

Fachzeitschrift über Motorräder der 50er und 60er Jahre

GUMMIKUH



Schwerpunkt:
Victoria-Motorräder-Nürnberg

Ausgabe Nr. 7 – 15. Dezember 1989 – ISSN 0936-921X – DM 4,90 – Österreich öS 40 – Schweiz sfr 5,00

Lieber Leser!

Dieser Ausgabe haben wir den angekündigten Fragebogen beigelegt.

Wir wollen dabei nicht wissen, ob Du rauchst (und wenn ja, welche Marke), ob in Deinem Haushalt eine Stereoanlage, ein Videorecorder, eine Spiegelreflexkamera und ein vollelektronischer Gehirnzellen-spüler vorhanden ist, oder ob Du abends vor dem Zubettgehen, noch Pralinen ißt. Das geht uns nichts an!

Die Verbesserung der GUMMIKUH ist unser Anliegen. Wir wollen zum Beispiel wissen, welche Marken von Euch bevorzugt werden. Über welche Motorräder sollen wir ausführlich, über welche sollen wir weniger berichten. Interessieren sich viele auch für Mopeds oder nur für Roller? Spielt die Berichterstattung über Oldtimerrennen beim Leser eine Rolle? Sollen wir 1990 ein Treffen organisieren? Wenn ja, wo und wie?

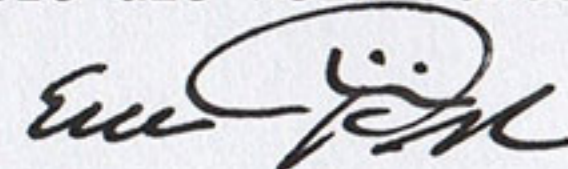
Stellen wir aufgrund unserer Fragerei fest, daß 19,8% der Leser BMW-, 14,7% NSU-, 12,3% Zündapp-, 9,8% Horex- und 20% DKW-Fahrer sind, so werden wir entsprechend viel von diesen Marken bringen. Ist kein Leser dabei, der sein Herz für historische Cross-Maschinen erwärmt, dann werdet Ihr auch in Zukunft nichts über die urigen Geländemotorräder lesen.

Unser Ziel: Du als Leser sollst den Inhalt der GUMMIKUH bestimmen! Und deshalb bitte ich Dich, den anliegenden Fragebogen auszufüllen und an uns zurückzuschicken. Wir verlosen unter den Einsendern 30 Poster.

Mit dieser Ausgabe haben wir das erste Erscheinungsjahr überstanden.

Das Inhaltsverzeichnis aller Hefte befindet sich hinter dem Großfoto. Wir haben es nach Rubriken und Stichworten sortiert, so daß zum Beispiel die BING-Vergasereinstelltabelle für eine Ardie einmal unter "Vergaser" und zusätzlich unter "ARDIE" steht. Mit diesem System ist es möglich, gesuchte Tips, Artikel und Berichte schnell wiederzufinden.

Für 1990 haben wir uns viel vorgenommen. Laßt Euch mit der Januar-Ausgabe überraschen und mit diesem Heft die Weihnachtszeit versüßen.



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

©GUMMIKUH-Verlag

Ute Nennstiel
Am Deich 57
2800 Bremen 1
Tel.: 0421/50 16 17

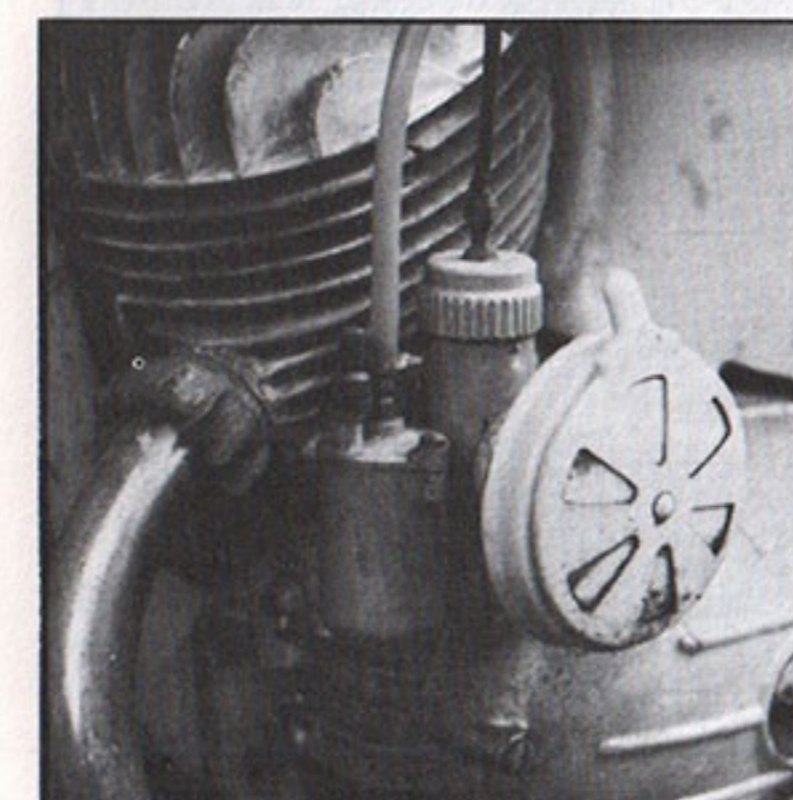
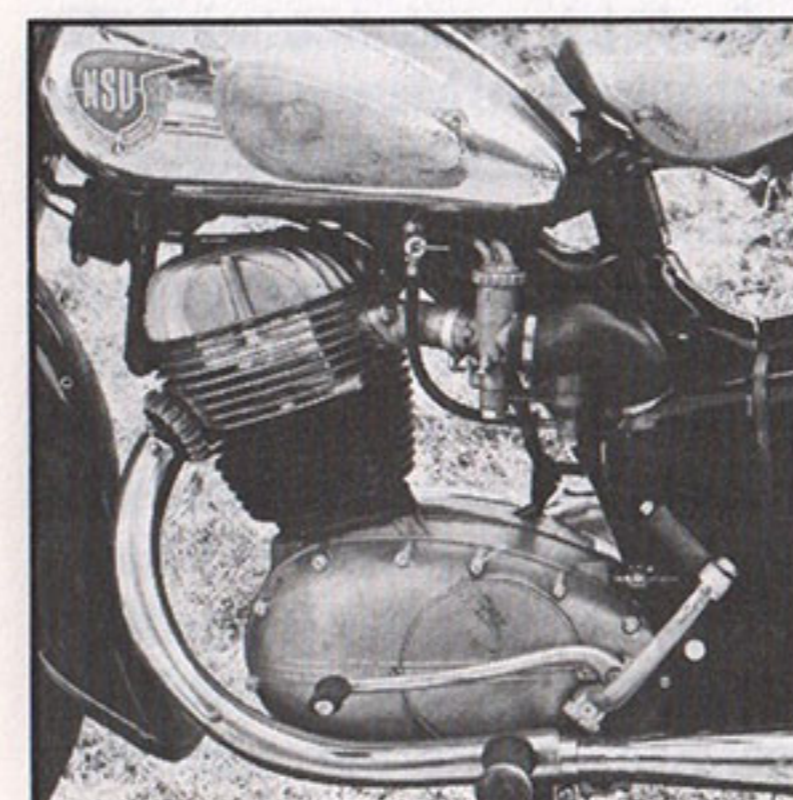
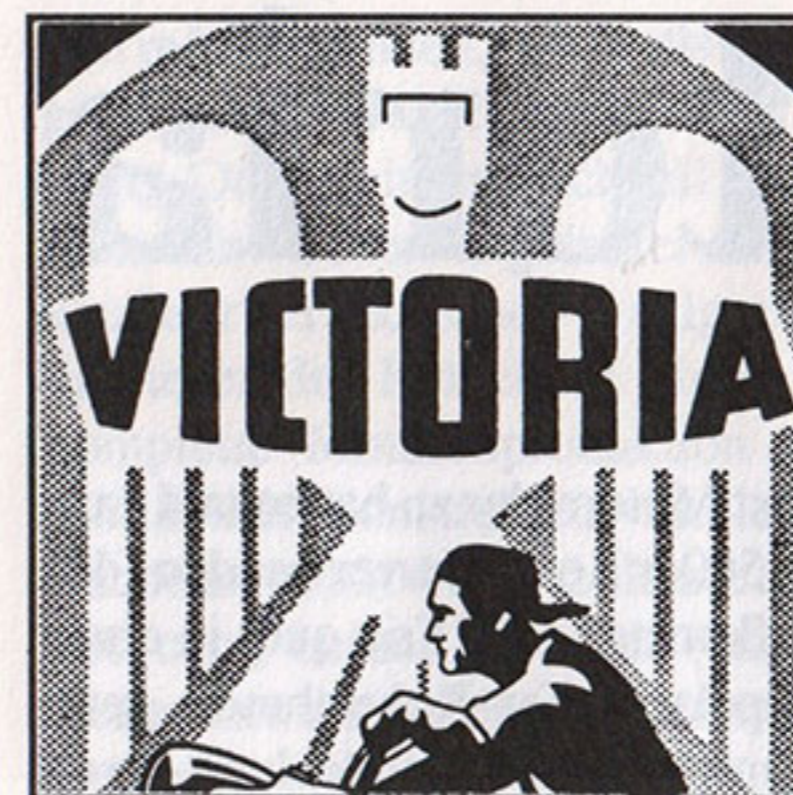
Chefredakteur: Peter Kurze (verantwortlich), Redaktionsbüro: Iserlohner Straße 29, 2800 Bremen 1, Telefon + BTX: 04 21/51 32 55
Gewerbliche Anzeigen und Abonnements: Susanne Schönholz, Telefon: 0421/51 31 55
Vertrieb: Ute Nennstiel, Telefon 04 21/50 16 17
Fertigung: Rainer Baues, Telefon: 04 21/50 16 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 Erscheinungsmontats
Anzeigenpreise: Fließsatzanzeigen bis zu 12 Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kostenlos. Nicht-Abonnenten zahlen 1 DM pro Druckzeile (32 Anschläge einschl. Leerräume, Kommata etc.). Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 1/90 vom 30. November 1989. Preisliste und Media-Daten kostenlos auf Anforderung.
Konto: GUMMIKUH-Verlag Ute Nennstiel, 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

GUMMIKUH 1989



GUMMIKUH 1989

Schwerpunktthema: Victoria Werke Nürnberg	184
Wußten Sie schon...	192
NSU Max: Lagerverwendungsliste Hercules IG	193
Bremstrommeln ausdrehen Checkliste Winter: Viertakter stilllegen	193
6 Volt Batterien Zündapp KS 601: Div. Tips Wafier-Heizgriffe Vergaserbestückung: Maico M 250 S/I Blizzard Kein Verschleiß im Motor	194
Termine	195
Großfoto: Kreidler Florett	196
Inhaltsverzeichnis 1989	198
Anzeigen	201
Buchbesprechung: Ein Jahrhundert Motorradtechnik	205
Schrauben 1 x 1 (Letzte Folge)	206
Typenkunde: Zündapp 250 S Trophy	209
Aus dem Fotoalbum	210
Rücktitel: Puch Doppelkolbenmotor	212
	183

Gloria, Victoria

Die Nürnberger Victoria-Werke wurden im Jahre 1886 von Max Frankenberger und Max Ottenstein gegründet, im gleichen Jahr, in dem auch die Nürnberger Hercules-Werke entstanden. Zunächst wurden hier Fahrräder gebaut, ab 1901 auch die ersten Motorräder (ein 1,75 PS-Motor im verstärkten Fahrrad-Rahmen), und ab 1905 gab es auch motorisierte Dreiradfahrzeuge (Triebwerke von Fafnir, Cudell, Zedel u.a.) und für einige Jahre auch Automobile mit Ein-, Zwei- und sogar Vierzylinder-Motoren. Aber der Automobilbau rentierte sich offensichtlich damals für Victoria nicht, denn bereits 1908 wurde er wieder aufgegeben. Die Produktion der zwei- und dreirädrigen Motorräder aber wurde, neben der der Fahrräder, bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs fortgesetzt. Während diesem wurden, neben anderen Rüstungsgütern, ausschließlich Fahrräder, insbesondere das sogenannte "Militär-Modell", gebaut.

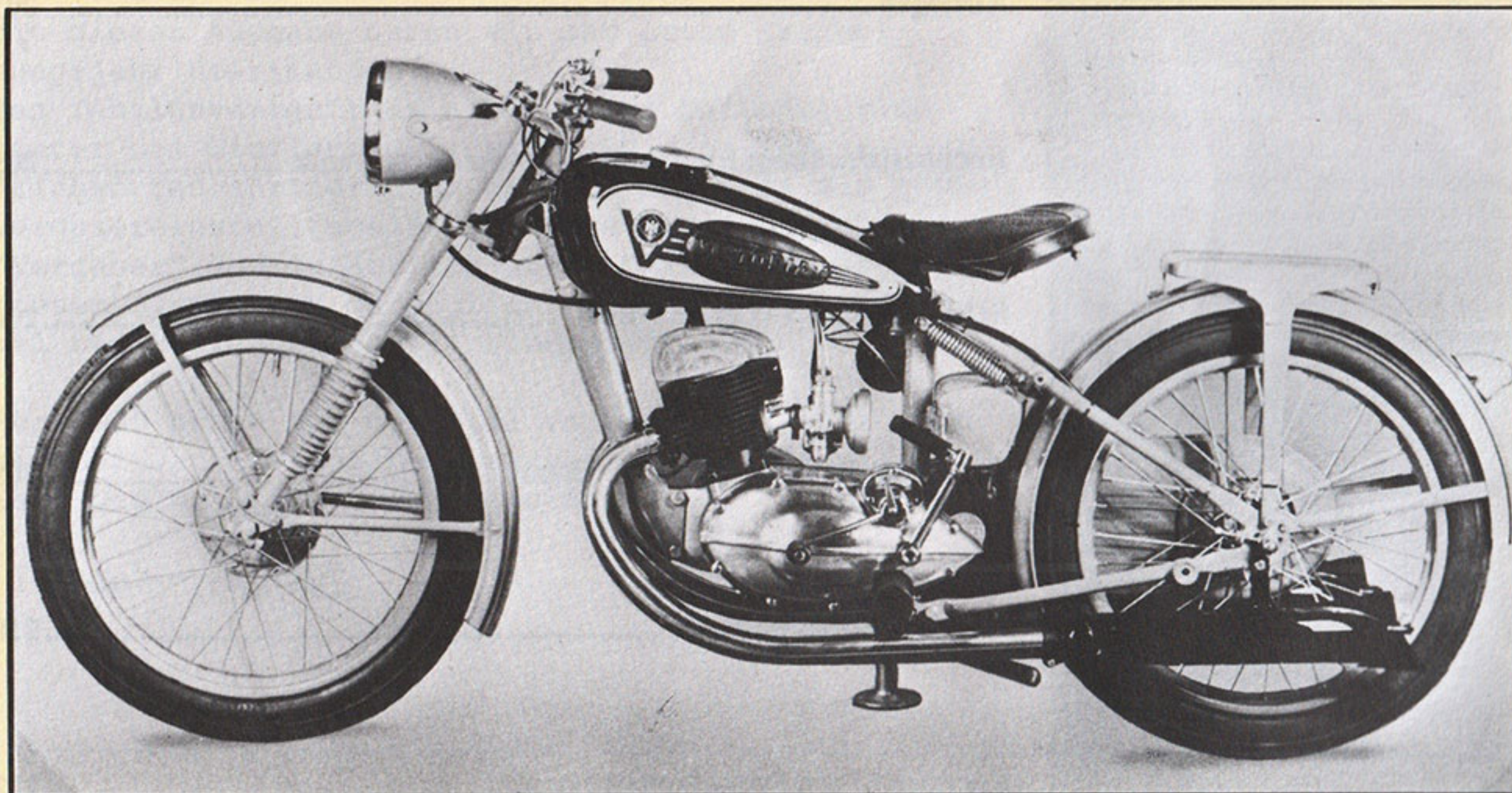
Unmittelbar nach Kriegsende nahm man in Nürnberg den Motorradbau wieder auf. Und nunmehr nicht mit fremdbezogenen Einbaumotoren. Vielmehr übernahm Victoria den bei den Bayerischen Motorenwerken (BMW) in München von Martin Stolle konstruierten Boxer-Viertaktmotor mit 500 ccm Hubraum, seiten-gesteuert, und mit zunächst 6,5 PS Leistung. BMW lieferte diesen Motor zwar auch an andere Firmen, aber Victoria war der bedeutendste Abnehmer und baute mit diesem Motor das Modell KR 1. In einen sehr stabilen Rohrrahmen wurde der Motor samt einem Zweiganggetriebe längs eingebaut und trieb das Hinterrad über Keilriemen an - wie damals noch allgemein üblich. Die KR 1 wurde gut verkauft und präsentierte sich auch mit zahlreichen Rennerfolgen - eine starke Konkurrenz für die damals dominierenden englischen Motorräder.

Als dann 1922 BMW sich entschloß,

selbst Motorräder zu bauen und dazu den 500er Boxer zu verwenden (den Chefkonstrukteur Friz quer in einen Doppelschleifen-Rohrrahmen setzte, mit einem angeblockten Dreiganggetriebe und Trockenkupplung ergänzte und das Hinterrad über Kardanwelle antrieb, woraus die BMW R 32 entstand), wollte BMW natürlich die nunmehrige Konkurrenz nicht mehr mit Motoren beliefern, und Max Ottenstein mußte sich nach einem anderen geeigneten Motor umsehen.

Der fand sich - und zwar wieder in München. Denn Martin Stolle, der "Vater" des ersten BMW-Motors, hatte sich inzwischen von BMW getrennt und war als Chefkonstrukteur zur Firma Sedlbauer gegangen, wo man im Zuge der Umstellung auf Friedensproduktion gern einen Motorradmotor bauen wollte. Für diesen aber brachte Stolle das fertige Konzept gleich mit - nämlich wiederum einen 500er ccm-Boxer, aber dies-

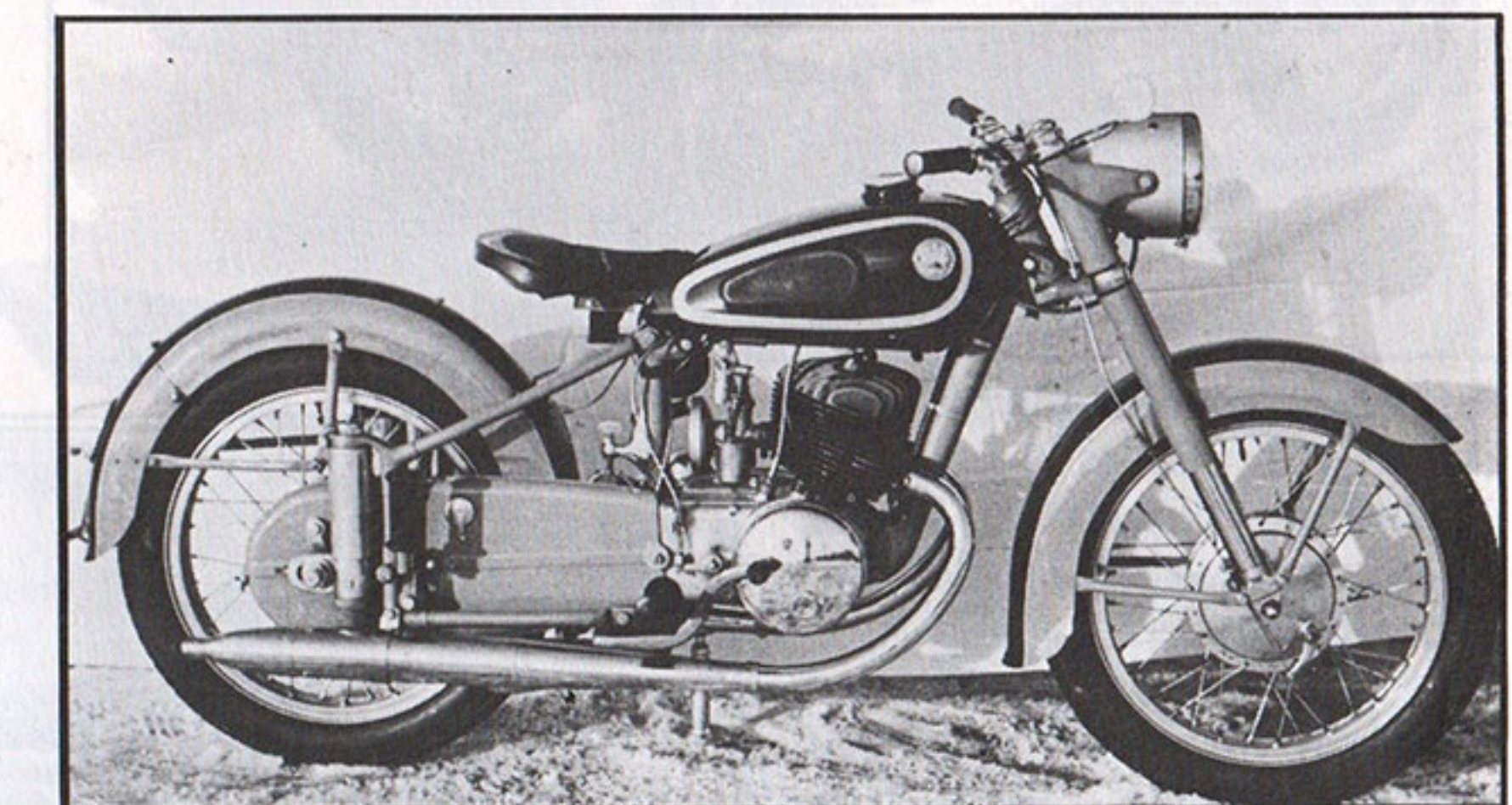
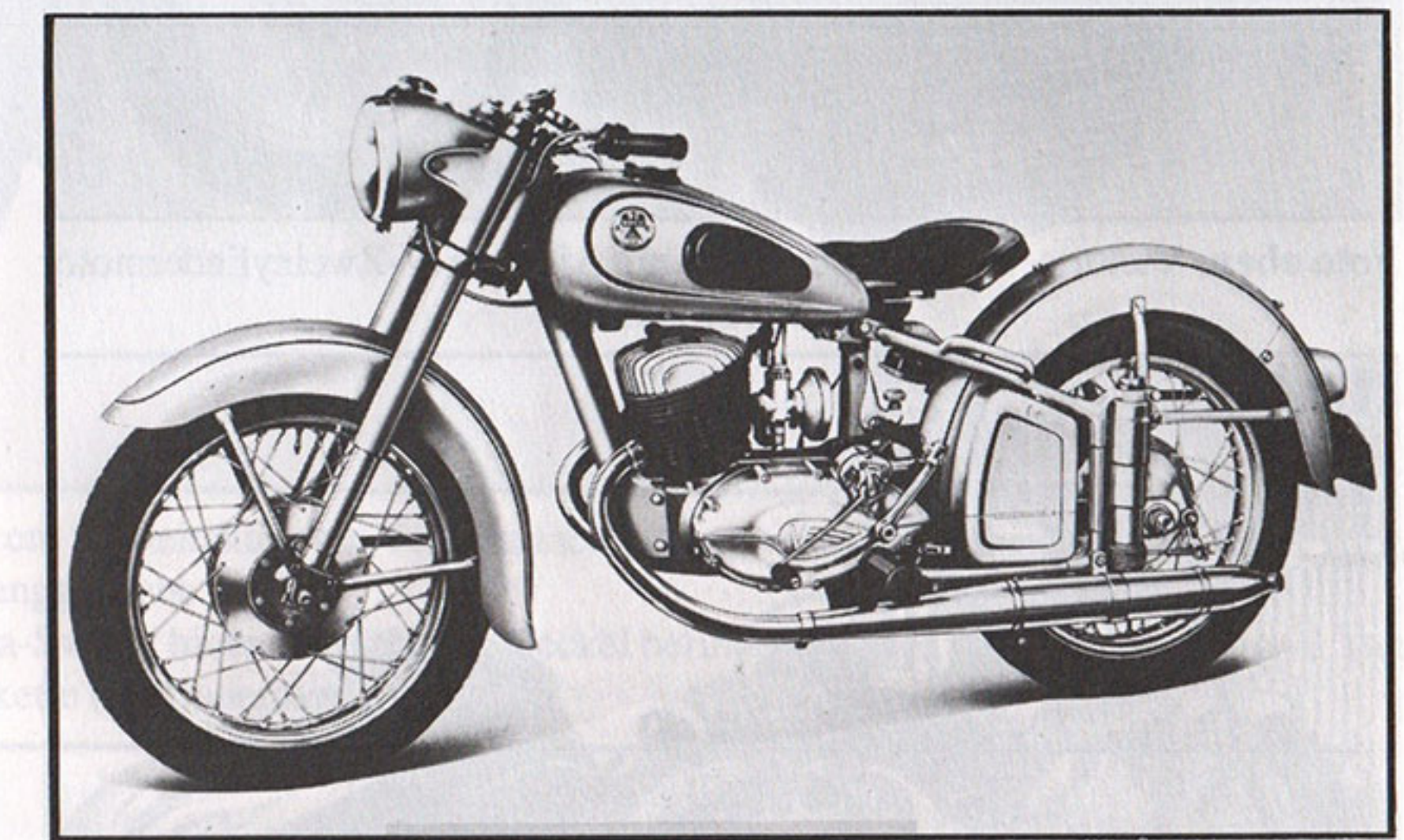
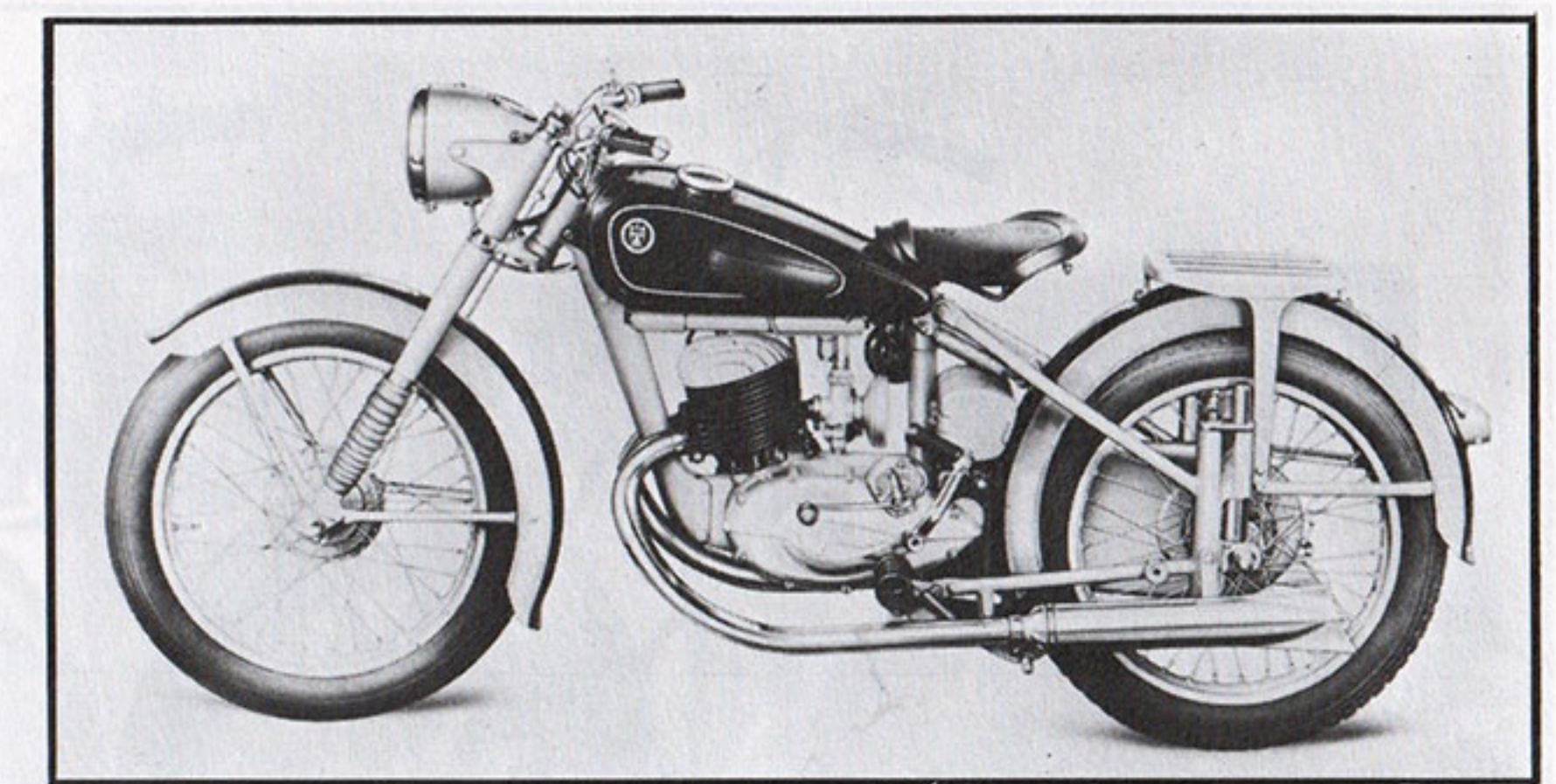
Foto: Victoria KR 20/25 (8 PS bei 4200 U/min, 247 ccm, Verdichtung 1:6, Leergewicht 133 kg)



mal mit hängenden, mit Stoßstangen gesteuerten Ventilen und 12 PS Leistung. Ottenstein griff schnell zu, die erste inzwischen angelaufene Serie kaufte er bei Sedlbauer - wenig später kaufte er der Münchner Firma die komplette Motorenproduktion einschließlich Konstrukteur Stolle ab! Zunächst mit 500 ccm, bald auch mit 600 ccm, befand sich der (ständig weiterentwickelte) Boxermotor dann in den Victoria-Modellen KR 2, 3, 4, 5 und 6 - und machte Victoria zu einer der bekanntesten deutschen Motorradfabriken, nachdem die Firma schon längst in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden war. Noch vor dem Zweiten Weltkrieg wurde dann das Victoria-Programm beträchtlich erweitert, mit kleinen Zweitaktmodellen ebenso wie mit 350er und 500er Ein- und Zweizylinder-Viertaktmotoren. Vielleicht gibt es später einmal Gelegenheit, sich etwas intensiver mit diesem interessanten Programm von Victoria zu beschäftigen, das zum Teil bereits in einem neuen, in den 30er Jahren erworbenen Industrie-Areal mit modernen Fabrikgebäuden, gebaut wurde.

Hier lief auch nach dem Zweiten Weltkrieg die Motorrad-, Moped-, Mofa- und Kleinkraftradfertigung wieder an und erreichte in den 50er Jahren den technischen Höhepunkt mit den 250 ccm Zweitakt-Modellen KR 25 und 26, der "Bergmeister", der 200 ccm "Swing" (mit Triebstabschwinge) und der "Victoria Parilla" mit dem italienischen ohv-Parilla-Einzylinder-Viertakter.

Von diesen Modellen soll im Folgenden gesprochen werden. Es waren durchweg interessante technische Schöpfungen, wenngleich auch nicht immer bis zur Serienreife durchentwickelt, wenn sie in Serie gingen. Das gab dann Reklamationen und unzufriedene Kunden - und zusammen mit dem allgemeinen Niedergang des Motorradgeschäfts gegen Ende der 50er Jahre führte das zum Zusammenbruch dieser traditionsreichen deutschen Motorradmarke.



Victoria KR 20/25 und KR 26
Schon in den 30er Jahren gab es bei Victoria ein breit gefächertes Motorradprogramm, 100er Zweitaktmodellen bis zu solchen mit Zweizylinder-Viertaktern. Teils aus eigener Entwicklung und Fertigung, teils aber auch mit Einbaumotoren von

Sachs und ILO, von Sturmey Archer (England) und Columbus/Horex. Interessant, weil dann in der Nachkriegszeit weiterentwickelt, waren die von dem bekannten Konstrukteur Richard Küchen geschaffenen Modelle KR 20 (200 ccm) und KR 25 (250 ccm). Deren Einzylinder-Zwei-

Schwerpunkt: Victoria

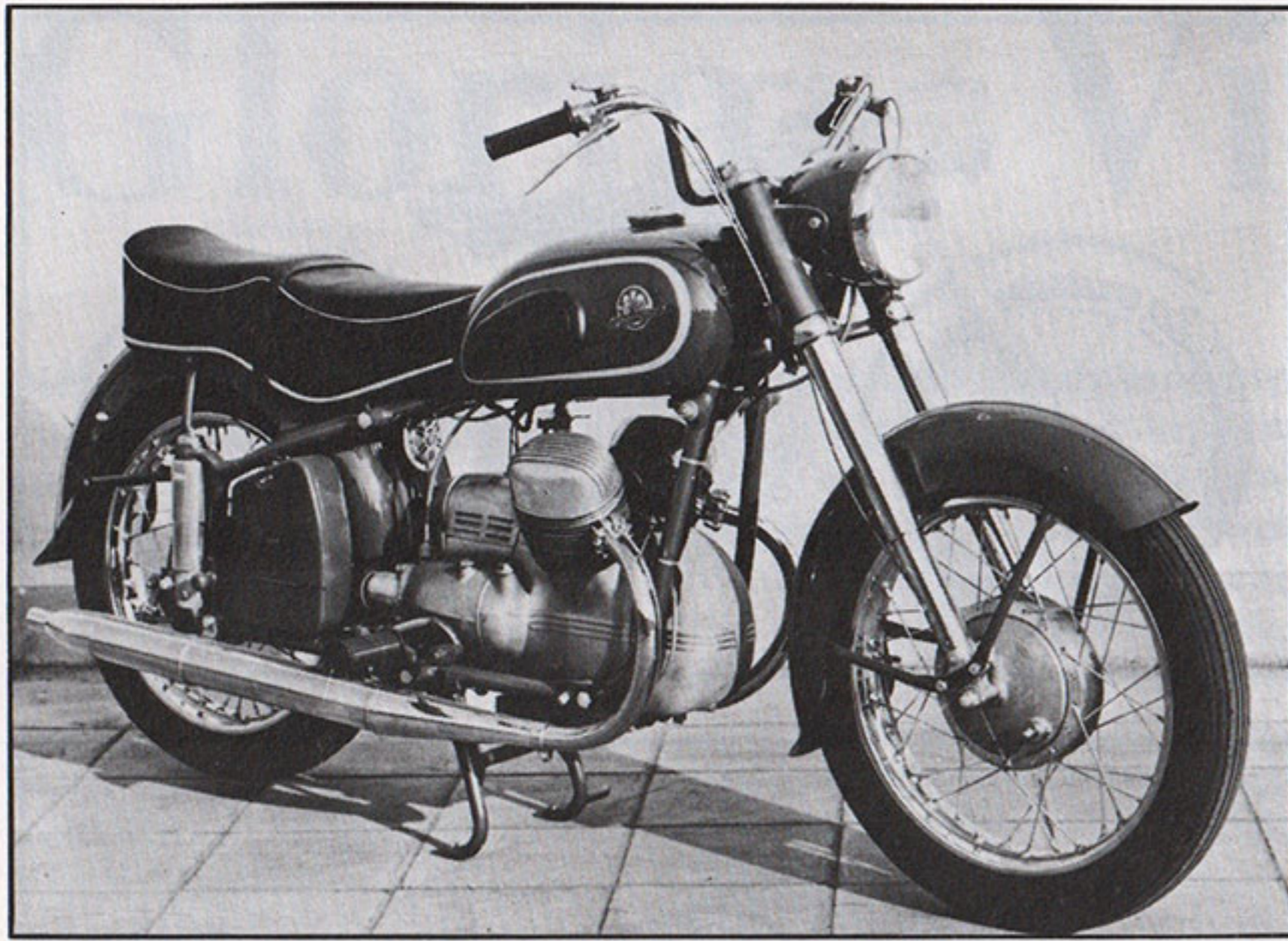


Foto oben: Victoria V35 "Bergmeister" mit 350 ccm-V-Zweizylindermotor und Kardanantrieb

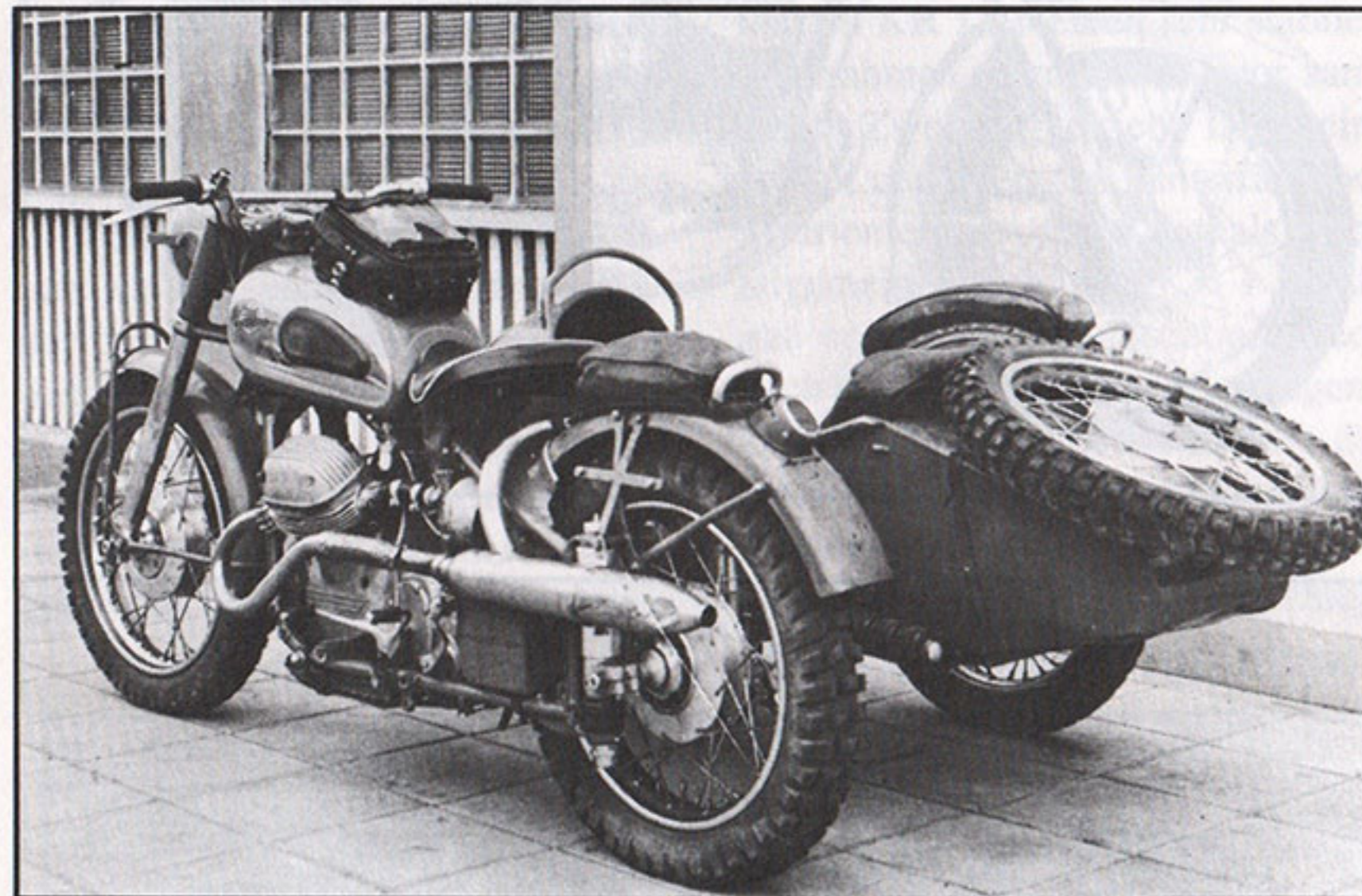
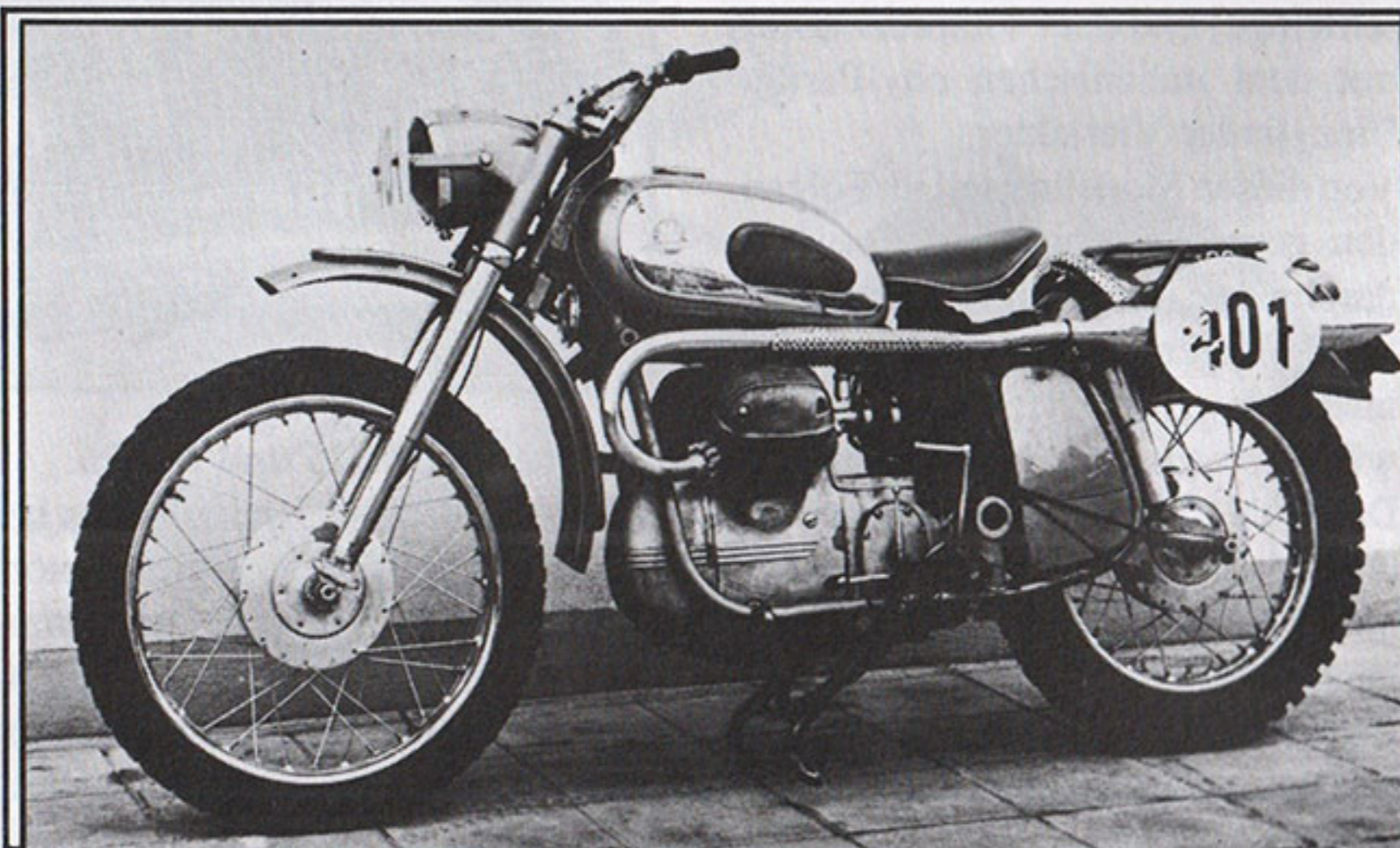


Foto oben: Von der V35 gab es in kleiner Stückzahl, insbesondere für Wettbewerbszwecke, auch Motoren mit zwei direkt an den Zylindern angesetzten Vergasern

Foto rechts: Das gab es nur in wenigen Einzelstücken: Wettbewerbsausführung der V35 mit Zweivergaser-Motor und Hinterradfederung mit Schwinge und ölgedämpften Federbeinen

Alle Fotos dieses Artikels:
Victoria Pressedienst und
Siegfried Rauch
(Archiv Rauch)



taktmotoren; mit Nasen-, später dem Victoria geschützten Mulden-, zuletzt (nach Erlöschen der Schnürle-Patente) mit dem Flachkolben der Umkehrspülung. Die Motoren hatten zunächst - über Primärkette angetriebenes - Dreiganggetriebe, später Viergang mit Fußschaltung. Typisch die Stromform des Kupplungsgehäuse-Deckels (ein Markenzeichen Küchens), und stromförmig war auch das Vorderrohr der zweidimensionalen Rohrrahmen (das eigentlich gar kein Rohr war, sondern ein sehr steifes und dennoch leichtes Bauteil aus zwei verschweißten Blechhälften). Vor dem Zweiten Weltkrieg waren die Rahmen mit einer Trapezgabel ausgerüstet, während der Hinterbau starr war - nach Wiederaufnahme der Fertigung Anfang der 50er Jahre gab es bei der KR 25 zunächst eine leichte, später sehr aufwendige Teleskopgabel vorn und Hinterradfederung - als Geradweg-(teleskop-) Federung - erst von Jurisch, später aus eigener Fertigung.

Im Zuge der Entwicklung stieg die Leistung dieser Motoren ständig - und während die erste KR 25 sich noch mit 9 PS bei 4800 U/min begnügen mußte, hatte die letzte KR 26 N Aero 14 PS bei 5200 U/min. Von diesem auch im Motorradspport unter mehreren bekannten Werks- und Privatfahrern an den Start und zu sehr zahlreichen Erfolgen gebrachten Modell gab es eine Sportausführung mit voluminöserem Tank, und für die

Victoria Pressedienst

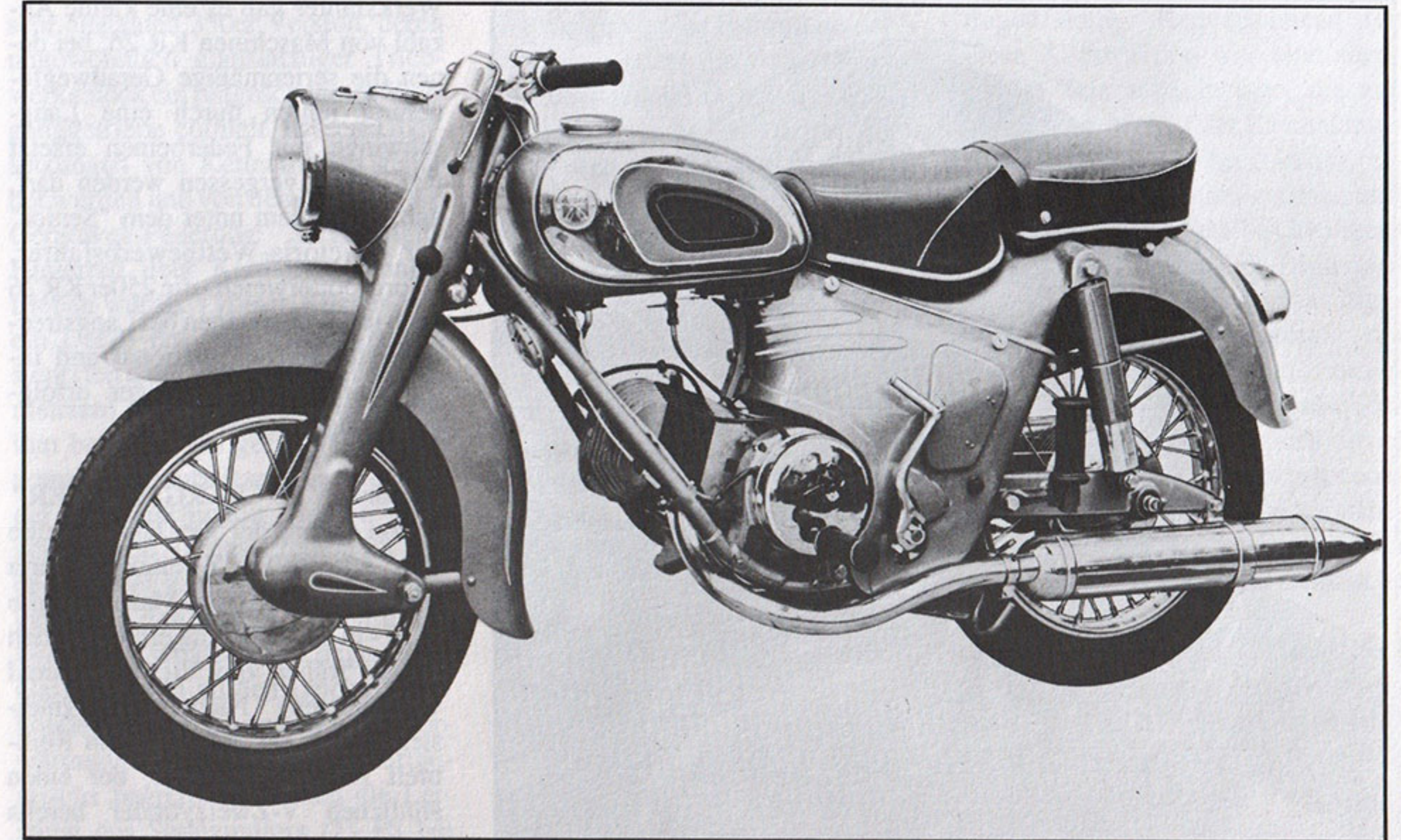
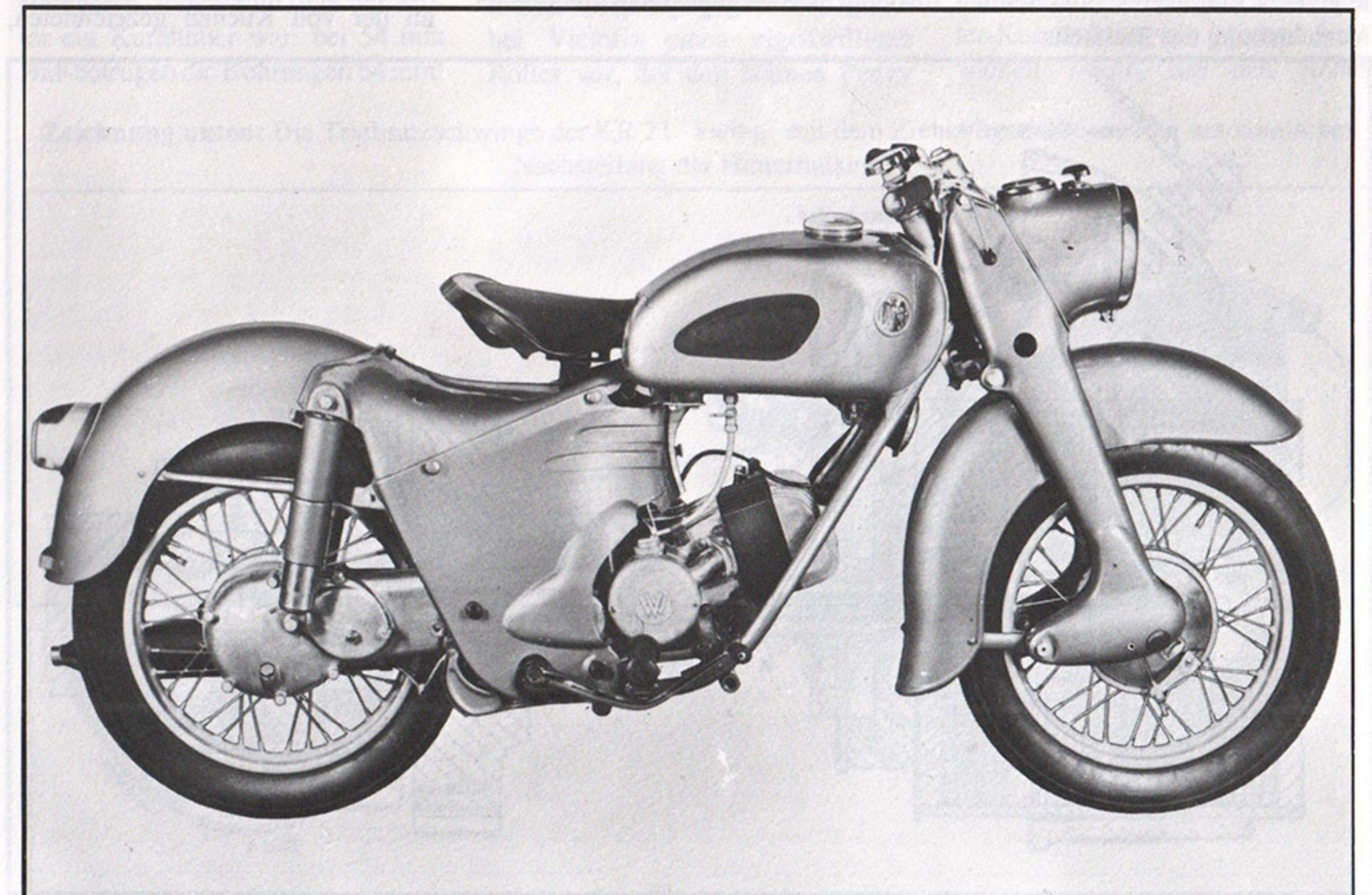


Foto oben: Victoria-Swing mit 200 ccm - Zweitaktmotor, Triebssatzschwinge hinten und Kurzschwingengabel vorn, sowie elektrisch geschaltetem Vierganggetriebe

Foto unten: Rechte Seite der Victoria-Swing; hinter dem runden Deckel befindet sich der verkapselte Vergaser. Der Schwingenholm nimmt die Antriebskette (im Dauerölbad) auf.



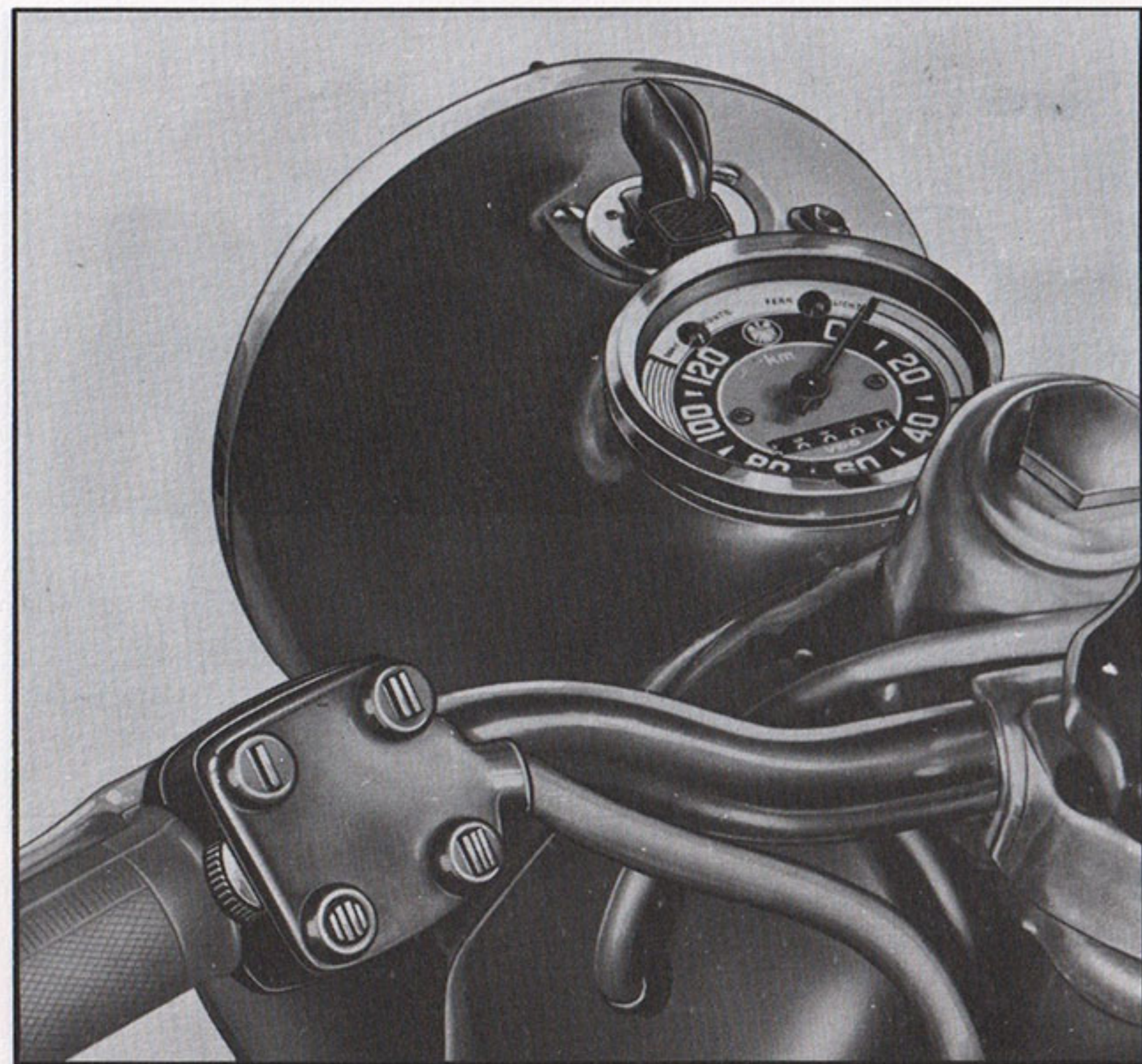
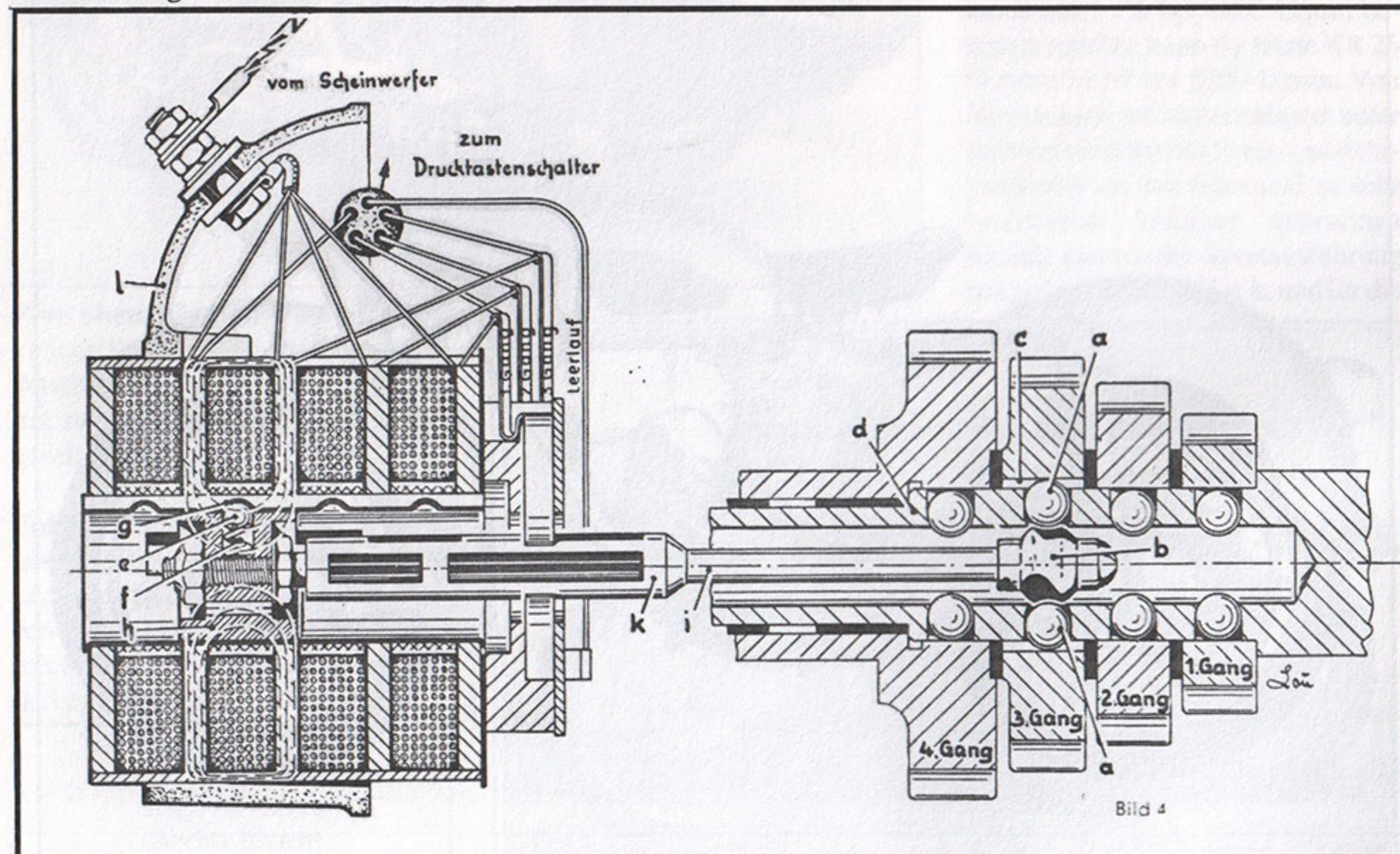


Foto oben: Links am Lenker der "SWING" der Drucktastenschalter zur Betätigung der Getriebebeschaltung (seitlich die Leerlauf-Taste!)

Zeichnung unten: Die "Innereien" des Swing-Getriebes: rechts die vier Zahnräder der Gangstufen, die der Ziehkeil über Kugeln mit der Getriebewelle jeweils zum Formschluß brachte, links die vier Magnetspulen zur axialen Verschiebung des Ziehkeils



Werkfahrer gab es eine kleine Anzahl von Maschinen KR 26, bei denen die serienmäßige Geradwegfederung hinten durch eine Langschwinge mit Federbeinen ersetzt war. Nicht vergessen werden darf, daß - vor allem unter dem "Senior" der Victoria-Wettbewerbsfahrer, Georg Dotterweich - die 250er KR 26 auch mit Seitenwagen bei Langstreckenwettbewerben, national und international, nicht weniger erfolgreich eingesetzt wurde.

Victoria V 35 "BERGMEISTER"
Schon Anfang der 50er Jahre gesellte sich zur 250er Zweitakt-Victoria wieder eine Viertakt-Maschine, die V 35 - in der Werbung erhielt sie den (schon früher von Victoria einmal verwendeten) Namen "Bergmeister". Auch sie stammte vom Reißbrett Richard Küchens, der einen ähnlichen V-Zweizylinder bereits kurz vor dem Krieg einmal den Nürnberger Ardie-Werken angeboten hatte, mit 750 ccm Hubraum. Der Krieg verhinderte den Bau. Umso interessierter war man bei Victoria an der von Küchen gezeichneten,

sehr eleganten 350er Version, deren ungewöhnlich glattflächiger Triebwerksblock ein fußgeschaltetes Vierganggetriebe enthielt, dessen Übersetzungen von Kettentrieben gebildet wurden und von dem aus das (mit Geradweg-Federung aufgehängte) Hinterrad über Kardanwelle angetrieben wurde. Typisch Küchen war ein Detail des (mit stoßstangengesteuerten hängenden Ventilen ausgerüsteten) Motors, das schon die von ihm bei Zündapp geschaffenen Boxermotoren aufwies: Im Interesse der Glattflächigkeit führten vom gekapselten Vergaser (einen für beide Zylinder gemeinsam) die Ansaugrohre zu den Einlaßventilen in die Grauguß-Zylinder. Die Länge dieser Gasführungen zu den Leichtmetallköpfen und die unvermeidliche Vorwärmung des Kraftstoff/Luftgemischs begrenzte freilich die Leistung des Serienmotors (21 PS bei 6350 U/min). Deshalb gab es für den Sparteinsatz eine kleine Stückzahl von Motoren mit zwei einzelnen, direkt an den Köpfen angesetzten Vergasern. Interessant, daß der Motor ein Kurzhuber war: bei 54 mm Hub betrug die Bohrung 64 mm!

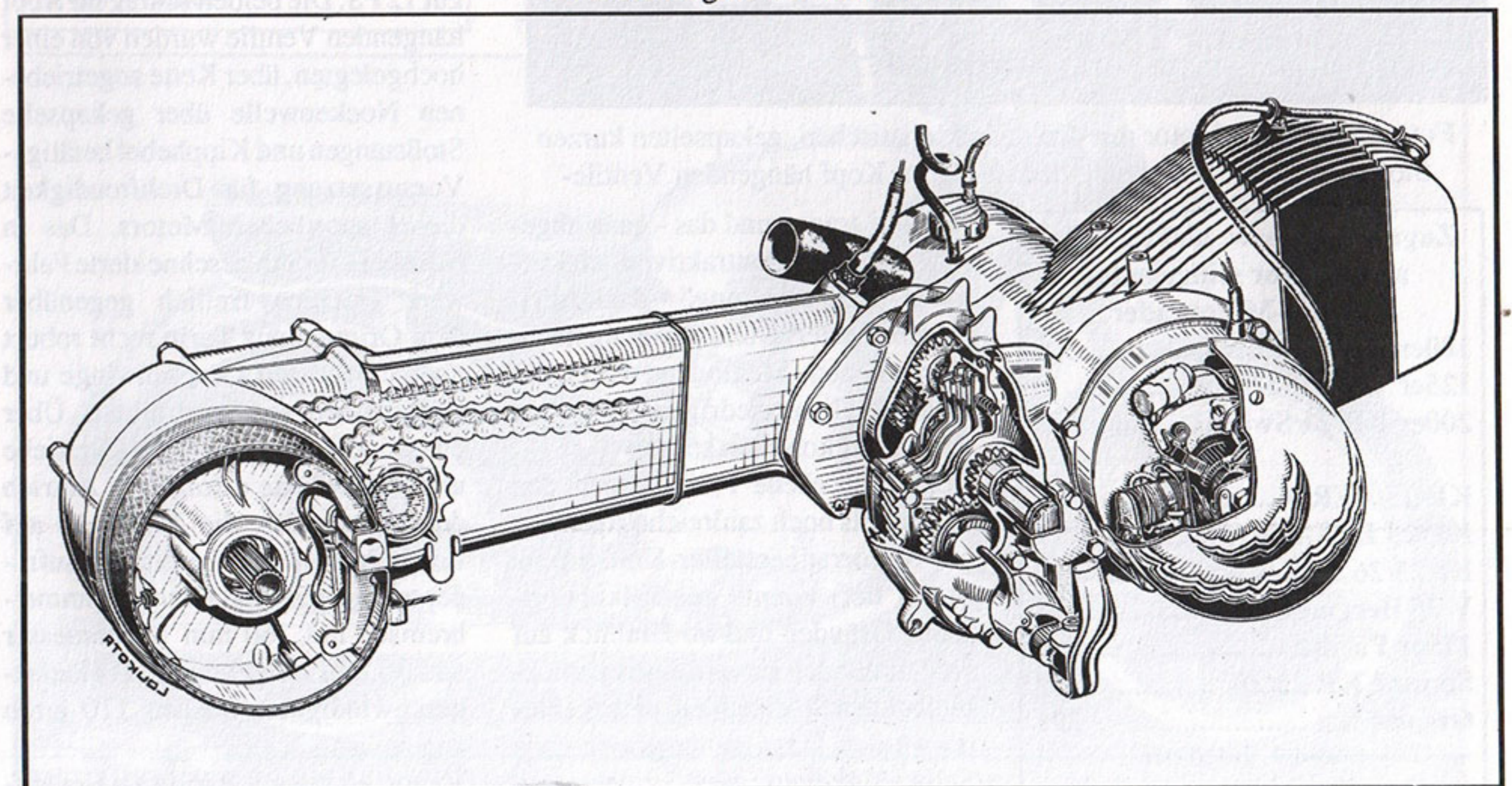
Nur einige wenige Exemplare der V 35, insbesondere die von Versuchsingenieur Harald Oelerich im Sport eingesetzten, hatten außer dem Zweivergasermotor mit etwa 26 PS Leistung keine Hinterradfederung mit Langschwinge und Federbeinen. Die allseits schon bei ihrer Vorstellung interessierende, auch optisch sehr ansprechende Maschine litt zunächst unter dem Handikap, daß eine zu lange Zeit verstrich zwischen Vorstellung auf der IFMA 1953 und dem wirklichen Lieferbeginn. Dann aber gab es einige Kinderkrankheiten am Motor - und die zogen sich hinein in die Mitte der 50er Jahre, als sich bereits das Nachlassen des Motorradabsatzes abzeichnete. Victoria Bergmeister sind heute sehr gesuchte Exemplare.

Victoria Swing

1954 schlug der vor dem Krieg bei Ardie als Entwicklungschef und dann während des Krieges mit der Konstruktion eines Flugzeugmotor-Anlassers und später des Imme-Motorrades beschäftigte Norbert Riedel bei Victoria einen eigenwilligen Roller vor, der den Namen Peggy

tragen sollte. Kennzeichnend für diese Konstruktion war eine sogenannte Triebsetzschwinge, die aus einem liegenden 200er Zweitaktmotor (im Roller gebläsegekühlt), einem Viergang-Ziehkeilgetriebe und einem im Leichtmetall-Schwingenhalm öldicht gekapselten Hinterradkettenantrieb bestand. Ein ölgedämpftes Federbein besorgte die Abfederung der Schwinge beziehungsweise des Hinterrades, der Abfederung des Vorderrades diente eine Kurzschwingengabel mit hochliegendem Feder-/Dämpferelement. Eine Besonderheit der Riedelschen Konstruktion war die elektrische Schaltung des Getriebes. Der Peggy-Roller wurde kein Erfolg - abgesehen von gravierenden Beanstandungen kam er ganz einfach zu spät. Die Hoffnung, daß mit einem Roller das nachlassende Interesse für Motorräder aufgefangen werden könne, erwies sich als Trugschluß. Aber der zugleich mit dem Peggy-Roller bei Victoria eingetretene neue Technische Direktor Bauer sorgte dafür, daß in Anlehnung an die Roller-Konstruktion ein Motorrad entwickelt wurde, das den Namen

Zeichnung unten: Die Triebsetzschwinge der KR 21 "Swing" mit dem Ziehkeilgetriebe und der automatischen Nachstellung der Hinterradkette



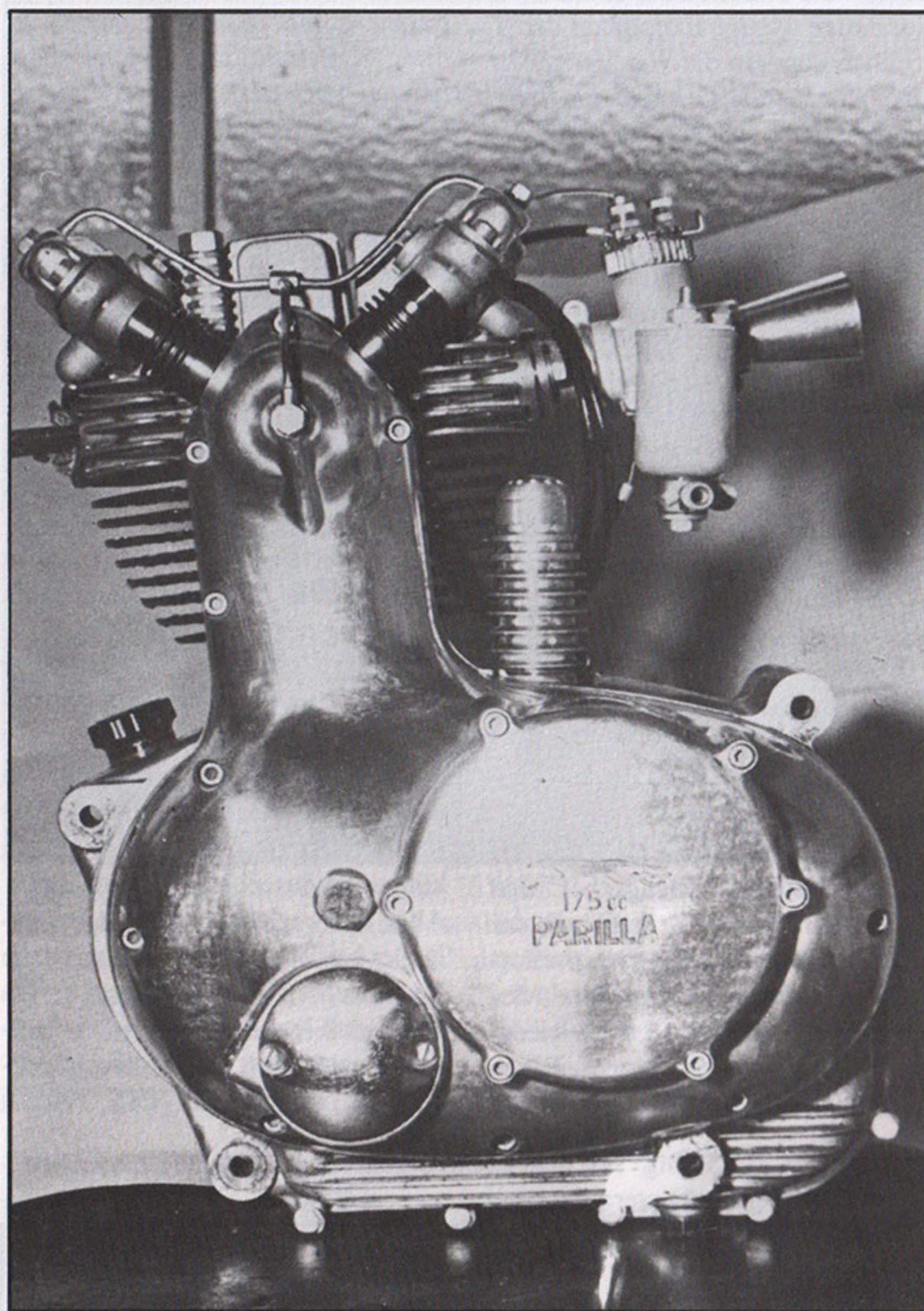


Foto: Der Parilla-Motor mit den charakteristischen, gekapselten kurzen Stoßstangen zur Betätigung der schräg im Kopf hängenden Ventile-

Zugelassene bzw. nicht länger als ein Jahr stillgelegte Victoria-Motorräder

100er V 99 BL Fix	6
125er KR 125 BI Fix	3
200er KR 21 Swing	2
KR 25 AERO	71
KR 25 HM AERO	71
KR25/26	105
V 35 Bergmeister	28
175er Parilla	5
Summe KR 25/26	247
Gesamt	291
Stand 1. Juli 1989	

"Swing" tragen und das - ganz abgesehen von der attraktiven elektrischen "Blitzschaltung" - dank raffiniertem Material und fertigungstechnisch neuen Methoden zu einem ungewöhnlich niedrigen Preis auf den Markt kommen sollte. Der vorgesehene Preis (gegen den die damals noch zahlreiche Nürnberger-Motorradhersteller-Konkurrenz Sturm lief) konnte aus kalkulatorischen Gründen und im Hinblick auf weit hinter den Erwartungen zurückbleibenden Stückzahlen, nicht gehalten werden. Dazu kamen gravierende Schwierigkeiten, nicht zuletzt mit

der elektrischen Schaltung, aber auch mit anderen, zweifellos nicht gründlich genug erprobten Bauelementen, und so wurde die Victoria KR 21 (das war die interne Werksbezeichnung) mit ihrem 11,3 PS-Flachkolben-Zweitakter ein kaum geringerer Flop als der Peggy-Roller - ein weiterer Sargnagel für das einst so bedeutende Nürnberger Motorrad-Unternehmen.

Victoria Parilla

Aber trotz des schon katastrophalen Rückgangs des Motorradabsatzes (nicht nur bei Victoria) und gestützt auf den lukrativen Verkaufserfolg des Victoria-Mopeds "Vicky III", wagte man sich 1957 nochmals an eine völlige Neukonstruktion. Freilich war klar, daß es nicht möglich sein würde, die Entwicklungs- und Einrichtungskosten für eine Motorenneukonstruktion zu verkraften - aber mit einem bewährten Motor aus fremder Fertigung glaubte man, den Versuch wagen zu können.

Der ausgewählte Motor stammte aus Italien von Parilla, einem dank zahlreicher erfolgreicher Konstruktionen renommierten Hersteller in Turin. Der Einzylinder-Viertaktmotor mit 175 cm³ leistete bei knapp 7000/min gut 12 PS. Die beiden schräg im Kopf hängenden Ventile wurden von einer hochgelegten, über Kette angetriebenen Nockenwelle über gekapselte Stoßstangen und Kipphebel betätigt - Voraussetzung für Drehfreudigkeit dieses sportlichen Motors. Das in Nürnberg für ihn geschneiderte Fahrwerk erschien freilich gegenüber dem Original aus Turin recht robust und schwer, mit Langschwinge und Federbeinen vorn und hinten. Über ein angeblocktes Vierganggetriebe und Kette/Kette erfolgt der Antrieb des Hinterrades, die 3.25 x 18 auf Leichtmetallfelgen bereiften Laufräder trugen vorn und hinten Trommelbremsen mit 160 mm Durchmesser und 30 mm Belagbreite, als Höchstgeschwindigkeit wurden 110 km/h angegeben.

Victoria hatte mit Parilla als Erstauf-

jeder sollte einzeln auf dem Prüfstand in Turin abgenommen werden. Nur ein Bruchteil dieses Auftrags dürfte tatsächlich zur Auslieferung gekommen sein - der Rest geriet in den Strudel des Endes bei Victoria 1958, als das Unternehmen durch die neugebildete Zweirad Union (zusammen mit Express und der Motorradfertigung von DKW) aufgefangen wurde. Für Signor Parilla übrigens nicht die erste Enttäuschung im Umgang mit deutschen Partnern: Nachdem es schon Ärger für ihn beim Anlauf der Zündapp-Bella gegeben hatte (die auf seinen Reißbrettern entstanden war), scheiterte auch die Anbahnung der Produktion seiner netten zwei- und viertakt Slughi-Modelle in Deutschland zusammen mit Horex. **Baxter**

Händler:
Faak, Brackenheim (Liste)
Heumann, Dieburg, (Liste)

Literatur:
Markenbuch nicht vorhanden
Technische Literatur (Betriebsanleitungen, Werkstatthandbücher) WK-Verlag, Detmold

Club:
Victoria-Parilla IG, Ernst Wüstenhagen, Schweidnitzer Straße 4, 6500 Mainz



Foto oben: Das letzte Motorrad aus dem Victoria-Programm, die Victoria-Parilla mit dem italienischen 125 ccm - Viertaktmotor

Foto unten: Die Parilla von der linken Seite - man sieht das Gehäuse, das die zur hochgelegten Nockenwelle führende Kette, enthält

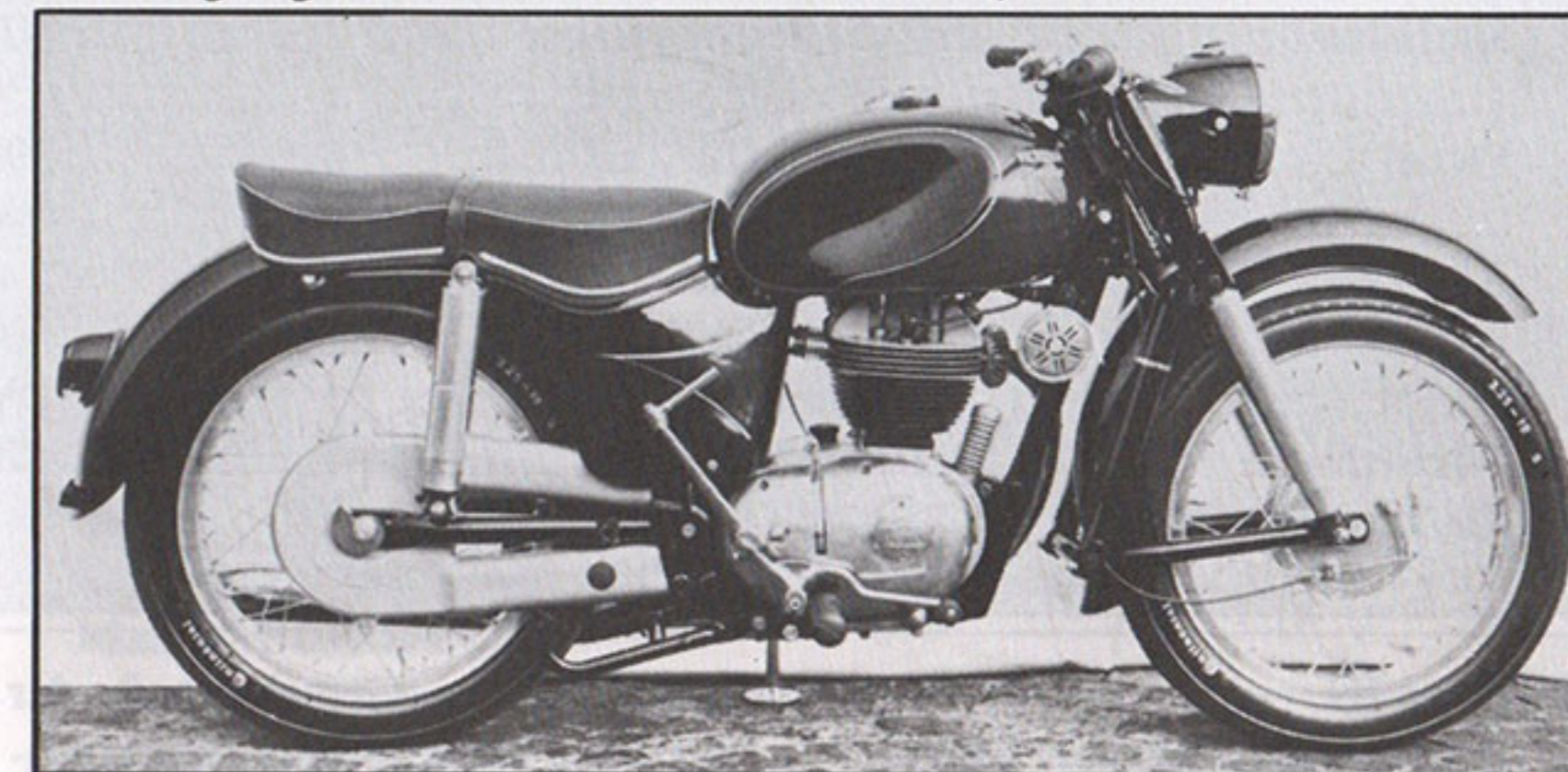
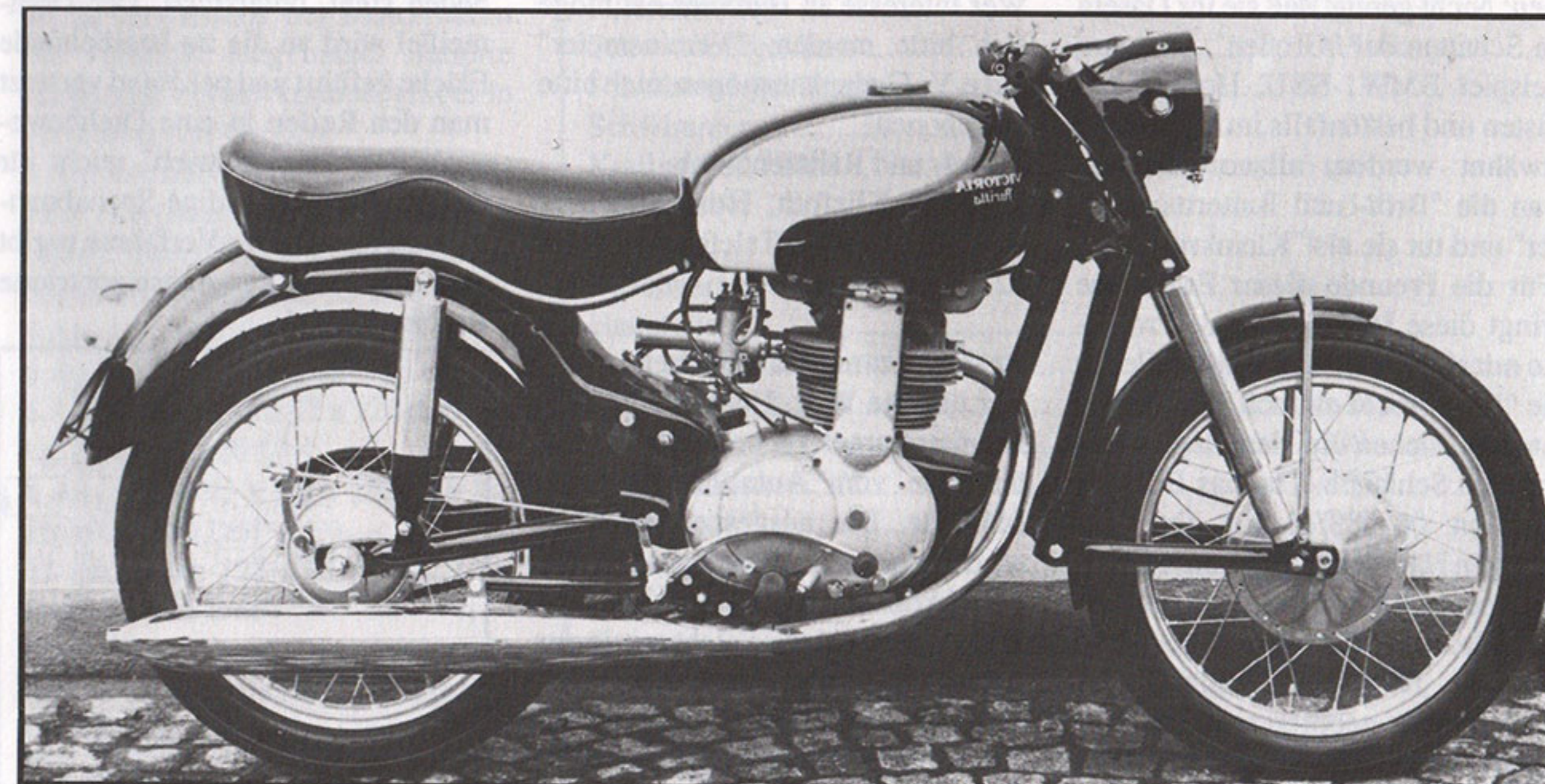


Foto unten: Ein absoluter Leckerbissen, der leider nur einmal gebaut wurde: Victoria-Parilla mit ohc (overhead camshaft/obenliegende Nockenwelle) - Rennmotor - 175 ccm Hubraum - im Spezial-Fahrwerk mit großer Vorderrad-Innenbackenbremse



NSU MAX (Super, Spezial): Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Rillenkugellager	1	6203	17 x 40 x 12
	Rillenkugellager	1	6005	25 x 47 x 12
oder	Rillenkugellager	2	6004	20 x 42 x 12
Lenkung	Kugel DIN 5401	38	1/4"	6,35 mm
	Kugel DIN 5401	1	6	6,00 mm
Kupplung	Kugel DIN 5401	2	5	5,00 mm
	Kugel DIN 5401	1	6	6,00 mm
Getriebe	Rillenkugellager	2	6205	25 x 52 x 15
	Nadelkäfig	1	DWB K12 x 15 x 13 F	
	Nadelkäfig	1	DWB K15 x 19 x 17 F	
Hinterrad	Rillenkugellager	1	6203	17 x 40 x 12
	Rillenkugellager	1	6005	25 x 47 x 12
Ende 1954	Rillenkugellager	2	6004	20 x 42 x 12
	Rillenkugellager	1	6005	25 x 47 x 12
Bremsnabe	Kugel DIN 5401	30	1/4"	6,35 mm
	Zylinderrollenlager	2	NJ 305	25 x 62 x 17
Kurbelwelle	Rillenkugellager	1	6303 N	17 x 47 x 14
	Rollenkäfig	1	398 171	40,75 x 47,85 x 19,8
Pleuel	Rolle DIN 5402	18	6 x 12	6 x 12 mm
	Rolle DIN 5402	18	5 x 5	5 x 5 mm
Kipphebel	Rillenkugellager	1	6004	20 x 42 x 12
	Nadelkäfig	1	DWB K24 x 28 x 13 F	
Exzenterwelle	Rillenkugellager	1	6201	12 x 32 x 10
	Rillenkugellager	1	6201	12 x 32 x 10
Nockenwelle	Rillenkugellager	1	6201	12 x 32 x 10
	Rillenkugellager	1	6201	12 x 32 x 10
Steuerung	Kugel DIN 5401	2	8	8 mm
	Kugel DIN 5401	2	8	8 mm

Hercules IG

"Belächelte aller Länder vereinigt Euch!"

Ein Blick in die einschlägige Motorrad-Literatur muß jeden Fahrer und Freund von Hercules depressiv stimmen: Nicht genug, daß sie ihr Dasein im Schatten der "Großen", wie zum Beispiel BMW, NSU, Horex usw. fristen und bestenfalls im Nebensatz erwähnt werden, allzuoft belächelt man die "Brot- und Buttermotorräder" und tut sie als "Kleinkram" ab.

Für die Freunde dieser Fahrzeuge bringt diese Ignoranz große Probleme mit sich: Während Ersatzteile für die "Elite" recht einfach zu beschaffen sind, stehen die Hercules-Fahrer auf dem Schlauch. Thomas Burgard (Telefon: 06 583/13 40), einer der wenigen Händler, die sich auf Hercules spezialisiert haben, begründet dies damit, daß viele Ersatzteile mangels Nachfrage einfach der Schrottpresse geopfert wurden. Darum mein Vorschlag: Gründung

einer lockeren Gemeinschaft der Hercules-Fahrer mit dem Ziel gegenseitiger Hilfe bei der Ersatzteil- und Literatursuche. Ich tausche Kopien von Ersatzteillisten 320, 322, 212 und suche Liste der K 103 S.

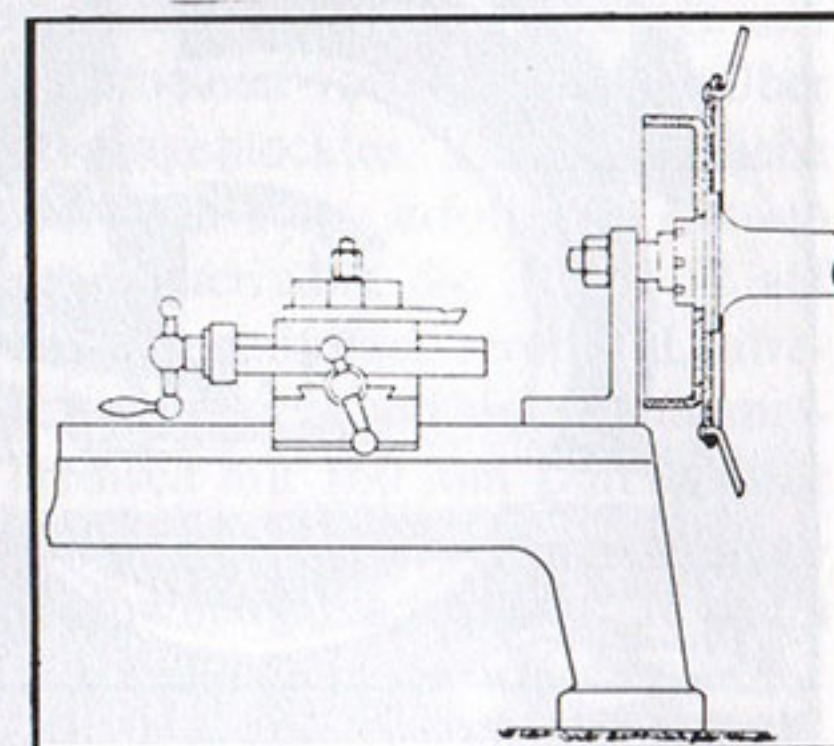
Wer Interesse an Hercules hat, möge sich bitte melden. "Vereinsmeier" mit e.V.-Gedanken mögen mich bitte verschonen!

Pleuel- und Rahmenbruch
Thorsten Kliefth, Htm. Sandberg
27a, 2210 Itzehoe, Telefon 04 821/98 02

Bremstrommeln ausdrehen

Der übliche Weg, Unrundheiten der Bremstrommel zu beseitigen, führt über die vom Auto her bekannte Methode. Die ausgespeichte Nabe wird auf einer Drehbank ausgedreht. Dabei können zwei Fehler auftreten: 1. Die Trommel wird nicht mittig zur Achse abgedreht und 2. kann sich die Nabe beim Einspeichen wieder verziehen. Alle Mühe war umsonst.

Ein besserer Weg ist das Ausdrehen der eingespeichten Trommel. Das komplette Rad wird einseitig in einem kräftigen Winkel festgeschraubt. Die andere Achsseite wird mit einer Holzlatte, die auf dem Fußboden steht, unterstützt. Der Drehmeißel wird an die zu bearbeitende Fläche geführt und per Hand versetzt man den Reifen in eine Drehbewegung. Der "Handantrieb" reicht für die geringe notwendige Spanabnahme voll aus. Dieses Verfahren ergibt eine runde und zur Achse zentrierte Bremstrommel.



GUMMIKH 1989

Checkliste: Winter Viertakter stilllegen

1. Maschine gründlich reinigen
2. Volltanken. Der Benzinhahn bleibt den ganzen Winter über geschlossen
3. Reifendruck um 0,3 bar erhöhen
4. Glänzende Teile mit Vaseline einreiben
5. Motorgehäuse mit öl/Petroleum-Gemisch (1:1) eindüsen
6. Kickstarter ohne Zündung betätigen, bis er schwer zu treten ist. Dadurch befindet sich der Kolben im Verdichtungstakt. Die Ventile sind geschlossen und die Ventildfedern befinden sich im entspannten Zustand
7. Rahmen mit Holzklötzen so abstützen, daß die Räder frei und die Federungen unbelastet sind
8. Batterie ab und zu nachladen (Mit Zeituhr koppeln)

Motor nicht kurze Zeit laufen lassen, da er die Betriebstemperatur nicht erreicht und er ätzende Verbrennungsrückstände (Chlor, Schwefel- und Salzsäure) bildet!

6 Volt Batterien

Moderne, weiße Motorradbatterien, die ja problemlos bei Motorrädern mit versteckt eingebauter Batterie verwendet werden können, gibt es in verschiedenen Größen:

4 Amperestunden (Ah), Außenmaße 71 x 71 x 96 mm (Länge x Breite x Höhe), Gewicht 0,6 kg, Listenpreis ungefüllt, geladen ca. 35 DM

4 Ah, 103 x 48 x 96, ca. 35 DM

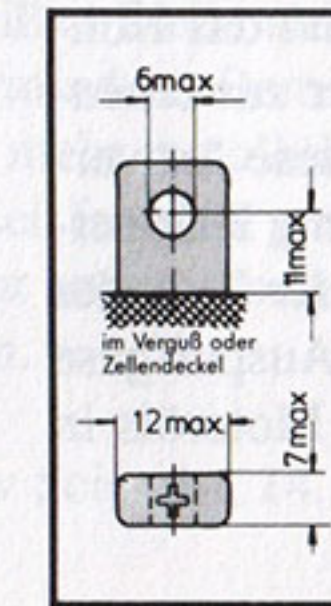
6 Ah, 99 x 57 x 111, ca. 50 DM

6,7 Ah, Maße 129 x 52 x 128 mm, 1,3 kg, Preis ca. 100 DM

8 Ah, Maße 95 x 85 x 166, 1,9 kg, Preis ca. 100 DM

12 Ah, Maße 123 x 61 x 137, 2 kg, Preis ca. 125 DM

Hersteller dieser wartungsarmen Akkus ist u. a. die Firma Hoppecke, Carl Zoellner & Sohn GmbH & Co KG, Postfach 11 40, 5790 Brilon 2,



Telefon 0 29 63/61-

1. Unter der angegebenen Telefonnummer sagt man Dir sicherlich, wo die nächste Werksvertretung ist. Die Anschlußpole entsprechen der Zeichnung:

Zündapp KS 601

Bei der KS 601 kann die Zündspule von der alten Citroen Ente verwendet werden.

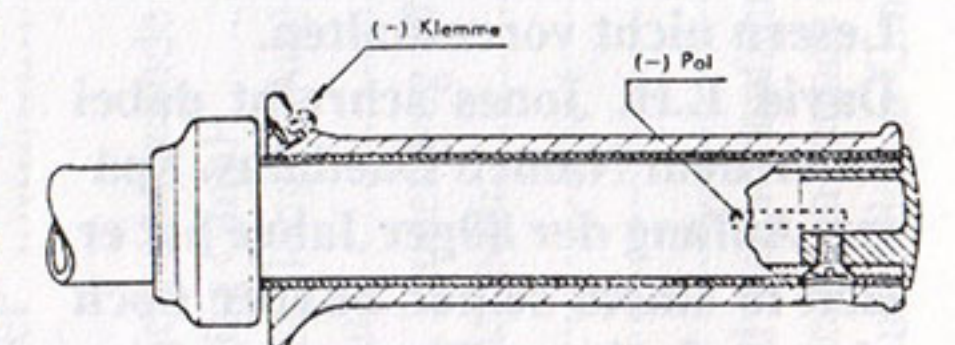
Die Dichtbälge der Kardanwelle passen von VW-Audi. Bestellnummer 113 501 151 (eventuell 823 407 283)

Der Ölfilter vom Mercedes LKW (Ersatzteilnummer DB 000 184 77 25) kann gegen das Original ausgetauscht werden. Hersteller zum Beispiel: Knecht Filterwerke GmbH, Postfach 50 06 69, 7000 Stuttgart 50, Telefon 07 11/50 63-1 (Typ OX 62,

Hoppelverse

Ich weiß ein Rad für jedermann, das man auch leicht erswingen kann, Englands Räder sind zu teuer, Hilfsmotore nicht geheimer, Gut und billig, in der Tat, ist nur ein "ZÜNDAPP"-Motorrad. (Aus Festschrift: 50 Jahre Zündapp)

ca. 21 DM) oder Filterwerk Mann & Hummel GmbH, 7140 Ludwigsburg, Telefon: 0 71 41/98 22 77 (Typ O 5002 ca. 20,50 DM).



Wafier-Heizgriffe für Maschinen über 125 ccm. Verbrauch 15 Watt pro Griff (Wer liefert noch???)

BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Maico M 250 S/I

Vergasertyp	1/26/38
Ausführung	Schrägdüsen- vergasen mit Start- vergasen
Motoranschluß	31 mm
Filteranschluß	40 mm
Schwimmergehäuse	fest/links
Schwimmergehäusedeckel	32-112
Schwimmer	35-070
Kraftstoffanschluß	6 mm
Gasschieber	22-540
	3
Mischkammereinsatz	---
Hauptdüse	44-031
	115
Nadeldüse	45-281
	1508
Leerlaufdüse	44-031
	35
Startdüse	44-031
	70
Düsennadel	46-253
	3
Nadelstellung	3
Luftregulierschraube offen	1 x

Wir sind bei unserer Suche in Sachen Öl + Motorrad auf eine interessante Entdeckung eines "Erfinders" gestoßen. Interessant, weil diese Entdeckung praktisch jeden mechanischen Verschleiß im Motor durch einfache Mittel verhindern soll.

Dieser "Erfinder" (Ein Engländer mit dem Namen David E.H. Jones) hat hierüber 1967 einen Artikel im "New Scientist", einer englischsprachigen Wissenschafts-Zeitschrift, veröffentlicht.

Diesen Artikel wollen wir unseren Lesern nicht vorenthalten.

David E.H. Jones schreibt dabei unter dem Namen Daedalus. Später, Anfang der 80er Jahre hat er sich in einem seiner Bücher noch einmal zu diesem Thema geäußert.

Die Wolfram-Jod-Lampe ist eine der raffiniertesten chemischen Erfindungen. Wie bei allen Glühbirnen verdampft der Glühfaden langsam, aber der entstehende Metallrauch reagiert sofort mit dem Jod in der Birne. Der so entstehende Wolframjod-Dampf zerfällt bei Weißglut, so daß sich das metallische Wolfram wieder absetzt, wenn die Moleküle auf den Glühfaden treffen!

Daedalus sieht in dieser brillanten Erfindung eine ganz neue Philosophie eines sich selbst reparierenden Mechanismus. Schon seit langem bedauert er die absurde Tatsache, daß ein 1-Tonnen-Wagen zum Schrott verurteilt wird, bloß weil 1 g Metall durch Abnutzung aus den beweglichen Teilen verschwunden ist. Jetzt denkt er nach, wie man das Wolfram-Jod-Prinzip benutzen kann, um Abrieb in der Lagerung auszuschalten. Er erinnert sich an den Mondschen Nickelprozeß, der die Reaktion zwischen Nickel und Kohlenmonoxid ausnutzt, um Nickelcarbonyl zu verdampfen. Bei höheren Temperaturen zerfällt das Carbonyl wieder, dabei wird das

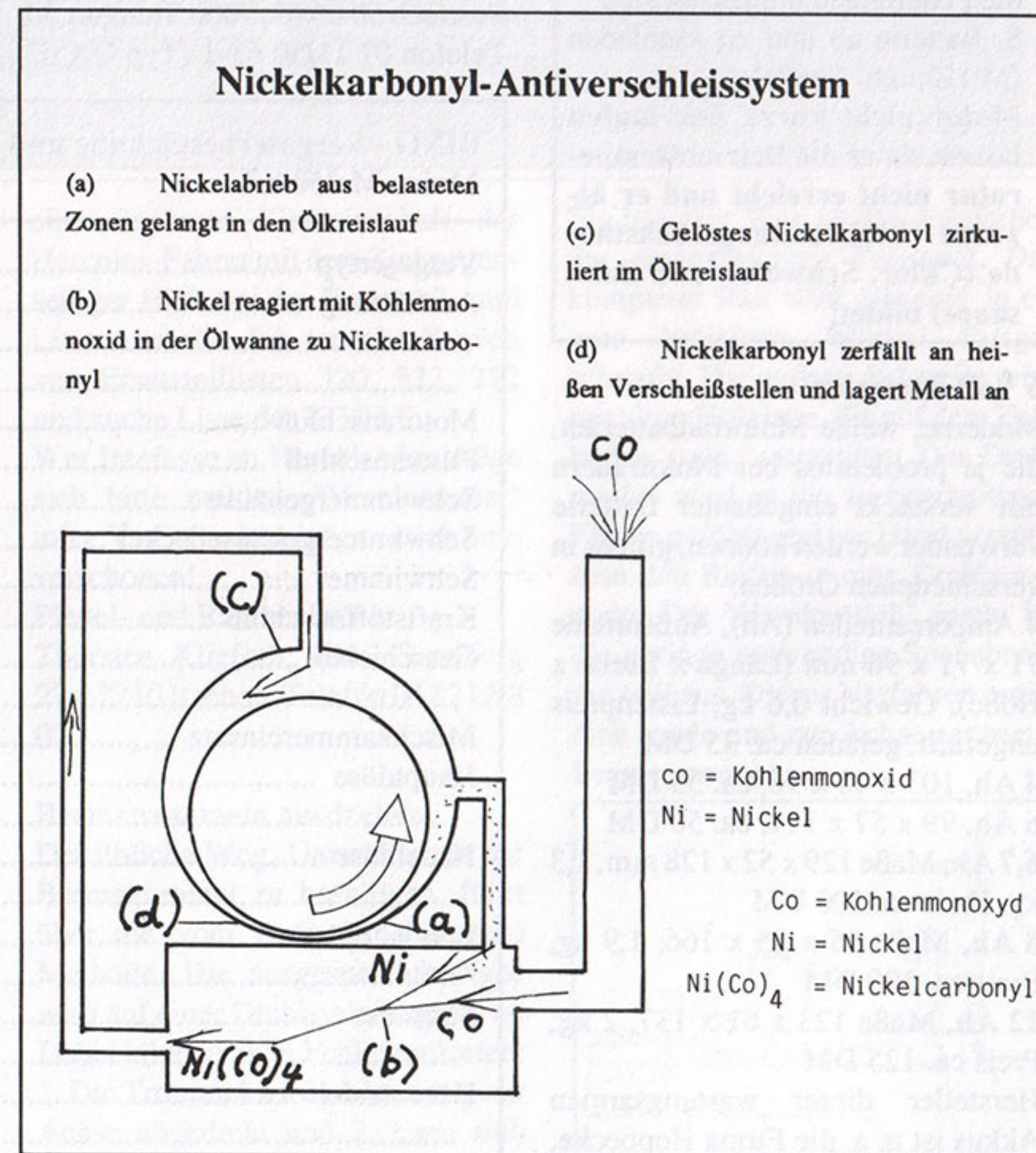
Nickel abgeschieden, und das Kohlenmonoxid wird wieder zur erneuten Reaktion frei. Auf diese Art verändert er seine altgediente Klapperkiste durch vernickeln der Zylinder und Lager und leitet die Auspuffgase zum Aufschäumen des Motoröls in die Ölwanne.

Die Idee dahinter ist, daß der Abrieb an den bewegten Teilen aus Nickel besteht und sich in feinen Partikeln in der Ölwanne niederschlägt, wo es mit dem Kohlenmonoxid aus den Abgasen reagiert. Das im Öl freiwerdende Nickelcarbonyl zirkuliert durch alle Zylinder- und Lagerauflagen. Aber gerade die heißesten Zonen, auf die das Öl trifft, sind die Stellen, an denen durch Reibung der meiste Abrieb entsteht - das thermisch zerfallende Carbonyl ersetzt

dabei das Metall genau dort, wo es verschwunden ist - und der Wagen wird ewig laufen!

Natürlich versetzt dieses Prinzip der schändlichen Absicht eingeplanter Abnutzung einen fatalen Schlag, und die Konstrukteure werden zögern, den grotesken Frevel aufzugeben, die Lebensdauer bewußt niedrig zu halten.

Fast alle Konstruktionsbereiche könnten von einer verschleißfreien Mechanik profitieren: Autos, Flugzeuge, Instrumente Werkzeugmaschinen, die ihre Präzision bei vielen Schleifprozessen erhalten müssen, und sogar Nähmaschinen und Mikrometer. Aber Vorsicht ist geboten, damit das chemische Gleichgewicht des Systems aufrecht erhalten wird.



Wenn sich zuviel Metall an einer heißen Stelle ablagert, würde das Spiel nicht nur erhalten, sondern vermindert. Damit läuft die Stelle schwerer und wird heißer, was noch mehr metallische Abscheidung verursacht - der Motor läuft in kurzer Zeit fest. Nur gerade soviel Metall darf im System sein, daß alle Lager ihr angemessenes Spiel behalten, Übersättigung muß vermieden werden.

(New Scientist, 14. Dezember 1967)

Daedalus merkt dazu an:

Der Mechanismus einer sich selbst erhaltenden Lagerung, den ich hier vorgeschlagen habe, ist innerhalb von vier Jahren auch von der Schmiermittelforschung entdeckt worden. Es ist ein bekanntes Prinzip bei Lagern, auf eine der Oberflächen einen dünnen Film aus weichem Metall aufzubringen. Das ergibt sehr wünschenswerte Laufeigenschaften, aber der Metallfilm nutzt sich beständig ab. Im Jahre 1971 berichteten J.D. Dickert jun. und C.N. Rowe von der Mobil Forschungs- und Entwicklungsabteilung (Nature Physics Science, Vol.231, 1971, S. 87) über Auswirkungen bestimmter Zusätze zu Hexadecan-Schmiermitteln in einer standardisierten Nadel- und Scheiben-Testapparatur. Ein solches Additiv war 0,0-di(neopentyl)phosphordisulfid. Es schien an den heißesten Stellen mit dem größten Reibungswiderstand zu zerfallen und dort einen dünnen Film aus weichem metallischem Gold abzulagern. Das vermindert natürlich die Reibung ungemein. Sie schrieben dazu: "Das Gold setzt sich bei andauernden Kontakt am liebsten an der Oberfläche ab, die die höchste Temperatur auszuhalten hat - nämlich an der Nadel oder den stationären Kugeln. Bei diesem System gleitet Stahl gegen Gold, und jeder Goldverlust aufgrund von Reibung wird durch weitere Ablagerung ausgeglichen. Daher erreicht das System ein Gleichgewicht zwischen Abrieb und Aufbau der Gleitschicht; das Gleichgewicht hängt von der Belastung im Betrieb ab. Bei geeignetem Gleichgewicht können die verschleißenden Oberflächen solange leben, wie Additive in der Lösung vorhanden sind."

Gold ist natürlich ein ziemlich teurer Zusatz für Motoröl. Aber das Verfahren wurde ganz klar eingeführt. Ich weiß nicht recht, ob nicht die Mobil-Ingeneure einen billigeren, vielleicht auf Bleibasis aufgebauten Ölzusatzstoff im Hinterstübchen haben, oder ist jetzt DREADCO am Zug? In einem Anwendungsgebiet könnten solche chemischen Verbindungen buchstäblich Lebensretter sein - nämlich in der Implantationschirurgie. Künstliche Hüftgelenke stellen erstaunlich erfolgreiche Prothesen dar, aber ihre Lebensdauer ist auf 5-20 Jahre begrenzt, wegen des Abriebs und Verschleiß' ihrer Lageroberflächen.



Wann	Wo	Was	Veranstalter	Telefon
19.-21.1.90	7189 ..Mainkling	Wintertreffen	Horex- und Gespannfreunde Mainkling/Fritz Leidig	07959/634
1. - 4.3.90	4600 ..Dortmund	Motorrad-Messe	Syburger Verlag GmbH	0 23 03/86 28 1
3.-4.3.90	4700 ..Hamm	Teilemarkt	Hammer Ausstellungs GmbH., PF 1609, 4700 Hamm	05665/4722
24.-25.3.90	3500 ..Kassel	Teilemarkt	K. Zimmermann	02304/42 5 33
31.3.-1.4.90	4400 ..Münster/Westfalen	Teilemarkt	Peter Kramer, Lindenweg 17, 5840 Schwerte	089/3081724
31.3.-1.4.90	8000 ..München	Teilemarkt	Müller&Hocheneder	06203/13507
7.-8.4.90	6700 ..Ludwigshafen	Teilemarkt	W. Seidel	06339/1363
26.-27.5.90	6780 ..Pirmasens	Teilemarkt	Gerd Stegner	07132/35341
14.-17.6.90	7107 ..Neckarsulm	NSU-Treffen	NSU Museum	0 26 22/8 26 44
7. - 8.7.90	5450 ..Neuwied	Veteranen Rallye	Motorrad- und Veteranenfahrverein Mittelrhein	07959/634
20.- 22.7.90	7189 ..Mainkling	Oldiertreffen	Horex- und Gespannfreunde Mainkling/Fritz Leidig	0221/821-0
19.-23.9.90	5000 ..Köln 21	IFMA	Messe- und Ausstellungs GmbH	



Faint, illegible text visible on the right edge of the page, possibly bleed-through from the reverse side.

Oberbegriff	Begriff	Unterbegriff	SeiteHeft	Oberbegriff	Begriff	Unterbegriff	SeiteHeft
Adler	Historische Anzeige		86	Großfoto	Horex	Hochzeit	100
Adler	Schwerpunkt		88	Großfoto	Horex Regina	Reifenpanne	164
Adler div.	Wuften Sie schon	Stein, 2. Sept. 89	89	Großfoto	NSU		12
Anker	Wuften Sie schon	Motorelektrik	34	Großfoto	Tornax	mit Winkern	38
Anker	Historische Anzeige	Motorräder	54	Hecker	Zündapp KS 601	Gespann	132
Ardie BD 175	Vergaser	Einstelltabelle	48	Heinkel Roller	Historische Anzeige	Motorräder	119
Ardie BD 176	Typenkunde		159	Heinkel Roller	Titelfoto		25
Batterien	Hoppecke	Wuften Sie schon	49	Heinkel/Maico	Wuften Sie schon	Motorrelektrik	34
BMW 2-Zylinder	Großfoto		193	Heinrich	Comic	Kupplungslamellen	34
BMW 2-Zylinder	Buchbesprechung	Knittel, Stefan	68	Heinrich	Comic	Der Chopper	33
BMW div.	Wuften Sie schon	Dichtungen	173	Heinrich	Comic	Der Gummi-Kuh-Berg	63
BMW div.	Wuften Sie schon	Motorelektrik	94	Henne, Ernst	Comic	Wuften Sie schon	193
BMW Polzeikrad	Rückfoto		34	Hercules	Comic	Lebenslauf	176
BMW R 26	Historische Anzeige		148	Hercules 317	Comic		44
BMW R 26	Typenkunde		48	Hercules 317/II	Comic		192
BMW R 26/27	Kugellager	Verwendungsliste	11	Hercules 317/III	Comic		7
BMW R 51/2	Typenkunde		126	Hercules div.	Comic		1
Bosch Transistor-	Zündung	Kurzinfo	145	Hercules K100	Comic	Motorrelektrik	70
Bowdenzug	Wuften Sie schon		173	Historische Anzeige	Comic		3
Bremstrommel	Reparatur	Wuften Sie schon	9	Historische Anzeige	Comic		2
Brillen und Visiere	Mode 57		192	Historische Anzeige	Comic		6
Brüninghaus	Historische Anzeige	Sättel	174	Historische Anzeige	Comic		4
Buchbesprechung	BMW 2-Zylinder	Knittel, Stefan	118	Historische Anzeige	Comic		3
Buchbesprechung	Hohmann, Hans	Rad ab!	173	Historische Anzeige	Comic		4
Buchbesprechung	Technikgeschichte	VDI-Buch	205	Historische Anzeige	Comic		2
Club	Sylt	Kurzbericht	135	Historische Anzeige	Comic		5
Comic	Heinrich	Der Chopper	33	Historische Anzeige	Comic		2
Comic	Heinrich	Der Gummi-Kuh-Berg	63	Historische Anzeige	Comic		3
Das Geschäft 342	Kalck, Heribert von		97	Historische Anzeige	Comic		5
Das Geschäft 366	Kalck, Heribert von		129	Historische Anzeige	Comic		2
Das Geschäft 377	Kalck, Heribert von		163	Historische Anzeige	Comic		6
Der König Erl	Gedicht	Bastert, J.W. von	75	Historische Anzeige	Comic		5
Dichtbalg Kardanwellenzündapp KS 601		Wuften Sie schon	193	Historische Anzeige	Comic		3
DIN	Schrauben-Normen	Wuften Sie schon	160	Historische Anzeige	Comic		7
DKW	Schwerpunkt		56	Historische Anzeige	Comic		5
DKW RT 125/2	Wuften Sie schon	Kugellager	94	Historische Anzeige	Comic		3
Dürkopp	Wuften Sie schon	Firmengeschichte	34	Historische Anzeige	Comic		2
Einstellung	Vergaser	Serie Teil 6	166	Historische Anzeige	Comic		2
Engländer	Treffen	Syke, 15. Juli 1989	77	Historische Anzeige	Comic		6
Entlüftung 4-Takter	Wuften Sie schon		10	Historische Anzeige	Comic		1
Everbest	Historische Anzeige	Benzinhöhne	118	Historische Anzeige	Comic		5
Express	Historische Anzeige	Motorräder	27	Historische Anzeige	Comic		2
Federbeine	Suspa	Ersatzteilliste	159	Historische Anzeige	Comic		6
Firmenembleme	Wuften Sie schon	Neuemaillierung	158	Historische Anzeige	Comic		6
Gedicht	Der König Erl	Baster, J.W. von	75	Historische Anzeige	Comic		3
Gehäusetrennung	Wuften Sie schon		33	Historische Anzeige	Comic		2
Geier Krad 125	Historische Anzeige	Überziehhosen	54	Historische Anzeige	Comic		3
Gisionia	Historische Anzeige	Fotos	119	Historische Anzeige	Comic		5
Glas	Prototyp 250er		140	Historische Anzeige	Comic		5
Goggo-Roller	Titelfoto		149	Historische Anzeige	Comic		6
Gratis-Helme	Spendenaktion		108	Historische Anzeige	Comic		4
Großfoto	BMW		68	Historische Anzeige	Comic		3

Oberbegriff	Begriff	Unterbegriff	SeiteHeft	Oberbegriff	Begriff	Unterbegriff	SeiteHeft
Interessengemeinschaft	Hercules	Lackierung	192	Restaurierung	Lackierung	Serie Teil 5	161
Kalck, Heribert von	Das Geschäft 342		97	Restaurierung	Lackierung	Serie Teil 6	206
Kalck, Heribert von	Das Geschäft 366		129	Restaurierungsserie	Hercules 317		16
Kalck, Heribert von	Das Geschäft 377		163	Restaurierungsserie	Hercules 317/II		40
Kalbenbolzen	Wuften Sie schon	Nadellager	33	Restaurierungsserie	Hercules 317/III		70
KTM	Wuften Sie schon	Firmengeschichte	34	Restaurierungsserie	Lackierung	Material/Ausbeulen	134
Kugellager	BMW R 26/27	Verwendungsliste	126	REX	Rückfoto		52
Kugellager	DKW RT 125/2	Verwendungsliste	94	Rückfoto	BMW Polzeikrad		148
Kugellager	Maico	Verwendungsliste	34	Rückfoto	NSU		24
Kugellager	Maico	Verwendungsliste	34	Rückfoto	REX		52
Lackierung	NSU Max	Serie Teil 5	161	Rückfoto	Triumph BDG 250		180
Lackierung	Restaurierung	Serie Teil 6	206	Rückfoto	Zündapp		84
Lackierung	Restaurierung		134	Rücklichter	Wuften Sie schon	Fa. Hella	158
Lackierung	Restaurierungsserie	Material/Ausbeulen	134	Sachs 150, 175	Historische Anzeige	Motoren	72
Lederbekleidung	Mode 1957		80	Schrauber (Hella)	Wuften Sie schon	div. Marken	62
Lederbekleidung	Mode 1957		112	Schrauben	Wuften Sie schon	Serie Teil 1	95
Leitplanke	Leitplanke		141	Schrauben 1 x 1	Wuften Sie schon	Serie Teil 2	127
Leitplanke	Leitplanke		175	Schrauben 1 x 1	Wuften Sie schon	Serie Teil 3	207
Leitplanke	Leitplanke		107	Schrauben-Normen	Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	160
Leitplanke	Leitplanke		46	Schwerpunkt	DKW		160
Leitplanke	Leitplanke		209	Schwerpunkt	NSU		56
Leitplanke	Leitplanke		9	Schwerpunkt	Triumph Werke Nürnberg/TWN		28
Leitplanke	Leitplanke		34	Schwerpunkt	Victoria Werke		184
Leitplanke	Leitplanke		34	Schwerpunkt	Zündapp		4
Leitplanke	Leitplanke		193	Schwerpunkt	Adler		88
Leitplanke	Leitplanke		181	Schwerpunkt	Horex		120
Leitplanke	Leitplanke		54	Sicherheitstraining	Wuften Sie schon	Siemens	33
Leitplanke	Leitplanke		144	Sinsheim	Museum	Kurzbericht	126
Leitplanke	Leitplanke		112	Söhnlein, Julius	Wuften Sie schon	Erfinder 2-Takter	33
Leitplanke	Leitplanke		174	Spendenaktion	Gratis-Helme	Seitenwagen	108
Leitplanke	Leitplanke		144	Steib	Historische Anzeige	Seitenwagen	48
Leitplanke	Leitplanke		107	Stufenführerschein	Kurzbericht		119
Leitplanke	Leitplanke		126	Suspa	Federbeine	Ersatzteilliste	173
Leitplanke	Leitplanke		12	Sylt	Club	VDI-Buch	135
Leitplanke	Leitplanke		24	Technikgeschichte	Buchbesprechung		205
Leitplanke	Leitplanke		28	Tornax 250	Goggo-Roller		149
Leitplanke	Leitplanke		135	Treffen	Heinkel Roller		25
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		117
Leitplanke	Leitplanke		53	Treffen	Mars Motorfahrrad		181
Leitplanke	Leitplanke		34	Treffen	NSU Max		53
Leitplanke	Leitplanke		193	Treffen	Zündapp Trophy		38
Leitplanke	Leitplanke		118	Treffen	Historische Anzeige		27
Leitplanke	Leitplanke		140	Treffen	Adler		159
Leitplanke	Leitplanke		9	Treffen	Engländer		135
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	NSU		205
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Historische Anzeige		149
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Rückfoto		25
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Ardie BD 176		181
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	BMW R 26		53
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	BMW R 51/2		38
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		135
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		205
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		149
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		25
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		117
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		176
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		44
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		192
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		7
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		16
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		40
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		70
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		34
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		151
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		86
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		48
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		48
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		118
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		27
Leitplanke	Leitplanke		47	Treffen	Horex Regina		54
Leitplanke	Leitplanke		192	Treffen	Horex Regina		118

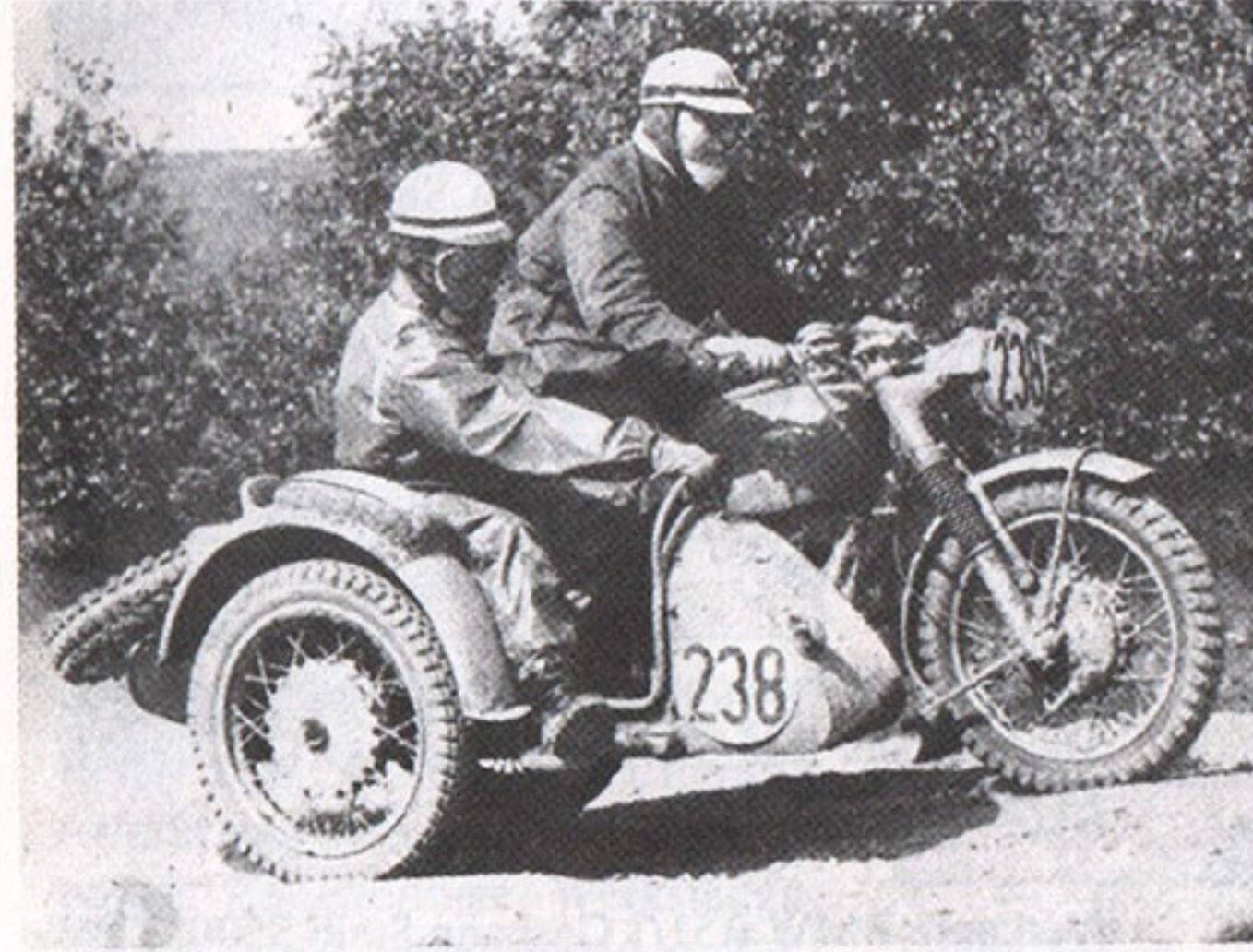
Oberbegriff	Begriff	Unterbegriff	Seite	Hef
Typenkunde	Maico		209	7
Typenkunde	Velocette Venom Clubma		81	3
Typenkunde	Victoria KR 26N Aero		177	6
UT	Historische Anzeige	Motorradfabrik	118	5
Velocette Venom Clubtypenkunde	Ardie BD 175	Einstelltablette	81	3
Vergaser	Historische Anzeige		159	6
Vergaser	Maico M 250 S/I Bliz.	Einstelltablette	167	6
Vergaser I	Wuften Sie schon	Funktion	193	7
Vergaser II	Wuften Sie schon	Funktion	14	1
Vergaser III	Wuften Sie schon	Funktion	36	2
Vergaser IV	Wuften Sie schon	Funktion	66	3
Vergaser V	Wuften Sie schon	Funktion	98	4
Vergaser VI	Wuften Sie schon	Funktion	130	5
Versicherung	Wuften Sie schon	Einstellung	166	6
Versicherung	Wuften Sie schon	für Sammlungen	62	3
Victoria	Historische Anzeige	Haftpflichtkosten	10	1
Victoria KR 26N Aerotypenkunde	Historische Anzeige	Motorräder	19	1
Victoria Werke	Historische Anzeige	Motorräder	139	5
Viertakter	Schwerpunkt		177	6
Wafier	Winterstilllegung	Checkliste	184	7
Who's who	Heizgriffe	Wuften Sie schon	193	7
Wimmer	Henne, Ernst		176	6
Wintdeckel, C.O.	Motor W 25	Foto, Daten	172	6
Winterstilllegung	Literatur	Deutsche Motorräder	46	2
Wuften Sie schon	Viertakter	Checkliste	193	7
Wuften Sie schon	Zweitakter	Checkliste	173	6
Wuften Sie schon	Adler div.	Motorrelektrik	34	2
Wuften Sie schon	BMW div.	Dichtungen	94	4
Wuften Sie schon	BMW div.	Motorrelektrik	34	2
Wuften Sie schon	Bowdenzug		9	1
Wuften Sie schon	Dürkkopp	Firmengeschichte	34	2
Wuften Sie schon	Entlüftung 4-Takter		34	2
Wuften Sie schon	Firmenembleme	Neuemaillierung	10	1
Wuften Sie schon	Gehäusetrennung		158	6
Wuften Sie schon	Heinkel Roller	Motorrelektrik	33	2
Wuften Sie schon	Heinkel/Maico	Kupplungslamellen	34	2
Wuften Sie schon	Hercules div.	Motorrelektrik	34	2
Wuften Sie schon	Kolbenbolzen	Nadellager	33	2
Wuften Sie schon	KTM	Firmengeschichte	34	2
Wuften Sie schon	Literatur	bei Schröder&Weise	63	3
Wuften Sie schon	Maico	Crossmaschinen	9	1
Wuften Sie schon	Maico div.	Motorrelektrik	34	2
Wuften Sie schon	Maico/Heinkel	Kupplungslamellen	34	2
Wuften Sie schon	NSU Max	Motorrelektrik	34	2
Wuften Sie schon	Radauswuchten		9	1
Wuften Sie schon	Rücklichter	Fa. Hella	158	6
Wuften Sie schon	Scheinwerfer (Hella)	div. Marken	62	3
Wuften Sie schon	Schrauben 1 x 1	Serie Teil 2	127	5
Wuften Sie schon	Schrauben 1 x 1	Serie Teil 4	207	7
Wuften Sie schon	Schrauben 1 x 1	Serie Teil 1	95	4
Wuften Sie schon	Schrauben 1 x 1	Serie Teil 3	160	6
Wuften Sie schon	Sicherheitsstraining	Siemens	33	2
Wuften Sie schon	Söhnlein, Julius	Erfinder 2-Takter	33	2
Wuften Sie schon	Vergaser I	Funktion	14	1

Oberbegriff	Begriff	Unterbegriff	Seite	Hef
Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	Funktion	36	2
Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	Funktion	66	3
Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	Funktion	98	4
Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	Serie Teil 5	130	5
Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	für Sammlungen	62	3
Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	Werkstoff	10	1
Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	Werkstoff	33	2
Wuften Sie schon	Wuften Sie schon	Kugellager	158	6
Wuften Sie schon	Zündapp 175S / 200S	Motorrelektrik	34	2
Wuften Sie schon	Zündapp KS 100	Auflistung	126	5
Wuften Sie schon	Zündschlüssel	Div. Marken	94	4
Wuften Sie schon	Zündung	elektronische	102	4
Wuften Sie schon	Zweitakter	Öhlkohle entfernen	158	6
Wuften Sie schon	Zweitakter	Werkstoff	33	2
Zittergas	Motor: Verschleißfrei		194	7
Zündapp	Rückfoto		84	3
Zündapp	Schwerpunkt		4	
Zündapp 175S / 200S	Wuften Sie schon	Kugellager	158	6
Zündapp DB 200	Historische Anzeige		86	4
Zündapp KS 100	Wuften Sie schon	Motorrelektrik	34	2
Zündapp KS 601	Dichtbalg Kardanwelle	Wuften Sie schon	193	7
Zündapp KS 601	Großfoto		132	5
Zündapp KS 601	Ölfilter		193	7
Zündapp KS 601	Zündspule	Wuften Sie schon	193	7
Zündapp Trophy	Titeifoto		85	4
Zündkerze Bosch	Historische Anzeige		167	6
Zündschlüssel	Wuften Sie schon	Auflistung	126	5
Zündschlüssel	Wuften Sie schon	Div. Marken	94	4
Zündspule	Zündapp KS 601	Wuften Sie schon	193	7
Zündung	Bosch Transistor-	Kurzinfo	173	6
Zweitakter	Winterstilllegung	elektronische	102	4
Zweitakter	Wuften Sie schon	Checkliste	173	6
Zweitakter	Wuften Sie schon	Öhlkohle entfernen	158	6
Zweitakter	Leitplanke	Kurzbericht	141	5
Zweitakter	Stufenführerschein		173	6



DMV 2 Tagefahrt 1955

Fotos Wörner



Die Zündapp-Fahrer Kritter/Opel errangen mit ihrem bulligen Gespann in der Klasse bis 750 ccm die „Goldene“.

Es war ein Genuß, den Kölner Krämer auf seiner 250-ccm-ADLER im schwierigen Gelände fahren zu sehen. Immer die Beine auf den Rasten! Krämer war unter den 62 Fahrern, welche eine Goldmedaille mit nach Hause nahmen.

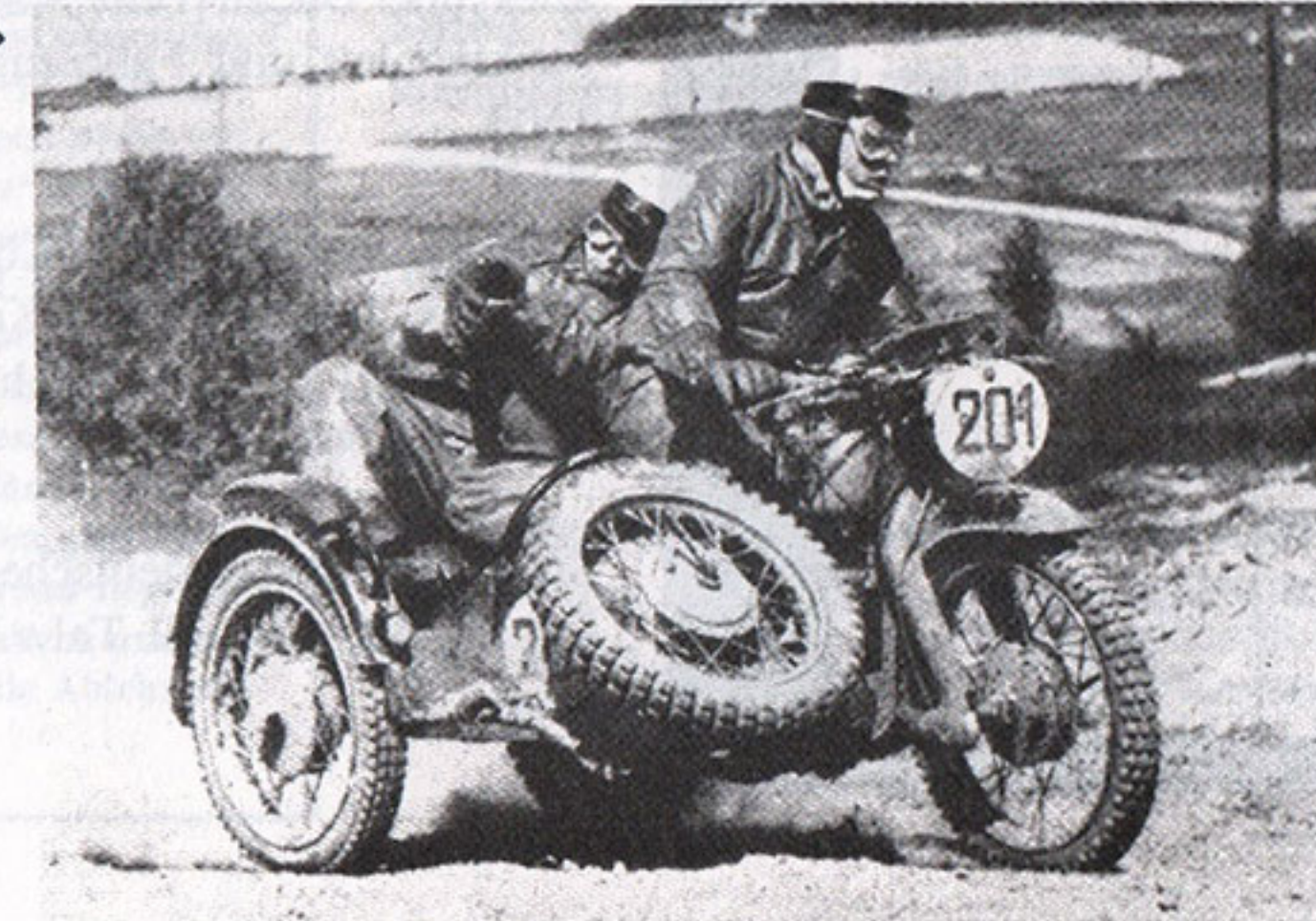
Auch die neue 350-ccm-DKW-Zweizylinder war mit dabei. K. Finkenzeller aus Geisenfeldwinden fuhr die Neukonstruktion und nahm eine Goldmedaille mit nach Hause.

Eine großartige Leistung vollbrachte V. von Zitzewitz auf Maico. Bei allen sieben Meisterschaftsläufen, welche bis jetzt gefahren wurden, erhielt er die „Goldene“. Von Zitzewitz hatte in seine Maico die neuen Schwingen montiert.



Fast alle deutschen Reifenfabriken haben nach mühevoller Forschungsarbeit Geländereifen für die Motorradfahrer entwickelt und auf den Markt gebracht. Das Profil eines modernen Geländereifens auf der neuen 500-ccm-BMW.

Ein Bild von der „Arbeit“ des Beifahrers unterwegs. Während NSU-Fahrer Sautter sein 250-ccm-Max-Gespann durch eine Linkskurve steuert, ist sein Beifahrer Piwon damit beschäftigt, nach der Uhr zu schauen. Diesmal ging es am 2. Fahrtag nach der Zeit beim Rundkurs. Resultat: Goldmedaille.



Werner Haas, Augsburg — als Rennfahrer pausiert er dieses Jahr — zeigte bei dieser Fahrt im Taunus, daß er auch im Gelände ein Weltklassefahrer ist. Mit seiner 250-ccm-NSU kam er an den Start und errang eine „Goldmedaille“.

Adler

Verkaufe Ersatzteilkatalog Adler MB 150 bis MB 250 - Kopie 24,80 DM, Udo Logert, Tel.: 05731/84 001 ab 18.00 Uhr

Suche alles über Adler 250 CC. Alles außer dem Motor ist Schrott oder fehlt. Literatur über technische Daten und Geschichte erwünscht, Jonny Johansson, Box 3130, 443 03 Stenkullen/Scgwenen

BMW

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

BMW R 69S Bj. 66 teilrestauriert, diverse Neut. / FP. 5.000.- DM Tel.: 02102/15733

Suche immer noch Teile für 51/3 Kotflügel, Tank, Lampe, Ständer, Bremshebel, Sättel und Kleinteile. Telefon Abends

**.....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 Bundes-präsident.

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Postfach 106340, 2800 Bremen 1,
Postgiro Hamburg (BLZ 20010020) 7046-200
Wir danken für die gespendete Anzeige.

04703-648 Grotheer *

BMW R60 z. Restaurieren Bj. 1956 VS 3600,- DM Tel.: 04934/1814

Verkaufe BMW - R50/2- mit Seitenwagen komplett fahrbereit - alles mit TÜV: VB 7400,- o. Tausch. Extras: Hochlenker, 32 Liter Tank, 15" Zoll Räder, Speiche : 750 ccm/6 Motor alles Lack schwarz: sehr schön, also auf geht's, Schreiben an Günther Bauer -bei Messerle- Julius Loßmann 76, 8500 Nürnberg

Für R 25/3 gebrauchte o.- Kotflügel hinten und div. anderes oder R25/3 z. Ausschachten Tel.: 09421/61755 ab 19.00 Uhr

Verkaufe BMW R51/3 Gespann Steib S500, TÜV 4/90. Alles in restauriertem Zustand, FP. 11.000,- DM, Tel.: 07022-33199

Suche BMW R68, R69S Motoren, auch defekt, Schorsch Maier oder Heinrich-Tank und Achsantrieb für R50 H. Schwarzer Tel.: 07520/2177 nach 18.00 Uhr*

Verkaufe BMW 25/3, Baujahr 1953 komplett gg. Gebot Tel.: 09132/1391

DKW

Ständer 125/2-Lampenring u. Streuscheibe. Tel.: 0511/457296

Verkaufe RT 125 W Baujahr 1950 o.-Betriebsanleitung Gummibandfederung, Gr. Gepäckträger und Beinschild 21000 km, gg. Gebot Tel.: 07531/125808

Ducati

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

Verkaufe von Ducati 125 Königswelle Bj. Mitte 50; 1 Motor, 1 Zylinder mit Kolben (neu) Vorderrad (neuwertig) , 1 Gabel Schutzbleche Tank, Preis VB. Tel.: 069/315585*

Suche Rahmen mit deutschem KFZ-Brief für 1 Zyl. Ducati, auch Unfall Tel.: 04401/5221 ab 19.00 Uhr*

Harley Davidson

Verkaufe eine der flachsten Harley's Süddeutschlands, Early Shovel im Starrahmen 15/19 Zoll Drag Bar usw. Lläuft prima und hat TÜV, Festpreis 18000,- keine Spinner Tel.: 07082/50492

Hercules

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

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

Su. SB 35 oder Victoria KR 35 Tel.: 0421/564101*

Private Kleinanzeigen für Abonnenten sind kostenlos. Nichtabonnenten lohnen 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.

ILO

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

Jawa

Verkaufe Jawa 500 Bj. 1956 mit Beiwagen und Anhänger, Tel.: 09642/3687

Maico

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

Suche für M 150 Bj. 50 Federbeine oder Vorderradgabel komplett, Information über Originallackierung Tel.: 0211/489216*

MV Agusta

MV Agusta 750S, Betriebsanleitung, Ersatzteilkatalog, Werkstatt-handbuch, Kopien Udo Loggert Tel.: 05731/84001 ab 18.00 Uhr

Norton

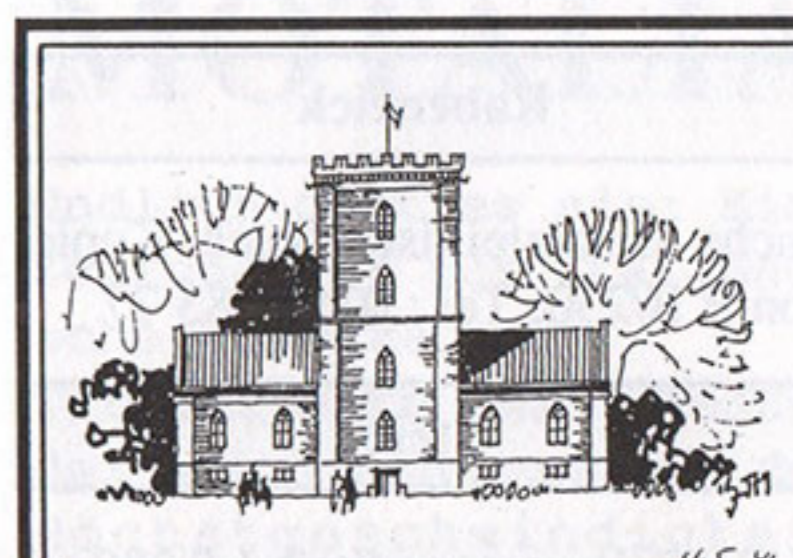
Norton 750/850 zum Restaurieren gesucht. Auch zerlegt oder Einzelteile Tel.: 05053/793*

NSU

Suche Max Motor 300ccm oder komplettes Motorrad Tel.: 07422/22129 ab 18.00 Uhr*

Verkaufe NSU Fox A1 Bj. 50 z. Restaurieren VB. 1.200,- DM Tel.: 04934/1814

NSU Supermax Bj. 59, mit Originalteilen Top-restauriert, zugelassen, VB 4000,- Standort Hameln, Tel.:07520/2177 nach 18.00 Uhr



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, Tele-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

Anzeigen

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

Vespa

Suche Vespa-Roller 1950-1979 Tel.: 05655/8051*

Vespa GL 1965, 150 T, seit 10 Jahren abgemeldet Tel.: 0721/841035

Zündapp

Suche für K500: Werkzeugdose, Zylinderkopfdeckel und Lampe mit Walzentacho.

Suche für KS 750: Lampe, Vergaser, Verkleidung und Soziussitz. Tel.: 05702/9422 Werktags 7.00-8.00 Uhr*

DB 201 Zündapp Bj. 51 zu verkaufen, orig. muß restauriert werden VS 1.100,- DM Tel.: 08134/7019

Suche WHB Zündapp DB 200 (auch Kopie) wer kann helfen? Raum Harz. Tel.: 040/7968174 ab 18.00 Uhr (Volker Sauber)

Sonstiges

Prospekte: AJS, BMW, Berini, DKW, Dürkopp, Puch, Motom, Norton, Honda Dream, alle um 1960, NSU, DKW, Ner-a-car, AJS, Schliha, um 1930-34 suche Horex und andere vier-takter mögl. Vorkr. Tel.: 089/334769*

Suche für Lohmann-Fahrradmotor-Tank, Vergaser, Griffe sowie Teile

für Vorkriegs-NSU Motosulm und Saxonette Tel.: 0421/274236 abends

Tausche DKW SB350/35 gegen BMW oder andere Oldie (Adler) Tel.: 09605/1239

Verkaufe Sitzbank für Göricke 100S DM 30,- Suche "Motorrad" 24/62, 13/63, 13+15/69. Tel.: 08131/21295 ab 18.00 Uhr*

Suche Anhänger für 1-2 Solo-Kräder mit Plane/Spiegel Tel.: 0228/255966 Raum Köln-Bonn

Überholte Kurbelwellen für verschiedene deutsche 2-Takt-Motorräder u. Mopeds v. 1930-1960. Restbestand Tel.: 0421/452608 ab 19.00Uhr*

Suche alles über die Vorkriegs-Saxonette, Teile u. Tank sowie Lohmann-Mischer, Tank, Kolben, Auspuff, Literatur etc. Tel.: 0421/274236 abends

Su Stolz Typ Berlin (50er Jahre) Tel.: 0421/564101*

Verkaufe oder tausche Motorrad-Hefte von 1962-1980 komplett gegen Gebot, suche Hefte vor 1954. Ferner Markt-Hefte 1981-1983 einzeln abzugeben. Suche Norton 650SS-Motor oder höherverdichteten Zylinderkopf der 600er Domi, eventuell zwei Vergaser Amal 376/67 und Duplexbremse 8+1/4 Inch. Ich suche auch noch Ducati 750 GT (rund) Teile Telefon 07231/54765 abends Rainer verlangen

Prospekte: DKW RT 200, KM 200, SB 350 Gelände, Programm '34 (RT 2 1/2 bis SB 500), NSU Block 500, Jawa, Honda '62, Victoria '60, AJS '60, Norton '60, MV Agusta '60, Berini '60, Dürkopp '60, Heinkel '60, Norton, Puch '60 Tel.: 089/ 334769 ab 20.00 Uhr*

Verkaufe schwarzen Herrenleder-mantel org. 50er Jahre Superzustand Größe ca. 175 cm gg. Gebot, Sozialschwingsattel Vorkrieg mit Holzgriff "Dunlop-Drilastic" 60,-DM, Sozialschwingsattel Nachkrieg für Gepäckträgerbefestigung 60,- DM, 22L-Tank für MZ 250 90,- DM, Öltank und Motorgehäuse für MZ ETZ 250 gg. Gebot Tel.: 0551/8512 oder 05383/1371 Andy verlangen

Suche Oldtimerkrad zum restaurieren bis 250 ccm. Telefon 0421/49 86 270

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

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 Suzuki GT 750 Wasserbüffel -Gespann Velorex SW wahlweise 50 PS im Brief Metzler Block K. hinten eingetragen, dazu gibt's 'n paar Teile und evtl. orig. Thermo-Boy VB 4.140,- DM Tel.: 07082/50492

Honda 450 K1 Baujahr '69 nicht fahrbereit, guter Zustand 950,- DM Tel.: 02238/55195

GT 750 Restauriert, seit zwei Jahren abgemeldet, sehr schön VB. 3.500,- DM Tel.: 02436/2435

Jamaha EML Gespann TÜV neu, für 15.000,- zu verkaufen. Bestzustand fahrbereit. Koch, Schlagdstraße 31, D-3442 Wanfried bei Eschwege Tel.: 05655/8051*

Buchbesprechung



Wer sich Weihnachten ein Supergeschenk machen will, der braucht sich nur das großformatige Buch "Ein Jahrhundert Motorradtechnik" zu besorgen.

Der Verlag des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) ist ja schon ein Synonym für qualitativ hochwertige Technikbücher. Über 450 Seiten sind vollgepfropft mit der technischen Entwicklung des Motorrads. Anerkannte Fachleute behandelten jeweils ein Kapitel. So schrieb Diplom-Ingenieur Helmut Hütten, Verfasser u.a. von "Schnelle Motoren sezirt und frisiert", ein umfangreiches Kapitel über den "Viertaktmotor im Zweirad". Obergeringenieur Siegfried Rauch, jahrelang Chefredakteur von der Zeitschrift "Das Motorrad", beschrieb die Geschichte des Zweitaktmotors. Dr. Helmut Krackowizer, Autor mehrerer Zweirad-Bücher und bekannt für seine Motorrad-Zeichnungen, verfaßte das Sport-Kapitel. Dr. Paul Simsa, ebenfalls bekannt durch viele Publikationen, schrieb die Einführung "Das Wunder auf zwei Rädern". Neben dem Herausgeber Christian Bartsch zeichneten noch weitere Autoren, Helmut W. Bönsch, Norbert Adolph, Hans-Joachim Mai, Jan Friedrich Drkosch, Günter Winkler, Alois Weidele, Bert Breuer und Christian Christophe, für den Inhalt verantwortlich.

Ganz große Klasse ist die Aufma-

chung mit schätzungsweise über 1000 Zeichnungen bzw. Fotos und der Druck, der die Abbildungen exzellent wiedergibt. Dieses Buch dürfte auf dem deutschsprachigen Markt einmalig sein, weil es kompetent die 100jährige Story der Zweiräder aus technischer Sicht wiedergibt. Die Qualität des Inhalts und der Ausstattung rechtfertigen allemal den Preis von 98 DM.

Das dicke Werk erklärt keine physikalischen Zusammenhänge und eignet sich daher nicht als Lehrbuch für Anfänger. Je mehr Ahnung man von Motorrädern mitbringt, desto besser versteht man viele beschriebene geschichtliche Ausführungen. Es eignet sich aber durchaus als Nachschlagewerk, wann welche Entwicklungen "en vogue" waren. Gerade die Vielzahl der aufgezeigten, verschiedenen Konstruktionswege, die alle in ähnlichen Zielen (leistungsstark, günstig, elegant etc.) münden sollten, machen die Faszination der Motorradgeschichte und dieses Standardwerkes aus.

Wer zukünftige Entwicklungen im Motorradbau einschätzen will, kommt nicht darum herum, die Vergangenheit zu kennen. Es reicht nicht, einmal Oldtimer gesehen zu haben, sondern man muß wissen, weshalb sich die konstruktive Richtung und nicht die vielen, anderen durchsetzten. Für den, der heute in der Konstruktion der Motorrad- oder Zulieferindustrie sitzt, ist das Buch sowieso ein MUSS. Erstaunt wird er und auch wir anderen Normalleser feststellen: Es war alles schon einmal da. Klipp und klar bewiesen durch die Abbildungen und die weiterführenden Literaturverweise.

Ich kann mir nur wünschen, daß ein ähnliches Buch sich einmal mit unserem Anliegen, mit den Motorrädern der 50er und 60er Jahre, so intensiv und ausführlich beschäftigt. Vielleicht kann ich es mir zu Weihnachten 1990 schenken? pk
Ein Jahrhundert Motorradtechnik, Herausgeber Ch. Bartsch, VDI-Verlag Düsseldorf, ISBN 3-18-400757-X

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 Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienerzene 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.

<p>MOTALIA im Abonnement gk 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) <input type="checkbox"/> habe ich auf das Konto überwiesen <input type="checkbox"/> habe ich als Scheck beigelegt <input type="checkbox"/> ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigelegt. Adresse von mir liegt bei!</p>
--

Wußten Sie schon... Schrauben 1 x 1

Schrauben 1 x 1 (Fortsetzung IV)

In der vorletzten Ausgabe haben wir uns die wichtigsten Schrauben und ihre Bezeichnung (Sechskant-, Innensechskant-, Schlitzschrauben) im Motorradbau angesehen.

Die typische Bezeichnung aus einem Ersatzteilkatalog lautet:

6kt.-Schraube M 12 x 50 DIN 931 und gibt an: Metrisches Gewinde (M) mit 12 mm Gewindedurchmesser (12) bei einer Länge von 50 mm (Schraubenfuß bis Unterkante Schraubenkopf). Aufgrund der angefügten Norm (DIN 931) weiß man bei der Restaurierung, daß hier eine 6kt.-Schraube, bei der das Gewinde nicht bis zum Kopf geht, Verwendung findet.

Die wichtigsten Normen bei der "Schrauberei" enthält die Tabelle im letzten Heft.

Bei der Restaurierung eines Motorrades ist es unerlässlich, sich eine Reparaturanleitung und einen Ersatzteilkatalog anzuschaffen. Mit Hilfe des Kataloges und der darin gefundenen Bezeichnung lassen sich schadhafte oder verlorengegangene Schrauben ersetzen. Dieses ist besonders im Motorbereich sehr wichtig. Schrauben, die mit Hilfe eines Brenners, sogenanntes "Warmmachen",

gelöst wurden, muß man sowieso sofort wegwerfen. Durch das Erhitzen kommt es zu Gefügeveränderungen im Material, die die Festigkeit schwächen.

5. Festigkeitsklasse

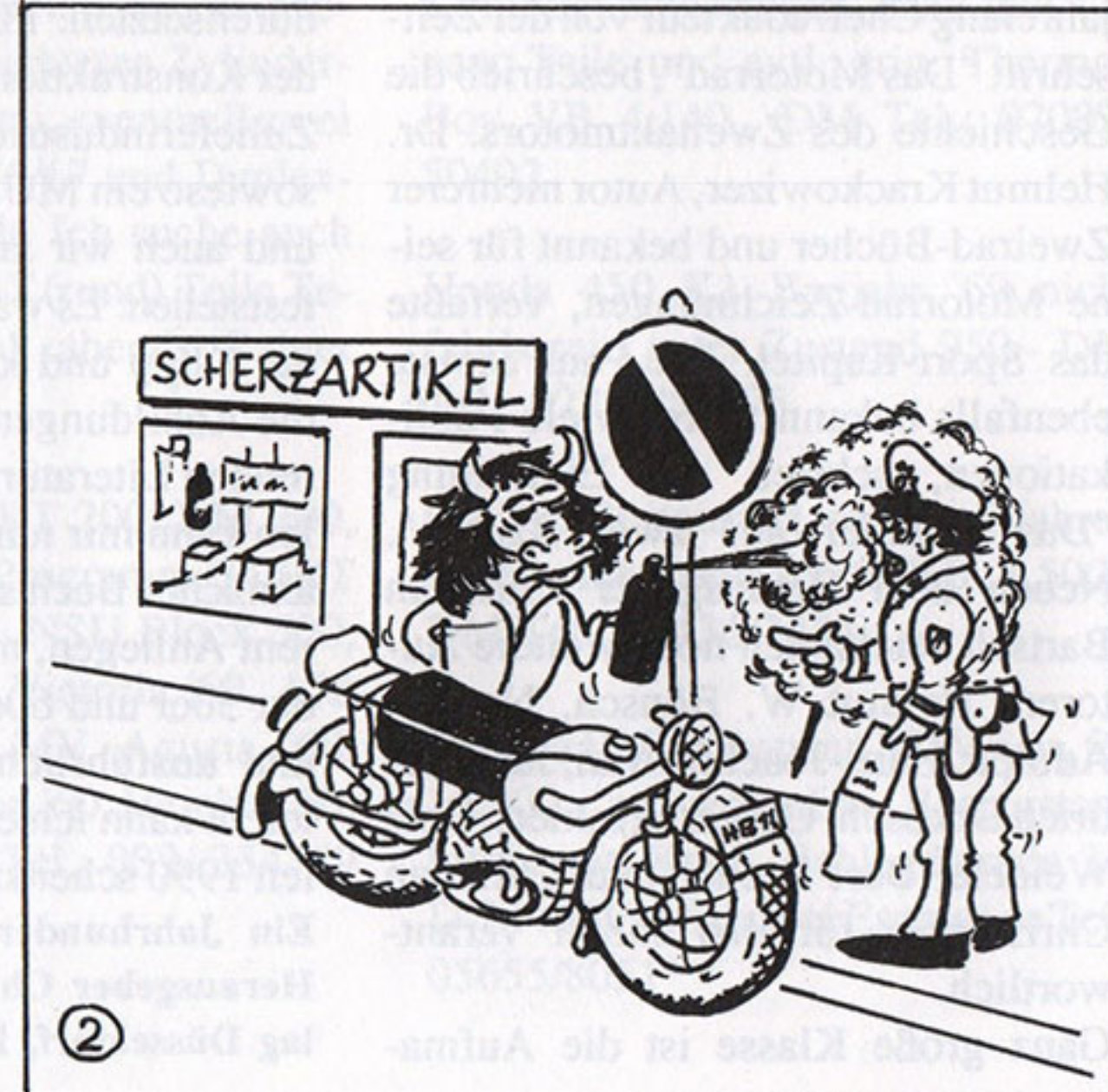
Im Motorradbau kamen fast nur Schrauben mit der Festigkeitsklasse 8.8 (oder höher) zur Anwendung. Die Bezeichnung im Ersatzteilkatalog erwähnt deshalb keine Festigkeitsklasse, es sei denn, daß die Schraube eine abweichende bzw. höhere Festigkeit besitzen muß. Die Festigkeitsklassen finden wir auf dem Schraubenkopf eingepreßt. Auf den Originalschrauben steht: 8G, 10K und 12K. Wer moderne Schrauben bei der Reparatur verwendet, darf entsprechend nur die Klassen 8.8, 10.9 und 12.9 einbauen.

Die erste Zahl gibt die "Zugfestigkeit (Sigma B)" an. Zum Beispiel hat die 8.8er Schraube (früher 8G) eine Zugfestigkeit von 80 kp/mm² (Kilopond pro Quadrat-Millimeter), entsprechend 800 N/mm² (Newton pro Quadrat-Millimeter). Das klingt jetzt komplizierter als es ist. Die Zugfestigkeit ist ein Vergleichswert von Werkstoffen. Ein Radiergummi hat eine geringe, Stahl hat eine hohe Zugfestigkeit. Unsere 8.8er Schraube mit einem Gewinde M 12 hat einen

Querschnitt von 74,3 mm². Diese Fläche mit der Zugfestigkeit multipliziert, ergibt den Wert von 5944 kp. Der Hersteller garantiert, daß diese Schraube erst abreißt, wenn Du dreißig Motorräder dranhängst. Die Praxis sieht natürlich anders aus, da erstens kein Konstrukteur an diese rechnerische Grenze herangeht (er rechnet "Sicherheit" hinein und tut so, als wenn sie nur ein viertel oder ein achtel der Kraft aushält) und zweitens, die Schraube ja nicht am Kernquerschnitt, sondern am Gewinde belastet wird.

Für die Restaurierung reicht die Feststellung: Schrauben die ersetzt werden müssen, sollten aus dem Ersatzteilkatalog (nicht nach dem alten Muster, denn das könnte schon vom Vorbesitzer falsch eingeschraubt sein!) herausgesucht und bei einem Normteilehändler (Branchenverzeichnis), Schraubenhandel oder in irgendeiner Werkstatt bestellt werden. Man kann Dich dabei nicht über-vorteilen, da auf jeder Schraube die Festigkeit steht und da die Maße (Gewindedurchmesser, Steigung, Länge) sofort mit einer Schieblehre überprüft werden können. Unsere Norm-tabelle tut ein Übriges, in Bezug auf den Kopf und die Höhe des Gewin-des.

Doch zurück zur zweiten Zahl unse-



Wußten Sie schon... Schrauben 1 x 1

rer 8.8er Beispielschraube. Die zweite "8", früher "G", gibt die Streckgrenze (wieder in Kilopond pro Quadrat-Millimeter bzw. in Newton/mm²) an. Die Streckgrenze (Sigma s) ist die ungefähre Grenze der elastischen Dehnung oder anders: "die äußerste unschädliche Spannung" und liegt logischerweise somit unter der angegebenen Zugfestigkeit.

Die korrekte Bezeichnung einer DIN-Schraube ergibt sich also aus den fünf angesprochenen Eigenschaften:

1. Name
2. Gewindebezeichnung (evtl. Angabe Feingewinde)
3. Länge
4. Norm
5. Festigkeitsklasse

Aufgrund des Gewindedurchmessers, der Gewindeart (Grob- oder Feingewinde) und der Festigkeitsklasse gibt es für jede Schraube ein bestimmtes Anzugsdrehmoment. Insbesondere bei Dichtflächen, z.B. am Zylinderkopf, sollte man auf das gleichmäßige Anziehen der Schrauben achten. Damit der Anzug gleich ist, muß man das Gewinde der gebrauchten Schraube mit einer Drahtbürste gesäubert werden. Das Gegen-gewinde reinigt man mit einem

"Sackloch-Gewinde-schneider". Diese Art der Schneider haben neben den Schneiden noch ein zusätzliches Wendel, ähnlich einem Bohrer, das den

Hazet-Gewindefeile



Dreck bzw. die Späne nach oben abführt. Im guten Werkzeughandel sind sie erhältlich.

Für die Reparatur des Gewindes gibt es sogenannte metrische "Gewindefeilen", die acht verschiedene Feil-

profile für Außengewinde aufweisen (M5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 27 mit den Steigungen 0,8; 1; 1,25; 1,5; 1,75; 2; 2,5 und 3 mm). Mit der linken und rechten Spitze lassen sich leicht vermurkste

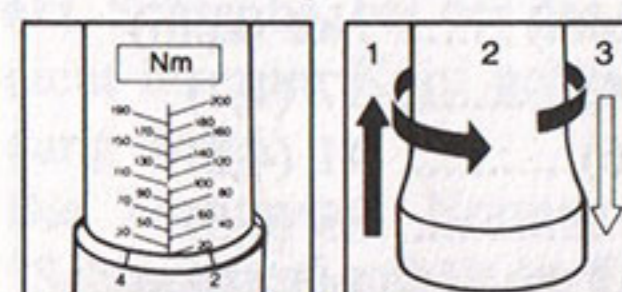
Anzugsdrehmomente für metrische Schrauben			
Festigkeitsklasse	8.8 (8G)	10.9 (10K)	12.9 (12K)
	Nm (kpm)	Nm (kpm)	Nm (kpm)
M 6	10 (1)	14 (1,4)	17 (1,7)
M 8	25 (2,5)	35 (3,6)	41 (4,2)
M 10	49 (5)	69 (7)	83 (8,5)
M 12	86 (8,8)	120 (12,2)	145 (14,8)
M 14	135 (13,8)	190 (19,4)	230 (23,4)
M 16	220 (22,4)	295 (30,1)	355 (36,2)
M 18	290 (29,6)	400 (40,8)	485 (49,4)
M 20	410 (41,8)	580 (59,1)	690 (70,3)
Feingewinde			
M 8 x 1	27 (2,8)	38 (3,9)	45 (4,6)
M 10 x 1	52 (5,3)	73 (7,4)	88 (9)
M 12 x 1,25	95 (9,7)	135 (13,8)	160 (16,3)
M 16 x 1,5	225 (22,9)	315 (32,1)	380 (38,7)



Wußten Sie schon... Schrauben 1 x 1



Bild: "Hazet"-Drehmomentschlüssel mit automatischer Kurzwegauslösung und Einstellung per Grifff Drehung



Zeichnung links: Skala des "Hazet" Drehmomentschlüssels

Hercules-Restaurierungsserie muß leider auf die Januar-Ausgabe verschoben werden.

Innengewinde reparieren. Kostenpunkt dieses Werkzeuges in Profi-Qualität ca. 50 DM.

Ist nun alles in Ordnung, zieht man die Schraube mit einem Drehmomentschlüssel an. In den Werkstattbüchern sind ab und zu die Werte angegeben, doch nicht immer. Dann richte Dich nach der Tabelle auf der vorherigen Seite.

Viele Schrauber tauschen die alten gegen neue Edelstahlschrauben aus. Ich meine, daß das nicht notwendig ist. Wer es doch machen möchte, beachte, daß nur Edelstahlschrauben mit der Kopfbezeichnung "80", entspricht einer Zugfestigkeit von 800 N/mm², oder höher verwendet werden dürfen. "V2A"-Schrauben mit den Zahlen "50" oder "70" haben nicht die notwendige Festigkeit.

Die Festigkeit der "normalen" Mutter (Sechskantmutter nach DIN 555) richtet sich nach der Mindestzugfestigkeit der Schraube, mit der die Mutter gepaart werden soll. Die Stufung der Festigkeitsklassen für Muttern entspricht der Stufung für Schrauben. Muttern höherer Festigkeitsklassen können auch für Schrauben niedrigerer Festigkeiten verwendet werden. Eine 8.8 Schraube darf also mit einer Mutter der Festigkeitsklasse 10 (1000 n/mm²) zusammen geschraubt werden. Auf den Muttern ist die Güteklasse nicht eingepreßt. Das stört bei der Restaurierung nicht weiter, da die Muttern wie die Schrauben durch die Bank weg die Klasse 8 haben. Höhere Festigkeiten bei Schrauben tauchen eigentlich nur am Motor auf; z. B. am Zylinderkopf. An dieser Stelle gibt es zwar Schrauben, aber keine Muttern mehr, da das Gewinde im Zylinder eingeschnitten ist. No problem! **Ende**

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".

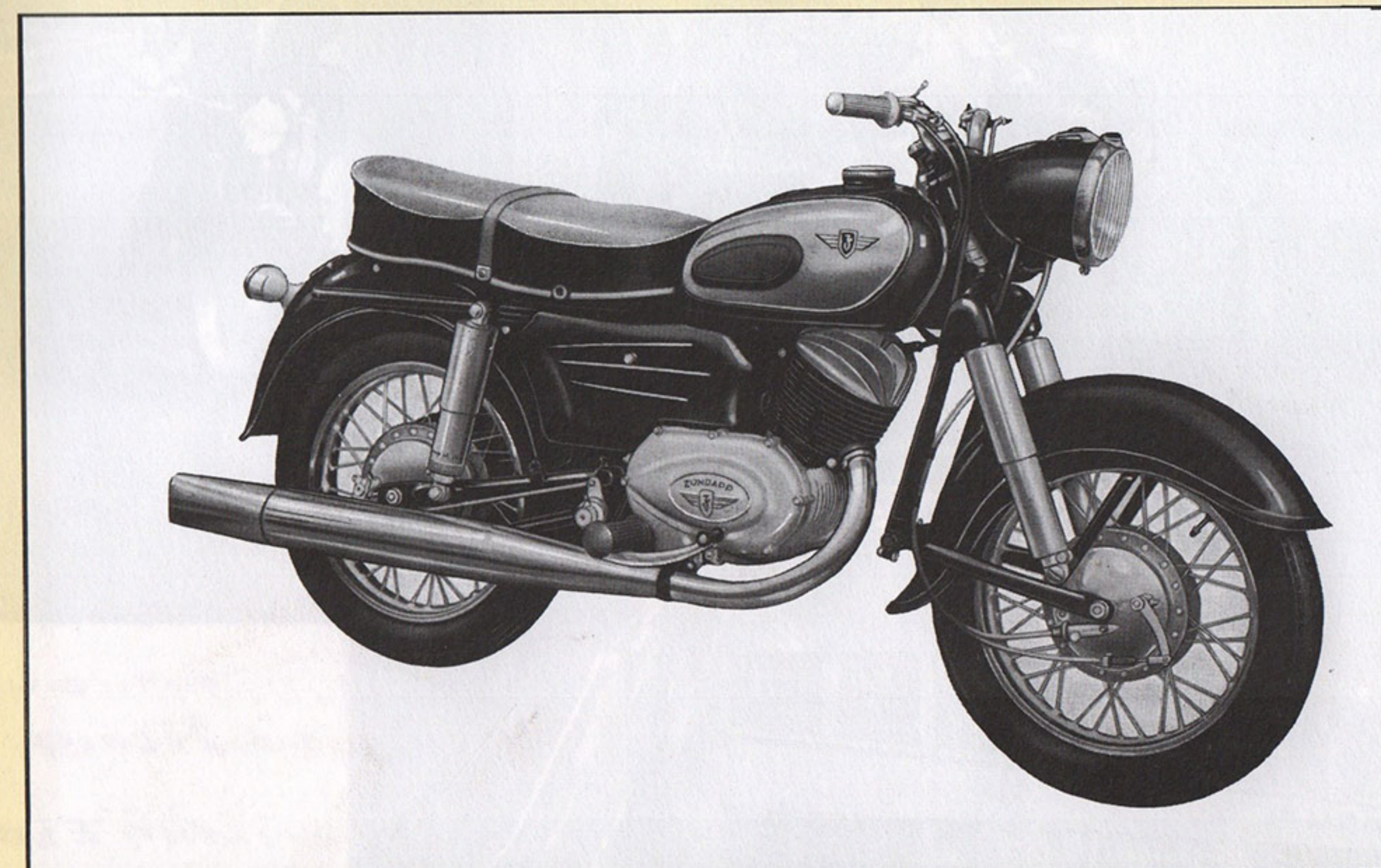
Including: DAS BESTE aus 14 Jahren STRESS PRESS

Herausgeber und Autor: Hans Hohmann.

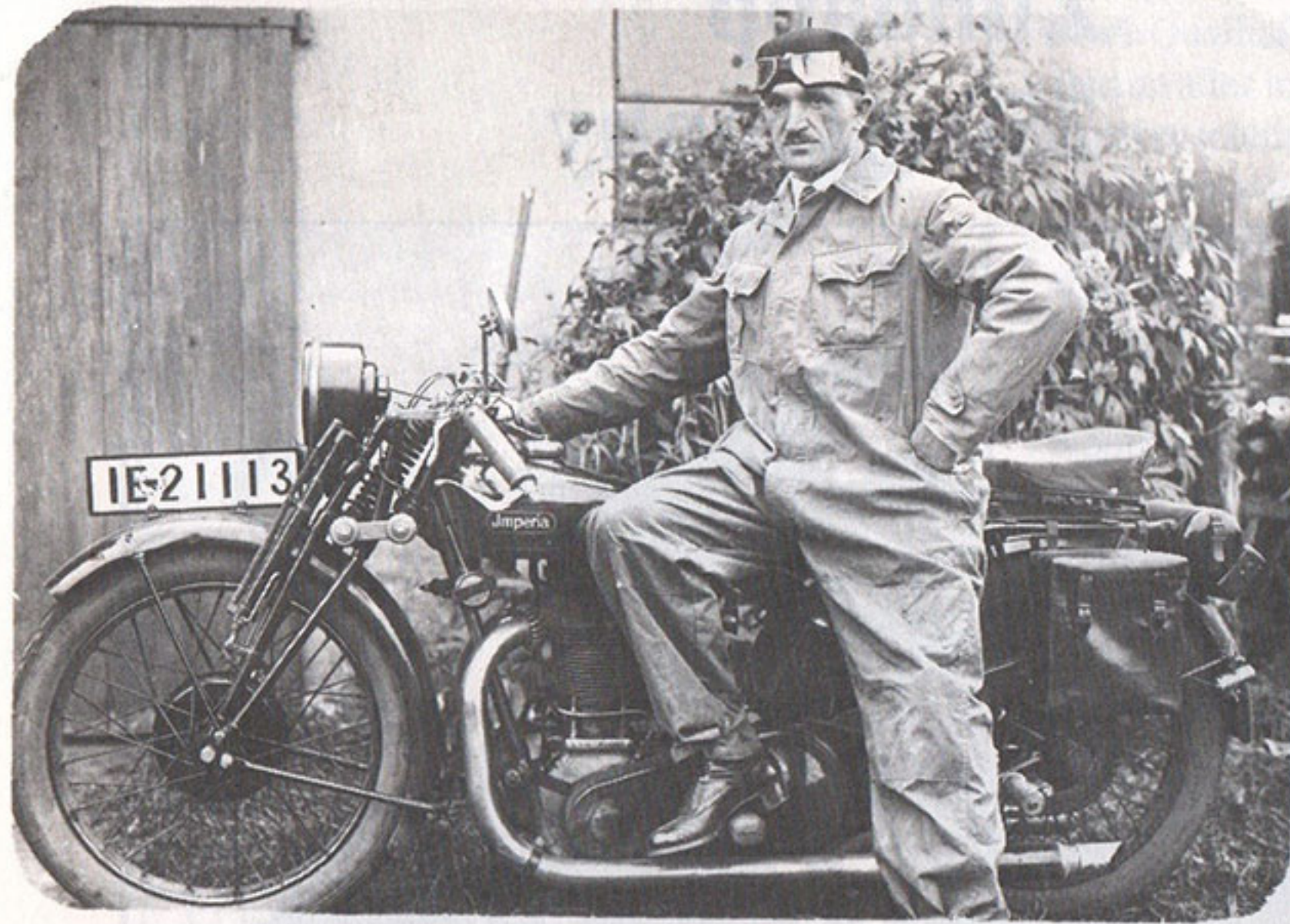
...auf Motorradtreffen, an Lagerfeuern oder bei Freunden in der Schrauberwerkstatt: Man sitzt zusammen, und da machen Geschichten die Runde. Geschichten von Motorrädern und ihren Fahrern, blauen Daumen und vermurksten Gewinden. Mensch, denkt man dann immer, das müßte man mal aufschreiben. Und irgendwann 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.



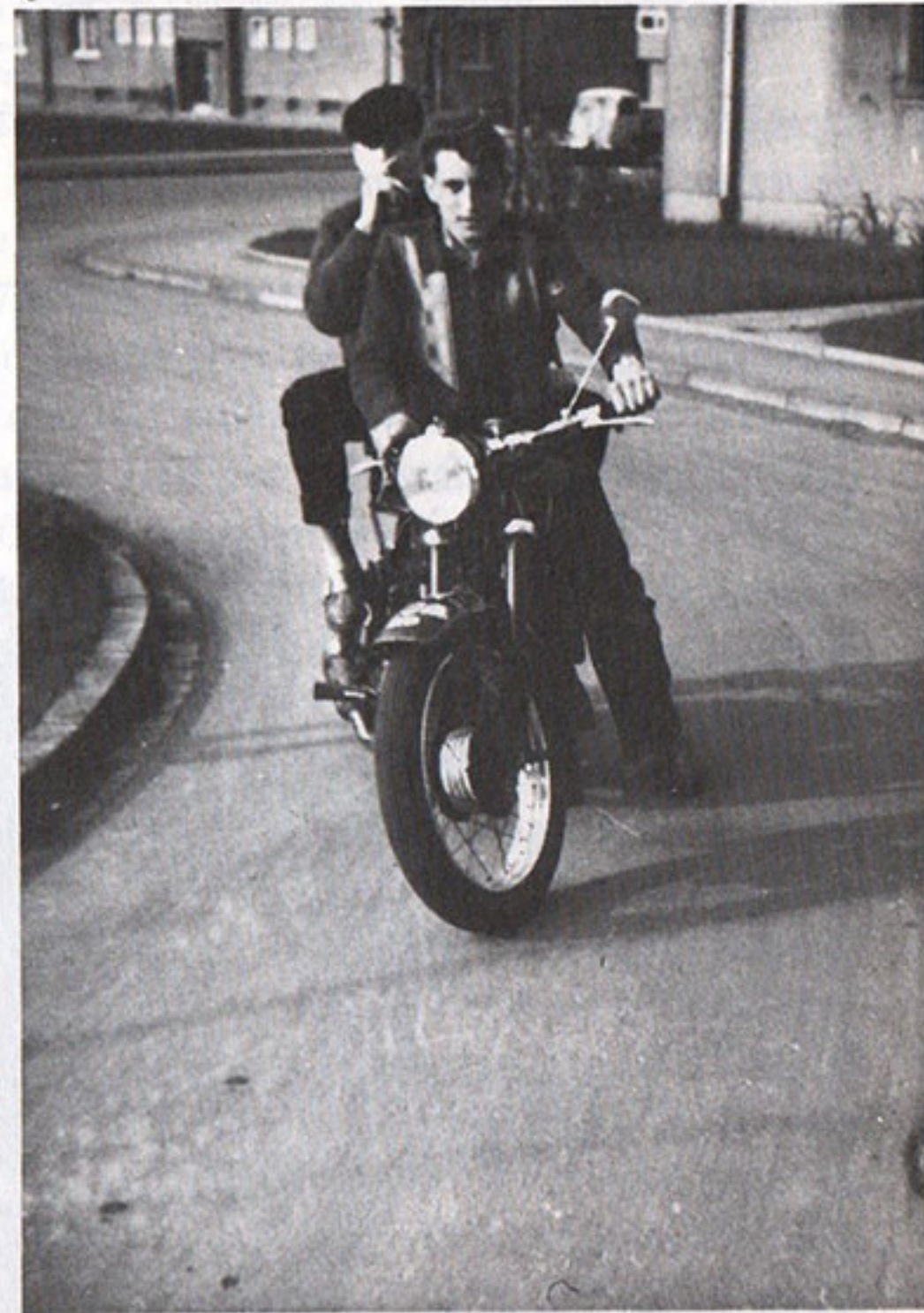
Zündapp 250 - Trophy



Motor	Zündapp	Hinterradfederung	Schwinge mit Federbeinen und Ölstoßdämpfern
Zylinderzahl	1 Zylinder Zweitakt	Bremse vorn	Nabe, Durchm. 160 mm
Bohrung x Hub	67 x 70 mm	Bremse hinten	Nabe, Durchm. 160 mm
Hubraum	247 ccm	Allgemeine Daten	
Leistung	14,5 PS bei 5500 U/min	Radstand	1260 mm
Drehmoment	2,2 mkg bei 3500 U/min	Gesamtlänge	1900 mm
Verdichtung	1 : 7	Gesamtbreite	620 mm
Vergaser	Bing 2/26/51	Felgen	1,85B x 16
Spülung	Umkehrspülung	Reifen vorn	3,25 - 16
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Reifen hinten	3,25 - 16
Schmierung	Mischung	Leergewicht	136 kg
Batterie	6 V/8 Ah	Gesamtgewicht	286 kg
Lichtmaschine	Bosch 60/90 W	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	110 km/h
Kraftübertragung	Kette/Kette	Verbrauch (Werksangabe)	3,8 l/100 km
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad	Kraftstofftankinhalt	13,5 l
Getriebe	4 Gang	Marktdaten	
Schaltung	Fußschaltung	Bauzeit	1956 bis 1963
Übersetzungen	3,14 - 1,964 - 1,405 - 1 : 1	Vormodell	Elastic 250
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen	Nachfolger	keinen
Vorderradgabel	Langarmschwinge mit Federbeinen und Ölstoßdämpfern	Hersteller	Zündapp-Werke GmbH-Nürnberg-München Werk Nürnberg



1910's Vater mit Motorrad



Mit Stubenrolle
Klaus 1.5. H. (Halle
Taste)
links: Kreidler, Express,
Vebba, Hoffmann- und
Progreß-vertretung
1910's Vater, H. B.



Foto von
Leser Michael
el Licht,
Wohnhaus:
Eine inte-
ressante Re-
gendaun-Kon-
struktion an
einer Vicky 2.

Liebe Leser!
Bitte sendet
uns mehr Fo-
tos für diese
Rubrik/Na-
me hinten drauf,
damit wir sie
zurück schicken
können! P



Foto von Leser
Norbert Bonn,
Berlin (im Vorder-
grund): Vespa-
roller, Lambretta,
Minicci und
Pella (v. n. l.)

Puch - Doppelkolbenmotor

