

# GUMMIKUH &

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

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

# PAST

*perfect*

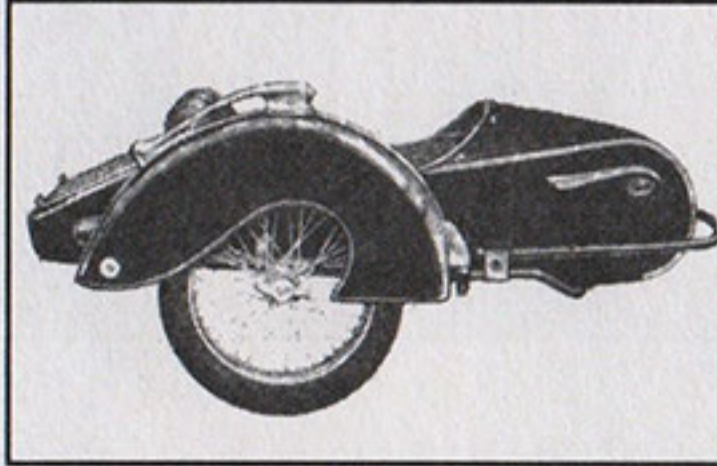


Nr. 14  
15. Juli 1990  
2. Jahrgang

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

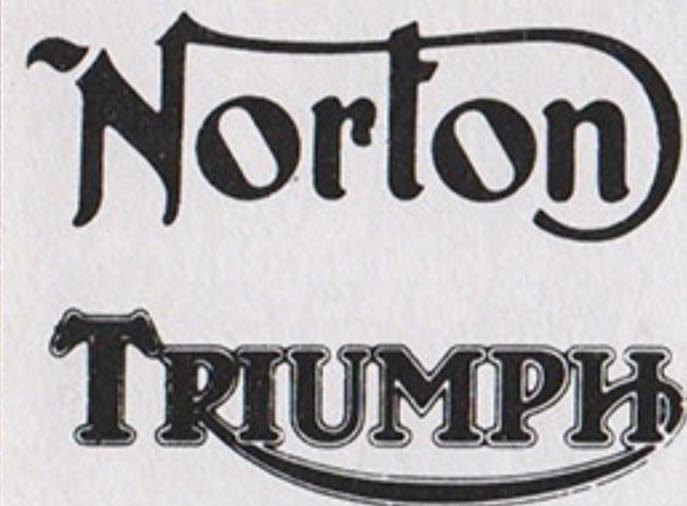
**ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP**  
 Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.  
 Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

**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



Import und Vertrieb  
**Norton Wankel**  
 Commander • Dommi  
 Zentralersatzteillager

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

**R L C**

**OLDTIMER - VERSICHERUNG**  
**UNFALL - VERSICHERUNG**  
**OLDTIMER - FINANZIERUNG**

- günstig -

**RALF J. LEIFELD CONSULTING**  
 4400 MÜNSTER • POSTFACH 48 03  
 RUF 02 51/8 11 48 • FAX 02 51/8 87 19

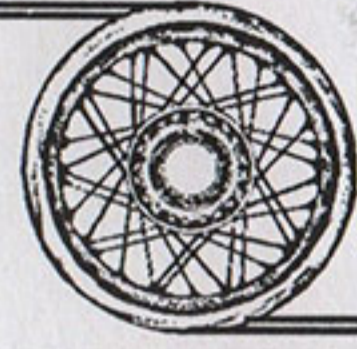
**MOTORRAD ITALO HANDEL**

Escher & Wenge GbR  
 Unterstr. 70 • 4717 Nordkirchen 2  
 Telefon 0 25 96/600 + 1571  
 Telefax 0 25 96/38 00

**Moto Guzzi Importe**

**Neuteile - Gratiskatalog '90**

V7/700 ab 6000 km Bj. '71  
 T3 ab 10000 km Bj. '82  
 V1000 Convert 22000 km Bj. '74  
 V7/750 Ambassador 27000 km Bj. '79  
 "V7/850 Calif." 16000 km Bj. '71  
 Nuovo Falcone ab 2000 km Bj. '71



**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

**EDELSTAHLSCHRAUBEN**

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

**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- u. Markenverzeichnis.

Aus dem VEB-Verlag Technik, Berlin-Ost.  
 Peter Witt: Motorräder; Technik, Trends, Tips.  
 Zu beziehen bei



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

**SUPER TRANSISTOR-ZÜNDUNG**  
 6/12 V • renn- und rallyefest  
 VOLLELEKTRONISCHE HOCHLEISTUNGSREGLER 6/12 V

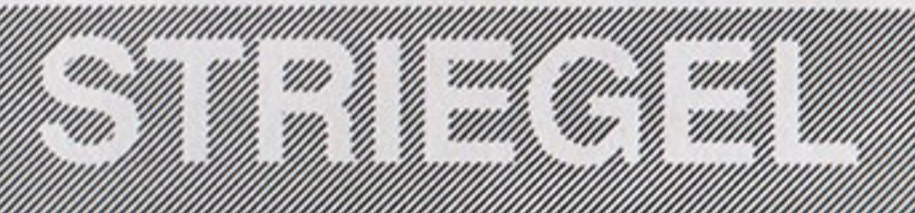
Direkt beim Hersteller kaufen!  
**KFZ-Elektronik M. Blodig**



Am Koglerberg 5a  
 8022 Grünwald  
 Tel.: 089-6 41 22 18

**Sand-/Glasperlenstrahlen ohne Blechverzug**

übernimmt



**STRAHLTECHNIK**

6800 MANNHEIM-NECKARAU • MORCHFELDSTR. 61

06 21/85 14 79

Transport kann übernommen werden



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

**Lohrig & Kölle**

24 Stunden-Ersatzteilversand • Originalteile  
 Spezialwerkzeugverkauf  
 2808 Syke, Schnepker Str. 15 (042 42) 21 96/21 99

**Hausmitteilung**

Mit der letzten Ausgabe verschickten wir an die Past perfect-Leser einen Fragebogen. Herzlichen Dank an dieser Stelle für die schnelle Beantwortung. Die Ergebnisse überraschten uns eigentlich nicht:

Der größte Teil der PP-Fans ist in den Altersgruppen 18 bis 29 und 30 bis 39 zu finden. Ältere Leser gibt es kaum. 95 % sind männlich.

Bei den Besitzverhältnissen ergab sich folgende Reihenfolge (GummikuH-Umfrageergebnisse vom Januar 1990 zum Vergleich dahinter):

Past perfect	GummikuH
1. Honda	1. BMW
2. NSU	2. NSU
3. Guzzi, Maico	3. Zündapp
4. Adler, Yamaha	4. DKW
5. BMW, DKW, Ducati, Rixe, Triumph (D) Zündapp	5. Hercules

Darüber sollen wir berichten:

Past perfect	GummikuH
Triumph (GB)	BMW
Indian, Ducati	Zündapp
BMW, Harley, Honda, Guzzi, Rickman, Vincent	NSU
	Horex, Guzzi, Norton

**hochinteressant**

**interessant**

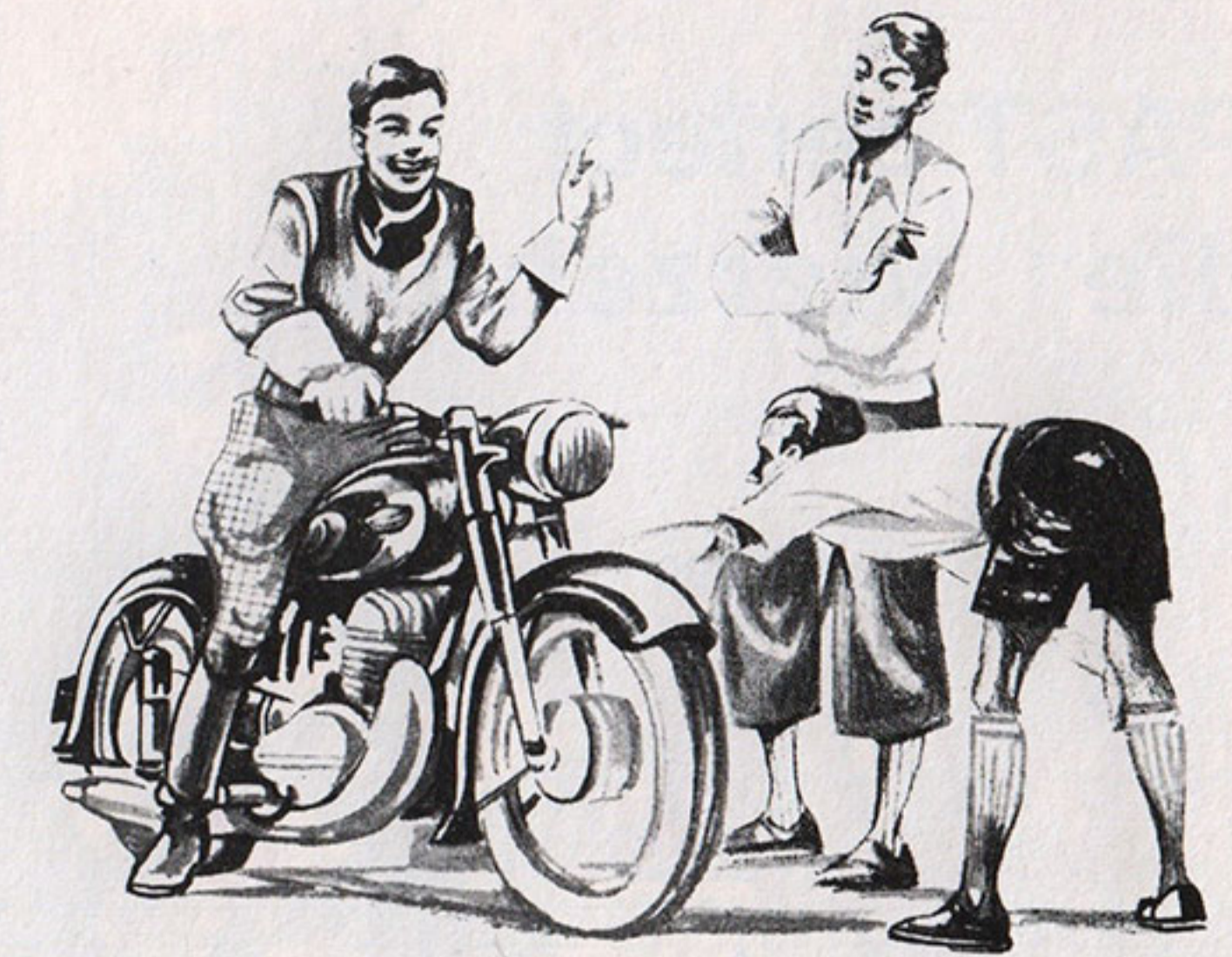
Münch, Norton	Enfield, Adler, Triumph (GB),
BSA, Laverda, MV	DKW, BSA, Matchless, Triumph (D),
Agusta, Panther, Enfield, Triumph (D), Yamaha, Zündapp	

Für den PP-Leser sind die Motorräder aus den Zeiträumen von 1950 bis 1979 (GummikuH-Leser 1945 bis 1969) wichtig. Beide Leserschaften stehen nur auf Motorrädern. Roller, Mopeds, FamiHiMo, Renn- und Geländemaschinen sind uninteressant.

Die wichtigsten Rubriken:

Past perfect	GummikuH
Fahreindrücke	Restaurierungsserie
Kleinanzeigen	Technikartikel

**Interessant**



Aus dem Fotoalbum...  
 Infos & Nachrichten  
 Hausmitteilung/Moin  
 Restaurierungsserie  
 Technikartikel  
 Termine, Typenkunde  
 Vergaser-Serie

Wußten Sie schon...  
 Vergaser-Serie  
 Elektrik-Serie  
 Kleinanzeigen  
 Typenkunde  
 Historischer Test

Past perfect | GummikuH

**uninteressant**

Geländesport	Comic
Rennsport	Rätsel
Rätsel	Rennsport
Clubvorstellung	Geländesport
Motorrad-Mode	Presseschau

Einig sind sich unsere Leser darin, was sie nicht wollen (nach Churchills Motto: "First at all no sports!").

Die GummikuH-Leser tendieren zu deutschen und englischen Motorrädern, die Past-perfect-Leserschaft ist national kaum eingegrenzt (amerikanische, deutsche, englische, italienische und japanische Maschinen). Bevorzugte Marken der Gesamt-Leserschaft: BMW, Guzzi, Norton, Triumph (GB), ferner BSA und die deutsche Triumph. Die Zeiträume überschneiden sich von 1950 bis 1969.

Zu den interessanten Artikeln gehören für beide "Norm-Leser" die Technik-Seiten. Was wir nun mit diesen Ergebnissen anfangen, wird auf unserer nächsten Redaktions-sitzung besprochen. Sicher ist:

- Wir berichten auch weiterhin über Motorräder aller Marken ab 1950.

- Wir bringen viel Technik und wenig Sport

Peter Kurze, 6. Juli 1990

# GUMMIKUH & PAST perfect die vierzehnte

15. Juli 1990



## I N H A L T

Titel "NORTON" A. Brovira	
Anzeigen	2
Hausmitteilung	3
Diese Seite	4
Fotowettbewerb	5
Leserbriefe	6
It's a Mans world	8
Typenkunde Ducati 350 scrambler	14

Wattn datt \_\_\_\_\_ 16

AJS \_\_\_\_\_ 17



Jan-Wellem-Pokal \_\_\_\_\_ 20

Restaurierungsserie  
Versuch macht kluch \_\_\_\_\_ 24

Greenpeace \_\_\_\_\_ 27

Such & Find \_\_\_\_\_ 28

IFA RT 125 \_\_\_\_\_ 34

Wußten Sie schon... \_\_\_\_\_ 38

Alpenglühen \_\_\_\_\_ 40

Diet & Dat \_\_\_\_\_ 42

MZ-Rennen II \_\_\_\_\_ 43



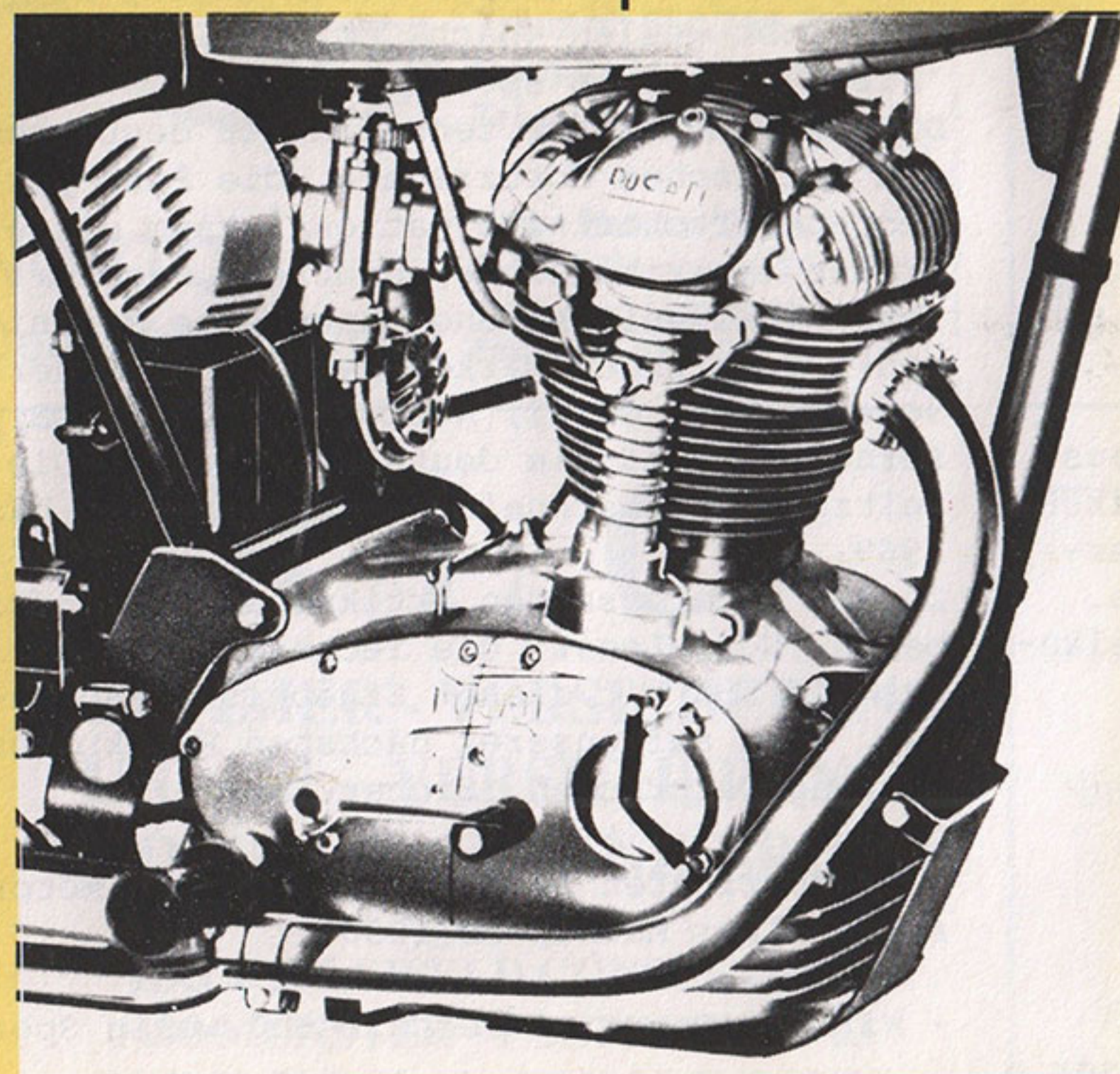
Buchbesprechung  
Klacks:  
Die rasanten Motor-  
räder der 60er Jahre \_\_\_\_\_ 46

Termine \_\_\_\_\_ 47

Aus Stromis Umweltkiste  
Asbest \_\_\_\_\_ 48

Impressum \_\_\_\_\_ 49

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



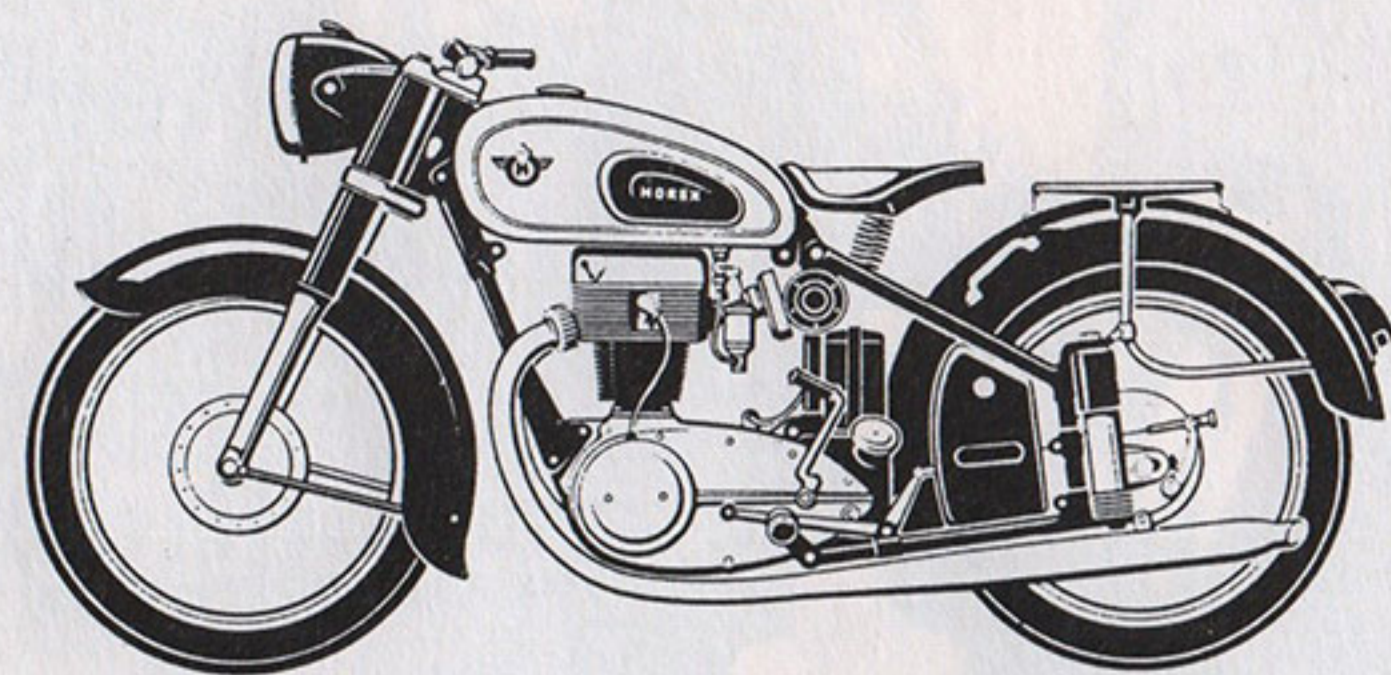
# Richtig belichtet...

**gutes Motiv und ein bißchen Glück genügen, um einen der wertvollen Buchpreise beim GUMMIKUH-PAST perfect - Fotowettbewerb zu ergattern. Dein Foto kann aus allen Motorrad - Bereichen (TECHNIK, REISE, 50ER JAHRE, BIKER'S SEELE ...) stammen. Sende uns noch heute Deinen Schnappschuß!**

**GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft  
Fotowettbewerb  
Am Deich 57  
2800 Bremen 1**

### Kleingedrucktes:

Jeder GP-Leser kann mitmachen. Schicke uns ein oder mehrere Fotos (schwarz-weiß oder Farbe, keine Dias), die Du selbst geknipst hast. Einsendeschluß 1.9.90. Ausnahme: Wenn es sich um historische Fotos handelt (vor 1965 aufgenommen), die Du z.B. aus dem Familienalbum vorsichtig gelöst (!) und keinerlei Schrauberfinger hinterlassen 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.



## Hallo Redaktion

### Warum gibt es keine Rubrik "Leser helfen Lesern"?

Hätte z. B. folgende Anfrage: Problem an der Maico M 250 B: Der Zündzeitpunkt läßt sich nicht korrekt einstellen.

Bevor die nötige Vorzündung von 25° KW vor OT erreicht ist, sind die Langlöcher der Verstellplatte bereits zu Ende. Kurbelwelle, Anker und Platte für die Fliehkörper und Nocken sind richtig montiert. Was kann also die Ursache sein?

Jens Grimm, Alte Schule, 2213 Krummendick

*Eijejei... Ferndiagnosen  
Vielleicht liegt es an einem falschen Unterbrechertyp, an einer abgelaufenen Nocke, an einer um 180° verkehrt eingebauten Grundplatte ...*

## Moin Leute

Anläßlich verschiedener Dinge sehe ich mich fast schon gezwungen, auch mal meinen Senf in Form eines Leserbriefs dazu zutun:

1. GummikuH & Past perfect?... Find' ich toll! Macht weiter so. Die Mischung stimmt.

2. Im letzten Gk & PP fragte Bernd Aue nach einer Firma für Alutanks. Die Firma in Osnabrück heißt WBO Racing (Tel.: 05 41/59 67 81) und stellt in der Tat super Alutanks her...

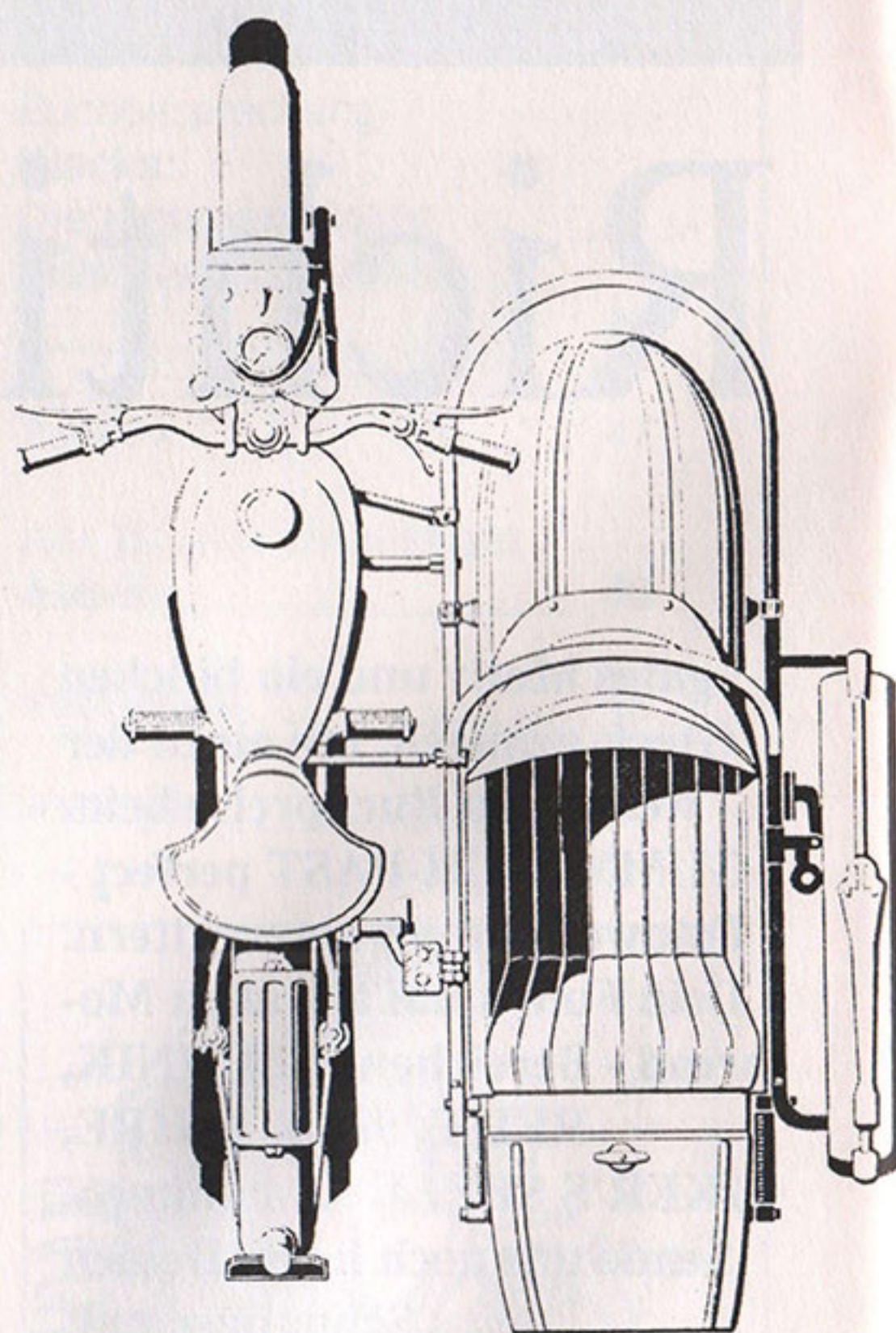
*Siehe auch "Wußten Sie schon...", Seite 38*

3. Mit diesem Punkt möchte ich mich auf einen Bericht im letzten Heft beziehen (Öl und Sand in Kurven - Kuhle Wampe-Initiative).

Am Fronleichnamstag hat's mich in einer Autobahn-Auffahrt geschmis-

sen. Grund: Ein ca. 1 m breiter und 150 m (!!!) langer Öl- oder Dieselstreifen. Die Geschwindigkeit mit meiner Le Mans betrug ca. 50 km/h (kein Scherz), hatte aber trotzdem keine Chance auszuweichen. Die Maschine prallte nicht vor die Leitplanke, es entstand nur Plastik- Blechschaden (ungefähr 1.000 DM). Am meisten aber ärgere ich mich über die vielen Arbeitsstunden, die ich hineingesteckt habe, die jetzt zum Teufel sind und über den Penner von Kfz.-Führer, der wahrscheinlich vergessen hat seinen Stöpsel auf seinen randvollen Tank zu stülpen. Zu 99,99 % wird der Verursacher wohl unentdeckt bleiben, es sei denn, daß jemand ihn zufällig dabei gesehen hat.

Wenn also jemand am 14. Juli 1990 zwischen 16.00 und 17.45 Uhr im Bereich Recklinghauser Autobahnkreuz etwas gesehen hat, so möge er sich bitte bei der Autobahnpolizei, Raststätte Hohenhorst, melden. Dort wurde der Schaden gemeldet und die Ermittlung geführt. Ich bitte auch deshalb jeden Fahrer, der ein Fahrzeug beobachtet welches Diesel oder Öl verliert, sich das Kennzeichen zu merken und der nächstliegenden Polizeidienststelle zu melden. Nur so kann eventuell zu Schaden gekommenen Motorradfahrern wenigstens noch finanziell geholfen werden.



GUMMIKUH & PAST perfect 7/1990

Die Idee mit dem Kreppband an der Leitplanke ist nicht schlecht, jedoch würde ich, wenn der Ölstreifen sehr breit und lang ist, so lange vor der Ölspur zu warten und zu warnen, bis Polizei mit Abstreumaterial eintrifft, die man natürlich vorher durch einen "Partner im Verkehr" hat verständigen lassen.

In diesem Sinne

Elmar Pallasch, Recklinghausen

## Liebe GummikuH,

da ist nun der lang ersehnte Scheck. Nun gehöre ich doch wieder zu euren Abonnenten.

Ich bin mir nicht so ganz sicher, ob Euch der Zusammenschluß mit PAST Perfect wirklich gut getan hat. Der interessante Teil Eurer Zeitung über alte Motorräder der 50er und 60er Jahre wurde leider immer dünner.

Dafür habt Ihr einen Schreibstil entwickelt, der mich sehr nervt. Ich spreche hier natürlich nur für mich, aber dieser neue, pseudo-lockere, pseudo-witzige Schreibstil in pseudo-Motorradfahrerprosa ist eigentlich nur peinlich.

Natürlich bin ich mir der Schwierigkeiten, eine Monatszeitschrift auf die Beine zu stellen, vollauf bewußt und ich weiß auch, daß man es niemals allen recht machen kann, denn getraue ich mich zu sagen, daß Ihr am Anfang am besten gewesen seit.

Auch glaube ich, daß Ihr auf das überstrapazierte /Innen verzichten könnt, ohne dabei chauvinistisch oder unemanzipiert zu wirken. Feministische Grammatik nervt in einer Moppetzeitung total, wobei ich absolut nichts gegen Frauen, Mädchen oder Frauen mit Motorrädern habe, im Gegenteil.

Peter Kress, Berlin

## Sehr geehrte Gummi-perfect-Mannschaft,

mit Schrecken muß ich mit ansehen (bzw. lesen), daß der PAST perfect-Anteil in Eurer Zeitschrift immer weiter zurückgeht. Ich vermisse sehr den lockeren Stil der alten Original-PAST perfect.

GUMMIKUH & PAST perfect 7/1990

Haltet doch bitte Eure Gummine etwas zurück. Wünsche "meiner" Lieblingszeitung gute Besserung.

Martin Hollstein, Löhne

## Lieber Herr Kurze,

weil sich allzuviel auf meinem Schreibtisch ansammelte, habe ich längere Zeit nichts von mir hören lassen. Aber das bedeutet nicht, daß ich die ... GUMMIKUH nicht mit Freude und Interesse gelesen hätte:

alle Achtung - was Ihr da, in jedem Heft nur immer besser werdend und die Geschichten genau so bringend, wie es die anderen nicht machen, auf die Beine gebracht habt - Klasse!

Siegfried Rauch, Hilpoltstein

## Meine besten GummikuH- und PP-Macher,

nachdem ich die einschlägigen Mopedjournale meist schnorrermäßig gratis gelesen habe, bin ich von Eurer Publikation so angetan, daß ich sie hiermit abonnieren möchte.

Wie kommt Ihr an Eure Beiträge? Kann man eventuell was beisteuern? Ich denke da an Erfahrungen mit geliebter Kawa (Nr. 13, S. 34), Erfahrungen mit R 80ST oder Reiseberichte...

Macht weiter so!

Immer trockene Straßen und sechseckige Schrauben

Eugen Marewski, Wuppertal

*Unsere Artikel werden von festen und freien Mitarbeitern geschrieben. Häufig erhalten wir auch von Lesern Berichte, die es allemal wert sind, veröffentlicht zu werden (z.B. "Zweite Rennsaison auf MZ TSR 250", Seite 43ff).*

Leserbriefe geben uns wertvolle Anregungen für unsere Arbeit. Trotzdem können wir nur einen kleinen Teil veröffentlichen. Dabei ist es egal, ob sie Kritik oder Lob enthalten. Wir lesen alle Briefe sehr aufmerksam, auch wenn wir sie nicht beantworten können.

## Liebe GummikuH - P.p. - Macherinnen und Macher,

als erstes zum Geschäft: Hiermit möchte ich mein Abo verlängern.

Nun etwas zum Hobby Motorrad und zur Person: Ich bin 52 Jahre alt und (restauriere ?) bastel zur Zeit an meiner Zündapp 175 S, Baujahr 1956.

Leider ist die Zündapp, trotz der selbstgesetzten Frist, immer noch nicht fahrbereit (siehe GP Nr. 13, Seite 18 unten rechts.)

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

Zur GummikuH - P.p.: Kritik ist leicht, konstruktive Kritik ist sehr schwer.

Ich vermisse Eure historischen Anzeigen, die brachten viel von der damaligen Zeit rüber.

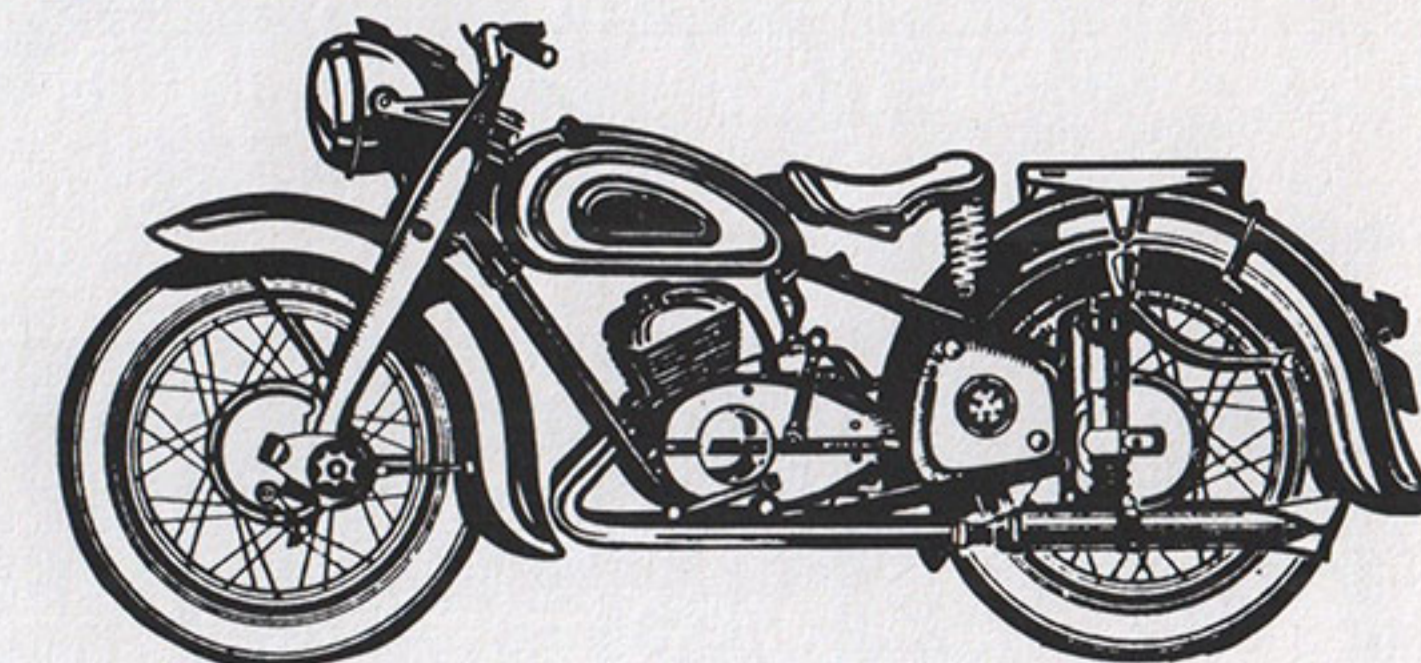
Der Restaurierungsbericht gefällt mir sehr gut (Leidensgenossen). "Typenkunde" und "Wußten Sie schon..." sind absolute Spitze, unbedingt beibehalten. Auch der "Historische Test" ist große Klasse.

Solche Geschichten, wie "Der Termin" und "Nichts als Dummsinn im Sinn" bringen mir persönlich nicht viel, andere sehen das sicherlich anders (Ich bin vielleicht zu alt und konservativ).

Ich glaube aber, Ihr macht die Zeitschrift mit viel Herz und Freude und darum ist sie gut.

P.S.: Wißt Ihr welche Zündkontakte meine Zündapp braucht?

Siegfried Kelsner, Hiddenhausen





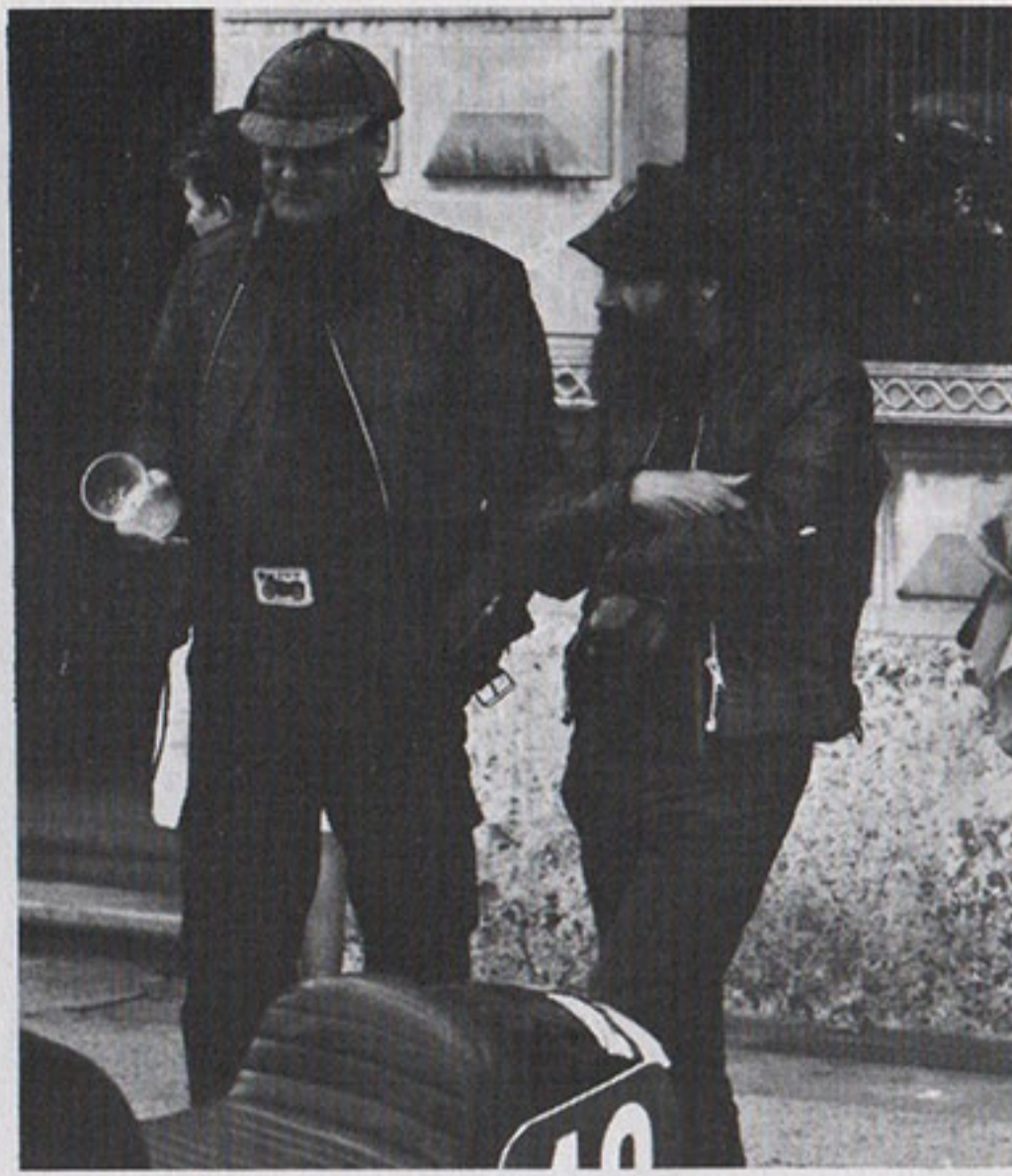
# "It's a MAN's world"

*Die Tourist Trophy auf der Insel Man zieht alljährlich zigtausende Motorradfahrer in ihren Bann. Ames war in diesem Jahr dabei.*



“In der Minute, wenn sie ihren Fuß auf unsere wunderschöne Insel setzen, werden Sie die warme und freundliche Atmosphäre bemerken, wo immer sie auch hingehen.” So steht es im offiziellen Führer für die diesjährige TT geschrieben. Was in jedem anderen Zusammenhang wie eine hohle Floskel erscheint, ist auf Man tatsächlich so. Zumindest für Motorradfahrer.

Am 25. Mai habe ich mich auf die Socken gemacht. Meine XT 500 trug mich zunächst nach Rotterdam, dann per Fähre nach Hull, dann durch's Land und wieder per Schiff zur Isle of Man. Das typische TT-Wetter begleitete mich den ganzen Weg über, mal Regen, mal Sonne.

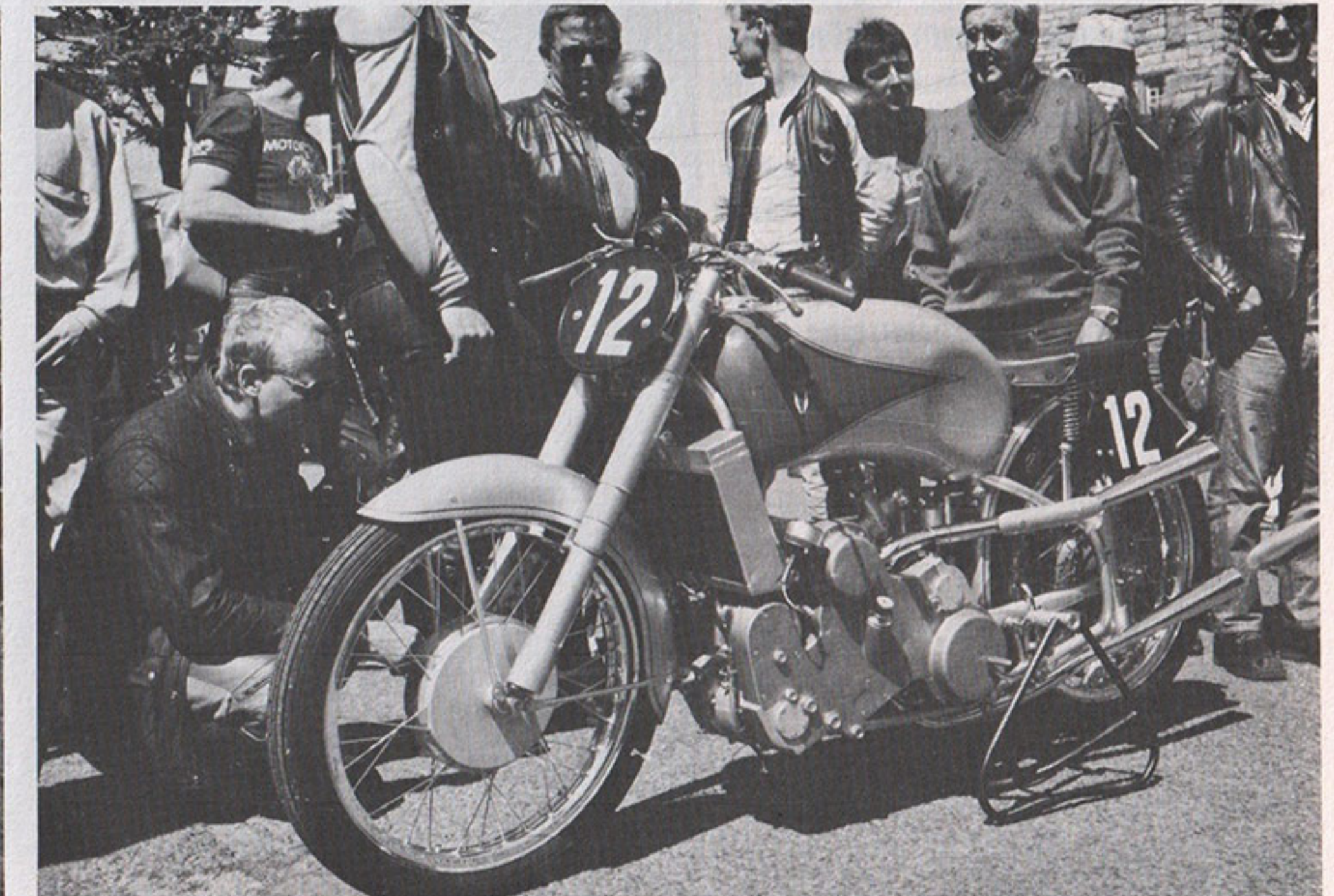
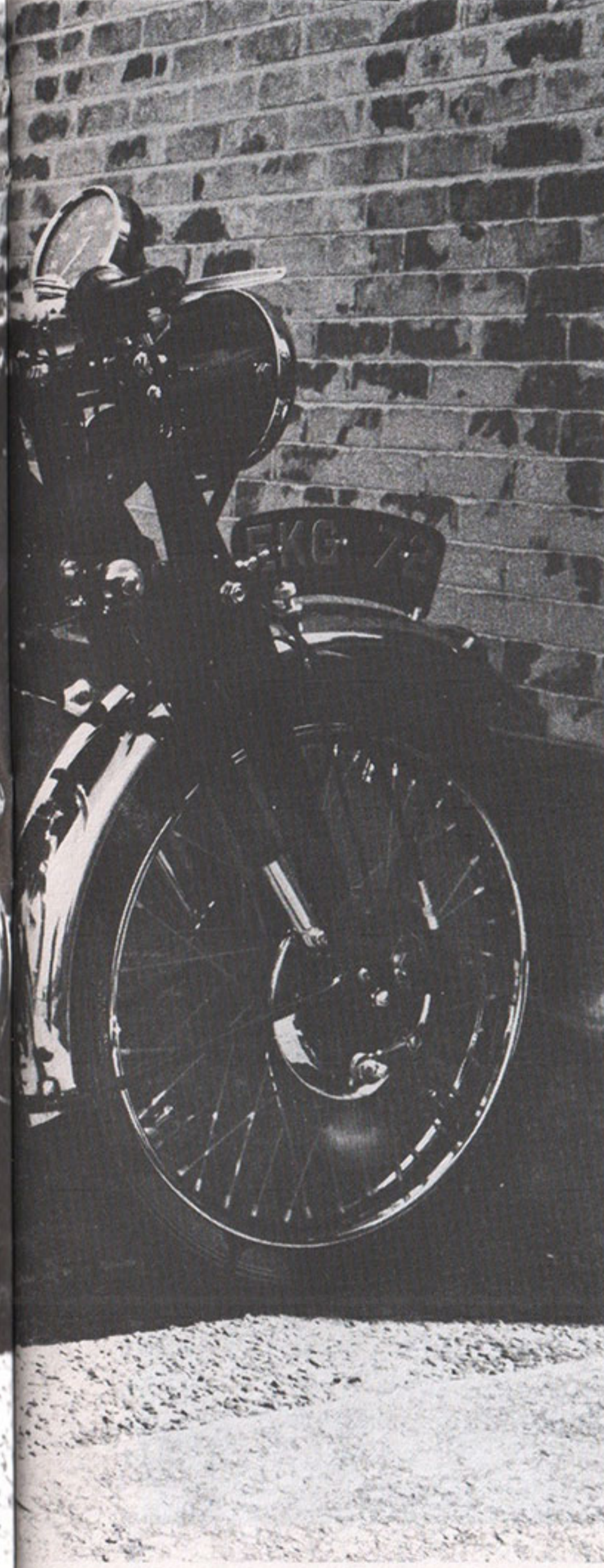
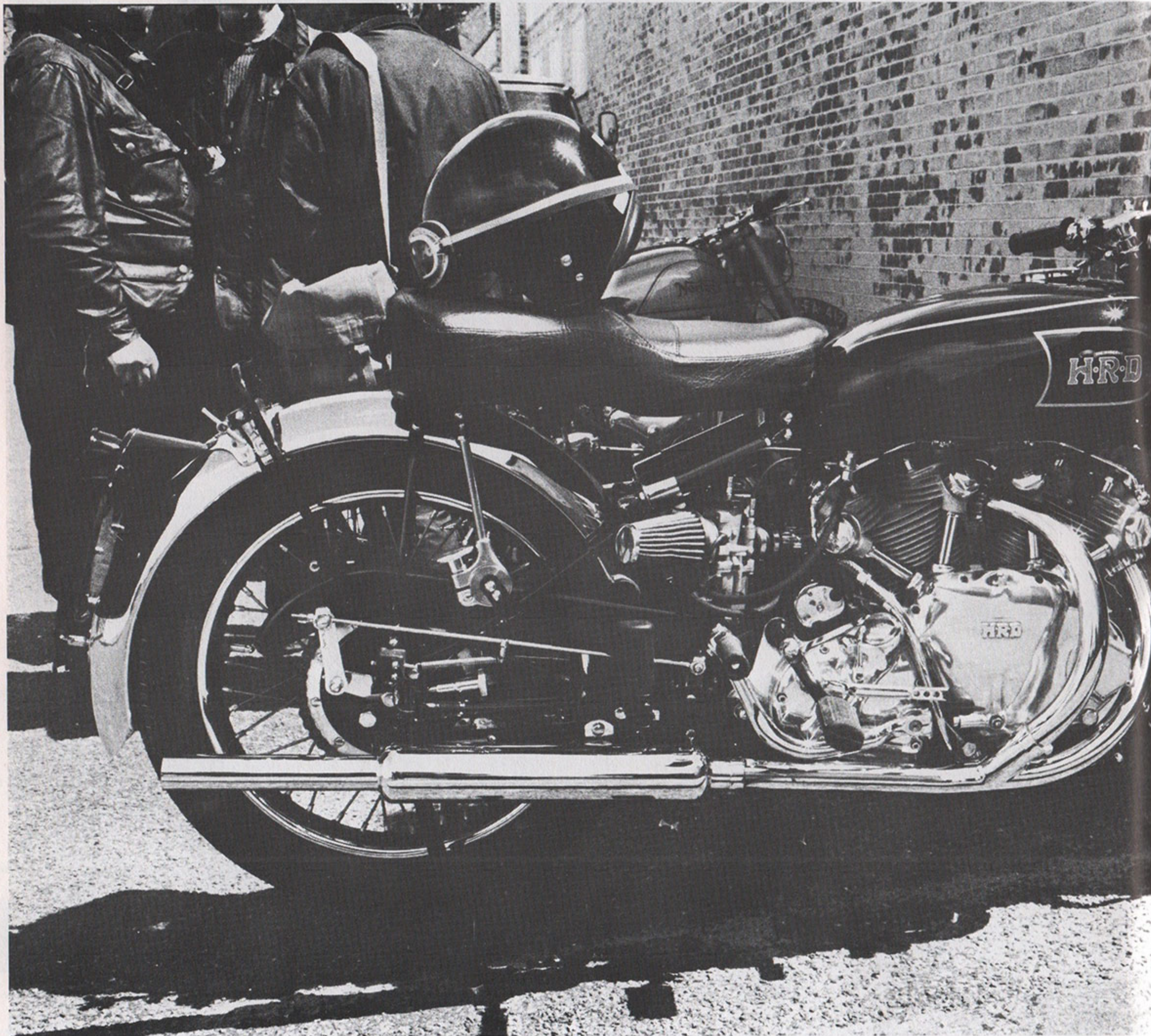
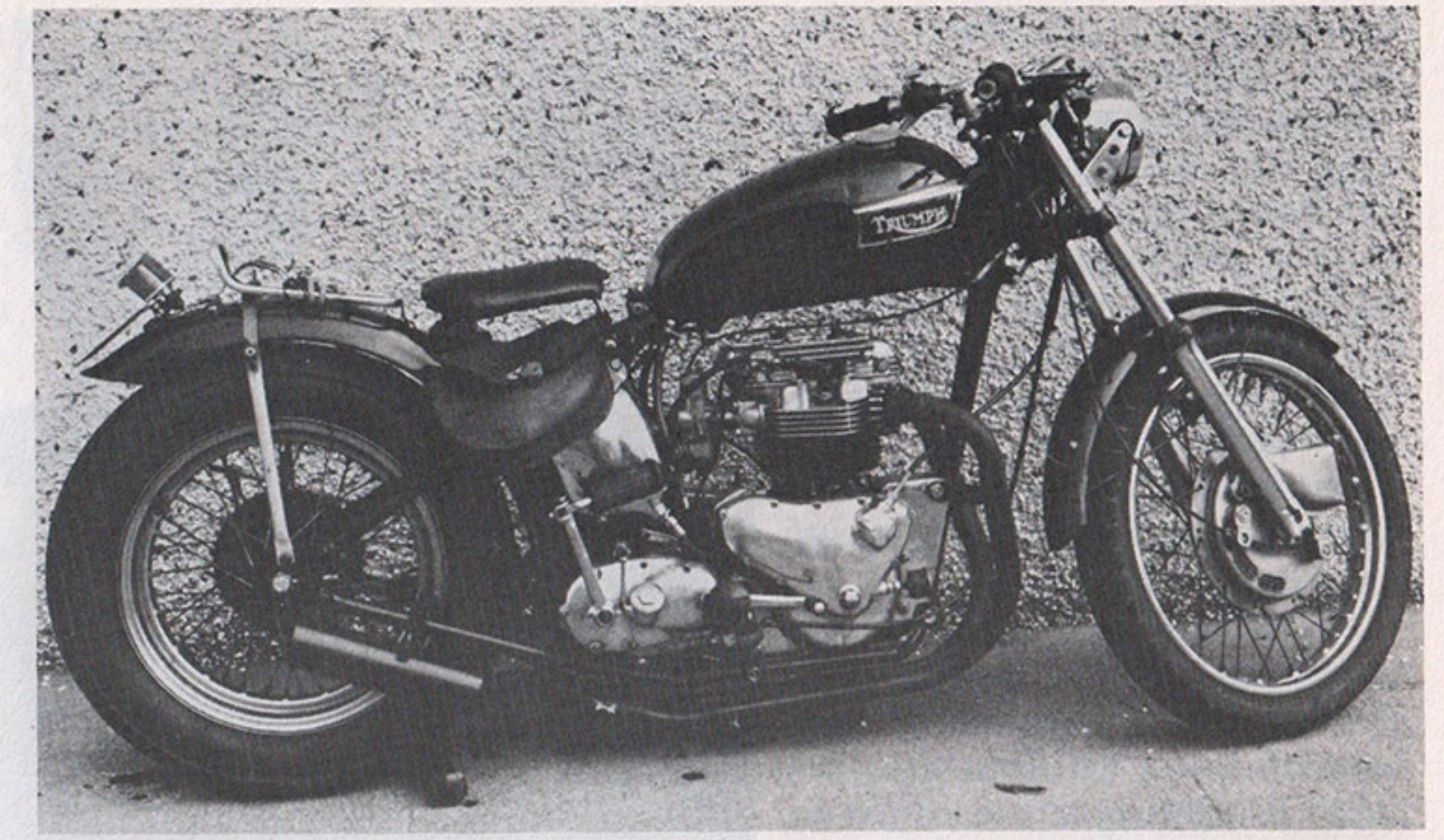


Als ich in Douglas ankomme, sehe ich Motorräder überall. Schon die Fähre war proppenvoll, aus ganz Europa strömen die Leute zur kleinen Insel. In welche Gasse man auch blickt, sieht man nur Wachs und Leder. Diese Stimmung kann man kaum beschreiben, man sollte sie aber unbedingt einmal miterleben. Nördlich von Douglas findet sich ein feiner Campingplatz, natürlich auch fest in Biker's Hand. In der Nachbarschaft zelten eine BSA aus Schweden und Guzzis aus der Schweiz. Auch hier wird nur Benzin geredet.

Am nächsten Tag geht's zurück nach Douglas, der eigentlichen Drehscheibe der TT. Zweiradmäßig steht die Uferpromenade der Hauptstadt Kopf, was

aber von jedem Anwesenden als normal angesehen wird. Besser gesagt, deshalb sind ja überhaupt alle hier, ich übrigens auch. Nachdem ich für die XT noch 'ne kleine Lücke am Strassenrand gefunden habe, schlendere ich an der endlosen Reihe parkender Mopeds vorbei. Dutzendweise stehen hier Kräder ab, auf die so manches Museum mehr als stolz sein könnte. Man weiß garnicht, wo man zuerst hinsehen soll. Doch da auch das Ohr pausenlos die feinsten Leckerbissen präsentiert bekommt, besteht durchaus die Gefahr, die Übersicht zu verlieren.

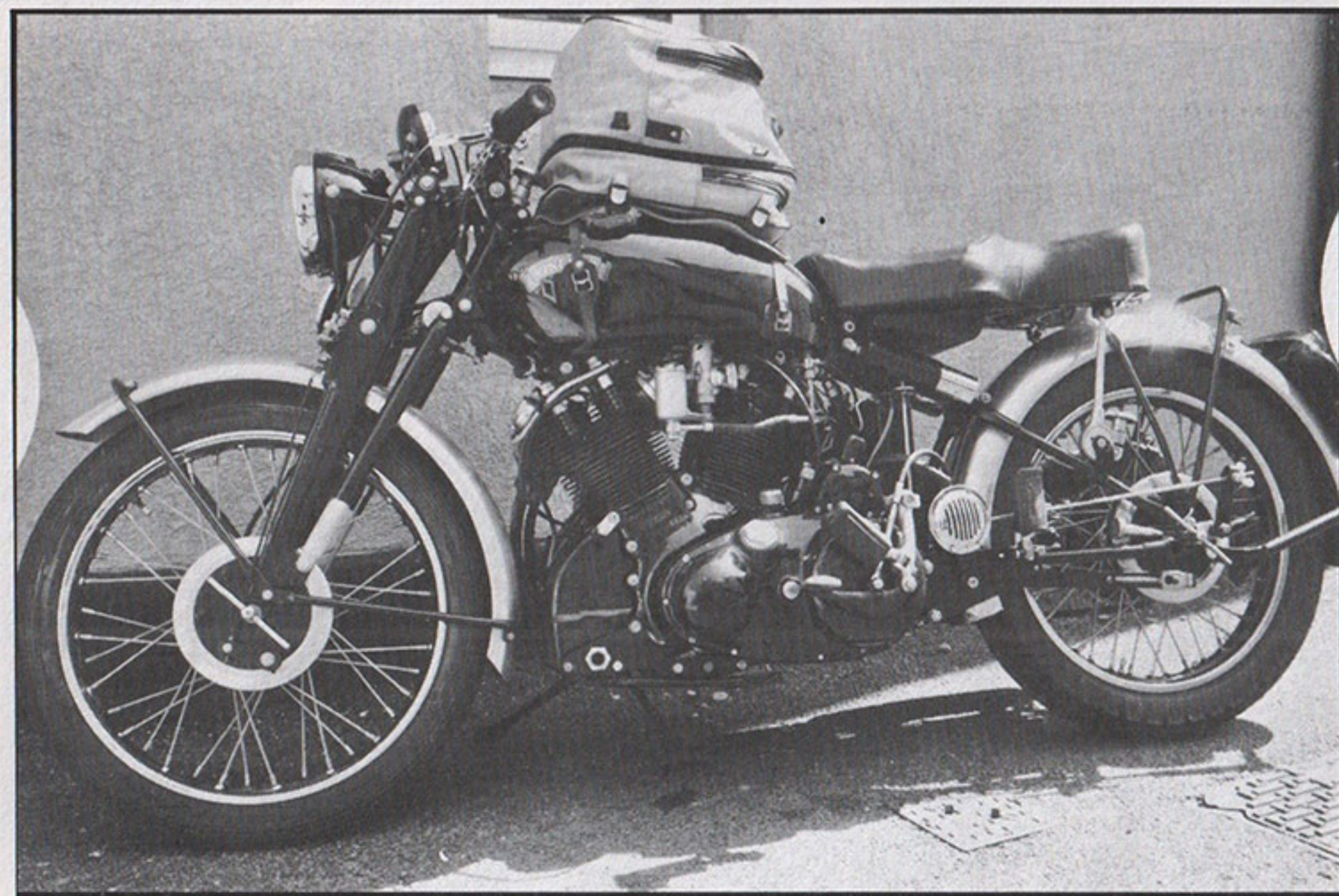
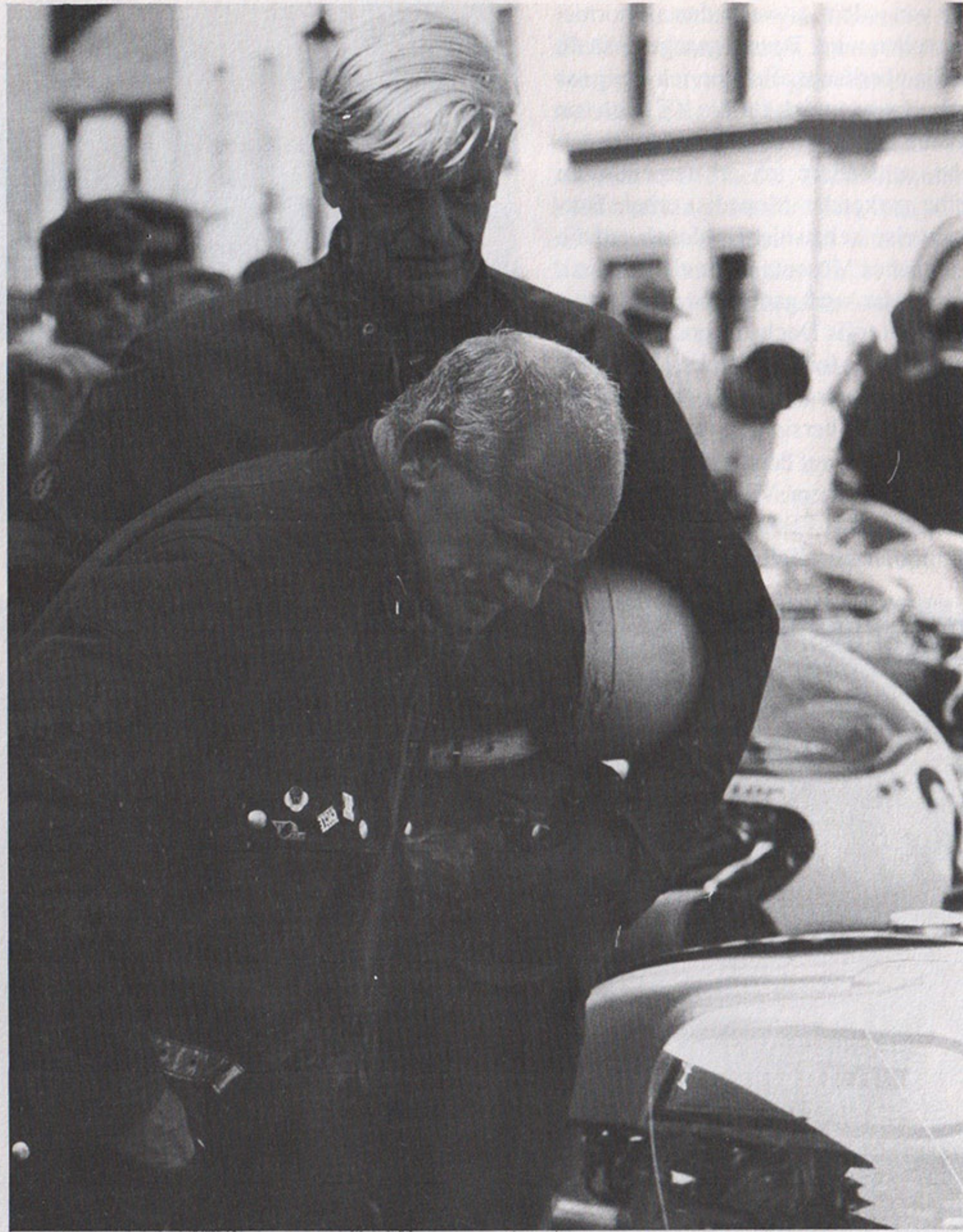
Mitten auf dem Bürgersteig werde ich von einem Videospiel zu einer Fahrt auf der TT-Strecke eingeladen. Wenn man sein Talerchen bezahlt hat,



kann man sich in eine kleine Kabine setzen, die neun Personen Platz bietet. Vorn an der Wand hängt ein kleiner Bildschirm, auf dem dann ein Video vom Verlauf der Rennstrecke zu sehen ist. Dem letztjährigen Sieger der TT, Joey Dunlop, hatte man die Kamera auf's Motorrad gepflanzt und so recht rasante Bilder erhalten. Der Clou bei dem Ganzen ist jedoch, das man, in der Kabine sitzend, sämtliche Schräglagen und andere Fahrmanöver gleichfalls miterlebt, auch eine Attraktion der TT.

Während der TT läuft neben den eigentlichen Rennen ein großes Alternativ-Programm ab. Treffen sämtlicher Markenclubs, Trial- und Crossrennen am Strand, Beschleunigungsrennen über die Viertelmeile und Oldtimerveranstaltungen vom Rennen bis zum Schönheitswettbewerb. Dies alles nicht nur in Douglas, sondern über die ganze Insel verteilt. Und es lohnt sich in der Tat, auf dieser Insel auf zwei Rädern unterwegs zu sein. Eine milde, hügelige Landschaft wird von sich wild dahinschlängelnden kleinen Sträßchen durchzogen, eine ideale Piste. Wo immer man in seinen Lederbrocken auch auftaucht, scheint man willkommen. Auch die Bewohner der Insel verstecken sich nicht, sie sind offensichtlich genauso motorradverrückt wie die Besucher.

So lasse ich den Single frohen Herzens zügig laufen, als es plötzlich blitzt. "Hoppla", denk ich noch, "was mag das nur gewesen sein", als schon vor mir ein Herr mit Mütze freundlich winkt.



Er erklärt mir in bestem Englisch, das ich gut zwanzig Meilen zu schnell unterwegs bin (50 statt 30), und das mich dies nun 45 Pfund kosten würde. Da Polizisten nun mal überall gleich sind, schenke ich mich jeden Versuch der Intervention, zumal der Angelsache mich auch darüber aufklärt, daß, sollte ich nicht bezahlen wollen oder können, er wohl oder übel mein Moped konfiszieren müßte. So wurde ich dazu verdonnert, die 45 Pfund am nächsten Tag in Douglas bei der Zahlstelle abzuliefern. Dort wurde mir auch klar, wie sich die Inselbewohner hier finanzieren, denn vor der Kasse stand ungelogen eine hundert Meter lange Schlange von Leuten, die alle Strafzettel zu bezahlen hatten. Zu schnell ist halt zu schnell, was soll man da auch sonst sagen?

Aber auch sonst fällt es nicht schwer, hier sein Geld auszugeben. Die vielen interessanten Teilmärkte und Motorradbörsen, Zweiradläden überall, Literatur zur TT, Cassetten, Video's und Souvenir-Shops ohne Ende. Und dann natürlich die Pub's. Urgemütlich, gut sortiert und brechend voll. Hier werden die Öffnungszeiten doch penetrant genau eingehalten.



Deshalb kann es auch passieren, daß man sich gerade sehr nett und angeregt mit einem Engländer unterhält (wahrscheinlich über Motorräder...), der aber mitten im Satz plötzlich auf die Uhr sieht, wobei ihn sofort eine leichte Unruhe beschleicht, denn um halb sieben machen die Pub's auf und es ist schon dreiviertel, also nix wie hin, sorry, but I have to go, ciao.

Dann stehen ihm genau viereinhalb Stunden für eines der bestgepflegtesten Kulturgüter der Insel zur Verfügung: das Wettlaufen.

Um Punkt 22.45 Uhr läutet in den Pub's ein jeder Wirt die letzte Runde ein, Punkt Elf wird dichtgemacht. Um diese Tageszeit kommt es auch immer wieder mal zu dem einen oder anderen Unfall, weil einer der ebenfalls recht trinkfesten Kontinental-Europäer im benebelten Kopf vergessen hat, das man hier auf der anderen Seite der Strasse fährt. Traurig, aber immer wieder wahr. Wie man überhaupt immer wieder ziemlich zerbeulte Mopeds in den Ecken liegen sieht, traurige Überbleibsel von Imponiergehabe und Penis-Neid, meist verbunden mit zuviel Alk. Aber es geht wohl nicht ohne...

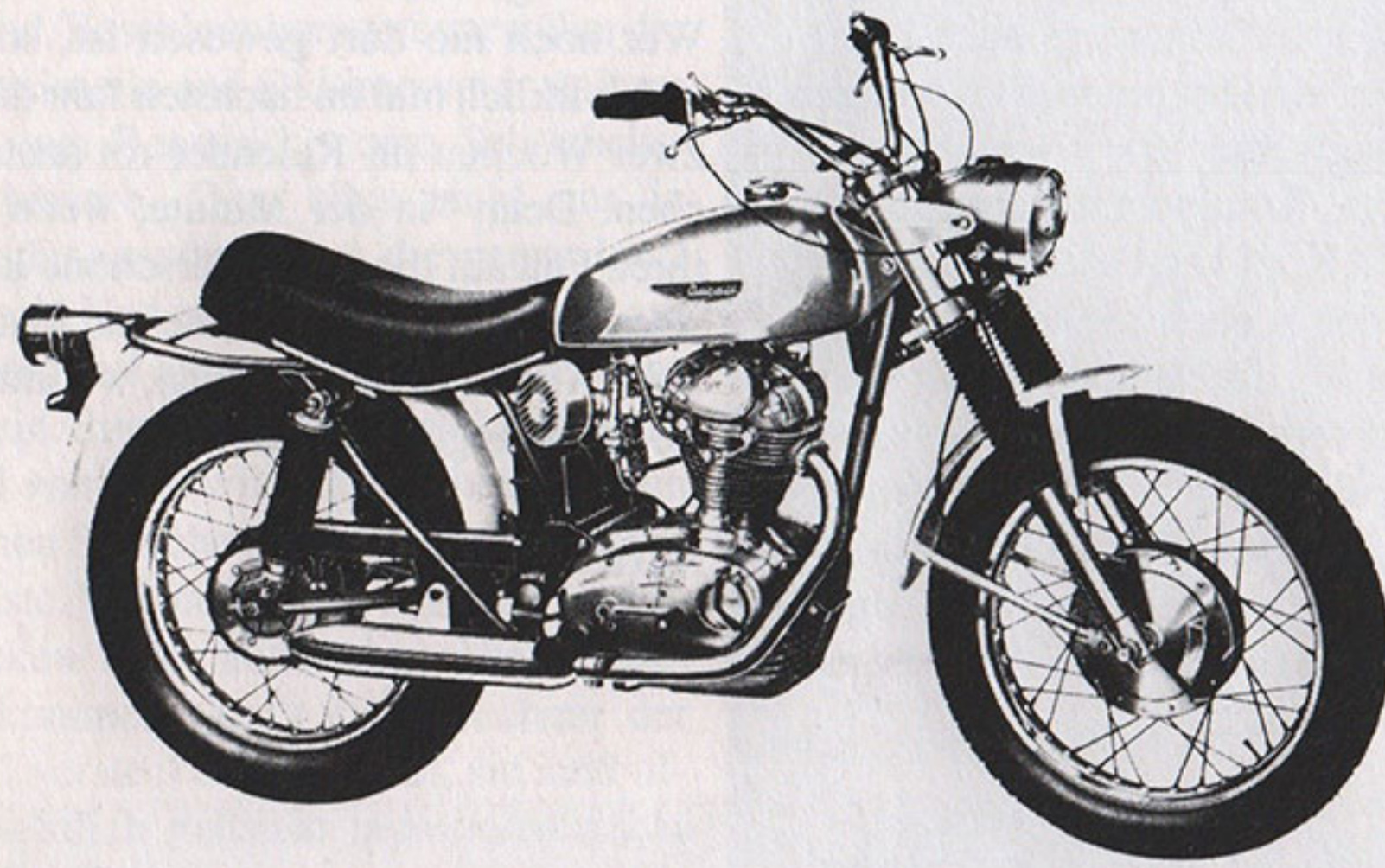


Ich konnte in dem Zusammenhang auch mal miterleben, daß die sonst eigentlich immer recht freundlich dreinblickenden Bobby's auch sehr rabiat werden können, wenn einem mal das Benehmen aus dem Ruder läuft. Doch das nur am Rande, denn die große Masse der Motorradfahrer/innen verbreiten nur das, was sie selbst auch suchen: Gute Laune.

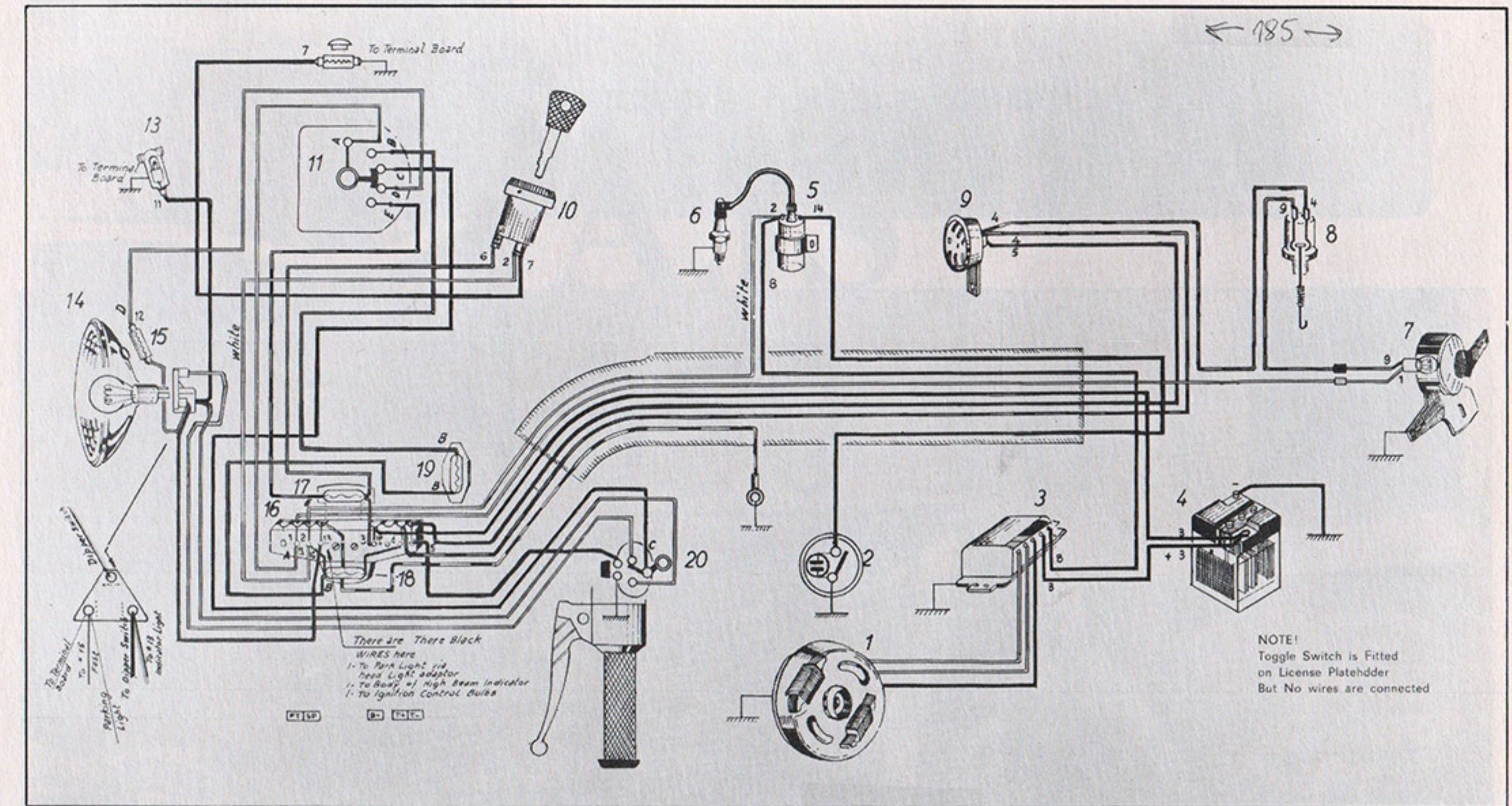
Es wäre müßig, all'das zu beschreiben, was man in den TT-Tagen dort als Besucher erleben kann. Diese kleine Insel, auf der aufgrund des milden Klimas sogar Palmen wachsen, ist tatsächlich ein Paradies für Kradler, vielleicht zeigen dies auch die vielen Bilder. Wer noch nie dort gewesen ist, sollte sich wirklich mal im nächsten Jahr diese zwei Wochen im Kalender rot anstreichen. Denn "in der Minute, wenn sie ihren Fuß auf diese wunderschöne Insel setzen, werden sie die warme und freundliche Atmosphäre bemerken, wo immer sie auch hingehen." Stimmt!

Ames

# Typenkunde DUCATI 350 scrambler



<b>Motor</b>	Ducati Königswelle	<b>Vorderradgabel</b>	Marzocchi Telegabel
Zylinderzahl	1 Zylinder	<b>Hinterradfederung</b>	Schwinge mit einstellbarer Federbein/Stoßdämpfer
Bohrung x Hub	76 x 75 mm	<b>Bremse vorn</b>	Simplex 180 mm Durchm.
Hubraum	340 ccm	<b>Bremse hinten</b>	Simplex 160 mm Durchm.
Leistung	?	<b>Allgemeine Daten</b>	
Verdichtung	1 : 10	Radstand	1380 mm
Vergaser	Dell'Orto SSI 29 D	Gesamtlänge	2120 mm
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Gesamtbreite	940 mm
Schmierung	Zahnradpumpe	Felgen vorn	19" x 2 1/2
Öl	SAE 40	Felge hinten	18" x 3
Batterie	6 V/13,5 Ah	Reifen vorn	3.50 - 19
Lichtmaschine	6V	Reifen hinten	4.00 - 18
Zündkerze	Marelli CW 260 N	Luftdruck vorn/hinten	2,25/2,25 bar
Elektrodenabstand	0,5 mm	Leergewicht	133 kg
Zündzeitpunkt 33 bis 36° bei 3000 1/min (5 bis 8° in Ruhe)		Gesamtgewicht	? kg
Zündkontaktabstand	0,3 bis 0,4 mm	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	? km/h
Ventilspiel kalt E+A	0,1 mm	Verbrauch (Prospektwert)	4 l/100 km
<b>Kraftübertragung primär/sekundär</b>	Zahnrad/Kette	Kraftstofftankinhalt	11 l
Kupplung	im Ölbad	<b>Sonstiges</b>	
Getriebe	5 Gang	Bauzeit	1968
Schaltung	Fußschaltung rechts	Hersteller	Ducati Meccanica Bologna
Übersetzungen	2,46 - 1,73 - 1,35 - 1,1 - 0,97		
<b>Fahrwerk</b>	Zentral-Rohrrahmen		



### Schaltplan

- 1 Lichtmaschine
- 2 Unterbrecherkontakt
- 3 Regler
- 4 Batterie
- 5 Zündspule
- 6 Zündkerze

- 7 Rück- und Bremslicht
- 8 Bremslichtschalter
- 9 Hupe
- 10 Zündschloß
- 11 Lichtschalter
- 12 Ladekontrollleuchte
- 13 Fernlichtkontrolllampe

- 14 Scheinwerfer
- 15 Standlicht
- 16 Verteilertafel
- 17 Standlichtsicherung
- 18 Hupen Sicherung
- 19 Scheinwerfersicherung
- 20 Abblend- und Hupenschalter

### Wartungsplan

#### Alle 500 km

- Ölstand überprüfen
- Reifenluftdruck überprüfen
- Zylinderkopfschrauben nachziehen
- Bremsen einstellen
- Ventilspiel einstellen

#### Alle 1000 km

- Zündkerzen-Elektrodenabstand überprüfen
- Kontaktabstand überprüfen

#### Alle 1500 km

- Tachoantrieb abschmieren

#### Alle 2000 km

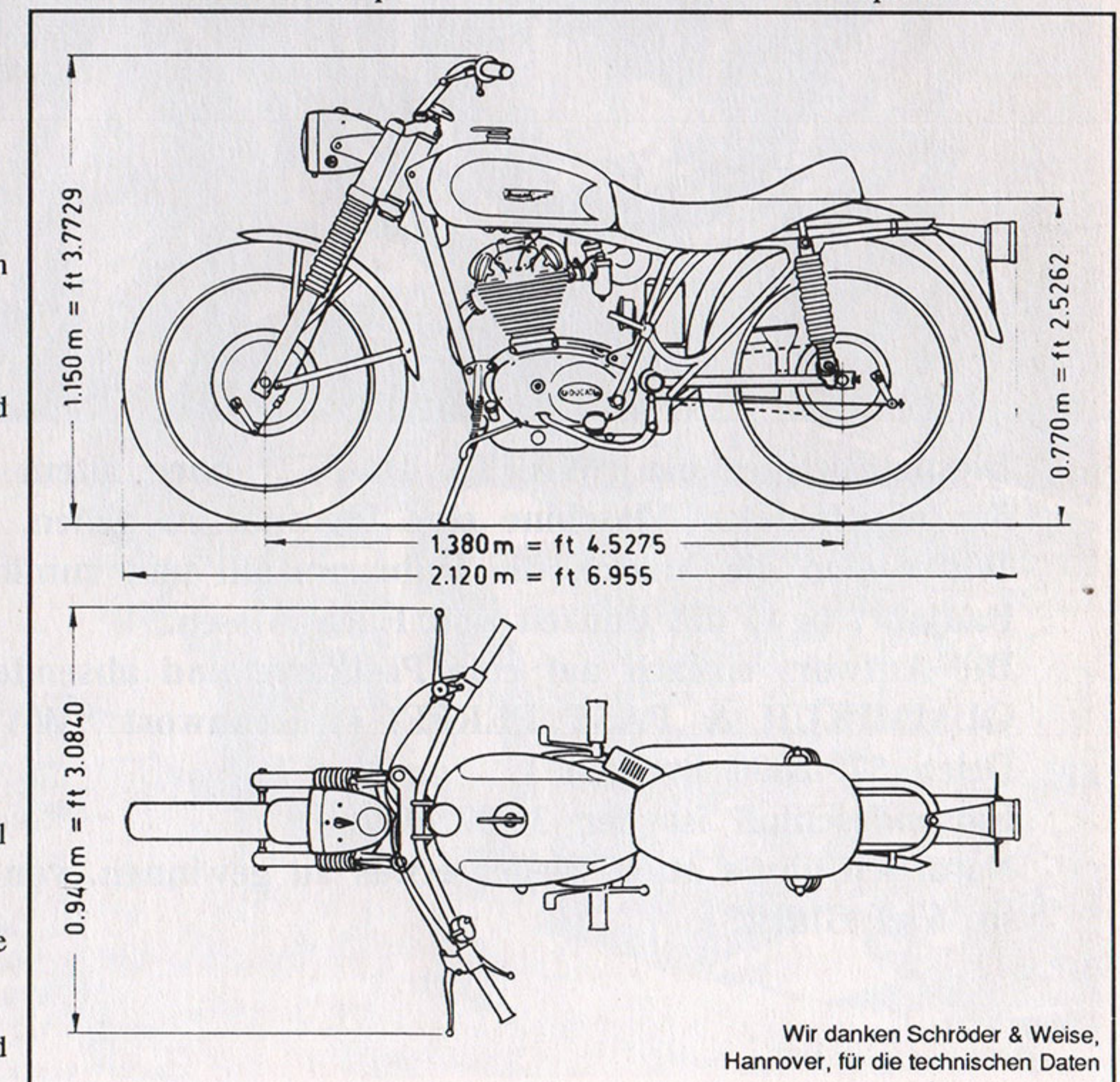
- Ölwechsel
- Luftfilter reinigen
- Vergaser reinigen
- Kupplungsspiel einstellen
- Hintere Schwinge abschmieren
- Unterbrechernocken abschmieren
- Radschrauben, Speichennippel überprüfen

#### Alle 10000 km

- Dreckfangtasche in Kurbelwelle reinigen

#### Alle 20000 km

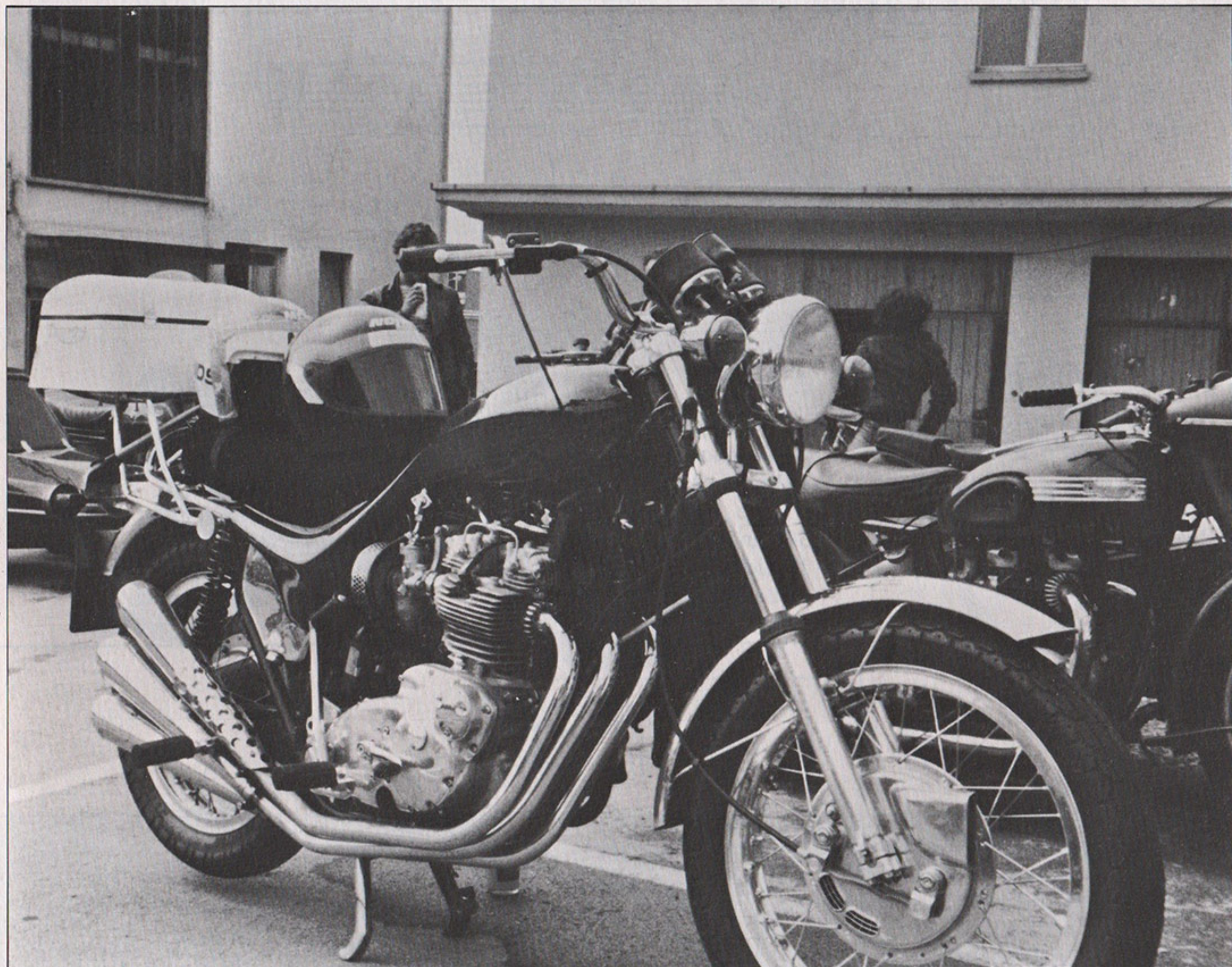
- Kohlenansätze im Zylinderkopf und Kolbenboden entfernen



Wir danken Schröder & Weise, Hannover, für die technischen Daten



# WATTNDATT?



Diesmal wieder ein "WATTN DATT?" nach altem PP-Muster. Es gilt, der abgebildeten Maschine eine Identität zu geben.

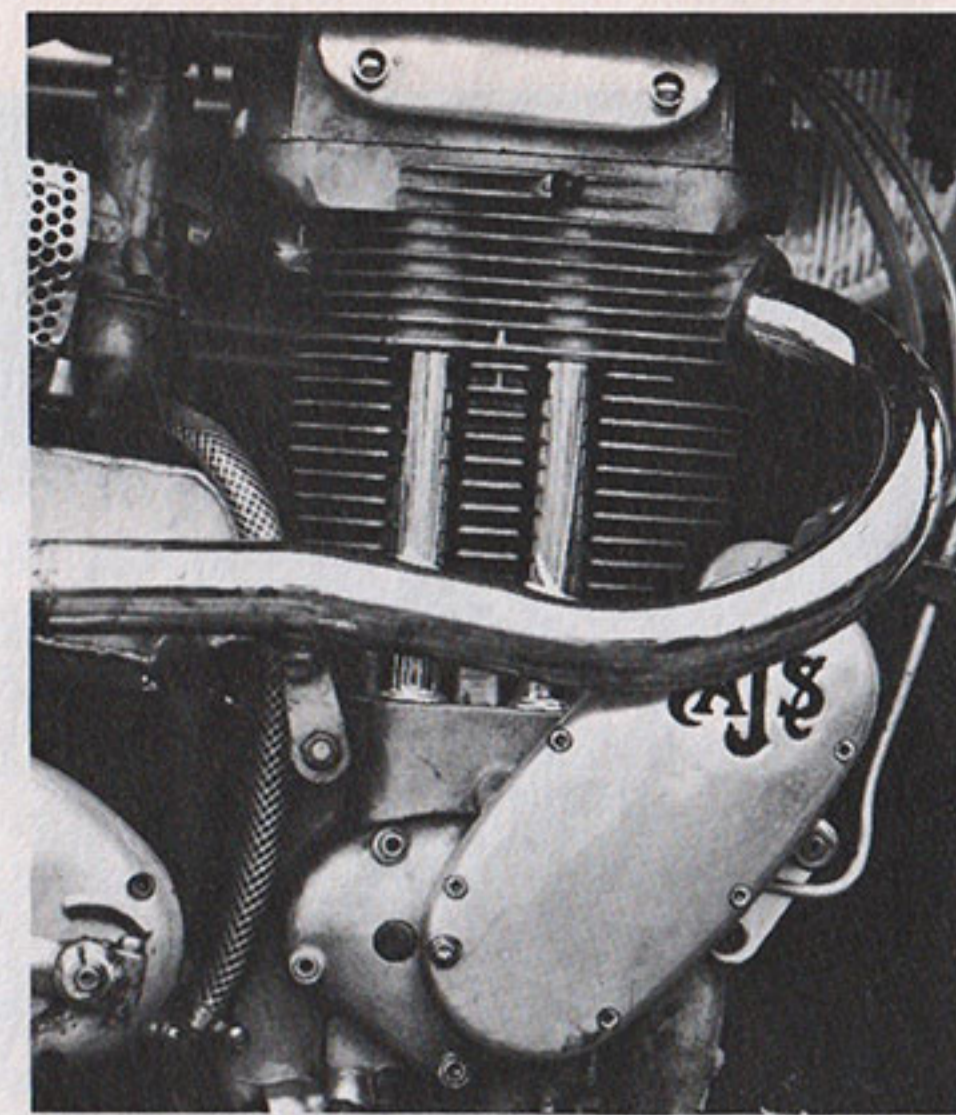
Wir wollen die Marke, die Hubraumzahl und zumindest das ungefähre Baujahr, bzw. die Bauzeit von Euch wissen.

Die Antwort einfach auf eine Postkarte und absenden an:

GUMMIKUH & PAST PERFECT, Kennwort "WATTN DATT?", Am Deich 57, 2800 Bremen 1.

Einsendeschluß ist der 31.07.90.

Natürlich gibt's auch wieder etwas zu gewinnen, von wegen Bücher und so. Viel Glück!



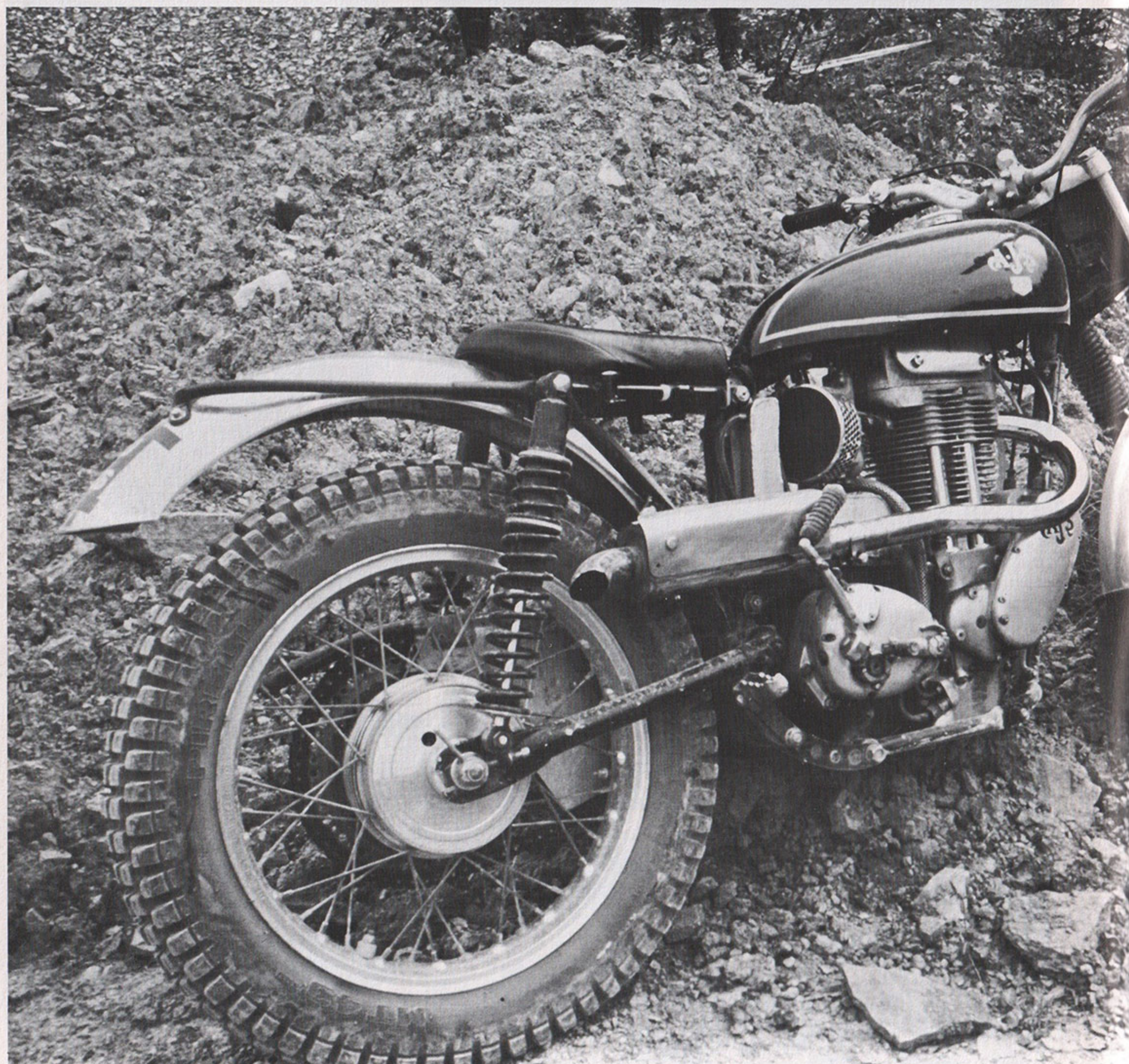
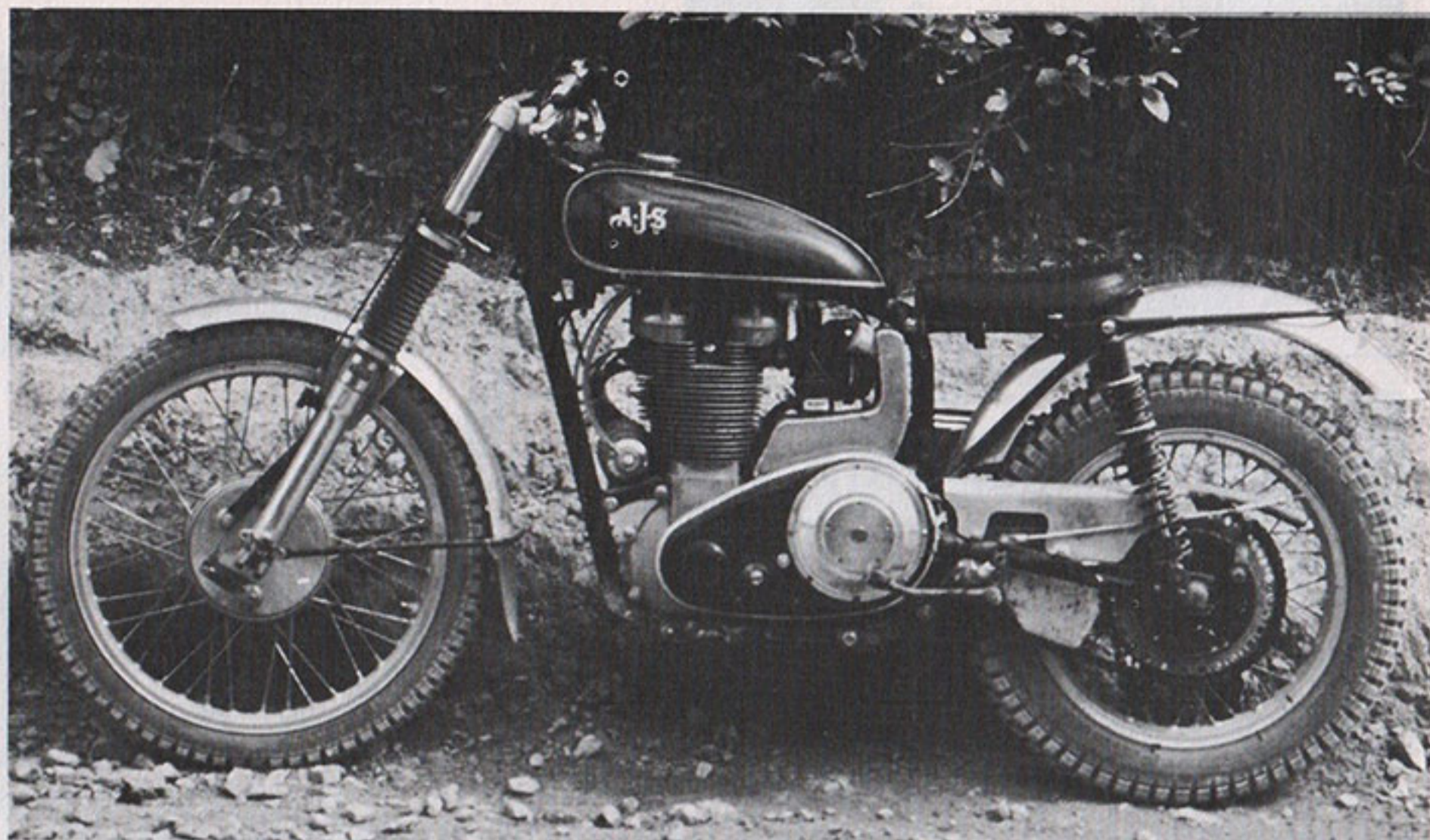
Paul Guses

# AJS

# 350 16 C



Nachdem der AJS-Werksfahrer Gordon Jackson mit seiner Trialmaschine in den fünfziger Jahren große Erfolge erzielte, kam eine Replika dieser Werksmaschine als frei verkäufliches Wettbewerbsmodell auf den Markt, die 350er 16 C. Herzstück der "Ajay" ist der langhubige Einzylindermotor 69 mm Bohrung und 93mm Hub sorgen gemeinsam mit der gewaltigen Schwungmasse für die so beliebte Dampfhammercharakteristik. Die Trial-Ausführung dieses klassisch-englischen Antriebsaggregates unterscheidet sich durch Alu- statt Graugußzylinder und die auf 7:1 reduzierte Verdichtung von den Serien-Straßenmodellen.



Ein Zahnrad auf der Kurbelwelle treibt die untenliegenden Nockenwellen an und über die ellenlangen Stoßstangen und Kipphebel werden die Kurbelgehäuse der Magnetzündler angeflanscht, der von der Auslaßnockenwelle über eine kurze Kette angetrieben wird. Das ellipsenförmige Kettengehäuse mit dem eingegossenen Markenschriftzug ist auf der Steuerseite gut zu erkennen. Bei den Straßenmotorrädern hatte AJS 1958 den Magnetzündler durch eine Wechselstromlichtmaschine mit Batteriezündung ersetzt, doch bei den Trial-Modellen verzichtete man wegen der Gewichtsersparnis gern auf die schwere Batterie. Von der linken Motorseite wird die

Antriebskraft via Primärkette auf das AMC Viergang-Getriebe übertragen.

Die ersten beiden Gänge sind für die Fahrt durch die Wertungsprüfungen ganz eng abgestuft und die beiden oberen Gänge sorgen für zügige Fahrt auf den Verbindungsetappen. Nach englischer Art liegt der Schalthebel natürlich auf der rechten Seite. Die gesamte Antriebseinheit hängt in einem stabilen Einrohrrahmen der sich unter dem Motor in zwei geschraubte Unterzüge gabelt. Am Produktionsmodell finden sich vorn und hinten Vollnabenbremsen, während die Werksmaschinen aus Gewichtsgründen mit den berüchtigten "Dosendeckelbremsen" ausgestattet wurden. Bei Fahrten im extremen Gelände macht sich schließlich jedes eingesparte Gramm bemerkbar, während auf das letzte Quentchen Bremskraft gut verzichtet werden kann.

Der Bremshebel ist übrigens genau wie der Schalthebel klappbar ausgeführt, damit diese wichtigen Teile bei eventuellen Stürzen nicht abbrechen können. Die hier vorgestellte Maschine wurde 1960 gebaut und vom Hamburger Händler Detlev Louis importiert, insgesamt dürften kaum mehr als eine Handvoll in die Bundesrepublik gekommen sein. Der bekannte Nürnberger Fahrer Hans Schlicht setzte sie jahrelang erfolgreich ein. Er gewann mit "Puffing Bill", wie die damaligen Berichterstatter das Motorrad nannten, viele Trials und errang unter anderem 1960 und 1961 jeweils den 2. Platz in der deutschen Meisterschaft. Doch schon bald danach standen die englischen "Eisenhaufen" gegen die leichten Zweitakter auf verlorenem Posten und wurden achtlos in die Ecke gestellt.

Hans Schlicht trat damals unter anderem gegen den jungen Trialsportler Paul Guse an, der, ebenfalls 1961, mit einer Maico Vizemeister der kleinen Klasse bis 200 ccm wurde. Zwanzig Jahre nach seinem Abschied vom aktiven Sport begegnete Guse eben dieser Maschine, die Schlicht damals eingesetzt hatte. "Puffing Bill" war inzwischen von fachkundiger Hand originalgetreu restauriert worden und wie die Maschine in der AJS-typischen schwarzen Lackierung mit den goldenen Linien auf dem Tank so vor ihm stand, konnte er nicht widerstehen und kaufte die Traummaschine seiner Jugendzeit. Bekanntlich ist ja ein Motorrad zum Fahren da und so stieg Guse nach einigen Anpassungsarbeiten bei Veteranentrials ein.

Die Fußrasten wurden zurückverlegt um vor Hindernissen leichte das Vorderrad lupfen zu können, und der Fahrer-

sitz wurde erheblich verkleinert. Die Sektionen werden ausschließlich im Stehen absolviert und so ist Sitzkomfort völlig unwichtig. Die zur Erhöhung der Bodenfreiheit nach oben verlegte Auspuffanlage kollidierte mit dem Öltank, also mußte ein neuer her. Der selbstgefertigte Alubehälter faßte 1,7 Liter und schmiegte sich in den freien Raum zwischen Getriebe, Rahmen und Auspuff.

Da er schon mal dabei war, verpaßte Guse der Trockensumpfschmierung auch einen Ölfiler, das jetzt auf dem Öltank thront. Die Anbringung des Luftfilters stellt ebenfalls eine Abweichung vom Originalzustand dar, denn früher durfte der Amal-Concentric Vergaser offen atmen (wie ja früher überhaupt alles besser war). Doch angesichts der Einsatzbedingungen des Oldies ist dieser Stilbruch sicher verständlich, schließlich finden die meisten Veranstaltungen in Steinbrüchen und ähnlich staubigen Gegenden statt.

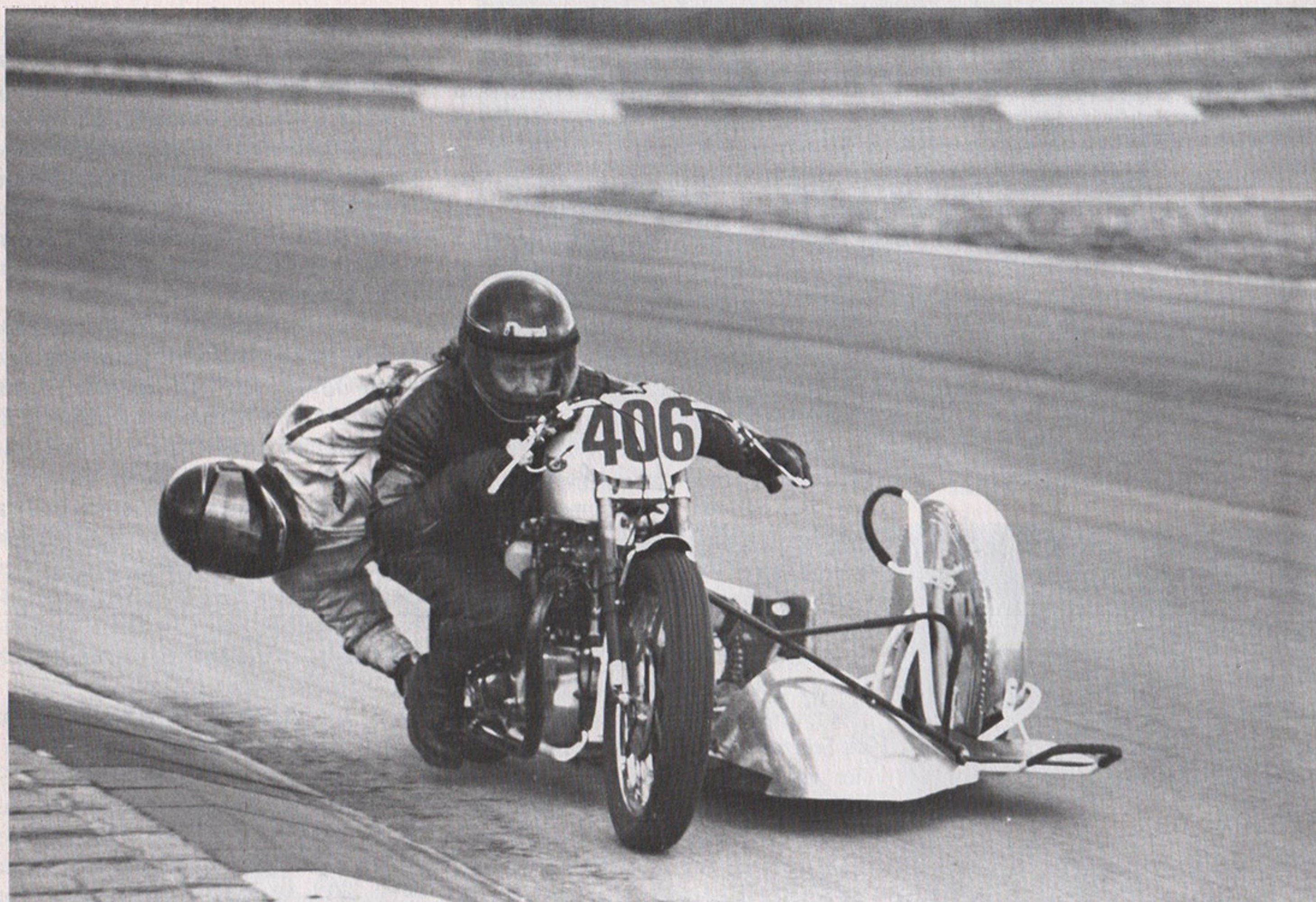
Der Vorderreifen entspricht mit den Abmessungen 2,75 x 21 den historischen Vorgaben, doch für das ursprüngliche 19 Zoll Hinterrad sind kaum noch Reifen zu bekommen, also wurde eine 18 Zoll-Felge eingespeicht, die jetzt einen Reifen der Größe 4,00 x 18 trägt. Die auf Guses Gewicht abgestimmte Sekundärübersetzung von 17:54 vervollständigte die Ausstattung. Nach diesen Änderungen konnte es losgehen und Auftrittsmöglichkeiten für die "Ajay" finden sich in ganz Europa, die regelmäßige



Teilnahme am Euro-Cup führt z.B. nach Frankreich, Belgien, Holland und England.

In der heimischen Meisterschaft kann Paul Guse an die weit zurückliegenden Erfolge anknüpfen und erreichte im letzten Jahr den zweiten Platz in der Gesamtwertung des DM-Cups.

**Peter Mergelkuhl**



# JAN-WELLEM-POKAL auf dem Nürburgring

Das Oldtimerfestival auf der Nürburgring-Grand Prix Strecke ist eine gemischte Großveranstaltung für Wagen und Motorräder. Doch der Veranstalter ist bemüht, die Motorräder nicht zu sehr an den Rand zu drängen und so lohnt sich ein Besuch immer, vorausgesetzt die Brieftasche verkraftet die gesalzenen Eintrittspreise. Der eine oder andere mag sogar Gefallen finden an den vierrädrigen Rennern, die dumpf bollernden Ford Mustang, die beiden Morgan-Threeweeler oder die Vorkriegsrenner von Aston Martin lassen sicher manches Herz höher schlagen. Doch wir nutzen natürlich die Zeit für einen Rundgang durchs Fahrerlager, um all' die zwei- und dreirädrigen Kostbarkeiten näher in Augenschein zu nehmen. Der zigfache deutsche Meister Walter Zeller und seine ehemalige Werks-BMW sind die Stars der Veranstaltung. Sein Mechaniker Gustl Lachermaier, der schon 1956 Zellers Ma-

schine auf dem Weg zur Vizeweltmeisterschaft betreute, ist wieder - oder immer noch? - mit von der Partie und sorgt mit seiner unermeßlichen Erfahrung für die optimale Vorbereitung des Königswellen-Boxers. Ein paar Schritte weiter steht eine weitere RS-BMW mit einer schönen Alu-Halbverkleidung, mit ihr ist der Bremerhavener Motorenzauberer Bernd Staschel seit Jahren sehr schnell unterwegs.

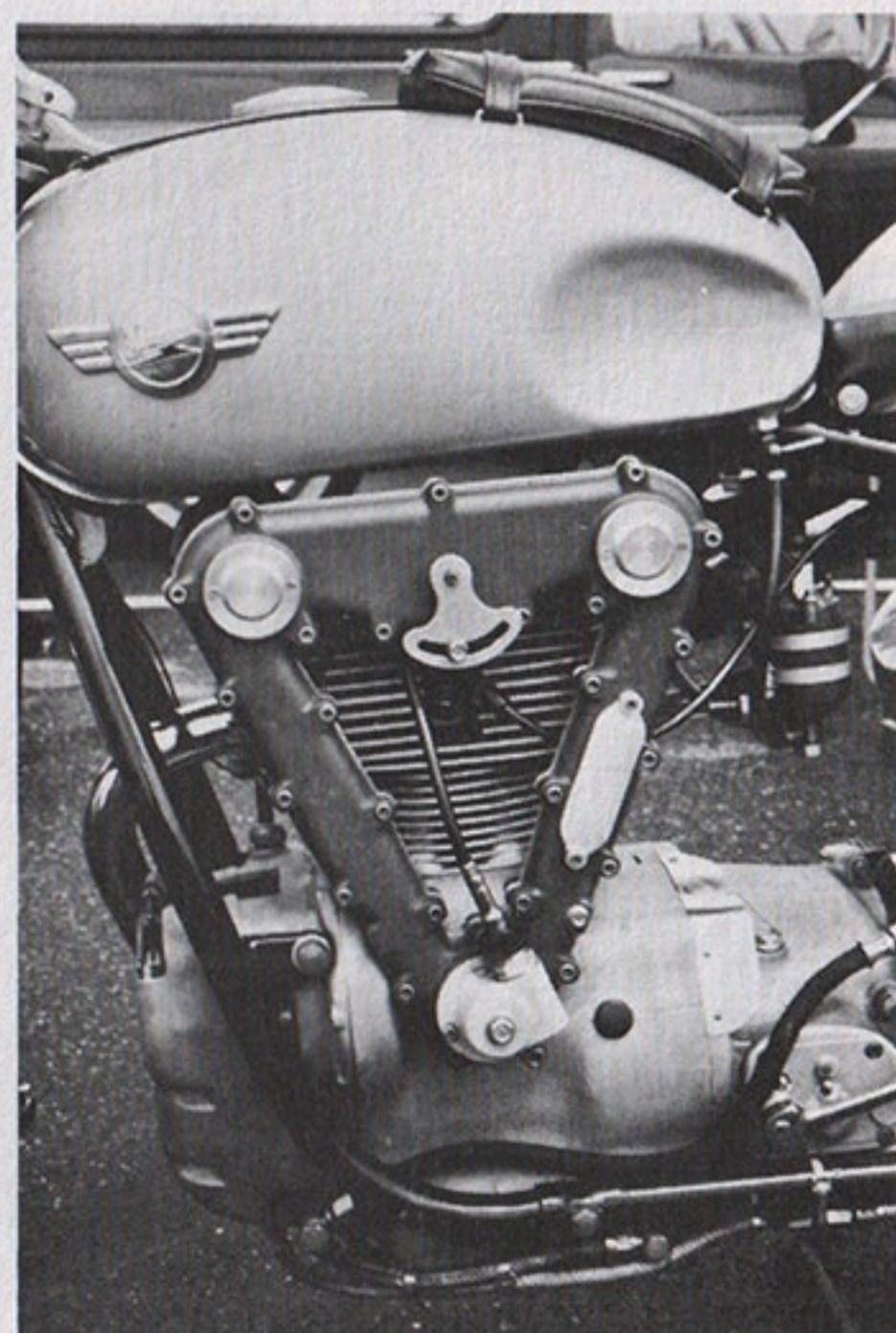
Eine R 63 von 1928 bildet sozusagen das andere Ende der BMW-Skala. Wer sich zwischen den Wagenburgen der vierrädrigen Kollegen genau umsieht, entdeckt auch eine 250er Simson RS. Ein Sportfreund aus der DDR präsentiert hier diesen schönen Einzylinder mit dem charakteristischen dreieckigen Kettenschacht für den Antrieb der obenliegenden Nockenwelle. Natürlich sind auch Produkte der Motorradnation Nr. 1 zahlreich vertreten, überall blitzen zwischen den Zelten die

silbernen Tanks mit dem schwarzen Norton-Schriftzug und auch Triumphs, Velocettes, Ridges oder Vincents sind zu sehen. Doch wie wär's mal mit eine paar Raritäten? Bitte sehr: Jack Skipp gehört mit seiner 1929er Cotton schon fast zum Inventar der deutschen Veteranenszene.

Die damals sehr fortschrittlichen Rahmenkonstruktionen, bei der ausschließlich gerade Rohre zu einem steifen Dreiecksverbund zusammengefügt wurden, umschließt einen 350er Blackburne Motor. Mit solchen Konstruktionen war Cotton übrigens in den 20er Jahren bei der Tourist Trophy sehr erfolgreich. Oder darf's vielleicht ein Überbleibsel aus der nur dreijährigen HRD-Geschichte sein? 1927 hat Vincent die Firma übernommen und Dieter Eckels 500er mit dem JAP-Motor stammt aus diesem Baujahr. Da ist auch Walter Meier mit der 500er New Hudson und die elfenbeinfarbene Calthorpe Ivory Sport sieht



man auch nicht alle Tage. Die klangvollen italienischen Namen sind hauptsächlich in den kleinen Nachkriegsklassen vertreten. Der Essener Moto-Guzzi Experte Erwin Bongards hat seine 350er DOHC-Guzzi von 1956 mitgebracht, die goldenen Schwingen sind mehrfach vertreten und auch



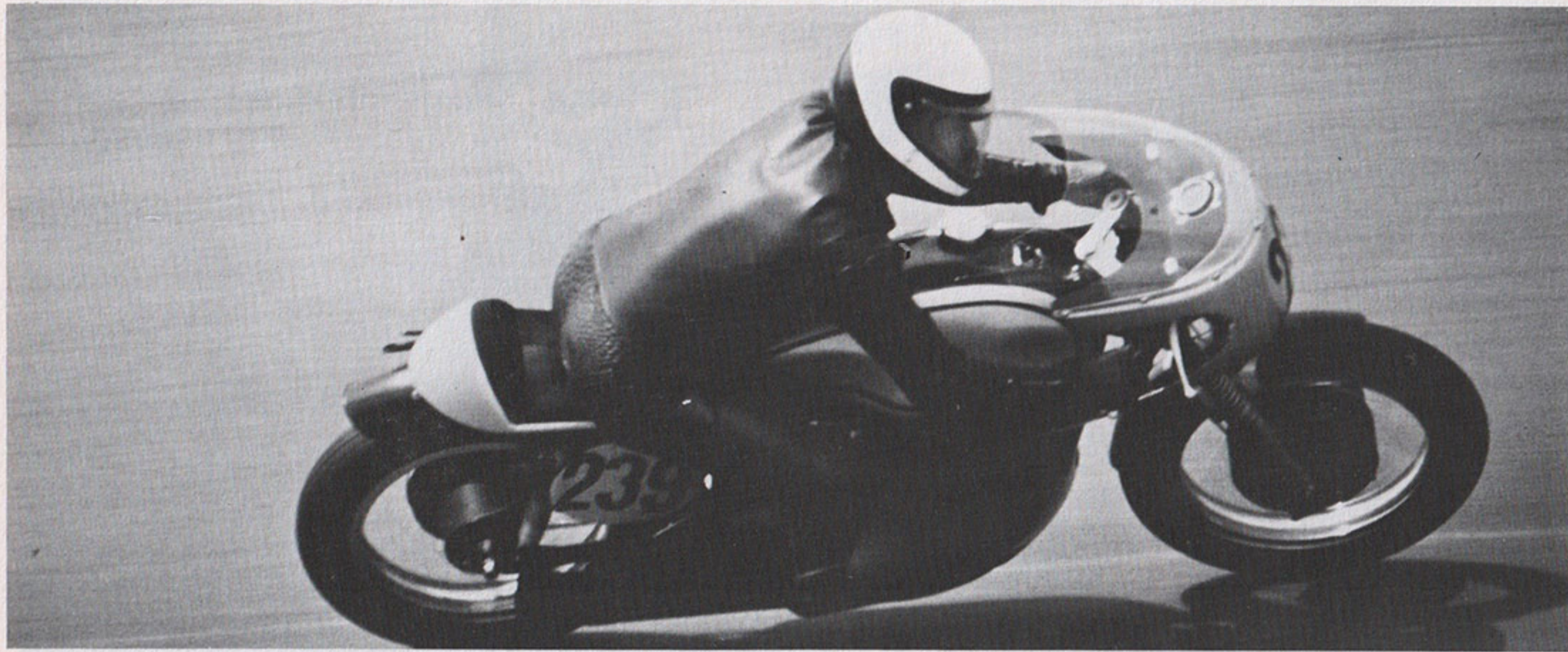
Motobi, Parilla, Benelli, Ducati-Einzylinder und die legendären Gilera Saturno fehlen nicht in der Startaufstellung. Die Zweitaktfreunde unter den Zuschauern kommen sicher bei den spanischen Hornissen von OSSA und Bultaco auf ihre Kosten und auch Puch ist mit zwei 125ern vertreten. Hier können natürlich nur einige Motorräder erwähnt werden und der aufmerksame Besucher wird sicher noch viele interessante Maschinen entdecken und im Gespräch mit den Besitzern faszinierende Details kennenlernen können. Doch wir verlassen jetzt das Fahrerlager und suchen uns einen Platz auf den Tribünen, um die Wertungsläufe mitzuerleben (Fernglas nicht vergessen).

Der als Fachautor und Fahrer seit Jahrzehnten mit dem Motorsport verbundene Helmut Krackowitzer hat neben dem regulären Streckensprecher platzgenommen und kommentiert das Geschehen. Er greift die interessantesten Motorräder und Fahrer heraus und stellt sie sehr umfangreich vor, wobei er oft Anekdoten von der Isle of Man und persönliche Erlebnisse einfließen läßt. Walter Zeller ist jetzt auf der Strecke und er läßt die Kuh trotz der nassen Piste ganz gewaltig fliegen. Schon nach einem Kilometer hat er einen beträchtlichen Vorsprung vor dem Feld und auch der ehemalige MZ-

Werksfahrer Heinz Rosner -immerhin Vizeweltmeister 1968- kann auf der hubraumschwächeren MZ nicht mithalten.

Die nasse und ölverschmierte Strecke wird zahlreichen Fahrern zum Verhängnis und viele Stürze dezimieren das Teilnehmerfeld, doch die Pechvögel sind an diesem Tag in guter Gesellschaft, denn auch Walter Zeller rutscht aus und landet im Dreck. Wieviel die Fahrer ihren kostbaren Alteisen abverlangen wird danach im Fahrerlager deutlich, denn hier wird allernorts heftig geschraubt. Doch nicht nur Sturzschäden sind zu beseitigen, etliche Teams sind auch größeren Motorschäden auf der Spur. Wer immer schon mal wissen wollte wie die Pleuel eines Domiracers aussehen oder wie eine Vincent dank des Rückgratrahmens blitzschnell in zwei Teile zerlegt wird, der kann hier seinen Wissensdurst stillen.

Glücklicherweise ist Zellers BMW nicht stark beschädigt, wie überhaupt die meisten Austritte glimpflich abgingen. Hier und dort ein paar Schrammen und einzersplitterte Scheibe sind die Zeugen des Sturzes, der Champ selbst ist auch okay und erläutert den Umherstehenden den Unfallhergang, wähen Gustl Lachermaier den Eifelschlamm von der edlen Maschine wäscht. Auch den Mann mit der weitesten

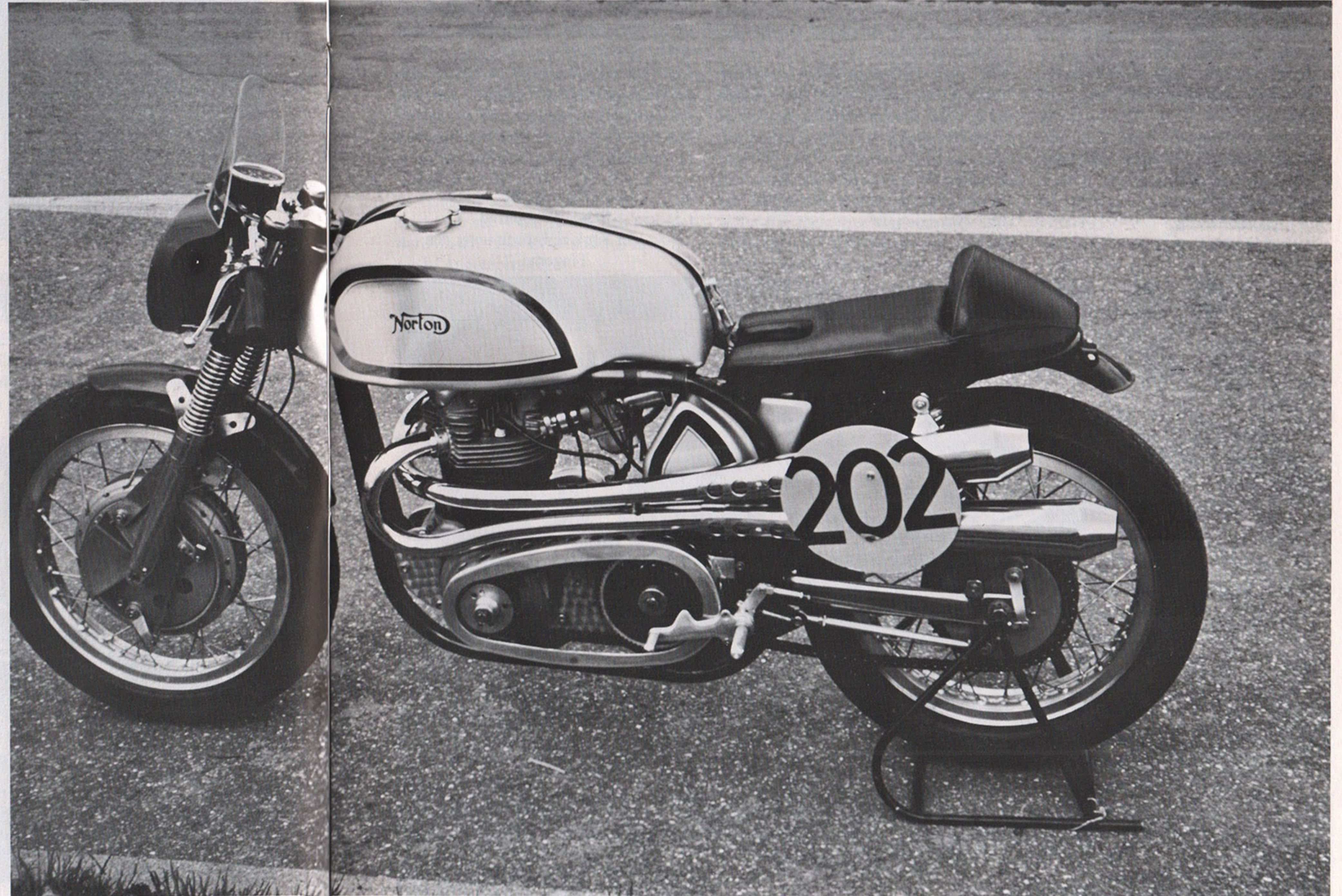
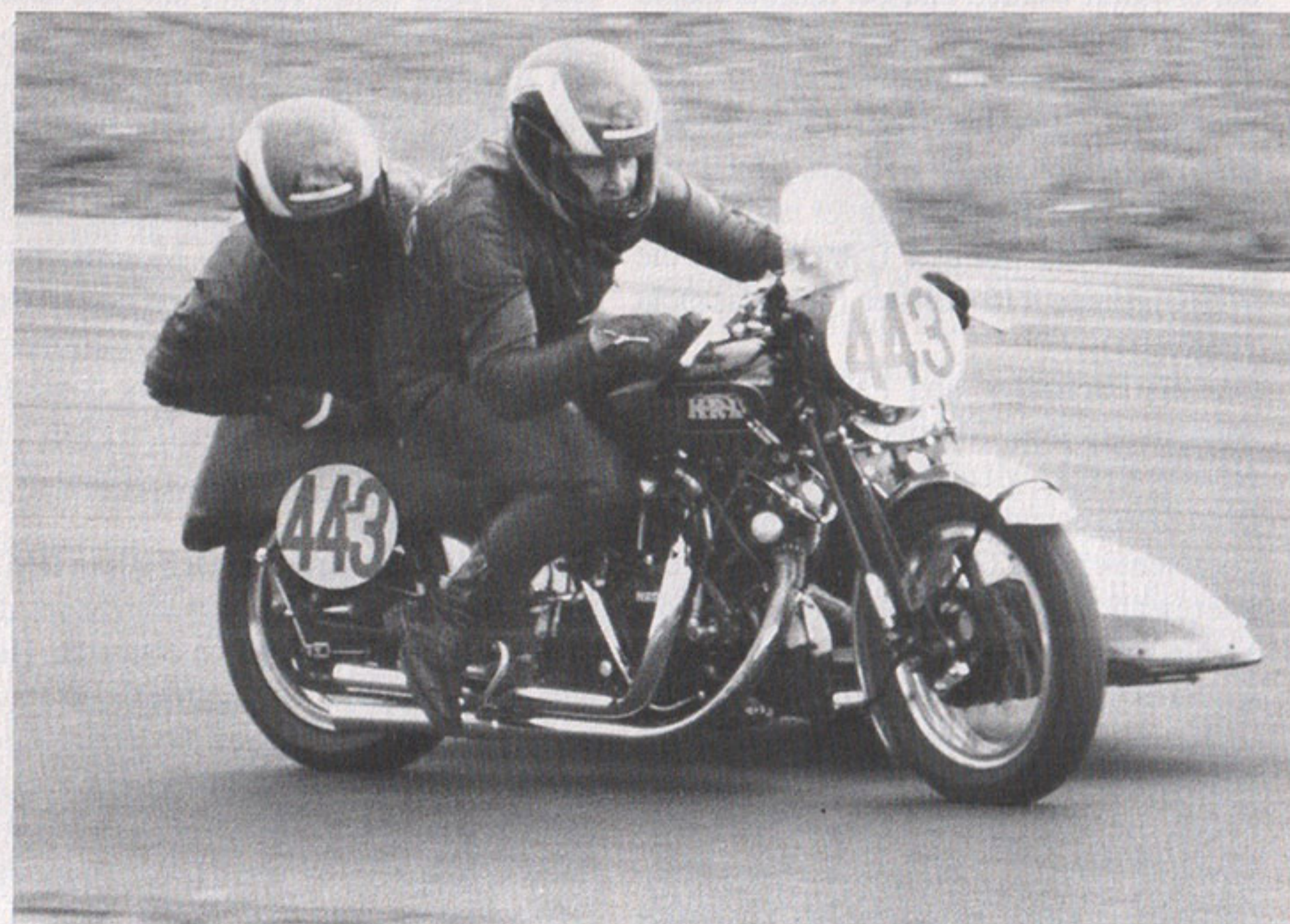


Anreise hat es erwischt, Allan Aaron aus den USA ist mit der 175er MV Agusta ebenfalls unsanft im Grünen gelandet. Als Ausfallursache gibt er an, die Verbindung zwischen Gehirn und rechtem Handgelenk sei vorübergehend etwas gestört gewesen!

Die Gespanne haben natürlich nicht so große Probleme mit der rutschigen Strecke. In beiden Seitenwagenklassen dominieren zahlenmäßig die weißblauen Münchener Produkte. Doch die Brandbreite ist groß: Drahms/Mahrsandt mit einer legendären Königswellen-RS 54 Gespanne sind ebenso am Start wie zahlreiche Teams mit R 50 und R 51/3 Motoren. Zwei französische Gespanne bereichern die Szene: Helene Muylaert fährt mit ihrer neuen Beifahrerin Svantje Krause eine in Frankreich aus zurückgelassenen Wehrmachtsbeständen und Vorkriegsrahmen aufgebaute "R 73",

während ihr Mann Marc im Seitenwagen von Pascal Griffons Ratier turnt. Die Ratier ist eine detailgetreue BMW-Kopie, die für französischer Polizeibehörden gefertigt wurde.

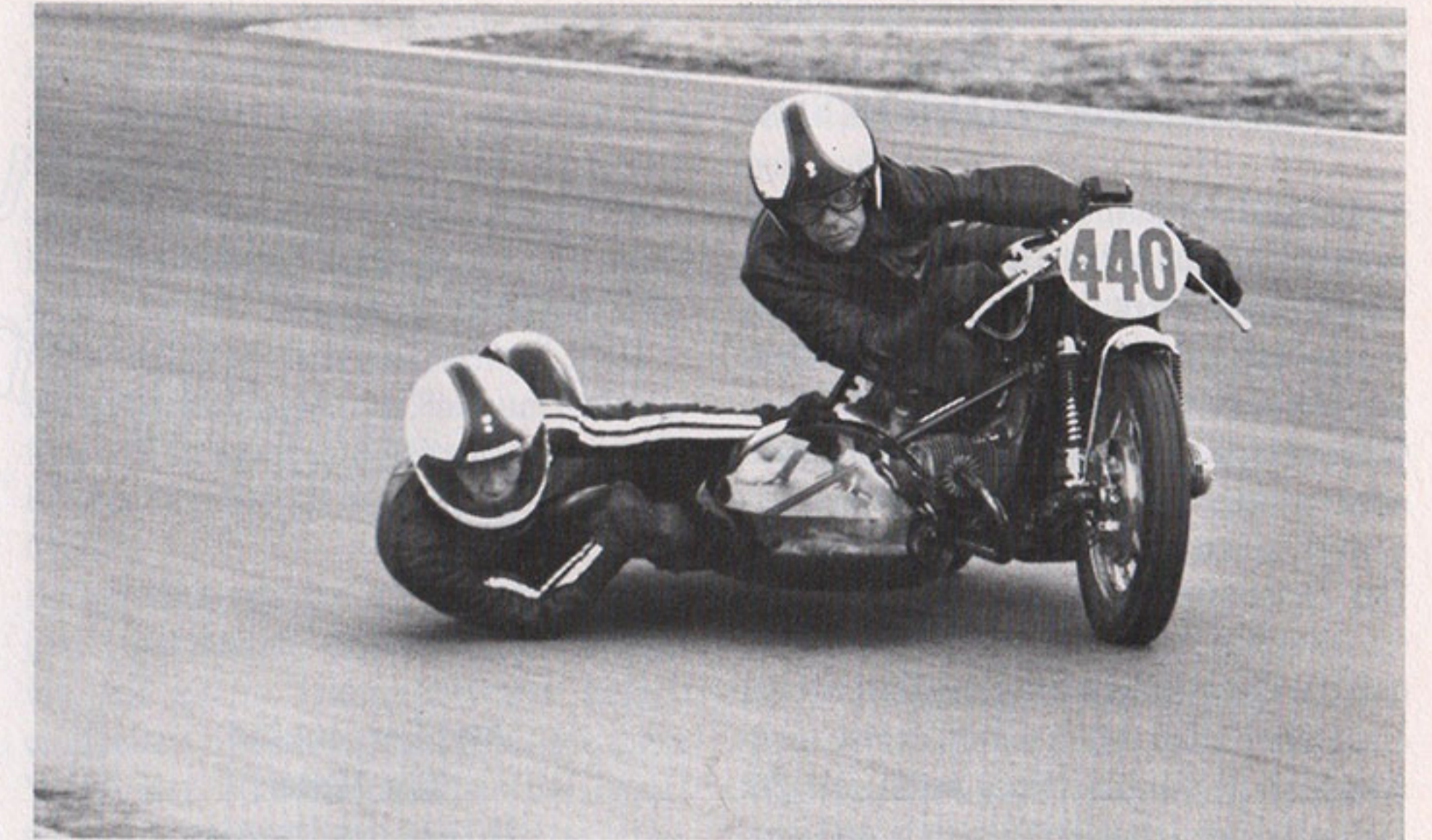
Zu den weiteren Nicht-BMW Fahrern gehören Kurz/Ströder mit der Einzylinder-ESO sowie Klaus-Helmut Lange und Ulrich Fenski, die einen Triumph Twin im Norton Wideline-Rahmen mit Linksseitenwagen fahren. Doch was wäre die Gespannklasse ohne Vater und Sohn Bezon aus Genf. Die beiden bewegen ihr originalgetreu restauriertes Motosacoché-Werksgespann aus den 20ern dermaßen spektakulär um die Ecken, daß es nicht selten Szenenapplaus der begeisterten Zuschauer gibt. Zwei Teams aus England sind hier angetreten, um den Einheimischen eine Vorstellung davon zu geben,



was Veteranenrennsport auf der Insel bedeutet. Mettam/Gascoyne haben große Vergaserprobleme und können das Potential der Vincent Black shadow nicht ausspielen, aber Nick Weston und Mick Scott setzen das Vorhaben in die Tat um. Die beiden verwegenen Gestalten in den abgeschabten Kombis schleudern ihre methanolverschlingende Triumph Thunderbird in Bestzeit um den Kurs und schaffen es immer wieder, die wild rutschende Maschine auf der Fahrbahn zu halten.

So, der Renntag neigt sich dem Ende zu, langsam kehrt wieder Ruhe ein am Ring. Jetzt ist genau die richtige Zeit für eine Runde auf der alten Nordschleife...

Peter Mergelkuhl



Seit zwölf Heften schreibe ich wie ein Weltmeister drauf los. Das Thema gab mir immer meine Hercules vor. Was ich erlebte, druckte die GummikuH-PAST perfect mit kleiner Zeitverzögerung nach.

Gab es am Anfang der Restaurierung mehr oder weniger große Arbeitspausen aus Unlust, so ist das alles anders geworden. Der Zusammenbau der Maschine schreitet (diesmal aus Lust) so schnell voran, daß die GP garnicht oft genug im Monat erscheinen kann. Mich würde es also nicht wundern, wenn ein Leser mich mit der Hercules auf einem Treffen sieht und steif und fest behauptet, daß das Moppet noch nicht fertig sein kann. Bisher waren die Berichte sozusagen "LIVE", jetzt kommen die "KONSERVEN".

Dabei habe ich mir gedacht, daß ich also nicht mehr chronologisch, sondern logisch:

- Demontage
- Entscheidung ob das Teil noch zu gebrauchen ist
- Beschaffung
- Aufarbeitung
- Montage

vorgehe.

# Restaurierungsserie Versuch macht kluch

Nun aber endlich zum Thema:

## Das Sorgenkind - Der Motor II. Akt des Dramas

Die auftretenden Personen:

- Der Motor (kaputt, ist sich dessen noch nicht bewußt)

- Der Neuling, der sein technisches Motorenwissen aus dem allgemein gültigen Werk "Der Zweitakt-Motor und seine Triebblings-Abarten" (Ausgabe 1933) bezieht und seine erste Operation ohne Assistenz des Meisters vollbringen will

- Der Retter in der Not, dargestellt von Adler-Strohmenger

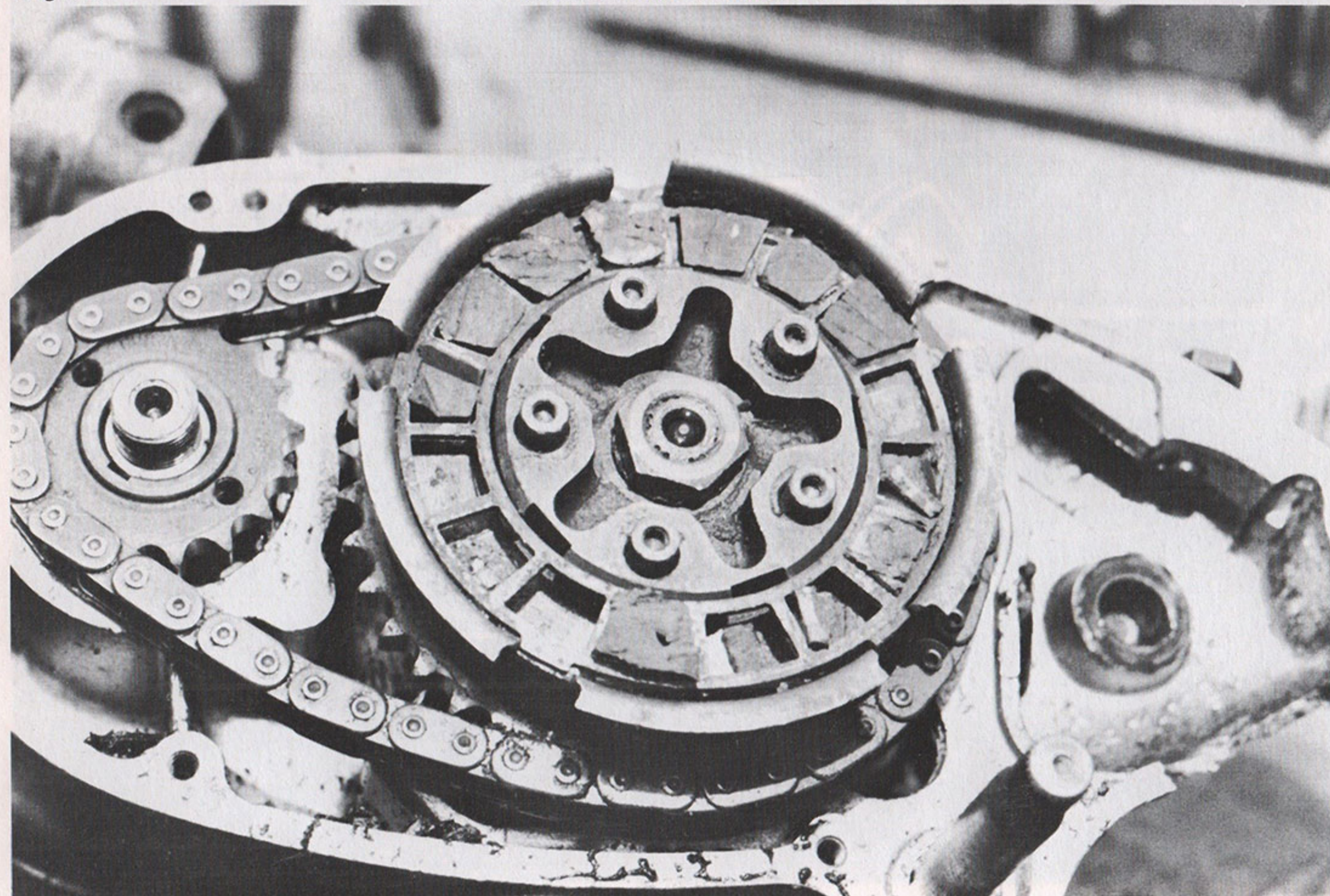
Die Motorgehäusehälften fielen mir nach der Wärme- und Gummihammer-Behand-

lung in die Hände. Das Gefühl beim ersten Blick in das Getriebe ist für den Neuling ähnlich, wie es für Professor Barnard bei der ersten Herzverpflanzung wohl war. Zahnräder, Wellen und Kurvenscheiben greifen locker ineinander, ohne, daß ich die Funktion genau erkannte. Rasch ein paar Fotos gemacht, alles gesäubert und weiter demontiert.

Dann hieß es: "Werkstatt aufräumen und auf der sauberen Werkbank die Zahnräder auf die Wellen schieben, um zu ergründen, wo welcher Gang sitzt!" Ausgerüstet mit einem Hocker, Bier und Zigaretten er-

### Foto unten: Schrottkupplung

"... der Kork zerbröselt unter den Fingern ..."



gründete ich geschlagene 3 Stunden das Getriebe. Meine Achtung vor den Konstrukteuren wuchs erheblich.

Das erste Problem war das richtige zusammenstecken. Sicherlich hatte ich alles fotografiert, aber die Fotos waren noch nicht entwickelt. Es war wie ein dreidimensionales Puzzle für das ich ca. eine Stunde benötigte.

Weitere zwei Stunden brauchte ich, um die Schaltvorgänge zu verstehen.

### Grundsätzlicher Aufbau:

Alle vier geradzahnten Zahnradpaare befinden sich im ständigen Eingriff.

Auf der **Kupplungswelle** (im unteren Foto sieht man im Hintergrund den Wellenstumpf) ist das erste Gangrad links, das vierte rechts angeordnet. Rad 1 ist fest, Rad 2 und 4 drehen lose auf der Welle, Rad 3 ist verschiebbar.

Auf der **Abtriebswelle** (auf dem Foto im Vordergrund) ist oben das Rad für den ersten Gang, Rad 2 ist momentan nicht eingebaut, darunter das für den dritten, das letzte untere Zahnrad gehört zum 4. Gang, zu erkennen. Der Schaltautomat verschiebt mit Hilfe zweier Gabeln das 3. Gangrad auf der Kupplungswelle und das 2. Gangrad auf der Abtriebswelle. Das reicht um alle 4 Gänge und den Leerlauf durchzuschalten. Eine absolut faszinierende Angelegenheit.

Befriedigt über das Ergebnis dieser Restaurierungsrunde haute ich mich ins Bett. Am nächsten Abend versuchte ich den Schaltautomaten wieder grob einzubauen, um auch hier die Funktion zu schnal-

len. Und, liebe Schraube, DAS GELANG MIR NICHT. Korrektes Schalten wäre nicht mehr möglich gewesen. Diese Sache brachte das Faß zum überlaufen. Völlig sauer und gefrustet, beschloß ich den Kauf eines anderen, gebrauchten Motors.

ILO produzierte den 200er Motor in riesigen Stückzahlen. Doch trotzdem konnte ich auf einem Oldtimer-Markt keinen entdecken. Woran lag das? Sind alle diese Wald- und Wiesenmotorräder verschrottet worden, weil sich niemand vorstellen konnte, daß auch soetwas 'mal restauriert wird?

Die Lösung war einfacher. ILO-Motoren liegen bei vielen Teilehändlern und Sammlern in der dunkelsten Ecke. Man nimmt sie nicht mit auf die Märkte, da die Nachfrage gering ist und für einen Motor nur zwischen 50 und 150 DM bezahlt wird.

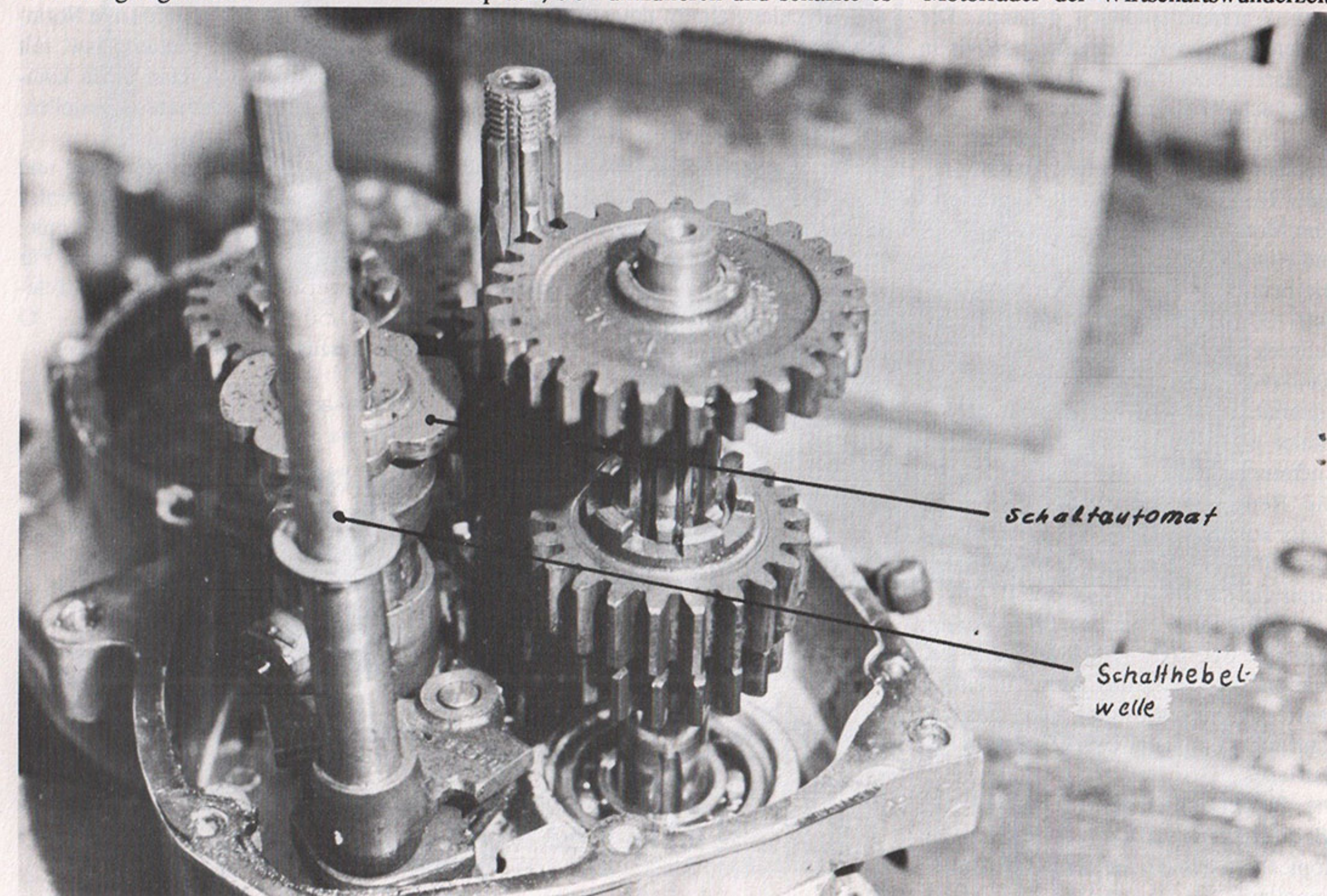
Ein Anruf bei Jürgen Strohmenger half mir weiter. Er selbst als eingeschworener Adler-Fan hatte drei Motoren, leider mit Gebläse, noch irgendwo liegen. Er versprach, sich umzuhören und schaffte es

tatsächlich innerhalb einer Woche richtige Maschine für 120 DM (einschließlich Transport nach Bremen!!!) zu beschaffen.

Mein Tip für Hobby-Schrauber: Repariere beim Motor nur die nötigsten Sachen (Kupplung, Zündung, Kolben und Zylinder) und laß bloß das Getriebe zusammen, damit Du Dir eine Menge Ärger ersparst. Will oder muß man das Getriebe öffnen, so kommt man um eine genaue Reparaturanleitung nicht herum.

### Literaturbeschaffung

Wer sein Motorrad fachgerecht restaurieren will, muß eine Menge Bücher wälzen. Es beginnt mit zeitgenössischen Fotos, die den originalen Zustand der Maschine zeigen. Hätte ich mir die Fotos richtig angesehen, so wäre mir der Fehler mit dem schwarz, statt wie im Original silber lackierten Scheinwerfer sicherlich nicht passiert. Das erste Foto meiner Hercules 317 fand ich in einer Zigarrenkiste eines Teilehändlers auf einem Kleinwagentreffen (3 DM). Weitere Fotos entdeckte ich in den Büchern: "Deutsche Motorrad-Typen 1951-1953" von C.O. Windecker (WK-Verlag Detmold) und "Die deutschen Motorräder der Wirtschaftswunderzeit"



Zeichnung vom 11.11.1952 für das Typgutachten (Ausführung I mit Fischschwanzauspuff)

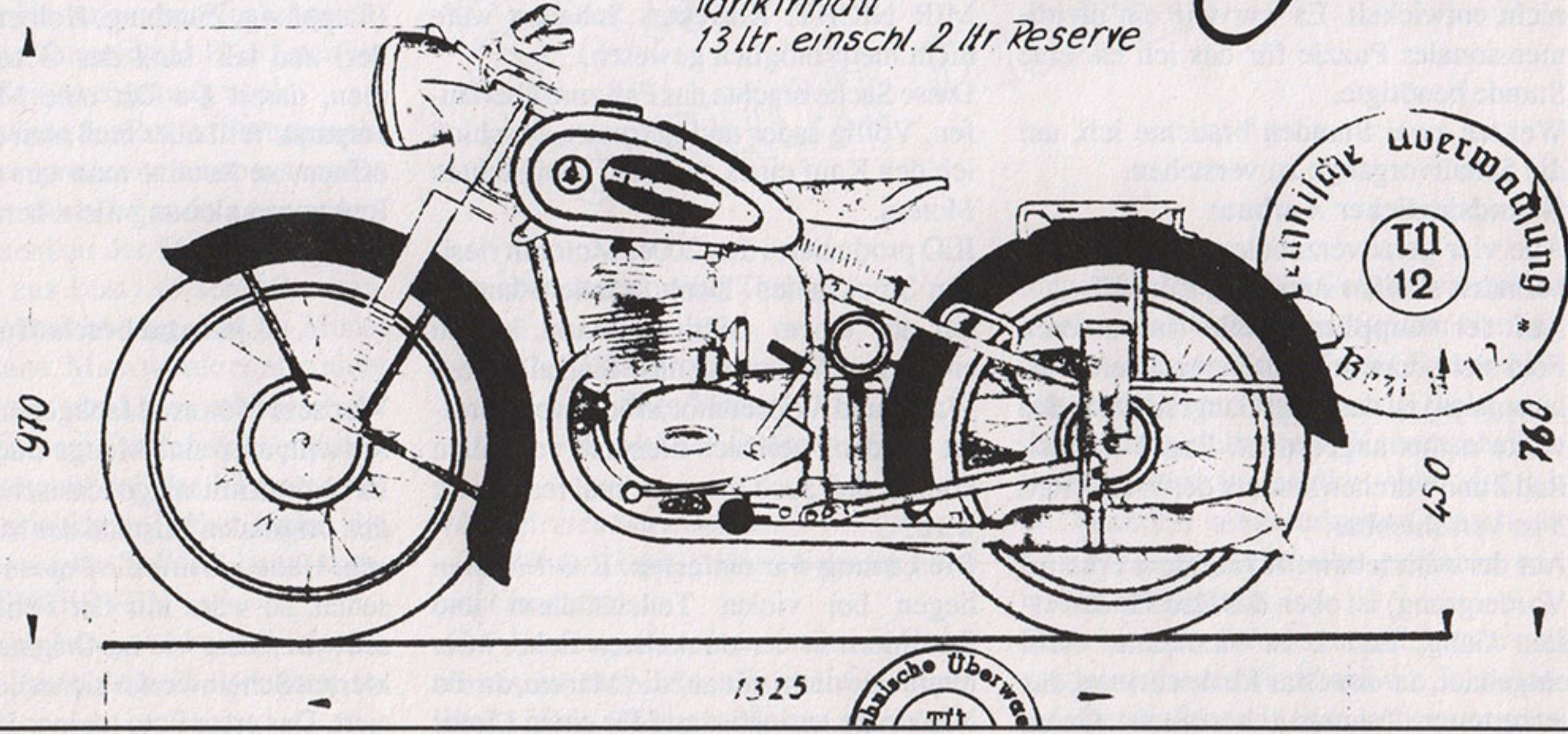
Nürnberg, den 10. Dez. 1952  
Technische Prüfstelle

für den Kraftfahrzeugverkehr  
Dienststelle Nürnberg

Der technische Sachverständige

Größte Breite 700mm

Tankinhalt  
13 ltr. einschl. 2 ltr Reserve



von Brigitte Podszun (Podszun Verlag, Brillon).

Neben dem Bildmaterial gibt es für jedes Motorrad üblicherweise noch die Betriebsanleitung, die beim Neukauf an den Besitzer ausgehändigt wurde, den Ersatzteilkatalog und die Reparaturanleitung, auch Werkstatthandbuch genannt. Die beiden letzteren Wälzer gelangten nur an die Händlerschaft und sind heute entsprechend schwer aufzutreiben..

Bei den Konfektionären ergibt sich das Problem noch in doppelter Ausführung: Jedes Heft gibt es einmal für den Motor vom Motorenhersteller (Sachs oder ILO) und einmal für das "Restmotorrad".

Die bebilderte Original-ILO-Ersatzteilliste (20 Seiten DIN A5) fand ich bei Schröder & Weise, Ohfeldweg 1, 3000 Hannover-Anderten, für nur 8 DM im Antiquariat. Schröder & Weise empfehle ich immer als erste Anlaufadresse bei der Literatursuche.

Die Reparaturanleitung für den ILO-Motor konnte ich bisher nicht im Original bekommen, mußte mir daher mit einer Kopie für den Motor ILO M 200 V (V = Gebläsekühlung) helfen (WK-Verlag, Lagesche Str. 105, 4902 Bad Salzfluten, Telefon 05 222/22 0 48). Diese Anleitung kaufte ich, clever wie ich nun mal bin, natürlich erst nach dem Zerlegen des Getriebes.

Die Betriebsanleitung (ILO nennt sie: "Bedienungsvorschrift") erhielt ich als Kopie von einem anderen Hercules-Sammler.

Mehrere Anfragen an das Hercules-Werk, Werbeabteilung, sind offiziell nicht beantwortet worden. Telefonisch versprach man mir alles, gekommen ist trotz diverser Erinnerungen nichts! Es ist wirklich skandalös, wie die älteste existierende Motorradfabrik der Welt mit ihrer Tradition und den Hercules-Fahrern umgeht (Nürnberger Hercules Werke GmbH, Nopitschstr. 70, 8500 Nürnberg 70, Telefon 09 11/42 31-0).

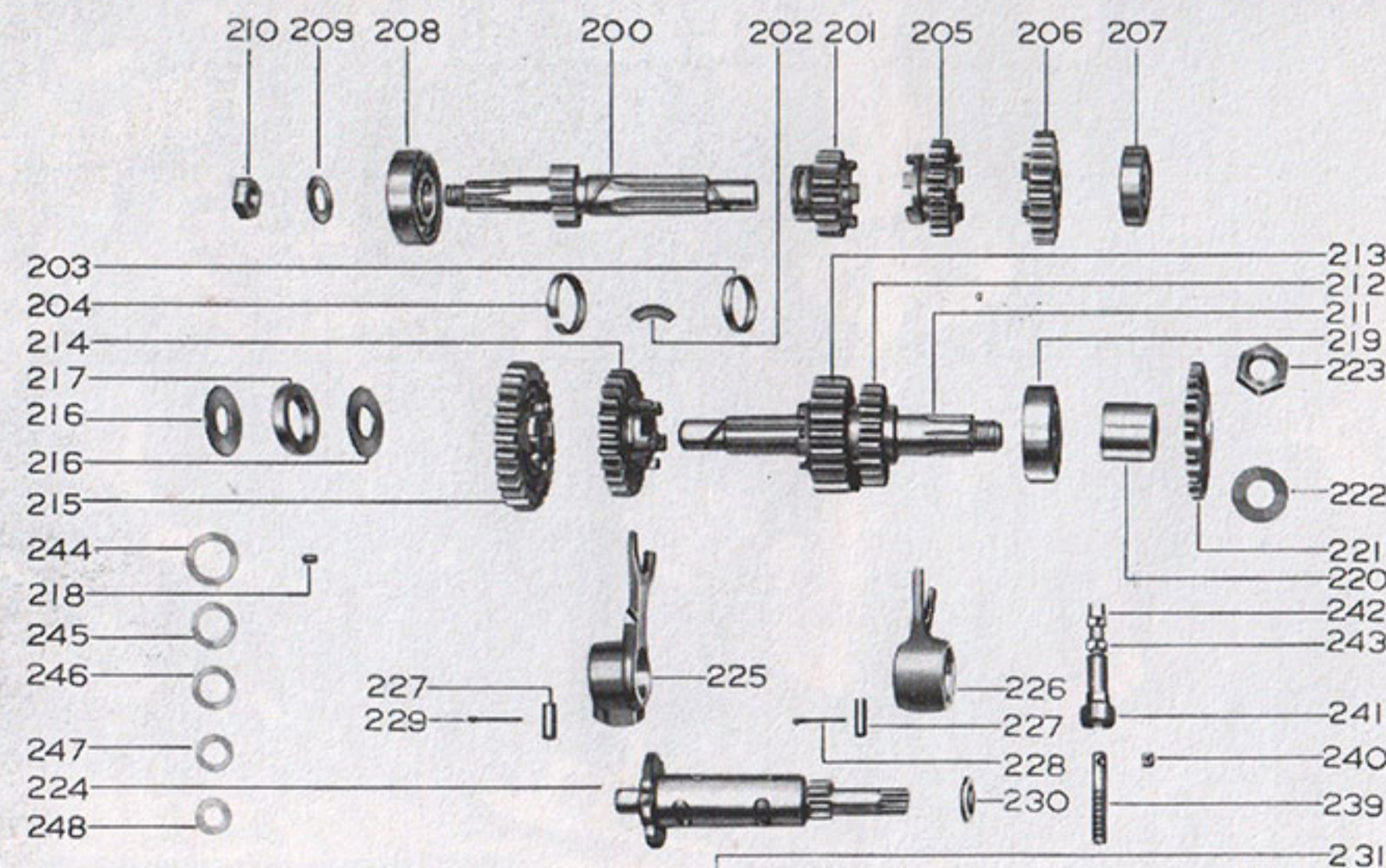
Erst nach mehrmaligen Telefonaten erreichte ich einen Mitarbeiter, der wohl mehr aus Idealismus, als aus der Pflicht heraus, mir weiterhalf und den schlechten Ruf der Nürnberger Hercules Werke etwas verbesserte. Ich erhielt Fotokopien des Typgutachtens und der Ersatzteilliste.

Das Typgutachten beinhaltet eine äußerst genaue technische Beschreibung der Maschine. So ist auch eine Auspuffmaßzeichnung dabei, nach der ich eine neue Tüte herstellen lassen kann.

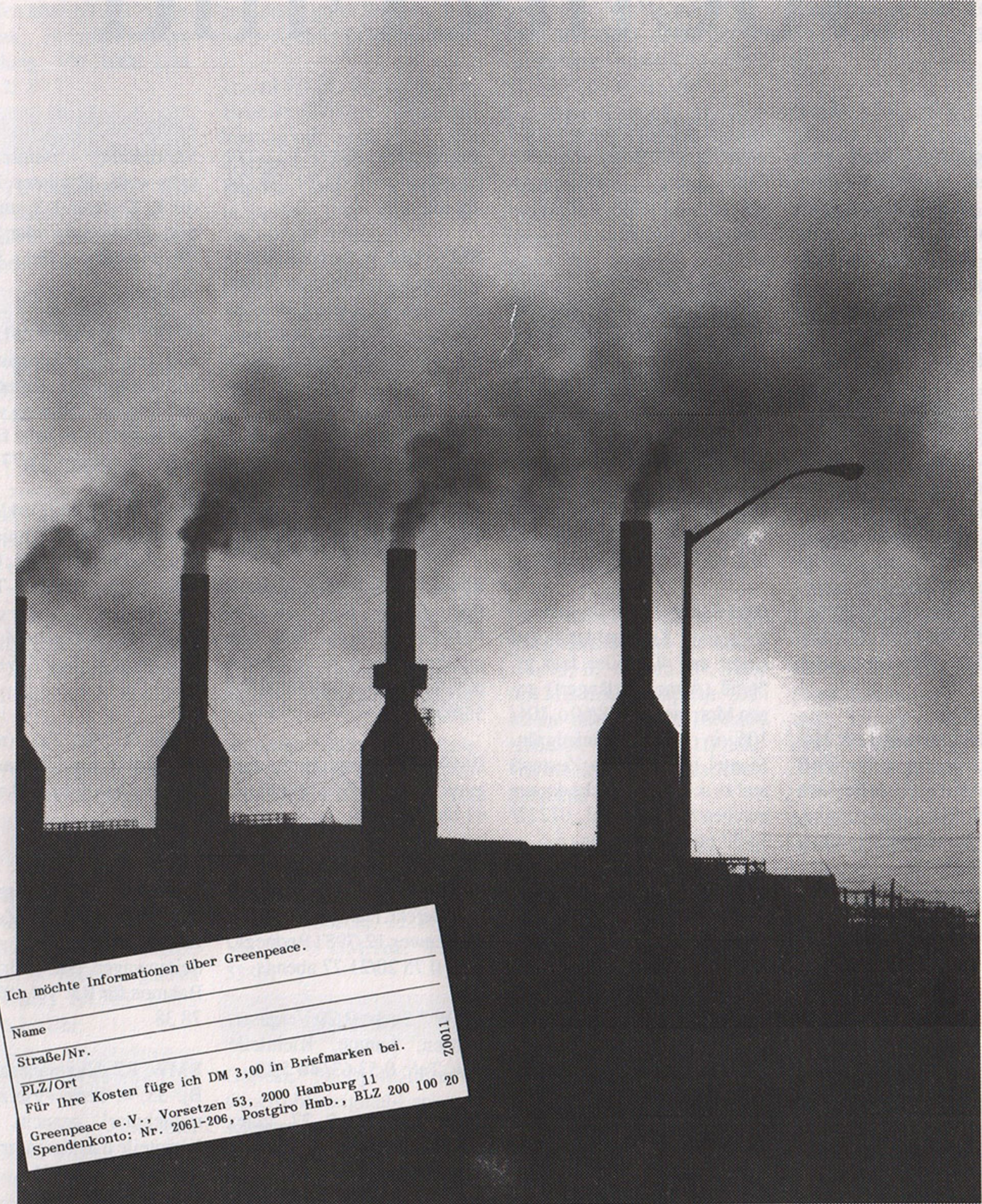
Die Ersatzteilliste ist ein unentbehrlicher Helfer, solange kein Ersatzteilkatalog vorhanden ist. Sie erwähnt alle Normteile, wie Schrauben, Muttern usw. mit den Maßen. Hiernach dann einen kompletten neuen Schraubensatz zu bestellen, ist kein Problem.

Betriebsanleitung, Ersatzteilkatalog und Reparaturanleitung gab es bei Hercules für Hercules 317 auch nicht als Kopie; meine Suche muß also weitergehen. Für Leserhinweise bin ich sehr dankbar (Telefon 04 21/50 16 17)

unten: Auszug aus dem Ersatzteilkatalog



GREENPEACE



Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name \_\_\_\_\_

Straße/Nr. \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

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

Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11

Spendenkonto: Nr. 2061-206, Postgiro Hmb., BLZ 200 100 20

M. S. B. K. Hamburg

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit.

# 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 \* Ardie, Ariel, BMW, BSA, D-Rad, DKW, Hercules, Horex, Honda, Imme, Maico, Norton, NSU, Royal Enfield, Triumph, Velocette, Wanderer, Yamaha, Zündapp ... fahren die Fans des Motorrad-Veteranen-Stammtisch, Hotel zum Adler, 6537 Gensingen, (kein

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

## ARDIE

Ardie \* BD 201, Bj. 56, m. Brief, unrestauriert gegen Gebot. Tel.: 0 21 83/53 00

## AWO

AWO-T, Bj. 58, 1 Zyl. Viertakt, guter Zustand, mit Papieren, fahrbereit, gegen anderes Motorrad zu tauschen. D. Wittig, Ebertystr. 49, DDR-1034 Berlin

## BEKLEIDUNG

Bekleidung \* Lederkombi,

einteilig guter Zustand, Gr. 50, VB 200,-, Lederjacke schwarz, Gr. 50, VB 120,-. Tel.: 0 21 50/47 03

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-Damen-Lederjacke (60er Jahre Stil), ca. GR 42, klassisch kurz, warm, dickes Leder, VHB 250 DM. Tel.: 07 222/56 37 (öfter probieren)

Bekleidung: Tausche, verkaufe, suche: Kradmeldermantel Leder aus 40er/50er Jahr gr. 56/58 (Ärmel verlängert) gegen Mot. Jacke gr 58/60 o. 104/106 in sw o. dunkelgrün. Mantel ist in gutem Zustand und zu schade um Jacke daraus machen zu lassen. Tel.: 07222/56 37 (öfter probieren)

## BMW

BMW \* Getriebe R50/69S DM 600,-, Achsantrieb und Schwinge kompl. neu 27/8 DM 1000, Ural-SW neuwertig, anschlussbereit für BMW 2000,- DM, suche/tausche gegen R69S Teile Zyl.-Köpfe, Zylinder, Ansaugrohre etc. Tel.: 0041/72/44 23 36 ab 18.00 Uhr

BMW \* Motorblock für 17 Modell, Dellorto-Vergaser für R90S. Tel.: 02661/20 87

BMW \* Orig. Benzinhähne für R 75/5 zu vernünftigen Preis

gesucht. Tel.: 0711/35 11-777 (tagsüber), 07 11/31 78 36 abends

BMW \* R2, suche noch immer Hinterachsantrieb oder Zahnradsatz für R2, Serie 4, Baujahr 1935, 4-Zapfenmitnehmer. Tel.: 02 28/25 59 66 ab 16.00 Uhr

BMW \* R20 zerlegt, Lampe und Vergaser fehlt, Flugrost aber keine Durchrostungen zu verk. Tel.: 0 53 63/40 5 20 oder 0 53 63/12 05

BMW \* R25, R26, R27, R50, R60, R69S, R60/7, R50/5, R60/5, R80, R65, R80 GS, R100 preiswert zu verkaufen auch mit Beiwagen. Tel.: 0 56 55/80 51

BMW \* R27 restauriert, blau, guter Zustand, Tel.: 0 53 63/76 91 ab 16.00 Uhr

BMW \* Suche Getriebe für BMW R50/60, Motor für R69S auch defekt. Hardy Schwarzer, Nelkenweg 12, 7981 Bodnegg. Tel.: 0 75 20/21 77 abends

BMW \* Suche R 20 Vergaser, Achsen, Lampe, Kleinteile usw. Tel.: 0 53 63/40 5 20

BMW \* Verk. R 27, guter Zustand, blaue Ausf., wenige oriig. km. Tel.: 0 53 63/76 91

BMW \* Verkauft R25-R27 Motore, Getriebe, Räder, Achsantriebe auch SW. Tel.: 0 53 63/40 5 20

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 Getriebe R 51/3 200 DM, komplette Schwinge mit kompl. Rad und Schutzblech 300 DM für 250er zu verkaufen. Rahmen mit Brief für R 60 gesucht. Tel.: 04 51/77 2 35

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

BMW R 25/3 Ersatz-Motorenteile gesucht. Tel.: 0 51 21/51 28 13

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-Dnepr-Gespann, Ural Seitenwagen, 75/6 Motor, BMW-Getriebe, Kardan- und Endantrieb., TÜV 2 Jahre, Bj. 76, Reifen sind neu, 32 l Heinrich-Tank, Heinrich-Lenkerverkleidung, VB 4000 DM. 030/62 25 87 7

## BSA

Bsa \* 71 Thunderbolt Zyl-Köpfe + Kurbelwellen sowie Kleinteile in Mengen günstig abzugeben. Tel.: 07808/71 22

## DKW

DKW \* LIMA Anker für RT 250/2, Bj. 55, gesucht. Tel.: 05 3 26/21 44

DKW \* RT 250H, Bj. 53, Motor zerlegt, nicht ganz komplett, incl. Literatur zu verkaufen, DM 800,-, Tel.: 02 41/13 3 69

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 Vorkriegsmaschine gesucht. Tel.: 05121/512813

## DNEPR

Dnepr 650cc suche Motor, Getr., Achsantrieb, Räder usw (fast alles) ganze Baugrp., auch def. o. Teile, o. ganzes Krad (Wrack). Tel.: 05 71/49 5 06 ab 16.15 Uhr

## DUCATI

Ducati \* 350er Scrambler gegen Moto Morini 3 1/2 zu tauschen. Viele Neuteile: Akkront Hochschulter, Chromteile, Lackierung, Stoßdämpfer, Beleuchtung, VA-Kotflügel usw. Tel.: 04 40 1/25 84 ab 16.00 Uhr

Ducati \* 600 SL Pantah-Unfallmaschine kpl. o.i.T.zvk. Motor top, neues Getriebe + Kolben/Zyl. Rahmen verzogen, sonst guter Zustand. Tel.: 0 78 44/15 34 oft versuchen

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 "voll ing chassis" 750S, Bj. 72, schmal, m. Lenker, Lampe, Bremsen etc. 4500,- od. Tausch geg. Rennmotorrad vor Bj. 1970, 4-Takt. Tel.: 0221/6320241

## DÜRKOPP

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

## GESPANN

Gespanne \* Jawa 350, Velorex SW rot, 1800 km, Erstzulassung 1/89, VB 3300,-. Tel.: 02 02/74 39 85

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

## GÖRICKE

Göricke \* 98, Bj. 40, Informationen über original-Lack (rot-schwarz?) und Lichtenanlage gesucht. Jürgen Buss, Volkshausstr. 16, 6000 Frankfurt/M 60

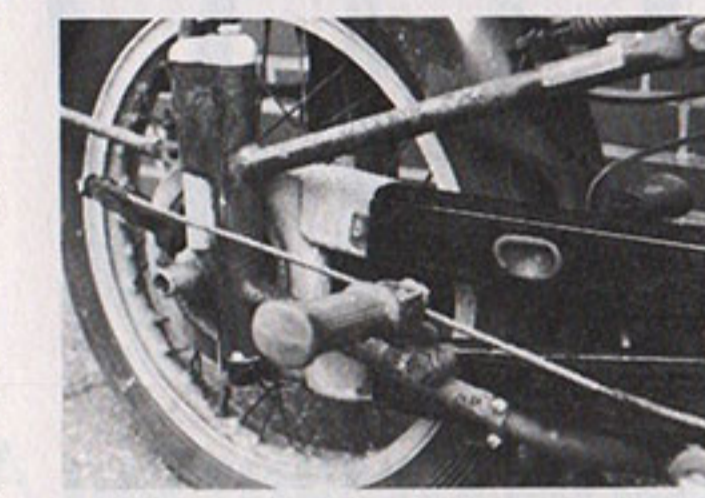
Göricke, 98 ccm, Teile 100 DM. J. Grimm, Alte Schule, 2213 Krummendiek

## HARLEY

Harley \* Suche dringend kompl. originale unrest. Sprungg. von Nuckle oder Panhead Bj. 45-50 sowie Trommelbremse vorne. Tel.: 052 52-24 25 ab 19.00 Uhr

## HERCULES

Hercules \* Tankembleme 50er Jahre und Tacho (8 cm Durchmesser) im guten Zustand gesucht. Tel.: 04 21/50 16 17



Hercules 317 mit 200er ILO-Motor: Suche Jurisch-Gummikettenkasten. Telefon: 0421/50 16 17 tagsüber

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

## HONDA

Honda \* CB 250, Bj. 72, orig. Lack, , CB 250, Bj. 75, , zus. 1500 DM VHB, Suzuki GT 185, Bj. 77, o., 700 DM, VHB oder Tausch geg. Heinkel oder Zündapp Roller. Ellmar Wer-

ner, Tel.: 04 31/55 55 63, Kiel, abends, öfter prob.

Honda \* Suche Sitzbank, Vorderradbremse und Rücklicht für 400er Four. Tel.: 054 05/29 97

Honda \* XL 185S: Lima, 17 PS-Satz und sonstige Teile gesucht. Telefon: 064 39/61 84

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

Honda CB 400 F, 27 PS, Bj. 77, nicht fahrbereit, 800 DM. Tel.: 02 51/23 36 97 ab 18.00 Uhr

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

## HOREX

Horex \* Regina 4 Ersatzteile gesucht, wie Tank, Kettenkasten, Lampe, Werkzeugkasten, Kotflügel usw. Tel.: 0 73 31/ 20 04 20 abends 63 6 55

Horex \* Neuteile: Teilver-schleißteile, Tachoziffernblätter usw. Tel.: 062 51/73 22 3 ab 19.00 Uhr

## JAWA

Jawa \*, Bj. 70, 250 ccm, Einstelldaten gesucht (Abschrift, Kopie...). Norbert Zander, Augassenweg 32, 8960 Kempten, Tel.: 08 31/73 02 7

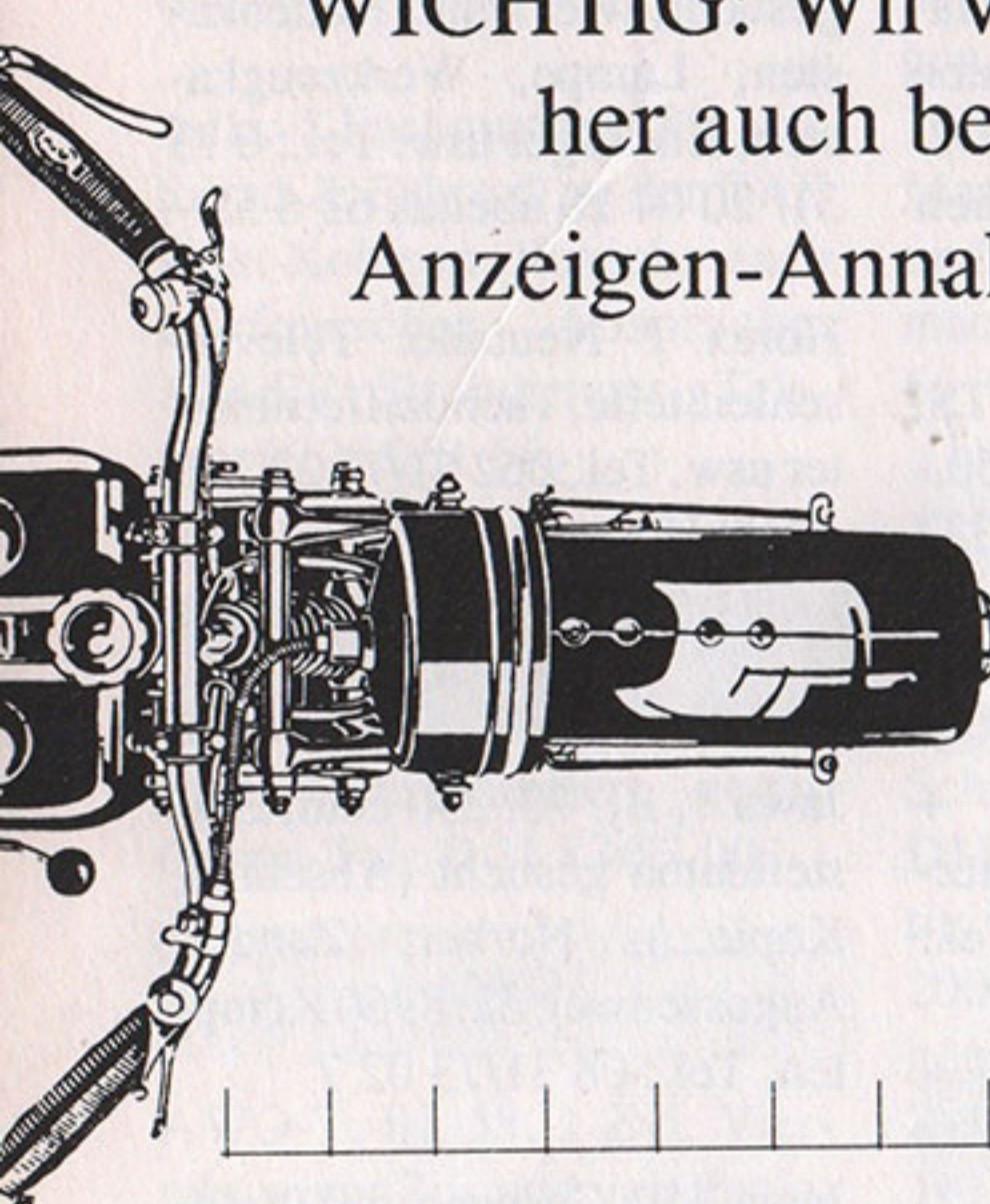
Jawa 350 Gespann mit Velorex-Seitenwagen, Schwingengabel vorne mit schwimmender Scheibenbremse und stahlmantelter Bremsleitung. 16/15 bereift, kontaktlose Zündung, Kopie des orig.

Private Kleinanzeigen für Leser kostenlos! Postkarte oder Anruf genügt.  
GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon 04 21/50 16 17

Private Kleinanzeigen für Leser kostenlos! Postkarte oder Anruf genügt.  
GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon 04 21/50 16 17

# DIE FOTO-ANZEIGE

Wir machen unseren Lesern ein Angebot. Für zwanzig Mark veröffentlichten 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	

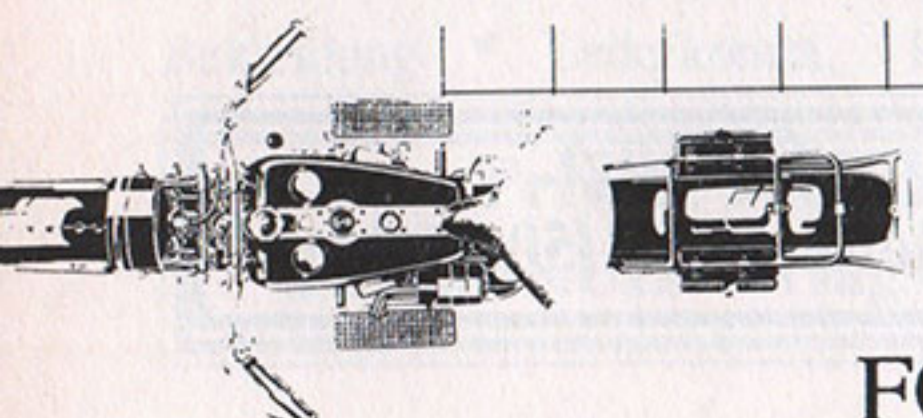
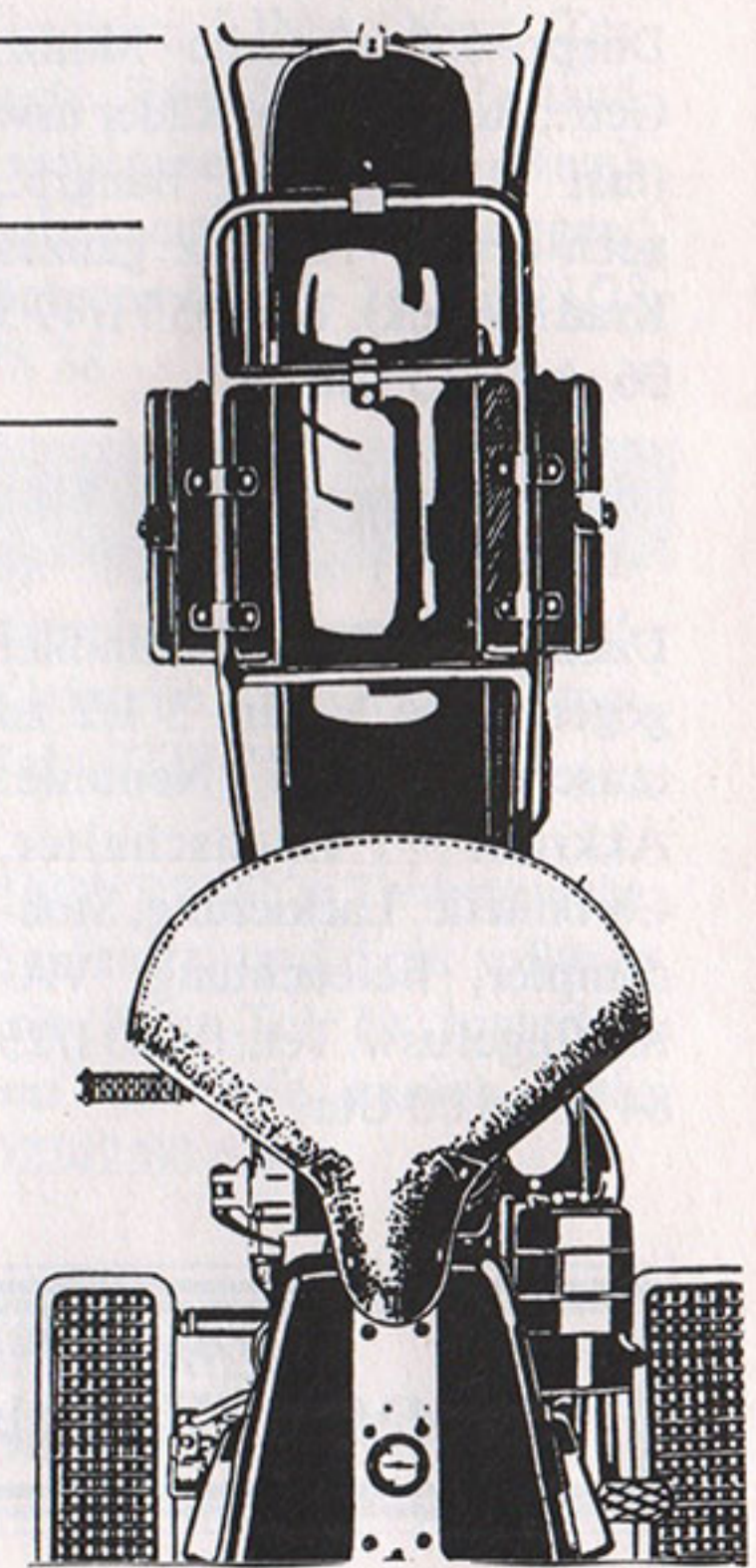


FOTO UND TEXT ABSENDEN AN:  
GUMMIKUH & PAST PERFECT, AM DEICH 57, 2800 BREMEN 1

Werkstatthandbuches, viele Ersatzteile in Form einer teilzerlegten (Anzeige war länger als unsere üblichen 192 Zeichen/Deshalb ist der Rest leider verloren gegangen... Also Freunde, haut nicht mehr als 6 Zeilen mit 32 Anschlägen auf Eure Kleinanzeigenkarte, da wir sonst für nichts garantieren können)

### LAMBRETTA

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

### LITERATUR

Literatur \* "MARKT", Tourenfahrer usw. MO, PS, Jahrgang 75 bis 90 TAUSCH gegen anderes Papier wie z.B. KLO-Brief-Kaffee Filter-EB-Putz.....Papier. Tel.: 0511/86 47 73 ab 21.00 Uhr

Literatur \* Betriebsanleitung und Ersatzteilkatalog (auch als Kopie) für Hercules 317 mit 200er ILO-Motor, Bj. 1953, gesucht. Tel.: 04 21/50 16 17

Literatur \* Kompl. Samml. Motorr. Revue 79-88 sowie Restposten Motorrad v. 69 VB. Tel.: 052 02/24 25

Literatur \* Suche alte Past perfect, biete Motorrad-Classic 1.6 Hefte, Lit. Conny-Roller um 60, ILO '60, MZ 1959, Norton 1960, Puch Mopeds 1960, Rex 1955, Triumph engl. 1961, DKW RT 200 S 1954, viel NSU 50er. Tel.: 089/33 47 69

Literatur \* Suche Horex (+ andere) Literatur. Biete im Tausch Brennabor 1919, Douglas 1931, Ner-a-car 1924, NSU '28-'38, Megola um '25, UT '28-'31, Hecker+Diamant

'30, div. BMW, Zündapp, AJS, Victoria. Tel.: 089/33 47 69

Literatur \* Suche Past perfect Nr. 1-6/1988 und ab 6/89 - Schluß. Notfalls auch als Kopie. Zahle in bar oder Tank, Seitendeckel, Lampenteile CB 100. Jürgen Buss, Frankfurt/M., Tel.: 06 1 09/31 7 62

Literatur Suche PAST perfect Ausgabe Juli 1988. Tel.: 061 51/31 49 10 Jürgen verlangen

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

Literatur Yamaha \* AS 3 Bedienungsanleitung + ET-Liste zum Kopieren gesucht. Ebenso Bed.Anl. f. Ducati Pantah. Verkauft DAS MOTORRAD 1970 + 1971. Tel.: 02 41/50 74 69

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

Literatur: Biete Original-Konstruktionsunterlagen zu Einspurauto KB, Pat. Schriften, Pläne, Reinzeichnungen, Schriftverkehr mit Interessenten an dem Projekt um 1950. Tausch von Motorradliteratur gut. Tel.: 089/33 47 69

### MAICO

Maico \* GS mögl. vor 65 und Teile von Maicos auch neuere Typen gesucht. Telefon: 0 64 39/61 84 Holger verlangen

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

Maico: Suche Teile f. M151

und MD 250 I kompl od in Teilen. Verkauft M151 u M175 sehr guter Zustand, mit Ersatzmotoren. Tel.: 062 97/606

### MIELE

Miele \* Motorrad K31, 98 ccm, Bj. 54, Suche dringend Tachoantrieb, bitte morgens oder später abends versuchen. Tel.: Berlin 030/833 55 45

### MOPED

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

Moped: Zündapp Super-Combinette, Bj. 59, gt. Zstd., Ersatzmotor Bj. 60, Hercules Typ 216, Motor zerlegt, neuer Reifen. Zus. 400 DM. Tel.: 07 61/81 4 32

Mopeds Zündapp Super-Combinette, Bj. 59, orig., Ersatzmotor Bj. 58; Hercules Typ 216, Motor zerlegt + o. Pap., alles zusammen 400 DM. Tel.: 0761/81432

### MOTO GUZZI

Moto Guzzi \* Kräder ab Bj. 45: Airone, Alce, Astore, Falcone, Nuovo Falcone, TÜV und Ersatzteilbeschaffung mgl. Tel.: 06 22 1/85 7 03

Moto Guzzi \* Suche MG V7 750 o. 850er Motor ohne Getriebe. Tel.: 02 02/42 34 80 ab 19.00 Uhr

Moto Guzzi 850 GT, Bj. 72, 30.000 km, TÜV 8/91, Erstlack, 3. Hand, guter Zustand, Koffer, Trittbretter, 4600 DM. Tel.: 030/7 84 92 31 oder 7 53 22 48

Moto Guzzi original Koffer-

träger 850-T3 California (ohne Koffer) zu verkaufen. Suche Seitenländer V 1000 G5. Tel.: ab ca. 15 Uhr 02853/4110

### MOTO MORINI

Moto Guzzi V 75, 750 ccm, EZ 7/70, 50 PS, schwarz/weiß mit Koffersatz, dazu noch 1 Zylinder mit Kolben, guter Zustand, 4500 DM. Tel.: 030/3 94 81 15 ab 20.00 Uhr

Moto Morini \* 3 1/2 S-Teile, wie z.B. Blinker, Instrumente, Scheinwerfer, Höcker rot/weiß, Vergaser usw. Preis VS. Suche Noveni-Rastenanlage. Tel.: 07 0 52/24 02 ab 19.00 Uhr (öfter probieren).

Moto Morini Schrauber aufgepaßt: Diverse 3 1/2S-Teile günstig abzugeben, z.B. Instrumente, Scheinwerfer (rechteckig), Höcker W5-RT, 25er Vergaser uvm. Suche MOVENI-Rastenanlage und 501er Zylinderköpfe. Tel.: 07052/24 02 ab 19.00 Uhr

### MOTOSACOCHE

Motosacoche \* Motor Jubi 500 ccm, ohv, Bj. 31, Typ 1C9M1 komplett mit Vergaser rest. oder unrest. sowie komplette Motosacoche Motorräder gesucht. Im voraus besten Dank. Tel.: 068 21/42 3 58 ab 18.00 Uhr

### MZ

MZ \* Seitenwagen in gutem Zustand gesucht, hole ab! F. Nitzschke, Schneeglöckchenweg 8, 2000 Hamburg 70, Tel.: 040/69 50 762

MZ ES 250, Bj. 57, mit orig. Stoye-Seitenwagen, Motor und Getriebe wurden 1990 restauriert, guter Allgemeinzustand, schwarz, fährt sehr

Private Kleinanzeigen für Leser kostenlos! Postkarte oder Anruf genügt.  
GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon 04 21/50 16 17



gut, mit orig. Reparaturhandbuch, vielen Ersatzteilen und Zubehör, 2700 DM. 030/6 21 91 71

MZ ETZ 250, EZ 88, 22000 km, TÜV neu, Transistor Zündung, Schuh Koffer und Topcase, Scheibe, Bereifung neu, Motor neu gelagert, umständehalber für VB DM 1600,- Tel.: 04265/308

MZ GT 500, einmalige Werkmaschine mit vielen Ersatzteilen gegen KTM 250 - 500 ccm zu tauschen. Opitz, Beerweg 10, DDR-1200 Frankfurt/O.

MZ Tank 221 passend gemacht für TS + Sitzbank mit TÜV 150 DM. J. Grimm, Alte Schule, 2213 Krummendiek

MZ TS 250 Rahmen, Vordergabel, Tank, Seitenständer, Federbeine, Kurbelwelle, Getriebeteile, ETZ-Bremsscheibe, TS 150 Sitzbank, u.a. zu verkaufen. Tel.: 030/39145 02  
MZ TS 250/1 restauriert, schwarz + Ersatzteillager 700 DM. J. Grimm, Alte Schule, 2213 Krummendiek

#### NSU

NSU \* Suche 2PS Einzylinder Bj. 23, Riementrieb 2 Gang, Stockschaltung, komplett restauriert oder unrest., sowie NSU 351 OSL mit Haarnadel oder offenen Ventilen. Im voraus besten Dank. Tel.: 06821/42 3 58

NSU \* Suche 300er Maxmotor und Teile. Zustand egal. Tel.: 0 57 44/20 31

NSU \* Superlux, Bj. 55, Motor läuft gut, kpl., unrestauriert. Orig.-Zustand inkl. sämtlicher Literatur, 1200,-. Tel.: 06227/61412

NSU Konsul II Unterbrecher oder ganze Lichtmaschine, hinteres Schutzblechteil, 2 Stößelstangen und Wewrzeugkasten gesucht. Tel.: 0521/86744

NSU Lux Bj. 53, guter Zustand, seit 1980 abgemeldet, VB 2.500 DM zu verkaufen. Tel.: 07331/200 420 ab 19.00 Uhr 63655

NSU Max Supersport Motor und Vordergabel für 950 DM zu verkaufen. A. Gruger, Thomas Müntzer Str. 3, DDR-7251 Hohburg

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

NSU vorderes Schutzblech 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

#### PUCH

Puch 350 GS, Bj. 34, Kfz-Brief, Ersatzteile, Ständer, Auspuff, Schlüssel usw. sowie Prospekte, Zeitungsausschnitte, Literatur, praktisch Alles für und über dieses Puch-Modell. Tel.: 05363-40 520 öfter versuchen

#### RICKMAN

Rickmann-Honda (CB750 K6), BJ78 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 \* Motore zu verkaufen:

98 ccm, 2 Gang Modelle: 32/49 und Modelle 50. Torpedonaben für 98 ccm Sachsmotoren 2 Gang. Bremstrommelnaben V 100. Hinterradbremstrommelnabe mit Freilauf HR Hinter- und Vorderräder für 2 Gang Sachs 26x2,50 / 19x2,50 f. 98 cc

#### SANGLAS

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

#### SEITENWAGEN

Seitenwagen \* Stoye, Steib, Royal, Felber zu verkaufen. Tel.: 05655/80 51

Seitenwagen, Zeppelinform, möglichst gut erhalten und mit BMW-Anschlüssen gesucht. Tel.: 05162/13 77

#### SONSTIGES

Sonstiges \* : Suche Stoye I oder II (Seitenwagen) für eine EMW R 35 und div. TZeikle f. die EMW. Martin Röder, Industriestr. 3, 3430 Witzhausen. Tel.: 055 42/68 47

Sonstiges \* FOTO Suche Gummiformteil für Kettenkasten. Eingebaut bei Sachs 150, 175 ccm und ILO 175, 200 und 250 ccm, Bj. 1953 bis 55. Tel.: 04 21/50 16 17 tagsüber

Sonstiges \* Gläserverkleidung TSL 5 und R 75/5 S! Kolben und Zylinder gegen Gebot oder BMW Teile. Tel.: 040/69 50 762

Sonstiges \* Gore Tex, BMW, neuwertig, Damengr. 38, 950 DM. Tel.: 02 02/42 52 76

Sonstiges \* Helm Schuberth Speed, Gr. 54/55, weiß, ECE,

100 DM. Tel.: 02 02/42 52 76

Sonstiges \* Moto-Soft Adressdatenbank, Tips, Infos uvm. auf IBM-PC oder komp., Software DM 40,- oder Info anfordern bei D. Schneider, Kanalweg 21, 7243 Vöhringen

Sonstiges \* Moto-Soft sucht Adressen und Info von Motorrad-Clubs, Händler, Firmen, Läden rund um's Motorrad. Zu senden an D. Schneider, Kanalweg 21, 7243 Vöhringen

Sonstiges \* Suche Beiwagen oder Boot aus Blech für meine alte Harley Bj. 48 nebst Rahmen unrestauriert evtl. für links. Tel.: 052 52/24 25 ab 19.00 Uhr

Sonstiges \* Suche Reklameschilder und Tretautos aus Blech. Tel.: 06 51/84 4 09 ab 13.30 Uhr (Trier)

Suche \* für DKW 125/2 Fischschwanzauspuff original kein Nachbau. Suche für Hercules MF 2/100 Hella-Rücklicht. Tel.: 08031/70 3 01 oder abends 080 36/79 19

#### TRIUMPH

Triumph \* 1 kompl. 21 Zoll Vorderrad-Reifen Dunlop K181 nebst innenbelüftete Duplextrommel Verschleißteile neue Bj. ca. 70. Tel.: 052 02/24 25 ab 19.00 Uhr

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

Triumph Bonneville, TÜV neu, Dragbar, Raiser, Ochsenaugen, flache Sitzbank, kleines Rücklicht, Motor überholt, viele Ersatz- und Neuteile. Tel.: 030/3 24 13 62

Triumph Trident TS 750, Bj. 72, TÜV 6/91, 67 PS, viel Chrom, alles original, guter Zustand, VB 7.200 DM. Tel.: 030/6 14 92 22

#### URAL

Ural \* Seitenwagen, neuwertig, anschlussbereit für BMW, 2000,- DM. Suche/tausch gegen R 69 S Teile, Zyl.-Köpfe, Zylinder, Ansaugrohre etc. Tel.: 0041/72/44 23 36 ab 18.00 Uhr

#### YAMAHA

Yamaha \* XS 650, Bj. 77, Motor 21.000 km, mit vielen Teilen zu verkaufen. Tel.: 044 44/632 ab 17.00 Uhr

Yamaha \* XS-650-Carell-Gespann, TÜV neu, 50 PS, 15-Zoll, uriger parallel-Twin, O-Ring neu, GEP-TR, Koffer, VB 6500 DM oder Tausch gg BMW-Boxer bzw. V7-Guzzi

(Wertausgleich). Tel.: 072 31/54 7 65 abends, Rainer verlangen

Yamaha 2 Krauser-Koffer incl. Gepäckträger und Anbausatz für SR 500. M. Wasmund, Tel.: 06221/40 05 91 oder 40 43 06 für 150 DM

Yamaha TX 750, Bj. 74, 5 Jahre abgemeldet, orig. Lack Rot, viele zusätzl. Motorenteile, 2. Rahmen mit Brief und alle Anbauteile gibts dazu für 2000 DM. Tel.: 04 21/49 12 68

#### ZÜNDAPP

Zündapp \* KS 100, EZ 1967, Original-Brief vorhanden, VHB 950 DM. Tel.: 06 21/44 86 17

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

DGzRS: die Seenotretter seit 125 Jahren.



1865 - 1990 Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

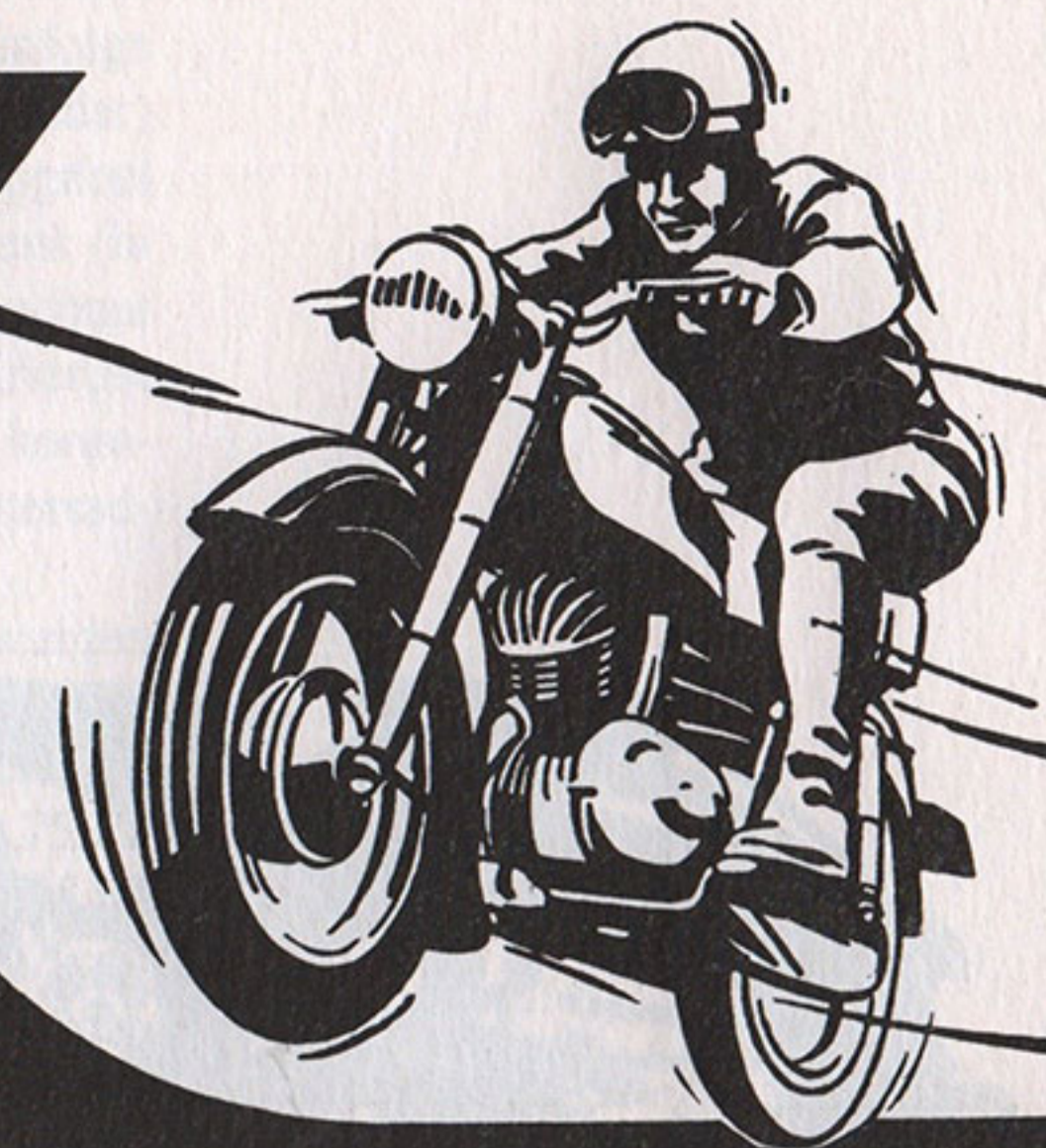
Unsere Aufgabe: Suche und Rettung auf See. Bei jedem Wetter. Zu jeder Zeit. Finanziert nur von freiwilligen Mitgliedsbeiträgen und Spenden. Ohne staatliche oder öffentliche Zuschüsse. Unsere Bitte: Helfen Sie uns dabei - durch Ihre Zuwendung. Schirmherr ist Bundespräsident Dr. Richard von Weizsäcker.

DGzRS

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

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

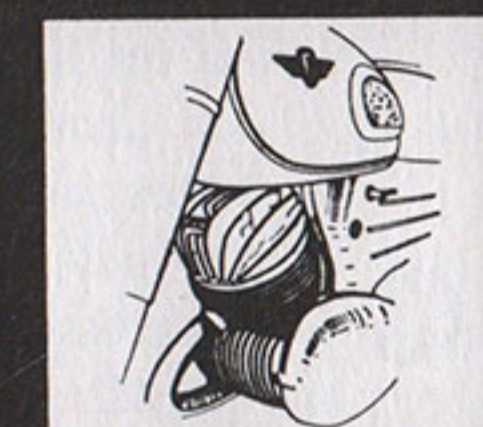
Wir danken für die gespendete Anzeige.



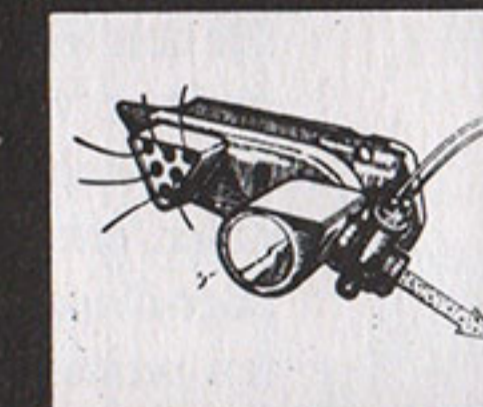
Spitzenleistung ohne Hochzüchtung

12 PS

hat die ZÜNDAPP 200 S über weite Drehzahlbereiche

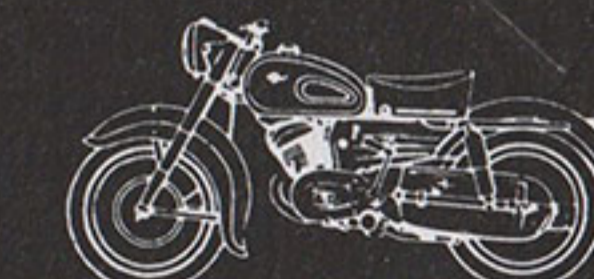


durch neuen Fächerkopf neuen stufenartigen Verbrennungsraum



neue Gasführung und erweiterten Diffusor

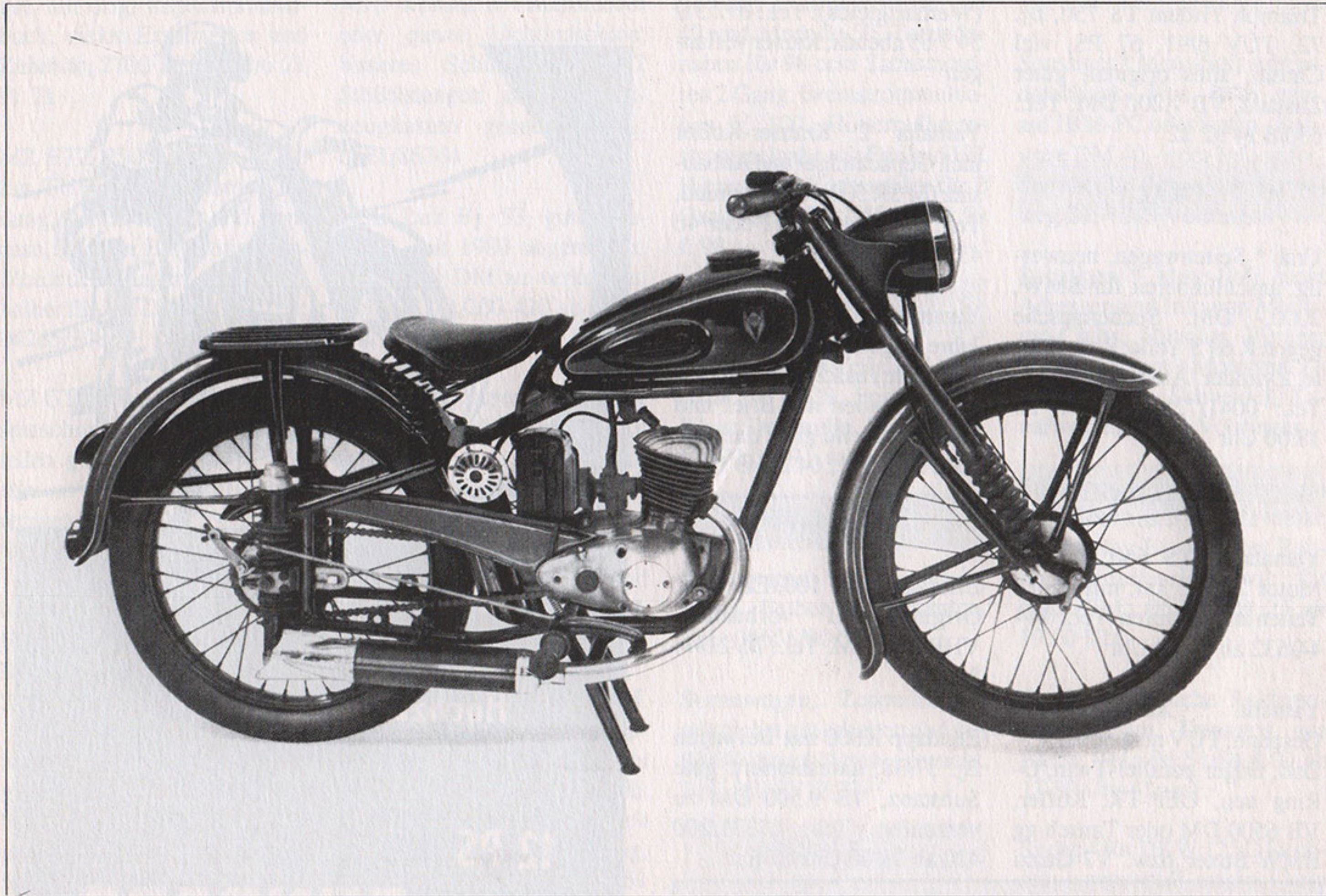
Erhöhte Zuverlässigkeit



Preis nur DM 1525.-

Eine Maschine, der man uneingeschränktes Vertrauen ohne lange Wahl entgegenbringen kann.

Private Kleinanzeigen für Leser kostenlos! Postkarte oder Anruf genügt. GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon 04 21/50 16 17



Bericht und Fotos  
Dipl. Ing. F. Freitag

**IFA RT 125 o**

Es gibt weltweit wohl kein zweites Fahrzeug, was selbst renommierte Fahrzeughersteller veranlaßt hat, eigene Entwicklungen zu ignorieren und das Produkt der Konkurrenz einfach zu kopieren, wie das bei der kleinen DKW RT 125, entwickelt Ende der 30er Jahre in Zschopau, geschehen ist. Welche Vorzüge und Qualitäten muß dieses Motorrad besessen haben!

Das DKW-Werk, daß ja zeitweilig als der größte Motorradproduzent der Welt galt, setzte für Gebrauchsfahrzeuge und Rennmaschinen schon immer Akzente. Aber mit der Konstruktion der DKW RT-125 war dem damaligen Chefkonstrukteur Weber ein wirkliches Meisterstück gelungen und diese Konstruktion sollte für Jahrzehnte richtungsweisend bleiben und Maßstäbe setzen. Dabei sah es nach dem Serienanlauf des Modells 1939 eigentlich für den Verkaufserfolg der Maschine gar nicht so vorteilhaft aus. Die Militärs, zu dieser Zeit der Hauptabnehmer der Motorräder, erkannten nicht die enormen Vorzüge dieses leichten Motorrades und setzten weiterhin auf das bewährte, mittelschwere Modell DKW NZ- 350. Erst viel später entsann man sich dieses Fahrzeuges für die unterschiedlichsten Einsatzbedingungen im Rahmen der Kriegführung. Doch die Bauzeit war durch das bevorstehende Kriegsende begrenzt. Die eigentliche Ruhmesepoche des kleinen Einzylinder-Zweitakters begann erst später. Zunächst wurde das durch Kriegswirren arg gebeutelte Werk Zschopau der Auto-Union-AG entsprechend dem Kontrollratsbeschluß der Alliierten als Hersteller von Rüstungsmaterial (darunter auch Teile für die Flugzeugindustrie) fast

völlig demontiert. Werkzeuge, Maschinen, Geräte und der gesamte Bestand an wichtigen Konstruktionszeichnungen, darunter auch die der RT 125, wurden im Rahmen der Reparationsleistungen konfisziert. Durch Volksentscheid ging der Betrieb 1946 in Volkseigentum über. Für die verbliebene Belegschaft des Zschopauer Werkes (ein Teil der Belegschaft verließ damals die sowjetische Besatzungszone und fand später bei der neu gegründeten Ingolstädter Auto-Union-GmbH Anstellung) galt es erstmal, in den verwaisten Hallen eine Art Übergangsproduktion zu fertigen, ehe man an die Wiederaufnahme der Motorradproduktion denken konnte. Zum anderen wurde dies durch eine verordnete Hubraumbegrenzung erschwert. Erst nach der Lockerung dieser Bestimmung war es möglich, ein Motorradkonzept auf der Grundlage der alten DKW RT-125 zu entwickeln und dann ab 1950 mit der Produktion zu beginnen. Zwar verließen im ersten Produktionsjahr nur ganze 1686 Stück dieses Motorradtyps die Werkhalle, aber wichtiger war, daß die unter dem Markennamen IFA (Industrieverwaltung Fahrzeugbau) zusammengefaßten Unternehmen der Kraftfahrzeugindustrie wieder in Gang kamen und produ-

zieren konnten. Kurios ist dabei, daß die ersten produzierten Fahrzeuge des Typs RT 125/o neben dem neuen Markensignet "IFA" auch noch die alte Bezeichnung "DKW" führten.

Die RT 125 avancierte in der Nachkriegszeit zur meistkopiertesten Maschine (selbst so namhafte Hersteller von Motorrädern wie Harley-Davidson, BSA, Yamaha, polnische und sowjetische Firmen haben dieses Modell teils sogar recht originalgetreu kopiert). Das Ingolstädter DKW-Werk und die Zschopauer nahmen geistige Anleihe bei diesem Modell. In Zschopau machte man es sich bei der Konzipierung des neuen Modells nicht leicht. So kam es, daß in dieses erste nach dem Kriege in Zschopau produzierte Motorrad eine ganze Menge fortschrittlicher Tendenzen und Weiterentwicklungen einfließen, während man in Ingolstadt parallel dazu die RT 125 W und die RT 125, nur ganz wenig verändert, dem Basismodell von 1939 nachbaute.

Das Zschopauer Produkt erhielt als augenfälligstes Merkmal statt des ehemals ungefederten, geschlossenen Rohrrahmens eine Hinterradfederung eingebaut. Zu dieser Zeit in dieser Hubraumklasse ein absolutes Novum! Auch die Parallelogramm-Blechpreßgabel des Vorderrades

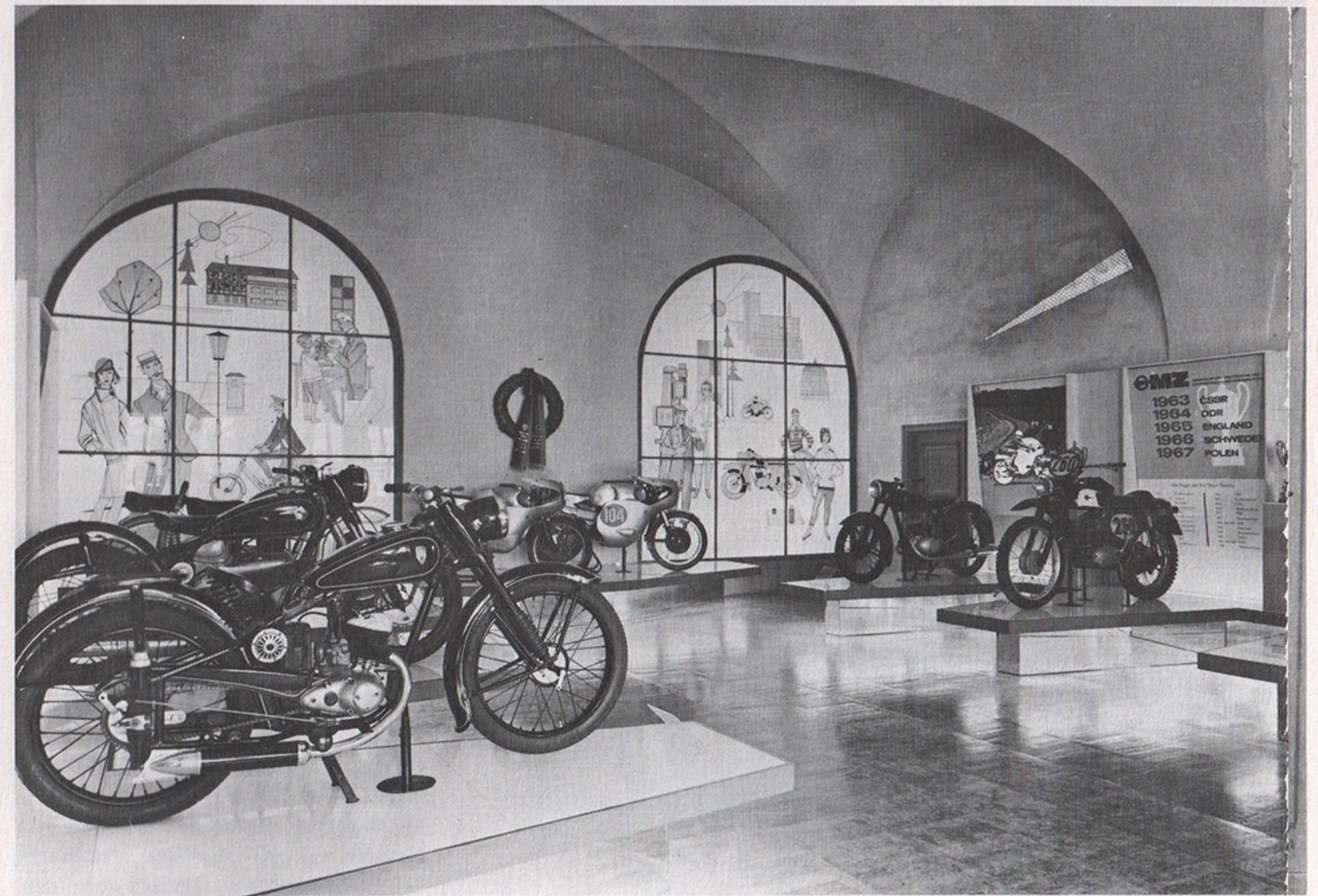
mit Gummibandfederung (nur die zuletzt ausgelieferten Fahrzeuge hatten infolge Gummimangels eine Schraubenfeder) wurde durch eine moderne Teleskopgabel ersetzt. Neben dem veränderten Tank (in dem jetzt ein Werkzeugfach eingebaut war) und dem in die Lampe integrierten Tachometer, fallen noch die tiefer heruntergezogenen Vorder- und Hinterradschutzbleche auf.

Die motorradspezifischen Daten wurden gegenüber dem Basismodell fast unverändert beibehalten (Bohrung 52 mm, Hub 58 mm). Die Leistung von ehemals 4,75 PS bei 4800 U/min. wurde um ganze 0,25 PS auf nunmehr 5 PS angehoben. Die konstruktiven Veränderungen am Rahmen führten zu einer Erhöhung der Gesamtmasse von 70 kg auf 78 kg. Trotzdem blieb dieses Motorrad ein in jeder Situation zu beherrschendes Leichtgewicht.

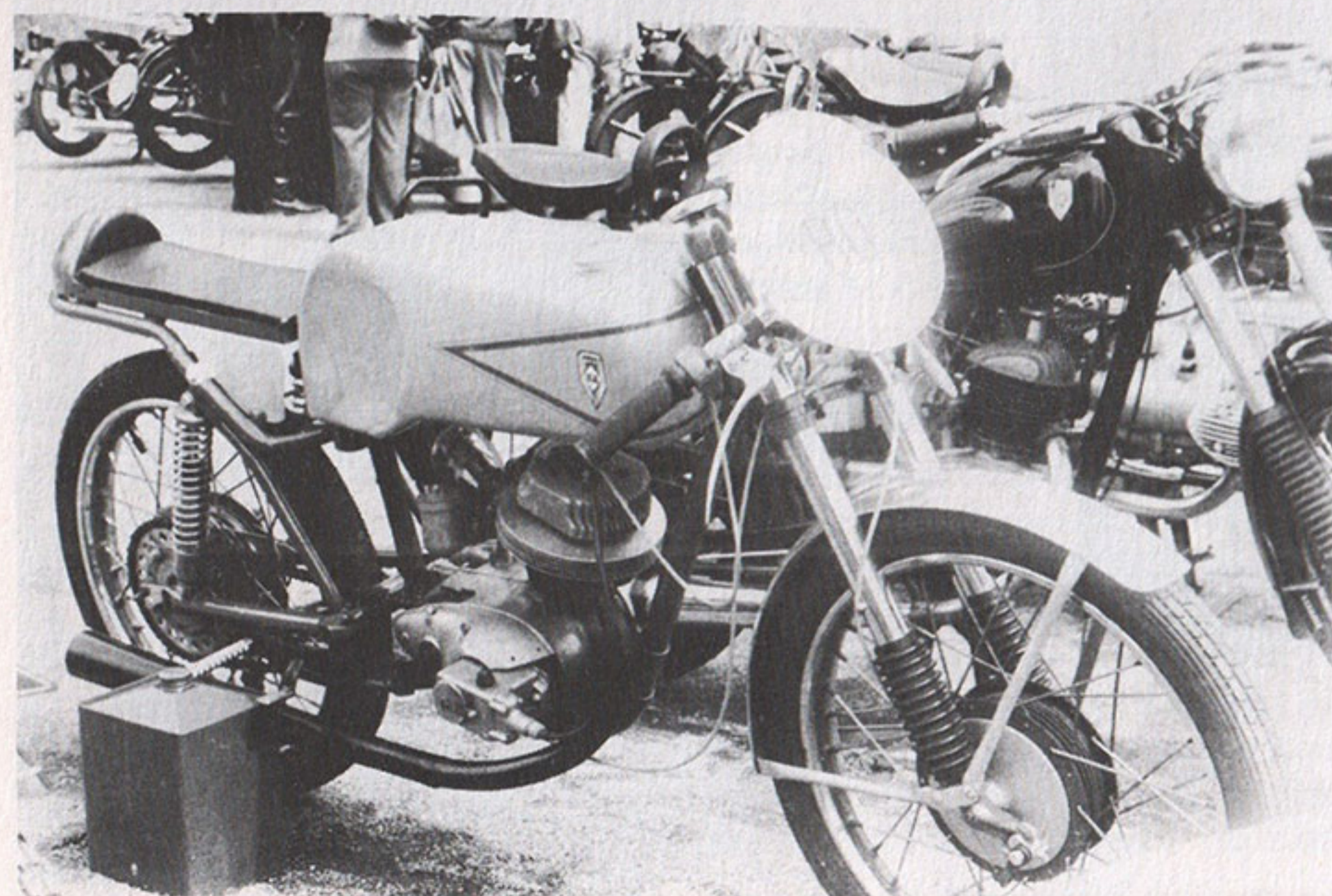
Thermisch war der Motor völlig unproblematisch. Mit seinen großen, dünnen Kühlrippen kann er seine Verwandtschaft zu den großen NZ-Modellen nicht leugnen. Bei der IFA-RT-125 wurden noch keine Korrekturen am Motor zur Leistungssteigerung vorgenommen. Erst bei den ab 1953 bis 1962 folgenden Modellreihen IFA-RT-125/1; IFA-RT-125/2 und IFA-RT-125/3 flossen gezielt die Erkenntnisse

**IFA RT 125 o**

Foto unten:  
Ein Blick in die geheiligten Hallen des "Zweitakt Motorrad-Museum" Schloß Augustusburg, Sachsen. Im Vordergrund eine IFA RT 125 o



# IFA RT 125 0



aus umfangreichen Versuchsreihen und, nicht zu vergessen, aus dem Motorrennsport, ein. Auch das 3-Gang-Blockgetriebe, leichtgängig und exakt mit dem Fuß schaltbar, wurde ebenso wie die bewährte Mehrscheibenkupplung, im Ölbad laufend, vom DKW-Modell ohne Änderungen übernommen. Ebenso änderte man an der kurzen Abgasanlage nichts. Die IFA-RT-125 gab es in den Farben schwarz, blau und orange in den Verkaufsstellen der volkseigenen Handelsorganisationen HO, zunächst noch ohne Vorbestellung, im Freiverkauf, zum Preis von rund 1800 Mark. Allerdings war der Kauf eines solchen Motorrades zur damaligen Zeit mehr als ein recht kostspieliges Unterfangen und nur wenige gut Betuchte konnten sich den Luxus eines neuen Motorrades leisten.

Leider sind von diesen auch optisch recht ansprechenden Fahrzeugen, nur wenige erhalten geblieben. Das mag einmal an der noch relativ geringen Stückzahl produzierter Fahrzeuge und an der kurzen Produktionszeit dieses Typs liegen. Zum anderen ist es doch immer wieder ein Kuriosum, daß weniger spektakuläre Gebrauchsfahrzeuge, zu denen zweifelsfrei auch die IFA-RT-125 gehört, lange Zeit von den Sammlern nicht beachtet werden und erst nach dem fast völligen Verschwinden vom Markt (und von der Straße) als Liebhaberobjekte im Preis dann recht hoch veranschlagt werden. Ich habe die Erfahrung selbst auch machen müssen. Meine 1953 erworbene IFA-RT-125/o (nicht ohne Beihilfe der halben Verwandtschaft erworben) war mir nach drei Jahren (und 20.000 km Laufleistung) dann doch nicht mehr attraktiv genug. Besonders die bei nur 75 km/h liegende Höchstgeschwindigkeit entsprach nicht mehr meinem jugendlichen Vorstellungen. Zum anderen reizte mich die neue in Zschopau in Serie gegangene IFA-BK-350 (2-Zylinder-Zweitakt-Boxer-Kardan), die bei Motorradliebhabern damals (und heute wieder!) ein sehr begehrtes Fahrzeug war. Kurzum, durch ein Tauschgeschäft erstand ich damals mein Traummotorrad. Doch wie das Schicksal so spielt, fast drei Jahrzehnte später bot mir mein damaliger Tauschpartner die Reste meines ehemaligen Motorrades, total zerlegt und nicht mehr komplett (aber dafür zu einem doch recht stattlichen Preis!) zum Kauf an. Seit dieser Zeit bin ich nun regelmäßiger Besucher fast aller im Umkreis von 200 Kilometern stattfindenden Basare und Teilmärkten geworden.

Es muß schon ein recht seltenes Fahrzeug geworden sein, denn ich brauchte doch einige Zeit, um die fehlenden Kleinteile wie Vergaser, Originaltacho, Ganganzeigebel, Kettenschutz und den Schaltkasten mit der großen roten Kontrolllampe zu erwerben. Und noch heute suche ich die Teleskopgabel mit der gegossenen Lenkerhalterung (Klemmkopf).

Die relative Seltenheit der IFA-RT-125/o gegenüber den Nachfolgemodellen, zeigt sich auch bei Veteranenveranstaltungen, selten taucht mal ein restauriertes Exemplar auf. Auch bei Privatsammlern im näheren Umkreis kenne ich nur ganze vier originale Exemplare.

Mit der IFA-RT-125/o begann nach den Jahren der Kriegs- und Nachkriegswirren ein erneuter Aufstieg des Zschopauer Motorradbaus.

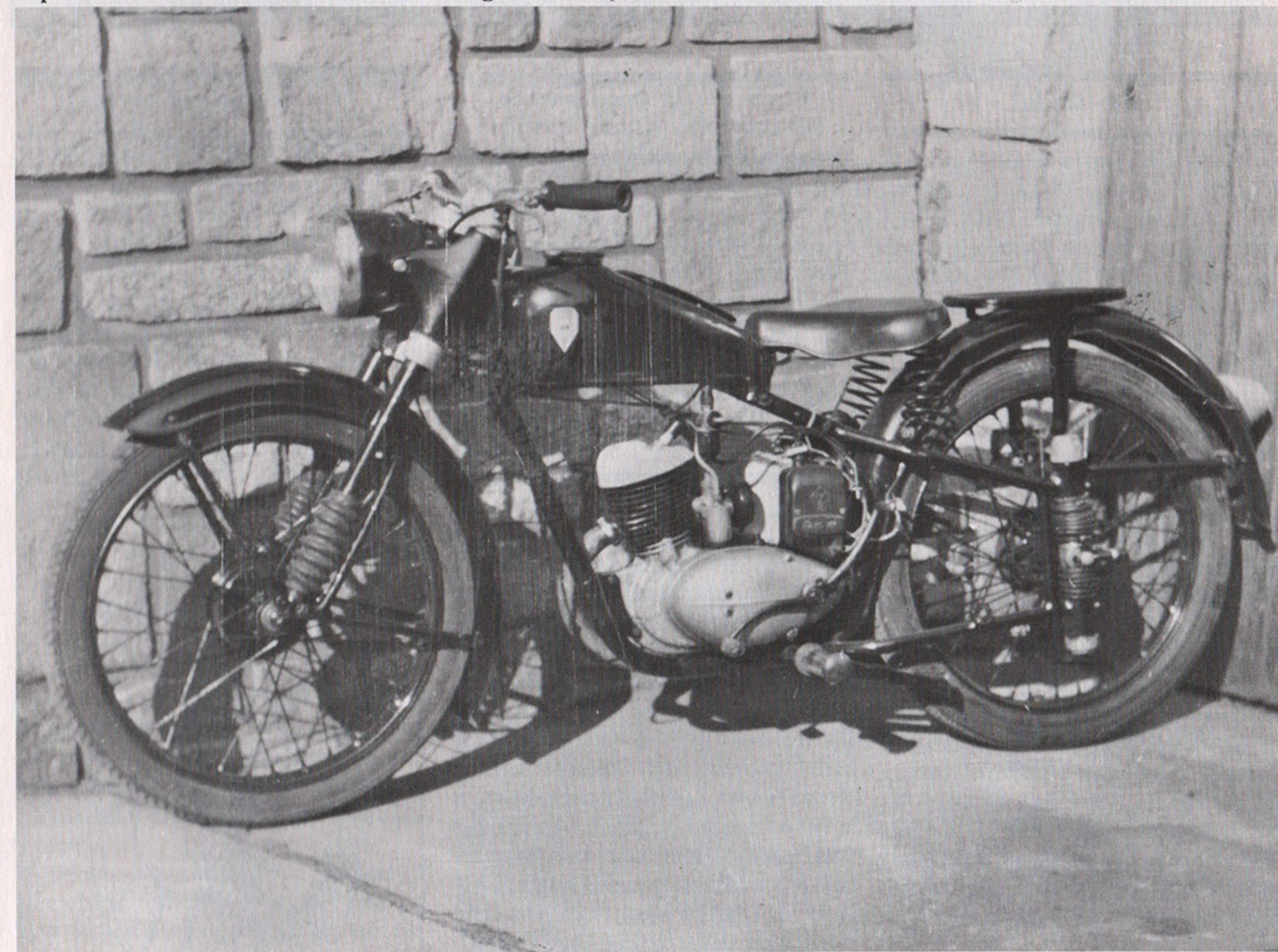
Nun wäre eine Schilderung dieser Epoche unvollkommen, würde man nicht die aus dem Gebrauchsmotorrad IFA-RT-125/o entwickelten Rennmaschinen erwähnen. Rennmaschinen hatten ja schon seit jeher in Zschopau Tradition. Berühmte Rennfahrer des DKW-Rennstalles siegten in aller Welt und sorgten nachhaltig für die Popularität ihrer Firma. Man erkannte

nach dem Kriege sehr schnell in Zschopau, daß der kleine 125 ccm-Zweitaktmotor als Rennmotor durchaus Wettbewerbsfähig ist. Mit der Gründung der Sportabteilung ging man unter der Leitung von Ing. Walter Kaden zielstrebig daran, die Motorleistung zu erhöhen. Während die ersten Rennfahrzeuge der Nachkriegszeit noch recht seriennah aussahen, eröffnete nach dem Verbot von Ladepumpe und Kompressor, die Erfindung des Flachdrehschiebers am Zweitaktmotor durch Daniel Zimmermann, ganz neue Erkenntnisse zur Leistungssteigerung. Überhaupt waren die Beeinflussung und Nutzung der komplizierten Strömungs- und Schwingungsvorgänge im Zweitaktmotor der Schlüssel zum Erfolg für die überragenden Leistungen der Zschopauer Rennzweitakter. Fast zwei Jahrzehnte beherrschten diese Fahrzeuge auf den Rennpisten den internationalen Motorsport und setzten hierbei entscheidende Akzente. Der Siegeszug der kleinen Zschopauer Rennfahrzeuge wurde erst durch den massierten und finanziell massiven Einsatz der großen japanischen Konzerne gestoppt. Die Entscheidung zur Einstellung aller rennsportlicher Aktivitäten in

# IFA RT 125 0

den 70er Jahren und alleinige Hinwendung zum Geländesport ist von vielen Anhängern der Straßenrennsportszene sehr bedauert worden.

Heute sind die kleinen, aus der IFA-RT-125 entwickelten Rennzweitakter überall sehr gesuchte Kostbarkeiten bei Sammlern von Veteranenfahrzeugen. Aber auch bei Veranstaltungen im Rahmen des historischen Rennsports, bei Bergrennen mit Veteranenrennmaschinen, kann man diese Fahrzeuge einer vergangenen Motorsportepoche noch bewundern und sich an dem schrillen Klang der hochdrehenden Rennfahrzeuge erfreuen.



# Wußten Sie schon...

## MAICO M 175 SS, Blizzard S II, M 250 B, GS 175, GS 250 um 1961: Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Rillenkugellager	2	6202	15 x 35 x 11
Lenkung	Axial-Schrägkugellager	1	200 185	33,989 x 50/51 x 12
	enger Lauftring	1	200 185/3	33,989 x 50 x 5,5
	weiter Lauftring	1	200 185/5	35 x 51 x 5,5
	Kugel DIN 5401	24	5,5 III	5,5 Durchm.
Kupplung	Kugel DIN 5401	14	1/8" III	3,175 Durchm.
<b>Getriebe:</b>				
Hauptwelle	Rillenkugellager	1	6302	15 x 42 x 13
Antriebswelle	Rillenkugellager	1	6005	25 x 47 x 12
Hinterrad	Rillenkugellager	2	6203	17 x 40 x 12
nur für M 250 B	Rillenkugellager	1	6203 C3	17 x 40 x 12
Hinterrad	Rillenkugellager	3	6203	17 x 40 x 12
<b>Motor:</b>				
Kurbelwelle	Rillenkugellager	1	6305 C3	25 x 62 x 17
	Zylinderrollenlager	1	NU 305	25 x 62 x 17
Pleuel	Rolle DIN 5402	34	5 x 5	5 Durchm. x 5 lg

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

### Alu - Tanks

Im letzten Heft fragte Bernd Aue nach Herstellern von Alu-Tanks. Leser Gunther Lingelbach empfiehlt die Firma Martin Sauer, Beethovenstr. 12, 7602 Oberkirch, Tel. 07802-6049: "Martin Sauer ist vor allem in der Veteranenrennszene mit seinen Tanks gut bekannt; er ist nicht billig, liefert aber Gutes." Adler-Joka-Friedrichs heißer Tip: Schüler, Telefon 02173-12113, in Langenfeld/Rhld.

Maico-Peter-Vagt hilft mit der Adresse eines ehemaligen Maico-Mitarbeiters weiter, der nicht nur Alu- sondern auch Blechtanks anfertigt: Werner Reinschlüssel, Pfäffingen, 7403 Ammerbuch 2.

### Bücker-Motorräder

Bücker-Fahrer aufgepaßt: Der Inhaber des ehemaligen Bücker-Motorradwerkes, Heinrich Walz, Hohemarktstraße 67b, 6370 Oberursel, Telefon 061 71/25 4 99, sucht nicht nur Kontakt zu heutigen Bücker-Besitzern, sondern auch noch einige Maschinen, die in seiner Sammlung fehlen.

### Ersatzteile für amerikanische, deutsche und englische Maschine

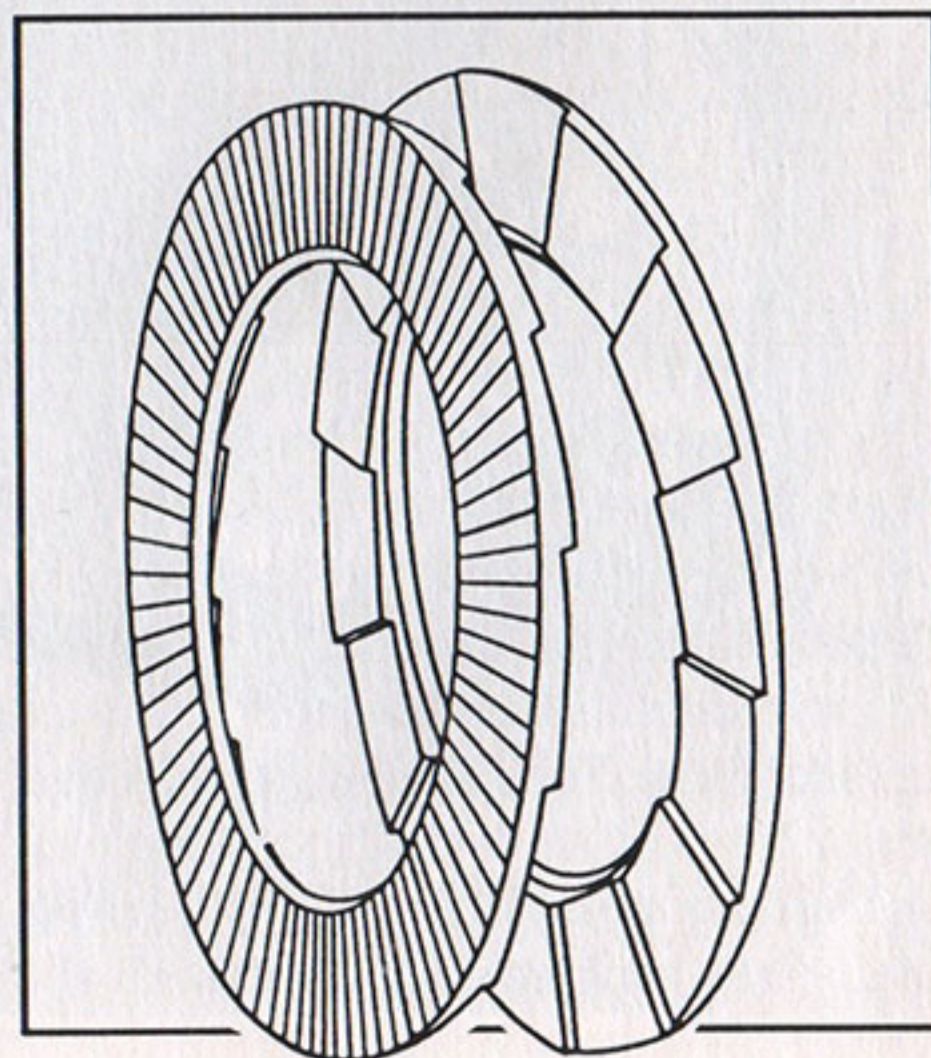
Aus Thessaloniki erreichte uns kürzlich ein Brief, daß die 1943 gegründete Firma M & D Maratos OE, II Langa Str., 54629 Thessaloniki, Griechenland, große Mengen an Ersatzteilen, auch für Seitenwagen, der Vor- und Nachkriegszeit hat. Ebenfalls im Angebot sind un restaurierte Zivil- und Militärmotorräder. Anfragen bitte per Brief in englischer Sprache.

### Kolben

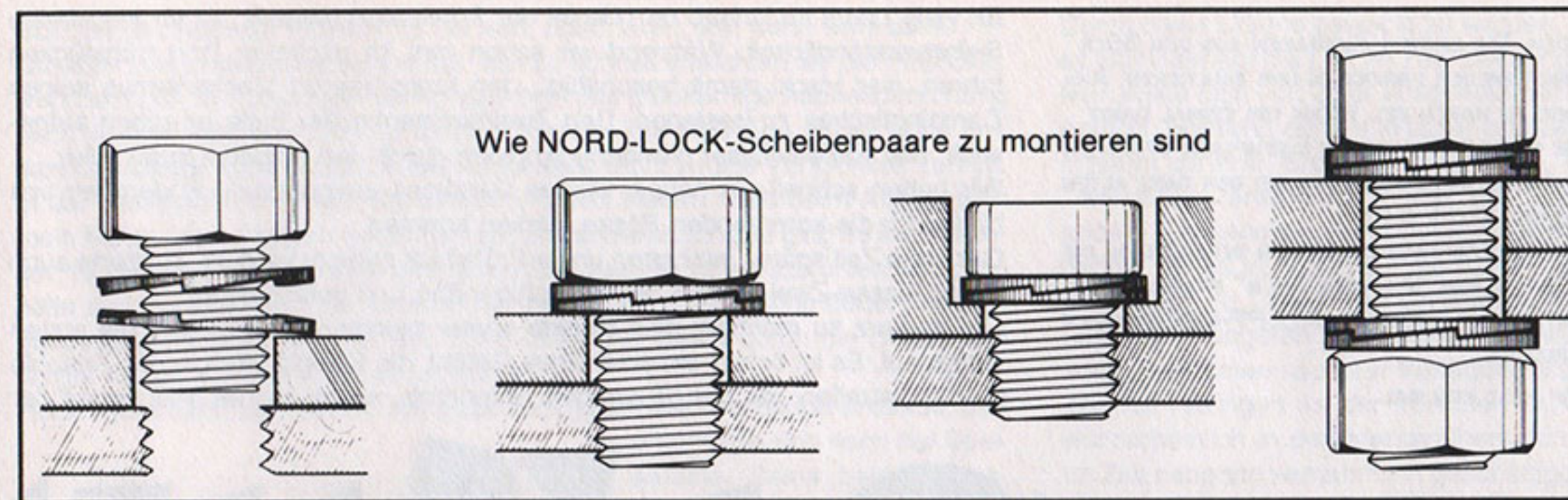
Kolben und Kolbenringe in fast allen Größen und Reparaturstufen liefert Leo Dümpert, 3131 Bülitz 23. Die über 25seitige Liste mit schätzungsweise 1000 verschiedenen Kolben gibt es gegen 2,50 DM in Briefmarken. Von Adler, AJS über BMW, Norton, NSU usw., bis zu Zündapp liefert Dümpert alles. Sollte es sich um einen seltenen Kolben handeln, der nicht auf Lager oder im Programm ist, wird man vom Ehepaar Dümpert nicht alleine gelassen. Ist die Kompressionshöhe, Gesamtlänge etc. bekannt, so bieten sie dem Kunden etwas Passendes, Ähnliches an.

### Neue Schraubensicherung

Eine genial einfache, kostengünstige, aber hochwirksame Schraubensicherung brachte die Fa. NORD-LOCK, Postfach 68, 7084 Westhausen, Telefon 0 73 63/50 50, auf den Markt. Das NORD-LOCK-System besteht aus einem Paar gleicher Scheiben, deren innere Flächen mit schiefen Ebenen besetzt sind. Der Winkel der schiefen Ebenen ist größer als der Steigungswinkel des Schraubengewindes. Die Scheiben werden paarweise montiert. Die Handhabung ist genauso einfach, wie



GUMMIKUH & PAST perfect 7/1990



Wie NORD-LOCK-Scheibenpaare zu montieren sind

bei herkömmlichen Wellscheiben oder Federringen, die Haltbarkeit ist aber wesentlich höher. Das bringt mehr Sicherheit!

Die "selbsthemmenden Schraubensicherungsscheiben" passen bei metrischen und bei Zollgewinden. Es gibt sie in verzinkter und rostfreier V4 Qualität, so daß sie sich besonders bei Restaurierungen eignen. Ein weiterer Vorteil liegt in der Wiederverwendbarkeit (Federringe, Stopfmutter etc. soll man nur einmal verwenden). Die Mindestabnahmemengen liegen in den gängigen Größen bei 400 Scheiben/Gewindegröße. Bei den Stückzahlen bleibt zu hoffen, daß sich Schraubenhändler einen Vorrat anschaffen und uns "Kleinverbraucher" auch mit geringeren Mengen beliefern.

### Reparatur von O-Ring-Ketten

Die Enuma Chain MFG. CO., LTD. teilte mit: "Die Anleitung für installierenden O-Ringe schrauben verbindungs-Gelenk auf Ketten (der Fall von O-Ringenketten) Achtung: Bitte installieren das Schraubenverbindungs gelenk auf der einander greifender Abteilungen der Ketten mit dem Kettenrad.

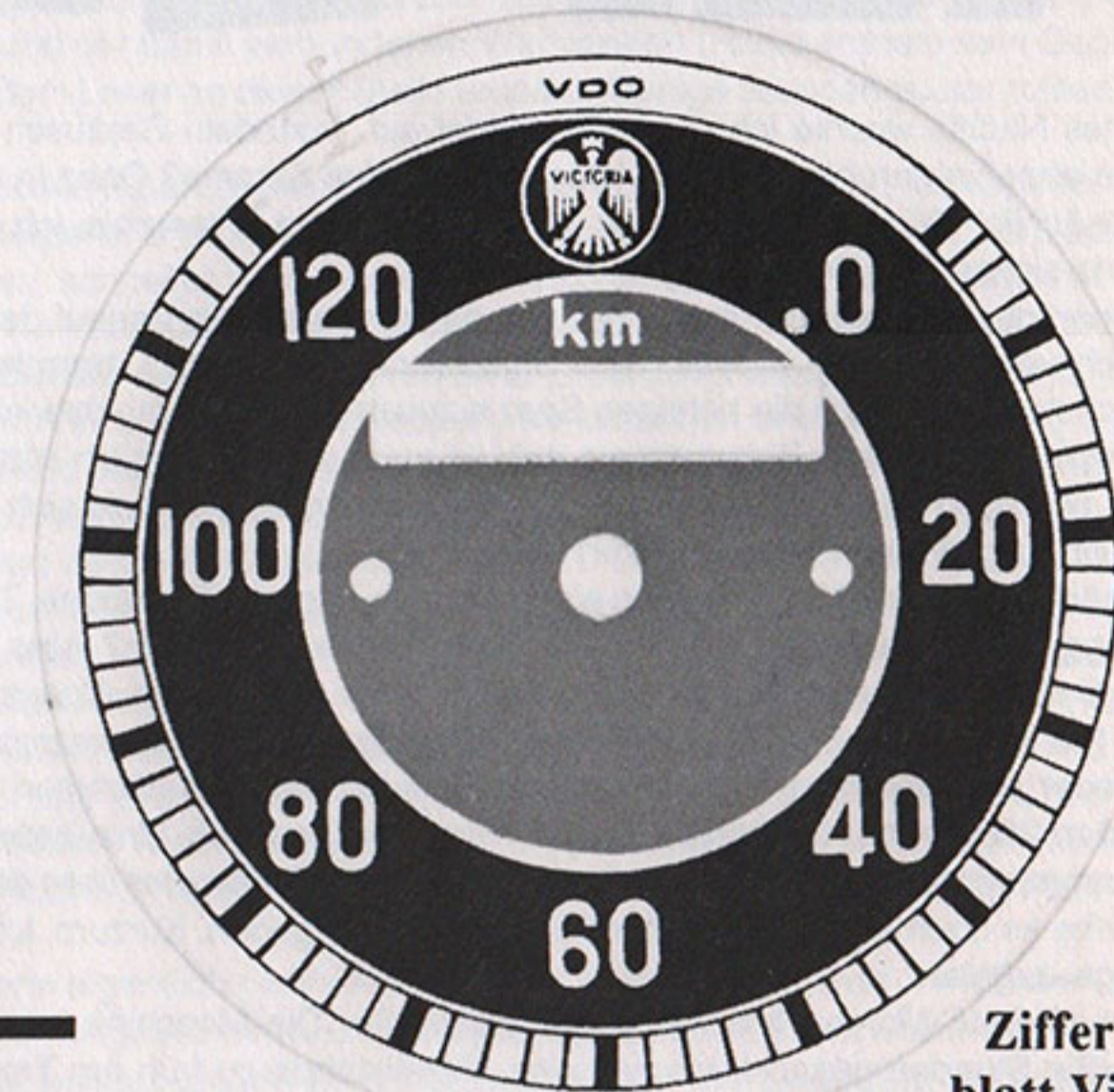
1. Passen O-Ringe (die größer) in die Wurzeln der Stifter ein, und fügen die Stifter in der einandergreifenden Abteilung der Kette ein.
2. Anlegen O-Ringen (die Größer) auf den hervorstehenden Stiften, dann installieren die Stiftesgelenk-Platten über dieselben.
3. Schrauben die Mütter manuelle auf den Stiften, die bis fest werden.
4. Weiter binden die Mütter fest mit dem Schraubenschlüssel durch Rotieren dieselbe, wechselseitig rechts und links von 60° fest zusammen, um die Stiftesgelenk-Platte hineinzudrücken. Binden die Mütter fester zusammen, die bis zu weiter nicht rotieren.
5. Bitte die Mütter entfernen, und bestätigen ob die Stiftesgelenk-Platte wird auf den Stiften fest zusammenbinden wie

Bild 1. Wenn die Stiftesgelenk-Platte wird auf den Stiften fest nicht zusammenbinden wie Bild 2, bitte die vierte Operation noch einmal wiederholen, um die auf dieselben fest zusammenzubilden.

6. Zerknicken den unbrauchbar werdenden Teil der Stifter mit der Zange, und passen O-Ringen (die Kleiner) gewiß in der Rinne ein. Die ist zu vergrößern Sicherheit. Die operation wird vollendet. Achtung; Bitte schmieren das Schmieröl auf die Zubehören zu verbessern die Sicherheit und die Dauerhaftigkeit.

### Tachoziffernblätter

Wer auf Teilmärkten für seine Maschine einen Tacho



Ziffernblatt Victoria Bergmeister

### BING - Vergaserbestückung und Einstellung: BMW R 67

Vergasertyp	1/24/15	1/24/16
Motoranschluß	Flansch	Flansch
Filteranschluß	35 mm	35 mm
Schwimmergehäuse kompl.	--	--
Schwimmergehäuse	fest rechts	fest links
Schwimmergehäusedeckel	32-190	32-190
Schwimmer	35-072	35-072
Kraftstoffanschluß	8 mm	8 mm
	--	--
Gasschieber	22-460	22-460
Mischkammereinsatz	25-015	25-015
	5	5
Hauptdüse	44-051	44-051
	100	100
Nadeldüse	45-251	45-251
	1208	1208
Leerlaufdüse	44-031	44-031
	40	40
Startdüse	--	--
Düsennadel	46-932	46-932
	2	2
Nadelstellung	3	3
Luftregulierschraube offen	1 1/2 x	1 1/2 x

sucht, findet sicherlich vom Durchmesser her einen passenden Geschwindigkeitsmesser. Doch nie stimmt dann das Firmenzeichen: Man braucht NSU und bekommt DKW. Diesem Mißstand hilft Horex-Forster, A. d. Stadt-wiesen 37, 6140 Bensheim 2, Tel.: 06251/73223, ab.

Sehr gut nachgefertigte Ziffernblätter, die Forster oder jeder Tachodienst einbaut, mit den Logos der Motorradhersteller, gibt es bei ihm ab 25 DM.

ALTE PP-HEFTE SIND SEHR RAR GEWORDEN. DIE ERSTEN AUSGABEN AUS DEM 88ER SOMMER SIND IN DER TAT VERGRIFEN. IMMER WIEDER ERREICHEN UNS ZAHLREICHE ANFRAGEN, OB NICHT WENIGSTENS EINE KOPIE ZU HABEN SEI. WENN WIR EINMAL DAMIT ANFANGEN, NIMMT ES KEIN ENDE MEHR. DIE NOCH VORHANDENEN EXEMPLARE SPÄTERER AUSGABEN (INSGESAMT GAB ES 14) VERSCHICKEN WIR GERN, DOCH BEI DEN GANZ ALTEN MÜSSEN WIR PASSEN. ALLES ALLE.

AUF DIESEN BEIDEN SEITEN MÖCHTEN WIR ABER ZUMINDEST DIEJENIGEN BEFRIEDIGEN, DIE IMMER WIEDER NACH DEN VERSCHIEDENEN TEILEN DES "ALPENGLÜHN'S" FRAGEN. HIER SIND SIE NUN ALLE AUF EINMAL, VERKLEINERT, ABER UNGEKÜRZT. ALS PP-LESERSERVICE SOZUSAGEN.

TJA, SO SIND WIR HALT NUN MAL...

# ALPENGLÜHN

Eines Nachts wachte ich schweißgebadet auf. Irgendein Geräusch störte mich ohnehin unruhigen Schlaf. War da nicht eine Stimme? Ganz in der Ferne... Tatsächlich. Meine Ungläubigkeit wich der freudigen Erkenntnis, ich war mir nun ganz sicher: Der Berg ruft!

Schon das Alpenglühn im Herzen (ich hatte im weiteren Verlauf der Nacht nur noch von Edelweiß, Kröpfen und Spitzkehren geträumt...), trommelte ich am nächsten Tag gleich die richtigen Spezis zusammen. Es brauchte keine großen Überredungskünste, Zeitprobleme gab es auch nicht, eigentlich hätte es schon am nächsten Tag losgehen können, wenn, ja wenn nicht Hacki sich noch einen vollen Tag "Packzeit" ausgebeten hätte.

Warum zum Teufel braucht man einen ganzen Tag, um Badehose, T-Shirt, zwei Sloggy's und die obligatorischen Tennissocken einzupacken? Alles in allem ja wohl mehr als ausreichendes Gepäck für einen achttägigen Alpenschrot. Aber es half nichts, die Stunde X war um 24 Stunden nach hinten verschoben. Wieder eine unruhige Nacht. Doch mit dem Wissen, am nächsten Abend den ersten 2000er im Handstreich zu nehmen, den kernigen Einzylinder durch die Serpentina zu scheuchen, die Ohrfläppchen zwei Zentimeter über dem Asphalt, mußte es doch eigentlich die herrlichsten Träume geben. Kurzum, ich habe kein Auge zugehen.

Der nächste Morgen brachte Bilderbuchwetter. Die Maschine war schon seit dreißig Stunden gepackt, ich war eine Viertelstunde zu früh am Treffpunkt. Ich hatte die erste Zigarette noch nicht zuende geraucht, da waren, ich hatte es auch nicht anders erwartet, fast alle Alpenfahrer am Start. Wohlgerückt fast.

Als ich mir gerade die elfte Zigarette anstecken wollte, bog ein Tiefschlager um die Ecke, setzte den Blinker, und hielt direkt vor unserer Nase an. Aus der Nähe betrachtet war es dann schließlich doch kein Tiefschlager. Eingebettet in Seesäcke, diverse Gepäckrollen und einem Ding, von dem ich nie erfahren habe, was es eigentlich ist, saß, der geneigte Leser ahnt es schon, unser verspäteter Gipfelstürmer. Beim Anblick der Gepäckberge erstarrte ich in Ehrfurcht vor einem Mann, der es erstens schaffte, all das Gerümpel innerhalb eines Tages zu schnüren und dieses dann zweitens auch noch so auf einem Motorrad zu verteilen, daß selbiges sich auch noch bewegen läßt. Dolle Sachel irgendwie muß Hacki das mit der Alpentour falsch verstanden haben. Ich sagte ihm auch, das die Berge da unten für alle dasind und man nicht seinen eigenen mitbringen muß. Doch irgendwie war er wohl schon etwas eingeschnappt, weil Raini sofort in die Runde geworfen hatte, daß man ja garnicht extra soweit fahren müsse, man könne ja auch an Ort und Stelle eine Tour durch Hackis Gepäckberge machen. Hacki fand das nicht ganz so komisch.

Doch endlich ging es los. Die Fahrt selber verlief eigentlich ohne größere Zwischenfälle, mal abgesehen von einem kurzen hessischen Regenschauer, der, Hacki sei Dank, für eine kleine Verzögerung sorgte. Hier die Kurzchronik dieses feuchten Ereignisses: sechs Mopeds rollen gen Süden - plötzlich fallen vereinzelte Tropfen - unter einer Brücke wird kurz gehalten - "Regenkombis oder warten...?" - Hacki meint, "auf jeden Fall warten, der Regen hört in spätestens fünf Minuten wieder auf" - nach einer halben Stunde hatte es sich eingeregnet - weitere zwei Minuten später haben fast alle die Regenkombis an - als Hacki nach einer weiteren halben Stunde endlich ebenfalls in der Pelle steckt, reißt der Himmel auf - strahlende Sonne - Hacki meint, "dann könne er ja die Kombi wieder ausziehen" - eine der gezielt geworfenen Cola-Dosen trifft ihn am Kopf - er gibt klein bei - es geht weiter.

Zu einem Zeitpunkt, an dem wir schon längst in Livigno eine Ovomaltine schlürfen könnten, sehen wir in der Ferne die Dachkonstruktion des Olympiageländes. Es gibt nicht schlimmeres, als abends, ermüdet von der langen Fahrt, in Franz-Josef-Stadt anzukommen. Wir schleppen uns aus der Stadt heraus, nach einem Plätzchen Aussicht haltend, das für die Nacht geeignet erscheint. Gesucht, gefunden.

Das Letzte, was ich an diesem Tag wahrnehme, ist ein klappern und rascheln, weil Hacki noch versucht, sein Steilwandzelt aufzustellen...

Am nächsten Morgen klingelt der Wecker um 6.30 Uhr. Jawohl, der Wecker! Was

für viele Leute im Urlaub den Gipfel der Perversion darstellt, ist für Hacki eine Selbstverständlichkeit. Während wir schon mal im nächsten Dorf frühstücken fahren, war Hacki damit beschäftigt, den komplizierten Mechanismus seines Campingtisches zu besiegen. Den Zweiflammenkocher hatte er schon aufgestellt, das Kaffeewasser plödderte langsam durch den mitgebrachten Filter. Wir hatten schnell ein nettes, kleines Gasthaus ausgemacht, in dem wir uns billigst für die kommenden Pässe stärken konnten.

Geraume Zeit später, wir hatten unser Frühstück nahezu verdaut, knatterte auch unser Klasse-Zwei-Alpinist heran, wohlgenährt und guten Mutes.

Um es kurz zu machen: eine Stunde später tauchten am Horizont die ersten Berge auf. Es ist schon ein erhebendes Gefühl, die Felsgiganten in der Talsohle zu durchstreifen, mit der blitzartigen Erkenntnis, welch kleines Würmchen der

Mensch doch ist. Legendäre Namen tauchen in Verbindung mit ihren großen Tatan auf: Louis Tronker, Tonisailer, Heidi, und dort, dort in der Kurve..., ja ist das nicht die Geierwally?

Aber nein, es ist nur Hacki, der gleich die allererste Kurve nicht richtig erwischt hat. Als er schließlich unter seinen Gepäckbergen wieder hervorkriecht, stellen wir erleichtert fest, daß ihm nichts passiert ist. Dem Motorrad konnte eh nichts passieren, es hatte ja Gepäckausleger, die den Eindruck entstehen ließen, als stünde es auf dem Seitenständer. Trotzdem gab es herbe Verluste zu beklagen, denn eine der Nylonwürste war etwas unglücklich zwischen Fahrbahn und Sitzbank eingequetscht worden. Die darin befindlichen Mitbringel waren doch stark gezeichnet. So mußten wir unserem Hacki tröstend zur Seite stehen, als er sich, den Tränen nahe, von seinem Rasierspiegel, der Spielesammlung, dem Reiseführer von Dänemark, seiner Tim und Struppi-Sammlung und den acht Gläsern Babyahrung an Ort und Stelle trennen mußte. Die vier Dosen Schukkerne hatten zwar gewaltigen Blechschaden erlitten, waren aber hinzudengeln. Auch dem Telefonbuch von Amsterdam fehlten nur die ersten 67 Seiten. Alle holländischen Bekannten von Hacki, die im Alphabet nach Aarie von Bouweren folgten, waren also noch präsent.

Hacki mußte dann nur seine Ladung neu ordnen, schon gegen Mittag konnten wir gemeinsam versuchen, die zweite Kurve zu meistern. Im weitem Verlauf des Tages passierte nichts mehr, was soll auch bei Schrittempo schon groß passieren? Jeder Gruppenreisende weiß: Alle orientieren sich am Langsamsten. Und Hacki ließ nichts mehr anbrennen...

So meisterten wir die zweite Kurve ohne größere Probleme. Den kleineren Zwischenfall hatten wir schon fast wieder vergessen, die gewaltige Umgebung ließ uns an andere Dinge denken. Die monumentalen graublauen Gebirgszüge erschienen faszinierend und bedrohlich zugleich. Es machte uns überhaupt nichts, daß wir aufgrund unseres Schwertransporters im Zuckeltempo den ersten Paß er-fahren würden. 44 Kehren hinauf und 46 Kehren wieder hinunter, welch ein Gedanke.

Eben dieser Streckenverlauf lag nun vor uns, alles verbreitete fiebrige Vorfriede, als Hacki beantragte, am Fuße dieses Passes noch eine kurze Rast einzustreuen. Er meinte nur: "Brotzeit".

Mir schwante Übles, und tatsächlich, er fing an, an seinen Spannungsurten herum-zunesteln. Schweigende Blicke gingen in die Runde, als der erste Seesack nach Proviant durchsucht wurde. Gern hätte einer von uns Einspruch erhoben, doch niemand traute sich ein Wort zu sagen. Der dritte Seesack brachte schließlich eine angebrochene Packung Kekse zutage, so daß wir auf ein Ende der Verpflegungsaktion hoffen konnten. Doch weit gefehlt. Die Kekse wurden von Hacki sofort in die Kategorie "Nachtisch" eingeordnet, die Suche nach der Hauptmahlzeit setzte er fort. Und Hacki kannte keine Gnade. Er galubte sich erinnern zu können, daß er bei der Abfahrt eine Dose mit Frikadellen in der Hand gehabt habe. Wer wollte ihm widersprechen?

Es wäre ganz sinnvoll gewesen, wenn er sich einen kleinen Spickzettel gemacht hätte, in welcher seiner Gepäckwürste sich denn was befindet. Für diesen Spickzettel hätte er aber wahrscheinlich wieder eine Extratasche gebraucht...

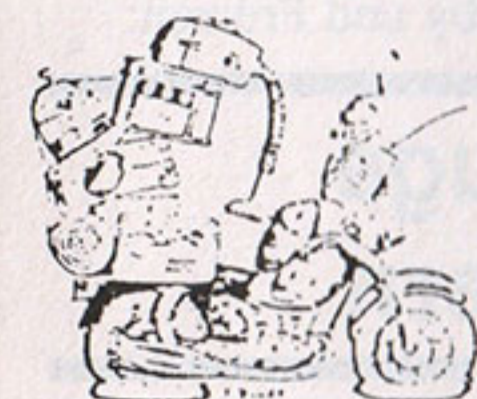
Kurzum, er fand weder eine Frika, noch eine Delle, fand sich mit ein, zwei drögen Keksen ab und begann erneut, sein Roß zu satteln.

Die Sonne hatte ihre abwärts führende Bahn fast zuende gebracht, als wir tatsächlich noch am selben Tag den ersten, echten großen Paß angehen konnten. Alles andere war vergessen, als sich die ersten Serpentina vor unseren Krädern zeigten.

Mis wir uns langsam den Berg hochschraubten, erlebte ich zum erstenmal, was mir bisher nur durch Erzählungen bekannt war. Im Lichte der untergehenden Sonne begannen die schroffen Felswände tatsächlich zu glühen. Ein unwirkliches Licht tauchte die gesamte Landschaft in eine geradezu mystische Stimmung. Niemals zuvor hat mich eine Naturscheinung derart in ihren Bann gezogen. Allen anderen schien es ähnlich, jedenfalls waren unter den Helmen nur entzückte Gesichter zu sehen. Selbst Hacki schien für einen Moment mal

nicht an das nächste Picknick zu denken, oder daran, wer denn wohl seine Frikadellen zuletzt lebend gesehen hat. Viel zu schnell erreichten wir die Paßhöhe, wenn es nach mir gegangen wäre, hätte sich das grobkörnige Asphaltband ruhig noch stundenlang gen Himmel winden können. Die Paßhöhe selber holte uns dann allerdings recht schnell in die mittlerweile recht zügige Wirklichkeit zurück. In der sauerstoffarmen Luft bei immerhin 2880 Metern starb beim Auskuppeln mein Motor nach wenigen Sekunden ab, den anderen Singles ging es kaum besser. Nur Hardy's BMW schien sich auch hier oben recht wohlzufühlen und pöpelte stur vor sich hin. Erst als auch der Boxer den Schlußgong hörte, trat eine gespenstische Stille ein. Nur der Wind blies uns kräftig durch die Buxen und sorgte für ein leichtes Frösteln im Schritt.

Hacki hatte dann doch sofort die letzte noch geöffnete Imbißbude entdeckt, und



erkundigte sich nach der Speisekarte. Seine beiden Frikadellen konnte er dort zwar nicht entdecken, sah jedoch drei Bratwürste als adäquaten Ersatz an. Viel Zeit zum Verweilen hatten wir nicht, zu schnell versank die Sonne hinter den Felsmassiven. Ihre Strahlen erreichten schon nur noch die Spitzen der

Berge, als wir gen Tal rollten. Die Zeit hätte durchaus noch gereicht zur Suche nach einem verträumten Campingplatz, wenn nicht ausgerechnet am Fuße des Berges noch die Grenze nach Italien vor uns gelegen hätte.

Ein relativ schlecht gelaunter Zöllner nahm uns am Schlagbaum in Empfang und fragte nach unserem Reiseziel. Vielleicht hatte er was gegen den Lago di Garda, als wir diesen nämlich erwähnten, wick spontan das feiste Grinsen aus seinem wettergerbten Gesicht und schwang um in eine undefinierbare Maske aus "Dienst nach Vorschrift" und "dann woll'n wir doch mal sehen...".

Mit einer ungeahnten Zielsicherheit schlenderte er in typisch südländischer Art auf unseren Hacki zu, hob seine linke Hand, legte sie auf Hacki's Gepäckberge und fragte ihn: "Sigarrett, Snapps, Haschisch?"

Unser Hacki, noch nie von besonderen Geistesblitzen heimgesucht, begann zu lächeln und erwiderte: "Oh ja, gerne."

Unser Schrankenwärter, wir nennen ihn einfach mal Gepetto, lief unter seinem Schirmmütchen relativ blaß an, trat einen Schritt zurück und befahl: "Afsteign! Auspackn!" Klasse, echt klasse. Wir waren total begeistert. Nur Hacki freute sich immer noch darüber, das man jetzt schon an der Grenze alle möglichen Drogen kaufen kann...

Es wäre müßig, die folgenden Stunden zu beschreiben. Es stellte sich halt als besonderes Problem heraus, dem guten Gepetto jeweil im Einzelnen zu erklären, welchem Zwecke die mitgebrachten Utensilien dienen sollten. Mit unserem Gepäck gab es dabei eigentlich keine Unklarheiten. Schlafsack, Isomatte und ein paar Klamotten erklären sich selbst. Hacki hatte da schon größere Probleme. Kam er schon beim Batterieladegerät und den Staubsaugerbeutel ins Schwitzen, so konnten sich alle Anwesenden bei der Erklärung des Kursbuches der deutschen Bundesbahn auf eine etwas längere Geschichte einstellen. Doch auch das ging vorüber. Als er noch einen kleinen Vortrag über das für und wieder der Mitnahme eines Diskettenlaufwerkes hinter sich hatte, sah es so aus, als wenn wir noch vor Tagesanbruch die Fahrt fortsetzen könnten. Was mich an diesem Erlebnis im Nachhinein am meisten beeindruckt hat, war die Tatsache, daß Hacki wirklich niemals um eine Erklärung verlegen war. Phantasie hat er nu'wirklich.

Wir hinterließen einen nachdenklichen Gepetto, der sicherlich am Stammtisch seiner kleinen Alpengemeinde viel zu erzählen haben wird, obwohl, glauben wird's wohl niemand.

Nach wenigen Kilometern tauchte, genauso wie Hacki's Strassenatlas versprochen hatte, rechts der Strasse der kleine Campingplatz auf. Die Anmeldung öffnete gerade, wir mieteten uns ein, und krochen bald todmüde in unsere Winz-Zelte.

Hacki wollte es sich noch etwas in seinem Vorzelt gemütlich machen. Denn etwas Gutes hatte unsere Begegnung mit Gepetto, und das machte sich für Hacki jetzt voll bezahlt. Eingequetscht zwischen dem russischen Wörterbuch und dem kleinen Kaktus, ohne den Hacki eigentlich nie aus dem Haus geht, hatte Gepetto die beiden als vermißt gemeldeten Frikadellen gefunden. Und nachdem er sich davon überzeugt hatte, daß man diese breiige Masse tatsächlich nicht rauchen kann, hatte er sie für den Verzehr freigegeben. Für Hacki waren sie jedoch in der Tat ein Rauschmittel und dem gab er sich nun zugellos hin. Das Letzte, was ich an diesem Tag hörte, war das hochfrequente Pfeifen von Hacki's mitgebrachter Fruchtresse, akkubetrieben, 19,50.-DM im Sonderangebot. Ich verstehe jeden, der es mir nicht abkauft...

Es war schon später Vormittag, als ich durch rhythmisches Gurren aus dem Nachbarschlafsack langsam aus meinen Träumen gerissen wurde. Es gibt Leute, die gehen abends ins Bett, schlafen eine gute Mütze voll, schlagen morgens relativ untheatralisch die Augen auf und sind im selben Moment hellwach. Es gibt aber auch eine Spezies, die zwischen dem ersten Augenaufschlag und dem eigentlichen Erwachen ein bis zwei Stunden in einer Art Dämmerzustand verbringen. Während dieser Dämmerung ist betreffende Person zu keiner klaren Artikulation in der Lage, die in dieser Phase produzierten Laute deuten doch sehr auf die Abstammung des Menschens hin.

Durch diese Urlaute geweckt zu werden, empfand ich als weniger unangenehm, es war vielmehr die Luft im Zelt, besser gesagt, was davon übrig geblieben war. Man stelle sich vor: Zwei ausgewachsene Burschen kriechen nach zweitägiger Anfahrt, während der sie Wasser und Seife nur aus der Ferne gesehen haben, mitsamt all'ihren Brocken in ein Zelt, welches vom Rauminhalt etwa einer Telefonzelle entspricht, in der drei Geldspielautomaten hängen. Wenn der andere Zeitgenosse dann noch zu dieser ganz besonderen Gattung Mensch gehört, die es in Bezug auf die Körperhygiene als ausreichend empfinden, sich jedes Jahr zu Ostern die Unterwäsche wegoperieren zu lassen, vermag der Leser sich ungefähr das aromatisch-würzige Luftgemische vorzustellen, welches zum Atmen noch zur Verfügung stand. Ich war jedenfalls froh, das wir das Zelt mit Häringen an der irdischen Scholle befestigt hatten. Wir wären sonst wahrscheinlich in den sternensäten Nachthimmel gestiegen...

Im Zelt nebenan vernahm ich geschäftiges Treiben. Hacki war damit beschäftigt, zu den Klängen des Defillemarsches das Frühstück zu bereiten. Eingekauft hatte er auch schon, so daß sich alle über frische Brötchen und dampfenden Kaffee freuen konnten. Nur Hardy war dadurch nicht sonderlich zu begeistern, da er schon morgens eine warme Mahlzeit bevorzugt und deshalb gerade etwas abseits eine Flasche Weizenbier im Wasserbad erhitzte.

Wir ließen uns mit dem Frühstück Zeit, beschlossen aber gleichfalls, noch am selben Tag bis zum Gardasee vorzudringen. Eine detaillierte Schilderung des Aufbruchs und der damit verbundenen Wartezeiten (Hacki ordnete sein Gepäck neu...) sei dem Leser an dieser Stelle erspart. Wenige Stunden später rollten wir wieder.

Die italienischen Alpen zogen uns in ihren Bann, wie verzaubert schupperten wir durch die Serpentina. Ich wurde jäh aus meinen Träumen gerissen, als plötzlich etwas rotes, schnelles und aggressiv kreischendes etwa eine handbreit an meinem linken Lenkerende vorbeiflog, die gesamte Kombo überholte und in atemberaubender Schräglage durch eine Linkskurve wieder verschwand. Das ganze in Tumhose und Badeschlappen, wir befanden uns ja in Italien.

Hacki empfand den eindrucksvollen Auftritt des Einheimischen wohl als Aufforderung und machte plötzlich unheimlich Gas. Er versuchte, sich an das grobstolige Hinterrad des Edel-Crossers zu hängen. Dies wohlgerückt mit einer hoffnungslos überladenen Serienenduro. Er glaubte wohl die leistungmäßige Überlegenheit seines Konkurrenten durch sein fahrerisches Können wettzumachen. So entschwand das ungleiche Paar in den Windungen der asphaltierten Pfade. Als wir unseren Hacki nach etwa zehn Minuten aus dem zugegebenmaßen recht ungünstig plazierten Weidezaun zogen, war weniger passiert, als wir befürchtet hatten. Niemand sagte ein Wort, da unser Hacki in solchen Momenten doch erstaunlich reizbar ist. Gegen Abend erreichten wir dann doch noch den Gardasee.

Hier passierte eigentlich nichts Aufregendes. Wir richteten uns für mehrere Tage auf dem Campingplatz ein und erkundeten Land und Leute. Wenn wir mal ans andere Ufer wollten, gingen wir meist zu Fuß über den See. Dies mag unglaublich klingen, war jedoch mühelos aus dem Stand zwei Meter weit springen kann, für den ist es ein leichtes, von Surfer zu Surfer zu hopsen. Auch wenn man mal auf ein Anschließbrett warten muß, dauert die Überquerung selten länger als zwanzig Minuten und Spaß macht es obendrein. Die Surfer sehen das etwas anders...

So gingen die Tage ins Land, Tage, die ich nie vergessen werde. Unvergeßlich auch der Moment, als Hacki einen recht kernigen Alpenbewohner zum Wettstreit im Fingerhakeln aufforderte. Ich werde nie das Geräusch vergessen, als sich das Gelenk seines Mittelfingers mitsamt der Sehne doch sehr geräuschvoll aus seiner bisherigen Lage löste, nur noch überläutend von Hacki's hohlem Stöhnen, als er mit beiden Schienbeinen gleichzeitig an der rustikalen Tischkante entlangschabte...

Als er sich dann auf der anderen Seite des Tisches wieder aufrichtete, war ihm schon klar geworden, daß er nun die Saalrunde zahlen mußte, um die er mit dem Naturburschen gewettet hatte. Schade für ihn, daß wir in einem gut gefüllten Bierzelt saßen.

Diese nette kleine Episode führte auch dazu, daß wir unseren Aufenthalt um zwei Tage verkürzen mußten, da nach der Saalrunde niemand von uns mehr Geld in der Tasche hatte. Hacki schaffte es immerhin noch, vor Ort noch seinen Farbfernseher und die Videokamera samt Recorder zu versetzen, so daß wir wenigstens noch Geld für den Sprit hatten.

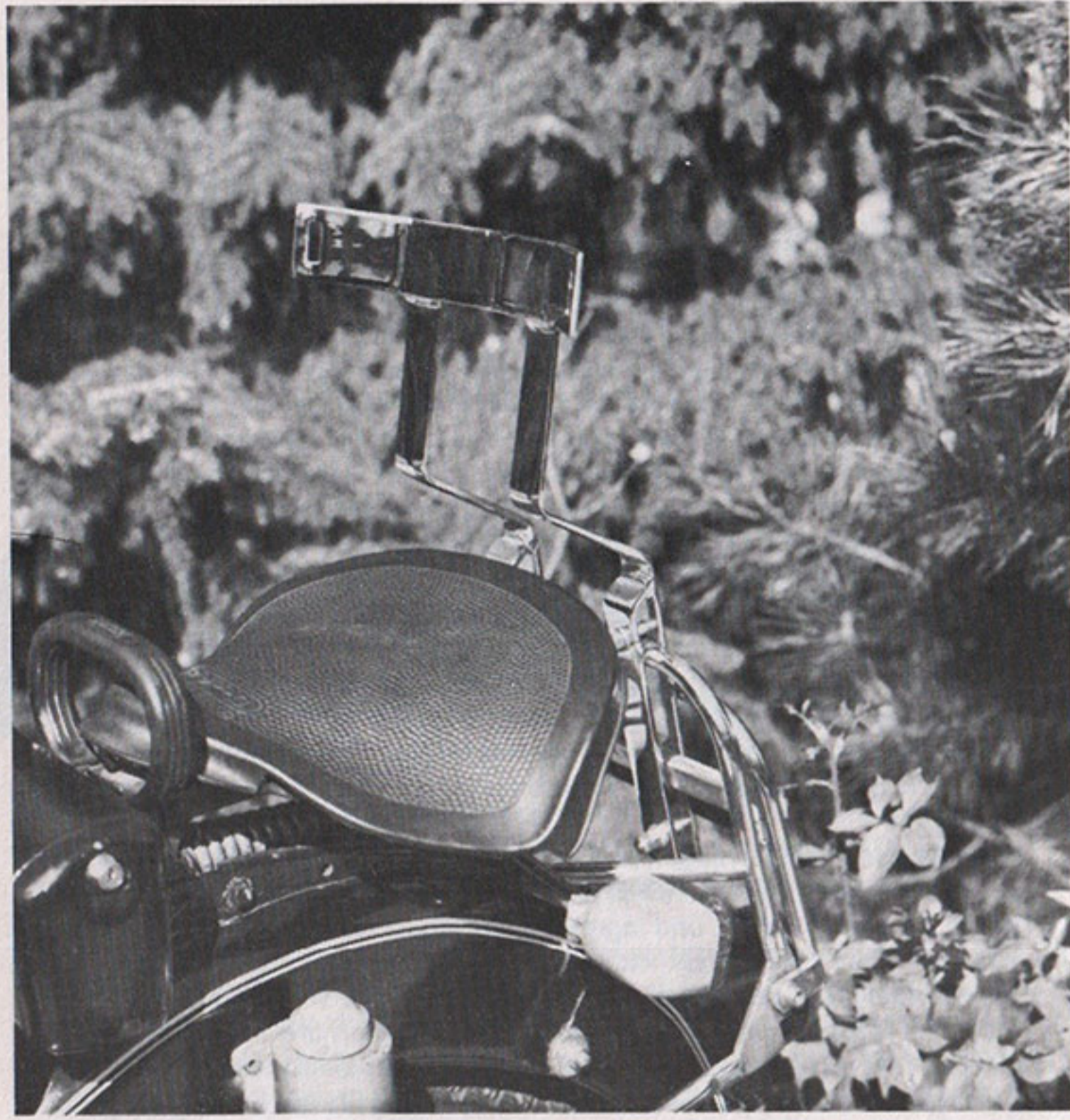
Auf diesem Rückweg gab es nur noch einen erwähnenswerten Zwischenfall. Als wir an die Grenze kamen, hatte ausgerechnet Gepetto wieder Dienst. Es war schon fast rührend, als er das ganze Dorf zusammen trommelte, konnte er doch endlich beweisen, was ihm Tage zuvor niemand glauben wollte. Man merkte dem armen Kerl richtig an, was er durchgemacht haben mußte. Nun sahen Gepettos Freunde, was man alles auf einem Moped mitnehmen kann, sie wollten es nicht wahrhaben. Hacki genoß es sichtlich, so im Mittelpunkt zu stehen und verteilte kleine Geschenke an die Landbevölkerung.

Wir konnten die dann folgende Einladung unmöglich ablehnen, der Abend wurde noch sehr, sehr lang. Wir haben dort viele Freund gefunden und werden im nächsten Jahr bestimmt wieder hinfahren.

Hacki meinte nur, wir sollten ihm dann eher Bescheid sagen, damit er nicht so hektisch packen muß.

Der arme Kerl hatte doch tatsächlich die Hälfte vergessen...

Uli Böckmann



## Sicherer Fahrspaß für Junioren

Um mit seinem 5 jährigen Sohn endlich R 50 reiten zu können, baute Jochen Wittig einen Spezialsitz. Einige Überlegungen, ein paar verschweißte und verchromte Flacheisen und schon war Sohnmanns Sicherheitssattel fertig. Meist wird er mit einem Gürtel bei der Fahrt gesichert. Er selbst legt besonderen Wert auf den Gurt bei schlechten Straßen, denn von denen gibt es im Umland von Berlin genug. Besonders stolz trägt er den Helm, wenn er vom Kindergarten abgeholt wird und ihn seine Freunde bewundern.

Foto oben: Die selbstgebaute Rückenlehne mit den Schlitten für den Haltegurt

Foto unten: Die Tour kann beginnen

Fotos: Wittig



# diet&dat

Motorräder und Roller nicht nur für Hobby und Freizeit:

## Stadt-Fahrzeuge auf zwei Rädern

Bochum (ifz) - Morgens Stau, abends Stau, heillos verstopfte Innenstädte, Parkplatzprobleme - ein (fast) alltägliches Bild. Die Folge des stetig steigenden Bestandes an Autos lassen immer mehr Menschen ein motorisiertes Zweirad als "Nutzfahrzeug" entdecken. "Die Zahl derer, die Motorräder oder Motorroller als Stadt-Fahrzeug einsetzen, wächst auch bei uns", zieht Dr. Hubert Koch, Leiter des Bochumer Instituts für Zweiradsicherheit e.V. (ifz), das Fazit einer Untersuchung. War in den letzten zehn Jahren das Motorrad vornehmlich Hobby- und Freizeitgerät, entwickeln sich vornehmlich in den Großstadtbezirken alle Arten von motorisierten Zweirädern wie Mokicks, Leichtkrafträder, Motorräder und vor allem die modernen Versionen von Rollern zu dem, was Motorräder in den 50er Jahren waren: reine Transportmittel.

Was in ausländischen Metropolen wie New York, London oder Paris längst Gewohnheit ist, setzt sich auch in der Bundesrepublik mehr und mehr durch. Die Wendigkeit im Stadtverkehr, der wesentlich geringere Parkplatzbedarf und die Unabhängigkeit von Fahrplänen und Streckennetzen sind gute Gründe fürs motorisierte Zweirad als Stadtfahrzeug. Daß motorisierte Zweiräder zudem weniger Energie verbrauchen und weniger Umweltbelastungen produzieren, sollte in unserer Zeit ebenfalls betont werden. Die zunehmende Zahl der im städtischen Bereich eingesetzten motorisierten Zweiräder, aber auch der Bestand von über einer Million Motorräder in der Bundesrepublik läßt viele Kommunen reagieren. Spezielle Motorrad- und Zweiradparkplätze in der City, wie Sie in Münster oder Tübingen direkt in der Nähe von Einkaufs- oder Fußgängerzonen vorbildlich angelegt wurden, findet man aber noch nicht überall.

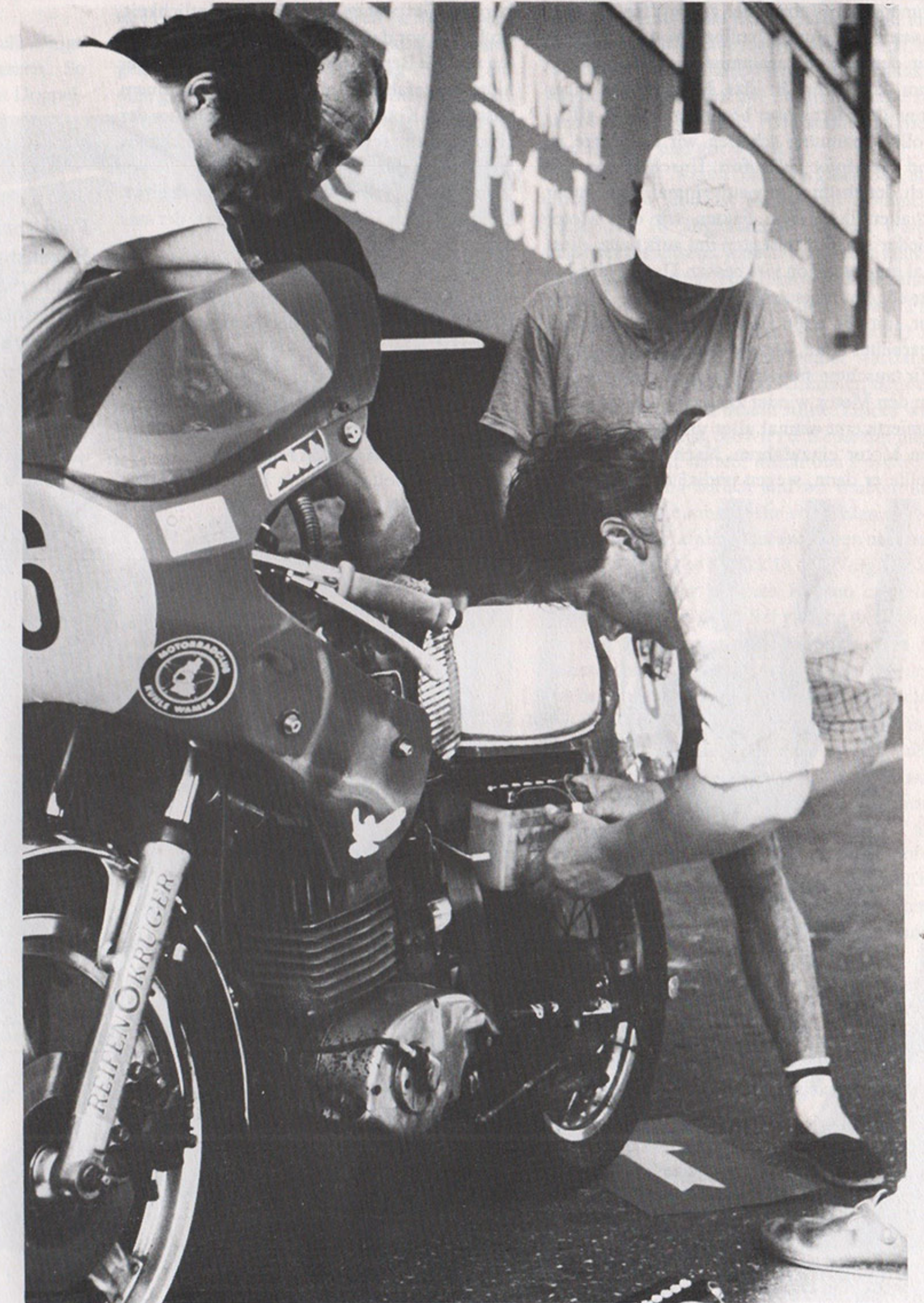
Motorradfahren bleibt in:

## Zahl der Führerscheine stieg 1989 kräftig

Bochum (ifz) - Motorradfahren bleibt in: Die Zahl der Erteilung von Führerscheinen der Klassen 1 und 1a stiegen nach Mitteilungen des Bochumer Instituts für Zweiradsicherheit e.V. (ifz) 1989 gegenüber dem Vorjahr um 51 bzw. 28,1 Prozent. Im Jahre 1988 hatten nur 70.805 Bewerber die Fahrerlaubnis der Klasse 1 erworben. 1989 registrierte das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg einen Anstieg auf 106.945.

Mit ihrer verfeinerten Klemmi wollen die Jungs und Mädels der "Kuhle Wampe" Düsseldorf anderen das Fürchten lehren

## ZWEITE RENNSAISON AUF MZ TSR 250



Auf der Jagd nach neuen Rekorden und Sponsoren

## Winter und Frühjahr mit einer MZ TSR 250 (Fortsetzung)

Stand der Dinge nach dem vierten Rennen in der Klasse der MZ-Motorräder bei MOTO AKTIV der Saison 1989 war eine beschädigte RD250 Gabel, ein zerlegter 250er TS Motor und ein mehrfach gebrochenes Schaltgestänge. Na ja, und der Rest war dann auch nicht ganz so, wie wir uns das ideale Sportgerät vorgestellt hatten. In meinem Keller wurde dann kräftig die Feile und der "Polierfinger" geschwungen. So entstanden andere Steuerzeiten, der Motor wurde mit neuen Lagern ausgestattet und die werksmäßigen "Unfeinheiten" beseitigt. Als der Zylinder auf drei Hundertstel Einbauspiel geschliffen und alle inneren Änderungen vollbracht waren, bauten wir den Motor zusammen und steckten ihn zum Einfahren in das MZ-Gespann eines Freundes, dem unser besonderer Dank gilt. Voller Spannung schoben wir die Fuhre an und der Motor lief sofort. Unschön war, daß sich der dritte Gang auf einmal nicht mehr schalten ließ. Also bauten wir den Motor wieder aus und zerlegten ihn aufs neue; diesmal ging es schon viel besser. Das Übel lag in der abgelaufenen ersten Schaltgabel, die vorher, mit den alten Lagern, noch einwandfrei gearbeitet hatte, nur die neuen nicht vertrug. Wir tauschten sie samt Gangrad aus und bauten den Motor wieder zusammen. Jetzt funktionierte erst einmal alles und wir begannen den Motor einzufahren. Nach etwa 150 km stellte er dann, wegen undichter Kurbelwel-

lendichtringe, seinen Dienst ein. Die Stimmung war am Nullpunkt (Gespannschieben macht Spaß) aber wir gaben nicht auf.

Wir ersetzten auch diese Teile und der Motor lief wie geschmiert. Jetzt rutschte allerdings die Kupplung auf dem Wellenkonus, der uns die häufige Demontage übelzunehmen begann. Als uns in dieser Situation der Mut auszugehen drohte, half uns obiger Freund, mit dem beherzten Griff nach dem Gießheimer Schlüssel (Schweißbrenner), aus dem Tief und schrumpfte die Kupplung ultimativ auf.

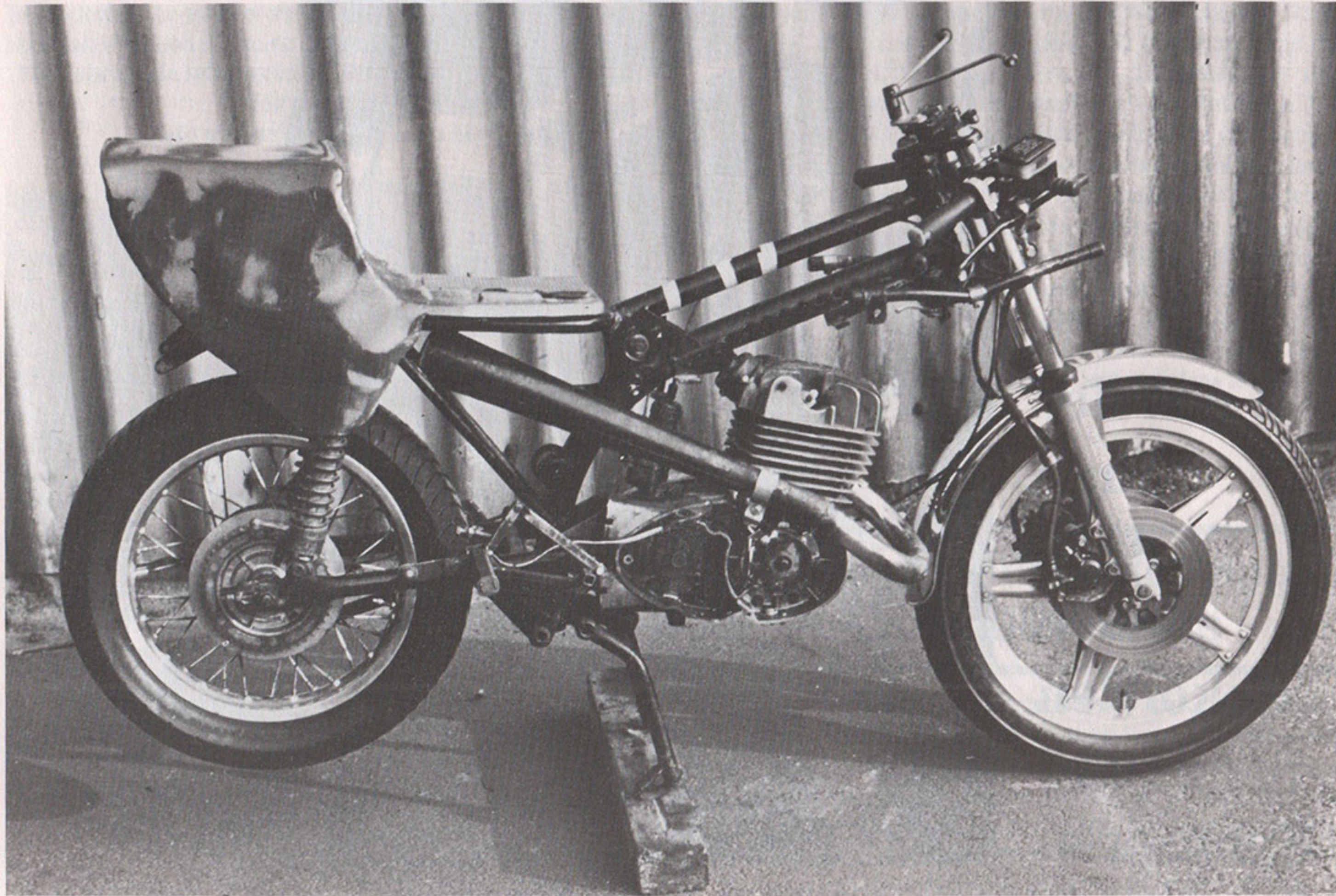
Am nächsten Wochenende riß uns dann beim Einfahren auf der Autobahn die Kette und zerlegte kurzer Hand den Kettenkasten des geborgten Gespannes bis zur Unkenntlichkeit. So ließen wir das Gespann zurück und machten uns mit Bernds SR, er war vorsichtshalber hinterhergefahren, auf die Suche nach einem passenden Kettenschloß, was im Zeitalter der Hypersportmaschinen beinahe aussichtslos ist.

Zum Schluß fanden wir dann doch noch einen kleinen Laden (Sonntagnachmittag), der uns das begehrte Teil verkaufte.

Die Vollständigkeit des Motors hing nun noch von der Umrüstung auf die elektronische High-Tech-Zündanlage der Firma SILENT HEKTIK aus UNNA (BOT-Ausstatte bei OMK) ab, die jene (Firma) uns als Reaktion auf unseren letzten Artikel zur Verfügung gestellt hat. Dies sei hier besonders hervorgehoben, da es sich um ein recht kleines Unternehmen handelt, daß sich noch mehr oder

**Foto vorherige Seite:**  
**Boxenstop in Zolder; Batterie-, Fahrerwechsel und Tanken**  
**Foto unten:**  
**Man achte auf den Zentralträger, Typ "Loch neben Loch", der der Gewichtersparnis dient**

## ZWETTE RENNSAISON AUF MZ TSR 250



weniger im Aufbau befindet. Herzlichen Dank also. So kamen wir also zu einer vom Hallgeber bis zum Kerzenstecker komplett neuen Motorelektrik.

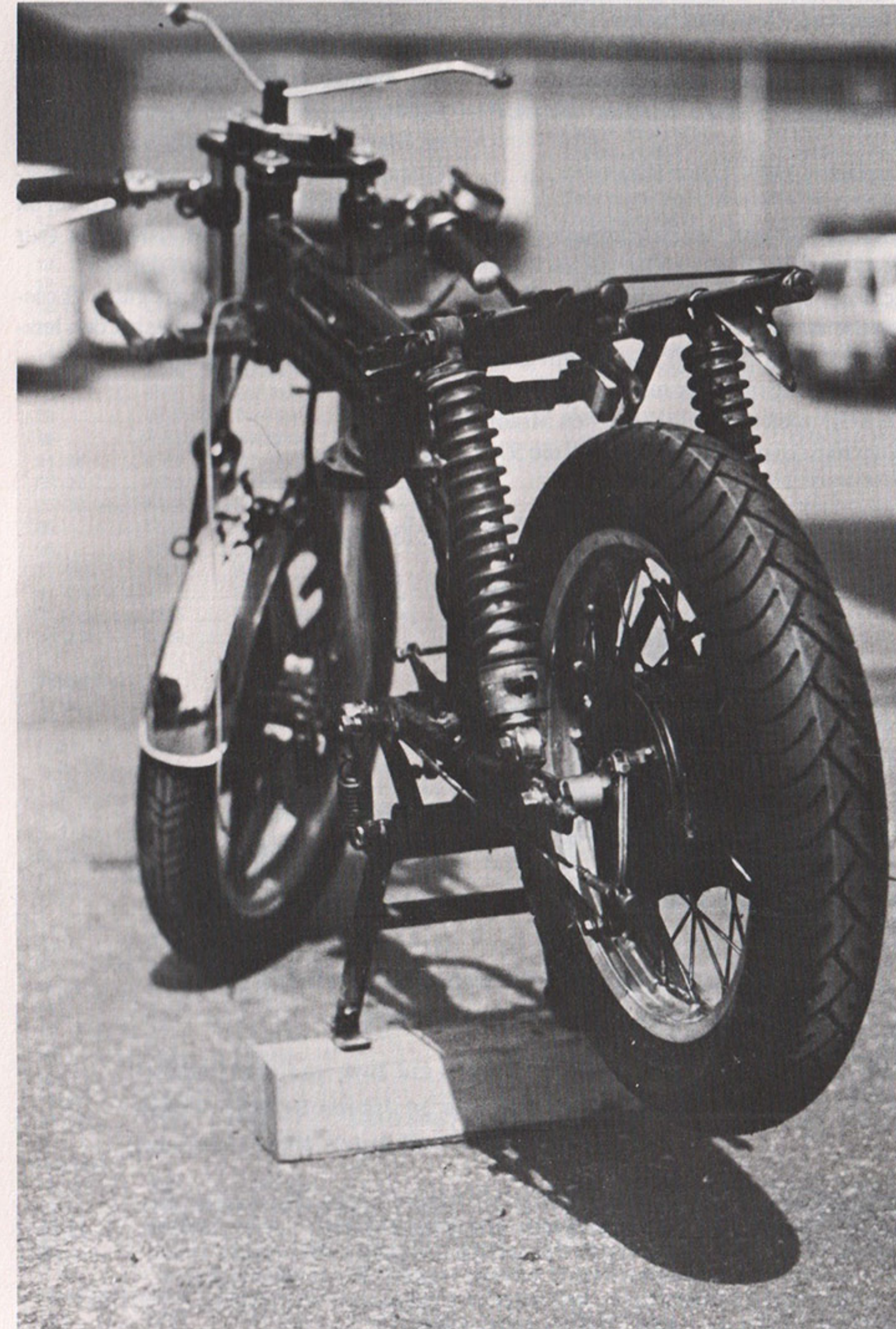
Nach unendlich langen 500 Einfahrkilometern kam dann der so oft umstrittene Schritt zum offenen Vergasertrichter. Entgegen allen Befürchtungen lief der Motor auf Antrieb sehr gut und war deutlich drehfreudiger als vorher. Wegen der nun herzerfrischenden Ansauggeräusche beschränkten wir uns bei weiteren Probefahrten auf die Autobahn. Dort wurde bei über 110 km/h im vierten Gang die richtige Bedüsung erprobt, Schwächen in der Verkabelung behoben (wir blieben mehrfach stehen) und die Hemmschwelle gegenüber hohen Drehzahlen bei MZ abgebaut.

Parallel dazu mußte das Fahrgestell einige Änderungen über sich ergehen lassen. So wurde die Gabel einer CB 400 N mit Doppel-

scheibenbremse und Stummellenker dem MZ-Rahmen angepaßt und ersetzt nun die RD-Gabel des letzten Jahres.

Der Auspuff wanderte zwecks Schräglagenfreiheit unter die Sitzbank, die im Rahmen einer riesigen Schweinerei mit Maschendraht, Glasfasern und Polyesterharz entstand.

Uns drängte die Zeit, da wir an dem Wochenende vor dem ersten Rennen das Motorrad mit unserem Reifensponsor zusammen auf dem Düsseldorfer TÜV-Tag ausstellen wollten. Wir hängten den Motor in unseren Rahmen und schraubten wie die "Weltmeister" bis alles paßte. Die von der Firma Reifen Krüger spendierten neuen Reifen (ME33/22 Comp K) waren da und rundeten den Umbau bis auf weiteres ab. Nun war sie endlich fertig und ein gutes Stück unseren Vorstellungen näher gekommen. Auf dem TÜV-Tag machte sie eine gute Figur und Montagabend ging es auf



## ZWETTE RENNSAISON AUF MZ TSR 250

nach Zoldern zum ersten 4-Stundenrennen der Saison '90.

Nach der gut überstandenen technischen Abnahme (u. a. Geräuschmessung) verließ uns dann im Fahrerlager unsere Zündanlage aus noch nicht geklärter Ursache. Also wurde im Lichte der Taschenlampe wieder auf Kontaktzündung umgestrickt. Im Training mußte sie dann zeigen, ob alle Umbaumaßnahmen zweckmäßig und gut waren.

Die Bremsen waren jetzt vergleichbar mit einem Anker und die Reifen mit Schienen. Viele der 16 angetretenen Emmis waren schneller als unsere, jedoch kaum eine standfester. Im Rennen belegten wir dann ohne weitere technische Probleme den 3. Platz. Für das Sprintrennen (20 min. + 2 Runden) in Zandvoort, das zehn Tage später stattfand, bauten wir einen kürzeren Krümmer, der den Motor nicht mehr drosseln sollte. Leider war unsere Zündanlage, die wir zur Reparatur nach Unna geschickt hatten, durch den Poststreik nicht rechtzeitig zurück und wir mußten auf dieses Bauteil einmal mehr verzichten.

Während der Trainingsläufe machten uns starke Fehlzündungen zurück in den Vergaser zu schaffen, die wir bis zum Rennen dann im Griff hatten. Der Motor lief gut und wir belegten den achten von zwölf Plätzen, was in Anbetracht des Hubraumdefizits von 20% und den bei uns von Rennen zu Rennen wechselnden Fahrern/innen sehr zufriedenstellend ist. Bis auf ein paar Kleinigkeiten werden wir den Motor so belassen, wie er jetzt ist und uns nun dem Thema Gewicht zuwenden. Unsere Emmi bringt immerhin noch stattliche 135 kg auf die Waage. Hier kann auch noch mit recht einfachen Mitteln etwas getan werden, da wir z.B. den serienmäßigen Hauptständer, die Chromblenden am Blechtank oder das Chromschutzblech der Hondagabel wegliessen.

Wir freuen uns auf das nächste Rennen (Zandvoort, 7/8.7) und darauf, die anderen MZ-Teams dort wiederzutreffen. Zwischenzeitlich ist unsere Zündanlage wieder eingetroffen; es war ein Kabelbruch direkt am Hallgeber.

Abschließend sei bemerkt, daß wir trotz beachtlicher Erfolge in Sachen "Sponsoring" weitere Gönner suchen, die uns mit ein paar Märkern oder dem Zugriff auf ein Ersatzteilregal unterstützen.

**Kontaktadresse:**

**Peter Handke, Aderkirchweg 50, 4000 Düsseldorf**

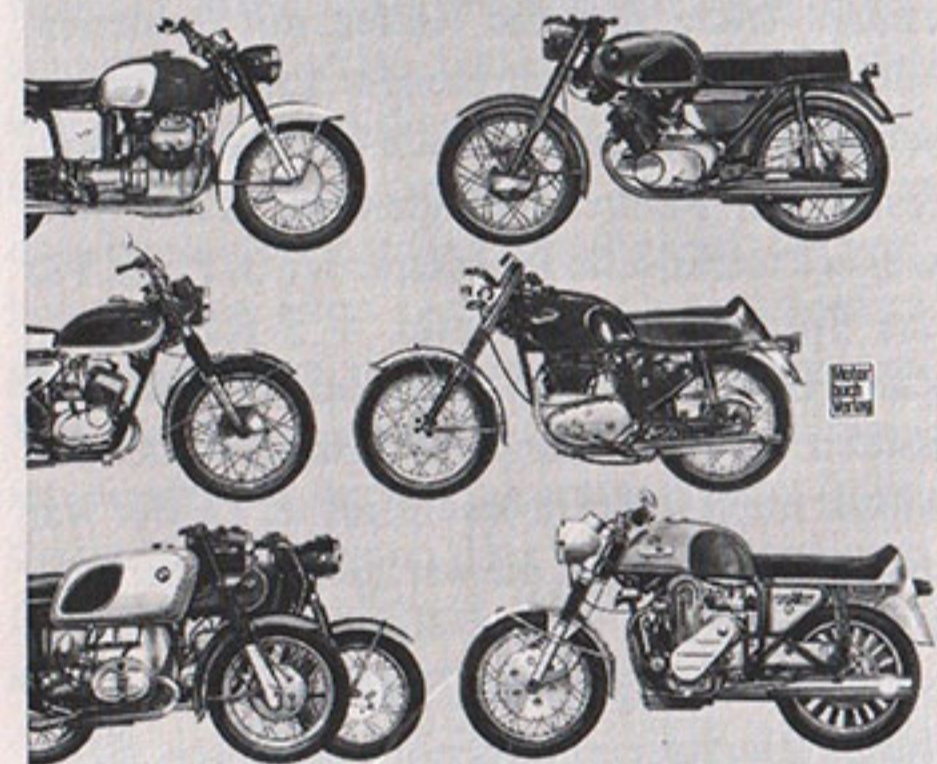
# Literatur

## Klacksens rasante Jahre

Die rasanten Motorräder der 60er Jahre • Ernst "Klacks" Leverkus • ISBN 3-87943-952-4 • Motorbuch Verlag Stuttgart • 3. Auflage 1988 • 38 DM

### Die rasanten Motorräder der 60er Jahre

Ernst Leverkus



"Schon Wochen vorher hatten wir Monat für Monat beobachtet, wie der Friedel in seiner Werkstatt Teil für Teil zusammenbaute, und eines Abends saßen wir um unseren Eckisch zu Hause.

»Das ist mehr als ein Elefant, noch mehr als ein Saurier...«, meinte Inge.  
 »... das ist ein Mammut«, sagte unsere Motorrad-Oma und lachte.  
 Schon stürzten wir ans Telefon: »Friedel, weißt du, wie dein Riesenmotorrad heißt? M a m m u t nennen wir es.«

Typisch Klacks, lieber Klacks!

Da habe ich von Dir die chronologische Fortsetzung Deines 50er Jahre-Buchs gelesen, meine Entspannungs-Lieblingslektüre in der Zeit zur Seite gelegt und in einem Rutsch Deine 213 Seiten mit größtem Vergnügen hinter mich gebracht. Obwohl mich mehr die deutschen Motorräder und dann auch noch speziell die 50er

Jahre interessieren, lag es wieder einmal an Deiner Schreibe und an dem genauen Bild, wie Du die Biker-Szene der 60er und die Maschinen beschreibst, daß ich alles gelesen habe.

Gut gefiel mir die Auswahl und die Qualität Deiner Fotos und Abbildungen (es hätten trotz der angeblichen 147 Stück mehr sein können). Die Ausstattung (gebunden, hohe Druck- und Papierqualität) ist dem Verkaufspreis angepaßt. Deine Aufteilung in vier Kapitel, "Der faszinierende Rest in Deutschland", "1960 kamen die Söhne aus dem Land der aufgehenden Sonne", "Jaa - die Italiener -!" und "Tapferes altes England (Brave Old England)" erleichtert jedem das Nachschlagen.

Du schreibst ja am Ende auch ein Schlußwort mit einer Entschuldigung, daß wieder einmal Dein Papier nicht reichte. Daher möchte ich Dich bitten, auf einzelne Maschinen dieser Aera noch genauer einzugehen und Deinen Verlag zu überzeugen, daß sie dieses neue Buch dann im Paperback für 9,80 DM rausgeben (wir Motorradfahrer werden es danken). Ich empfehle Dein Buch als guten "Lese-stoff" und ziehe mir demnächst den letzten Band Deiner Trilogie rein.

Peter Kurze

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.

# Termine & Treffen

Wann	Wo	Was	Veranstalter	Telefon
<b>JULI</b>				
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	Motorr.-Vet.-Rallye	Kari Salmäki, 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	Motorr.-Oldie-Treffen	D. Edel, Wiesenstr. 3, 6259 Brechen 06081/7668
<b>AUGUST</b>				
3.-5.	DDR-6550 Schleiz	Schleizer Dreikrennen	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
11.-12.	6250 Limburg-Linter	Teilemarkt+Mot.Treffen	Wolfgang Menges	0 64 31/41 76 8
12.	8069 Wolnzach	Motorradfreunde Wolnzach	Braun, Holzmannstr.10, 8068 Pfaffenhofen	
12.-14.	5489 Nürburgring	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
18.	2320 Plön	Veteranen-Rallye A+M	Martin Aleithe, Kirchstr. 1, 2320 Bösdorf 2	0 45 22/61 31
18.	6537 Gensingen	Mot-Vet-Orientierungsf.	Peter Kohl, Schlesische Str. 7, 6536 Langenlonsheim	0 67 04/22 08
18.	CH-9620 Lichtensteig	Motorrad-Teilemarkt	F. Amühler, Löwengasse 13, CH-9620 Lichtensteig	0041/74 74 177
18.-19.	A Damburg	4. int. Bergwertung	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
18.-19.	6479 Schotten	GP für hist. Sportmasch.	MSC Rund um Schotten e.V.	0 60 44/28 68
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
19.	A-5230 Mattighofen	Gleichmäßigkeitsslauf	1. Invierteler Motor-Veteranen-Club, Landerting 15, A-5230 Mattighofen	
24.-26.	6120 Erbach/Odenwald	ADLER-Club-Treffen	Henning Holst, Hoisdorfer Landstr. 113, 2070 Großhansdorf	
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	0 60 63/32 33
26.	4780 Lippstadt	Motorrad-Rallye	P. Osthoff, Rolevinekstr. 27, 4780 Lippstadt	02941/61366
31.-2.9.	1000 Berlin	2T + Wankel-Suzi-Treff.	Wasserbüffelclub, Martin Krause	030/3238187
31.-2.9.	Eifel	Ariel-Treffen	Klaus Gerhard, Espanstr. 60, 8510 Fürth	09 11/794830
31.-2.9.	7255 Rutesheim Leonberg	BMW Treffen bis Bj. 65	Kurt Kuhn, Lisztstr.8, 7255 Rutesheim	0 71 52/5 95 92
31.-2.9.	6320 Alsfeld	BMW Treffen	BMW Club Alsfeld, Schulstr. 44, 6327 Antrifttal 2	
<b>September</b>				
1.	2300 Kiel	Nimbus-Treffen	Peter Schönbeck, Heidbergredder 16, 2300 Kiel 14	
1.	2370 Rendsburg	Oldtimerbörse	Oldtimerfreunde Jübeck e.V., Süderstr. 36, 2383 Jübeck	04 6 25/72 52
1.-2.	2940 Wilhelmshaven	Treffen/Teilemarkt A+M	W. Schulz, Preußenstr. 15, 2940 Wilhelmshaven	0 44 21/54 4 88
1.-2.	4800 Bielefeld-Brackwede	Motorrad-Teilemarkt	Ingo Rübener, Im Kröpel 14, 5250 Engelskirchen	0 22 63/65 24
1.-2.	5354 Weilerswist	Adler-Treffen	J. Strohmenger	0 22 54/51 65
1.-2.	5928 Bad Laasphe	Treffen bis Bj. 69	H. W. Wickel, Laubach 4, 5928 Bad Laasphe-Oberdorf	0 27 54/89 23
1.-2.	8510 Fürth	Frankenschnellweg/Ronhof	Pedack&Seeberger	0 92 42/14 30
2.	B-3830 Wellen	FaHiMo/Moped Tref.-> Bj. 70	E. Steyls, Smissebroek 53, B-3830 Wellen	003212/74 40 74
2.	7000 Stuttgart	Ausfahrt bis Bj. 65	Thoamas Rieg, Heberweg 10, 7000 Stuttgart	0711/71 44 53
7.-9.	DDR-7817 Schwarzheide	Fahrrad-/Mofa... Treffen	T. Kreuzt, Eisenbahnstr. 24, DDR-7817 Schwarzheide	
8.	8152 Feldkirchen-Westerham	NSU-Treffen	Jürgen Völker, Gertrud-Kückelmann-Weg 20, 8 M 83	089/63 11 96
8.-9.	3300 Braunschweig	Eisssporthalle	Ch. Rukat, Cranachstr. 53, 3340 Wolfenbüttel	0 53 31/6 31 02
9.	7312 Kirchheim/Teck	Vet.-Rallye A+M	MC Kirchheim/Teck, Postplatz 9, 7312 Kirchheim/Teck	07 0 21/27 53
15.	A-4600 Wels	Motorradausfahrt	OÖMVC, Georg Seelmaier, Grünbachstr. 8-12, A-4600 Wels	
15.	8755 Alzenau	Ausfahrt bis Bj. 60	AMC Alzenau e.V., Ringmauerstr. 26, 8755 Alzenau	06 0 23/26 83
15.-16.	2854 Loxstedt	Treffen+Rallye bis Bj.60	C. Petersen, Donnern 47, 2854 Loxstedt	04703/13 49
16.	5063 Overath	Mot.-Vet.Rallye	MSC Heiligenhaus, Neuenhauser Str.9, 5063 Overath	0 22 06/39 55
16.	A-5230 Mattighofen	Herbstausfahrt	1. Invierteler Motorrad Veteranen Club, Landerting 15, A-5230 Mattigh.	
19.-23.	5000 Köln	IFMA	Messe- und Ausstellungsg., Messeplatz 1, 5000 Köln 21	02 21/8210
29.-30.	3500 Kassel	Messehallen Fuldaaue	Teilemarkt	H. Leicht, Griesbadgasse 26, 7900 Ulm 07 31/24 4 52
<b>Oktober</b>				
13.-14.	6800 Mannheim	Teilemarkt	Seidel + Metz, Rheingaustr. 21, 6802 Ladenburg	0 62 03/1 35 07
14.	A-3340 Waidhofen	Bergwertung A+M	Touringclub Waidhofen, PF 105, A-3340 Waidhofen	
19.-21.	????	6. Herbsttreffen	Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel	05233/5795
20.	2358 Kaltenkirchen	Teilemarkt	H. J. Meyer, Landweg 36, 2357 Bad Bramstedt	0 41 92/96 09
<b>Ständige Termine</b>				
2000	Hamburg	Sternschanze	Motorradtreff	Jeden 3. Sonntag im Monat, 10.00 bis 12.00 Uhr 040/691 53 87

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

### Asbest

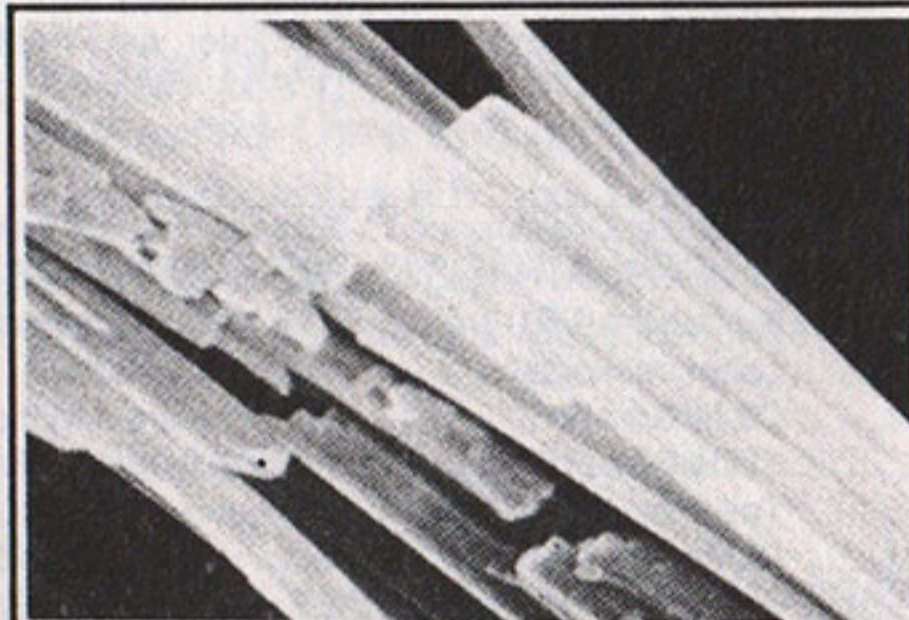
Einer der vielseitigsten und interessantesten Stoffe, die in der Natur vorkommen, sind die Asbeste (aus dem griechischen = unauslöschlich, unzerstörbar). Alle Welt spricht mit erhobenem Zeigefinger von Asbest, warnt vor der Gefährlichkeit, in der Zeitung werden Bilder von vermummten Entsorgungstruppen gezeigt und dem Laien steht blankes Entsetzen im Gesicht.

Hakt man nach und fragt, was den nun überhaupt Asbest ist, so wird man zumeist mit peinlichem Schweigen belohnt. Es wird häufig behauptet Asbest ist eine von der Chemie hergestellte Substanz. Also schon wieder einmal die böse Chemie?

Wäre meinem alten Herren eine dahingehende Aussage aus meinem leichtsinnigen Jugendmund zu Ohren gekommen, hätte dies wieder einmal eine der üblichen Chemielehrerstunden nach sich gezogen, die grundsätzlich mit den Worten anfangen "Mein Sohn, mit Tanten und mitnichten..."

Hinter dem Wort Asbest verbergen sich in Wahrheit nämlich Naturstoffe mit der Eigenschaft eines Chamäleons. Die vorhin erwähnte Gefahr geht aber meist von dem faserigen Serpentin Chrysotil aus. Chrysotil deckt ca. 90% der industriell verwendeten Asbeste und hat die chem. Formel  $Mg_3(OH)_4(Si_2O_5)_2$ .

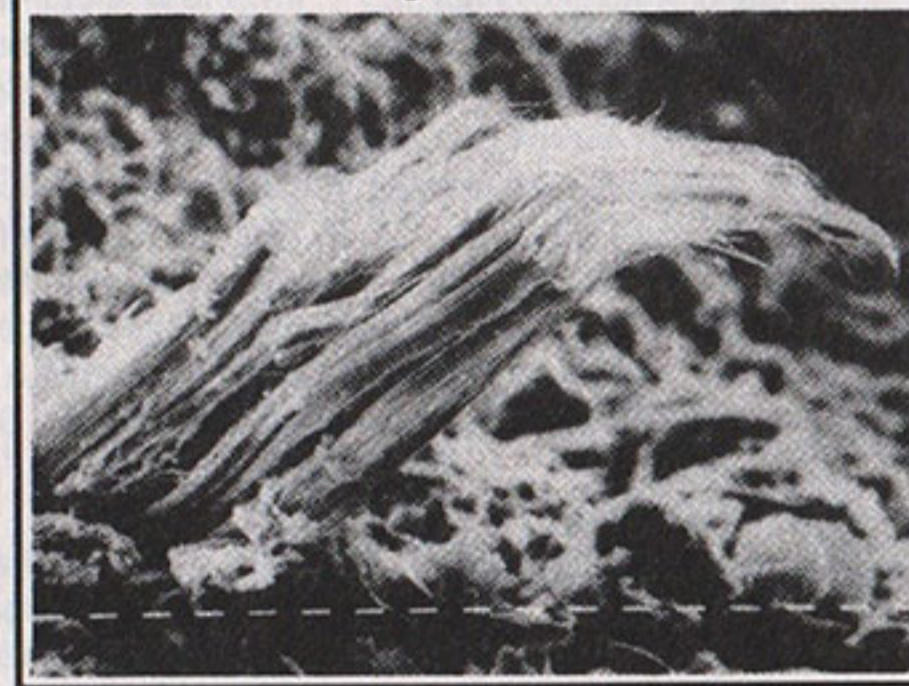
Serpentinasbest wird unter anderem in Kanada, Amerika, Rußland usw. zum größten Teil im Tagebau gewonnen. Die zuvor erwähnten positiven Eigenschaften dieses Minerals sind so bestechend, daß die weiterverarbeitende Industrie diese billige Rohstoffquelle erschloß. Im Fahr-



Gefahr in Großaufnahme

Von den Fasern der beiden hier gezeigten Asbestarten passen eine Vielzahl auf eine Nadelspitze.

Die Gefahr ist unsichtbar und deshalb so schwer zu begreifen.



zeugbau wurde Asbest verwendet für:

1. Auspuff hitzebeständig, feuerfest, isolierend
2. Bremsbelag In Verbindung mit Harzen hohe Abriebfestigkeit bei sich erwärmenden Bremsbelägen
3. Dichtungen In Verbindung mit Bindemitteln gute Dichtungseigenschaften bei erwärmten Ölen und Fetten
4. Verkleidungen reißfest, schlagfest, nicht brennbar
5. Bekleidung web- und spinnbar

Und konsequenterweise werden uns diese asbesthaltigen Teile an vielen Stellen begegnen. Warum nun eigentlich dieser Aufstand gegen das Naturprodukt Asbest? Aus statistischen Unterlagen der Berufsgenos-

schaften und besseren ärztlichen Diagnosemethoden konnte in jüngster Zeit nachgewiesen werden, daß Personen die verstärkt mit diesem Serpentinbest zu tun hatten häufiger von einem bestimmten Krebs befallen wurden, als vergleichbare andere Personengruppen. Durch mikroskopische Untersuchungen konnte nachgewiesen werden, daß die hohlen Chrysotilfasern (Fibrillen) sich in Lunge und Zwerchfell festsetzen und hier teilweise erst nach 25-30 Jahren eine Körperabwehrreaktion auslösen, die man Krebs nennt.

Nach Bekanntwerden dieses Tatbestandes wurde vom Gesetzgeber ein Verwendungsverbot für Asbest ausgesprochen

#### Normales Lebensrisiko

1. Ein gewisses Lebensrisiko wird man natürlich nicht ausschließen können, da unsere Umgebung einem beständigen Anteil an lungengängigen Asbestfasern enthält.
2. Für ganz bestimmte Zwecke werden auch heute noch Asbeste eingesetzt, da Ersatzstoffe noch nicht vorhanden sind.
3. Aus Unkenntnis werden vorhandene Asbestaltbestände weiterverwendet.

#### Sanierung der Altlasten

Der Besitzer von alten Motorrädern wird mit 100%iger Sicherheit Asbest an seinem Fahrzeug finden und zwar an Bremsen, Auspuff, Dichtung und Verkleidung. Als markanteste Stelle hier wiederum die Bremse.

Abgesehen vom Abrieb, der beim Fahrtrieb in die Umwelt gelangt, besteht die größte Gefahr bei Ausbau und Reinigung der Bremse. Jede gute Werkstatt hat Preßluft und erstaunlicherweise glaubt der Mensch, wegblasen sei auch mit Entsorgung gleichzusetzen. Dem ist natürlich nicht so.

Das übliche Ausblasen ist wohl die übelste Reinigungsmethode, die praktiziert wird. Eine Alternative dazu wäre mit Wasser befeuchten und auswaschen. Feuchtigkeit bindet jede Asbestfaser. Wer mit Wasser nicht arbeiten will, dem bietet sich als letzte Möglichkeit der Staubsauger an. Diese Arbeitsweise ist praktikabel, sauber und bequem. Aber und nun kommt die Tücke des Objekts, die lungengängigen Asbestfasern wandern elegant durch den Haushaltsstaubsauger und flimmern frei verblasen in der Atemluft. Man hält also nur den groben Dreck gefangen, aber die

feinste Asbestfaser kann nach wie vor ihre schädigende Wirkung ausüben. Dieser Vorgang ist in Fachkreisen allgemein bekannt und deshalb werden für derart gefährliche Stäube extra Filtersystem für Sauger gebaut. Wie in der Tabelle zu ersehen, sind Staubbeutel für die Klasse C mit den entsprechenden technischen Daten zu besorgen. Diese Entsorgungssysteme gibt es z.B. bei der Firma "Nilfisk"

Staubklasse	Eignung für Staub mit Grenzwerten berufsbedingter Exposition [ $mg\ m^{-3}$ ]	Durchlaßgrad [%]	Filterflächenbelastung [ $m^3 \cdot m^{-2} \cdot h^{-1}$ ]
<b>L</b> (light)	> 1	< 5	$\leq 500$ $\leq 1000$
<b>H</b> (hazard)	> 0,1	< 1	$\leq 200$
<b>T</b> (toxic)	alle	< 0,5	$\leq 200$
<b>C</b> (cancer)	alle und mit krebserzeugenden Stäuben	< 0,1	$\leq 200$
<b>V</b> (virus)	mit Krankheits-erregern	(< 0,03) < 0,05	$\leq 200$

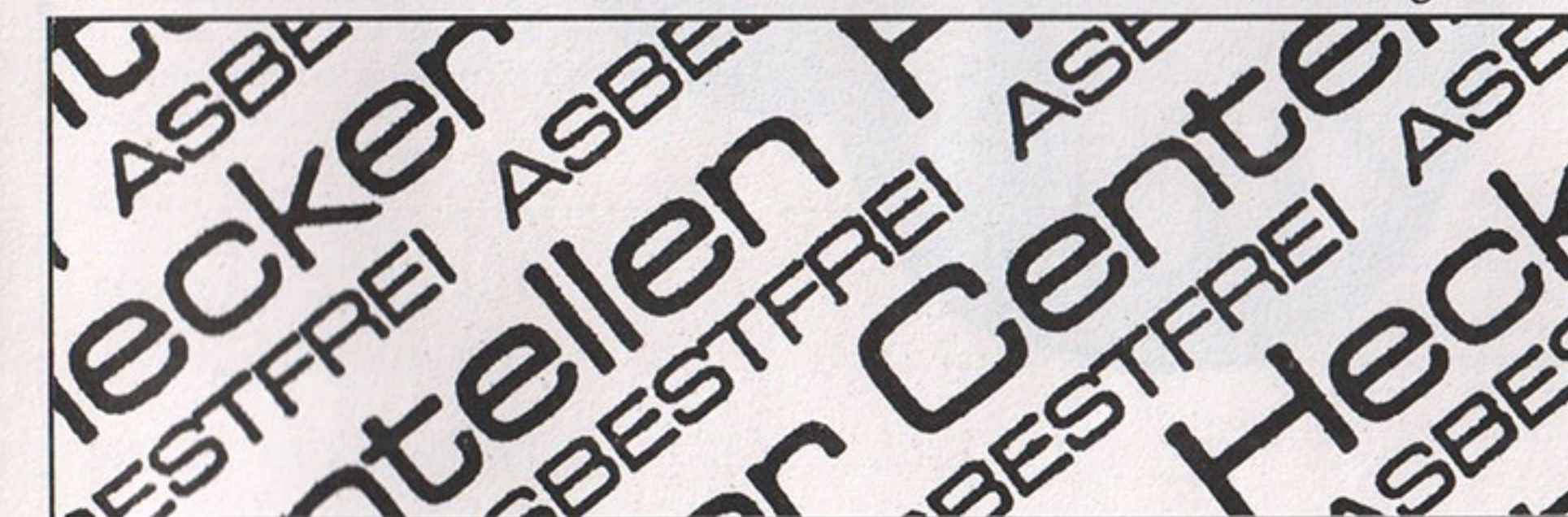
Die gleichen Vorsichtsmaßnahmen wie bei Arbeiten an den Bremsen gelten für die Bearbeitung von Dichtungen. Meist ist die alte Dichtung nur durch eine Eigenanfertigung zu ersetzen. Säge und Feile sind hierbei die wichtigsten Hilfsmittel. Bei den Dichtungen haben wir aber die Möglichkeit asbestfreies Material zu verwenden.

#### Vorsicht also bei der Entfernung der Altdichtungen!

Wie erkennst du nun asbestfreie Dichtungen?

Auch hier eine einfache Aussage. In der DIN 3754 steht IT-Platten bestehen im wesentlichen aus Asbest. Die Hersteller haben deswegen sinnigerweise Ihre Produktnamen mit IT versehen. Begegnet die also eine Dichtungsplatte auf der IT 200, IT 300, IT 400 aufgedruckt ist, oder der Herstellername mit IT endet, oder ein IT im Spezialnamen der Dichtung vorkommt, so wird mit Sicherheit ein asbesthaltigen Produkt vorliegen.

Beispiel: Die Firma Hecker Werke in 7039 Weil in Schönbrunn stellt unter der



Bezeichnung HECKERIT 450 eine Dichtung her, die besonders in Verbindung mit Öl eine hohe Quellung aufweist und somit in der Motorenabdichtung gerne verwendet wird. Diese Dichtung besteht aus kautschukgebundenem Asbest. Die gleiche Firma stellt aber ebenfalls asbestfreie Dichtungen her z.B. "Centellen CS", die die gleichen Eigenschaften wie asbesthaltige Dichtungen aufweist. Dies nur als Beispiel.

Alle Dichtungshersteller haben in ihrem Programm asbestfreie Materialien. Achte beim Kauf auf Asbestfreiheit. Alle

früher an Schalldämpfern verwendeten Quetschdichtungen bestehen aus graphitiertem Asbest. Beim Ausbau sollten die gleichen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden wie im Abschnitt Bremsen. Darüberhinaus verwendeten einige Motorradhersteller Zwischenlagen aus Asbest im Schalltopf. Dieses Produkt ist durch Hitzeinwirkung und Vibration total zerstört. Sollte sich die Notwendigkeit von Reparaturen an diesem Teil ergeben, zerlege den Topf nur unter Wasser (Wanne): Ersatzstoffe zur Verwendung an Auspuffanlagen sind heute ausreichend vorhanden.

Beispiel:  
Handelsname DELCERAM  
Hersteller CH Detroye/Belgien  
Vertrieb Risuis/Köln u.v.m.

Der beste Schutz vor Asbest ist der Übergang zu asbestfreien Werkstoffen.

#### Zur Entsorgung

Für den Laien ist es nicht leicht Asbest zu erkennen. Erst unter dem Mikroskop können die Fasern zuverlässig identifiziert

#### 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), Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon: 04 21/50 16 17  
Uli Böckmann (ub), Treibstraße 3, 4600 Dortmund 1, Telefon: 02 31/82 28 80

Mitarbeit an dieser Ausgabe: Dipl.-Ing. Freitag (frei), Peter Mergenkühl, Susanne Schönholz, Andy Schwietzer, Jürgen Strohmenger (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 Erscheinungsmontats  
Anzeigenpreise: Fließsatzanzeigen bis zu 12 Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kostenlos. Nicht-Abonnenten zahlen 1 DM pro Druckzeile (32 Anschläge einschl. Leerräume, Kommata etc.). Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 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



ziert werden. Deshalb nimm zu Deiner eigenen Sicherheit an, daß überall noch Asbest vorhanden ist.

**Grundsatz: Befeuchte asbestverdächtige Produkte.**



**ACHTUNG  
ENTHÄLT  
ASBEST**

Gesundheits-  
gefährdung bei  
Einatmen von  
Asbestfeinstaub  
Sicherheits-  
vorschriften  
beachten

Aus eigener Praxis: Mir ist bekannt, daß mein Verhalten nicht ganz korrekt ist, aber zur Entsorgung verpacke ich das feuchte Produkt in einem PVC-Beutel und gebe es in die Hausmüllabfuhr. Dies ist im Prinzip genauso gefährdet wie die erodierenden Asbestzementplatten auf Dächern.

**Persönlicher Körperschutz**

Atemschutz bei Arbeiten mit Asbest ist unerlässlich!  
Asbest-Schutzstufe P 3, d.h. alle handelsüblichen Papierhalbmasksen sog. Büstenhalter sind absolut ungeeignet. Als Kom-

promiß kann man die abgebildete Halbmaske ansehen. Im Fachhandel für Arbeitsschutzartikel zu bekommen. Eine einmalige Anschaffung, wobei das Wechseln von Filtereinsätzen billiger kommt, als der Kauf von Wegwerfmasksen. Beim Filter unbedingt auf Schutzstufe P 3 achten.

**Gesetzliche Vorschrift**

Jedes Produkt das heute verkauft wird und noch Asbest enthält, muß mit dem Warnsymbol Asbest versehen werden.

**Praxis**

An dem vom Hersteller angelieferten Produkt hängt das Warnsymbol. Der Einzelhändler verkauft die kleinere Menge häufig ohne Warnsymbol, aus Unkenntnis, daß auch diese geringe Menge gekennzeichnet werden muß. O

**Zeichnung: Asbestschutz-Halbmaske**  
Combitox-Maske des Drägerwerk AG Lübeck mit Partikelfilter 655 St P3 (66,12 DM), Partikelfilter 905 St P3 (10 St = 67,26 DM) und Grobstaubfilter a (Drägerwerk, Tel.: 04 51/882-0, nennt sicherlich nächstliegende Vertretung)



# Wir machen den Weg frei

**Volksbank Sprockhövel eG**  
Mehr als Geld und Zinsen

- Alte Ausgaben:**  
Folgende GummikuH-PAST perfect-Hefte sind noch lieferbar (4,90 DM):
- Heft 1 Zündapp-Werke
  - Heft 2 NSU
  - Heft 3 DKW (vergriffen)
  - Heft 4 Adler (vergriffen)
  - Heft 5 Horex
  - Heft 6 Triumph Nürnberg
  - Heft 7 Victoria
  - Heft 8 Maico
  - Heft 9 BSA, Guzzi
  - Heft 10 CB 500 F
  - Heft 11 Sanglas
  - Heft 12 BSA Café Racer
  - Heft 13 AWO

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

**KOLBEN**  
für Veteranen und andere Motoren.  
Preisliste gegen Rückporto von DM 2,50  
**LEO DÜMPERT**  
Haus Nr. 23 • 3131 Büllitz  
Telefon 0 58 44/18 62 • FAX: 0 58 44/18 35

**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

**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 (0 71 61) 2 10 99

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

**MOTALIA im Abonnement** 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 Widerrufs.

**ZWEIRADREICH**  
FACHHÄNDLER FÜR:  
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

**MOTO**  
DIREKTIMPORT AUS ITALIEN  
**MOTO GUZZI V7  
AIRONE  
FALCONE  
850 T3**  
GROSSE AUSWAHL AN NEU- u. GEBRAUCHTEILEN AN- UND VERKAUF V. MOTORRÄDERN + ERSATZTEILEN + VERSAND  
**Hartmut Mersmann**  
Rhynerner Str. 9, 4703 Bönen  
Tel. 02383/7033

# 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**