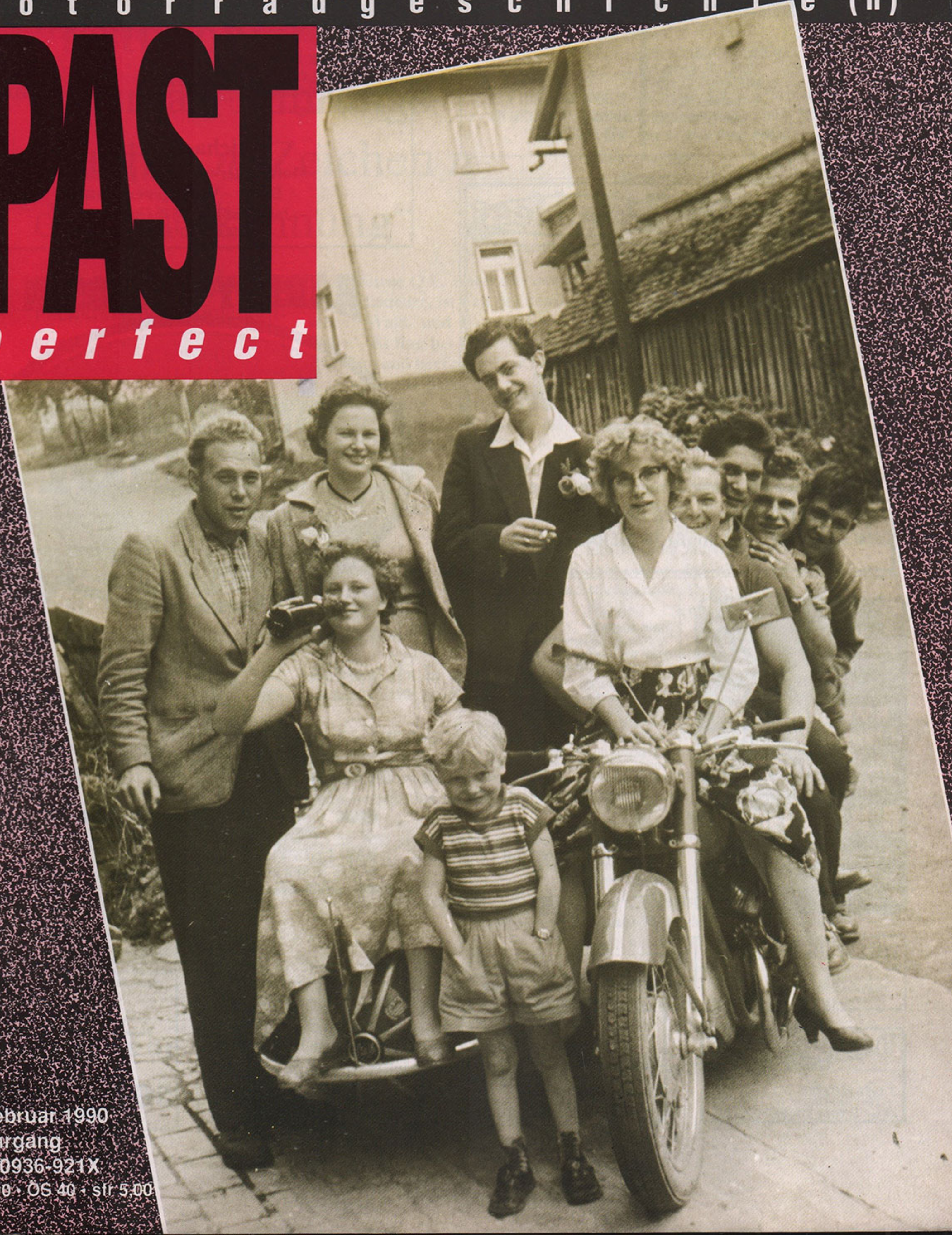


GUMMIKUH&

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

m o t o r r a d g e s c h i c h t e (n)

PAST
perfect



Nr. 9
15. Februar 1990
2. Jahrgang
ISSN 0936-921X
DM 4,90 • OS 40 • sfr 5,00

Norton

DEUTSCHLAND GMBH

IMPÖRT UND VERTRIEB
NORTON WANKEL
COMMANDO • DOMMI
Einzylinder-Modelle
Triumph-Ersatzteile
Norman Hyde-Programm

VOERN BARKHOLT 22
D-2000 HAMBURG 67
040 / 603 80 22

Oldie - Teile zu Superpreisen

Ochsenaugenblinker mit Prüfnummer	Stck.	29,00 DM
Bremsbelege Restbestände		
Yamaha (alte Modelle /runde Zange)	Satz	17,50 DM
Suzuki (alle GT)	Satz	17,50 DM
Honda (CB 250 bis 550 F 1)	Satz	17,50 DM
Kawasaki (Z 900)	Satz	19,00 DM

Kettenkits z.B.		
Honda CB 750 K 1 bis K 6, O-Ring		142,00 DM
Kawasaki Z 900, O-Ring,		189,00 DM
Yamaha XS 650, O-Ring		139,00 DM
auch Versand möglich		

Michael Dietze

Motorräder und gebr. Ersatzteile
Dnepr - Vertragswerkstatt
Jahnstraße 24, 5820 Gevelsberg
Telefon: 0 23 32 / 1 29 37

TRIUMPH Matchless

MATCHLESS - G 80 E / G 80 K
- SOS

TRIUMPH - Gebrauchtmotoren
- Großersatzteillager
- Neu- und Gebrauchtmotoren
- Chopperrahmen mit Girdergabel
- Sportzubehör
- Ersatzteilversand

Importeur für Deutschland und Österreich

Motorrad-Handelsgesellschaft Lohrig & Kölle m.b.H.
2808 Syke-Schnepker Straße 15-Tel.(04242) 2196/2199

HARLEY-DAVIDSON

... mehr als
10 Jahre Harley-Erfahrung

Norbert
Pfeiffer

Telefon 0 23 07 / 4 17 95
4708 Kamen-Heeren
Werwer Mark 123

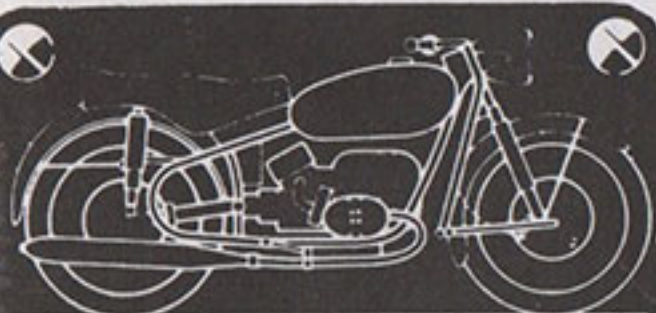


JAN
hat's
Katalog anfordern!

CHROME
SIS
ACCEL
ANDREWS

HARLEY-DAVIDSON
PARTS & SERVICE
Kein Harley-Davidson Vortragehändler

Sternbuschweg 26
4100 Duisburg 1
Telefon 02 03 / 37 45 46



**BMW-Motorräder
Ersatzteile Service**

Motorrad-Oldtimer
Restaurierung

H.-D. Petersmeier

Friedr.-Wilh.-Bleiche 8a
48 Bielefeld 14 (Brackw.)

Tel. 05 21 / 45 24 42

NEUE ADRESSE!

WK-Verlag, Lagesche Straße 105
4902 Bad Salzuffen 1 (Schotmar)
Tel. 0 52 22 / 2 20 48 auch abends!

Über 2000 versch. Titel technische Kfz-
Literatur für fast alle Pkw, Lkw, Motor-
räder, Mopeds, Roller, Seitenw.
Schlepper usw. ab 1902 bis heute als
Neuaufgabe lieferbar!

Antiquariat für Kfz-Zeitschriften, Pro-
spekte usw. Sonderliste gegen Rück-
porto anfordern! Auch Ankauf.

Alle aktuellen Kfz-Bücher und über 200
verschiedene Poster auf Lager!
Rabatte für Wiederverkäufer!

Kompl. Katalog erscheint im Herbst.
Teilen Sie uns Ihr Interessengebiet bzw.
„Marke“ mit, wir schicken sofort kos-
tenlose Vorab-Liste!

Hinweis für auswärtige Besucher:
Nur 6 km von BAB Hannover-Dortmund.
Abfahrt Bad Salzuffen Richtung Lage

EDELSTAHLSCHRAUBEN

A2 Mutttern und Zubehör nach DIN. A4
Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis
Uwe Gräber, Dipl.-Ing. Postfach 1647
2390 Flensburg. Telefon 0461 / 28480

TRIUMPH
MOTORRAD-ERSATZTEILE
AT MOTORE
MIT GARANTIE

j. Winkelmann
47404 HAMBURG
2740 BARCHEL - BREMERVORDE
04766-762

**KREIDLER • KTM • VESPA
• HERCULES •**

ZUBEHÖR-FAHRRÄDER-SERVICE
MOTORRAD-INSTANDSETZUNG:
BMW-HONDA-GILERA

ZWEIRAD REICH

MONT-CENIS-STR. 310
4690 HERNE 1
TEL.: 02323/61218

BRITISH BIKES WEIGELT
6000 FRANKFURT 50 • Nassauer Str. 14
BSA • NORTON • TRIUMPH

Twinteile-Expresversand
0 69 / 57 13 97 • auch in d. SCHWEIZ
Liste anfordern • Rückporto
Hyde • SRM • LUCAS • Carrillo
Service: Motoren, Magnete, Limas

DUCATI LAMPADE MOTO GIUZZI

Über 60 Polyesterenteile für italienische
Motorräder aus eigener Produktion

Katalog gegen DM 5,- Schutzgebühr
Münsterstraße 44-46 5100 Aachen
(02408) 28 48

POLYESTERTEILE
seby.poly



Moin...!

Past Perfect hat für 1990
einiges Neues zu bieten.
Zum Beispiel teilen wir uns
nun den Platz zwischen den
Umschlagseiten mit der
„Gummikuh“, wodurch wir
gemeinsam unseren Lesern
mehr bieten können. Übrigens
ab sofort wieder alle
vier Wochen. Die Zeitschrift
ist wesentlich umfangreicher
geworden, neu ist aber
vor allem der Name. Und
der Preis. Es hilft alles
nichts, es muß sein, und
Daumendrücken allein
reicht nun mal nicht.
Selbstverständlich sind auch
hier die Leser-Stories sehr
willkommen und das PP-
Treffen findet ebenfalls
weiterhin statt. Nüchtern
betrachtet, ist eigentlich
Alles beim Alten geblieben,
es ist nur mehr geworden.
So wünsche ich nun eine
unterhaltsame Lesezeit mit
der neuen Zeitung.
Ach ja, und allzeit einen
Tropfen Sprit im Tank.

Uli Böckmann

Hausmitteilung

Lieber Leser!

Viele Politiker basteln an der Einheit Deutschlands.
Wir basteln an der Einheit der PAST perfect und der
GUMMIKUH.
Die Past Perfect-Leute sind die Schreiberlinge, die uns
bisher gefehlt haben. Mehr Humor, lockerere Seitenge-
staltung, mehr Toleranz gegenüber fernöstlichen Mo-
torrädern und eine zusätzliche Verlagerung auf interes-
sante Maschinen der 70er Jahre ist der Zusatz, der sich
auch im Umfang ausdrückt, für unsere Seite.
Die PAST perfect-Leute gewinnen weniger Humor,
mehr Technik, normdeutsche Seitengestaltung, weniger
Toleranz gegenüber fernöstlichen Motorrädern und
eine zusätzliche Verlagerung auf die 50er Jahre.
Gemeinsam hoffen wir, daß Euch die dickere Zeit-
schrift gefällt.
Wenn die Artikel und das Layout noch etwas handge-
macht wirken, so liegt das daran, daß wir noch immer
keine „Vier-Farb-Profis“ sind und uns einfach einigten:
„Die PAST perfect-Leute machen 26 Seiten und die
GUMMIKUH-Macher produzieren die andere Hälfte!“
Ich hoffe, daß Euch diese Mischung gefällt. Wenn Ihr
Lust habt, schreibt doch mal Eure Meinung.

P.S.: Unser Logo ist vollendet: GUMMINE und der
CHEF düsen zukünftig gemeinsam durch die Gegend

I N H A L T

Moin/Hausmitteilung _____ 3

Inhalt _____ 4

Leserbriefe _____ 6

BSA Twins: _____ 8
Blitze, Raketen und Hitzköpfe

Historischer Test:
NSU Superfox _____ 10

Typenkunde:
Triumph BDG 250 H _____ 12

Restaurierungsreihe:
Hercules 317 _____ Seite 14

Wußten Sie schon:
Ersatzteil- und Reparaturtips
_____ Seite 16

Aus dem Fotoalbum... _____ 18

Was das Herz begehrt:
Moto Guzzi 650 TS und ihre Entstehungsgeschichte _____ 20

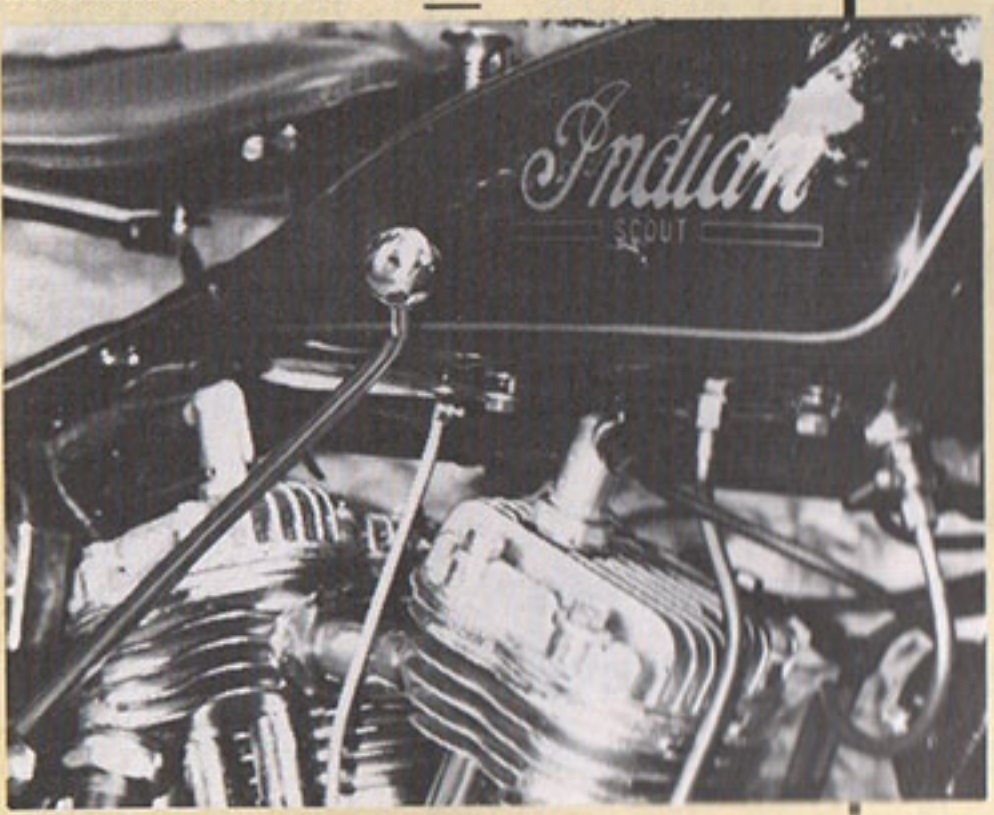


Dr. Nippel erklärt's genau:
Simmerringe ® Teil II
Seite 25

Miniposter
Seite 26

Kleinanzeigen
_____ Seite 28

Zahlenspiele
Kosten einer Restaurierung:
Indian Scout 750 _____ Seite 34



Öl _____ Seite 36

Buchbesprechungen _____ 38

Spaß-Macher:
Die Dnepr MT 16 TWD _____ Seite 40

Wattn Datt Spezial: Knifflige Fragen für rätselfreudige Leser
_____ Seite 46

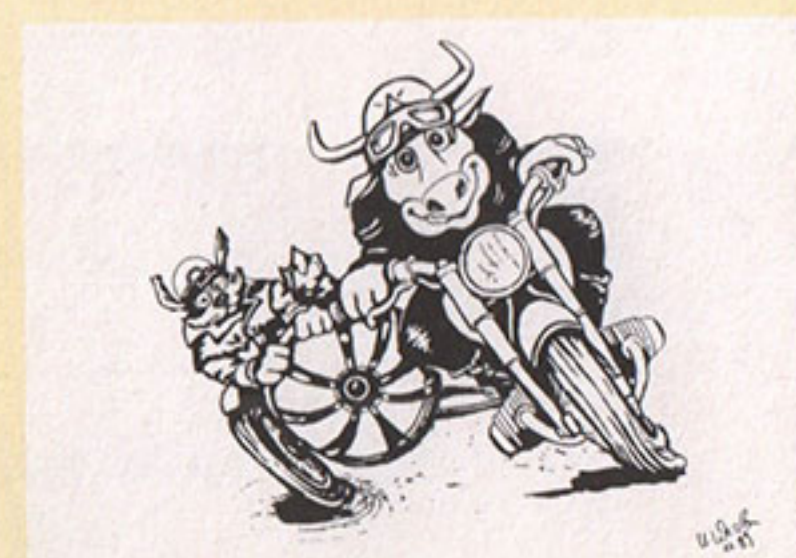
Horsti in der Grube:
Beiwagen-Horst auf schlüpfrigen Abwegen _____ Seite 47

Termine & Treffen Seite 48

Der Flug des Falken:
Falcone-Treffen in Schotten _____ Seite 49



Impressum
Seite 50



Nur lesen, wenn Du noch kein Abonnent bist!

„testimonial (testimonjäl) Führungszeugnis n; Zeichen n der Anerkennung“

steht im Wörterbuch. In Fachkreisen sind anerken- nende*) und nachprüf- bare Kundenzuschriften gemeint, die zur Neukunden- gewinnung abgedruckt werden.

Von diesen Briefen unserer Leser haben wir einige im Ordner "SUPERPOST". Wir verzichten heute drauf, sie wiederzugeben. Nicht, weil sie uns nicht gefallen (wir brauchen sie sogar als Bestätigung un- serer Arbeit), sondern weil wir, statt einer bunten Re- klameseite, die Mitarbeiter der GUMMIKUH-PAST perfect zu Worte kommen lassen wollen.

Peter Kurze (34), einer der zwei Chefredakteure, ist Fan der deut- schen "Wald- und Wiesenmotor- räder". Es fing bei ihm mit einer BMW an und hört mit seiner Her- cules nicht auf. Sein Brot verdient er mit seinem kleinen Verlag (Technikbücher) und durch die Artikel in der GUMMIKUH. Ne- benbei arbeitet er als Trainer für das Kfz.-Sicherheitstraining beim ADAC. Er sagt Dir mal seine Meinung:

"Ich möchte jetzt Dich, den Motor- radfahrer, den Schrauber, den Sammler und Individualisten über- zeugen, unser Blatt zu abonnieren.

Einerseits gibt es die allgemeinen Gründe, die für das Abo sprechen:

1.) Die GUMMIKUH-PAST perfect landet monatlich und pünkt- lich bei Dir zu Hause. Du brauchst nicht jedesmal los, sie Dir zu kaufen.

2.) Im Abo gibt es einen Sonderrab- batt. Für das Einzelheft löhnst Du 4,90 DM. Im Abo zahlst Du nur 4,16 DM. Also eine Ersparnis von über 15 %.

Andererseits gibt es spezielle Grün- de:

1.) Die GUMMIKUH-PAST perfect beschäftigt sich nur mit Motorrä- dern. Ich garantiere Dir, daß unter meiner Mitwirkung die Zeitschrift autofrei ist und bleibt!

2.) Wir beschäftigen uns aus Spaß an der Sache mit den Motorrädern der 50er und 60er Jahre. Durch den Zu- sammenschluß mit der PAST perfect kommen die interessanten Motorrä- der der 70er Jahre dazu.

3.) Soviel Spaß, wie uns diese Zeit- schrift bringt, hindert keinen Mitar- beiter daran, sich ernsthaft mit den Restaurierungsschwierigkeiten und der Materie zu beschäftigen. Wir sind ja dazu auch gezwungen, weil wir selbst schrauben und fahren.

4.) Diese Zeitschrift gibt Dir echte Hilfe bei Ersatzteilproblemen durch die Rubrik: "Wußten Sie schon...", "Ames spricht (Vergaser, Öl...)", "Dr. Nippel erklärt's genau" etc.

5.) Wir sind die einzige größere Motorrad-Oldie-Zeitung auf dem deutschsprachigen Markt, die Kleinanzeigen ihrer Abonnenten kostenlos veröffentlicht. Monat für Monat; steht's aktuell.

6.) Bei der Fotoauswahl bin ich sehr genau und verfare nach dem Motto: Je historischer, desto besser. Damit nehme ich häufig unscharfe Fotos aus den 50er Jahren in Kauf, bin so aber sicher, daß alles original ist. Nachgestellte Fotografien und ober- flächige "Schönfärberei-Berichte" lehne ich ab.

7.) Ein Kritikpunkt ist unser Preis. Die GUMMIKUH-PAST perfect im Preis-/Leistungsverhältnis mit ande- ren Oldie-Schriften zu vergleichen, ist mir aus rechtlichen Gründen nicht gestattet. Vergleiche Du uns doch, da Du nicht voreingenommen bist. Für mich ist die GUMMIKUH-PAST perfect eine der allerbesten Motorrad- Zeitungen (Ich würde sonst nicht mitmachen).

Und wenn Du mit deutschen, engli- schen, italienischen und österrei- chischen Motorrädern der Baujahre 1948 bis ca. 1975 etwas zu tun hast, dann abonniere sie.

Ein Anruf (04 21/50 16 17) oder eine Postkarte reicht (Inhalt: Abo ab so- fort, alle Hefte zusätzlich etc.)

[Handwritten signature]



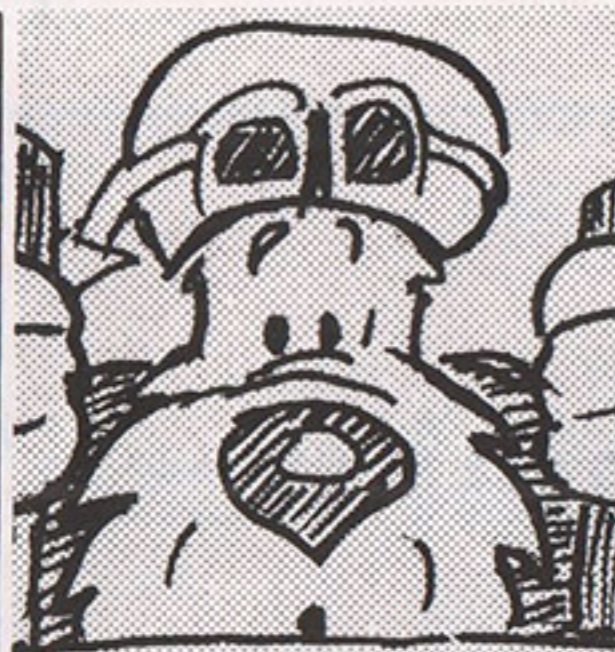
Deutsch-deutsche Begegnung 1990 auch im Motorradssport

Ausgerechnet auf Motorrädern aus DDR-Produktion wird im nächsten Jahr die erste deutsch-deutsche Rennserie ausgetragen: Der MZ-Pokal, der 1989 bereits in sechs Läufen innerhalb der MOTO aktiv-Serienmaschinentrophy ausgetragen wurde, steht 1990 Bürgern aus beiden deutschen Staaten offen. Genannt werden darf sowohl in Mark (West) als auch in Mark (Ost), und zwar im Verhältnis 1:1. Letzteres gilt allerdings nur für DDR-Bürger und bis zum Festlegen einer offiziellen Tauschquote - mindestens aber für 1990. Ausgetragen wird der MZ-Cup, bei dem es als Hauptpreis ein nagelneues Exemplar des DDR-Zweitakters gibt, in sechs Läufen auf den Rennstrecken Zandvoort (NL), Zolder (B), Zeltweg (A) und dem Nürburgring. Drei davon finden in der Tradition klassischer Rundstreckenrennen statt,

drei als Langstreckenrennen über vier Stunden mit zwei Fahrern. Jede Art von Tuning ist erlaubt, solange Motor und Fahrwerk im Prinzip erhalten bleiben, Rennreifen und Drehschieber sind nicht zugelassen. Informationen für Ossies und Wessies gibt's bei MOTO aktiv, **Barfußertor 26, 3550 Marburg, Tel. 06421/23636.**

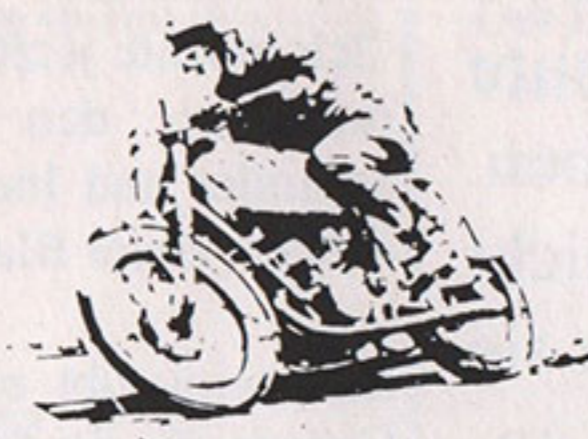
Natur stärker als Technik

Mit unseren Gespannen (Guzzi und BMW) fuhren wir im August in Urlaub. In herrlichster Urlaubsstimmung kamen wir in unserem Quartier (Nähe Bodensee) an. Am nächsten Morgen fuhr ich zum Brötchenholen ca. 2 Kilometer ins Dorf. Als ich alles Nötige für ein gutes Frühstück beisammen hatte, wollte ich meine Guzzi starten, leider ohne Erfolg. Es half nichts, sie sprang nicht an. Mit Hilfe des BMW-Gespannes, welches mich anzog, kam ich ganz schön sauer in unser Quartier. Das Früh-



stück hatten wir vergessen und die Sucherei begann. Zunächst wurden Tank und Sitzbank abgebaut, alle Kabel-Zuleitungen überprüft, ohne Erfolg. Zum Schluß haben wir den Anlasserknopf am Lenker demonstrieren und haben nicht schlecht gestaunt. Denn siehe, zwischen den Kontakten des Anlasserknopfes hatte sich ein Ohrkneifer niedergelassen. Dieser kleine Kerl hatte alles lahm gelegt. Wir haben erst einmal herzhaft gelacht und danach ausgiebig gefrühstückt. Man kann nur sagen: Die Natur ist stärker als die Technik!

Walter Rachuj, Dortmund



Hallo AWO-Fans!

Gruß an PP. Euer Heft wird hier mit viel Interesse gelesen und jeder ist begeistert. Eigentlich müßten wir uns entschuldigen, daß wir nicht gleich geschrieben haben, aber unser Hobby läßt einem nur wenig Zeit. Nun möchten wir Euch über unseren Viertakt-Club "Dorneburg" berichten. Vor zwei Jahren haben sich 25 Mann mit AWO's, EMW's und NSU zusammengeschlossen. Vorher waren sie alle "Einzelkämpfer". Durch AWO-Treffen und dumme Zufälle lernten wir uns kennen, das gemeinsame Interesse ließ Freundschaften entstehen. Jeden Monat treffen wir uns einmal in unserer Stammkneipe und sprechen über anliegende Treffen und Ersatzteilbeschaffung. Ein besonderer Höhepunkt dieses Jahres war eine AWO-Hochzeit in Jena. 18 Motorräder begleiteten das Hochzeitspaar als Eskorte. Viele Schaulustige fanden sich ein und wie immer gab es verschiedene Ansichten, denn die Hochzeitsgesellschaft war völlig in Leder gekleidet, und wann gibt's das schon mal...

AWO-Club "Dorneburg", DDR



Peterchens Leserbrief-Seite

Vielen Dank für Euer Probeheft. Es hat mir sehr gefallen, da ich ein alter oder auch junger Moped-Fan (24 Jahre) bin. Könntet ihr vielleicht etwas über Zündapp KS 75 - 175 bringen? Oder hattet ihr das schon?

Also, da ich wieder eine Zündapp fahre (ich hatte vor ca. 10 Jahren, da war ich 14, acht Zündapps: Combinette Bj. 54, C 50 Bj. 64, KS 50 SS Bj. 67, 68 und 70, C 50 Bj. 74 und 75, C 50 Super Sport LTD (Mokick/ca. 15 PS eingehaucht). Letzteres fuhr ich 5 Jahre ohne große Defekte, obwohl der Motor Bj. 64 war), es ist eine KS 100 Bj. 70 mit TÜV und eine KS 100 Bj. 69 ohne TÜV, da mir noch ein paar Teile fehlen, und ich suche schon länger eine GS 125 Six Days. Deshalb wollte ich noch fragen, seit wann es eure "Gummikuh" gibt und ob ihr schon mal was von Zündapp, speziell KS 75, 100 und 125 der 60er Jahre, berichtet habt, da mir hierzu jegliche Unterlagen fehlen (ich meine keinen "Kfz-Brief").

Nebenbei habe ich noch eine hübsche DKW RT 125 W Bj. 51 aus 2. Hand (ich bin die 2. Hand). Sie ist technisch ok, hat ca. 86.000 km ohne Schaden gelaufen und brummt wie am ersten Tag. Ich muß sie nur mal neu lackieren. Mit ihren wilden 4,75 PS läuft sie sehr gut und findet mehr Beachtung in der Stadt als japanische Zwiebacksägen, wie man so schön sagt.

Nun zum anderen; ich finde eure Zeitung sehr gut, da man aus ihr noch ein paar Sachen lernen kann und weil nicht so viel (außer Anzeigen "zu verkaufen") drin steht, denn ich hasse es, wenn man eine Zeitung durchblättert (Mopedzeitung) und liest dann auf jeder 3. Seite "Hier unser ach so hypergalktischer-ultra-neuer Plastikschrött - Made by Hokayazuki", den es technisch schon vor 50 Jahren, nur besser und nicht aus Plastik, sondern aus liebevoll geformten Eisen, gab. Deshalb abonniere ich auch eure Zeitung, damit ich meinen Kindern (später) mal zeigen kann, was es damals schönes gab.

Ich wünsche Euch noch viele Anhänger und treue Leser und noch viel Gedankenvielfalt über die "Mopeds" der 50er und 60er, wie z. B. Express, Dürkopp, Rabeneick usw. usf.

Jürgen Schulze, Frankenberg

Lieber Jürgen!
Die GUMMIKUH gibt es seit Juni 1989. Der Schwerpunkt über "Zündapp in den

50er Jahren" war im ersten Heft, die 60er Jahre folgen.

Peter

Hallo, Ihr Gummikuh-Fabrikanten!

Dies ist eine Gelegenheit, Euch zu sagen, daß eure Zeitschrift genau richtig ist! In jedem Heft war bis jetzt etwas, was ich sofort bei meinen Restaurierungen brauchen konnte. Bitte bleibt bei Praxisnähe; den anderen Zeitschriften fehlt das. Auch finde ich das "Du" in den Artikeln richtig. Ich glaube, Ihr seid auf dem richtigen Dampfer, wenn Ihr nicht "professionell" werdet. Das sind wir nämlich auch nicht. Alles Gute!

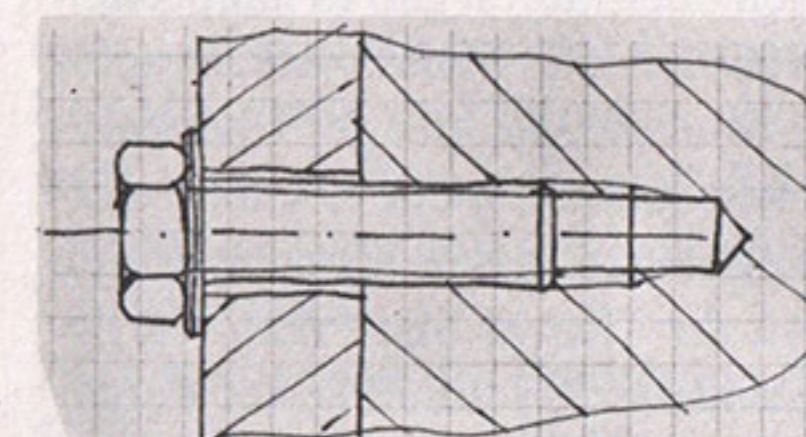
Euer Harald

PS: Ein Aufkleber von Gummikuh mit Kuh wär Klasse! Bleibt reiskocherfrei!

Ich will eine Gehaltserhöhung! Peter

PS: Was soll das auf S. 127 (Ausgabe Nr. 5) rechts, fast unten, eigentlich für eine Schraube sein???

Eine Schraube nach DIN 931 sieht ca. so aus:



Kein Maßstab

(Das in Eurer Zeichnung wäre im Maßstab 1 : 1 eine M5-Schraube: Gewindelänge b = 16 mm für l <= 125 mm)

Ein solcher Bolzen wäre hier weiter als sein Gewinde eingeschraubt und festgeklebt worden, damit auf der anderen Seite eine Mutter mit der Hälfte ihrer Gewindgänge aufgeschraubt werden kann ?????

Aber macht Euch nicht's draus, hat sonst bestimmt keiner gemerkt und sonst finde ich den/solche Artikel gut! Gruß an alle! Susanne Hofmann, Darmstadt

Ich nehme den Wunsch nach Gehaltserhöhung zurück! Peter

Auf dem XX. Wintertreffen für Motorradfahrer am vergangenen Wochenende auf Schloß Augustusburg / Sachsen erhielt ich durch einen Sportfreund aus der Bundesrepublik Kenntnis von der Existenz Ihrer in Veteranenkreisen beliebten Fachzeitschrift.

Auch auf unserer gestrigen Clubversammlung des ADVM der DDR (Kfz-Veteranenclub Schlunzig) fiel in der Diskussionsrunde ebenfalls der Begriff "Gummikuh" (wie kommt man auf so einen ausgefallenen Namen für eine ernsthafte Fachzeitschrift?).

Da keiner unserer Sportfreunde bisher jemals einen Einblick in Ihre Zeitschrift nehmen konnte, wurde ich beauftragt, mich an Sie mit der Bitte zu wenden, uns eine Probesendung zu schicken.

Vielleicht ergeben sich daraus, nach hoffentlich baldiger Klärung der Finanz- und Zahlungsmodalitäten zwischen unseren beiden deutschen Staaten, feste Bestellungen Ihrer Zeitschrift.

Dipl.-Ing. F. Freitag, Zwickau

Lieber Herr Freitag!

Ich hoffe, daß zwischenzeitlich einige "Gummikühe" bei Ihnen angekommen sind.

Zum Namen GUMMIKUH kam es nach endlosen Diskussionen über den Titel dieser Zeitschrift. Redaktionspläne, Terminpläne, Inhalt, usw. waren fertig. Es fehlte die zündende Idee für einen, im wahrsten Sinne des Wortes, merkwürdigen (also: würdig gemerkt zu werden) Magazin-Namen. Als "Gummikühe" gingen die BMW-Motorräder der 50er Jahre in die Annalen ein, da sie bei Bremsungen dem Fahrer das Gefühl gaben, er wäre der Reiter einer zum Angriff blasenden Rodeo-Kuh. Bei dem Vorschlag, er stammte übrigens von unserem Schreibling Ames II, der großes Gelächter bei der Taufe auslöste, ist es geblieben.

Wenn ich bei irgendwelchen Firmen anrufe, und sage "Guten Tag, hier ist Peter Kurze vom GUMMIKUH-Verlag" so lachen sich einige Telefonisten schief, andere fühlen sich auf den Arm genommen, doch das Ergebnis ist immer das Gleiche: Sie vergessen diesen Namen nicht mehr und können sich bei zweiten, dritten und weiteren Gesprächen immer an uns erinnern (und nehmen mich gewaltig auf die Hörner. Sie verballhornen uns zum "Gummiboot- oder Plastik-Kalb-Verlag").

Mein Vorschlag: Bevor sich die Staatenlenker unserer Heimaten über die Währungen etc. einigen, lassen Sie uns doch im kleinen gemeinsam beginnen. Ich denke hier an das Ziel, zweirädrige "Industriedenkmal" und die Freude am Fahren zu erhalten.

Peter Kurze

Blitze, Raketen und Hitzköpfe

Im Jahre 1962 wurden die BSA - Twin Motorräder völlig umkonstruiert. Am auffälligsten waren sicherlich die neuen Block-Motoren. Sowohl die 500er (A 50) als auch die 650er (A 65) hatten nun den gleichen Hub von 74 mm. Die Bohrung für die A 50 war 2 x 65,5 mm bzw. 2 x 75 mm für die A 65, was 499 ccm und 654 ccm Hubraum ergab. Zugleich führten die Briten weitere wichtigere Neuerungen ein:

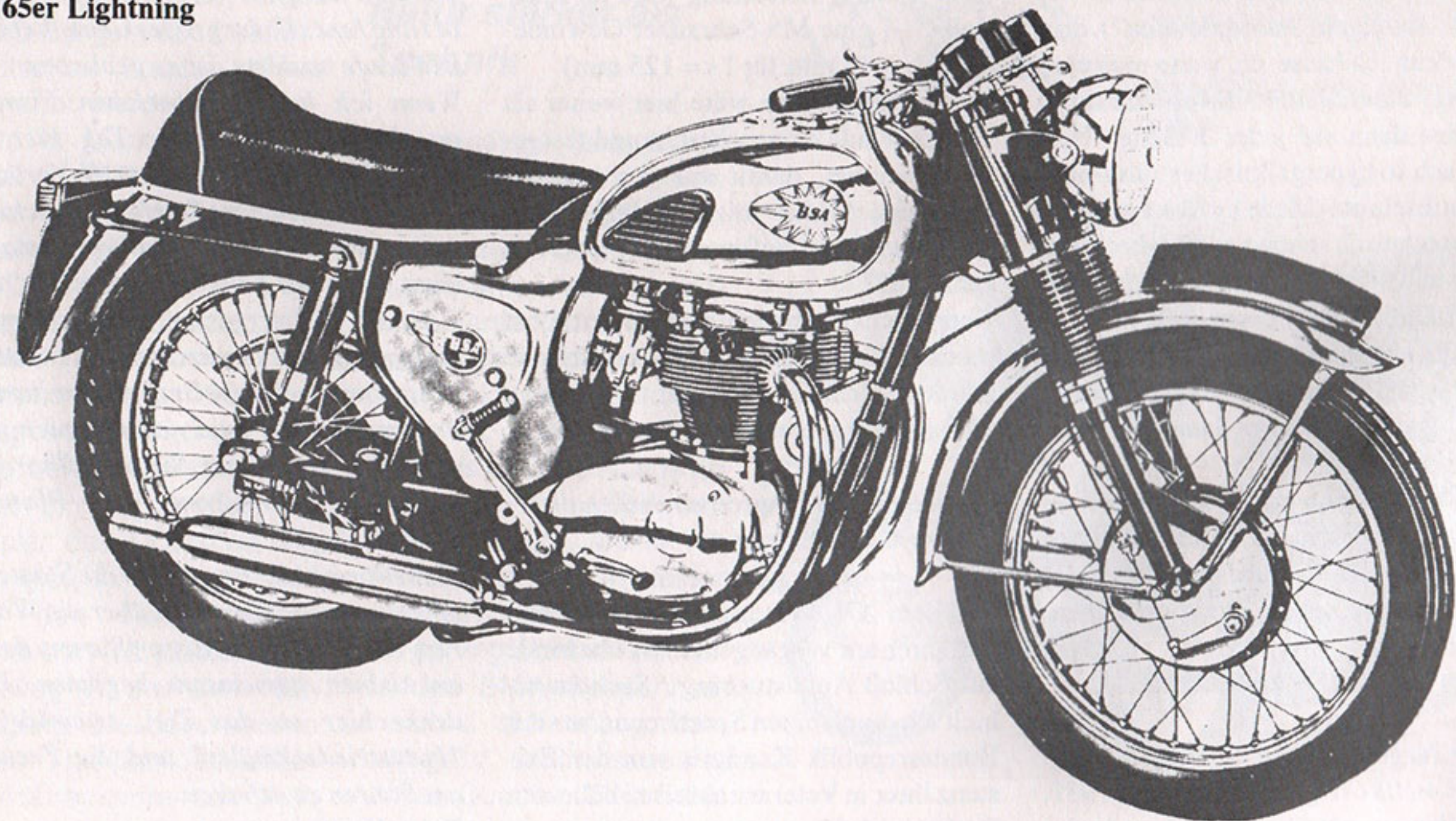
- statt der Magnet- gab es eine Unterbrecherzündung.
- der Primärtrieb erfolgte über eine Triplex-Kette
- am linken Kurbelwellenstumpf saß ein Wechselstromgenerator (später führte man 12 Volt-Anlagen ein)

Der grundsätzliche Aufbau des Motors blieb jedoch gleich. Es gab immer noch die 360° Kurbelwelle, die rechts in einem vergrößerten Gleitlager lief und links mittels eines Kugellagers gelagert war. Ebenfalls gleich blieb die Anordnung der Nockenwelle hinter dem Zylinder. Die Alu-Zylinderköpfe waren neu kon-

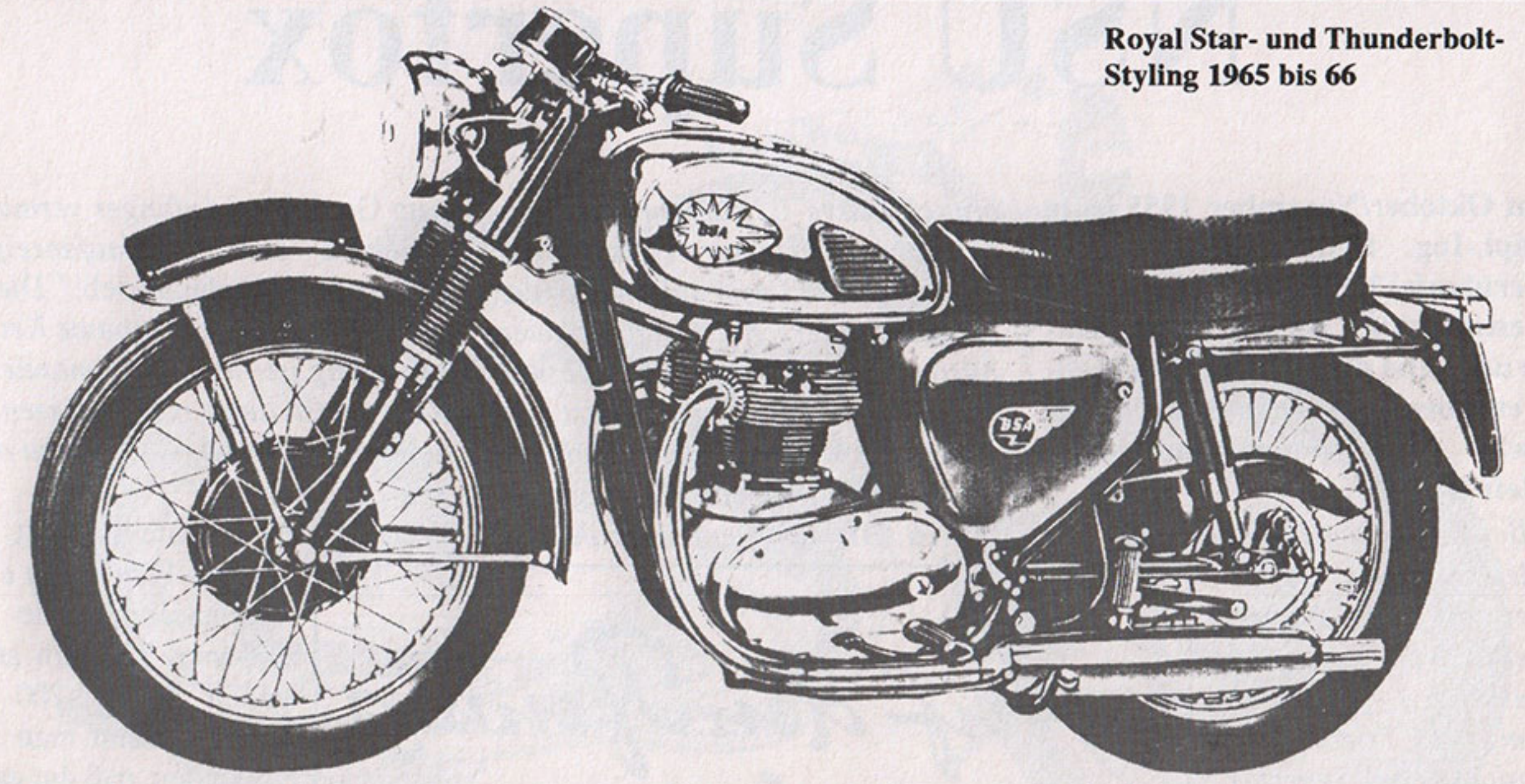
struiert. Die Kipphebellagerung integrierte man in die Köpfe. Es blieb jedoch bei der Ölversorgung der Kipphebellager durch eine eigene Leitung, die jetzt aber hinten am Zylinderkopf angeflanscht war. Da BSA die Einlaßkanäle getrennt hatte, konnten sowohl ein Vergaser als auch zwei verwendet werden. Die Leistung blieb anfangs noch im Bereich der alten A 7 / A 10 Baureihe (A 50: 28,5 PS bei 6000 1/min und 38 PS für die A 65), stieg aber ständig an und erreichte als Maximum 56,5 PS bei 7200 1/min bei der A 65 Spitfire Mk III (ab Mitte 1967). Die Rahmen ähnelten den alten A 7 / A 10 Rahmen, der Radstand wurde aber um 50 mm gekürzt. Dafür saß man einige Zentimeter höher. In den 60er Jahren gab es hauptsächlich für den US - Markt viele Scrambler - Modelle, die hier der Übersichtlichkeit halber nicht erwähnt werden. Die häufigsten Modelle waren somit die "Royal Star" (Ein-Vergaser) und die "Cyclone" (zwei Vergaser) bei den 500er, das Ein-Vergaser-

Modell "Thunderbolt" bzw. die Zwei-Vergasermaschinen "Lightning" und "Spitfire" in der 650er Klasse. Die "Spitfire" hatte immer einige PS mehr als die "Lightning" und galt als Super-Sport-Modell. Die frühen Modelle ab 1962 waren noch etwas hausbacken. Über die Zwischenstufe einer Sport 650er mit zwei in eins Auspuffanlage (=Roket) erschien dann 1965 die "Lightning" mit zwei Vergasern. Langsam gewannen die Motorräder wieder ein besseres Styling. Das Modell "Spitfire Mk II" kam 1966 als rassiges Sportmotorrad auf den Markt. Zwei Amal GP - Vergaser, scharfe Nocken und ein geringes Gewicht ermöglichten 120 Meilen in der Stunde (= 196 km/h). Trotzdem dürfte dieser theoretische Wert kaum jemals erreicht worden sein. Bei einem Test der "Lightning" stellte man fest, daß sich das Motorrad bei 5500 Touren (ca. 120 km/h) angenehm bewegen ließ. Jedes höherdrehen auf 6200 Touren kostet eine Scheinwerferlampe. Trotz guten Willens wurde der Wert

65er Lightning



Royal Star- und Thunderbolt-Styling 1965 bis 66

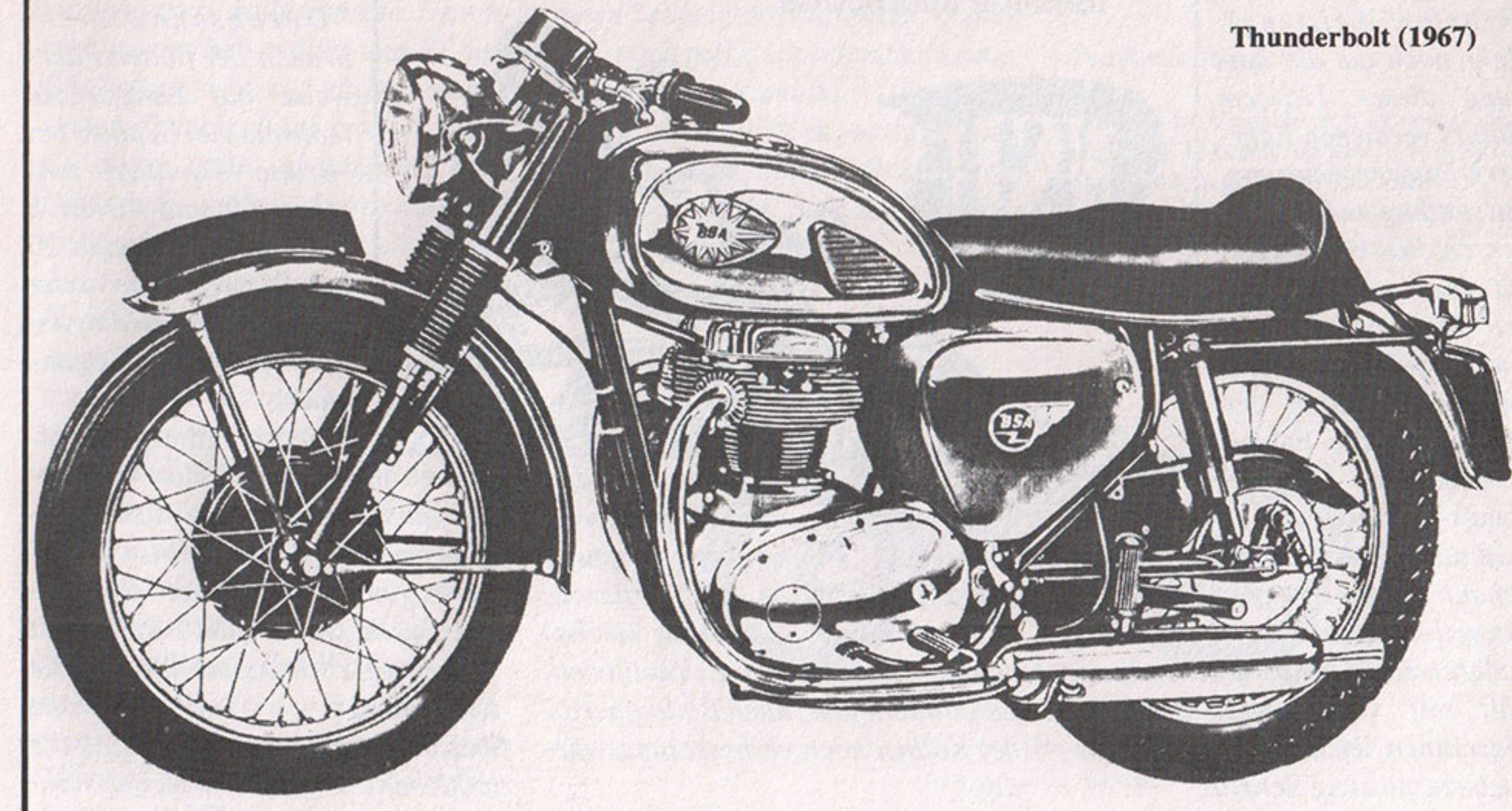


von 7500 Umdrehungen im dritten Gang nicht erreicht. 1967 ersetzten die Konstrukteure den glatten Ventildeckel durch einen mit Rippen. Im Herbst 1968 kam endlich das Drei-Zylinder-Motorrad, welches die "Spitfire" ablöste, da die Leistungen zu eng beieinander lagen. Die inzwischen eingeführte Duplex-Bremse im Vorderrad verbesserte das Bremsverhalten erheblich. Im Herbst 1970 überarbeiteten die BSA-

Ingenieure alle Modelle. Es kam der OIF-Rahmen (Oil in Frame), bei dem das obere Rahmenrohr als Öltank ausgebildet war. Daneben gab es eine neue Gabel und konische Bremsnaben, die auch von Triumph eingesetzt wurden. Triumph- und BSA-Motorräder ähnelten sich seit dieser Zeit sehr stark. 1971 stellte man die Produktion der 500er ein und im Herbst des gleichen Jahres veröffentlichte die Werbeab-

teilung den letzten Verkaufsprospekt, der nur noch vier Motorräder anbot: 650er "Thunderbolt" und "Lightning", die 750er "Rocket three" und die 500er "Single Gold Star" mit Block Motor. BSA/Triumph waren in unübersehbaren finanziellen Schwierigkeiten. 1972 wurden die letzten Maschinen produziert und das Werk geschlossen. West

Thunderbolt (1967)



NSU Superfox

Im Oktober/November 1955 legte Dipl.-Ing. Helmut Hütten (der Berühmte) 2.200 km mit einer NSU Testmaschine zurück. Seine Eindrücke und die festgestellten Meßwerte beschrieb er in dem Testbericht der "Motor-Rundschau", Heft 2, 1956.

"Bei konsequenter Fortsetzung der

gleichermaßen moder-
nen wie schon traditi-
onellen NSU-Konzeption
bestätigen Linienfüh-
rung und Triebwerkge-
staltung der "Superfox"
deutlich die nahe Ver-
wandtschaft zur sportlich
und wirtschaftlich so er-
folgreichen "Max". Da-
bei stellen Drehzahl-
und Leistungsbereich
zweifelloso für die Nek-
karsulmer PS-Zauberer
eine wohlweisliche Be-
schränkung im Interesse
von Unempfindlichkeit
und Allroundtauglich-
keit dar (50 % der
"Rennfox"-Leistung).
Mehr noch als die Lei-
stung dieses 125-ccm
Motors verdienen Fahr-
werk-Dimensionierung,
Ausstattung und Lenkei-
genschaften das Prädi-
kat des "ausgewachse-
nen" Motorrads."

Nach bewährtem Sche-
ma testet Hütten den
Motor und die Fahrei-
genschaften. "Der kleine Hochlei-
stungs-Viertakter ist erwartungsge-
mäß mit dem bewährten Schubstan-
genantrieb der obenliegenden Nok-
kenwelle besonders drehfreudig,
dadurch recht temperamentvoll und
hält mit vielen weit größeren
Maschinen leicht bei richtiger Ge-
triebeausnützung Schritt.
Die extrem niedrige und flache Ver-

brauchskurve ist für den hochver-
dichteten Viertakter typisch, der
ungeachtet des (im Windschatten des
breiten Vorderschutzblechs) blauen
Auspuffrohrs thermisch kerngesund
und unbeschränkt vollgasfest ist,
dabei stets weich und rund läuft und
nicht auf Superkraftstoffe angewie-
sen ist. Bis zur Nenndrehzahl und

zum Getriebe: "Anfänger vermissen
vielleicht eine Leerlaufanzeige."
und zum Sekundärtrieb: "Die or-
ganisch und elegant gebaute Ketten-
kapselung ist rasch zu demontieren,
Ketteneinstellung mittels Exzentern
einfach und exakt; Radausbau ohne
Schwierigkeiten."

Wenn man sich heute überlegt, daß
Helmut Hütten mit einer
Testmaschine, die mit
maximal 91 km/h ange-
geben war, 2.200 km
fuhr, so kann man sich
vorstellen, daß die ganze
Testerei nicht den Frei-
zeit- und Sport-, sondern
einem ernsteren Aspekt
diente. Noch 1956 war
das Motorrad kein Zweit-
-, sondern für viele das
Hauptfahrzeug, obwohl
die Zweiradzeit sich dem
Ende zuneigte.

Hütten stellte für die
1420 DM teure Superfox
Verbräuche von 2,8 bis
3,25 Liter/100 km fest:
"Durchschnittsver-
brauch bei flotter Fahr-
weise auf Langstrecke
(solo mit viel Gepäck) bei
"Brutto"-Schnitten zwi-
schen 60 und 70 km/h
bzw. Autobahntempo 80
bis 85, teilweise unter
erschwerenden Bedingun-
gen (Regen, Gegen-
wind)."

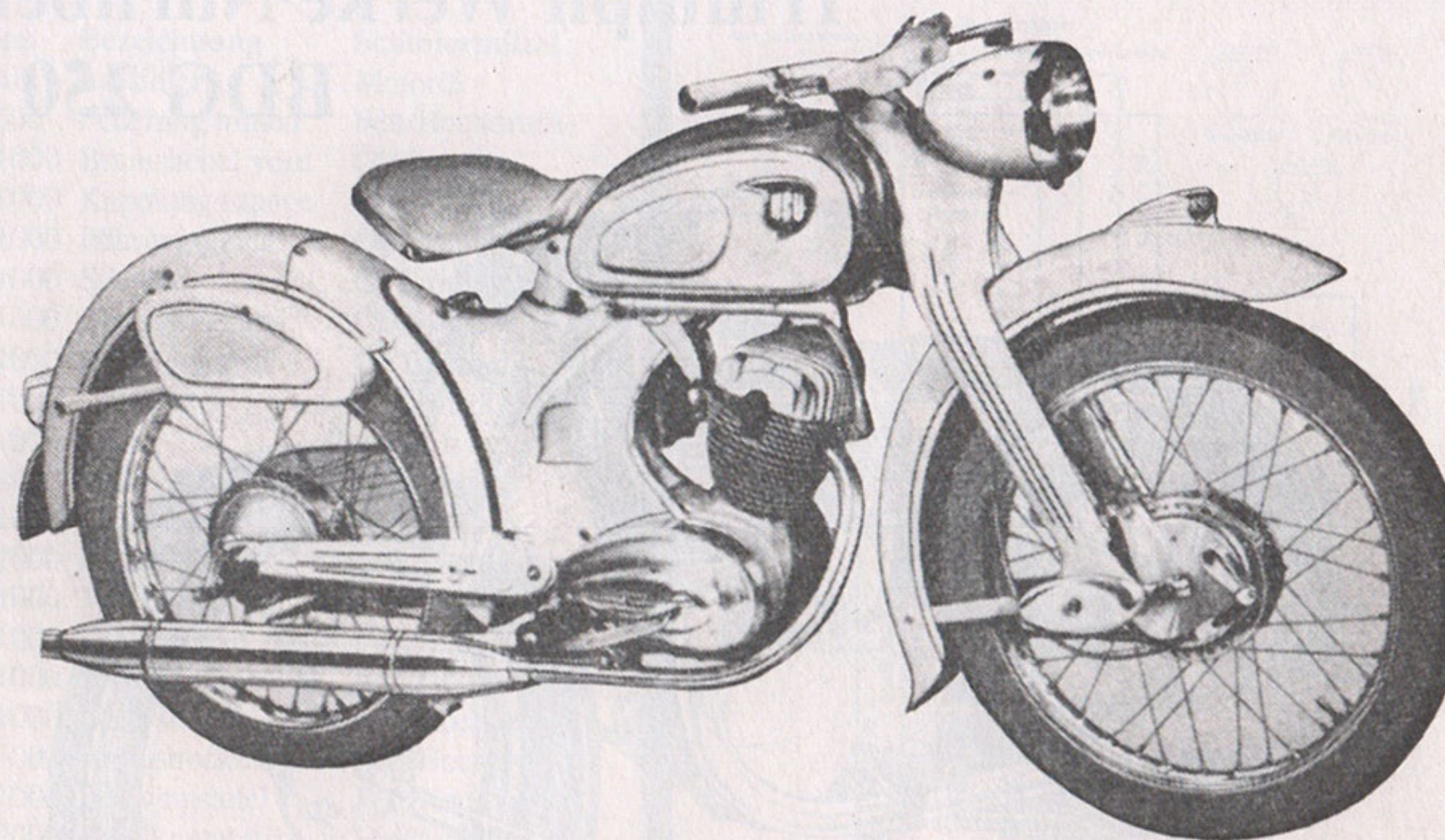
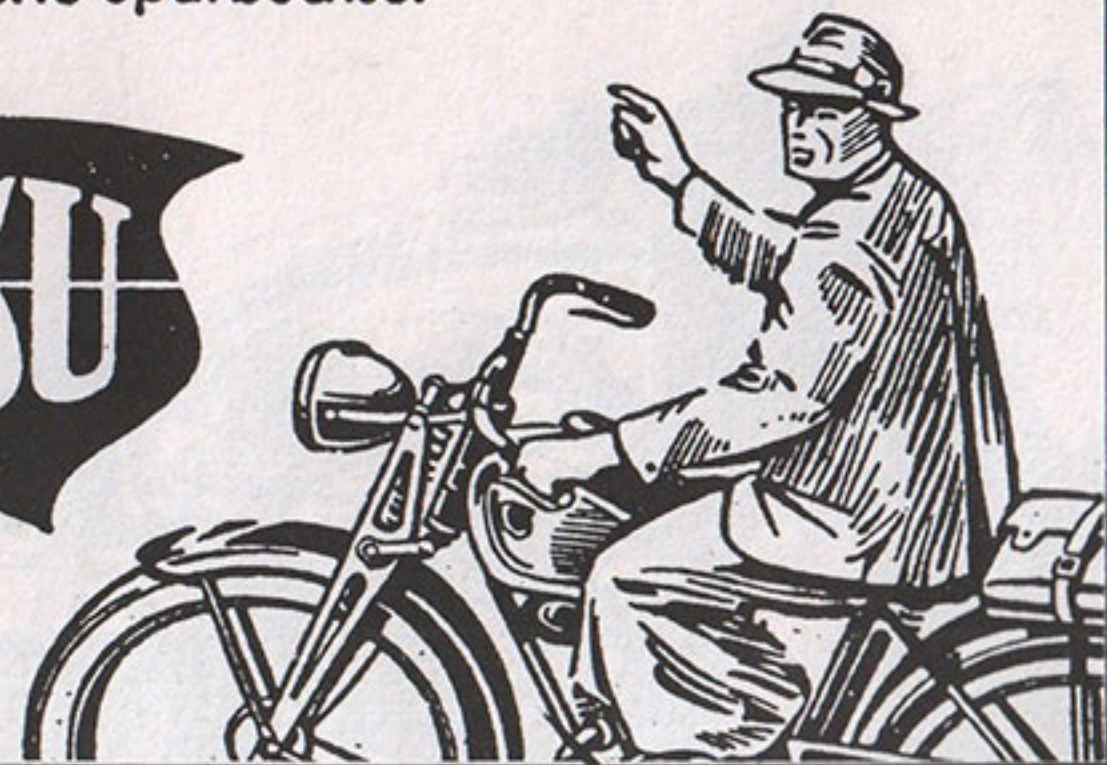
Zu den Fahreigenschaf-
ten vermerkt er: "Bei aller Wendig-
keit und Handlichkeit dieses be-
währten und rennerprobten Fahr-
werks gibt es niemals ein "Zu-klein-
oder zu-leicht"-Gefühl! Auffallend
ausgeprägte Kurstabilität, feste
Kurvenlage und hohe
Rutschfestigkeit bei Glätte sind die
lößlichen Folgen eines steifen Rah-
mens, exakter Radführung, optima-

noch weit darüber hinaus wurden
keinerlei nennenswerte Vibrationen
festgestellt. ... Sehr gute Dämpfung
von Einlaß- und Auspuffgeräusch;
dabei allerdings scheint die mecha-
nische Laufruhe von Ventiltrieb,
Zahnradern und (nach Einlaufperio-
de) Kolben noch verbesserungswür-
dig."

Dezent und ironisch vermerkt Hütten

Auf den Pfennig schauen...

Wer den Pfennig nicht ehrt, ist eine NSU nicht wert. Denn alle Welt weiß, daß NSU-Maschinen unvergleichlich sparsam sind. Man füllt den Tank und fährt und fährt . . . Gerade in der heutigen Zeit, in der Treibstoff und Geld gleichermaßen knapp sind, gelten NSU-Fahrzeuge mit Recht als motorisierte Sparbüchse.



und deren großen Durchmesser (!). Das bedeutet sportliche Fahreigenschaften und hohen Sicherheitsfaktor!

Trotz der "vorgespannten" Federn und der naturgemäßen feinen Ansprechempfindlichkeit von Vorder- und Hinterschwinge wird die (bei Straßenfahrt) vollkommene Durchschlagsicherheit bei 90 und 75 mm Gesamtfederung mit einer ziemlich steilen Federkennung erkaufte. Doch ist durch gute Abstimmung und Dämpfung - und mit dem anatomisch richtig angelenkten, weitschwingenden Sattel! - der Fahrkomfort auch für 500 km Non-stop beachtlich gut. Auch die Bremsen kommen bei Hütten gut weg: "Formschöne und großdimensionierte Vollnaben! Weich anfassend, gut dosierbar und mit kaum auszuschöpfenden Reserven. Offensichtlich soll Vorderbremse "blockiersicher" bleiben - daher Übersetzungsverhältnis mäßig und Hebelkraft zu voller Wirkung ziemlich hoch. - Federung von Bremsmoment praktisch unabhängig; kein "Atmen" des Bremspedals beim Einfedern des Hinterrades.

Ausstattung

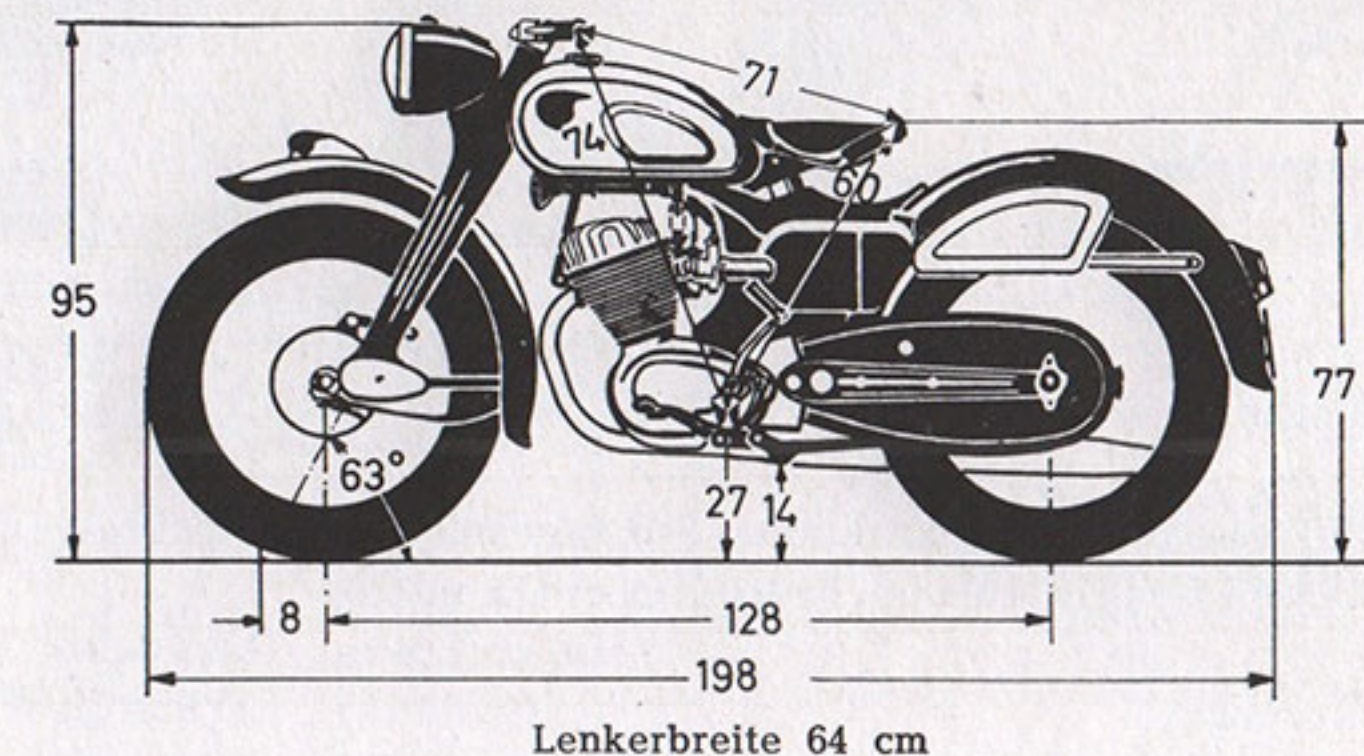
Abstände zwischen Lenker, Sattel und Fußraste aufrecht große Fahrer zugeschnitten! Ermüdungsfrei zu längsten Distanzen. - Der neue Profilfenker ergibt ein besonders ruhiges, klares Bild! (Er könnte allerdings in Anbetracht der ausgezeichneten Lenkeigenschaften der "Superfox" noch merklich schmaler sein.) - Fußrasten verstellbar (für kleine Fahrer vermutlich zu wenig). - Tiefe kastenförmige Schutzbleche. Weitreichendes Licht! Sehr sauberes und solides Finish!

Kleine Wünsche

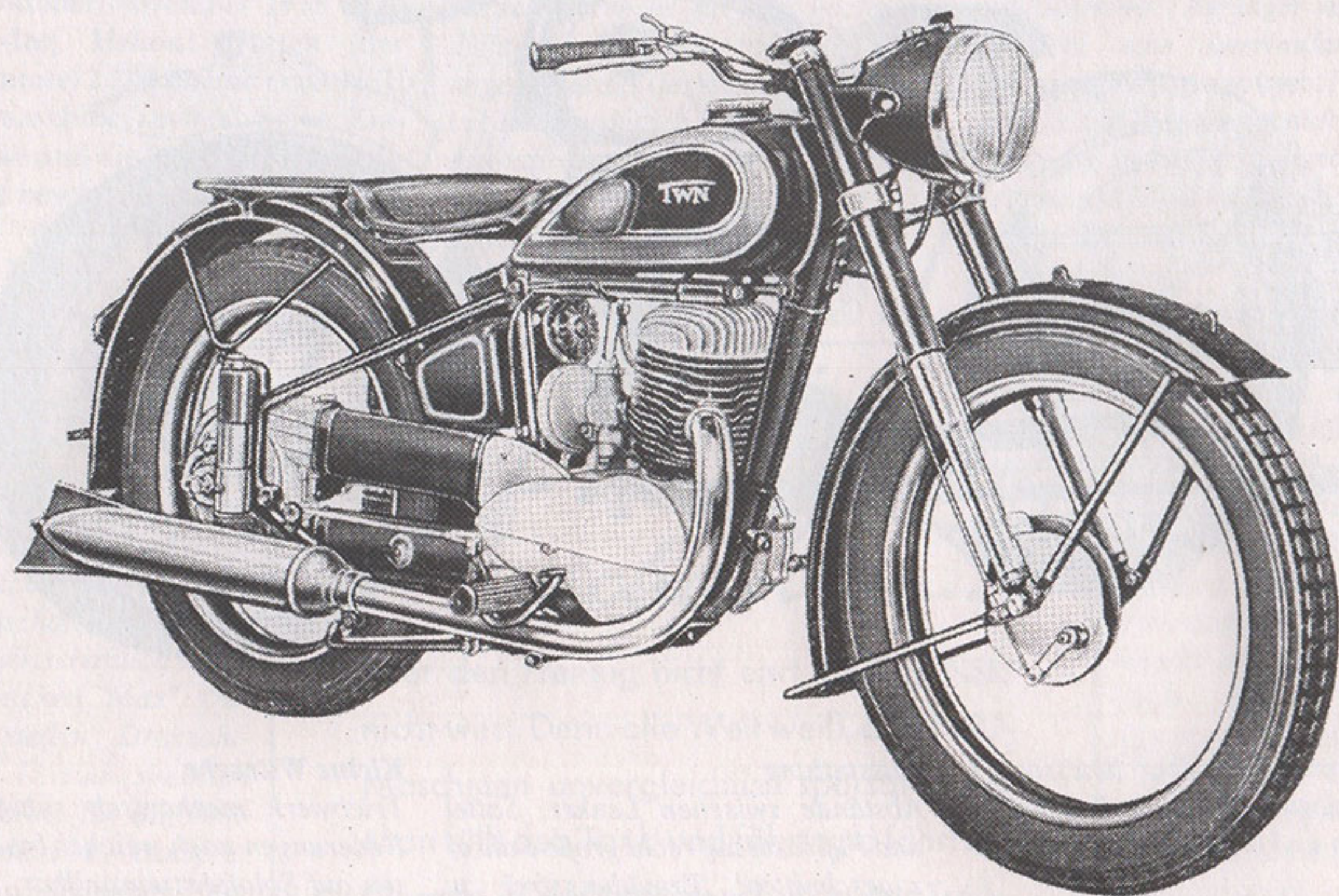
Triebwerk mechanisch ruhiger. - Federungen noch weicher bzw. hinten auf Solofahrt einstellbar, Sattel evtl. auf leichte Fahrer. - Weniger, aber besseres Werkzeug! - Schmier-nippel für Lenkerhebel. - Tankreserve für (mind.) 40 km."

Technische Daten:

Motor:
Einzylinder-Viertakter mit Ultramax-Steuerung (ohc), 123 ccm Hubraum, 8,8 PS bei 6500 1/min, Bohrung 52 mm, Hub 58 mm.
Vergaser: Bing 2/20/16 oder 2/20/18
Höchstgeschwindigkeit: 91 km/h



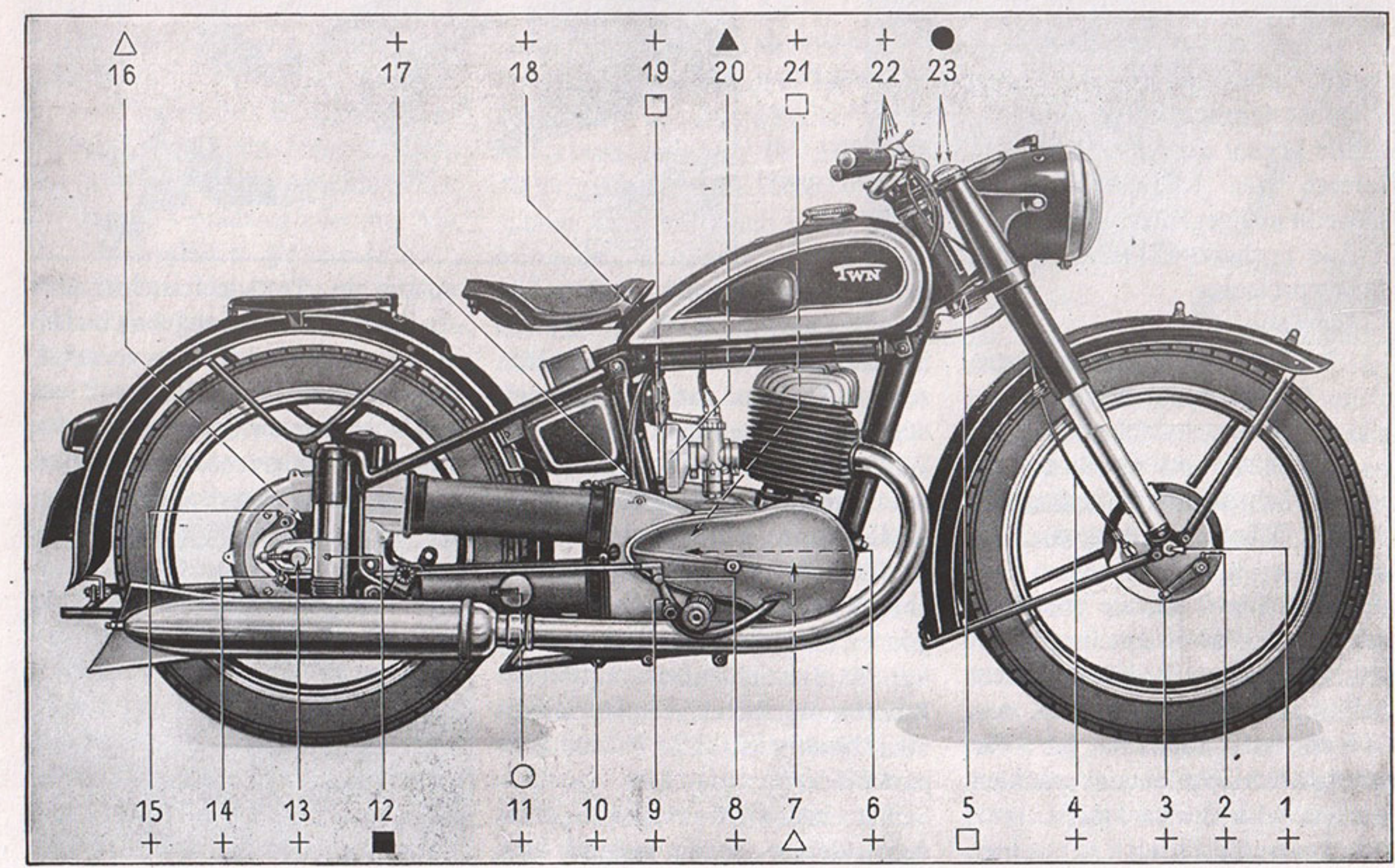
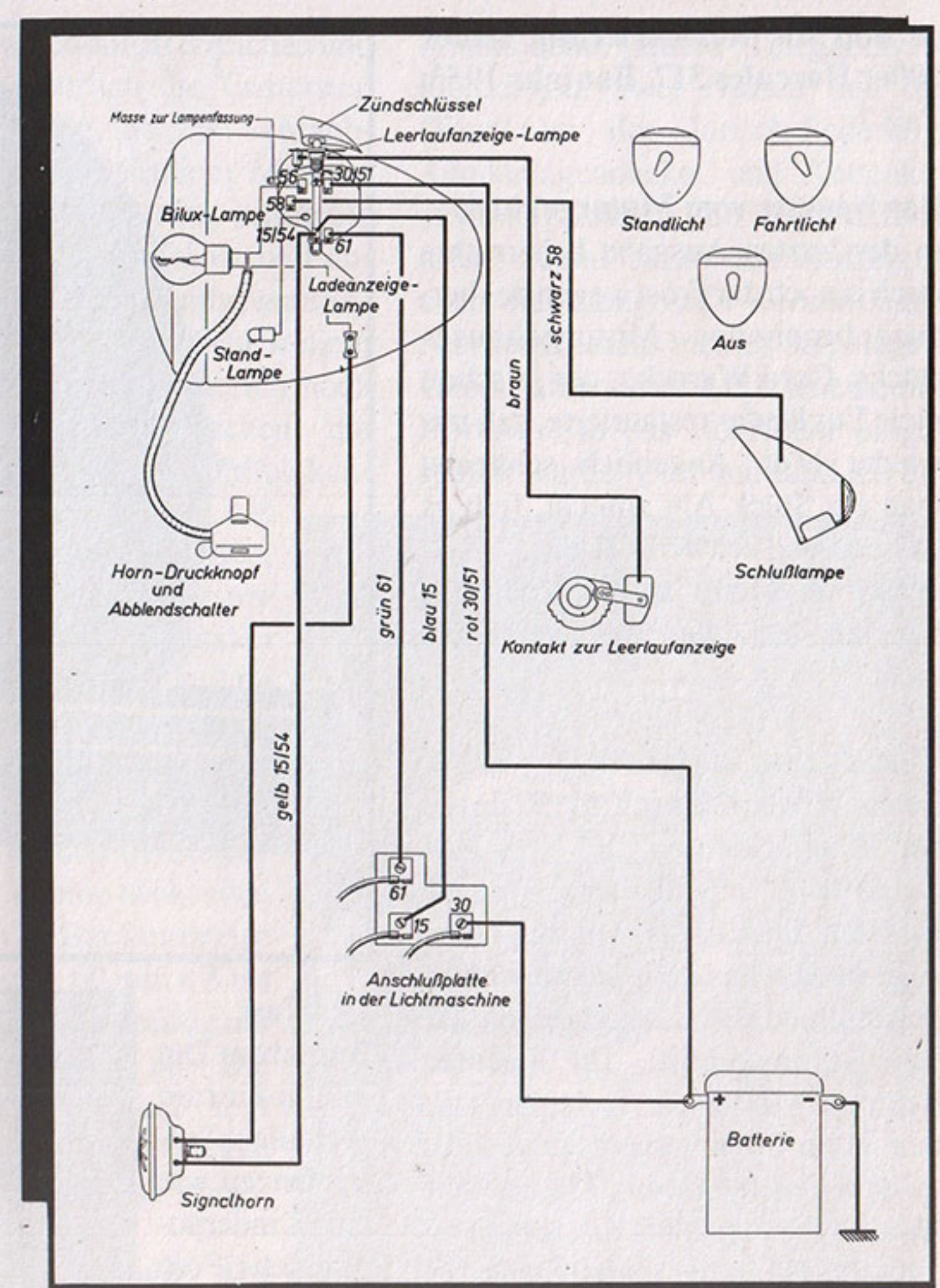
Triumph Werke Nürnberg BDG 250 H



Motor	Triumph-Doppelkolbenmotor	Bremse vorn und hinten	Durchm. 150 mm x 25 mm
Zylinderzahl	1 Zylinder/2 Kolben Zweitakt	Allgemeine Daten	
Bohrung x Hub	2 x 45 x 78 mm	Radstand	1330 mm
Hubraum	248 ccm	Gesamtlänge	2080 mm
Leistung	10,5 PS bei 3600 U/min	Gesamtbreite	785 mm
Drehmoment		Felgen	1,85B x 19
Verdichtung	1 : 6,2	Reifen vorn	3,25 - 19
Vergaser	Bing 2/24/15	Reifen hinten	3,25 - 19
Spülung	Gleichstromspülung	Leergewicht	147 kg
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Gesamtgewicht	305 kg
Schmierung	Mischung 1:20	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	95 km/h
Batterie	6 V/7 Ah	Verbrauch (Prospektwert)	3 l/100 km
Lichtmaschine	6V 45/60 W	Kraftstofftankinhalt	11,8 l
Kraftübertragung	Kette	Marktdaten	
Kupplung	Mehrscheiben (Hurth)	Bauzeit	1951 bis 1953
Getriebe	4 Gang	Vormodell	BDG 250
Schaltung	Fußschaltung	Nachfolger	BDG 250 S
Übersetzungen (Gesamt)	16,48 - 9,13 - 6,74 - 5,07 (solo)	Preis	1840 DM (1953)
Fahrwerk	geschlossener, profilierter Stahlblechrahmen	Stückzahl (Zulassungen in D)	geschätzt: 20.000
Vorderradgabel	Tele mit hydraulischer Dämpfung	Hersteller	
Hinterradfederung	? mm Federweg	Triumph Werke Nürnberg A. G. (TWN)	
	Geradweg	Nürnberg	
	Federweg ? mm		

Schmierplan

Nr.	km	Bezeichnung	Schmiermittel
20	nB	Luftfilter	Motoröl
12	600	Federung hinten	Fett/Hochdruck
3	1000	Bremshebel vorn	Öl/Tropfen
6	1000	Kupplungsstange	Öl/Tropfen
8	1000	Führungsstück	Öl/Tropfen
10	1000	Ständer	Öl/Tropfen
14	1000	Bremsgestänge	Öl/Tropfen
17	1000	Kupplungszug	Öl/Tropfen
19	1000	Getriebe	Öl kontrollieren
21	1000	Kette	mit Fett einpinseln
22	1000	Bedienhebel	Öl/Tropfen
4	1000	Seilzüge	Öl/Tropfen
21	1000	Kettenkasten	Öl kontrollieren
1	1000	Vorderradnabe	Fett/Hochdruck
2	1000	Bremsnocke vorn	Fett/Hochdruck
9	1000	Bremsfußhebel	Fett/Hochdruck
13	1000	Nabe hinten	Fett/Hochdruck
15	1000	Bremsnocke hinten	Fett/Hochdruck
18	1000	Schwingsattel	Fett/Hochdruck
7	2000	Zündkontaktfilz	Heißlagerfett
16	2000	Tachoantrieb	Fett/Hochdruck
11	3500	Kette	besondere Pflege
19	5000	Getriebe	Ölwechsel/Motoröl
21	5000	Kettenkasten	Ölwechsel/Motoröl
5	5000	Lenkungslager	Fett/Hochdruck
23	13000	Telegabel	Ölwechsel/ Dämpferöl



ps und die Restaurierung seiner 200er Hercules 317, Baujahr 1953, Teil 7

Das Neueste vom Motorgehäuse

In der letzten Ausgabe beherrschte mich ja noch der Frust wegen des herausgebrochenen Motorgehäusestücks. Cord Warneke, der ja schon viele Engländer restaurierte, gab mir wieder Mut. Angeblich schneidet man ein Stück Alu zurecht, feilt es passend und schweißt es ein. Wenn der Motor an der Reihe ist, berichte ich über das Verfahren mehr.

Zurück zum Lackieren

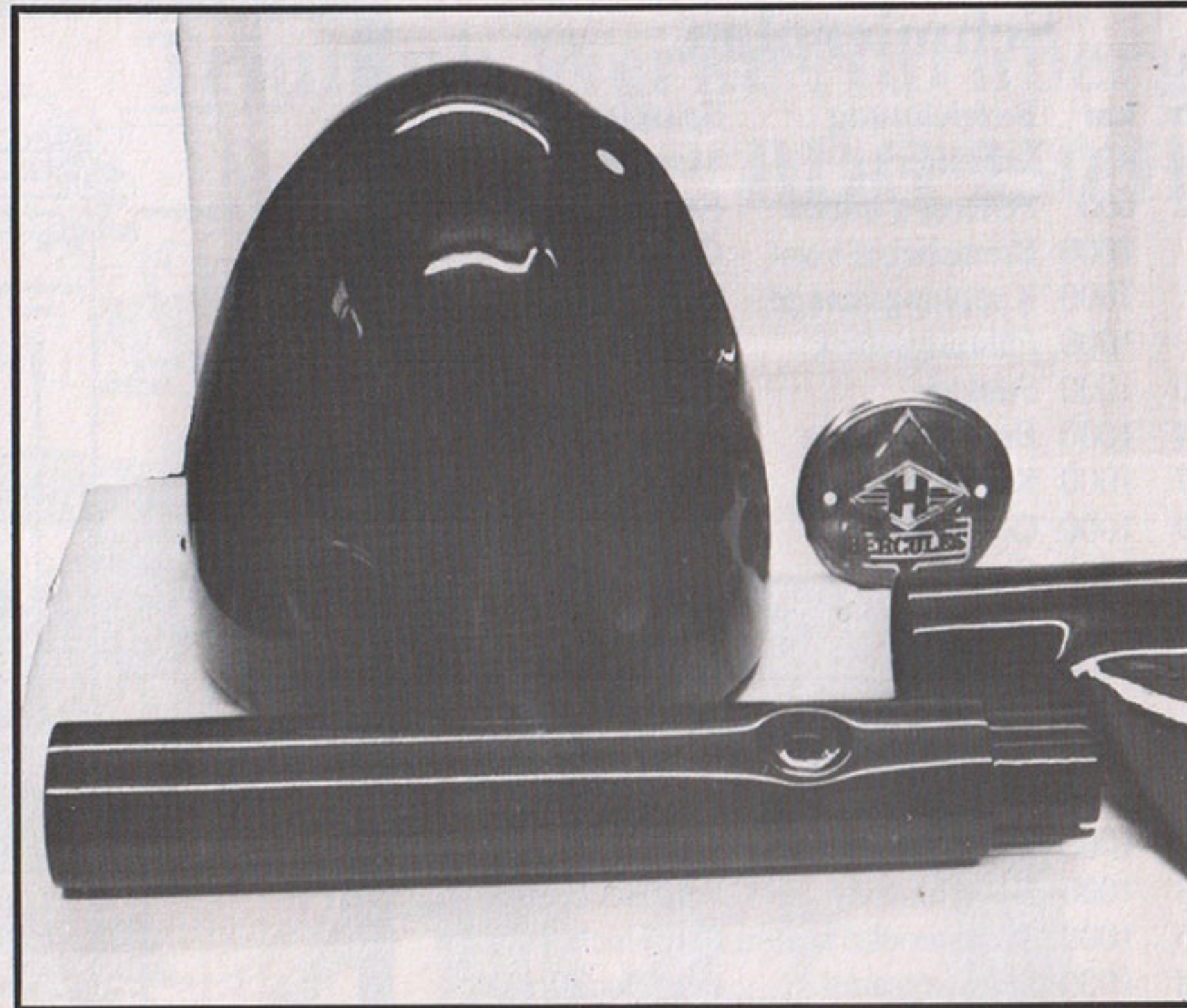
Letzte Woche holte ich alle Teile aus der Autolackiererei. So was von Glanz habe ich noch nie gesehen. Hellstes Entzücken war angesagt. Alle Beulen aus dem Scheinwerfergehäuse und den Schutzblechen waren herausgeholt. Im tiefsten Schwarz wirkten die Teile neuer als neu. Kein Staubkorneinschluß oder andere Fehler waren festzustellen. Ich drückte dem Chef die vereinbarten 800 DM in die Hand. Seine Gegenleistung:

1. Schutzbleche, Tank (Werkzeugklappe, Scheinwerfer und einen Scheinwerferträger ausgebeult.
2. Alle Löcher des Schutzblechs im Bereich des Rücklichts zuge-schweißt und geglättet.
3. Alle noch vorhandenen Beulen weggespachtelt
4. Alle Teile,

- 1 Tank mit Werkzeugklappe
- 1 Vorderschutzblech
- 1 Hinterschutzblech
- 1 Scheinwerfergehäuse
- 2 Scheinwerferhalterungen
- 2 Gabelverkleidungen,

lackiert.

Meinen Rahmen schaute er sich an und meinte, daß ich nicht gefillert hätte (Rostschutz und Lackschicht reichen nicht aus), daher sehe man noch alle Sandstrahluren. Ich sollte den Rahmen noch einmal anschleifen und ihn in die Lackiererei bringen. Das werde ich auch so machen,



Der Test

Bild oben: Die neulackierten Hercules-Teile glänzen wie ein Kinderpopo (siehe Foto rechts) nach der Behandlung mit Penaten-Öl. Der Lackierer hatte nicht zuviel versprochen



denn es sieht tatsächlich äußerst bescheiden aus, wenn ich mit meinem hochbetagten Stahlroß mit hochglänzendem Tank und narbigem Rahmen durch die Gegend düse.

Wolfgang Paul, der Chef der Lackiererei, sagte mir zu, daß er GUMMIKUH-Lesern 15 % Rabatt gewähren werde, da die Arbeit Spaß macht und er sich dafür auch ein bißchen Ruhe gönnen könnte. Leider ist dieser Tip nur für die Schrauber im Bereich Bremen nützlich (Autolackiererei Paul, Neukirchstr. 16/17, 2800 Bremen-Findorff).

Selbstverständlich geht man mit den neulackierten Teilen äußerst vor-

sichtig um. Trotzdem ist hier eine deutliche **Warnung** angebracht. Um mir ein Erfolgserlebnis zu verschaffen, montierte ich mit Hilfe von langen Holzschrauben provisorisch den Tank, um wenigstens etwas "Motorrad" zu sehen. Natürlich fiel bei dieser Aktion der Tank herunter, genau auf das vordere Schutzblech und alles landete unter der Hobelbank auf dem Betonfußboden. Mehrere Schrammen waren das Ergebnis. Also, alle überarbeiteten und neulackierten Teile nicht im gleichen Raum aufbewahren. Bei mir eignet sich für die Unterbringung der Raum mit den Heizungsöltanks. Sie sind stillgelegt

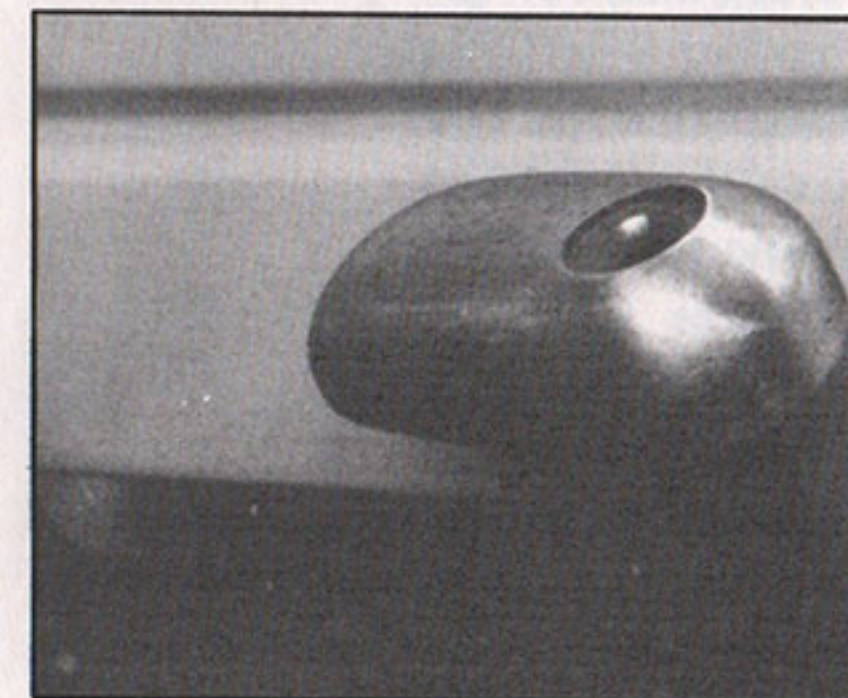
Bisher entstandene Kosten:

Hercules 317 Anschaffung	450,00 DM
Literatur/Kataloge	17,50 DM
Sandstrahlen Blechteile	56,00 DM
Sandstrahlen Rahmen	30,00 DM
Lackierung incl. Lack etc.	815,00 DM
Tachowelle, Zündschlüssel, Kupplung-/Bremshebel, Scheinwerferzierring, Lenkschloß, Handgriff links, 2 Sattelfedern, Kickstarter- und Schalthebelgummi.	
Komplett	80,00 DM
Summe:	1448,50 DM
<small>(ohne Berechnung der eigenen Arbeitszeit)</small>	

(Gas) und die Teile können nicht durch den Schornsteinfeger oder andere Unpersonen verschrammt werden.

Alu polieren

In der letzten Ausgabe beschrieb ich schon den "Minus-Tip" von Ames über das Polieren von Leichtmetallgußstücken mit einem Topfschwamm. Besser ging es mit einer Messing-Topfbürste. Ich spannte sie in das Bohrfutter einer umgedreht im Bohrstand befestigten Handbohrmaschine. Mit Schutzbrille versehen "polierte" ich alle Teile durch. Das Ergebnis war eigentlich garnicht so schlecht, befriedigte mich aber nicht, da noch Flecken im Alu waren. Die Teile der hinteren Federung, die ich klugerweise ja mit zum Sandstrahlen gab, waren mit dieser Methode nicht mehr zu retten. Als Beispiel meiner verzweifelten "Glättversuche" diene mir das eiförmige Abschlußstück der Jurisch-Geradwegfederung. Mit der Messingbürste glänzte es noch nicht in der alten Pracht. Also kam ich auf den Trichter, es mit Schleifpapier zu versuchen. Das Einspannen im Schraubstock entpuppte sich schon als erstes Problem. Zwischen die Backen geklemmt, konnte ich a)



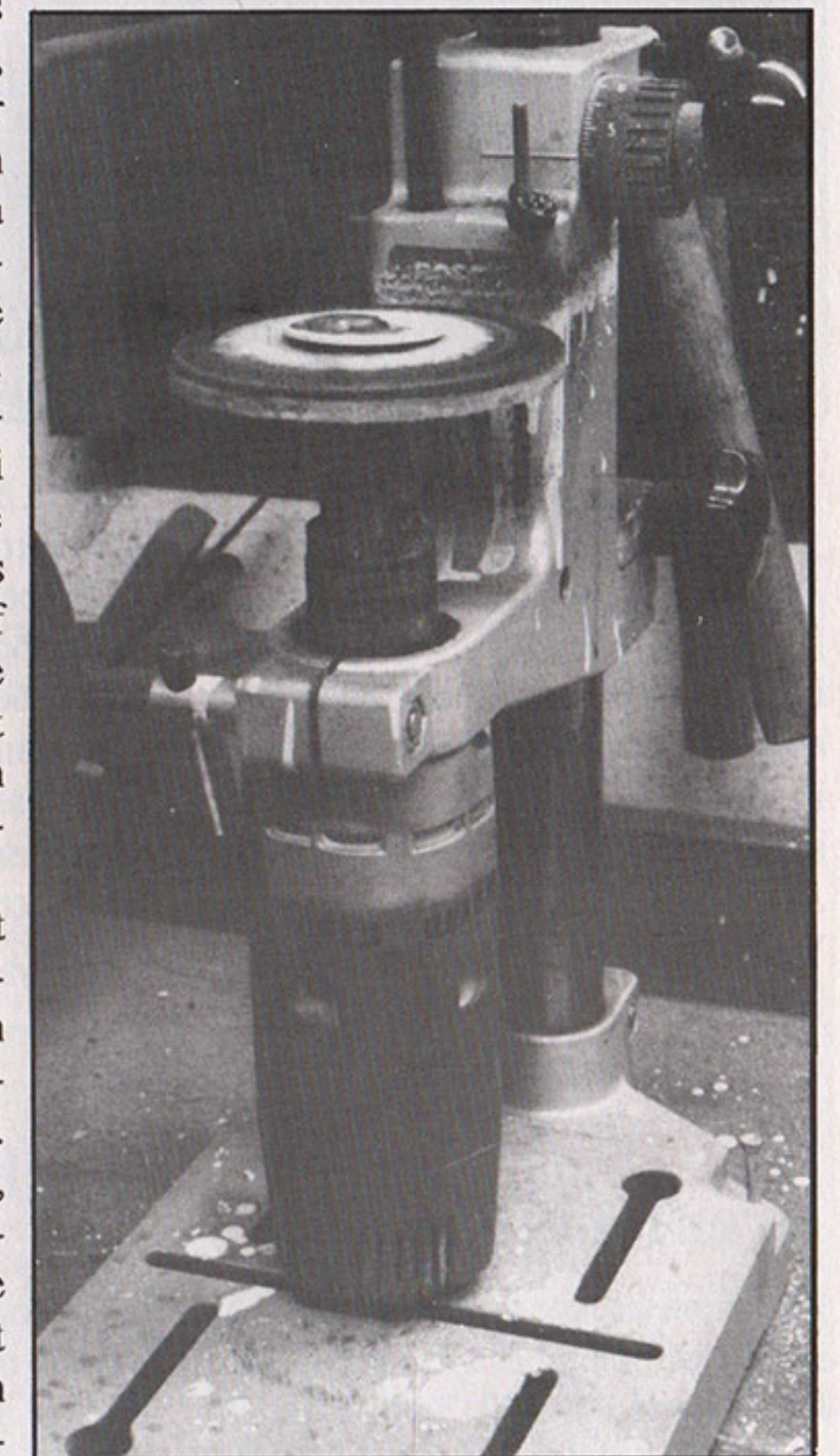
nicht alle Stellen sofort erreichen und b) gibt es natürlich die finstersten Macken im Alu, da die Schraubstockbacken aus härterem Material sind. Das Abschlußstück schraubte ich daraufhin in das stählerne Führungsstück der Hirafe und spannte es ein. Damit das Führungsstück nicht beschädigt wird, klemmte ich noch einen Putzlappen zwischen die Schraubstockbacken. Natürlich ken-

ne ich Alu-Schienen die das eingespannte Teil schützen, aber so was ist in meiner Werkstatt nicht vorhanden (das regt mich tierisch auf, da nur mit gutem bzw. vorhandenem Werkzeug auch beste Arbeit gemacht werden kann). Tip an den Selbermacher: Man nehme sich zwei Aluplatten, Backenbreite Schraubstock x 60 mm x 3 bis 5 mm, und kante sie mittig auf dem Schraubstock ab. Die entstandenen Winkel legt man locker über die Backen und schont damit alle eingespannten Teile.

Zurück zum Polieren: Mit groben Schmirgelpapier "raspelte" ich die groben Macken heraus und machte das Abschlußstück metallisch blank. Mit etwas feinerem Papier, 180er, glättete ich die Schleifspuren und verfeinerte die Methode letztendlich mit 280er Papier. Nun wollte ich das Teil mit der Bohrmaschinen-Messingbürste fertigpolieren. Das Ergebnis war bedrückend. Die relativ glatte Oberfläche verwandelte sich in eine Kraterlandschaft. Versuch fehlgeschlagen = Error!

Alles wieder in der Reihenfolge, wie oben beschrieben, abgeschliffen. Diesmal setzte ich noch meinen Rutscher (Vibrationsschleifer) ein; schließlich habe ich dieses 90 Marks Heimwerker-Gerät mal gekauft und nun muß es seine Jungfräulichkeit aufgeben und schleifen. Einiges Material bekam ich schon runter, doch die paar Aluteile am Motorrad

(Gabeljoche, untere Telegabelverkleidungen, zwei Hülsen und die "Eier" an der Jurisch-Federung, Zündanlagendeckel und Kettenkastenteile) lohnen die Anschaffung nicht, zumal es an den Radfelgen auch nicht eingesetzt werden kann. Aus dem Fundus meines Schwiegervaters nahm ich eine Filzscheibe mit Dorn, die in das Bohrfutter eingespannt wurde. Und nun fand ich ein



altes Hausmittel: Eine Pulle "Sidelin". Flugs die Filzscheibe getränkt und die Maschine, sie bringt immerhin unbelastet über 3000 Touren, angestellt. Die Sauerei war perfekt. Die neulackierten Teile (ich hatte sie noch immer nicht weggeräumt), das Werkzeug an der Wand und mein Ärztekittel (ich bin ein heimlicher Anhänger der Schwarzwaldklinik, man nennt mich neuerdings auch Alu-Udo) samt der feinen Montur darunter waren bespritzt. Das ganze Haus stank nach Groß-Reinmachen.

Hercules K 175 SE, 175 ccm, 11 PS, Bj. 61: Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Kugelhalter	2	Star C 122	
Lenkung	Axial-Schrägkugellager	2	FAG 074 151/30x48x12	
Tachometerantrieb	Rillenkugellager	1	F&S 090 632/005 001	
Getriebe:				
Hauptwelle	Rolle DIN 5402	15	F&S 0232 014 000/4 x 8 lg.	
Vorgelegewelle	Rolle DIN 5402	26	F&S 0232 002 000/4 x 6 lg.	
	Rillenkugellager mit einseitig verbreitertem Lauf-ring	1	F&S 090 686 008 105/16,8x40x27,6/10	
Kupplungsdruckstift	Rolle DIN 5402	1	F&S 06 32 001 000/5,5 x 8 lg.	
Hinterrad	Kugelhalter	2	Star C 122	
Kettenrad	Rillenkugellager	1	6304	20 x 52 x 15
Motor:				
Sachs 175 (Mod. 55) Bj. 61				
Kurbelwelle	Schulterkugellager	2	M20	20 x 52 x 15

Adler MB Zierleisten

Die Chromleisten, die Daimler-Benz bei der Baureihe 108/123 als Zierat in der Kühlermaske (Querzierleisten) verwendet, passen bei den Adler-MB-Typen als "Schiene für Vordergabel-Verkleidung" (Adler-Ersatzteilnummer 05 0489)

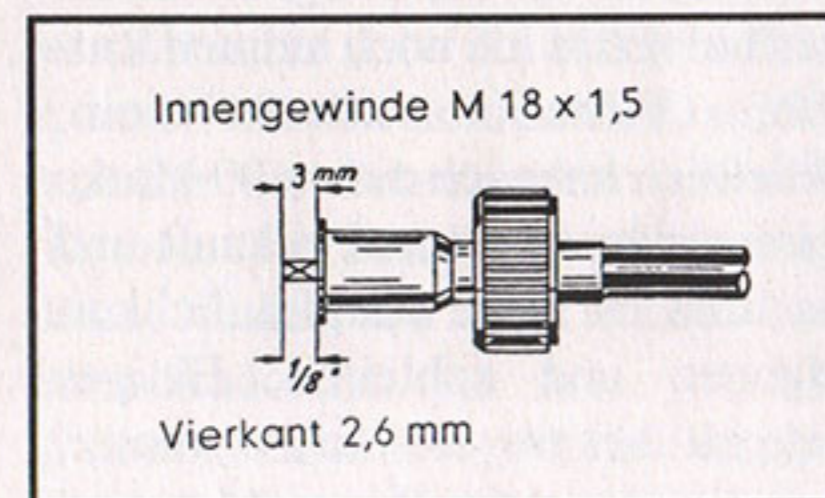
Bremsbeläge

Die Bremsbeläge vom Goggo T 250 bis Ende September 1955 (alte Jurid-Nummer ZAM 540) und eventuell auch die des Goggo T 250/T 300 (Alte Jurid-Nummer ZAM 542, WVA 11 131 (Werkverband Asbest), Textar 1995) passen bei folgenden Motorrädern:
Adler M 250, MB 250, MB 250S
Bauer B 175, B 250
Express Radex 255
Hecker K 250, K 250Z
Hercules 322
Hoffmann MR 250, Gouverneur
NSU Konsul I, Konsul II
 Sie sind u.a. für die Pränafa und Jurisch 180 mm Nabe geeignet.
 Uwe Staufenberg, der Goggo-Spe-

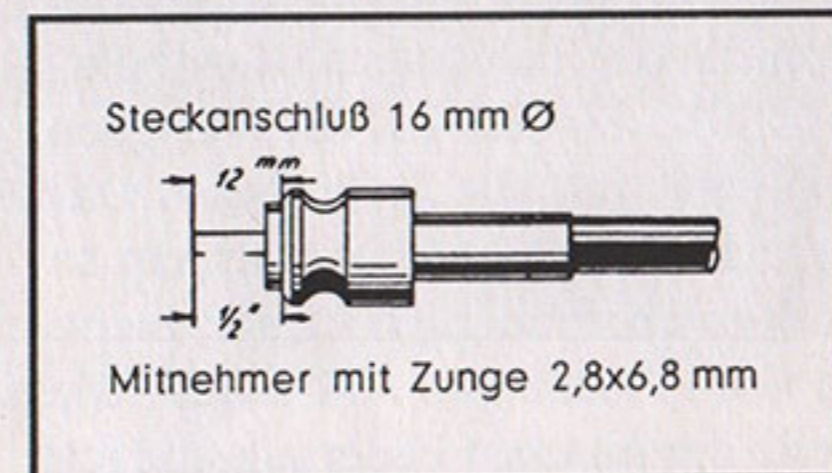
zialist, bietet die Bremsbeläge für 14 DM pro Paar inklusive Nieten an. Wer bei Uwe bestellen will, soll doch bitte einen alten Belag oder eine Zeichnung beipacken, damit man ganz sicher gehen kann, daß die neuen auch die richtigen Bohrungen aufweisen. Fa. Uwe Staufenberg, Daimlerstr. 10, 7052 Schwaikheim, Tel.: 07195/5 23 31

Tachowellen

Tachometer-Antriebswellen haben meist einen einheitlichen Tachoanschluß mit einer Rändelmutter (M 18 x 1,5 Innengewinde) und einem Wellenvierkant von 2,6 mm Breite. Spezialtachoanschlüsse besitzen: **Heinkel Tourist, Triumph Contessa** und **Cornett**, alle **Adler MB-Modelle, NSU Superfox** und alle **Zündapp** Motorräder. Der getriebeseitige Anschluß besteht



aus einem Stecker (Durchmesser 16 mm) und einer Mitnehmerzunge (2,8 x 6,8 mm).



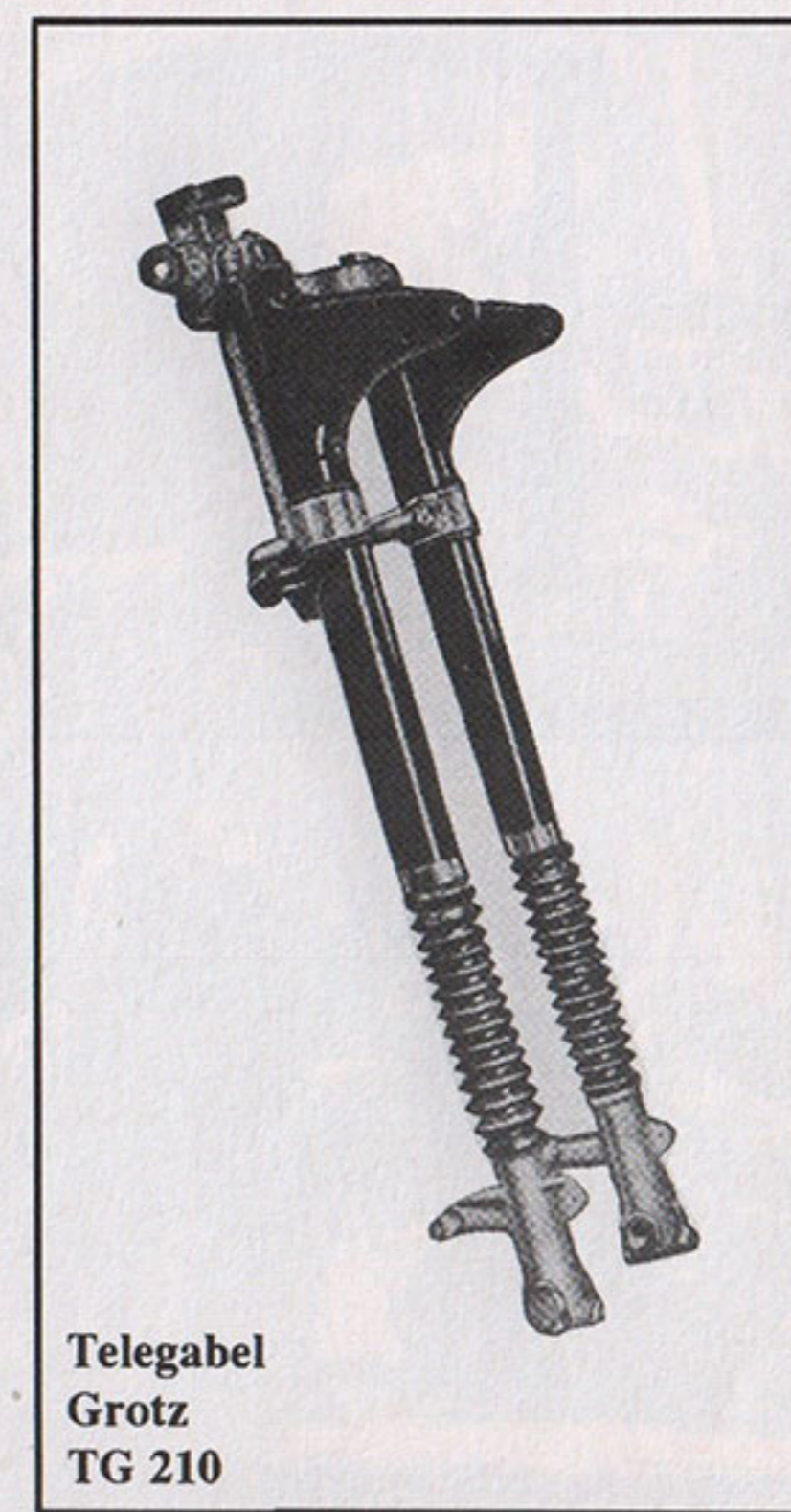
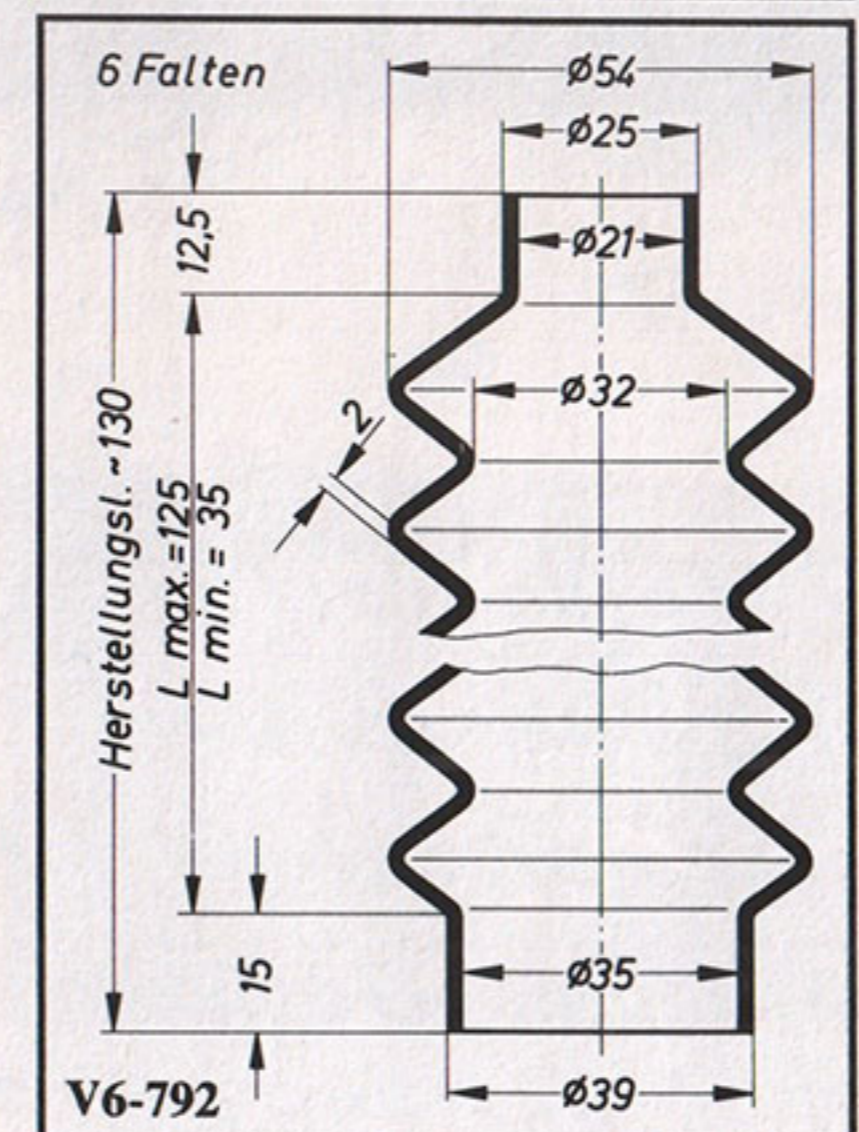
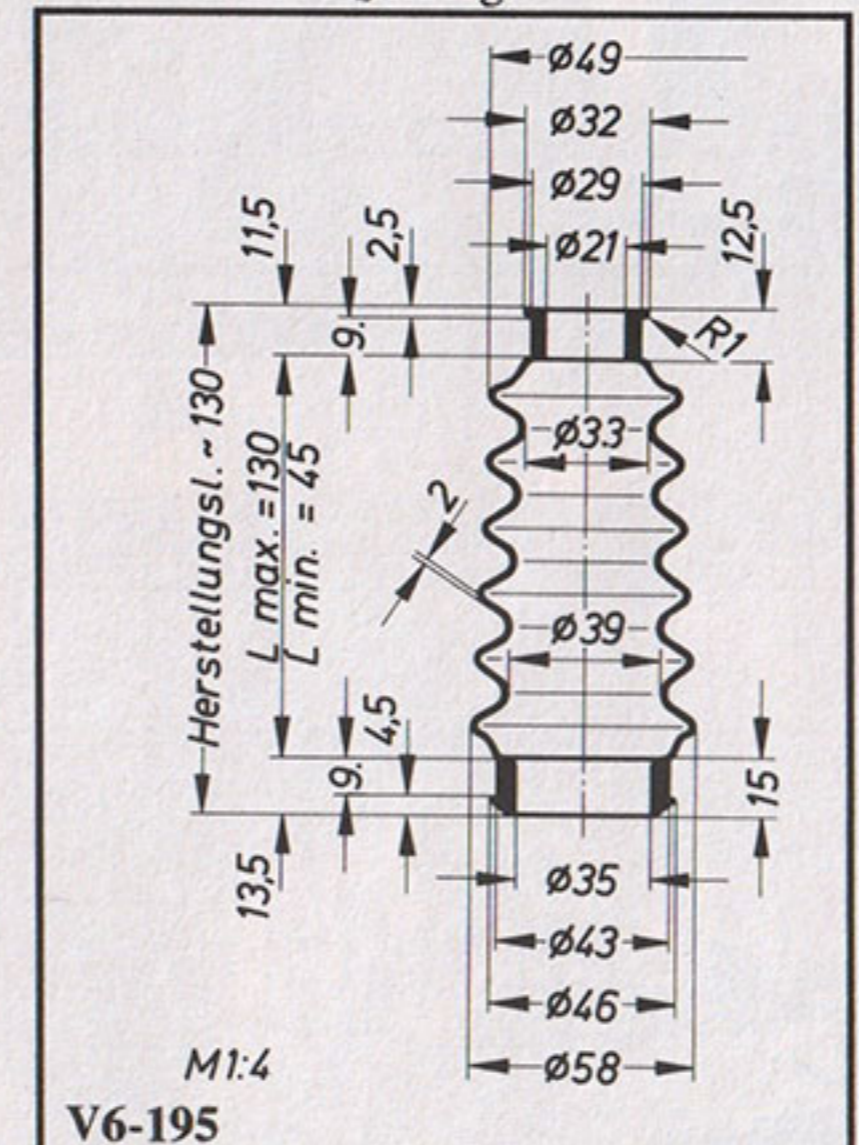
Folgende Motorräder können mit einer 660 mm langen Tachowelle, mit den o.g. Anschlüssen, ausgerüstet werden:

- Adler M 100, M 125**
 - Anker Mod. 661, Mod. 662**
 - Bauer B98**
 - DKW alle SB und NZ**
 - Express Radex 100**
 - Göricke 98T, 100K mit Telegabel**
 - Horex SB 35**
 - Mars 50S**
 - NSU Quick 98**
 - Panther SK/TS98 mit Telegabel**
 - Rabeneick LK 100**
 - Rixe 100 (1951/52)**
 - Torpedo 63, 63k**
 - Victoria KR 125 Bi-fix, KR 25 (Tacho-Vorderradantrieb), KR 25 (Telegabel)**
- Gleiche Anschlüsse, aber eine Wellenlänge von 1620 mm Länge haben:
Horex Regina I, II, III, Resident,

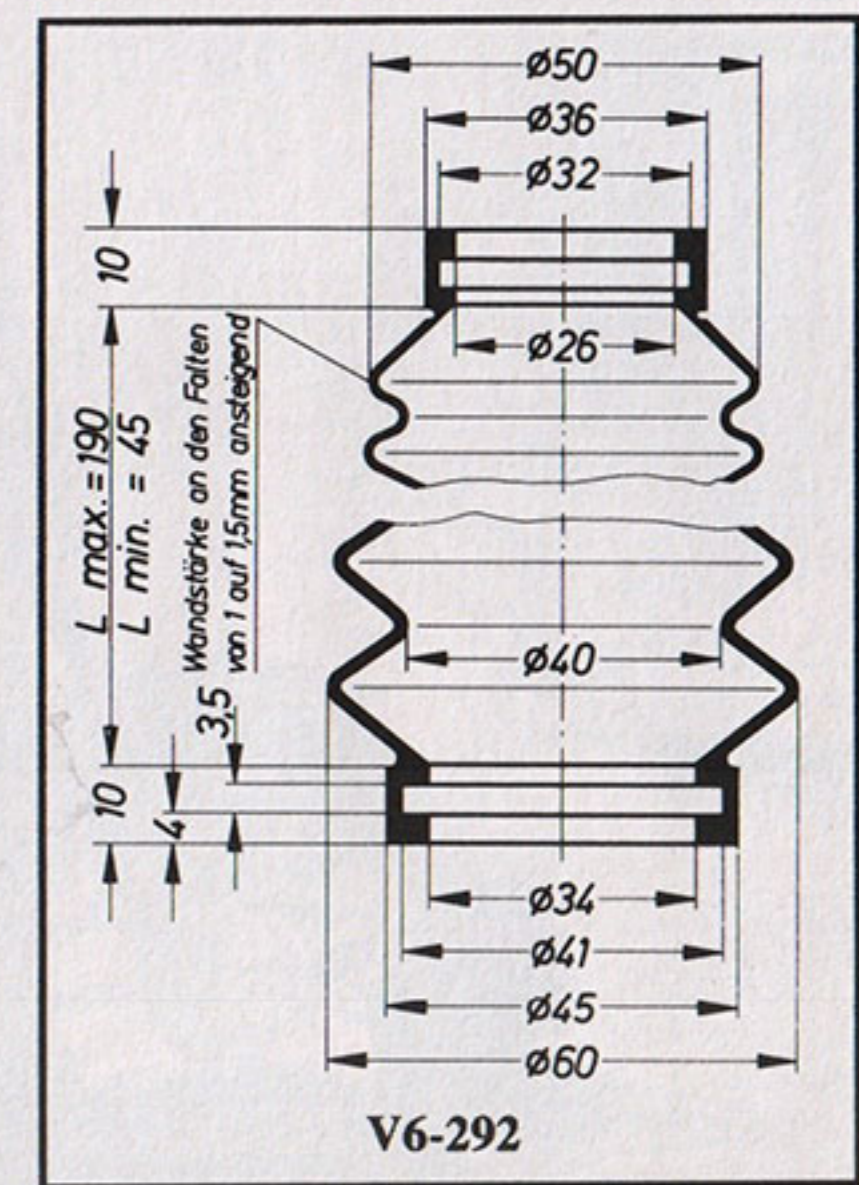
Imperator
Triumph BDG 250 L, SL und Boss
 Zur Not kann diese Welle auch bei:
Triumph BDG 250 (Tachoantrieb Hinterrad), BDG 250 H
Victoria KR 25 (Tacho-Hinterradantrieb)
 eingesetzt werden (Originallänge 1380 mm!!!)

Faltenbälge für Telegabeln

Jetzt kommt ein Tip für Praktiker. Die Maße für den Faltenbalg der **BMW R20, R24, R25 und R35** (lange Ausführung)-Telegabel (Länge 130 mm, oberer Innendurchmesser 21 mm, unterer Innendurchmesser 35 mm, zylindrische Form, 6 Falten) entsprechen diesem Faltenbalg der Firma Freudenberg.



Telegabel Grotz TG 210

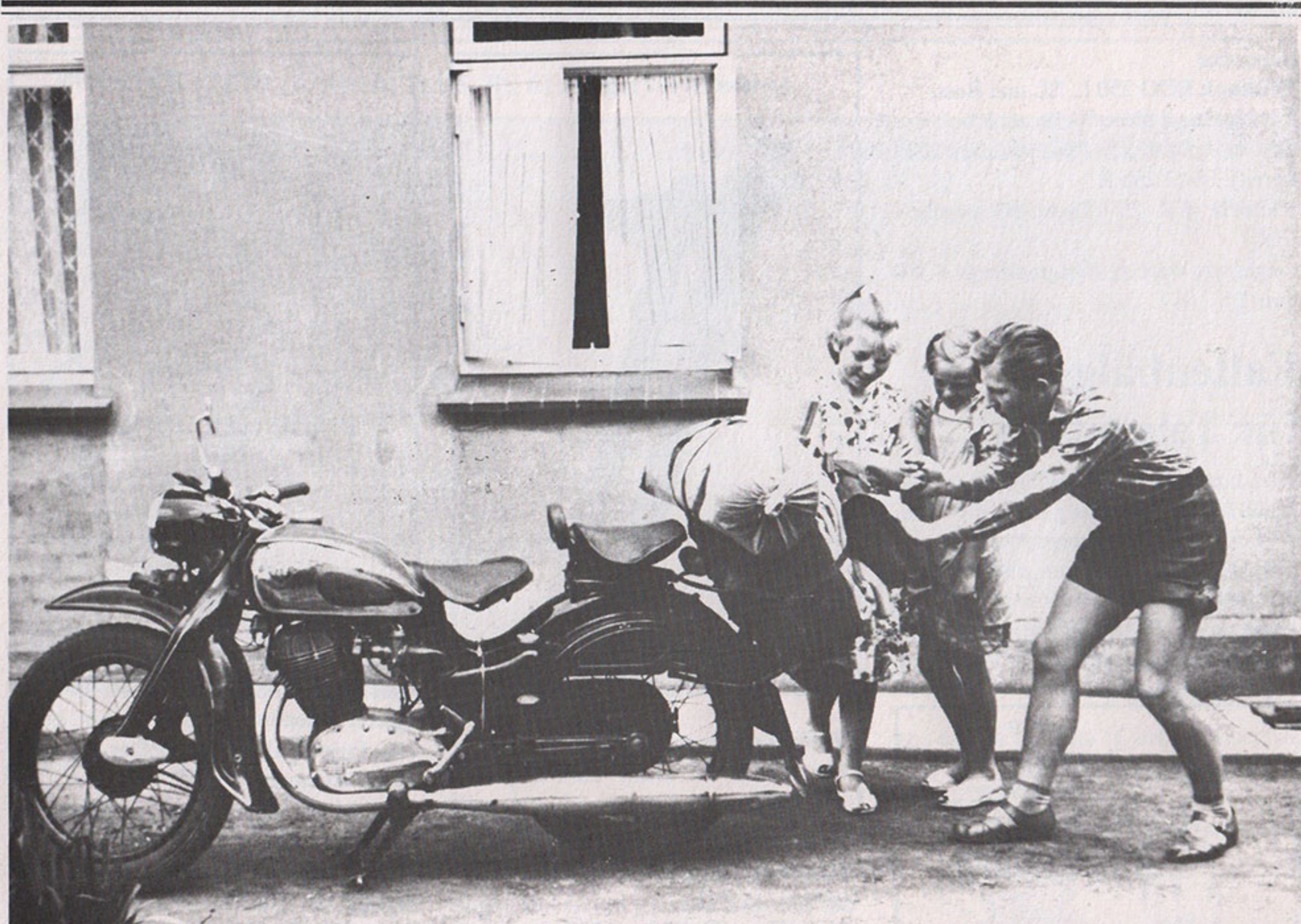


Grotz TG 210 sind die Maße: Länge 170 mm, oberer Innendurchmesser 26 mm, unterer Innendurchmesser 34 mm, konische Form, Faltenzahl 12. Der Freudenberg-Faltenbalg V6-292 weist die gleichen Maße auf. Am alten Faltenbalg ausmessen, ob sie identisch sind. Wenn ja, so erhält man die Dinger wohl recht günstig im Norm-Teile-Laden. Sicherlich nennt Dir auch die Firma Freudenberg (06201/801) eine Bezugsquelle.

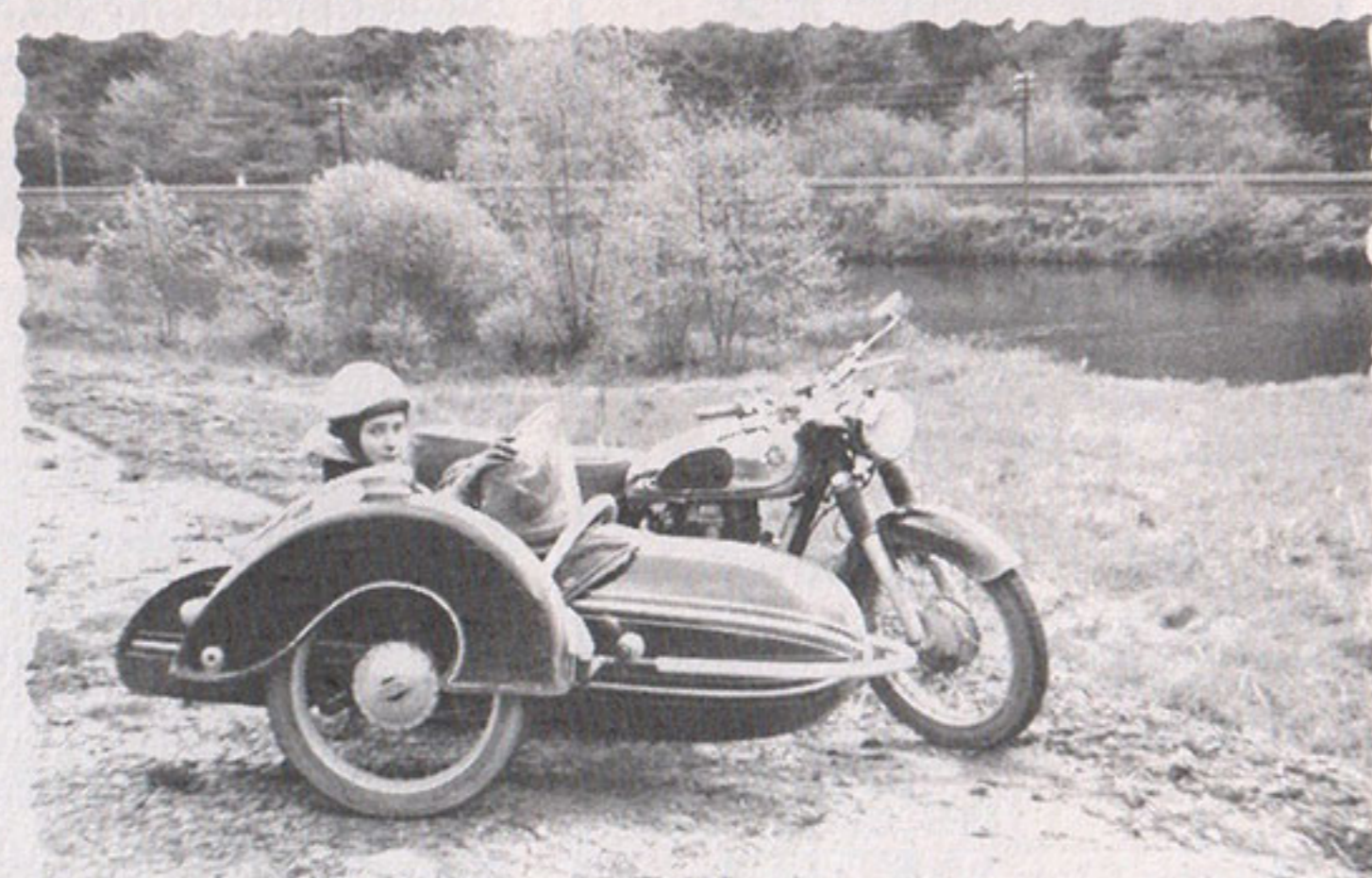
Vielleicht paßt einer der beiden Faltenbälge (links). Die Bestellnummern: V6-195 und V6-792.
 Für die **Hercules 313 und 314** (eventuell auch **Rabeneick 250**) mit Telegabel

BING - Vergaserbestückung und Einstellung: ILO Motor M 200 (Hercules etc.)

Vergasertyp	1/26/16
Motoranschluß	32 mm
Filteranschluß	40 mm
Schwimmergehäuse kompl.	30-050-101
Schwimmergehäuse	30-050 links
Schwimmergehäusedeckel	32-140
Schwimmer	35-070
Kraftstoffanschluß	6 mm
Gasschieber	22-520
Mischkammereinsatz	25-020
	3
Hauptdüse	44-101
	105
Nadeldüse	45-021
	2,68
Leerlaufdüse	44-031
	50
Startdüse	---
Düsenadel	46-934
	4
Nadelstellung	2
Luftregulierschraube offen	1 1/2 x



"Vati und Mutti wollen mit der Max in den Urlaub!"
Foto von Leser Alexander Nolte, Hüllhorst

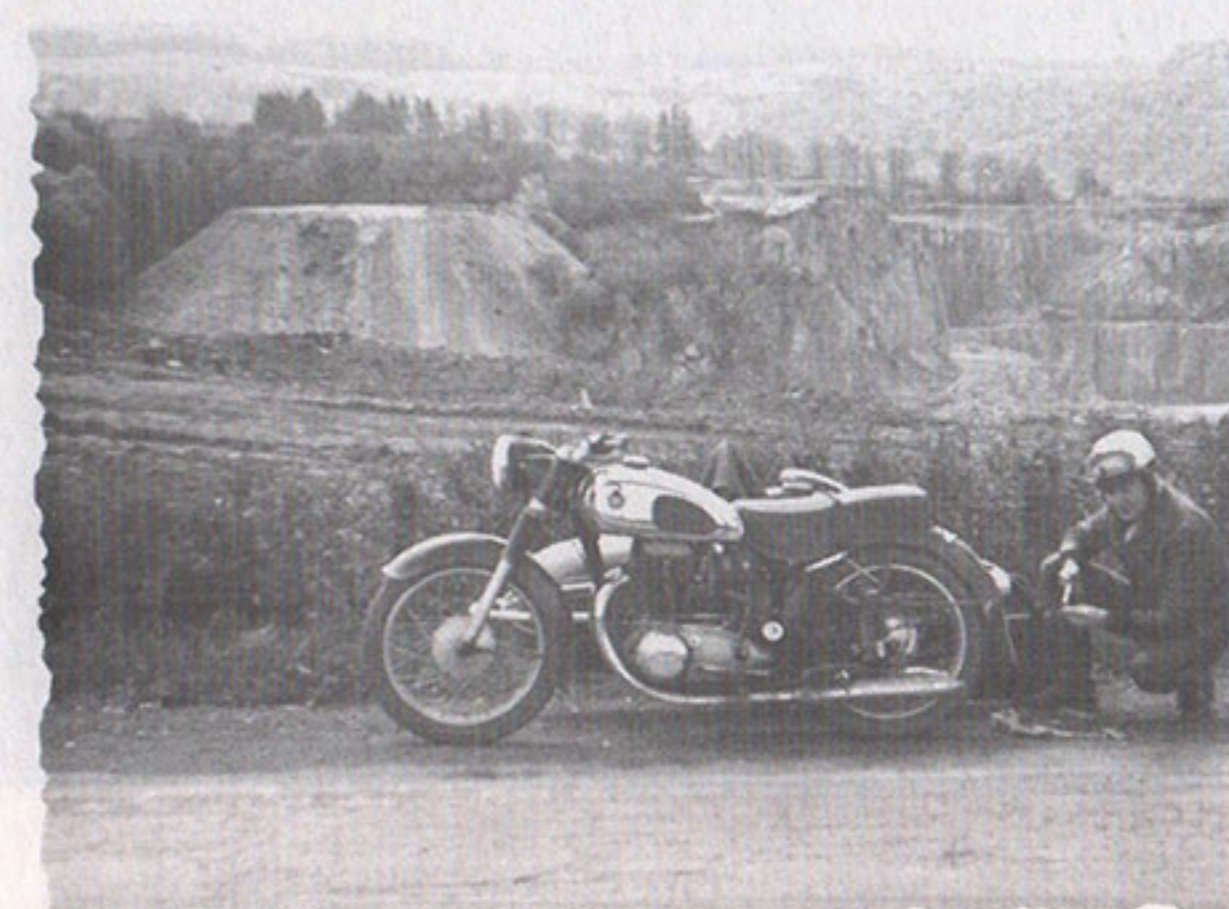


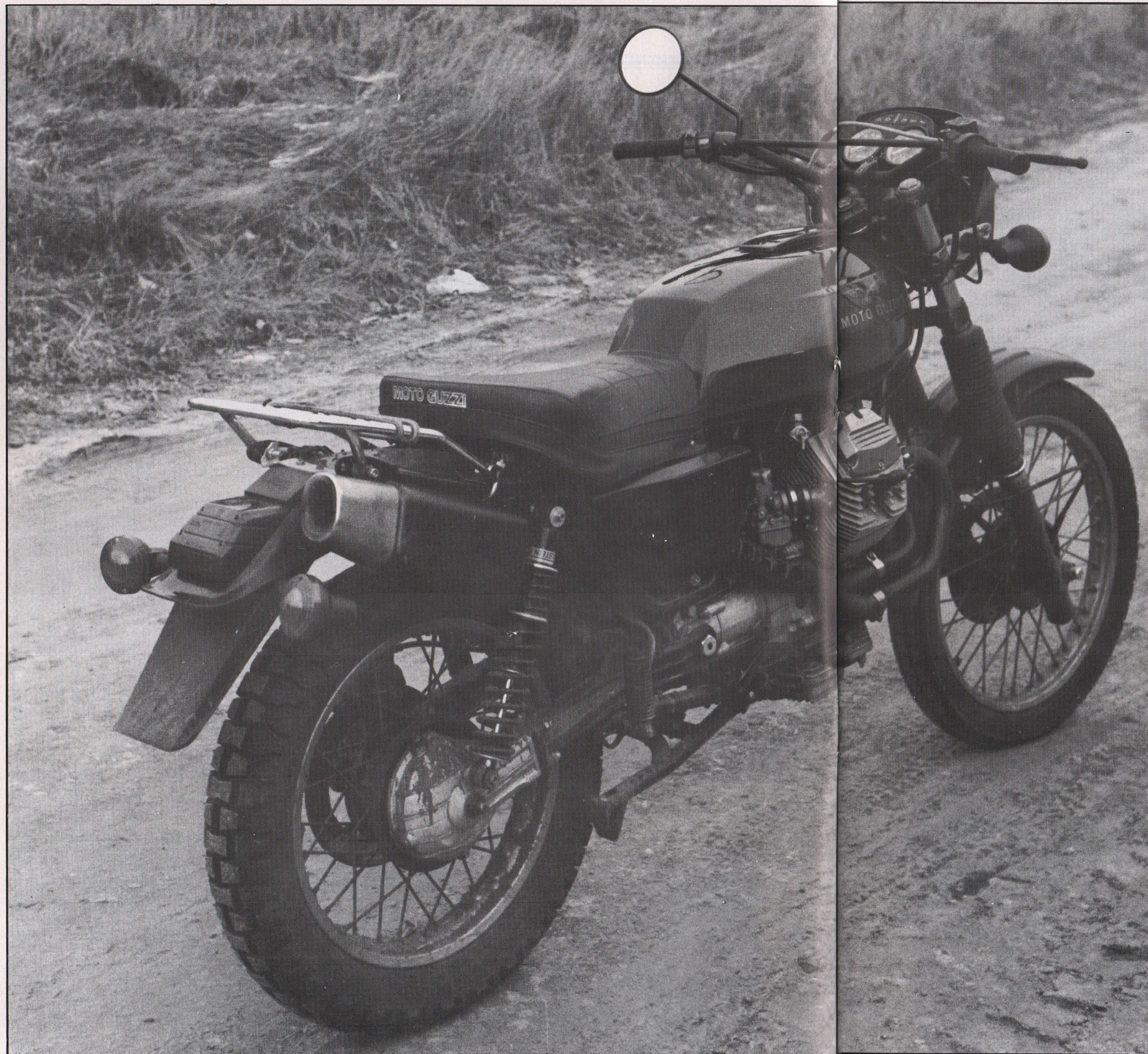
Leser Stefan Wolf sandte uns die Bilder von einer Reise seiner Eltern mit ihrem Regina-Gespann im Frühjahr 1963 →

rechts: "Stift Heini testet die DKW"
Foto von Leser Harald Fietz, Bremen



links: "Vatern auf seiner 500er BMW"
unten: "Opa auf Triumph" (Fotos A. Nolte)





Es gibt Träume, die verfolgen einen zeitlebens. Manchmal werden sie über Jahre verschüttet, plötzlich brechen sie wieder heraus an die Oberfläche.

Diese Geschichte beginnt mit einer alten Zigarrenkiste, die mir jahrelang als Behältnis für Fahrradventile und Knoschenschlüssel diente. Auf der Innenseite des Deckels sah man die Abbildung einer Insel eingegraben und darüber stand: "Sumatra Nr.4".

Was das Herz befiehlt...

Die Überlegung, wo Sumatra zu finden sei, trieb mich aus dem Fahrradkeller an den Atlas. Mit dem berühmten Finger auf der Landkarte zog ich durch Länder, deren Namen ich noch nie zuvor gehört hatte.

Jahre später fand sich selbige Holzkiste bei einer Aufräumaktion in meinen Händen wieder, alt, speckig und noch immer zum Wegwerfen zu schade. Mittlerweile hatte ich ein gerüttelt Maß an Motorrad- und Reiseerfahrung - und mit einem Mal war der Gedanke, der zur fixen Idee werden sollte, nicht mehr aus dem Kopf zu bekommen.

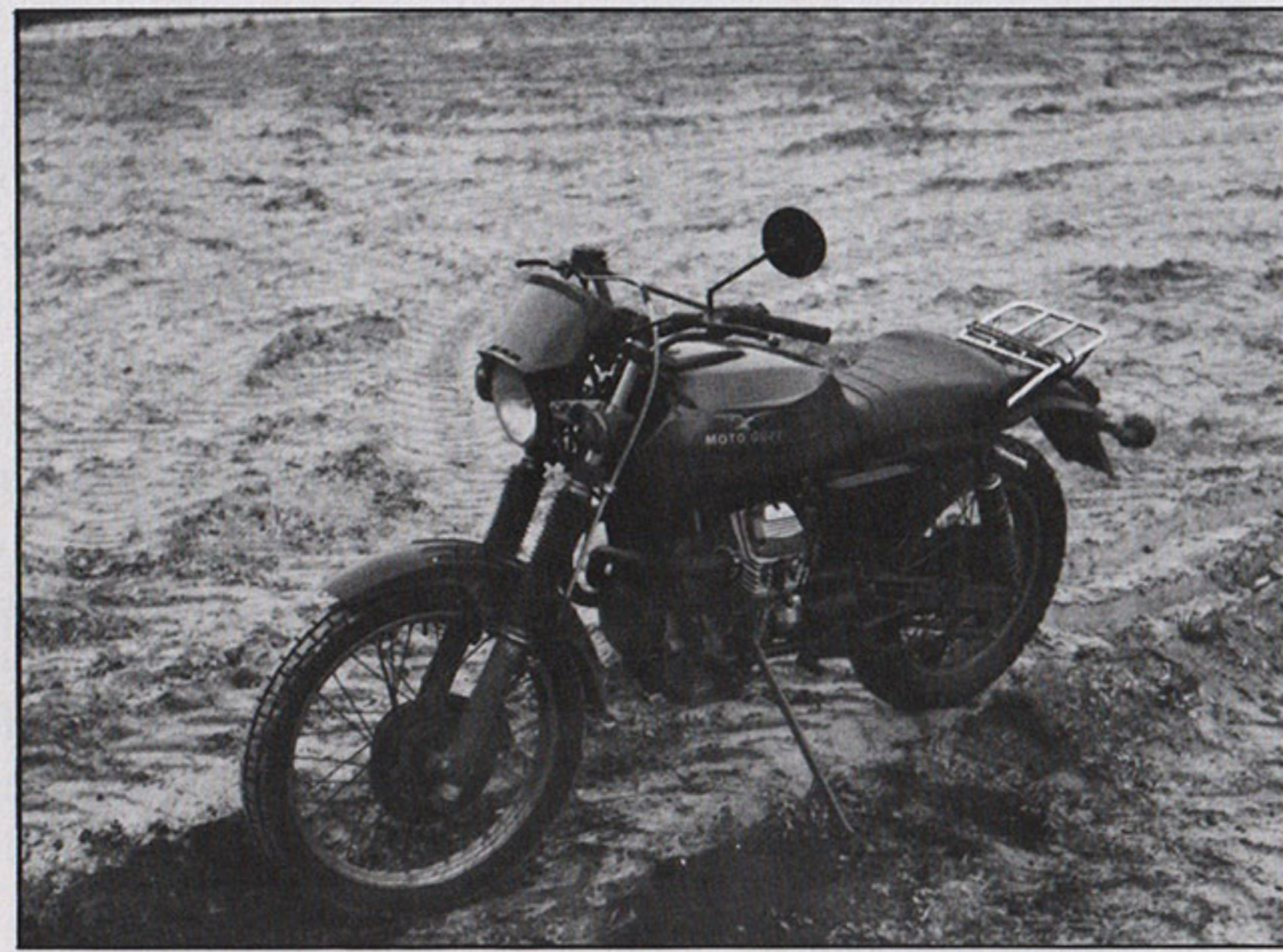
Aus Sumatra wurde Bali, aber die Richtung stimmte: Mit dem Motorrad von Deutschland nach Fernost, das wär's!

Lange Herbstabende saß ich über Karten und Reiseführern versunken am Schreibtisch, bis sich von allen Hinderungsgründen zwei am deutlichsten herauskristallisierten. Zum Einen kam die Erleuchtung, daß eine Reise jede Menge Geld kosten würde, zum Anderen bräuchte man ein Motorrad, das für so eine Tour geeignet wäre. Da ich die Spendenbereitschaft der "PP"-Leser für nicht allzu ausgeprägt halte, selbst wenn es um eine so hehre Sache wie die Traumerfüllung eines Einzelnen geht, werde ich mich im Folgenden auf die Motorradfrage konzentrieren.

Ein langer Blick aus dem Fenster, - nein - die inzwischen recht angejahrte T3 war sicherlich nicht das geeignete Gefährt für solch ein Unterneh-

men. Trotz aller guten Erfahrungen, die ich mit großen Guzzis gemacht hatte, schien sie mit 5 Zentnern Lebergewicht, einer relativ geringen Bodenfreiheit und diversen konstruktiven Schwächen, wie Rotor, Kupplung und Gabel für diesen Einsatz nicht gebaut zu sein. Was dann? Japanische Produkte glänzen zwar durch eine gewisse Zuverlässigkeit, sind allerdings bis auf die nicht mehr angebotene XLV von Honda allesamt mit einer Kette zum Hinterrad ausgerüstet. Jeden Abend die gleiche Schicksalsfrage nach staubigen Straßen und Pisten - was kommt zuerst in den Kochtopf, Kette oder Suppe?? Nein, keinen Bock drauf, nicht nach jahrelanger Kardanfahreie.

BMW, tja, an und für sich sieht die GS wie geschaffen aus für alles, was sich außerhalb Europas abspielen könnte. Und doch gab es Hinderungsgründe, die mich abschreckten, auf die ich jedoch an dieser Stelle nicht eingehen möchte. Das Motorrad, das sich nach anfänglichen Skrupeln immer mehr in den Mittelpunkt des Interesses schob, war die 650 NTX der mir altvertrauten Marke Moto Guzzi. Einige Probefahrten ließen mich in wahre Begeisterungstürme für das Fahrwerk ausbrechen, der Rest aber verschaffte mir eher gemischte Gefühle. Nicht nur das Design eines postmodernen Joghurt-Bechers, auch der durch den Tank verursachte hohe Schwerpunkt schreckte mich ab. Die Sitzhöhe war stark zehenspitzenverdächtig, die Bank selber mochte für gemütliche, vor allem kurze Sonntagstouren ausgelegt sein, für Langstrecken fand ich sie nicht so toll, weil knüppelhart. Ich gewöhnte mich an den Gedanken, daß es mein Motorrad noch nicht zu kaufen gab und wartete erst mal ab, um Alternativmöglichkeiten zu erkunden. Diese boten sich schneller als gedacht. Per Kleinanzeige wurde ein NTX-Rahmen angeboten, beim Anruf stellte sich heraus, daß es galt, ein bis auf die Federbeine komplettes Fahrwerk zu erstehen. In dem Glauben, aus einer noch in der Garage schmorenden Straßen-V65 und dem Enduro-Rahmen etwas



Passendes bauen zu können, fuhr ich los und holte die Teile ab. Ungläubige Blicke empfingen mich in den folgenden Wochen überall dort, wohin das Gerücht meines Eigenbaues gedrungen war. "Und das soll klappen?" Spätestens nach Werner's einschlägigen Erzählungen hätte ich stutzig werden sollen. Er hatte einst mit einem blanken Rahmen angefangen, sich ein Gespann zu bauen, welches zur ewigen Baustelle, aber nie richtig fertig wurde, und über die Kosten schweigt er sich inzwischen aus.

Doch ich ließ mich nicht beirren. Vor meinem geistigen Auge entstand die Vision einer GUZZI V 65 TS (Tutti Selbstgemacht), die ich für realisierbar hielt. Im Gegensatz zur Serien-NTX jedoch sollte diese nicht mehr als Geländeattrappe, sondern als Reise-Fahrzeug nach meinen ganz eigenen Vorstellungen nutzbar sein. Handlichkeit, die Sitzhöhe in erreichbaren Regionen und relative Unanfälligkeit standen an der Spitze meines Wunschzettels. Ist denn bis heute wirklich noch keinem Marketing-Manager aufgefallen, wie großkotzig sich so eine sogenannte Reise-Enduro in Kriegsbemalung neben einer vergleichsweise schmächtigen 175er oder 250er ausnimmt, oftmals dem Einzigen, was östlich des Bosphorus für die gehobene Mittelschicht gerade noch erschwinglich

ist? Obwohl, auf westeuropäischen Schnellstraßen geben diese Dick-schiffe wahrlich ein beeindruckendes Bild ab...

Die reine Geländetauglichkeit war für mich eher zweitrangig. Das Wissen darum, was außerhalb Europas auf Straßen und Wegen kreucht und fleucht und trotzdem ankommt, kombiniert mit meiner fehlenden Neigung, über Äcker und Dünen zu pflügen, liessen mir die Möglichkeit, diesen Faktor nicht über Gebühr zu berücksichtigen.

Die ersten Schritte waren einfach. Rahmen und Schwinge waren schnell gelackt, Federbeine und Reifen wurden bestellt und los ging's. Freudentaumel nach dem erfolgreichen Einbau der Elektrik, fast komplett übernommen von der alten Straßen-Sechsfünfer.

Das das Originaltankfaß nicht zur Verfügung stand, wurde nicht bedauert. Unförmig, den Schwerpunkt nach oben treibend und für Tankrucksäcke ungeeignet, war dieses Behältnis trotz seines 33-Liter Fassungsvermögens gar nicht erst in Betracht gekommen. Statt dessen erstand ich einen gebrauchten Le Mans III-Tank aus Stahlblech, der mit 25 Litern eine ausreichende Kilometerzahl bis zum Nachschütten garantiert, ohne die Nachteile der Plastikschüssel aufweisen zu müssen. Die Halterungen wurden ent-

sprechend geändert, die Sitzbank der guten alten V 65 sorgte trotz des ansteigendem Rahmenhecks mit geringen Modifikationen für einen passenden Anschluß.

Schutzblech und Kotflügel wurden vom Zubehörlieferanten Acerbis besorgt.

War's das denn schon? Mitnichten! Richtig losgehen sollte es erst jetzt. Motor und Getriebe passten zwar in den Hilfsrahmen der NTX, Schwinge und Kardanwelle jedoch schon nicht mehr.

Eine wochenlange Suche begann, bis sich herausstellte, daß beide Bauteile auch an der Lario verwendet wurden. Aber der Antrieb! Im Vorläufermodell TT ging er mangels ausreichender Schmierung des Öfteren fest, zudem ist bei den Enduros die Bremse a la T3 auf der anderen Seite montiert. Also den Antrieb in die gepackt, das Hinterrad gleich mit dazu und ab damit in die Werkstatt zum abändern und ausdistanzieren. Probleme bereitete trotz anfänglicher Begeisterung die Verlegung der Elektrik. Dort, wo normalerweise Diodenplatte und einige Relais ihren Platz beanspruchten, prangte irgendwann der Vorschalldämpfer des Auspuffs. Wohin also mit Ohm und Strom?

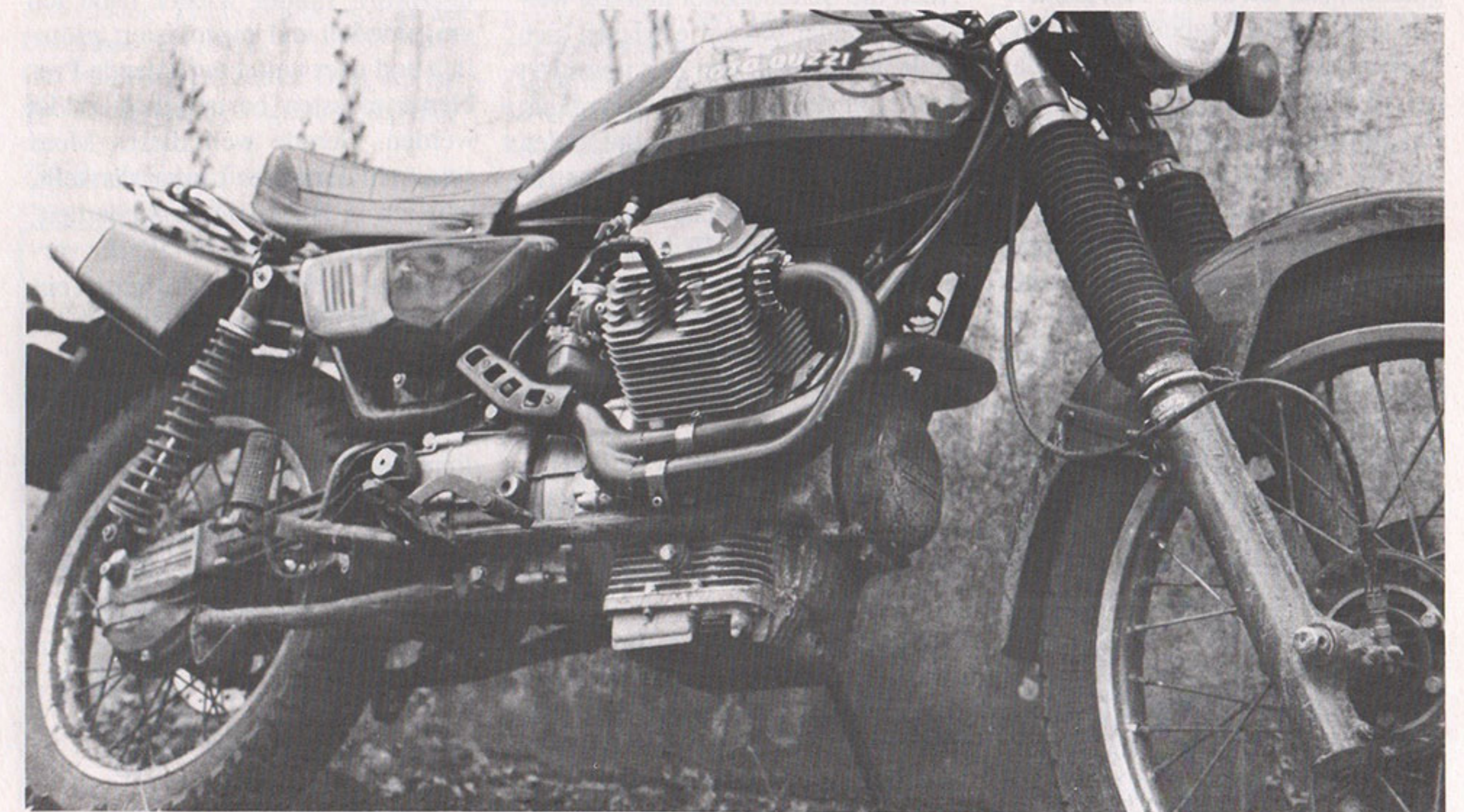
Erneut wurden vorhandene Teile der Unfallmaschine ausgebaut und NTX-Ricambi-Originale bestellt. Ein großer Blauer nach dem Anderen entschwand meinen Augen, endlich meinte ich zu wissen, wovon der Adler von Mandello sich ernährt. Wo der Preis geformten Kunststoffs weit über dem Tageskurs für Gold liegt, kann man sich mit der Entwicklung neuer Modelle ruhig Zeit lassen...

Langsam, sehr langsam, nahm das Motorrad Gestalt an. Fehlende Teile, von den Achsen angefangen und beim Bremslichtschalter noch nicht aufgehört, mußten beschafft werden, erheblich mehr Kleinteile als eingeplant waren nicht mehr baugleich mit dem Strassenmodell. Eine Anmerkung nebenbei: Hätte ich statt des NTX-Rahmens ein Fahrwerk der TT erstanden, es hätte nichts vereinfacht. Die TT ist sehr eng an die V 65, insbesondere an die Lario, angelehnt, während bei der NTX viele Bauteile bedeutend stärker ausgelegt sind. Langfristig bestimmt die bessere Wahl, aber zum Schrauben, wie es mir vorschwebte? Na ja, sei's drum. Eigenbau war angesagt. Das hieß auch, Teile zu besorgen, dranzuhalten, abzuändern, anzupassen-manchmal auch nur, um nach der Fertigstellung festzustellen, daß es doch besse-

re Lösungen gab. Stunden des Tüftelns und Tage des Sinnierens verstrichen den Sommer, Termine und Treffen verstrichen, ohne daß das Öl unter den Fingernägeln wegzukriegen war. Freunde, die ab und zu vorbeischauten, guckten nicht mehr ungläubig, sondern verdeckten das Grinsen hinter Mitleidsmienen: "Die sah aber schon mal fertiger aus." Jaja, das hat man von der Preisgabe seiner Vorstellungen zu vorgezogener Zeit. Und dennoch, irgendwann ging das Werk seiner Vollendung entgegen.

Nur wenige Teile mußten noch montiert werden, als der große Rückschlag kam. Was, wenn sich das Teil nicht so fahren ließe, wie erhofft? Was, wenn der freundliche Herr vom TÜV keine Schrauber mochte und mich schon garnicht? Was, wenn sich monatelange Arbeit nicht gelohnt hätte?

Die Angst vor der großen Enttäuschung nagte und war nur schwer abzuschütteln. Sensibel geworden, las und hörte ich plötzlich nur noch Berichte von fehlgeschlagenen Versuchen, von Maschinen, die fast fertig wieder demontiert wurden, von astronomischen Kosten für die TÜV-Abnahme. Es brachte alles nichts. Ich war schon viel zu weit, um ein-





fach abzurechnen, und so wurden Seitendeckel und Batterie doch noch angeschraubt.

Sprit rein, Schlüssel umgedreht, ein Druck auf den Starterknopf, und der Motor lief! Als ob er nie woanders seinen Dienst verrichtet hätte, blubberte der V 2 im Stand vor sich hin, während ich verträumt und noch ein wenig ungläubig davor stand. Geschafft! Ich stellte den Motor ab, holte den Campingstuhl aus der Garage und rauchte erstmal die nötig gewordene Zigarette.

Gut, da gab es einige Schnitzer, die auf nachträgliche Feinarbeit warteten, aber insgesamt...? Kaum zu glauben, daß ich dieses Teil tatsächlich selbst gebaut haben sollte. Eine Proberunde auf dem Hof bewies, daß die TS 650 tatsächlich fuhr, ich war in jeder Hinsicht fertig.

Relativ anstandslos passierte das Motorrad die Einzelabnahme beim TÜV, wo direkt alle Veränderungen eingetragen wurden. Ein letzter Gang zum Strassenverkehrsamt, der angenehme Teil der Übung konnte beginnen.

Ganz so unbefangen wie auf anderen Moto's brachte ich es allerdings nicht fertig, einfach an's Fahren zu denken. Die ersten Wochen waren geprägt mit der Suche nach Detaillösungen, von Versuchen, das Erreichte zu optimieren. Die Sitzbank erwies sich am Tankschluß als zu unbequem, ein modifiziertes Pendant der SP, später der Einzelsitz der Polizei-T3 lösten dieses Problem zu meiner

Zufriedenheit. Ambitionen, den gleichvolumigen, doch kürzeren Tank der T3 zu verwenden, waren dagegen zum Scheitern verurteilt. Schade, denn der Optik sowie der Sitzposition wäre diese Veränderung sicher recht zuträglich gewesen.

Das an der oberen Gabelbrücke befestigte Schutzblech wich dem vorderen Kotflügel der DR Big von Suzuki, wodurch die Vorderpartie stabiler wirkt und der Motor nicht mehr vom Spritzwasser eingesaut wird. An der Lampe wurde ein Windabweiser angebracht, der meines Erachtens ein guter Kompromiß zwischen Optik und verringertem Winddruck bei höheren Geschwindigkeiten ist.

Auch die Seitendeckel mußten weichen. Wieder einmal erwiesen sich Teile, in die recht viel Zeit investiert wurde, in der Praxis als untauglich. Der rechte Deckel wurde durch den Auspuff kräftig aufgeheizt, was für Plastik bestimmt nicht nur gut ist. Der linke deckte die Elektrik nur ungenügend gegen Wassereinfluss ab. Auf einem Teilemarkt bot sich dann die passend zu machende Alternative in Form von Blechseitendeckeln der alten 250er Benelli.

Wenn sich jetzt noch ein Militärgetriebe der V 50 auftreiben ließe, wäre eigentlich alles fast alles realisiert, was ich Anfangs als erforderlich erachtet hatte.

Wer jetzt übrigens glaubt, ist ja alles ganz nett, aber für Normalsterbliche unrealisierbar, liegt gänzlich falsch. Von Berufs wegen habe ich mit Kraftfahrzeugen nichts weiter zu tun,

als deren Benutzung für den täglichen Arbeitsweg. Auch die technische Ausstattung meiner "deutschen Normgarage" ist so üppig nicht. Schraubstock, Bohrmaschine und Flex reichten neben einem Sammelurium an Werkzeug für alle Arbeiten völlig aus. Ehrlicherweise und der Vollständigkeit halber füge ich jedoch hinzu, daß ich das fertige Moto der Firma Schepsky zur Endkontrolle auf den Hof stellte, die Pfusch beseitigte und mir für Nachlässigkeiten die Ohren langzog.

Was der ganze Spaß gekostet hat? Tja, ganz so günstig, wie in der ersten Euphorie kalkuliert war's dann doch nicht. Man hätte sicher für das gleiche Geld eine originale NTX mit gleichem Kilometerstand erwerben können, wobei einige Faktoren zu berücksichtigen wären: Zum einen wurden beim Eigenbau diverse Teile in drei- oder vierfacher Variation ausprobiert, bis ich das Ergebnis für praktikabel hielt. Desweiteren wäre wohl jede andere NTX einer ähnlichen Kur unterzogen worden, wenn vielleicht auch eher nach und nach und vermutlich nicht so konsequent. Das Letzte und Wichtigste aber ist: Jedes Bauteil der Maschine ist mehrmals durch meine Hände gegangen, wurde auf seine Tauglichkeit hin überprüft. Immer wieder habe ich umgemodelt und improvisiert, plötzlich und unerwartet auftretende Probleme mußten bestmöglich gelöst werden. Gerade weil dieses Moto somit ein absolutes Unikat darstellt, lebe ich in der relativen Sicherheit, von Fehlerquellen ab Werk verschont zu bleiben, was mir schon ein recht gutes Gefühl zu der Sache gibt. Dies alles bedeutet natürlich nicht, daß die TS jetzt schon ihre endgültige Form angenommen hat. Das Stadium des Rohbau's wird vermutlich noch einige Zeit andauern, aber was macht das schon? Das selbstgeschnittene Optimum braucht halt Zeit und bis die Reisekasse gefüllt ist, benötige ich wohl auch noch ein paar Tage...

Text: Marc Reichel
Fotos: Axel Rüffer

Dr. Nippel erklärt's genau: Simmerringe ® Teil II

Fortsetzung aus Heft GummikuH Nr. 8 Januar 1990

Die Motorradbauer vergangener Zeiten kalkulierten die Maschinen nicht nach dem Motto: "Das Beste ist gerade gut genug", sondern nach der heute genauso gültigen, kaufmännischen Regel: "Das billigste und konstruktiv gerade noch vertretbare Teil ist ausreichend!" Aus diesem kühlen Grund tauschte ich bei Restaurierungen die alten Simmerringe gegen nicht nur neue, sondern auch verbesserte und teurere aus. Sicherlich ein Vergehen an der Originalität für Puristen, doch die bessere Dichtung und längere Lebensdauer dieser Elemente liegt mir am Herzen.

8. Material

Die Hersteller von WDRs bieten meist vier Standardwerkstoffe an, die sich für verschiedenste Anwendungen eignen:

8.1. Nitrilkautschuk

Abkürzung: NBR (Acrylnitril-Butadien-Kautschuk)

Anwendung: Temperaturbereich an der Dichtlippe ca. -40° bis +120° C Beständig gegenüber Ölen, Fetten und Wasser

Zul. Umfangsgeschwindigkeit ¹⁾: 6 m/s entspricht ca. 6000 1/min

8.2. Polyacrylkautschuk

Abkürzung: ACM (Acrylatkautschuk)

Anwendung: Temperaturbereich an der Dichtlippe ca. -30° bis +150° C Gut beständig gegenüber Ölen mit hohem Additivanteil (Getriebe- und Hypoidöle)

Zul. Umfangsgeschwindigkeit ¹⁾: 13 m/s entspricht ca. 12500 1/min

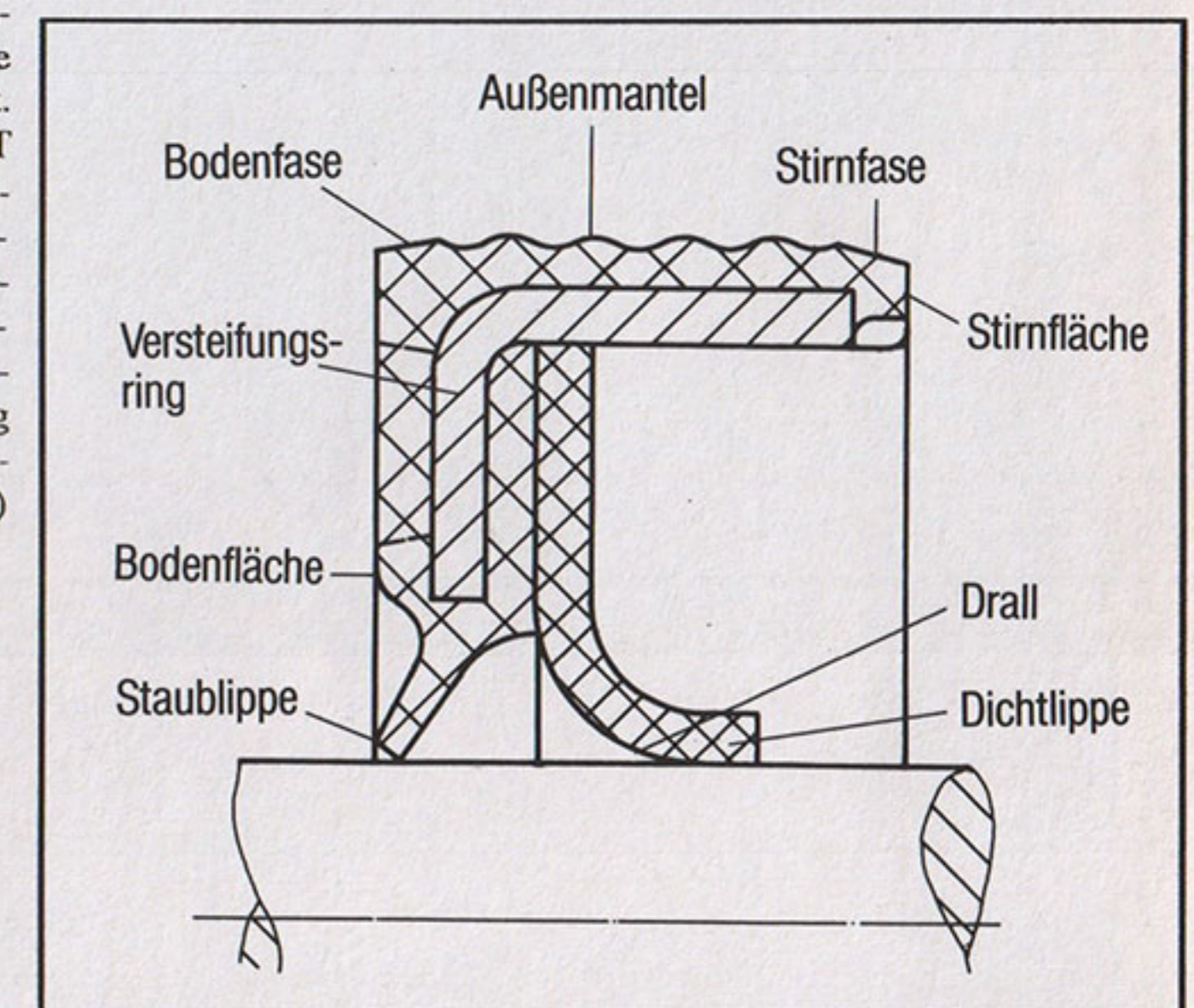
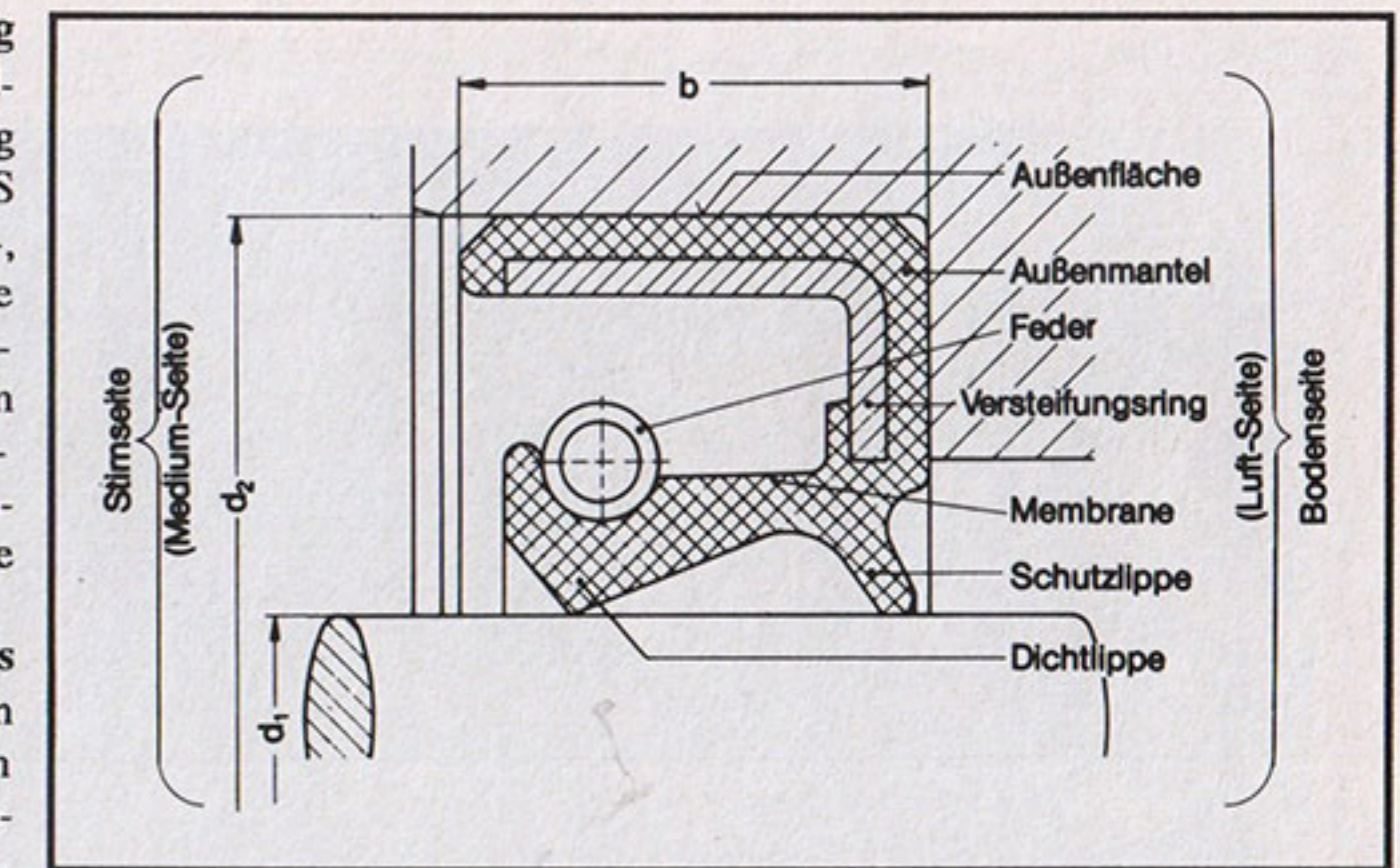
8.3. Silikonkautschuk

Abkürzung: MVQ, VMQ

Anwendung: Temperaturbereich an der Dichtlippe ca. -50° bis +180° C Bedingt beständig

Bild links: Wellendichtring mit Öl-Rückförderdrall, wie er bei der Restaurierung verwendet werden sollte (Freudenberg-Simrit)

Zeichnung rechts: Standard-Wellendichtring der Bauform AS mit Staubschutz-, einer Dichtlippe und kunststoffummantelnden Außenring (Zeichnung Elring Dichtungswerke GmbH, Fellbach) Zeichnung rechts darunter: Der um 1987 auf den Markt gekommenen Wellendichtring mit PTFE-Dichtlippe (ohne Feder!) im Schnitt. Bauform BA PT SL DR (Freudenberg Bezeichnung), also mit rilliertem Außenmantel und Staubleippe (Zeichnung Carl Freudenberg-Simrit, Weinheim)



gegen Getriebe- und Hypoidöle. (Angaben der Hersteller beachten)

Zul. Umfangsgeschwindigkeiten ¹⁾: 38 m/s entspricht ca. 36000 1/min

8.4. Fluorkautschuk

Abkürzung: FPM, FKM

Anwendung: Temperaturbereich an der Dichtlippe ca. -30° bis +200° C Beständig gegen so gut wie alles Zul. Umfangsgeschwindigkeit ¹⁾: 38 m/s entspricht ca. 36000 1/min **und ein fünfter, hochmoderner Werkstoff:**

8.5. PTFE

Polytetrafluoräthylen Anwendung: Kraftfahrzeugbau Temperaturbereich -130° bis +180° C Beständig gegen alle Schmierstoffe und Kraftstoffe

8.5. Auswahl

Der letztgenannte Werkstoff, PTFE, scheint mir für die Restaurierung der geeignete zu sein. Der WDR hat keine spannende Feder mehr, da der Anpreßdruck der Lippe allein ausreicht. Die

Dichtlippe wurde auf den Werkstoff PTFE, der auch unter dem Markennamen TEFLON ® bekannt ist, umgestellt.

Du versuchst erstmalig den alten WDR durch einen gleichen in PTFE mit Rückförderdrall zu ersetzen (Hersteller ist Freudenberg/erhältlich im Normteileladen). Falls Dein gewünschtes Maß nicht lieferbar ist, ersetzt Du den Ring durch einen aus FKM.

Der Platz reicht wieder nicht!!! Fortsetzung folgt ---- Viel Spaß beim Schrauben Dr.Nippel

1) Die Zulässige Umfangsgeschwindigkeit richtet sich na dem Durchmesser der Welle, dem abzudichtendem Medium, der Schmierung, dem WDR-Werkstoff und der Wärmeabfuhr. Um einen sinnvollen Vergleichswert zu schaffen gehe ich von einer Welle mit dem Durchmesser 20 mm und dem Medium Motorenöl SAE 20/Luft, bei korrekter Wärmeabfuhr und Schmierung aus. Im Zweifelsfall gelten niedrigere Werte.



JOSEPH Joy LEATHERS **MOTORRAD-BEKLEIDUNG UND ZUBEHÖR**

EINER DER GRÖSSTEN IN MOTORRADBEKLEIDUNG
600 qm MOTORRADBEKLEIDUNG UND FREUNDLICHE BEDIENUNG ERWARTEN SIE!

Wir führen alle Größen von Gr. 32 bis Gr. 66 ab Lager. Wir fertigen auch nach Maß und eigenem Entwurf. Besuchen Sie uns, es lohnt sich, Sie werden staunen.

Josef Joy Bahnhofstraße 14 - 4755 Holzwickede
 Telefon 0 23 01 / 65 37

ERSATZTEILE FÜR ALLE STEIB Seltenwagen.
 Fordern Sie kostenlose Ersatzteillisten an mit Angabe des genaue Typs.
 Komplette Steib-Modelle, neu gefertigt, originalgetreu LS 200, S 350 und TR 500.
MOTORRAD-STEMLER GmbH
 Garschager Heide 29
 5630 Remscheid 11
 Tel. 0 21 91 / 5 30 67

**ADLER — BMW — DKW
 HOREX — NSU — TRIUMPH
 VICTORIA — ZÜNDAPP**

Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.

Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

Motorrad-Stemler GmbH
 Telefon 0 21 91 / 5 30 67

STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELOREX-KLASSIK, zu günstigen Preisen. Zubehör und Ersatzteile für Seltenwagen und Gespanne.
Motorrad-Stemler GmbH
 Telefon 0 21 91 / 5 30 67




Puch

Puch-Cobra 80 Enduro, 80 ccm 6-Gang, 9 PS, TÜV 12.90, neuwertig, Tel. 07131/68614

Quickly

Suche gebrauchte Quickly-Kolben; (Schueler!), Tel. 07628/2811

Royal Enfield

Royal Enfield, Bj. 61, Mete or Minor Sports, VHB 4500,-DM, Tel. 0461/12007 ab 18.00 Uhr

Sachs

Verkaufe 1 neuen Sachs-Automatik 2-Gang Motor und 1 neuen Solo-Moped-Motor (50 km/h), Tel. 0208/663960*

Scott

Sollte es einen verrückten geben, der eine Scott zu verkaufen hat oder weiss wo eine solche sinnlos rumsteht. Bitte Nachricht unter Tel. 02803/1818

Selco

Suche alles über Moped, Selco mit VAP57ABG Motor, alle möglichen Teile und Literatur (Werkstatanleitung Ersatzteilliste usw.), Tel. 06834/7348

Steib

Steib TR500 rest. bed. zu verkaufen oder Tausch gegen R75 WH-Teile, Tel. 0221/727838

Suche Steib LS 200 komplett oder zum restaurieren, Preis bis ca. 600,- DM, Tel. 07422/6732*

Suzuki

Suzuki Wasserbüffel Coffe-Racer Umbau Motor generalüb. Sek. neu, Sonderl. Top-Zust., 3500,-DM, Tel. 02355/3783

Suche komplette Vorderraddoppelduplexbremse von Suzuki GT750 und Tank V. SR500, Tel. 05535/680

Suzuki GS 850G, Bj. 81, 13900km, +Lenkerverkleidung und Koffertträger, Zustand wie neu, FP 4000,-DM, Tel. 07259/8309

Terrot

Verkaufe Terrot HSSC, 350 ccm, ohv, Bj. 33, VHB 2800,-DM komplett, Tel. 07520/2177 ab 18.00 Uhr*

Triumph(D)

Suche Vorderradnarbe komplett für deutsche Triumph 125 sowie Kopie von Brief, Norbert Radloff, Tel. 06831/88755

Nourish 8 Valve Top End Kiti (neu) 77.8 Bohrung mit MKII Vergaser, 1980,-DM, Tel. 0511/738392

Verkaufe Triumph BD4250H zerlegt mit div. Literatur, auch einzeln, Tel. 05363-40520

BDG 250L, Bj. 54, komplett mit Ersatzbrief, Motor läuft, VB 1300,- DM, Tel. 040/5506837, 18-20 Uhr

Biete: 2 Tanks für Triumph D Boss. 1 x gut, 1 x schlecht, für Selbstholer. Werner Szeinwandter, Beide DM 200,-, Innstraße 85/2, A-6020 Innsbruck*

Velocette

Verkaufe Velocette 200LE Bj. 64, 2800,- DM, Jawa-Mofa Bj. 74, 600,-DM, Solex-Motorfahrad Bj. 60, 450,-DM, Tel. 07272/5149*

Vespa

Suche Vepa-Roller 50 ccm bis 1500,- DM, Georg Allmendinger, 7440 Nürtingen, Tel. 07022/33/99*

Victoria

Victoria KR25HM Aero, Bj. 52, TÜV 11/91, restauriert, alltagstauglich, Zubehör/Ersatzteillisten, VS, umständehalber abzugeben, Tel. 05121/512813 ab 18.00 Uhr

Yamaha

Achtung SR-Fahrer! Wer hat Erfahrungswerte mit der Umrüstung auf Doppelscheibe, Tel. 02302/77805

TX750, Parallel-Twin, Bj. 75, TÜV 5.91, sehr guter Zustand, neue Reifen, neue Batterie, Motor neu abgedichtet, Modell mit großer Ölwanne, Ölkühler, exzentrisch gelagerte Ausgleichswellen, bis auf Lack oregeool, technisch einwandfrei, VS, Tel. 0231/822880 abends

Suche Motoren: TR1 und XS650, komplett und unbeschädigt. Zahle fair für gutes Material. Tel. 0711/714756 ab 18.00 Uhr

XS650SE in Teilen abzugeben oder Tausch gegen MRD 50er J. z. aufbauen, Tel. 06423/6534

Suche Doppelscheibe für XS500, möglichst mit Gutachten, Tel. 0711/714756 ab 18.00 Uhr

RD250 Neuteile, Kettenkit, zwei orig. Spiegel, zusammen 150,-DM, Tel. 02151/756096, nur Wochenende

Verkaufe YamahaXS 750 mit Seitenwagen, TÜV neu, BMW R100RT, Tel. 05655/8051

2 x Yamaha DS7, Bj. 72, zum Herrichten zus. 500,-DM, Tel. 07259/8309

Zündapp

Suche Motor für Zündapp-Combinette 422 Zustand egal, Tel. 04827/694 ab 19.00 Uhr

SCHWER · PUNKT

Folgende Hefte mit angegebenen Schwerpunkten kannst Du über unseren Versand (4,90 DM in Briefmarken) noch bestellen:

Heft 1) Zündapp-Werke
 Heft 2) NSU in den 50er Jahren
 Heft 3) DKW-Motorräder
 Heft 4) Adler Motorräder
 Heft 5) Horex-Motorräder
 Heft 6) Triumph-Motorräder
 Heft 7) Victoria-Motorräder

Suche Zündapp KS100, 8, 2 PS-4 Gang. Teile oder komplett, auch Schrott oder Unfall nur billig, Tel. 02803/1818

Suche zweizylinder Bj. 55-65, fahrbereit, rest-bed. zwischen 3-5000,-DM, Tel. 0551/68388*

Suche Zündapp KS601-Vorderradtrommel, Tel. 05333/702*

Verkaufe für DB201, Bj. 51: 2 Auspufftöpfe, 1 Radnabe hinten, 1 Zylinderkopf, 1 Bremschlüssel und 2 Zylinderköpfe für Combinette Tel. 07644/8890 öfter probieren*

Seitenwagen

5350 Boot und Kotflügel Restaurierfähig zu verkaufen, Tel. 0421/564101

Suche Steib-Beiwagen S250, Tel. 05655/8051*

Suche Stolz Seitenwagen 50er Jahre, Typ Berlin, Tausche Steib - 18" Rad mit Bremsnabe gegen 19" Rad; Verkaufe Steib 350 Boot Nachbau + Kotflügel orig. Meyer, Erfstr. 9, 2805 Stuhr 2, Tel. 0421/564101

Verkaufe BMW R50 Gespann, Tel. 05655/8051*

Verkaufe SW Steib S250 bis 2000,-DM, Tel. 07520/2177 ab 18.00 Uhr*

Sonstiges

Suche guterhaltene Ausgabe des Buches "Rund um die Welt" von Robert Sexe, erschienen 1969, Karl Reese Verlag, Dinslaken, Angebot: B. Schaefer, Tel. 06721/45127 ab 18.00 Uhr

Verkaufe Original Solex-Mofa mit E-Teilen nicht fahrbereit, 350,-DM, Tel.02501/81124 ab 18.00 Uhr

Adler, Ardie, BMW, BSA, D-Rad, DKW, Horex, Honda, Imme, Maico, Norton, NSU, Royal Enfield, Triumph, Velocette Wanderer, Yamaha... fahren die Fans des Motorrad-Veteranen-Stammtisch, Hotel zum Adler, 6537 Gensingen (Kein Club!) Treff: jeden Montag ab 20.00 Uhr (Info: 06704-2208)*

Suche Cromwell-Helm, Größe 58, Tel. 05101/2248*

Rot-weiße "Paddington-Pirate"-Einteiler-Kombi zu verkaufen, Gr. 48, total Neuwertig, Godeke Klinge, Tel. 04131/31593 ab 18.00 Uhr, oft versuchen*

Tausche Mercedes Benz 280S gegen BMW-Motorrad, Tel. 05655/8051*

Belstaff-Lederkombi Gr. 52, Top-Qualität frisch vom Schuster, 300,-DM. Lederjacke schwarz Gr. 54-56, 150,-DM. Wachsack und

Hose (neu) 150,-DM, Tel. 02150/4703

Motorrad-Import

Aus Italien:

Gebrauchte Guzzi, Laverda, Ducati und alte Japaner in jedem Zustand, alle mit deutschen Papieren, z.B.:

Moto Guzzi V7 2500 DM
 Moto Guzzi Falcone 1900 DM
 Honda CB 750 1700 DM

Peter Linak Eitzendorf 23 2812 Hilgermissen
0 42 56/6 93

L A MOTO

DIREKTIMPORT AUS ITALIEN
**MOTO GUZZI V7
 AIRONE
 FALCONE
 850 T3**
 GROSSE AUSWAHL AN NEU- +
 GEBRAUCHTEILEN AN- UND
 VERKAUF V. MOTORRÄDERN +
 ERSATZTEILEN + VERSAND

Hartmut Mersmann
 Rhyner Str. 9, 4703 Bönen
 ☎ 02383/7033

NIEDERRHEINISCHES
**MOTORRAD-
 MUSEUM**

ca. 160 Motorräder
 200 Motoren und Getriebe
 Samstags 14.00-18.00 Uhr
 Sonn- und Feiertags
 11.00-16.00 Uhr



SO FINDEN SIE DAS
 NIEDERRHEINISCHE
 MOTORRAD-MUSEUM!

Abfahrt Moers-Ost - Richtung Kerken (B 60) - 1. Ampel links (Römerstraße) - 1. Straße links (Hochemmericher Straße) - 2. Straße links (Friemersheimer Straße)

Friemersheimer Straße 106
4130 Moers 1 - Asberg

Häufig wird man nach dem Restaurieren gefragt: "Was hat das denn nun alles zusammen gekostet?" Um diese Frage genauer beantworten zu können, habe ich mich bemüht, während der Restaurierung unserer Scout 101 jede Ausgabe für Teile bzw. Arbeiten festzuhalten.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß es sich um eine Restaurierung für den eigenen Bedarf handelt, womit bereits erste Unterschiede gegeben sind: Müssen Zylinder und Köpfe wirklich vernickelt sein? Lackieren ist viel billiger und ebenso schön. Oder: Alemite-Schmiernippel extra aus USA zum Preis von 2,50 \$ das Stück ??

Bei der Restaurierung habe ich die von mir geleisteten Arbeitsstunden vollkommen unberücksichtigt gelassen, es ist eben Hobby. Einige Beträge sind in Klammern gesetzt. Es sind geschätzte Beträge, die ich aber nicht zu bezahlen brauchte, da mir mein Bruder oder Schrauberfreund Holzwurm unentgeltlich geholfen haben. Die Arbeiten waren aber notwendig, und deswegen treten sie in der Endabrechnung mit auf. Wer also im Freundeskreis Hilfe findet, für den kann die Rechnung schon wieder ganz anders aussehen. Zudem haben wir den INDIAN-Händler am Ort, was ebenfalls große Erleichterung (auch finanzielle bei Telefon, Fahrten, Transport) bedeutet.

Die INDIAN Scout 750 vom Baujahr 1928 wurde verzollt in Teilen gekauft. Der Ankaufspreis ist für die folgende Aufstellung unwichtig. In dem "basket case" fehlten folgende Teile:

Auspuffanlage
Tachoanlage
Amperemeter
Klaxon
Zusatzscheinwerfer
Batteriekasten
Speichen
Reifen

Als glücklicher Zufall erwies sich, daß in dem Motorgehäuse eine komplett überholte Kurbelwelle saß (in der Aufstellung mit 700,-DM angesetzt). Und dann ging es los:



K O S T E N E I N E R R E S T A U R I E R U N G

Auspuff komplett.....	350,-
Klaxon.....	270,-
Halter Klaxon.....	20,-
Ampèremeter.....	150,-
Zusatz-Scheinwerfer.....	110,-
Batteriekasten.....	170,-
<u>Tachoplanlage</u>	930,-
Tacho in Einzelteilen	150,-
- Scheibe	20,-
- Glas	50,-
- Welle	460,-
- Umlenkung	90,-
- Antriebsrad	30,-
- Zahnrad	100,-
- Bef.-Plättchen	30,-
	<u>930,-</u>
<u>Elektrik</u>	1155,-
Magnet überholen	570,-
Lima überholen und umrüsten	(150,-)
Lima-Lager	30,-
Lima-Kohlen	35,-
Lima-Regler	110,-
Batterie	85,-
Relais Horn	10,-
Kerzen	20,-
Kerzenstecker	15,-
Lampeneinsatz Head	45,-
Lampenfassungen	10,-
Glühlampen	15,-
Kabel	
Ösen	
Schrumpfschlauch	60,-
	<u>1155,-</u>

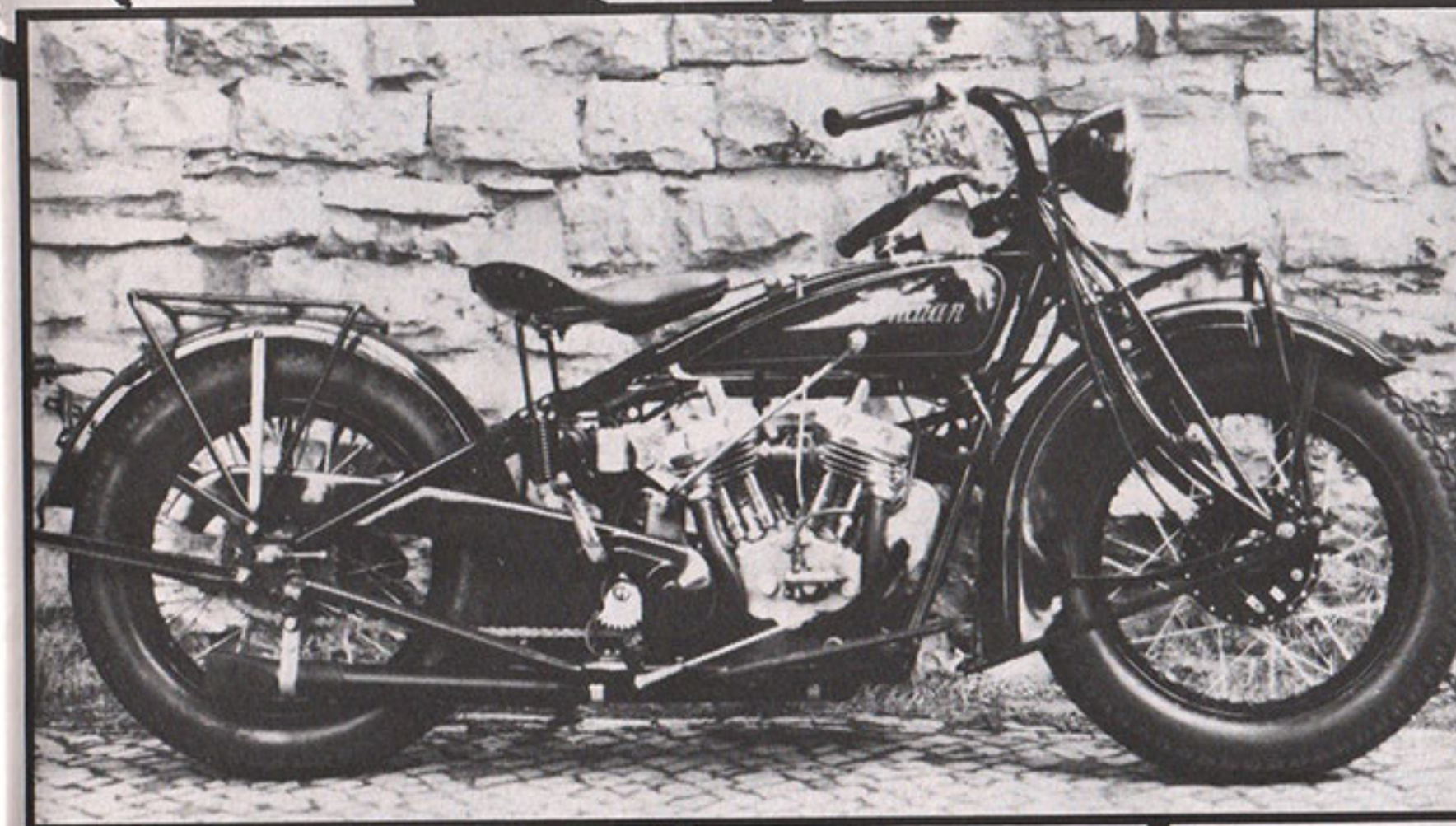
<u>Motor/Getriebe</u>	2025,-
2 Zylinderlaufbüchsen	50,-
Zylinder ausdrehen	
Laufbüchsen einpressen	
Laufbüchsen ausdrehen	
auf Kolbenmaß schleifen	635,-
Zylinder/Köpfe vernickeln	250,-
Kurbelwelle überholen	(700,-
Kurbelwelle im Gehäuse distanzieren	30,-
1 Satz Ventile	120,-
1 Satz Kolben	140,-
1 Vorgelegewelle (Tannenbaum)	100,-
	<u>2025,-</u>

<u>Kleinteile</u>	200,-
Fotokopien	5,-
Gummikleber	5,-
Dichtungsmasse	10,-
Lagerkugeln für Lenkkopf/Tacho	30,-
Schrauben	115,-
Drahhülle f. Züge	20,-
Lederhülle f. Züge	15,-
	<u>200,-</u>

<u>Bremsen</u>	185,-
Bremstrommeln ausdrehen	(60,-)
Backen vorn belegen	25,-
Bänder hinten belegen	85,-
Bremsfedern	5,-
Bremszug	10,-
	<u>185,-</u>

Schweißarbeiten

Trittbretter	20,-
Kettenschutz	45,-
Riemenschutz Lima	20,-
Schutzbleche	100,-
	<u>185,-</u>



Sandstrahlen komplett.. 450,-

Räder ... 840,-

Vernickeln div. Teile... 260,-

Indian Scout

Sattel beziehen.....	400,-
Lackierung kompl.	1250,-
Schmiernippel.....	80,-
Schloß Toolbox.....	50,-
Kickerpedal.....	60,-

<u>Tank</u>	620,-
auseinanderlöten (100,-)	
Tankhälften und Ölkammerwand galvanisch verkupfern	120,-
verzinnen und zusammenlöten	<u>400,-</u>
	<u>620,-</u>

TÜV/Zulassung 260,-

Sicherlich habe ich noch die eine oder andere Kleinigkeit vergessen. Nach dieser Aufstellung kommt für die Restaurierung eine Summe von etwa 10.020,-DM heraus.

Ich bin der Meinung, daß sich für uns dieser Aufwand gelohnt hat. Die Urteile der anderen INDIANER auf dem Treffen gingen mir dann aber auch gut runter. Damit kein falscher Eindruck entsteht - die Scout geht in den Gebrauch und nicht in die Vitrine.

Da der Endbetrag sowohl nach oben als auch nach unten veränderbar ist, habe ich hoffentlich niemanden verschreckt.

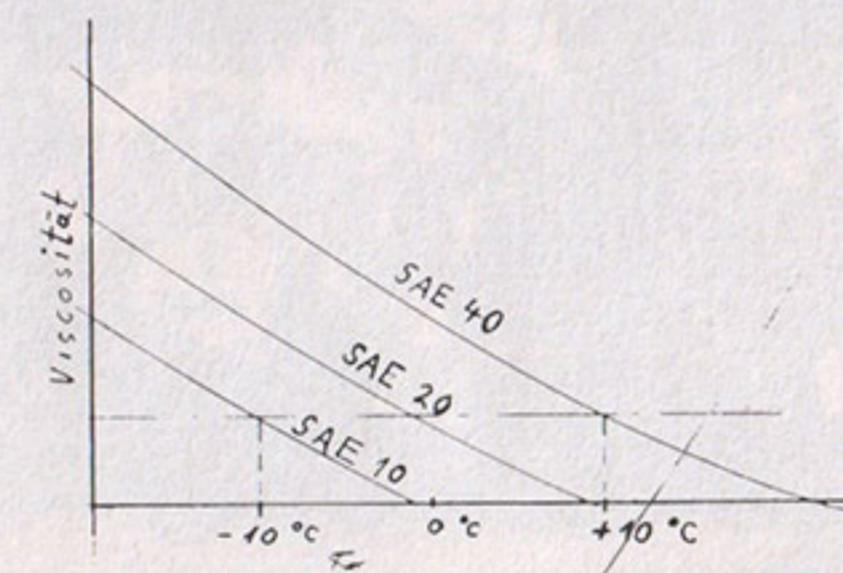
Uwe Ziesemann/Berlin

- Gedoptes Öl -

Will man die Viskosität eines bestimmten Öles feststellen, so macht man dies mit einem Viscosimeter. Dabei wird die ganze Apparatur samt einer genau abgemessenen Menge des zu prüfenden Öles auf eine bestimmte Temperatur erhitzt. Für die SAE-Norm z.B. 210° F oder 98,8° C. Nun wird über einer Öffnung im Viscosimeter das Öl in einen Auffangbehälter entlassen. Die Zeit, die das Öl benötigt, um den Auffangbehälter zu füllen, ist dann ein Wert für die Ermittlung der Viskosität. Man kann damit also sagen, daß dieses Öl bei einer bestimmten Temperatur eine bestimmte Zähflüssigkeit besitzt. Soll das Öl nun z.B. zur Schmierung einer Werkzeugmaschine eingesetzt werden, dann reicht diese Angabe, was die Viskosität betrifft, völlig aus. Denn eine Maschine, die, wenn sie arbeitet, auch noch in geheizten Räumen steht, hat an ihren Schmierstellen fast konstante Temperaturen. Bei einem Kfz-Motor ist das etwas ganz anderes. Das Motoröl ist Temperaturunterschieden von mehr als 100° C ausgesetzt. Im Winter, bei Minus Graden, darf das Öl nicht zu dickflüssig sein, um einen leichten Kaltstart zu ermöglichen. Außerdem sollen alle Schmierstellen möglichst schnell versorgt werden, um den schon beschriebenen Kaltstartverschleiß möglichst gering zu halten. Gleichzeitig soll aber das Motoröl später, wenn der Motor die Betriebstemperatur erreicht hat, nicht zu dünnflüssig sein. Ein zu dünner Ölfilm hat nämlich in den Lagern unter Umständen eine leichte Berührung der Lagerteile mit-

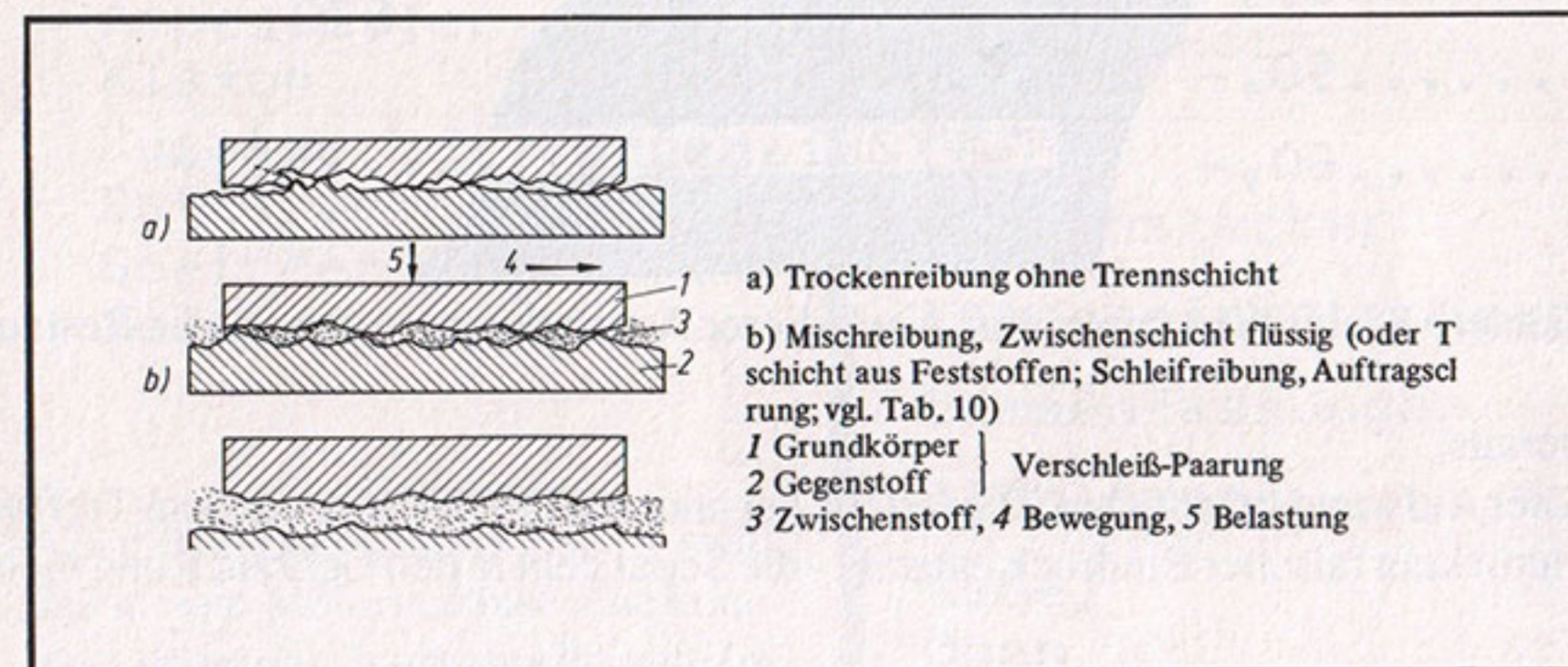
einander zur Folge. Man spricht dann von einer Mischreibung (siehe Abbildung 1). Ein Effekt der ja beim Einfahren eines Motors sogar erwünscht ist. Denn das Einfahren ist letztendlich nichts anderes als eine der Fertigung folgende Feinstbearbeitung der Lagerteile. Der dabei entstehende Abtrag bzw. Abrieb soll sich natürlich in Bereichen abspielen, die selbst mit einer Feinmeßschraube kaum noch zu messen sind. Wir sehen, daß die Anforderungen an ein Motoröl gar nicht so einfach zu erfüllen sind. Man kann nun mit Hilfe des anfangs beschriebenen Viscosimeters bei verschiedenen Temperaturen Messungen durchführen und erhält damit mehrere Viskositäts-/Temperaturpunkte, die, in einem Diagramm miteinander verbunden, eine Kurve darstellen, den Viskositätscharakter des getesteten Öles. In Abb. 2 kann man nun sehen, daß die Form der Kurven der einzelnen Mineralölsorten ungefähr gleich sind, nur der Temperaturbereich, den sie abdecken, ist unterschiedlich. D.h., daß das "dünne" Öl, z.B. SAE 10, bei -10° C die gleiche Viskosität hat wie SAE 40 bei +10° C. Deshalb kann man das "dünne" Öl als Winteröl nehmen und das "dicke" Öl im Sommer. (Die Zahlen, die ich hier jetzt angegeben habe, sind nicht genau. Mein Diagramm soll nur das Prinzip klarmachen, dazu Abb. 3.) Das würde für die Praxis bedeuten, man müßte mindestens 2-mal im Jahr einen Ölwechsel machen, egal wieviele Kilometer gefahren wurden. Aber dieses, wie jeder weiß, war "vor'm Krieg". Heute sind Motoröle keine reinen Mineralöle mehr, sie sind "gedopt". Jede Öldose enthält heute eine ganze Latte

an Zusätzen, die nicht draußen auf der Dose draufstehen. Ein Zusatz besteht aus Polymeren, das sind Riesen-Molekülketten bestehend aus Kohlenwasserstoffen, die bei bestimmten Temperaturen das Öl andicken. Das Resultat dieses Zusatzes ist eine Abflachung der Viskositätskurve. Ein Öl mit einer solchen abgeflachten Kurve würde in dem in Abb. 2 gezeichneten Diagramm so eingetragen: bei niedriger Temperatur bei der Kurve eines "dünnen" Öles beginnen und bei höheren Temperaturen bei der Kurve eines "dicken" Öles enden. Da dieses Öl also in der Lage ist, zwei oder sogar mehrere Ölsorten des reinen Mineralöls abzudecken, nennen es die Mineralölfirmer Mehrbereichs- oder Multi-gradöl. Während hingegen das "alte" reine Mineralöl (die Reinheit bezieht sich hierbei nur auf den Zusatz von Viskositätsverbesserern) den Namen Einbereichsöl trägt. Solch ein Mehrbe-



reichsöl ist also für den Sommer- und Winterbetrieb geeignet. Das ist dann auch der Grund, warum Mehrbereichsöl teurer ist als Einbereichsöl! Ich erhalte dafür aber ein Ganzjahresöl, kann mir theoretisch 2-mal im Jahr den Ölwechsel sparen. Theoretisch deshalb, weil 1. die Ölwechselintervalle noch von anderen Faktoren abhängen (kommt später) und 2. weil diese Viskositätsverbesserer auch einen Haken haben. Denn diese Riesenmolekülketten sind den manchmal im Motor auftretenden großen Scherkräften auf Dauer nicht gewachsen. Sie werden

Abb 1.
Ein unter dem Mikroskop betrachtetes Lager weist "immer noch Berge und Täler" auf, selbst wenn es noch so fein bearbeitet ist.



von diesen Kräften sozusagen durchgeschnitten und das Öl entwickelt sich langsam aber sicher wieder zurück in ein popeliges Einbereichsöl. Mancher wird das schon erlebt haben, wenn er bei einem ewig mit dem gleichen alten Öl gefahrenen Motor das Öl abläßt und der Eindruck entsteht, es sei Kaffee, was da aus dem Öl-Ablabloch plätschert. Das ist dann nicht das Öl, was an Qualität verloren hat sondern der Zusatz im Öl. Deshalb ist es auch ohne schwerwiegende Probleme möglich, aus diesem Altöl wieder neues, sogenanntes zweitraffiniertes Öl zu machen. Das Altöl wird gesäubert und entsäuert, wieder mit neuen Zusätzen versehen und danach ohne weiteres als "Qualitätsöl" (was das auch immer heißen mag) auf den Markt gebracht. **Noch mehr Dope.** Es gibt zwar noch jede Menge anderer Öl-Zusätze oder "Additives" oder "Dope", wie der Engländer sagt. Additives ist heute ja schon verdeutsch und steht manchmal auf den Öldosen in verkürzter Form als Additiv. Für uns die wichtigsten sind wohl Einlaufbeschleuniger, Korrosionsinhibitoren, Konservierungstoffe, Wasserabweiser, Graphit und MOS2 (Molybdändisulfid). **Einlaufbeschleuniger** sind Stoffe, die chemisch (als Säure) oder physikalisch (abrasiv) eine Glättung der feinsten Bearbeitungsriefen bewirken. Sie tragen die Rauheitsspitzen (Berge) durch eine chemische oder physikalische Reaktion ab. Es sind entweder Phosphate, die chemisch mit der Metalloberfläche reagieren, oder es ist eine Beimischung von Läpppulver, was mechanisch einen Abtrag des Metalles bewirkt. Ich halte diese Methode des Einfahrens nicht für so besonders günstig, weil natürlich durch diese Art überall im Motor Material abgetragen wird. Außerdem muß der Motor, wenn er nach ein paar 100 km eingefahren ist und das Öl abgelassen wurde, gründlich mit Petroleum gespült werden. Im Grunde sind diese Stoffe ja nichts anderes als Verschleißbeschleuniger. Ein einfaches dünnes Einbereichsöl hilft meiner Erfahrung nach wesentlich besser. **Korrosionsinhibitoren** sind Fettsäuren, die auf den Motor- und Lagerteilen im

Motorinneren eine sehr dünne Deckschicht bilden und auf diese Weise der Luft und dem Wasser den Zugang zur Metalloberfläche versperren. Es sind also Oxidations- und Korrosionsschutzmittel. Oxydation ist ja eigentlich nur eine besondere Form der Korrosion. Rost kennt jeder. Aber Korrosion tritt z.B. auf, wenn zwei verschiedene Metalle sich in einer leitenden Flüssigkeit befinden (galvanisches Element). Im Motorinneren sind locker mehrere verschiedene Metalle vorhanden. Die leitende Flüssigkeit ergibt sich aus Wasser im Öl plus Säure. Im Öl selbst sind leichte Säuren enthalten, weil sie die Haftfähigkeit des Öles an den Metalloberflächen erhöhen. Wasser plus Säure kommen zusätzlich, wie schon in Teil I beschrieben, durch Kurzstreckenfahren dazu. Die Deckschicht des Schutzmittels auf dem Metall bildet dann so eine Art Isolierung und verlangsamt damit die Korrosion.

Konservieröle sind Öle, die fast säurefrei und wasserabweisend sind. Sie sind weniger Schmieröle als vielmehr Lageröle, um Metallteile vor der Oxydation zu schützen. Durch Silikonzusätze wird die Fähigkeit des Öles, Wasser abzustößen, erhöht. **Graphit und MOS2.** Öle mit diesen Zusätzen nennt man gefettete Öle. Graphit (im Prinzip reiner Kohlenstoff) und Molybdändisulfid sind Feststoffe und müssen soweit zerkleinert sein, daß sie im Öl schweben und nicht aufgrund ihres Gewichtes auf den Boden sinken und da völlig nichtsutzig rumliegen. Sie erhöhen im Öl die sogenannte Notlaufefigenschaft. Was heißen soll, daß sie im Grenzbereich, wenn mal kurzzeitig zu wenig Öl an der Schmierstel-

le ist, die Schmierung übernehmen, da sie sich in den Lagerstellen festsetzen. Dort, wo unter dem Mikroskop betrachtet diese Kraterlandschaft ist, fühlen sie die Täler aus. MOS2 hat allerdings den Nachteil, daß es besonders bei höheren Temperaturen extrem korrosionsfördernd wirkt. Auf jeden Fall können diese beiden Zusätze sehr hohe Drücke in den Lagerstellen aushalten, Drücke, wie sie im Kardangetriebe mit Schraubverzahnung auftreten (Getriebeöle kommen später). Vielleicht noch ein Wort zu den sogenannten gefetteten Ölen. Da ist z.B. Rizinusöl, ein rein pflanzliches Öl. Es wird ja, ich glaube heute noch, von einigen dem Mineralöl für Rennmaschinen beigemischt. Rizinusöl hat extrem gute Schmiereigenschaften, besser als jedes Mineralöl, es haftet hervorragend an der Metalloberfläche und hat eine sehr flache Viskositätskurve. Der Nachteil ist nur, daß es sehr schnell anfängt zu gammeln und leicht verklebt. Man müßte, wollte man dieses Öl als Alternative zum Mineralöl verwenden, alle Motoren auf Frischölschmierung umbauen und dürfte sich vor keinem Streß mit den Mineralölfirmer scheuen. Schön wär's auf jeden Fall. Das Öl ist biologisch abbaubar und die Straßen würden (jedenfalls für mich) herrlich duften... Man kann sich übrigens auch heute noch sein eigenes Öl mischen lassen. Es gibt immer noch ein paar halbwegs unabhängige Ölgroßhändler, die alle, auch kleinere Mengen verkaufen (z.B. 5l). Meistens gibt es in diesen Firmen auch einen Mitarbeiter, der sich mit Schmiermitteln auskennt und einem Fragen vernünftig beantworten kann. Das Öl ist dann natürlich nicht so billig

wie im Supermarkt, aber man kriegt dafür auch eine reelle Beratung. geht weiter.

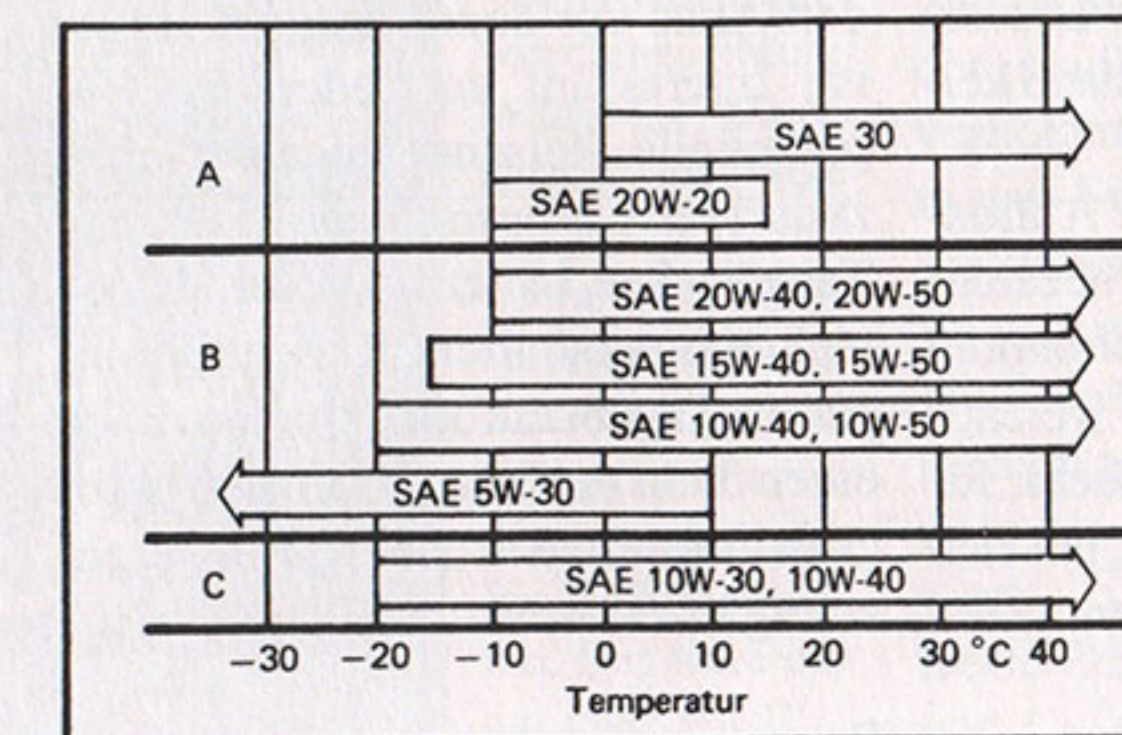
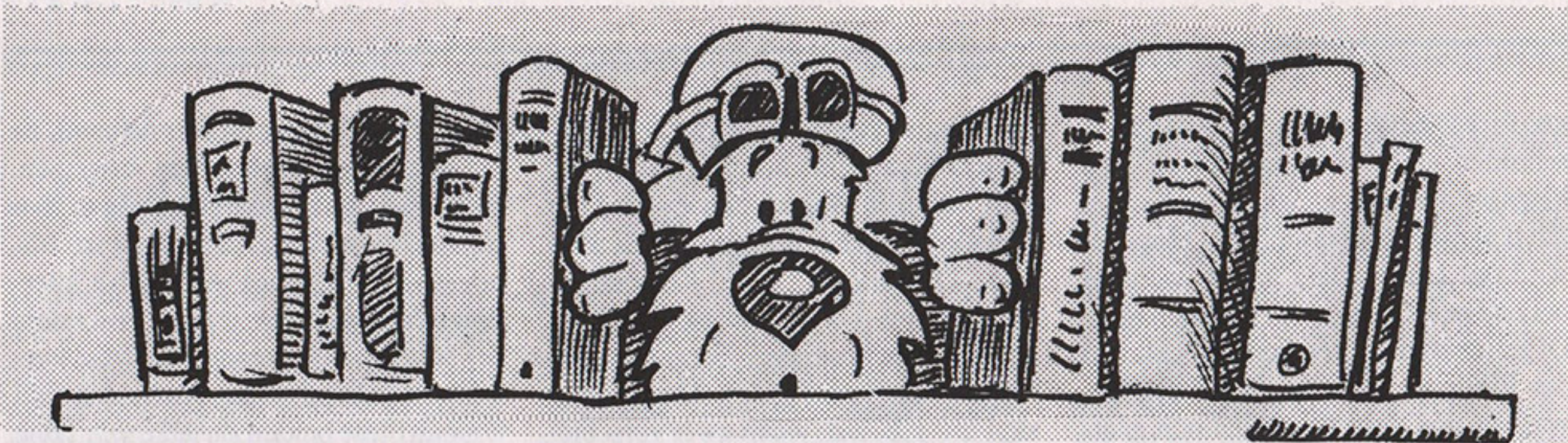


Abb. 3
A = Einbereichsöl
B = Mehrbereichsöl
C = Leichtlauföl



Manfred Nabinger
-Deutsche Fahrradmotoren
1898-1988-
Podszun-Verlag

Heutzutage werden sie nicht mal mehr belächelt. Für viele Motorrad-Besitzer sind die Fahrräder mit Hilfsmotor einfach nicht existent. Der Vielfalt von in Fahrradrahmen eingebauten Kleinmotoren Rechnung zu tragen, ihre Rolle sowohl in der technischen Entwicklung als auch bei der Massenmotorisierung zu unterstreichen, ist Manfred Nabinger mit seinem Buch "Fahrradmotoren" gut gelungen. Was beim ersten Durchblättern als reine Fachlektüre für an der speziellen Thematik Interessierte erscheint, entpuppt sich beim Lesen vielmehr als Nachhilfe in Sachen Zweiradgeschichte.

Nach Marken gegliedert wird auf weit über einhundert deutsche Hersteller von Komplett-Fahrzeugen, bzw. Einbaumotoren eingegangen, wobei der Schwerpunkt klar auf die Historie gelegt wurde. Zwar wirbt der Titel mit einer beschriebenen Zeitspanne ab der Jahrhundertwende bis hin zu aktuellen Konstruktionen, auf die Entwicklung der letzten zwanzig Jahre wird aber nur noch spärlich eingegangen. Dem Leseerlebnis jedoch tut dieser Umstand keinerlei Abbruch.

Reich bebildert und von der Aufmachung her als hochwertig zu bezeichnen ist "Deutsche Fahrradmotoren von 1898-1988" ein Buch, welches sich nicht nur gut als Geschenk für andere eignet, sondern auch, um sich selbst eine Freude zu machen.

Marc

H.Tin + N.Rasmussen
-Motorradtour Singapur-Australien-
Verlag Frederking und Thaler

Trotz Kindern mit dem Motorrad in Urlaub zu fahren, verlangt vielen Eltern eine schwere Entscheidung ab. Wie es selbst im Extremfalle funktionieren kann, beschreiben Hjalte Tin und Nina Rasmussen in ihrem Buch "Motorradtour Singapur-Australien".

Das abenteuerlustige Autorenpaar unternahm mit ihren beiden fünf und sieben Jahre alten Kindern eine Reise durch's Ungewisse, die oftmals mehr nachdenklich als nachahmenswert stimmt und gerade deshalb die eigenen Grenzen aufdeckt. Doch was selbst im Dschungel Papua-Neuguineas auf zwei Enduros funktioniert, könnte in heimischen Gefilden vielleicht besser und stressloser durchführbar sein. Allein als Gesprächsgrundlage über's Wie und Wohin erfüllt dieses bei Frederking und Thaler erschienene Buch schon seinen Zweck. Darüberhinaus lockt es natürlich als Beschreibung einer Region, die so weit ab vom hiesigen Bekannten ist, daß ein Blick in den Atlas vor dem Lesen anzuraten ist. Interessant auf jeden Fall für potentielle Reisende in das Gebiet zwischen Chinesischem Meer und Tasman-See, bietet dieser Band doch nicht nur persönliche Reiseerfahrungen in Tagebuchform, sondern auch einen recht umfangreichen und aktuellen Infoteil, der das Gewohnte gut zu ergänzen weiß.

Roger

Günther Weires
-Über alle Berge-
Syro-Verlag

Die Einen fahren einfach los, die Anderen planen schon lange vor einer anstehenden Tour. Für die Tüftler, die reizvolle Punkte schon vorher gern zu einer Gesamtstrecke verbinden, hat der Syro-Verlag in Göttingen ein interessantes Hilfsmittel auf den Büchertisch gebracht. Rund 70000 Kilometer kreuz und quer durch Frankreich brachte Autor Günther Weires hinter sich, bis er jede der im Buch beschriebenen 956 Paß- und Höhenstrassen befahren und katalogisiert hatte. Der Weg hat sich gelohnt.

Nach Departements aufgeteilt bietet das Buch eine einzigartige Übersicht von Streckenabschnitten, deren Bewertung nicht nur offizielle Daten wie Höhenmeter und Steigungen beinhaltet. Zusätzlich wird in Stichworten auf die natürlichen Gegebenheiten eingegangen, was bei der individuellen Strassenauswahl recht hilfreich sein dürfte. Verweise auf sich anbietende Anschlußstrecken lassen schnell reizvolle Hauptstrassenumgehungen sowie Rundkurse für Kurzausflüge entstehen, was von der Gliederung der aufgeführten Strassen noch unterstützt wird.

Günther Weires "Über alle Berge" ist zur Reisevorbereitung wie zur lokalen Erkundung der Umgebung von einem festen Standort aus eine ideale Hilfe. Wen es in Richtung Fronkraisch zieht, sollte dieses Buch im Gepäck haben.

Marc

Die deutschen Motorräder der Wirtschaftswunderzeit

(pk) Eine Seltenheit in der Motorrad-Literatur-Branche ist nicht, daß ein gutes Buch mehrere Auflagen erlebt, weil es gut ist und sich gut verkauft, sondern weil es von einer Frau geschrieben wurde. Brigitte Podszun, Baujahr 1947, studierte Deutsch und Englisch. Sie ist als Lehrerin tätig. An sich noch kein Hinderungsgrund etwas zu schreiben (eher eine "Verpflichtung" Dinge zu zerdiskutieren). Dieser Brigitte Podszun ist es gelungen, ein Super-Buch auf die Beine zu stellen und eben nichts zu "problematieren". Mein (Vor-)Urteil gegen den Lehrerstand möge man mir heute verzeihen.

Penibel trug sie Informationen über alle Motorradfabriken, einschließlich der maschinenproduzierenden Hinterhoffabrikanten, zusammen. Und hier kommt positiv die Lehrerin durch: Man erfährt eine ganze Menge an Geschichte über die Marken. Das Gewicht liegt nicht auf der technischen Seite, sondern wer, was, wann, wo und wie produzierte. Eine große Menge an Fotos (Motorräder, Fabri-

kation, Prospekte, Pressefotos usw.) zeigt eben das Leben in den 50er Jahren, verbunden mit dem Transportmittel: motorisiertes Zweirad.

Zu jeder Firma, die übersichtlich alphabetisch hintereinander wegsortiert ist, gibt es eine Story, die einem Anhaltspunkte gibt, wie man sich intensiver mit dem Fabrikat beschäftigen kann. Es ist für mich keine Schande zu gestehen, daß ich durch dieses Buch auf die Marke Bastert aufmerksam wurde. Ein kleiner Konfektionär in Bielefeld, der nie die Supermaschine baute, aber Bielefeld ist nicht allzuweit von Bremen entfernt, so daß ich einmal diesem Werk einen Besuch abstattete. Und das war spannend (Siehe auch Reiseführer: Bastert im kommenden Heft).

Also auch ein Buch für diejenigen, die noch keine Lieblingsmarke haben und sich orientieren wollen, ob es noch unentdeckte Maschinen gibt. Sie gibt es, zum Beispiel AWD, Ratingen (Mehr im Buch).

Im Autobereich gibt es den "Oswald" (Deutsche Autos 1945 bis 1975) und im Kraftfahrzeugbereich des Militärs gibt es wieder einen "Oswald" (Kraftfahrzeuge und Panzer). Beide Werke sind Standard im Vierrad-Bereich. Ein ähnliches Werk gibt es im Motorrad-Wesen nicht, obwohl sich dieser Band dazu eignen würde.



Wer sich was Gutes tun will, der flitze in den Buchladen und bestelle sich unter der ISBN-Nummer 3-923448-22-8 die geballte Information (144 Seiten, Großformat, 59,80 DM)

Verbesserungsvorschlag: Mehr technische Daten aufnehmen (viele sind ja schon drin; Oswald als Beispiel nehmen), im A5-Format auf billigerem Papier drucken und das für 19,80 verkaufen. Das wäre der optimale Hit!!!!

Motorradmuseum Rebuschat Gelsenkirchen-Horst an der Pferderennbahn

(strom) Beim Restaurieren eines Motorrades werden sich immer wieder Spezialisten finden, die über einen generalstabmäßig ausgearbeiteten Schlachtplan sämtliche defekten oder fehlenden Teile besorgen, horten und dann im geeigneten Moment auch noch zur Hand haben. Diese Spezie brauchen ab hier nicht mehr weiterlesen. Auch für meine Händlerfreunde (Biedermeyer-Simpel) lohnt der Zeiteinsatz nicht.

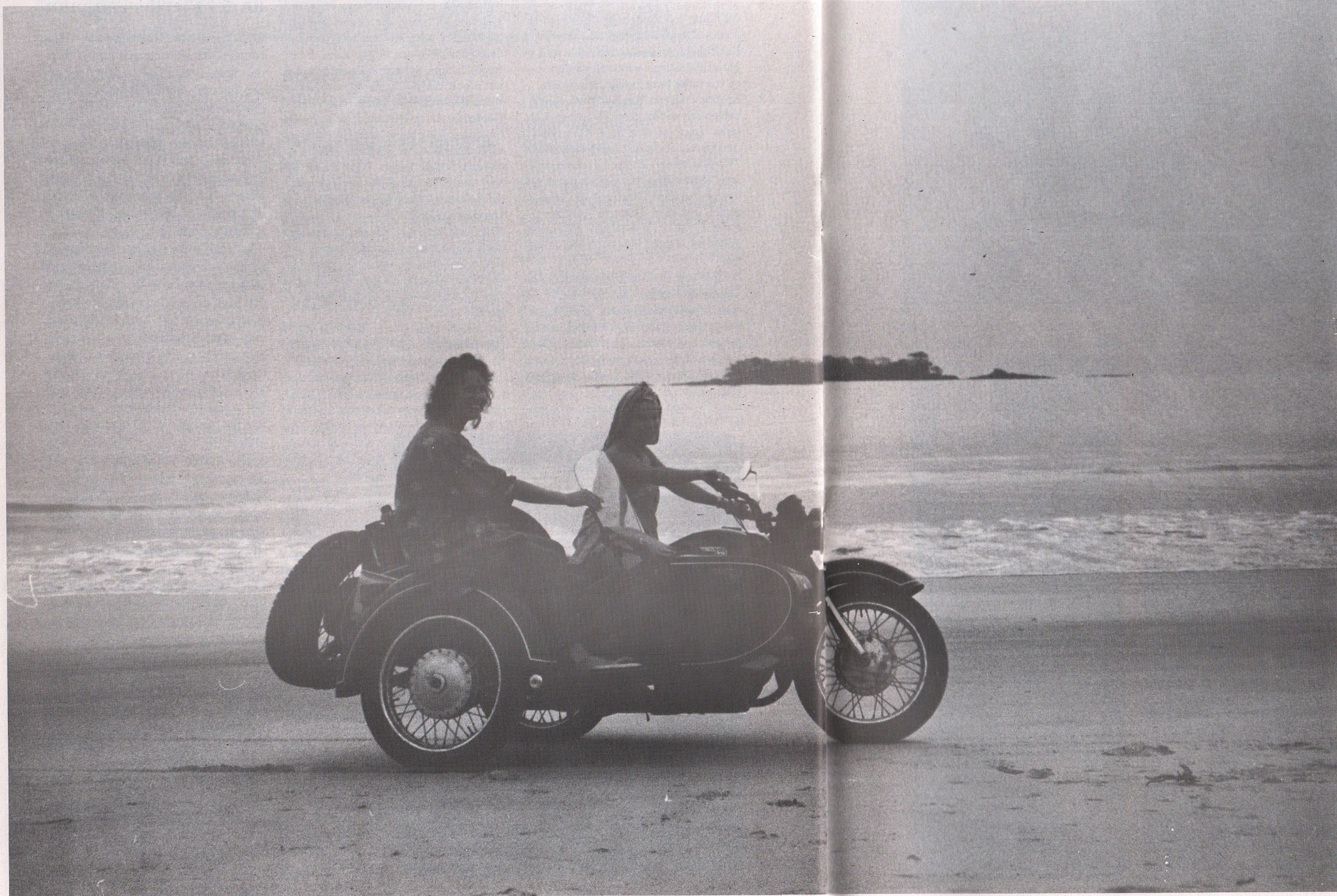
Angesprochen werden hier die einfachen Schrauber - auch Endverbraucher genannt - wie Du und ich. Bei den Leuten, bei denen die Probleme grundsätzlich zur Unzeit auftreten und eine Schaffensphase schnöde unterbrechen. Die dann ihre Probleme haben, wenn alle interessanten Märkte, die ja neuerdings immer auf das gleiche Wochenende verlegt werden, gerade vorbei sind oder erst in Zukunft anstehen. Alle diese Edelbastler treffen sich an jedem 2. Sonntag im Monat, wobei das Kalenderrechnen jedem selbst überlassen wird, unverbindlich bei obiger Adresse nach dem Motto: "Kommst Du, ist es gut, kommst Du nicht, ist es auch gut."

Triste Umgebung, aber alles über Jahre bekannte Gesichter aus der Szene. Motorradfahrer unter sich - ein Treffen zum Kaufen, Tauschen, Verkaufen und Informieren. Hier gibt es tatsächlich noch den Bastler, der seinen Überschub im Karton verhökert. Händlerfreund Biedermeyer-Simpel taucht auch auf, um die gerade erworbenen 2 3/4 Tonnen Edelschrott anzubieten.

Die Anfahrt aus Frankfurt oder Flensburg lohnt sich bestimmt nicht, aber als Regionaltreff empfehlenswert.

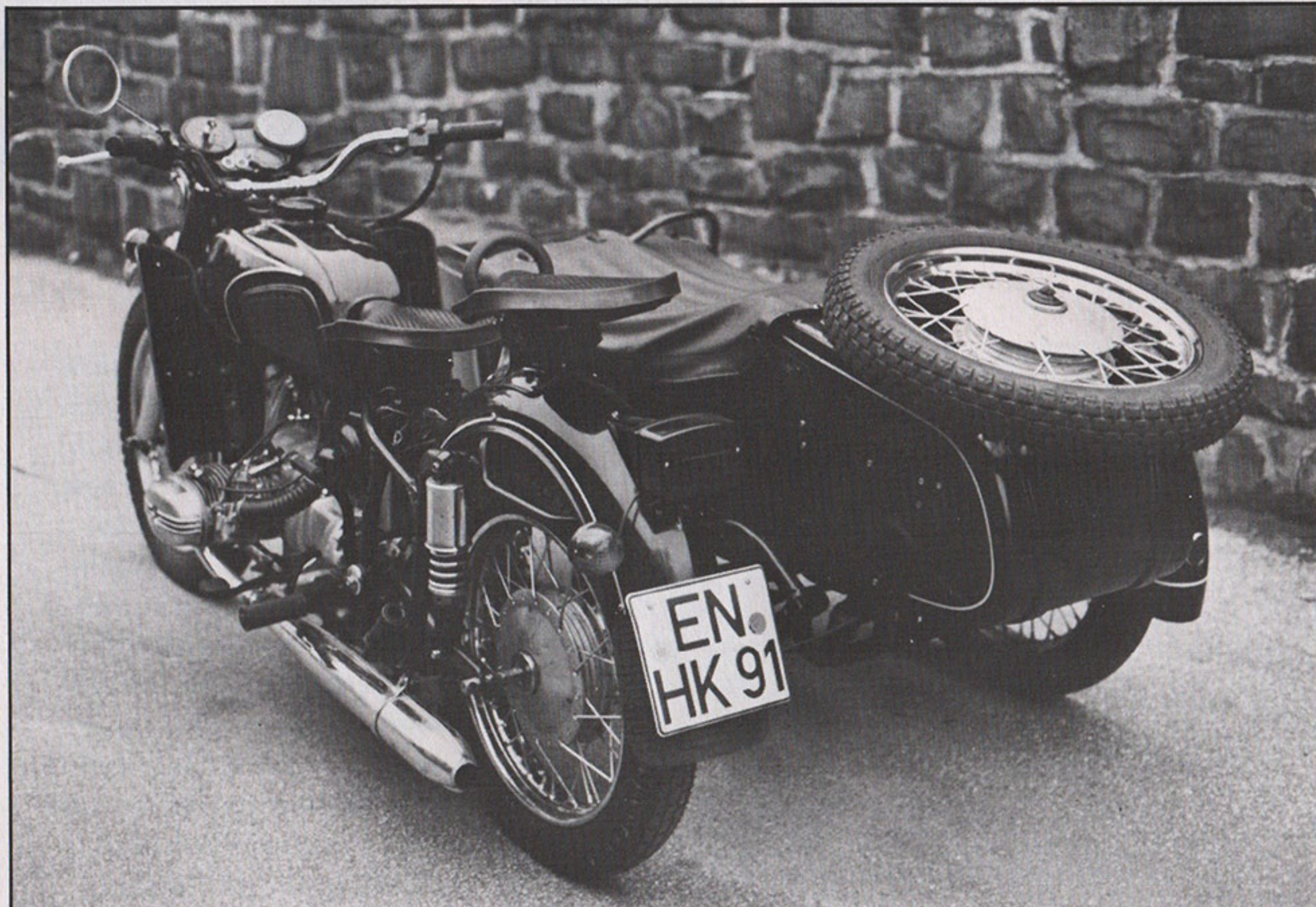
Beste Zeit im Winter zwischen 9.00 und 13.00 Uhr

GENIAL - GERÄT



Ich hatte in der Nacht nicht besonders gut geschlafen. Wilde Träume plagten mich, irgendwas von harter Arbeit, Geldverdienen und anderen grausigen Dingen. Der Kalenderstand konnte auch nicht gerade zu gehobener Stimmung verhelfen, denn der elfte Monat neigte sich seinem Ende zu. Doch es half alles nichts. Mit meiner vielbewunderten Linksroll-Technik verließ ich das Bett zur Gänze und nutzte den Schwung, um in die Küche zu kommen. Ich lebe in einer Sozialwohnung, die drei Schritte bis dorthin waren eine Kleinigkeit für mich.

Eine geschickte Gewichtsverlagerung brachte mich sogar noch bis zur Kaffeemaschine. Alles weitere war nur noch eine Frage von Minuten. Vorausgesetzt, es ist auch Kaffee im Haus...



Fabrikneu schon ein Klassiker: Dnepr MT 16 TWD.

Es gibt Dinge im Leben, die treiben mich zum Haß. Eines davon ist, vor dem Frühstück einkaufen zu müssen. Blind an den Regalen entlangtapend habe ich dann immer die Gewißheit, daß diese Welt auf nüchternen Magen nicht zu ertragen ist. Doch es hilft nichts, der Körper schreit nach Nahrung und die Versorgungslage des Kühlschranks zum Himmel.

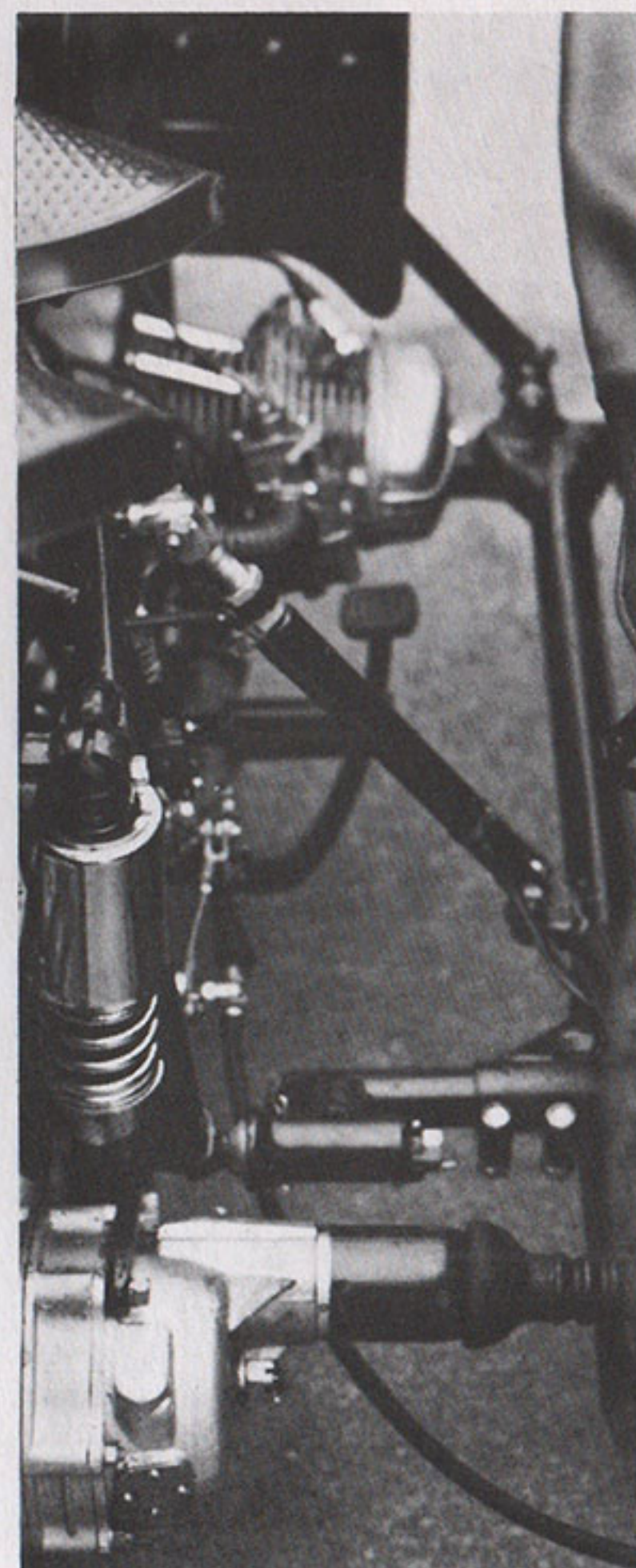
Um den Tagesbeginn wenigstens etwas erfreulicher zu gestalten, beschließe ich, mit dem Motorrad eben kurz loszufahren. Tags zuvor hatte ich mir mit dem Händler das Dnepr-Gespann zur Probefahrt abgeholt. Für den ersten Ausritt hatte ich mir zwar ursprünglich ein ganz anderes Ziel gesetzt als ausgerechnet Bäcker Liesegang, doch ich beschloß kurzerhand, die nun anstehende Fahrt unter dem Gesichtspunkt der Alltagstauglichkeit zu bewerten.

Ich war dann recht zügig in den Klammotten, denn wenn ich mich einmal in mein Schicksal ergeben habe, dann gibt es kein Halten. Ich wollte nur noch so schnell wie möglich Brötchen auf dem Tisch haben.

Als ich aus der Tür trete, trifft mich die Kälte wie eine Gewehrkegel. Ich schreite jedoch tapfer über den Hof zum Schuppen, wo die Dnepr auf mich wartet. Jetzt bloß kein stundenlanges Kicken, schießt es mir durch den Kopf, als ich den Schlüssel im Zündschloß unterbringe. Moment, wie war das noch? Einmal Kickstarter durchtreten, dann Zündung, Vergaser kurz fluten, dann ohne Gas kicken, läuft. Na, wer's glaubt...

Doch tatsächlich, beim ersten Tritt läuft der Motor. Der Kickstarter verlangt nur wenig Kraft und ist angenehm zu bedienen, da der Hebelweg im rechten Winkel zum Motorrad verläuft. Der Motor läuft sehr rund, naja, schließlich hat das Gefährt auch erst 2000 Kilometer auf der Uhr.

Ich nehme Platz und stelle fest, daß ich so noch nie auf einem Motorrad gesessen habe. Irgendwie komisch, so weit vorn zu sitzen, die Beine doch ungewohnt stark angewinkelt. Den rechten Fuß vermag ich nirgendwo so recht unterzubringen. Der Bremshebel steht hier über die Fußraste hinaus, ist also höher als Selbige. Stelle ich den Fuß auf die Raste, trete



ich dauernd auf die Bremse. Ein kurzer Blick verrät jedoch, daß die Verstellmöglichkeiten des Hebels ausreichen, um hier Abhilfe zu schaffen. Doch nicht jetzt sofort, erstmal die Brötchen, alles Weitere dann. So plaziere ich den Stiefel auf dem Beiwagenrahmen, was garnicht einmal so unbequem ist. Aus der Not geboren halt.

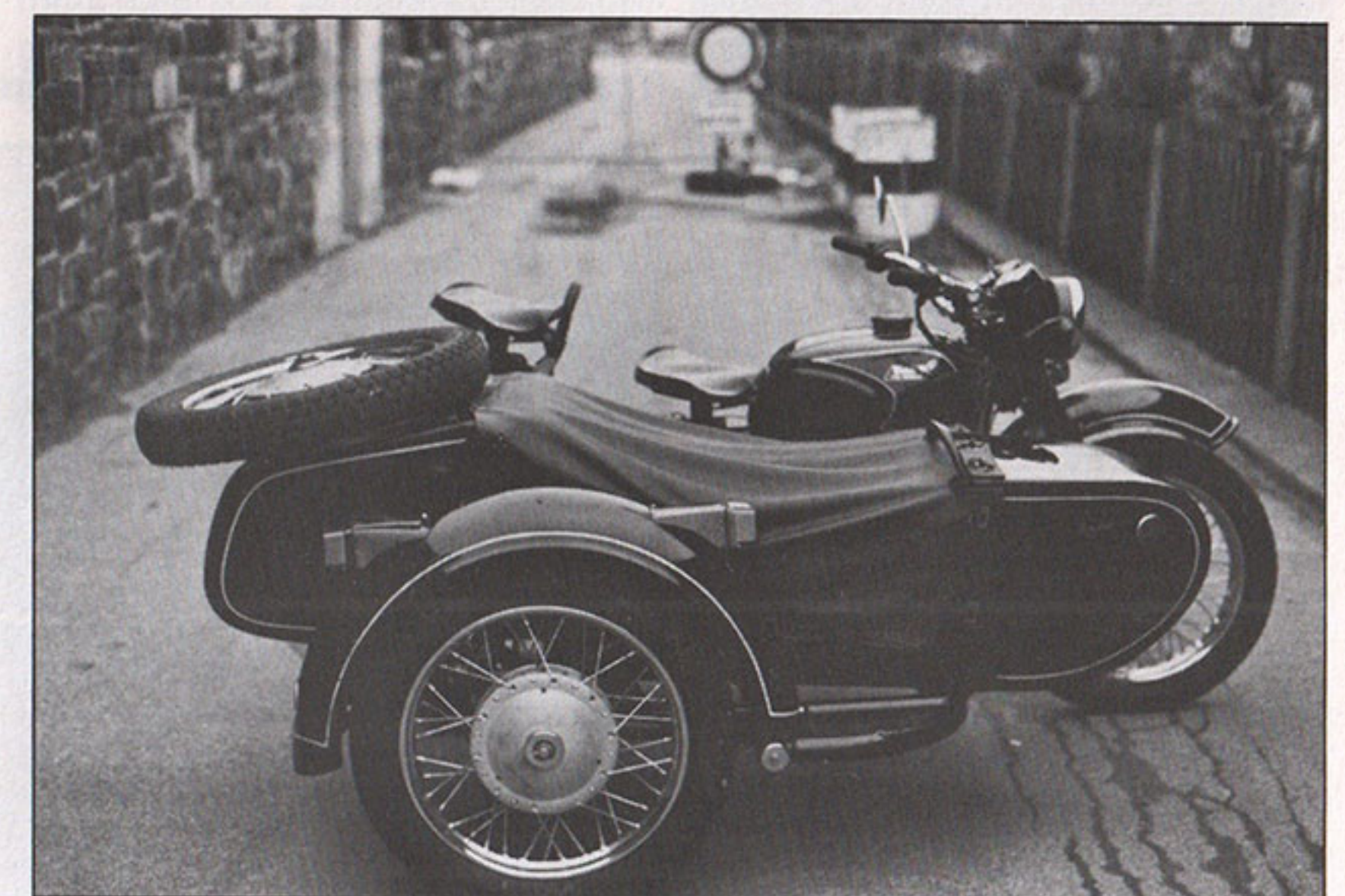
Die Kupplung läßt sich ohne großen Kraftaufwand bedienen, deutlich hörbar rastet der erste der vier Gänge ein. Als wüßte sie um meine körperliche Verfassung, setzt sich die MT 16 behutsam in Bewegung. Das Hochschalten verlangt schon ein wenig Nachdruck, sonst hängt man schnell im Leerlauf zwischen den einzelnen Schaltstufen. Die Sitzposition entpuppt sich als äußerst bequem, ich sitze kerzengerade, die Wirbelsäule ruht in sich selbst. Als Solist muß mein innerer Zollstock sich jetzt erst wieder darauf einstellen, das rechts am Motorrad noch was dranhängt, damit ich nicht beim ersten parkenden Auto einfädele. Der Dnepr-Motor erlaubt extrem schaltfaules Fahren, ich nehme sein Angebot dankbar an. Der angetriebene Seitenwagen sorgt beim Beschleunigen für einen leichten Linksdrall, ansonsten hält die 36mm-Telegabel die Fahre wirklich gut in der Spur. Zum Glück hatte ich am Vorabend schon fünf Kisten Zeitungen als Ballast in den Beiwagen gepackt, ich komme also recht flott auch durch Rechtskurven.

Also irgendwie hatte ich mir das alles ein wenig anders vorgestellt. Ich hatte ein behäbig dahinstampfendes Dreirad erwartet, welches durch die Kurven gewuchtet werden will. Nichts dergleichen. Es gibt eigentlich nur eine Situation, in der man das Gewicht von 360 strammen Kilos so richtig merkt, nämlich wenn man die Dnepr hochheben will. Rollt sie erst einmal, wird sie zum Leichtfuß, die drei übrigens völlig identischen 19-Zoll-Räder tragen mich so angenehm vorwärts, daß ich erst sehr spät merke, daß ich die Abzweigung zu Meister Liesengangs Backstube längst verpaßt habe. Doch ich bin gerade so gut in Fahrt und möchte jetzt nicht umdrehen. Fahr'ich halt hintenrum die große Schleife.



Bisher konnte ich vereinzelt Gespannausfahrten als passionierter Solo-Fahrer nie so den besonderen Reiz abgewinnen, doch das klassische Outfit der Dnepr hatte mich halt neugierig gemacht. Viele Geschichten über kapitale Motorschäden, eirige Fahrwerke und Rekordzeiten im Schnellrosten hatten mich jedoch so beeindruckt, daß ich mich zuvor nie um eine Probefahrt bemüht hatte. Bis mich eines Tages Probleme mit meinem Japan-Oldie zu Michael Dietze nach Gevelsberg zur Reparatur führten. Er hält als Dnepr-Vetragshändler stets eine Vorführmaschine parat, und als das schwarze Ungetüm vor mir stand, konnte ich der Versuchung nicht widerstehen. Dort erfuhr ich dann auch, daß der schlechte Ruf der Dnepr durchaus seine Berechtigung

hatte. In früheren Zeiten wurden die Gespanne in Deutschland praktisch aus der Kiste heraus verkauft, halt genau so, wie sie in der Sowjetunion zusammengebaut worden waren. Die Motoren waren eben nicht standfest, unzureichende Kühlung und haarsträubende Fertigungstoleranzen sorgten für reichlich Bruch, die Elektrik war eigentlich eher eine Art Zufallsgenerator. Als besonderes Sahnehäubchen rundete eine katastrophale Ersatzteilversorgung das Bild des Jammers ab. So ging das jahrelang, bis sich endlich ein Importeur fand, der sich der Krankheiten des Russenkrads annahm, und dies offensichtlich recht gründlich. Kommen die Maschinen in Deutschland an, werden sie erst einmal auseinandergenommen. V2A-Schrauben ver-



drängen die russischen Roststifte, die originalen Motorlager werden gegen SKF-Lager getauscht, Kurbelwelle, Pleuel, Kolben und Ventile werden überarbeitet, der Ölkreislauf wird optimiert und alle Öle werden gegen spezielle Schmiermittel getauscht. Die Änderungen waren so umfangreich, daß man wirklich schon fast von einer Dnepr-Made in Germany sprechen konnte. Doch ein solcher



Totalumbau ist auf Dauer kein Zustand. Die politischen Umwälzungen der jüngsten Vergangenheit brachten auch Erleichterungen in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit. Man interessierte sich sehr für die Arbeit des deutschen Importeurs in Ratekau bei Lübeck, was im Laufe der Zeit dazu führte, das der mittlerweile im Rahmen hängende Dnepr II-Motor schon ab Werk westlichen Standart bietet. Und das macht sich bezahlt. So ist die MT 16 zum Beispiel schon eines der meistverkauften Gespanne in der Schweiz, und die achten ja bekanntlich auf Qualität.

Der Zweizylinder-Boxer ist mit seinen 36 PS natürlich nicht gerade ein Kraftprotz, aber er bringt das Gespann über den Kardan durchaus flott voran. Dabei gibt er seine Lebensäußerungen so unverhohlen von sich, daß man den fehlenden Drehzahlmesser nicht vermißt. Hier auf der Landstrasse erreiche ich relativ leicht Tempo 100, darüberhinaus wird's etwas zäh. In den langgezogenen Kurven erweist sich der Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit dem angeschraubten Stahlrohrchassis

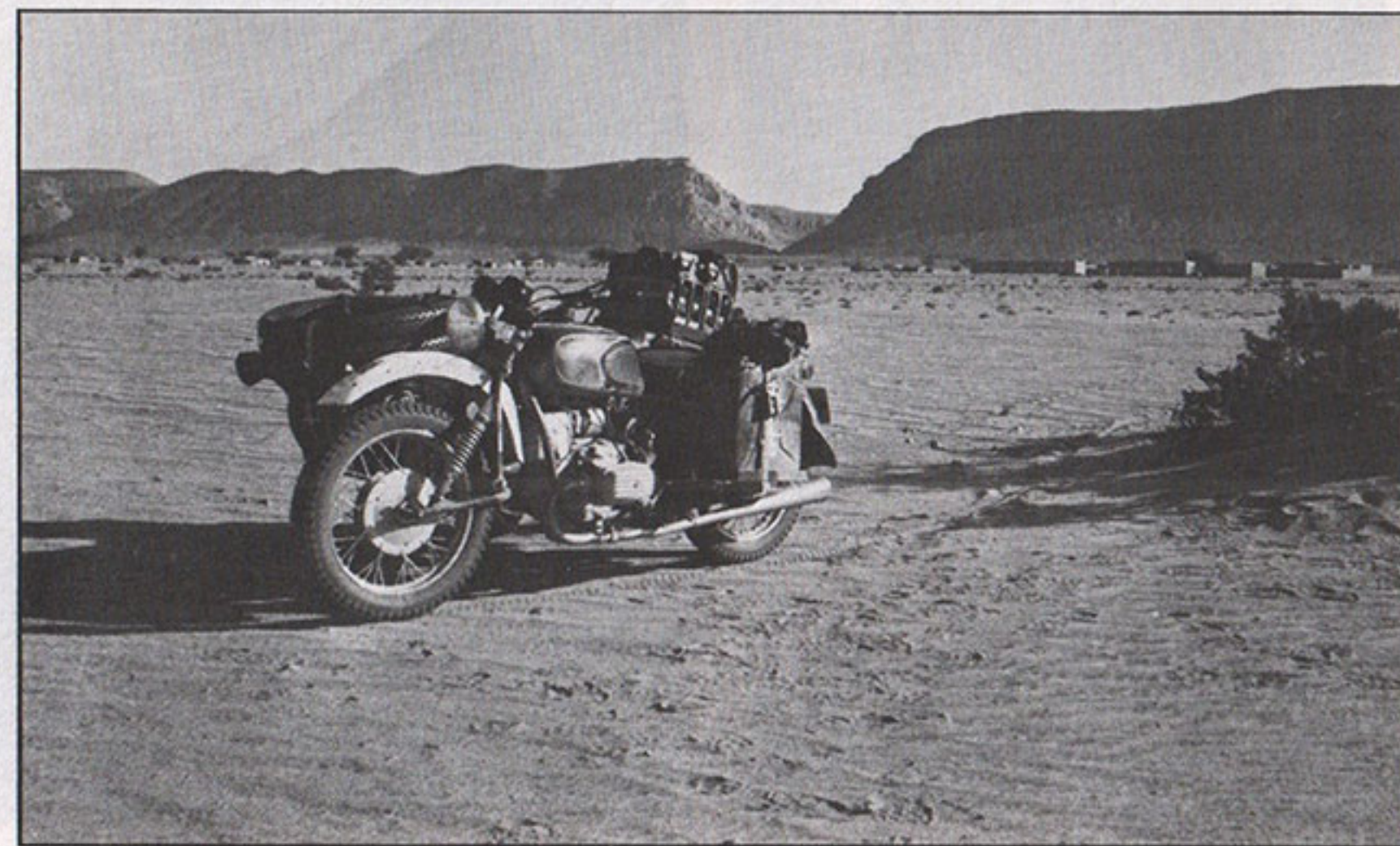
für's Beiboot als sehr stabil. Dies verspricht in Kombination mit den großen Rädern und dem Rückwärts-gang auch viel Fahrspaß im Gelände. Doch das werde ich morgen erst versuchen, heute bleibe ich mal auf dem Asphalt. Während ich so dahinpö-pel kommen mir Visionen von ausgedehnten Urlaubsfahrten durch extreme Gegenden mit diesem Gespann. Alte Militärstrassen in den Alpen hinaufzukraxeln dürfte wohl eine angemessene Herausforderung sein. Oder einfach mal Wüstensand unter die Räder nehmen.

Die sehr gut wirkenden Trommelbremsen bringen mich an einer Ampel zum Stehen und mein Blick fällt auf eine Tankstelle. Wieviel Sprit habe ich überhaupt noch? Kurz den Deckel abgenommen, oha, ich muß neuen Treibstoff fassen. 19 Litern bleifreiem Superbenzin bietet das Tankfaß Platz, einmal gefüllt trägt sie ihren Reiter dann je nach Gangart 250-300 Kilometer weit. Hier soll es übrigens bald einen größeren Tank als Zubehör geben, der zudem noch eine klassische Tropfenform aufweisen soll. Man darf gespannt sein.

Der warme Motor springt beim dritten Tritt mit etwas Gas wieder an und läuft bei geschätzten 800-900 Touren im Stand.

Ein freundlicher Familienvater tritt mit seinem Sohnmann etwas näher an die Maschine heran und erklärt ihm, daß dies ein ganz altes, restauriertes Motorrad ist, wobei er mir anerkennend zunickt. Ich muß ihn

Traumbilder von ausgedehnten Wüstenfahrten...



leider korrigieren und kläre ihn auf, daß das Gespann brandneu ist. Der Respekt seines Filius vor ihm schwindet sichtlich, schließlich zieht er zutiefst irritiert seiner Wege.

Die Fahrt geht weiter, aber, ja wohin denn überhaupt? Ich habe schon längst die Stadtgrenze verlassen, bin mindestens an 10 Bäckereien vorbeigefahren und habe mein Frühstück völlig vergessen. Jetzt ist es auch egal.

Wenige Kilometer später halte ich an einer Frittenbude, um wenigstens einen Kaffee zu trinken. Als der rundlich rosige "Chef de Friteuse" mir den dampfenden Drink herüberreicht, bemerkt er mit einem Seitenblick auf das Krad: "Die hamse aber gut wieder hingekriecht". Ich sage also wieder mein Sprüchlein auf, von wegen neu und so, ich komme mit ihm ins plaudern und nach zehn Minuten zu einem Gratiskaffee. Der Kaffee hat mich endgültig wachgemacht, ich löse die Feststellbremse und rolle einem sonnigen Nachmittag entgegen. Die Kälte mußte den Sonnenstrahlen auch weichen, und so kann ich die Wachsbuxe ich den Seitenwagen stopfen.

Um es an dieser Stelle vorweg zu nehmen: ich habe noch einmal tanken müssen an diesem Tag...

Als ich abends wieder in meinem Schuppen den Motor abstelle, bin ich doch recht beeindruckt. Sicherlich kann man nach einem Tag nichts über die Zuverlässigkeit oder Anfälligkeit eines Fahrzeuges sagen. Aber Folgendes war mir klar geworden: Es



...oder steilen Gebirgspfaden entstanden vor meinem geistigen Auge.

macht allergrößten Spaß, auf diesen drei Rädern unterwegs zu sein. Die Dnepr ist auch für "Gelegenheits-Gespanner" ein Erlebnis. Sie sieht nach meinem persönlichen Geschmack sehr gut aus mit ihrem schwarzglänzenden Lack, den Trommelbremsen und ihrem mächtigen Beiboot. Man findet an den entscheidenden Stellen überall echtes Blech, Kunststoff ist an der Dnepr ein Fremdkörper. Die Ausstattung ist reichlich, das rundum passende Reserverad und komplettes Bordwerkzeug sind heutzutage längst keine Selbstverständlichkeit mehr. Der Motor läuft sehr rund und weich, wie überhaupt das gesamte Gefährt nie rappelt oder rumpelt. Derbe Schläge durch die Straße steckt es gut weg, der Rahmen ist hart im Nehmen, ebenso die Telegabel. Was an Kraft vorhanden ist, reicht allemal, lediglich bei Vollast-Fahrten werden lange Steigungen etwas mühsam. Schaltfaules Fahren ist möglich, wenn's dann doch mal sein muß, findet man ein leichtgängiges Getriebe, welches Einen manchmal jedoch in den Leerlauf irren läßt. Der Rückwärts-gang und die Feststellbremse erwiesen sich als sinnvoll und praktisch, in so mancher Situation war ich dankbar, daß ich das Ungetüm nicht rückwärts schieben mußte. Als etwas unglücklich erwies sich schließlich doch die Sache mit dem Fußbremshebel. Ich versuchte ihn zu verstellen, doch dabei geriet er zwar in die richtige Höhe, aber da stimmte dann der Abstand zur Raste nicht mehr. Da

könnte man leicht etwas Besseres hindengeln. Aber man sitzt auch wirklich gut mit dem Stiefel auf dem Rahmen, auf langen Strecken ohnehin die bequemere Lösung. Überhaupt sitzt man recht entspannt in dem Schwingsattel, zwar sehr aufrecht, zwar sehr weit vorn, aber doch irgendwie gemütlich. Die ganze Hebelelei ist etwas gewöhnungbedürftig, die Sache mit den Lenkerschaltern doch sehr individuell gehandhabt. Aber es ist wie so oft im Leben, wenn man einmal weiß wie es geht, ist es gut.

Ich hatte den ganzen Tag auf der Straße verbracht, spätere Geländeeinlagen bestätigten meine Erwartungen und ließen die Bilder konkreter werden, von wegen Militär-Paßstrassen und Wüstensand und so. Ich hatte das Gespann von Michael Dietze für die Probefahrt ausnahmsweise ein ganzes Wochenende zur Verfügung und war ein wenig traurig, als ich sie nach zwei Wochen dann endgültig zurückbringen mußte. Nicht das ich mein Herz für's Solofahren an die Dnepr verloren hätte. Aber in den zwei Wochen wurde mir klar, daß Gespannfahren mehr als nur ein Ersatz für's Zweirädrige sein kann. Selbst der Preis, bisher für mich in Sachen Gespann ohnehin immer ein besonderes Thema (da Zweitakter nun mal nicht meine Welt sind), liegt unter zehntausend Mark und somit zumindest diesseits der Schmerzgrenze.

Da mittlerweile auch Berichte über ausgedehnte Extremfahrten mit der

MT 16 das Stadium des Jägerlateins überwunden haben, kann man wohl auch dem Dnepr II-Motor Vertrauen schenken. Anscheinend kann das Gespann nun so alt werden, wie es Neu schon aussieht...

Einen Vermouthstropfen bietet jedoch auch die Dnepr. Mit ihr kann das Brötchenholen sich hinziehen...

Uli Böckmann

Nüchterne Zahlen

Motor:

36 PS bei 5800 U/min, maximales Drehmoment 48 Nm bei 4900 U/min, Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Boxer mit zwei über Stoßstangen und Kipphebel betätigten Ventilen, Kurbelwelle rollengelagert, Bohrung x Hub 78 x 68, Hubraum 649 ccm, Verdichtung 8,5:1, Lichtmaschine 12 V 150 W, Kickstarter

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch über Seilzug betätigte halbautomatische Zweischeiben-Trockenkupplung, Schaltwippe, Klauengeschaltetes Vierganggetriebe, Rückwärts-gang, Sekundärtrieb über offen laufende Kardanwelle, über Differentialgetriebe zusätzliche Kardanwelle zum Seitenwagenrad

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit an vier Punkten angeschraubten Seitenwagenchassis aus Stahlrohr, Telegabel vorn 36 mm, Federwege 140 mm, hinten zwei Federbeine, Vorspannung dreifach verstellbar, Federweg 100 mm, ebenso Federbein für Seitenwagenrad, Federweg 78 mm, drei identische Speichenräder mit Stollenreifen 3.75 x 19, wahlweise 4.00 x 19, Reserverad, drei Trommelbremsen 200 mm

Maße und Gewichte:

Radstand 1510 mm, Gewicht vollgetankt 360 kg, Zuladung 250 kg, Tankinhalt 19 l, Höchstgeschwindigkeit 110 km/h, Verbrauch 6-7 l bleifrei Super pro 100 km, im Gelände entsprechend mehr, Preis 9660.-DM, Vertrieb in Deutschland: Deutsche Dnepr, Bahnhofstr.5, 2401 Ratekau/Lübeck

JETZT SCHLÄGT'S DREIZEHN...

Ein den PP-Lesern wohl bekanntes Spielchen soll natürlich auch hier weiterleben. "Wattn Datt?" ist wieder einmal gefragt. Hier zum Auftakt gleich als "Special", soll heißen, umfangreicher als sonst üblich. Der rätselfreudige Leser kann sich im Folgenden an dreizehn kleinen Fragen versuchen, und er wird feststellen, daß sie es in sich haben. Da das "Special" vielen im Vorjahr zu simpel war, haben wir noch ein wenig draufgelegt und hoffen, den gehobenen Ansprüchen der Leserschaft diesmal gerechter zu werden.

Als Belohnung gibt es natürlich am Ende ein Lösungswort, vielleicht sogar das Richtige, wer weiß? Diese richtige Lösung dann auf eine formschöne Postkarte und absenden in Richtung Bremen. Gewinnen kann man neben garantierter Anerkennung mit ein wenig Glück auch noch wertvolle Buchpreise. Einsendeschluß ist der 01.03.90. So, jetzt geht's los, zunächst mal ganz locker...

1) Wodurch zeichnen sich V2A-Schrauben aus?

- M - Besonders stabil und bruchfest
- S - Auf Dauer glänzend wie verchromt
- L - Nicht rostend

2) Was bezeichnet man als SKF-Lager?

- A - Alle Kugel- und Rollenlager
- E - Lager der schwedischen Kugellagerfabriken
- C - Lager, die durch Silicium-Kupfer-Fermit-Legierung besonders haltbar sind

3) Welchen Ventiltrieb besaß die NSU-Bullus?

- R - Stoßstangen
- H - Schubstangen
- B - Königswelle

4) Wieviel Hubraum hatte die Suzuki 350 Rebel?

- K - 315 ccm
- T - 338 ccm
- N - 348 ccm

5) Wann wurden Sturzhelme bei Rennveranstaltungen eingeführt?

- U - 1914
- E - 1924
- I - 1934

6) Was ist die minimale Sitzbanklänge bei Zweipersonen-Betrieb?

- E - 55 cm
- C - 60 cm
- N - 65 cm

7) Wofür stand "SP" bei der ersten 1000er Guzzi?

- S - Sport
- T - Spezial
- H - Spada

8) Was ist ein Gabel-Motor?

- E - V-Motor mit je zwei Pleueln pro Hubzapfen
- G - Motor mit zwei Kolben pro Pleuel
- R - Reihenmehrzylinder, Hubzapfen je um 360 Grad versetzt

9) Wieviele Motorräder gab es 1904 auf Englands Straßen?

- A - 8500
- E - 13000
- N - 25000

10) Welche Firma verwendete erstmals einen Reihenvierzylinder?

- H - FN, 1904
- I - Laurin & Klement, 1905
- E - NSU, 1906

11) Welche Firmen bildeten in den 30er Jahren den Konzern AMC?

- N - Ariel, JAP, BSA
- E - Matchless, AJS, Sunbeam
- B - Norton, Villiers, Triumph

12) Welches ist der meistproduzierte Motorradmotor?

- E - BMW Boxer 350-1000 ccm
- R - Honda Super Cab 50-90 ccm
- S - Triumph Twin 350-750 ccm

13) Welches Motorrad bekam seine Modellbezeichnung aufgrund eines Sieges bei einem 24-Stunden-Rennen zu Beginn der 80er Jahre?

- Z - Laverda 500 Montjuic
- N - Moto Guzzi 850 Le Mans
- E - Honda 900 Bol d'Or

WATTNDATT?

"Es gab Gott sei Dank in meiner Gespannfahrer-Laufbahn noch keine schlimmen Zwischenfälle. Einer wäre beinahe schlimm geworden. Beinahe..., doch so ist er nur "beschissen" geworden".

HORSTI IN DER GRUBE

Irgendwann, im Winter 1983 wurde der kleine Baiwagenhorst von seinem bösen Chef auf Montage nach Norddeutschland geschickt, um in einer großen, fiesigen Chemie-Fabrik Rohre zusammenzuschweißen. Jeden Tag 10 Stunden Akkord in klirrender Kälte konnten einen schon fertig machen. Da freute man sich auf den Freitagabend. Als "Unentwegter" glaubt man, daß einen seine Maschine schon wieder wachvibriert-auch nachts in eisiger Kälte. Bei Straßenglätte und 600 zu fahrenden Kilometern. Bloß nach Haus! Außerdem haben wir uns ja extra so einen leuchtenden Integralhelm besorgt, damit einem die Kälte nicht das Gesicht vom Kopf friert. Leider haben diese Dinger einen Nachteil. Das blöde Visier beschlägt dauernd.

Was soll's, alle 500m Visier hoch und mit dem Handschuh drüber. Natürlich während der Fahrt, man will ja schließlich nach Haus. Als ich wieder einmal am wienern bin, denk ich mir, es müßte doch bald die enge Kurve kommen. Die zur Vorfahrtstraße nach Itzehoe? Sie kam nicht nur, sondern ich war schon fast drauf...

Zu spät zum Bremsen. Von links kam ein VW-Bus, geradeaus stand ein steinernes Wartehäuschen für Schulkinder, rechts daneben ein grooobes Loch, gefüllt mit sumpfigem Morast und viel, - äh - sogar sehr viel Kuhscheiße, sprich "Gülle". Rechts herum ging nicht mehr, Häuschen und VW-Bus erschienen mir als zu hart, also entschied ich mich für das besagte Loch.

Es ging alles sehr schnell. Im Sturzflug rein ins Loch, der kleine Baiwagenhorst purzelte kopfüber über die Heinrich-Verkleidung, die Maschine stand einen Moment senkrecht auf dem Vorderrad, entschied sich dann aber doch, ihren Schöpfer nicht unter sich zu begraben und kippte seitwärts ab. Ich stand bis zur Hüfte in der Scheiße und sah, wie meine schöne R 60 in der Jauche absoff. Der Seitenwagen lief voll, halt wie eine Bade-

wanne. Gedanken liefen durch meinen unfallgeschockten Kopf: Nicht den Helm abnehmen, sonst platzt der Kopp (ich hatte Nasenbluten)! Da sah ich zwei Gestalten oben stehen die VW-Besatzung. Der eine im besten Plattdeutsch: "Ich sach noch zu meinem Kumpel-wo will der denn hin? Da war er schon drin". Ich sagte: "Hilfe! Holt mich und mein Moped hier raus". Darauf er: "Geht nicht, wir sind total besoffen, aber wenn wir im nächsten Dorf sind, sagen wir der Polizei Bescheid." (wer fährt schon besoffen zur Polente?)

Wieder alleine-immer noch integral behelmt-glubschte ich aus meinem Loch. Stunden vergingen...! Ich sah gut aus, so gut, das jeder Autofahrer, der alle halbe Stunde mal vorbeikam, Vollgas gab, wenn er mich in der Dunkelheit winken sah. Einsam, voll Kuhscheiße und mit blutverschmiertem Gesicht stand ich an meinem Loch und starrte im Mondschein auf meinen Lenker, der aus der Mocke herausragte. Dann konnte ich einen Taxifahrer zwingen, anzuhalten und mir zuzuhören, indem ich mit Todesverachtung vor seine Haube sprang, mit den Armen ruderte und brüllte: "Hol' endlich Hilfe, ich hatte einen Motorrad-Unfall!" Er, angsterfüllt durch einen Spalt im Seitenfenster auf die Moorleiche blickend: "Wo ist denn das Krad?" Ich: "Dahinten im Loch!" Er: "Ich ruf' über Funk die Polizei!", und fuhr davon.

'Ne halbe Stunde später kam eine Streife. Nach meiner Darstellung brachen beide in einen Lachkrampf aus. Dann sagte der Ältere: "Lass man, mein Jung, hab' früher mit meiner Max auch die Felder von innen gesehen, aber rausziehen können wir dein Gespann nicht, da machen wir nur noch mehr kaputt. Wir fahren dich zu deiner Bude und am Samstag rufst du am besten ein Ber-

gungsunternehmen."

Auf meiner Bude angekommen, hab ich erst ausgiebig gebadet und dann wurde es langsam hell. Ich machte mir große Sorgen um mein Gespann. Würde es jetzt total versunken sein? Wie würde ich denn die Scheiße wieder aus dem Motor bekommen? Würde Baiwagenhorst jemals wieder mit "IHR" spazieren fahren können? Völlig verknirscht rief Baiwagenhorst am Samstagmorgen bei einem Bergungsunternehmen in Itzehoe an und fiel in Ohnmacht-Bergung mit Kranwagen und Transport zur Bude ca.800,-DM (eher mehr).

Schockiert lief ich zur Dorfkneipe und schüttete mir erst mal ein paar Meldorfer in den Schädel (Rum mit Cola).

In dem Moment muß "Carl Herweck" mit seiner Wolke direkt über die Kneipe gerauscht sein (Schutzheliger für Motorradfahrer).

Die Tür ging auf und grölend erschienen fünf kräftige Bauarbeiter am Tresen. Vor der Kneipe parkte ihr Kran. Als ich die vierte Runde geschmissen hatte, erzählte ich von meinem Sturzflug.

Ein paar Minuten später saß ich mit fünf grölenden Bauarbeitern in einem Kran und fuhr zum Loch. Mit einem saugenden Geräusch gab das Loch schließlich mein Gespann wieder frei, und die Jungs brachten es sogar bis zur Bude. Endlich, mit einem Wasserschlauch bewaffnet, konnte ich die Schäden feststellen. Linker Auspufftopf abgeknickt, Lampe und Verkleidung etwas eingedrückt, Beiwagen kleine Delle. Sonst nix! Naja, bis auf den etwas strengen Geruch vielleicht.

Seitdem sind Jahre vergangen und wir "Beide" haben viele tausend Kilometer abgerissen. Sie tuckert immer noch brav vor sich hin. Neulich waren wir sogar zusammen in Anatolien.

Vielleicht bringt Scheiße doch Glück!?

Beiwagenhorst

Martin Kraut hat seine Versprechung wahrgemacht und uns diesen kleinen Bericht vom diesjährigen Falcone-Treffen in Schotten geschrieben. Wenn es auf den Fotos manchmal etwas englisch wird, so liegt das an dem gleichzeitig am selben Ort veranstalteten Treffen für englische Eigenbauten. Da wir hierzu leider keinen Bericht haben, wollen wir wenigstens die Bilder sprechen lassen.



DER FLUG DER FALKEN

„Tumm-tumm-tumm“, hörte man sie schon die Berge zum Falltorhaus nahe der Kleinstadt Schotten und den Resten des alten Schottenring Grand Prix-Kurses heraufkommen. Es war zum Treffen der Falken aus Mandello geladen.

Doch erst einmal eine Rückblende: seit Ostern 1977 gibt es die Falcone-Treffen, eine kleine Schar Falcone-Fahrer fand sich zum ersten Mal aufgrund einer Anzeige in der damals noch neuen „PS“ zusammen. Es wurde der Falcone Club gegründet, damals wie heute zwanglos und ohne Satzung. Weitere Treffen wurden geplant. Schnell wurde der Termin Anfang Oktober, noch vor der Veterama, Tradition. Um auch über den Rand der Schwungscheibe hinaussehen zu können, wurden sie alsbald in Falcone- und Einzylinder-Treffen umbenannt. Im Herbst gab es nun einen festen Termin für die Besitzer klassischer Motorräder und interessanter Eigenbauten in Verbindung mit den Dampfzügen aus Italien. Dadurch, daß der feste Treffpunkt in der Lüneburger Heide durch Besitzerwechsel verloren ging und auch durch personelle Wechsel trat im Club Mitte der 80er Jahre eine Flaute ein (Falken-Mauser). Doch vor dem



Ein 200.000 km - Falke



Ein Steib-Falze



Auch ein Falke-Modell »Dracula«...

Hintergrund der Massenimporte von Falcones aus Italien mußte das Interesse wieder steigen. Der Club wurde reorganisiert, die Aufgaben lasten nicht mehr auf nur einem Schulterpaar und die Treffen gibt es auch wieder.

Dieses fand zum 2.Mal am Falltorhaus bei Schotten statt, zusammen mit dem 1.Treffen für britische Eigenbau-Motorräder, welches Peter Weigelt aus Frankfurt ins Leben gerufen hatte.

Obwohl das Wetter eher schlecht war (das gab's beim Falcone-Treffen noch nie und es wurde vermutet, daß die Überzahl der Engländerinnen sich heimatliches Wetter mitgebracht hatten), kamen so viele Falcone wie nie zuvor: 23.

Waren früher die Falcone Sport CF (auch Zivil-Falcone genannt) weit in der Überzahl, so hat sich jetzt das Blatt deutlich zugunsten der Behördenversion gewandelt, auch ein Ergebnis der Importe. Eine von den raren „Sahara“, eine Lackvariante der Behördenversion, erschien ebenso wie auch eine Falcone von 1954. Fast die Hälfte hatten einen Seitenwagen montiert: diverse Steib, MZ, Watsonian und, sehr beliebt, Velorex.

PAST perfect

Termine ••• Termine ••• Termine

Wann	Wo	Was	Veranstalter	Telefon		
1.-4.3.90	4600	Dortmund	Westfalahalle	Motorrad-Messe	Syburger Verlag GmbH	0 23 03/86 28 1
3.-4.3.90	4700	Hamm		Teilmarkt	Hammer Ausstellungs GmbH, PF 1609, 4700 Hamm	
17.-18.3.90	5180	Weisweiler/Eschweiler	Festhalle Weisweiler	Motorradausstellung	Motorrad-Freunde Eschweiler e.V., Goerdlstr. 18A, 5180 Eschweiler	05665/4722
24.-25.3.90	3500	Kassel		Teilmarkt	K. Zimmermann	02304/42 5 33
31.3.-1.4.90	4400	Münster/Westfalen	Münsterlandhalle	Teilmarkt	Peter Kramer, Lindenweg 17, 5840 Schwerte	089/3081724
31.3.-1.4.90	8000	München		Teilmarkt	Müller&Hocheneder	
14.-30.9.90	A-44	Steyr	Syraburg	Int. Zielfahrt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
7.-8.4.90	6700	Ludwigshafen		Teilmarkt	W. Seidel	06203/13507
21.4.90	A-44	Steyr/Tabor		Teilmarkt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
26.-27.5.90	6780	Pirmasens	Messegelände	Teilmarkt	Gerd Stegener	06339/1363
18.-20.5.90	NL	Winterswijk		Maico-Treffen	W.Smids, Mr.-Merckx-Straat 50, NL-6842CC Elden/Arnhem	
1.-3.6.90	2800	Bremen	Campingplatz	36. HOREX-Sternfahrt	HOREX=Freunde Bremen e.V. B. Kocerka, Kissinger-52, 2800 Bremen 1	07132/35341
14.-17.6.90	7107	Neckarsulm	Zweiradmuseum	NSU-Treffen	NSU Museum	07252/26 1 07
16.6.90	A-44	Steyr	Steyr, Dainn, Puch Kfz	Wendel-Gedenkfahrt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
29.6.-1.7.90	A-44	Steyr		16. int. Sternfahrt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
7.-8.7.90	5450	Neuwied		Veteranen Rallye	Motorrad- und Veteranenfahrerverein Mittelrhein	0 26 22/8 26 44
20.-22.7.90	7189	Mainking		Oldireffen	Horex- und Gespannfreunde Mainking/Fritz Leidig	07959/634
18.-19.8.90	A	Danberg		4. int. Bergwertung	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
1.-2.9.90	5208	Eitorf-Stein		3. ADLER-Treffen	Jürgen Strohmenger, Köhler Str. 150, 5354 Weilerswist	02254/51 65
8.-9.9.90	3300	Braunschweig	Esssporthalle	Markt/Treffen	Ch. Rukat, Cranachstr. 53, 3340 Wolfenbüttel	05331/63 1 02
15.-16.9.90	A	Großbraming		5. int. Bergwertung	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
19.-23.9.90	5000	Köln 21		IFMA	Messe- und Ausstellungs GmbH	0221/821-0
27.10.90	A-44	Steyr/Münichholz		Teilmarkt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07

Dazu waren einige Freunde und zum Teil langjährige Besucher des Einzylinder-Treffens gekommen. Zu erwähnen sind u.a. Fritz Stöber mit seiner Goldie aus Braunschweig und der langjährige Horex-Spezialist Mike Mehlinger mit seinem T6-Gespann.

Wie immer bei solchen Treffen wurde viel gefachsimpelt und versucht, technische Fragen zu klären, wobei der Eindruck entstehen konnte, an so einem Falken könne viel verbessert werden. Verbessern kann man immer, das würzt das Hobby erst bei der Falcone sind Verbesserungen aber Kür und nicht Pflicht, wie das Gefährt des Verfassers beweist, welches mit unverändertem ersten Motor dieses Jahr die 200000km-Marke überschritt. Allerdings vom Zahn der Zeit und vom Salz der Winter mächtig gezeichnet.

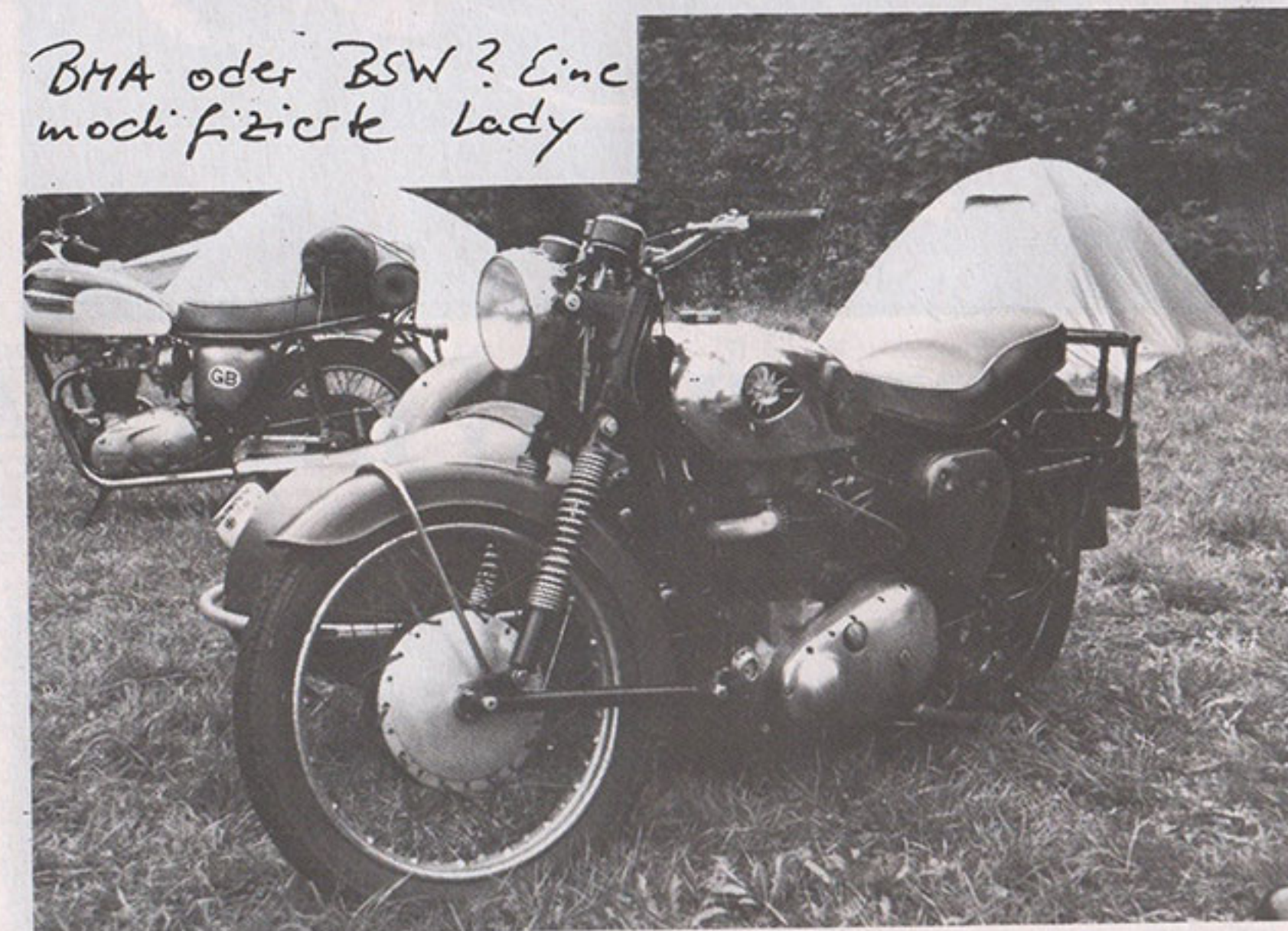
Aber auch eine völlig original restaurierte Nuovo Falcone Sport aus Kassel war zu sehen. Meist wurden und werden diese mehr oder weniger nach den Vorstellungen der Besitzer umgestaltet, wie auch die Fotos zeigen.

Wegen des Wetters wurde eine gemeinsame Ausfahrt am Nachmittag nicht gewünscht, man saß beim Kaffee und abends dann beim Lagerfeuer oder ließ sich von der Küche des Falltorhauses verwöhnen.

Am nächsten Morgen wurde noch über die Belange des Clubs diskutiert, nicht allzu lange bürokratisch sind die Falconisten wahrhaftig nicht



Die Armada Britannicus



BMA oder BSW? Eine modifizierte Lady

und einige mußten noch weite Nachhausefahrten antreten. Besonders die Dreirädrer brauchen da etwas Geduld. Doch das Fahren der Falcone beruhigt die Nerven, und das Wesen eines Falkenreiters wird ausgegli-

chen und rund wie die Schwungcheibe.

In diesem Sinne bis zum nächsten Jahr.

Martin Kraut

GUMMIKUH & PAST perfect

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

Chefredakteure: Uli Böckmann (ub) und Peter Kurze (pk)

Redaktionsbüro Bremen
Iserlohner Straße 29, 2800 Bremen 1,
Telefon + BTX: 04 21/51 32 55

Redaktionsbüro Dortmund
Treibstraße 3, 4600 Dortmund 1,
Telefon: 02 31/82 28 80

Mitarbeiter an dieser Ausgabe: Ames, Rainer Baues (rb), Nippel, Marc Reichel (mr), Werner Steinwandter (west), Jürgen Strohmenger (strom)

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, 79,00 DM inkl. Luftpostversand

Druck: Baues Offset, Tel.: 04 21/50 30 35

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

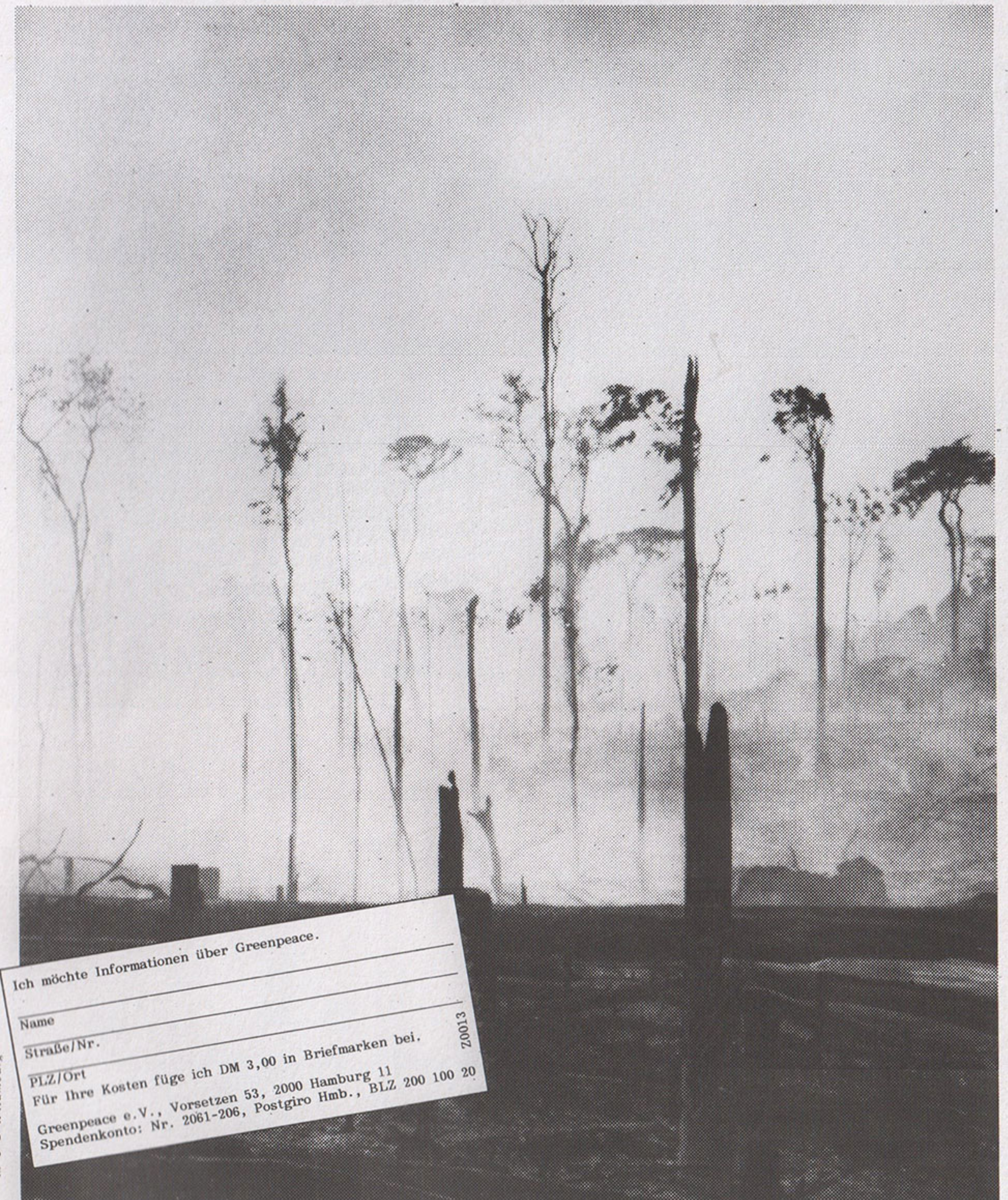
Anzeigenpreise: Fließsatzanzeigen bis zu 12

Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kostenlos. Nicht-Abonnenten zahlen 1 DM pro Druckzeile (32 Anschläge einschl. Leeräume, Kommata etc.). Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 2 vom 16. Dezember 1989. Preisliste und Mediadaten kostenlos auf Anforderung.
Konto: GUMMIKUH-Verlag Ute Nennstiel, Postgiroamt Hamburg, BLZ 200 100 20, Konto: 372 096 203

Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar.

GUMMIKUH ® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen

GREENPEACE



Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Für Ihre Kosten füge ich DM 3,00 in Briefmarken bei.

Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11
Spendenkonto: Nr. 2061-206, Postgiro Hmb., BLZ 200 100 20

M-S-B-K Hamburg 70013

So sieht es aus, wenn der Mensch sich die Erde untertan macht.

Ein starker Brite: TRIUMPH

