

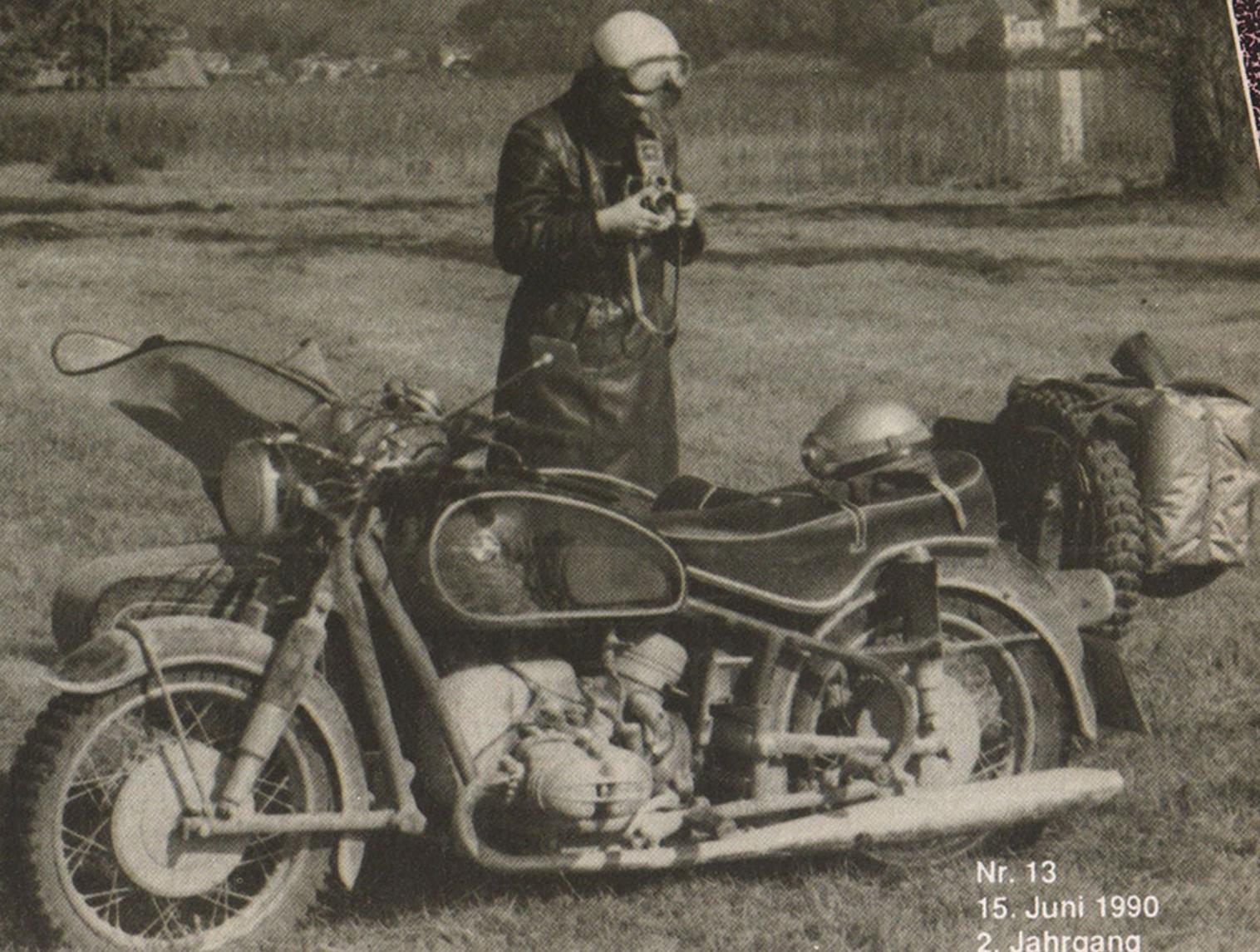
# GUMMIKUH &

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 • ÖS 40 • sfr 5,00

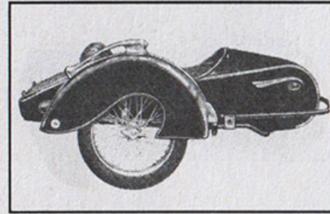
Nr. 13  
15. Juni 1990  
2. Jahrgang

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

Voern 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	Preis
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 7/89 Ariel, CB 750 .... 2,80

GUMMIKUH-Verlag  
Am Deich 57 • 2800 Bremen 1  
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  
marin ludwig gmbh  
4300 Essen - Bottroper Straße 298a  
Telefon 0201/66 88 03

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

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

**POLIEREN WIE PROFIS!**

• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!  
• Metalle - auch Alu  
• Autolack  
• Plexiglas  
Gratisinfo direkt vom Hersteller  
Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701 G  
7320 Göppingen, Telefon (07161) 21099

**100 alte BMW's & Teile**  
Bj. 50-85 • An- und Verkauf •  
z.B.: sehr günstig R60/5, R25  
**Martin Kornhas**

Durlacher Allee 105-75 Karlsruhe 1  
Tel. 0721/61 77 51, FAX 0721/62 15 39  
Geöffnet: Mi+Fr 15.00-18.30  
und Sa 9.00-13.00 Uhr

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

**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

**TRIUMPH**

Importeur für Deutschland und Österreich  
Motorrad-Handelsgesellschaft m.b.H.

**Lohrig & Kölle**

24 Stunden-Ersatzteilversand • Originalteile

Spezialwerkzeugverkauf

Händlernetzliste erhältlich

2808 Syke, Schnepker Str. 15 (042 42) 2196/2199

EIN NEUES BUCH

Ein Buch über Motorräder. Es wird die Entwicklung des Motorrades an den verschiedenen Baugruppen, wie Fahrwerk, Antrieb, Motor, Federung usw., dargestellt.

Mit umfangreichem Sachwörter-, Namens- und Markenverzeichnis.

Aus dem VEB-Verlag Technik, Berlin-Ost. Zum Einführungspreis von DM 36,- zu beziehen bei



Peter E. Heinze  
In der Eck 2 D-6301 Heuchelheim  
Tel. (06 41) 6 34 19 Telefax (06 41) 6 34 84

**SUPER TRANSISTOR-ZÜNDUNG**  
6/12V • renn- und rallyefest  
VOLLELEKTRONISCHE HOCHLEISTUNGSREGLER 6/12 V  
Direkt beim Hersteller kaufen!  
KFZ-Elektronik M. Blodig  
Am Koglerberg 5a  
8022 Grünwald  
Tel.: 089-641 221 8



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  
Rhynerner Str. 9, 4703 Bönen  
Tel. 02383/7033

Moin...!

Deutschland ist kein kleines Land. Hier ein klassisches Motorrad zu kaufen, erfordert oft weite Wege. Will man eines verkaufen, steht man, auch als Privatfrau oder -mann, in "Konkurrenz" zu anderen Anbietern des gleichen Modells. Dazu schwarze Schafe, wohin man auch blickt. So manch einer wird ein Lied davon singen können, hunderte von Kilometern für einen Haufen Schrott gefahren zu sein, dabei hatte man am Telefon noch den Eindruck, ein leidlich gepflegtes Motorrad vorzufinden. Verschenkte Zeit, verschenktes Geld.

Mancher Anbieter wiederum hat es schon oft genug erlebt, daß ein Kaufinteressent bei der Besichtigung des Motorrades zu Unrecht sauer ist, weil er einfach nur eine andere Vorstellung von dem Moped hatte. Es ist halt am Telefon nicht immer leicht, den Zustand eines Zweirades, gerade eines klassischen, so zu beschreiben, daß jeder Anrufer sich ein genaues Bild von der Maschine machen kann.

Dabei könnte es so leicht sein, gerade mit dem Bild. In den USA, sozusagen der Handelsmetropole für klassische Fahrzeuge auf zwei oder vier Rädern, geht ohne Foto-Anzeige nichts mehr. Wer schon mal solch ein amerikanisches Foto-Anzeigen-Magazin durchblättert hat, fragt sich eigentlich sofort, warum es so etwas bei uns nicht auch in diesem Umfang für klassische Motorräder gibt. Zwar sind die Fotos nicht größer als eine Streichholzschachtel, trotzdem vermitteln sie dem Betrachter einen ersten Eindruck von dem Krad. Und der kann oft entscheidend sein.

Darüberhinaus konnte ich an mir selbst feststellen, daß man ein wenig in der Zeitschrift "versinkt", weil es tatsächlich hochinteressant ist, sie einfach durchzublättern. Dabei passiert es auch, daß man durch eine Foto-Anzeige besonders "gelockt" wird, weil man sieht, daß es sich um ein wirklich wunderschönes Moped handelt. Ein Bild kann halt mehr sagen, als tausend Worte.

Weil uns das so gut gefällt, hier nun unser Angebot an unsere Leser und an all' die, die es hoffentlich bald werden: Foto-Anzeigen in GUMMIKUH & PAST PERFECT, nicht nur preiswert, sondern wirklich billig. Wir veröffentlichen Eure private Foto-Anzeige für zwanzig Deutschmark, dafür aber gleich zwei Ausgaben lang, falls dies nötig sein sollte. Den Coupon dazu findet Ihr in diesem Heft im Kleinanzeigenteil. Für Händler gelten andere Konditionen, bitte beim Verlag erfragen.

Auch wenn es bei uns weiterhin private Kleinanzeigen für Abonnenten umsonst geben wird, sollte man sich das mit der Foto-Anzeige mal überlegen. Man kann sich viele ellenlange Telefonate und Erklärungen schenken, daß übernimmt das Foto schon zum großen Teil.

Wer jetzt vermutet, daß diese Foto-Anzeigen-Aktion nur dem Zwecke dienen soll, unserem Verlag die Kasse zu füllen, dem Wunsche ich einen guten Marsch auf dem Holzweg. Denn der Preis von zwanzig Mark für eine Foto-Anzeige, die zweimal veröffentlicht wird, deckt sich etwa mit unseren Selbstkosten und ist als Leser-Service zu verstehen.

Unser Vorteil dabei könnte sein, daß unser Heft attraktiver wird. Was ja auch keine schlechte Sache ist. Überlegt's mal in Ruhe.

Uli Böckmann

WIESO HAB' ICH DIR WAS  
VERSCHWIEGEN ??  
DU HAST HALT NICHT  
DANACH GEFRAGT...



15. Juni 1990



**I N H A L T**

Titelfoto von  
 "Klacks"/Archiv Rogge

Anzeigen \_\_\_\_\_ 2

Moin! \_\_\_\_\_ 3

Diese Seite \_\_\_\_\_ 4

Leserbriefe \_\_\_\_\_ 6

AWTOWELO \_\_\_\_\_ 8

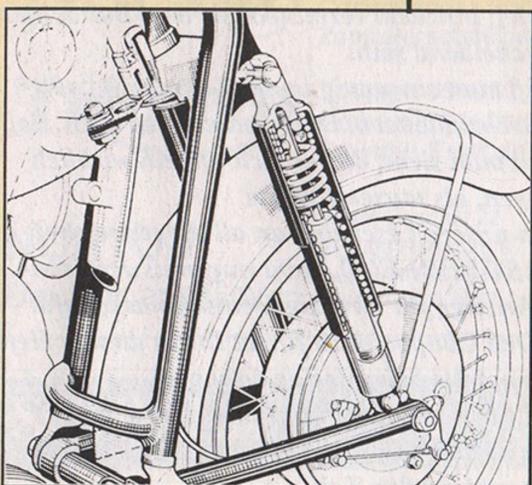
Typenkunde  
 BMW R50 \_\_\_\_\_ 14

MZ-Rennen  
 24

Nordische Impres-  
 sionen  
 Fischereihafen-  
 rennen 1990  
 26

Such & Find  
 28

Besser als ihr Ruf  
 Kawasaki Z 200  
 34



Wußten Sie schon... 38

Bikers Seele  
 Verraten und verkauft \_\_\_\_\_ 16

Versuch macht kluch  
 Restaurierungsserie \_\_\_\_\_ 18

Aus dem Fotoalbum...  
 Hubertus-Kottemann-Gedächtnis-  
 Fahrt \_\_\_\_\_ 21

Bikers Seele  
 Der Termin \_\_\_\_\_ 40

Wattn datt \_\_\_\_\_ 43

Diet & dat \_\_\_\_\_ 44

Bücher \_\_\_\_\_ 45

Historischer Test  
 BMW R 26 \_\_\_\_\_ 46

Impressum \_\_\_\_\_ 47

Termine & Treffen \_\_\_\_\_ 48

Dreck weg!  
 Aus Stromis Umweltkiste \_\_\_\_\_ 49

Anzeigen \_\_\_\_\_ 51

# Richtig belichtet...

**Auf geht's!**  
 Die Saison ist voll im Gange!  
 Die richtige Gelegenheit mit dem Mo-  
 torrad und der Kamera die erheben-  
 den Momente festzuhalten.  
**Mach' mit beim GummikuH-PAST  
 perfect Fotowettbewerb 1990!**

Die besten Bilder werden von uns ver-  
 öffentlicht. Die Erstplacierten erhal-  
 ten zusätzlich gute Preise, die wir uns  
 noch überlegen.

Dein Foto kann aus allen Bereichen,  
 zum Bleistift  
 - Technik  
 - Biker's Seele (Reise etc.)  
 - Motorradgeschichte (alte Fotos),  
 kommen.

Sende uns Deine Meisterwerke oder  
 Schnappschüsse bis zum 1. September  
 1990

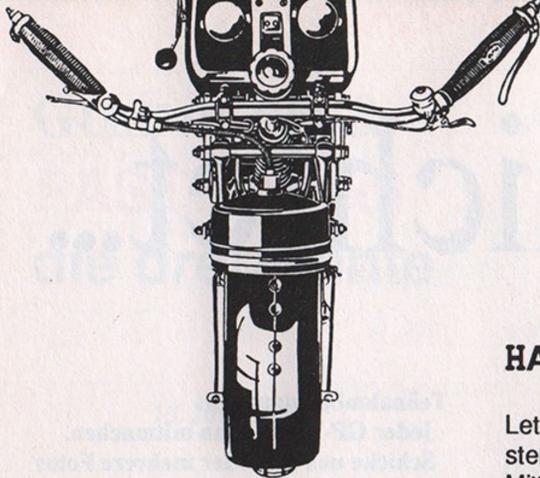
GUMMIKUH-Verlag  
 Am Deich 57  
 2800 Bremen 1

**Teilnahmebedingungen:**  
 Jeder GP-Leser kann mitmachen.  
 Schicke uns eins oder mehrere Fotos  
 (schwarz-weiß oder Farbe, keine  
 Dias), die Du selbst geknipst hast.  
 Ausnahme: Wenn es sich um histori-  
 sche Fotos handelt (vor 1965 aufge-  
 nommen), die Du z.B. aus dem Fami-  
 lienalbum vorsichtig gelöst (!) und  
 keinerlei Schrauberfinger hinterlas-  
 sen hast (die Ahnen werden sonst  
 sauer), reicht uns Deine Adresse.  
 Auf der Rückseite vermerke bitte  
 den Absender und das Wort "GP-  
 Fotowettbewerb 1990".  
 Die Rechte der Veröffentlichung  
 gehen an die GUMMIKUH&PAST  
 perfect über. Das Foto erhältst Du  
 garantiert zurück. Der Rechtsweg ist  
 ausgeschlossen.

Unten: Ein Super-Foto aus dem histori-  
 schen Bereich. Ein Heinkel-Roller flitzt  
 durch das Bild... (Foto Archiv Kurze)

## Kamera, gutes Auge und das richtige Motiv





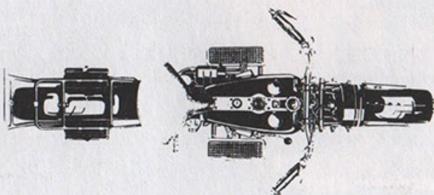
## HALLO PP'ler!

Letztes Heft war super! Mit am Besten hat mir noch der Spruch auf der Mittelseite gefallen, wie recht der gute Herr Shaw doch hatte. Den Artikel von der Nor-BSA hätte ich gern noch ein paar Seiten länger gelesen und "Haben und Halten" hätte eigentlich garnicht mehr aufhören sollen. Nur eines fehlte mir ganz gewaltig: die Ankündigung für Euer nächstes Treffen suchte ich vergeblich. Sollten wir etwa in diesem Jahr darauf verzichten müssen? Oder habt ihr's nicht auf die Reihe gekriegt? Wäre mehr als schade, denn wer im letzten Jahr dagewesen ist, würde wohl auch diesesmal dabeisein wollen. Also laßt mal was verlauten, die Kumpels fragen schon komisch.

### B. Wiebrecht, Koblenz

*Ääh ja, unser Treffen...*

*Wir freuen uns auch schon drauf, wissen aber selber noch nicht, wann es überhaupt stattfindet. Soll noch in diesem Jahr sein, warm sollte schon auch noch sein, drei Tage sollte es schon dauern. Was haben wir jetzt? Oh, schon Juni??!! Wir kümmern uns drum...nur cool bleiben...ey, Rainer, komm'doch ma her ey...*



## LIEBE PP-LESER!

Ich weiß nicht, wieviele Leser PP, jetzt in Kooperation mit der Gummi-kuh, eigentlich hat. Es dürften aber wohl ein paar tausend sein. Wenn ich dann bedenke, welche Leute aus meinem Bekanntenkreis die gleiche Zeitung lesen, sehe ich da eigentlich nur solche, von denen man sagen

würde, daß sie etwas anders drauf sind. Leute, die es genießen, die Nase in den Wind zu halten und die Schönheiten rechts und links der Strecke auch sehen, ohne daran vorbeizuhetzen. Man erfreut sich an Klassischem, zuhause trinkt man den Kaffee dann, wenn der Prütt sich gesetzt hat, und erwartet nicht das Akustik-Signal einer computergesteuerten Genußmittel-Wiederaufbereitungs-Anlage.

Gefällt mir. Auch die Naturverbundenheit, die ja überhaupt allen Motorrad-Fahrern gemeinsam ist, man sitzt ja schließlich obendrauf auf seinem Vehikel und nicht innendrin. Man "erfährt" die Natur viel intensiver ohne Dach überm Kopf, fühlt mehr, sieht mehr und riecht mehr. Gutes wie Schlechtes, Lustiges wie Trauriges. Und weil das Traurige immer mehr wird, muß man darüber Nachdenken, ob das wirklich so sein muß.

Ich meine, ob es sein muß, das wir langsam im Dreck ersticken, humorvollerweise auch noch in unserem eigenen. Der eine oder andere erahnt jetzt vielleicht, genau in diesem Moment, worauf ich hinaus will, nämlich Umweltschutz und all'so'n Problemerkram, och nää ey, geh'mir bloß weg mit dem Scheiß, lassmi in Ruhe, usw., usw... Was soll ich da noch sagen? Fröhliches Weiterblättern, wär schön gewesen, schade, schade.

Die Verbliebenen möchte ich nur noch kurz fragen, ob man nicht versuchen sollte, das vorhandene "Organisationsnetz" um ein paar Dinge zu bereichern. Ich meine die Vielzahl an Motorrad-Clubs, IG's und, und, und. Es bestehen sovieler Kontakte untereinander, man trifft sich, unternimmt gemeinsame Ausfahrten, lange wie auch kürzere. Wenn sich nur Leute finden würden, die diesen Rahmen auch mal nutzen, um solche Probleme mal ins Bewußtsein zu rücken.

Wir Mopedfahrer/innen genießen wie gesagt die Natur einerseits, andererseits vergessen wir, das wir sie auch verpesten mit unseren Abgasen. Es ist also eigentlich nur recht und billig, wenn wir etwas "Ausgleich" betreiben. Von großen Aktionen oder spektakulären Demonstrationen will ich garnicht reden, eh alles für die Katz. Der "Ausgleich" sollte viel mehr bei

jedem Einzelnen liegen, indem er oder sie darauf achten, was sie tun, was sie kaufen, was sie reden, wie sie sich verhalten. Es geht eigentlich nur darum, an die Umwelt zu "denken". Allein das wäre schon ein riesengroßer Schritt in die bessere Richtung.

Als kleine Beispiele: überflüssige Verpackungen, Einwegflaschen, chemische Reinigungen, der Umgang mit Lösungsmitteln, Lacken und Kraftstoffen, gebleichtes Papier, Edelhölzer, Waschmittelhorror, Reinigungsmittel, Plastiktüten, FCKW's, unnötiger Energieverbrauch, unnötige Arzneien, reicht's noch nicht? Das war lang nicht alles und jeder weiß es.

Ich spreche hier nicht nur den Motorradfahrer oder die Motorradfahrerin an, sondern den Menschen der dahinter steckt und der konsumiert, oftmals jedoch ohne Nachzudenken. Wie bereits gesagt, ist es oftmals schon die halbe Miete, bei seinem Tun und Handeln über diese Dinge nachzudenken. Dann macht man eigentlich automatisch das Richtige. Besser gesagt, man läßt das Falsche.

Wenn das jetzt wirklich ein paar tausend Leute gelesen haben, hoffe ich doch inständig, das ich mit meinem Geschreibsel dafür gesorgt habe, das vielleicht in den nächsten paar Wochen in diesem Land ein paar hundert Liter weniger Reinigungsmittel den Rhein runterfließen, vielleicht dreißig Kilo weniger Schwachsinn-Verpackung auf dem Müll landen, daß etliche Plastiktüten unter der Supermarktkasse liegenbleiben, und, und, und. Vielleicht, vielleicht. Vielleicht auch nicht. Aber wahrscheinlich doch. Hat mich bis jetzt ungefähr 'ne halbe Stunde Arbeit gekostet. Doch dies nur als Anhaltspunkt, was man in einer halben Stunde nicht alles anzetteln kann. Zum Schluß noch ein kleines Sprichwort aus Kaschmir, was sich jeder leicht merken kann: "Wir haben diese Erde nicht geerbt, sondern wir schulden sie unseren Kindern."

### Bastian Kohner, Stuttgart

*Zumindest kann jetzt keiner mehr sagen, er hätte von nichts gewußt...*

## ALTERNATIVE RENNSZENE

Seit einiger Zeit interessiere ich mich für die Rennveranstaltungen, bei denen man als normalsterblicher Brot-und Butter-Biker auch mitfahren kann. Ich würde mir wünschen, davon mal etwas in GUMMIKUH & PAST PERFECT finden zu können. Habt ihr irgendwelche Kontaktadressen hier in Deutschland auf Lager?

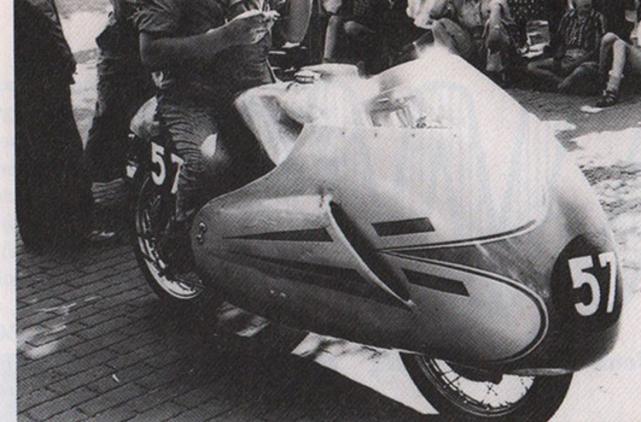
### Petra Schöniger, Detmold

*MOTO AKTIV, Barfüßertor 26, 3550 Marburg/Lahn. Da erfährst Du alles, was Du wissen muß.*

## WO GIBT'S ALU-TANKS?

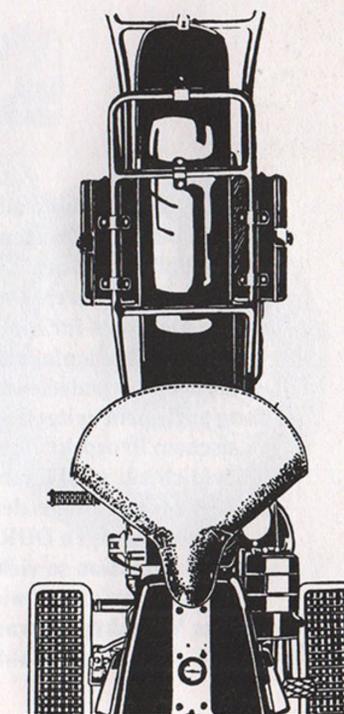
Der Artikel von Frank Just aus Eurem Mai-Heft hat mich wieder angespornt, meinen eigenen Cafe-Racer endlich auf die Beine zu stellen. Da ich relativ wenig Zeit habe, steht das gute Stück seit mittlerweile fast zwei Jahren in der Garage, weil halt noch einiges fehlt. Da ich auch nicht zu den großen Schraubern gehöre, zieht es sich um so länger hin. Unter anderem fehlt dem guten Stück auch noch der Tank. Da schwebte mir was aus Alu vor, getreu den alten Vorbildern. Ich hab jedoch eine bestimmte Form im Kopf und würde mir gern einen Tank bauen lassen. Doch wo kann man dies? Ich habe bis heute keine Firma gefunden, die mir einen Tank nach meinen Wünschen bauen kann. Wär toll, wenn Ihr mir weiterhelfen könntet.

### Bernd Aue, Bielefeld



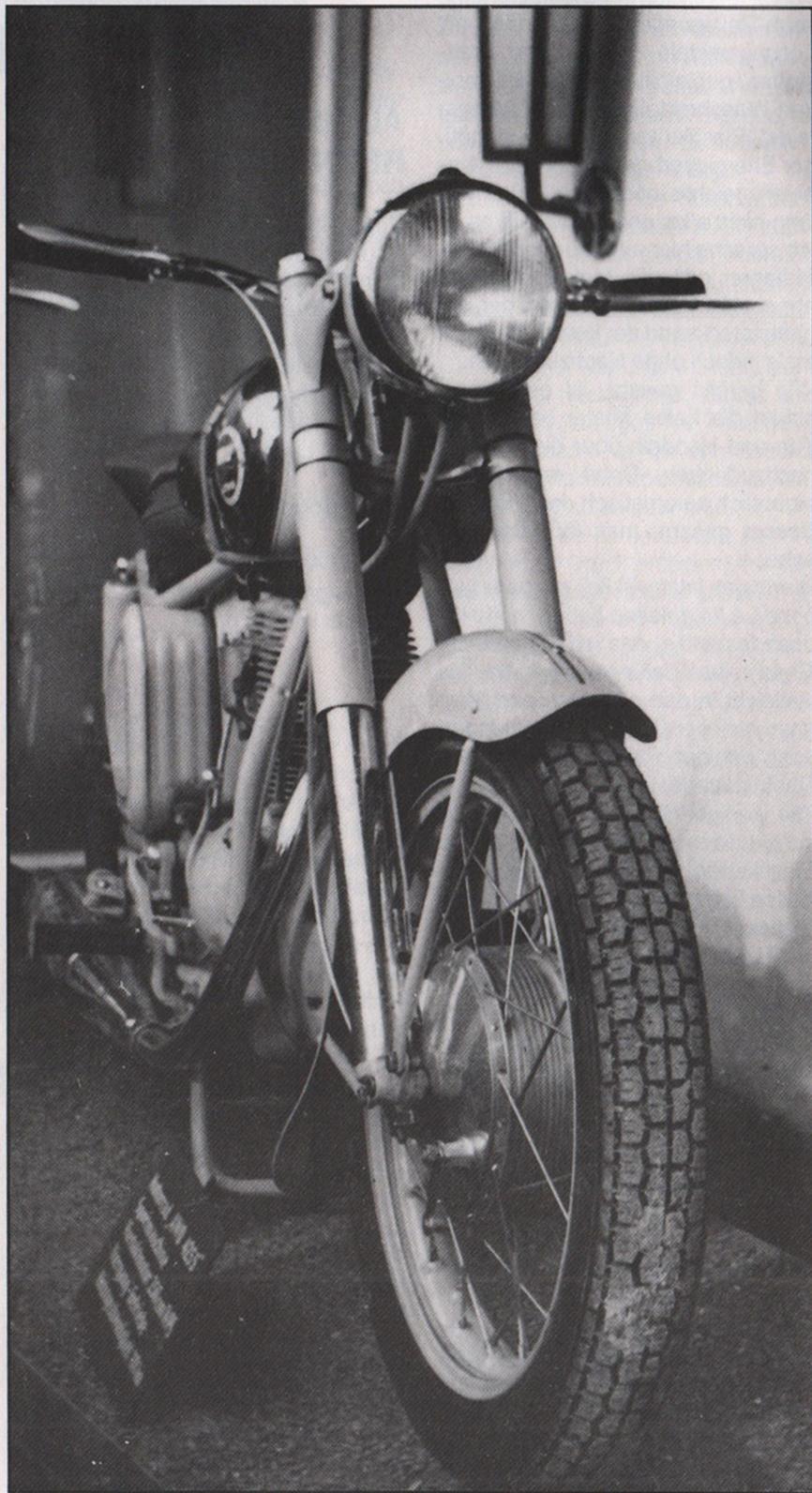
*Gute Frage. Es gibt da eine Firma in Osnabrück, die baut Alu-Tanks, zumindest Gerüchten zufolge aber keine Sonderanfertigungen mehr. Man stellt dort offensichtlich nur noch Kleinserien für ganz bestimmte Modelle her. Zwar auch sehr schön anzuschauen, aber für Dich mit Deinen Sonderwünschen momentan wohl nicht das Richtige.*

*Ansonsten, wie peinlich, passe ich an dieser Stelle. Aber der Brief mit Deiner Bitte ist abgedruckt, vielleicht findet sich ja jemand in der Leserschaft mit einem heißen Tip...?*



# AWO 425

Bericht und Fotos Dipl. Ing. F. Freitag



„AWO - die Maschine mit den besten Fahreigenschaften, für den anspruchsvollen Fahrer. Das ist die Maschine für Sie!“ So steht es jedenfalls in großen Lettern als Blickfang auf einem zeitgenössischem Prospekt. Tatsächlich hat wohl kaum ein Motorrad aus der über 40-jährigen DDR-Produktion so viele Liebhaber gefunden wie dieses Viertaktmotorrad aus Suhl.

Und selbst heute, fast drei Jahrzehnte nach Einstellung der Viertaktproduktion zugunsten von hubraumschwachen 2-Takt-Mopeds, -Mokicks, -Motorrollern und Motorrädern, haben diese Maschinen mit ihrem unverwechselbaren Motorenklang immer noch eine große Zahl von Verehrern und erleben seit geraumer Zeit wieder eine Renaissance als nostalgische Zeugen einer längst vergangenen Motorsportepoche.

Die Anfänge des kardangetriebenen Viertakter aus Suhl gehen zurück auf die ersten Nachkriegsjahre. Der sowjetische Werkdirektor des unter sowjetischer Verwaltung stehenden SAG-Betriebes (Sowjetische Aktiengesellschaft Awtowelo) erteilte dem damaligen deutschen Chefkonstrukteur den Befehl, sofort mit der Ausarbeitung einer Konzeption für den Bau eines Viertaktmotorrades der 250 ccm-Klasse, nach vorgegebenen Kriterien, zu beginnen.

Die Tragweite dieses Befehls ist selbst unter heutigen Bedingungen kaum nachvollziehbar. War doch das Werk als ehemaliger Rüstungsbetrieb (Berlin-Suhler Waffenkonzern BSW) entsprechend den Kontrollratsbestimmungen größtenteils demontiert worden und man hatte gerade die Fertigung dringend benötigter Erzeugnisse des täglichen Bedarfs (Haushaltsgegenstände) und eine bescheidene Fahrradproduktion aufgenommen. Zum anderen war der Motorradbau für die ehemaligen Fahrrad- und Jagdwaffenfabrik Suhl absolut branchenfremd.

Nach harter Arbeit der Konstrukteure und der neu gebildeten Versuchsabteilung konnte aber zur Frühjahrsmesse 1950 in Leipzig der Prototyp der AWO 425 (die Typenbezeichnung ist abgeleitet von Awtowelo, 4-Takt, 250 ccm) einem staunendem Publikum vorgeführt werden. Nur wenig später standen die ersten 10

Stück vorwiegend in mühevoller Handfertigung hergestellten Viertakter der Nullserie zur Inspektion und Erprobung auf dem Werkshof. Bereits am 1. Juli 1950 verließen weitere 25 Maschinen das Suhler Werk.

Nach erfolgreichem Abschluß einer 10.000 km-Testfahrt begann Ende 1950 die Serienproduktion der AWO 425. Diese Viertaktepoche des Suhler Werkes dauerte bis zum 31.12.1961. In dieser Zeit verließen genau 208.709 Exemplare dieser begehrten Viertakter das Werk.

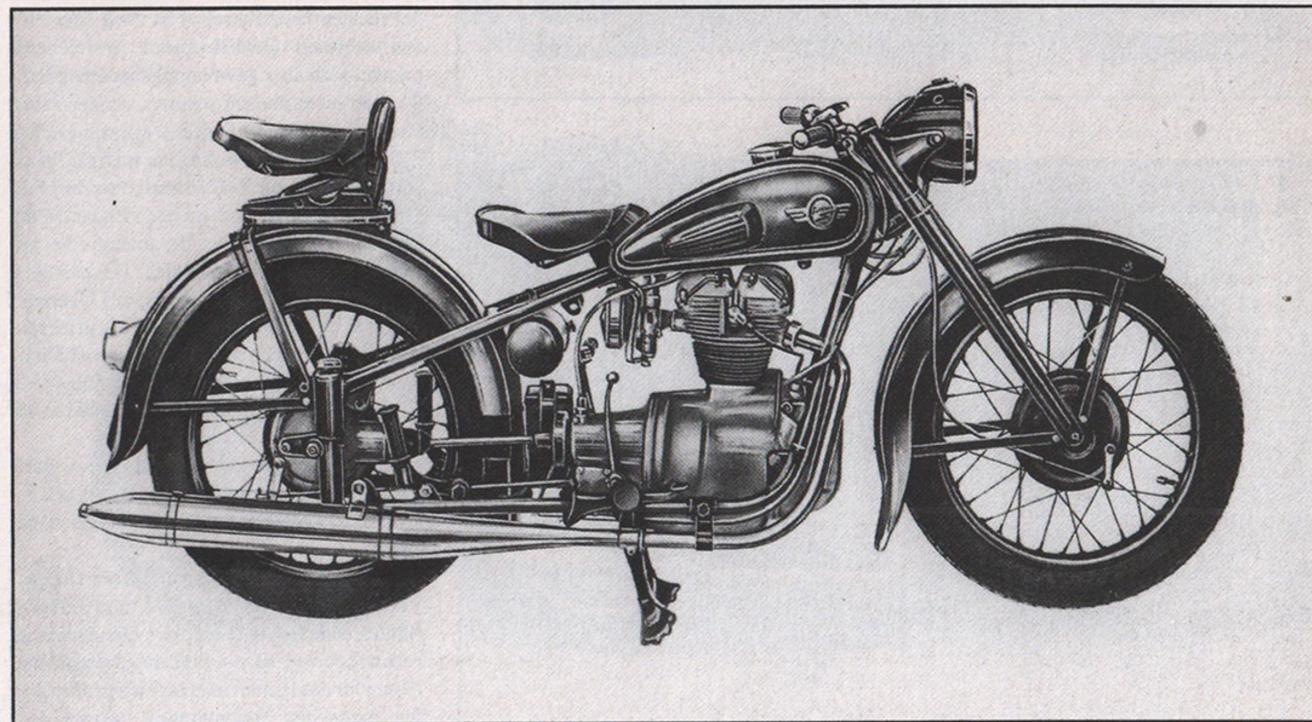
Kenner der Materie wird beim Betrachten der Fotos sicherlich auffallen, daß die Konstrukteure der AWO 425 wahrscheinlich aus Zeitgründen, sich von der BMW R 24 zumindest inspirieren ließen. Trotz dieser Tatsache wäre es ungerecht und auch von technischer Seite her nicht haltbar, von einem Plagiat zu sprechen, denn sowohl konzeptionell als auch konstruktiv wurden moderne Weiterentwicklungen, gravierende Änderungen und erhebliche Detailverbesserungen gegenüber dem Vorbild wirksam. In vielen maßgeblichen konstruktiven aber auch ästhetischen Details (z.B. die Glattheit und Schönheit der Motor-Getriebeeinheit) wurde die BMW R 24 bei weitem übertroffen und es entstand ein modernes, leistungsfähiges Motorrad, das mit Fug und Recht zu seiner Zeit eine Spitzenstellung einnahm.

Das Herz der AWO 425 ist der für die hohe Drehzahl ausgelegte, ebenmäßige Motor. Hohe Drehzahlen erfordern aber einen leichten, aber trotzdem steifen Ventiltrieb. Nicht zu Unrecht entschloß man sich zur Konzeption der seitlich hochgelegten Nockenwelle. Dadurch konnten die zur Betätigung der hängenden Ventile erforderlichen Stoßstangen relativ kurz gehalten werden. Mit geringem Leistungsverlust wird die Bewegung der Nocken

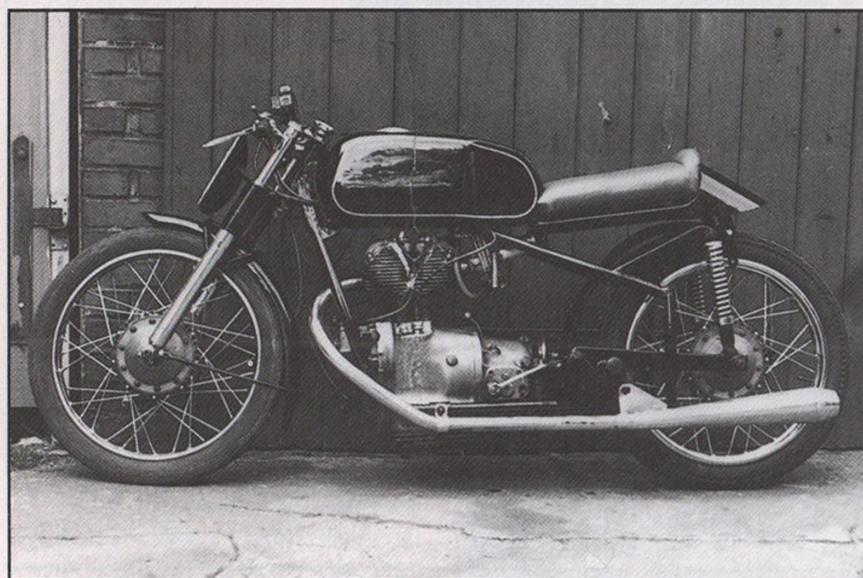
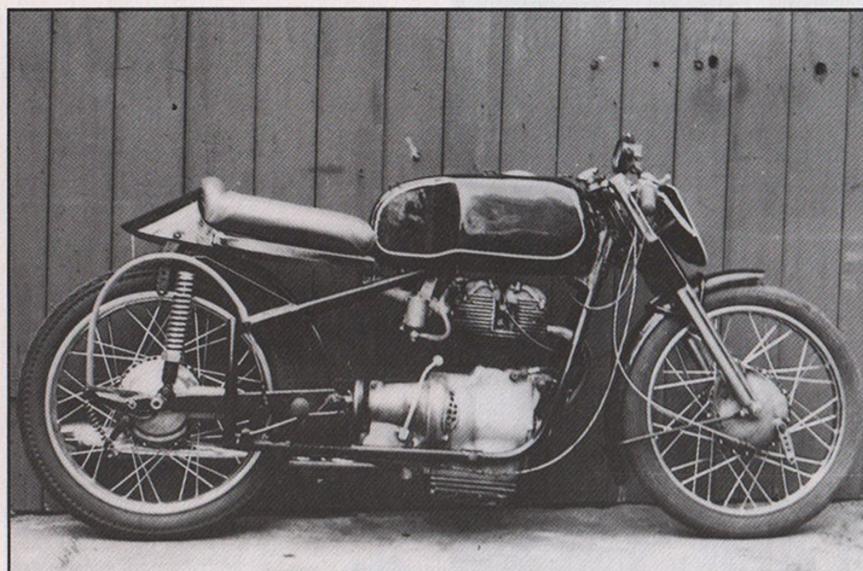
# AWO 425

Foto links:  
AWO 425 S

Foto unten:  
AWO - Simson mit Flüstertüte



# AWO 425



exakt auf die Ventile übertragen. Die erstmals bei einem Tourenmotor eingebauten Haarnadelventilfedern (ihre hohe Federkraft gestattet problemlos hohe Motordrehzahlen) prägten die sportliche Charakteristik dieses Motors und sorgten dafür, daß auch bei hohen Drehzahlen ein exakter Kraftschluß des Ventiltriebes besteht. Der voluminöse, stark verrippte Zylinderkopf, mit Leitwänden zwischen den Ventilkammern, sorgte, besonders bei hohen thermischen Belastungen für eine sehr gute Kühlung von Brennraum und Zündkerzenbereich. Für den Nockenwellenantrieb wählte man nicht den meist üblichen Antrieb über eine Steuerkette, sondern verwendete ein Zahnradpaar mit Antrieb von der Kurbelwelle aus. Diese Lösung hat sich günstig für den harten Einsatz auf Straße und besonders im Gelände erwiesen. Zwar wurde nicht der geringe Geräuschpegel des Antriebs der Nockenwelle durch eine Kette erreicht, wichtiger war jedoch gewesen, daß eine verschlissene Kette mit zwangsläufig veränderten Ventilzeiten zu erheblicher Leistungsminderung führen kann. Das schloß man mit dem Einsatz eines Zahnrades gekonnt aus.

Eine ausreichend dimensionierte Gleichstrom Lichtmaschine ist zusammen mit einem (recht zuverlässigen) IKA-Magnetzündler in einem separaten Gehäuse an der Stirnseite des Motors, schmutzgeschützt, installiert worden. Die Kraftübertragung des 8,8 kW (12 PS) bei 5500 U/min. leistenden Einzylinder-Blockmotors mit Bohrung und Hub von jeweils 68 mm, erfolgt über eine Einscheiben-Trockenkupplung, die mit der Schwungscheibe des Motors, zwischen Kurbelgehäuse und Getriebegehäuse untergebracht ist. Sie reagiert tatsächlich exakt und millimetergenau. Das gut abgestufte, fußgeschaltete Vierganggetriebe (mit dem kleinen Handhebel für alle Fälle auf der rechten Getriebeseite) ist zwar selbst für den robusten Geländeeinsatz ausreichend, schaltet sich aber gewöhnungsbedürftig hart. Da man nicht nur ein schönes, sondern auch strapazierfähiges, seitenwagentaugliches Fahrzeug herstellen wollte, um auch als Transportmittel und zur Beförderung von drei Personen den absolut vorhandenen Bedarf in der damaligen sowjetischen Besatzungszone abzudecken, entschloß man sich, entsprechend der vorgegebenen Parametern, zur Übernahme des Kardangetriebes als Antriebsart. Obwohl wesentlich teurer als der sonst übliche Kettenantrieb, war man dazu gezwungen, da kein Zulieferbetrieb für Antriebsketten in der damaligen SBZ vorhanden war.

An der Zuverlässigkeit des Motors war auch die gewählte Druckumlaufschmierung und ein BVF-Flachschiebervergaser maßgeblich beteiligt.

Das Fahrwerk war als geschlossener Doppelrohrrahmen mit Teleskopgabel und Teleskophinterradfederung konzipiert. Die erreichten Federwege von 90 mm für das Vorderrad und 70 mm für das Hinterrad entsprachen durchaus den damaligen Bedingungen, setzten aber

doch den Anspruch auf ein weiches, komfortableres Fahren auch auf den nunmal vorhandenen schlechten Straßen der DDR Grenzen. Trotzdem ließ es sich mit dieser Maschine gut und sicher fahren.

Die Innenbackenbremsen vorn und hinten brachten auch für den Seitenwagenbetrieb (hierfür konnte man einen speziellen Seitenwagenkardan erwerben) ausreichende Verzögerungswerte. Die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h (140 kg Leermasse) wurde in jedem Fall erreicht. Gut eingefahrene Maschinen waren meist noch 5-10 km/h schneller. Auch der vom Werk angegebene Benzinverbrauch (durchschnittlich 3,5 l/100 km) entsprach den damaligen ökonomischen Erfordernissen. Und noch heute träumt mancher renommierte Hersteller von 2-Takt-Fahrzeugen von solchen Verbrauchswerten!

Die in den ersten Jahren ausgelieferten AWO 425 kannten noch keine allzu strengen Dezibel-Grenzwerte. Der anmontierte, zerklüftete Fischeschwanzauspuff sorgte nachhaltig für eine nach unseren heutigen Begriffen eminent laute Geräuschentwicklung. Diese AWOs waren nicht zu überhören. Erst später verschwand dieser relativ kurze Donner-Auspuff zugunsten eines dafür um vieles längeren, zigarrenähnlichen Flüster-Schalldämpfers. Mit dem Anbau der "Flüstertüte" verschwand eigentlich (und das bedauern viele AWO-Fans) der markige und kernige Klang der AWO 425. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß viele AWO-Fanatiker diese "Zigarre" zu Hause lassen und mit Hosketüten-Nachbauten (nur leicht gedämpft) fahren um auch akustisch ihre Sonderstellung im Zweitaktland DDR zu dokumentieren.

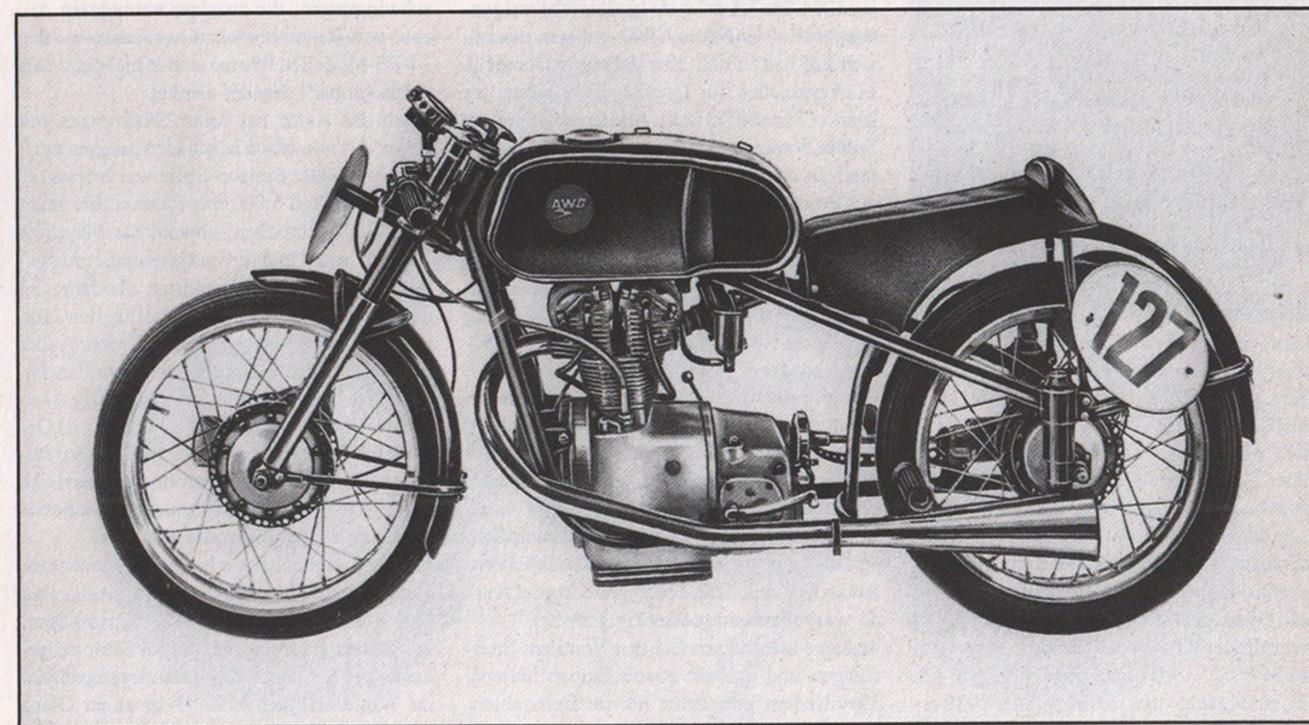
## Die Rennmaschine AWO 425

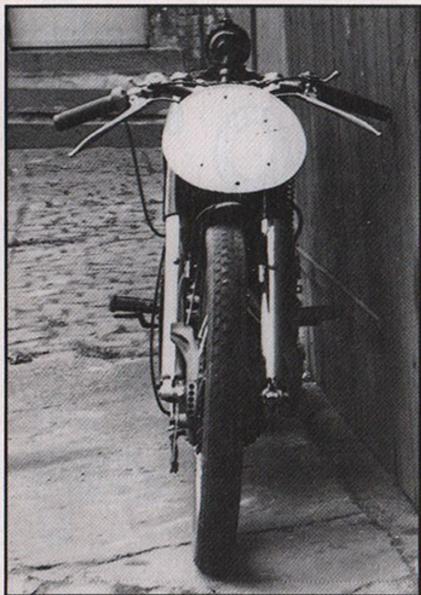
Die Situation auf Deutschlands Rennstrecken war nach dem Kriege nicht geradezu berauschend. Viele ehemalige Rennfahrer hatten zwar ihre Vorkriegsmaschinen über die Wirren der Kriegs- und Nachkriegszeit gerettet, aber der Nachwuchs stand vor schier unlösbaren Problemen. Nun haben ja Rennfahrer ein gutes Gespür, welche Motoren sich einige PS mehr einhauchen lassen. So war es nur eine Frage der Zeit, bis auf den nationalen Rennstrecken frisierte Viertakter der Marke AWO 425 auftauchten. Während im Suhler Werk die AWO 425 in steigenden Stückzahlen vom Band lief und zu dem erstaunlich niedrigen Preis von nur rund 2.500 Mark über die volkseigene Handelsorganisation HO angeboten wurde, verstanden es engagierte Motorradfachleute, aus dem ansonsten recht zahmen Tourenmotor mit relativ einfachen Mitteln einen für damalige Verhältnisse PS-starken Rennmotor zu zaubern, der selbst den siegewohnten Zweirädern der renommierten Marke NSU zeitweilig zum Rivalen wurde. Die Mittel dazu waren einfach: Die Kipphebel wurden in ihrer Eigenmasse auf ein gerade noch vertretbares Maß reduziert, das Einlaßventil um 2 mm im Durchmesser vergrößert, die Stößel erleichtert und der Vergaserdurchlaß auf genau 27 mm erhöht. Arbeiten am Kurbeltrieb (sorgfältig zentriert und genau ausgewuchtet) brachten einen Leistungszuwachs von 100 %. Auf dem Prüfstand gab der so behandelte Motor jetzt 24 PS bei 7.500 U/min. ab. Damit kam man allerdings schon an die Grenzwerte dieser Konstruktion heran. Abgerundet wurde der rennmäßige Trimm durch einen geänderten Getriebesatz (am serienmäßigen Kardan blieb alles unverändert),

Fotos linke Seite:  
Rennmaschine mit Schwinge  
und weiträumig verlegtem  
Bremsbowdenzug am Hinterrad

Foto unten:  
AWO RS mit  
Geradwegfederung  
hinten und Megaphon

# AWO 425





Lenkerstummeln direkt an den Gabelholmen, Massereduzierung am Fahrwerk sowie wirkungsvollere Bremsen. Der nun statt des Tachos angebaute Drehzahlmesser vervollständigte die Rennausstattung.

Das Suhler Werk unterstützte die Bemühungen der Hobbytuner nachhaltig und frisierte sogar einige Motoren werksseitig. Die vielen auf Rennstrecken errungenen Achtungserfolge veranlaßten das Werk 1952 eine kleine Serie von nur 15 Rennmaschinen zu fertigen und an talentierte Nachwuchsfahrer über die Sportsektion zu vergeben. Diese Fahrzeuge wurden dann allerdings in der Folgezeit durch



Motor- und Fahrwerkskorrekturen noch verändert. Geblieben ist jedoch das gute und weitreichende Grundkonzept dieser 160 km/h schnellen Renner.

Einen weiteren markanten Höhepunkt in der Suhler Rennära stellte der 1955 entwickelte Doppelnockenwellenmotor mit 28 PS Leistung dar, dessen 2 obenliegenden Nockenwellen durch eine umlaufende Kette angetrieben wurden. Später entwickelte man in Suhl noch einen aufwendig konzipierten 250 er Zweizylinder-Königswellenmotor, der dann etwa 35 PS (25,8 kw bei 10.200 U/min) auf den Prüfstand brachte und noch im Jahre 1958 erschien. Auch mit diesen beiden Modellen sind

Erfolge für das Werk nicht ausgeblieben. Aber der erwartete ganz große Durchbruch blieb versagt. Kurz vor der entgültigen Aufgabe der werksmäßigen Rennbeteiligung mit den Suhler Viertaktern kam noch 1959 bei einigen wenigen Rennveranstaltungen ein 350 ccm-Einzyylindermodell mit einer Leistung von 29,4 kw (40 PS) bei 8.200 U/min zum Einsatz. Zu diesem Zeitpunkt war man aber den ausländischen Motorradfirmen schon hoffnungslos unterlegen und nur bei nationalen Veranstaltungen konnte man Achtungserfolge verbuchen.

So kam es mit Ende der Motorsportsaison 1959 zur Abkehr vom Rennmaschinenbau. Motiviert wurde das Ende der werksseitigen Rennbeteiligung mit der "kostspieligen Fremdheit" dieser Einzweckfahrzeuge und der "Entrücktheit von der Serie". Sicher verbarg sich hinter diesen Floskeln zwar die Tatsache, den horrend gestiegenen finanziellen Belastungen, die nun einmal durch den werksseitigen geförderten Rennsport entstehen, auszuweichen. Sicher ist aber auch, daß die Politbürokratie dem Motorsport wenig Bedeutung beimaß, um nicht zu sagen feindlich gegenüber stand. Damit ist ein Kapitel Motorrennsport, das reizvoll für Zuschauer und Aktive war, für immer beendet worden. Bei Oldtimer-Veranstaltungen im Rahmen des ADMV und besonders bei den speziellen AWO-Treffen ist ab und an eine Maschine aus der Rennära der 50er Jahre, aus der motorsportlichen Glanzzeit des Suhler Werkes, zu sehen. Sie ist mit ihrem herrlichen, kraftvollen Klang stets ein Publikumsmagnet.

#### Die Sportmaschine Simson 425 "S"

Mit der Übergabe des Suhler Werkes, das bis 1954 SAG Awtowelo hieß, in Volkseigentum, entfiel der Name AWO und man entsann sich auf das in den 20er Jahren entstandene Markenzeichen für Qualitätsautomobile der Marke "Simson" in Suhl. Alle Erzeugnisse des Suhler Werkes trugen fortan diesen Firmennamen. In aller Stille entwickelte man parallel zur Produktion der bewährten AWO 425 ein Sportmodell, die Variante "Simson-Sport". (In Fan-Kreisen hält sich der Name "AWO" aber auch heute noch so hartnäckig, daß selbst diese Maschine sehr häufig noch schlechtweg als "Sport-AWO" bezeichnet wird.) Die Serienproduktion dieses Modells lief 1955 an.

Damit man Anschluß an den internationalen Stand der Technik nicht verlor, war es nötig, daß Motor und Fahrgestell des als Basis dienenden Modells AWO 425 gründlich überarbeitet wurden. So bekam der Motor einen Leichtmetallzylinder mit eingeschrumpten, später eingegossenen Graugußlaufbüchsen. Auch die Kühlfläche des Zylinderkopfes wurde vergrößert und rechteckig gestaltet. Massereduzierungen bei den Ventilen, Stoßstangen und Stößeln sowie Einbau härterer Ventiltfedern gestatteten höhere Drehzahlen, so daß anfänglich 10,3 kw (14 PS), später

sogar 11,4 kw (15,5 PS), erreicht durch Änderung des Kolbens und des Brennraumes zu Buche standen. Auch die Motordrehzahlen konnten von zuerst 6.300 U/min auf 6.800 U/min und die Verdichtung von 7,2 auf 8,3 erhöht werden. Der einfache Luftfilter mußte einem großvolumigen Dämpfungsbehälter zur Verminderung des Ansaugeräusches weichen.

Augenfällig neu gestaltet wurde das Fahrwerk der Simson-Sport. Die Telegabel erhielt 150 mm, die Hinterradschwinge 100 mm Federweg. Wegen der großen Federwege war es allerdings erforderlich, 18-Zoll-Felgen zu verwenden. Dies führte insgesamt zu einer günstigen Schwerpunktage.

Die Leichtmetall-Vollnarbenbremsen sprachen weich und gut dosierbar an und machten die Simson-Sport voll seitenwagentauglich. (auch für diesen Typ konnte ein speziell für den Seitenwagenbetrieb übersetzter Hinterradantrieb geliefert werden.)

Wer dieses Motorrad besessen hat, ist vom weichen Ansprechverhalten der Teleskopgabel auf jede Bodenunebenheit, aber auch von der sicheren Bodenhaftung begeistert. Übertroffen wurde diese weiche Federung nur noch von den MZ-Schwingenmodellen der späten fünfziger Jahre, die aber im gesamten Fahrverhalten und in kritischen Bereichen nicht ganz unproblematisch waren.

Den ausgeprägten Vorzügen dieses gelungenen Sportmodells, dessen Verkaufspreis je nach Ausführung bei ca. 3.300 Mark lag, standen aber auch einige Schwachstellen gegenüber. So zeigten die Federbeine nach relativ kurzer Laufzeit schon Undichtheiten und die Kupplung neigte häufig zu unschönen Klappergeräuschen. Waren dies noch verzeihbare "Unarten", so konnten die harten Motorschwingungen, die zu einer vermehrten Anzahl von Rahmenbrüchen besonders bei den 14-PS-Modellen führten, schon nicht mehr als "hinnehmbar" abgetan werden.

Auch der Autor hat seine Erfahrungen mit dieser Art von Materialschäden machen müssen. An meiner Simson-Sport war bereits bei Kilometerstand 5.000 das Rahmenrohr unter dem Tank gebrochen, obwohl die Maschine fast nur "solo" und nie im Gespannbetrieb gelaufen ist. Trotzdem gehörten die Jahre, in denen ich die Simson-Sport fast täglich fuhr, mit zu den schönsten Motorradjahren. Außer den Rahmendefekt habe ich bei einer Fahrleistung bis zum Verkauf des Fahrzeuges von 35.000 km (da waren auch ab und zu mal Geländefahrten dabei), nie ernsthafte Reparaturen erledigen müssen. Und nur der herrliche Paralleltwin der Jawa 350 war die Ursache des Verkaufs meiner Simson-Sport.

Vor zwei Jahren habe ich mir nun wieder eine komplette und in allen Details originale, aber doch restaurierungsbedürftige Simson-Sport der letzten Baureihe mit 15,5 PS-Motor gekauft, die als nächstes Restaurierungsobjekt im Winterhalbjahr 1990/91 in altem Glanz entstehen soll.

#### Die Gelände- und Crossmaschinen AWO 425/Simson 425

Eine Retrospektive der Suhler Viertakter wäre unvollkommen, würde man die Gelände- und die Motocross-Maschinen übergehen. Schon bei der Grundkonzeption der AWO 425 durch die sowjetische

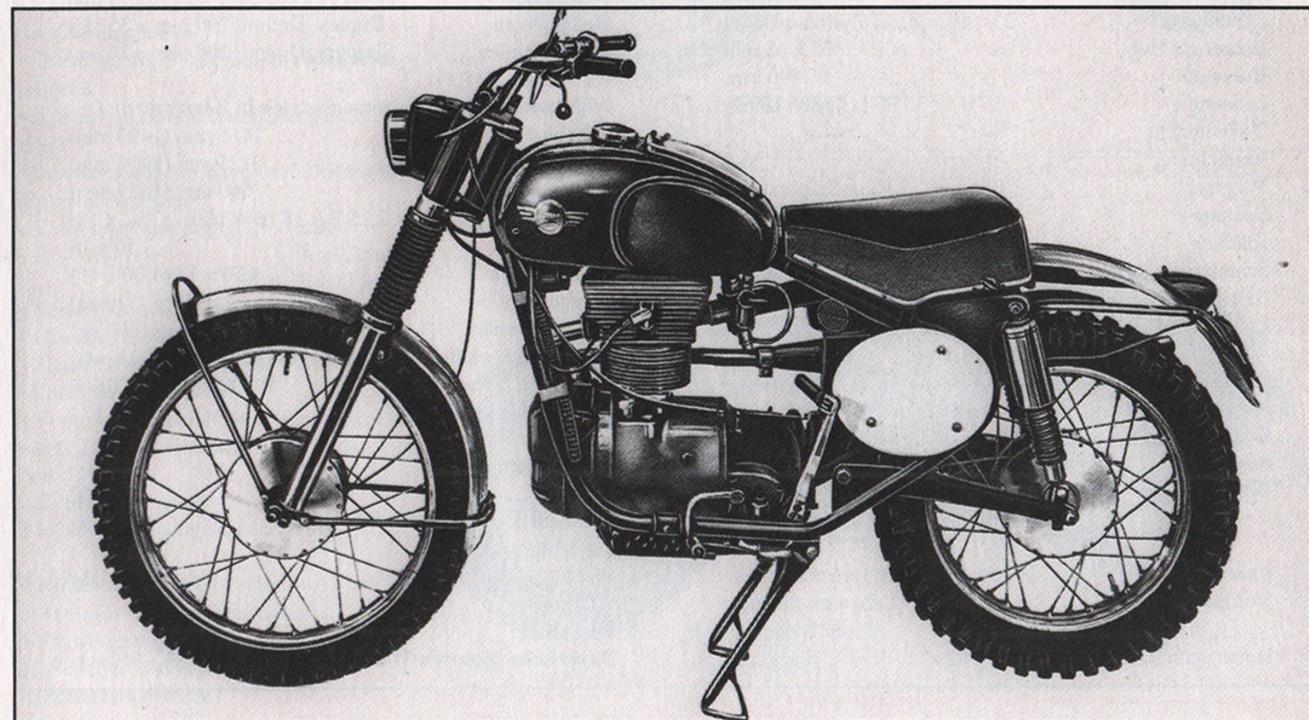
Betriebsleitung mag der Aspekt der Geländetauglichkeit eine vordergründige Rolle gespielt haben. So war es denn auch nicht verwunderlich, daß mit der AWO 425 ohne größere Veränderungen (damals sahen die Geländemaschinen noch wie "normale" Straßenfahrzeuge aus) die meist von der "Gesellschaft für Sport und Technik-GST" organisierten Geländewettbewerbe sehr erfolgreich bestritten werden konnten. Aber mit Produktionsbeginn der Simson-Sport gab es bis 1961 eine in Kleinserie gefertigte, modifizierte Geländesportmaschine mit 250 und 350 ccm Hubraum. In der Leistung angehoben, gab der 250 ccm-Motor stattliche 14,0 - 14,7 kw (19 - 20 PS) ab und der 350 ccm-Motor verfügte sogar über 16,9 kw (23 PS) bei nur 6.000 U/min. Damit konnte man schon konkurrenzfähig sein. Auch das Fahrwerk änderte man nur geringfügig ab. Die Fahrgestelle der Motocross-Maschinen unterschieden sich nicht grundlegend von denen der Geländesportmodelle. Lediglich Lichtanlage und Schalldämpfer wurden abgebaut und der Kraftstoffbehälter auf die reduzierte Streckenlänge ausgelegt. Das waren für jedermann sichtbare Veränderungen. Unsichtbar blieb der für die Cross-Fahrzeuge enger abgestufte Getriebesatz, eine massereduzierte Schwungscheibe und eine stärkere Kupplung (3 zusätzliche Federn)

AWO 425

#### SIMSON - GS 350 - 1961

Dem Geländesport-Einsatz entsprechend, wies diese Maschine eine ganze Reihe von Verbesserungen auf, z.B.

Alu-Zylinder mit eingezogener Spezialgußlaufbuchse, verstärkte Kupplung, Rahmenverstärkungen, veränderte Federbein- und Teleabstimmung, vergrößerte Laufräder (vorn 3.00-21, hinten 4.00-18). Der auf 350 ccm Hubraum vergrößerte Motor wurde in bezug auf gesteigerte Motorleistung und Standfestigkeit systematisch überarbeitet und gab eine Leistung von 24 PS ab



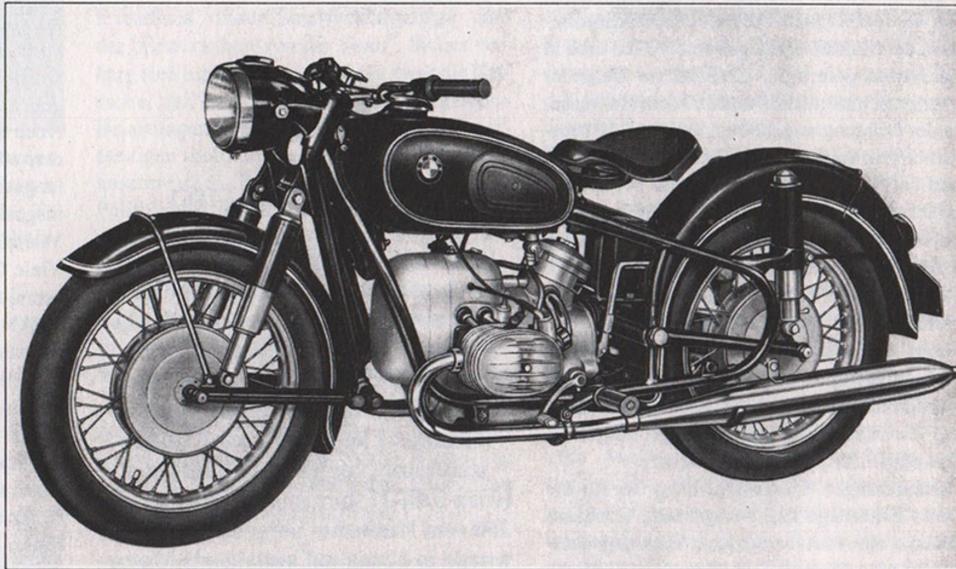
#### Nachbetrachtungen:

Die Viertaktmodelle aus Suhl werden nun schon seit Jahrzehnten nicht mehr gebaut. Etwas wehmütig denken die meist älteren Motorsportenthusiasten an die schönen Fahrzeuge mit dem unverwechselbaren Klang. In den letzten Jahren erleben aber diese Viertakter besonders bei der jüngeren Generation eine Renaissance. In mühevoller Freizeitarbeit entstehen diese Zeitzeugen einer vergangenen Motorradepoche wieder in altem Glanz.

Und wer gerät da nicht ins nostalgische Schwärmen, wenn auf der traditionellen Schleizer Rennstrecke oder aber auch auf zahlreichen anderen AWO-Treffs die unsterblichen Hämmer aus Suhl, teils abenteuerlich bemalt und als Chopper aufgemotzt, teils aber auch mit viel Akribie in einen fabriktreuen Originalzustand versetzt, sich ein Stelldichein geben.

Noch manches gute Stück wird von Dachböden oder aus Scheunen geholt und so dem langsamen "Rosttod" entrissen. Nicht alle der insgesamt über 200.000 produzierten Suhler Viertakter gingen den Weg allen Schrottes. Viele überlebten. das beweist auch das noch ausreichende Angebot an Ersatzteilen für die AWOs. Angeboten wird so ziemlich alles. Vom noch nagelneuen Kleinteil bis zum kompletten restaurierungsbedürftigen Motorrad (wenn auch seit langer Zeit zu sattsam gepflegten Preisen). Erfreulich ist auch, daß in Kraftfahrzeugfachzeitschriften seit langem Reparaturtips veröffentlicht werden. Nach Schätzung von Kennern der AWO-Szene existieren noch etwa 2.500 Stück dieser Viertakter aus Suhl, die in sich ein Stück deutscher Kraftfahrzeuggeschichte verkörpern und vom Können der Suhler Ingenieure und Arbeiter zeugen.

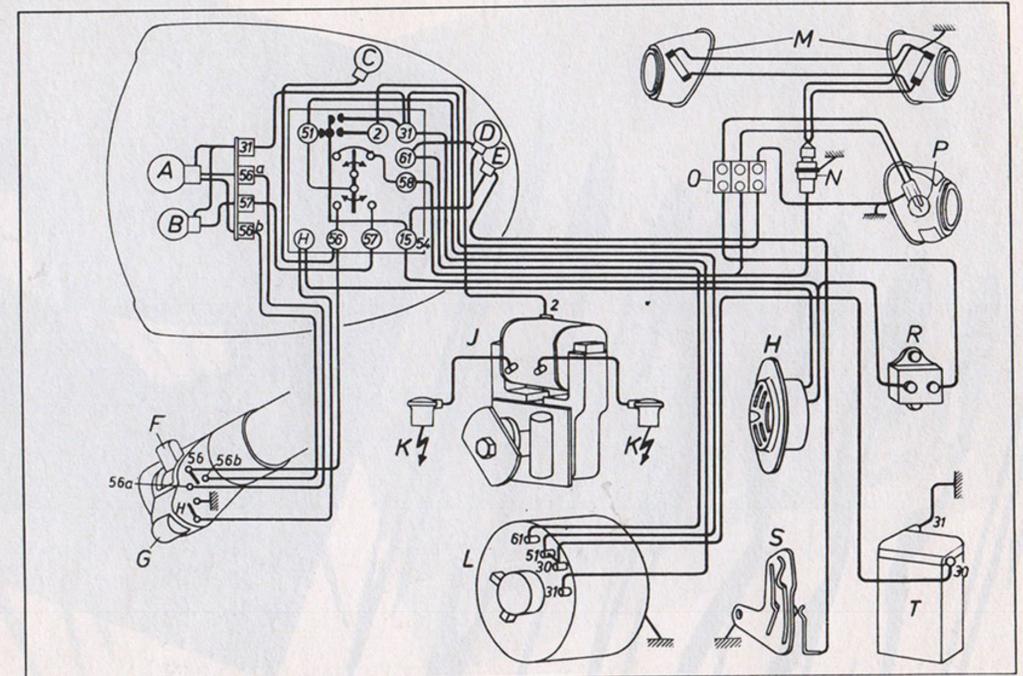
# Typenkunde BMW R 50



<b>Motor</b>	BMW Viertakt	Federweg	? mm
Zylinderzahl	2 Zylinder-Boxer	Bremse vorn	Duplex, Drchm. 200 mm x 35 mm
Bohrung x Hub	68 x 68 mm	Bremse hinten	Simplex, Drchm. 200 mm x 35 mm
Hubraum	490 ccm		
Leistung	26 PS bei 5800 U/min	<b>Allgemeine Daten (Beiwagenbetrieb in Klammern)</b>	
Drehmoment		Radstand	1415 mm (1450 mm)
Verdichtung	1 : 6,8	Gesamtlänge	2125 mm (2400 mm)
Vergaser	2 Bing-Schrägstrom	Gesamtbreite	660 mm (1625 mm)
Spülung	---	Felge	2,15 B x 18 (BW hint. 2,75C x 18)
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Reifen vorn	3,50 x 18
Schmierung	Druckumlauf	Reifen hinten	3,50 x 18 (4,00 x 18)
Batterie	6V/8 Ah	Leergewicht	195 kg (320 kg)
Lichtmaschine	Noris L60/6/1500/L	Gesamtgewicht	360 kg (600 kg)
<b>Kraftübertragung</b>	Kardan im rechten Schwingenrohr	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	ca. 130 km/h (100 km/h)
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung	Verbrauch (Prospektwert)	51/100 km (8 l/100km)
Getriebe	4 Gang	Kraftstofftankinhalt	17 l
Schaltung	Fußschaltung	<b>Marktdaten</b>	
Übersetzungen	5,33 - 3,02 - 2,04 - 1,54 (Hinterrad 3,18 solo, 4,33 BW)	Bauzeit	1955/60
<b>Fahrwerk</b>	geschlossener Doppelrohrrahmen	Vormodell	(R 51/3)
Vorderradgabel	Langarmschwinge	Nachfolger	(R 50/5)
	? mm Federweg	Preis	3050 DM
Hinterradfederung	Schwinge	Stückzahl	?
		Hersteller	
		<b>Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft • München</b>	

## Schaltplan

- A Biluxbirne
- B Standlicht
- C Tachobeleuchtung
- D Ladekontrolle
- E Leerlaufanzeige
- F Abblendschalter
- G Hupshalter
- H Hupe
- J Zündmagnet
- K Kerzenstecker
- L Lichtmaschine
- M Seitenwagenleuchten
- N Steckdose
- O Kabelklemme
- P Brems- und Rücklicht
- R Bremslichtschalter
- S Leerlaufkontakt
- T Batterie



## Schmierplan

Alle 1.500 km

- 1 Motorölwechsel SAE 40 Sommer  
SAE 20 Winter  
2 l

- 2 Getriebeöl nachfüllen  
SAE 40 Sommer  
SAE 20 Winter

- 3 Hinterradschwinge nachfüllen  
SAE 40 ganzjährig

- 4 Hinterradantrieb SAE 40 ganzjährig

- 5 Bremsgelenke mit Öl versehen

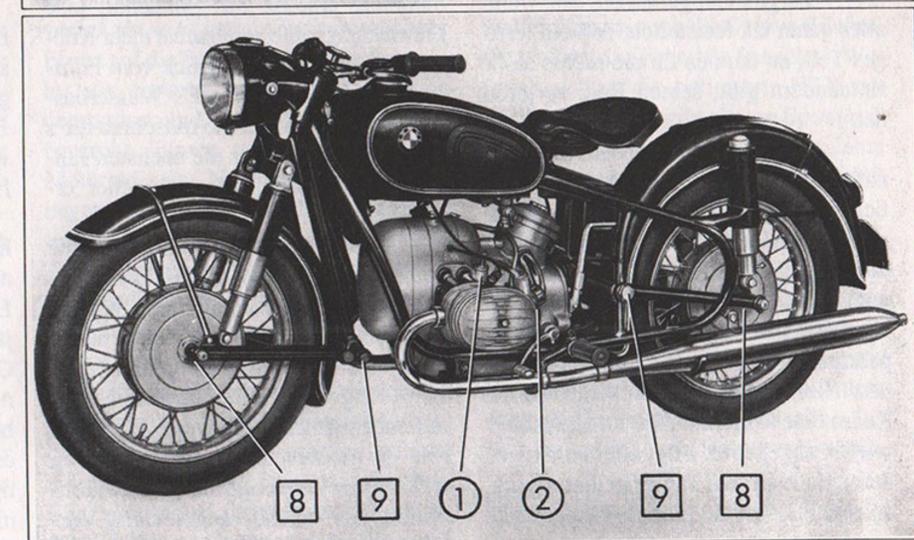
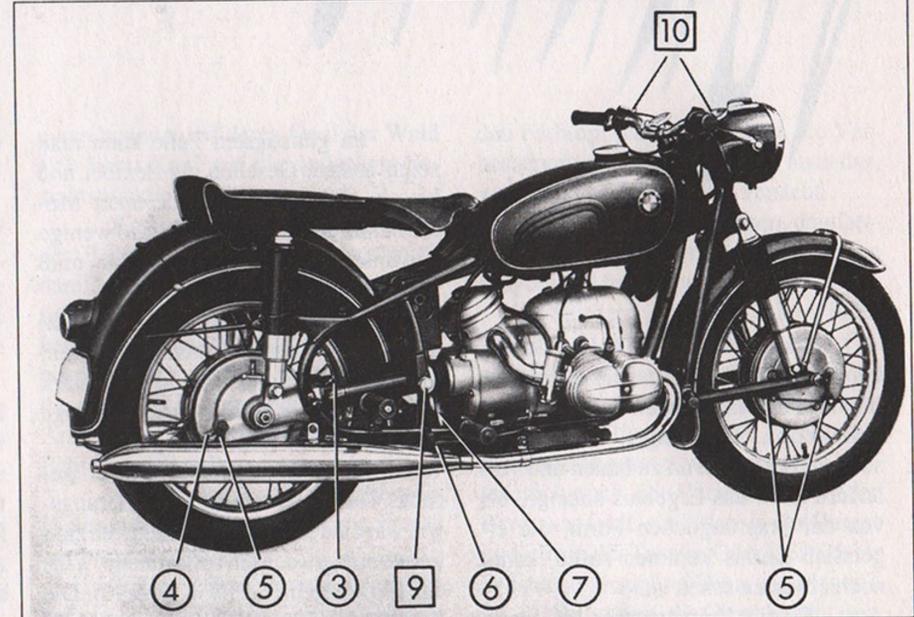
- 6 Fußbremshebel abschmieren

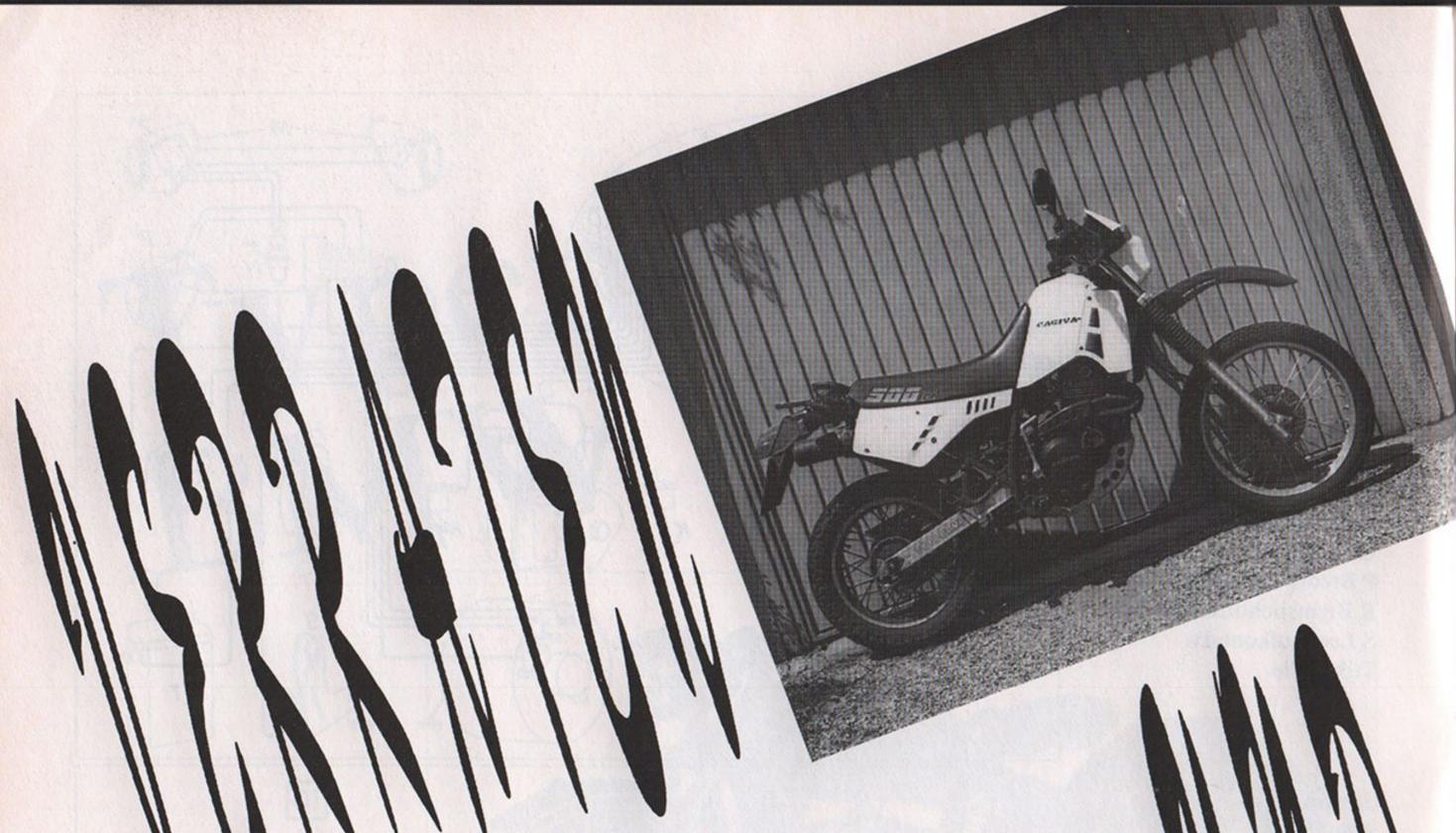
- 7 Kupplungsausrückhebel mit Öl versehen  
Alle 6000 km

- Lenkungsspiel überprüfen
- Räder kontrollieren (Speichen, Zentrierung, Radlager etc)
- Schwingenlager auf Spielfreiheit überprüfen
- Alle Schrauben auf festen Sitz kontrollieren
- Bowdenzüge, Armaturen auf Leichtgängigkeit überprüfen
- Ventilspiel überprüfen

- kalt
- A = 0,2mm
- E = 0,15mm
- Kerze reinigen/Abstand 0,6 mm
- Unterbrecher einstellen 0,4 mm
- Zündzeitpunkt einstellen
- Luftfilter ausklopfen
- Vergaser + Benzinbahn reinigen
- evtl. Leerlauf einstellen

- Alle 12000 km
- 2 Getriebeölwechsel 0,8 l
- 3 Hinterradschwinge-Ölwechsel 0,2 l
- 4 Hinterradantrieb Ölwechsel 0,15 l
- 8 Radlager reinigen, schmieren
- 9 Schwingenlager v+h reinigen, schmieren
- 10 Seilzüge abschmieren
- Luftfilter wechseln





Im günstigsten Falle kann man solch unstete Gesellen als flexibel und kreativ bezeichnen. Gerade unter Motorradfahrern gibt es garnicht so wenige von ihnen und wenn ich ehrlich bin, muß ich mich zu ihnen rechnen.

Der letzte Sommer soll schön gewesen sein, der trockenste seit Jahren. Mehr als die Eisheiligen in Dänemark und den Sonnenschirm vor der Garage habe ich nicht in Erinnerung.

Es gibt Leute, die haben Gedanken, die haben Ideen und die setzen sich dran, ihre Vorstellungen in die Realität umzusetzen. Die fangen nach einem solchen Entschluß an zu bauen und verändern dann das Ergebnis solange, bis von der ursprünglichen Form, die eigentlich heraus kommen sollte, kaum noch etwas zu sehen ist.

Es gibt Zeitgenossen, die, wenn alles getan ist, feststellen, daß ein fertiges Teil, an dem es für sie nichts mehr abzuändern gibt, seinen Reiz verloren hat.

Solche eine Herangehensweise hat natürlich Auswirkungen. Die im persönlichen Besitz befindlichen Motorräder gleichen meistens fahrbaren Baustellen, die ständige Fluktuation der Fortbewegungsmittel sorgt für ein freundschaftliches Verhältnis zum Versicherungs-Doppelkarten-Ausgeber und für Stoßseufzer des Herrn vom Strassenverkehrsamt. Kaum eine Maschine, die im Urzustand wieder abgegeben wird, aber so einige, deren Ende an dem Tag eingeläutet wird, an dem ihr Zustand saubere Fingernägel verspricht.

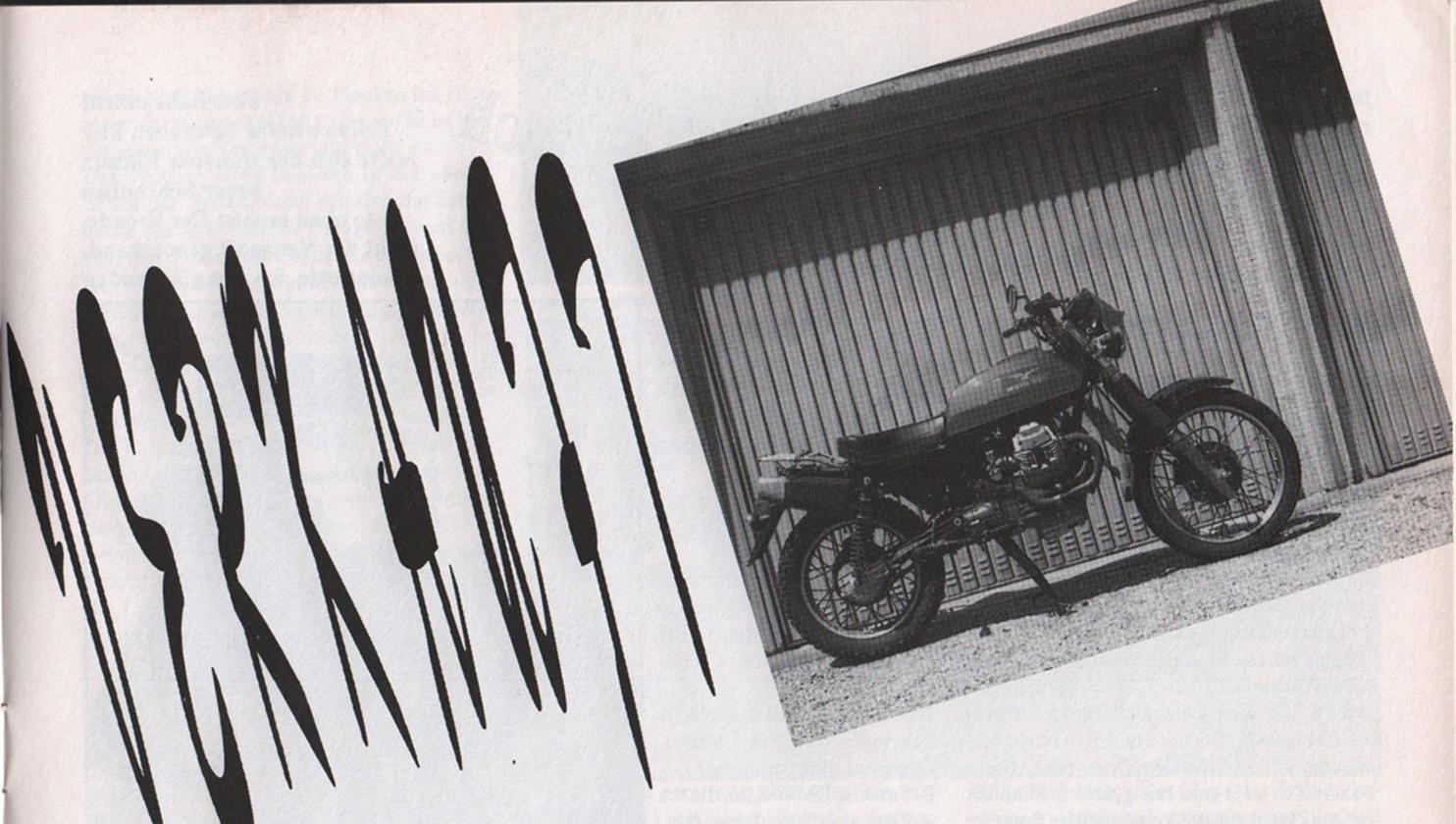
Es hatte mich mal wieder gepackt. Das Opfer meiner Veränderungswut war eine sechsfünfer-Guzzi, die zum Ferntourer erwachsen sollte (siehe "Was das Herz begehrt", PP/GK Feb.90). Die Schmiere ersetzte das Sonnenöl, jede Entwicklungsstufe verursachte mehr Kribbeln im Bauch als der Blick vom Fünfmeter-Brett herunter auf's Wasserbassin. Die Aussicht auf die Maschine für's Leben, zumindest für die nächsten Jahre, ließ Kompromisse erträglicher erscheinen.

Einer davon war das alltägliche Fortbewegungsmittel, ebenfalls zweirädrig und auf den klangvollen Namen Kadschiwah hörend. Wer damit nichts anzufangen weiß, dem sei in Stichpunkten weitergeholfen: Ein italienischer Japanernachbau mit Federwegen, die mehr Fuß- als Fingerspitzengefühl erfordern, drei Zentner Lebendgewicht und so konstruiert, das Veränderungen kaum Vorteile hätten.

Eine reinrassige 500er Enduro halt, die mich dadurch fasziniert, daß sie problemlos läuft, selbst im Winter anspringt und nicht einmal nach mehr als Benzin und Oel verlangte. Ach ja, und der Elefant natürlich, der das Firmenemblem ziert und mir allein dadurch die Marke schon symphatisch macht.

Als die Guzzi ihrer Vollendung nahe war, ging der bis dahin nette Spätsommer gerade langsam in die kalte Regenzeit über. Die Regenkombi wurde zur ständigen Begleiterin, an den länger werdenden Abenden entstand der Bericht für PP.

Man mag zu diesem Lande stehen, wie man will, aber im Winter gibt es nettere Stellen auf dem Globus als das Land des bleiernen Himmels. Die diesjährige Flucht vor Frost und mürrischen Gesichtern führte mich weit nach Fernost, wo Palmen, Lebensart und ein dort beschafftes Motorrad kaum Wünsche offen ließen. Drei Gedanken begleiteten mich jedoch die ganze Zeit über: dreimal soviel Hubraum, dreimal so viel Federweg, dreimal so viel Fahrspaß.



Verwundert stellte ich fest, daß ich kaum eine Idee an die doch von mir eigens für ebensolche Einsatzorte gebaute Guzzi verschwendete. Im Gegenteil, hoch und leicht sollte das Gerät sein, die originale, aber treue Cagiva tauchte vor meinem geistigen Auge auf, wenn es mit der benutzten Strassenmaschine in Asien nicht mehr weiterging.

Nach der Rückkehr in hiesige Gefilde stellten sich keine Fragen, die Guzzi hielt noch ihren Winterschlaf, die Leichtenduro war garnicht erst abgemeldet worden. Also raus aufs Land, die holde hintendrauf und auf Feld- und Waldwegen nach einer Klärung der Ahnung gesucht.

Und gefunden. Wo der Asphalt aufhörte, fuhr sich der leichte Hüpfert tatsächlich kräfteschonender, das GS-Strickmuster des Fahrwerks konnte Punkte für Bruder Leichtfuß einheimsen. Die Fortbewegung auf der Strasse jedoch ging in der Wertung klar an das Reiseschiff, ebenso wie die Auswirkung durch Gepäckbelastung. Von zusätzlicher Beladung unbeeindruckt zog der Adler aus Mandello seine Bahn, ruhig und drehzahlschonend.

Was war zu tun? Der Reiz des Eigenbaus lockte nach seiner Fertigstellung nicht mehr so recht und auf der Cagiva zogen sich längere Distanzen wie Kaugummi. Wie beneide ich manchmal Leute, die nur ein Motorrad ihr

eigen nennen und deren Qual der Wahl sich beim Kauf auf die optischen Gesichtspunkte bezieht.

Kommt Zeit, kommt Rad, lautete der Beschluß und ich freundete mich damit an, den Sommer 1990 fahrenderweise zu erleben. Keine Eigenbauten, keine Veränderungen! Gut, vielleicht doch ein größerer Tank für's Fanti-Bike, doch das müßte es ja dann auch gewesen sein. Ansonsten sollte, wie gesagt, nur noch Fahren auf dem Programm stehen.

Und jetzt so etwas! Ich habe mein (Schrauber-) Herz verloren, wie immer zur unpassenden Zeit.

Nichts Böses ahnend fahre ich auf ein Schwätzchen bei einem Händler vorbei, da wird gerade ein kunterbuntes Etwas auf die Bühne geschoben. Schneller als erwartet sind die Anbauteile demontiert und darunter sieht der farbenfrohe Eimer tatsächlich wie ein Motorrad aus. Na sowas. Interessiert begutachte ich Rahmenführung und Halterungen. Da könnten doch auch andere Teile dranpassen, denke ich noch, als ich mich endlich in Kenntnis des Neupreises losreißte und erstmal im Laden umschaue. Was soll ich sagen. Kaum biege ich um die Ecke, da steht sie schon wieder vor mir. Diesmal mit Kratzspuren und abgeblättertem Lack, gerade ein paar tausend Kilometer auf der Uhr und zu verkaufen. Ein Zustand also, der es leichtfallen läßt, das Werkzeug rauszuholen, die Säge und

den Farbtopf dazu und sich an die Verbesserungen zu machen. Oder auch das, was man gerade darunter versteht.

Drumherum schleichen, draufsetzen und probefahren ist nur noch eine Frage von Momenten.

Seitdem schlafe ich wieder schlecht. Hubraum, Leistung und Gewicht liegen jeweils genau in der Mitte zwischen den beiden vorhandenen Maschinen. Überlegungen, wo die Stichsäge zuerst angesetzt werden müßte, halten mich wach. Die Vernunft ist über den Berg, was fehlt, sind Platz in der Garage und Lira in der Tasche. Oder läßt sich ein Wüstensohn auch in Dinar aufwiegen?

Sei's drum, die Guzzi kommt weg, vielleicht auch noch die Cagiva (Elefanten sind anhänglicher als Seeadler). Wer Interesse hat, die optimierte NTX mit leichten Mängeln gibt es zum Spottpreis von sechs Mille, die 500 T4E, zwei Jahre alt, darf noch vier-acht bringen. VB natürlich.

Danach bräuchte ich eigentlich nur nochmal so ein Angebot von wegen Tuareg aus zweiter Hand und wenig gelaufen, dann kann es meinerwegen Sommer werden. Mit Sonnenschirm und Blaumann an, und wenn die Grillwürstchen die Poren säubern, das reine Gefühl, einem schönen Hobby zu fröhnen.

Marc Reichel

ps und die Restaurierung seiner 200er Hercules 317, Baujahr 1953.  
Teil 10  
(Fortsetzung von Heft 12, Seite 22)

# Restaurierungsserie Versuch macht kluch

## Hinterradfederung

Bis auf die vordere Felge, die sich noch im alten Zustand befindet und bis auf den Motor kann ich an den Zusammenbau der Hercules gehen.

So einfach, wie ich die Jurisch-Hinterradfederung demontierte, bekam ich sie nicht mehr zusammen. Alle Teile hatte ich gereinigt und die Schleifspuren an den Führungsbolzen beseitigt. Eingölt warteten die Puzzleteile auf ihr federndes Zusammenspiel in den Rahmenaufnahmen. Die Ersatzteilzeichnung (abgebildet in GummikuH Nr. 3, Seite 71) half mir nicht weiter. Eine ganze Zeit "pröckelte" ich mit den Rohren, Buchsen und Schrauben herum, bis ich endlich den Dreh fand. Diese Puzzle-Zeit ist ja ganz lustig, aber in Hinblick auf das Ziel, daß das Moped noch im Sommer fahren soll, sehr hinderlich. Daher mein Tip:

**Bei der Demontage von Telegabeln, Hira-fen, Naben usw. alles fotografieren und zusätzlich mit Papier und Bleistift skizzieren.**

Für die Fotos reicht eine Klick-Klack-Kamera mit Blitz und ein weißes Handtuch oder Bett-laken als Hintergrund. Die Bilder können später noch zwei anderen Dingen dienen: Der Wert der Maschine kann durch einen Sachver-

ständigen exakter ermittelt werden und beim eventuellen Verkauf erzielt man durch die gute Dokumentation der Restaurierung sicherlich einen höheren Preis.

## Schutzbleche

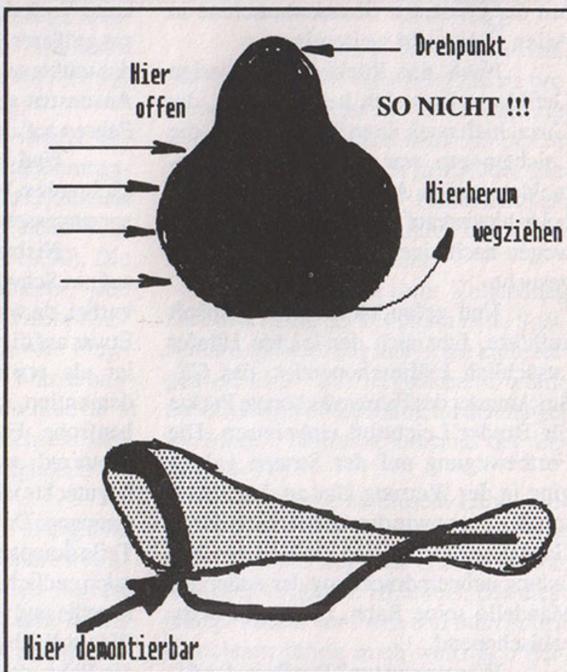
Das Montieren der Schutzbleche warf keinerlei Schwierigkeiten auf. Ein Problem stellte sich mir als ehemaligen Autofreak:

Ist es sinnvoll die Schutzbleche von innen dick mit Unterbodenschutz einzustreichen?

Bei meiner BMW R 26, die ich Anfang der 70er Jahre fuhr, wurde drauf verzichtet! Ich hab's jetzt sein gelassen und warte mal eine Saison ab, ob der Steinschlag und der Rost größere Schäden anrichten. Auf die Antwort müßt Ihr somit noch ein dreiviertel Jahr warten.

## Pagusa-Sattel

Als ich zum Probesitzen den Sattel anschraubte, nervte mich meine perfektionistische Gehirn-hälte ("Hol' die Satteldecke runter und lackiere das Rahmengestell" sprach mein Lenor-Gewissen)! Das Gewissen steht häufig mit dem Kostenteufel in Verbindung. So auch in diesem klassischen Fall von "Trial and Error": Beim Herunterziehen der noch sehr guten Satteldecke zerriß sie. Höhnend offenbarte sich daraufhin das Innenleben des Sattels, daß mir förmlich ins Auge sprang und die einfache Lösung verriet. Ich zeichnete den



**Was immer Du restaurierst, es wird teurer als berechnet und später fertig als geplant**



Foto links unten: Teilmontierte Telegabel; hier zeigte sich der sinnvolle Einsatz neuer Schrauben  
Foto oben rechts: Der Freude, nicht der Vernunft gehorchend, montierte ich den glänzenden

teuren Spaß (Immerhin 56 Flocken bei Heumann, Fuchsberg 3, 6110 Dieburg / Er ist hier der günstigste Versender) für Euch auf. Das Problem stellt sich wie in der oberen Skizze dar. Anscheinend läßt sich die Satteldecke um den vorderen Drehpunkt vom Gestell abziehen, da die Decke an der Seite offen ist. Trotz Geschirrspülmittel als Schmierung zerriß bei dieser Methode die Satteldecke. Was man nicht auf den ersten Blick sieht, der Sattelrahmen ist zerlegbar. Der hintere Bügel kann durch die Schlitzlöcher abgehoben und die Gummiabdeckung einwandfrei entfernt werden. Ich hoffe, daß Ihr mit meiner Skizze klar kommt.

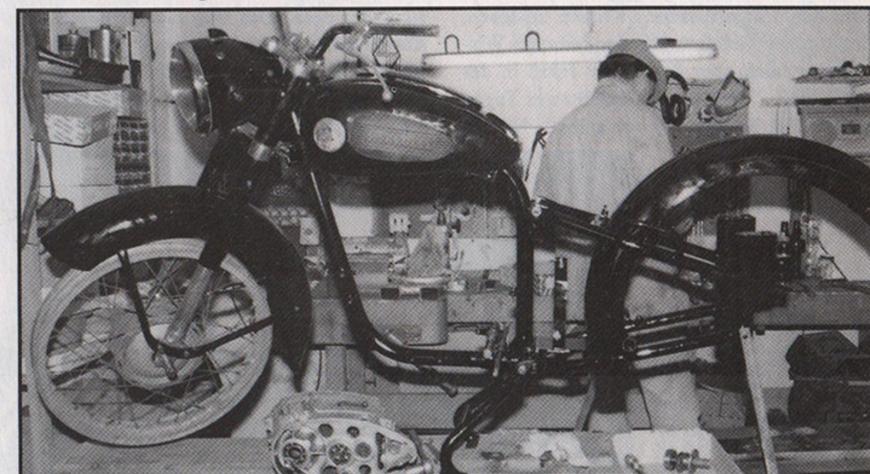
Diesmal habe ich viele Bilder im Artikel, damit Ihr textmäßig aber genausoviel Inhalt bekommt, habe ich alles mit einer kleineren Schrift gesetzt. Lieber Siegfried Kohl, hol' Dir die Lupe und schicke uns bitte mal ein paar Fotos aus Deinem Archiv!!!

## Das Sorgenkind - der Motor

In den vorangegangenen Artikeln der Serie habe ich schon manches angedeutet, daß der Motor mich ziemlich nervt. Angefangen hatte es mit der Entdeckung zweier übler Bruchstellen des Gußgehäuses. Cord meinte, daß die herausgebrochenen Teile aus Alu nachgefeilt und eingeschweißt werden können. Ein anderer sprach vom sogenannten Nähen, ein Verfahren das die Bundesbahn zur Reparatur ihrer

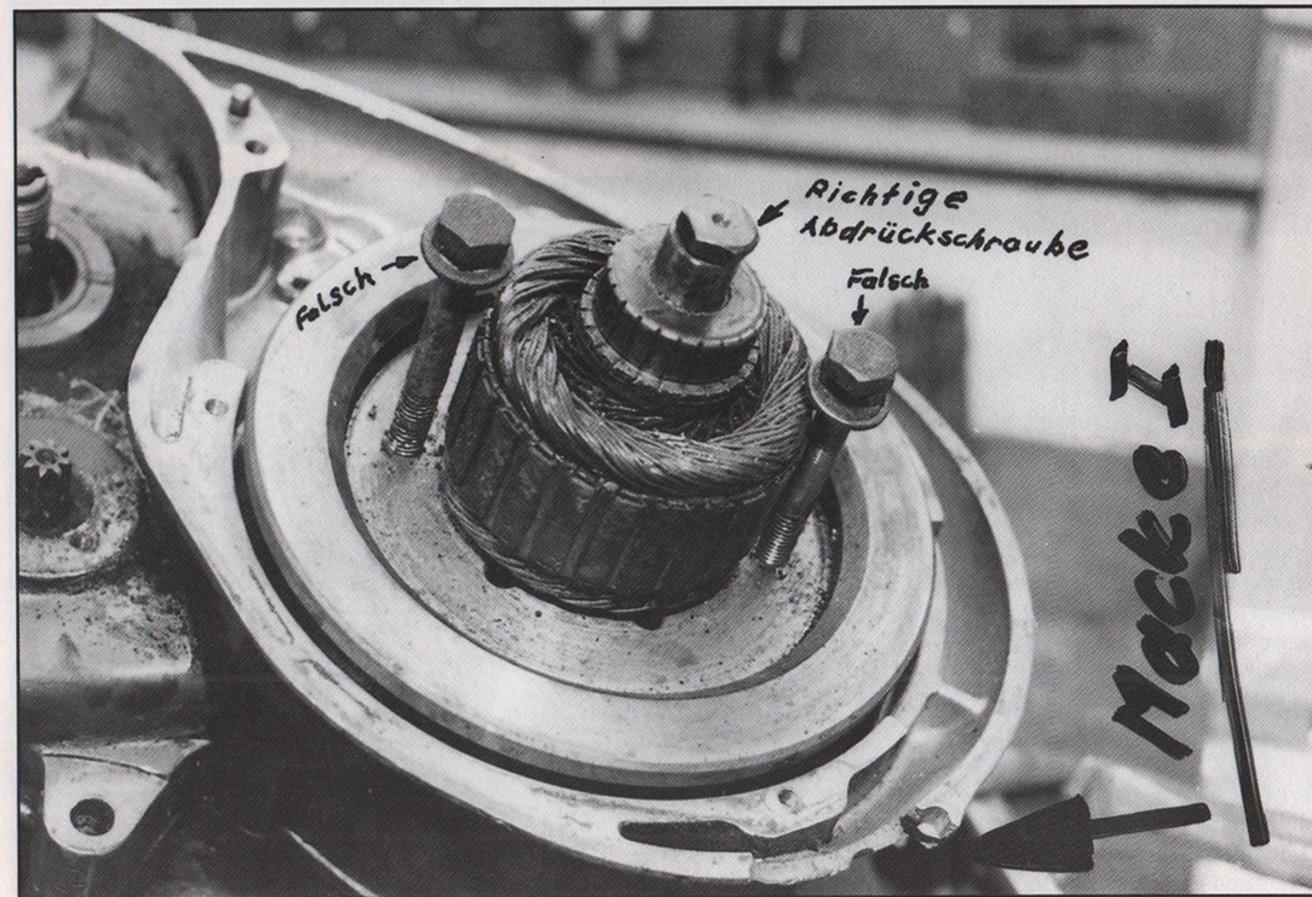
Foto oben: Endlich mal ein Blick in das Allerheiligste (wer gute Augen hat, sieht das herausgebrochene Gußstück im Motorgehäuse)

Foto unten: So nicht, Kumpel! Da machst Du mehr kaputt, als heil!



Lok-Motoren verwendet. Ein Alustück wird genau in das Loch eingepaßt und in den verbleibenden Spalt wird ein M6er-Gewinde neben das andere geschnitten und mit Gewindestangen ausgefüllt. Die Stangen werden geköpft und verhämmert (vernietet). Die Erfolgsaussicht: ohne Verzug und absolut dicht. Bevor ich mich entschied, zerlegte ich den

200er ILO-Motor. Das Lösen des Zylinderkopfes war sehr einfach, wenn man eine 14er Nuß auf einen kleineren Durchmesser herunter-schleift. Mit der normalen Nuß oder einem geköpften Ringschlüssel besteht die Gefahr, daß die gegossenen Kühlrippen abbrechen. Das untere Bild zeigt den verzweifelten Kampf gegen die Lichtmaschine. Zwei Löcher



# Restaurierungsserie Versuch macht kluch

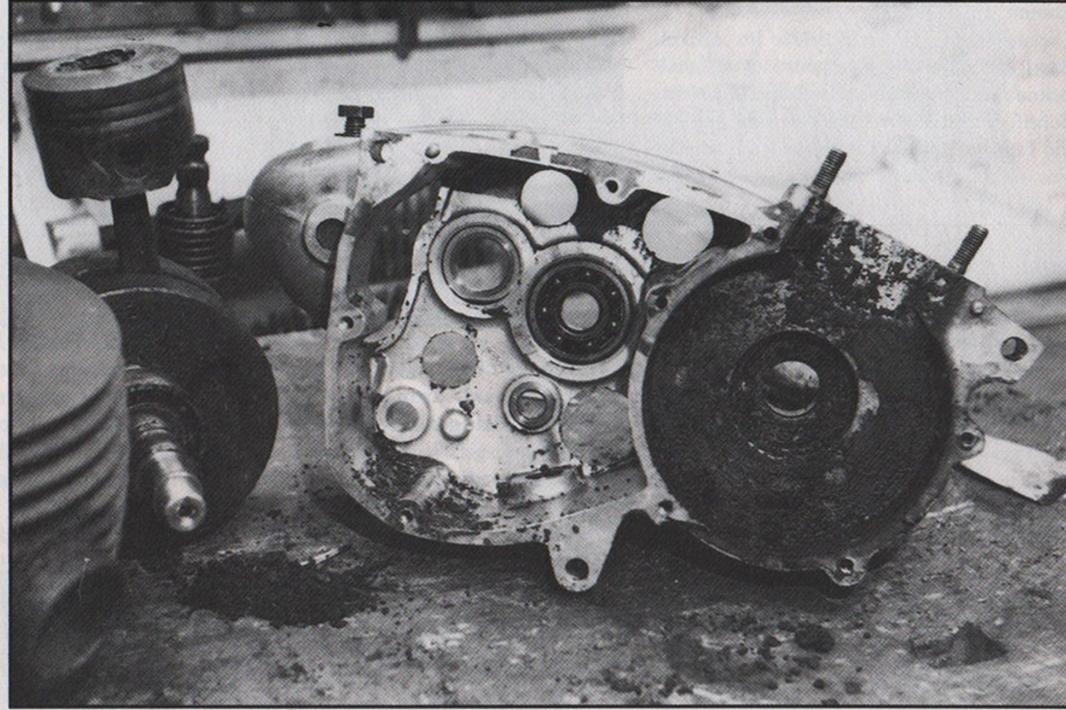
in der Schwungmasse verleitet mich dazu, in sie Gewinde hineinzuschneiden und mit zwei langen Schrauben das LIMA-Teil von der Kurbelwelle abzudrücken. Mit dieser Brutalo-Methode versaut man sich wahrscheinlich den gesamten Motor. Erst hinterher stellte ich fest, daß sich zumindest die NORIS-Lichtmaschine mit einer Schraube richtig abdrücken läßt (siehe Foto).

Um den festgefressenen Kolben zu lösen, gibt es einen Geheimtrick, der keinerlei Wirkung hat, sich aber doch über Jahre in der Szene hielt: "Cola hinein! Nach zwei Tagen löst sich der Kolben fast von selbst". Nichts,

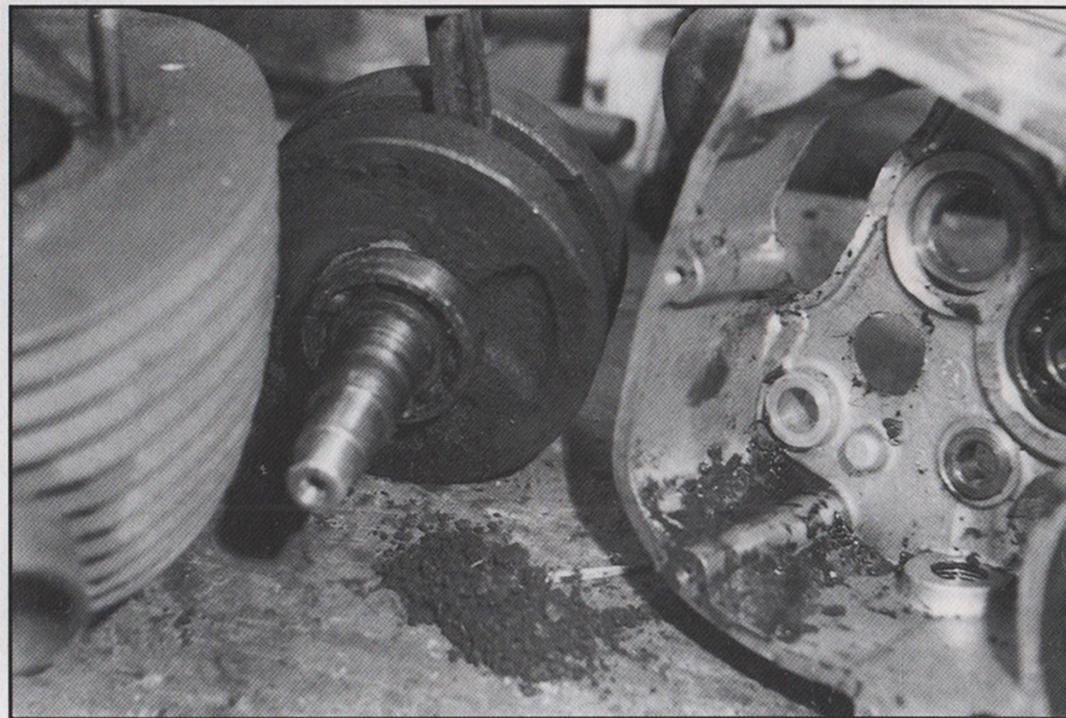
absolut nichts löst sich. Schade um die schöne Cola. Das einzig Senkrechte sind hier die "MOS"-Öle (Caramba usw.), Geduld und im letzten Stadium Gewalt. Der Kolben des ILO-Motors saß so fest, daß mehrere Holzmeißel beim Schlagen mit dem schweren Hammer zersplitterten. Ich löste die Muttern des Zylinders am Motorblock. Ich konnte den Zylinder mit dem festen Kolben nicht bewegen. Das ließ auf festgegangene Kurbelwellen- oder Pleuellager und auf den zusätzlich festen Kolben schließen. Mit einem recht großen Abzieher und diversen Zwischenstücken zog ich mit Erfolg den Zylinder

vom Kolben. Der Kolben war nur noch ein Wrack. Um die Gehäusehälften voneinander zu trennen, löst man erst alle Schrauben. Die sitzen nämlich häufig dermassen versteckt, daß ich vermute, daß der Motorenkonstrukteur damals sagte: "So einfach kommst Du alter Schrauber mir nicht an die Sachen ran!" und tarnte die Schraubenköpfe zusätzlich noch durch Abdeckungen und andere Fiesitäten. Sehr, sehr hilfreich ist besonders hier die Reparaturanleitung des Motorherstellers. Mit etwas Wärme fallen die Hälften dann auseinander. Wie, das erzähle ich nächstesmal!

**Foto:** Nachdem die Gehäusehälften um die Lager herum mit einem Gasbrenner, Marke Campingkocher, erwärmt wurden (nur unter freiem Himmel machen, da die alten Ölreste erbärmlich stinken), gelang es endlich die Hälften zu trennen. Das Kurbelgehäuse war versifft und angegriffen. Spätestens jetzt wurde mir klar, daß ich einen neuen Motor kaufen mußte.

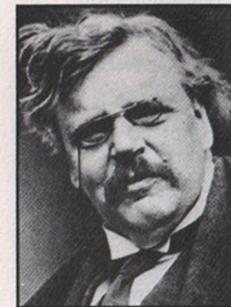


**Foto:** Die Kurbelwelle konnte nur mit Methoden, die ich beim Straßenbau sah, gereinigt werden. Sämtliche Lager waren völlig verdrückt und bewegten sich überhaupt nicht mehr. Der Kolbenbolzen und das Pleuellager waren fest, der Kolben durch die Preß- und Schlagversuche erheblich dezimiert und gelöchert.



**Foto oben:** Dieses Bilddokument beweist die intensive Vorbereitung der Werkteams. Hochbezahlte Spezialisten kümmern sich mit dem modernsten Werkzeug-Equipment um die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Motorräder. Beim Victoria-Team ging man dieses Jahr besonders weit: Bis zum Start wurde der Sattel der Rennmaschine auf Körpertemperatur gehalten.

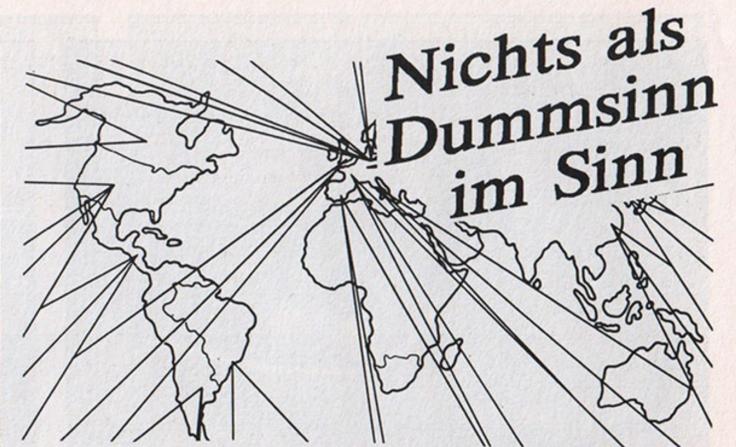
## Bilder der diesjährigen "Hubertus-Kottemann-Gedächtnis-Fahrt"



Fachleute sind sich seit langem einig: Das schwerste Rennen der Welt ist nicht die "Paris-Dakkar", sondern die "Hubertus-Kottemann-Gedächtnisfahrt", die in den Bad Wörrishofener Bergen durchgeführt wird. Hubertus Kottemann, der Erfinder des Halteverbotsschildens (Verkehrsschild 273 StVO) kommt hier alle vier Jahre zu der Ehre, die er als Innovator des bundesdeutschen Schilderwaldes auch verdient hat.

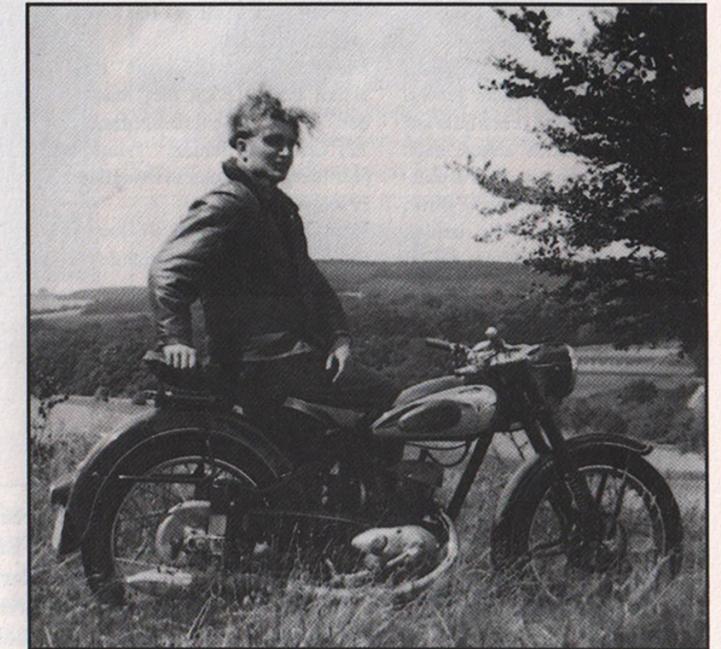
Aus der gesamten Welt war die Elite der Rennfahrer zusammengekommen, um erneut herauszufinden, welches die beste Maschine und wer der "primus inter pares" für weitere vier Jahre ist. Alles, was Rang und Namen hat, war vertreten. Allen voran die DKW-Mannschaft mit dem Champion Henry Höcker und das englische Velocette-Team.

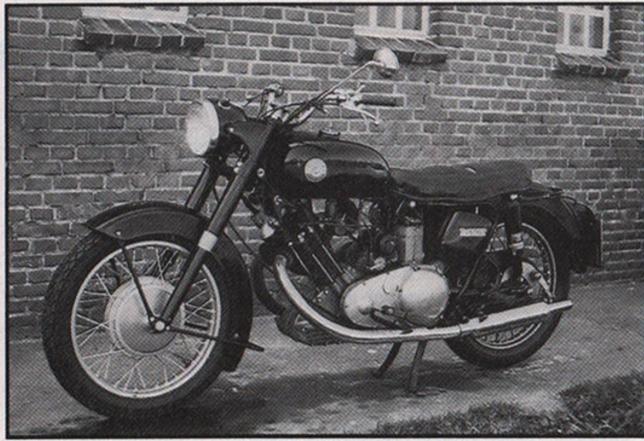
Doch eine Überraschung erwartete die Teilnehmer in der Nacht vor dem Start. Es hatte einen Temperatursturz mit Schneefall gegeben. Bei keiner Maschine haute mehr die Vergaserabstimmung hin. Die



**Nichts als Dummsinn im Sinn**  
Aus der ganzen Welt strömten die Zweirad-Koryphäen zum Austragungsort, zum "Mekka" der Biker-Szene, nach Bad Wörrishofen

unten: Henry Höcker, der Champion des Jahres 1986, auf seiner überschweren Spezial-DKW. Dieses Jahr wurde er auf dem Sozius begleitet von dem Zschopauer Versuchsingenieur Manfred Makowski, der die DKW in jeder Situation wieder flott bekam.





oben: Die von Georg Janssen betreute Panther M 120. Die Briten setzten auf einen Dampfhammer (650 ccm, Hub 106 mm!!!)

deutsche Motorradindustrie besaß den Heimvorteil. Noch in der Nacht wurden andere Düsen bei Bing bestellt und durch Motorrad-Kuriere überbracht.

Vom Start weg führten Höcker/Makowski das Feld, dicht gefolgt von Berthold Böge (ebenfalls auf DKW), an. Doch schon nach kurzer Zeit eroberten die Velocette-Leute und der Panther-Fahrer, Sir David Lindsay, die beiden vorderen Plätze. Höckers DKW

gab daraufhin ihren Geist auf und war nur mit erheblicher Anstrengung seines Schmiermaxen wieder flott zu bekommen, das kostete Platz und Sieg.

Die neue "Triumph Cornet" hielt eisern durch, doch hier machte der Fahrer (Schiebenhöfer/Nr. 12) eklatante Fehler. Triumph Nürnberg schminkte sich jegliche Erfolgchance ab.

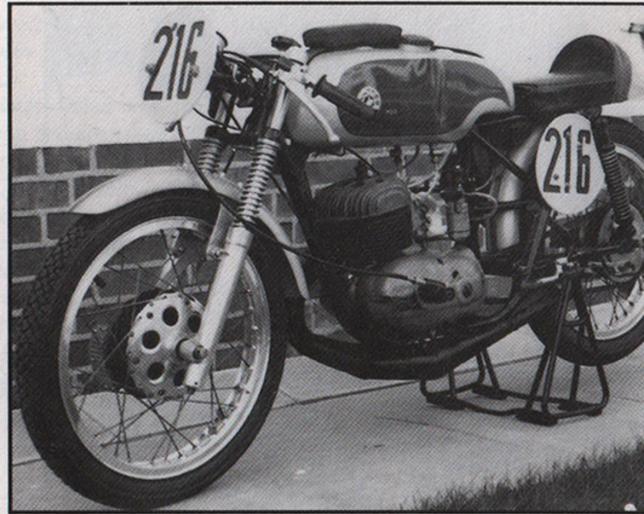
Vom Pech war auch Velocette verfolgt. Durch einen Orientie-



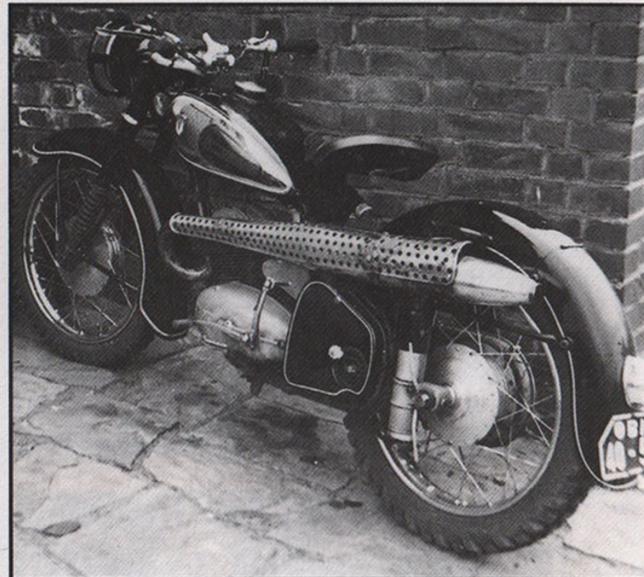
Kuriere brachten neue Vergaserdüsen

Foto Seite 21 unten rechts: Eine Überraschung, die sich erstmalig in der langen Tradition dieses Bergrennens den Teilnehmern bot: Die Bad Wörrisshofener Berge waren tief verschneit, eine Seltenheit, doch bei der Höhe von über 42 Meter über Normalnull auch erklärlich. Das hieß für die Schmiermaxen Überstunden schieben und die Wettbewerbsmaschinen mit M+S-Reifen zu versehen.

Foto rechts: Er gehörte zu den Favoriten: Kurt Kleinschmidt auf seiner 150er Meister. Ungeahnte Leistungen hatte Harald Fietz aus dem Motor geholt (man sprach von 28 PS!!!), doch ein Pleuelbruch beendete vorzeitig die Teilnahme.



oben: Bultaco bot eine 125er TSS auf (Startnummer 216/Fahrer Iglo Langnesias/Technik Gunther Lingelbach)



oben: Einen der übelsten Tricks zum Schutze ihres "Erlkönigs" holten die Triumph-Werke Nürnberg aus der gleichnamigen Kiste. Ihre neue 200er Cornet trimmten sie auf DKWupptig-Design. Doch das Nummernschild zeigte unzweideutig die Herkunft: Nur eine Firma die sich der DUB (Damen Unterbekleidung) verschrieben hat, kann sich die Buchstaben "BH" im Nummernschild leisten. Trotz des genialen Slogans: "Triumph krönt die Figur", machte Siegfried Schiebenhöfer (Startnummer 12) eher eine schlechte.



Foto oben: Schwierigste Abschnitte (Müller/Müller auf Triumph BDG 250)

Foto unten: Hubert K. studiert die Karte, Beifahrer nordet die Velocette ein



rungsirrtum kam das Team von der Strecke ab und wird noch heute vermißt (Letzte Sichtung am 27.4.90, 14.37 Uhr/Siehe Foto). Sachdienliche Hinweise bitte an Zimmermann (ZDF oder BMV).

Das Rennen machten die in Führung liegende Panther und Berthold Böge unter sich aus, da andere Teams (Meister, Bultacco, Victoria - trotz bester Vorbereitung!) weit abgeschlagen waren.

Böge ging knapp vor Lindsay ins Ziel

und erreichte einen neuen Streckenrekord von 22,43 km/h. Das sichert ihm einen guten Platz in der Weltrangliste.

unten: Der geschmolzene Schnee machte viele Sektionen fast unpassierbar. Nur mit korrekter Sitzhaltung konnten sie gemeistert werden

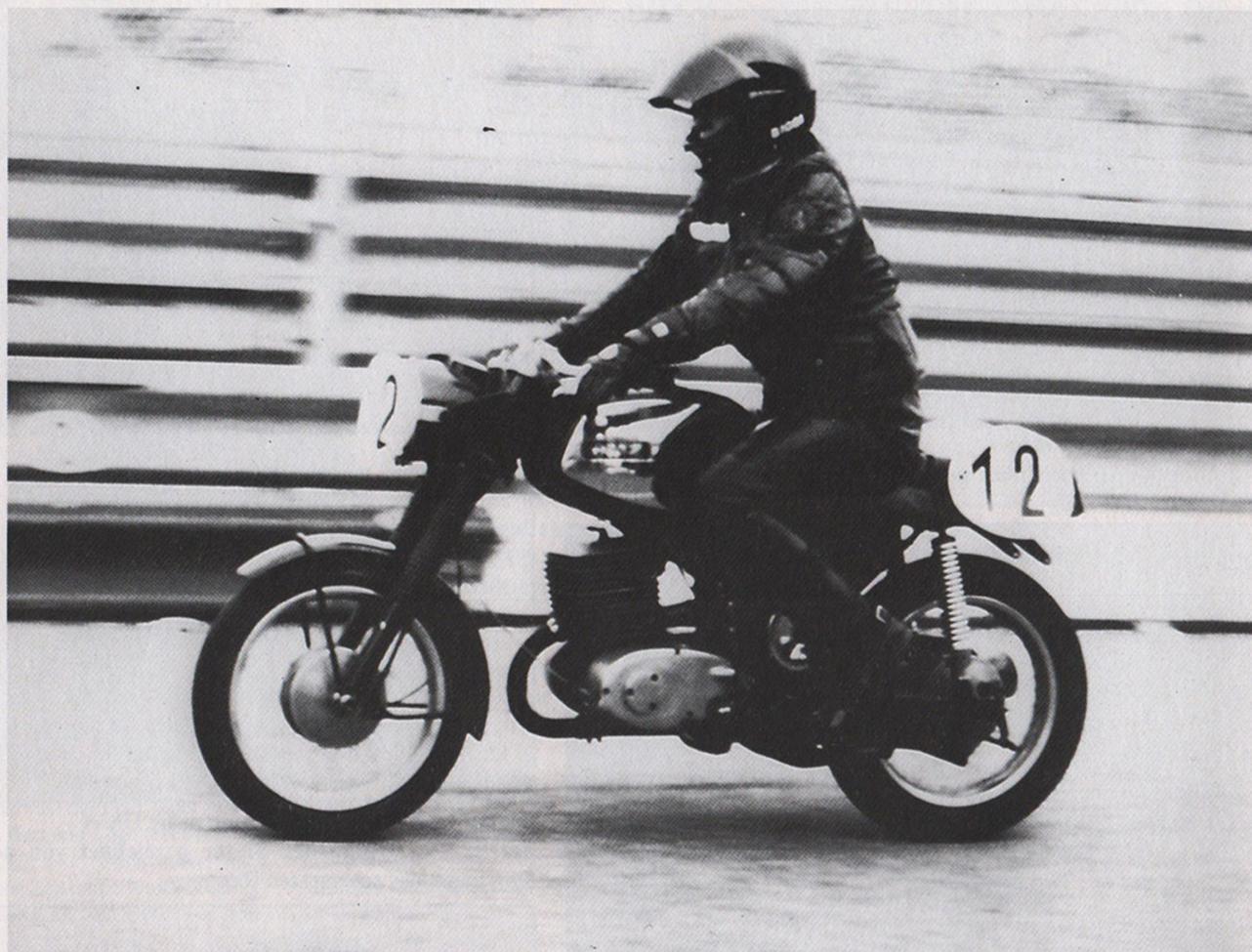


Fotos: Jan Blum • Harald Fietz • Georg Janssen • Gunther Lingelbach • Dr. Wolfgang Scheinpflug (dem wir auch unser Titelbild Heft Februar 1990 verdanken) • Cord Warneke



oben: Der Champion Böge und seine DKW  
unten: Ein strahlender Sieger gezeichnet von den Strapazen des schwersten Rennens





## EINE RENNSAISON AUF MZ TS 250

Welcher Motorrad-Fahrer träumt nicht davon, einmal selber ein Rennen zu fahren oder nach Herzenslust an einem Motorrad umzubauen und zu frisieren. Auch bei uns war das nicht anders. Besonders seitdem der Motorradverband Kuhle Wampe vor einigen Jahren damit begonnen hat, Motorradrennen für strassenzugelassene Motorräder auszutragen. Vom Club aus waren wir von Anfang an als Helfer und Zuschauer dabei, erlebten das Renngeschehen hautnah.

Als Moto Aktiv im Winter 88/89 einen MZ-Cup ausschrieb stand unser Entschluß fest: da fahren wir mit!

Es sollte im Prinzip jeder, der wollte, mal ein Rennen fahren dürfen, ohne direkt seine Alltagsmühle zu riskieren.

Von der Clubkasse wurde also eine nicht mehr ganz taufrische 74er TS gekauft, die aber auch nur 450.-DM inclusive Ersatzmotor kostete. Um Probefahrten machen zu können, brachten

wir sie über den TÜV und ließen sie zu, obwohl der Veranstalter dies für die Emmirennen (das heißt: Rennen nur für MZ-Motorräder) nicht forderte. Die Umbauten nahmen jedoch schnell so große Ausmaße an, daß die Teilnahme am öffentlichen Strassenverkehr einer Selbstanzeige gleichgekommen wäre. Hinterher ist man immer schlauer.

Die ersten Fahrten zum TÜV (wir brauchten mehrere Anläufe) zeigten schon das größte Handicap an der Emmi: die Bremstrommel im Vorderrad verdiente nur den Namen Atrappe. Da wir keine andere passende Gabel hatten, widmeten wir uns in der Werkstatt eines Freundes zunächst der Fußrastenanlage und damit auch der Hinterradbremse. So entstand aus solidem Baustahl eine zurückverlegte Fußrastenanlage mit geänderten Hebeln für Schaltung und Bremse. Diese half Letzterer gewaltig auf die Sprünge und würde so manchem neuen Motorrad gut zu Gesicht stehen.

Außerdem bereitete sie den Prüfern bei der technischen Abnahme doch einige Freude, da die Armen ja sonst nur Aluminium oder gar Magnesiumlegierungen vorgesetzt bekommen.

Am ersten Rennwochenende, ein Langstreckenrennen (d.h. es wird mit zwei Fahrern abwechselnd jeweils eine halbe Stunde gefahren, Gesamtzeit vier Stunden) in Zandvoort, nahm die Katastrophe dann ihren Lauf. Beinahe rundenweise fielen die unterschiedlichsten Teile der Zündanlage aus, was für unsere Fahrerinnen Biggi und Winni schweißtreibende Schiebearbeit zurück in die Boxengasse bedeutete. Das Ende ereilte uns dann mangels eines intakten Kerzensteckers.

Zum zweiten Rennen sollte dann alles ganz anders werden. Wir strickten die Zündanlage auf 12 V-Batteriestrom um und schmissen alles andere raus. Und siehe da, unser Fahrer Bernd belegte den dritten Platz beim Sprintrennen in

Zandvoort (zwanzig Minuten plus zwei Runden). Klassiker, SOS und Roller starteten im gleichen Lauf mit den Emmis. Da bekamen so einige SOS-ler feuchte Augen, als sie von der einen oder anderen Emmi (leider nicht unserer) abgehängt wurden.

Uns fehlte einmal mehr die schon bereit stehende, geborgte Gabel einer alten RD 250 mit einer ordentlichen Scheibenbremse. Deren Probleme beim Einbau waren leider auch zum nächsten Langstreckenrennen in Zolder noch nicht gelöst. Allerdings hatten wir das abgesägte Oberteil einer alten RD 250-Verkleidung angebracht und einen Drehzahlmesser montiert. Beides half wenig, da uns eine gebrochene Kontaktfeder soviel Zeit kostete, daß wir weit abgeschlagen ins Ziel kamen. Aber wir kamen an!

Die Geräuschkulisse, die der Motor jetzt entwickelte, erinnerte eher an einen Betonmischer als ein "Renn-Motorrad". Die nagelneuen Bremsbeläge im Hinterrad waren bis auf den Belagträger verbraucht und die geschlossenen Radlager fingen bei der starken Wärmeentwick-

lung an, ihrer Fettfüllung verlustig zu gehen.

Der Motor wurde kurzerhand ausgebaut und in seine Einzelteile zerlegt. Wir tauschten alle Lager aus und änderten die Steuerzeiten, um endlich konkurrenzfähig zu werden. Das nächste Rennen kam näher und näher und wir hatten noch keinen neuen Kolben. Seine Beschaffung bereitete unerwartete Schwierigkeiten. So mußten wir uns von dem Freund eines Freundes (unbekannterweise herzlichsten Dank) aus Hamburg einen Motor "einfliegen" lassen, der bei ihm seit längerer Zeit im Schuppen herumgelegen hatte. Immerhin war der Umbau der RD 250-Gabel fertig und sollte uns in den Genuß einer Scheibenbremse kommen lassen.

Doch das Wochenende war nicht unser. Das Getriebe ging so schwer, daß die Gänge hineingetreten werden mußten und das Schaltgestänge mehrmals seinen Dienst versagte und brach. Über verlorene Schwimmerkammern und Ähnliches machten wir uns schon gar keine Gedanken mehr. Ein kleiner Ausrutscher von Biggi im Rennen beendete selbiges

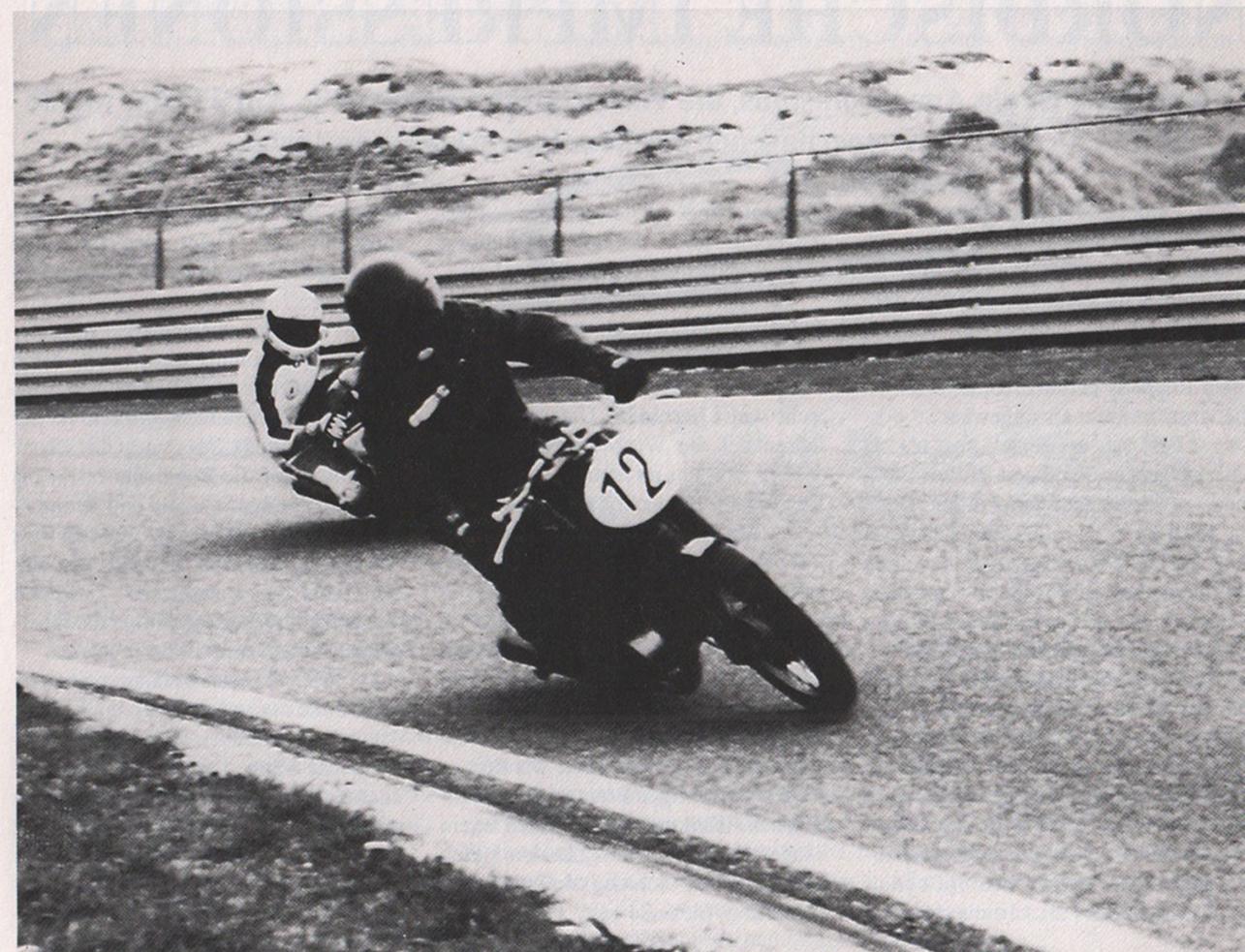
dann auch recht bald, glücklicherweise nur mit ein paar blauen Flecken.

An den letzten beiden Rennen konnten wir dann nur noch als Zuschauer oder Streckenposten teilnehmen. Den Winter über werden wir die Feile schwingen, um im nächsten Jahr wieder dabeizu-

sein. Wir wundern uns, daß die Beteiligung aus dem Kreis der MZ-Fahrer/innen so schlapp ist. An den Stammtischen wird doch immer so viel von schnelllaufenden Emmis erzählt, aber ich kann'se nich't sehen! Man kann auch wie wir fast serienmäßig an den Start gehen und hat sehr viel Spaß dabei. Also los, laßt uns einen ausfahren und zwar auf der Rennstrecke!

Abschließend sei bemerkt, daß wir jemanden suchen, der aus Spaß an der Freud unseren Haufen begeisterter Motorradfahrer/innen mit ein paar Märkern oder auch Material unterstützt. Kontakt:

MC Kuhle Wampe Düsseldorf,  
c/o Peter Handke,  
Ulmenstr.183, 4000 Düsseldorf 30,  
0211/411446





## NORDISCHE IMPRESSIONEN

Die Strecke ist ein Anachronismus, die Veranstaltung einzigartig. Am 27. Mai wurde das 41. Bremerhavener Fischereihafenrennen gestartet.

Findet es statt oder findet es nicht statt? Je näher der Mai heranrückte, um so häufiger wurde diese Frage gestellt. Nachdem Schwierigkeiten mit der Streckenabnahme und Differenzen bei den Veranstaltern zum Ausfall des letztjährigen Rennens geführt hatten, erschien die Antwort mehr als ungewiss.

Fast sah es danach aus, als sei einer der letzten Stadtkurse Westdeutschlands zu Grabe getragen worden. Doch im April kam die erlösende Nachricht: Am letzten Mai-Wochenende sollten Rollmöpfe und Bratfische, alte und neue Renner erneut auf der bekannten Strecke im Hafengelände an den Start gehen.

Das Fischereihafenrennen ist mehr als eine reine Rennveranstaltung. Der Wettbewerbs-Schauplatz Bremerhaven lebte und lebt von seiner einzigartigen Atmosphäre. Den Besucher, der zum ersten Mal seinen Weg in den hohen Norden findet, erwarten keine großzügig angelegten Stellflächen mit darauf herumwieselnden Parkscheinverkäufern.

Das einfache Kopfsteinpflaster des Hafengebietes ist es, worauf die Maschinen in Reih und Glied abgestellt werden.

Wer bis zu diesem Zeitpunkt immer noch nicht weiß, was hier von den Kähnen entladen wird, dem sei ein tiefes Durchatmen empfohlen. Nicht zu Unrecht weist der MSC Unterweser seit Jahren auf die Werbewirksamkeit für das hin, was uns im ersten Moment den Atem raubt. Es riecht nach Fisch.

Ein langer Blick ins Rund und Verwunderung stellt sich ein. Die Gemeinde trägt überwiegend schwarz, in Leder, in Wachs, der Unterschied zu anderen Rennen wird schon vor dem Kassenhäuschen deutlich. Auf jedem sonntäglichen Treff geht es farbenfroher zu. Das die Massen vor uns dennoch ein buntes Bild abgeben - wen wundert es bei der vielzähligen Präsenz des einheimischen Publikums. Das Rennen ist ein lokales Ereignis. Viele, die den Hafen zum Ziel ihres Sonntagsausfluges machen. In Windjacke oder Fischgräten-

muster, mit Campingstühlen und Thermoskanne gut gerüstet, wissen so einige von ihnen als Kommentatoren zu glänzen.

Wer den falschen Eingang erwischt, der kommt nicht weit. Nach wenigen Metern steht der mit den örtlichen Gegebenheiten Unvertraute vor der ersten Absperrung. Was macht das schon? Der Blick auf die Rennbahn reicht bis zur Schikane aus Styropor und Strohballen und ist reizvoll genug, sich den Rest des gerade laufenden Rennens von diesem Platz aus anzugucken. Zwischen den einzelnen Läufen werden die Übergänge an mehreren Stellen geöffnet.

Menschenströme drängen dort von einer Seite zur anderen, wo noch zuvor um Zehntelsekunden gefochten wurde. Wem das Warten auf das Öffnen der Tore zu lang dauert, der geht einfach wieder raus. Ein Stempelaufdruck zielt die Hand, vorbei geht es an Lagerhallen und parkenden Moppets und am nächsten Eingang wieder hinauf auf's Gelän-

de. Hier wird auch dem oder der Letzten klar, was das Besondere am Fischereihafenrennen ist: Zwei 90 Grad-Kurven, eine kurze Gerade dazwischen und alles in dezentem Kopfsteinpflaster gehalten. Etwas weiter dann das Fahrerlager. Frei zugänglich bieten sich hier dem oder der Interessierten über sechzig Jahre geballte Renngeschichte zum Anfassen. Nicht zum Begrapschen allerdings. Das mögen die Eigner der neuen wie alten Raritäten ganz und gar nicht. Verständlich.

Die Streckenführung ist nicht verändert worden und doch, die Rufe nach mehr Sicherheit für Aktive und Zuschauer verhalten beim Veranstalter nicht ungehört. Die Schikane in der Schikane, die nur provisorisch zubetonierten Bahngleise in der Rechts-Links-Kombination hinter der Zielgeraden gibt es nicht mehr. Frischer Asphalt sorgt statt dessen für eine Erhöhung der Kurvengeschwindigkeiten.

Auch die Bundesbahn-Waggons längs der folgenden Geraden, flexibel als Tribünenplätze oder Schutz vor Regenschauern nutzbar, mussten weichen. Gut so. Gerade dort, wo schon häufig ausbrechende Hinterräder ihre Überforderung durch den holprigen Strassenbelag zum Ausdruck gebracht haben, zählt

wirklich niemandem unterstellt. Eher über die Beschaffenheit des Kurses, auf dem eine Enduro garnichtmal so deplaziert wirkt. Und so fahren sie denn auch. Aufrecht sitzend auf ihren KTM's, den Husquarnas und all den anderen hochbeinigen Maschinen, die man normalerweise eher im Rund einer Cross-Veranstaltung als bei einem Strassenrennen vermuten würde. Das Bein in der Kurve nach vorn gestreckt, statt das Knie am Boden abzuwetzen, spielen sie mit den an und für sich üblicheren Rennern Katz und Maus. Nebenbei bemerkt ein lohnenswertes Spiel, steht doch nach dem zweiten SOS-Lauf ein Crosser ganz oben auf dem Treppchen.

Der Spaß für Wettbewerber und Zuschauer geht bei aller Verbissenheit der vorne Fahrenden nicht verloren. Wie schon in der Vergangenheit ist der Anteil der Eigenbauten beträchtlich. Dabeisein zählt offensichtlich mehr, als die Aussicht auf einen der vorderen Ränge. Spaß bereitet auch der Honda-Endurist, der nach Erkennen seiner Chancenlosigkeit auf eine Platzierung im Vordergrund die Zaungäste mit Wheelies auf der Geraden erfreut, ohne dabei unsportlich zu wirken.

Natürlich, auch auf die sogenann-

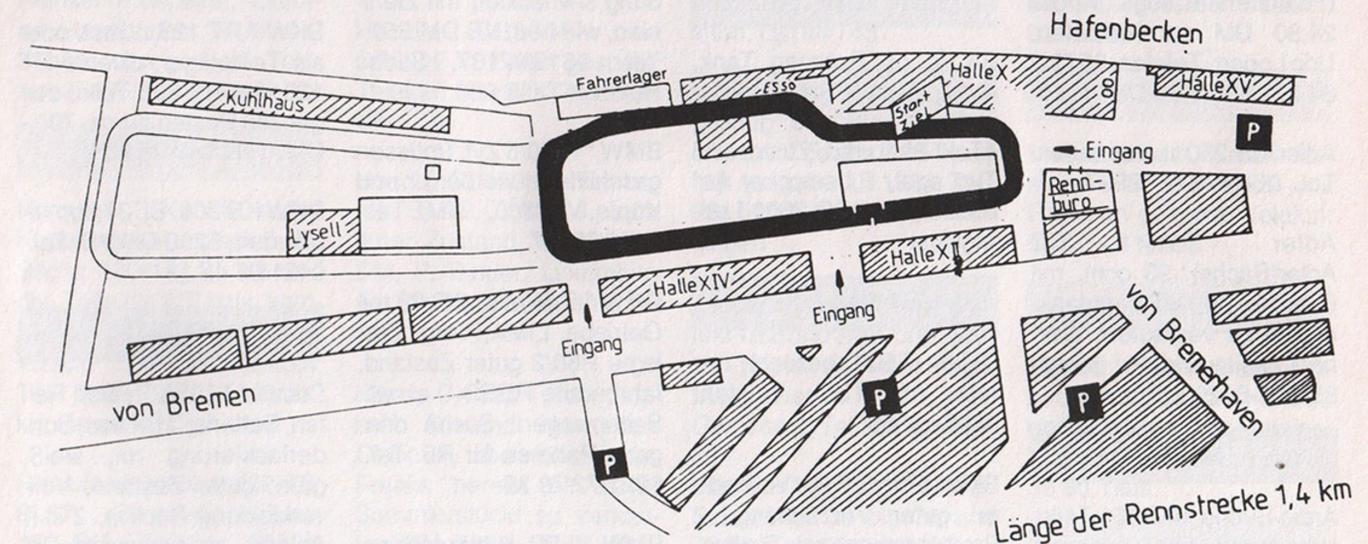


machte.

Ob auf zwei oder drei Rädern, für einige Teilnehmer an diesen Läufen gilt zweifelsohne der Spruch: Je oller, je doller. Womit nicht nur das Alter der Maschinen gemeint ist.

Heimwärts geht's. Der Begriff "gestitteter Abgang" trifft am ehesten den Kern, beobachtet man den Aufbruch zur Rückreise. Keine aufgeputzten Mini-Agostinis, die an der Ampel die noch kalten Motoren quälen, keine auf den öffentlichen Strassenverkehr übertragene Wettbewerbslust.

So ruhig und besonnen, wie die Gäste dem Treiben auf der Rundstrecke



jeder Meter mehr Sturzraum für den Fahrer mehr als der Wunsch der Zuschauer, dem Geschehen möglichst nahe zu sein. Die Entschärfung der Strecke wirkte sich positiv aus. Nur wenige Fahrer machten die Bekanntschaft mit den reichlich vorhandenen Strohballen. Der Ärger über Ausrutscher scheint größer zu sein als der Schmerz. Andere dagegen freuen sich umso mehr. Nicht etwa über das unfreiwillige Ausscheiden von Konkurrenten, das sei

ten Gleichmäßigkeitsläufe der Veteranen sei noch eingegangen. Eigentlich mehr als Rahmenprogramm gedacht, locken sie seit Jahren viele derer nach Bremerhaven, die sich für das Zweitaktgespräch der DM-Klassen nicht so sehr erwärmen können. Außer dem satten Sound der Megaphone ist es wohl die Art und Weise, mit der die angejahrten Schätzchen um den Ring gescheucht werden. Hier wird wirklich vorgeführt, was in der Vergangenheit Rennfaszination aus-

beigewohnt hatten, gestaltet sich auch die Heimfahrt. Ein kurzer Gruß beim Verlassen der Weserfähre, das war's.

Den MSC Unterweser als Veranstalter kann man zu diesem 41. Fischereihafenrennen nur beglückwünschen. Bleibt zu hoffen, auch im nächsten Jahr wieder die gute Luft von Bremerhaven schnuppern zu dürfen.

Roger

# Such&Find

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 MB 250 zu verkaufen. Tel.: 0043/7229/89927

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

## ARDIE

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

## BEKLEIDUNG

Bekleidung \* Oldtimer-Kombi: 3/4 Jacke, Hose, Haube und Gamaschen, braunes

Leder, alles original, zu verkaufen, Tel.: 02944/1417, öfter versuchen - es lohnt sich

Bekleidung \* Tausche, verkaufe, suche: Kradmelder-mantel Leder orig. 40er Jahre gr. 58 (Ärmel verlängert) gegen Motorrad-Jacke gr. 60 o. 106 in schwarz oder dunkelgrün. Mantel ist in sehr gutem Zustand und zu schade um daraus eine Jacke machen zu lassen. (Bitte melden, Adresse war unleserlich)

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

## BK

BK BJ. 55: Rahmen, Tank, Motor, Getr., Räder usw. zu verkaufen, Suche günstig 4Takt-Motorrad, Zustd. und Typ egal, P.Lempcke, Am Bassin 11, DDR-2800 Ludwigslust

## 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 \* Absolute Rarität, Polizei R50/2, Bj. 69, Heinrich-Verkleidung + Beinschützer, grün-weiß, absolutes Einzelstück, Zustand 1-2, unrestauriert, für Museen oder Sammler interessant, Tel.: 05427/1962

BMW \* Heinrich-Verkleidung s/w lackiert mit Zierlinien, wie neu, VB DM 550,-, Tel.: 06150/2167, Suche Heinrich-Tank

BMW \* R 50/5 Zyl. (müssen geschliffen werden) und Köpfe VB 300,- DM. Tel.: 0471/65127

BMW \* R 67/2 und R 20 mit Getriebe, LIMA, Verg. Zerlegte R60/2 guter Zustand, fahrbereite R50/2 + eventl. Seitenwagen. Suche dringend Rahmen für R5. Tel.: 0221/72 78 38

BMW \* R2 Hinterachsantrieb, Bj. 35, 4. Serie (Vierzapfenmitnehmer) gesucht. Biete Kleinteile u.a. Vergaser Amal. Tel.: 0228/25 59 66

BMW \* R27/R26 Tank gesucht. Beulenfrei und dicht sollte er sein. Bitte Tel. Nr. hinterlassen, ich rufe zurück. Tel.: 02242/80 6 45

BMW Armer ZDL sucht R50, R50/2. Telefon: 05732/82 0 13

## DKW

DKW RT 125W rest. mit TÜV zugelassen, Bj.50 zu verkaufen, VB 2200 DM, Telefon: 0421/457296

DKW RT250H, Bj. 53, Motor zerlegt, nicht ganz komplett, incl. Literatur zur verkaufen, DM 800,-, Telefon: 0421/13369 BITTE MELDEN, DEINE TELEFONNUMMER STIMMT NICHT

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

DKW \* RT 125 z. rest. oder als Teileträger, diverse RT 125 und RT 200 Teile, den ganzen Posten für ca. 700,- DM. Tel.: 0471/65127

DKW KS 200, Bj. 37, top restauriert, 5200 DM VB. Tel.: 0421/66 42 12

## DUCATI

Ducati \* 600SL Pantah Reifen, Batterie, TÜV neu, Sonderlackierung rot, weiß, grün, guter Zustand, Vollverkleidung Replica, 2 in 1 Anlage, zu verkaufen DM 5900,- VB, Tel.: 07661/2220

Ducati \* 750 GT, Conti + 32er Verg. eingetragen, Bj. 73, techn. u. opt. einwandfrei DM 7500,- sowie "volling chassis" 750S, Bj. 72, schmal, m. Lenker, Lampe, Bremsen etc. 4500,- od. Tausch geg. Rennmotorrad vor Bj. 1970, 4-Takt. Tel.:

0221/6320241

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

## DÜRKOPP

Dürkopp \* MD 150 mit 200er Motor, Bj. 51, fahrbereit, 1500 DM. Tel.: 0471/65127

Dürkopp Diana, Bj. 54, fahrbereit, 2000 DM VB. Tel.: 04221/84419

## GESPANNE

Gespanne \* M72, Bj. 55, guter fahrbereiter Zustand mit Blankobrief, 750ccm, 22 PS, sv, VB 3.800 DM. Tel.: 02171/53881

## HEINKEL

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

## HERCULES

Hercules \* K103S suche Kupplungsseitendeckel für Sachs 100/4S, Bj. 65 und div. Teile für 212 bzw. komplette Maschine oder Wrack. Thorsten Kliefoth, Tel.: 04821/9802. Hartnäckig versuchen Schichtd.

Hercules \* Moped 222 TS, Bj.67, Zustand 4, Preis 150,-DM, Telefon: 05153/7337 Jörg

Hercules \* Motorr./Mop., Seitenkästen 320/321/K175 + Mot.-Verkleidung, Schutzblech-Figuren gesucht. Tel.: 04104/12 35

Hercules 317 mit 200er ILO-Motor: Suche Jurisch-Gummikettenkasten. Telefon:

0421/50 16 17

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, Luttertal 32a, 3400 Göttingen

## HONDA

Honda \* CB 250 K1-2, BJ 68-71, Orig. oder Heinrich-Tank, Sitzbank, Seitendekkel, Brief oder Kopie (BJ 68/69) und Prospekte gesucht. Gibt es eine Interessengemeinschaft für dieses Modell? Tel.: 02327/79185

Honda \* CL 250 S Teile gesucht. Tel.: 04101/35 7 38

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

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 CX 500 Turbo, picobello Zustand! Noch kein Oldtimer, aber für Honda-Freaks bereits ein rares Sammlerstück! zu verkaufen DM 5000,- VHB, Tel.: Schweiz 0041/1/7204734

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

## HOREX

Horex Regina 400 ccm zu verkaufen. Tel.: 0043/7229/89927

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

## LAMBRETTA

Lambretta \* (Innocenti) 200 ccm Roller Bj. 66 Bremshebel für Bremsnocken und Sitzbank oder Einzelsitze gesucht. Tel.: 02207/47 48

## LAVERDA

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

## LITERATUR

Literatur \* Suche PAST perfect Ausgabe Juli 1988. Tel.: 061 51/31 49 10 Jürgen ver-langen

Literatur \* Suche Past perfect 1/88 und 3/88, orig. oder als Kopie. B. Hausmann, Margaretenstr. 16, 3008 Garbsen 2, Tel.: 05131/55 1 60

Literatur \* Zeitschrift Motorrad Jahrg. 65 bis 70 und 75,76. Tel.: 02661/2087

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

## MAICO

Maico \* Suche Motorräder, Mopeds, Prospekte, Aufkleber, Bilder, Literatur, Anstecknadeln und Ersatzteile von Maico. Tel.: 04524/88 32 Peter

Maico Blizzard, 277 ccm zu verkaufen. Tel.: 0043/7229/89927

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

## MESSERSCHMIDT

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

## MOPED

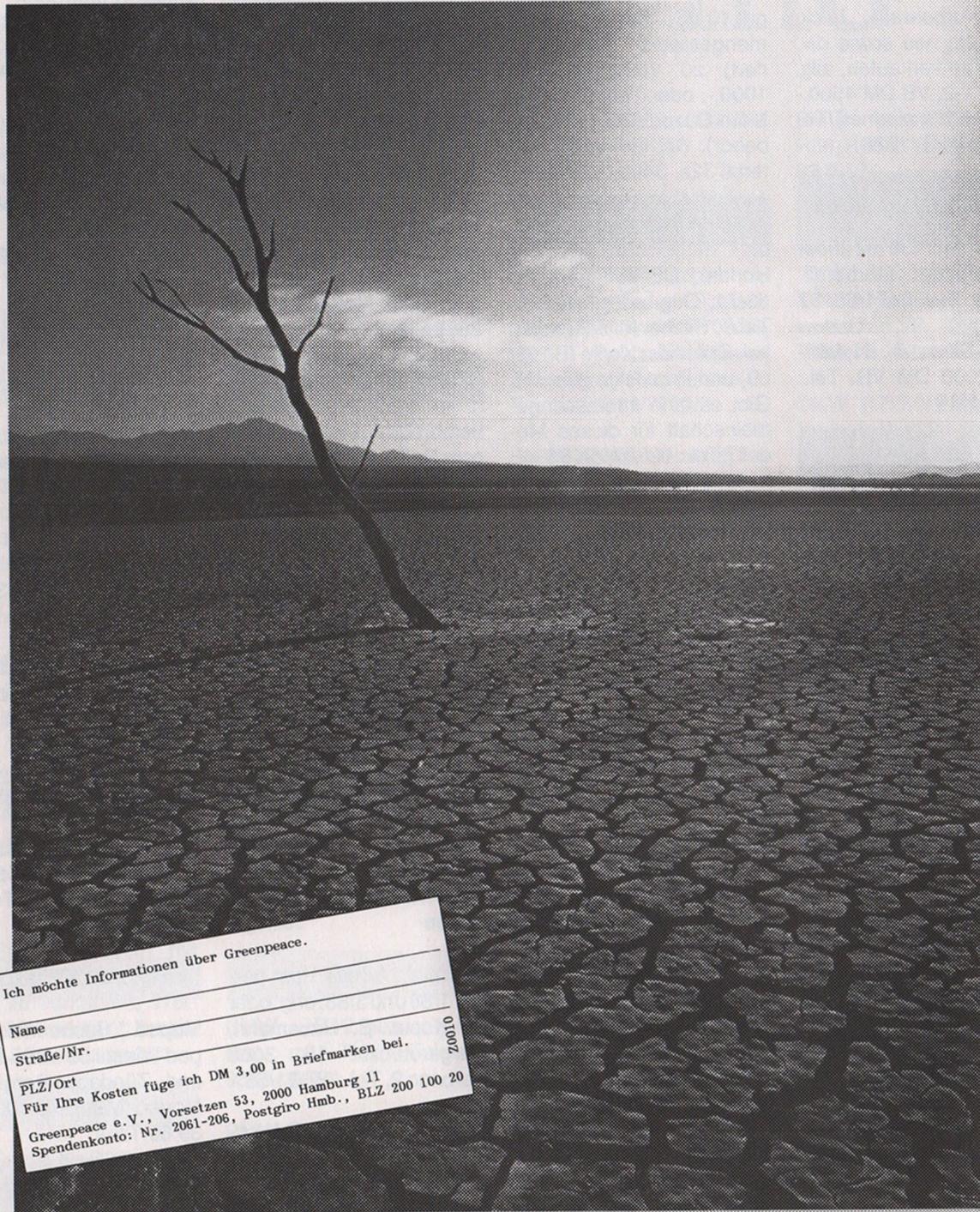
Moped \* Suche Maico Moped Wiesel 50 ccm + MD 50 und Zündapp Bergsteiger Moped (M50). Tel.: 0208/66 39 60 Titus

## MOTO GUZZI

Moto Guzzi \* original Kofferträger 850-T3 California (ohne Koffer) zu verkaufen. Suche Seitenständer V 1000 G5. Tel.: ab ca. 15 Uhr 02853/4110

Moto Guzzi 500 ccm Guzzis, Bj. 45-67, ab 5000, auf Wunsch TÜV, Ersatzteilbe-

## GREENPEACE



Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Für Ihre Kosten füge ich DM 3,00 in Briefmarken bei.  
Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11  
Spendenkonto: Nr. 2061-206, Postgiro Hmb., BLZ 200 100 20

20010

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

schaffung möglich. Telefon:  
06221/85 7 03

Moto Guzzi Nuovo Falcon  
Werkstatthandbuch & Teile-  
liste Kopie zu verkaufen, zu-  
sammen DM 40,-, Telefon:  
0208/6099590

Moto Guzzi-Gebrauchteile-  
lager, Teilemarkt-geeignet,  
Marktwert ca. DM 8.000 für  
DM 4.000 zu verkaufen,  
Liste erhältlich bei M. Rei-  
chel, Fernwaldstr. 25,  
4200 Oberhausen 12

### MOTO MORINI

Moto Morini \* Schrauber  
aufgepaßt: Diverse 3 1/2S-  
Teile günstig abzugeben,  
z.B. Instrumente, Schein-  
werfer (rechteckig), Höcker  
W5-RT, 25er Vergaser uvm.  
Suche MOVENI-Rastenan-  
lage und 501er Zylinderkö-  
pfe. Tel.: 07052/24 02 ab  
19.00 Uhr

Moto Morini, 3 1/2 Motor und  
div. andere Moriniteile zu  
verkaufen. Tel.: 02171/  
53881

### MZ

MZ \* ETZ 250, EZ 88, 22000  
km, TÜV neu, Transistor  
Zündung, Schuh Koffer und  
Topcase, Scheibe, Berei-  
fung neu, Motor neu gela-  
gert, umständehalber für VB  
DM 1600,- Tel.: 04265/308

MZ TS 250/1, restauriert,  
schwarz/chrom, + 100 kg  
Ersatzteile und mehrere  
Rahmen für nur DM 700,- zu  
verkaufen. Karte an: Jens  
Brink, 2213 Krummendiek  
Alte Schule

### NIMBUS

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

### NSU

NSU \* Konsul II Unterbre-  
cher oder ganze Lichtma-  
schine, hinteres Schutz-  
blechteil, 2 Stößelstangen  
und Wewrzeugkasten ge-  
sucht. Tel.: 0521/86744

NSU \* Lux Bj. 53, guter Zu-  
stand, seit 1980 abgemel-  
det, VB 2.500 DM zu ver-  
kaufen. Tel.: 07331/200 420  
ab 19.00 Uhr 63655

NSU \* Max, Motor läuft und  
diverse Teile, Preis VH, Tel.  
0231/827236

NSU \* vorderes Schutz-  
blech f. NSU-Max Stan./Lux  
BEULENFREI oder NEU,  
kein GFK-Schrott, gesucht,  
3-teilb. orig. Tüte gesucht,  
Tausch gegen 1a super-  
MAX orig. Topf mögl. Tel.:  
05182/4961 ab 16 Uhr

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

Ausnahmefall: NSU Prinz  
4L, Bj. 68, z. rest., gute Sub-  
stanz, Motor läuft, diverse  
E-Teile VB 600,- DM. Tel.:  
0471/65127

NSU Quickly, Bj. 60, restau-  
riert, 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

### PUCH

Puch \* 350 GS, Bj. 34, Kfz-  
Brief, Ersatzteile, Ständer,  
Auspuff, Schlüssel usw.  
sowie Prospekte, Zeitung-  
ausschnitte, Literatur, prak-  
tisch Alles für und über die-  
ses Puch-Modell. Tel.:  
05363-40 520 öfter versu-

chen

### RICKMAN

Rickmann-Honda \* (CB750  
K6), BJ 78 zu verkaufen,  
sämtliche Verschleißteile  
erst ca 2500 km alt, 4 zu 4,  
Konis..., Tel. werktg.0241/  
157903, Wochenende  
02171/51062 VB 3600,- DM

### SACHS

Sachs-Motor 150 ccm, kom-  
plett, guter allgemeiner Zu-  
stand, VB 200,- DM. Tel.:  
05121/51 28 13

### SANGLAS

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

### SEITENWAGEN

Seitenwagen MZ Modell mit  
festem Kotflügel, komplett  
mit Scheibe, Plane und An-  
schlüssen, guter Zustand,  
VB 950 DM. Tel.: 0203/78  
59 45

### SONSTIGES

Sonstiges CLASSIC-BIKE-  
TREFF in Würzburg, jeden  
1. Freitag im Monat ab 19.30  
Uhr, Waldschänke, WÜ-  
Oberdürrbach

Sonstiges EMW 35/3, mög-  
lichst guter Zustand, ge-  
sucht, Telefon: 07131/  
68614

Sonstiges Moto Cross od.  
Geländesportmotorräder  
Maico sowie MZ Motorrä-  
der, 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, anschraub-  
bereit, VB 2000,- DM, R 60  
Getriebe VB 600,- DM,  
Tausch auch gegen Meier/  
Hoske Tank und Kardan-  
welle oder Kauf, Telefon:  
0041/72/442336, ab 18.0  
Uhr

Sonstiges Suche ältere  
Past-perfect-Hefte oder Kop-  
pien: 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

### Triumph D

Triumph \* BDG 250, Bj.  
1950, ältere Restaurierung,  
alles original, mit Papieren  
und Ersatzteilen, 2800,-  
DM. Tel.: 06142/68 2 35  
abends, öfter prob.

### VICTORIA

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

Victoria Ventildfedern für  
V35, Neufertigung durch  
Victoria-JG, Satz beste-  
hend aus 4 Aussen- und 4  
Innenfedern, ca. 50,- DM +/-  
20%, Victoria JG, Wild,  
Wild's Garten 1a, 6500 Idar-  
Oberstein, Telefon: 06781/  
47560

### YAMAHA

Yamaha DS-7, Originalzu-  
stand 3-4, Motor leicht  
rep.bed. u. Teile (u.a. Spei-  
chenradsatz) für DM 1300,-  
abzg., außerdem XT/  
SR500-Teile zu verk, Tele-  
fon: 07844/1534, öfter ver-  
suchen!

Yamaha SR500 Teile, BJ  
87, wie neu, 2000 km Aus-  
puff, 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

### ZÜNDAPP

Zündapp \* K800 mit Beiwagen Bj. 37/38, unrestauriert, gute Substanz, VB 9.500 DM zu verkaufen. Tel.: 07331/200 420 ab 19.00 Uhr 63 655

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

### Last minute

Moto Guzzi: Suche die allererste Höckersitzbank für LE MANS I aus PU-Schaum (nicht bezogen!). Sie ist auf früheren Abbildungen oder Prospekten zu sehen. Tel.: 0761/64611

Termine & Treffen: Italienerfahrer, Engländerfreunde,

GummikuHtreiber und sonstige Motorradfahrer treffen sich jeden Freitagabend am Fuße der Schauinslandstrecke bei Freiburg beim Gasthaus Zum Start". Info 0761/64611

Moto Guzzi Magnetschalter für Anlasser Lucas, verbaut in versch. Guzzi-Modellen, nigelnagelneu, orig.-verpackt, zum halben Neupris abzugeben. Tel.: 07161/64611

Moto Guzzi - Gußrad hinten, für große Modelle, kpl. mit Lagern, guter Zustand und orig. Fußrastenanlage Le Mans III günstig abzugeben. Versand möglich. Tel.: 0761/64611

BMW: Verkauft BMW R50, R60, R69S-Gespann, BMW R6 solo oder als Gespann, BMW R26+R27-Gespann, Tel.: 05655-8051. BMW R60/7 mit Gläserverkleidung,

Suche R67-Gespann möglichst original, BMW R5, fahrbereit, wenn möglich, BMW R69S, Teile zum BMW R75 Wehrmachtsgespann + ganzes Gespann Kaufe Motorroller - Pirol, Bastert, Petty, Peugeot. Verkauft Motorroller-Anhänger, Bj. 1957 Verkauft Seitenwagen - passend für alle Motorräder und Motorroller Verkauft Matchless 500, Bj. 1957, guter Zustand Verkauft Velocette 200, Bj. 19, bester Zustand, 2-Zylinder, wassergekühlt Verkauft Heinkel-Tourist + Anhänger + Seitenwagen Tel.: 05655-8051

Victoria FM 38, suche Teile aller Art, besonders Alu-Abdeckhaube und Auspuff sowie Literatur, z.B. ABE, Tel.: 040/49 12312 ab 16.00 Uhr

Zündapp Elastic 250, Bj. 54,

restaurierungsbedürftig, Original-Zustand und 200S vollst. zerlegt, zu verkaufen, nur zusammen, 980 DM. Tel.: 040/ 73 24 758

Maico M 250 Blizzard (Bundeswehr) Vorderrad, ungebraucht + neu, zu verkaufen. 300 DM. Tel.: 0 26 28/ 85 04

Hercules K 125 BW, Bj. 1978, TÜV 4/91, 12.500 km, neuer orig. Lack, Stoßdämpfer, Kettensatz usw. neu, mit Tasche, 2000 DM. Tel.: 0 26 28/85 04

Triumph Trophy 650 ccm, Bj. 65, schwarz mit viel Chrom, total restauriert, 12 V umgerüstet, mechanisch und optisch Top Zustand, inkl. Spezialwerkzeuge, VH 9800 SFr. Tel.: Schweiz 056/84 21 11, abends 056/ 96 20 86

Gespann MZ ETZ 250, Bj. 82, 26.000 km, 17/21 PS, 2 x Windschild, Griffheizung, Zubehör, VHB DM 1850; 2 x Avon MK II 4.00-18 NEU, je 135 DM. Tel.: 0 77 62/31 61 ab 15.00 Uhr

NSU Fox, 4-takt, Bj. 1951, in Teilen, kompl., Neuteile, VHS; Tel.: 07661/30 53 abends, 07661/39 33 6 tags

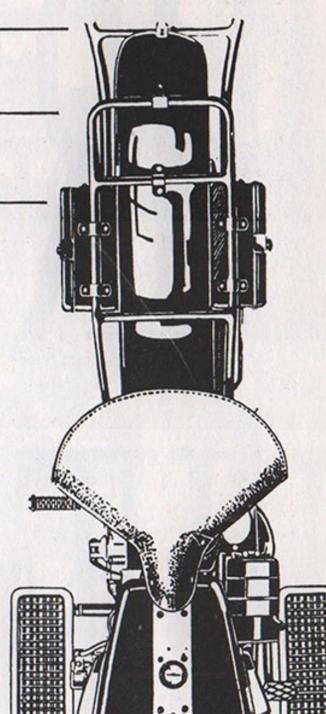
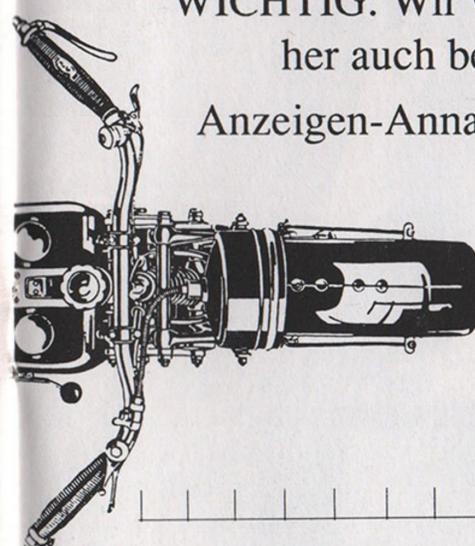
Laverda 1000 3C, Bj. 76, original, VHB 6.000 DM, Tel.: 07824/28 51

Laverda 750 SF1, 26.000 km, Topzustand, Bj. 72, Lack neu, VHB 4.800 DM, Tel.: 07531/66 2 26

BM R25/2, Bj. 53, orig. 1.700 km, VHB 3.400 DM, Tel.: 0731/75 1 72

# DIE FOTO-ANZEIGE

Wir machen unseren Lesern ein Angebot. Für zwanzig Mark veröffentlichen wir ab sofort private Foto-Anzeigen mit dazugehörigem Text in maximal drei Ausgaben, falls dies nötig sein sollte. Als Vorlage sende man uns s/w- bzw. Farbfotos, den dazugehörigen Text bitte DEUTLICH in das Feld auf dieser Seite eintragen. WICHTIG: Wir veröffentlichen die Anzeige nur dann, wenn sie vorher auch bezahlt wurde... Entweder bar oder per Scheck. Anzeigen-Annahmeschluß ist jeweils der letzte Tag eines Monats.



Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_  
 PLZ/Ort \_\_\_\_\_ Straße \_\_\_\_\_  
 Unterschrift/Datum \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

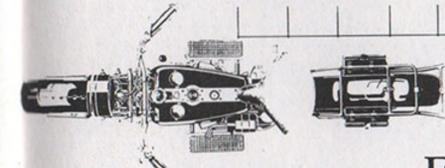


FOTO UND TEXT ABSENDEN AN:  
 GUMMIKUH & PAST PERFECT, AM DEICH 57, 2800 BREMEN 1

**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.

**DGzRS**  
 Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Postfach 10 63 40, 2800 Bremen 1,  
 Postgiro Hamburg (BLZ 20010020) 7046-200  
 Wir danken für die gesendete Anzeige.

Kawasaki  
Z 200

BESSER  
ALS  
IHR  
RUF



von Marc Reichel

Natürlich hätten wir wissen müssen, daß es in den Bergen kälter sein würde. Aber das die Temperaturen so sehr in den Keller gehen sollten, nein, damit hatten wir einige Stunden zuvor am sonnigen Strand wahrhaftig nicht gerechnet. Noch immer schlängelte sich die Straße unaufhörlich den Berg hinauf und die Entscheidung, die Wachsjacke nicht mitzunehmen, wurde mir von Wolke zu Wolke unerklärlicher.

Das, was von der Sonne noch durch die graue Masse zwischen Himmel und Erde zu uns durchdrang, neigte sich beständig dem nördlichen Westen zu. Wir zitterten im Takt der Schlaglöcher so vor uns hin, als Sabine auf einmal nach vorn rief: "Sag mal, macht der Motor immer so komische Geräusche?"

Eine Antwort darauf viel mir nicht leicht...

Jahre zurück. 1977. Die Augen bleiben an einer Zeitungsanzeige hängen. Der Sohn, in Leder gekleidet, erwischt zu nachtschlafender Zeit den Vater, wie dieser, schon im Schlafanzug, auf dem in der Garage stehenden Motorrad Platz genommen hat.

Fragen drängen sich auf. Will der alte Herr in Bademantel und Schlappen eine Spritztour wagen? Hat er gar seiner Frau beim Hinausgehen noch zugeknurrt, er gehe mal eben Zigaretten holen? Oder traut sich der Filius nur im Dunkeln mit seiner 200er Kawa auf die Straße und sein Erzeuger zeigt ihm vorher noch, wie er damals auf der Supermax...

Nein, die Werbestrategie war deutlich einfacher. Das neue Modell, welches die lang erwartete Abrundung des Kawasaki-Programmes darstellte, sollte gleichsam als Fahrzeug für jung und alt gedacht sein. Ein quasi generationsübergreifendes Motorrad-Erlebnis also.

Kein schlechter Gedanke in einer Zeit, als sich in mehr und mehr Garagen das billige "Zweitfahrzeug Motorrad" zu etablieren begann. Kostengünstig in Anschaffung und Unterhaltung, ausreichend für die kleine Tour am Wochenende, versprach die kleine Kawa eine gute Alternative zu den gleichvolumigen Maschinen der Konkurrenz zu sein.



Der Schwermetall-Konzern Kawasaki war gerade dabei, sein Motorradprogramm neu zu formieren. Nicht zuletzt deshalb, um die negativen Attribute, mit denen der Markenname in der Vergangenheit belegt war, in Vergessenheit geraten zu lassen.

Zwar schwebten noch immer Legenden sagenhafter Leistungsentfaltung der alten Zweitakt-Modelle über Bierischen und Lagerfeuern. Doch deren Fahrwerke waren für ihre Labilität berüchtigt, die Motoren galten als nicht standfest. Der mißlungene Versuch, über die Kaufhauskette Karstadt ein Vertriebsnetz aufzubauen, ließ die Maschinen aus dem fernen Osten eher als Angebote zweiter Wahl erscheinen.

Damit sollte jetzt Schluß sein. Populäre Exklusiv-Händler wurden engagiert, die Werbetrommel kräftig gerührt. Trotz der vergleichsweise kleinen Angebotspalette sollte für jede avisierte Käuferschicht das passende Modell im Schaukasten stehen.

Bislang war die 250 ccm-Maschine in Dreizylinder-Zweitakt Ausführung das kleinste Modell, welches nennenswerte Verkaufszahlen aufzuweisen hatte. Nun wurde der neuentstandene Markt der 17 PS-Klasse gezielt ins Visier genommen.

Der Ansatz schien Erfolg zu versprechen. Der Viertakter Z 200 wirkte nicht wie eine aufgeblasene 125er, war kein Zwitter zwischen Kleinkraftrad und "richtigem" Motorrad mehr.

Eher dürfte die besonders im Ausland erfolgreiche Z 400 Pate bei Design und Ausführung gestanden haben. Heraus kam eine erwachsen wirkende Maschine, geradezu prädestiniert für Fahrten zu Arbeit und Schule.

Die Fachpresse jubilierte und schlug in die von den Marketing-Strategen vorgezeichnete Kerbe. Ein Zitat, welches den Tenor damaliger Berichte widerspiegelt: "Die Z 200 kann blind auch demjenigen empfohlen werden, der nur hin und wieder mal fahren will. Sie ist das ideale Zweitfahrzeug neben dem Auto."

Die Resonanz ließ nicht zu wünschen übrig. Die Beliebtheit der kleinen Kawa nahm schnell zu, als Fahrschul-Motorrad wurde sie bald zum gewohnten Anblick.

Und sie enttäuschte nicht. Kaum war der Motor gestartet, per Kickstarter oder Knopf, da erwachte sein Leben inklusive der dazugehörigen Geräuschkulisse, wie es von einem Motorrad mit nur

198 ccm kaum erwartet wurde. Der Auspuff entließ ein Grollen, welches mit zunehmendem Alter noch deutlich steigerungsfähig war.

Wer dachte bei einer neuen Maschine denn auch an sich frühzeitig lösende Prallbleche im Auspuff, an durchvibrierte Krümmer? Wer achtete beim Kauf vor allem darauf, daß der gesamte Auspuff nur als Einheit ersetzbar war? Eine nicht ganz billige Angelegenheit für den, den es traf.

Schwamm drüber, von diesen Dingen ahnte man damals noch nichts. Zurück zur ersten Euphorie.

Also, Motor läuft, kurz warm werden lassen, das war wichtig! Gang rein, los ging's. Zwischendurch ein vorsichtiger Blick unter den Tank -- wirklich keine Zweiflüner? Sicher, bei dem Versuch, möglichst schnell die Distanz bis zur nächsten Ampel hinter sich zu bringen, merkte man schon recht deutlich die nur 17 PS, die dem Motor bei einer Nenndrehzahl von 8000 U/min abgerungen wurden.

Ging es jedoch darum, auf Steigungen den linken Fuß nicht übermäßig oft in Aktion treten lassen zu müssen, offenbarte die Kawasaki eine Zähigkeit, die überraschte. Natürlich, einen richtigen Dampfhammer konnte dieser Motor nicht abgeben. Dafür fehlte es an Volumen. Doch beeindruckten die Reserven, mit denen der zierliche Eintopf ausgestattet war.

Für eine Zweihunderter war die Art und Weise der Leistungsentwicklung so gut, wie eine 250er Honda mit ihren angebliebenen 27 PS enttäuschen konnte. Ein Dampfhammerchen?

Mitschwimmer im zähflüssigen Feierabendverkehr, auch mit zwei Personen Besatzung? Ruckfrei und ohne auf die Kette einzuhacken ließ sich das Motorrad, selbst untertourig gefahren, durch die Autenschlangen zirkeln. Oder gemütlich die kleine Bergstrecke bis zum Aussichtspunkt rauf und runter tuckern. Und dabei immer noch mehr von der Landschaft als vom roten Bereich sehend. Möglich war's schon.

Ziemlich unmöglich dagegen der Gedanke an Stummel, Verkleidung und ähnliche Spielereien. Das war hier so fehl am Platze wie das Nachhaffen der großen Idole auf dem Rückweg vom Nürburgring. Dafür war die Maschine nun doch nicht gebaut.

Belieb man es bei einer gemächlicheren Gangart, so war das Fahrwerk nicht aus der Ruhe zu bringen. Doch allzu forsche eine schnelle Kurvenkombination ange-

gangen, konnte es schon kritisch werden. Die Tendenz, bei höheren Kurvengeschwindigkeiten aufzuschaukeln, nahm im Laufe der Zeit zu. Die Federbeine sorgten zwar auch im angejahrten Zustand für einen gewissen Komfort, doch etwas mehr Härte hätte nicht geschadet. Ein Satz Koni's oder gute Gebrauchte der XS 360 sorgten für Abhilfe.

Überhaupt die Ausstattung. Obwohl sie recht umfangreich war, merkte man ihr am deutlichsten an, daß die Z 200 nur irgendwo zwischen groß und klein angesiedelt war. So prangte zwischen den Instrumenten eine oft belächelte Benzinanzeige, die die Frage geradezu provozierte, ob denn die Viertakter von Kawasaki ebensoviel Sprit saufen, wie die ehemals für ihren übermäßigen Durst berüchtigten Dreizylinder-Zweitakter.

Die Soziusraste aber an der Schwinge zu montieren, mußte spätestens Ende der siebziger Jahre als Ignoranz gewertet werden.

Mit guten 150 Kilo war die Kawasaki für die damalige Zeit eigentlich nicht zu schwer geraten. Die Maschine wirkte handlich und eher stabil als überproportioniert. Wen hätte es da nicht gereizt, auch die Geländegängigkeit, zumindest in vertretbaren Formen auszuprobieren? Also runter von der Bundesstrasse auf den Schleichweg. Dorthin, wo es noch nicht verboten war und niemanden störte.

Tja, und dann ging es zur Sache. Zuerst noch ganz kommod die Straße entlang. Doch, moment mal, war da nicht ein Abzweig? Also kräftig am Bremshebel gezogen, bis der kleine Reifen pfiß, zurück und abgebogen.

Feld- und Waldwege waren willkommene Teststrecken für die Federelemente und man kann es nicht anders sagen: Für 120 mm Federweg vorne und gerade 70 mm hinten, sprich für ein Straßenmotorrad, konnte man auch in diesem Terrain erstaunliche Schnitte zuwege bringen. Hier ein kleiner, kontrollierbarer Drift um die Kurve, dort die Kuppe als Sprunghügel genutzt...oh nein! Keine Sprünge bitte! Dafür war die Maschine ein wenig zu kopflastig. Vor allem mit dem schmalen Originallenker eine wackerfix aus dem Hirn zu verbannende Idee. Man muß es ja nicht übertreiben.

Die positiven Seiten der Z 200 sprachen sich schnell herum. Nicht nur bei Leuten, die es nicht so dicke in der Brieftasche hatten, war der billigste Viertakter der Versicherungsklasse recht gut angesehen. Auch als Einsteigermodell für

die bessere Hälfte schien sie wie geschaffen zu sein.

Eine niedrige Sitzhöhe von nur 76 cm ließ selbst die kürzesten Beine noch lang genug zum Erreichen des Erdbodens sein. Unproblematisch war sie, mit Seitenständer und Anlasser ausgestattet, sowieso. Durch einen Benzinverbrauch, der die Fünflitermarke nur mit Anwendung von Brachialgewalt überstieg, dafür eher zwischen 3,3 und 4 Litern pendelte, erwarb sich das Modell schnell den Ruf einer Sparbüchse. Alles sah danach aus, als würde die kleine Kawa den in sie gesetzten Erwartungen gerecht.

Doch dann ging es bergab. Kleinigkeiten summierten sich und wurden zum Ärgernis. Der ständige Ärger mit durchvibrierten Birnen nervte. Fast war es obligatorisch, Ersatzbirnen mit sich zu führen. Wo in der nächtlichen Eifel findet man wohl einen noch geöffneten Laden mit einer Krankenhauspackung Bilux auf Lager?

Die genauso gefährdeten Funktionsleuchten wie Fernlichtkontrolle oder Blinkeranzeige schaute man sich am Besten so lange an, wie sie funktionierten. Einmal durchgebrannt, war es dann ein Heidenakt, passenden Ersatz in die dafür vorgesehenen Vorrichtungen zu fummeln. Eine Arbeit zum Fingerbrechen, die zu allem Überfluß auch noch häufiger anstand. Das machte aber wenig, denn seien wir ehrlich: wenn man schon eine Latüchte zum Einlegen des Leerlaufs braucht, na ja... trotz alledem und der Vollständigkeit halber: Man konnte dieses lästige Problem auch mit einer Radikalkur ausmerzen. Flexible Blinker der XT und dicke Gummischeiben zwischen den Befestigungen von Rücklicht, Lampe und Instrumenten schirmten das Größte ab und sorgten für Ruhe.

Übler und vor allem gefährlicher waren da schon die Ausfälle, zu denen die Scheibenbremse neigte. War die Simplex-Trommel im Hinterrad über jeden Zweifel erhaben, so sorgte die vordere Bremsanlage für so manchen Kummer. Unabhängig von der Laufleistung musste man damit rechnen, daß sie von einem Moment auf den anderen festging. Ein Zug zuviel am Hebel konnte da durchaus schon reichen. Über die Gründe stritten sich die Experten. Aber egal, ob Hitzekollaps oder Verschmutzung der Mechanik, Folge war:

Es soll Fahrer und Fahrerinnen gegeben haben, die selbst nach erfolgter Reparatur lieber früher in die hintere Bremse traten, als das sie noch vertrauensvoll die

vordere Scheibe nutzten.

Den vehementesten Stoß zur Aufhebung aller Vorteile dieses Motorrads aber lieferte der Motor selbst. Die Ursache für die austauschbaren Zylinderköpfe wurde am Anfang noch in der Hauptsache beim Fahrer oder der Fahrerin gesucht. Doch schon nach kurzer Zeit mußten die Werkstätten eingestehen, daß die Schmierung, oder besser gesagt, die ungenügende Versorgung der Nockenwellenlager mit Frischöl, maßgeblicher Faktor bei Motorschäden war.

Die Reklamationen häuften sich, der Bonus positiver Presseberichte schmolz schnell dahin. Das Interesse an der kleinen Kawa ging rapide zurück und drohte, den gerade erst aufpolierten Ruf von Kawasaki-Motorrädern nachhaltig zu schädigen.

So entschloss sich der Importeur in Frankfurt zu einer bis dato ungewöhnlichen Maßnahme, um den Schaden für den Kunden gering zu halten. Die Z 200 wurde zum ersten Motorrad in Deutschland, welches mit einer 18 Monats-Garantie ausgestattet war. Zu viel Wind war aufgewirbelt worden von Besitzern, deren Nockenwellen erst nach Ende der regulären Garantiefrist angefangen hatten, zu fressen. Man versuchte zu retten, was zu retten war.

Findige vertrauten mehr auf Eigeninitiative. Wer die Möglichkeit hatte, wartete die ersten eindeutigen Geräusche ab, um dann mit dem abgebauten Zylinderkopf in die nächste Dreherei zu marschieren. Dort wurden zu einem erträglichen Kostenaufwand die alten Lagerstellen aufgebohrt und Bronzebuchsen eingepresst.

Lange hat sich die Z 200 denn auch nicht mehr auf dem deutschen Markt halten können. Zu nachhaltig war das Image vom problemlosen Sparmobil ramponiert.

Nach nur zweieinhalb Jahren wurde sie aus dem Programm gestrichen. Die letzten Exemplare wurden von Großhändlern für billig Geld unter die Leute gebracht. Bei Kawasaki bemühte man sich redlich, das Nachfolgemodell Z 250 C als neues Optimum der 17 PS-Klasse aufzubauen.

Mit mehr Erfolg übrigens. Zwar wurden auch von diesem Modell nicht allzu viele Maschinen abgesetzt, der Schock saß wohl noch zu tief. Die KL 250 jedoch, mit dem gleichen und gegenüber der Z 200 gründlich renovierten Motor, legte den Grundstein eines guten Rufes von Kawasaki-Enduros.

Auch in anderen Ländern verschwand die kleine Kawa recht schnell wieder aus den Schaufenstern. Fast könnte man meinen, sie sei nur eine traurige Episode in der Modellgeschichte Kawasakis gewesen. Ein fehlgeschlagener Versuch vielleicht, sich in einer neuen Klasse zu etablieren. Doch weit gefehlt. Die Z 200 lebt! Im Rahmen eines Joint Venture Geschäftes wurde ihre Produktion in Indonesien wieder neu aufgelegt. Dort bildet sie nun den oberen Abschluss einer kleinen Modellpalette und wird als Big Bike unter dem Namen "Binter" gehandelt.

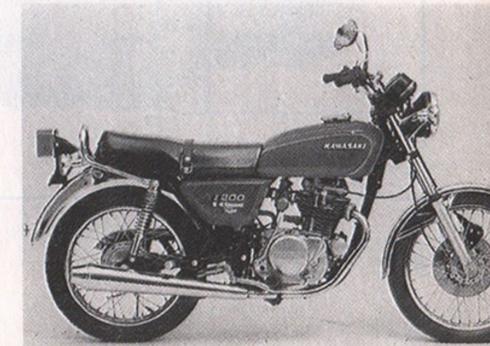
Und wie ist es nun heute, nach etwa einer Dekade von Jahren wieder einmal auf der Kawasaki zu sitzen, die mehr Rappel- als Sparbüchse war? Fast hätte ich sie ja nicht mehr so recht ernst genommen, aber schnell war die alte Vertrautheit wiederhergestellt. Es war wirklich, als drehe man die Zeit um schlappe zehn Jahre zurück. Das Gefühl für die Feldwege war schnell wieder da und die Wasserdurchfahrten klappten wie einst. Die Dunkelphase beim Umschalten von Abblendlicht auf Fernlicht reichte noch immer zum Erschrecken aus.

Der Seitenständer, der aus Altersgründen erst nach einem kräftigen Gastoß einklappte, der Masseschluß, der das Rücklicht auf Dauerbetrieb brennen ließ, die Hupe natürlich, die beim Überfahren von Schlaglöchern auf sich aufmerksam machte. Jaja, alles bekannt, genauso wie die schwitzende Kopfdichtung.

Für all diese Mängel mußte natürlich nicht Kawasaki auf dem Tank stehen. Da gibt es keinen Unterschied, welchen Namen der Gammelbock hat. Die schwerwiegenden Schadensursachen der Z 200 sind größtenteils mit relativ geringem Aufwand und ein bißchen Ahnung in den Griff zu bekommen. Als Winter- oder Zweitfahrzeug ist sie allemal noch eine Überlegung wert.

Auf die Frage aber, ob das Rasseln, welches überdeutlich aus dem Zylinderkopf dröhnte, normal sei oder nicht, mußte ich erst eine Zeitlang nachdenken.

Ich blieb die Antwort schuldig.



# Wußten Sie schon...

## TRIUMPH BDG 250H und 250S, 1951: Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Rillenkugellager	2	6202	15 x 35 x 11
Lenkung	Axial-Schrägkugellager	2	074 151	30/31 x 48 x 12
Getriebe-Hauptwelle	Rillenkugellager	1	6303	17 x 47 x 14
Getriebe-Schafträd	Rillenkugellager	1	6205	25 x 52 x 15
Hinterrad	Rillenkugellager	2	6202	15 x 35 x 11
Kettenrad	Rillenkugellager	1	6204	20 x 47 x 14
Kurbelwelle BDG 250	Rillenkugellager	1	6305C3	25 x 62 x 17
	Zylinderrollenlager	2	NU 305.C3	25 x 62 x 17
oder	Zylinderrollenlager	2	NJ 305.C3	25 x 62 x 17
Kurbelwelle BDG 250 H..	Schulterkugellager	2	M25.R30.50	25 x 62 x 17
	Zylinderrollenlager	1	NU 205.C3	25 x 52 x 15
Pleuel BDG 250	Rolle DIN 5402	38	3,5 x 5	3,5 x 5 lg
Pleuel BDG 250 H	Rolle DIN 5402	42	5 x 5	5 x 5 lg

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

### Auswechseln von Pleuelbuchsen

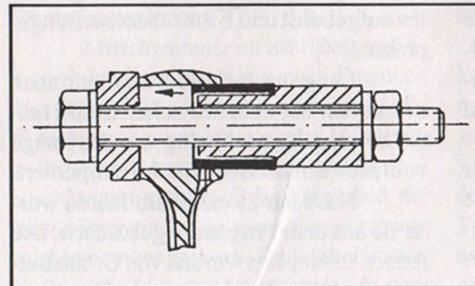
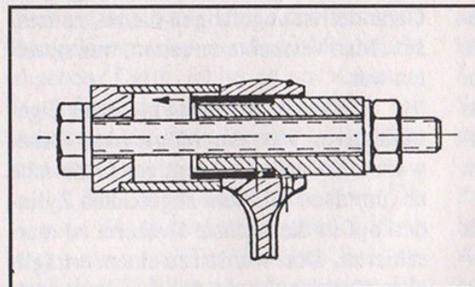
Einige Motoren haben statt eines Nadel-lagers Buchsen im Pleuelauge. Diese lassen sich mit einem sehr einfachen Werkzeug aus- und wieder eindrücken.

Sollte ein Leser über eine Drehbank verfügen und dieses Gerät für einen bestimmten Motor anfertigen, so soll er gleich mehrere machen, die ich dann in dieser Rubrik anbieten kann. Die Herstellzeit liegt bei ca. 1 Stunde, so daß sicherlich ein Freundschaftspreis von 25 DM gerechtfertigt ist.

Der Abzieher besteht aus sieben Teilen, wovon vier Normteile sind. Die drei anderen Teile (Distanzstück, Stempel, Lager-schild) werden aus Rundmaterial gedreht.

Die Maße des Werkzeuges sind abhängig vom Außendurchmesser (D), der Länge (L) und dem Innendurchmesser (d) der Pleuelbuchse.

Die beiden Zeichnungen verdeutlichen das Aus- und Einpressen (Pleuelbuchse ist schwarz).



Zu den in der unteren Zeichnung dargestellten Stücken kommt noch eine Schraube (DIN 931 oder 933), zwei Unterlegscheiben (DIN 125) und eine Sechskantmutter (DIN 934).

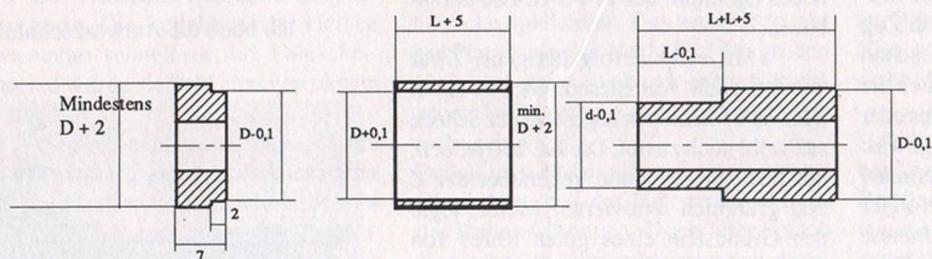
Nach dem Einpressen der neuen Buchse bohrt man die Ölzuläufe frei und entgratet die Löcher mit einem Kugelschleifstein.

Zweitakt-Kolbenbolzen laufen mit einem Spiel von 0,02 bis 0,03 mm (Der kalte und eingeölte Kolbenbolzen muß aufgrund seines Eigengewichtes durch die waagrecht gestellte Pleuelbuchse rutschen). Viertakter verlangen geringeres Spiel (0,01 bis 0,015 mm). Die Pleuelbuchse eventuell nachreiben. Handelt es sich um einen Mehrzylinder-Motor, bei dem die Pleuel ausgebaut sind, so kann man gleich die Pleuel nachwiegen und auf gleiches Gewicht bringen (Gilt auch für die Kolben).

Lagerschild

Distanzstück

Stempel



### Nachfertigung Gummiteile

Unser Leser Herbert Müller, Lohweg 16, DDR-6570 Zeulenroda, fertigt historische Gummiteile nach. So hat er u.a. Conti-Lenkergriffe (150 und 195 mm lang, 22 und 25 mm Durchmesser) für Lenker mit Hebelgas und Griffe (115 mm lang, 27, 28, 30 und 32 mm Durchmesser) für Drehgas, sowie die linken Gegenstücke im Programm.

Neutrale ovale oder runde Kniekissen finden sich neben längsgerippten Fußrasten, Bälle für Ballhupen (schwarze Flaschenform) neben BMW-Teilen. Kardangummis, Schaltkulissen und Kniekissen für fast alle Vorkriegs-BMW und EMW runden das Sortiment ab.

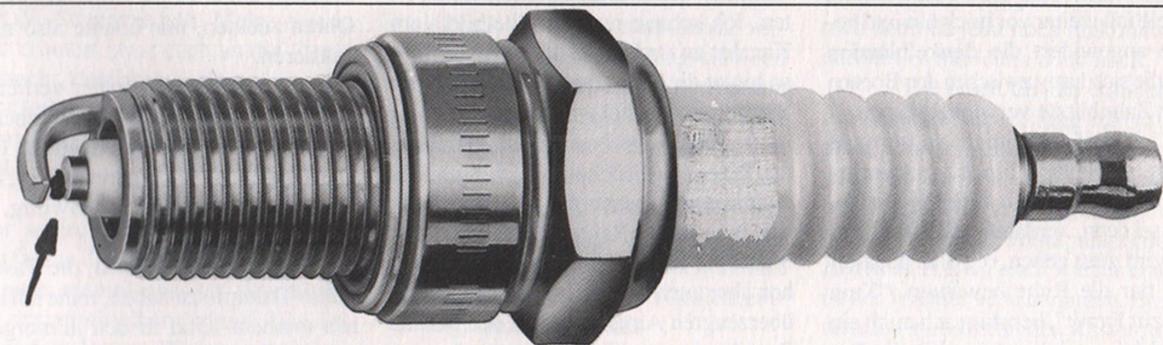
Gegen frankierten Rückumschlag (für BRDler: erst nach der Währungsunion) sendet Müller Euch sicherlich seine Liste.

### Zündkerzen-Brückenbildung

Insbesondere alte Zweitakter leiden ab und zu unter einem "Popel" zwischen den Elektroden der Kerze. Mögliche Abhilfe bietet in Grenzen die Vergrößerung des Elektrodenabstandes, soweit die Zündanlage genug Power hat.

Eine mitgeführte Ersatzkerze bringt es nicht, da eine Ursache auch ein verdrehtes Luftfilter sein kann. Insbesondere die früher üblichen Drahtsiebe mit der direkt über dem Getriebe liegenden Ansaugöffnung und der nur kurze Zeit abhaltenden Ölbenetzung reinigen unter Extrembedingungen nur eine Fahrstrecke von 100 km. Das verstopfte Filter verursacht ein fetteres Gemisch, welches im Zusammenhang mit angesaugten Schmutzpartikeln die Dreckbrücke zwischen den Elektroden herstellt. Kurzschluß ist angesagt.

Sinnvoller wäre es bei längeren Strecken ein Ersatzfilter im Werkzeugkasten mitzunehmen.



### Lenkerarmaturen

Eine Gruppe von Restauratoren, meist die, die ihre Maschine täglich nutzen, bevorzugt gute Magura-Brems- und Kuppelungshebel mit Endkugel und griffigem Profil, andere restaurieren originalgetreu bis ins Detail.

Wer sich den Schuh anziehen mag, dem seien hier die Originale genannt:



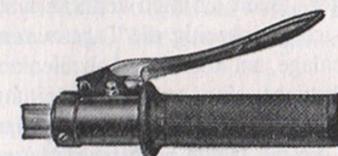
Innenzug-Gasdrehgriff für 22mm Lenker 140 mm lang

verwendet bei Anker 665, Ardie, Bauer, Bismarck, DKW RT 125 + SB + NZ, Dürkopp, Geier, Görlicke außer 100S, Hercules außer K100, Hoffmann, Maico M 125/126 + M150/151, Mars Stella 150/175, Meister, Miele, NSU Quick, Fox, Lux, Superlux (beige) (Lux und Superlux auch später Außenzuggriff), 250/251 OSL, Konsul I+II, Panther, Rixe, Torpedo, Triumph außer Boss, Victoria KR 35SN, KR 20, KR 25, KR 25 Aero, Zündapp DB 200, 201, 202



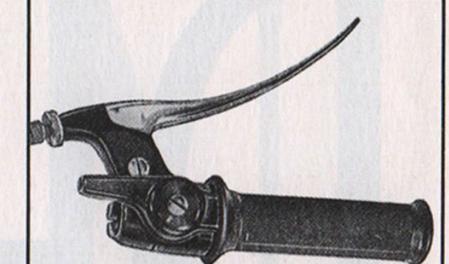
Innenzug-Gasdrehgriff mit grauem Gummüberzug mit Wulst für 22mm Lenker

verwendet bei Zündapp DB 203, 204, Norma-Luxus, Elastic 200 (beige)



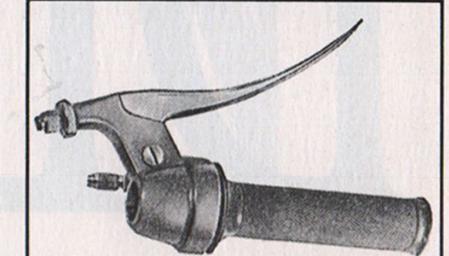
BMW-Gasdrehgriff 185 mm ein- oder zweizügig mit Bremshebel

verwendet bei R25, R25/2, R25/3, R51/2, R51/3



BMW Gasdrehgriff mit Bremshebel ein- oder zweizügig

verwendet bei R26, R50 und R60



Sportgasdrehgriff mit Bremshebel, Bowdenzugverstellungsschraube, Seilumlenkrohr

NSU Supermax, Victoria Parilla



Außenzug-Gasdrehgriff Außenende geschlossen

verwendet bei DKW RT 125 bis 45, Rabeneck SM 125, C 175, F250/1, F250/2, D150, GD 150



Außenzug-Gasdrehgriff (Sportgasgriff) 150 mm, ein- oder zweizügig

alle Horex außer Rebell, Maico Cross, NSU Lux + Superlux + Max + Spezialmax, Rabeneck ab 53, Zündapp KS 601 Sport

# DER TERMIN

*Heute muß ich mit meinem Moped zum TÜV. Kein Problem, auch wenn viel Selbstgestricktes dran ist.*

*Es soll ja Leute geben, die sich vor diesem Termin völlig verrückt machen. Einige sollen sogar nicht mehr Herr ihrer Sinne sein und Dinge miteinander verwechseln. Habe ich kein Verständnis für.*

*Echt nich'!*

„Jetzt dreh' nicht durch, Alter“, sage ich nachdrücklich zu dem etwas übermächtigsten Typen, der mich aus meinem Badezimmerspiegel anblickt. Dann ziehe ich langsam den fettigen Stielkamm heraus, den ich mir, im Glauben es sei die Zahnbürste, schon relativ weit in die Backen geschoben habe. „Jetzt ist auch klar, warum es heute morgen mit dem Kämmen so lange gedauert hat“, murmle ich weiter vor mich hin und betrachte angewidert die dunkelblonden Haare, die sich lustig zwischen den Borsten meiner Zahnbürste verwickelt haben...

Ich darf mich nicht so verrückt machen, schließlich bin ich gut vorbereitet. Eigentlich kann nichts schiefgehen, es sei denn... verdammt, Schluß damit! Alles wird glatt gehen, reg dich ab, alter Junge, nur die Ruhe bewahren. „Kein Grund zur Panik“, beruhige ich mich ein letztes Mal, nachdem ich auch die Rasiercreme von dem Hornhautschaber ab-

gewaschen habe und voller Tatendrang mein Bad durch die dafür vorgesehene Tür verlasse.

Sie fällt hinter mir laut klappernd ins Schloß, und während ich mich noch kurz frage, wer wohl über Nacht meine Diele gekachelt hat, stelle ich resignierend fest, daß ich in meiner Duschkabine stehe...

Wie kann ein einzelner Mensch, von seiner Veranlagung her ja ein vernunftsbegabtes Wesen, sich nur so verrückt machen? Auch noch wegen einer solchen Lapalie. „So'n bißchen urdeutscher Normbehörden-Kram wird dich doch nicht aus der Bahn werfen, mein Gutster“, feure ich mich weiter an, während ich gleichzeitig die Tageszeitung aufschlage, um mich etwas abzulenken. Ich beziehe eine gute Tageszeitung, welche über engagierte Mitarbeiter verfügt, die die Dinge auch beim Namen nennen dürfen, kurzum, soviel frustrierende Tatsachen kann kaum ein Mensch zu dieser frühen Stunde schon verarbeiten. Ich schaue nur das Titelbild vom Kanzler an und stelle dann die Zeitung so hinter die Kaffeekanne, daß mich der Bundeshelm nicht sehen kann.

Doch er erinnert mich gleich an das Eigenbau-Fäßchen, welches als Öltank in seiner bauchigen Form hochpoliert im hinteren Rahmendreieck meiner Maschine hängt, wunderschön anzusehen aber auch durchaus geeignet, einem überzeugten Amtsschimmel den Sod in Brand zu setzen. „Ich hätte es noch rausholen sollen“, schießt es mir durch

den Kopf, bis ich merke, das ich mir schon den vierten Löffel Zucker in den Mocca kippe...

Ich bin kurz davor, den TÜV-Termin abzuhaken und mich einfach wieder hinzulegen, da erwacht in mir der Held. „Plus! Plus! Plus! Plus! Plus!“ stoße ich mehrfach konvulsivisch aus, denn ich will an etwas positives denken, was mir dadurch auch sofort gelingt. Dann schütte ich den Kaffee in einem Zug hinunter, stutze für einen Moment, schaue auf den Zuckerpott, auf dem in großen Lettern „SALZ“ steht, gehe nochmal kurz ins Bad, halt um zu brechen, putze mir erneut die Zähne, spucke die Haare ins Becken und bin auch schon mit einem Satz an der Garderobe, um mich in Wachscotton zu kleiden. Dies alles tue ich in völliger Ruhe, weil ich nur eines im Sinn habe: „Plus! Plus! Plus! Plus!“ Positives Denken! Kann sehr hilfreich sein in solchen Momenten, sagt jedenfalls mein Guru. Scheint auch zu klappen, denn ich war so positiv geladen, daß schon kleine Blitze aus meinen Ohren zuckten, mir konnte also nichts passieren.

Fünf Minuten später verließ ich mit ruppig brabbelnden Motor aber guten Mutes den Hof in Richtung TÜV. Das Moped ist „TÜVgerecht“ zu-, bzw. hergerichtet und läuft nur unwillig. Wer mag's verdenken?

Im festen Glauben, die Taschen voller Trümpfe zu haben, reihe ich mich mit meinem Krad in den allmorgentlichen Zug der Lemminge in Richtung Innenstadt ein.

Beim Überwachungs-Verein ist erstmal abstehen angesagt. Schlange bei der Anmeldung. Vollabnahme, Teilstillegung, Eintragung, ASU, Brief, Schein, Gutachten, Bescheinigung. Eine gute halbe Stunde lang hört man kaum einmal ein anderes Wort. Natürlich bis auf den Typen, der sich direkt hinter mir in der Schlange einreicht und mir endlos ein Ohr abkaut von wegen seinem obergeilen Manta dem er jezz überm Tüff bringen will mit all die Spoilers un' die breiten Schluffen un' überhaupt tiefer, breiter, alu-alu un' Sporthocker un' so.

Der Typ hat'n Kinn wie ein Kohlenkasten, seine Statur erinnert mich an die Firma Bauknecht, dazu Rudi-Völler-Frisur und säuerlicher Mundgeruch. So richtig zum Liebhaben. Ich konnte ihn schließlich davon überzeugen, daß sein Fahrzeug für mich ohne jedes Interesse ist, indem ich ihm nach einigen Minuten darauf hinwies, daß ich ihm unheimlich eine reinhauen würde, wenn er nicht sofort die Schnauze hält. Meine eigene Statur erinnert zwar auch an die Firma Bauknecht, dort aber doch mehr an die Kühl-Gefrier-Kombination, deshalb kommt von dem Klops kein Widerspruch.

Er hält sein Maul, riecht aber weiter schlecht vor sich hin. Ich bin schon fast an der Reihe, als die Situation sich noch einmal zuspitzt. Der ältere Herr, der unmittelbar vor mir dran ist, hat bei dem langen Warten vergessen, warum er eigentlich gekommen ist. Die

Dame gibt wirklich ihr Bestes, dem alten Knaben ein wenig auf die Sprünge zu helfen, da sie glaubt, aus seinen mitgebrachten Papieren erahnen zu können, was denn nun sein Begehrt ist. Da er nur Behindertenausweis und Brillenpass mit sich führt, ziehen sich die Ermittlungen etwas hin, bis nach einigen Minuten schließlich jemand aus dem hinteren Winkel des Raumes fordert, man solle den alten Knacker endlich seinem Schicksal überlassen. Und da niemand widerspricht, führen ihn flinke Hände an die frische Luft, wo er bis auf weiteres abgestellt wird. „Wie gemein“, denke ich noch.

Die Reihe ist nun an mir. „Normale Vorführung und sechs Eintragungen“, geht es mir spielend leicht von den Lippen, da sehe ich auch schon kleine Dollarzeichen in den Augen der Kasseuse blinken, wenn nicht sogar funkeln. Als sie mir die Endsumme nennt, verbrauche ich auf einen Schlag ziemlich viel positive Ladung. Der Kohlenkasten hinter mir grinst hämisch und atmet mir von schräg rechts ins Ohr. Ich steige ihm scheinbar ungeschickt mit dem Absatz meiner Stiefel auf die Aldidas-Turnschlappen und entschuldige mich der Form halber, jedoch nicht ohne noch einmal kräftig durchzufedern. Sein Gesicht entschädigt mich für Vieles.

Raus aus der Anmeldung und wieder warten. „Sie werden dann aufge-

rufen“, piepste mir die Kasseuse noch hinterher. „Fein“, piepste ich zurück; jetzt hock'ich auf meinem Moto und freue mich, daß es anfängt zu hageln...

Also das Krad vom Ständer genommen und in die TÜV-Halle geschoben, ganz vorne rechts in die Ecke, um niemandem im Weg zu stehen und trotzdem diesen Kirmeslautsprecher noch zu hören, der die Kennzeichen aufruft. Ich habe die nasse Wachsjacke an den Lenker gehängt und fülle gerade ein gummiertes Stück Papier mit feingeschnittenem Tabak, da höre ich frontal von hinten den Satz: „Dassis hier aba keine Pausenhalle, junger Mann!“ Dreh'dich besser mal um, sag'ich zu mir.

Ich blicke in ein Normgesicht nach DIN 1435, quadratisch, praktisch, gar nicht mal so gut. Mir fehlen die Worte. Ihm offensichtlich auch, denn er deutet nur stumm auf einen kleinen Metallkasten an der Wand, den ich wohl seiner Meinung nach zugeparkt habe. „Wie soll man denn da jetzt noch rankommen?“, entfährt es ihm dann doch noch.

„Ich mach'dir die Räuberleiter, du Erdmännchen!“, sage ich natürlich nicht, sondern denke es nur, gleichzeitig pack'ich meinen Brödel zusammen, wuchte das Bike vom Ständer und schiebe es zwei Meter weiter, um es dort abzustellen. Als ich mich wieder umdrehe, ist der Wichtel verschwunden. Er wollte nämlich garnicht an den Kasten, aber es könnte ja sein, daß zufällig in fünf Minuten einer mal dran will...

# DER TERMIN

"Plus! Plus! Plus!" Ich muß mich langsam wieder aufladen, mein Positiv-Akku wird zu stark beansprucht.

In der Halle ist Hochbetrieb angesagt. Aus allen Richtungen klingt hämmern und klopfen, quietschendes Gummi und schlagende Metallplanken sind noch die akustischen Highlights.

Schon nach gut einer Stunde bin ich an der Reihe, stehe sogar schon in der richtigen Spur. Ich nehme also nur die Jacke vom Lenker und harre in aktiver Gelassenheit der Dinge, die da kommen. Nachdem ich etwa fünf Minuten geharrt hatte, passierte es. "Stellen sie das Krad bitte hierher!", schnitt es mir von hinten messerscharf in die Ohren. Das Normgesicht hatte sich wieder angeschlichen, schon wieder von hinten.

Ich erfüllte seinen Wunsch, das Moped stand nun wieder genau an der Stelle, von der er mich noch kurze Zeit vorher vertrieben hatte, als profilaktische Maßnahme sozusagen.

Ich registriere außergewöhnlich hohe Entnahmen aus meinem Positiv-Akku.

Er huselt dreimal um das Moped herum, wobei er sich jedesmal ducken muß, wenn er an dem Metallkasten vorbeigeht. Aber er hat es ja nicht anders gewollt. Dann geht er neben der Maschine in die Hocke, federt drei- bis achtmal in den Knien, wahrscheinlich um sich warmzumachen oder sich zu motivieren (man kennt so etwas ja vom American Football...), um dann letztlich katapultartig hochzuschleunigen.

Ich nehme an, daß er auch noch etwas sagen wollte, dies war zumindest seinem entschlossenen Blick und den schon gespitzten Lippen zu entnehmen. Doch er kam nicht mehr dazu, denn seine doch recht dynamische Aufwärtsbewegung wurde relativ abrupt gebremst. Durch den Metallkasten.

An den er wohl nicht mehr gedacht hatte.

Der aber direkt über ihm hing... Und den er jetzt wohl so schnell nicht wird vergessen können...

Es hat so dermaßen gescheppert, daß ich dachte, ich kriege nur vom Hinsehen eine Beule. Mein Positiv-Akku platzte aus allen Nähten, er war auf einen Schlag randvoll. Jetzt war mir auch klar, woher sein Kopf seine quadratische Form hatte. Und ich hatte miterleben dürfen, wie er wieder ein gutes Stück eckiger und vor allem oben flacher geworden ist. Muß gerade auf Stehparties ungemein praktisch sein, wenn man mal die Hände freihaben möchte und nicht weiß, wohin mit dem Bierglas.

Wie gesagt stieg mein Stimmungsbarometer durch diese unfassbare Darbietung gewaltig, zumal ich auch den Eindruck hatte, daß doch die Entschlossenheit seines Blickes etwas nachgelassen hatte.

Er dreht sich etwa sechsmal im Kreis, eine Piruette schöner als die andere, bis ihn die Wand rettet. Eigentlich ist dieser Tag für ihn gelaufen. Er weiß es nur leider nicht. Er rappelt sich wieder auf, doch sein Blick verrät eine tiefe innere Leere.

Dann zieht er seine Abnahme durch, wobei es ihm am meisten Spaß

macht, zwischendurch mal kurz ums Moped zu hüpfen und mit ziemlich viel Spucke ein Motorgeräusch nachzumachen.

Schlagartig wurde mir einiges klar, ich erkannte meine Chance und nutzte sie. Ich machte ihn darauf aufmerksam, daß er mir auch einige Eintragungen machen muß, worüber er sich riesig freute. Das muß nur schnell über die Bühne gehen, bevor die Kollegen merken, daß ihr Kleinster jetzt die Narrenkappe trägt... Er trägt mir anstandslos alles ein, offene Anlage, offene Trichter, offenen Tank, Leistungsreduzierung, einfach alles, was mir so in den Sinn kommt.

Nur zehn Minuten später verlasse ich das Gelände, mein kleiner Freund winkt noch einen Moment hinter mir her, um sich dann neue Spielkameraden zu suchen. Mein Fahrzeugbrief ist randvoll mit Eintragungen, unter anderem so sinnvolle Dinge wie die Freigabe für den Vierpersonenbetrieb, ein Cabrio-Verdeck und die Bestätigung, daß es sich bei meinem Motorrad um ein Campingfahrzeug handelt. Natürlich habe ich auch die neue TÜV-Plakette, er hat mir alle geschenkt, die er hatte. Niedliches Kerlchen.

Ich weiß garnicht, warum sich einige Leute so vor dem TÜV fürchten. Ich freu' mich jetzt schon auf's nächste Mal. Denn wann und wo bekommt man so etwas sonst geboten?

Doch nur in seiner Phantasie...

Uli Böckmann

GUMMIKUH & PAST perfect 6/1990

# WATTNDATT?



"Ey, seita doof", grunzte es letztens am Telefon, "mainta etwa, dat wa alle Fachidioten sint? Hömma, machma demnäx n`Rätsel, wo auch normale Moppetfara wat von fasteen ey, hörsse?"

Gut, gut. Natürlich verstehen wir diesen dezenten Wink mit dem Zaunpfahl und fragen in diesem Monat nur nach Sachen, die jeder wissen könnte, manchmal auch sollte. Wir sind ja lernfähig, ey!

Die Lösung des Vormonates war übrigens "GASGRIFF", war das denn wirklich so schwer? Naja, ran an die neuen Fragen, das Lösungswort auf eine Postkarte und abgeschickt an GUMMIKUH & PAST PERFECT, Stichwort Wattndatt, Am Deich 57, 2800 Bremen. Alles klar?

1) Ein Motorrad wird einmalig für 10 Tage zum Verkehr zugelassen. Auf wieviele Tage wird die Versicherung berechnet?

- B - 10 Tage
- R - 30 Tage
- S - 90 Tage



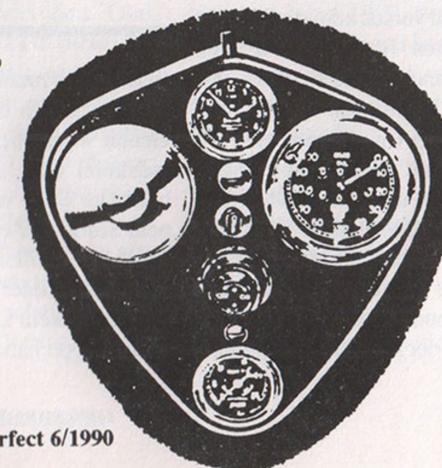
2) Wie lange kann ein Motorrad mit einmaliger Briefverlängerung abgemeldet sein, ohne das der Kfz-Brief erlischt?

- I - 1 Jahr
- C - 1 1/2 Jahre
- R - 2 Jahre



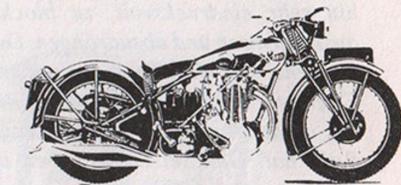
3) Wieviel Prozent beträgt die zulässige Tachotoleranz?

- I - bis 3%
- H - bis 7%
- T - 10%



4) Wieviele Punkte riskiert ein 19jähriger durch das Fahren auf einer frisierten 27 PS-Maschine?

- Z - 3 Punkte
- E - 9 Punkte
- L - 11 Punkte



5) In welcher Höhe darf die Hinterradabdeckung höchstens enden?

- R - 15 cm über der Achse
- L - 50 cm vom Erdboden
- E - 3 cm unter der Kennzeichen-Unterkante

6) Wie hoch ist das Bußgeld für das Tragen eines nur nach DIN 4848 geprüften Helmes?

- L - 40.-DM
- E - 60.-DM und ein Punkt in Flensburg
- Z - z.Zt. nicht Bußgeldpflichtig



--	--	--	--	--	--

# diet&dat

## Ach, zwei Seelen schlagen in meiner Brust...

Ich gehöre zu den Zeitgenossen, die häufig die Qual der Wahl haben...

"Nehme ich das Moped oder das Auto?" stellt sich mir die tägliche Frage, die abhängig vom Gepäck, von der Ansicht meiner Partnerin, vom Bremer Verkehrschaos (Baustellen, rush-hour) und somit von der Zeit und natürlich von der Lust ist. Und nun kommt immer ein Teufel in der Seele durch. Fahre ich meinen betagten 63er Dreizack, schimpfe ich auf uns Motorradfahrer. Döse ich mit der Maschine durch die Gegend, sind 20% der Autofahrer arme Hirnis, die mir ihre stinkenden Ölwolken ihrer ausgelutschten Motoren unter den Helm blasen oder, eine armseelige Minderheit, die voller Neid versucht mich, für ihre 15jährige Freundin immerhin sehr eindrucksvoll, zu blockieren, auszubremsen und abzudrängen. Der von mir erhobene Mittelfinger bringt geistige Erleichterung, schafft allerdings Probleme, da der Autofahrer häufig Zeugen an Bord hat. Gott sei Dank haben unsere Moppets nur hinten ein Kennzeichen (womit völlig logisch bewiesen wurde, daß ich bewußt den Kürzeren ziehe und hinter diesem Knallkopf bleibe).

Hund, Kind und Kegel ins Auto gepackt und mit Schmackes in den Urlaub (175 bringt der Benz). Der von mir zum Fahren auf der rechten Spur verurteilte AUDI 80 geht nicht rüber, der laufende Blick in den Rückspiegel kündigt mir ein Lichtlein am Horizont an, ein Honda-Syndrom\* - Fahrer flitzt heran, ich auf die rechte Seite der BAB (die ist ja sowieso frei, der AUDI-Fahrer fährt halt lieber links) und der arme Wicht auf seinem mindestens 71,5 PS-Hobbel brackert zwischen linken Grünstreifen und AUDI durch. AUDI-Fahrer erschreckt sich und wird zum Motorrad-Hasser (Ergebnis siehe oben). Fazit: Motorrad- und Autofahrer, hört mit dem "Scheiß" auf unseren Straßen auf, der Euch und andere gefährdet, verletzt und tötet! Die Zeit der Herrenfahrer ist vorbei. Es ist eng geworden. Nur gegenseitige Höflichkeit, positives Denken und Rücksichtnahme helfen.

Die Freie und Hansestadt Bremen ist ja das Land der kurzen Wege. Alle wichtigen Freunde, Druckereien, Redaktionen, Ämter, Banken usw. sind im Umkreis von

fünf Kilometern zu finden. Ich sattel mein Mountain-Bike und schimpfe auf die Fußgänger...

Peter Kurze

\*Honda-Syndrom ist keine Erfindung von mir, sondern eine der Wissenschaftler. Man stellte fest, daß sich gerade geschiedene Männer überdurchschnittlich häufig ein leistungsstarkes Motorrad kaufen.

## Signalwirkung

Um Unfälle in Kurven durch Öl- oder Sandspuren zu vermeiden, versucht der Motorradclub "Kuhle Wampe Esslingen" eine gute Sache in seinem Landkreis zu starten, in der Hoffnung, daß dieses Beispiel Schule macht.

Jeder Motorradfahrer soll, wenn er so einen Gefahrenpunkt entdeckt hat, die Kurve durch ein ca. 5 cm breites und 50 cm langes Kreppband entschärfen. Das Band, das sich leicht mitführen läßt und umweltverträglicher als Plastikband ist, wird weit genug vor dem Gefahrenpunkt an einem Leitpfosten gut sichtbar angebracht.

Zusätzlich sollte (andere Menschen werden es einem danken) die Feuerwehr oder die Polizei sofort per Telefon benachrichtigt werden.

Kuhle Wampe Esslingen, Clemens Neuwirth, Tel. 0711/35 11 294 oder 07181/74 7 80

## Stellenangebot

Um unser Team zu verstärken, suchen wir den/die Assistenten für unser Büro in Bremen. Ersteinmal halbtags, später reden wir über die 35-Stunden-Woche und sogar über die Knete. Uns schwebt ein Hexenmeister/Fee mit Motorrad-Führerschein, etwas Büro- und/oder Computerefahrung vor. Selbstvertrauen wäre angesagt, Zeugnisse interessieren uns weniger. Wir bieten: Schreibtisch, Radio, Kaffee, lockere und harte Gespräche, einen PC und einen der heißesten Bürostüh-

le in Bremen und Umgebung (also alles andere als einen lauen Job). Bewerbungen per Telefon (04 21/50 16 17) an den GUMMIKU-Verlag, Bremen.

## ÖSTEREICHISCHES MOTORRAD

"Die Grazer-Motorenwerke A. G. in Puntigam bei Graz, haben nun nach eingehenden Studien der Forderungen, die man... oder "Schnelle Solomaschine passend auch für Soziousdienst. Mit dieser Maschine hat einer meiner Kunden 103 km auf offener Straße erreicht. Nichtsdestoweniger ist die Maschine absolut strapazfähig, da der Motor nicht als Rennmotor, sondern als Tourenmotor gebaut ist."

Diese und viele weitere Sprüche weisen auf ein großes Kapitel vergangener Zeiten hin: Auf die ehemals blühende Motorrad-Industrie Austrias. Der Grazer Verlag Verwüster, der u.a. die Nachdruckrechte aller Puch-Publikationen besitzt, brachte eine Sammelmappe auf den Markt, die mit monatlichen Lieferungen ergänzt werden kann. Der Inhalt sind originalgetreue Nachdrucke der Verkaufskataloge verschiedener österreichischer Motorrad-Firmen, wie Titan, Motorenfabrik Engler, MT-Motorräder, Styria, Puch etc.

Mit dieser Sammlung erhält man einen kompletten Überblick über sieben Jahrzehnte Zweirad-Entwicklung.

Die exklusive Sammelmappe (limitierte Auflage von 3000 Stück) erhält man beim Verlag W. J. Verwüster, Postfach 90, A-8055 Graz (Österreichische Motorräder I, S 198,-/DM 28,-)

## Motorradstiefel

(ifz) Immer mehr Fahrer düsen mit Turnschuhen durch die Gegend, da sie beim Gehen wesentlich bequemer als Motorradstiefel sind. Sie verschenken Sicherheit! Der Bein- und Fußbereich ist bei einem Sturz oder einer Kollision, nicht nur durch den heißen Auspuff, stark gefährdet. Feste Stiefel aus mindestens 1,5 Millimeter dickem Leder, die eine verstärkte Zehenkappe haben, sollten es schon sein

MOTORRÄDER  
Technik, Trends, Modelle  
von Ing. Peter Witt  
VEB Verlag Technik, Berlin  
ISBN 3-341-00657-5

(pk) Das Buch fällt einem sofort ins Auge, da auf dem farbigen Einband die Lettern "VEB Verlag Technik" prangen. Natürlich alles über MZ, denke ich noch und beginne (immer intensiver lesend) zu blättern. "MZ" - weit gefehlt, alles über Technik:

- 1. Der Weg zum Motorrad
- 2. Fahrwerk
  - diverse Rahmenkonstruktionen
  - Führung von Vorder- und Hinterrad
  - Rund ums Rad
  - Bremsen
  - Fahrwerkbesonderheiten bei Gespannbetrieb
- Lenker und Aramtruen
- Sattel und Sitzbank
- 3. Motor
  - Viertaktmotoren

- Schmierung
- Ventile
- Zweitaktmotoren
- usw.
- 4. Zwischen Motor und Hinterrad
  - Getriebe
  - Schaltung
  - Kette, Kardan oder...
- 5. Elektrische Anlage
- 6. Ausrüstung und Zubehör

Man sieht: allumfassend. Witt arbeitet unheimlich sauber. Er erklärt am Beginn eines Kapitels das Problem, dann das Konstruktionsprinzip und die historischen und gegenwärtigen Lösungen anhand von Beispielen aus dem In- und Ausland. Viele Werkszeichnungen und -Fotos verdeutlichen an jeder Stelle die Materie. Die Kapitel werden durch einen Blick in die Motorrad-Zukunft abgeschlossen.

Der angesprochene Technikbereich hat allein ca. 140 Seiten und ist sehr lesenswert.

Witt hängt noch eine 125seitige Typen-

kunde dran, die für uns Wessis deshalb so interessant ist, weil Witt als DDR-Autor gute Verbindungen in die "sozialistischen Bruderländer" hat und uns daher eine Menge östlicher Planwirtschafts-Produkte vorstellt.

Ich hatte von Planeta 4, Kowrow KS 175, TULA TMZ-951, SEM Xingfu 250 Y, 750er Chang-Jiang, Jupiter 5-01, CZ 350/472.6 usw. noch nie gehört, weiß mittlerweile, daß das eine echte Wissenslücke war. Das Design fast aller Ostmotorräder wirkt sehr klassisch, daher ist es schade, daß Witt nicht über den Import in die DDR schrieb.

Das gebundene Buch hat noch eine anständige Inhaltsangabe, ein korrektes Sachwörterverzeichnis und ein Marken- und Namenverzeichnis. Das ist bei heutigen Büchern ja nicht immer eine Selbstverständlichkeit.

Mit 36 DM ist man dabei und kann das Buch bei Peter E. Heinze, In der Eck 2, 6301 Heuchelheim, Telefon 0641/6 34 19 bestellen.



## Oluf Zierl Highway-Melodie Verlag Frederking & Thaler

Amerika. Auf einer Harley von Küste zu Küste zu fahren, um irgendwann am Ausgangspunkt wieder anzukommen. Wer hat bei diesen Gedanken nicht die Vorstellung von grenzenloser Weite, Abenteuer und viel Zeit. Oluf Zierl hatte eben diese Zeit nicht. Er setzte sich, gemeinsam mit ein paar Mit-Touristen auf Motorräder aus Milwaukee und riß in sechs Wochen schlappe 18500 Kilometer durch die Vereinigten Staaten ab. Zu guter Letzt schrieb er auch noch ein Buch darüber.

Diese von einem Tagesschnitt von ca.450 Kilometern geprägte Reisebeschreibung verkauft sich scheinbar ganz gut, sonst hätte sie der Verlag Freder-

king und Thaler wohl nicht aus dem früheren Heyne-Buchprogramm mitübernommen. Aber steht auch Wissenswertes für künftige USA-Reisende drin?

Wenig, leider. Der Text stammt aus dem Jahre 1979, der an sich recht umfangreiche Infoteil ist seit fünf Jahren nicht mehr überarbeitet worden. Das muß nicht viel heißen, immerhin hat selbiger Verlag andere Bücher im Programm, die weit älteren Datum und dennoch lesenswert sind.

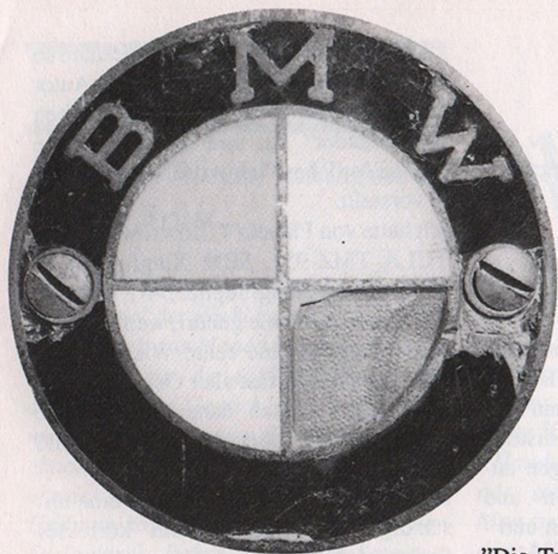
Bei der Highway-Melodie jedoch quält sich der Leser genauso durch die 225 Seiten, wie der Autor über den Asphalt.

Es will einfach nicht enden. Eine

literarische Glanzleistung stellt dieser Langweiler nicht unbedingt dar. Die Gedanken wandern von den Weiten des amerikanischen Kontinents zu der Überlegung, ob man nicht noch schnell einkaufen gehen oder den Abwasch hinter sich bringen sollte.

Wahrscheinlich werden Amerikafreaks und Kilometerfresser an diesem Buch nicht vorbeigehen, obwohl sie es könnten. Am besten eignet es sich vermutlich zum Verschenken. Man macht nicht mehr verkehrt damit, als mit einer Packung Pralinen, nur, daß der Nährwert geringer ist.

Roger



## Historischer Test

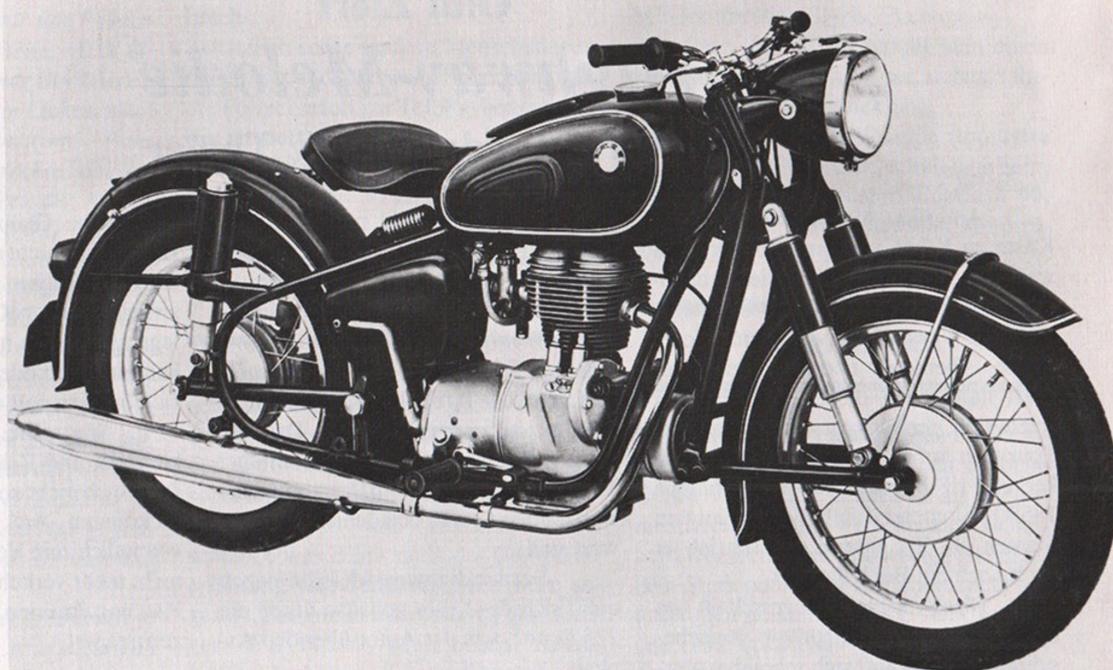
# BMW R 26

### Motor und Antrieb

Der neue BMW-Einzylinder ist, zumal unter Einschluß des wichtigen "Lästigkeitsgrades", einer der leisesten Zweirad-

"Die Tradition im Bau von soliden und wirtschaftlichen Einzylindermodellen, die bei BMW jetzt auch schon 30 Jahre alt ist, erfuhr mit der R 26 eine vielseitige und fortschrittliche Erweiterung: der neue Hochleistungsmotor zählt trotz der vorsichtig bezifferten PS-Zahl zu den schnellsten seiner Klasse, Getriebe und Antrieb entsprechen in Gangabstufung und Konstruktion den Zweizylindertypen, während das neue Langschwingerfahrwerk einen Glanzpunkt der jüngsten Entwicklung darstellt.

motoren, wenn nicht der leiseste überhaupt. Dabei können alle mechanischen Geräusche einbezogen werden. (Im Großstadtverkehr hört man nur die Nachbarfahrzeuge einschließlich Wagen, Überland schon falschen Reifendruck!) - Anspringen ("kalt" nach kurzem Schwimertupfen) und Leerlaufverhalten sind stets makellos. Leistungseinsatz und Übergang im unteren Drehzahlbereich sind jederzeit spontan, aber recht "weich"; hohe Leistung und Temperament zeigen sich bei höheren Drehzahlen, die der Motor willig und - Dauervollgas einbezogen! - unbedenklich hergibt. Der jetzt sehr breit verrippte Zylinderkopf kennt keine thermischen Probleme, selbst das schlanke Auspuffrohr bleibt weiß, während Kurbeltrieb und Ventilsteuerung



In der MOTOR-RUNDSCHAU 2/1957 berichtete Helmut Hütten über seine Testfahrt (Juli-August 1956) mit der BMW R 26. Er bewegte die Maschine über 2000 km und legte dabei über die Autobahnen München - Stuttgart, Stuttgart - Hamburg und Hamburg - Frankfurt - Nürnberg. Die 2150 DM teure kleine BMW schnitt in seiner Beurteilung recht gut ab. Auszugsweise geben wir den Testbericht wieder:

mechanisch besonders robust und dreifreudig erscheinen. - Die typischen Querläufer-Vibrationen treten nur in bestimmten Drehzahlbereichen auf, die in der Praxis (selbst unterhalb der Höchstgeschwindigkeit) leicht zu vermeiden bzw. rasch zu durchfahren sind; außerdem sind nicht nur Motor und Tank gummigelagert, sondern auch der Lenker (sehr weich), und die Fußrasten besitzen einen Schaumgummikern. Ausgeprägte Sparsamkeit, Klingelfreiheit (auch mit Normalbenzin) und absolute Öldichtung sind weitere Kennzeichen des kultivierten Hochleistungsmotors. Weder der Kerzenschlüssel noch ein sonstiges Stück des (erstklassigen) Werkzeugsatzes wurden während der Testfahrt benötigt. Die Kupplung ist extrem leicht zu ziehen, greift stets sicher, aber ziemlich brüsk bei fehlender Übung (Tellerfedereigenart), wobei sich auch die reichlich bemessene Schwungmasse auswirkt. Alle Getriebegänge einschließlich des (elektrisch angezeigten) Leerlaufs rasten ruckfrei und mit geringstem Pedaldruck ein, abgesehen von sehr hohem ausfahren der Gänge, wo eine angemessene Schaltpause zweckvoll ist.

### Fahreigenschaften

Federungseigenschaften und Fahrkomfort der R 26 rechtfertigen selbst beim Vergleich mit den besten in- und ausländischen Fahrwerken die Beurteilung mit einem Superlativ! Hier erweist sich, daß Sicherheit (durch optimale Bodenhaftung der Räder) mit den spürbaren Qualitäten von Federung und Dämpfung eng verknüpft sind. Plötzlich kann die Motorleistung auch dort voll eingesetzt werden, wo man bisher nur die halbe PS-Zahl auf den Boden brachte - oder "ertrug". Gegenüber diesem überragenden Eindruck verblassen alle übrigen Eigenschaften, selbst das ausgewogene Verhältnis zwischen

Richtungsstabilität und Kurvengängigkeit; das Lenkverhalten ist bei jedem Tempo perfekt, der Dämpfer wurde nie benutzt. Die rein physische Beanspruchung des Fahrers ist daher auch bei längsten Strecken entsprechend gering, was Konzentration und Beachtung des Verkehrs erleichtert. Eine Beeinträchtigung der Wendigkeit durch den notwendigen großen Vorderradnachlauf der Langschwinge war nie zu bemerken, besonders, da auch das Gewicht trotz der aufwändigen Fahrwerkgestaltung durchaus mäßig geblieben ist.

### Bremsen

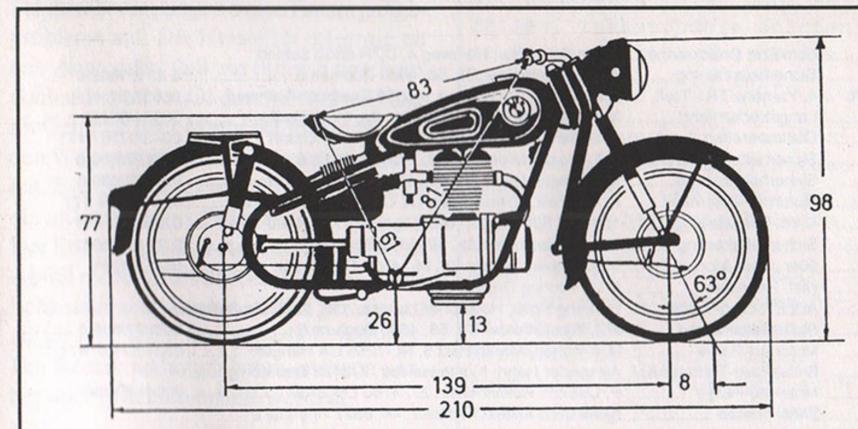
Sehr elegante Vollnaben (u.a. mit ungekröpften Speichenköpfen)! Ihre Bremswirkung wird der hohen möglichen Fahrleistung voll gerecht, auch mit Seitenwagen und im Hochgebirge. Dabei sind auch "Anfassen" und Dosierbarkeit stets einwandfrei. - Die Vorderfederung wird beim Bremsen kaum (allenfalls durch ganz leichtes Anheben) betroffen.

### Ausstattung

Gegebene Abmessungen sind "ausgewachsen" und führen zu leicht vorgebeugter Sitzposition; für tourenmäßige Fahrweise wäre der Lenker etwas höher und weiter hinten angenehmer. Hebel und Pedale liegen griff- und trittgerecht. - Gesamte Verarbeitung, Zubehör, elektrische Anlage und Finish in der bekannten wertbeständigen Qualität. Beispiel: der (durch Nocken-Aufwicklung) progressive Drehgriff.

### Unsere Wünsche

Sitzposition "verkleinern". - Mehr Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen! - Die erwähnten Vibrationsbereiche noch etwas stärker unterdrücken. - Kupplung



### DER VERLAG

GUMMIKUH-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

Konten: GUMMIKUH-Verlag  
Postgiroamt Hamburg, BLZ 200 100 20, Konto: 372 096 203 \*\*\* Sparkasse in Bremen • BLZ 290 501 01 • Konto: 1230 4507

### DIE ZEITSCHRIFT - INHALT

GUMMIKUH & PAST perfect  
Die Zeitschrift über Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre

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

Mitarbeiter an dieser Ausgabe: Ames, Dipl.-Ing.  
F. Freitag (frei), Oliver Motz, Nippel, Marc Reichel  
(Roger), Werner Steinwandter (west), Jürgen  
Strohmeier (strohm)

### DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

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

Vertrieb:  
Verkaufspreis 4,90 DM/Heft  
Verkaufspreis Österreich 40 ÖS/Heft  
Verkaufspreis Schweiz 5,00 sfr/Heft  
Abonnement: zwölf Ausgaben 49,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer  
Abonnement Ausland: 59,00 DM inkl. Versand, 79,00 DM inkl. Luftpostversand

Druck: Rainer Baues Offsetdruck, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Tel.: 04 21/50 30 35  
Papier: Chlorfreies Papier. Greenpeace Empfehlung

### DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen: Die GbR  
Anzeigenschluß: Gestaltete Anzeigen: Jeweils am 29. des Vormonats  
Fließsatzanzeigen: Jeweils am 2. des Erscheinungsmonats  
Anzeigenpreise: Fließsatzanzeigen bis zu 12 Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kostenlos. Nicht-Abonnenten zahlen 1 DM pro Druckzeile (32 Anschläge einschl. Leerräume, Kommata etc.). Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 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.  
GUMMIKUH © ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen

# Termine & Treffen

Wann	Wo	Was	Veranstalter	Telefon		
<b>JUNI</b>						
14.-17.	7107	Neckarsulm	Zweiradmuseum	NSU-Treffen	NSU Museum	07132/35341
14.-17.	A-1200	Wien		Wasserbüffeltreffen	R. Chytra	0043/222/95651122
15.-17.	B-3672	Tongerlo		Treffen	Jan Bakkers, Cronenstraat 1, B-3672 Tongerlo	0032/11/867429
16.	A-44	Steyr	Steyr, Daim., Puch Kfz	Werrnd-Gedenkfahrt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
16.	DDR-9150	Stollberg	Bergmeisterschaft	Hist. Rennsport	MC Stollberg (E.)	
16.	6457	Maintal		Motorrad-Vet. Rallye	DKW-Stammtisch Kopmann (Tel. ab 19.00 Uhr)	06109/63463
16.	2240	Heide		Motorrad-Vet. Rallye	Ernst Peters	04834/8336
16.-17.	6633	Wadgassen	Zweiradmuseum	Treffen	MVC Wadgassen	06834/49135
16.-17.	2300	Kiel		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
22.-24.	6610	Lebach/Zollstock-Saarland		Sanglas-Treffen	Ernst Spurk, Bilsdorfer Str. 15a, 6632 Saarwellingen	
22.-24.	7537	Remchingen		Ducati-1-Zyl. Treffen	G. Ruf, Kirchstr. 4, 7537 Remchingen 1	
22.-24.	5450	Neuwied		Motorrad-Treffen	D. Schirbel, Rosengarten 5, 5450 Neuwied	
23.	CH-9100	Herisau		Teilemarkt	Fax 071/23 11 46	071/23 62 61
23.-24.	2000	Hamburg		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
23.-24.	4441	Schapen		Velizoped-Fahrt	H.+D. Veltmann (nur auf Einladung)	05451/45500
23.-24.	6479	Schotten	Falltorhaus	Moto Morini Treffen	W. Wilhelmi, Bäderstr. 13, 5429 Holzhausen	
23.-24.	8069	Wolnzach		Teilemarkt	Motorrad-Freunde Wolnzach, Helmut Braun	08441/71083
23.-24.	8460	Schwandorf	Kreidh	Motorrad-Vet. Treffen	Motorrad-Veteranen Club in der Oberpfalz	09431/97 17
24.	DDR-9450	Zwickau		Sternfahrt	1. Sächs. Auto-Union-Club, Robert-Blum-Str. 31, DDR-9450 Zwickau	
29.-1.7.	A-44	Steyr		16. int. Sternfahrt	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
29.-30.	DDR-7570	Forst	Meisterschaftslauf	Hist. Rennsport	MC Forst	
30.	6479	Schotten	Falltorhaus	Ducati-Treffen	D. Hochberger, Eckstr. 7, 6338 Hüttenberg	06441/73534
30.-1.7.	2935	Bockhorn		Teilemarkt	Herbert Ahlers, Landesstr. 15, 2935 Bockhorn	04453/74 45
30.-1.7.	3000	Hannover		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
30.-1.7.	3505	Gudenzberg		Oldleausstellung	Manfred Panow	05603/56 31
30.-1.7.	7201	Königsheim		Zündapp-Bella Treffen	Zündapp-Bella-IG, A. Mattes, Tannstr. 9, 7201 Königst.	07429/23 68
<b>JULI</b>						
1.	6633	Wadgassen	Zweiradmuseum	Engländer-Treffen	J. Böhm, Riegelsberger Str. 19, 6601 Riegelsberg	
6.-8.	5160	Düren		Italiener-Treffen	Motorradfreunde Eufalia-Nord e.V., van Riel, Paradiesstr. 64, 5160 Düren	
7.-8.	5450	Neuwied		Veteranen Rallye	Motorrad- und Veteranenfahrzeugverein Mittelrhein	0 26 22/8 26 44
8.	6837	St. Leon/Baden	Nähe Hockenheimring	NSU-Konsul-Treffen	Horst Heiler, Weinbergstr. 8, 6837 St. Leon-Rot 1	
8.-10.	5489	Nürburgring		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
14.-15.	4400	Münster		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
14.	3388	Bad Harzburg		Veteranentreffen	ADAC Niedersachsen Abtg. Touristik	0511/85 00-511
14.-15.	8200	Rosenheim	Inntalhalle	Oldie-Festival	IVC, Gießereistr. 10, 8200 Rosenheim	08031/156 58
15.	5503	Konz		Oldtimer-Treffen	MSC Konz, G. Wallner, Hohenzollernstr. 22, 5500 Trier	0651/42288
18.	DDR-9270	Hohenstein-Ernstthal		Hist. Rennsport	MC Hohenstein-Ernstthal	
20.-22.	7189	Mainkling		Oldietreffen	Horex- und Gespannfreunde Mainkling/Fritz Leidig	07959/634
20.-22.	DDR-9251	Krumbach		Motorrad-Camp	Bärbel Vogel, Fabrikstr. 5, DDR-9251 Krumbach	
21.	6580	Idar-Oberstein/Schloß Chersten		Veteranen-Treffen	Victoria IG, Christian Wild, Wild's Garten 1a, 6580 IO.	06781/47560
21.	7033	Herrenberg		Oldie-Markt	Ammon	09721/14 15
21.-22.	4300	Essen		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
21.-22.	6695	Theley		Motorrad-Treffen	MC Schutzblech, Rudi Brill, Schaumburgstr. 9, 6695 Theley	
27.-29.	SF-80100	Ilomantsi	Finnland	Motorrad-Vet.-Rallye	Kari Salimäki, Merimiehenkatu 38 B 19, SF-80100 Joensuu	
28.	A-2511	Pfaffstätten		Motorradausfahrt	Karl Eder, Am Kanal 3, A-2511 Pfaffstätten	0043/2252/52221
28.-29.	6395	Weilrod	Rod-Grillhütte	Motorrad-Oldie-Treffen	D. Edel, Wiesenstr. 3, 6259 Brechen	06081/7668
<b>AUGUST</b>						
3.-5.	DDR-6550	Schleiz		Schleizer Dreieckrennen	Klaus Schreiner, Hainweg 4, DDR-6550 Schleiz	
4.-5.	4600	Duisburg		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
10.-12.	6479	Schotten	Motocamp Falltorhaus B276	4. Yamaha TR1-Treff.	K.P. Klehm, Sachgasse 1, 6308 Butzbach-Münster	06033/53 41
11.	6733	Haßloch		Langstreckenfahrt	Motorclub Haßloch, Schillerstr. 3a, 6733 Haßloch	06324/80158
11.	A-4281	Mönchdorf		Oldtimertreffen	Oldtimerverein Mönchdorf, A-4281 Mönchdorf	0043/07267/411
11.-12.	4630	Bochum		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
12.-14.	5489	Nürburgring		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
18.	CH-9620	Lichtensteig		Motorrad-Teilemarkt	F. Amhler, Löwengasse 13, CH-9620 Lichtensteig	0041/74 74 177
18.-19.	A	Damberg		4. int. Bergwertung	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
18.-19.	3500	Kassel		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
19.	4505	Bad Iburg		50er Jahre-Moped-Tref.	M. Knäuper, Belmer Str. 95, 4500 Osnabrück	0541/73291
19.	DDR-8010	Dresden	Bergmeisterschaft	Hist. Rennsport	MTC Touring Dresden	
24.-26.	6120	Erbach/Odenwald		ADLER-Club-Treffen	Henning Holst, Holsdorfer Landstr. 113, 2070 Grobhansdorf	
25.-26.	4800	Bielefeld		Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
25.-26.	NL-7255	Hengelo		Motorrad-Rallye	H. Kreunen, Marktstraat 6, NL-7255 CA Hengelo	0031/5753/1474
26.	6123	Bad König		British-italo-Treffen A&M	Alexander Hahn, Klosterwaldstr. 7, 6123 Bad König	
26.	4780	Lippstadt		Motorrad-Rallye	P. Osthoff, Rolevinekstr. 27, 4780 Lippstadt	02941/61366
31.-2.9.	6320	Alsfeld		BMW Treffen	BMW Club Alsfeld, Schulstr. 44, 6327 Antriftal 2	

Bevor man zu einem der Treffen startet, ist es sehr sinnvoll, beim Veranstalter anzurufen oder ihn anzuschreiben (Rückporto), wegen näherer Informationen.

# Dreck weg!

## Aus Stromis Umweltkiste

### Öl und Fette

Alle Schmiermittel für Fahrzeuge, das sind in unserem Falle Öle und Fette, verhalten sich dem Menschen gegenüber recht neutral. Bedingung ist natürlich, daß man nicht gerade ein ausgiebiges Altölbad nimmt, oder gar seinen Salat damit anrührt, denn beim Verschlucken und zu intensivem Hautkontakt wird mit Sicherheit eine schädigende Wirkung eintreten.

Aber, und das ist das Positive beim Umgang mit Fetten und Ölen, man kann sie nicht unkontrolliert einatmen und dünne Gummihandschuhe reichen aus, einen intensiven Hautkontakt auszuschließen. Die wirklichen Probleme zeigen sich erst bei einer Entsorgung, denn die Natur wird mit diesen chemischen Erzeugnissen nicht so leicht fertig, und darüber hinaus fehlt vielen Mitmenschen Einsicht und Verantwortungsgedühl.

Öle und Fette zu Schmierzwecken sind nicht eine Erfindung der Neuzeit, denn schon weit vor dem Maschinenzeitalter wurden Achsen und andere bewegliche Teile, z.B. an Pferdewagen geschmiert. Das Sprichwort "Wer gut schmiert, der gut fährt" spiegelt die Jahrhunderte alte positive Erfahrung auf diesem Gebiet wieder. Diese Wagenschmiere wurde grundsätzlich verbraucht. Erst mit unseren neuzeitlichen Fahrzeugen und veränderten Schmierbedingungen treten Entsorgungsprobleme auf. Die Hersteller informieren den Anwender, daß ein optisch durchaus noch akzeptables Öl durch Scherwirkung im Getriebe oder Motor seine ihm mit auf den Weg gegebenen Fähigkeiten verloren hat. Ein Ölwechsel ist fällig, übrig bleibt ein unbrauchbares Produkt.

Der Endverbraucher steht nun mit seinem Abfall recht hilflos da, denn welche Möglichkeiten und Rechte er hat positiv zu entsorgen, wird nur zögerlich bekannt. Um Rechte wahrzunehmen, müssen vorher aber Pflichten erfüllt werden.

### Pflichten des Endverbrauchers

In der Altölverordnung vom 27. Oktober 1987 Bundesgesetzblatt 1 Seite 2335 steht im §4:

#### Getrennte Entsorgung, Vermischungsverbote

(1) Synthetische Öle auf der Basis von PCB sowie halogenhaltige Ersatzprodukte, die insbesondere in Transformatoren, Kondensatoren und Hydraulikanlagen enthalten sein können, müssen getrennt von anderen Altölen gehalten, eingesammelt oder befördert und einer Entsorgung zugeführt werden. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen von Satz 1 zulassen, wenn eine getrennte Haltung an der Anfallstelle aus betriebstechnischen Gründen nur mit einem unverhältnismäßig hohem Aufwand durchführbar ist und eine Entsorgung in einer nach § 7 des Abfallgesetzes oder nach § 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zugelassenen Anlage vom Altölbesitzer nachgewiesen wird.

(2) es ist verboten, die in § 2 Satz 1 genannten Altöle mit anderen Altölen oder Abfällen, insbesondere solchen im Sinne des § 2 Abs. 2 des Abfallgesetzes, zu vermischen.

(3) In der nach § 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder nach § 7 des Abfallgesetzes zugelassenen Anlagen zur Aufarbeitung, thermischen Verwertung oder Entsorgung von Altölen oder Abfällen gelten die Verbote der Absätze 1 und 2 nicht, soweit in der Zulassung eine Vermischung vorgesehen ist.

...daß man Altöle nicht mit anderen Abfallprodukten, egal welcher Art auch immer, mischen darf. Das ist schon alles und für den ehrlichen Endverbraucher ganz simpel einzuhalten.

### Erfahrung aus der Praxis

Meine Aufgabe war es bis vor kurzer Zeit eine Altölsammelstelle zu betreuen. Die zurückgelieferten Gebinde wurden in einer Wanne gesammelt und von Zeit zu Zeit zusammengewaschen und entsorgt. Die dabei festgestellten geradezu gemeinen Rückgabeprodukte veranlaßten den Betreiber den Verkauf von Ölen und Fetten einzustellen. Einige Beispiele aus dem

#### Sammelbuch:

- Motorenöl und Fritten-Fett
- Motorenöl und Dispersionsfarben + Pinsel
- Ölige, stinkendes Wasser und Lösungsmittel/Schlamm
- Öle, Lappen und Papier

Diese alltäglichen Einlieferungen mußten von einem extra dafür abgestellten Mann in eine optisch gut kontrollierbare Wanne gefüllt und beurteilt werden.

1. Der abgestellte Arbeiter weigerte sich zu Recht diese Arbeit weiterzuführen, als Fäkalien aufschwammen.
2. Durch optische Kontrolle konnte nur bedingt eine Trennung zwischen gut und böse erreicht werden.
3. Nach der gesetzlich vorgeschriebenen Analyse stellte sich meist heraus, daß die gesammelten Altöle nicht mehr aufgearbeitet werden konnten. (Halogene und PCB als Inhalt). Der gesamte Tankinhalt mußte teuer als Sondermüll entsorgt werden.

### Rechte des Endverbrauchers

Der ehrliche und normale Mensch wird zwangsläufig durch das Verhalten, wie oben beschrieben, seine Schwierigkeit bei der Altölentsorgung haben. Aber es gibt hier rechtlich einen sehr klaren und auch starken Weg. Wie in der schon vorher genannten Altölverordnung (bekanntgegeben im Bundesgesetzblatt) steht im zweiten Abschnitt: Anforderung an die Abgabe von Verbrennungsmotoren- oder Getriebeölen:

**Wer Öl verkauft, muß es auch zurücknehmen.**

Da der Unternehmer bekanntlich nichts zu verschenken hat, sind die Rücknahmekosten über den Ölpreis an den Verbraucher weitergegeben worden. Der ehrliche Endverbraucher hat also schon gelöhnt! Nun hat dieser gleiche ehrliche Endverbraucher aber auch jeden gesetzlichen Rückhalt, wenn er die Spielregeln einhält.

1. Sammle in kleinen Gebinden Dein Altöl getrennt nach Getriebeöl und Motorenöl.

2. Fette aus Kugellagern und Achsführungen ebenfalls in einem Extratopf sammeln.

3. Ölige Lappen ohne Lösungsmittelzusätze in verschließbaren (Deckel) Behältern sammeln.

4. Alle Gebinde (Behälter) genau und ehrlich beschriften. Also:

- Motorenöl
- Getriebeöl
- Fette
- Stoßdämpferöl
- Öl-Lappen

Und nun der Entsorgungsweg: Jede Anonymität fördert die Schluderei, das ist der Annahmestelle (Händler) bekannt. Hänge also als umweltbewußter Mensch Deine volle Adresse an die Gebinde, Du hast ja nichts unrechtes zu verbergen. Zur Entsorgung stehen nun einige Wege offen. Das ist natürlich auch örtlich verschieden, aber eine Linie ist zu erkennen. Das Gesetz erwähnt ja extra Altölannahmestellen bei Abgabe an private Endverbraucher.

1. Kommunen sammeln an festgelegten Stellen. Feuerwehr, Bahnhof etc.

2. Mülldeponien haben für diese Abfälle eine gesonderte Sammelstelle.

3. Jeder der Öl verkauft muß es auch zurücknehmen.

Treten Dir nun in irgendeiner Form Entsorgungsschwierigkeiten entgegen, so hast Du die Möglichkeit zu Deinem Ordnungsgemäßen zu gehen, diesen in der Gummikuh abgedruckten Gesetzestext vorzulegen (er ist rechtsverbindlich) und den Gesetzgeber um Entsorgungshilfe zu bitten. Die von mir zuletzt genannte Möglichkeit ist natürlich der härteste Weg und nicht

unbedingt die elegante Entsorgung.

Viel besser ist es natürlich an Deiner Stammtankstelle mit dem Besitzer ein Vertrauensverhältnis aufzubauen und mit

ihm Deine Probleme zu besprechen. Und kommst Du mit den Gebinden richtig beschriftet, wirst Du nur selten abgewiesen werden. (strohm)

Altölverordnung (AltölV) Vom 27. Oktober 1987 BGBl. I S. 2335

Zweiter Abschnitt

**Anforderungen an die Abgabe von  
Verbrennungsmotoren- oder Getriebeölen**

§ 7 Kennzeichnung der Gebinde

Verbrennungsmotoren- oder Getriebeöle dürfen in Gebinden nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie durch Aufdruck oder Aufkleber folgendermaßen gekennzeichnet sind: "Dieses Öl gehört nach Gebrauch in eine Altölannahmestelle! Unsachgemäße Beseitigung von Altöl gefährdet die Umwelt! Jede Beimischung von Fremdstoffen wie Lösemittel, Brems- und Kühlflüssigkeiten ist verboten."

§ 8 Altölannahmestelle bei Abgabe an private Endverbraucher

(1) Wer gewerbsmäßig Verbrennungsmotoren- oder Getriebeöle an private Endverbraucher abgibt, hat dort, wo die Ware angeboten wird, durch leicht erkennbare und lesbare Schrifttafeln auf die Annahmestelle nach § 5 b Satz 1 des Abfallgesetzes für gebrauchte Verbrennungsmotoren- oder Getriebeöle hinzuweisen.

(2) Befindet sich die Annahmestelle nicht am Verkaufsort, so muß sie in einem solchen räumlichen Zusammenhang zum Verkaufsort stehen, daß ihre Inanspruchnahme für den Käufer zumutbar ist.

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 18 Abs. 1 Nr. 11 des Abfallgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Satz 2 andere Altöle aufarbeitet, obwohl sie schädliche Stoffe enthalten, die sich in den Produkten der Aufarbeitung anreichern,
2. entgegen § 3 Satz 1 Altöle, die die dort genannten Stoffe über die festgesetzten Grenzwerte hinaus enthalten, aufarbeitet,
3. entgegen § 4 Abs. 1 Satz 1 synthetische Öle auf der Basis von PCB oder halogenhaltige Ersatzprodukte nicht von anderen Altölen getrennt hält, einsammelt, befördert oder einer Entsorgung zuführt,
4. entgegen § 4 Abs. 2 in 2 Satz 1 genannten Altöle mit anderen Altölen oder Abfällen, insbesondere solcher im Sinne des § 2 Abs. 2 des Abfallgesetzes, vermischt,
5. entgegen § 6 Abs. 1 Satz 1 eine Erklärung nicht, nicht richtig oder nicht vollständig abgibt,
6. entgegen § 6 Abs. 3 Satz 2 eine Ausfertigung der Erklärung nicht vorlegt,
7. entgegen § 7 Verbrennungsmotoren- oder Getriebeöle in Gebinden ohne die vorgeschriebene Kennzeichnung in den Verkehr bringt...

Altöle

Altöle sind nach der Altölverordnung zu entsorgen. Altöle werden nach 3 Klassen getrennt und gesammelt:

1. Altöle, die aufgearbeitet werden können, z.B. Motoren-, Getriebe-, Maschinen-, Turbinen- und Hydrauliköle
2. Altöle, die nach den Vorschriften des BImSchG verbrannt werden können, z.B. Metallverarbeitungs- und Isolatoröl auf Mineralölbasis
3. Altöle unbekannter Herkunft und Zusammensetzung.

**Geschenkabo -  
Die gute Idee zum Geburtstag**

# MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder!  
Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitschriften.

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

**MOTALIA im Abonnement** GP

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:  
Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel

Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.

Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)

habe ich auf das Konto überwiesen

habe ich als Scheck beigelegt

ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigelegt.

Name: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Datum + Unterschrift: .....

Mir ist bekannt, daß ich das Abonnement innerhalb von 7 Tagen schriftlich widerrufen kann. Hierzu genügt die fristgerechte Absendung des Widerrufes

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.

# 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!**

**Für zwölf Ausgaben 49,90.-DM. Einfach den Abo-Wunsch auf eine Postkarte und  
absenden an :**

**GUMMIKUH & PAST PERFECT, Stichwort ABO, Am Deich 57, 2800 Bremen 1.**

**Oder einfach anrufen: 0421/501617**