

# GUMMIKUHN &

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

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

# PAST

*perfect*



ISSN 0936-921X  
DM 4,90 • OS 40 • str 5,00

Nr. 12  
15. Mai 1990  
2. Jahrgang



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

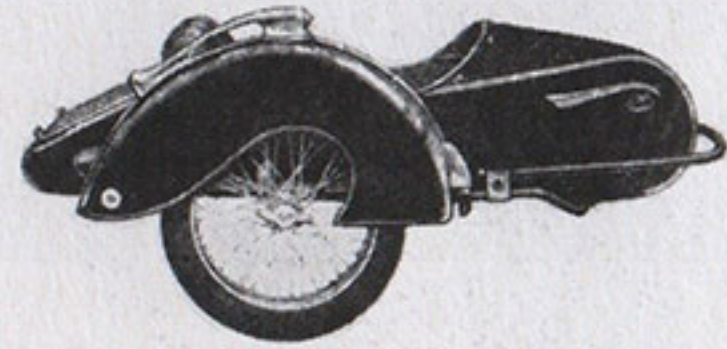
Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.

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

**ERSATZTEILE für alle  
STEIB - Seitenwagen**

Fordern Sie kostenlose Liste an (genauen Typ angeben).

Komplette STEIB-Modelle, neu gefertigt, originalgetreu LS 200, S 350 und TR 500.



**STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELOREX-KLASSIK** zu günstigen Preisen. Zubehör und Ersatzteile für Seitenwagen und Gespanne.

Täglich Versand und Ladenverkauf!

**MOTORRAD-STEMLER GmbH**

Garschager Heide 29 - 5630 Remscheid 11

Tel. 0 21 91 / 5 30 67

**Norton**

Import und Vertrieb  
Norton Wankel  
Commander • Dommi  
Zentralersatzteillager

**TRIUMPH**

Triumph 650/750 Twin  
Norman Hyde Import  
Triumph-Ersatzteile

**NORTON**

Deutschland GmbH

Voerm Barkholt 22  
D-2000 Hamburg 67  
Telefon 040 / 6 03 80 22  
Fax 040 / 6 03 39 92

**SCHWER • PUNKT**

Folgende GUMMIKUH-Hefte kannst Du noch bei uns bestellen:

Nr. Schwerpunktthema

Heft 1 .... Zündapp-Werke 4,90  
Heft 2 .... NSU ..... 4,90  
Heft 3 .... DKW  
Heft 4 .... ADLER  
Heft 5 .... HOREX ..... 4,90  
Heft 6 .... Triumph ..... 4,90  
Heft 7 .... Victoria ..... 4,90  
Heft 8 .... MAICO ..... 4,90

**GUMMIKUH-PAST perfect:**

Heft 9 .... BSA, Guzzi ..... 4,90  
Heft 10 .. CB 500 F ..... 4,90  
Heft 11 .. Sanglas ..... 4,90

**PAST perfect**

Heft 4/89 BMW R47 etc. .. 2,80  
Heft 5/89 Guzzi V35/1 etc. 2,80  
Heft 6/89 Yamaha TR 1 .... 2,80

**GUMMIKUH-Verlag**  
Am Deich 57 • 2800 Bremen 1  
Telefon 04 21/50 16 17

Am 31. Mai 1990 ist Anzeigenschluß für das Juni-Heft.

Geben Sie Ihre gewerbliche Anzeige oder Ihre Kleinanzeige einfach telefonisch auf, das geht blitzschnell und gibt keine Probleme. Rufen Sie mich an!

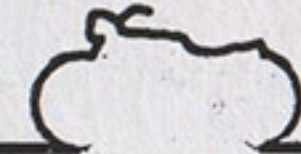
Ihre

*Margit Bäckermann*

Margit Bäckermann  
im Hause GummikuH-Verlag  
Telefon 04 21 / 50 16 17

**Unfallrahmen  
richten**

Preisgünstiges Richten und Vermessen ohne Motorenausbau bei allen Fabrikaten!  
Gabel VERMESSEN u. RICHTEN  
ANKAUF VON UNFALLMOTORRÄDERN  
motorrad-service  
martin ludwig gmbh  
4300 Essen • Bottroper Straße 298a  
Telefon 0201/66 88 03



**GUMMIKUH  
PAST perfect  
Leser wissen mehr**

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

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

**DGzRS: die Seenotretter  
seit 125 Jahren.**



1865 - 1990  
Deutsche Gesellschaft zur  
Rettung Schiffbrüchiger.

Unsere Aufgabe: Suche und Rettung auf See. Bei jedem Wetter. Zu jeder Zeit. Finanziert nur von freiwilligen Mitgliedsbeiträgen und Spenden. Ohne staatliche oder öffentliche Zuschüsse. Unsere Bitte: Helfen Sie uns dabei - durch Ihre Zuwendung. Schirmherr ist Bundespräsident Dr. Richard von Weizsäcker.



Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Postfach 10 63 40, 2800 Bremen 1,  
Postgiro Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200

Wir danken für die gespendete Anzeige.

*Moin...!*

*Wir saßen im alten Herbeder Bahnhof und planten uns die Köpfe heiß. Der Küchentisch diente uns als Redaktionsbüro, wer gerade dabeisäß, gab seinen Senf dazu und der Kaffee war so schwarz wie der Himmel blau. Zwischendurch wälzten wir den Ordner mit den Leserschriften und knallten die nächste Ausgabe zusammen. Wir spielten Zeitungsproduktion, wir machten PAST PERFECT.*

*Das Ergebnis kam bei all den Motorradfahrerinnen, die erreicht werden sollten, gut an. Wir hatten bei all der Arbeit, die ein solches Projekt mit sich bringt, viel Spaß an der Sache.*

*Wir machten eine ehrliche Zeitung. Auch, als ein Verkaufspreis auf dem Titelblatt stand, auch, als die Erscheinungsweise von PP unregelmäßig wurde, weil wir nicht wußten, wie die letzte, geschweige denn die nächste Druckereirechnung bezahlt werden sollte, konnten wir unseren Lesern und Abonnenten in die Augen blicken und uns erklären.*

*Auf einer Woge der Sympathie schwimmend, vernachlässigten wir die Gefahren der Zeitungsbranche, die wir als Newcomer nicht kannten. Händler, die nach dem Abdruck der Anzeigen die Rechnung nicht bezahlten, das Konsumentenverhalten vieler Leser, die PP umsonst gerne mitnahmen und nicht mehr gesehen waren, als ein kaum die Herstellungskosten deckender Betrag erhoben wurde, machten uns das Leben schwer.*

*Was uns weiter machen ließ, war das Gefühl, ein gutes Blatt zu machen und mit den Lesern auf einer Wellenlinie zu sein. Leserbriefe, die eine Identifikation mit unserer PP zum Ausdruck brachten, gaben uns die Energie, aller Schwierigkeiten zum Trotz das Erscheinen fortzusetzen.*

*Machen wir uns nichts vor, ohne den Zusammenschluß mit der Gummikuh gäbe es uns längst nicht mehr! Die roten Zahlen von PP reichen für eine Schuldentilgung auf Jahre hinaus. Die Zusammenarbeit mit der Gummikuh erlaubt uns, Teile unserer Zeitung am Leben zu erhalten, wenn auch dieses Weiterexistieren einen bitteren Beigeschmack hat.*

*Mitarbeiter, die uns lieb und deren Ratschläge uns teuer geworden sind, haben sich zurückgezogen. Die Post ist spärlicher geworden, Artikel und Berichte, die uns früher zugeschickt wurden, weil Leser der Überzeugung waren, daß ihre Texte bei uns an der richtigen Adresse seien, werden rar.*

*Zugegeben, die letzte Ausgabe war nicht nur nach Meinung vieler Leser die schlechteste, die je unter dem Namen PAST PERFECT erschienen ist. Auch wir waren aus vielen Gründen mit diesem Produkt unzufrieden. Doch wir machen weiter. In der Hoffnung auf eine gelungene Verbindung von Technikbezogenheit der Gummikuh und dem Feeling von PP. Und mit dem Anspruch, eine ehrliches Blatt zu machen, eine Motorradzeitschrift, die wir selber gerne im Briefkasten fänden. Bei der das Lesen Spaß macht.*

*Aber wir brauchen auch Eure Hilfe, gerade jetzt! Wir brauchen wieder Frauen und Männer, die ihre Gefühle den Kräthern gegenüber wieder in Worte fassen, die ihre Erlebnisse durch PP weitergeben. Jetzt zu verharren und erst einmal abzuwarten, was aus uns wird, ist für PP schlimmer als die böseste begründete Kritik.*

*Also setzt Euch hin und schreibt. Schreibt, was Ihr wollt!!*



*St. Eiler*



# GUMMIKUH & PAST perfect die zwölfte



15. Mai 1990

## I N H A L T

Titelfoto T. Nennstiel

Moin! 3

Diese Seite 4

Leserbriefe 6

Motorrad I  
Making a  
NOR-BSA Café Racer 8

diet&dat 19

Restaurierungsserie  
Versuch macht kluch 20

Wattndatt 23

Wußten Sie schon...  
Adler-Lager, Benzintank, Triumph  
(GB), NSU Konsul, Schalldämpfer,  
Benzinhahn, Fußrasten, Kraftstoff-  
leitung, Zündapp-Vergaser 24

Aus dem Fotoalbum... 26

Angebot & Nachfrage 28

Ketzereien von Stromi 32

Fahrtips:  
Der Kopf fährt 32

Der Lauf der Dinge 34

Reiseführer  
Bastert-Werke Bielefeld 38

Historischer Test

Bücher 42

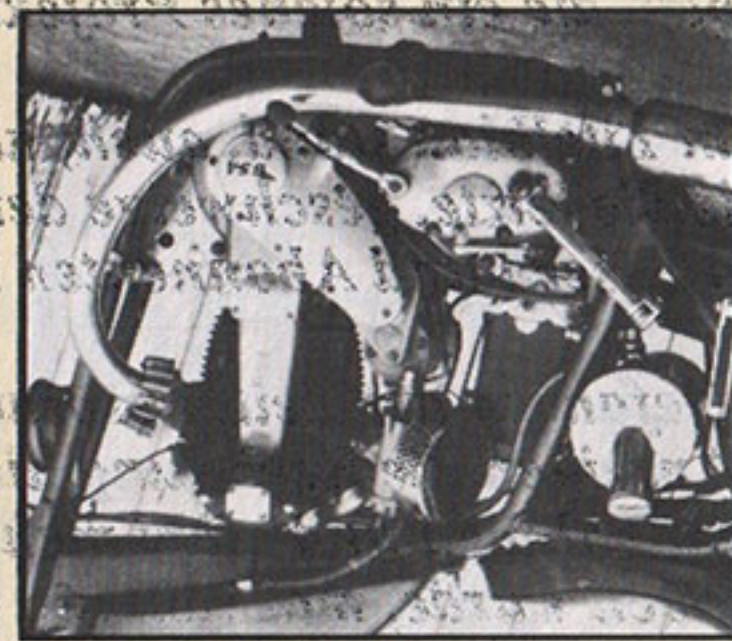
Einspeichen  
Eine Schwarze Kunst? 43

Bikers Seele  
Haben und halten 46

Termine 48

Aus Stromis  
Umweltkiste  
Dreck weg 49

Rücktitel  
Rudge  
Ulster 52



Typenkunde  
Laverda 750 SF 14

Motorrad II  
Per Express...  
Die Story der Expresswerke 16



Horex  
Resident40

Bald schallen wieder die Trompeten  
zu dem Kommando: "Angetreten!"  
"Ich trete" sagt der kluge Mann -  
"am liebsten meine Quickly an!"  
Wohl dem, der eine NSU hat

# 12 x im Jahr...



...erscheint GUMMIKUH & PAST PERFECT!

*Tips für Schrauber, Informationen für Restauratoren.  
Viel zum Schmökern für all'jene, die ein Motorrad noch von einem  
Joghurtbecher unterscheiden können.  
Geschichte und Geschichten über Alles, was mit zwei Rädern zu tun  
hat. Erfahrungsberichte, wie das Leben sie schrieb.*

**WIR BRINGEN ES!**  
**Jeden Monat auf's Neue.**  
**JETZT ABONNIEREN!**

## ABO - KUHPPONG

**JAU! Ich will GUMMIKUH & PAST PERFECT abonnieren!**  
Und zwar auf der Stelle.  
Ich kann diesen ABO-Auftrag innerhalb von sieben Tagen  
wiederrufen, muß es aber nicht. Den Betrag von 49,90.-DM habe  
ich überwiesen oder als Scheck beigelegt.

NAME \_\_\_\_\_

STRASSE \_\_\_\_\_ PLZ/ORT \_\_\_\_\_

RECHTVERBINDLICHE UNTERSCHRIFT / DATUM \_\_\_\_\_



# LESERBRIEFE

## ANTI-MEINUNG

Vielleicht ist es ja ganz gut, daß es GK+PP nur im Abo gibt und sich auch dadurch von anderen Fach(trottel)-Zeitschriften unterscheidet.

Gerade auf dem Eigenbau-Sektor entstehen doch recht interessante Moped's, werden-meist durch Laienhand-saubere Detaillösungen mit viel Schweiß und oft auch viel Lehrgeld "erarbeitet", die manchmal mehr Bewunderung verdienen, als am Computer entstandene Motorräder. Ich hoffe und weiß, daß für diese Zeitschrift die Welt 1979 nicht endet und das ist gut so.

Anstatt der Hefte schickt Herr Ansbach lieber 'nen Schraubenzieher, damit er seine Scheuklappen runterschrauben kann, bevor er sich an seine Restaurierungen macht.

Sepp Koch, Töging/Inn



## BEIM ZWEITEN HINSEHEN...

Als Eure erste Gemeinschafts-Nummer im Briefkasten steckte, war ich doch nach dem Überfliegen etwas mehr als skeptisch, ob das denn wohl gutgehen mag. Ich selbst interessiere mich in erster Linie für deutsche Nachkriegs-Motorräder, die ja in dem PP-Teil überhaupt nicht behandelt werden. Nach dem zweiten Hinsehen war diese Skepsis etwas gewichen, denn die Artikel z.B. über die selbstgestrickte Guzzi oder auch das Dnepr-Gespann waren sehr unterhaltsam geschrieben.

Auch die weiteren Hefte fand ich soweit okay, doch es dürfte ruhig auch etwas englischer werden. Ansonsten macht weiter so

Ernst Lammers, Böblingen



## LIEBE BIKERINNEN

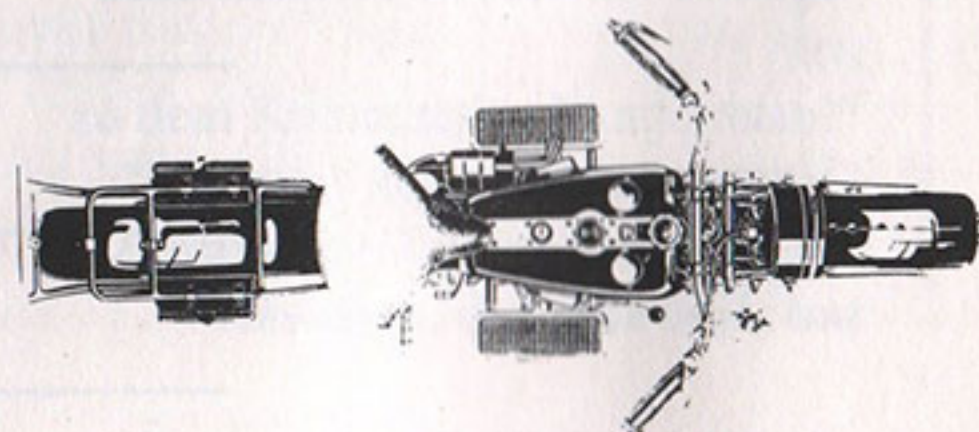
Diesmal gesellte sich zu der Freude, endlich wieder PAST PERFECT (und Gummikuh) zu lesen, abermals ein Stirnrunzeln. Zwar interessiert mich die hohe seitenlange Kunst des Alupolierens nicht (ich fahre lieber...), auch bin ich nicht unbedingt BMW-begeistert und schon garnicht Japanrad-Enthusiastin, aber ich kann all das doch tolerieren.

Jedoch vermisse ich, daß Ihr endlich die Tatsache sprachlich bemerkt, daß es auch viele Motorradfahrerinnen, Schrauberinnen, etc. gibt. Wenn da was von Lesern, Fahrern, Schraubern, Individualisten, etc. steht, ist damit doch nur der männliche Teil der Leserschaft angesprochen! Mag sein, daß Einige von Euch jetzt komisch grinsen...

Ich schreibe das auch nicht, um feministische Phrasen wiederzugeben, sondern weil's eine Sache ist, die mich nach gut drei Jahren Zweirad-Mechanik, weiblicher Erziehung aufknacken und der häufigen, mehr oder weniger subtilen Diskriminierung von Frauen verdammt sauer macht. Vielleicht schaffen es ja auch die vorschnellen Spötter, ein wenig darüber nachzudenken. So, jetzt ist die Wut erstmal raus.

Der Artikel von Marc Reichel "Was das Herz begehrt" ist goldrichtig und war interessanter zu lesen als jede Beschreibung einer Oro-Ori-Restaurierung. Schade, daß solche Geschichten seltener geschrieben werden. Gut gefallen hat mir auch die "Begegnung mit der desmodromischen Art" von Heidi Schauer.

Uta Lütznier, Hamburg



## ALT JAPANER TREFFEN

Es gibt für alle möglichen Interessenrichtungen der Motorradfahrer Clubs, Vereinigungen, Interessengemeinschaften oder sonstwelche Zusammenschlüsse, nur keine Interessenvertretung für alte Japaner (außer den Wasserbüffeln und dem H2-Club). Deshalb wollen wir mit unserem Oelde der Alt-Japaner-Treffen etwas mehr an die Öffentlichkeit treten und alle Freunde und Liebhaber von alten Honda's, Yamaha's, Kawa's und Suzuki's ermuntern und ermutigen, etwas näher zusammenzurücken und sich zu organisieren, um das Image der Japaner etwas aufzupolieren.

Mit diesem Motorradtreffen am 19.05. und 20.05.1990 wollen wir versuchen, daß diese Motorradfahrgemeinde sich etwas besser kennenlernt und bei einem Teile-Flohmarkt die Ersatzteilbeschaffung etwas erleichtert wird. Wer also sein altes japanisches Motorrad präsentieren möchte oder alte Ersatzteile zu verkaufen hat, der ist herzlich nach Oelde zum Waldgasthof "Geisterholz" eingeladen.

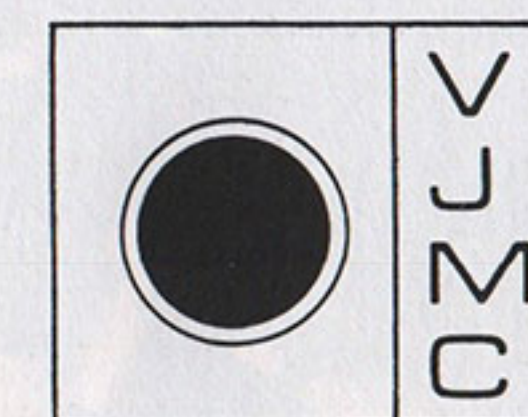
Oelde liegt zwischen Bielefeld und Hamm an der Autobahn A2. Und wen der japanische Oldtimerbazillus ganz getroffen hat, kann über mich die Anschrift des international agierenden "Vintage Japanese Motorcycle Club" bekommen. Der Club hat Mitglieder in England, USA, Australien, Frankreich, Holland, Norwegen, Österreich und Deutschland, der Jahresbeitrag beträgt zur Zeit acht englische Pfund und geboten wird alle zwei Monate eine sehr interessante englisch-sprachige Clubzeitung.

Aber wieder zurück zu unserem Hobby. Auf jeden Fall ist es immer wieder eine Freude, mit einem alten Japaner auf einer Oldtimer-Ralley aufzutreten. Auf diesen Oldtimer-Treffs herrscht bei den Motorrädern meist die Farbe schwarz vor, bei den alten BMW's, Horex, NSU, DKW, Norton und Triumph. Wenn dann aber eine bunte Yamaha, Kawasaki, Lilac, Bridgestone oder Marushi auftaucht, ist meist das Erstaunen groß, daß auch diese Maschinen schon 25-30 Jahre alt sein können.

GUMMIKUH & PAST perfect 5/1990

Der Gesamtheit der alten Japaner gilt unser Interesse, nicht nur einer speziellen Marke. Wer sich berufen fühlt für eine solche Aufgabe, der möge sich bei mir melden. Tatkräftige Mitstreiter für das gemeinsame Hobby sind immer herzlich willkommen.

Michael Heuer, Bemer Weg 50 A, 2000 Hamburg 65



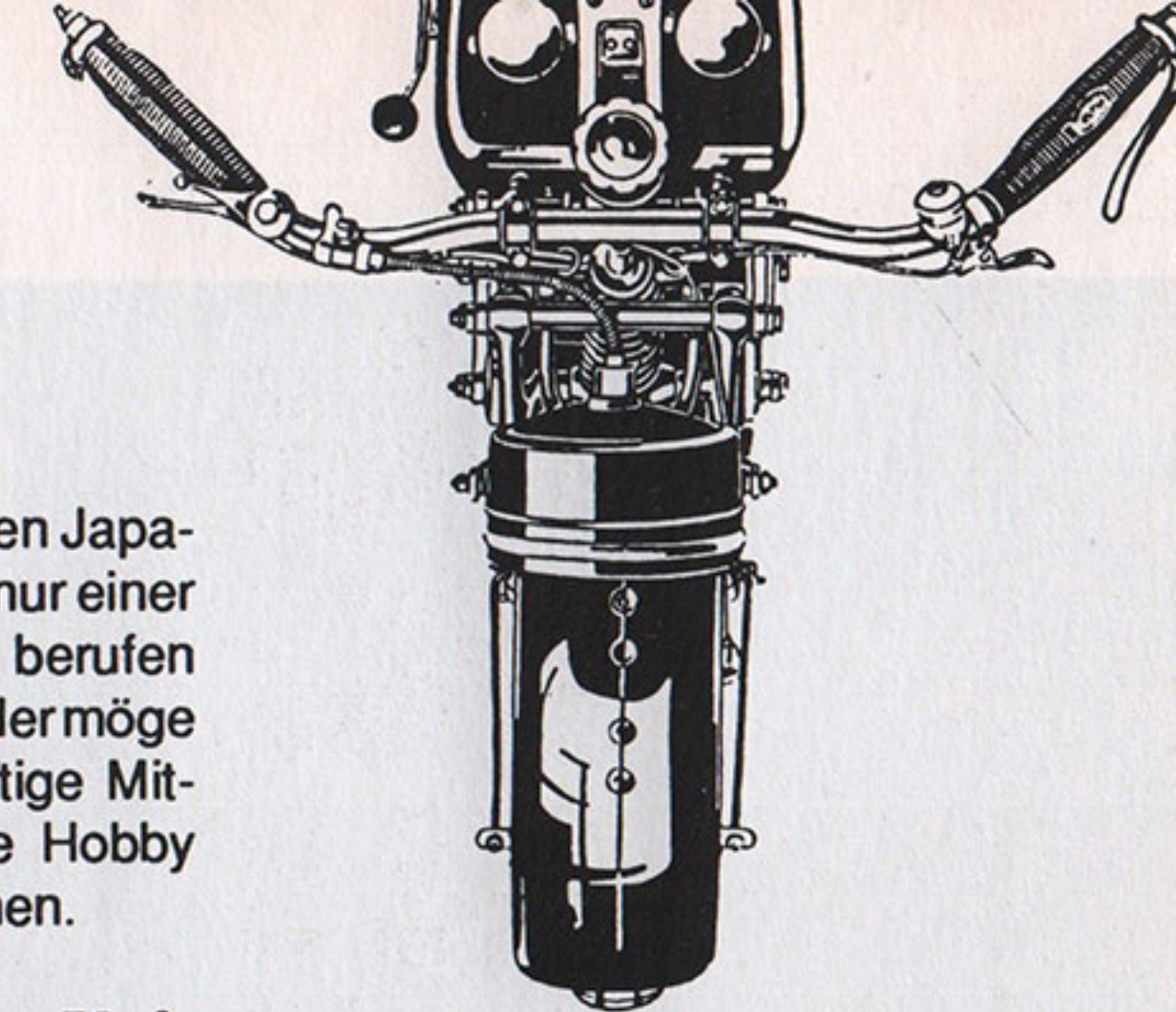
## WERTE GESELLSCHAFTER

Ihren wohlwollenden Brief empfangen zu haben, bestätige ich Ihnen hiermit. Um auch fürderhin vernünftig über die Biker-Szene der 70er (vorher interessiert mich weniger) informiert zu werden, wurde meinerseits bereits eine Überweisung des von Ihnen geforderten (bald unverschämten) Tributs veranlaßt.

Obenstehendes entspricht zwar dem Schreibstil Eurer Abo-Zahlungs-Erinnerung, aber keinesfalls dem Eures Heftes; das gefällt mir nämlich ganz gut. Aber wenn Ihr im Heft die Duzerei pflegt (nicht negativ gemeint!), dann doch please auch in Anschreiben. Das dazu.

Zur PAST PERFECT, jetzt in (Zweck-?) Ehe mit der GUMMIKUH, kann ich bis auf Eure Hochzeit eigentlich nur Gutes sagen.

Die Berichte sind und waren interessant und locker geschrieben und heben sich wohltuend von technik- und PS-besessenen Schreibereien anderer Zeitschriften ab. Klar, die besten Geschichten kommen von den Lesern. Durch Euer Zusammengehen kommt mir Euer Heft jetzt jedoch zweigeteilt vor: Einmal Technik, recht dröge dargebracht bis auf wenige Ausnahmen (z.B. Trial&Error).



Das Heft gefiel mir wegen des stilvollen Durcheinanders. Ich hoffe, Ihr kippt nicht zu sehr in die puritanische Ordnungsliebe und Originalbesessenheit mancher Moppet-Zeitschriften oder -Clubs.

Da ich selber eine schnöde Japan-Schrott-Sänfte namens XS 650 von '78 mein eigen nenne, bin ich aber vielleicht auch etwas voreingenommen. Nochmal zu Technikberichten. Gezwungenermaßen interessiere ich mich bei meinem Moppet schon für die alles bewegenden Teile und Ströme, aber bitte (!!!!!), auch das geht unterhaltsam, z.B. im Rahmen eigener Schrauberversuche die Details zu erläutern.

Gut gezz, eigentlich wollte ich Euch ja loben, merkt man's ein bißchen?

Viele Grüße aus dem und an den Kohlenpott und an die Nordlichter von einer begeisterten Moppelfahrerin (zur Erklärung: XS 400=Möppelchen).

P.S.: Wie wär's mit einer Geschichte über die leidvolle Wechselbeziehung zwischen good vibrations und electric-tric-tric?

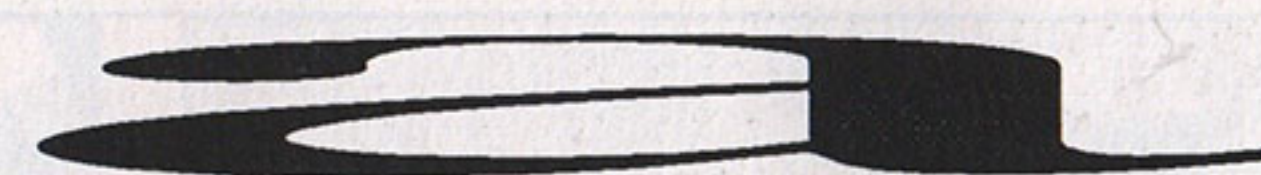
Iris Maierl, Sprockhövel







# Making



# NOR BSA

# CABERACER

Frank Just ist alten PP-Lesern mittlerweile bekannt. Nachdem er folgenden Artikel beendet hatte, dachte er nicht nur an seine Clubzeitung, sondern auch an PP. Hier nun seine Geschichte.



Vor Jahren sah ich bei Nourish Engineering (dort werden die Vierventil-Motoren gebaut) einen Wideline-Federbetrahmen rumstehen, besser gesagt, ein Rolling Chassis.

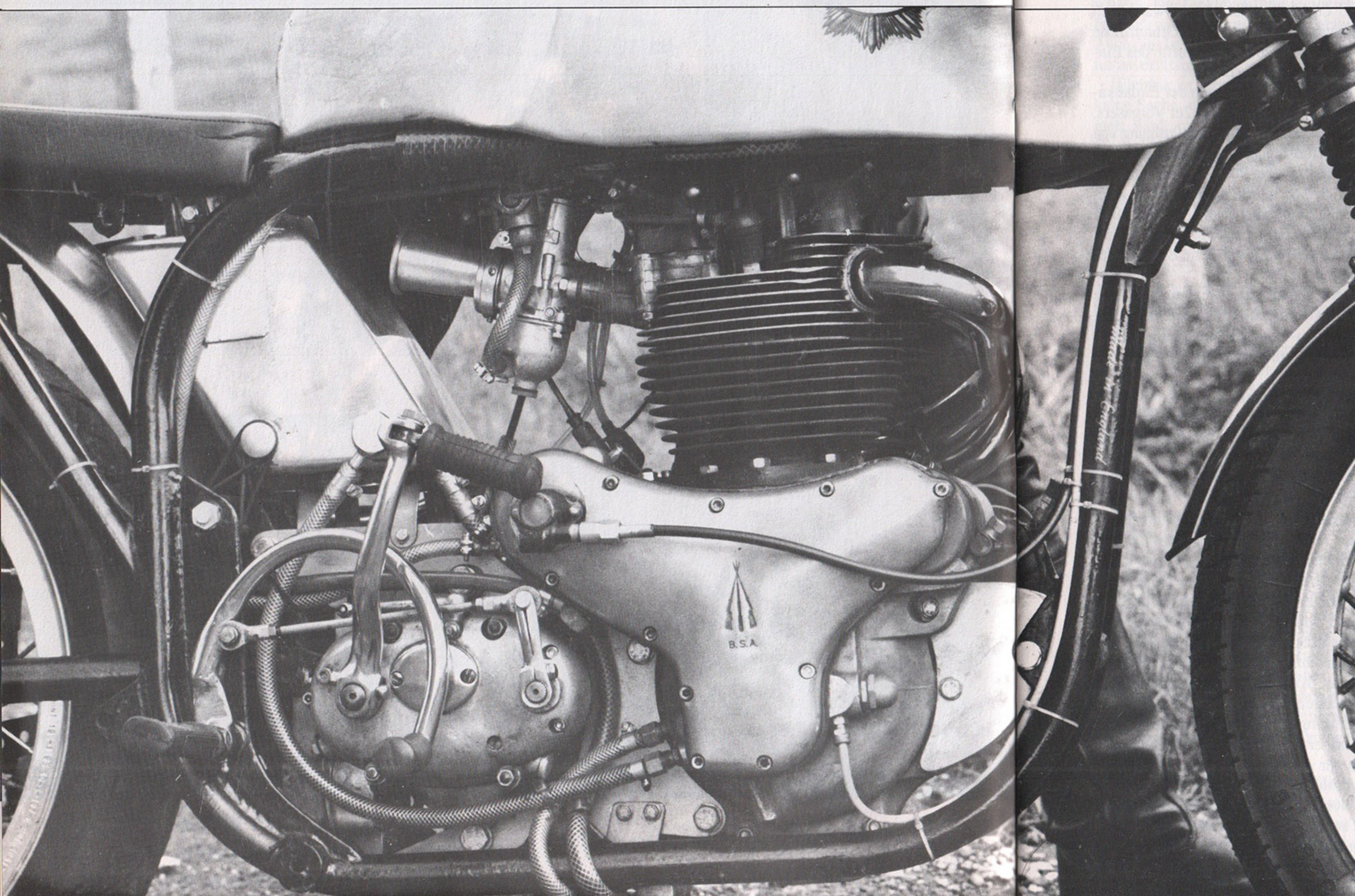
Wir wurden schnell handelseinig, für 300 Pfund war das Ding zu haben. Zu Hause angekommen, erstmal Bestandsaufnahme, indem alles zerlegt wurde: schöner Alu-Benzintank, brauchbare Girling-Federbeine, Roadholder-Gabel mit Ian Kennedy-Gabelbrücken, 16" Borrani-Hochschulterfelgen, vorne John Tickle-Duplex-Bremse, Norton Viergang-Getriebe. Die Reifen kamen auf auf das Seitenwagenrad meines Gespannes. Das Getrie-

be wurde für 500.-DM verkauft, samt der daran befindlichen Kupplung. Das Getriebe war innen wie neu, doch ich halte Norton-Getriebe im Alltag für etwas flimsy und zu teuer in den Ersatzteilen.

Außerdem verkaufte ich die 16"-Felgen, wegen der mäßigen Bodenfreiheit bei Schräglagenfahrt. Zudem trennte ich mich von der John Tickle-Nabe, die bestenfalls historisch-musealen Wert besaß. So stand für weniger als 100.-DM ein Federbett-Rahmen mit Alu-Tank, Hinterradnabe und Gabel in meiner Werkstatt.

Bevor ich mich um die Auswahl eines geeigneten Motors kümmerte, sollte erstmal ein komplettes Fahrwerk aufgebaut werden.

Ich fand alle Teile mit Kupferfett eingesetzt, alle Teile in rostfreiem Zustand. Die Simmerringe und die Büchsen der Gabel wurden vorsichtshalber erneuert, die Ian Kennedy-Gabelbrücken flogen wegen ungleichem Lochabstand auf den Schrott (schab, reib, klemm...). So wurden Commando-Gabelbrücken passend gemacht (gebraucht für 15.-DM bei einem Hinterhof-Händler gekauft). Kegelrollen und Niosringe, als Abdich-



tung, ergaben eine ordentliche Lenklage- rung.

Die Tatsache, daß Norton-Steuerköpfe metrisch sind, machte die Angelegenheit preisgünstig. Die breiteren Gabelbrücken ermöglichten den Einbau einer Ceriani-Doppelduplex-Bremse, wie sie einst in Agostinis Tagen, Anfang der 70er Jahre, in den MV Augusta Werksrennern eingebaut war.

Durch einen glücklichen Zufall kam ich vor ein paar Jahren günstig an solch ein Teil.

Die Akront-Hochschulterfelge 19" mit Metzeler Laser-Reifen (häßlich, aber gut) wurde montiert, dann waren noch Zuganker anzufertigen und Seilzugwiderlager, Halter für kleines V2A-Schutzblech, neue metrisch-zöllige Steckachse und Stummel lenker (ohne TÜV 5.-DM das Stück) zu fertigen bzw. anzubringen.

Das Hinterrade bekam neue S&W-Federbeine, die Girlings gingen an einen Original-Sammler.

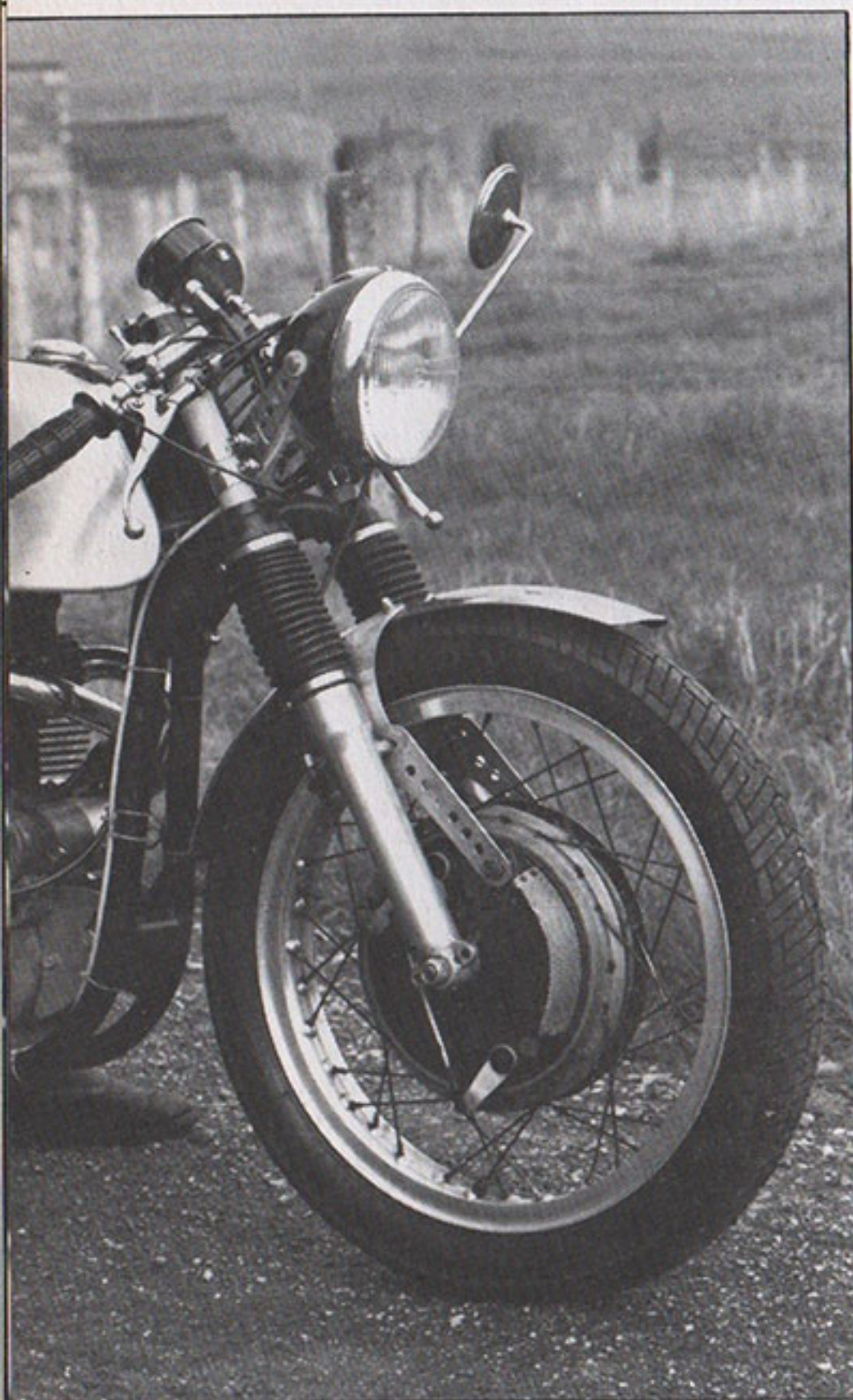
Das Hinterrad, ebenfalls 19" Akront-Hochschulterfelge, wurde durch einen Avon Super Venom (nicht nur für Velocette Venom geeignet) komplettiert. Das Kettenritzel-plus-Bremstrommel wurde erneuert und mit einem verrippten Schrumpfring aus Aluminium versehen, zwecks Verbesserung und Kühlung und Formstabilität.

Ein kleines V2A-Schutzblech und ein ebenfalls sehr kleines, dezentes Rücklicht wurde angebaut, Streben und Fittings aus V2A gefertigt.

Da ein Alu-Öltank nicht zu bekommen war, wurde ein neuer und ein Manx-Style-Höckersitz gekauft.

Je mehr sich das Fahrwerk der Vollendung näherte, desto mehr rückte die Auswahl des Motors in den Blickpunkt. Vincent Black Shadow oder Voll-Alu-Zweivergaser-Harley waren aus finanziellen Gründen völlig indiskutabel, so daß ein pre-unit Paralleltwin angesagt war. Der Unit-Motor war, aufgrund seiner kurzen





Bauart nicht optimal, da er in dem langen Federbett-Rahmen verloren gewirkt hätte. Außerdem würde ein Unit-Motor den Verzicht auf Magnet und Gleichstromlima bedeuten.

Zu dieser Zeit hatte ich gerade 50000 km ohne Motorenärger mit meinem BSA A10 Super-Rocket-Gespann zurückgelegt, so daß es nahe lag, einen weiteren BSA A10 Motor aufzubauen. Es spukte zwar ein Triumph pre-unit-Motor mit einem eight-valve-Nourishkopf in meinem Hirn herum, doch infolge zu geringer finanzieller Mittel war dieser Traum schnell ausgeträumt. Außerdem hätte eine weitere Motorenkonstruktion neben BSA und Velocette noch mehr Aufwand bedeutet,

zu dem es kaum günstige Ersatzteile gegeben hätte.

BSA A10-Schrott ist sehr billig erhältlich, d.h. Gehäuse, Getriebe, Steuerung, und so weiter. Zylinder mit Standardmaß muß man schon länger suchen, besonders solche mit dicker Verrippung und dickem Flansch, auch Kurbelwellen sind rar, doch mit ein wenig Geduld ist alles zu bekommen.

Die Preise haben stark angezogen, aber damals, beim Aufbau des Gespanns, waren Gehäuse und Getriebe noch für ca. 10 Pfund zu haben. Glücklicherweise kaufte ich damals alles doppelt und dreifach. Schwierigkeiten gibt es mit den Alu-Zylinderköpfen, Eisenköpfe gibt es wie Sand am Meer und billig. Doch sie sind nur für geringe Leistungsausbeute geeignet. Ein billiger, von Gespann-Motocrossern übel zermetzter Kopf mußte wieder instandgesetzt werden. Gedankt sei dem Kunstschweißer am Schweißtechnischen Institut der TH-Aachen.

Zuvor wurde alles Zerbrochene und Weggerissene saubergefräst, anschließend wieder plangefräst, gebohrt, neues Gewinde geschnitten, Helicoil eingesetzt, Übermaßführungen angefertigt, etc. Nach guten Erfahrungen mit abgeänderten Autoventilen im Gespannmotor, wurde auch hier ein Umbau vorgenommen. Also bloß keine Original-oder Pattern-Teile verwenden, dies gilt auch für die Ventilefedern. Da auch die Ventileinstellschrauben nichts taugen, griff ich auch hier auf Autoteile zurück. Beim Gehäuse war eine Lagerhaltung auf der Primärseite zu reparieren. Dank an Harry in Hamburg!

Die viel geschmähte Büchsenkonstruktion, die das rechte Kurbelwellenlager darstellt, wurde beibehalten, da sie sich nicht nur bei mir bewährt hat. Natürlich muß die Büchse aus ordentlichem Material gefertigt und nach dem Einbau bei zusammengespanntem Gehäuse auf Flucht und Maß gebracht werden. Die Kurbelwelle wurde geschliffen und nitriert und Carrillo-Pleuel (trotz des hohen Preises) eingebaut, denn deren Qualität ist wesentlich höher als die der Alu-Pleuel. Außerdem ist so die Gefahr von Ermüdungsbrüchen, die bei altem Alu auftreten können, aus der Welt geschafft. Infolge anderer Gewichtsverhältnisse ist ein Umwuchten der Welle unumgänglich. Die Anfertigung von Meistergewichten war nicht notwendig, da ein Bekannter aus Frankfurt dies bereits schon früher ge-

macht hatte, und mir die Dinger leihweise zur Verfügung stellte.

Das Verfahren wurde dadurch wesentlich verbilligt, denn die Fachfirma in Aachen mußte, da ich die Welle statisch vorwuchtete, die Wuchtmaschine nur kurze Zeit einsetzen (ihr wißt ja, was Maschinenstunden kosten...).

Ein Standardzylinder aus Beaulieu wurde von einem weiteren Fachmann auf +20 gebohrt und gehont und ein Laufspiel von 1/10 mm berücksichtigt. Ein kleineres Laufspiel verlängert die Einlaufzeit, größeres steht zum Beispiel im Haynes Märchenbuch. Das Ringstoßspiel der Hipolite 9:1 Kolben mußte korrigiert werden. Eine Ölpumpenüberholung war auch angesagt und die Ölpumpen-Grundfläche auf dem Motorgehäuse bedurfte des Einsatzes einer Fräsmaschine.

Über das Aufarbeiten der Einlaßkanäle zwecks Anbau eines 32er Vergasers, Reparatur von Gewinden, Anfertigung von Zylinderfuß-Stehbolzen lohnt es nicht, an dieser Stelle viele Worte zu verlieren.

Das Getriebe wurde komplett neu gelagert, alle Laufstellen an den Wellen rundgeschliffen, hartverchromt und wieder rundgeschliffen, sowie neue Büchsen gedreht.

Die Motor- und Getriebehalteplatten habe ich teils gekauft, teils nach Zeichnung mit dem Plasma-Schneidbrenner ausgeschnitten, hierbei wurde alles aus Duralu gefertigt.

Auch die Kupplung wurde durch das Aufarbeiten von Schrott beschafft, dies ist besser als Pattern-Parts aus dem Taiwan-Laden.

Dem Magneto wurden einige Mechano-Arbeiten zuteil.

Vorsichtshalber ließ ich aber auch den Anker bei einem sehr kompetenten Ankerwickler neu wickeln und setzte einen neuen Kondensator ein. Die Lager wurden auch auf Verdacht ausgewechselt. Gerade was Magnetos und E3L-Limas angeht ist Schlamperei eher die Regel als die Ausnahme. Dies bezieht sich auf Passungen, Ausdistanzieren, exzentrische Kollektoren, Lagerflucht, etc.

Erfahrungsgemäß hält ein kompetent überholter Magnet sehr sehr lange, was auch für den Unterbrecher gilt. Bei der Überholung stellte ich zum Beispiel fest, daß der Sitz des Nockenringes fast 2/10 mm außermittig war, außerdem war er so ausgeschlagen, daß der Nockenring keine Führung im Magnetgehäuse mehr hatte.

Da ohnehin von automatischer Fliehkraftverstellung auf b.c.a. (brain controlled advance) umgebaut wurde, war ein Sitzring aus Bronze zu drehen und in den vorher aufgebohrten Gehäusedeckel einzupressen. Anschließend wurde dann alles zentrisch ausgedreht, bis der Nockenring so gerade reinpaßt und sich drehen läßt. Es ist leider sehr selten, daß Lagersitz, Zentrierbund und Nockenringsitz ohne Nacharbeit zueinander "laufen".

Ein Magneto-Antriebsrad war schnell aus einem Nockenwellenzahnrad hergestellt, sowie sich auf diese Weise auch die oftmals kariösen Novotex (Bioladen Kunststoff)-Zahnräder ersetzen lassen. Die Stahlräder unterliegen nur sehr geringem Verschleiß. Die Lichtmaschine wurde ebenfalls neu auf 12 V gewickelt und gelagert. Auch dies ist seit Jahren erprobt und absolut zuverlässig.

Elektrik ist, genau wie die Mechanik, keine Sache, die mal eben so hingefummelt wird, mit Lüsterklemmen, Popel-Quetschverbinder-Zangen, ohne ordentliche Masseverbindungen durch Kabel etc. Hier ist genausoviel Sorgfalt und Know How nötig, wie z.B. beim Überarbeiten eines Kurbeltriebs. Ein durch bloßes Auswechseln der Lagerschalen überholter Kurbeltrieb läuft ja auch irgendwie, aber nie so wie einer, bei dem auch Rundheit, Härte, Grundbohrungsgeometrie, Winkeligkeit, usw. stimmen.

Und dann der Kleinkram, wie Ölpressure-release-valve von Triumph, Stützenanbau für Teflon-Schlauch zum Ölmanometer, zurückverlegte Fußrastenanlage anfertigen, Schalthebel aus Yamaha XS 650 Schutzblechhalter gebastelt, Tachoantrieb ausgebaut, Alu-Blindstopfen statt dessen eingeschrumpft, Waagebalken-Ausgleich für die Bremszüge, Elektrokabel verlegt (Massekabel komplett durchgeschleift), Batteriehalter aus V2A und Alu hinter das Getriebe gesetzt, Adapterplatte für Opel-Kadett-Ölfilterpatrone gedreht, Ölschläuche verlegt, Lederriemen für Tankbefestigung gefertigt, Kicksegment geändert, Kickstarter gebogen, Lampenhalter aus Blech geschnitten, Smith-Chrono-Drehzahlmesser repariert und Halter dafür gesägt, und das Schlimmste: eine linksseitige 2in1-Auspuffanlage gebogen.

Vorgehensweise: mit Sand gefüllt, verstopft, heiß gemacht, geflucht, probiert, angehalten, wieder korrigiert, bis mir das Ding endlich gefiel und auch passte!

So wurde nach langer Arbeit das Moppet pünktlich zu Peter Weigelts Eigenbau-Treffen in Schotten fertig.

Öl und Benzin eingefüllt, Donner aus dem Megaphon nach dem zweiten Tritt, die Lima lädt, Öldruck vorhanden, dann alles zusammengepackt, Tankrucksack, Schlafsack, etc. verstaut und ab ging es am nächsten Morgen ins Vogelgebirge. Während der Fahrt keine besonderen Vorkommnisse, nur der fürchterliche Regen auf der Fahrt durch die Eifel war unangenehm, doch im Westerwald wurde es besser. Als langjähriger Gespannfahrer war eine Eingewöhnungszeit notwendig, damit das Gefühl, man fahre auf rohen Eiern wieder verschwand und ich wieder Schräglagen fuhr.

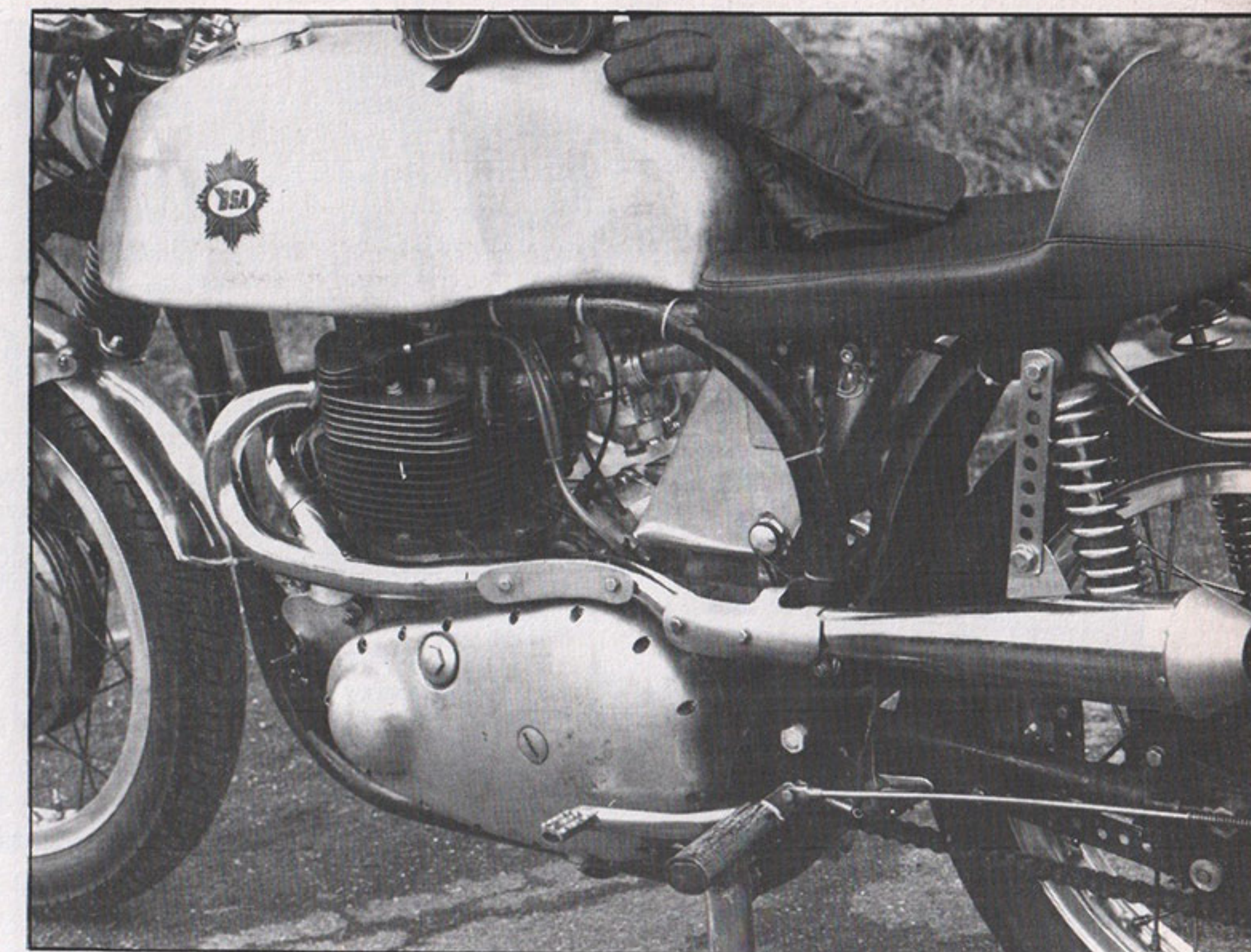
Am Falltor waren schon einige andere Eigenbauten eingetroffen, darunter eine Seeley Norton Racer, eine SOS-Rennmaschine mit Jawa-Speedway-Motor, eine Triton, wilde A 65-Umbauten und viele mehr. Aber gibt es in diesem Land nicht mehr als 10 oder 15 Eigenbauten?

Wieder zuhause ohne besondere Vorkommnisse angekommen, hielt ich es nach etwa 1000 km für ratsam, alle Schrauben nachzuziehen, insbesondere die des Zylinderkopfes. Mit der Vergaserabstimmung werde ich vielleicht noch etwas experimentieren, die Klingelneigung (unabhängig von der Last) bei ca.3000 rpm ist durch einen fetteren Vergaserschieber verringert worden, aber noch nicht ganz verschwunden. Ja ja, die Oktanzahlen des modernen Sprit's, vor allem die nie angegebene MOZ.

Und wenn der einfahrtypisch hohe Ölverbrauch nicht spätestens nach 1000

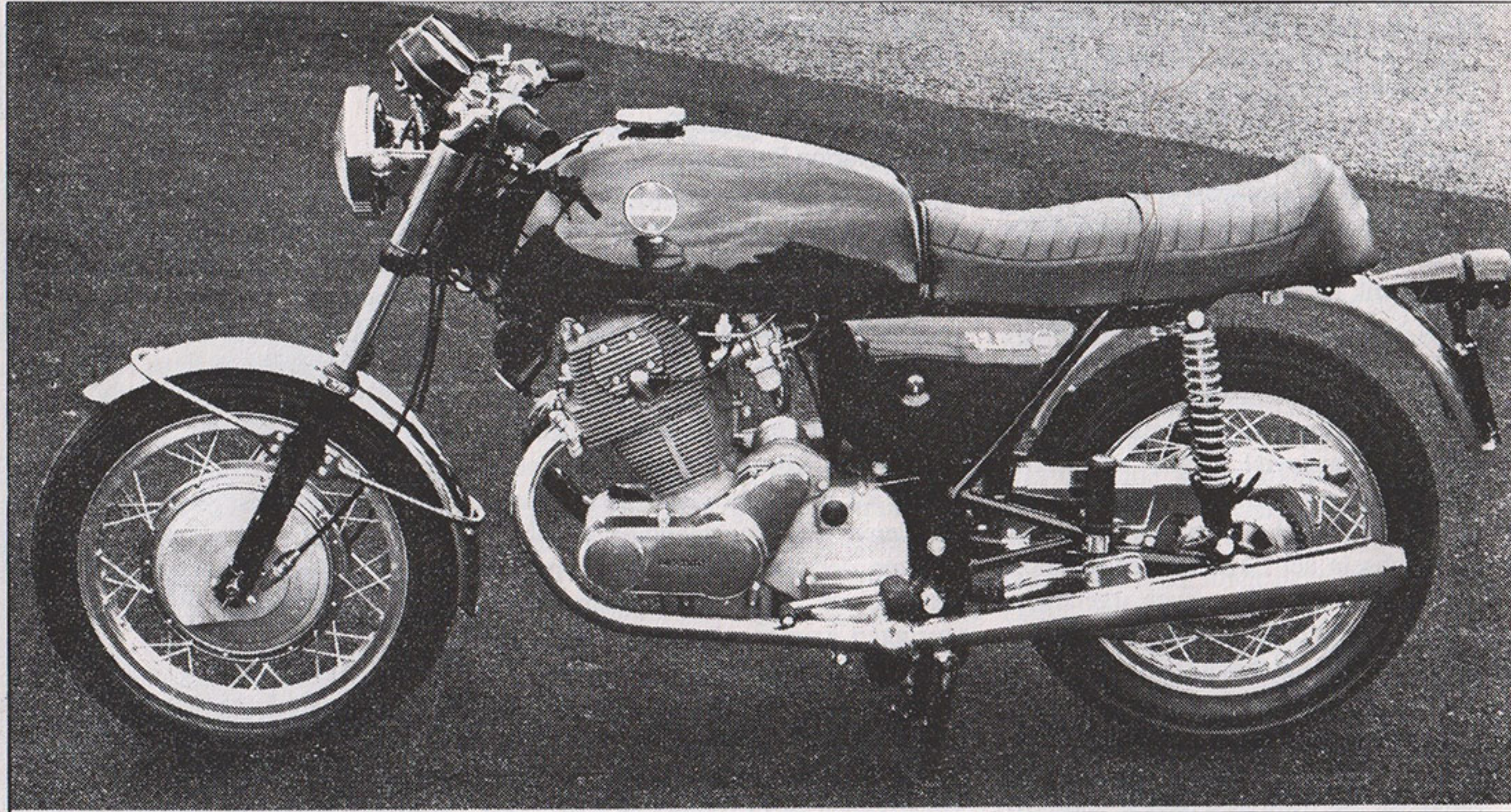
km verschwunden ist, dann kommen vernünftige deutsche Autokolbenringe drauf, mit hartverchromten Topring und dreiteiligem Ölabbreifer statt diesem antidiluvialen aber preisgünstigen Hepolite-Kram. Der ganze Bau des NOR-BSA-Cafereacers hat mich knapp 2500.-DM gekostet, einschließlich der Nobelteile, wie Carrillo und der aufwendigen Getriebelagerung (Hartchrom...) und natürlich viel viel Arbeit. Ich nehme an, das Ding wird genauso alltagstauglich sein, wie mein Gespann.

Über die Leistung kann ich noch nicht soviel sagen, da der Einfahrtvorgang noch einige Kilometer dauern wird. Jedenfalls habe ich so übersetzt, daß 6800 rpm 190 km/h entsprechen. Wir werden sehen. ●



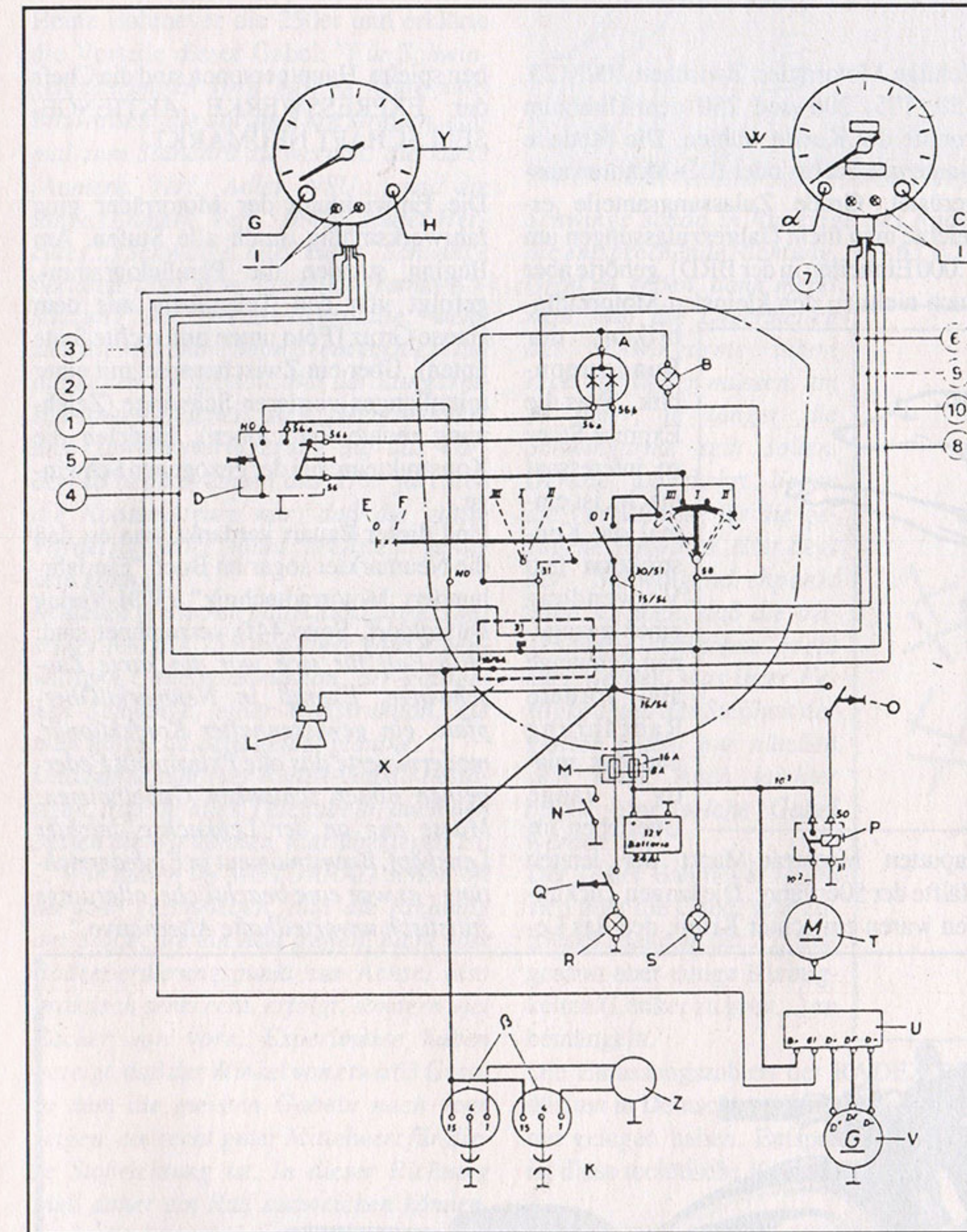


# Typenkunde: Laverda 750 SF



<b>Motor</b>	Laverda Viertakt	Bremse vorn	Duplex, Drchm. 230 mm
Zylinderzahl	2 Zylinder	Bremse hinten	Duplex, Drchm. 230 mm
Bohrung x Hub	80 x 74 mm	<b>Allgemeine Daten</b>	
Hubraum	744 ccm	Radstand	1490 mm
Leistung	60 PS bei 6600 U/min	Gesamtlänge	2200 mm
Drehmoment	6,8 mkp bei 5500 U/min	Gesamtbreite	740 mm
Verdichtung	1 : 9,65	Felge	WM 3 x 18
Vergaser	Dellorto 30 AD/AS	Reifen vorn	3.50 x 18
Spülung	---	Reifen hinten	4.10 x 18
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Leergewicht	238 kg
Schmierung	Druckumlauf	Gesamtgewicht	?
Batterie	12 V/24 Ah	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	ca. 180 km/h
Lichtmaschine	Gleichstrom 150 W	Verbrauch (Prospektwert)	6,5l/100 km
<b>Kraftübertragung</b>		Kraftstofftankinhalt	19 l
Kupplung	Kette	<b>Marktdaten</b>	
Getriebe	Lamellen im Ölbad	Bauzeit	1970 bis 1972
Schaltung	5 Gang	Vormodell	750 S
Übersetzungen	Fußschaltung	Nachfolger	750 SF 1
	25 : 55 (Primär)	Preis	?
<b>Fahrwerk</b>		Stückzahl (Zulassungen in D)	?
Vorderradgabel	Rohrrahmen, unten offen	<b>Hersteller</b>	
	Tele mit hydraulischer Dämpfung	Moto Laverda, Via Mazzini 39, Breganze (Vicenza)	
	105 mm Federweg		
Hinterradfederung	Schwinge		
	Federweg 95 mm		

## Schaltplan



- Schaltplan 750 SF 1970/71**  
Lichtschalter:  
I Aus  
II Standlicht  
III Fern- und Abblendlicht  
1 Kontrollampen für Lima und Leerlauf  
2 Ladekontrollampe  
3 Leerlaufkontrollampe  
4 Masse Drehzahlmesser  
5 Drehzahlmesserbeleuchtung  
6 Fernlichtkontrollampe  
7 dito  
8 Standlichtkontrollampe  
9 Masse Geschwindigkeitsmesser  
10 Tachobeleuchtung  
A Scheinwerferglühbirne  
B Standlichtglühbirne  
C Fernlichtkontrollampe (gelb)  
D Abblendschalter mit Hupen-Knopf  
E Zündschalter  
F Unterbrecherkontakt  
G Ladekontrollampe (rot)  
H Leerlaufkontrollampe (grün)  
I Instrumentenbeleuchtung  
L Hupe  
M Sicherungskasten  
N Schalter Leerlaufanzeige  
O Anlasserdruckknopf  
P Magnetschalter  
Q Bremslichtschalter  
R Bremslichtglühbirne (20 W)  
S Rücklichtglühbirne (5 W)  
T Anlasser  
U Regler  
V Lichtmaschine  
Z Doppelunterbrecher  
K Zündspulen und Kerzen  
X Klemmenleiste  
W Tachometer  
Y Drehzahlmesser  
a Standlichtkontrollampe

## Wartungsdaten

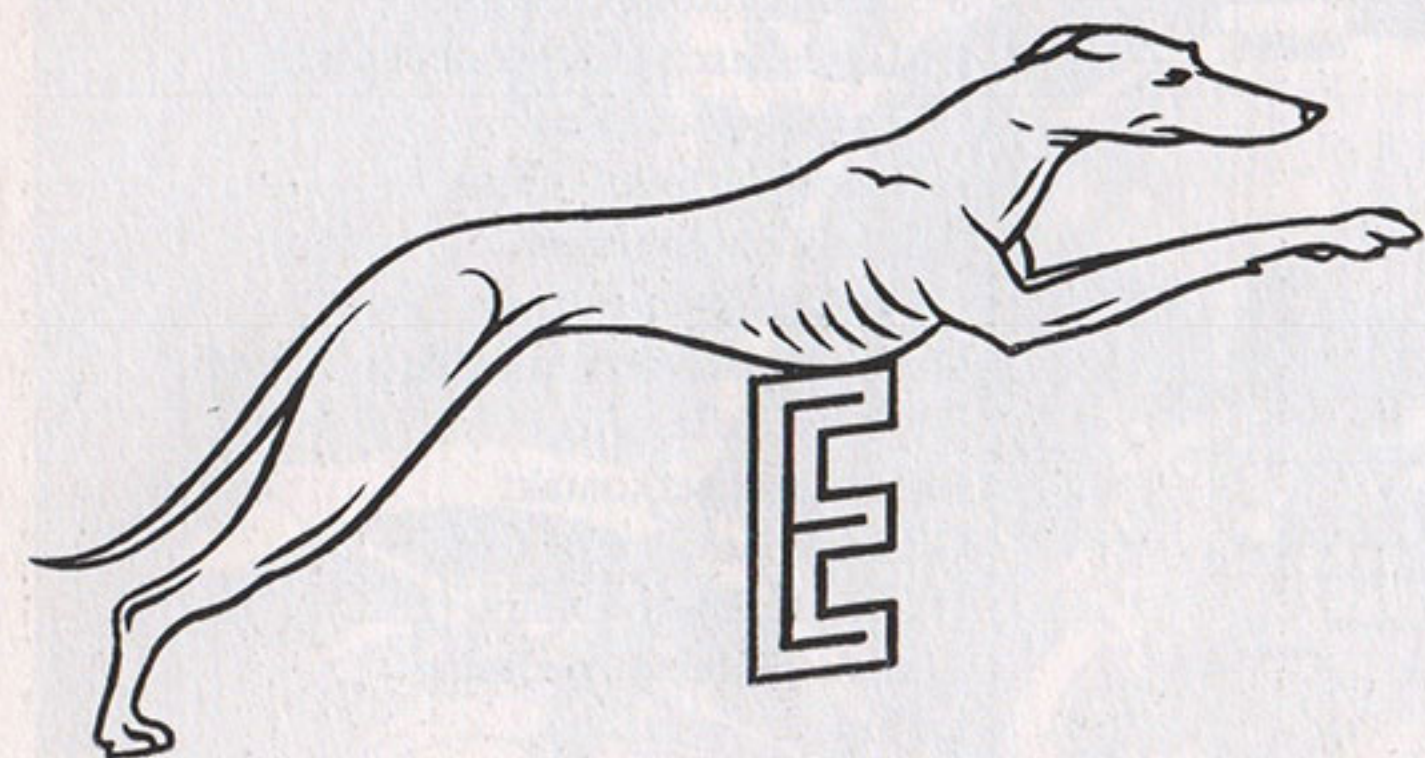
<b>Motor</b>	Elektrodenabstand	0,6 - 0,8 mm	<b>Schmierstoffe</b>	
	Unterbrecherabstand	0,4 - 0,5 mm	Motor	3 Liter 20 W 50
	Zündzeitpunkt	0 Grad bei 1000 U/min	Gabel (pro Holm)	170 ml SAE 10
Einlaß öffnet	60 Grad vor OT		<b>Vergaser</b>	
Einlaß schließt	68 Grad nach OT		Hauptdüse	125
Auslaß öffnet	78 Grad vor UT		Leerlaufdüse	60
Auslaß schließt	45 Grad nach OT		Nadeldüse	---
Ventilspiel Einlaß	0,25 mm kalt		Düsennadel	K2
Ventilspiel Auslaß	0,2 mm kalt		Nadelstellung	2
<b>Elektrik</b>			Gemischregulierschraube	1 •
Zündkerze	Champion N2			
			<b>Sekundärantrieb</b>	
			Ritzel	19 Zähne
			Kettenrad	40 Zähne
			Kette	5/8 x 3/8
			Gliederzahl	106
			Reifenluftdruck vorn	2 bar
			Reifenluftdruck hinten	2,2 bar



# PER EXPRESS...

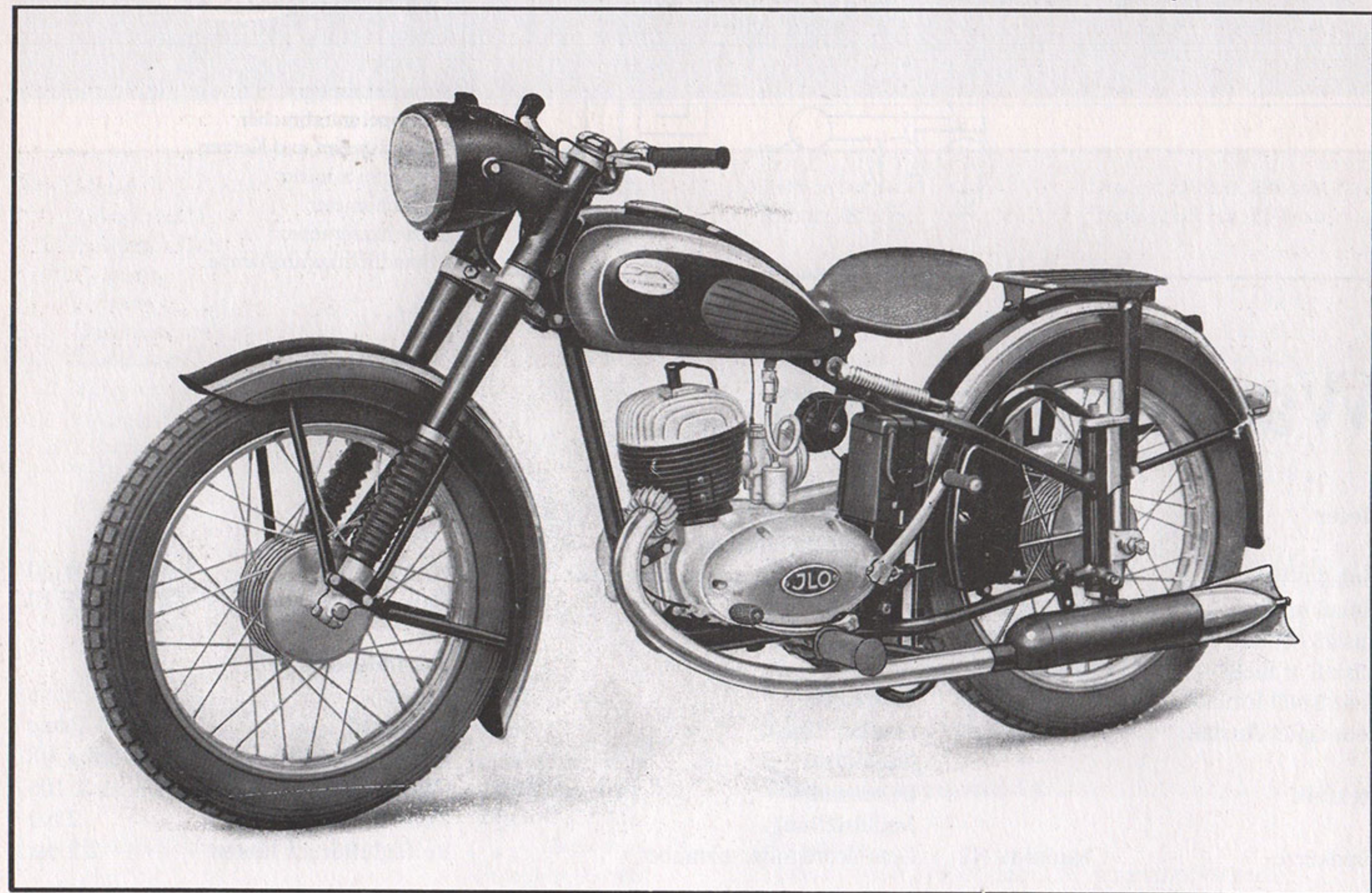
Es war einmal eine Motorradfabrik in Neumarkt bei Nürnberg, die in den 50er Jahren ein komplettes Programm bis zur viertel-Liter-Klasse bot. Ende des Jahrzehntes ging die Firma in der Zweirad-Union auf. Eine ganz normale deutsche Konfektions-Geschichte...

richtige Motorräder. Zwischen 100, 125, 150, 175, 200 und 250 ccm-Hubraum konnte der Kunde wählen. Die Modelle waren mit Sachs- oder ILO-Motoren ausgerüstet. Große Zulassungsanteile erreichte man nicht (Jahreszulassungen um 1.000 Einheiten in der BRD), gehörte aber auch nicht zu den kleinsten Motorradfabriken der Bundesrepublik. Was die Express-Story so interessant macht, ist einmal die Konstruktion und Verwendung einer gezogenen Schwinge als vordere Radführung und das relativ lange Überleben im kaputten Motorrad-Markt der letzten Hälfte der 50er Jahre. Die langen Zuckungen waren ein echter Krimi, den das Le-



Die älteste Fahrradfabrik des Kontinents, so nannten sich die Express-Leute selbst, produzierten nach dem Kriege erstmalig

kaputten Motorrad-Markt der letzten Hälfte der 50er Jahre. Die langen Zuckungen waren ein echter Krimi, den das Le-



ben spielte. Hauptpersonen sind die Chefs der EXPRESSWERKE AKTIENGESELLSCHAFT NEUMARKT.

Die Entwicklung der Motorräder ging fahrwerksmäßig durch alle Stufen. Am Beginn standen die Parallelogramm-, gefolgt von den Telegabeln aus dem Hause Grötz (Foto unten und rechte Seite unten). Über ein Zwischenspiel mit einer mittellangen vorderen Schwinge (Zeichnung rechte Seite oben), landeten die Konstrukteure bei der gezogenen Schwinge.

Und dieser Bauart verdankt man es, daß die Neumarkter sogar im Buch "Ein Jahrhundert Motorradtechnik" (VDI-Verlag Düsseldorf, Seite 44f) verzeichnet sind: "Ein Fall für sich war die kurze Zugschwinge. Expreß in Neumarkt/Oberpfalz, ein gewissenhafter Konfektionär, modernisierte das alte Prinzip mit Federbeinen hinter schlanken Gabelholmen: Masse eng an der Lenkachse, leichter Lenkkopf, Bremsmoment in Einfederrichtung - es war eine beachtliche, allerdings stilistisch unvorteilhafte Alternative."

Die gezogene Schwinge (Foto siehe Seite 18) kam bei den Modellen RADEX 255 und bei der 175 S zum Einsatz. In DAS MOTORRAD, Heft 15/1955 testete Heinz Hahmeyer die 250er und erklärte die Vorteile dieser Gabel: "Für Schwingenfederungen vorn gibt es heute zwei Bauweisen, die um die Ehre streiten, einmal zum Standard zu werden: die kurze (Anmerk. Verf.: Adler, NSU...) und die lange (Anmerk. Verf.: BMW, später Hercules...) Schwinge. Die "kurze" Schwinge verlangt aber eine Parallelogramm-Abstützung der Bremsträgerplatte, wenn sich die Maschine beim Bremsen nicht auf die Zehen stellen soll. Bei der Langarmschwinge gleichen sich Bremsmoment und Gewichtsverlagerung auf das Vorderrad beim Bremsen aus. Hier fürchten die Konstrukteure nur, daß die ganze Vorderradgabel nicht drehsteif genug sein könnte.

In diesen Wettstreit platzt nun Express mit seiner RADEX 255 und einer ganz eigenwilligen Gabelkonstruktion: der gezogenen Schwinge, einer Konstruktion, die man längst ad acta gelegt glaubte. ... Und können ihr (der Radex-Gabel) bestätigen, daß sie allen Telegabeln, auch den besten die wir kennen, klar überlegen ist. ... Wir haben im MOTORRAD schon oft darüber geschrieben, daß die Richtung der Stöße, die ein Rad treffen, nicht vom Bodenberührungspunkt zur Achse, also praktisch senkrecht, erfolgt, sondern viel flacher von vorn. Experimente haben gezeigt, daß der Winkel von etwa 63 Grad, in dem die meisten Gabeln nach vorn zeigen, ein recht guter Mittelwert für diese Stoßrichtung ist. In dieser Richtung muß daher ein Rad ausweichen können, wenn die Lagerbelastung im Schwingendrehpunkt ein Minimum werden soll. Versucht man aber einer geschobenen

Foto links: Die "RADEX 250", Baujahr ab 1952, mit dem 1-Zylinder-ILO-Motor und 248 ccm. 10 PS bei 4650 U/min, 4-Gang Fußschaltung und "Langhubige Teleskopgabel mit geschmiedeten Leichtmetalljochen. "Jurisch"-Hinterradfederung Pat. a.". Das mit einem Lenkungsdämpfer versehene Fahrzeug wurde "auf Wunsch gegen entsprechenden Aufpreis ausgestattet mit: Verchromtem elektrischem Horn, verchromtem Tank, verchromtem Auspufftopf und auch weinrot emailliert."

Zeichnung oben: Die mittellange, geschobene Schwinge der Zwischenaera

Foto rechts: "RADEX 251" mit dem auf 12,8 PS bei 4750 U/min verstärkten 250er ILO-Einzylinder. Pränafa-"Täuscher"-Vollbremsnaben, weiterentwickelter Jurisch-Geradweg-Hirafe und ebenfalls weiterentwickelter Grotz-Telegabel ölgedämpft.



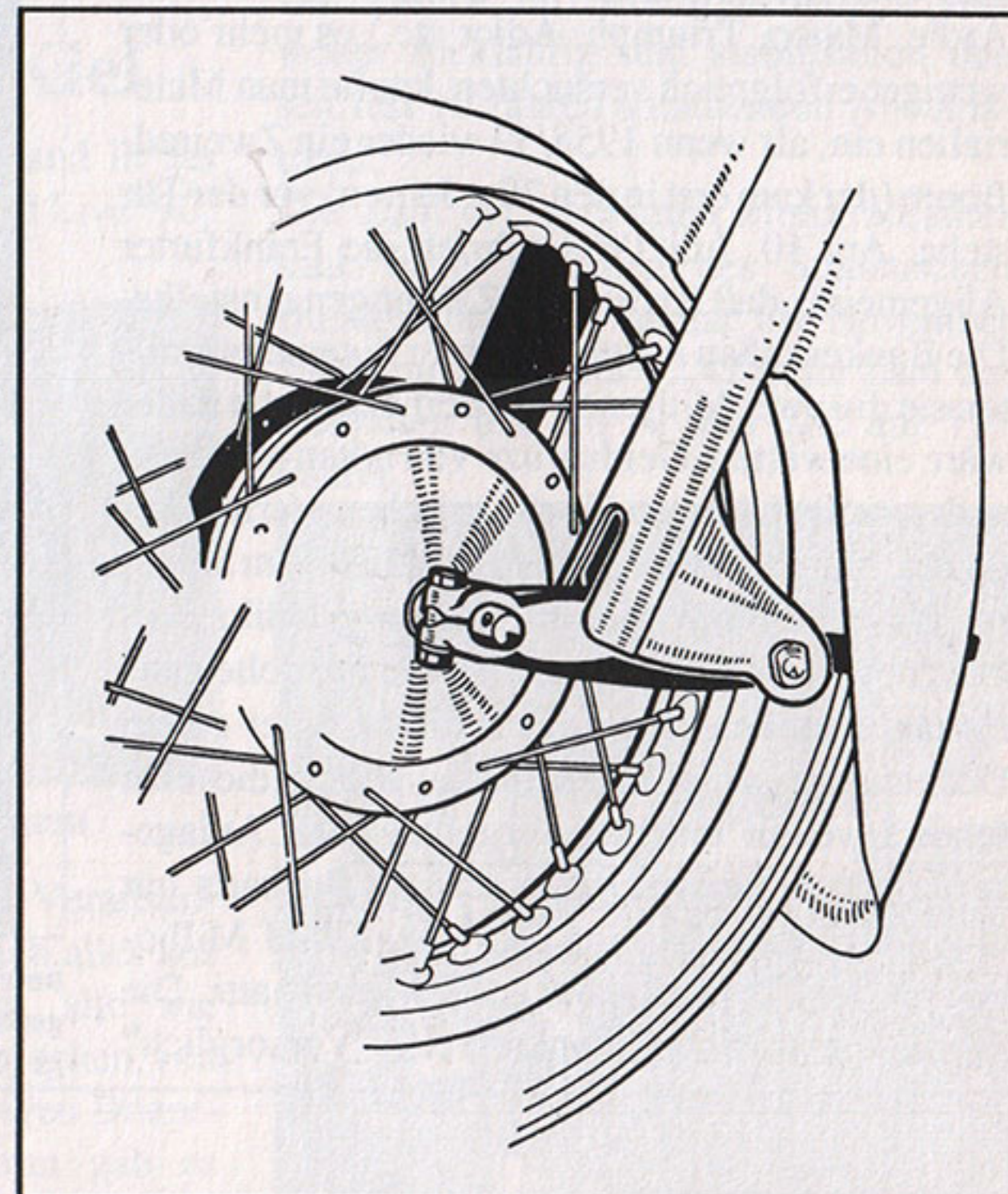
Schwinge schon in Ruhelage des Rades die entsprechende Richtung,  $90 - 63 = 27$  Grad zu geben, dann merkt man, daß die Lagerstellen der Schwingarme schon recht tief liegen müssen, um so tiefer, je länger die Schwingarme sein sollen. Gerade umgekehrt liegen die Verhältnisse für die gezogene Schwinge. Hier liegt der Schwingendrehpunkt dann so hoch, daß die tragenden Gabelholme recht kurz werden, was ihrer Festigkeit und der Steifheit der ganzen Gabel nur nützlich sein kann. Auch leichter müßte eine solche Gabel werden."

Der Tester Hahmeyer zeigte sich über die Gabel sehr zufrieden, hatte an der 255 insgesamt aber einige Kleinigkeiten (Lenker zu breit...) zu bemängeln.

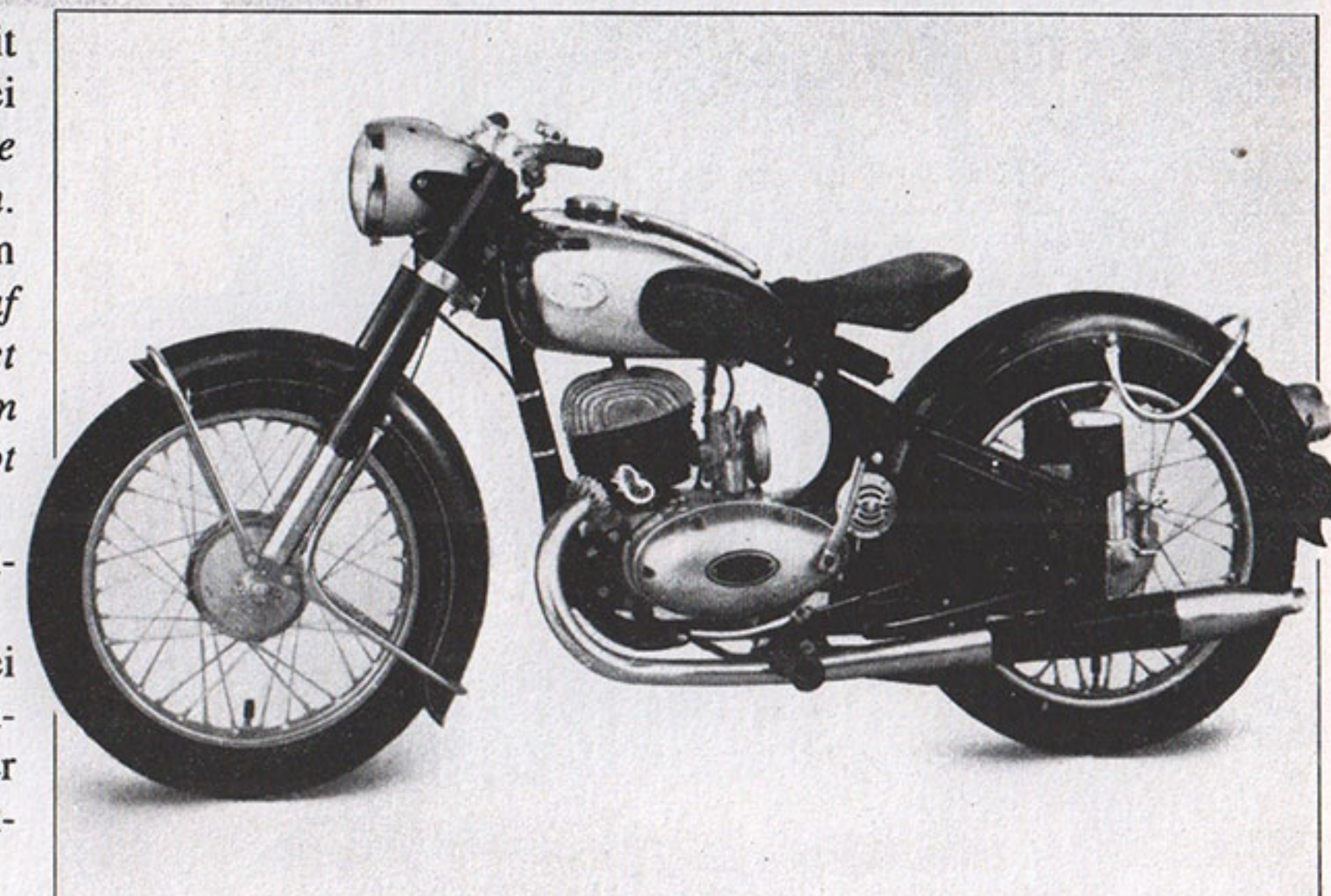
Die Zulassungszahlen der RADEX 255 dürften in Deutschland bei 300 Exemplaren gelegen haben. Entsprechend selten ist diese technische Kuriosität heute. Chef des Expresswerkes war von 1929 bis 1956 der Fachmann Victor Lentz, gleichzeitig Freund hochprozentiger Getränke.

Sein Amt als Vorstand der AG mußte er niederlegen, nachdem sein Chauffeur ihn zu einer wichtigen Sitzung nur noch tragen konnte und er auf einer Feier über den Tisch hinweg einen Begleiter des Aufsichtsratsvorsitzenden mit ziemlich derben Sprüchen beleidigte.

Diese Lebensweise färbte wohl auch auf die Belegschaft ab, die es mit der Arbeitsdisziplin nicht mehr so genau nahm und mengenmäßig Zweiradteile klaute, und dem Werk einen, auch später nicht mehr

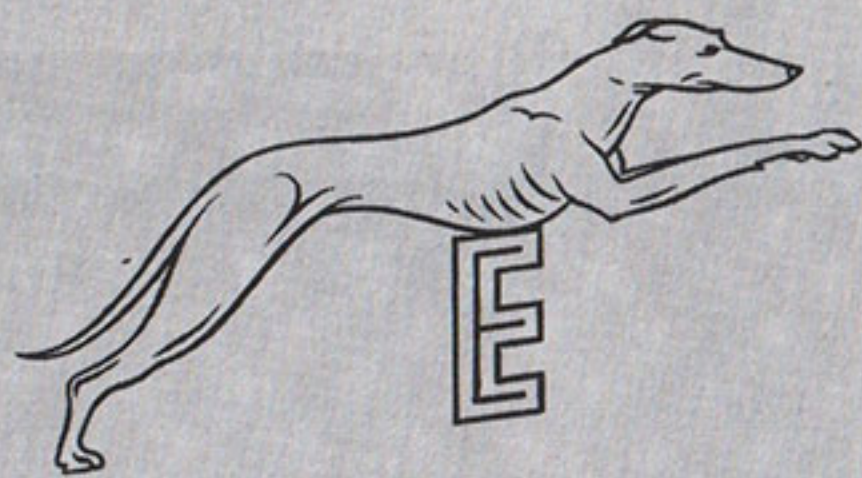


zu bemessenden Schaden zufügte. Nachfolger von Lentz wurde im November 1956 der Neumarkter Rechtsanwalt Georg Gutmann, der auch gleich den Aktionären ein Jahres-Minus für 1956 von 740.000 DM (Vorjahr: Gewinn 150.000 DM und 8% Dividende) bekanntgeben mußte. Er stellte gegenüber den

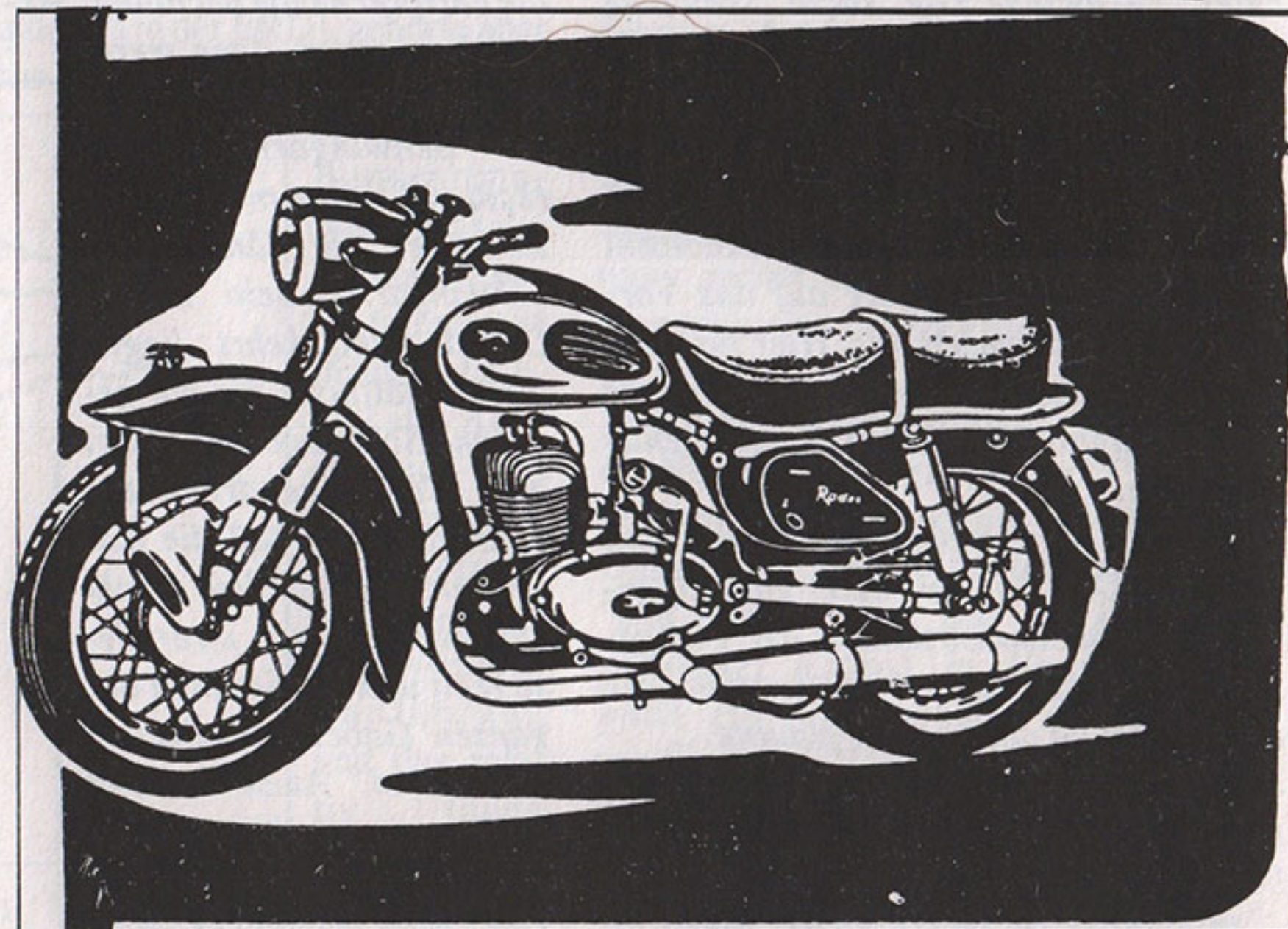




Hauptaktionären Bankhaus Frisch (Stuttgart) und der Bayerischen Hypo-Bank fest, daß die Firma Pleite sei. Um nicht noch mehr Geld zu verlieren oder aufgrund irgendwelcher Beteuerungen schoß die Hypo-Bank bis zum Frühjahr 1958 ca. zwei Millionen Mark in das Unternehmen. Diese Finanzspritze hatte aber nicht den gewünschten Erfolg, da das Management in dieser Absatzkrise, die ja alle anderen Motorradhersteller auch erfaßt hatte, falsche Entscheidungen traf. Statt sich nach anderen Produkten umzusehen, wie andere Hersteller (Horex, Ardie, Maico, Triumph, Adler etc.) es mehr oder weniger erfolgreich versuchten, kaufte man Materialien ein, als wenn 1958/59 wieder ein Zweirad-Boom (der kam erst in den 70er Jahren) vor der Tür stehe. Am 10. Juli 1958 schrieb die Frankfurter Allgemeine, daß Expreß die Zahlungen einstellte. Die Banker saßen in der Klemme: Einerseits wollten sie die zwei Millionen wiederhaben, von daher wäre eine weitere Geldspritze vonnöten gewesen, andererseits hätte ein Konkurs hohen Verlust bedeutet. Man fand eine geniale Lösung: Dem Sanierer der Victoria-Werke in Nürnberg, Odilo Burkart, bot man das Werk an. Und der handelte ganz fix und ziemlich clever. Er schickte unter einem Deckmantel seine Leute in das Werk, die eine totale Inventur machten. Ergebnis: Das Anlagevermögen betrug nach der Ansicht Burkarts nur etwas über einer Million Mark, statt fünf Millionen die der Chef Gutmann ausgewiesen hatte. Die Firma war mehr als konkursreif. "Vorsorglich"



unten: Radex 255 mit gezogener Schwinge

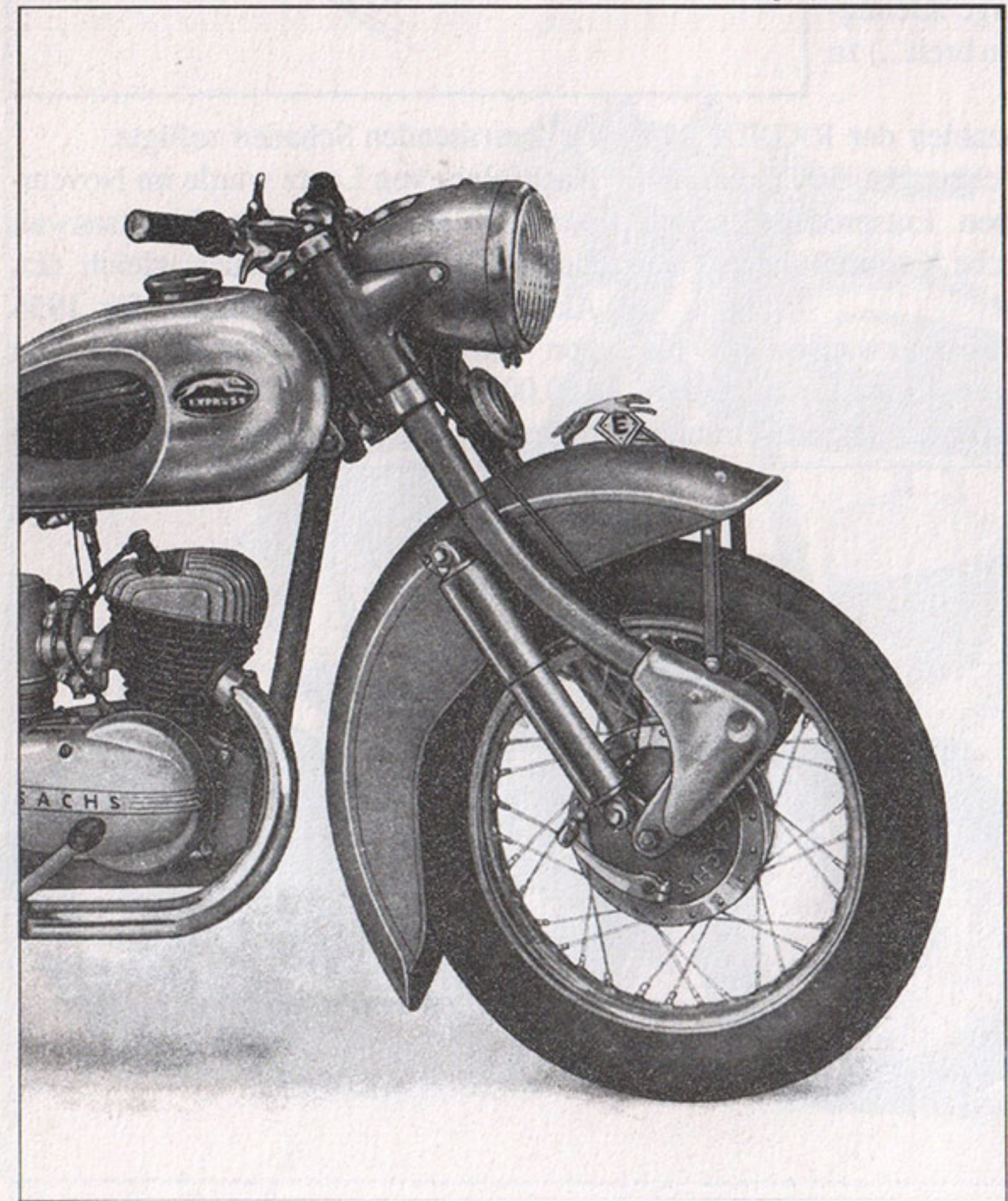


unten: 175 S mit gezogener Schwinge (1954 bis 1959)

Angelegenheiten. Letztendlich erhielt Burkart das Werk auf dem "Tablett" und laibte es sich in seine Zweirad-Union (Zusammenschluß der EXPRESSWERKE, Victoria und DKW) ein. Die Expresswerke lebten noch einige Zeit weiter, da der Markenname noch vermarktet werden konnte.

Typenliste			
Typ	Hubraum	kW/PS	Bauzeit ab
Radex 100	98	2/2,7	3/1951
Radex 100 B/N	97	2/2,7	6/1952
Radex 101	97	4/5,5	5/1956
Radex 102	97	4/5,5	2/1957
Radex 125	123	4/5,5	6/1949
Radex 149	147	5/6,8	6/1953
Radex 150	147	5/6,8	3/1951
Radex 151	147	5/6,8	3/1951
Radex 152	147	5/6,8	3/1951
Radex 153	147	5/6,8	3/1954
Radex 154	146	5/6,8	7/1954
Radex 174 S	174	7/9,5	5/1953
Radex 175	174	6/8,2	3/1951
Radex 175 S	173	7/9,5	7/1954
Radex 176	173	7/9,5	3/1951
Radex 200	197	8/11	12/1952
Radex 201	197	8/11	12/1952
Radex 250	247	9/12,5	6/1952
Radex 251	247	10/13,5	6/1952
Radex 252	244	12/16	7/1953
Radex 255	244	12/16	5/1954

hatte man im August 1958 den technischen und kaufmännischen Angestellten gekündigt. Gutmann war gesetzlich gezwungen in dieser Situation Konkurs anzumelden, doch er mußte den Vorstandsposten räumen und wurde durch einen Banker ersetzt. Jetzt machte ein kleiner Kredit es möglich, daß der Konkursantrag noch nicht gestellt werden mußte. Ganz so lautlos, wie es ablaufen sollte, klappte es dann doch nicht. Mehrfach kümmerte sich der Nürnberger Staatsanwalt um diese



## Wer setzt sich in Pauls Seitenwagen?

(Pitz) Nun folgt eine Geschichte, die ich zwar nur vom Hörensagen kenne, von der ich aber sicher bin, daß sie so oder ähnlich passiert ist. Sie hat sich im Gebiet zwischen Ems und Jadebusen abgespielt, also entweder in Ostfriesland oder in Nord-Oldenburg. Der Unterschied ist zwar für unsere Geschichte egal, sonst aber enorm wichtig! Jeder Fachmann wird das bestätigen.

In diesem Lande also lebte in den 60er Jahren ein wilder Gespannfahrer, nennen wir ihn Paul. Natürlich wollte Paul nicht mit leerem Beiwagen fahren, erstens wegen des Gewichts, und zweitens überhaupt. (Ich muß hier einflechten, daß es wegen der komplizierten Fahrkinetik eines Gespanns nie ratsam ist, den Seitenwagen leer mitlaufen zu lassen, findet man keinen Passagier, muß notfalls ein Sandsack rein.)

Diesmal nahm er Christian mit, nach Schillig sollte die Fahrt gehen, also überland. Die Straßen dort waren zu der Zeit noch oft schmal und holprig, sie führten eine lange Strecke geradeaus, um dann unvermittelt einen Knick nach rechts oder links zu machen. Aber Paul kannte die Strecke wie im Schlaf, was konnte schon passieren?

Gerade hatte Paul angesetzt, einen mit Kies beladenen schnell fahrenden Lastzug zu überholen - sie waren schon am Anhänger vorbei und mitten auf der Höhe des Motorwagens - da tauchte vorn plötzlich ein Bus auf. Fürs Gasgeben reichte es nicht mehr, fürs Bremsen auch nicht. Der Bus kam schnell näher, und die Straße war zu schmal für drei zweispurige Fahrzeuge. Ein schneller Blick nach rechts, und dann war es klar: "Mach dich klein!", rief Paul Christian zu, und schob gleichzeitig den Seitenwagen mit Passagier unter den riesigen Lastwagen (Gott sein Dank, sein Gespann hatte Rechtsanschluß). Daß sie beide jetzt den Auspuffqualm des Dieselmotors aus erster Hand abbekamen, fiel ihnen gar nicht auf. Da war auch schon der Bus heran, die Hupe dröhnte, und er war vorbei. Nur noch wieder raus mit dem Beiwagen, Überholen beenden, und dann rechts ran. Geschafft. Erst mal mit zitterigen Händen eine Zigarette ...

Den Rest der Strecke fuhr Paul allein, und seit diesem Vorfall mußte er immer nur mit Sandsack im Seitenwagen fahren.

## Missiv S 500

Ja, ja... Die meisten Leser enttarnten unseren Aprilscherz in der letzten Ausgabe sofort. Schön wär's ja, haben sich manche gedacht und Postkarten an die Deutsche Missiv in Bielefeld gerichtet (die letztendlich natürlich auf unserem Redaktionsschreibtisch landeten): "Bitte um Zusendung von Prospekten und Preislisten Ihrer neuen "MISSIV S 500". Hab davon in GummikuH gelesen..."

## Was war los in Kiel

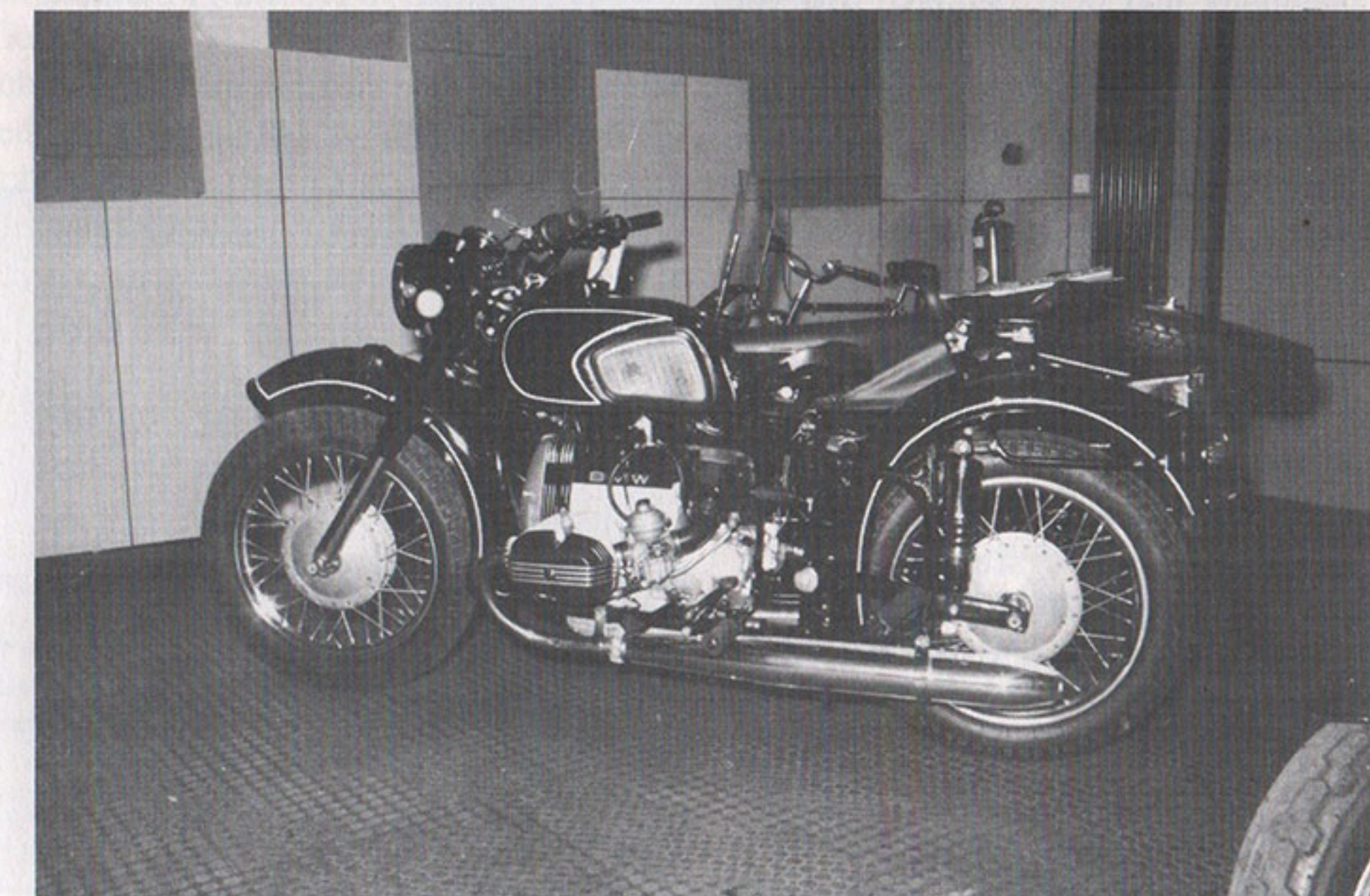
(rb) vom 16.03. - 18.03.90 fand in der Ostseehalle Kiel die "Motorrad Live '90" statt.



Die Ruhe vor dem Sturm

Das zweite Mal gab es diese Veranstaltung in Kiel. Es war eigentlich alles aus der Motorradszene vertreten, alte wie auch neue Marken konnte man sehen, von schönen Italienern bis zu urigen Dnepr-Gespannen. Als Beiprogramm gab es neben anderen Dingen auch ein Rodeo für arme Leute. Der Stier, auf dem geritten werden mußte, war aus Holz und wurde mechanisch angetrieben. Alle, die nicht selbst auf dem Stier saßen, fanden das lustig.

Ulis Lieblingsgespann...



# diet&dat

## Unfallbilanz weiter rückläufig

(ifz) Die Verkehrsunfall-Bilanz für 1989 (bis einschließlich November) liegt vor. Die Zahlen im Motorrad-Bereich sind weiter rückläufig und stabilisieren den seit fast 10 Jahren anhaltenden Abwärtstrend.

Die Zahl der verletzten Motorradfahrer sank nach Angaben des Statistischen Bundesamtes von Januar bis November 1989 um 7,4 % auf 32.422, die Zahl der Getöteten um 5,8 % von 782 auf 737 Fahrer.





### Die Hinterradnabe

Die Eingeweide (Lager, Wellendichtring, Blechscheiben usw.) der Nabe hatte ich natürlich vor der Lackierung entfernt. Aufgrund des Bremsengutachtens von 1952 (Kopie habe ich heute von Hercules erhalten) weiß ich nun, daß sich die Bremstrommel maximal bis 230 Grad erhitzen kann. Hoffentlich hält meine handelsübliche Zinkfarbe das aus. Das Kettenrad ist noch gut in Schuß und Cord meinte, daß das noch allemal 10.000 km hält.

Bei einem Kraftfahrzeugteile-Großhändler, den ich noch aus meiner aktiven Zeit als Oldtimer-Teilehändler kenne, bestellte ich die Lager und den Simmerring. Wenn die Teile da sind, schreibe ich die Fortsetzung des Naben-Kapitels.

### Der Scheinwerfer

In meiner Kellerwerkstatt hängt zur eigenen Anspornung mein Zigarretten-Album-Foto der Hercules im fabrikanen Zustand. Und jetzt traf mich fast der Schlag: Original ist der Scheinwerfer silberfarben lackiert - **meinen habe ich für viel Geld schwarz spritzen lassen...**

Es wird eben eine Sonder-Hercules. Den Reflektor reinigte ich mit heißem Wasser, Geschirrspülmittel und einer weichen Bürste. Das Ergebnis befriedigte mich und nun muß ich abwarten, was der TÜV-Mensch dazu sagt. Mit Edelstahlspülen-Reiniger bearbeitete ich die Streuscheibe. Bei Bosch gibt es für ca. 4 DM neue Gummiringe, die mühsam um die Streuscheibe gezogen werden und der Abdichtung und dem richtigen Sitz im Glashaltering dienen. Von diesen Dichtungen kann man sich ruhig gleich ein paar mehr besorgen, da sie auch bei anderen Scheinwerfer-Fabrikaten und bei Durchmessern von 120 bis 180 mm zu verwenden sind. Bestellnummer: 1 300 212 013. Den verchromten Glashaltering mit dem montierten Reflektor und der Scheibe auf das Lampengehäuse zu pressen, war unmöglich. Die Filler- und Lackschicht war zu dick. Ich mußte sie am Rand des Gehäuses völlig wegschleifen - dann paßte der Ring endlich. Also: Solche Paßstellen vor dem Lackieren mit Tesakrepp abkleben!

Das Scheinwerfergehäuse hat mehrere Löcher für die Zuführung der Tachowelle, des Bowdenzuges für die Leerlauf-Kontrollampe usw. Ich maß den Durch-

# Restaurierungsserie Versuch macht kluch

messer und notierte mir in meiner "Restaurierungsmappe", daß ich 'mal an Gummidurchführungen denken sollte.

### Die Telegabel

Bewaffnet mit der Ersatzteilzeichnung der ungedämpften "Grotz Telegabel" aus Heft 3 der GummikuH machte ich mich endlich an den Zusammenbau des ersten "Großteils". Die gereinigten, polierten und teilweise lackierten Teile fügte ich mit viel Fett zusammen. Da die Gabel nur eine Eigendämpfung durch Reibung hat, erübrigte sich eine Ölfüllung. Das obere Gabeljoch befestigte ich provisorisch mit den alten, verrosteten Schrauben, ohne die Gabel im Steuerkopf des Rahmens zu montieren.

Das probeweise Einfedern mit dem Gewicht meines Körpers brachte das volle Erfolgserlebnis. Alle fettigen Fingerabdrücke wischte ich ab und, ein Verfall in die früheste, vorpubertäre Jugend, düste ich, den Sound eines 200er ILO-Motors nachahmend, aus dem Keller in die Wohnung. Korrekt schaltend, nahm ich leicht anbremsend die Kurve zur Treppe. Wie ich vermutete, federte die Gabel bei der Bremsung ein und ich fuhr ungedämpft abgefedert die ca. 40 prozentige Steigung der Haustreppe hinauf.

Meine Frau freute sich mit mir, denn sie glaubte wohl nie daran, daß aus dem rosti-

gen Haufen irgendwann einmal etwas motorradähnliches werden konnte. Tatsächlich mußte der schlafzimmer-bewohnende Teil der Familie (der knurrende Hund Trude gehört dazu!) die Telegabel in der Nacht neben dem Bett ertragen. Last not least: Ich behielt beim Zusammenbau eine Unterlegscheibe über, die durchmessermässig nur bei der Telegabel passen kann. Wenn mir das häufiger passiert, kann ich mich wohl langsam als Rationalisierungsfachmann bei Hercules bewerben.

### Die Markenzeichen

Hercules verwendete wie üblich ein Markenzeichen auf dem vorderen Schutzblech. Das Teil fehlt mir, vielleicht weiß ein Leser hier weiter.

Die Tankembleme habe ich mit einer Messingbürste an den Stellen gereinigt, wo die Emaille abgeplatzt ist und ohne Gummiauflage auf dem Tank befestigt. Die Gummiauflagen erspare ich mir bis zu dem Zeitpunkt, wo mir gute neue Logos angeboten werden.

### Die Fußrastenanlage

Hercules hat die Aufgabe der Befestigung und der Verstellmöglichkeit der Fußrasten gut, einfach und billig gelöst. Ein Rohr wurde quer unter den Unterzug des Rahmens gelötet und mit zwei Nuten auf

jeder Seite versehen, um die Rasten gegen verdrehen zu sichern. In die Nuten greifen Distanzrohre, die auf der anderen Seite eine Kronenverzahnung als Gegenstück zum Fußrastenhebel haben. Durch alle Rohre schiebt man eine 12 mm starke Stange, die an jedem Ende ein Gewinde hat. Zieht man nun die Mutter an, so wird alles gequetscht und hält.

Durch die Stürze der Vorbesitzer war diese Quetschstange reichlich schief. Die Distanzrohre sahen aus, wie Kanonenrohre nach einem Rohrkreierer. Einer der beiden verchromten Fußrastenhebel war völlig verrostet, ich habe ihn aus Kostengründen schwarz lackiert, der andere war noch verhältnismäßig gut.

In meiner Kellerwerkstatt habe ich ein E-Schweißgerät, leider kein Gas. Die Kronen der Distanzrohre waren eingelötet (siehe Foto), mit Gas hätte ich ein komplettes neues Rohr einlöten können. Aufgrund der mangelnden Werkstattausrüstung sägte ich das kreierte Rohrteil ab und schweißte mit einer Elektrode ein Ersatzrohrstück an. Da ich das Schweißen seit 1972 nicht mehr gemacht habe, kann man sich vorstellen, wie es mir von der Hand ging (Beim E-Schweißen arbeitet man ja durch die dunkle Scheibe fast im absoluten Dunkel. Mit der Elektrode die Schweißstelle zu treffen ist schon eine Kunst. Und wenn es denn funkt und knallt, hatte ich sogar gewisse Ehrfurcht vor der Energie). Völlig vernagelt schob ich das Kronenstück und das Ersatzrohr auf die alte und schiefe Quetschstange. Nach der Schweißung bekam ich a) die neue Distanzhülse nur mit Mühe runter und b) war jetzt alles so schief, daß ich nochmal von vorne anfangen mußte. Völlig nervig - da kein Erfolgserlebnis.

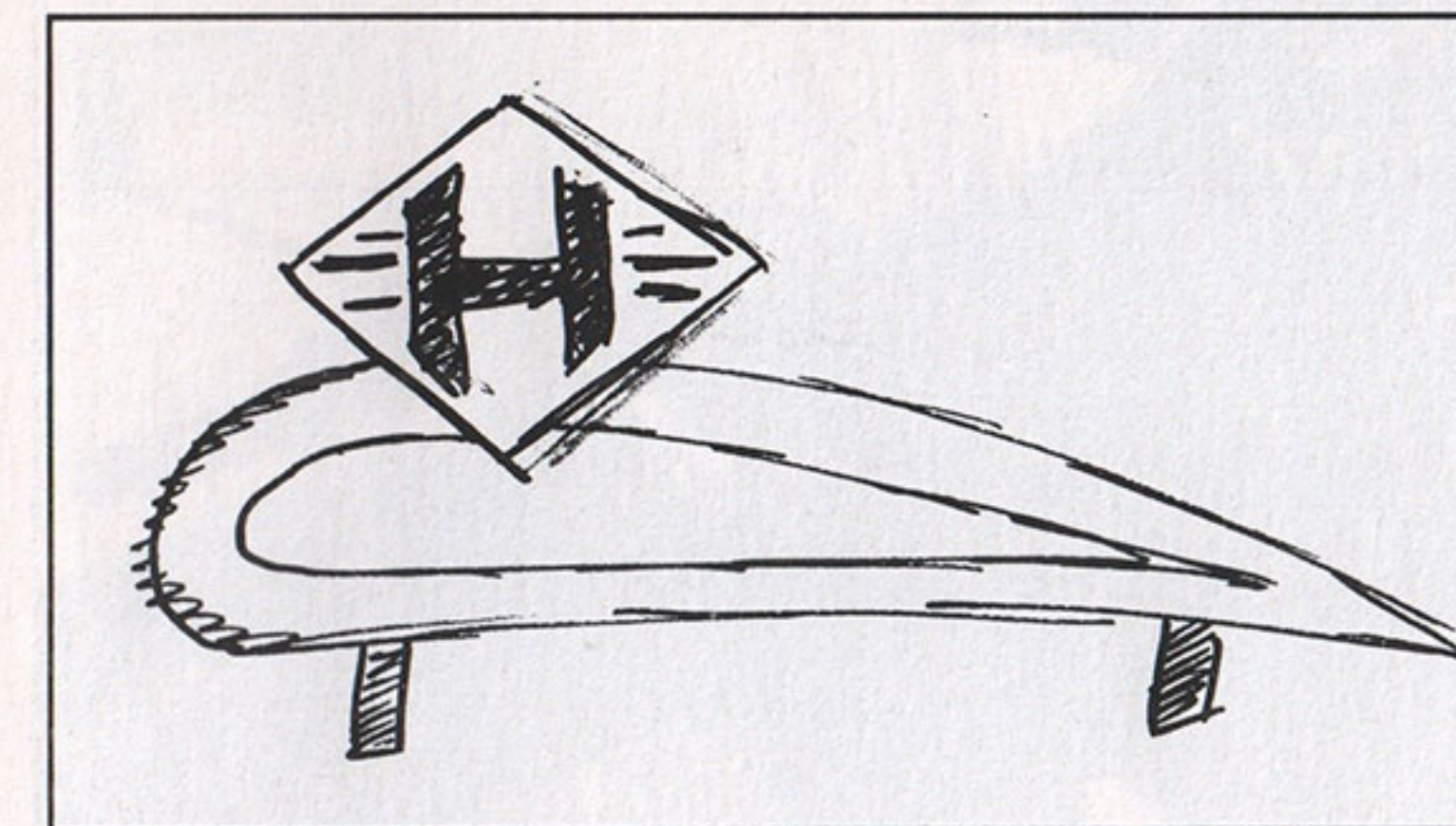
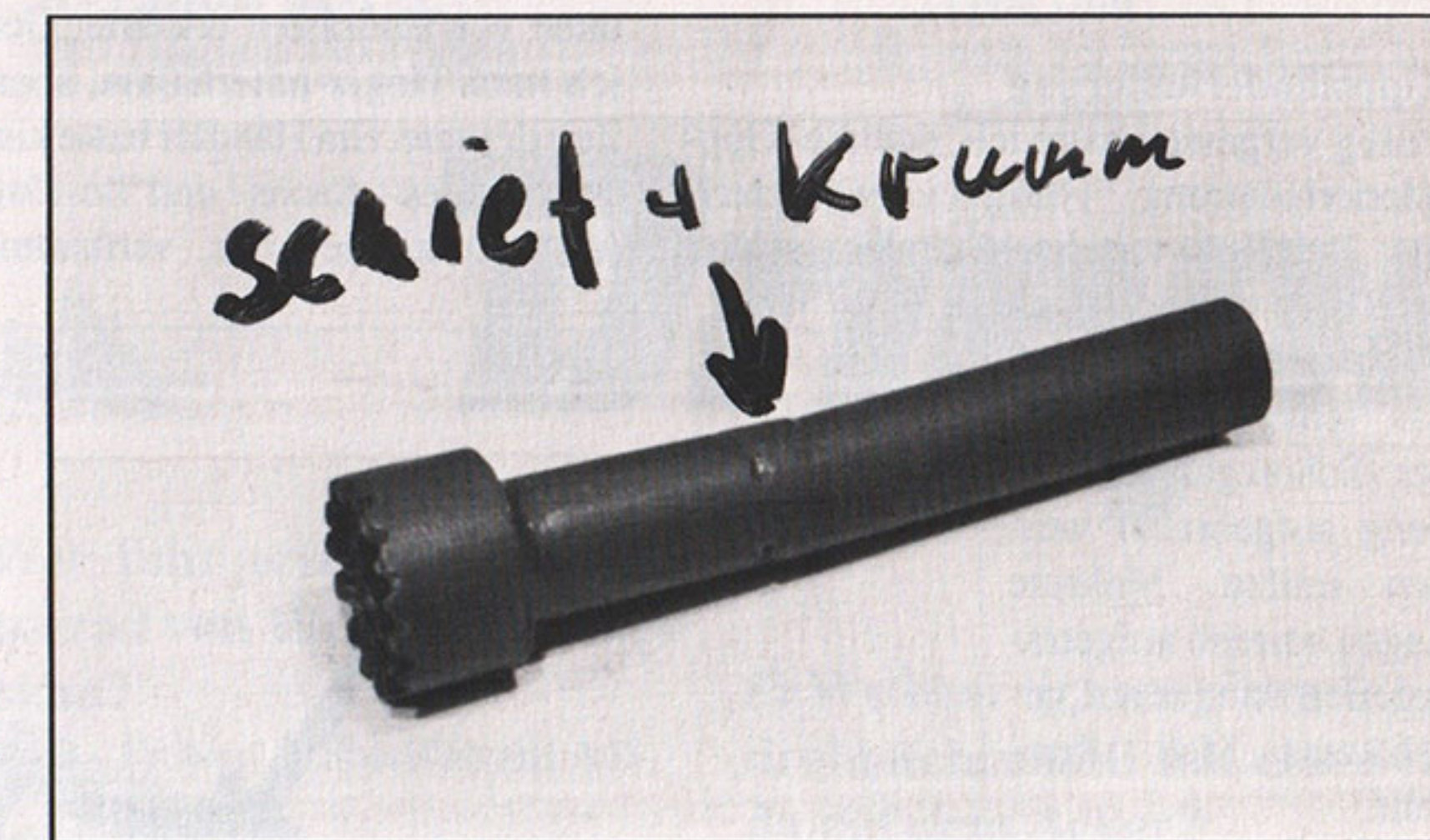
Die alte Quetschstange konnte ich weder mit Hammerschlägen, noch mit dem Schraubstock gerade biegen. Eine neue mußte her. Aus dem Fundus von Cord sägte ich eine im Durchmesser passende Stange auf die korrekte Länge und schnitt ein Gewinde an beiden Seiten. Das klingt ja nun so, als wenn ich das tagtäglich mache. Dem ist nicht so. Mir fehlen in meiner Alchimisten-Küche sämtliche Gewindeschneider für Außengewinde, wie es Schrauben haben. Nun gut, Cord besitzt beruflich bedingt so ein Ding. Gelernt habe ich das Gewindeschneiden vor... (siehe oben: Abteilung "Schweißen"). Das Er-

Restaurierungsserie  
Versuch macht kluch

Foto oben: Der noch brauchbare Fußrastenhebel mit neuem Gummi



Foto unten: Zusammengeschweißtes Distanzstück - "krumm und schief..."



### Skizze links:

Nach alten Fotos versuchte ich das mir fehlende Hercules-Zeichen zu rekonstruieren. Wenn ein Leser dieses Teil irgendwo rumfliegen hat, ich wäre dankbarer Abnehmer. Angebote an den Verlag

### Einbau der Telegabel

Die Lenkkopflager oben und unten am Steuerkopf des Rahmens sind nach bewährtem Fahrradmuster gefertigt (Siehe Zeichnung nächste Seite). Aufgrund vereinfachter Fertigung nehmen die Motorradhersteller oben und unten den gleichen Ring. Da das untere Lager aber stärker belastet wird, hatte dieser Ring diverse Macken abbekommen. Den oberen Ring verpflanzte ich nach unten und den beschädigten schiff ich mit einem Rundstein aus. Die Lagerringe füllte ich satt

Kleines Inhaltsverzeichnis der Serie:			
Thema	Heft	Seite	
ILO Motor M 200	3	70	
Kauf der Maschine	1	16	
Kettenkasten	2	40	
Lackierung	2	40	
Lackierung II	5	134	
Lackierung III	6	161	
Lackierung IV	8	238	
Lackierung V	9	14	
Pulverbeschichten	2	41	
Reifen demontage	11	20	
Sandstrahlen	2	40	
Speichen	11	21	
Telegabel "Grotz"	3	71	
Vorderradnabe	3	70	







# Wußten Sie schon...

## ADLER MB 200, MB 250, MB 250S: Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Rillenkugel	2	6303 Z	17 x 47 x 14
Lenkung	Axial-Schrägkugellager	2	074 151	30 x 48 x 12
Kupplung	Rillenkugel	1	160 06	30 x 55 x 9
Getriebe:				
Antriebswelle	Rillenkugel	1	6006	30 x 55 x 13
	Zylinderrollenlager	1	RNU 302	21 x 42 x 13
	ohne Innenring			
Abtriebswelle	Rillenkugel	1	6301	12 x 37 x 12
	Rillenkugel	1	6304	20 x 52 x 15
Hinterrad	Rillenkugel	2	6303 Z	17 x 47 x 14
	Rillenkugel	1	6205	25 x 52 x 15
Kurbelwelle links	Rillenkugel	1	6302 C3	15 x 42 x 13
Mitte	Zylinderrollenlager	1	NU 304 F3	20 x 52 x 15
	Zylinderrollenlager	1	NU 205 F3	25 x 52 x 15
rechts	Zylinderrollenlager	1	NU 304 F3	20 x 52 x 15
Antriebsrad auf Kurbelwelle				
	Nadelkäfig	1	DWB K20x24x29F2	20 x 24 x 29
Pleuel	Zylinderrollenlager	2	396 527 + 396 528..	
	mit Rollen DIN 5402	34	396 529	5 x 5
ab 1955	Rollenkäfig	2	398 256	
	mit Rollen DIN 5402	24		5 x 5

Die Bestellnummern sind Norm- oder FAG-Bezeichnungen und können im Normteileladen auf andere Hersteller umgeschlüsselt werden.

## Benzintank ausbeulen

Sind die Beulen im Benzintank nicht zu stark, so hilft folgendes Verfahren, auf das leider nicht ich, sondern ein Kollege das Copyright hat.

1. Man sehe zu, daß man den Tankverschluß von innen gut abgedichtet bekommt (die Entlüftung nicht vergessen!)

2. Man stelle sich einen Adapter her, der auf der einen Seite an das Gewinde für den Benzinhahn paßt - vielleicht muß man sich dazu einen Gewindebohrer oder ein Schneideisen leihen, evtl. kann man auch einen alten Benzinhahn zweckentfremden -, und auf der anderen Seite ein Anschlußstück für einen Wasserschlauch aufweist. Ich habe mir die erste Hälfte auf der Drehbank gemacht, und die zweite Hälfte beim Klempner gekauft. Beide Teile wurden weich zusammengelötet (Lötampe!). Weist der Tank noch eine weitere Öffnung auf (zweiter Benzin-

hahn), ist auch hier entsprechend abzudichten.

3. Der so abgedichtete Tank wird über einen Schlauch an einen Wasserhahn angeschlossen und dann mit Wasser gefüllt. Es darf sich keine Luft mehr im Tank befinden!

4. Nun kommt der große Augenblick. Jetzt wird der Hahn ganz weit aufgedreht. Wenn man Erfolg hat, schafft es der Druck des öffentlichen Wassernetzes, die Beulen von innen aus dem Tank zu drücken, der Tank wird sich dabei bewegen, also keine Angst. Wenn man Pech hat - nun, ich weiß nicht, was dann passiert, aber spannend ist es auf jeden Fall. Bei mir hat auch die ganze Familie zugesehen. (Pilz)

## Öko-Rabatt

Ausgelutschte Akku-Packs, die in Heimwerker-Elektrowerkzeugen zu finden sind, gehören nicht auf den Hausmüll. Die

Firmen AEG, Bosch, Black & Decker und Metabo nehmen über den Einzelhandel die ausrangierten Kraftspender wieder zurück und vergüten 10% bei Kauf eines neuen Packs.

## Triumph Ventilführungen

Wie uns die Firma "British Bikes Weigelt" (Nassauer Straße 14, 6000 Frankfurt 50) mitteilte, kann sie jetzt sehr gute Ventilführung aus deutscher Fertigung für die 650er und 750er Triumph-Modelle liefern.

## NSU Konsul

Eine Kleinserie der Lichtmaschinendeckel für die Konsule hat Horst Heiler, Weinbergstraße 8, 6837 St. Leon-Rot 1, auflegen lassen. Der verchromte Deckel kostet pro Stück 35,- DM. Horst stellte auch eine Liste aller Konsul-Besitzer auf

und möchte diese vervollständigen. Deshalb Fahrer des NSU-Modells "Auslandsvertreter" meldet Euch mal.

## Tank-Rostschutz

Bei der Restaurierung wollen viele Ihrem Tank etwas besonders Gutes tun. Um den Rost zu entfernen, wird der mit scharfkantigem Straßensplit leicht gefüllte Tank mehr oder minder brutal hin- und her geschwenkt. Der gelöste Rost wird ausgeblasen. Mit einem 2-Komponenten-Speziallack (Kraftstoffresistent) läßt sich der Tank innen versiegeln.

Die Trocknungszeit liegt bei zwei Wochen, kann wie üblich durch Hitzeeinwirkung erheblich verkürzt werden. Das Lackset (1 kg Lack, 1/2 kg Härter, 1 Liter Verdünnung) ist u.a. bei Motorrad Stemler GmbH, Telefon 02191/53 0 67, für 79,80 DM erhältlich.

## Schalldämpfer

Für viele Maschinen gibt es keine Auspuffnachfertigungen. Grobe Anhaltswerte helfen, Nachfertigungen anderer Fahrzeuge zu verwenden:

Ältere Motorräder (bis etwa 1952) erfordern das 9-fache des Hubvolumens, d.h. daß der Auspuff einen Rauminhalt von ungefähr neun mal dem Hubraum hat, um noch wirksam die Lautstärke zu dämpfen. Eine 175 ccm-Maschine erfordert also einen Auspuff mit ungefähr 1,6 Liter Inhalt.

Motorräder mit zwei Schalldämpfern brauchen pro Dämpfer ebenfalls das 9-fache Volumen (hochtourige Motorräder sogar das 13-fache).

Empfehlung dieser alten Quelle:

2- und 4-Takt-Motoren mit 150 bis 175 ccm: Auspuff mit 2 Liter-Volumen (z. B. Gesamtlänge 620 mm, 80 mm Durchmesser)

2- und 4-Takt-Motoren mit 175 bis 200 ccm: Auspuff mit 2500 ccm Inhalt (z. B. Gesamtlänge 720 mm, 80 mm Manteldurchmesser)

## Benzinahndichtungen

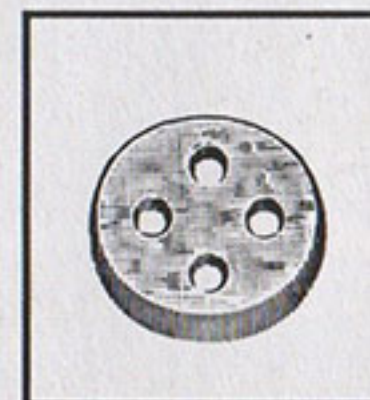
Bei der Überholung von Benzinähnen sollte man eine neue Korkdichtung verwenden. Da die alte immer völlig verformt ist, kann man von ihr keine Maße abnehmen. Da die meisten deutschen Motorräder mit den Benzinähnen der

## Fußrasten-Gummis 50er Jahre

Motorrad	Länge	Außend.	Innend.	Ausführung
Adler M100, M125	120 mm	40 mm	20 mm	beiderseits offen
BMW	120 mm	45 mm	14 (Vierkant)	einseitig geschl.
Göricke	120 mm	45 mm	16 mm	einseitig geschl.
Hercules	120 mm	45 mm	16 mm	einseitig geschl.
Hoffmann	120 mm	45 mm	14 (Vierkant)	einseitig geschl.
Horex	120 mm	45 mm	14 (Vierkant)	einseitig geschl.
Maico	120 mm	40 mm	16 mm	beiderseits offen
Meister	120 mm	45 mm	16 mm	einseitig geschl.
NSU Max & Lux	120 mm	40 mm	16 mm	beiderseits offen
Rixe	120 mm	45 mm	16 mm	einseitig geschl.
Tornax	120 mm	40 mm	16 mm	beiderseits offen
Zündapp	120 mm	45 mm	14 (Vierkant)	einseitig geschl.
Malco-Fußrasten	105 mm	33x45 mm	21x32 mm	flachoval, eins.ges.

Firma "Everbest" ausgerüstet sind, kommen nur vier Dichtungen in Frage.

1. Durchmesser 17 mm, 3 mm Höhe, 4 Löcher mit einer Bohrung von 3 mm.
2. Durchmesser 22 mm, 4 mm Höhe, 4 Löcher à 5 mm
3. Durchmesser 24 mm, 4 mm Höhe, 4 Bohrungen à 5 mm und
4. Durchmesser 24 mm, Höhe 6 mm, 6 Löcher mit einem Durchmesser von 5 mm



## Kraftstoffleitung

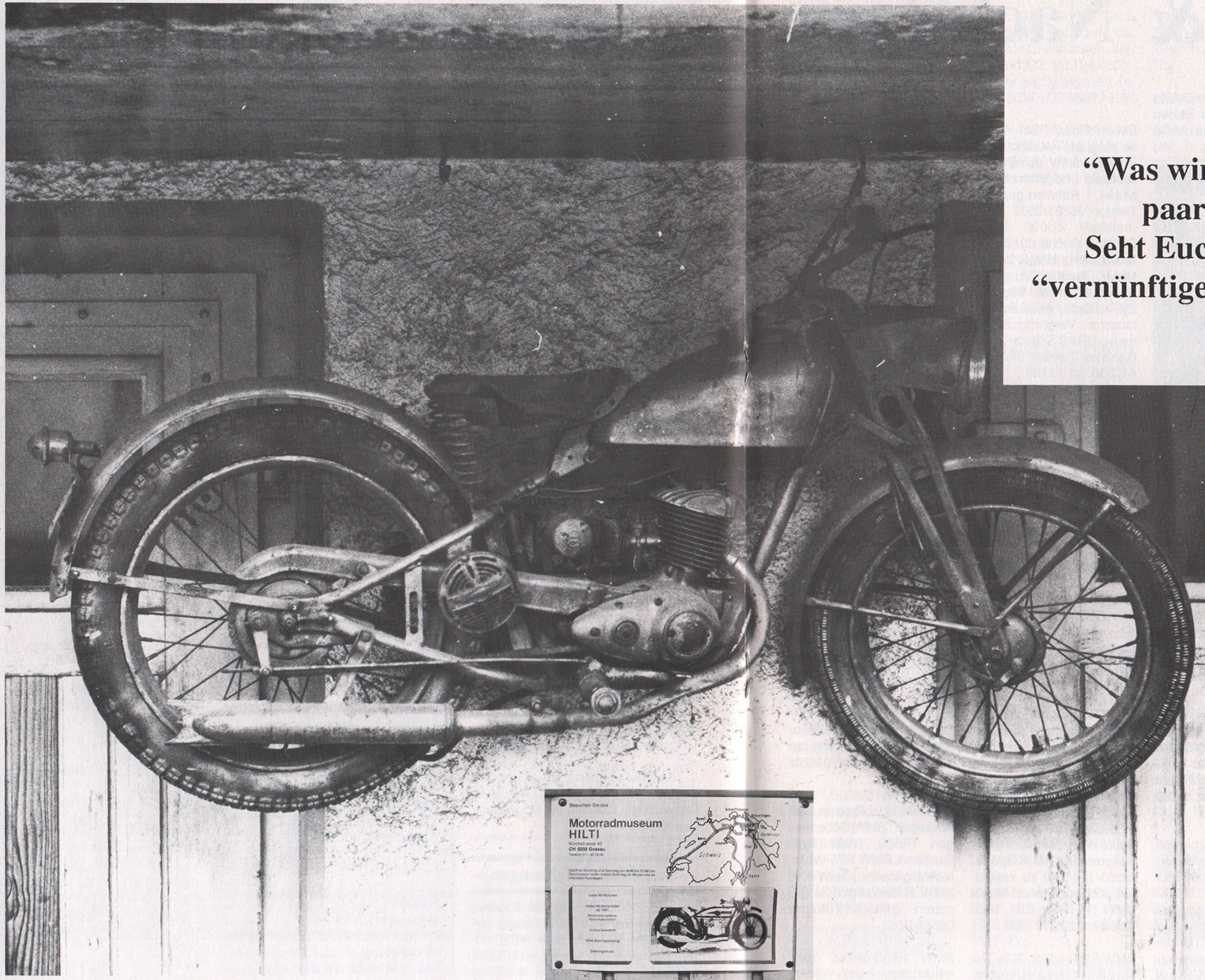
Kraftstoffleitungen gab es in den 50er Jahren schon aus glasklarem Material mit den (Innendurchmessern 3 mm (Mopeds), 5 mm und 7 mm). Dieser "Plastikgrabbel" ist also nicht eine Erfindung der Neuzeit. Üblich waren auch Benzinleitungen aus Gummi mit Einlage (Innendurchmesser 5, 6 + 7 mm), sowie metallumspinnene Schläuche mit 4,5, 5,5 + 7,5 mm Innendurchmesser.

## BING - Vergaserbestückung und Einstellung:

### ZÜNAPP DB 255 -Elastic 250 (2/26/34) und 250S (2/26/51)

Vergasertyp	2/26/34	2/26/51
Ersetzt		
Ersatz		
ab		
Motoranschluß	31 mm	30 mm
Filteranschluß	40 mm	40 mm
Schwimmergehäuse kompl.	---	30-058-101
Schwimmergehäuse	fest links	30-058 links
Schwimmergehäusedeckel	32-260	32-140
Schwimmer	35-070	35-070
Kraftstoffanschluß	34-040 6 mm	6 mm
Gasschieber	22-560	22-550
Mischkammereinsatz	---	25-020
	---	5
Hauptdüse	44-031	44-101
	125	120
Nadeldüse	45-281	45-021
	2,76	2,70
Leerlaufdüse	44-031	44-031
	40	40
Startdüse	---	---
Düsennadel	46-253	46-934
	3	4
Nadelstellung	3	3
Luftregulierschraube offen	1 • x	1 • x





**“Was wir brauchen, sind ein paar “verrückte” Leute. Seht Euch an, wohin uns die “vernünftigen” gebracht haben!**

**-Georg Bernhard Shaw-**

**Gruß an Annette in Oldenburg!**

Besuchen Sie das

**Motorradmuseum  
HILTI**  
Kirchstrasse 43  
CH 9202 Gossau  
Telefon 071 46 16 00

Gültiger Sonntag und Sonntag von 8.00 bis 17.00 Uhr  
Geschlossen ansonsten Sonntag im Monat und an  
öffentlichen Feiertagen

Über 80 Motoren  
Über 80 Motorräder  
ab 1901  
Reparaturwerkstatt  
Aktive Garage  
Altes Bootschuppen  
Drehbänke etc.





# Angebot & Nachfrage

NEU - NEU - NEU Anzeigentexte sind zum schnellen Auffinden alphabetisch durchsortiert, deshalb immer den Anzeigentext mit der Marke und dem Typ beginnen!!!!

(H) = Händleranzeigen

\* = Anzeige erscheint zweimal

## ADLER

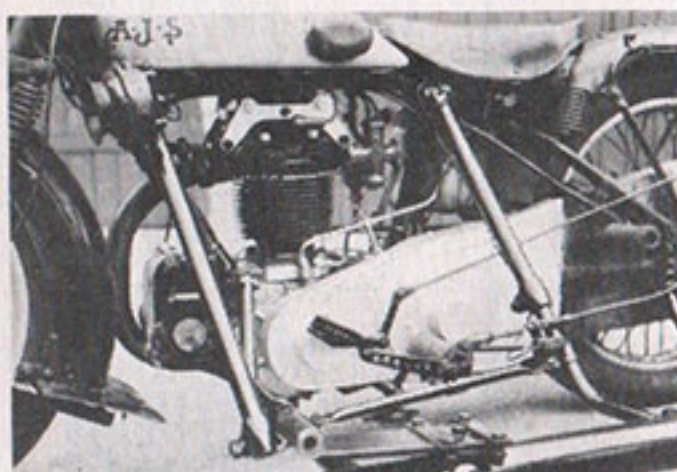
Adler \* Fachmuseum für Motorrad & Fahrrad an der BAB Köln-Koblenz, Besuche nach telefonischer Absprache. ADLER Strohmenger, Telefon: 02254/51 65

Adler \* M100, teilzerlegt m Brief u. Rep-Anleitung, Telefon: 457296

Adler \* MB 150 bis MB 250 Ersatzteilkatalog. Kopie 24,80 DM zu verkaufen. Udo Logert. Telefon: 05731/84 001 ab 18.00 Uhr

Adler \* Tank für Adler(Sachs), 98 ccm, mit Benzinbahn, Schnapptankdeckel zu verkaufen, Werner Steinwandter, Innstr. 85/2, A-6020 Innsbruck

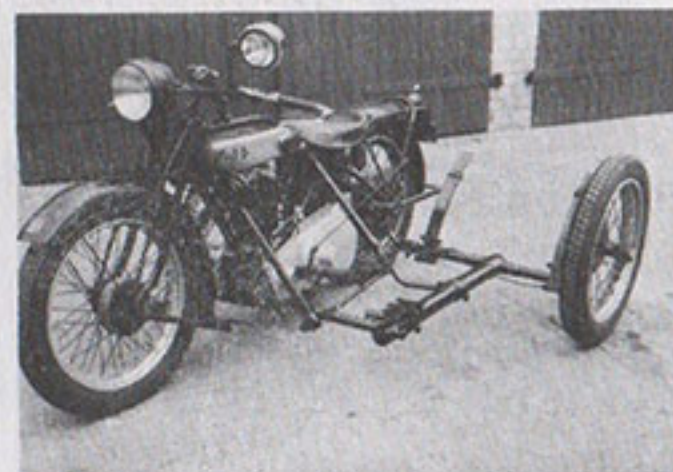
Adler: Suche für MB-Modelle Sattelfeder und Sattelschwingarm. 02254/51 65



AJS

AJS Wer kennt diese AJS?

Wo ist sie heute. Bin für jede Info dankbar (für einen Freund). Telefon: 04193/78 500



## ARDIE

Ardie \* Suche für B251 Teile, Unterlagen über Mororinstandsetzung sowie besonders ein Original oder Nachdruck Werbeprospekt, Telefon: 06357/1253, nach 18 Uhr

## BEKLEIDUNG

Bekleidung \* Stiefel Alpine Stars, Gr. 43, neu, zu verkaufen, DM 100,-, Telefon: 0208/6099590

Bekleidung: Lederkombi, Bellstaff Gr. 50-52 super Qualität schwarz VB 300 DM, Lederjacke Gr. 50-52 schwarz 120 DM. Michael Massin, Am Striebruch 50, 4005 Meerbusch 3

Bekleidung: Orig. Cromwell, neu 110 DM zu verkaufen. Telefon: 089/34 13 65 MO-FR

## BMW

BMW \* R50/2 gesucht, nur rest. mit TÜV, Telefon:

08654/9686

BMW \* R51/3-R68: Vollnabe m. guter Verzahnung, 2 Bremsbacken m. Bremschüssel und Bremshebel, hinten, 1 Rahmen gesucht, Telefon: 05381/2592

BMW \* Suche für R69S Drehzahlm., Hoske od. G. Meier Tank, Evt. auch Sportl., Alu-Tank, Vegaser, Zyl. + Köpfe, verkaufe oder tausche Verg. f. R90S, neuw. URAC Seitenw., R60 Getriebe, Telefon: 0041/72/442336, ab 18 Uhr

BMW \* Vorderradschwinge für R26, ca. 10 mm verzogen, mit komplettem Rad und original Schutzblech zu verkaufen oder Tausch gegen Teile für R100RT, suche Behördensitzbank, Zargesbox, Packtasche li., Telefon: 0451/77235

BMW Beiwagen TR 500, R45 (75) Wehrmachtsgespann gesucht. Telefon: 05655/8051

BMW Bj. 1924 bis Bj. 1969 gesucht. Telefon: 05655/80 51

BMW Für R50/5 Hoskerohre und Tips diese über den TÜV zu kriegen gesucht. Außerdem Werkzeugfachdeckel für R60, Luftpumpe für R51/3. Telefon: 08631/13 4 83

BMW R11 - R35 Teile und Seitenwagen BMW Special (Steib TR 500) zu verkaufen, suche dringend Teile für BMW R5, R51, R61, R75, Telefon: 0221/727838

BMW R20 zerlegt, 90% Teile vorhanden zu verkaufen.

Telefon: 05363/40520

BMW R26 TÜV 5/90, Schwingsattel, rot, Rahmen schwarz zu verkaufen. Telefon: 05363/40520

BMW R27 Teile gesucht (Auspuff, Sattel etc.). Telefon: 02 03/76 10 09

BMW R35/2, gute Substanz, mit E-Teilen, BMW R11- u. R35-Teile u. Seitenwagen BMW Spezial (Steib TR 750) zu verkaufen, Telefon: 0221/727838

BMW R50 mit Seitenwagen u. 60/5 Motor zu verkaufen, Telefon: 05655/8051

BMW R50, R50S, R60, R69S, Bj. 1955-69 gesucht. Telefon: 05655/8051

BMW R50/2 Gespann zu verkaufen mit großem Schirakowski-Beiwagen mit Kabine, evtl. auch einzeln. VB. Telefon: 0221/72 78 38

BMW R50/S Hoskerohre, Getriebe, Achsantrieb, Drehstromlima, Limadeckel 12 V/für R60 Werkzeugfachdeckel. Telefon: 08631/13 4 83

BMW R51/3 Rahmen, Ständer, Hinterradfederung zu verkaufen. Telefon: 05363/40 5 20

BMW R69S, solo od. m. Seitenwagen, BMW Seitenwagen TR500, BMW R12-Gespann, BMW R75-Wehrmachtsgespann, Teile zum BMW R75-Wehrmachtsgespann gesucht, Telefon: 05655-8051

BMW R69S-Motor, auch defekt, Achsantrieb R50/60

Zähnezahl 11/35, oder 8:25 oder 7:25 und alle Teile für R50/60 gesucht. Hardy Schwarzer, Nelkenweg 12, 7981 Bodnegg, Telefon: 075 20/21 77 abends

BMW R80/7 Briefkopie gesucht. Telefon: 02 66 1/20 87

BMW\*Armer ZDL sucht R500. R50/2. Telefon: 05732/82 0 13

BMW: Sämtliche Ersatzteile für BMW R25/3 gesucht, Telefon: 05121/512813

## COCKERELL

Cockerell Leichtkraftrad 110 ccm, Bauzeit um 1922, wer hat Teile, Fotos etc. Fred Kießewetter, Hehnenheimer Str. 2, 8526 Bubenreuth, Telefon: 09131/20 97 71

## CONDOR

Condor 250cc, wie BMW R27, zu verkaufen, Telefon: 05655-8051

## DKW

DKW \* RT 125W rest. mit TÜV zugelassen, Bj.50 zu verkaufen, VB 2200 DM, Telefon: 04 21/457296

DKW \* RT250H, Bj. 53, Motor zerlegt, nicht ganz komplett, incl. Literatur zu verkaufen, DM 800,-, Telefon: 0421/13369

DKW \* SB 350 kompl. Lichtmaschine und Zyl. mit Kopf zu verkaufen, Telefon: 04241/5207

DKW: kompletter Motor für DKW RT 200 gesucht, Telefon: 05121/512813

## DUCATI

Ducati \* 450 Scrambler, Bj.

70, TÜV 7/91, Zyl., Kolben, Lager, Kurbelwelle, Lack, Elektrik etc neu sowie div. Zubehör zu verkaufen, allg. Zustand 1-2, VB DM 4500,- (Billiger wird's nimmer) Telefon: 02361/371628

Ducati 450 Scrambler, 27 PS, 1 Zyl. 4-Takt, TÜV 5/91, original, VB 4.500 DM. Telefon: 02852/12 92 ab 18 Uhr

Ducati 900SS Rahmen, möglichst mit Brief gesucht. Motor 2-Zylinder Königswelle auch defekt verk. Falk-Koffer 80 DM. Michael Massin, Am Striebruch 50, 4005 Meerbusch 3

## EMW

EMW R35/3 gute Substanz, mit E-Teilen zu verkaufen, Telefon: 0221/727838

## Heinkel

Heinkel \* Prospekte, Literatur, Handbücher, Reklameschilder usw gesucht, Telefon: 05436/707 ab 19.00 Uhr

## HERCULES

Hercules \* 317 mit 200er ILO-Motor: Suche Betriebs-, Reparaturanleitung und Ersatzteilkatalog (zur Not auch Kopien), sowie Gummikettenkasten. Telefon: 0421/513255 ab 20.00 Uhr

Hercules \* 320, Bj. 54, gestrahlt u. Lack, neue K-Ringe, 10 PS, aber nur zusammengesteckt (teilrestauriert) zu verkaufen, DM 1000,-, oder Tausch gegen Moto Guzzi LM3 Teile (Zubehör), Ch. Lehmann, Lutertal 32a, 3400 Göttingen

Hercules \* Moped 222 TS, Bj.67, Zustand 4, Preis 1500,-DM, Telefon: 05153/7337 Jörg

## HONDA

Honda \* CB350F und CB500F in Teilen gesucht, Telefon: 089/675371 ab 18 Uhr

HONDA \* CB450K5, fahrbereit, Bj. 72, TÜV 2 J., sehr guter Zustand, VB 1.650,-DM, P. Binder, Luxemburger Str. 85, 5030 Hürth-Effelen

Honda \* fahrbereiten Honda CB360G-Motor und Werkstatthandbuch oder Kopien der Einstelldaten für CB240/360G gesucht, Telefon: 02324/78304

HONDA \* Infomaterial, Photos & Prospekte von XL 250 K1 gesucht, M.Reichel, Fernwaldstr. 25, 4200 Oberhausen 12

Honda CB 450 K5 fahrbereit, sehr guter Zustand, Bj. 72 TÜV 2 Jahre, mit viel Zubehör, VB 2100 DM. Telefon: 0 22 33/63 0 81

Honda XR 500 Enduro zu verkaufen. DM 3950,-. Telefon: 05655/8051

Honda\*CB 250G in Teilen: Kopf, Vergaser, Auspuff, Rah.+Br., Kleinteile. Telefon: 02407/17 9 18 ab 19.00 Uhr, öfter versuchen

## HOREX

HOREX \* SB325, T6 Zustand egal aber mögl. komplett mit Seitenwg. Stolz Typ Berlin oder Viertakt ab 350 ccm Vorkiegsmodell gesucht, auch DDR, Meyer, Erftstr. 9, 2805 Stuhr 2

## ILO

ILO \* M 200: Reparatur- und Betriebsanleitung gesucht (evtl. Kopien). Telefon: 0421/513255 ab 20.00 Uhr

## KAWASAKI

Kawasaki Z 200 A, Bj. 77, TÜV 6/91, mit Motorschaden für nur 250 DM. Telefon: abends 02853/41 10

## KREIDLER

Kreidler Florett Bj. 64, gesucht: 2,6 PS Motor mit Fußschaltung, Sitzbank, Gabelabd., Kettenkasten, Handgriffe, Auspuff, Tacho 60 mm oder Schlacht-Fahrzeug, schriftliches Material (z.B. Tests). Lammert, Telefon: 040/52 91 044

## LAVERDA

Laverda \* Laverda 500 SFC, 82, TÜV 4.92, sehr guter Zustand, Zylinderkopf überholt, gegen Gebot abzugeben, Telefon: 09144/745

Laverda 750 SF, 72, Trommel, sehr guter Zustand, TÜV neu, VB 5100,- zu verkaufen. Telefon: 08825/2021 DO bis SO.

Laverda Hinterrad für Laverda 750 SF (Trommelbremse) gesucht, kann auch defekt sein, Hauptsache Radnabe u. Trommel OK, Telefon: 0231/414120

## LITERATUR

Literatur \* MOTORRAD-Hefte, 74 - 87 kpl., Einzelhefte ab 64 div. PS DM 300,-, Telefon: 0208/6099590

Literatur \* Paul Pratt-World understanding on two wheels, erschienen Anfang der 70er Jahre in GB, Original oder Kopie, gesucht, Telefon: 0208/6099590.

Literatur \* Suche ADAC Motorsport-Jahrbuch 1984, Biete zum Tausch Ausgabe 1988/1989, Birger Höltgen, Riedelstr. 27, 5600 Wuppertal 12, Telefon: 0202/474920



Literatur \* Suche Ausgaben 1-10 vom Motobi-Magazin Strada Adriatica, Jürgen Telefon: 06151/314910, bitte öfter probieren

Literatur Ersatzteillisten \* zu verkaufen f. XT500, RS100, TS250, SP370, XL185, XL250, SL125, DAX je 15 DM; Blinker-Kleinteile f. XL, 2 Pleul f. BSA 165, Heme 2, Telefon: 02325/44827 (zwischen 19 und 20 Uhr)

Literatur Motorrad-Zeitung Jg. 83, 84, 85 nicht komplett, 10 St - 20 DM oder tausche gegen Ducati-Teile Königswelle. Michael Massin, Am Striebruch 50, 4005 Meerbusch 3

Literatur Suche dringend folgende Bücher: "Die Motorrad WM" (Die Rennen zur Motorrad-Weltmeisterschaft) von Volker Rauch (Motorbuch-Verlag). Jahrgänge 1968-73, 75, 79, 81, 83. Telefon: 0202/42 69 49

Literatur Suche Motorrad-Prospekte und Kataloge ab 1965. Telefon: 0211/32 77 90 oder 0211/50 48 100

Literatur: Gummikuh-Hefte 3 u. 4 zum Kopieren gesucht, gar. zurück. Habe 1 u. 2 doppelt. Suche außerdem Victoria KR 26 N-Teile, Dirk Aller, Telefon: 02626/78384, rufe zurück

#### MAICO

Maico \* GS490 mit TÜV aber ohne Zündfunken zu verkaufen, 2300,-DM, Telefon: 0211/285112

Maico M250B Rahmen, Tank + 50 kg Teile 150 DM. Jenz Grimm, Alte Schule, 2213 Krummendiek

#### Matchless

Matchless 500, 1956, guter Zustand, zu verkaufen, Te-

lefon: 05655/8051

#### Messerschmidt

Messerschmitt \* Mokuli Lastendreirad, komplett mit Papieren gesucht, Telefon: Q 0211/419993

Messerschmitt Mokuli Lastendreirad gesucht, Telefon: 0211/419993 ab 15 Uhr

#### MORINI

Morini 3 1/2 Motor, 500 DM zu verkaufen. Telefon: 02171/53 8 81

#### Moto Guzzi

MOTO \* Guzzi-Gebrauchteilelager, Teilemarkt geeignet, Marktwert ca. DM 8.000 für DM 4.000 zu verkaufen, Liste erhältlich bei M. Reichel, Fernwaldstr. 25, 4200 Oberhausen 12

MOTO GUZZI \* Nuovo Falcon Werkstatthandbuch & Teileliste Kopie zu verkaufen, zusammen DM 40,-, Telefon: 0208/6099590

Moto Guzzi Falcone 500 Polizei mit Koffern, guster Zustand, 16500 km. Telefon: 07522/21 1 11

Moto Guzzi\*500 ccm Guzzis, Bj. 45-67, ab 5000, auf Wunsch TÜV, Ersatzteilbeschaffung möglich. Telefon: 06221/85 7 03

Moto-Guzzi 850 mit Seitenwagen zu verkaufen, Telefon: 05655/8051

#### MZ

MZ ETZ-Gespann, Bj. 85, TÜV 11/91, 300er Motor 10000, insg. 38000, Schwinge, 3.50-18 vorn, 2-fach bereift, div. Extras u. Verbesserungen, VB 3400 DM. Telefon: 0202/46 52 99

MZ TS 125 (defekt, häßlich,

rot) günstig abzugeben. Telefon: 0203/76 10 09

MZ TS 150 altes Modell Brief abgelaufen, Zustand ok nur einige Kleinigkeiten zumachen, DM 500,-. Telefon: 069/57 01 32 öfter probieren

MZ TS 250 Rahmen, Tanks, Gabel und 50 kg Teile, 100 DM. Karte an Jenz Grimm, Alte Schule, 2213 Krummendiek

MZ-ETZ 300 Gespann zu verkaufen. VA-Schrauben, Gabelstabilisator, VHB 2600, Klaus Keller Telefon: 08679/40 89

MZ-Gespann, Bj. 2/87, TÜV 5/91, 25.000 km für 1.600 Westmark zu verkaufen. Telefon: 02171/53 8 81

MZ-Seitenwagen zu verkaufen, Telefon: 05655/8051

#### Nimbus

Nimbus \* Fisker-Nielsen, EZ 7/53, 746 ccm, 16 KW, TÜV neu, sehr guter Zustand, VB 7000,-, Telefon Q 0521/2081314

#### Norton

Norton: Kurbelwelle ES2, Bj. 59 gesucht, Telefon: 0711/767908

Norton: suche Short roadholder holger, Telefon: 030/4943348

#### NSU

NSU \* drei Noris-Lima für NSU-Konsul zu verkaufen, eine für 150,-DM, drei für 400,-DM, I. Müller, Helle Eichen 9, 6729 Rülzheim, Telefon: 07272/5149

NSU \* Quickly, Bj. 60, restauriert, viele E.Teile, VB 800,- DM, Telefon: Q 0211/

419993 ab 15.00 Uhr

NSU \* Supermax, rest., TÜV 8/91 zu verkaufen, VB 3900,- DM, Telefon: 08654/9686

NSU 4 OSL 251 m. Teilen, Bj. 1940 - 53 nur zusammen gegen Gebot. Thomas Heise Telefon: 0531/ 72 7 98

NSU Konsulfreunde haben eine Kleinserie Lichtmasch. Deckel auflegen lassen und haben noch einige abzugeben. Verchromt pro Stück 35 DM. Wer kann für die Konsulkupplung Reib- und Stahllamellen fertigen? Horst Heiler, Weinbergstr. 8, 6837 St. Leon

NSU Maxi, 59/91, Motor neu, Technik gut, Optik mittel, VB 3000 DM, Karl, Münster, Telefon: 0251/33 4 38

NSU, OSL, 251, Bj. ca. 1937 in Teilen zu verkaufen VB 2.300,- DM, Telefon: 05702/9422 werktags 8 - 18 Uhr

#### Sanglas

Sanglas \* Suche Teile und Literatur für 500S, Postkarte an Klaus Destruelle, Wattstr. 19, 5000 Köln 91, ich rufe zurück

#### SONSTIGES

Sonstiges \* CLASSIC-BIKE-TREFF in Würzburg, jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, Waldschänke, WÜ-Oberdürrbach  
Sonstiges \* EMW 35/3, möglichst guter Zustand, gesucht, Telefon: 07131/68614

Sonstiges \* Moto Cross od. Geländesportmotorräder Maico sowie MZ Motorräder, auch nicht fahrbereit, sowie DKW-Motorräder und Literatur DKW-Nachrichten u. Praxis gesucht, Telefon: 08388/866

Sonstiges \* Polierwachs, 1kg-Blöcke "schwarz" u. "weiß für 12 DM/Stck. sowie Continental 3,25 H 19 TT 17,- DM, Telefon 02150/4804 ab 18 Uhr

Sonstiges \* Seitenwagen Ural, neuwertig, anschraubbereit, VB 2000,- DM, R 60 Getriebe VB 600,- DM, Tausch auch gegen Meier/Hoske Tank und Kardanwelle oder Kauf, Telefon: 0041/72/442336, ab 18.00 Uhr

Sonstiges \* Suche ältere Past-perfect-Hefte oder Kopien: 1/2/4/88 u. 1/2/89, S. 21-22 3/88 und S. 13-14 6/88. Toll wär's ja! Telefon: 06403/63418

Sonstiges 2 DellOrto-Vergaser 36 Durchmesser, DM 150 und 2 BING Vergaser, Typ 53, 24 Durchmesser, 100 DM zu verkaufen. Telefon: 089/34 13 65 MO-FR

Sonstiges Suche Steib S 250 bis 2000 DM und Vorkriegsseitenwagen, unrest. Zweizylinder Motorrad bis Bj. 40, BMW R75 oder Zündapp KS 750 unrestauriert. Telefon: 07 5 20/21 77 abends

Sonstiges Suche Zollwerkzeug aller Art, Knarrenkasten, Gabel- + Ringschlüssel, außerdem Erfahrungsaustausch mit Royal Enfield sowie Enfield India 350 Bullet Besitzern. Horst Fenneberg, Telefon: 04 21/87 42 57

Sonstiges: Suche Motorradbrille (alt), Telefon: 04191/2883 abends

#### Steib

Steib-Seitenwagen, Nachbau, zu verkaufen, Telefon: 05655/8051

#### SUZUKI

Suzuki GS 850 Rahmen + Brief zu verkaufen. Telefon: 08825/20 21 DO bis SO

#### Termine&Treffen

Termine & Treffen \* 14.- 16. Sept. 90, 6635 Schwalbach Jahn-Hütte, Treffen ital. Motorräder, MF AL DENTE, Kontakt D. Weiler, Telefon: 06838/81138

Termine & Treffen \* Wann: 30.08.-02.09.90, Wo: 1000 Berlin-Heiligensee, Was: 8. Suzuki T,GT u. RE Treff, Verant.: Wasserbüffel-Club, Sektion Berlin, Tel.: 030/3238187 o. 8911760

#### TRIUMPH

Triumph 2 Thunderbird Bj. 60 m. Teilen, 7500 DM, nehme ital. Einzylinder in Zahlung. Thomas Heise Telefon: 0531/72798

Triumph Bonnie 750 EZ 5.86, 20.000 km, vorverl. FuBr., 6 Zoll Gabel, Choppersitzbank, US-Tank, 21 Zoll Vorderrad, 16 Zoll Hinterrad, Hochlenker, alles TÜV, TÜV neu, VB 12.000 DM. Telefon: 04 81/51 70 ab 20.00 Uhr

#### Vespa

Vespa-Roller, 50 ccm, bis 1500 DM gesucht. Georg Allmendinger, 7440 Nürtingen, Telefon: 07022/33 1 99

#### Victoria

Victoria \* Mokick Typ 156 (wie DKW ZU), 50 ccm, Bj. 66, guter Zustand, Telefon: 07131/68614

Victoria \* Ventulfedern für V35, Neufertigung durch Victoria-JG, Satz bestehend aus 4 Aussen- und 4 Innenfedern, ca. 50,- DM +/- 20%, Victoria JG, Wild,

Wild's Garten 1a, 6500 Idar-Oberstein, Telefon: 06781/47560

#### Werkzeug

Werkzeug: Motorradbühne zu verkaufen: 400 kg Tragkraft ganz absenkbar. Hydraulische Fußpumpe. Telefon: 04 21/54 42 46

Werkzeug: Motorradbühne zu verkaufen: 400 kg Tragkraft ganz absenkbar. Luftanschluß. Preis VHS. Telefon: 04 21/54 42 46 Peter

Werkzeug: Ständerbohrmaschine zu verkaufen: Fabrikat Huth (Fernost), 5 Jahre alt, 380 V, ohne Vorschub. Verstellbarer Tisch. Telefon: 04 21/54 42 46 Peter

Werkzeug: Werkbänke zu verkaufen: Stahlgestell mit Holzplatte, Unterschrank und Schublade, div. Größen. Telefon: 04 21/54 42 46 Peter Preis VHS

#### YAMAHA

Yamaha \* DS-7, Originalzustand 3-4, Motor leicht rep.bed. u. Teile (u.a. Speichenradsatz) für DM 1300,- abzg, außerdem XT/SR500-Teile zu verk, Telefon: 07844/1534, öfter versuchen!

Yamaha \* SR500 Teile, BJ 87, wie neu, 2000 km Auspuff, Felgen, Bremsanlage komplett o.i. Teilen, Blinker, Lampenhalter, Luftfi-Kasten, Dämpfer m. Konifed., Soziusrasthalter, Vorderrad kompl uvm wg. Gesp.-Umbau, Telefon 06033/5341

Yamaha \* TR1.-Teile, Mod. 82, Instrumente, Auspuff, Tank, Schwinge, Rahmen mit 50 PS-Brief, Bremsanlage, Ständer, Blinker, Rahmenheck, Sitzbank, Kleinteile uvm zu verkaufen, Tel.

06033/5341

Yamaha DS-7 (RD-Vorgängerin) zu verkaufen. Zustand 3-4, komplett, original, dazu 2. Speichenradsatz. Preis 1300 DM VHB, Telefon: 07844/15 34

Yamaha TX 750 Teile (Gabel, Armaturen, Auspuff usw.) zu verkaufen. Telefon: 08825/20 21 DO bis SO

YAMAHA TX, gute Kurbelwelle und Prospekte gesucht, Telefon: 06861/72251

Yamaha XS750-Gespann zu verkaufen, Telefon: 05655/8051

Yamaha, verkaufte AS3, Bj. 72, viele Neuteile, Motor überholt, 17 PS, ideal für Einsteiger, VB DM 750. Tel.: 07562/24 74

#### ZÜNDAPP

ZÜNDAPP \* BING 1/13/2 für Falconette Bj. 59 in brauchbarem Zustand gesucht, M Reichel, Fernwaldstr. 25, 4200 Oberhausen 12

Zündapp \* DS350, KS500 und K800, auch Teile, gesucht, Telefon: 05702/2183 ab 19 Uhr

Zündapp \* Jede Menge Teile zu verkaufen oder zu tauschen, ab 5 DM, Telefon: Q 0211/419993

Zündapp \* KS50 oder KS50 watercooled bis Bj. 75 gesucht, Zustand egal, Hauptsache Motor OK, auch ohne Papiere, Telefon: Q 0211/419993

Zündapp Bella-Motor mit E-Anlasser zu verkaufen. 250 DM. Telefon: 0451/77 2 35

ZÜNDAPP KS 750 Teile zu verkaufen, gerne Tausch, Telefon 0221/727838



Zündapp KS 125 Auspuff, neuwertig 200 DM zu verkaufen. Telefon: 089/34 13 65 MO-FR

Zündapp KS 601 Teile zu verkaufen: Zündkontakte, Bremsbeläge, Reparaturanleitung. Telefon: 04 21/54 42 46 Peter

#### Last minute

BMW R60/5, Bj. 72, weinrot, ehem. Polizei-Maschine, Gläserverkleidung, TÜV-Problemlos, fahrbereit, 1a-Zustand, Letztzul. 88, 6000 DM. Tel.: 04249/749

BMW R69S, Bj. 67, 30.000 km, 6.500 DM FP. Tel.: 0421/60 58 06

DKW NZ 350, Bj. 39, orig. restauriert, geg. Gebot. Tel.: 0421/ 8 82 48

Ducati Scrambler, Bj. 71, 250 ccm, an Bastler, 1400 DM. Tel.: 04746/82 33

Harley Hydra Glide, Bj. 51, Panhead, im Starrahmen, Bj. 51, TÜV neu, sehr guter orig. Zustand, VHS. Tel.: 04221/34 93

Jawa, 300 ccm, 0 km, dir. Import gegen Gebot. Tel.: 04283/50 72

Laverda 750, 3 Stück, 1 mit TÜV, zus. 8000 DM. Tel.: 04293/12 32

Maico, 2 St BW, 1 Unfallmaschine, 1 neuwertig, für mehr als 1000 DM Chrom, zus. 2000 DM. Tel.: 0421/60 39 47 7

Puch TF 250, sehr guter Zustand, fahrbereit, Bj. 53, TÜV 6/91, VHS. Tel.: 0544/ 67 83

Heinkel Tourist, auch Teile gesucht. Tel.: 04 21/61 78 65 bis 19.00 Uhr

## Kritik:

### Nicht alles ist Gold was glänzt!

#### Ketzereien von Stromi

**Motorradmarkt in Aachen**  
31. März bis 1. April 1990

Man nehme ca. 8 ältere Motorräder, LKW aus der Sammlung Guthand, Minimotorrad, Enduro und Armeeklamotten, und drapiere alles malerisch zwischen den Ausstellungsständen von Händlern der Motorrad-Neuzeit.

Dummheit kann man sich vorwerfen, wenn man meint, daß "Motorradmarkt" auch Oldiemarkt heißt, daß Inserate in Oldiezeitungen auch für den Leserkreis bestimmt sind und daß die Veranstaltungen an den üblichen Veranstaltungspätzen durchgeführt werden. Dumm waren alle, die mit mir gesucht haben, die weit angereist waren und die immer noch die Hoffnung hegen, daß im Großraum Aachen, Düsseldorf, Köln und Bonn ein seriöser Veranstalter durchsteht. Eine Zumutung war das Fehlen jeglicher Hinweisschilder (wir haben mit 20 Motorradfahrern Aachen abgesucht) und das Erheben von Eintrittsgeld.

Berücksichtigt man die unnütze Fahrerei und die damit verbundene Umweltbelastung, so müßten die Organisatoren solcher Veranstaltungen als Wiedergutmachung bis an ihr Lebensende barfuß laufen.

**Oldiemarkt in Tongern (Belgien)**

Immer zu Ostern (Samstag, Sonntag, Montag) In diesem Jahr waren 95% der zwei Hallen mit Autos belegt. Restfläche Ersatzteile auch für Motorräder. Hoher Eintritt (9,- DM). Interessante Angebote kann man nicht ausschließen. Sehr regional.

**Motorradausstellung in Eupen-Kettens (Belgien)**

21. bis 22. April 1990  
Eine Halle voller alter Motorräder gegen Eintritt zu besichtigen. Einige Objekte standen zum Verkauf. Interessant die Gespäche vor der Halle mit enttäuschten Motorradfahrern.

#### Fahrtips:

### Der Kopf fährt

(ifz) **Maschinenbeherrschung ist nur ein Teil des guten Fahrens. Auch Einstellung und Einschätzung des Fahrers müssen stimmen.**

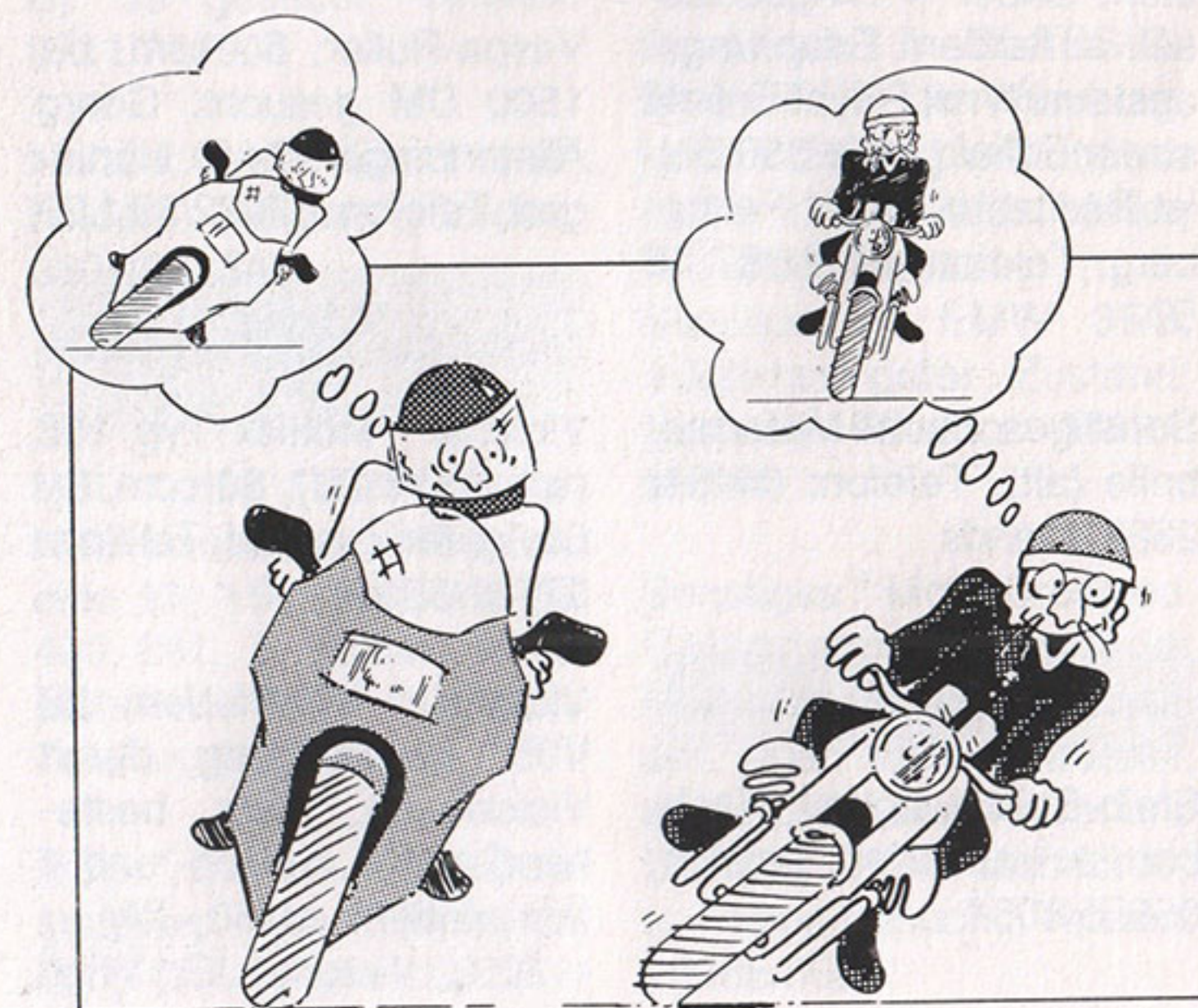
Zum Kurvenfahren, das weiß jeder Motorradfahrer, braucht es Schräglage. Die meisten Anfänger kommen nach Untersuchungen nicht über 20 Grad hinaus.

Der Sportprofessor Dr. Hans Eberspächer: "Motorradfahren wird meistens mehr durch unsere Einschätzungen, Wahrnehmungen und Vermutungen beeinflusst als durch die tatsächlichen Gelegenheiten." Die Kurvenlage wird nicht durch die Haftgrenze der Reifen, sondern durch unser Gehirn begrenzt, nach dem Motto: Jetzt geht es nicht mehr schräger. Entsprechend dieser Annahme wird auch gefahren und nicht immer werden Kur-

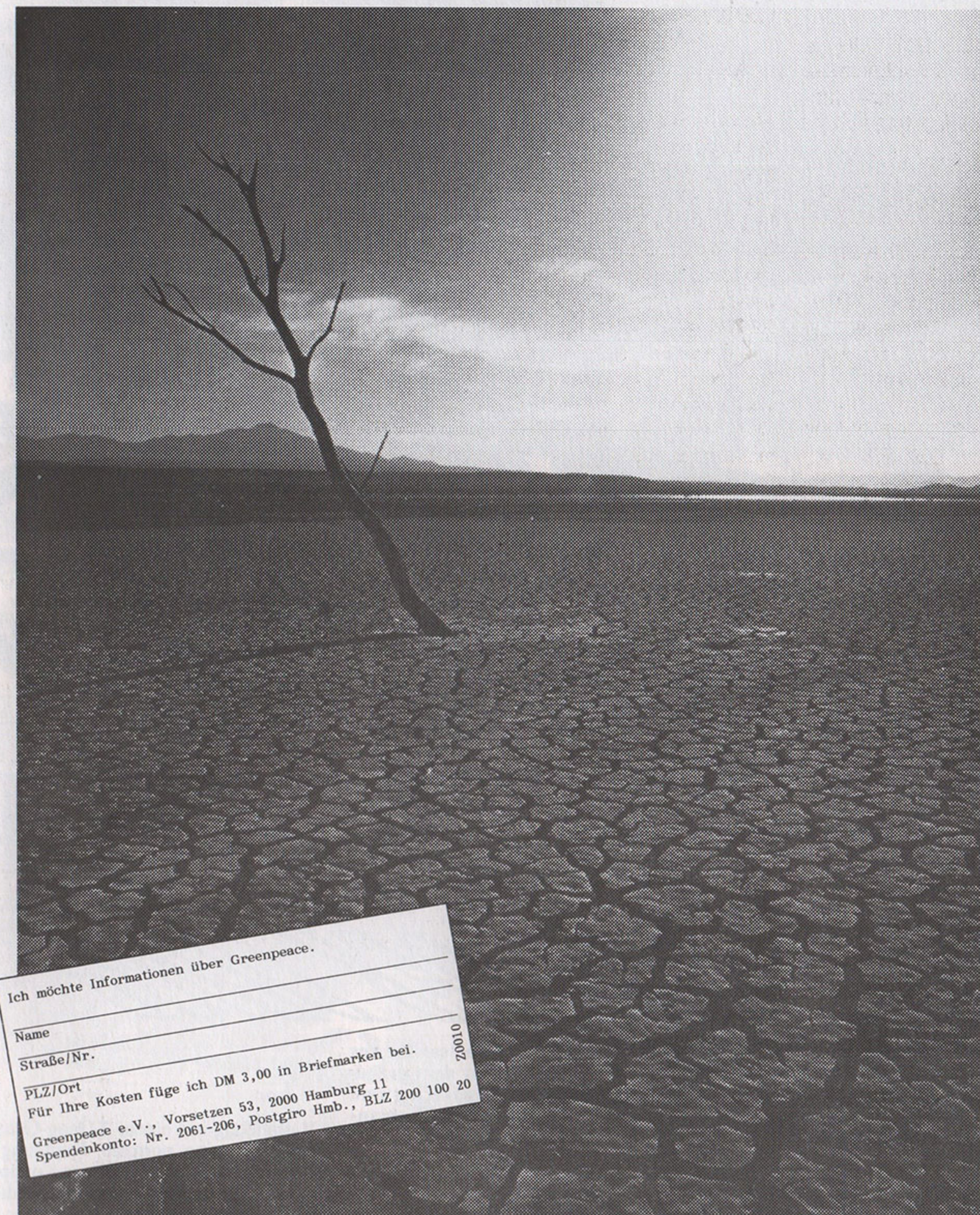
ven dann korrekt gemeistert. Der berühmte Kreidestrich quer über das Hinterrad gezogen, gibt genau Auskunft über die gefahrene Schräge. Nach der Proberunde (die Kreide ist dort abgefahren, wo der Reifen die Straße berührte) legen Helfer die Maschine bis zu dem Punkt schräg, wo der Kreidestrich wieder beginnt. Der Schräglagen-Winkel kann abgeschätzt und mit anderen Fahrern verglichen werden. Bei diesen Übungen darf natürlich kein Risiko eingegangen werden, daher übt es sich am Besten unter fachkundiger Leitung beim Sicherheitstraining.

Weiterhin erklärte Eberspächer: "Nur wer entspannt fährt, kann alle Informationen, die das Motorrad und das Verkehrsumfeld geben, aufnehmen und verarbeiten. Spannung und Verkrampfung kommen immer dann auf, wenn man das Motorrad zwingen will. Dies kennzeichnet meist Grenzsituationen, die man kaum oder nicht mehr beherrscht." Stößt der Fahrer an diese Grenzen, müsse er sofort die Anforderungen reduzieren, beispielsweise Tempo vermindern.

**Zeichnung: Schräglage: Einschätzung und Wirklichkeit müssen übereinstimmen (Ifz/Motorradfahrer)**



## GREENPEACE



M.S.B.K. Hamburg

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

Wer im Treibhaus sitzt, braucht sich um Wachstum nicht zu sorgen.





# DER LAUF DER DINGE



W. Damrath aus Dortmund sandte uns diesen kleinen Artikel, in dem er beschreibt, wie er über Gold-Wing und Guzzi schließlich bei einer MZ gelandet ist. Rein gespanntmäßig.

Es war einmal ein kleiner Junge, seine Mutter und sein Vater. Sie fuhren eines Sonntags still vor sich hinbratend in einer Blechkalesche durch das schöne Sauerland. So wie das Land war auch der Vater, nämlich sauer, denn er war ein begeisterter Motorradfahrer. So blieb seiner lieben Familie ein muffiges Gesicht bei jedem überholenden Motorrad ungerechterweise nicht erspart. Doch dann erspähte der Sohn einen DKW-Munga. Papa! Sieh mal, in so eine Karre passen wir alle rein und müssen nicht immer so schwitzen wenn es heiß ist.

Der genervte Vater, des ständigen Ärgers überdrüssig, sann auf Abhilfe. So gab er eine Kleinanzeige auf und konnte schließlich seine geliebte Gold-Wing

gegen einen DKW-Munga tauschen. Fortan waren alle glücklich und zufrieden, sollte man glauben. Aber die Freude währte nicht lange. So schön die Munga-Fahrerei auch war, ein Motorrad konnte diese Karre nicht ersetzen. Und so sann Vater wiederum auf Abhilfe. Eine erneute Kleinanzeige brachte durchschlagenden Erfolg. Der DKW wurde gegen ein Moto Guzzi Convert Superelastik-Gespann getauscht.

Die Convert war der Versuch von Moto Guzzi, die Automatik im Motorrad einzuführen. Ein 1000 ccm-Motor in

Verbindung mit einem 2-Gang-Getriebe, das über eine normale Kupplung geschaltet wurde. Hinter dieser Kupplung saß ein Drehmomentwandler, der die eigentliche Verbindung zum Motor herstellte. Und zwar funktionierte das so: Kupplung ziehen und einen Gang einlegen, dann die Kupplung lösen ohne Gas zu geben.

Man spürte nun, daß die Maschine versuchte, sich in Bewegung zu setzen. Dem wirkte man mit der Bremse entgegen, bis ein Anfahren erwünscht war. Nun einfach nur Gas, und die Fuhre stürmte los. Der Gangwechsel unterwegs erforderte nun allerdings wieder den Einsatz der Handkupplung. Der erste Gang reichte bis ca. 130 km/h der zweite

bis zur Endgeschwindigkeit. Leider war mir das Vergnügen nicht vergönnt, da der Vorbesitzer ein 4-Gang V7-Getriebe eingebaut hatte. Superelastik steht übrigens für einen alten MZ-Beiwagen, der normalerweise die Seite einer 250er MZ zierte.

Der Zustand des Gespannes, das fünf Jahre in einer feuchten Garage unter alten Pappkartons und allerlei anderem Gerümpel verbringen mußte, war mehr als erschütternd. So verlief auch der erste Startversuch recht dramatisch. Kerzen raus, Rostlöser in die Zylinder, neues Benzin in den Tank, den Ölstand geprüft, die alten Kerzen wieder rein und den nötigen Zündstrom einer Autobatterie entnommen. Jetzt ein beherzter Druck auf's vergammelte Startknöpfchen...ein Krachen, drei mühsame Umdrehungen der Kurbelwelle und dann eine infernalische Explosion. Der alte V2 war mit einem Donnerschlag erwacht. Nachdem sich die Auspuffrohre ihres verrosteten Innenlebens entledigt hatten, blubberte der Motor ruhig vor sich hin. Sicher ist es nicht die richtige Art, ein altes Triebwerk zum Leben zu erwecken, doch wollte ich wenigstens sicher sein, daß es läuft.

Auf einem Hänger transportierte ich das Gespann nach Hause, wo meine Frau und mein Sohn sich angewiedert von dem Vehikel abwendeten. Doch nach einer Woche sah die Sache schon anders aus. Viel Wasser, Chromputz und Farbe



ließen den optischen Zustand auf ein erträgliches Maß steigen. Die Technik war schnell wieder auf Vordermann gebracht, so daß nach der TÜV-Abnahme die erste Probefahrt unternommen werden konnte. Einen optimalen Zustand herzustellen, nahm ich mir für den ersten größeren Schaden vor. Doch abgesehen von einem kreischenden Getriebe lief das Ding bis zum heutigen Tage ta-

dellos. Immerhin hat sich der Tachostand von 42000 auf 100000 km verändert. Die vorgeschriebenen Wartungsarbeiten habe ich natürlich immer sorgfältig durchgeführt. Durch das eher bescheidene Äußere des Gespannes hat meine optische Pflege sich auf das ab und zu nötige Waschen verringert. Dadurch steht mir viel mehr Zeit als früher zum Fahren zur Verfügung.





Der Motor gibt seine Leistung von 62 PS immer noch begeisternd, mit den Guzzi-typischen Geräuschen an das Getriebe weiter, von wo aus sie, wiederum mit zusätzlichen Tönen angereichert über einen Dunlop TT 100 nach passieren des Hinterachsantriebs auf die Straße gelangen.

So schön die Guzzi solo auch läuft, so wenig konnte sie mich im Gespanntrieb begeistern. Wo sie solo leicht und kraftvoll dahingleitet, wirkt sie gehemmt und gequält, wenn sie den Beiwagen neben sich herzerren muß. Sie wird zu einer unhandlichen, lärmenden, alten Tante. Der Verbrauch steigt von 4,5-5,5 l auf 6,5-8,5 l/100 km. Bereits nach 50 Kilometern auf Kurvenreichen Strecken sehnt sich zumindest der Fahrer nach einer Pause mit etwas Gymnastik. Längere Touren von mehr als 100 km haben wir mit diesem Gespann selten unternommen. Solo allerdings konnten mich auch 2500 km in zwei Tagen nicht erschüttern. So also sann ich wieder mal auf Abhilfe.

Umbau auf Schwinggabel und 15-Zöller kam nicht in Frage, da ich auch in Zukunft einen schnellen Wechsel von Gespann auf solo nicht missen wollte.

Eine zweite Maschine, nur für den Gespanntrieb, das war die Lösung. Zufällig fiel mir zu diesem Zeitpunkt eine Gold-Wing sehr preiswert in die Hände. Da die Maschine sich in einem sehr guten Zustand präsentierte, beschloß ich, daraus ein Gespann zu machen.

Doch was mußte ich bei einem Händler hören? Einen Preis, der meinen Vorstellungen von einem preiswerten Gespann den Garaus machte. Na, und die Höhe der Versicherungsprämie für zwei große Maschinen hatte ich in meiner anfänglichen Begeisterung auch nicht bedacht. So verkaufte ich die Gold-Wing wieder, um mir ein preiswertes Gespann zu verschaffen. Was gibt es in der 17 PS-Klasse an Gespannen? Alltags-tauglich und robust sollte es ja auch noch sein. Also MZ!

Zwischenzeitlich setzte ich den für die Gold-Wing erhaltenen Betrag in eine alte Liebe um, nämlich in eine Laverda 750 SF. Doch das ist eine Geschichte für sich! Jedenfalls war dadurch ein gutes ETZ-Gespann zu teuer geworden, und ich war gezwungen, nach einer sehr preisgünstigen Lösung zu suchen. Der alte Beiwagen ließ sich noch sehr gut verwenden und so griff ich zu, als mir

eine günstige MZ ES 250/2 angeboten wurde.

Was hast du dir gekauft...!? Eine MZ? Aber was willst du denn mit einer MZ? Das ist doch überhaupt kein richtiges Motorrad!

Meine Absicht, den Beiwagen an eine MZ zu schrauben, stieß auf Unverständnis, da doch ein stärkeres Motorrad besser ist oder besser sein muß. Doch wie ich nun einmal bin, der Entschluß stand fest, die Maschine tags darauf in der Garage und die Familie und einige Freunde und Kollegen drumrum.

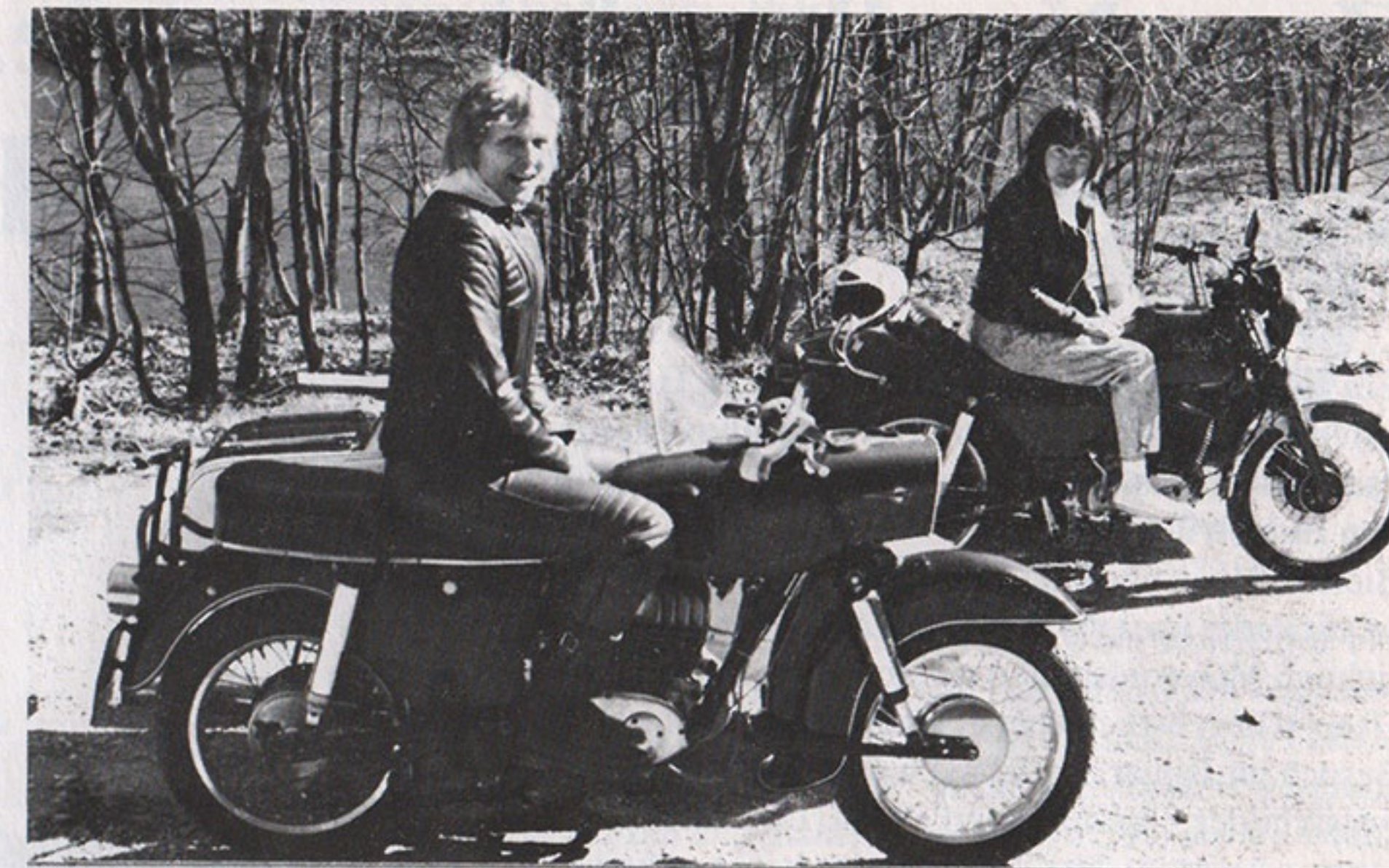
Papa...? Was ist denn das für ein Ding? (mein Sohn) Wie ein alter Staub-sauger. Da setz ich mich nicht drauf. (meine Frau) Ha ha ha! (unwissende Kollegen) Oho, eine schöne Maschine. (Freunde und stolze Besitzer "kleiner" Zweitakter, DKW RT 175 und MZ ES 150)

Wie dem auch sei, schön ist sie wirklich nicht, meine alte es, dafür aber selten. Gebaut wurde sie 1970 in der DDR, hat eine Lewistung von 17 PS, 16-Zoll-Räder und eine geschobene Vorderrad-schwinge. Der Anbau des Beiwagens war kein Problem, da alle Anschlüsse vorhanden waren. Die Elektrik und die

Motoreinstellung bekam ich im Laufe der ersten 500 Kilometer in den Griff. Die genaue Laufleistung ist mir unbekannt, doch da ich auf einem Trödel einen neuen Tacho erstehen konnte, fängt sie für mich bei 0 km an.

Seit der Anmeldung im April habe ich fast 5000 km in vollster Zufriedenheit zurückgelegt. Im Gegensatz zur Guzzi läßt sich das MZ-Gespann wunderbar leicht und nahezu spielerisch bewegen. Kurvenreiche Strecken werden zum Vergnügen. So merkwürdig es klingt: selbst der schwache Motor wirkt bei weitem nicht so angestrengt wie das Guzzi-Triebwerk. Das sich alles auf einem wesentlich geringeren Geschwindigkeitsniveau abspielt steht natürlich völlig außer Frage. Doch wo früher der Ärger über einen langsamen Autofahrer den Blutdruck steigen ließ, bringt heute ein Blick in den Rückspiegel auf die gemütlich in einer Schlange fahrenden Automobilisten ein stilles Schmunzeln.

Meine Frau und mein Sohn haben ihre anfängliche Abneigung gegen diese "häßliche" Ding überwunden und freuen sich darüber, daß ihnen viel mehr Zeit bleibt, die vorüberziehende Landschaft zu betrachten. So war es mir in diesem



Urlaub vergönnt, das Gespann zum und im Schwarzwald zu fahren. Wir fahren zunächst mit dem PKW, da meine Frau es strikt ablehnte, mit diesem Vehikel eine solche Strecke mitzufahren. Das ganze Gepäck und überhaupt...

Aber nach einigen Tagen am Urlaubsort kam, angesichts des herrlichen Motorradstrecken und des wunderbaren Wetters der Wunsch auf, die Gegend doch einmal mit dem Gespann zu erkunden. Also mit der DB nach Dortmund und das MZ-Gespann reisefertig machen (auftanken!).

Um die ersten kilometer hinter mich zu bringen, fuhr ich zunächst über die Autobahn bis Bonn. Diese Art der Fortbewegung scheint aber der alten MZ nicht mehr besonders zu liegen. Denn um nicht allzuoft von den Brummis überholt zu werden muß man schon mächtig aufreissen. Das heißt, eine Geschwindigkeit von 90-100 km/h bei einer Geräuschkulisse, die der Mischung einer alten Schlagbohrmaschine und einem lagerschädigten Trennjäger nicht unähnlich ist. Die Vibrationen lagen in der Frequenz eines sogenannten Rüttlers.

Trotz dieser bedrohlich wirkenden Lebensäußerungen des alten Zweitakters, die erste Zweifel in mir aufkommen ließen, fiel es der MZ jedoch nicht ein, die Fahrt in irgendeiner Art zu sabotieren.

Ab Bonn wechselte ich auf Bundesstrassen, um dann den Rest der Fahrt auf weitgehend ebenen Strassen bei einer Geschwindigkeit von 70-80 km/h genießen zu können. So kam ich nach ca. neun Stunden im Schwarzwald an. In den restlichen Urlaubstagen erkundeten wir die Umgebung unseres Urlaubsortes. Auch mit dem Gewicht von drei Personen lief die MZ prima. Lediglich die strammen Steigungen der Schwarzwaldhochstrasse ließen den Wunsch nach mehr Motorleistung aufkommen. So bewältigten wir die 14%, untermalt von den lästerlichen Bemerkungen meines Sohnes (gleich explodiert sie, soll ich schon mal vorlaufen, usw.) fast ausschließlich im ersten Gang. Im Gefälle

verhinderte mein mangelhaftes Vertrauen um die Bremsanlage ein zügiges Vorankommen.

Bei jeder Rast fanden sich Bewunderer des Gespannes ein, meist ältere Menschen, die früher auch mal sowas hatten. Wissen sie, junger Mann, unsere Zündapp hatte nur 8,6 PS und damit waren wir..., so oder ähnlich verlief fast jede Unterhaltung. Und man konnte immer wieder bemerken, wie sehr diese Leute ihre Erinnerungen an die Motorradzeit bewahrten.

Den Rückweg legte ich, da ich diesem Tage in Dortmund noch etwas zu erledigen hatte, im Hochgeschwindigkeitsbereich zurück. Fast 500 km Dauervollgas. Sicher, werden viele denken, was sind schon 500 km, doch sechs Stunden Kampf mit den meist schnelleren Brummis können auf diesem Vibrator schon ganz schön schlauchen, wenn man es nicht gewöhnt ist. Alles in allem habe ich in diesen acht Tagen fast 2000 Kilometer zurückgelegt ohne auch nur einen Schraubenzieher in die Hand zu nehmen. Da ich von anderen MZ-Fahrern gehört habe, die mit ihren Maschinen schon Urlaubsfahrten von vielen tausend Kilometern unternommen haben, komme ich zu der Überzeugung, das die MZ trotz vieler anderslautender Meinungen ein sehr brauchbares Fahrzeug für Leute ist, die nicht bereit sind, für ein Motorrad, bzw. Gespann zigtausend Mark auszugeben.

Dazu kommt noch, daß MZ-Fahrer unter sich viel hilfsbereiter sind als es heutzutage unter Motorradfahrern üblich ist. Denn die einzigen, die nicht grüßen, wenn ich mal irgendwo am Strassenrand stehe und ein Püschchen mache, sind die MZ-Fahrer. Diese halten nämlich an und fragen, ob Hilfe erforderlich sei. Wenn dies (selbstverständlich) verneint wird, entwickelt sich meist eine nette Unterhaltung.

Vielleicht regt dieser kleine Bericht den einen oder anderen an, sich und seiner Familie ebenfalls diesen preiswerten Spaß zu gönnen.





# Zum Nordkap fuhren viele... Reiseführer Bielefeld-Heepen

Ein lohnenswertes Ziel befindet sich in Heepen, einem Bielefelder Stadtteil. Die ehemalige Motorrad-Fabrik Bastert ist ein gefundenes Fressen für den Industriearchäologen.

Bielefeld liegt nördlich des Teutoburger Waldes und ist entweder über die Autobahn A2 oder besser über richtige Motorradstraßen zu erreichen. Der Stadtteil Heepen liegt östlich vom Stadtzentrum. Bei unserem Besuch im Januar des Jahres waren sogar noch Hinweisschilder "Bastert-Werke" an den Straßen in Heepen befestigt. Der Weg war also leicht zu finden.

Der Mechaniker Gustav Bastert gründete seinen Montage- und Reparaturbetrieb für Fahrräder und Nähmaschinen 1914. 1924, das Geschäft florierte, erwarb man die Fahrradteile-Fabrik in Heepen und erweiterte den bestehenden Rahmenbau um weitere Fabrikationsgebäude. Zehn Jahre später weihten die Bielefelder das neue Verwaltungsgebäude ein und begannen Motorräder bis zu 250 ccm Hubraum zu produzieren. Der monatliche Ausstoß lag bei ca. 500 Maschinen.

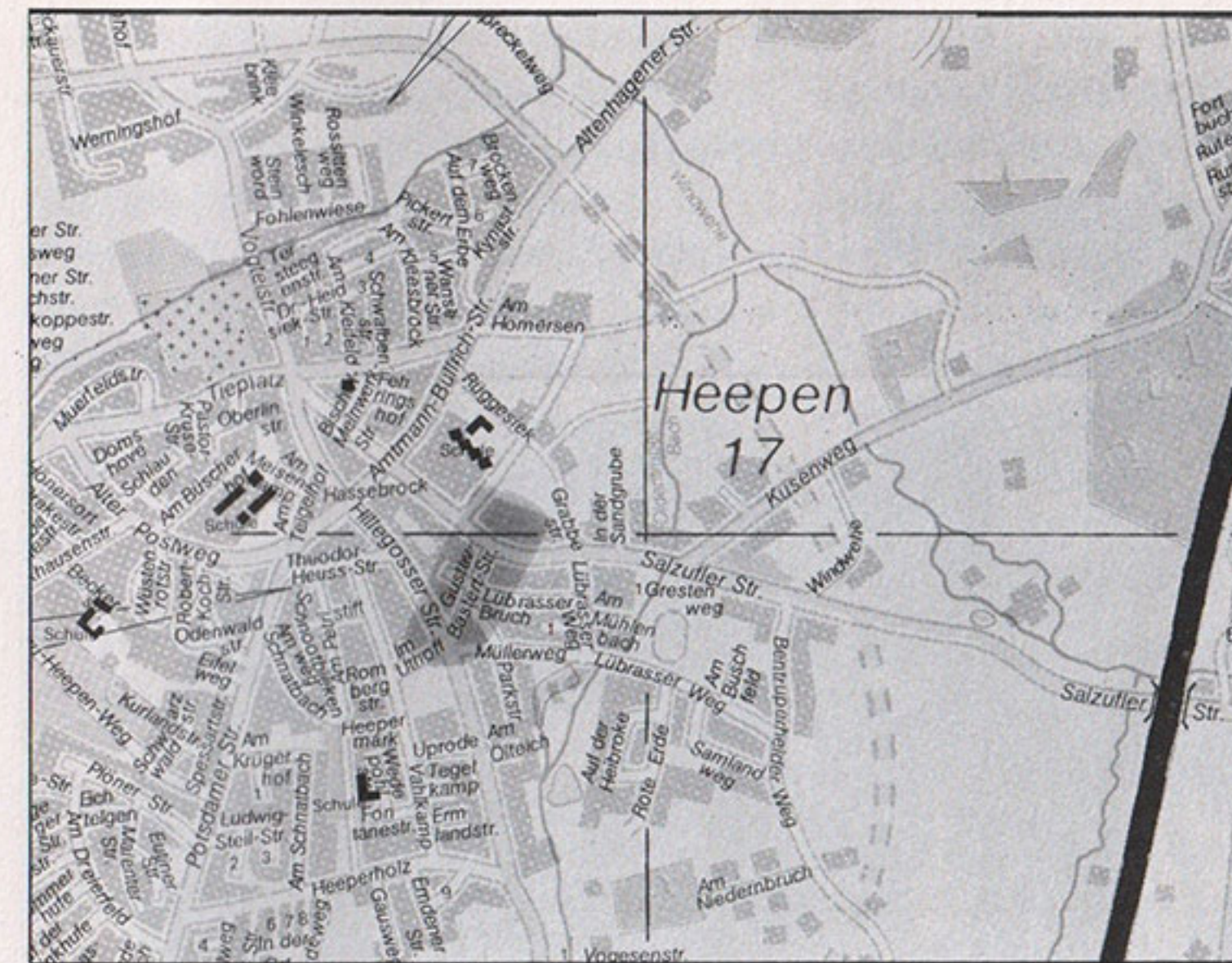
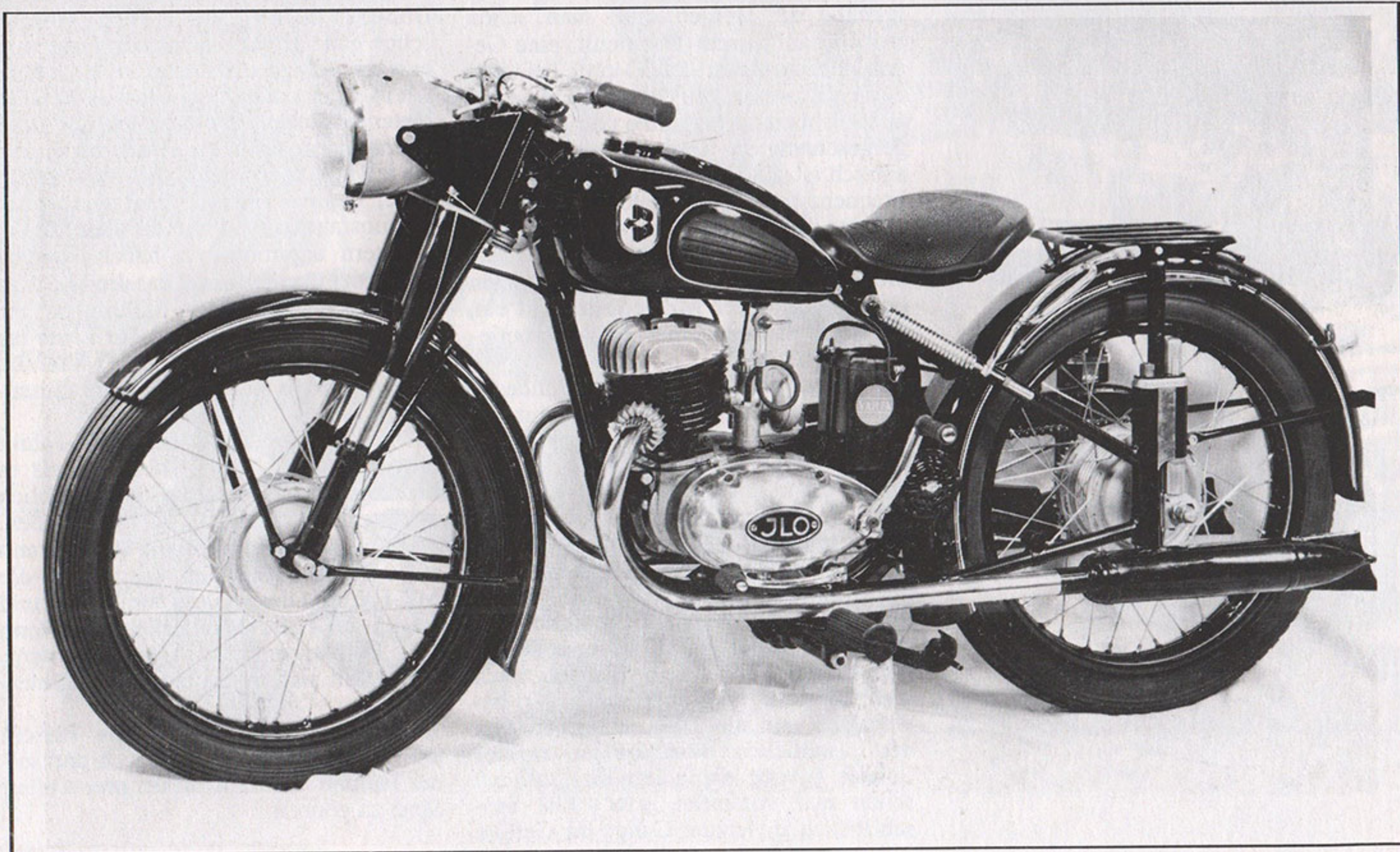
1941 wurde die Firma auf Kriegsproduktion umgestellt, 1943 starb Gustav Bastert und sein Sohn Helmut (Ingenieur) führte den Betrieb weiter. Nach dem Krieg fertigte man weiterhin Fahrräder und bis 1955 Motorräder, sowie das bekannte "Bastert-Einspur-Auto". Die Entwicklungskosten für diesen Motorrol-



ler überforderten allerdings die Kapitalkraft des kleinen Werkes. Man stützte sich fortan auf Fahrräder und Maschinen zur Verpackungsherstellung.

**Foto unten:** Die Bastert M 200 mit ILO-Motor (11 PS, 199 ccm). Im Programm waren zusätzlich 100, 125, 150 und 175-ccm Motorräder mit Sachs- bzw. ILO-Motor

1987 mußte der Bastert-Enkel Dirk Konkurs anmelden. 170 der 270 ehemaligen Mitarbeiter wurden von der neugegründeten Wavin-Bastert GmbH übernommen. Da diese Firma seit 1989 nicht mehr in den alten Räumlichkeiten produziert, stehen die traditionsreichen Hallen zum Verkauf an. Eine Werksbesichtigung lohnt sich...

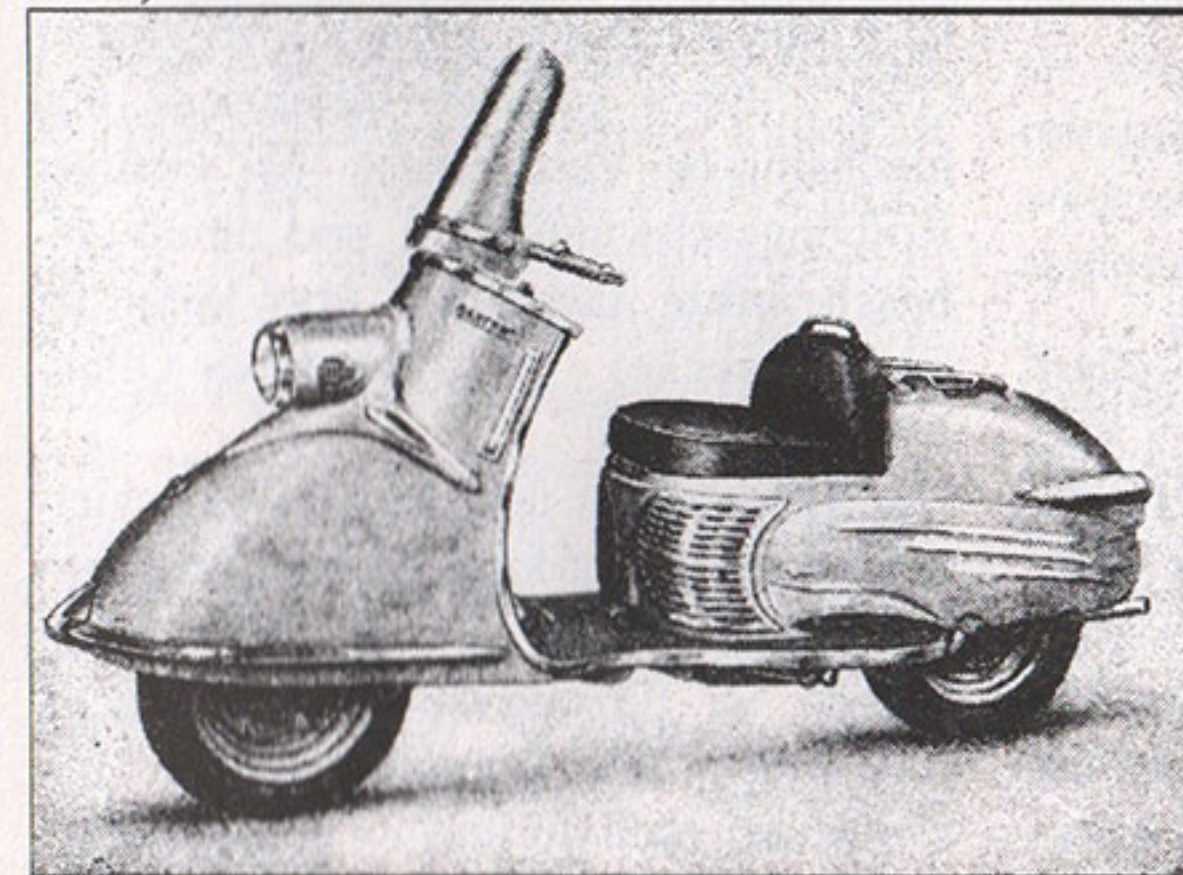


## "Werksbesichtigung"

Es ist schon ein reichlich komisches Gefühl, diesen Gebäuden, in denen seit über 60 Jahren Leute gearbeitet hatten, einen Rundgang zu widmen. An der Außenfront steht noch in großen Lettern "BASTERT-WERKE". In den Fenstern des Verwaltungsgebäudes hängen Gardinen. Durch die sauberen Scheiben erblickt man noch gestapelte Ordner, die T&N-Uhr über dem Haupteingang steht und das Banner "zu verkaufen Tel.: 05 21/5 44-0" unterstreicht den Eindruck des Dornröschens-Schlafes. Rechts neben dem Kopfbau ist die LKW-Durchfahrt auf den Hof. Vom Hof aus gelangt man zu allen Hallen, die für eventuelle Käufer offenstehen.

Unheimlich wirkt die Ruhe in den Räumen. An der Wand ein vergessener Kalender aus dem Jahre 1987, vereinzelt liegen kleine Unterlegscheiben auf dem Boden. An die Motorradproduktion erinnert absolut nichts mehr. Auch einige Passanten, die wir fragten, konnten sich nur schwach erinnern, daß hier einmal richtige Mopeds vom Band liefen.

Wer also Interesse hat, in diesen traditionellen Gebäuden wieder die Herstellung von Einzylinder-Zweirädern aufzunehmen, der wende sich ganz fix an die Volksbank Bielefeld und bringe einen Haufen Bargeld mit. Als Ausflugsziel empfohlen (Stand des Berichts Ende 1989)



Stadtplan links: Hier geht's lang... Salzufler Straße • Ecke Gustav-Bastert-Straße

rechts: Unter dem flitzenden B und dem springenden Pferd baute Bastert seine Zweiräder

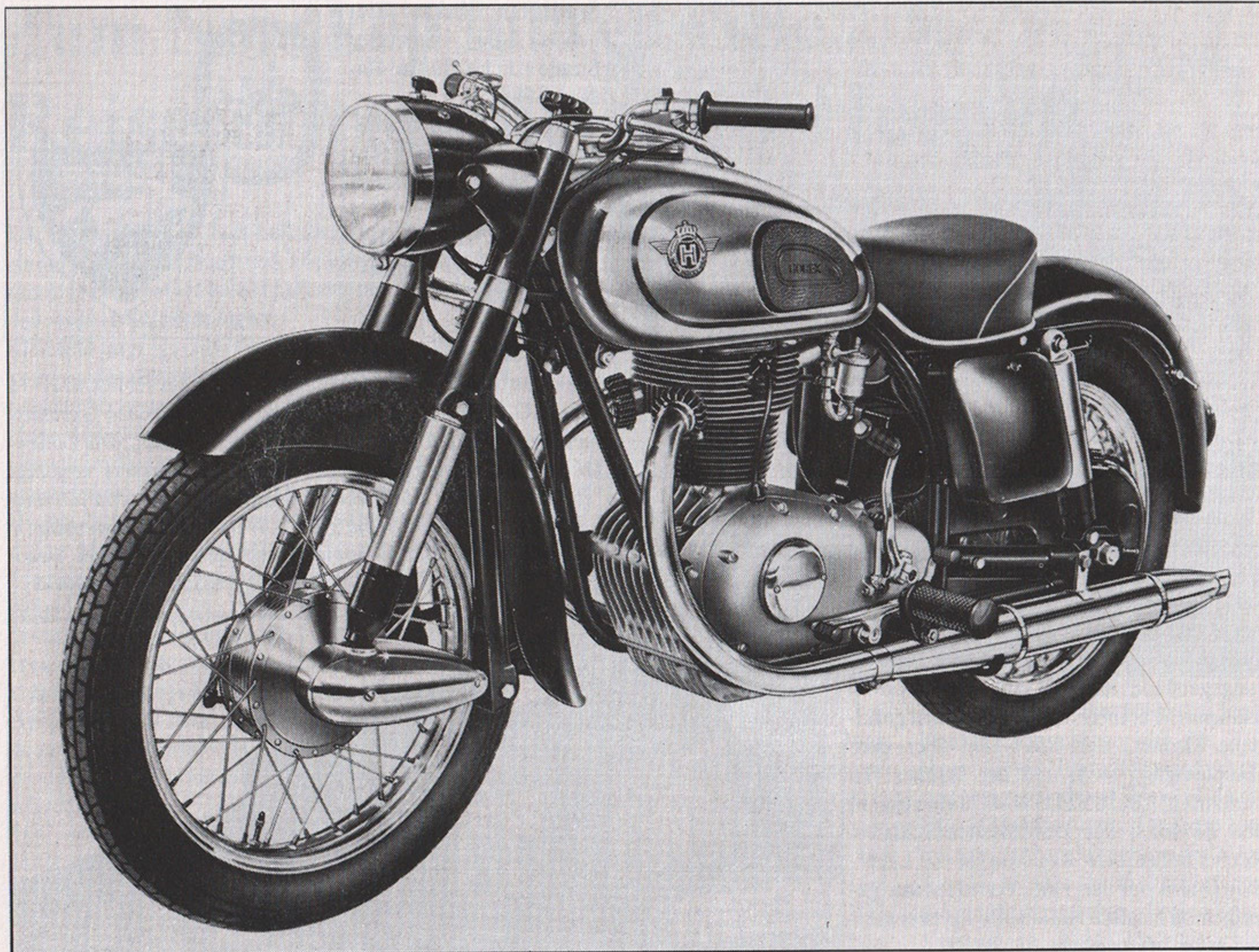
Mitte: Das Verwaltungsgebäude in der Gustav-Bastert-Straße

Rechts unten: Ansicht von der Salzufler Straße.

Links unten: Das Bastert Einspur-Auto, ein Roller mit 175 ccm ILO-Motor (7,3 PS). "Nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestaltete Karosserie aus Leichtmetall... Die Linienführung und Formgebung der Gesamt-Karosserie vereinigt "Zweckmäßigkeit und Ästhetik" in einer Art, die dem Fahrzeug die vornehme elegante Note gibt. ... Neuartiger, schwenkbarer Auto-Tiefsitz mit Rückenlehne, kombiniert mit einem weich gepolsterten Sozius-Sitz." Quelle: Zeitgenössischer Prospekt







## Historischer Test: HOREX • RESIDENT

Der uns schon bekannte Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten war im Juli 1955 wieder unterwegs. Seine Testmaschine war eine Horex Resident, die die Nachfolge der Regina antrat. Auffallenster Unterschied der neuen Maschine war das sogenannte Vollschwingenfahrwerk. Die Homburger Ingenieure rückten mit der Resident von der berühmten Horex-Telegabel und der hinteren Geradweg-Federung ab.

Auf 2000 km prüfte Hütten die Maschine auf Herz und Nieren und legte seine Ergebnisse im Testbericht (Motor-Rundschau mit NKZ, Heft 20, 25. Oktober 1955, Seite 771f) nieder.

"Der neue Typ "Resident" ist als "klassisches Motorrad" konzipiert, aber unter Verwertung jahrzehntelanger Erfahrungen und letzter Erkenntnisse im Fahr-

werk- und Motorenbau und mit der bei Horex traditionellen gelungenen Linienführung wie Ausarbeitung aller Details. Die harte Erprobung bestätigt die guten ersten Eindrücke: eine sportliche Maschine im besten Sinne des Wortes, die mit 350 ccm heute rückhaltlos zur großen Klasse zählt.

### BEWERTUNG

#### Motor und Antrieb

Der "Resident"-Motor "kommt" - stark ausgekühlt oder forciert gefahren - stets auf den ersten Tritt... Dem uhrwerkartigen Standlauf, weichem Leistungseinsatz und lochfreiem Übergang steht schon bei mittleren und niedrigen Drehzahlen **hohes Drehmoment** gegenüber, das die (erfreulich leichte) Maschine besonders

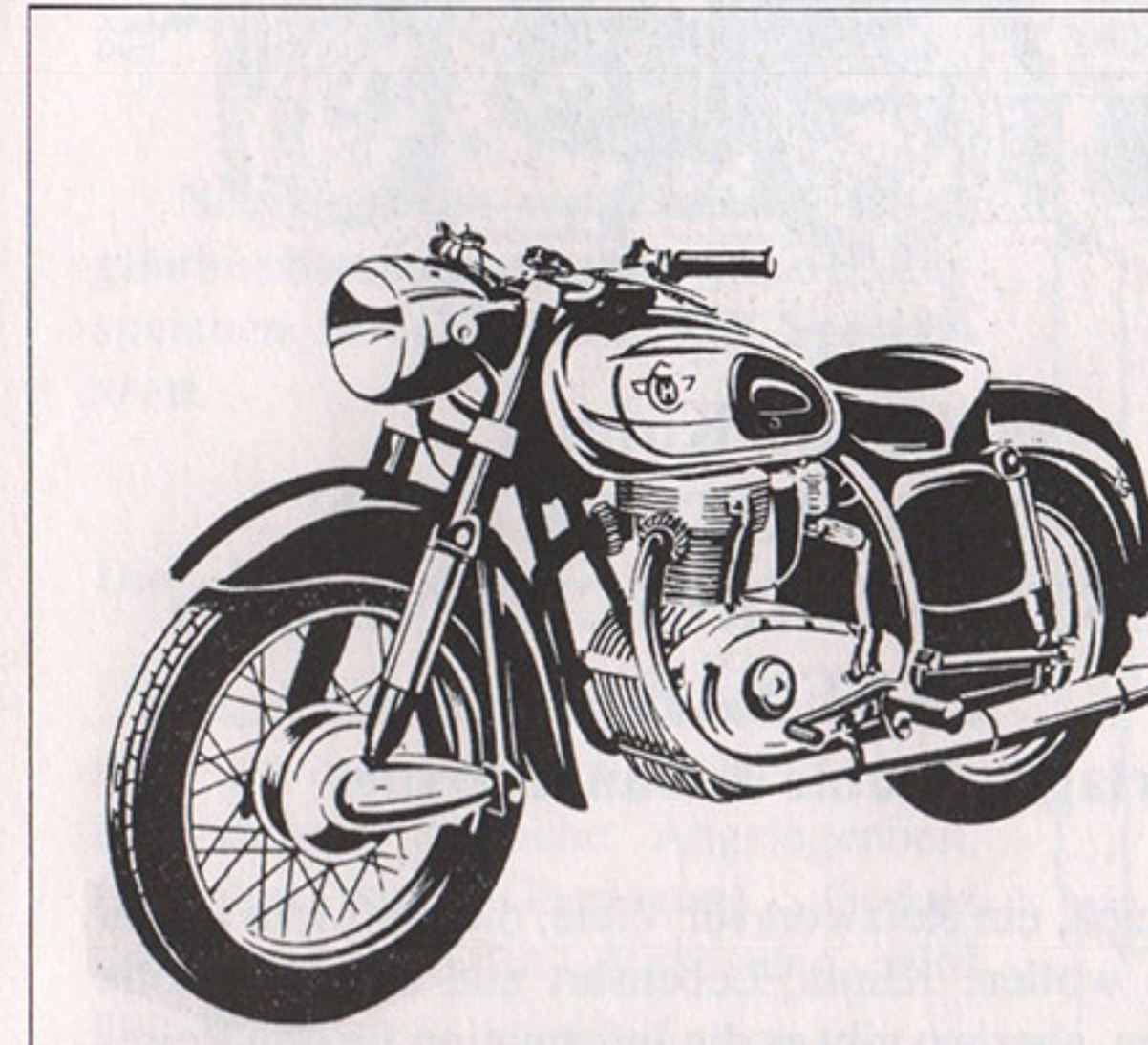
**temperamentvoll und bergfreudig** macht. Mit wohlabgewogenem Schwungmasseneffekt ist der Kurzhuber schon bei 35 km/h (!) anstandslos im 4. Gang zu fahren und voll zu beschleunigen. - Im oberen Bereich der weiten Drehzahlkala besticht er nicht minder durch "spontane", **spürbare Reaktion** auf jeden Millimeter "Gas", durch gesunde thermische und mechanische Verhältnisse (bei mäßiger Kolbengeschwindigkeit) und durch **unbeschränkte Ausdauer** trotz kürzester Einlaufstrecke. - (Sehr intensiver Ölumlauflauf!)

Die Sparsamkeit des Hochleistungsviertakters wird durch **kultivierte Laufeigenschaften** ergänzt; nur zu schaltfaulem Fahren ist Superkraftstoff angebracht. Die symmetrische Doppelporanlage (mit zwischengeschaltetem, unsichtbaren

Ausgleichtopf) liefert voll befriedigende **Schalldämpfung**, wobei auch der mechanische Geräuschpegel niedrig und jederzeit vom Fahrtwind überdeckt ist. ...

**Insgesamt:** ein Motor, der Anhängern eines kraftvollen Einzylinders nicht nur einen starken Anreiz, sondern auch zugkräftige Argumente gegenüber dem aktuellen Mehrzylinder-Trend in die Hand gibt.

Die **leichtgängige** und weichgreifende Kupplung und das Getriebe mit auffallend kurzen Schaltwegen - die etwas höhere Betätigungskraft ist bei der trittgerechten (und jetzt auch normgerechten!)\* **Schaltwippe** nicht zu beanstanden- sowie der vollgekapselte Antrieb mit zweifacher Gummistoßdämpfung und automati-



sch, bei Hetzfahrten sogar reichlicher Kettenschmierung (Entlüfter!) folgen dem letzten Stand der Technik.

\* *Hütten spricht hier auf die Regina an, die, wie die englischen Maschinen, die Schaltung rechts und die Fußbremse links hatte.*

#### Fahreigenschaften

Rahmen, Radführung und Federung spiegeln die Erkenntnisse des hochangesehenen **Rennfahrwerks** wider, mit tadelloser Kombination von **Kursstabilität** und **williger Kurvengängigkeit**. Gegenüber den einstellbaren Federbeinen hinten ist die Federkennung vorn offensichtlich stärker auf optimale Fahrsicherheit in schnellen Kurven als auf besonders langhubiges Durchfedern ausgelegt und könnte für normalen Straßenbetrieb (ohne Seitenwagen) noch weicher sein. Doch verhindern gute Abstimmung der Federn, Schwerpunktfrage und Massenverteilung Aufschaukeln oder Nickschwingungen, zumal mit der gewählten **wirksamen Öldämpfung**.

Wichtig: der Lenkungsdämpfer wurde nie benötigt und Einflüsse der Federung auf die Lenkung waren nur bei konzentrierter Beobachtung und auf ganz bestimmten Bodenwellen überhaupt wahrnehmbar. - Wendigkeit und Handlichkeit entsprechen uneingeschränkt dem mäßigen Gewicht, nicht aber der hohen Leistung und Spitzengeschwindigkeit!"

*Der letzte Satz könnte mißverstanden werden. Sicherlich meint Hütten, daß die Resident (Horex selbst sprach immer von der Resident) leicht zu handhaben ist, aufgrund des relativ geringen Gewichtes. Maschinen gleicher Leistungsklasse und mit ähnlicher Höchstgeschwindigkeit (ca. 130 km/h) empfand er als unhandlicher: Ergo, ein weiteres Lob.*

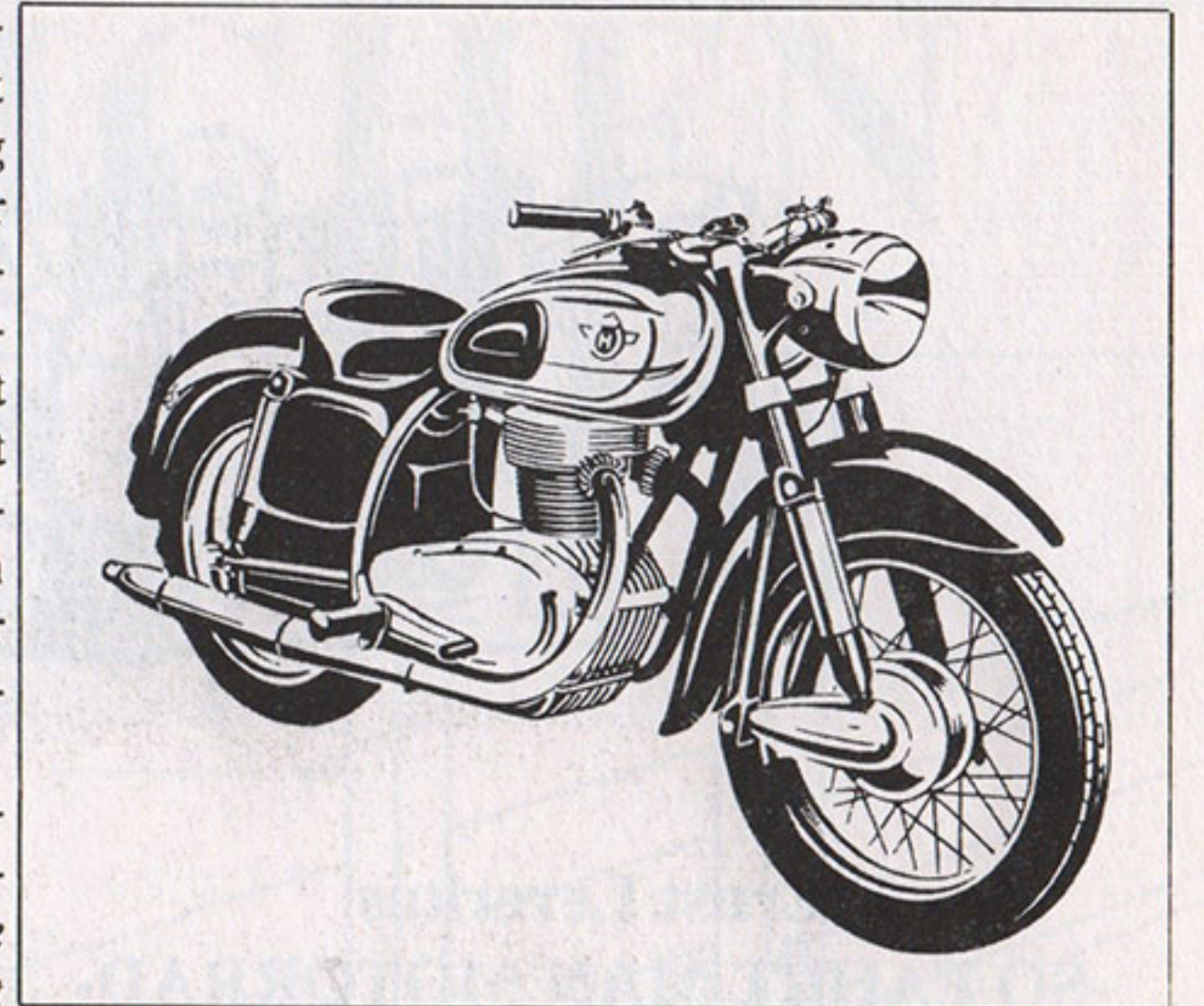
#### "Bremsen

Nach angemessener Einlaufzeit entsprachen Wirkung und Betätigungskraft der motorischen Kapazität und den "Reserven" des schnellen Fahrwerkes, zumal das 18"-Rad die Relation zum Bremstrommelradius ver-

bessert. ...

#### Ausstattung

Sitzposition, vor allem bei mittlerer Fahrergröße und darüber, auch nach 600 km-Langstrecke bequem und ermüdungsfrei - selbst das große Sitzkissen kann einbezogen werden. . . . Lenker, Hebel und Pedale ausreichend einstellbar. - Weiter Aktionsradius durch großen Tank und niedrigen Verbrauch. - Tiefgezogene Schutzbleche, kaum Schmutzecken, glatter Block: leicht zu reinigen. - Qualitätswerkzeug; 2 abgeschlossene Behälter; 2 Benzinähne; Renndrehgriff. - Gefällige Linienführung und saubere Verarbeitung und Lackierung.



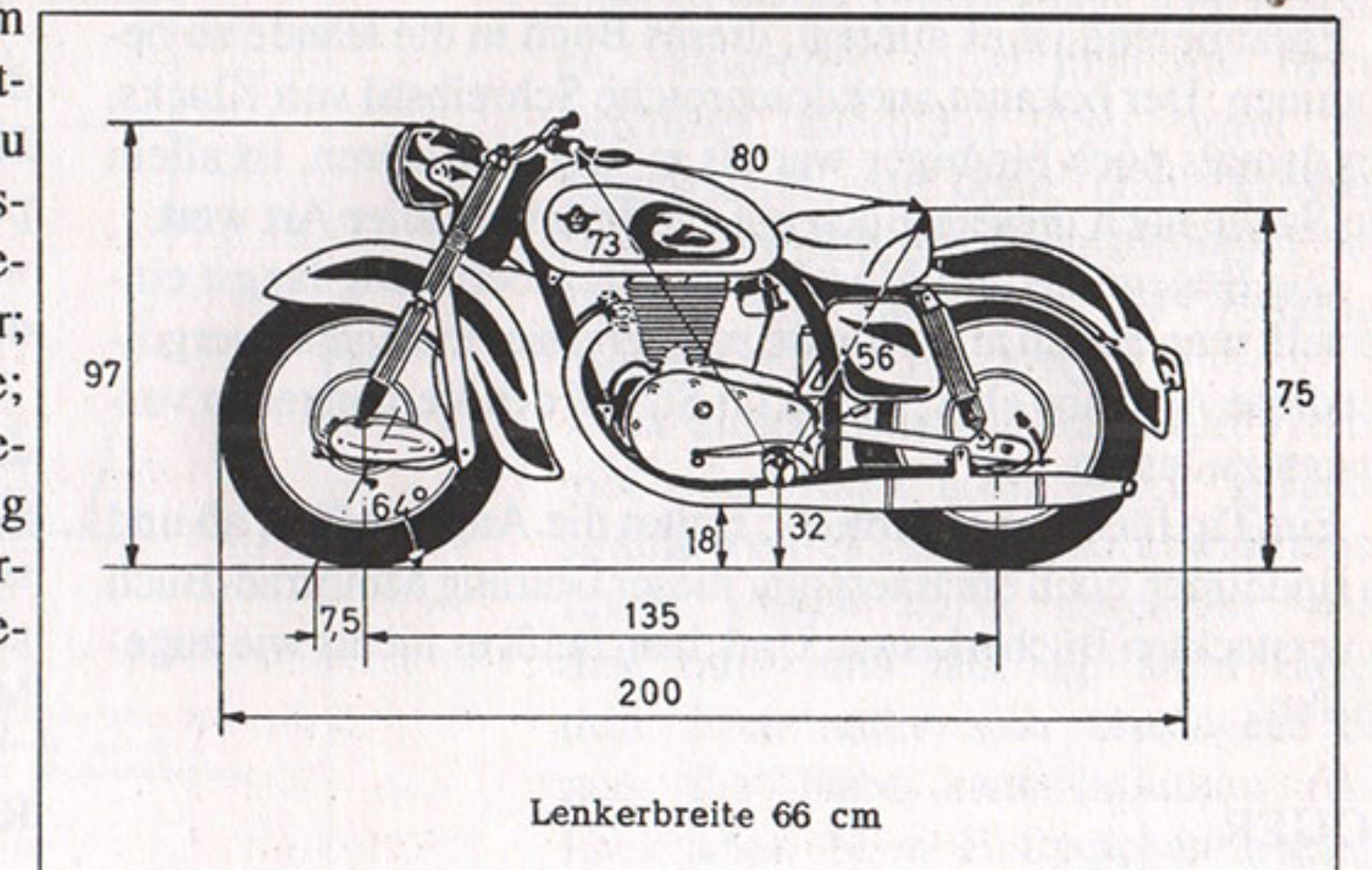
#### Kleine Wünsche

Getriebestufen für schnelle Straßenfahrt enger. - Federung für optimalen Komfort, speziell vorn, noch weicher. - Werkzeugkasten mehr einwärts verlegen, dem schlanken Profil angepaßt. - Tacho genauer. - Vielleicht etwas stärkere Ventilefedern, da bei forciertem Fahrt im 2. und 3. Gang Flattergrenze bemerkbar.)"

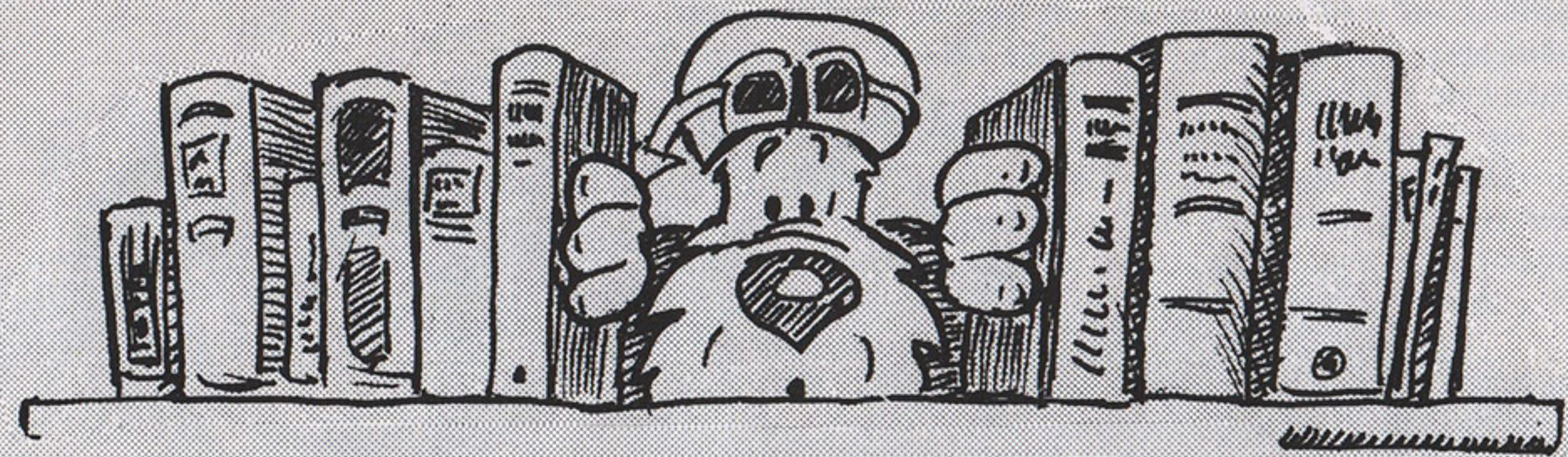
#### Randbemerkung

*Wer sich häufig die Tests von Hütten durchliest, kennt seine kurze, knappe Sprache. Negative Seiten einer Maschine werden durch weglassen beschrieben oder "schimmern" zwischen den Zeilen durch. Sicherlich eine Reaktion auf die Abhängigkeit des Redakteurs von der Verlagsleitung. Wer alte Motorrad-Zeitschriften durchblättert, wird sehr häufig feststellen, daß Firmen nur in der Ausgabe großartig inserierten, in der auch der Testbericht erschien. Deshalb sehr interessant: Horex schaltete in dieser Ausgabe keine Anzeige.*

*Trotz keiner Anzeige ist der Test "HOREX Resident" der positivste Bericht, den ich von Hütten kenne. Die Maschine muß ihm damals großen Spaß und große Freude gemacht haben.*







**Ernst Leverkus**  
**-SO FÄHRT MAN MOTORRAD-**  
 Motorbuch-Verlag 1968

“N’Zehner, nimm’mit”, sagt der Typ auf der anderen Seite des Büchertisches. Ungläubig sehe ich ihn an, zücke den geforderten Schein und nehme die Beute in Empfang. Ja weiß der denn garnicht, was er da gerade verkauft hat? Einen Klacks von ’68, ein noch ganz originaler, noch nicht durch Nachauflagen abgeänderter, dafür mit einer Widmung des Autoren.

Was da alles drinsteht! Mehr als 20 Jahre nach der Veröffentlichung gelesen, kommt in mir eine Ahnung auf, wie Ernst Leverkus dereinst zu seinem Beinamen “Motorrad-Papst” gekommen ist.

Die damalige Zeit zugrunde gelegt, finden sich jede Menge Tips von der Auswahl der passenden Maschine bis zur besseren Beherrschung des Motorrads. Das Kapitel Nürburgring darf natürlich nicht fehlen und Erinnerungen werden wach an eine Zeit, als ich gerade den Sprung von den Stützrädern zum Klapprad hinter mir hatte.

Doch Moment, hat denn alles Beschriebene nur Gültigkeit für die Vergangenheit? Mitnichten. Immer häufiger erwische ich mich dabei, Sätzen, ja ganzen Kapiteln zustimmen zu können. Wen wundert es, die Grundregeln und Eckdaten des Motorradfahrens haben sich ja auch nicht verändert. Immer noch kommt es darauf an, drauf sitzen zu bleiben, egal was kommt.

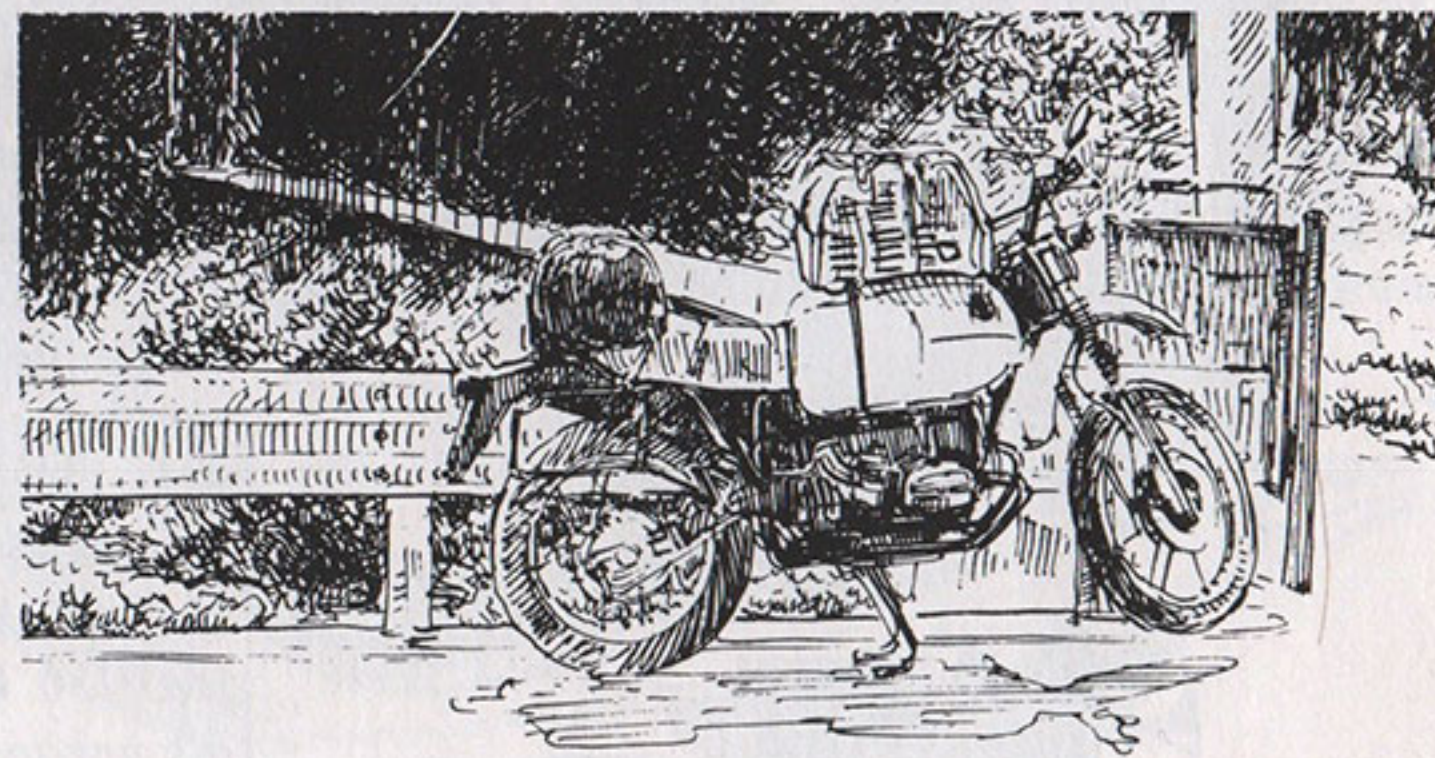
Bei einigen Passagen kommt natürlich ein Schmunzeln auf, vor allem, wenn sich der Zeitgeist der 60er Jahre zwischen den Zeilen versteckt. Den Ratgeber möchte ich heute gern sehen, der das Überholen mit Lichthupe und Horn propagiert. Das würde, wenn der Autor noch führender Mann bei einer großen Motorzeitung wäre, ein nettes Geschrei auslösen.

Faszinierend ist es allemal, dieses Buch in die Hände zu bekommen. Der bekannt anekdotenreiche Schreibstil von Klacks, der damals noch blumiger war als in späteren Jahren, ist allein die Suche nach diesem Buch auf Flohmärkten aller Art wert.

Die Begegnung mit Maschinen, deren Fertigung längst eingestellt war, als ich mich für sie zu interessieren begann, vergoldet diese Ausgabe eher, als sie im Sumpf des Vergangenen versinken zu lassen.

Ein Tip für Lese-Gourmets: Haltet die Augen offen, ab und zu findet sich noch ein Exemplar dieser Gattung Motorrad-Buch in versteckten Bücherkisten. Und dann heißt es nichts wie zugegriffen.

ROGER



**Wolfgang Kühner**  
**-MIT DEM MOTORRAD IN**  
**SÜDWESTFRANKREICH UND DEN**  
**PYRENÄEN-**  
 Verlag Scheuble & Baumgärtner

Südfrankreich, ein Reizwort für Viele, die per Moto in den Urlaub fahren wollen. Klima, Lebensart und anspruchsvolle Strecken locken, aber wo gibt es die Information für den Reise-lustigen, die er als Zweiradler benötigt?

Seit knapp drei Jahren stellt sich diese Frage zumindest für den Bereich Südwestfrankreich nicht mehr so sehr, denn zu diesem Zeitpunkt erschien der Reiseführer von Wolfgang Kühner über diese Region.

Ärgert sich Mancher über die zu autogerechte Aufmachung anderer Werke, hier ahnt der Leser, wo dieser Band der Reihe Motorrad-Literatur des Scheuble & Baumgartner-Verlages geschrieben wurde. Auf dem Motorrad nämlich. Da gibt es keine gestellten Schönwetterfotos und auch dem Text merkt man an, daß er auf einigen Touren erfahren wurde.

Tips, wo es sich gut leben läßt, doch auch Warnungen vor den Kultstätten von Tourismus und Autoindustrie (Staus) fließen in leicht lesbarer Form ein und runden das Bild eines Buches positiv ab, welches auch mit Informationen nicht geizt. Lobenswert ist das am Schluß zu findende Vokabel-Glossar, hilfreich die Routenvorschläge für die Anreise.

Eher nebenbei fließen Erläuterungen zur Geschichte, Anekdoten und Warnungen vor Zeltplatzfröschen ein. Insgesamt eine sinnvolle und darüberhinaus unterhaltsame Lektüre. Es lohnt sich fast, dieses Buch auch dann zu lesen, wenn man eigentlich ganz woanders hinfahren wollte. Die Lust auf Frankreich per Moto stellt sich dann schon von alleine ein.

ROGER

# EINSPEICHEN

## Eine schwarze Kunst?

von  
 Oliver Motz

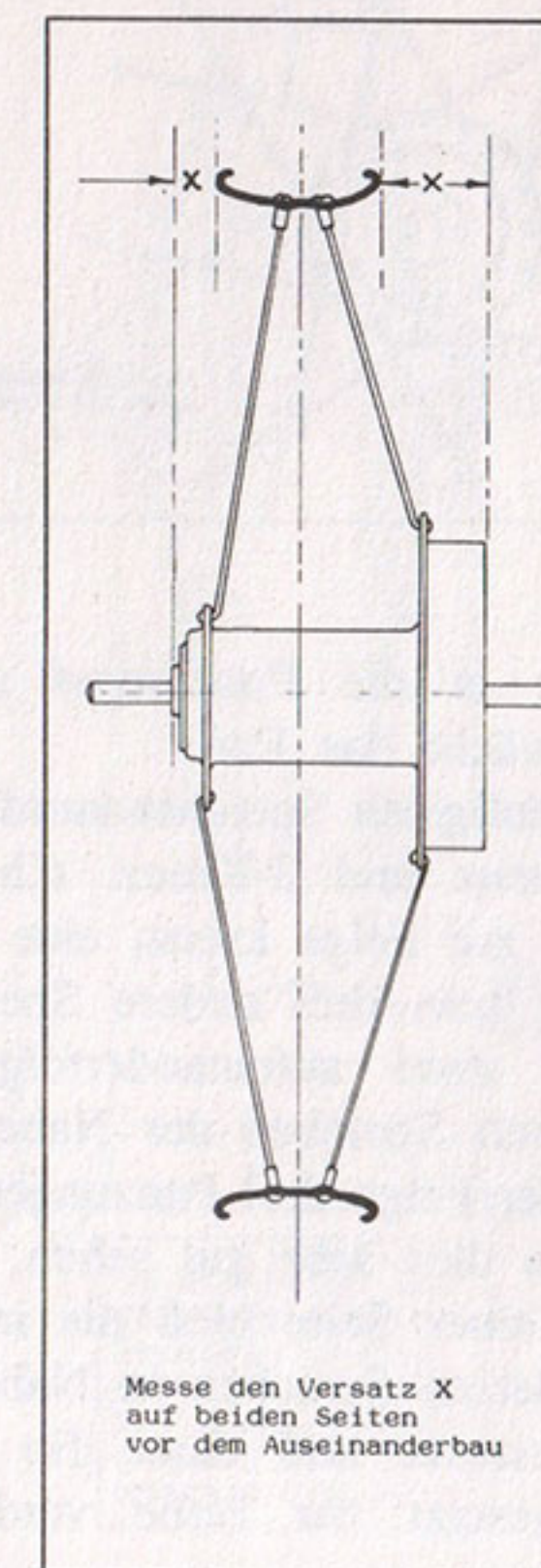
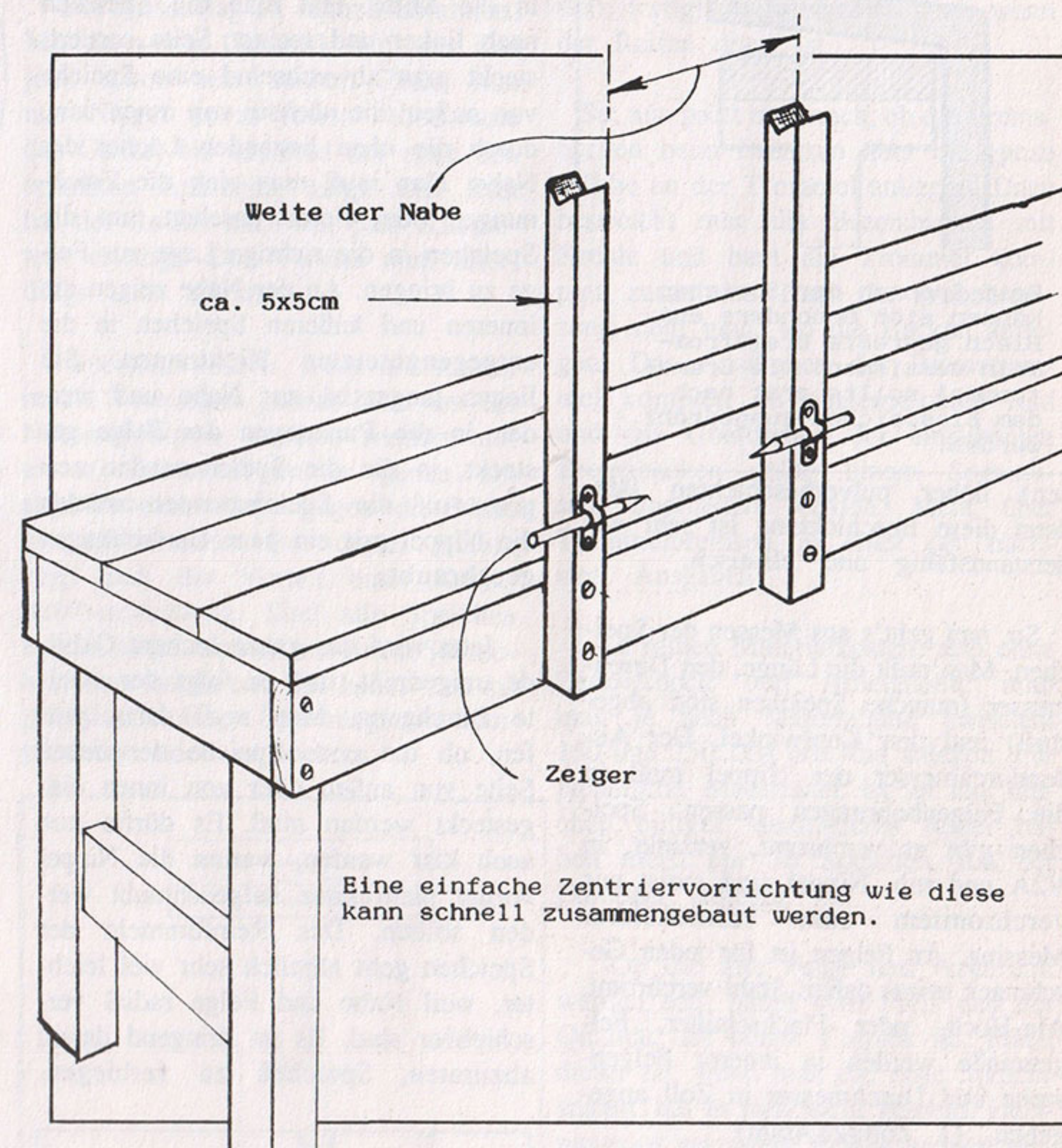
Nein! - Auch wenn manch Abergläubischer immer noch meint, Einspeichen sei nur etwas für Spezialisten.

### Die Vorbereitung

Einspeichen und Zentrieren ist - wenn man ein paar Regeln einhält - eine überraschend einfache Angelegenheit. Gefordert sind Überlegung, Geduld und Ausdauer. An Ausrüstung wird nur wenig benötigt.

Bevor man ein Rad auseinanderbaut, müssen die Speichenanordnung sowie die Lage der Nabe zur Felge notiert werden. Der Versatz der Nabe zur Felge ist wichtig, damit Kettenritzel und -rad nachher wieder fluchten. Viele Vorderräder haben keinen Versatz, d.h. die Trommel sitzt axial genau mittig in der Felge. Trotzdem sollte man vor dem Auseinandernehmen genau messen, selbst wenn man das Rad zu einer Radspannerie gibt. Egal, wo man den Versatz mißt, Hauptsache man fertigt eine Zeichnung an und trägt die Maße ein. Z.B. legt man das Rad mit der Nabe auf eine ebene Fläche und mißt den Abstand der Fläche zum äußeren Felgenreand.

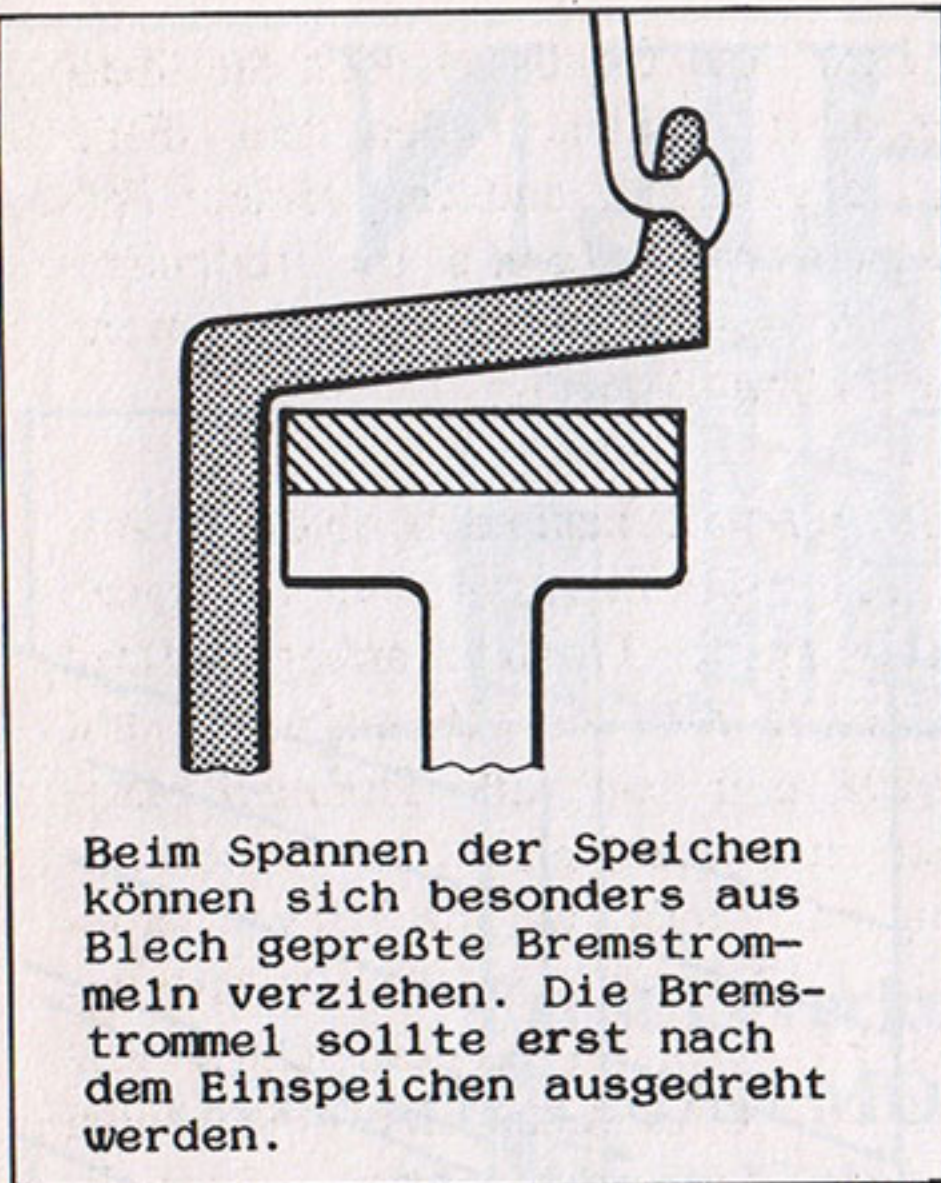
Nun kann man mit dem Ausspeichen beginnen. Es sollten mindestens je eine Speiche der linken und rechten Seite sowie ein Nippel als Muster aufbewahrt werden. Auch die Felge



sollte wegen der Bohrungen, die sog. Punzungen, aufgehoben werden. Der Winkel, in dem die Löcher gebohrt sind, richtet sich nach dem Durchmesser der Nabe. Die Bremstrommel sollte ebenfalls, sofern sie Bestandteil der Nabe ist, geprüft werden. Evtl. muß sie ausgedreht werden. Wenn dies aber nicht mehr möglich ist, so kann man sich das Einspeichen gleich sparen. Ausdrehen sollte man die Bremstrommel allerdings erst, wenn neu eingespeicht ist, denn beim Einspeichen kann sich die Bremstrommel verziehen, und dann war das vorherige Ausdrehen für die Katz.

In diesem Stadium kann die Trommel oder Nabe auch gleich gesandstrahlt werden. Lagerstühle und Bremsfläche sollten dabei abgeklebt werden, oder man läßt die alten Lager drin. Man sollte sich überlegen, ob man die Nabe statt lackieren (der Lack kann beim Einspeichen abplat-





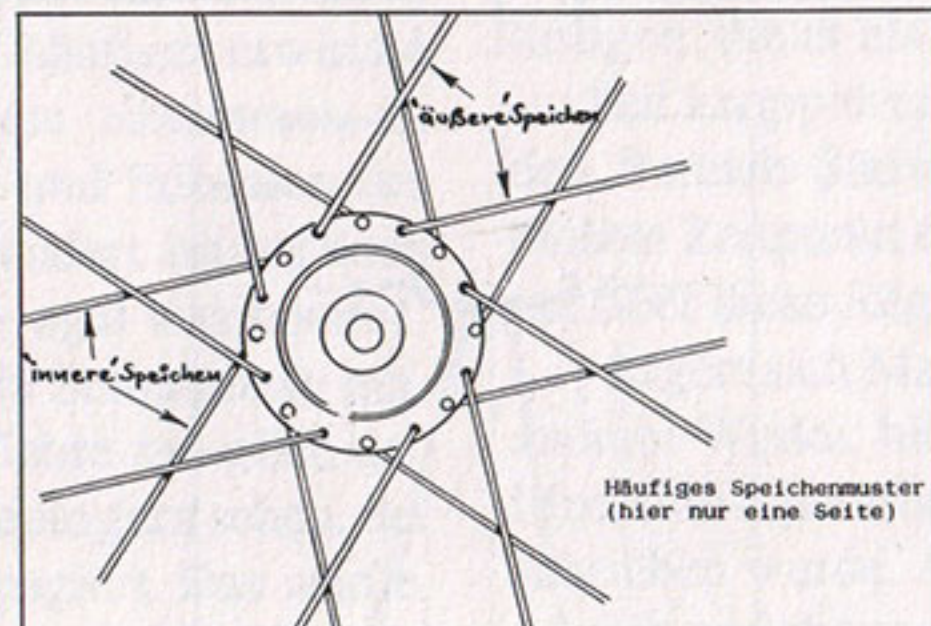
Beim Spannen der Speichen können sich besonders aus Blech gepreßte Bremstrommeln verziehen. Die Bremstrommel sollte erst nach dem Einspeichen ausgedreht werden.

Man lege die Felge auf eine ebene, saubere Fläche und plaziere die Nabe in die Mitte. Hat man die Speichen nach linker und rechter Seite sortiert, steckt man abwechselnd eine Speiche von außen, die nächste von innen usw. durch die oben liegenden Löcher der Nabe. Nun muß man sich die Zeichnungen oder Fotos ansehen, um die Speichen in die richtige Lage zur Felge zu bringen. An der Nabe zeigen die inneren und äußeren Speichen in die entgegengesetzten Richtungen. Sie liegen tangential zur Nabe und werden in die Punzungen der Felge gesteckt, in die die Speichenenden zeigen. Auf die Speichenenden werden die Nippel mit ein paar Umdrehungen geschraubt.

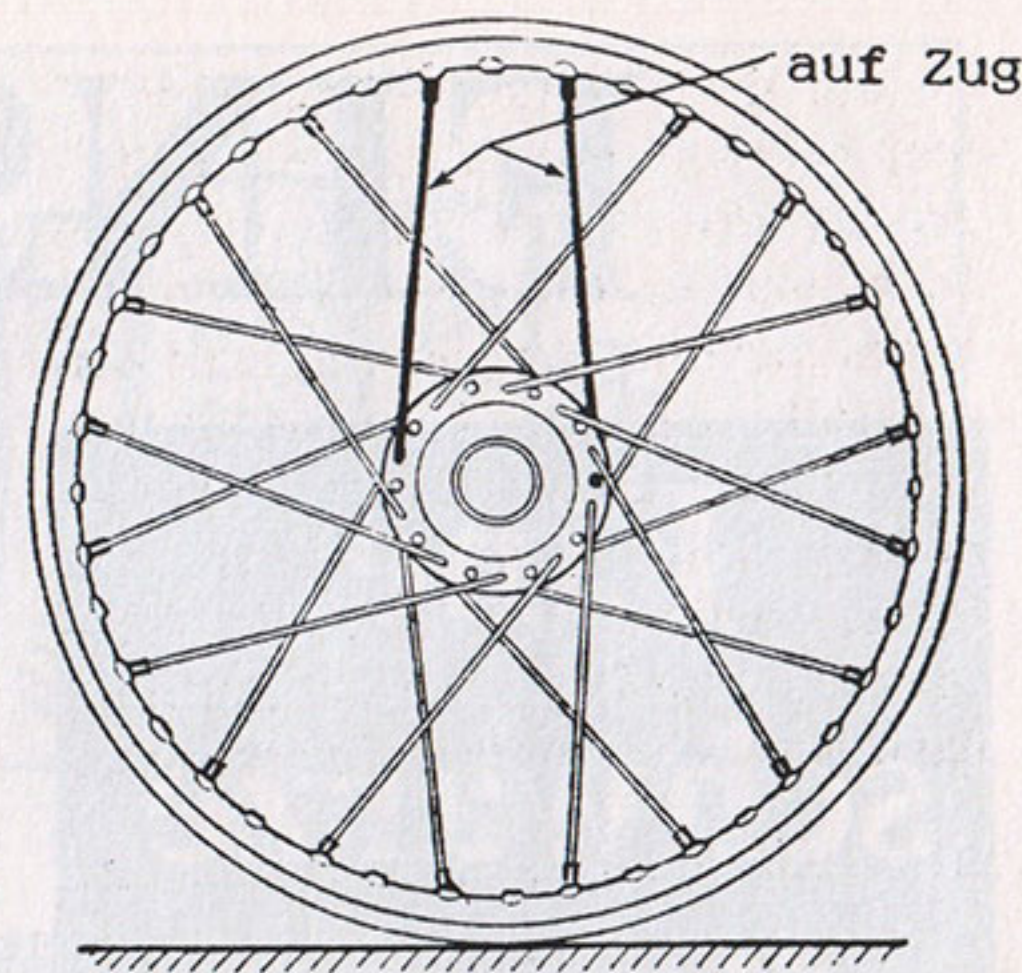
So, nun geht's ans Messen der Speichen. Man mißt die Länge, den Durchmesser (manche Speichen sind abgestuft) und den Kopfwinkel. Der Außendurchmesser der Nippel muß in die Felgenbohrungen passen. Speichen gibt es verchromt, verzinkt, in V2A und roh. Nippel sind meist aus verchromtem oder vernickeltem Messing. An Felgen ist für jeden Geschmack etwas dabei: Stahl verchromt, Alu-Hoch- oder Flachschräger. Felgenmaße werden in innerer Felgenweite und Durchmesser in Zoll angegeben. (1 Zoll=25,4mm)

## Das Einspeichen

Jetzt wird das ganze lockere Gebilde umgedreht, und es folgt der zweite Durchgang. Man muß dabei prüfen, ob die erste Speiche der neuen Seite von außen oder von innen eingesteckt werden muß. Es dürfte nun auch klar werden, warum die Nippel vorher nicht ganz aufgeschraubt werden sollten. Das Reinfummeln der Speichen geht nämlich sehr viel leichter, weil Nabe und Felge radial verschiebbar sind. Es ist dringend davon abzuraten, Speichen zu verbiegen, damit sie in die Punzungen gehen. Dies schwächt das Rad!



Die häufigsten Speichenanordnungen sind 2-Kreuz und 3-Kreuz, d.h. von der Nabe zur Felge kreuzt eine Speiche zwei bzw. drei andere Speichen. Zwischen zwei aufeinanderfolgenden z.B. inneren Speichen der Nabe bleiben auf der Felge drei Punzungen frei. Man kann dies sehr gut sehen, wenn man auf einer Seite bloß die inneren (oder äußeren) Speichen in Nabe und Felge einsteckt und dann die Felge entgegengesetzt zur Nabe verdreht.



Sind alle Speichen eingesetzt, so werden die Nippel gleichmäßig angezogen, sodaß das Rad einigermaßen stabil ist und die Felge nicht mehr allzu sehr schlingert. Jetzt kann das Rad in den Zentrierbock eingesetzt werden.

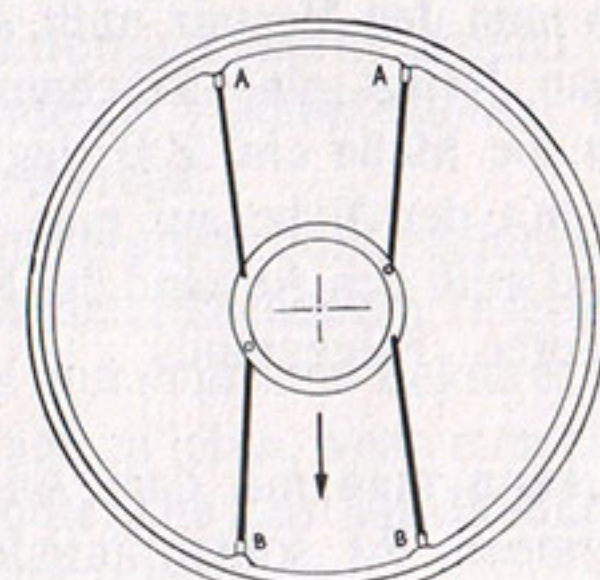
## Das Zentrieren

Im Zentrierbock werden die Nippel mit dem Schraubenzieher handfest angezogen. Das wird beim Drehen nun auf und ab und von Seite zu Seite eiert. Es muß nun auf

- 1) Versatz
- 2) Höhenschlag
- 3) Seitenschlag
- 4) Speichenspannung

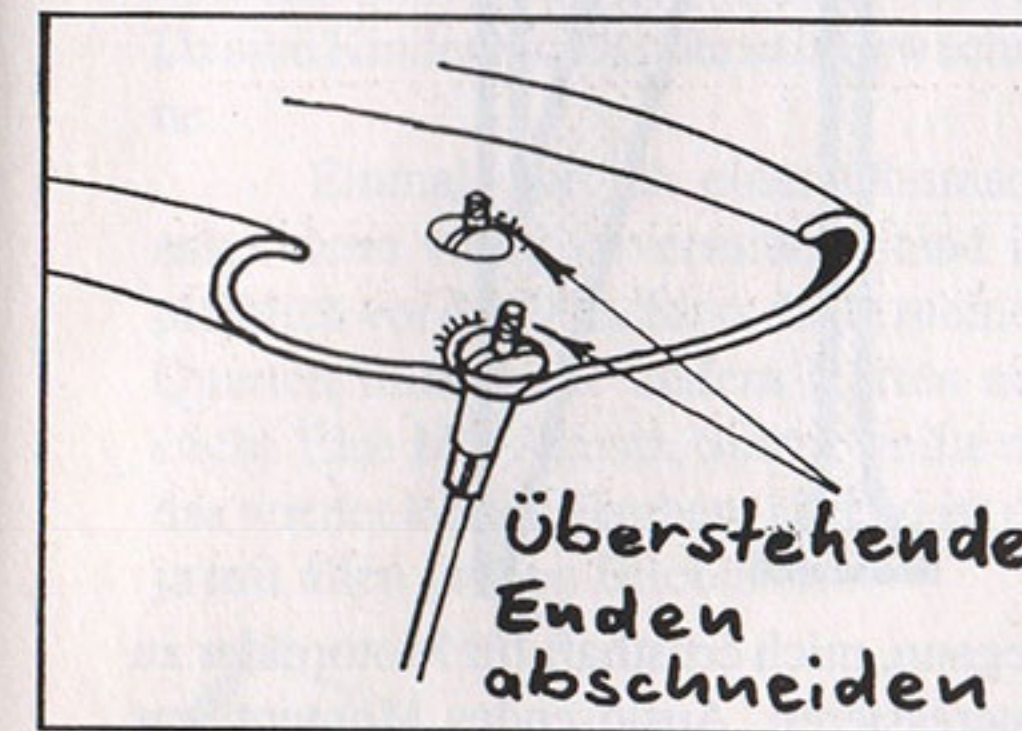
ausgerichtet werden.

Der Versatz sollte vor dem Zentrieren nicht mehr als 10mm vom notierten Wert abweichen. Voraussetzung ist freilich, daß die Speichen die richtige Länge haben. Richtig fest sollen die Speichen jetzt noch nicht gezogen werden. In diesem Stadium genügt es, wenn die Felge ca. 5mm Seitenschlag hat. Die Feineinstellung erfolgt später.



Um die Felge in Pfeilrichtung zu verschieben  
spanne Nippel A  
Löse Nippel B

Um den Höhenschlag zu eliminieren, befestigt man zuerst einen Zeiger an der Zentrier-vorrichtung und beobachte bei langsamen Drehen des Rades die Höhenabweichung. Der Zeiger sollte auf die Innenseite deuten, dort, wo der Reifen aufliegt. Die Höhenabweichung kann sehr leicht korrigiert werden. Man sollte die Konstruktion des Rades genau studieren, damit man weiß, welche Speichen man



festziehen oder lösen muß. Denke zweimal, bevor Du einmal schraubst!

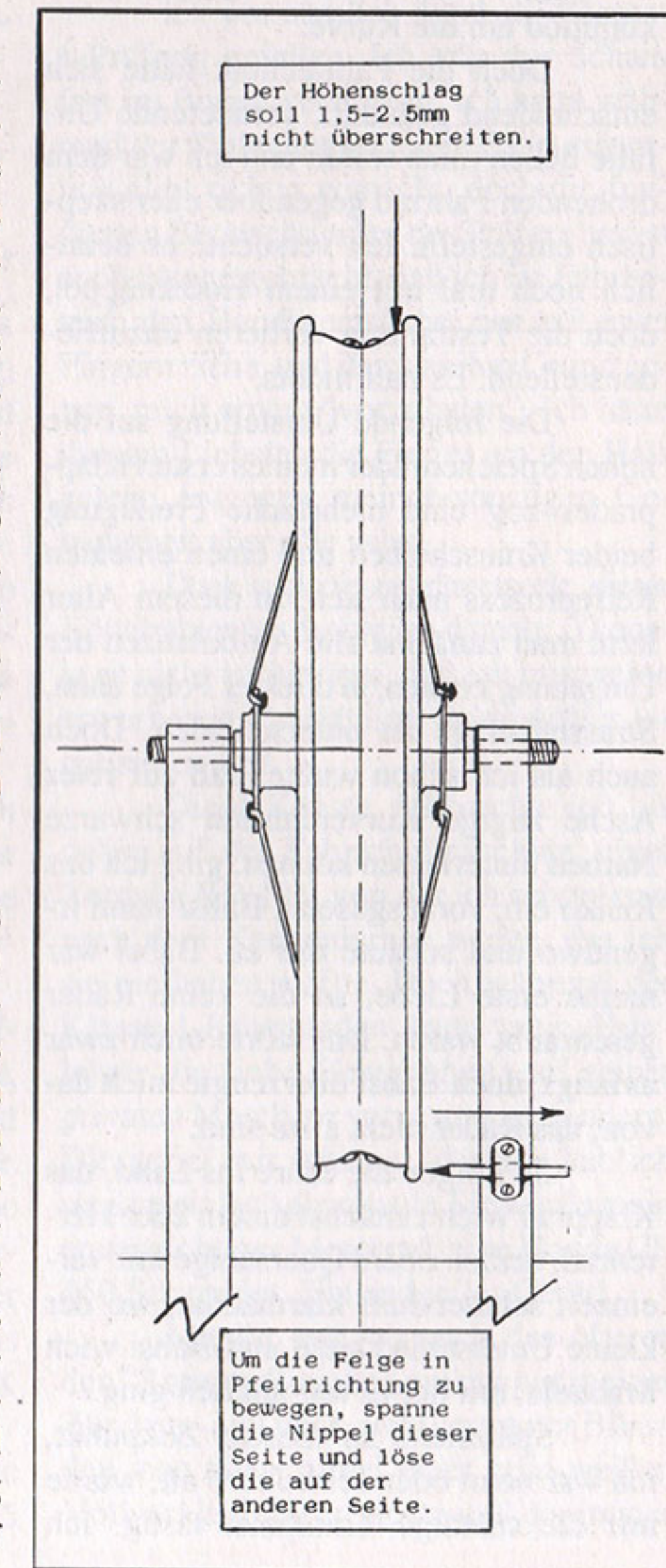
Markiert der Zeiger die tiefste Stelle der Felge, so zieht man auf der gegenüberliegenden Seite, also oben, die Nippel an und löst dann die unteren ein wenig. Diese Prozedur wird ein paar Mal wiederholt werden müssen, bis die Felge sauber läuft. Es sollte immer nur ein bißchen korrigiert werden. Weniger ist hier mehr! An einer Stelle wird immer ein Ausschlag festgestellt werden, nämlich da, wo die Felge geschweißt ist. Daran kann man nichts ändern. Bis 2,5mm Höhenschlag sind für normales Fahren akzeptabel, für schnelle Kräder sollten es höchstens 1,5mm sein. Im Zweifel sollte man sich an einen Experten wenden.

Das Einstellen des Seitenschlages und der Speichenspannung mag dem Anfänger besonders schwierig erscheinen. Keine Angst, es ist einfacher als man denkt. Zuerst sollte man sich wieder die Speichenanordnung genau ansehen. Am Zentrierbock wird ein Zeiger angebracht, der auf den äußeren Felgenrand deutet. Schlägt das Rad beim Drehen auf die linke Seite, zieht man die Nippel der rechten Seite etwas strammer und zwar genau gegenüber dem Ausschlag. Die Nippel auf der linken Seite werden ein wenig gelöst. Wieder gilt die Regel: Immer

nur ein bißchen. Was man auch immer auf der einen Seite macht, es beeinflusst die andere.

Der Ausschlag ist schnell eliminiert. Mit ein wenig Geschick läuft das Rad jetzt schon sehr sauber. Ziehe nun alle Nippel etwas fester. Wiederhole das Ganze, bis das Rad nur noch den erlaubten Ausschlag zeigt, den Rest hat der Reifen nach ein paar Kilometern erledigt. Der Versatz muß allerdings auch stimmen!

Speichen sollten, wenn sie schwer in die Punzungen gehen, nicht um die Naben gebogen werden, sondern mit einem Kunststoffhammer genau am abgewinkelten Kopf gegen die Nabe geklopft werden. Bei dieser Aktion zeigt sich der Vorteil einer Kunststoffbeschichtung. Sind alle Speichen fest, so klopft man sie mit einem Schraubenzieher leicht an. Ein hoher Ton signalisiert richtige Spannung, ein dumpfer eine noch zu lockere.



Zum Schluß müssen noch die überstehenden Speichenenden mit Feile oder Schleifgerät entfernt werden; Felgenband rüber (gibt's im Reifenhandel), fertig! Ausgewuchtet wird, wenn der Reifen drauf ist.

So, nun prüft man noch, ob die Bremsbacken beim Bremsen über die ganze Fläche an der Trommel anliegen. Dazu bestreicht man die Bremsbacken mit Kreide und baut die Trommel komplett zusammen. Nach der Probeprobierung sieht man, wo die Backen anliegen. Das Ausdrehen der Bremstrommel komplett im eingespeichten Rad und das Überdrehen der eingebauten Bremsbacken sollte einem Spezialisten überlassen werden. Mehr über Trommelbremsen in einer der nächsten Ausgaben!

An reinen Materialkosten, also ohne Zentrierbock und Arbeitslohn, muß man je nach Materialgüte zwischen 150 und 250 DM pro Rad anlegen. Für japanische Motorräder ist es ein bißchen billiger, denn deren Räder haben meist nur 36 Speichen, die der Europäer dagegen 40.

Ob die alte Felge neu verchromt werden soll, hängt vom Preis und der Qualität des neuen Chroms ab. Platzt dieser ab, wenn man die erste Speiche spannt, hat es sich nicht gelohnt. Hoffnungslos verzogene Felgen werden besser ausgetauscht. Wenn man gar keinen Plan hat, so sollte man sich unbedingt an einen Fachmann wenden.

Überdenkt man, was das Selbst-Einspeichen an Geld und vor allem Zeit kostet, so kann es billiger sein, das Rad gleich bei einer Radspannerei abzugeben. Einspeichen und Zentrieren kostet dort zwischen 80 und 100 DM pro Rad. Etwa die Hälfte spart man, wenn man selbst einspeicht und das Zentrieren einem Radspanner überläßt. Manche Betriebe bevorzugen letzteres, manche nicht. Blickt man nicht mehr ganz durch und bringt das halbfertige Rad dann zu einem Betrieb, muß man sich schon mal ein paar blöde Sprüche anhören; bis jetzt hat's aber noch jeder überlebt.

Auf die Angabe von Speichen- und Felgenmaßen sowie Preisen für dieselben wird hier verzichtet, denn dies entnimmt man am besten den Listen der Radspannereien.



# HABITEN

Er erinnere mich zutiefst nebulös an eine Zeit zurück, während der mein Auftreten in der Öffentlichkeit durch das ständige Bemühen gekennzeichnet war, alle nur verfügbare Aufmerksamkeit im Umkreis von schätzungsweise sieben Metern allein auf mich zu lenken. Niemandem sollte meine ungeteilte Liebe für Motorräder entgehen.

Dies erreichte ich, ohne viele Worte machen zu müssen, denn ich hatte im Lauf der Zeit einen Weg gefunden, mithilfe von Gaumen, Zunge, meinen stets feuchten Lippen und einer ausgefeilten Atemtechnik subtile Töne zu erzeugen, die in ihrem Klang einem Motorrad-Motor nach meinem eigenen Empfinden höchst nahe kamen. Ich simulierte dabei virtuos den Drehzahlverlauf all' meiner acht Gänge, was nicht ganz einfach war, da meine Zuhörer schon bei der fünften Gangstufe versuchten, meine Fahrt zu bremsen, denn der fünfte Gang entsprach etwa 40.000 U/min und meine Stimmlage bedrohte die guten Kristallgläser. Man schrieb das Jahr 1964, ich war vier Jahre alt und die Welt war noch in Ordnung. Für mich zumindest.

Schon kurze Zeit später wurde der krumme, abgegriffene Holzknüppel, der mich als imaginärer Lenker bis dahin sicher durch alle Kurven getragen hatte, durch eine grazil geschwungene Chromstange ersetzt, an dem zu meiner Verwunderung unten auch noch was dran hing. So'n Ding mit 'nem Sitz und Rädern und 'ner Kurbel. Vorbei die Zeit der gewagten Schräglagen, ich hatte mein erstes Dreirad. Ich forderte meinen Holzknüppel zurück, doch der war im heimischen Herd

bereits ein Raub der Flammen geworden. Ich mußte mich also arrangieren, und in den folgenden zwei Jahren ging es recht kommod um die Kurve.

Doch die Fahrtechnik hatte sich entscheidend geändert, verheerende Unfälle ließen mich reifen und ich war dem drohenden Fahrrad gegenüber eher skeptisch eingestellt. Ich versuchte es heimlich noch mal mit einem Holzknüppel, doch die Testfahrten verliefen unzufriedenstellend. Es half nichts.

Die folgende Umstellung auf die hohen Speichenräder meines ersten Klapprades zog eine mehrfache Freilegung beider Kniescheiben und einen erneuten Reifeprozess nach sich. In diesem Alter lernt man zunächst alle Ambulanzen der Umgebung kennen, in direkter Folge dann, Strassenbeläge zu unterscheiden. Doch auch als ich schon wußte, daß auf roter Asche zügige Kurvenfahrten schwarze Narben hinterlassen können, ging ich das Risiko ein, vorausgesetzt, Babsi stand irgendwo und schaute mir zu. Babsi war meine erste Liebe, an die keine Räder geschraubt waren. Das störte mich zwar anfangs, doch Babsi überzeugte mich davon, das Räder nicht alles sind.

So gingen die Jahre ins Land, das Klapprad wich zunächst einem 26er Herrenrad, dessen obere Querstange mir vereinzelt schmerzhaft klarmachte, wo der kleine Unterschied sitzt, und Babsi wich Manuela, mit der es mir ähnlich ging.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt, ich war neun oder zehn Jahre alt, wurde mir die ständige Trampelei lästig. Ich

begann, mich ernsthaft für Motorräder zu interessieren. Auslösendes Moment war ein Erlebnis im schönen Tirol, genauer gesagt im Zillertal.

Im Rahmen eines alljährlich wiederkehrenden Rituals wurde ich von meinen Erziehungsberechtigten dorthin geschleift, immer an dieselbe Stelle. Urlaub halt.

Während einer dieser Veranstaltungen gab es der Zufall, daß ich mit einem gleichaltrigen Eingeborenen Kontakt bekam, für den es das Selbstverständlichste auf der Welt war, mit einem knatternden Moped die Kühe zu erschrecken. Ohne zu trampeln, allererste Sahne!

Damals stellte ich auch zum ersten Male fest, daß Mopedfahren nicht billig ist, denn die Tiroler haben einen gesunden Geschäftssinn. Es kostete mich sage und schreibe 200 Fußball-Sammelbilder, mit dem kreischenden Gerät mal eine Runde drehen zu dürfen. Dummerweise hatte mir Ferdi, so der Name des Jungunternehmers, die ohnehin zusammengefummelte Zweigang-Handschaltung nicht richtig erklärt. Das Ergebnis war, daß ich nach etwa sechzig Metern bei höchster Drehzahl im ersten Gang vor eine Kuh fuhr.

Die Kuh hieß Resi und rannte nach der Kollision voller Panik fast zwei Stunden ebenfalls bei Höchstdrehzahl, bis sie erschöpft umfiel. Mir war nicht viel passiert, denn ich hatte mir eine weiche Stelle von Resi ausgesucht. Meine Eltern belegten mich mit diffizilen Strafen und übernahmen die Patenschaft für das Milchvieh.

Doch kurz bevor ich Resi kennenlernte, hatte ich ja sechzig Meter zurück

gelegt, und zwar erstens ohne zu trampeln, und zweitens ganz schön schnell.

Der Bazillus saß tief, der Biker in mir war erwacht. Von da an gab es kein Motorrad mehr, für das ich nicht den Kopf drehte, keine parkende Maschine, die nicht von mir umschlichen wurde. Ich lernte zu unterscheiden zwischen kreischenden Zweitakt-Kawas und ballernenden Laverdas und BSA's. Die beste Maschine war zu jener Zeit für mich immer diejenige, bei der die höchsten Zahlen auf dem Tacho standen. Da sind Kinder nicht anders als Erwachsene.

Einmal war ich einer Ohnmacht nahe, denn völlig unvermittelt stand ich plötzlich vor der Maschine, die in meinem Quartett immer alle andern Karten aussticht. Eine MV Agusta. Später wollte mir das wieder keiner glauben, aber so ist das ja mit allen großen Erlebnissen.



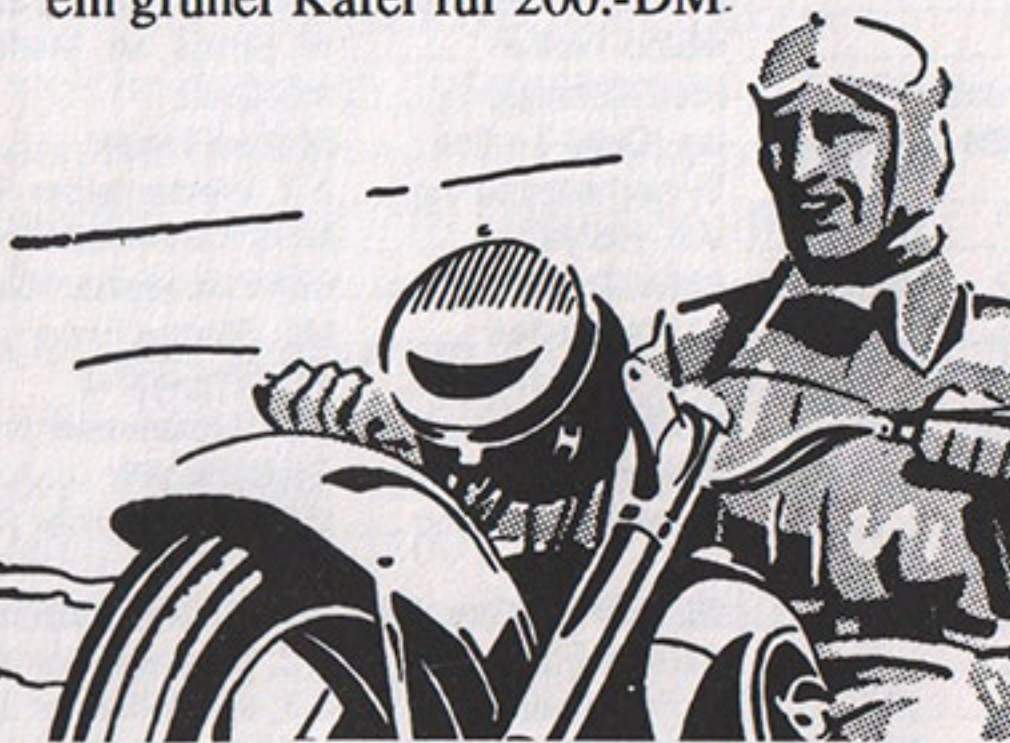
Jedenfalls wurde ich ein Fachmann. Ich erkannte ein Motorrad an seinem Klang, meine Trefferquote lag bei 90 Prozent und mehr. Und immer noch lagen vier lange Jahre vor mir, bis die Fahrradpedale durch einen Gasgriff ersetzt werden konnten bzw. durften. Ich vertrieb mir die Zeit mit so banalen Dingen wie der Pubertät und all'den Sachen, die man irgendwann zum ersten Mal machen muß, also Säksndraggsnraggnrohl. Yeah!

Diese Zeit ließ mich erneut ein wenig reifen, ich interessierte mich zwar auch weiterhin für tolle Motorräder, sie standen jedoch nicht mehr im Vordergrund. Warum, passt nicht hierher... Immerhin hatte ich kurz vor meinem fünfzehnten Geburtstag schon die Gewißheit, daß für mich überhaupt nur ein Motorrad in Frage kommt, die Yamaha TX 750, die dickste Yamaha, die es damals gab. Sie war das tollste Motorrad der Welt, außerdem hatte unser Nachbar eine, und der hatte Ahnung. Hat er selbst jedenfalls immer und immer wieder gesagt. Die TX sollte es sein und keine andere...

...etwa drei Wochen später hatte ich eine Zündapp Eingang-Automatik, 1,5

PS, Preßstahlrahmen, Federung vorn und hinten: ja. Ich konnte mich nie so recht mit ihr abfinden was dazu führte, das ich sie dreimal pro Woche neu lackierte. Eine zeitlang lief sie fast sechzig Sachen, dann hatte ich die Vergaserwand durchgefeilt und mußte für zwei Wochen wieder trampeln. Das sollte mir nie wieder passieren.

Das Geld war knapp (und ist es heute noch...), die Schule verlangte einem viel ab (ich war mir sicher, ich hätte genug gelernt...), ich hatte noch nie großen Bock auf Schraubereien, und so kam nach der Zündapp erstmal lange nichts... und dann ein grüner Käfer für 200.-DM.



Ich war nämlich durch die Klasse-1-Prüfung gefallen. Ich war vor Scham fast im Boden versunken. Ich hatte während der fünfzehnmütigen Fahrt eigentlich alles richtig gemacht, doch die fundierten Beobachtungen des Prüfers hatten auch zutage gebracht, daß ich im Fahrtrieb den Handbremshebel nur mit zwei Fingern ziehe, und das war ihm Grund genug, mich erneut "vorzuladen". Ich hätte ihm am Liebsten die Finger um den Hals gelegt, entgegen meiner sonstigen Gewohnheit aber alle zehn...

Doch auch diese Krämerseele, dieser Köttelzähler (so dachte ich damals...) konnte es nicht verhindern, daß ich mir meine erworbenen Fahrkünste wenig später legalisieren ließ.

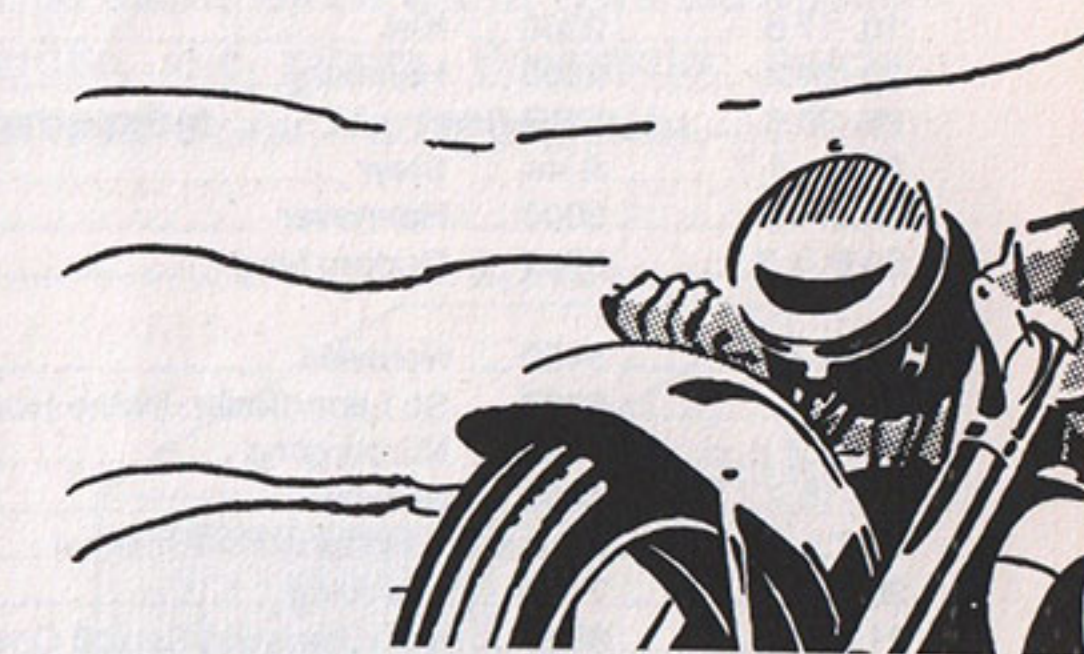
Diese Künste vollbrachte ich bis dahin auf der Fahrschulmaschine, einer Yamaha RD 125, von der ich schon kurz nach dem Kennenlernen wußte, das ich sie nie haben wollte. Doch während der Klasse-1-Fahrstunden hatte mein Fahrlehrer die liebe Gewohnheit, auf seiner privaten Maschine vornweg zu donnern. Die gefiel mir sehr gut, deshalb hab'ich sie ihm einfach abgekauft. Sie wurde mein erstes richtiges Motorrad: eine Honda CL 450 Scrambler. Ein endgeiles Gerät!

Mit ihr traf ich auch des öfteren den "Bremser" wieder, ein mir aus meiner Zündapp-Zeit noch wohlvertrauter Biker, den man meist hinter einer grün-weißen Vollverkleidung erblickte und der immer

ein Stückchen Kreide aus der Tasche zu zaubern wußte, was ihm beim Zählen der Zähne an Kettenrad und Ritzel diverser Mofa's doch sehr hilfreich war. Zugegeben, die Honda ballerte wirklich infernalisches (was an den Prallblechen lag, soviel wußte ich damals schon...), doch taten sie mir unrecht, wenn die Jungs von der Trachtengruppe immer wieder behaupteten, ich hätte die Auspuffanlage selber gebaut.

Oft riefen sie dann ihren stets rastlos umherstreifenden Kollegen (den Bremser) herbei, der mit seinem Krad-Sachverständigen die Dinge für mich klären mußte. Feiner Zug von ihm.

Es folgten verschiedene Motorräder, "meine" Maschine habe ich bis heute nicht gefunden. Doch das macht mir keine Sorgen, da gibt es schlimmeres. Zum Beispiel, was heutzutage aus dem Motorrad-Fahren von Werbemachern, "Zeitgeist"-Blättern einerseits und Sammlern und Restaurateuren andererseits so gemacht wird. Normalerweise würde mich das ja nicht so besonders jucken, der Haken ist halt nur, daß ich seit etwa zwei Jahren mit lieben Freunden die PP mache. Da hat man dann schon des Öfteren seinen Ärger damit. So hat eben jeder sein Köfferchen zu tragen, man hat ja auch sonst nichts Besseres vor...



Vielleicht haben diese Zeilen ja auch diejenigen Leserinnen und Leser zumindest überflogen, die von einer Motorrad-Zeitung nur schöne bunte Fotos, technische Daten oder Werkstoffkunde erwarten. Hamwe ja auch zu bieten. Bei uns kommt halt keiner zu kurz. Doch mir macht es mehr Spaß, für die Leute zu schreiben, die mal mit dem Holzknüppel im achten Gang angefangen haben und denen es mehr darauf ankommt, zu fahren, womit ist relativ egal.

Was ich heute für ein Motorrad fahre? Ich bin auf meinen Nachbarn hereingefallen, auf den mit der großen Ahnung...

Aber schön ist sie ja doch.

Uli Böckmann



# Termine & Treffen

Wann	Wo	Was	Veranstalter	Telefon
18.-20.5.	DDR-1544 Elstal	AWO-Treffen	MC Lok Elstal	
18.-20.5.	DDR-2050 Teterow	Einzelmeisterschaft	MC Berggring Teterow	
18.-20.5.	NL Winterswijk	Malco-Treffen	W. Smids, Mr. Merckx-Straat 50, NL-6842 CC Elders/Arnhem	
19.5.	DDR-6600 Greiz	Bergmeisterschaft	Hist. Rennsport MC Greiz	
19.-20.5.	4740 Oelde	Waldgaststätte Geisterholz	jap. Oldie-Treffen Michael Heuer	040/60 16 168
19.-20.5.	4400 Münster	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
20.5.	5412 Ransbach 2 Baumbach	Vet.-Rallye	MSC Kannenbäckerland e.V., Pf 2076, 5412 Ransbach 2, 02623/42 55	
24.-27.5.	A-Wien	BMW-Treffen	BMW Veteranen Club Deutschland, Im Breiten Feld 19, 5910 Kreuztal-K.	
25.-27.5.	DDR-8300 Pirna	JAWA-Treffen	MC Wismut Pirna	
26.5.	DDR-9650 Klingenthal	Bergmeisterschaft	Hist. Rennsport MC Klingenthal	
26.-27.5.	2850 Bremen	Brennerei Fischerei	SOS Cup MSC Unterweser im ADAC	
26.-27.5.	6780 Pirmasens	Messegelände	Teilemarkt Gerd Stegner	06339/1363
26.-27.5.	4000 Düsseldorf	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
1.-3.6.	2800 Bremen	Campingplatz	36. HOREX-Sternfahrt HOREX-Freunde Bremen e.V. B. Kocerka, Kissinger-Str. 52, 2800 Bremen 1	
1.-3.6.	8011 Brunnthal bei München	Geländetraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
2.-3.6.	4800 Bielefeld	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
3.-4.6.	DDR Leinefelde	Einzelmeisterschaft	MC Leinefelde	
5.-7.6.	Nürburgring	Yamaha-Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
8.-10.6.	8011 Brunnthal bei München	Geländetraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
8.-10.6.	6719 Kerzenheim	Veteranen-Treffen	AMC, Alte Eisenberger Str. 5, 6719 Kerzenheim	06351/66 85
8.-10.6.	7989 Argenbühl	Eisenharz Treffen	Motorrad Clique Eisenharz e.V.	
9.-10.6.	4600 Dortmund	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
14.-17.6.	7107 Neckarsulm	Zweiradmuseum	NSU-Treffen NSU Museum	07132/35341
16.6.	A-44 Steyr	Steyr, Daim., Puch Kfz	Wernd-Gedenkfahrt 1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
16.6.	DDR-9150 Stollberg	Bergmeisterschaft	Hist. Rennsport MC Stollberg (E.)	
16.-17.6.	2300 Kiel	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
23.-24.6.	2000 Hamburg	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
29.-30.6.	DDR-Forst	Meisterschaftslauf	Hist. Rennsport MC Forst	
29.6.-1.7.	A-44 Steyr	16. int. Sternfahrt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
30.6.-1.7.	3000 Hannover	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
30.6.-1.7.	3505 Gudenzberg	Oldie-Ausstellung	Manfred Panow	05603/56 31
7.-8.7.	5450 Neuwied	Veteranen Rallye	Motorrad- und Veteranenfahrerverein Mittelrhein	0 26 22/8 26 44
8.7.	6837 St. Leon/Baden (Nähe Hockenheimring)	NSU-Konsul-Treffen	Horst Heiler, Weinbergstr. 8, 6837 St. Leon-Rot 1	
8.-10.7.	Nürburgring	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
14.-15.7.	4400 Münster	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
18.7.	DDR-9270 Hohenstein-Ernstthal	Hist. Rennsport	MC Hohenstein-Ernstthal	
20.-22.7.	7189 Mainkling	Oldietreffen	Horex- und Gespannfreunde Mainkling/Fritz Leidig	07959/634
21.7.	6580 Idar-Oberstein/Schloß Chersten	Veteranen-Treffen	Victoria IG, Christian Wild, Wild's Garten 1a, 6580 IO	06781/47560
21.-22.7.	4300 Essen	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
4.-5.8.	4600 Duisburg	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
10.-12.8.	6479 Schotten Motocamp Falltorhaus B276	4. Yamaha TR1-Treff	K.P. Klehm, Sachgasse 1, 6308 Butzbach-Münster	06033/53 41
11.8.	A-4281 Mönchdorf	Oldtimertreffen	Oldtimerverein Mönchdorf, A-4281 Mönchdorf	0043/07267/411
11.-12.8.	4630 Bochum	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
12.-14.8.	Nürburgring	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
18.-19.8.	A Damberg	4. int. Bergwertung	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
18.-19.8.	3500 Kassel	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
19.8.	DDR-8010 Dresden	Bergmeisterschaft	Hist. Rennsport MTC Touring Dresden	
24.-26.8.	6120 Erbach/Odenwald	ADLER-Club-Treffen	Henning Holst, Hoisdorfer Landstr. 113, 2070 Großhansdorf	
25.-26.8.	4800 Bielefeld	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
1.-2.9.	5208 Eitorf-Stein	3. ADLER-Treffen	Jürgen Strohmeier, Kölner Str. 150, 5354 Weilerswist 02254/51 65	
1.-2.9.	5928 Bad Laasphe Oberndorf	Mot-Vet-Treffen	Zweirad-Veteranenfreunde, Oberndorfer Str. 19, 5928 Bad Laasphe-Oberndorf	
1.-2.9.	4000 Düsseldorf	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
7.-9.9.	DDR-7817 Schwarzheide	Oldie-Motorradtreffen	Tobias Kreuz, Eisenbahnstr. 24, DDR-7817 Schwarzheide	
8.-9.9.	3300 Braunschweig	Markt/Treffen	Ch. Rukat, Cranachstr. 53, 3340 Wolfenbüttel	05331/63 1 02
8.-9.9.	4600 Dortmund	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
9.-11.9.	Nürburgring	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
15.-16.9.	A Großbramling	5. int. Bergwertung	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
15.-16.9.	3000 Hannover	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
19.-23.9.	5000 Köln 21	IFMA	Messe- und Ausstellungs GmbH	0221/821-0
22.-23.9.	5600 Wuppertal	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
29.-30.9.	2000 Hamburg	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
27.10.	A-44 Steyr/Münichholz	Teilemarkt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07

# Dreck weg...

Aus  
Stromis  
Umweltkiste

(Strom) Es liegt in der Natur der Sache, daß zum Bewegen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren Treibstoffe gebraucht werden. Ob Diesel, Gas oder Benzin, alle diese Produkte werden von Fachunternehmen hergestellt, veredelt und vertrieben. Der Endverbraucher hat auf die Zusammensetzung des Produktes nur geringen Einfluß, er muß nehmen, was der Markt bietet. Seit der Entwicklung des Motorrads bis heute hat sich in der Zusammensetzung der Kraftstoffe einiges getan. Für alle Besitzer eines alten Fahrzeuges tritt deshalb mit Sicherheit irgendwann die Frage auf: "Darf ich meinen Oldie mit modernen Treibstoffen fahren, oder was muß ich tun, damit ich fahren kann?"

Nun will und kann ich hier keine Rezepte geben, wie und womit man einen Treibstoff verändert, damit ihn auch der Oldie klaglos verdaut. Nur eines sei verraten: In grauer Vorzeit bezog man Treibstoff aus der Pharmazeutischen Branche, ohne Zusätze.

## Warum eigentlich Treibstoffveränderungen?

Mir ist noch gut die Geheimniskrämerei in den 50iger und 60iger Jahren in Erinnerung, wenn in diversen Fahrerlagern wahre Treibstoff-Mischorgien veranstaltet wurden, um dem jeweiligen Rennerle etwas mehr Kraft mit auf den Weg zu geben. Alle diese Geheimrezepte, die hinter vorgehaltener Hand gehandelt wurden, waren und sind für die Treibstoffhersteller mit ihren Forschungs- und Entwicklungslaboratorien ein alter Hut. Natürlich kann man den Rennbetrieb nicht mit den Alltagsbedingungen auf der Straße vergleichen aber das Prinzipielle bleibt bestehen: Benzin wurde und wird mit Zusätzen versehen, um daraus einen für die jeweiligen Anforderungen optimalen Ottokraftstoff mit dem bestmöglichen Wirkungsgrad herzustellen. Natürlich muß man ergänzend einfügen, nach dem jeweiligen Stand der Technik.

Vom Oberbegriff Treibstoff kommen wir nun recht schnell zu dem Produkt, welches die meisten unserer Motorräder brauchen:

Der Gesetzgeber sagt: Ottokraftstoff  
Der Hersteller sagt: Normal- oder

## Superbenzin

Der Verbraucher sagt: Normal, Super oder Gemisch und alle meinen das gleiche, nämlich Benzin mit Zusätzen.

## Welche Zusätze sind im Ottokraftstoff?

Nun geht es durchaus nicht an, daß irgendwelche dubiosen Zusammensetzungen von den Raffinerien auf den Markt geworfen werden. In der DIN (Deutsche Industrie Norm) werden dem Hersteller gewisse Grenzen gesetzt, an die er sich halten muß. Das dokumentiert er damit, daß auf der Zapfsäule steht: Dieser Kraftstoff entspricht DIN 51607.

Gleichzeitig müßte der Verkäufer laut Gesetz für sein Produkt ein Sicherheitsdatenblatt bereithalten, welches jedem Kunden zur Einsicht übergeben werden kann. Ich glaube fast, es ist einfacher, in Badehose beim Neujahrsempfang zugelassen zu werden, als an einer Tankstelle ein Sicherheitsdatenblatt zu finden. In diesem Sicherheitsdatenblatt wird die Zusammensetzung von Kraftstoff wie folgt angegeben:



hochentzündlich  
giftig  
Nie zu Reinigungszwecken verwenden  
Kann Krebs erzeugen  
Gruppe II (stark gefährdend)



Im Prinzip interessieren den Verbraucher diese Angaben zuerst einmal überhaupt nicht, ja, wenn wir mit dem Ottokraftstoff nicht "umgehen" müßten. Das Wort "umgehen" kommt auch aus der Gefahrstoffverordnung und heißt u.a. "gebrauchen, verbrauchen, handhaben" etc. Und in der Praxis wird der Ottokraftstoff ja ziemlich nachlässig gehandhabt. An der Tankstelle wird offen getankt, im Reservekanister transportiert, aus dem Motorradtank abgelassen und da der Mensch von Natur aus bequem ist, zu Reinigungszwecken bei verdreckten Motorenteilen eingesetzt.

## Das ist gefährlich:

Ottokraftstoff so wenig wie möglich einatmen oder berühren.

Niemals in geschlossenen (schlecht belüfteten) Räumen Fahrzeuge mit Tankinhalt abstellen und gleichzeitig in diesen Räumen arbeiten.

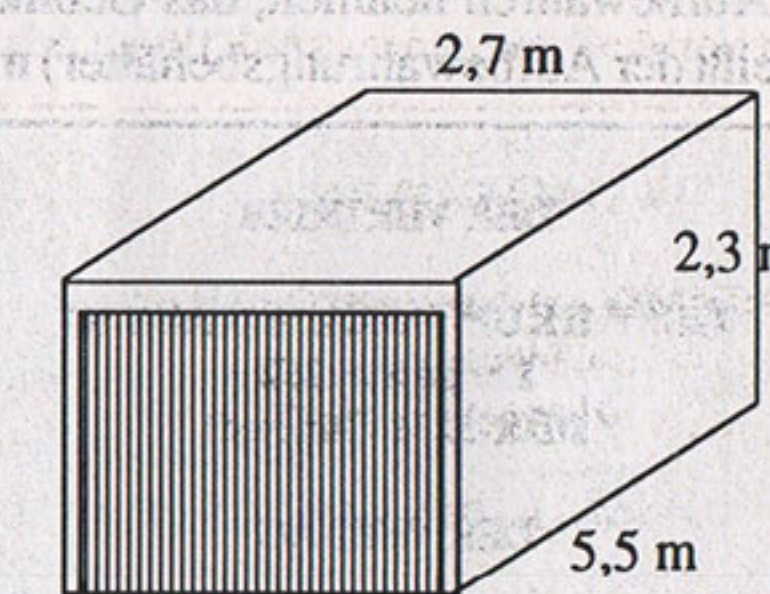
Niemals Ottokraftstoff in Räumen umfüllen, oder in den Tank füllen.

Und was ist mit der Aussage "Kann Krebs erzeugen"?

Ottokraftstoff enthält u.a. Benzol, und das ist in diesem Fall der Belzebub. Bei Benzol ist nachgewiesen, daß es beim Menschen Krebs erzeugen kann. Der Gesetzgeber legt nun strenge Maßstäbe an. Die momentane (1989) Technische Richtkonzentration (TRK) beträgt 5ml/m<sup>3</sup> Luft.

## Zum besseren Verstehen

Als Grundlage unserer Berechnung nehmen wir eine Standardgarage mit einer Abmessung von 5,5 m Länge, 2,7 m Breite und 2,3 m Höhe = 35 m<sup>3</sup> Rauminhalt. Und damit haben wir in etwa die Raumgröße, die einem Edelbastler durchschnittlich zur Verfügung steht.



Schnapsglas mit 20 ml



Verschütten wir nun in diesem Raum ein Schnapsglas "20 ml" gefüllt mit Ottokraftstoff und diese Menge verdunstet komplett, so bewegen wir uns schon in einer Atmosphäre, die den menschlichen Organismus schädigen kann.

Wer die grüne Seite bis hier gelesen hat und nun immer noch mit dem Mund Otto-



kraftstoff ansaugt oder damit Reinigungsarbeiten durchführt, oder seinen nicht-druckfesten Reservekanister im Fahrzeug mitführt, wer beim Tanken sorglos schlabbert, oder gar in seinem Bastelraum die Luft verpestet und immer noch sagt: "Alles halb so schlimm" oder gar "Das haben wir schon immer so gemacht", der braucht nicht weiterzulesen, darf sich aber nicht wundern, wenn er selbst einmal geschädigt wird. Er sollte aber bitte dringend an seine Umwelt denken. Wie nämlich die Natur mit diesen Mengen verdunstetem Ottokraftstoff fertig werden soll, darüber wird schamhaft geschwiegen.

#### Ersatz für Reinigungszwecke

Muß nun aus bestimmten Gründen unbedingt mit Benzin gereinigt werden, so besorgt man sich aus dem Drogerie-, Farb- oder Chemiehandel Test- oder Waschbenzin ohne jegliche Zusätze. Man erwirbt zwar auch noch Chemie, doch die für diese Zwecke unnötigen Zusätze fehlen.

Trotzdem beachten:

Benzinfeste Handschuhe anziehen, da die Haut durch Entfettung geschädigt wird. Dämpfe nicht einatmen, da zumindest Kopfschmerzen und Schwindel auftreten können. Zündquellen können die Dämpfe entzünden! (Rauchen, offene Flamme, von Elektrogeräten etc.) Nur kleine Mengen (1l) lagern. keine Getränkeflaschen zum Aufbewahren nehmen, das Gebinde (so heißt der Aufbewahrungsbehälter) mit

dem Namen "Waschbenzin" versehen, das Flammensymbol aufkleben. Und zuletzt noch die Gewissensfrage: Hast Du auch einen Feuerlöscher in Deiner Schrauberbude?

#### Auszug aus dem DIN-Sicherheitsdatenblatt 1.1 Chemische Charakterisierung:

Ottokraftstoff Normal DIN 51 607 - N - unverbleit Gemisch aus paraffinischen, naphthenischen, aromatischen und olefinischen Kohlenwasserstoffen, Wirkstoffzusätze. Kann sauerstoffhaltige Produkte (Alkohole, Ether) enthalten.

Sonstige Angaben: Nur in vorschriftsmäßige und gekennzeichnete Gebinde füllen.

#### 5. Schutzmaßnahmen, Lagerung und Handhabung

##### 5.1 Technische Schutzmaßnahmen

Behälter geschlossen halten. Für ausreichende Belüftung sorgen. Erwärmung vermeiden.

##### 5.2 Persönliche Schutzausrüstung:

Atemschutz : bei hohen Konzentrationen  
Handschutz : s. 5.3

Augenschutz: bei Spritzgefahr

##### 5.3. Arbeitshygiene

Längeren, häufigen und intensiven Hautkontakt vermeiden, ggf. Schutzkleidung oder Schutzhandschuhe tragen. Für Hautreinigung und Hautpflege sorgen. Benzingetränkte Kleidungsstücke umgehend ablegen - Vorsicht vor statischer Aufladung der Kleidung. Einatmen von Benzindämpfen soweit wie möglich vermeiden.

##### 5.4 Brand- und Explosionsschutz

Von Zündquellen fernhalten - nicht rauchen. Maßnahmen gegen statische Aufladung treffen. Brandklasse nach DIN 14406-EN 2:B Explosionsgruppe nach VDE 0615:A 11

#### 5.5 Entsorgung

Beseitigung als Sonderabfall, Abfall Nr. 54 104

#### 6. Maßnahmen bei Unfällen und Bränden

##### 6.1 Nach Verschütten / Auslaufen / Gasaustritt

Mit flüssigkeitsbindendem Material aufnehmen und getränktes Material vorschriftsmäßig beseitigen. Beim Auslaufen einer nicht nur unbedeutenden Menge in oberirdisches Gewässer, ein Entwässerungsnetz oder in den Untergrund ggf. zuständige Behörden benachrichtigen. Nicht in die Kanalisation gelangen lassen. Zündquellen vermeiden.

##### 6.2 Löschmittel

Geeignete: Schaum, CO<sub>2</sub>, Trockenlöschmittel, Wassernebel

Nicht zu verwenden: Wasserstrahl

##### 6.3 Erste Hilfe

Bei Einatmen: Betroffenen unter besonderen Vorsichtsmaßnahmen (evtl. Atemschutz) aus der Gefahrenzone bringen. Bei Atemstillstand oder Unregelmäßigkeit Atemspende bzw. Sauerstoffbeatmung. Sofort Arzt zu Rate ziehen. Bei Hautkontakt: Benetzte Kleidungsstücke wechseln, Haut mit Wasser und Seife reinigen. Bei Augenkontakt: Bei Spritzern in die Augen mit viel Wasser spülen. Bei Verschlucken: Auf keinen Fall Erbrechen hervorrufen, da dabei flüssiger Kraftstoff in die Lunge gelangen kann.

#### 7. Angaben zur Toxikologie:

Bei Einatmen: In höheren Konzentrationen narkotische Wirkung

Bei Hautkontakt: Entfettende Wirkung, keine primäre Hautreizung. Bei Augenkontakt: LD50 keine Angaben möglich wegen wechselnder Zusammensetzung

# Wir machen den Weg frei



Die GUMMIKU-PAST perfect u.a. in:	3300 Braunschweig, div. Läden	4800 Bielefeld, MGH	6920 Sinsheim, Museum
2280 Westerland, Buchhandlg. Voss	3380 Goslar, div. Läden	5354 Weilerswist, Adler-Strohmenger	8900 Augsburg-Oberbrn, Bahnhof
2800 Bremen, Buchhandlung Leuwer	4630 Bochum, Hauptbahnhof	5600 Wuppertal, Hauptbahnhof	8960 Kempten, Bahnhof
2800 Bremen-Neustadt, Sievers	4690 Herne, Zweirad Reich	5820 Gevelsberg, Motorrad Dietze	und weitere gute Händler

## Oldie - Teile zu Superpreisen

Ochsenaugen-Blinker mit Prüfnummer Stck.	29,00 DM
<b>Bremsbeläge Restbestände:</b>	
Yamaha (alte Modelle/runde Zange)	Satz 17,50 DM
Suzuki (alle GT)	Satz 17,50 DM
Honda (CB 250 bis 550F1)	Satz 17,50 DM
Kawasaki (Z 900)	Satz 19,00 DM
<b>Kettenkits z.B.</b>	
Honda CB 750 K1 bis K6, O-Ring	142,00 DM
Kawasaki Z900, O-Ring	189,00 DM
Yamaha XS 650, O-Ring	139,00 DM

Michael Dietze

Motorräder+gebr. Ersatzteile • Dnepr-Vertragswerkstatt  
Jahnstraße 24 • 5820 Gevelsberg • Tel. 0 23 32/1 29 37

### EDELSTAHLSCHRAUBEN

A2 Mutteln und Zubehör nach DIN A4  
Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis  
Uwe Gräber, Dipl.-Ing. Postfach 1647  
2390 Flensburg, Telefon 04 61 / 284 80

ZWEIRAD REICH

FACHHÄNDLER FÜR:

HONDA - HERCULES - ZÜNDAPP - PUCH  
KREIDLER - VESPA - KTM - REPARATUR  
MEISTERSERVICE - HELME - ZUBEHÖR  
Mont - Cenis - Straße 310  
4690 Herne 1 • 0 23 23/6 12 18



DIREKTIMPORT AUS ITALIEN

MOTO GUZZI V7  
AIRONE  
FALCONE  
850 T3

GROSSE AUSWAHL AN NEU- + GE-  
BRAUCHTEILEN! AN- UND VERKAUF  
V. MOTORRÄDERN + ERSATZTEILEN +  
VERSAND

Hartmut Mersmann  
Rhyrner Str. 9, 4703 Bönen  
Tel. 02383/7033

#### DER VERTRIEB

GUMMIKU-Vertriebs GmbH IG  
Lange Str. 252  
DDR-5231 Günstede

#### DER VERLAG

GUMMIKU-Verlagsgesellschaft BR  
Am Deich 57 • 2800 Bremen 1  
Tel.: 0421/50 16 17 • BTX 04 21 51 32 55

Gesellschafter: Rainer Baues, Uli Böckmann,  
Peter Kurze, Ute Nennstiel

Konto: GUMMIKU-Verlag  
Postgiroamt Hamburg, BLZ 200 100 20, Konto:  
372 096 203  
Sparkasse in Bremen, BLZ 290 501 01, Konto:  
1230 4507  
DDR: Deutsche Kreditbank AG, Konto 1421-30-  
235, 2820 Hagenow

#### DIE ZEITSCHRIFT - INHALT

#### GUMMIKU & PAST perfect

Die Zeitschrift über Motorräder der 50er, 60er  
und 70er Jahre

#### Chefredakteure (verantwortlich):

Peter Kurze (pk)  
Uli Böckmann • Redaktionsbüro Dortmund  
Treibstraße 3, 4600 Dortmund 1  
Telefon: 02 31/82 28 80

Mitarbeiter an dieser Ausgabe: Ames, Rainer  
Baues (rb), Dipl.-Ing. F. Freitag (frei), Oliver Motz,  
Marc Reichel (Roger), Werner Steinwandter (west),  
Jürgen Strohmenger (strom)

#### DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

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

#### Verkaufspreise:

Bundesrepublik: 4,90 DM/Heft  
Abonnement: zwölf Ausgaben 49,90 DM inkl. Versand  
und Mehrwertsteuer  
DDR: 4,90 M/Heft  
Abonnement: 1/4 Jahr = 12,50 M, 1/2 Jahr = 25 M,  
1 Jahr 49,90 M  
Ausland: Abonnement: 59,00 DM inkl. Versand,  
79,00 DM inkl. Luftpostversand

Druck: Rainer Baues Offset, Am Deich 57, 2800  
Bremen 1, Tel.: 04 21/50 30 35

Papier: Chlorfreies Papier. Greenpeace Empfehlung

#### DIE ANZEIGEN

Verantwortlich: Die GbR  
Anzeigenschluß: Gestaltete Anzeigen: Jeweils  
am 29. des Vormonats  
Fließsatzanzeigen: Jeweils am 1. des Erscheinungsmonats  
Anzeigenpreise: Fließsatzanzeigen bis zu 12  
Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kostenlos.  
Nicht-Abonnenten zahlen 1 DM pro Druckzeile  
(32 Anschläge einschl. Leerräume, Komma etc.).  
Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche  
Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 3 vom  
15. Februar 1990.

#### KLEINGEDRUCKTES

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.  
GUMMIKU © ist ein eingetragenes und geschütztes  
Warenzeichen

DAS BUCH - nicht nur zum Verschenken



# Rad ab!

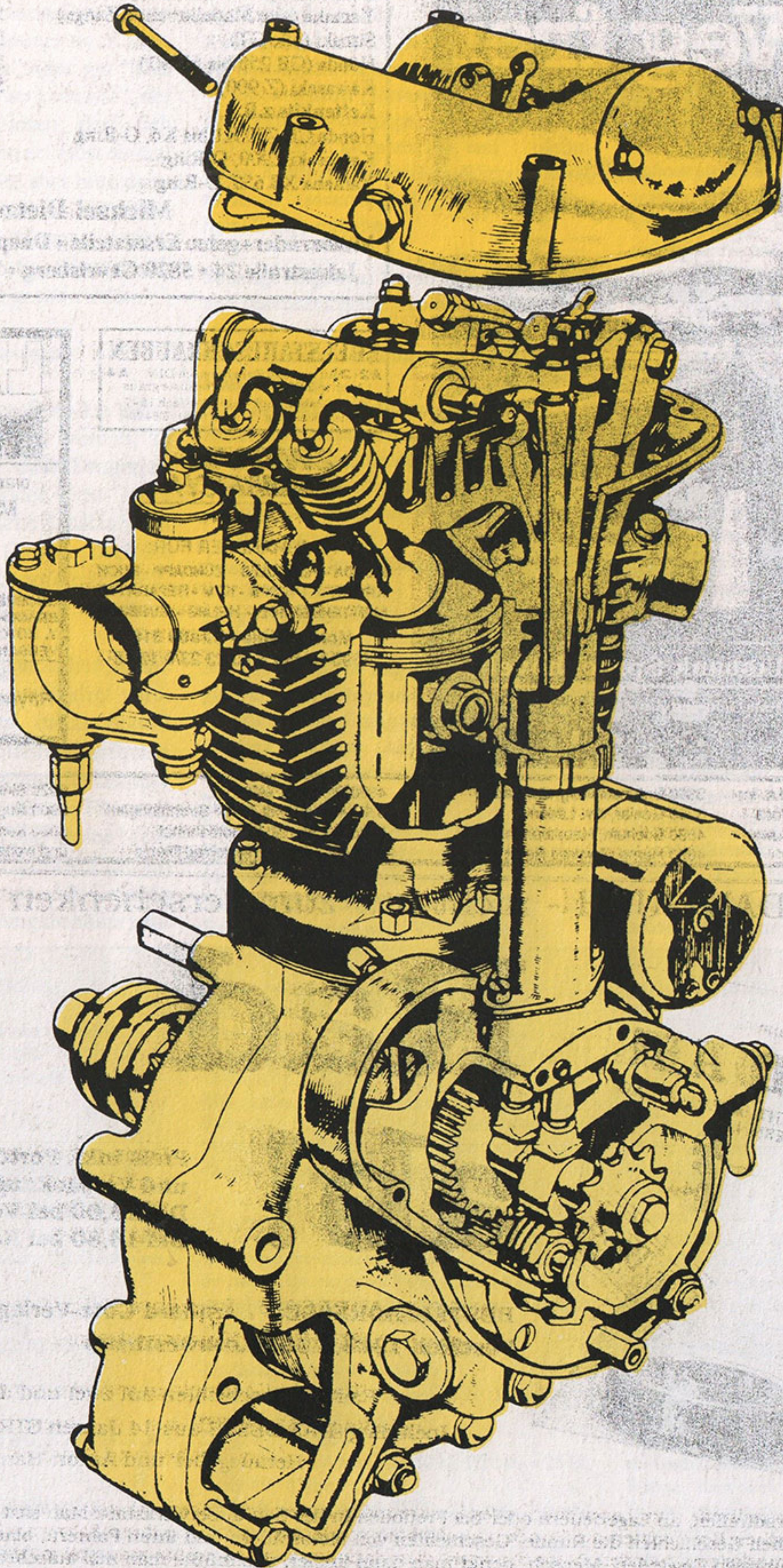
Preis inkl. Porto  
und Verpackung:  
DM 16,00 bei Vorkasse  
DM 18,80 bei Nachname

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

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

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





**RUDGE Ulster**