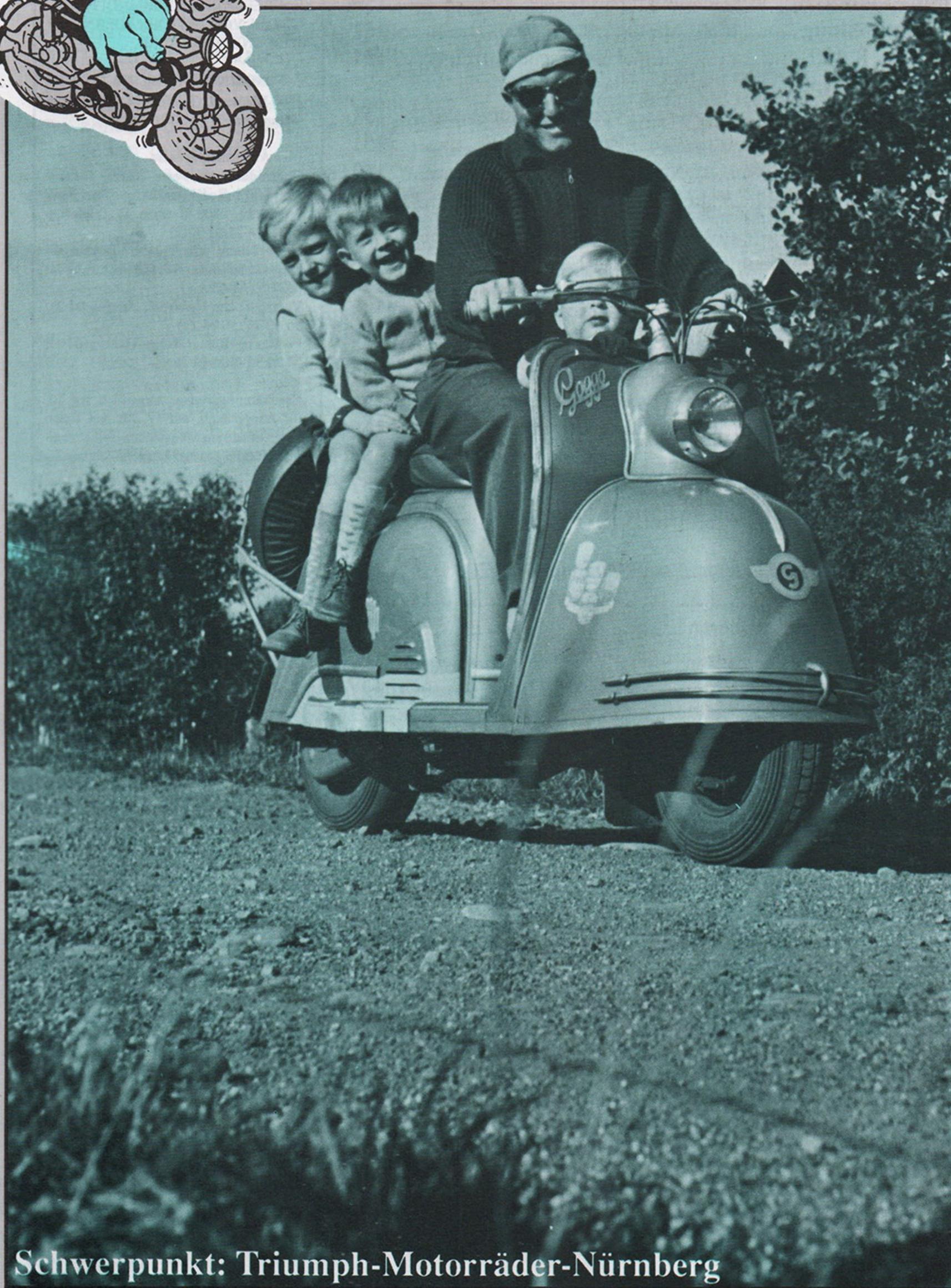


Fachzeitschrift über Motorräder der 50er und 60er Jahre

# GUMMIKUH



Schwerpunkt: Triumph-Motorräder-Nürnberg

Ausgabe Nr. 6 – 15. November 1989 – ISSN 0936-921X – DM 4,90 – Österreich öS 40 – Schweiz sfr 5,00

**Titelfoto von Leser Harald Fietz** ..... 149

**Inhalt** ..... 150

**Impressum** ..... 150

**Hausmitteilung** ..... 151

Hercules K 100 ..... Historische Anzeige ..... 151

**Schwerpunkt:**

Triumph Werke Nürnberg AG ..... von Peter Kurze ..... 151

Boss ..... Zeichnung ..... 151

Boss ..... Foto ..... 152

BDG 125 H ..... Foto ..... 154

BDG 250 H ..... Foto ..... 154

BDG 250 L ..... Foto ..... 154

Cornet ..... Foto ..... 154

BDG 250 L Motor ..... Foto ..... 155

BDG 250 L Hauptbremszylinder ..Foto ..... 155

ATE Einsteckhauptzylinder ..... Zeichnung ..... 155

350er Motor ..... Zeichnung ..... 156

350er Motor im Schnitt ..... Zeichnung ..... 156

Zwei-Doppelkolbenmotor ..... Zeichnung ..... 156

Zugelassene Triumph-Motorräder ..... 157

Interessengemeinschaften, Ersatzteile , Literatur ..... 157

**Wußten Sie schon...**

Ersatzlager ..... Zündapp 175/200S ..... 158

Ölkohle entfernen ..... Zweitakter ..... 158

Firmenembleme emaillieren ..... 158

Rücklichter ..... Firma Hella ..... 158

Vergasereinstelltabelle ..... Ardie BD 175 ..... 159

Federbeine ..... Firma Suspa ..... 159

Schrauben 1 x 1 ..... 160

Lackierung ..... 161

**Das Geschäft** ..... Folge 377 ..... 163

**Termine & Treffen** ..... 163

**Großfoto:**

Reifenpanne einer HOREX ..... Foto Leser HG Pecena .. 164

**Wußten Sie schon ...**

Vergaserserie ..... Ames ..... 166

**Anzeigen** ..... 168

Anzeigenpreisliste (gewerbl.) ..... 170

**Rätsel und Lösung** ..... Gabelpuzzle ..... 172

**Bücher & Nachrichten** ..... 173

Motorrad Mode 1957 ..... Brillen ..... 174

Leserbrief ..... Klacks ..... 175

Who's who ..... 176

Typenkunde: Victoria KR 26 N "Aero" ..... 177

Aus dem Fotoalbum ..... 178

"Triumph krönt die Figur" ..... Rücktitel ..... 180

**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  
 (demnächst 04 21/50 16 17)

**Ihre Ansprechpartner:**  
**Chefredakteur:** Peter Kurze (verant-  
 wortlich), Redaktionsbüro: Iserlohner  
 Straße 29, 2800 Bremen 1, Telefon +  
 BTX: 04 21/51 32 55  
**Gewerbliche Anzeigen und Abonne-  
 ments:** Susanne Schönholz, Telefon:  
 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 Belegexem-  
 plare für die gewerblichen Anzeigenkun-  
 den

**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 Er-  
 scheinungsmonats  
**Anzeigenpreise:** Fließsatzanzeigen bis  
 zu 12 Druckzeilen pro Ausgabe für Abon-  
 nenten kostenlos. Nicht-Abonnenten zah-  
 len 1 DM pro Druckzeile (32 Anschläge  
 einschl. Leerräume, Kommata etc.). Be-  
 trag in Briefmarken beilegen. Für gewerb-  
 liche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet)  
 gilt Preisliste 1/89 vom 1. Mai 1989. Preis-  
 liste und Media-Daten kostenlos auf An-  
 forderung.  
**Konto:** GUMMIKUH-Verlag, Postgi-  
 roamt 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 Beleg-  
 exemplar. Technische Tips, Ratschläge  
 etc. ohne Gewähr

Lieber Leser!

Häufiger werde ich gefragt, wann uns denn der Stoff, das Material, der Inhalt für die Zeitung ausgeht? Diese Frage, meist von den nicht-motorrad-fahrenden, guten "Freunden" gestellt (Du kennst diese Typen. Es sind die, die jeden guten Plan mit den Killerphrasen "War alles schon 'mal da!" oder "Bringt ja doch nichts!" und "Das haben wir noch nie so gemacht!" versuchen lahmzulegen), hat Berechtigung. Doch leichten Herzens kann ich einfach vorrechnen, daß es in Deutschland in den 50er und 60er Jahren ungefähr, wenn nicht mehr, 50 Motorradfabriken gab, über die es sich lohnt zu berichten. Das macht bei jeweils einem Schwerpunktartikel 4 Jahre Stoff. Rechnen wir noch die tschechischen, österreichischen, englischen, italienischen und amerikanischen Fabriken dazu (wohlweislich nur die, die auch bei uns mit Fahrzeugen vertreten waren), so sind wir schon im Jahre 95 angelangt (Heft/Ausgabe Nummer 79!). Und nun stelle ich auch noch fest, daß 6 Seiten für ein Fabrikat überhaupt nicht ausreichen. Kaum erzähle ich was über den Erfolg oder Mißerfolg dieser Motrradbauer beim Verkauf der Maschinen, sind diese 6 Seiten zuende. Von Technik, Sporterfolgen, heutigen Restaurierungsschwierigkeiten habe ich ja noch garnicht gesprochen. Ich kann also noch intensiv und bestimmt interessant in die Tiefe gehen.

**Erstes Ergebnis** dieser Überlegungen: Der Stoff aus dem die Geschichten sind, geht uns nicht so schnell aus!

Nach obigem Schema kann sich der "Jawa"- oder "Hoffmann"-Fahrer ausrechnen, daß sein Geschoß, seine Marke erst 1992 mit einem Schwerpunktthema bedacht wird. Es soll früher geschehen. Und das machen wir, in dem wir mehr schreiben.

**Zweites Ergebnis** dieser Überlegungen: Ab Januar drucken wir die GummikuH auf dem weißen, chlorfreien und umwelt-

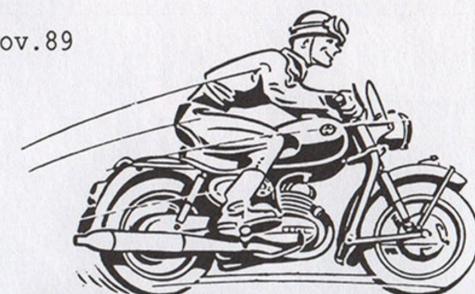
freundlichen Papier (Initiative von Greenpeace/Die Fotos sollen brilliant kommen) und dann mit 8 Seiten mehr, damit mehr rein paßt!

Bisher seit Ihr Freunde, die Ihr auf englischen und italienischen Mopeds steht, zu kurz gekommen. Das wird sich ändern! Wir haben bei ein paar Fachleuten nachgefragt. **Stefan Knittel** von der **Motorrad Classic** ist leider an sein Blatt fest gebunden und darf für uns nicht schreiben. Einige andere Eisen haben wir im Feuer! Trotzdem: Falls einer sich mit BSA, Norton oder Guzzi, Laverda auskennt, soll sich melden. Gefordert ist hier nicht Goethes Sprache und die Korrektheit von Freund Duden, sondern Zuverlässigkeit (wir brauchen die Artikel an einem bestimmten Tag) und Ahnung von dem Fabrikat.

**Drittes Ergebnis** dieser Überlegungen: Demnächst wird ein Fachmann/-frau uns (wg. I und GB) zur Seite stehen!

Genug der Neuerungen, hinein ins Lesevergnügen.

pk, Nov.89



**Eine Sensation**

Ist die neue HERCULES K 100. Eine wunderschöne Maschine, 98 ccm Sachs-Motor, 5,2 PS, 3-Gang-Lenkerschaltung, offener Einrohr-Rahmen, Vorderrad- und Hinterradschwinge, 16"-Räder, geschlossener Kettenkasten, Ansaugdämpfer.

Ebenso interessant die neue 175 ccm Maschine mit elektrischem Anlasser und noch weitere vier Motorrad-Modelle sowie Roller und Mopeds. Prospekte erhalten Sie gratis durch ...

**NÜRNBERGER  
 HERCULES  
 WERKE GMBH**

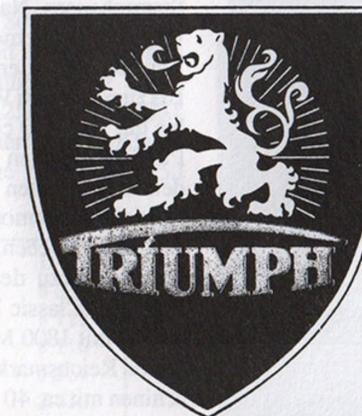
Nürnberg/Fürther Straße 199

Lehrlings-Ausgabe

**ndschau**  
MIT NKZ

**TRIUMPH**  
*Boss* die 350er mit dem bulligen Doppelkolben-Motor

# Triumph



# Werke

Immer wieder wird gefragt, ob die deutschen Triumph-Werke mit der englischen Marke "Triumph" zusammen hängen, welche Firma älter ist und wer was für Motorrad-Typen fabrizierte. Den britischen "Triumph"-Bikes widmen wir natürlich einen Extraschwerpunkt. Tatsächlich sind beide Firmen deutschen oder auch englischen Ursprungs; je nach beliebigen!

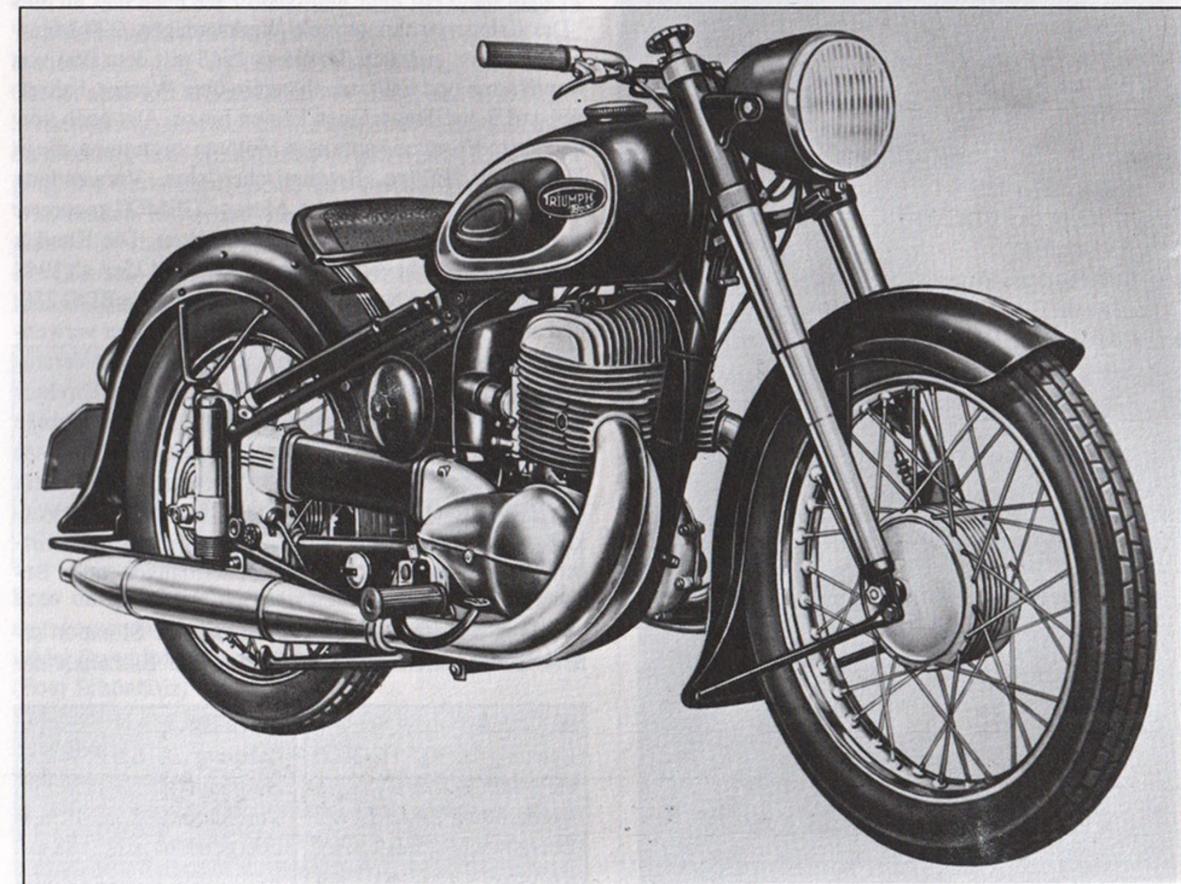
Der Bayer Siegfried Bettmann aus Nürnberg und der Friese M. Schulte aus Papenburg gründeten im "United Kingdom", genauer in Coventry, um 1890 die TRIUMPH Cycle Company Ltd.. Sie produzierten Fahrräder und exportierten die, mit gutem Ruf

belebten, Triumph-Räder auch nach Deutschland. 1896 gründete das englische Stammhaus die Deutsche TRIUMPH-Fahrradwerke Aktiengesellschaft, um im Kaiserreich noch besser Fuß fassen zu können. Die junge AG arbeitete mit beachtlichem Erfolg (Gewinn im Geschäfts-

jahr 1897/98 über 100.000 Mark). Fast zeitgleich mit Adler, NSU und Wanderer bringt man 1903 die ersten motorisierten Zweiräder auf den Markt. Doch 1907 wird die Produktion wieder eingestellt, da das Fahrradgeschäft alle Fertigungskapazitäten benötigt. 1909 starten die Nürnberger die Schreibmaschinenproduktion und nennen das Unternehmen endgültig um in TRIUMPH Werke Nürnberg AG, Nürnberg. 1913 löst man sich von der englischen Muttergesellschaft.

So hat die Geschichte der deutschen Triumph auch in dieser Zeit mehr Ähnlichkeit mit der der Adler-Werke, als mit der des englischen

**Foto:** Die bullige Triumph Boss: ... mehr als 17% Marktanteil für einen Zweitakter in der von HOREX beherrschten Klasse (Triumph-Werkfoto/Archiv Siegfried Rauch)



## Schwerpunkt: Triumph Werke Nürnberg AG

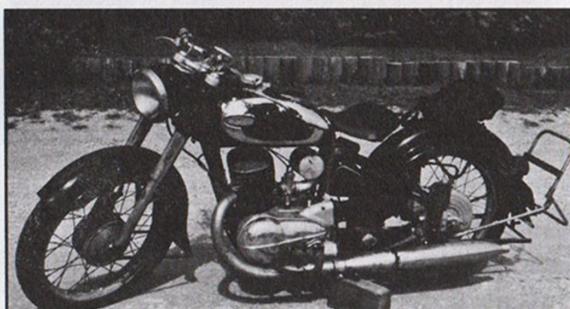
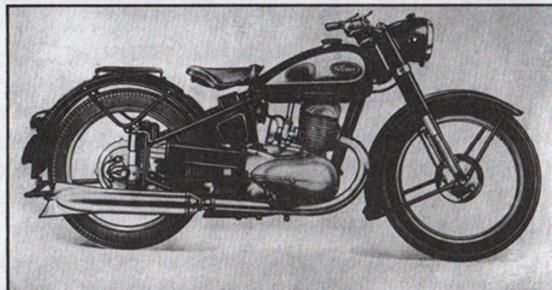
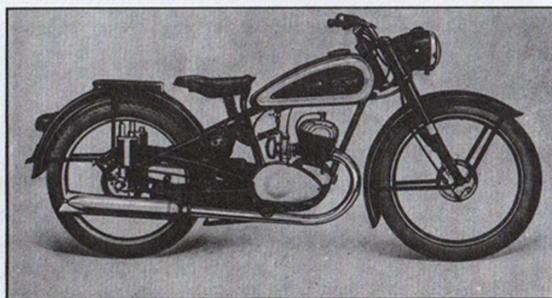


Foto oben: BDG 125 H (H = mit Hinterradfederung)

Foto mitte oben: BDG 250 H (Hier mit mechanischer Hinterradbremse)

Foto mitte unten: Unrestaurierte 250er von Leser Franz Bauer, Preith (Hydraulikleitung des Bremszylinders führt in den hinteren Teil des Kettenkastens)(Foto Schönholz)  
Foto unten: Das "flüsternde Motorrad", die "Cornet" mit 200 ccm und elektrischem Anlasser von "Klacks" (Foto Leverkus/Archiv Rogge)



Stammhauses. Nach dem Ersten Weltkrieg startete das Unternehmen erneut die Motorradproduktion mit dem Typ "Knirps", dem ersten deutschen Zweitakt-Krafttrad. Bis zum Zweiten Weltkrieg gab es eine komplette Palette, bis hin zum 750 ccm-Viertakt-Zweizylinder. Besondere Pionierleistungen erbrachten die Ingenieure 1936 mit dem sogenannten Blockmotor, der es ermöglichte, das Getriebe zu demontieren, ohne den Motorblock aus dem Rahmen zu heben, und dem Doppelkolbenprinzip (Vergleiche hierzu den Artikel von Ing. Siegfried Rauch, Motorrad Classic Nr. 3/89, S. 62ff). 1939 erreichten die Werke mit 1800 Mitarbeitern einen Umsatz von 15 Millionen Reichsmark, woran die Fertigung von Schreibmaschinen mit ca. 40 %, die von Fahr- und Motorrädern mit 50 % beteiligt waren. Während des Krieges belieferte Triumph die Wehrmacht mit 250er Motorrädern.

**Doppelkolbenmotor:** Zweitaktmotor mit zwei Kolben in einem Zylinder. Durch die Bauart ist eine "Gleichstromspülung" möglich geworden. Vorteile gegenüber dem Einkolben-Zweitakter: Spülverluste sind geringer, Kraftstoffverbrauch ist geringer, Leerlauf ist gleichmäßiger, höhere Literleistung ist möglich. Nachteile: erhöhter Bauaufwand, mehr bewegte Teile

Der Krieg verschonte viele Werksanlagen. 220 Mitarbeiter hielten sich und das Werk 1945 mit dem Bau von Handkarren und Fahrradanhängern über Wasser. Fahrräder und Schreibmaschinen kamen hinzu. Aus noch vorhandenen Vorräten baute man Motoren zusammen, die in Kreissägen, Pflüge, Betonmischer usw. Verwendung fanden. Dieser gewerbliche Motor "GEMO" mauserte sich zu einem richtigen Verkaufsschlager. Die Kunden konnten eine leicht verbesserte Vorkriegs-125er, ab 1948 die erste deutsche Nachkriegsentwicklung, die BDG 250, und ab 49 die BDG 125 kaufen. Der in der 250er verwendete Doppelkolbenmotor wurde allseits gelobt. Verantwortlich für diese Konstruktion mit 10,5 PS war Direktor Otto Reitz. Er versuchte und schaffte es, leise, langlebige und verbrauchsarme Motorräder zu konstruieren. Dieses Konzept der robusten "Wald- und Wiesenmaschine" kam an. 1949 erreichte man im Motorradbau 80 % der Vorkriegskapazität, trotz Behinderung durch Bewirtschaftungsvorschriften, Facharbeitermangel und Beschaffungsprobleme.

Anfang der 50er Jahre besserte sich die Situation erheblich. Produzierte man 1948 erst 200 Einheiten der

BDG 250	BDG 125
Leistung .... 10,5 PS/3600	Leistung ..... 6,5 PS/4800
Hubraum ..... 248 ccm	Hubraum ..... 123 ccm
Verdichtung ..... 1 : 6,2	Verdichtung ..... 1 : 6,4
Leergewicht ..... 138 kg	Leergewicht ..... 88 kg
Verbrauch ..... 3l/100km	Verbrauch ..... 2l/100km

## Schwerpunkt: Triumph Werke Nürnberg AG

BDG 250 (1949 setzte man schon über 800 und 1950 fast 6000 Maschinen in der englischen und amerikanischen Besatzungszone ab), so errang Triumph 1952 einen Marktanteil von weit über 10 % in der 125er Klasse (6331 Zulassungen) und sogar 16 % in der Viertel-Liter-Klasse (8387 Zul. inkl. Berlin). Die Rangfolge 1952 in der 250 ccm Klasse sah so aus:

1. Platz	BMW	15 215
2. Platz	Triumph	8 335
3. Platz	DKW	8 113
4. Platz	Victoria	8 110
5. Platz	Ardie	5 564
6. Platz	NSU	2 638
7. Platz	Puch	1 783

Zulassungen von fabrikneuen Krafträdern im Bundesgebiet ohne Saarland und Berlin  
Quelle: KBA

Durch diesen guten Verkaufserfolg angeregt und auch, um in anderen Hubraum-Klassen präsent zu sein, konstruierte das Vorstandsmitglied Otto Reitz eine 200er und eine 350er, beide mit Doppelkolbenmotor und Vorkammerauspuff.

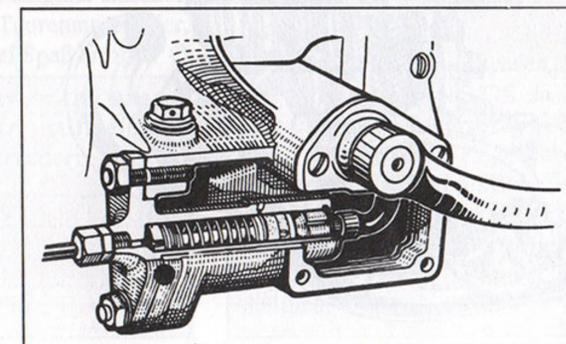
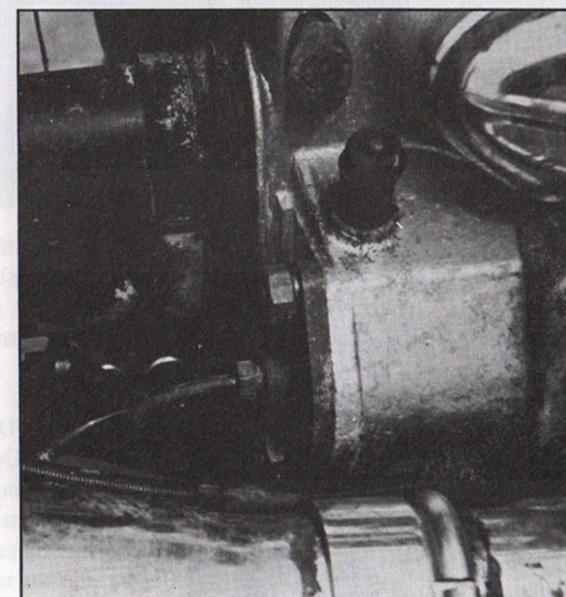
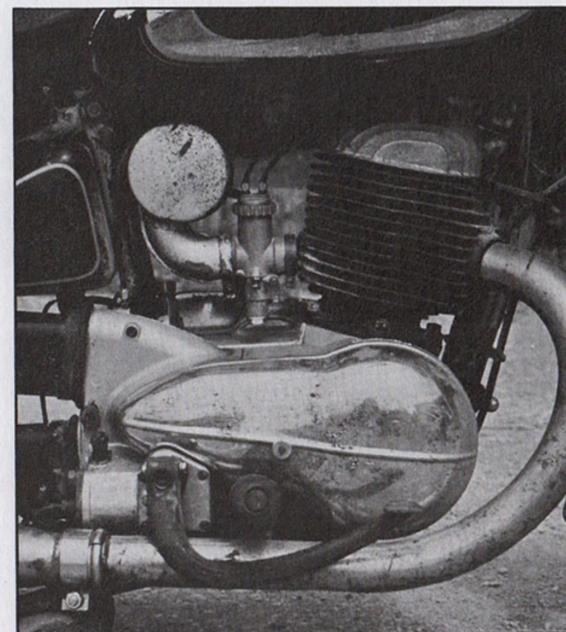
Die 200 ccm-Ausführung, "Cornet" ("kleines Horn"), kam im Jahr nach der Vorstellung, also 1954, auf glatt 13 % Marktanteil. Das Rezept "leise, langlebig und verbrauchsarm" ging wieder auf. Auf Wunsch gab es die Cornet auch mit elektrischem Anlasser, was eine kleine Sensation war, aber sich im Motorradbau zu der Zeit nicht durchsetzte, da es ja auch mit dem guten alten Kickstarter ging. Die Verkaufsprospekte sprachen übrigens von dem "flüsternden Motorrad" und lieferten die Begründung gleich hinterher: "Die Steigerung des Verkehrslärms hat die Grenzen des Erträglichen überschritten." (Was der Mensch alles aushalten konnte, zeigten später die Hoske-

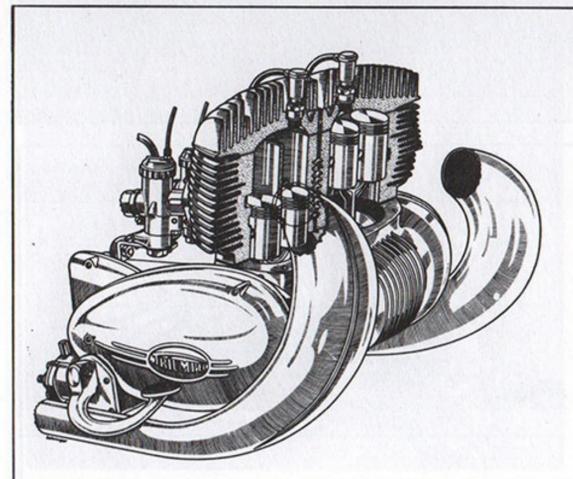
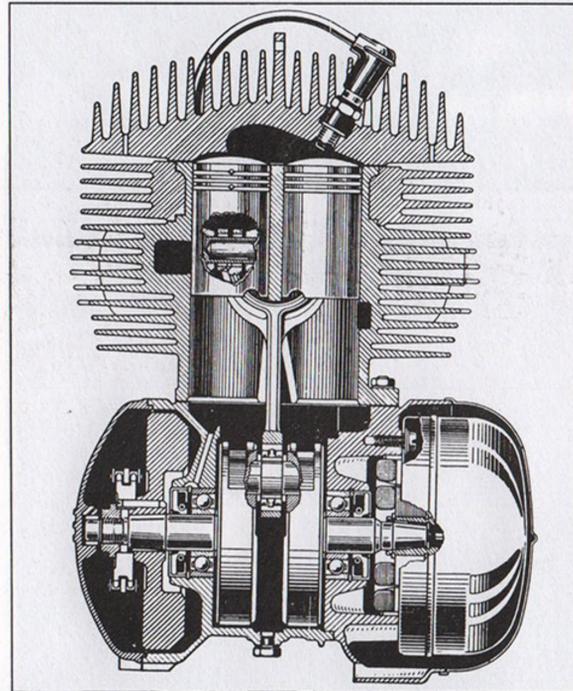
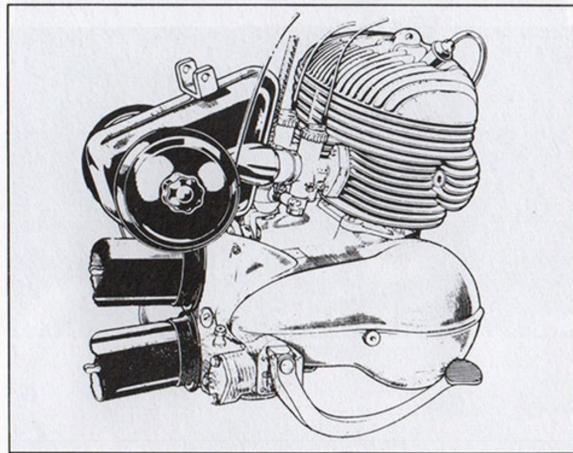
Cornet	Boss
Leistung ..... 10 PS/5000	Leistung ..... 16 PS/3800
Hubraum ..... 197 ccm	Hubraum ..... 346 ccm
Verdichtung ..... 1 : 6,5	Verdichtung ..... 1 : 6,1
Leergewicht ..... 122 kg	Leergewicht ..... 177 kg
Verbrauch .. 2,8l/100km	Verbrauch .... 3,7l/100km
Preis 1953 ..... 1650 DM	Preis 1954 ..... 2230 DM

Foto oben: Motor der unrestaurierten 250er mit dem angegossenen Hauptbremszylindergehäuse. Interessant ist der Dosenluftfilter mit dem gekrümmten Ansaugkanal (Foto Schönholz)

Foto mitte: Der Hauptbremszylinder am Getriebe (Foto Schönholz)

Zeichnung unten: Der ATE-Einsteckhauptylinder, der in einem im Getriebegehäuse vorgesehenen Raum (gleichzeitig Ausgleichbehälter) eingebaut wird. Sinnvoll wird die hydraulische Bremsanlage beim Gespanntrieb (ATE Werkszeichnung)





Tüten, die hochgezüchteten 50er mit dem Klasse 4-Führerschein und die kettenrasselnden Japaner heutiger Tage). Cornet-Fahrer fluchten damals übrigens häufig über Fußgänger, die, statt zu gucken, hörend über die Straße liefen, und so von dem "flüsternden Motorrad" auf die Hörner genommen wurden. Klacks, der mir diese Story erzählte, hat sich damals ein starkes "Büffelhorn" an seine Cornet gebaut.

Ein weiterer Clou auf der IFMA 1953 war der Zweizylinder-Doppelkolbenmotor (in Worten: vier Kolben/Siehe Seite unten). Doch der große Bauaufwand (für nur 14 PS) ließ diesem Projekt keine Chance. Noch in den 54er Preislisten ist dieser Typ "Duplex" verzeichnet. Gebaut wurden nur einige wenige Prototypen.

Ebenfalls 1953, der Motorradhandel florierte, kam die 350er "BOSS" von Triumph heraus. Mit dem Doppelkolbenmotor mit 16 PS versuchte man sich in der von HOREX und VICTORIA besetzten Klasse breit zu machen. Das Paradepony "REGINA" von Horex brachte 1953 etwas über 19 PS, lag preislich aber nur ungefähr 50 DM über der BOSS (2285 zu 2230 DM). VICTORIAS "Bergmeister" brachte es auf satte 21 PS mit einem 2-Zylinder-V-Motor (quer eingebaut), bei einem Verkaufspreis von 2475 DM. Trotzdem schaffte Triumph einen Marktanteil bis ca. 17 % in der 350er Klasse (HOREX 31%, Victoria 42%, Rest Hoffmann, Jawa etc. im Jahre 1954). Der Grund des Erfolges lag sicherlich nicht im Preis, sondern in dem bulligen Motor, der bei 2000 U/min schon 7 PS und bei nur 3800 U/min seine volle Leistung von 16 PS abgab. Der damalige Chefredakteur, Carl Hertweck, von "DAS MOTORRAD" schrieb zur BOSS: "... man kann mit der BOSS so scharf fahren, daß es gelingt, damit Leute auf sehr viel stärkeren Maschinen, also auch auf 500ern, binnen längstens einer halben Stunde 'in den Nerven zu ruinieren'. Man braucht also nur durchschnittlich gut fahren zu können, dann gibt es kaum eine 500er, die man mit der BOSS nicht müde jagen könnte... Sehr maßgeblich an diesem Jagen-können muß also der Motor beteiligt sein, der unheimlich stur durchzieht..." oder "Die TRIUMPH-BOSS ist ein Motorrad, von unbestechbarer Kultur und einem eigenartig erbarungslosen Fahrcharakter."

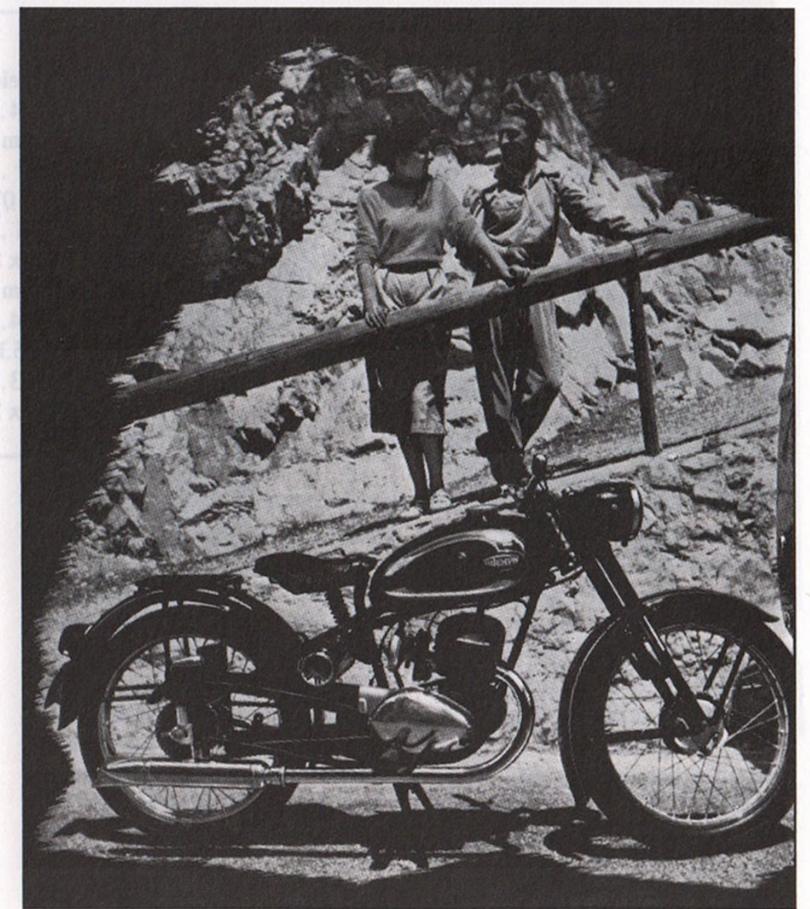
Vorzugsweise setzten die Zeitgenossen dieses Motorrad im Gespannbetrieb ein. Sie schien dafür entwickelt zu sein: hydraulische Bremse, seitenwagentaugliche Vergaser. **Zeichnung oben:** Der 350 ccm - Zweivergaser - Doppelkolbenmotor der Boss mit dem serienmäßigen ATE Hauptbremszylinder

**Zeichnung mitte:** 350er Boss - Motor im Schnitt mit seinem Graugußzylinder und den oberen Leichtmetallkühlrippen, die im Alfin-Verfahren herumgegossen wurden

**Zeichnung unten:** Der auf der IFMA 1953 vorgestellte Zwei-Doppelkolbenmotor mit 250 ccm. Leider blieb es bei Prototypen

seranlage (zwei Vergaser mit dazwischen liegender Schwimmerkammer), durch die Vorkammern am Auspuff und durch ein gutes Ansaugsystem sehr leiser Lauf. Insgesamt sind auf dem deutschen Markt knapp 1500 Stück verkauft worden, so daß die Chance, eine brauchbare Boss zu bekommen, relativ gering ist.

1954 hörte man auch erste Stimmen, die das Ende des Motorradbooms ankündigten. So forderte der Vorstandsvorsitzende der NSU Werke, Dr.-Ing. von Heydekampf, im Juli 1954, daß die Kosten der Fahrten von Arbeitnehmern zum Arbeitsplatz steuerlich abzugsfähig werden sollten. Er erhoffte sich eine Wiederbelebung des stagnierenden Absatzes. Gleichzeitig sprach er sich gegen die Hubraumsteuer bei Motorrädern aus, da sie zur Verwendung möglichst kleiner Hubräume zwänge und so der Lärmbekämpfung im Wege stehe. Tatsächlich mußten auch schon 1954 die Triumph-Werke ihre Motorradproduktion drosseln. Trotz dieser "Schrumpfung" in den Jahren 1954 und 55 konnte der Verlust durch die steigenden Mopedumsätze ausgeglichen werden. 1956 schlossen sich die ADLER Werke, HERCULES und TRIUMPH zu einer Motorrad-Verkaufsgemeinschaft zusammen, die allerdings nicht mehr zum Tragen kam. Gleichzeitig vereinbarten ADLER und TRIUMPH auf dem Schreibmaschinensektor mehr Zusammenarbeit. Das Ende der "triumphalen" Motorradfertigung kennt man aus der ADLER-Geschichte. Im Januar 1957 erwarb Max Grundig, der bekannte Radiofabrikant, einen "maßgeblichen Anteil des Aktienpaketes der Triumph Werke Nürnberg AG". Beide Verkaufsgemeinschaften blieben davon vorläufig unberührt. Doch Triumph, die Anteile am Hercules Werk besaßen, stießen diese im Mai 1957 an eine schweizer Gruppe ab, da Grundig kein Interesse am Zweiradgeschäft hatte. Im September 1957 lief die Motorradproduktion dann aus und man nutzte die freigewordenen Kapazitäten für die Büromaschinenfertigung. Noch im Jahre 57 beteiligte sich Grundig an Adler und verschmolz beide Firmen zur heute noch existierenden TA TRIUMPH ADLER AG.



Die robusten TRIUMPH-Motorräder, BDG 125, BDG 250 und Cornett, erhält man heute unrestauriert ab ca. 600 DM. Für die unrestaurierte BOSS muß man wohl das Dreifache hinlegen, sie bringt aber auch bis zu 5500 DM im sehr guten Original-Zustand. **Gesamturteil:** Tourenmotorräder, die heute noch viel Spaß bringen ©

Zugelassene bzw. nicht länger als ein Jahr stillgelegte Triumph-Motorräder:	
125 er .....	160
Cornet .....	103
BDG 250 .....	527
Boss .....	18
Stand 1 Juli 1989	

**Interessengemeinschaften:**  
 Paul Braun, Eichenweg 13, 6800 Mannheim 31  
 Hans Schellhammer, Talweg 48, CH-4436 Oberdorf/BL  
**Ersatzteile:**  
 Klaus Faak, Silcherstr.3, 7129 Brackenheim  
 Motorrad-Stemler, Garschager Heide 29, 5630 Remscheid 11, (Katalog)  
 E. Weisswange, Hamburger Str.73, 2358 Kaltenkirchen  
**Literatur:**  
 Markenbuch nicht vorhanden. In der Jubiläumsschrift "75 Jahre Triumph Werke Nürnberg AG" (1970) nur ein kurzes Kapitel über Motorräder. Technikkataloge, wie Betriebsanleitungen, Ersatzteilkataloge etc., als Nachdrucke beim WK-Verlag, Detmold, erhältlich.

**Ersatzlager für ZÜNDAPP 175 S und 200 S (Baujahr ab 55)**

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen
Vorderrad	Rillenkugellager	2	6004	20 x 42 x 12
Lenkung 175 S	Kugel DIN 5401	36	6 mm	6 mm Durchmesser
Lenkung 200 S	Kugel DIN 5401	38	1/4"	1/4" - 6,35 mm Durchm.
Kupplung	Rillenkugellager	2	160 07	35 x 62 x 9
Kupplung	Kugel DIN 5401	40	4 III	4 mm Durchmesser
Getriebe	Rolle DIN 5402	38	5,5 x 8	5,5 mm Durchm. x 8 lg.
Schaltwelle	Kugel DIN 5401	3	6 mm	6 mm Durchmesser
Hinterrad	Rillenkugellager	2	6004	20 x 42 x 12
Kurbelwelle	Schulterkugellager	2	M25.R30.50	25 x 62 x 17
Kurbelwelle	Rillenkugellager	1	6203	17 x 40 x 12
Pleuel	Nadel	18	2,5 x 25,4	2,5 Durchm. x 25,4 lg.

**Ölkohle bei Zweitaktern entfernen**

In den 50er Jahren gab es verschiedene Methoden, Ölkohle aus dem Motor und dem Auspuffsystem zu entfernen. Auf diese Methoden sollte man heute verzichten, da sie mit Qualm, Gestank und natürlich mit Umweltschaden verbunden sind.

**Reiskornmethode**

Der mit erhöhter Leerlaufdrehzahl arbeitende Motor bekommt etwas Dieselmotorenöl oder Petroleum durch den Ansaugkanal (Luftfilter demontieren) eingespritzt. Diese Flüssigkeiten weichen bei der Verbrennung die Ölkohle auf. Kerze aus dem Zylinderkopf herausdrehen und ein bis zwei Teelöffel Reiskörner in den Zylinder einfüllen. Die Kerze einschrauben und den Motor starten. Die im Verbrennungsraum rumfetzenden Körner lösen mechanisch die Ölkohle, die durch den Auspuffschlitz verschwindet. Die Wirkung soll recht "zart" sein, löst aber auch die Kohle auf dem Kolbenboden, wo sie eigentlich aus thermischen Gründen verbleiben sollte.

**Entkohlung mit Sauerstoff**

Dies ist die brutale Methode, Ölkohle zu entfernen. Aus einem Autogen-Schweißgerät läßt man einen schwachen Sauerstoffstrahl auf die Ölkohleschichten treffen und steckt sie in Brand. Die Ölkohle verbrennt dabei zu Asche. Äußerste Vorsicht ist geboten, da leicht Löcher in den Kolben "geschweißt" werden können. Doch trotz dieser funktionierenden Werk-

stattmethode, entfernt der umweltbewußte Zweitaktfahrer die Verbrennungsrückstände mechanisch. Nachdem der Auspuffkrümmer abgeschraubt ist, können die Rückstände im Auspuffschlitz abgebrochen und in den Zylinder hineingestoßen werden. Der Motor spuckt nach dem Anlassen die Teile aus. Der Auspuff selbst kann mit rotierenden Stahlbürsten gereinigt werden. Nach der Prozedur dürfte die volle Leistung wieder da sein.

**Firmenembleme emaillieren**

In Hamburg sitzt eine Firma, die für ca. 60 DM Tank- und Firmenembleme wieder aufarbeitet. Firma E. Büttner, Pumpen 6, 2000 Hamburg

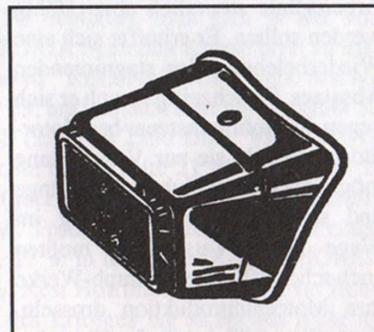
**Rücklichter Firma HELLA**

Die Firma "Westfälische Metall Industrie", kurz Hella genannt, rüstete einige Motorradtypen mit Rücklichtern aus. Die Abkürzungen in den Bestellnummern bedeuten:

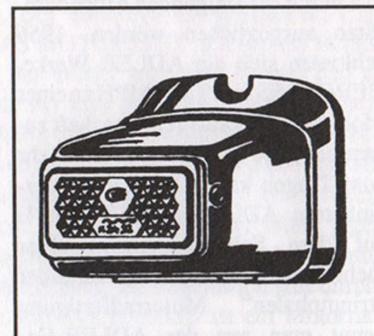
- S = Schlußlicht
- B = Bremslicht
- R = Rückstrahler
- K = Kennzeichenbeleuchtung

Leider kann man heute diese Rücklichter nicht mehr bekommen. Wir zeigen trotzdem die Bilder, um eine Hilfe bei der Suche nach Originalen bzw. Nachbauten zu geben.

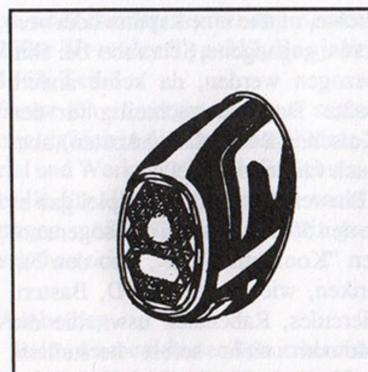
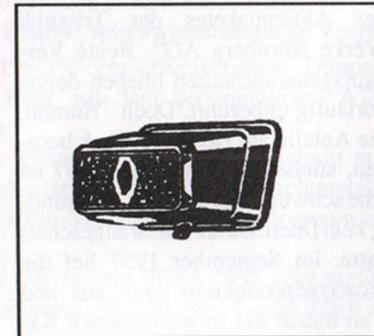
Zeichnung rechts: SKR 27 (Prüfnr.: K 2437) für Dürkopp Diana



Zeichnung oben: Rücklicht SBKR 26, Prüfnummer K 2432, für Vespa HC



oben: SBKR 31 (Prüfnr.: K 2432) f. Bella 200 und Goggo-Roller, Gehäuse lackiert oder ganz verchromt



oben: SBKR 63a (Prüfnummer: K 2438), Stahlblechgehäuse lackiert, Einfassung des Rückstrahlers blank, Kabelzuführung durch Gummiunterlegplatte. Abstand der Befestigungsschrauben (2St. M5) variabel, für HOREX und Messerschmidt. Mit anderer Gummiunterlegplatte auch verwendbar für Achilles und Heinkel-Roller.



oben: SKR 52 (darunter SBKR 52, also mit Bremslicht), lackiert oder verchromt, Kabelzuführung von unten, Schraubenabstand 58 bis 70 mm, DKW RT 200, NSU-Konsul

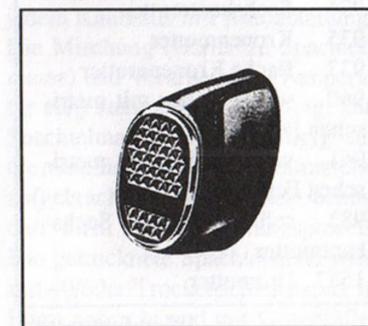


Bild unten links: SKR 42, lackiert oder verchromt, Schraubenabstand 52 bis 59 mm. Verwendung: NSU-Fox, Mars Stella



oben: SKR 62 (darunter SBKR 62, also mit Bremslicht), lackiert oder verchromt, Kabelzuführung von unten, Abstand der Befestigungsschrauben zwischen 52 und 71 mm. Verwendung: NSU Lux, Adler M 100, Dürkopp MD 200, 200er Hoffmann, Hercules 125 ccm, Maico

**BING-Vergaser-Einstelltabelle**

Vergaser	1/24/23
Motoranschluß	29 mm
Filteranschluß	40 mm
Schwimmergehäuse	30-340
Schwimmerseite	links
Deckel Schwimmergeh.	32-600
Schwimmer	35-120
Kraftstoffanschluß	6 mm
Gasschieber	22-520
Mischkammereinsatz	25-020 (5)
Hauptdüse	44-101 (105)
Nadeldüse	45-021(2,68)
Leerlaufdüse	44-031(50)
Düsennadel	46-934 (4)
Nadelstellung	1
Luftregschraub.	3/4 Umdreh.
ab Okt. 52 Typ	1/24/30

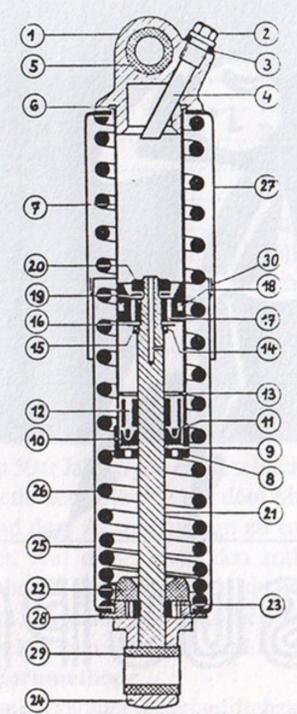
**Suspa - Federbeine**



**SUSPA**

Häufig hört man im Zusammenhang mit Federungen den Ausdruck "JURISCH-Geradwegfederung". Meister Jurisch, seines Zeichens u.a. Versuchsfahrer bei Puch, entwickelte Federungen und Kettenkästen für Mopeds und Motorräder bis 250 ccm und bot sie der Motorradindustrie an. Viele Firmen (Ardie, Hecker, Victoria, DKW, NSU, Triumph usw.) verwendeten Teile aus dem Jurisch-Angebot. Mitte der 50er Jahre wurde die Firma "Jurisch GmbH" in "Suspa Federungstechnik GmbH" umbenannt.

SUSPA-Federbeine, Typen 200 NZ und 250 NZ, haben den Vorteil, daß sie ölgedämpft, leicht demontierbar und teilemäßig austauschbar sind. Man erkennt sie an dem typischen Ölnachfüll-Nippel (2 + 3 an der oberen Aufhängung). Die Demontage erfolgt durch Andrücken des unteren Mantelrohres (Ortszahl 25 in der folgenden Zeichnung) und durch das Herausnehmen des Spannrings (Ortszahl 28). Mantelrohr und Feder lassen sich dann ohne Schwierigkeiten vom Dämpfer abheben. Bei der Re-



**SUSPA-Federbein**  
**Ersatzteilliste**

- 1 oberes Auge
- 2 Öleinfüllschraube
- 3 Dichtring 10x14x1,5
- 4 Ölstandrohr
- 5 oberes Gummilager
- 6 Dichtring 32 x 28 x 1
- 7 Gleitrohr
- 8 Kappe (Bohrungen seitlich)
- 9 Beilagscheibe, nur bei Verwendung der Kappe 8 mit Bohrungen im Boden
- 10 Manschette
- 11 Druckring
- 12 Führung mit Einstich
- 13 Seegerring
- 14 Kegelfeder
- 15 Sicherungsscheibe
- 16 Ventilscheibe
- 17 Kolben
- 18 Kolbenring
- 19 Zahnscheibe
- 20 Mutter M8
- 21 Stößel
- 22 Gummipuffer
- 23 untere Stößelmutter
- 24 unteres Auge
- 25 unteres Mantelrohr
- 26 Hauptfeder
- 27 oberes Mantelrohr
- 28 Spannring, 2-teilig
- 29 Gummilager unten

staurierung sind die gleitenden Teile zu erneuern, wobei es aber Ersatzteilprobleme gibt. Stehen keine neuen Teile zur Verfügung, so kann man sich mit einem dickflüssigerem Motorenöl (vorgeschrieben war 10W) als Dämpferflüssigkeit behelfen. Ölinhalt: 50 ccm

**Schrauben 1 x 1**  
(Fortsetzung III)

Wir haben in den letzten Ausgaben die verschiedenen Namen und Gewindebezeichnungen von metrischen Schrauben besprochen. Die korrekte Bezeichnung, wie sie zum Beispiel in den Ersatzteilkatalogen vorkommt, beinhaltet aber noch die Länge, die Norm und eventuell die Festigkeitsklasse.

- Beispiele:  
1.) 6kt.-Schraube M8x50 DIN 931  
2.) 6kt.-Schraube M12x1,5x80 (10K) DIN 960

**3. Die Länge der Schraube**

Auch die Länge einer Schraube,

gemessen vom Schraubenfuß bis zur Unterkante des Kopfes, ist genormt. Normale Längen für Sechskantschrauben: 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 16, 20mm, ab 20 mm in Stufen zu 5 mm, ab 80 mm in Stufen zu je 10 mm.

Eine Schraube M 12 x 85 wird es nicht geben, da die Länge 85 nicht der Normreihe entspricht. Man muß sich mit 80 oder 90 mm Länge zufrieden geben.

**4. Die Norm**

Normen sind ja eine ganz tolle Erfindung. Sie machen fast alles billiger und bequemer. Früher, als jeder Kutschenbauer seine eigenen Gewinde

drehte, mußte eine kaputte oder verloren gegangene Schraube bei ihm bezogen werden, da keine andere paßte. Das war nachteilig für den Kutscher (Beschaffungskosten), aber auch für den Hersteller.

Ein vergleichendes Beispiel gab es in den 50er Jahren bei den sogenannten "Konfektionären", also den Fabriken, wie Anker, AWD, Bastert, Hercules, Rabeneck usw., die die Motoren nicht selbst herstellten, sondern von Sachs oder ILO bezogen. Die hohen Stückzahlen von Sachs und ILO ließen die Fertigungskosten sinken, so daß die Konfektionäre günstiger an die Motoren kamen, als wenn sie sie selbst produziert hätten. Eine andere Frage ist natürlich die, ob dieser Kostenvorteil überhaupt an den Endverbraucher weitergegeben wurde oder ob er den Gewinn der Unternehmen erhöhte.

Eine kleine Auswahl der Normen, die bei der "Schrauberei" eine Rolle spielen:

DIN	Inhalt
13	Metrisches ISO-Gewinde
84	Zylinderschraube mit Schlitz
315	Flügelmutter
439	flache Sechskantmutter
555	Sechskantmutter
912	Zylinderschraube mit Innensechskant
931	Sechskantschraube mit metrischen Gewinde (Gewinde geht nicht über die ganze Schraube)
933	wie 931 (Gewinde annähern bis Kopf)
934	Sechskantmutter
935	Kronenmutter
937	flache Kronenmutter
960	wie 931, nur mit metrischen Feingewinde
961	wie 933, nur mit metrischen Feingewinde
982	selbstsichernde Sechskantmutter
1587	Hutmutter

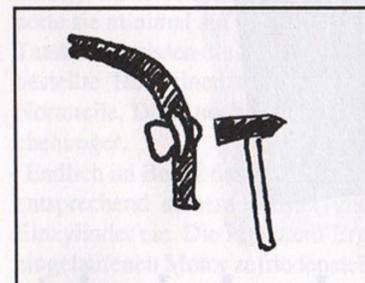
Wird fortgesetzt

**ps und die Restaurierung seiner 200er Hercules Typ 317, Baujahr 1953, Teil 5**

Bevor ich es vergesse: Ames sagte mir, daß ich in die Checkliste "Material und Werkzeug" noch die Schutzbrille für alle Schleifarbeiten nachtragen müßte. Das soll hiermit geschehen sein.

**Ausbeulen**

Beim Ausbeulen der Schutzbleche darf man nicht "treiben", das heißt, das Material darf nicht platt geklopft werden, da damit ja eine "Längung" eintritt, die wieder neue Beulen aufwirft. Den Hammer setzt man an der "Gipfelseite", die Handfaust (siehe Foto letzte Ausgabe, Seite 134) an der gegenüberliegenden Seite der Beule an. Mit wenigen, kräftigen Schlägen drückt der Gummihammer das Stahlblech in die grobe, ursprüngliche Form. Mit Vorsicht und dem stählernen Ausbeulhammer geht man an die Feinarbeit.



**Spachteln**

Die letzten Unebenheiten lassen sich mit Polyester-spachtel oder besser mit Zinn egalisieren. Sogenannter Einkomponenten- oder Kombi-spachtel aus der Tube darf nur bei kleinsten Schleifriefen angewandt werden. Polyester-spachtel gibt es in jedem Kaufhaus mit Autoabteilung. Die Mischung (Härter zu Spachtelmasse) und Verarbeitung (Temperatur etc.) steht auf der Packung. Die Spachtelmasse wird großzügig auf die metallisch blanke Reparaturstelle aufgebracht. Die Schichtdicke behindert nicht den Trocknungsprozeß. Die getrocknete Spachtelstelle wird mit 40/60er Trockenschleifpapier in Form gebracht und mit Grundfüller

übergestrichen. Nach dem Trocknen kommt das 180er Trockenschleifpapier zum Einsatz. Die gesamte Spachtelstelle ist mit der Nitrospachtelmasse dünn zu überziehen (Achtung: Je dicker die Schicht, desto schlechter die Trocknung).

**Verzinnen**

In den Bereichen hoher Beanspruchung des Blechs kann Zinn, statt Polyester-spachtel, eingesetzt werden. Zur Beseitigung der meist kleinen Beulen am Motorrad bietet die Firma Munich Classic Automobiles, Roßmarkt 6, 8000 München 2, Telefon 089/26 32 66, ein Set an, welches Karosserie-zinn, Weichlötpaste, Holzspachtel und eine ausführliche Arbeitsanleitung enthält. Mit 78 DM ist man dabei.

**Fillern oder Füllern?**

Das ist nur ein Sprachunterschied. Alle zu lackierenden Teile werden mit Filler, zum Beispiel Auto-Gerricolor-Grundfüller, komplett gespritzt. Der Filler grundiert, füllt kleine Riefen auf, schützt das blanke Metall vor Rost und bietet die ideale Grundlage für den Lack. In diesem Bereich ist die Entwicklung so weit fortgeschritten, daß alte Rezepte, wie Bleimennige u.a., qualitativ nicht an die modernen Untergründe heranreichen. Das Spritzen des Fillers ist denkbar einfach, darf aber nicht dazu verleiten, daß der Hobby-Lackierer denkt: "Mit dem Lack geht es genauso gut!" Das ist ein Irrtum.

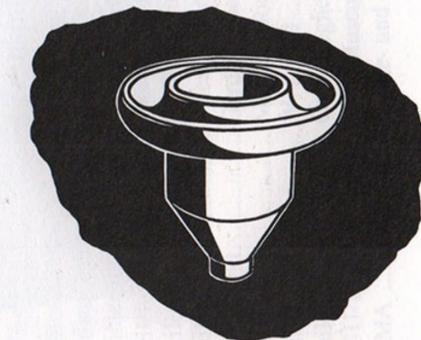
Der letzte Schliff vor der Lackierung erfolgt mit ungefähr (oder höher) 360er Naßschleifpapier nach US-Norm. Die Norm unterscheidet nach Korngrößen. Die europäische Norm "FEPA" ist durch ein P vor der Zahl auf dem Schleifpapier erkenntlich. Das 360er US-Papier entspricht dem P 500 (Siehe Tabelle). Die gefüllte Oberfläche wird nun unter Zusatz von Leitungswasser sorgfältig per Hand geschliffen. Das Schleifwasser muß hinterher bis auf den letzten Rest abgeledert und aus den Winkeln und Ecken herausgeblasen

US	FEPA
220	P 240/280
280	P 320/360
320	P 400
360	P 500
400	P 600
600	P 800

werden.

**Vorbereiten des Spritzgutes**

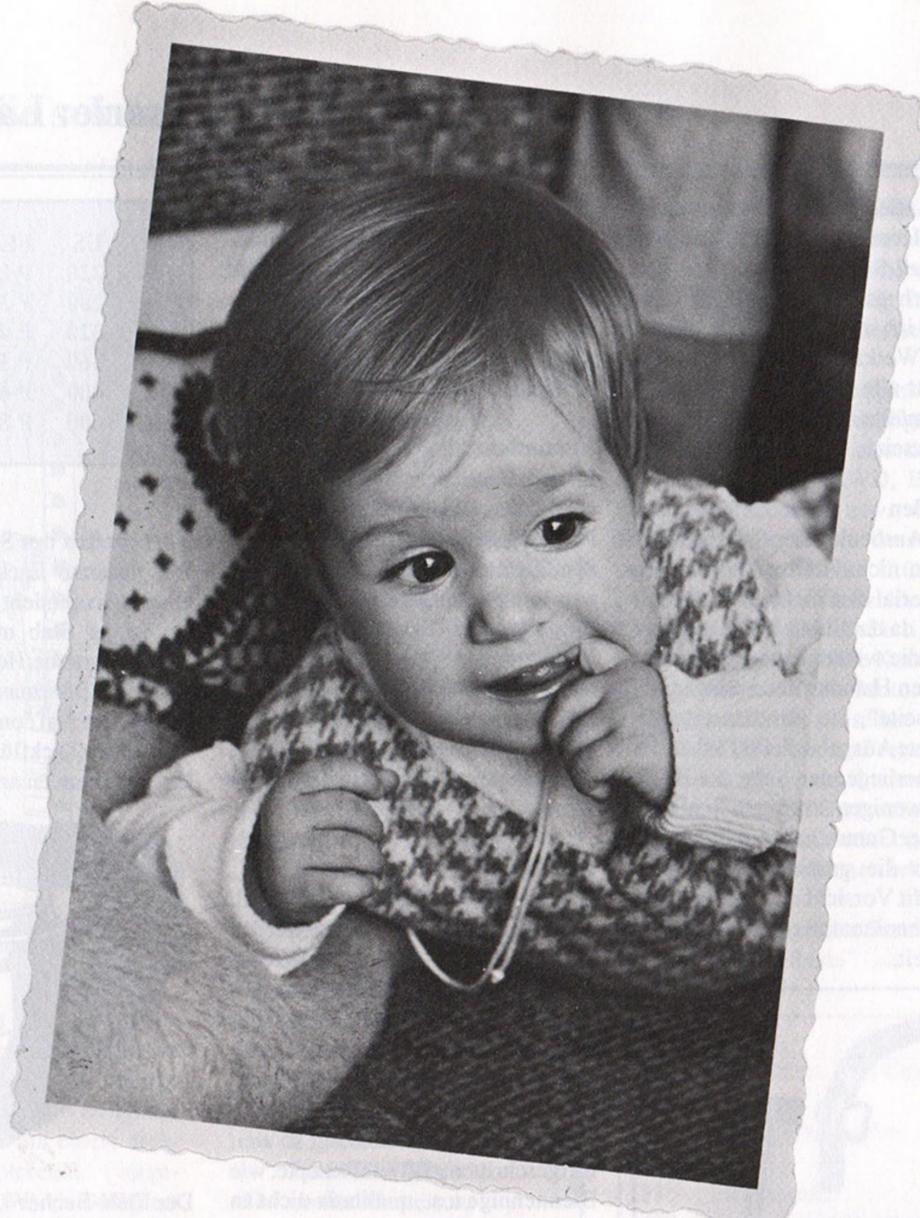
Der gesamte Lackbedarf wird mit einem Mixer (sieht aus wie ein ca. 40 cm langer Stab mit einer Modellschiffsschraube/Heimwerkerbedarf) und der Bohrmaschine ordentlich aufgerührt. Auf den Lackdosen ist die Viskosität (Dickflüssigkeit) des Lackes in Sekunden angegeben.



Der DIN-Becher (Abbildung oben) wird mit Lack randvoll gefüllt. Dabei ist das untere Meßloch zuzuhalten. Ein Blick auf den Sekundenzeiger der Uhr und dann das Meßloch freigeben. Läuft der Meßbecher langsamer leer, als für den Lack in Sekunden angegeben, so verdünnt man eine kleine Lackmenge mit der dazugehörigen Verdünnung. Immer wieder prüfen, bis die Durchlaufzeit dem korrekten Wert entspricht. Voraussetzung: Lack- und Raumtemperatur = 20 Grad Celsius!!!!

Wer einen alten DIN-Becher benutzt, muß das Prüfloch von alten Lackresten befreien, damit das Ergebnis nicht verfälscht wird. Die kleine, portionierte Lackmenge dient uns zum Prüfen der Form aller großflächigen Teile (Tank, Bleche ...)

Wird fortgesetzt



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

**Ja, ich möchte ein Abonnement der GUMMIKUH verschenken!**

<p>Senden Sie bitte ein Jahr lang jeden Monat die GUMMIKUH an folgende Adresse:</p> <p>Name: <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Straße: <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Ort: <input style="width: 100%;" type="text"/></p>	<p>Mir senden Sie die Rechnung über 49,90 DM (Ausland 59 DM/Luftpost 79 DM)</p> <p>Name: <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Straße: <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Ort: <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Datum und Unterschrift: <input style="width: 100%;" type="text"/></p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Sie können uns (GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, auch eine Postkarte oder eine Fotokopie dieses Coupons schicken! Falls Sie das Abo für sich haben wollen, tragen Sie einfach nur Ihre Adresse ein.

## Termine & Treffen

### Das Geschäft, Folge 377

Beschwingt stand Heri aus seinem Bett auf. Er wollte seinen genialen Rachefeldzug gegen seinen Ex-Geschäftsfreund, Rudi Schuricke, in die Tat umsetzen. Nach einem ansehnlichen Frühstück (0,5 l Cola und eine "Krauser") griff er seine letzte Kraftstoffreserve an. Er holte den alten 20 Liter Blechkanister unter dem Bett hervor, schüttelte ihn und kippte wenig später die Neige in den Tank seiner Regina. Voller Elan düste er zu seinem ehemaligen Geschäft und erklärte dem verdutzten Rudi, daß er sich entschlossen habe, doch die Suzis zu tunen.

In den nächsten Monaten, das Frühjahr war angebrochen, entpuppte sich Heri als zuverlässiger und strammer Schrauber. Dank seines handwerklichen Könnens entlockte er den Joghurtbechern ungeahnte Leistungen. Rudi glaubte, daß Heri die Sache mit der Geschäftswegnahme längst vergessen hatte. Doch er sollte sich täuschen! Heribert besorgte sich auf diese Weise nur Startkapital.

Als er 10.000 Märker auf der hohen Kante hatte, begann er sein letztes Meisterwerk in Rudi Schurickes Motorradwerkstatt. Rudi, seines Zeichens begeisterter Suzi-Fahrer, bat ihn, seine DR 750 BIG auf mindestens 65 PS zu bringen. Heri entfernte die Stehbolzen des Zylinderkopfes und brachte sie zu seinem altem Kumpel Willi in die Werkstoffprüfung der ortsansässigen Maschinenbau-Hochschule. Im Zerreißgerät prüften sie die Zugfestigkeit. Aufgrund genauer Berechnungen wußte Heri, welchen Beanspruchungen die Schrauben bei 65 PS gewachsen sein mußten. Er errechnete die notwendige Querschnittsfläche und verkleinerte sie minimal auf einer Drehbank. Erneuter Test der Zugfestigkeit. Tatsächlich rissen die Stehbolzen bei dem kalkulierten Wert. Über Rudi bestellte Heri einen neuen Satz dieser, für ihn, äußerst wertvollen Normteile. Doch noch bremste der lahme Ersatzservice seinen Rachehunger.

Endlich im Besitz des kleinen Päckchens, präparierte er die Schrauben entsprechend seinem Muster und baute sie in den getunten 750er Einzylinder ein. Die Prüfstand-Ergebnisse brachten bei dem noch nicht eingelaufenen Motor zufriedenstellende Werte. Rudi schrie den ganzen Tag herum, wie genial Heri wäre.

Tage später war es soweit. Rudi konnte seine DR 750 BIG auf der Autobahn schrumpfen. Trotz der Warnungen Heris (er wollte ja nicht unfahrbar sein) drehte er sie auf über 9000 Umdrehungen hoch. Und es kam, wie Heri es geplant hatte. Die Zylinderkopfstehtbolzen hielten der Belastung nicht mehr stand, rissen ab, der Kopf flog weg und langsam schob sich der Kolben samt Pleuel durch den Tank und ging dem völlig verdutzten und auf der Maschine langliegenden Rudi voll unter die Knabberleiste.

Ein voller Erfolg für Heris hinterlistigen Racheplan, denn nun konnte der gute Rudi zwei Monate nicht mehr reden und mußte ihm die Geschäftsführung überlassen.

Zufrieden schwang Herr von Kalk sich auf seine bewährte HOREX und fuhr zum date mit Rita. Bis in den frühen Morgen feierten die beiden mit Bürgerbrause und Kaviar. In aller Herrgottsfrühe fuhr er sie zu ihrer feinen Villa. Einhundert Meter vor dem prachtvollen Haus setzte er sie ab, damit ihr Mann nichts von dem starken Sound seiner 450er mitbekam. Was würde Rita ihrem Mann erzählen? Glaubte er noch an die Stories von der Freundin? Von den nächtlichen Problemdiskussionen oder roch er den Braten? Fragen, die sich Heri in den frühen Morgenstunden stellte. ©

Wann	Wo	Was	Veranstalter	Telefon
1.-10.12.	4300 Essen	Motor Show	S.I.H.A.	02407/17300
2.12.89	7033 Herrenberg	Stadthalle	Ammon-Technik	09722/41455
9.-10.12.	3153 Adenstedt/Peine	Wintertreffen		05172/5500
3.-4.3.90	4700 Hamm	Teilemarkt	Hammer Ausstellungs GmbH, PF 1609, 4700 Hamm	
24.-25.3.90	3500 Kassel	Teilemarkt	K. Zimmermann	05665/4722
31.3.-1.4.90	4400 Münster/Westfalen	Teilemarkt	Peter Kramer, Lindenweg 17, 5840 Schwerte	02304/42 5 33
26.-27.5.90	6780 Pirmasens	Messegelände	Gerd Stegner	06339/1363
31.3.-1.4.90	8000 München	Teilemarkt	Müller&Hocheneder	089/3081724
7.-8.4.90	6700 Ludwigshafen	Teilemarkt	W. Seidel	06203/13507
26.-27.5.90	6780 Pirmasens	Messegelände	Gerd Stegner	06339/1363
14.-17.6.90	7107 Neckarsulm	Zweiradmuseum	NSU-Museum	07132/35341
19.-23.9.90	5000 Köln 21	IFMA	Messe- und Ausstellungs GmbH	0221/821-0

W. H. & T. H.

1951  
1952  
1953  
1954  
1955  
1956  
1957  
1958  
1959  
1960  
1961  
1962  
1963  
1964  
1965  
1966  
1967  
1968  
1969  
1970  
1971  
1972  
1973  
1974  
1975  
1976  
1977  
1978  
1979  
1980  
1981  
1982  
1983  
1984  
1985  
1986  
1987  
1988  
1989  
1990  
1991  
1992  
1993  
1994  
1995  
1996  
1997  
1998  
1999  
2000  
2001  
2002  
2003  
2004  
2005  
2006  
2007  
2008  
2009  
2010  
2011  
2012  
2013  
2014  
2015  
2016  
2017  
2018  
2019  
2020  
2021  
2022  
2023  
2024  
2025

Never again will I forget



### VI. und letzter Teil der Vergaserserie von Ames

Alles am Motor, Zündung, Ventile, Öl (wichtig!), ist eingeregelt. Jetzt kann er zum Leben erweckt werden. Lläuft er und hat ein bißchen Betriebstemperatur erreicht, wird der Leerlauf (Standgas) mit der Schieberanschlagschraube (gilt nicht für manche MZs, die haben nämlich keine) eingestellt.

Motor abstellen und die Gaszughohlschraube am Vergaser-Schieberdeckel (falls nicht vorhanden, dann am Gasdrehgriff) hineindrehen und wieder soweit herausdrehen, bis sich die Hülle des Bowdenzugs 3 bis 5 mm hin- und herbewegen läßt. Hohlschraube kontern, den Lenker einschlagen und prüfen, ob der Gaszug nicht zu kurz ist, da sonst die Gefahr der "selbsttätigen Beschleunigung in Kurven" besteht.

#### LeerlaufEinstellung

Bei Zweizylindermotoren, auf Gleichdruckvergaser komme ich später, bedient jeder Vergaser einen Zylinder. Bei einer Guzzi ziehe ich erst den rechten Kerzenstecker ab und stelle eine bestimmte Drehzahl für den linken Zylinder ein (Lläuft der Motor nicht auf einem Pott, dann die Kerze des nicht angeschlossenen Zylinders herausdrehen). Mit dem rechten Zylinder verfare ich umgekehrt. Wenn ich anschließend beide Zylinder angeschlossen habe, läuft der Motor zu schnell. Ich drehe jetzt beide Schieberanschlagschrauben um die gleiche Umdrehungszahl zurück, bis die Leerlaufdrehzahl richtig ist.

#### Gasschieber synchronisieren

Jetzt müßen die Gaszüge bzw. die Schieber synchron eingestellt werden. Dazu wende ich einen Trick an, der mir die Anschaffung eines Synchron-Testers erspart. Jeweils eine lange Stricknadel wird mit ihrer Spitze unter den Gasschieber (Luftfilter natürlich abgenommen) geklemmt. Wenn jetzt am Gas leicht gedreht

wird, müßen sich beide Nadeln gleichzeitig bewegen. Funktioniert das nicht, kann man die gleichzeitige Öffnung der Gasschieber an den Hohlschrauben am Gaszug regulieren. Das Spiel der Gaszüge stellt man, wie schon links beschrieben, ein.

Bei Gleichdruckvergäsern an Mehrzylindermaschinen wird genauso verfahren. Hier werden statt der Schieber-, die Droselklappen-Anschlagschrauben eingestellt. Die Synchronisation kann trotzdem mit den zwei Stricknadeln vorgenommen werden.

#### Fahrttest

Die weiteren Einstellarbeiten werden auf einem ca. 1 Kilometer langen Landstraßenstück vorgenommen. Ideal wäre auch eine kleine Steigung und markante Punkte (Straßenschilder, Kilometersteine o.ä.) auf unserer "Teststrecke". Mit Werkzeug und zwei weiteren Hauptdüsen pro Vergaser (serienmäßig und eingebaut ist eine 110er, dann 105 und 115 einpacken) ausgerüstet, machen wir uns an die Einstellung des Leerlaufgemisches. Diese Einstellung beeinflusst nicht nur das Leerlaufgemisch, sondern auch die Gemischbildung bis zu 25% der Gasgriffdrehung. Damit dieser wichtige Bereich, in ihm wird wohl am meisten gefahren, während der Fahrt eingehalten wird, kann man den Drehgriff und die am Lenker feststehende Grifflagerung mit Farbklecks (1/4 und 3/4 Umdrehung) markieren.

Für die nachfolgenden Testfahrten muß der Motor warmgefahren werden; nicht im Stand warmlaufen lassen! Warum?

Erstens dauert es länger, bis alles aufgewärmt, da im unbelasteten Zustand die Verbrennungstemperatur niedriger ist.

Zweitens wird durch die niedrigere Temperatur der Schwefel im Kraftstoff und in der Luft nicht vollständig verbrannt. Es bildet sich in Verbindung mit der Luftfeuchtigkeit schwefelige Säure, die jedes Stück Metall anknabbert.

#### Leerlaufgemisch einstellen

Die Teststrecke wird mit einer lockeren und unverkrampften Sitzhaltung abgefahren und die Reaktionen der Maschine werden im wahrsten Sinne des Wortes "erfahren". Die Leerlauf- oder die Leerlaufgemischregulierschraube wird eine viertel Umdrehung hinein oder heraus gedreht, die Teststrecke mit 1/4 Gas erneut abfahren und abchecken, wie die Geschwindigkeit an markanten Punkten ist. Ich vergaß zu erwähnen, daß der Wind erheblichen Einfluß auf die Beschleunigung, die Endgeschwindigkeit und auf das eigene Empfinden hat. Tests deshalb möglichst bei Windstille durchführen.

Bei der Einstellerei müßen sich merkliche Veränderungen in Bezug auf die Endgeschwindigkeit und die Beschleunigung ergeben. Ideal ist die Einstellung mit der höchsten Leistungsabgabe. Ratsam ist es aber, nach den Testfahrten die Gemischbildung etwas fetter zu stellen (Leerlaufgemischschraube 1/4 Umdrehung hinaus, Leerlaufregulierschraube 1/4 Umdrehung hinein).

Unter Umständen hat sich jetzt das Standgas verändert. Jetzt kann es aber genauer eingestellt werden, da der Motor exakter reagiert. Tut sich nicht viel, außer daß ein das Gefühl beschleicht "da passiert überhaupt nix", so ist der Vergaser völlig daneben oder er zieht "falsche Luft" (Siehe GummikuH Nr. 5).

#### Einstellung der Schiebernadel

Die zweite Phase unseres Tests gilt der Stellung der Schiebernadel. Sie ist verantwortlich für die Gemischzusammensetzung im Bereich von 1/4 bis 3/4 der Schieberöffnung.

Teststrecke mit der vorgeschriebenen Nadelstellung und 3/4 Gas abfahren, umhängen, prüfen usw. usw., bis die optimale Stellung gefunden ist.

Weitere Möglichkeiten der Düsennadeleinstellung und der Beeinflussung der Gemischbildung sind durch die Hersteller gegeben. Amal hatte vier verschiedene Schieber mit anderen Ausschnitten im Programm. Bing

lieferte drei verschiedene Mischkammereinsätze. Doch diese Teile brauchen wohl kaum ausgetauscht zu werden.

Ist die Nadel in ihrer besten Position, so ergeben sich "sahnemäßige" Übergänge zwischen dem ersten und zweiten Bereich. Der Motor wird ohne zu haken sehr gut beschleunigen.

#### Hauptdüsenwahl

Um die letzten 25% bis Vollgas kümmert sich die Hauptdüse. Mehr macht die nicht! Die optimale Größe wird wieder durch fahren, Vollgasstellung, ermittelt.

Das optimale Testergebnis bescheinigt die ausgebaute Zündkerze mit ihrem rehbraunen Kerzengesicht.

Zum Schluß sei noch einmal gesagt, daß die drei Systeme (Leerlaufgemisch, Düsennadel und Hauptdüse) nicht isoliert zu betrachten sind, sondern sich gegenseitig beeinflussen. Sollte also bei einem System im Laufe des Test eine besonders große Veränderung erforderlich sein, so müßen die anderen beiden neu getestet werden.

Diese Methode der Vergasereinstellung ist sicher die aufwendigste, die es gibt, aber sie ist auch die zuverlässigste.

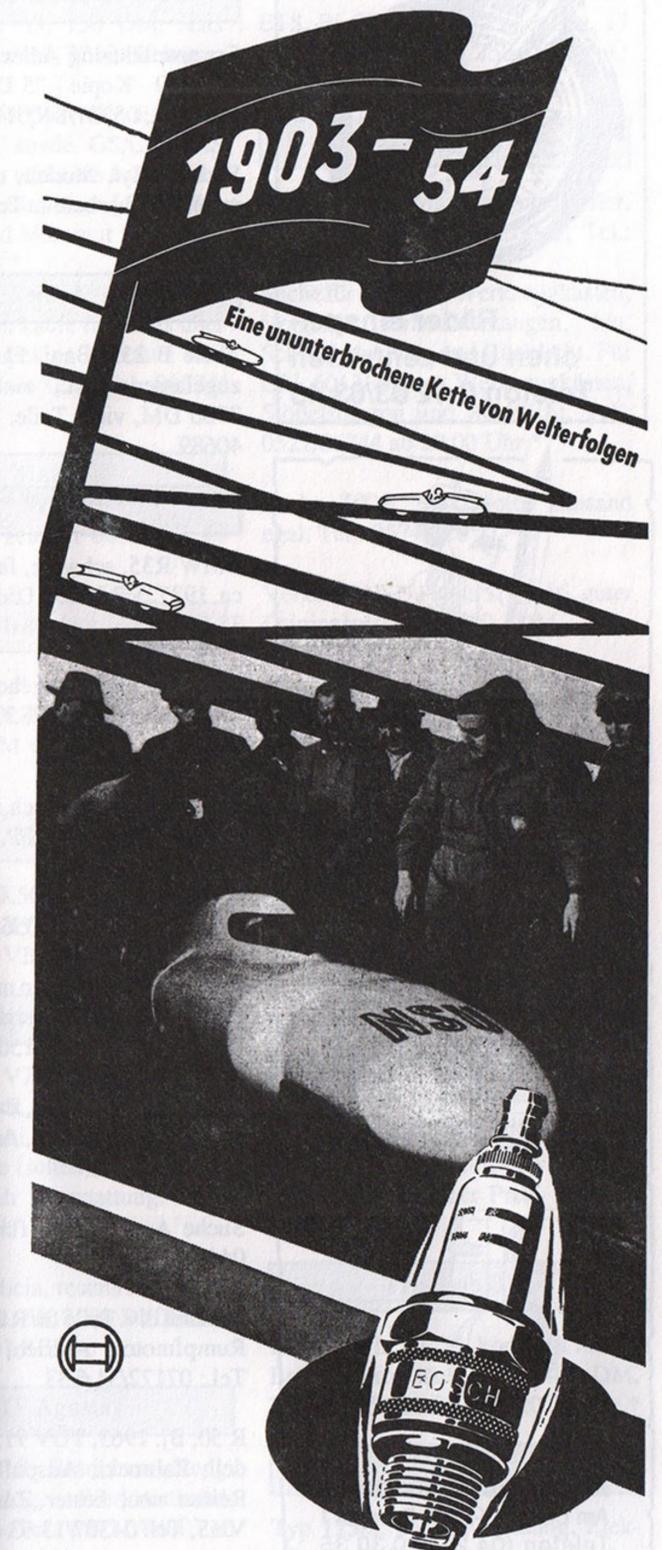
ENDE

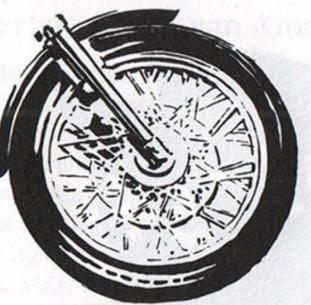
DER NEUE **FISCHER** VERGASER für MOPEDMOTOREN



- startfreudig
- leistungsfähig
- sparsam

**FISCHER** FRANKFURT / M  
OBERRAD  
TELEGRAMME: AMALVERGASER





**Räder einspeichen und zentrieren**  
Telefon 0 42 03/63 45



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:  
**RB**  
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

Suche 2-Zyl.-Modell, unrestauriert, eventuell fahrbereit. Tel.: 09941/16 24

**Ardie**

Ardie B 251, Bauj. 51, TÜV 4/91, zugelassen, rest., viele Neuteile, 2700 DM, viele Teile. Tel.: 05363/40689

**BMW**

BMW R35, schwarz, fahrbereit, Bj. ca. 1937, VB 3400,- DM, Tel.: 0531/33 53 60

BMW R25/3, weitgehend original, rot, fahrbereit, VB 2850 DM, 0531/33 53 60 \*

R 27, Bj. 66, technisch sehr gut, optisch 70%, 3900 DM FP. Tel.: 04936/8133 ab 19 Uhr

Suche R 69 S. Tel.: 05655/8051

R 50/5 Unfall Rahmen mit Brief: 150 DM, Plattenluftfiltergehäuse: 70 DM. Tel. 04131/189150

R 25, orig. rest., § 29, E-Anlage neu, Ersatzteile. H. Bruns, Auguststr. 36, 2800 Bremen 1

Suche Auspufftüten für 75/5. Tel.: 0441/67253

Verkauf div. Teile für R 26, Getriebe, Rumpfmotor, Antrieb, Räder etc. Tel.: 07172/31 6 33

R 50, Bj. 1963, TÜV 91, Sondermodell, Zabrocki, Auspuff, Vergaser, Reifen neu, bester Zustand, 6950 VHS, Tel. 04307/13 63

R 50, Bj. 57, mit Steib 350, Bj. 54,

teilweise restauriert, Festpreis 6500 DM. Tel. 04105/83 1 87

60/5 Zylinder, Kopf, Anlasser, Räder-Kastendeckel, Limadeckel, Rahmen mit Brief, Hinterrad. Tel.: 0441/382535 (Anrufbeantworter)

**DKW**

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

Verkaufe Rahmen RT 125/2H mit Brief, Tank und div. Teile. Suche Ständer 125/2-Lampenring u. Streuscheibe. Tel.: 0511/457296 \*

Suche 2 Reifen 3.00 x 18 und Lederpacktaschen (Denfeld) für RT 175 VS. Tel.: 04121/93218

**Ducati**

Achtung: 1 Zyl-Ankauf-Verkauf-Tausch  
Suche alles! über Ducati-Teile  
Rahmen-Motoren-Literatur-kompl. Fahrzeuge usw.. Tel.: 07524/1500 \*

**Gritzner**

Monza, Bj. 61, unrestauriert, neue Originalteile, Tel. 06343/88 28 ab 20 Uhr

**Heinkel**

Heinkel Typ 103-A2, aus Erstbesitz, mit vielen Ersatzteilen, VH 2800 DM. Tel.: 04221/51 7 46 (abends)

**Hercules**

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

Hercules K 101, Bj. 60, guter Gebrauchszust., TÜV 8/90 mit Ersatzteilen, DM 650, Saarbrücken, Telefon 06 81/39 80 41

K 125 BW, Bj. 73, 12 PS, Batterie und Reifen neu, Handbuch, kaum km, a.W. neuer TÜV, 1.200 DM VB, Tel.: 040/53 67 694

Verk. neue Telegabeln für Hercules 318 und 322 mit Lenkungsdämpfer. Telefon: 07233/5289 \*

**Horex**

Suche Regina kompl. oder in Teilen, sowie Flachtank (13 l). Tel.: 09 941/16 24

350er Regina zu verk. Bj. 52, Mot. überholt, mit Belegen rest. sehr guter Zust., TÜV 9/91, Preis VB, Tel.: 021 73/73 8 32

HOREX: Neu- und Gebrauchtteile, Telefon 06 62/32 0 91 (Händler)

**ILO**

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

**Kreidler**

Florett, Bj. 61, Motor überholt, Reifen und Kette neu, 450 DM, sowie Fußschaltmotor überholt + andere Teile. Tel.: 04243/1615

**Maico**

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

Blizzard/250B, Rahmen, Schwinge,

Felgen, Nabe, Kurbelwelle, Zylinderdeckel, Bremsankerplatten, Kleinteile, Bj. 63, 150 DM. Jens Grimm, Wallstr. 19, 2210 Itzehoe

Suche Maico Moped Wiesel, 50er + MD 125/250, sowie GS/Cross/RS 125 und Teile; verkaufe neue Sachs & Solo-Mopedmotoren (40 km/h), Meister Moped Mammut 1954, Tel. 0208/66 39 60 \*

Suche, tausche, kaufe fast alles über MAICO: Prospekte, Literatur und Motorräder sowie Teile. Tel.: 04524/88 32

**Mars**

Stella Teile. Telefon 06583/13 40 (Händler)

**Matchless**

G 80 S 500, 1 Zylinder, Bj. 51, Chrom, Motor, Lack alles neu, dt. Brief, top, DM 6400. Tel.: 04751/4479

**Miele**

Miele Moped K50, Bj. 54, restauriert, kompl. ABE, 23" Räder, Foto möglich, DM 780 VB, Tel.: 02237/17 27

**Moto Guzzi**

Sehr schöne V7, Bj. 68, TÜV 91, schwarz/chrom, Einzelsitze, alles neu, Lafranconi, Bornanis H-4 usw. Zivilmaschine (selten), 6000 - 7000 DM, je nach Ausstattung. Tel.: 04298/30 2 61

3 Falcone Policia, restaurierungsbedürftig, Bj. ca. 66, 2000 DM/Stück. Tel.: 07361/61 8 33

**MV Agusta**

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

**MZ**

ETS, Bj. 72, TÜV 7/89 oder neu, 17 PS, 22 L-Tank, VB 750 DM, Tel.: 04403/3307

**NSU**

Suche Unfall Max. Alfons Bäsler, Römerstr.9, 5551 Longkamp, Tel.: 06531/35 50

Suche für Consul II Werkzeugkasten, Vergaser, Fußrastenstangen, hin. Schutzblechende und Rücklicht. Für OSL 601 Vergaser, Werkzeugkästen, Stößelstangen und Rücklicht. Tel.: 0521/86744 ab 20.00 Uhr \*

Suche 300er Max-Motor Zustand egal. Tel.: 05744/20 31 \*

Verkaufe NSU Prima D Bj. 56, guter Originalzustand, 650 DM. Tel.: 07233/52 89 \*

**Puch**

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

**Rabeneick**

Suche Ersatzteilliste (auch Kopie) von F II/250; Tel.: 07582/83 77 \*

**Steib**

Suche Seitenwagen Steib LS 200 od. ähnlich auch schlechtesten Zustand, aber kein utopischer Preis. Tel.: 04 21/49 86 270 \*

**Triumph (D)**

BDG 250 L, Bj. 54, komplett mit E-Brief, Motor läuft, VB 1400 DM, Tel.: 040/55 06 837, 18-20.00 Uhr \*

**Vespa**

Typ 125/2, Bj. 63, Zündung, Elektrik, Technik überholt, voll fahrbereit, VB 600 DM. Tel.: 04231/61 9 61

**Anzeigenpreisliste I/89 für gewerbliche Insertionen**

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  
 1/3 Seite (234x52)..... 300 DM  
 1/4 Seite (117x83)..... 240 DM

Farbe 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. GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon 04 21/50 16 17

**.....SOS.....  
 Kurs Menschen retten!**



..... heißt es fast täglich für die Seenotretter der DGzRS. Auf Ihren 37 Booten auf Nord- und Ostsee sind sie zu jeder Zeit, bei jedem Wetter einsatzbereit. Die harte Arbeit, das hohe persönliche Risiko kann ihnen niemand abnehmen. Und trotzdem können wir alle - ob an der Küste oder im Binnenland - mit-helfen, als Mitglied oder Spender. Denn: Die DGzRS wird nur von freiwilligen - steuerabzugsfähigen - Zuwendungen getragen, ohne jegliche staatlich-öffentliche Zuschüsse. Schirmherr ist der Bundespräsident.

**Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)**

Postfach 106340, 2800 Bremen 1,  
 Postgiro Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200  
 Wir danken für die gespendete Anzeige.

**Zündapp**

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

Suche für Bella: Hi.-Ritzel, Reifen 3.50-12, Zünd/Lichtschalter mit Schloß. Tel.: 07172/21 3 57

Suche Zündapp KK 200 Teile. el.: 05363 - 40520 öfter versuchen \*

Zündapp Moped Combinette 404, Bj. 55 kompl., fahrbereit, ABE, 2 Gang Combimot Motor, Betriebsanl., DM 680 VB, Tel.: 02237/1727

**Sonstiges**

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

Nachbau 15" Räder usw. VB 6000 DM. Tel.: 07025/6038

Repanleitg. Lambretta, Prima, Max, Heinkel je 20 DM. Tel.: 07172/21357

BSAC 15 Star, nicht ganz komplett, sehr gute Räder mit orig. Reifen und vielen (teilweise neuen) Motorsatzteilen. 1 Telegabel für Norton 500, Bj. ca. 50. Betriebsanleitung und Ersatzteilliste für NSU Konsul, Repanleitg. + Auspuffanlage für NSU Maxi. Tel.: 05971/1304

Zwei Winterstellplätze in Bremen-Gröpelingen frei. Tel.: 0421/61 21 77

Suche Oldtimerkrad zum restaurieren bis 250 ccm. Tel.: 0421/49 86 270 \*

Verkaufe Radmarkt und Hobby Hefte sowie Prospekte von Autos und Motorrädern der 50er Jahre. Tel.: 05363/40 5 20 \*

Zwei Motorradunterstellplätze in 2900 Oldenburg (20 DM/Monat). Tel.: 0441/16 0 67

Literatur: Prospekte DKW, BMW, AJS, Puch, Dürkopp, Berini, Motom, Norton um 1960, DKW und NSU von 1930 alles Originale, suche HOREX Literatur und alles was mit 4Takt zu tun hat. Christian Schlöbcke, Nicolaistr. 16, 8000 München 40, Tel.: 089/33 65 52 \*

Verkaufe 1 Hercules KS 103, Bj. 65/ 1 NSUFox, 1 Victoria 50 ccm, 1 NSU Quickly, 1 Motor Zündapp Roller, DKW Felgen für 175 ccm usw. Motorrad Original Literatur. Tel.: 08442/2750

Die Firma Brüninghaus in Versmold bei Bielefeld produzierte in den 50er Jahren Sättel für Motorräder. Heute suchen sie für ihre Werkssammlung einen solchen Sozius-Schwingsattel. Angebote an: Brüninghaus GmbH, Am Brüggenkamp 1-3, 4804 Versmold, Telefon: 05423/4087

Suche Motor für MZ TS 250/1, in gutem Zustand. Verkaufe Rahmen für MZ TS, BW Maico, Jawa California, alles 250 ccm. Suche Wachshose Belstaff, Gr. 34/36. Tel.: 04827/694 ab 19.00 Uhr

Suche Kinderhelm für 8 bis 9-jährigen. Tel.: 0421/50 30 35



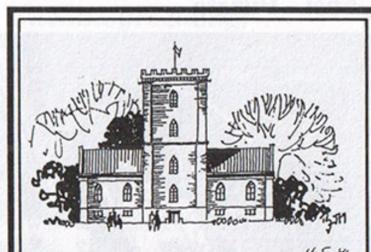
Suzuki GT 185, Bj. 77, o. TÜV, fahrbereit, Sturzbügel, Koffer, neu: Reifen, Kettensatz, VB 700 DM, Tausch möglich. Elmar Werner, Diestelkamp 86, 2330 Eckernförde

Private Kleinanzeigen für Abonnenten sind kostenlos. Nichtabonnenten können pro Druckzeile 1 DM in Briefmarken ab (32 Anschläge/Zeile) und legen die bunten Läppchen der Post im Briefumschlag bei (Ausland: entsprechende Antwortscheine). Abonnenten haben es da leichter: Sie schicken uns einfach eine Karte mit dem Text oder rufen uns an: 04 21/50 16 17 (Der Anschluß ist bis dato noch nicht von den "Grauen Postlern" geschaltet, deshalb immer wieder versuchen! Denn demnächst soll es klappen! Nachts Anrufbeantworter).  
 Damit hier nicht jemand versucht, seinen Flügel, Staubsauger, Joghurtbecher, Reisschüssel, Güllepumpe etc. zu verkaufen, gilt folgende Regel: Anzeigentrend liegt bei den 50er und 60er Jahren und die Redaktion hält sich die Ablehnung von Anzeigen vor.

**MOTALIA**

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder! Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitungen. Wir befassen uns mehr mit dem Druherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienszene mit ihren Clubs, Treffen und Rennen nehmen einen breiten Raum im redaktionellen Teil ein. Dazu kommen kostenlose Kleinanzeigen und der umfangreiche Terminkalender für Italiener-Treffen weltweit. MOTALIA erscheint monatlich in Deutschland, Österreich und der Schweiz. MOTALIA ist erhältlich im Abonnement und bei wenigen engagierten Italienerhändlern. Der Abonnementpreis für ein Jahr (12 Ausgaben) beträgt für je ein Heft 35,- DM, für je 5 Hefte pro Monat 120,- DM und für je 10 Hefte monatlich 200,- DM. Dieser Betrag ist auf das Konto 742 171 (BLZ 210 501 70) der Kieler Spar- und Leihkasse zu überweisen.

MOTALIA im Abonnement  
 Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:  
 Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel  
 Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.  
 Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)  
 habe ich auf das Konto überwiesen  
 habe ich als Scheck beigelegt  
 ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigelegt.  
 Adresse von mir liegt bei!



Besuchen Sie unseren Wildpark. Die Herbstfrischlinge sind da!  
**Gaststätte Diedrichsburg**  
 im Wildpark bei Melle  
 Telefon 0 54 27 / 19 62  
 Samstag und Sonntag geöffnet

**HOREX-NEUTEILE**  
 z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölleitung, Teile-Verschleißteile und vieles mehr.  
**KLAUS FORSTER**  
 A. d. Stadtwiesen 37  
 6140 Bensheim 2  
 Tel. 06251- 73223 ab 19 Uhr

**KOCH**  
**Motorrad GmbH**  
 Wir liefern Motorräder, Motorräder mit Beiwagen und Seitenwagen einzeln, sowie Ersatzteile der 50er und 60er Jahre. Hauptsächlich BMW, aber auch Matchless, DKW, NSU, Velocette, Condor, Heinkel-Roller und Zündapp. Seitenwagen: Steib - alle Fabrikate, Originale und Nachbauten.  
 Wir liefern auch ins Ausland.  
**Koch Motorrad GmbH**  
 Schlagdstraße 31-33  
 D-3442 Wanfried  
 bei Eschwege über Kassel  
 Telefon: 0 56 55 - 80 51

Gabel - Puzzle



links:  
Foto 1



rechts:  
Foto 2



rechts:  
Foto 3

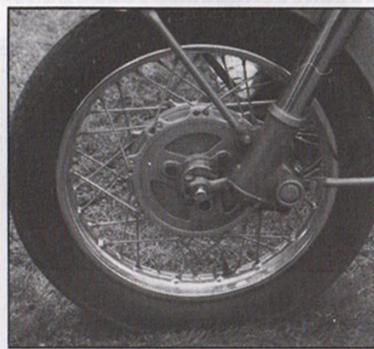
unten: Foto 4



rechts:  
Foto 6

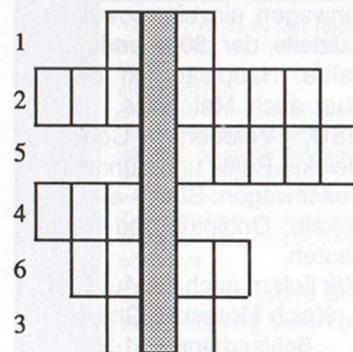


rechts:  
Foto 5



Bei diesem Puzzle sollst Du die Motorradhersteller anhand der Gabeln raten und in das folgende Schema eintragen.

1. Das Lösungswort entstammt einem Zitat von Heinz Erhardt.
2. Wie heißt das Zitat?

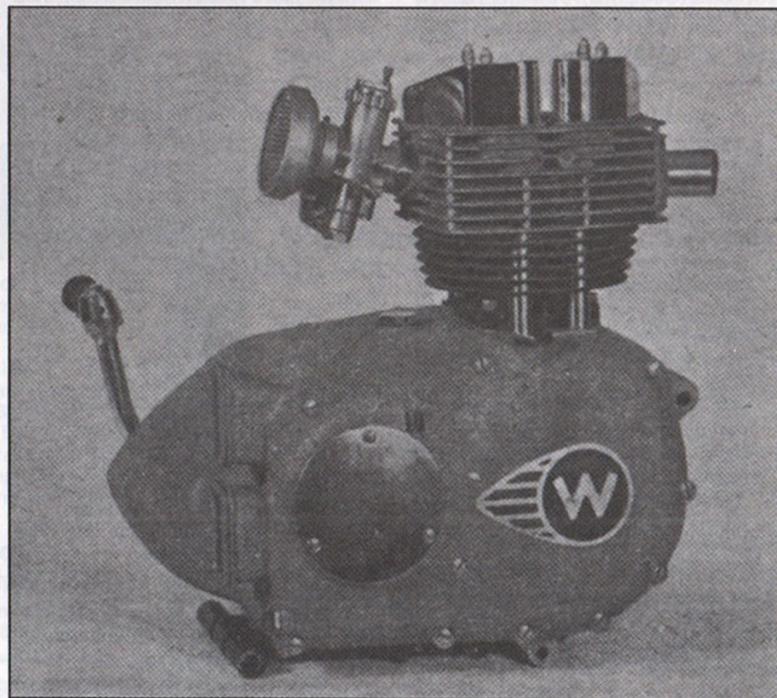


Lösung aus GUMMIKUH Nr. 5/89

Zugegeben, die Aufgabe war recht schwierig, zumal auch das Markenzeichen am Motor nicht viel weiter half. Bei dem Motorrad handelte es sich um einen Prototyp (zwei fertige man insgesamt) der Glas-Werke in Dingolfing. Die Glas-Oberer verlegten sich aber auf den Bau von Motorrollern und Automobilen (letzteres sogar sehr erfolgreich) und stellten wohl nur Versuche in Richtung "Motorrad" an.

Die Maschinen wurden 1953 gebaut und wiesen einen Doppelrohrrahmen mit Telegabel und hinterer Schwinge auf. Der Viertakt-Motor stammte von der Motorenfabrik Otto Wimmer, Bayern. Es handelte sich um einen 250er mit 12 PS bei 4700 U/min. Wahrscheinlich sollte aber für die Serie der Nachfolgemotor mit 17 PS, 248 ccm, eingebaut werden, um leistungsmäßig konkurrenzfähig zu sein.

Zum unteren Foto: Wimmer-Motor W 25, ohv, schräg-stehender Vergaser, dreifach rollengelagerte Kurbelwelle, Öltank im Motorenblock eingebaut.



Stufenführerschein verfehlt Ziel!

Bonn/Bochum (ifz) Der Stufenführerschein für Motorradfahrer hat keine Wirkung auf die Unfallbilanz. 18- und 19jährige Fahranfänger verunglücken selbst mit leistungsbegrenzten Motorrädern wesentlich häufiger als der Durchschnitt aller Motorradfahrer. Neben der Auswertung von amtlichen Unfallzahlen zeigten auch umfangreiche wissenschaftliche Studien, daß das Fahreralter, die Fahrpraxis und die Jahreskilometer das Unfallrisiko bestimmen, nicht aber die Leistung der Maschine. Ein wesentlicher Faktor ist das Geschlecht: Motorradfahrende Frauen haben nämlich weniger schwere Unfälle als Männer.

Der Leiter des Institut für Zweiradsicherheit in Bochum, Dr. Koch, wünscht sich denn auch eine breite Förderung junger Motorradfahrer durch Sicherheitstrainings und durch erfahrene Fahrer. Hier können die Motorrad-Clubs und die Veteranenfreunde wertvolle Arbeit leisten.

Bosch Transistorzündung für Guzzi und Veteranen

(pk) Aufgrund unseres Artikels über die englische Lumenition Zündung in GUMMIKUH Nr. 4, teilte uns die Firma Hartmut Taborsky mit, daß auch sie eine kontaktlose Zündanlage vertreibt. Die speziell für Moto Guzzi konzipierte Doppelzündanlage kostet 719 DM einschließlich Verteilerumbau, Zündspulen, Steuergerät etc. Preise und technische Daten für 2-Zylinder-Veteranen können bei HTMoto, Oberforstbacher Straße 101, 5100 Aachen, Telefon 02408/17 61 erfragt werden.

Motorradfahren im Winter

(ifz/pk) Viele vom Motorradfieber infizierte Oldie-Freunde melden ihren fahrbaren Untersatz auch nicht im Winter ab. Sie wissen, daß die Winterfahrten durchaus ihren Reiz haben kann. Voraussetzung ist die richtige Maschine. Schwere Solotourer und verkleidete Rennmäxe bleiben lieber

im warmen Keller. Ideal sind leichte Maschinen mit gutem Reifenprofil. Mit Wachs schützt man die Chrom- und Lackteile der Maschine. Die Batterie sollte häufig nachgeladen werden (Ladegerät direkt in die Garage packen). Liegt Streusalz auf den Straßen, muß der Oldie nach jeder Fahrt abgespritzt und getrocknet werden.

Nur wer richtig gekleidet ist, kann sich unbeeindruckt von der Kälte, ganz auf das Fahren konzentrieren. Thermoanzug, Winterstiefel, Dreifinger-Handschuhe (Heizbare Griffe montieren, wenn die Lichtmaschine mitspielt!!! Gibt sowieso schon genug Probleme mit dem Dauerlicht) und ein mit Lammfell gefütterter Nierengurt sind notwendig. Der Schal soll nicht über den Mund bzw. die Nase gebunden werden, da durch die Feuchtigkeit Erkältungsgefahr droht.

Beim Fahren ist Vorsicht angesagt. Solofahrer sollten sich auf keinen Fall ein Rennen mit Gespannen liefern. Sie ziehen den kürzeren! Bei Glätte bleibt das Moped natürlich in der Garage!

**Checkliste: Winter  
Zweitakter stilllegen**

1. Maschine gründlich reinigen
2. Volltanken, Reifendruck um 0,3 bar erhöhen
3. Motor warm fahren
4. Luftfilter abmontieren, Motor anlassen, Kraftstoffhahn schließen und ungefähr 30 ccm Motorenöl in den Ansaugkanal spritzen, bevor der Motor ausgelaufen ist
5. Batterie muß ab und zu geladen werden (Mit Zeituhr koppeln)
6. Zündkerze herausschrauben und ein Schnapsglas voll Motorenöl in den Zylinder kippen. Kickstarter ohne Zündung mehrmals betätigen und Kerze wieder einschrauben.
7. Glänzende Teile mit Vaseline einfetten, Motorgehäuse mit Öl/Petroleum-Gemisch (1:1) eindüsen
8. Reifen und Federung freistellen (Holzblöcke)

Buchbesprechung: BMW Motorrad, Zweizylinder R 51/2 - R 75/5, 1950 bis 1973

In der Buch-Reihe "Schrader-Motor-Chronik" ist ein neuer Band über Zweizylinder-BMWs heraus gekommen. Stefan Knittel, bekannt als Redakteur der Motorrad Classic, stellte diese 94seitige Dokumentation zusammen. Mit vielen Fotos beschreibt Knittel chronologisch den Werdegang von der R 51 bis zur 5er Reihe. Typisch für diese Buchreihe ist der repräsentative Querschnitt durch die Werbewelt, durch die Verkaufskataloge und die Presseveröffentlichungen. Sicherlich bringen diese Bücher daher kaum neue Erkenntnisse über eine Marke (das ist ja auch nicht das Ziel), dafür aber dem Leser kurzweilige Stunden bei der träumerischen Betrachtung der Werbekunst vergangener Jahrzehnte. Wer und was mußte auch alles erhalten? Ein Dummy, der für Luftwiderstandsmeßungen benötigt wurde, der Königssee im Hintergrund, sportliche Siege auf der Avus, Romantik am See, Noll/Cron auf dem Gespann, 50er Jahre Damen auf dem Sozialsitz, Emerson Fittipaldi im Kamelhaarmantel und last and least eine fast nackte Dame auf einer, na wie kann es anders sein, auf einer R 90S (Werbung 1973). Ein echtes Lesevergnügen! Interessant ist die tabellarische Übersicht aller beschriebenen Modelle am Ende des Buches, obwohl die Produktionszahlen der Maschinen fehlen.

Schrader-Motor-Chronik Band 42, ISBN 3-922617-54-9, 39 DM



# Motorrad Mode 1957

1 Kastenbrille mit Moosgummi-Besatz und Blendschutz

2 Moped-Brille mit Plastic-Rahmen u. Schaumstoff-Besatz (zusammenklappbar)

3 "IDEAL"-Megaphon-Gesichtsschutz, Stauluftsystem mit Blendschutz

4 "IDEAL"-Gesichtsschutz mit Schaumgummi-Polsterung

5 Staudruck-Gesichtsschützer

6 Vollsichtbrille mit Mundschutz u. Regendach



# Leserbrief

des Autors zur Buchbesprechung: Die tollen Motorräder der 50er Jahre

Liebe Gummikühe!

Also nee - da hat doch wieder jemand die von Klacks "erfundenen" 50er Motorrad-Jahre entdeckt und darüber etwas Gedrucktes verlauten lassen - ! "Ischa doll, is dascha!" darf ich vielleicht als alter, im Jahre 58 nach der Motorradgeburt (n.d.MG) zugezogener Bremer sagen (1927 nach normaler Zeitrechnung, und daselbst bis zum 10. Januar 1954 seBhaft - am 11. Januar fing ich als Redakteur bei 'DAS MOTORRAD' in Stuttgart an. Wir Befahrenen sprechen von dem Begriff "n.d.MG" und benutzen diese spezielle Zeitrechnung, weil das erste maschinengetriebene Zweirad der Herren Michaux (Fahrrad) und Perreaux (das darin eingebaute Dampfmaschinchen) schon 1869 in Frankreich von Paris nach St. Germain schnuffelte. Im gleichen Jahre dampfte ein ebensolcher Einspurer von Mr. Rooper durch den Wilden Westen in Amerika. Nichts gegen Papa Gottlieb (Daimler) - aber er war nunmal nicht der Allererste, der 1885 auf zwei Rädern mit Maschinenkraft in einer Spur fuhr. So wie die Scheibenbremse mit Leichtmetall-Bremszange schon 1923 die TT gleich zweimal gewinnen half, und der Schubstangen-Antrieb einer Nockenwelle nicht von Albert Roder bei NSU erfunden wurde, sondern bereits 1927 in Mer-

ry, Old England in einem schnellen Automotor eines Mr. Bentley schubte.

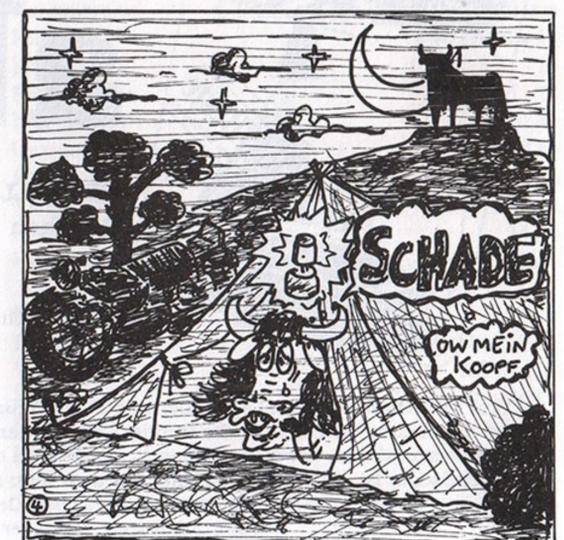
Tja, das Buch hätte viel, viel dicker werden sollen, aber die klugen Verlagskaufleute behinderten das, weil so ein dickes Buch zu teuer und damit zu schwer zu verkaufen gewesen wäre. Was sollte man also machen? Nur ein kurzes Sportkapitel hintendran. Fertig. Wie hieß doch der schöne Schläger von dem alten Indianer in den 50er Jahren, den unser Christian Tasche ut Hamborg ("Köffchen") beim Nett-Wirt am Nürburgring immer aus der alten Wurlitzer Kratzekiste kitzelte? "Wild ist der Westen, schwer ist der Beruf!" Und dann drehte diese Dampforgel die Platte wegen irgendeines widerwärtigen Kupferwurmes immer von vorne an, bis die Düsseldorf Stadtmeister, die auf dem Nachbartisch einen Max-Motor operierten, einen 500 Gramm Hammer an das Orchester schmissen, welches vor Schreck sofort stehen blieb, daß das Wort "Beruf" nur noch als "Be-be-be-be-!" zu hören war. Ja, schwer ist der Beruf.

So eine Victoria Swing, auf der ich gerade in die legendäre Nordschleifen-Runde hineinsause, in der mir im Getriebe der vierte Gang bei Überdrehzahl (mehr als 100 km/h in der Fuchsröhren-Abfahrt) rausflog und beim Drücken des Knopfes IV auf

dem Gummi-Schalbrettchen für die elektrische Schaltung während des Loslassens des Kupplungshebels der erste Gang reinrutschte (die Hasen sitzen da immer noch hinter der Hecke und vergessen heute noch vor Lachen über meine damalige Haken-Schlagekunst ihre übliche rage "Hast du Möhrchen?") - also, diese Swing ist so ein Relikt aus jenen Jahren. Mein Freund Gottfried besitzt eine, und der Oechsle-Manfred restauriert gerade so ein Vieh, welches der Norbert Riedel verbrochen hat. Das Bild über dieser Buchbesprechung stimmt also treffend.

Also, dann - liebe Gummikühe, gummuh schön, lacht auch 'mal, habt viel Freude am Fahren (und am Bauen - ha, ha), bleibt immer gesund und paßt auf, daß der Roland vorm Rathaus wegen der menschlichen Schildbürgerstreiche gegen uns Motorradfahrer nicht vergrellt wird. Einige Bremer Stadtmusikanten haben schon bei mir angefragt, welche Motorräder man wohl um den Marktplatz fahren muß, um den kernigen Recken bei Laune zu halten. Ich habe ihnen geraten, bloß nicht mit so'n japanisches Motollad da aufzukreuzen, lieber einen echten - genau so kernigen - Grünen Elefanten zu nehmen. Rööör! Rööör!

Tschüß! Kolben-, Pleuel-, Hals- und Beinbruch! Ihr 'Klacks'



Ernst Henne, geboren am 22. Februar 1904, entdeckte seine Liebe zum Motorrad schon im zarten Alter von 10 Jahren. Er erlernte das Feinmechanikerhandwerk in München. In den zwanziger Jahren war Henne als schneller Fahrer auf einer MEGOLA (5 Zylinder-Sternmotor im Vorderrad eingebaut = Frontantrieb) bekannt und heimste schon manche Siege beim Grasbahnrennen in Mühl-dorf/Inn ein. 1925 wurde er fünfter beim Großen Preis von Europa in Monza.

Ende der zwanziger, Anfang der dreißiger Jahre fuhr der "schnelle Ernst" Rekordfahrten auf BMW. Er stellte den Rekord von 279 "und etwas" Kilometer pro Stunde auf, wofür er ein Taschengeld von 200 RM erhielt. Erst in den 50er Jahren brach Wilhelm Herz diesen Geschwindigkeitsrekord. In den Jahren 1933, 34 und 35 gewann Ernst Henne die Internationale Sechstagesfahrt. Zweimal wurde er deutscher Straßenmeister.

Ernst Henne, heute Inhaber mehrerer Autohäuser in München, erfreut sich bester Gesundheit. Seine Lieblingsbeschäftigung ist nach wie vor das Motorradfahren und der tägliche, fünf Kilometer lange Spaziergang mit seiner Frau Lena.

**Rechts:**  
Ernst Henne in historischer Rennkleidung 1983  
**unten:**  
Die sagenhafte MEGOLA mit dem Motor im Vorderrad (Tourer, Bj. 22)



DAS BUCH - nicht nur zum Verschenken



# Rad ab!

Preis inkl. Porto und Verpackung:  
DM 16,00 bei Vorauskasse  
DM 18,80 bei Nachname

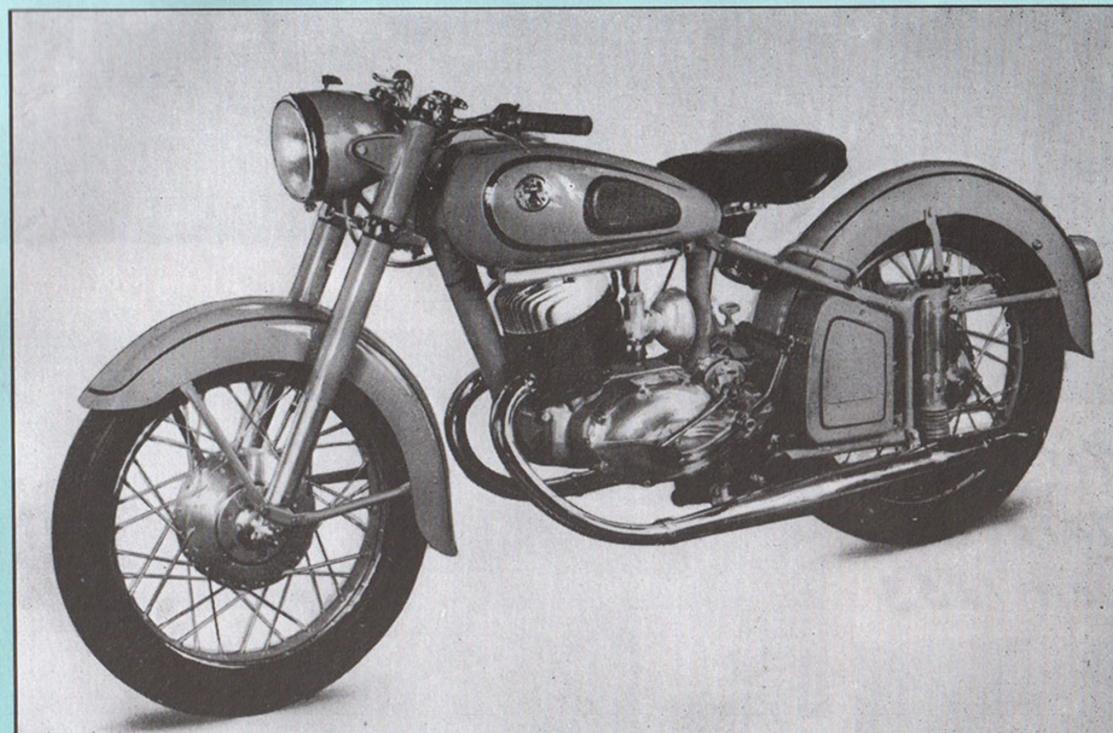
**BESTELLADRESSE: Bernhard Götz-Verlag,  
Postfach 1925, 7014 Kornwestheim**

"Rad ab! Geschichten auf zwei und drei Rädern".  
Including: DAS BESTE aus 14 Jahren STRESS PRESS  
Herausgeber und Autor: Hans Hohmann.

...auf Motorradtreffen, an Lagerfeuern oder bei Freunden in der Schrauberwerkstatt: Man sitzt zusammen, und da machen Geschichten die Runde. Geschichten von Motorrädern und ihren Fahrern, blauen Daumen und vermurksten Gewinden. Mensch, denkt man dann immer, das müßte man mal aufschreiben. Und irgendwann ist ein Zettel zur Hand, auf dem man sich Stichworte notiert. Daraus ist ein Motorradbuch entstanden, vollgepackt mit authentischen Geschichten, seltsamsten Erlebnissen, verrückten Motorradfahrten und jeder Menge Ungeheuerlichkeiten.



## Victoria KR 26 N "Aero"



<b>Motor</b>	Victoria	<b>Bremse hinten</b>	Nabe, Durchm. 180 mm
Zylinderzahl	1 Zylinder Zweitakt Doppelport	<b>Allgemeine Daten</b>	
Bohrung x Hub	67 x 70 mm	Radstand	1340 mm
Hubraum	247 ccm	Gesamtlänge	2070 mm
Leistung	14,1 PS bei 5200 U/min	Gesamtbreite	670 mm
Drehmoment		Felgen	2,15B x 18
Verdichtung	1 : 6,2	Reifen vorn	3,25 - 18
Vergaser	Bing 2/24/24	Reifen hinten	3,25 - 18
Spülung	Umkehrspülung	Leergewicht	151 kg
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Gesamtgewicht	307 kg
Schmierung	Mischung	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	104 km/h
Batterie	6 V/7 Ah	Verbrauch	2,9 l/100 km
Lichtmaschine	Noris MLZS 45/60/1 L	Kraftstofftankinhalt	14,5 l
<b>Kraftübertragung</b>	Kette	Fahrbereich	500 km
Kupplung	Korklamelle im Ölbad	<b>Marktdaten</b>	
Getriebe	4 Gang	Bauzeit	1953 bis 1957
Schaltung	Fußschaltung, auf Wunsch Handschaltung	Vormodell	KR 25 HM
Übersetzungen	2,98 - 1,77 - 1,29 - 1 : 1	Nachfolger	??? Parilla (indirekt)
<b>Fahrwerk</b>	offener Rohrrahmen mit ovalen Profilen	Stückzahl	?
Vorderradgabel	Tele mit Dämpfung Marke Grotz/Lenkda.	<b>Hersteller</b>	Victoria Werke A.-G.
Hinterradfederung	Geradweg		Nürnberg
Bremse vorn	Nabe, Durchm. 180 mm		gegründet 1886

Aus dem Fotoalbum



Mit Vati beim  
Motorradren-  
nen 1953

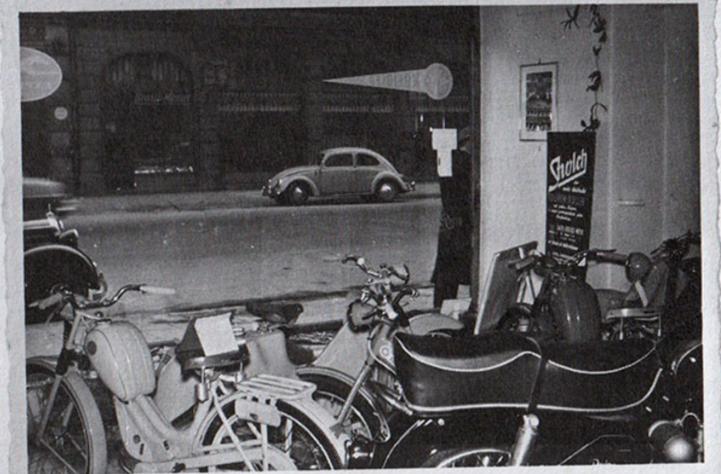


Werkstattatmosphäre

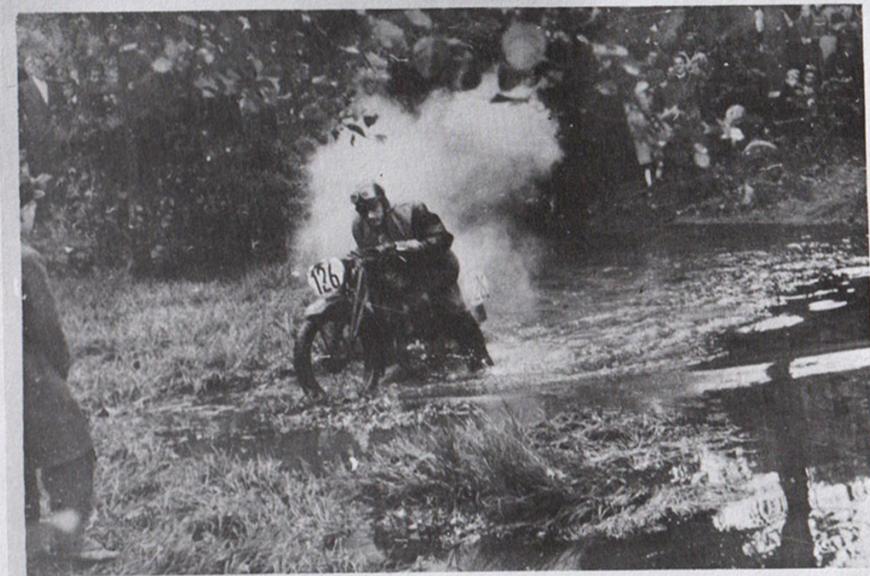


Aus dem Fotoalbum

Der Kreidler-Laden



Rund um Osnabrück  
1953



Opa auf sei-  
ner 1. Maschine



Opa's Freund



Triumph krönt die Figur...

