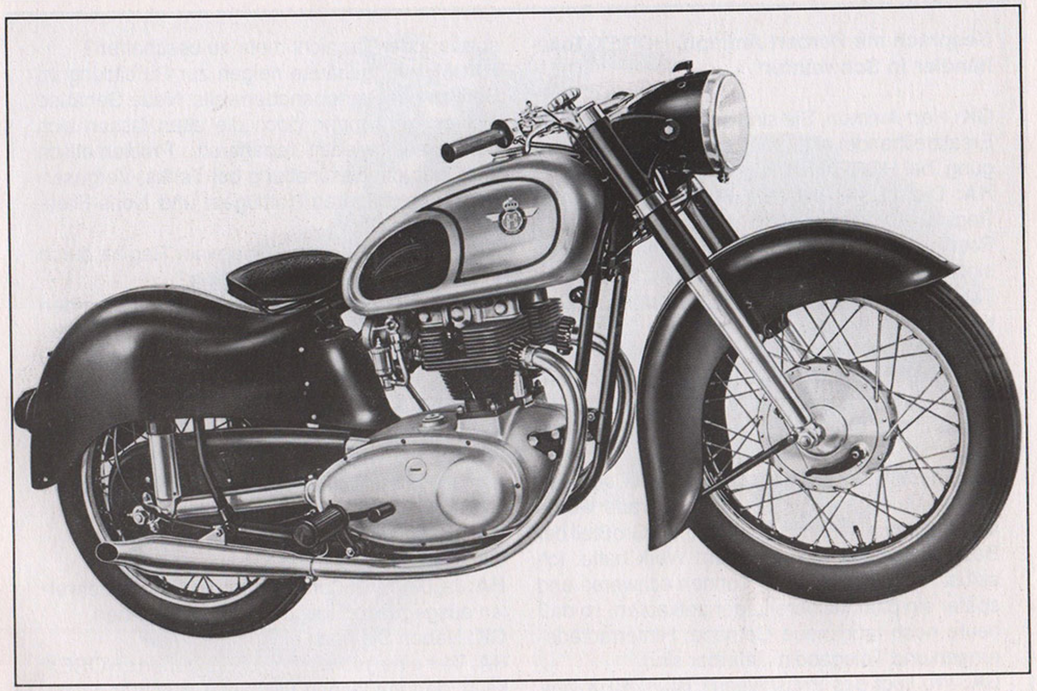
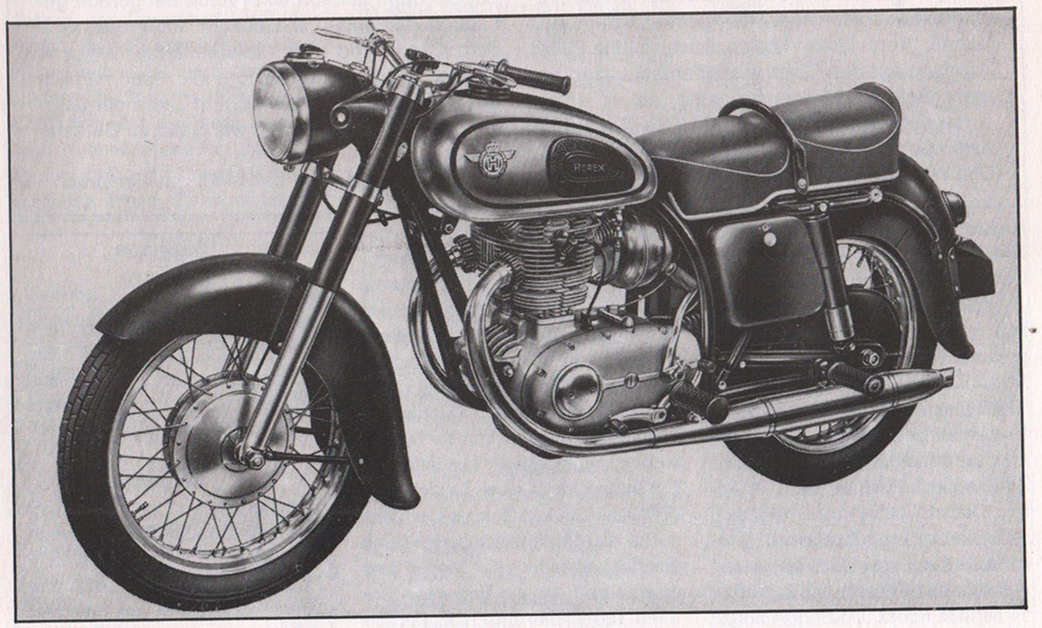


Foto oben: Imperator Prototyp 1951
Foto unten: Serienmäßige Imperator ab 1954



Gespräch mit Herbert Ammon, HOREX-Teilehändler in Schweinfurt

GK: Herr Ammon, Sie sind seit fast 15 Jahren im Ersatzteilhandel aktiv. Wie sieht die Teileversorgung bei HOREX heute aus?
HA: Die meisten HOREX-Fahrer besitzen eine Regina. Für dieses Motorrad habe ich ca. 550 Positionen im Programm. Ungefähr die Hälfte sind Nachfertigungen, zum Beispiel: Kickstarter, Tankembleme, Sättel von Pagusa und Denfeld, Ketten- und Werkzeugkästen. Viele Teile kommen auch noch aus Originalbeständen.
GK: Ersatzteilbestände vieler ehemaliger Motorradfirmen sind ja in den 60er Jahren verschrottet worden. Wie ist die Situation bei HOREX gewesen?
HA: Friedel Münch plante um 1962 die Wiederaufnahme der HOREX-Produktion. Daraus wurde leider nichts. Allerdings überlebte ein Großteil der Bestände, die Münch aus dem Werk hatte. Ich selbst konnte 1982 ein 6 Tonnen schweres und später ein paar kleinere Lager aufkaufen, so daß heute noch fabrikneue Getriebe, Hinterradfederungen und Telegabeln lieferbar sind.
GK: Wo liegt das Preisniveau? Ist HOREX vielleicht der "Benz" unter den Motorrädern?
HA: Jein! Ersatzteilmäßig ist HOREX günstiger als manch'Japaner. Teuer wird es bei fertigen, restaurierten Maschinen. Das wiederum hat einen Vorteil: Wenn jemand beispielsweise eine 200er Zündapp aus den 50ern wieder aufbaut, steckt er mehr Geld in die Restaurierung, als er jemals durch den Verkauf erzielt. Bei HOREX-Motorrädern wird die gute handwerkliche Arbeit honoriert.
GK: Welche Ersatzteile sind heute für die Regina schwer oder gar nicht mehr zu beschaffen?
HA: Motorengehäuse neigen zur Rißbildung im Bereich der Getriebenebenwelle. Neue Gehäuse gibt es nicht mehr, doch die alten lassen sich mittlerweile wieder reparieren. Problematisch stellt sich die Beschaffung bei Tanks, Vergasergehäusen, hinteren Kotflügeln und Noris-Fliehkraftreglern dar.
GK: Wird die Restaurierung einer Regina durch Literatur und Werkzeuge leichter?
HA: Leichter sowieso! Spezialwerkzeuge werden nachgefertigt und Werkstatthandbücher, Ersatzteilkataloge und das Fahrerhandbuch kann man ebenfalls problemlos kaufen.
GK: Wie steht es mit den anderen HOREX-Typen?
HA: Die Imperator und die Resident sind zusammen mit nur ungefähr 10 % am Bestand beteiligt. Diese geringen Zahlen lassen leider kaum wirtschaftliche Nachfertigungsaktionen zu.
GK: Gibt es Problemteile ?
HA: Ja, bei der 350er Resident sind die Kurbelwellen ausgegangen, bei der 250er die Kolben.
GK: Haben Sie noch einen guten Tip?
HA: Wer eine gebrauchte, unrestaurierte HOREX kauft, darf auf keinen Fall den Kickstarter betätigen oder sogar den Motor ungereinigt laufen lassen. Häufig befindet sich Dreck in der Ölpumpe, die dann zerstört wird. Auch bei gerade gekauften, laufenden Maschinen sollte man sich dem Öltank und dem Motorgehäuse reinigend widmen. Die heutigen Motorenöle lösen nämlich die Rückstände auf, die sich im Laufe der Jahrzehntegebildet haben und wie Sand im Getriebe wirken.
GK: Herr Ammon, ich danke für das Gespräch.

Kassen. Das Programm wurde durch Spezialmaschinen für Renn- und Geländesport abgerundet.

Auf der Internationalen Fahrrad und Motorradausstellung 1951 präsentierte Horex eine neue 500 ccm-Maschine, der "Imperator" (Kaiser). Trotz intensiver werbetechnischer Vorbereitungen mit Prospekten und Presseveröffentlichungen ging diese Zweizylindermaschine nicht in Serie. Damals baute man zwischen sechs und zwanzig Prototypen. Weiterentwickelt kam die Imperator, nunmehr mit 400 ccm, im Dezember 54 auf den Markt. Doch 1954 neigte sich die Motorradzeit schon dem Ende zu. Hatte Horex 1953 noch fast 13 000 Reginas in der Bundesrepublik absetzen können, so schmolz die Zahl 1954 auf zirka 8 000 Einheiten zusammen und erreichte 1955 einen Tiefpunkt mit nur 3 700 verkauften Fahrzeugen. Auch die völlige Neukonstruktion "Resident" (Statthalter) konnte das Ruder nicht mehr herumwerfen. Vorsorglich kündigte die Geschäftsleitung zwei Dritteln der 500 Mann starken Belegschaft. Man hoffte, daß die Absatzeinbußen durch einen Motorroller, ein Moped und durch Stand-, sowie Imperator-Motoren für Kleinwagen aufgefangen werden könnten. Doch diese Vorha-

Imperator

Prototyp

Zylinder	2
Leistung	30 PS/6800 1/min
Hubraum	497 ccm
Bohrung	65 mm
Hub	75 mm
Verdichtung	1 : 7

Serientyp

Zylinder	2
Leistung	28 PS/6670 1/min
Hubraum	392 ccm
Bohrung	61,5 mm
Hub	66 mm
Verdichtung	1 : 9,9

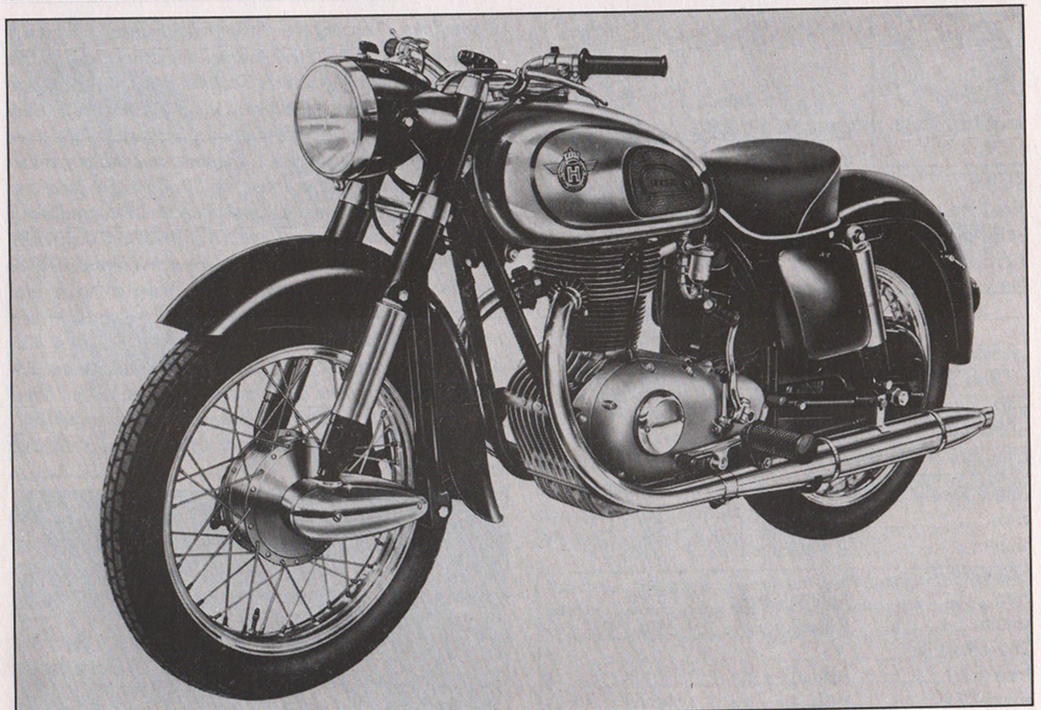


Foto: HOREX Resident

ben blieben in der Planungsphase stecken. Im Dezember 1955 übernahm man Lohnaufträge im Aggregatbau und stellte die Motorradproduktion endgültig um 1958 ein. Tatsächlich wurden 1960 noch 32 fabrikneue Horex-Motorräder zugelassen. Hierbei dürfte es sich um Maschinen gehandelt haben, die beim Händler lange auf Kundschaft warteten. Das Homburger-Werk übernahm Daimler-Benz. Noch gerne erinnern sich alte Mitarbeiter und heutige Fahrer an die wahren Klassiker aus dem Taunus. ●

Resident

250er

Zylinder	1
Leistung	18,5 PS/7300 1/min
Hubraum	249 ccm
Bohrung	77 mm
Hub	53,4 mm
Verdichtung	1 : 9

350er

Zylinder	1
Leistung	24 PS/6250 1/min
Hubraum	349 ccm
Bohrung	77 mm
Hub	75 mm
Verdichtung	1 : 9,7

Zugelassene bzw. nicht länger als ein Jahr stillgelegte HOREX-Motorräder:

Regina 250	165
Regina 350	563
Regina 400	110
Summe Regina	838
Resident 250	35
Resident 350	45
Summe Resident	80
Imperator 400	55
Rebell (97 ccm)	4
Sonstige	435
Summe alle	1412

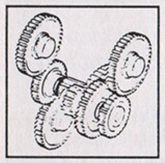
Stand 1. Juli 1989

Ersatzteile

Ammon-Technik, Zehntstraße 28, 8720 Schweinfurt, Telefon 09721/41455 (Katalog)
Klaus Faak, Silcherstraße 3, 7129 Brackenheim, Tel.: 07135/2942 (Katalog 2 DM/Speziell Bing-Vergaser)
Klaus Forster, Auf der Stadtwiesen 37, 6140 Bensheim 2, Tel.: 06251/73223 ab 19.00 Uhr
Heumann, Fuchsberg 3, 6110 Dieburg, Tel.: 06071/1315
Kurt Kahrmann, Damian-Schmidt-Str. 2, 6400 Fulda, Tel.: 0661/32091
Stemler, Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, Tel.: 02191/53067 (Katalog)

Literatur

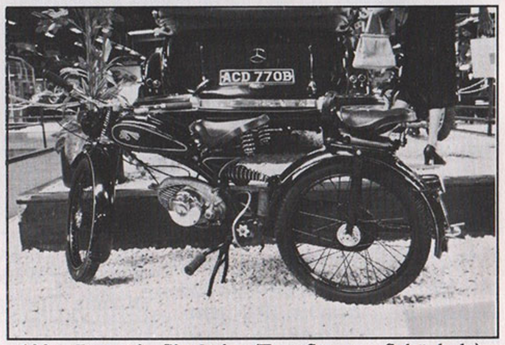
"Geschichte der Windsbraut/30 Jahre Horex", 29,80 DM, Bogenschütz-Verlag, Iserlohner Str. 29, 2800 Bremen 1, Tel.: 0421/513255
"Der Dampfhammer Horex Regina" von K.-J. Habermann, 35 DM, HS-Verlag, Dorfstraße 19, 5534 Birgel/Eifel



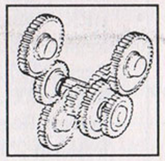
... daß
folgende Lager bei der **BMW R 26** und **R 27** Verwendung fanden?

Stelle	Art	St.	Bezeichnung
Vorderrad	Kegelrollenlager	2	302 03
Schwinge	Kegelrollenlager	2	302 03
Vorderradbremse	Kugel DIN 5401	1	4mm III
Lenkung	Axial-Schrägku-		
	gellager kpl.	2	200 185
	enger Laufring	2	200 185/3
	weiter Laufring	2	200 185/5
	Kugel DIN 5401 46	5,5 mm	III
Kupplungswelle	Kugelkäfig mit		
	7 Kugeln 5,5	1	200 068
Getriebe			
Antriebswelle			
vorn	Rillenkugell.	1	6204 C3
hinten	Rillenkugell.	1	6302 C3
Nebenwelle			
vorn	Schrägkugell.	1	3203
hinten	Rillenkugell.	1	6203 C3
Abtriebswelle			
vorn	Rillenkugell.	1	6303 C3
hinten	Rillenkugell.	1	6204 C3
Radantrieb			
Ritzelwelle			
vorn	Zylinderrollenl.	1	N 2204 C2
hinten	Schrägkugellag.	1	3304
Tellerradwelle			
innen	Rillenkugell.	1	16012
außen	Rillenkugell.	1	6206 F60
Hinterrad	Kegelrollenl.	2	30203
Schwinge	Kegelrollenl.	2	30203
Motor			
Kurbelwelle			
vorn	Rillenkugell.	1	6204 C3
	Rillenkugell.	1	6206
hinten	Rillenkugell.	1	6207
Nockenwelle	Rillenkugell.	2	6203
Pleuel R27	Rolle DIN 5402	16	5 x 10

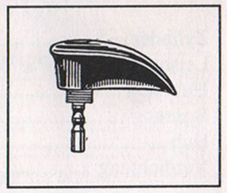
... daß
Sinsheim ein Museum nicht nur für Motorrad- und Autofreaks ist?
Mit ruhigem Gewissen kann man das 1980 gegründete Museum mit der ganzen Familie besuchen, ohne daß es den nicht motorradinteressierten Mitgliedern langweilig wird. Das liegt an der Vielzahl der Exponate und der Unterschiedlichkeit: mechanische Musikinstrumente, Dampfloks, Tanzorgeln, Schmiedehämmer, Flugzeuge und, und, und... Über 3000 Ausstellungsstücke auf 30.000 qm! Hier haben begeisterte Technik-Fans wichtige technische Zeitzeugen gesammelt. Leider ist die Größe aber auch ein Manko. Die Informationsüberflutung läßt einen nach kurzer Zeit an vielen Höhepunkten achtlos vorüber laufen. Steht eine 100er Imme am Straßenrand, jeder nur etwas historisch verständnishabende Motorradfahrer steigt ab, um sich Herrn Riedels Konstruktion anzusehen. Im Museum geht die Imme im Heer der Nortons, DKWs und den anderen Maschinen unter. Weniger wäre hier vielleicht mehr gewesen. Doch mit guter Kondition und unter intensiver Ausnutzung der hervorragenden Museumsgastronomie (das ist ja so selten) sollte man sich diese Sammlung trotz allem nicht entgehen lassen. Über die A6 (Ausfahrt Sinsheim zwischen Heidelberg und Heilbronn) erreicht man das Museum. Öffnungszeiten: täglich von 9.00 bis 18.00 Uhr.



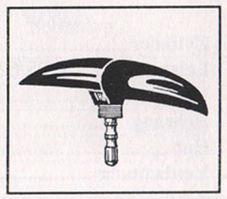
100er Imme in Sinsheim (Foto Susanne Schönholz)



... daß
es noch mehr unterschiedliche Zündschlüssel gibt?



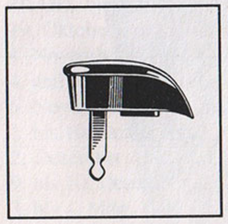
Zündschlüssel
Hella 31/10, Noris SB 910/1 X
Zündapp, Triumph, NSU, Ardie, BMW



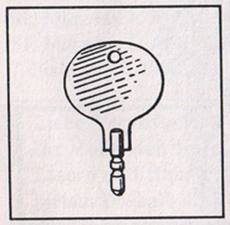
Hella 31/26, Noris SB 910/2 X
Für Scheinwerfer mit verchromtem Zündschalterverschluß

GUMMIKUH 1989

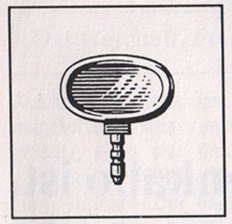
Hella 31/79
für Scheinwerfer Modell 1955 mit Schalterverschluß und Preßstoff Leuchtfenster



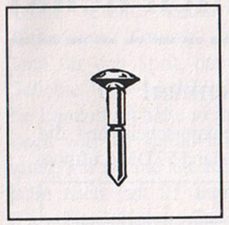
Hella 31/78
für Scheinwerfer Modell 1955 ohne Schalterverschluß



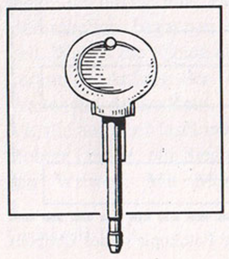
Hella 31/34
Goggo Roller ohne Anlasser



Hella 31/56
Vespa ab 1954



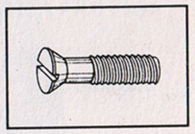
Noris SDZ 625/2 X
Batterie-Zündlichtmaschine MLZ 6/25, MLZS 6/25, MLZ 6/30, MLZS 6/30, SDZ 6/30



Noris SK 190/1 Z, 190/2 Z
Goggo Roller mit und ohne Anlasser, NSU Lambretta mit Anlasser

... daß
hier die Fortsetzung des Schrauben 1 x 1 ist?

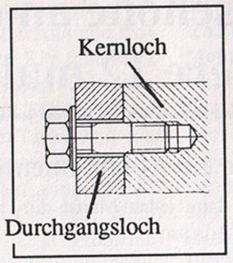
Senkschraube mit Schlitz nach DIN 963 oder 965



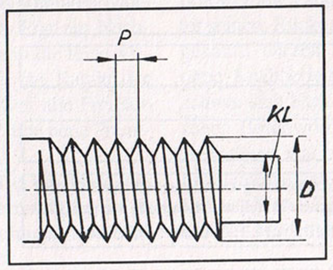
2. Gewindebezeichnung
M steht für metrisches und für metrisches ISO-Gewinde, da beide problemlos untereinander austauschbar sind.
Die wichtigsten Maße am Gewinde einer Schraube sind der Durchmesser, den man mit der Schieblehre messen kann (Nenn- oder Gewindedurchmesser = D in mm) und die Steigung (Abstand von Gewindegangmitte zur nächsten Gewindegangmitte = P in mm).
Die gängigsten Gewinde im Kfz-Bau:

Durch-messer	Steigung	Kernloch-durchm.	Durchgangs-lochdurchm.	Schlüssel-weite
M 4	0,7	3,3	4,3	7
M 5	0,8	4,2	5,3	8/9
M 6	1	5	6,4	10
M 8	1,25	6,8	8,4	13/14
M 10	1,5	8,5	10,5	17
M 12	1,75	10,2	13	19

KL ist der Kernlochdurchmesser. Er gibt an, mit welchem Bohrerdurchmesser Sie bohren müssen, damit ein Gewinde eingeschnitten werden kann.
DL (Durchgangslochdurchmesser) ist das Maß für ein Loch, in das die Schraube mit Spiel paßt.



2a Feingewinde
Feingewinde kommen zum Einsatz, wenn höhere Zugfestigkeiten gefordert sind. Die Steigung **P** ist kleiner als beim Regelgewinde. Sie steht hinter der Gewindebezeichnung, z.B. M 12 x 1 (Steigung bei M 12 Regelgewinde ist 1,75). Feingewinde dürfen nicht in weichen Metallen, wie Alu usw., verwendet werden.



Fortsetzung in der nächsten Ausgabe der GUMMIKUH

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!

Wann ..... Wo ..... Was ..... Wer

13. bis 15. Oktober	8261 Tüßling (Altötting)	Motorradtreffen	2-Zylinder Freunde Bayern 08531/33 50
21. Oktober	2358 Kaltenkirchen	Teilemarkt	H. J. Meyer, 04192/9609
21. Oktober	Frankreich-Vaucluse	Tauschbörse	0033/90-67 18 08
28. Oktober	Österreich-5230Mattighof.	Flohmarkt+Ausstel.	IMVC, Kanderting 15, A-5230 Mattighofen
28. Oktober	Österreich-4400 Steyr	Oldie-Flohmarkt	MSC Steyr, Neustift-17, A-4400 Steyr
28. und 29. Oktober	4350 Recklinghausen	Markt Vestlandhalle	Info: 0202-30 08 48
28. und 29. Oktober	Holland-Assen	Teilemarkt	W. Pol, 0031/5928-12486
28. Okt. bis 5. Nov.	7000 Stuttgart	Auto-+Motorradaus.	AMA 89, PF 10 07 51, 7000 Stuttgart
29. Oktober	Dänemark-Arhus	Teilemarkt	Tel.: 0045/1-35 01 46
4. November	Schweiz-Zürich	Teilemarkt	Tel.: 0041/1-72 06 729
4. und 5. November	8000 München bei BMW	Börse	Rainer Simons, 089/68 78 06
5. November	5870 Hemer	Teilemarkt	Udo Kraas, 02374/16191
1. bis 10. Dezember	4300 Essen	Int. Motor-Show	SIHA, 02407/17300
2. Dezember	7033 Herrenberg	Oldiemarkt...	Ammon-Technik, 09721
9. bis 10. Dezember	3153 Adenstedt/Peine	Wintertreffen	Tel.: 05172/5500
3. bis 4. März 1990	4700 Hamm	Teilemarkt	Hammer A., PF 1609, 4700 Hamm
24. bis 25. März 1990	3500 Kassel	Teilemarkt	Zimmermann, 05665/4722
31. März bis 1. April	4400 Münster/Westfalen	Teilemarkt	Peter Kramer, Hörder-99, 5840 Schwerte
31. März bis 1. April	8000 München	Teilemarkt/O-Fahrt	Müller&Hocheneder, 089/3081724
7. bis 8. April 1990	6700 Ludwigshafen	Veterama	Seidel, 06203/13507

Liebe Veranstalter!
Ihr wollt, daß Eure Motorrad-Festivitäten (Treffen, Orientierungsfahrt, Demo, Teilemarkt...) gut von Lesern und Händlern besucht werden. Wir wollen unseren Lesern auch 1990 einen guten Terminplaner bieten. Deshalb schickt uns Eure Depesche mit dem WANN, WO, WAS und WER! Eure GUMMIKÜHe

Das Geschäft, Folge 366

Aus der Konkursmasse seines Motorradgeschäftes hatte er seine REGINA gerettet, sonst war ihm nicht viel geblieben. Seine freie Zeit nutzte er zum Bummeln.Der harte Heri per pedes, ein seltener Anblick! Aber die Kohle reichte kaum noch für "Schwarzen Krauser", geschweige denn für den Sprit, damit er seine Geliebte ´mal wieder richtig durch die Landschaft hätte treiben können. Doch wie der Zufall manchmal so spielt, traf er eine alte Klassenkameradin nach fast 25 Jahren wieder: "Hey Heri! Kennst Du mich nicht mehr? Ich bin es! Ich!" rief sie. Heris Gehirnzellen begannen ihre Tätigkeit. War es die Kleine aus der Rokkerkneipe Anfang der 70er Jahre? War es die, die im Bett ... oder war es die, die auf der Maschine ...? War es Robert Lemke, der Stecher der weisen Witwen. Mit Messerscharfer Logik ordnete Heri seine Gedankenblitze. Die Dame kannte er von früher! Natürlich, es war Rita, seine erste Liebe aus der 10. Klasse des Kleist-Gymnasiums. Die Begrüßung war stürmisch. ---

Am nächsten Morgen setzte er ihr die alte Römer-Halbschale und sich selbst auf die Horex. Rita fand Platz auf dem Denfeld-Sozius und klammerte sich eng an ihn. Mit den letzten Resten Kraftstoff im Tank fuhr er mit ihr zu den Stätten seiner Jugend. Die bedrückende Last auf seinen Schultern, das verlorene Geschäft, Wohnungsverlust, all diese Probleme vergaß er an diesem sonnigen Morgen in Ritas Armen. Erst am Nachmittag brachte er sie in die feine Villengegend, draußen am Rande der Stadt. Er wußte, daß er alle Freunde verloren, dafür aber eine neue Freundin gefunden hatte.

Doch auch dieser Tag bescherte ihm noch eine böse Überraschung. Im 4. Gang fuhr er gemächlich, die Horex brummte zufrieden vor sich hin, an seinem ehemaligen Laden, **"Heribert von Kalk, Motorräder"**, vorbei. Und was er jetzt sah, konnte er nicht fassen! Die Typen wechselten seine Neonreklame aus. Jetzt stand da der Name seines ehemaligen Geschäftsfreundes: **"Rudi Schuricke, Motorräder"** in blauen Leuchtstoffbuchstaben über dem Schaufenster. Ihm wurde einiges klar! Rudi, der ihm immer wieder immense Spenden abluchste, war jetzt der neue Chef in seiner alten Firma. Das bedeutete nur eins: Rudi hatte sein Geld nicht für ihre geplante, neue HOREX-Produktion in Indien angelegt, sondern hinter seinem Rücken sein Geschäft aufgekauft. Diesen Abend sollte Rudi ohne Knabberleiste ins Bett gehen, schwor sich Heri unter alten indianischen Beschwörungsformeln. Rudis Begrüßung war jovial: "Laß'uns die Probleme vergessen. Das ist Kapitalismus! Wenn Du Bock hast, kannst Du bei mir einsteigen und Suzukis

tunen". Heri drehte sich wortlos um und ging. Rudi war ein Schurke, aber jetzt noch dieses Angebot! Tiefer konnte ein Mensch nicht sinken. In dieser Nacht fand Heri keinen Schlaf. Finsterste Rachegedanken durchzuckten seine verchromten Gehirnwindungen und am morgen hatte er den Plan seines Lebens. Er beschloß den Suzuki-Motor zu tunen!
(Äh, hallo Ames! Nächstesmal brauche ich bestimmt weniger Platz! Polter)

V. Teil der Vergaserserie von Ames

Alle Leser, die nach der Lektüre der letzten **GUMMIKUH** (Nr.4), am Ende des Vergaserartikels angelangt und gehofft haben, daß ich diesmal mit den Beschleunigerpumpen weiter mache, muß ich leider enttäuschen. Meine praktischen Erfahrungen beschränken sich auf die Fabrikate Dell'Orto, wo die Membrane der Pumpe über eine kleine Plastiknase am Schieber betätigt wird, und Bing, die eine zusätzliche Beschleunigereinrichtung immernoch liefern. Diese Einrichtung kann nachträglich an jeden "normalen" Bing-Vergaser von unten an den Düsenstock geschraubt werden (Siehe Foto). Viel mehr ist da nicht! Und jetzt aus irgendwelchen Büchern angelesene, kluge Ratschläge abzuschreiben, beinhaltet das Risiko aus Murks von anderen, Murks zu machen.

Das ich mich nie so richtig mit dem Thema befaßt habe, liegt daran, daß ich einerseits selten an Motorrädern, die Probleme mit der Beschleunigerpumpe hatten, schrauben mußte und andererseits nicht viel von den Dingern halte, weil sie sehr grob arbeiten und den Kraftstoffverbrauch unnötig erhöhen. Eine angemessene und brauchbare Alternative gibt es ja beim Mittel- oder Gleichdruckvergaser. Besonders bei Mehrvergaseranlagen gibt er doch dem einzelnen Zylinder die Chance, seine richtige Gemischmenge entsprechend dem Unterdruck, anzusaugen. Speziell

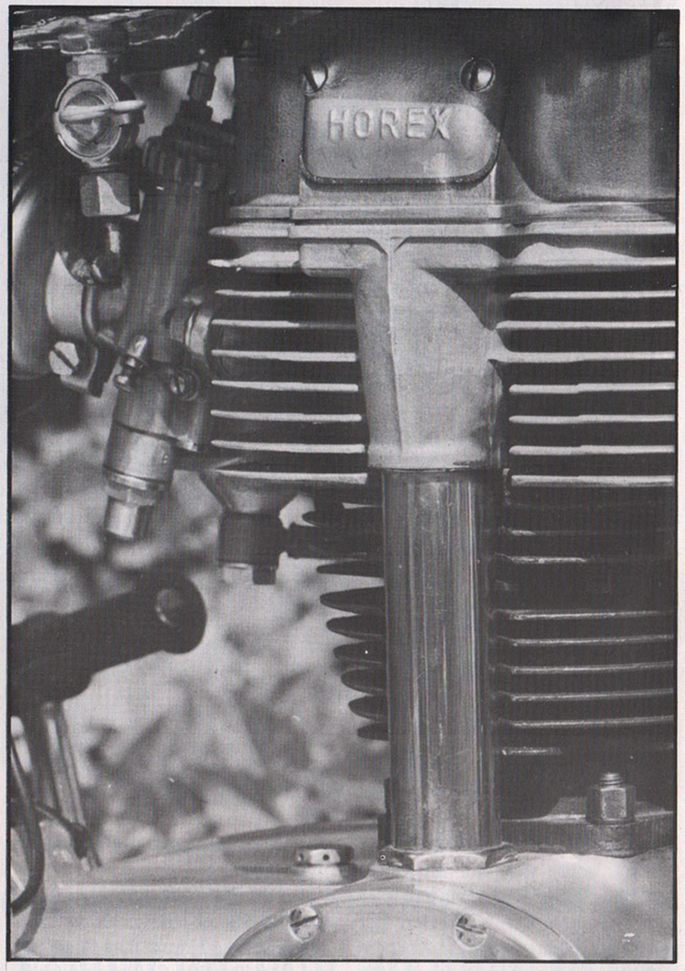


Foto: Zusatzbeschleunigerpumpe an einem Bing-Vergaser in einer Horex (Foto Ames)

ältere Mehrzylindermaschinen haben das Problem, durch unterschiedlichen Verschleiß der einzelnen Zylinder, unterschiedliche Gemischmengen zu benötigen. Auch das lösen Gleichdruckvergaser am besten, da ja nicht mehr der Fahrer über den Gasdrehgriff direkt, sondern der Unterdruck den Schieber steuert. Der Motor hat größere "Entscheidungsfreiheit".

Heute entscheidet nicht mehr der Motor, was gut für ihn ist, sondern irgendwelche Rechner, die elektronisch Informationen vom Motor abgreifen und sie nach einem eingespeicherten Raster in Befehle elektromechanisch auf Neben- und Versorgungsorgane des Motors übertragen. Am Beispiel der heutigen elektronischen Einspritzanlagen kann man das sehr gut verdeutlichen. Einspritzanlagen sollen, wenn es nach Bosch (die haben so eine Art Weltpatent) und der Bundesregierung geht, europaweit Pflicht werden und alle Vergaser ablösen. Die Kraftstoffmenge bestimmt der Rechner, der

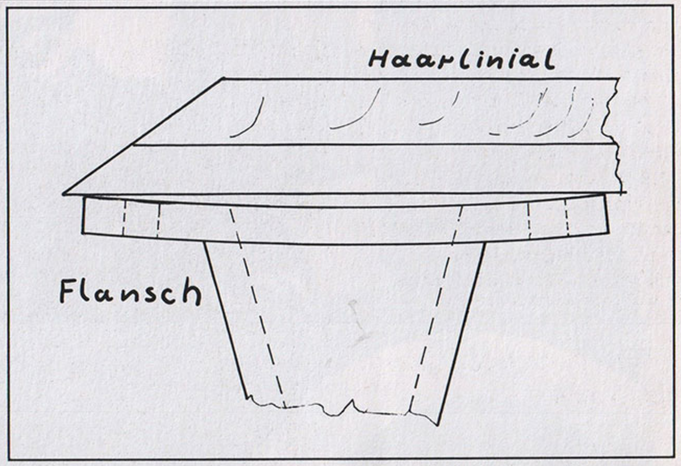
seine Informationen von der Lambdasonde* im Auspuff erhält. Mißt die Lambdasonde beispielsweise in den Abgasen zuviel unverbrannte Rückstände, so erteilt der Rechner den Befehl: "Einspritzdüse, weniger Sprit!". Das hört sich sehr gut an und scheint auch in Harmonie mit dem Motor zu stehen. Tatsache ist, daß die Sonde nur in einem bestimmten Temperaturbereich arbeiten kann. Fährt man das Fahrzeug stramm im oberen Drehzahlbereich (Vollast), so kann die Abgastemperatur den Regelbereich der Sonde überschreiten. Folge: Der Rechner muß ohne Sonde weiterarbeiten und aus ist es mit der modernen Technik. Das gleiche Problem gilt auch für den Katalysator; der ist dann genauso überflüssig. Die gesamte Schadstoffbelastung der Luft ist seit Einführung des Katalysators nicht gesunken. Aber das liegt wohl an den steigenden Zulassungen von Kraftfahrzeugen.

Weiter geht´s mit den altmodischen Vergasern:

der Einbau

Zuerst ist zu prüfen, ob es sich um den richtigen Vergaser handelt. Man vergleicht die eingeschlagenen Zahlen mit denen aus der Betriebsanleitung oder fragt beim GUMMIKUH-Verlag, beim Hersteller oder beim Händler nach.

Die Dichtfläche des Vergaserflansches (also die Seite, die an den Motor geschraubt wird) ist garantiert krumm, da die Schrauber fast immer die Muttern am Stehbolzen zu fest anknallen. Teilweise haben die Muttern schon eine Senkung um die Befestigungslöcher gegraben. Mit einer Schieblehre oder edler, mit einem Haarlineal, kann die Verformung geprüft werden. Man legt dazu die Schieblehre mit einer Kante, also leicht gekippt, auf die Dichtfläche und hält beides gegen das Licht einer Lampe (Siehe Zeichnung). Deutlich erkennt man die Problemzonen. Die



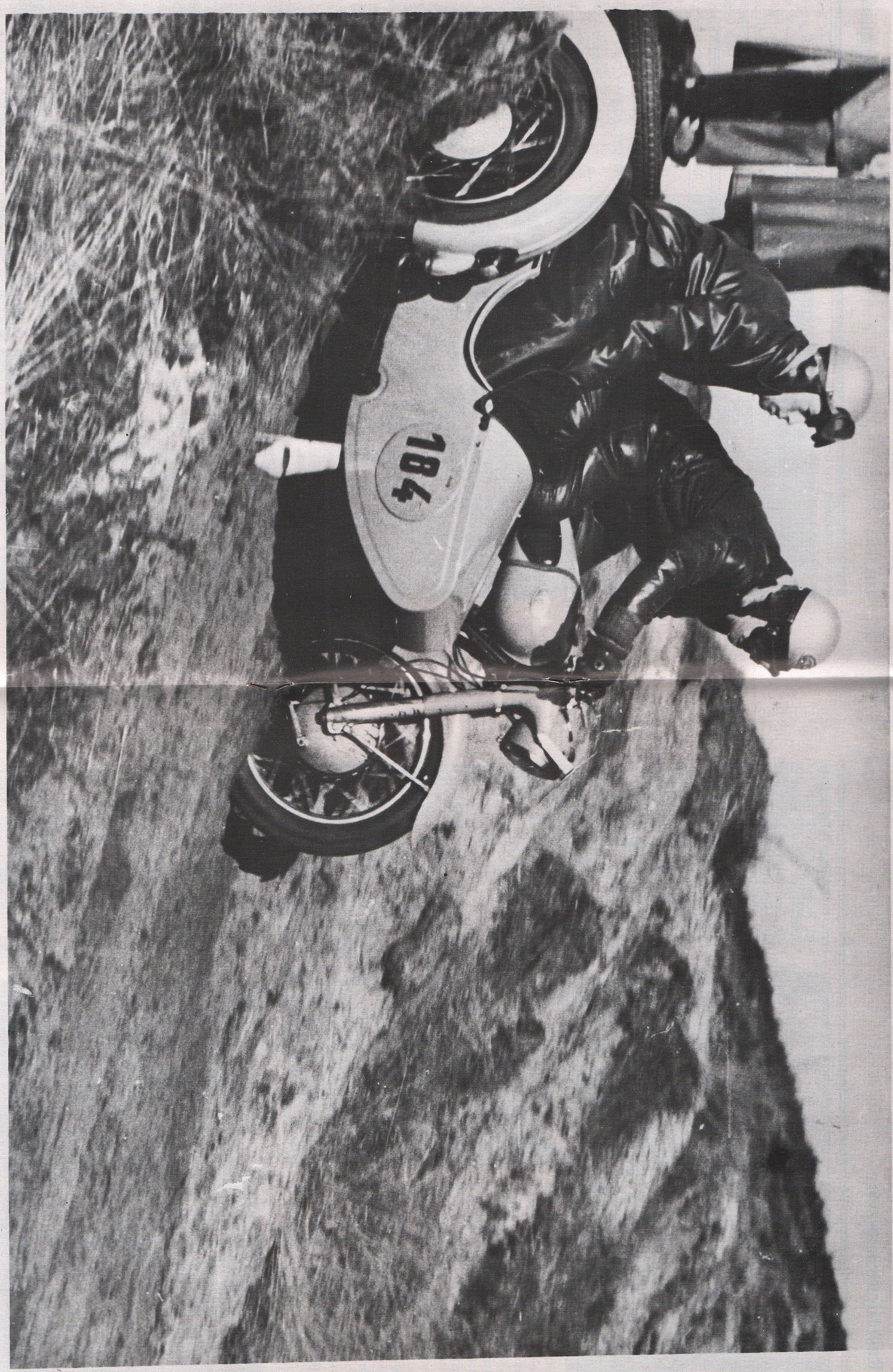
Verformungen werden mit einer Schlichtfeile (Hieb 3) beseitigt. Mit Schmirgelpapier läßt sich trotz guten Aussehens der Oberfläche die Verformung nicht beseitigen! Mit einer planen Unterlage (Tuschierplatte, Glasscheibe etc.) kann man sich gut helfen. Der Flansch wird auf der mit Kreide bedeckten Platte hin und her bewegt. Auf der Dichtfläche bilden sich Kreidespuren, die weggefeilt werden. Diese Prozedur wiederholt man solange, bis die gesamte Flanschfläche mit Kreide bedeckt ist. Kreide ist von Vorteil, weil die Vergaserlegierung beim Feilen zum schmirgeln neigt, sich Späne in der Feile festsetzen und tiefe Kratzer im Material hinterlassen. Die Kreide verhindert diesen Murks. Die Feile häufiger mit einer Feilenbürste (ähnlich einer kleinen Stahlbürste/im Werkzeughandel erhältlich) reinigen oder auch die Feile von vornherein mit Kreide bestreichen. Auch die Dichtung sollte geprüft werden. Wenn nötig eine neue einbauen. Ist keine mehr aufzutreiben, bearbeitet man sie wie den Dichtflansch des Vergasers. Mit zwei Nägeln, die durch die Befestigungslöcher geschlagen werden, kann man die Dichtung auf einem Holzbrett fixieren. Auf keinen Fall darf der gerade Vergaserflansch mit einer krummen Dichtung eingebaut werden! Diese Arbeit ist sehr wichtig, damit später keine falsche Luft vom Motor angesaugt werden kann. Das Einstellen des Leerlaufs wäre dann nämlich unmöglich. Es ginge ständig rauf und runter und der Motor ginge dauern aus, wenn er warm wäre. Falsche Luft beeinflußt zusätzlich das Gemischbild im gesamten Drehzahlbereich. Das eventuell vorhandene Verbindungsgummi zwischen Vergaser und Motor darf daher nicht porös oder brüchig sein. Das Altern von Gummi läßt sich durch einreiben mit Glyzerin hinauszögern.

Jetzt stellt man die Düsennadel auf die im Handbuch beschriebene oder die mittlere Raste ein. Schieber auf Leichtgängigkeit prüfen, Gaszug ölen und mit Überwurfmutter, Schieberdeckel und Feder einhängen. DÜberwurfmutter etwas einfetten und festschrauben. Den Vergaser am Motor befestigen und den gesäuberten Luftfilter anschließen. Die Gemischregulierschraube dreht man bis zum Anschlag vorsichtig hinein und ein bis zwei Umdrehungen (siehe Handbuch bzw. Betriebsanleitung der Maschine) wieder heraus.

Und jetzt endlich, wenn die Aufregung und die Ungeduld den Höhepunkt schon längst überschritten haben,"ruhig Blut", ersteinmal ein Stück Schokolade essen (Vorsicht: Zähne) oder eine Zigarette rauchen (Vorsicht: Lunge).

Fortsetzung folgt

* Lambda: Verhältnis Luft zu Kraftstoff. Lambda = 1 ist das theoretisch ideale Verhältnis


184

ps und die Restaurierung seiner 200er Hercules Typ 317, Baujahr 1953, Teil 4

Viele Kollegen haben mich gewarnt, trotzdem habe ich vor ein paar Wochen geheiratet. Deshalb ruhten alle Arbeiten an der Hercules. Jetzt melde ich mich wieder zu Wort.

Die Jagd nach passenden Ersatzteilen ist noch nicht abgeschlossen, doch heute will ich dem Lackierer einmal genau auf die Finger schauen und eine Beschreibung für den Selbermacher geben.

Vorab eine Checkliste des notwendigen Materials:

Material
- Spritzverdünnung
- Nitroverdünnung
- Washprimer für blankes Blech
- Grundfüller
- Zinn bzw. Spachtelmassen
- Acryl-Lack
- Reaktionsverdünner
- evtl. Härter etc.

Werkzeug
- Winkelschleifer mit Gummiteller
- grobe Schleifscheiben
- Korkschleifklotz
- Lederlappen
- Schwamm
- 40er bis 60er Trockenschleifpapier
- 150er Trockenschleifpapier
- 180er Trockenschleifpapier
- 220er bis 320 Naßschleifpapier
- Kompressor mit mind. 200 l Ansaugleistung
- Spritzpistole
- ca. 1,5 mm Flachstrahldüse
- DIN Durchlaufbecher

Sonstiges
- Staubmasken
- Spritzmaske
- Einweg-Spritzanzug
- Putzlappen

Das dürfte die Lackierer-Grundausstattung sein. Doch bevor Du in den Laden rennst und alles für teures Geld kaufst, muß Du Dir überlegen, was für ein Oldtimer-Typ Du bist. Perfektionisten mit wenig Zeit und viel Geld sollten alle Lackierarbeiten den Profis überlassen. Spezies, zu denen auch ich mich zähle, mit einem bescheidenen Budget und denen es auf die absolute Qualität nicht so ankommt (dafür aber auf das Vergnügen des Selbsermachens) können sich an die Lackierung heran wagen.

Das Material bekommt man Großteils in Baumärkten. Probleme gibt es höchstens beim Lack. Obwohl nicht original, sollte man den schnelltrocknenden und hochglänzenden Acryllack verwenden. Alte Nitrolacke gibt es aus deutscher Fertigung mangels Nachfrage sowieso nicht mehr, wahrscheinlich bieten englische Firmen diese Lackart noch an. Da nur geringe Mengen Acryllack (1/2 bis 1 Liter) benötigt werden, kann man ihn bei einem Autolackierer anmischen lassen. Um den ehemaligen, korrekten Farbton zu treffen, bieten sich zwei Wege an:

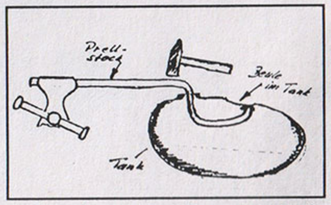
Man versucht von einem Sammler oder Markenclub eine nicht verblichene original Farbkarte zu erhalten oder eine Stelle am Tank, Werkzeugkastendeckel etc. zu finden, die noch nicht ausgeblichen ist. Mit dem Musterbuch des Lackierers und seinem genauen Auge vergleicht man die Autolacke mit dem Originallack, bis ein entsprechender Farbton gefunden wird.

Genauer geht es mit einer Analyse des Lackherstellers. Dazu sendet man die alte Musterkarte oder das Teil ein. Ein vorheriger Anruf macht schlau:

BASF (Glasurit) 02501/14-1
Herberts 0202/894-1
ICI 0228/714-0

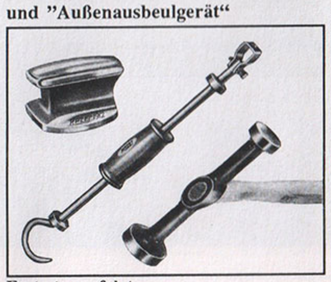
Ist der korrekte Lack gefunden, läßt man sich die Mischungen mit Härter, Verdünner usw. genau vom Lackierer erklären. Die Kosten liegen bei ca. 70 bis 80 DM, wobei ein Liter Lack schon mit ca. 60 DM gelöhnt werden muß.

Hat man das Material zusammen, kann es in Ruhe losgehen. Alle zu lackierenden Teile werden mit Spritzverdünnung gründlichst gereinigt. Roststellen rückt man mit Schleifscheiben und 60er Papier zu Leibe. Bewährt hat sich bei mir auch eine kräftige Zopfdrahtbürste auf dem Winkelschleifer, die wirklich alle alten Farb-, Dreck- und Rostreste herunterholt. Bei dieser Prozedur vermeidet man die Staublunge durch Papiermasken, die mir bereitwillig der Autolackierer verkaufte. Überflüssige Löcher in den Schutzblechen schweißt man in diesem Stadium zu. Mit der Flex werden die Nähte wieder den alten Formen angepaßt. Für das Ausbeulen des Tanks gibt es einen alten Trick: der Prellstock. Aus einem ca. 1 Meter langen Eisenstab biegt man sich entsprechend der Beule im Tank ein Gebilde, ähnlich wie ich es in meiner Skizze wiedergebe. Das eine Ende wird mit einer Feile



sauber abgerundet, das andere Ende spannt man fest in den Schraubstock. Mit gefühlvollen Hammerschlägen bearbeitet ein Helfer den Prallstock. Du selbst hälst den Tank und die Verantwortung. Ein anderes Gerät bietet die Werkzeugindustrie an, um Beulen aus dem Tank zu ziehen. In der Beule lötet man kleine Nippel an, in die das "Außenausbeulgerät" eingeklinkt wird. Mit Hilfe des Gewichts hämmert bzw. zieht man die Beule heraus.

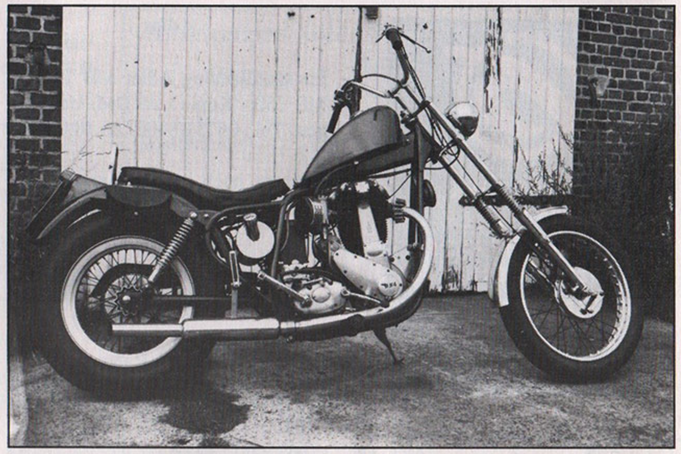
unten: Ausbeulhammer, Handfaust und "Außenausbeulgerät"



Fortsetzung folgt

Neues von Sylt

von unserem Nordfriesland-Korrespondenten



Auf dieser Insel gibt es, entgegen anders lautender Meldungen, nicht nur blasierte Popper und dickbäuchige, kurzbehoste und Bildzeitung unter dem Arm tragende Touristen, sondern auch einen Motorradclub mit regem Vereinsleben. Durch die besondere geographische Lage sind die Kontakte zu dänischen und anderen skandinavischen Kollegen intensiver als die zur bundesdeutschen Szene.

Was die 9 Gründer 1981 bewegte, war nicht die Lust am Motorradfahren schlecht hin, sondern eine ganz bestimmte Einstellung zu großvolumigen Motoren. Deshalb also der "Classic-Cycle-Club-Sylt". Der Großvater im Club ist eine Norton aus dem Jahre 1938. Weitere Maschinen der Firmen Moto Guzzi, Triumph, BSA, Harley, BMW und Ariel versehen ihren Dienst bei den Mitgliedern.

tn

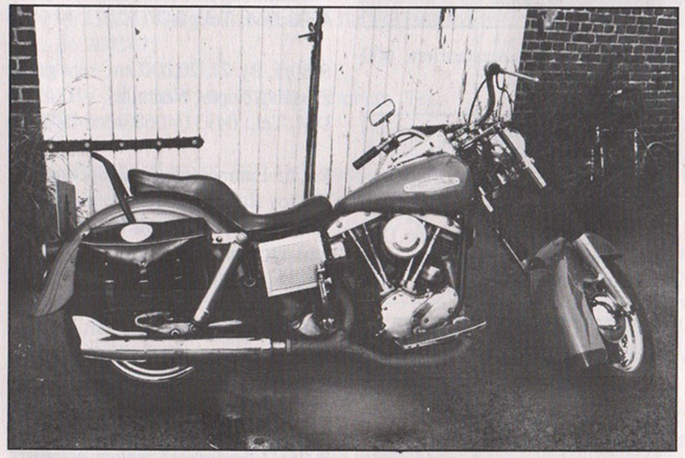


Foto oben: Harley Early Shuvels, 1200 ccm, 69 kw, 190 km/h, Baujahr 67, Besitzer Bernd Christensen

Foto links: 350er BSA, 19 PS (14 kw), Baujahr 1954, Besitzer Manfred Gerth

1. NSU Motorradtreffen

in Feldkirchen-Westerham (Südbayern) am 2. September 1989

Nicht nur die Typen Max und Lux, sondern auch eine Reihe Föxe und OSLs trafen im Laufe des Tages ein. Der Zustand der über 40 Maschinen war "sehr gut". Der Preis für die schönste Maschine konnte daher erst nach längerem Kopfzerbrechen vergeben werden.

Am Nachmittag gab es eine kleine Ausfahrt in Richtung Seehamer See und die wichtigen, obligatorischen Benzingespräche. Kontakt für das Treffen im nächsten Jahr: Jürgen Völker, Gertrud-Kückelmann-Weg 20, 8000 München 83

FAHRRÄDER
MOTORRÄDER
MOTORFAHRRÄDER
ELEKTRO-WERKZEUGE
SOLINGER FAHRRADFABRIK
J.O.HOFFMANN
LINTORF BEI DÜSSELDORF

WIR ERSTELLEN FÜR SIE, NACH IHREN WÜNSCHEN
INDIVIDUELL GESTALTET:
GRUSS-, GLÜCKWUNSCH-, EINLADUNGS-, EREIGNIS- + SONSTIGE BILDKARTEN. ORIGINAL HANDGEZEICHNET + HANDGELETTERT, IN FAST JEDER GRÖSSE.
RUFEN SIE UNS AN ODER SCHREIBEN SIE UNS:

RainerBauesOffsetdruck
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

Sprinter, noch in sehr gutem Originalzustand, Preis VH. Tel.: 08141/21726

Adler MB 250, Bj. 54, TÜV 8/91, 2000 DM VB, 02203/84904

MB 201, Motor frei, Rahmen, Räder, Gabel, Lenker, DM 600 oder gegen Gebot. Tel.: 07959/20 79

Ardie

BD 175, Bj. 48, unrestauriert, 600 DM. Tel.: 06104/44722

Ariel

Ariel Huntmaster 650 Twin, Bj. 54, technisch gut, optisch "la, la", TÜV 7/91, voll fahrbereit, Festpreis DM 3.950,-, No Time-Wasters please! 04833/18 39, ab 18.00 Uhr

Benelli

Verkaufe von Benelli 250 2C ein kompl. Fahrwerk mit Brief und viele Teile, Bj. 74. Hans Rolfes, Slitting re. 133, 2990 Papenburg 1

BMW

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

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

Suche Unfall R50-69S. Alfons Bäsler, Römerstr.9, 5551 Longkamp, Tel.: 06531/3550

R 69 S Motor, 0 km, glasgestrahlt, 80 % Neuteile z. B. Kurbelwelle usw., mit Zündung und Lichtmaschine, VH 4500 DM. Tel.: 04207/2073

R 60/5, Bj. 71, 20.000 km, sehr guter Zustand, viele Neuteile, VH 4900 DM. Tel.: 04931/4068 oder 4538

R.../5: Lampe (neu), Lampenhalter, Tacho, Rahmenhinterteil, Kotflügel hinten (neu, silber mit blauen Streifen) etc. zu verkaufen. Tel.: 0441/55485

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

R 26: Zylinderkopf, neues Auspuffgewinde, glasgestrahlt DM 180, ferner Zyl. und Kolben. Tel.: 041105/3672

R 26, Bj. 57, TÜV 1/91, VB 3.000, Tel.: 04165/81477

BSA

Suche BSA A 10/A 65 in fahrbereitem Zustand, Tel.: 04971/7843 ab 19.00 Uhr

Verkaufe BSA C 10, Bj. 46, 246 ccm, 12 kW, Gutachtenpreis 4000 DM, Tel.: 04651/33358

Condor

Condor 250 ccm, 17 PS mit Kardan, Bj. 58, Originalzustand, selten nur 400 St. gebaut. Tel.: 04203/1402

DKW

Suche Kickstarter (Zustand egal) für RT 200 H. Tel.: 0431/67 11 08 ®

RT 125 2A, TüV 91 (angemeldet), Bj. 52, im täglichen Gebrauch, FP DM 2500. Tel.: 02323/25163

RT 175 S, Bj. 55, Originalzustand, neue Sitzbank, neue Reifen, optisch und technisch ok., Ersatzteile, VB 1.400 DM. Tel.: 040/21 82 71

RT 250/2 als ET-Träger zu verkaufen für 333 DM. Tel.: 06597/1475

Suche für RT 125W, Bj. 51, Kettenschutz, Tel.: 0231/87 41 48

Suche RT 175 VS, Bj. 56, rot, wurde 1984 verkauft, im Brief als Erstbesitzer: C.C. von Fick. Suche jetzt Besitzer zwecks Rückkauf. Tel.: 0421/55 59 26

Hercules

K 103 S, Bj. 64, 8,2 PS, 1 Hand, 16.200 km, neu restauriert, 850 DM, tausche gegen älteres Motorrad 175 bis 250 ccm mit Wertausgleich. Tel.: 04292/13 02

Suche alles über Hercules K 100: alle möglichen Teile und Literatur (Werkzeugkastendeckel, Tankembleme, Ersatzteilliste, Werkstattanleitung usw.) alles anbieten! Tel.: 09641/3322 abends, Peter verlangen ®

Horex

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

Endlich!!!
Die Geschichte der Windsbraut
s-w Nachdruck, sehr gute Qualität,
29,80 DM zuzügl. Porto + Verpack.
3 DM bei Scheck Vorauskasse oder per NN
Bogenschütz-Verlag
Iserlohner Straße 29
2800 Bremen 1

Anzeigenpreisliste I/89 für gewerbliche Insertionen

schwarz-weiß

Spaltenpreis: ..... 1,80 DM/mm

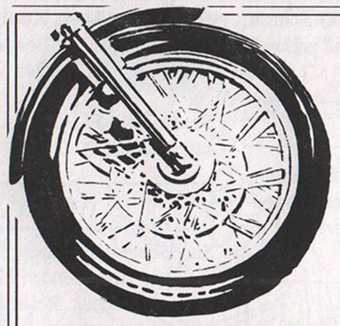
Satzspiegel:
Spaltenbreite: ..... 52 mm
Spaltenhöhe: ..... 234 mm
Spaltenzahl: ..... 3 St/Seite
Seitenbreite: ..... 166 mm

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 49 DM/100

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

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

ILO Motor M 200 Ersatzteilkatalog gegen 6 DM in Briefmarken. Bogenschütz-Verlag, Iserlohner Straße 29, 2800 Bremen 1

Jawa

Jawa 250, Bj. ca. 60, Rahmen, 2 Motore ohne Zündanlage, Vergaser, Felgen, Blechteile, preiswert zu verkaufen, Klaus Wischmann, Gottfried-Keller-Straße 12, 2054 Geesthacht, Tel.: 04152/72654 ®

Verkaufe Rahmen für Jawa California, BW-Maico und MZ TS (alle 250 ccm), z. Teil mit Brief, Tel.: 04827/694 ab 19.00 Uhr

Maico

Suche Maico Blizzard, 175 S oder 200 S. Dietmar Kunze, indergartenstr. 6, A-9073 Viktring, Tel.: 0463/294683 ab 20.00 Uhr ®

Original-Abziehbilder, Ansteckna-deln, Literatur uvam. abzugeben. Suche Maico Moped "Wiesel", MD 50, MD 125 und MD 250 Schrott, kompl. o. Teile; tausche und verkaufe auch. Tel.: 0208/663960

MV Agusta

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

NSU

Suche Unfall Max. Alfons Bäsler, Römerstr.9, 5551 Longkamp, Tel.: 06531/3550®

NSU Quick, Bj. 38, Zündapp Comfort, Bj. 53, espa 150. Tel.: 05941/6604 oder 05921/38659

Lux, Bj. 53, TÜV 5/91, überholt 2200 DM. Tel.: 04827/482

Puch

Verkaufe restaurierte und fahrbereite Puch Roller 125 RL und 125 RLA Bj. 55, beide 3500 DM. Tel.: 0043/222/88 28 232 (Wien) ®

Triumph (D)

BDG 250 L, Bj. 54, komplett mit E-Brief, Motor läuft, bedingt fahrbereit, VB 1400, Tel.: 040/55 06 837, 18-20 Uhr

Vespa

Vespa 125, Bj. 63, Techn. überholt, 650 DM VB. Tel.: 04231/61961

Victoria

Bergmeister in Teilen, viele Teile doppelt, VB 3.200 DM. Tel.: 04193/93971, morgens oder sehr spät abends anrufen

Zündapp

DB 200, DB 201 je 800 DM. Außerdem Teile: Tanks, Rahmen, Räder, Telegabel, Literatur, Kurbelw. neu, Kolben 62,44 neu, Kotfl. vorn. Christian Schlöbcke, Bergstr. 6, 6252 Diez, Tel.: 06432/7245 ®

Su. für KS 175 Bj. 83 Li. Kunststoffseitendeckel. Tel.: 030/4943348

Sonstiges

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

Sachs Motore 50 ccm, 2 Stck 70,-, MZ+Jawa Rahmen St. 50 DM. Suche Kopie Betriebsanleitung Condor Mofa von Neckermann sowie billigen MZ Motor auch defekt. Carola Templin, Tel.: 04827/694

Verk. schwarze Lederbreecheshosen div. Gr. Tel.: 04135/12 49 ab 19.00 Uhr ®

Suche Lederpacktaschen von BMW oder BW/Behördenmotorrad. Tel.: 04207/2073

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

Verk. Ardie NE 125 neuw. rest. Bj. 49 alle Foto- und Quittungsbelege und Brief vorhanden. Rest. Stufe 1 Preis VB. und: Triumph B 125 Bj. 49 gleicher Zustand, alle Belege vorh. Preis VB. Tel.: 0511-405 405 MO-Fr 12-13 od. 17-18 Uhr

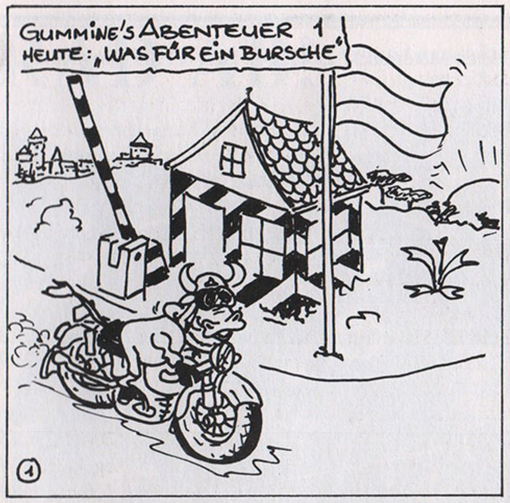
Verk. ca. 50 neue Kolben f. z. B. NSU, DKW, Victoria Vicky, Rex FM 50, DKW Hummel usw. usw. a 37,- das Stück mögl. en bloc. Tel.: 0511-405 405 Mo-Fr 12-13 od. 17-18 Uhr

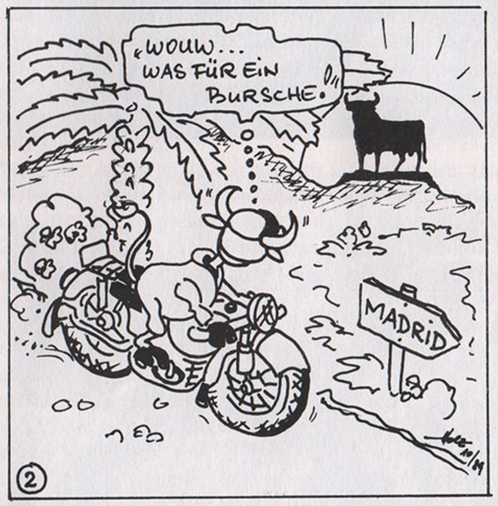
Verk. XS650 Gespann Carell Umbau TR 500 Nachbau 15" Räder usw. VB 6000 DM. Tel.: 07025/6038

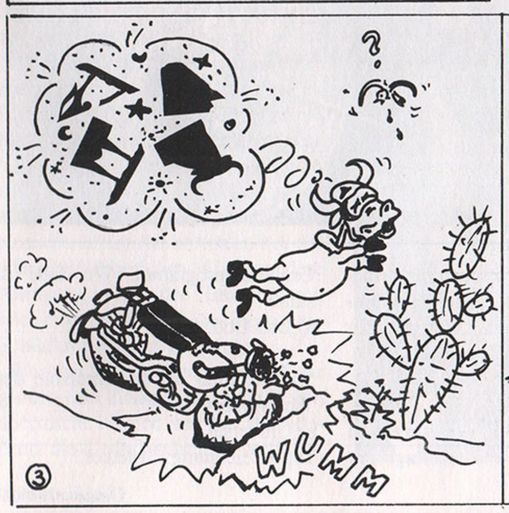
Suzuki GT 185, Bj. 77, o. TÜV, fahrbereit, Sturzbügel, Koffer, neu: Reifen, Kettensatz, VB 700 DM, Tausch möglich. Elmar Werner, Diestelkamp 86, 2330 Eckernförde ®

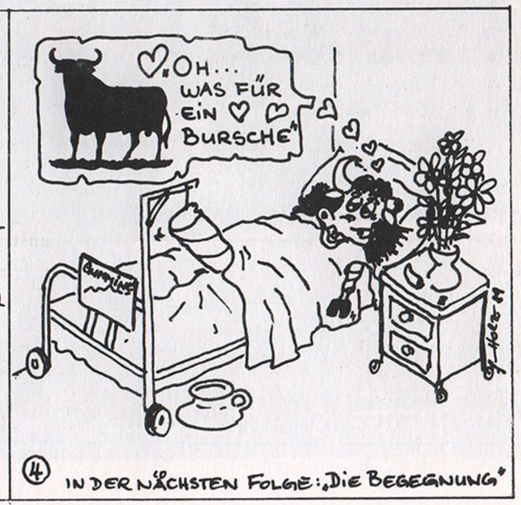
CB 100 Rahmen m. Räder + Bereifung Motor kaputt DM 75,-. K. Hildebrand, Römerweg 22, 8962 Pfronten 2, Tel.: 08363/1767

GUMMIKUH 1989

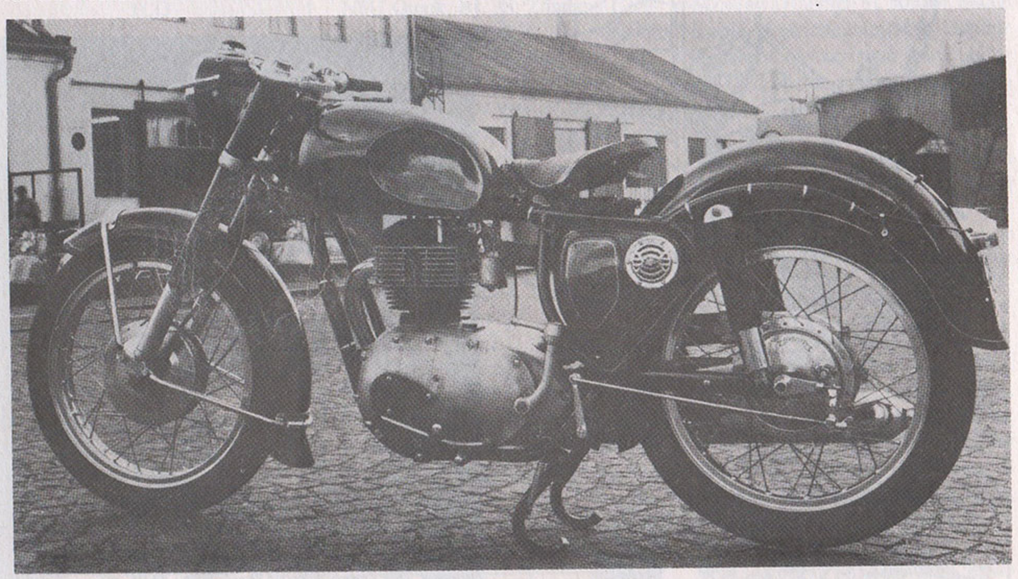


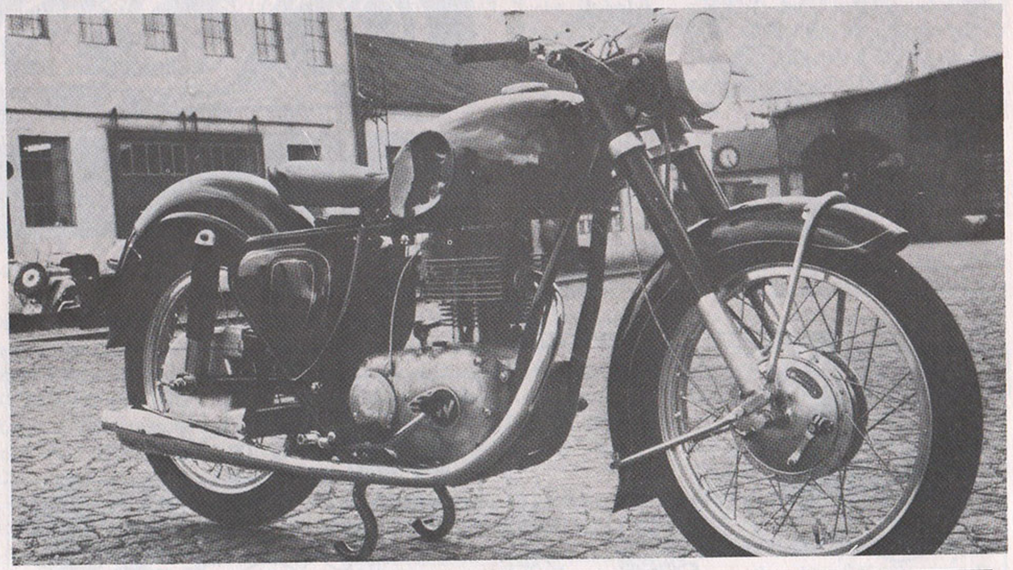






Auf ein Neues: Wer war der Hersteller des unten abgebildeten Motorrades? Lösung in Heft 6/1989 (November)





Lösung aus Heft 4/89:

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

2.) Die spanische Motorradfirma "Sanglas" wurde wann gegründet?
a) 1942

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

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

5.) Wie hieß der Markenname der "Schweizer-BMW"?
a) Universal
Typbezeichnung: "Meteor"

RAD AB!

Ein ziemlich witziges Buch erreichte vor ein paar Tagen die Redaktion. Ames riß es sich sofort unter den Nagel und empfahl mir, folgende kleine Story aus dem 220 Seiten-Taschenbuch abzudrucken. Der Verleger, Bernhard Götz, hatte nach einem Rückruf auch nichts dagegen.
Detlev

Revolution am Bekleidungshimmel

"Bedingt durch die starke Nachfrage . haben wir uns erneut auf dem Markt für euch umgesehen.
Wieder sind wir fündig geworden, natürlich Artikel bester Qualität und reine Naturprodukte.
Hey Ihr! Ja Ihr, die letzten Vertreter der alten Cromwellzunft, seid gemeint. Schmeißt die Suppenschüssel in die Ecke! Sie ist Out Es gibt jetzt den neuen Turtle-Hat!
Turtle-Hat ist ein völlig neu gestylter Halbschalenhelm, eine echte Alternative. Als Außenmaterial wird ein drei Zentimeter starker Schildkrötenpanzer mißbraucht, absolut bruchfest, kälte- und hitzebeständig sowie ölfest. Innen ist der knitterfreie Helm mit Seemoosgras zur Dämpfung versehen. Damit das gute Stück angenehm auf Eurem Schädel sitzt, ist er vollkommen mit gewebter schottischer Wildkaninchenwolle ausgekleidet. Der dekorative Kinnriemen besteht aus schlichtem Schweineleder, mit Ornamenten verziert.

Die begabten Heimwerker unter Euch können solch einen Helm natürlich auch selber werkeln. Eine genaue Bauanleitung, der Ihr auch entnehmen könnt, wie man der Schildkröte eine fristgerechte Räumungsklage zustellt, damit sie aus Eurem Helm auszieht, könnt Ihr kostenlos bei der ARGE BKP beziehen. Als besondere Anregung wird der Bauanleitung noch ein prima Rezept für eine leckere Schildkrötensuppe beigefügt.

Wer von Euch ist noch nicht auf der großen oder kleinen Tour vom Regen überrascht worden und hat anschließend die Lederhandschuh verflucht, wenn sie nach kurzer Zeit das kalte Naß an den Nähten fluten ließen?

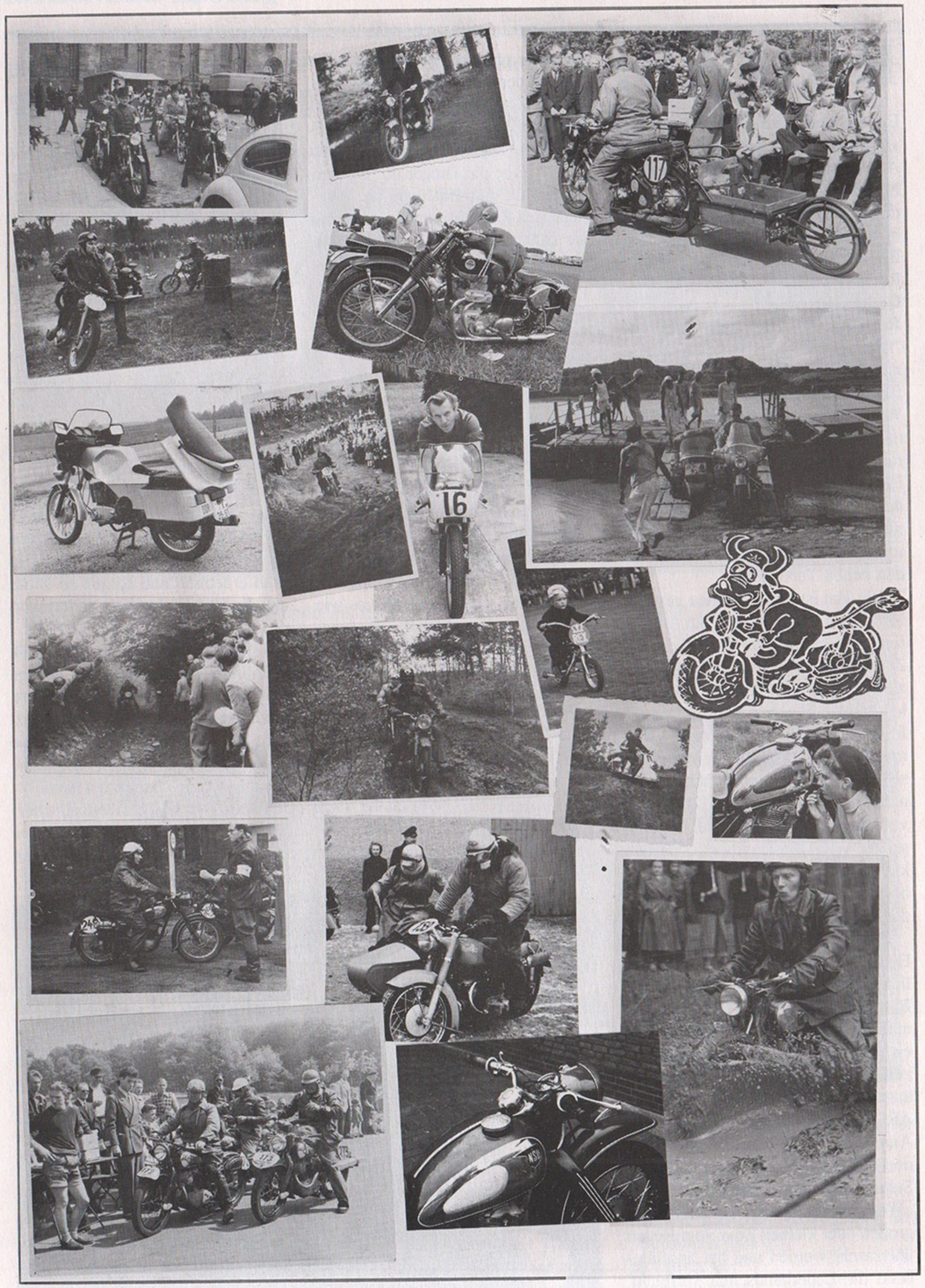
Diese Zeiten sind nun endlich vorbei! Es gibt jetzt völlig neue Handschuhe ohne Naht! Ihr glaubt mir nicht? Habe die Dinger mit eigenen Augen auf dem Nichtstreffen gesehen. Der Reinhard aus Münster hat sie dabei gehabt. Das Material besteht aus gegerbtem Kuheuter, allerdings nicht von der heimischen Feld-, Wald- und Wiesenkuh, sondern von einer Spezialzüchtung. Diese Kühe haben im Gegensatz zu unserem heimischen Rind fünf Finger am Euter (nur die Zottelbeduinen im südlichen Hoggar züchten solche Kühe). Dank eines besonders aufwendigen Verfahrens während des Gerbvorgangs sind die hier getesteten Handschuhe absolut wasserdicht. In der kalten Jahreszeit kann ein mit Heizdraht versehenes westtibetanisches Zwerghuhnfell eingezogen werden. Händlernachweise wie üblich beim Kochklub."
Wer auf diesen Stories steht, dem sei das Buch "Rad ab!" von Hans Hohmann empfohlen. 220 Seiten, Bernhard-Götz-Verlag, Postfach 19 25, 7014 Kornwestheim, 14,80 DM. ISBN 3-9802242-0-1

Sicherheit für Autofahrer = Unsicherheit für Morradfahrer?

Wie das Institut für Zweiradsicherheit (IfZ) in Bochum mitteilte, vergaßen die Verantwortlichen in der Richtlinie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von 1972 die Motorradfahrer. Leitplanken, die dem Autofahrer einen gewissen Schutz beim Schleudern gewähren, erwiesen sich für Motorradfahrer oft als tödliche Falle. Selbst bei einem harmlosen Sturz kann der Kontakt mit den scharfkantigen Pfosten der Leitplanken schlimmste Folgen haben. Wissentschaftler empfehlen zur Entschärfung dieser Gefahrenquelle weniger Leitplanken und ummantelnde Kunststoffprotektoren für die Pfosten. Diese aufschiebbaren Kunststoffrohre dämpfen den Anprall erheblich und sorgen so dafür, daß die Unfallfolgen gemindert werden.

Bisher sind in der Bundesrepublik allerdings nur wenige, zu wenige Leitplanken-Protektoren installiert. Motorrad-Clubs griffen zur Selbsthilfe und sammelten Geld für die lebensrettenden Dämpfer. Doch die Verantwortung liegt nach wie vor bei den Politikern und Straßenbaubehörden. Die neue Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen zeigt hoffentlich bald Wirkung. pk

Foto unten:
Austausch nötig: Nur intakte Leitplanken-Protektoren können Motorradfahrer schützen!



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 erhälst es als Prämie vom
GUMMIKUH-Verlag

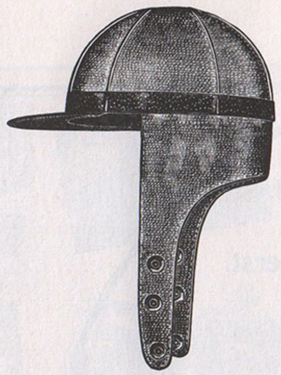
Einfach eine flotte Ansichtskarte an den GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57 in der alten und freien Hansestadt Bremen (Postleitzahl 28), schicken und die zwei Adressen (wo soll was hin) nicht vergessen. An die eine liefern wir die Rechnung und nach Zahlung derselben, zwölf Ausgaben der GUMMIKUH. An die andere 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

GUMMIKUH 1989

Modell 30, weiße Glasit-Helmschale, absolut temperaturfest, glanzlackierte Helmoberfläche, abnehmbarer Nackenschutz (Reißverschluß), Stirnaußenpolster, beste Innenausstattung, ohne Schirm, Gr. 55 - 60, 37,75 DM



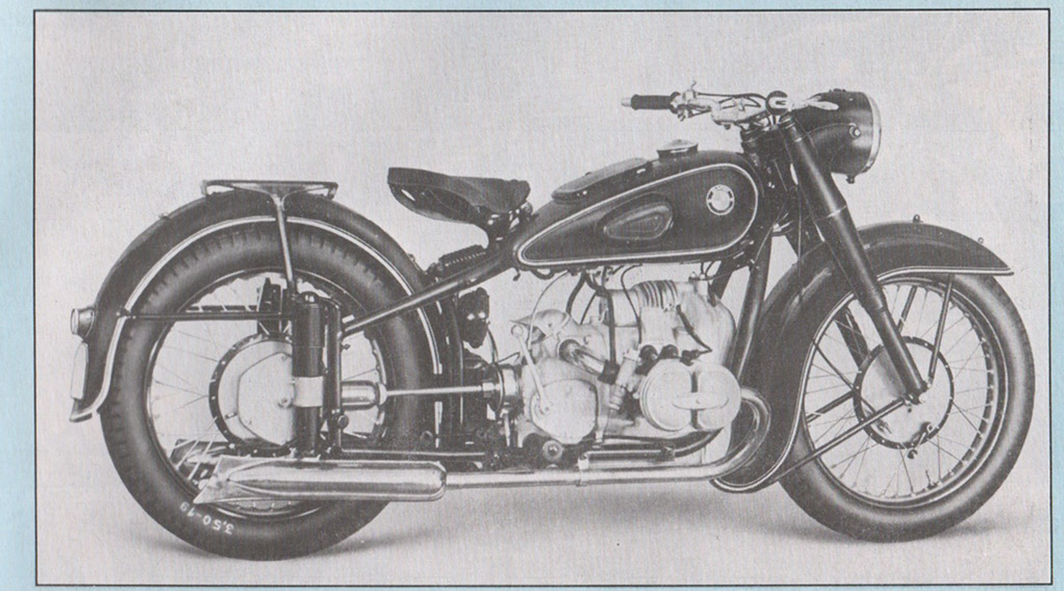
Rollerhelm "Peküro", Glasithelmschale mit sandfarbigem Popeline-Überzug Gr. 55 - 60, 27.- DM

Die Eleganz auf dem Motorrad:
Anorak aus Lederol mit Karofutter, durchgehendem Reißverschluß in der Mitte, 2 Seitentaschen mit Patten und Rundgurt, Farbe grün, 37,20 DM

Allwettermantel "Manfred" aus Jusilit-Perlonmaterial, absolut wasserdicht und besonders strapazierfähig, reißfest, mit Lüftung an der Rückenpasse und 2 seitlichen Schrägtaschen, 48,50 DM

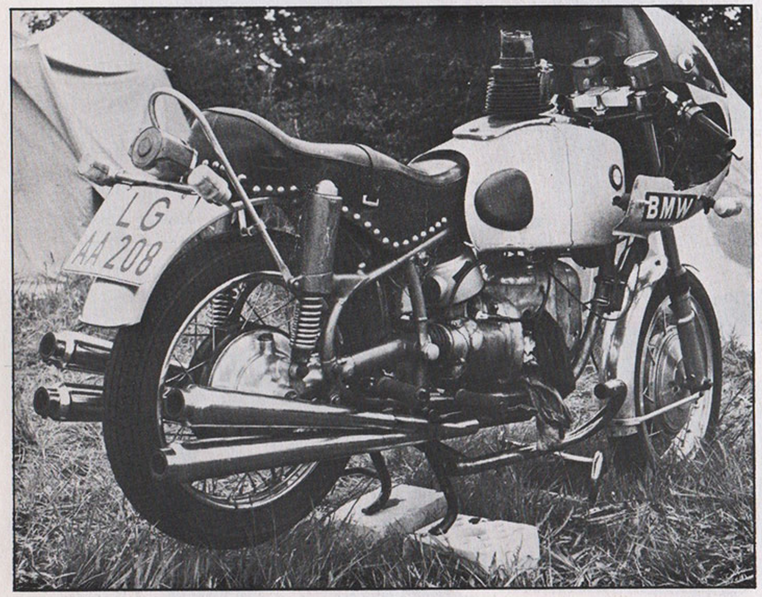
Motorrad-Mode 1958

BMW R 51/2



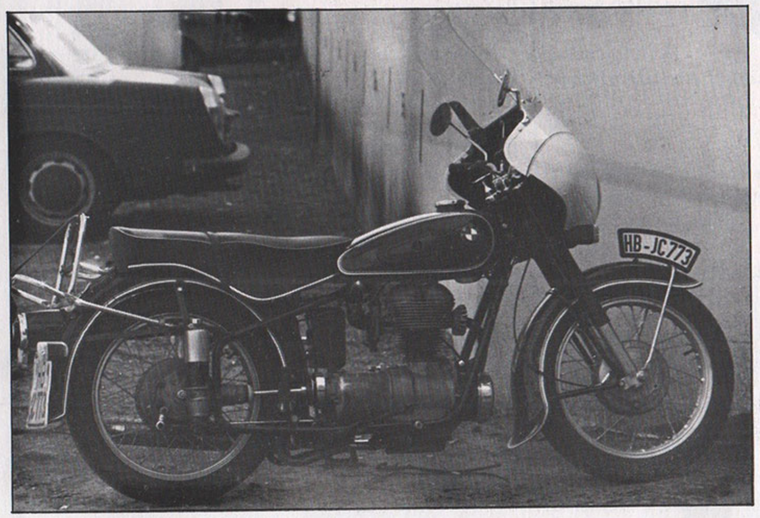
Motor	BMW
Zylinderzahl	2 Zylinder (Viertakt)
Bohrung x Hub	68 x 68 mm
Hubraum	494 ccm
Leistung	24 PS bei 5800 U/min
Drehmoment	
Verdichtung	1 : 6,3
Vergaser	Bing 1/22/29 u. 1/22/30 Spezial
Spülung	--
Kühlung	Luft/Fahrtwind
Schmierung	Druckumlauf mit Zahnradpumpe
Batterie	6 V/7 Ah
Lichtmaschine	60 W
Kraftübertragung	Kardanantrieb mit elastischer Kupplung, Kreuzgelenk, spiralverz. Kegelräder
Kupplung	Einscheiben-Trocken.
Getriebe	4 Gang
Schaltung	Fußschaltung, Hand-Hilfsschalthebel
Übersetzungen	3,6 - 2,28 - 1,7 - 1,3 : 1
Fahrwerk	Doppel-Rohrrahmen
Vorderradgabel	Tele mit Dämpfung/Lenkungsdämpfer
Hinterradfederung	Geradweg
Bremse vorn	Nabe, Durchm. 200mm
Bremse hinten	Nabe, Durchm. 200 mm
Allgemeine Daten	
Radstand	1400 mm
Gesamtlänge	2130 mm
Gesamtbreite	815 mm
Felgen	3,00 x 19
Reifen vorn	3,50 - 19
Reifen hinten	3,50 - 19
Leergewicht	185 kg
Gesamtgewicht	ca. 400 kg
Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	135 km/h
Verbrauch	4 l/100 km
Kraftstofftankinhalt	14 l
Fahrbereich	350 km
Marktdaten	
Bauzeit	1950 bis 1951
Vormodell	R 51 (Vorkrieg)
Nachfolger	R 51/3
Stückzahl	?
Hersteller	BMW
	BMW-Haus
	Petuelring 130
	8000 München

GUMMIKUH 1989

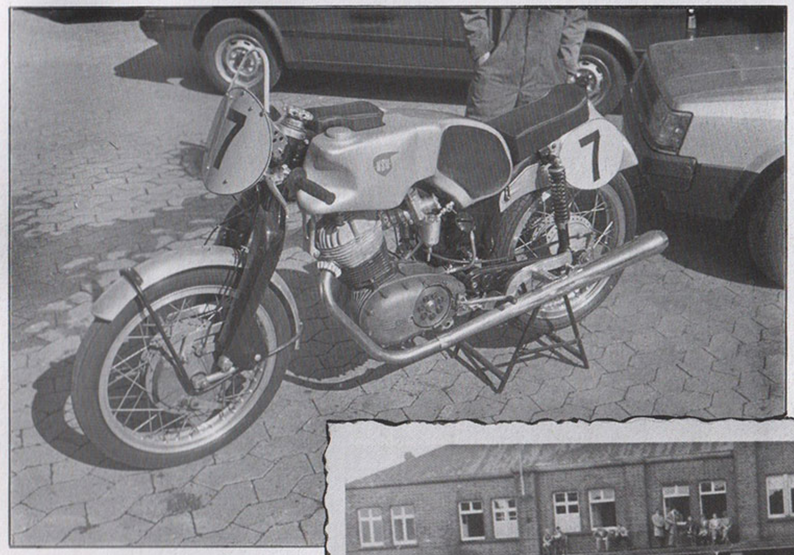


Pleulschaden

Mein erstes Motorrad



GUMMIKUH 1989



1956 Fischereihafenrennen