

GUMMIKU H&

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

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

PAST

perfect

Nr. 9-1990
Ausgabe 15
2. Jahrgang
15. August 1990



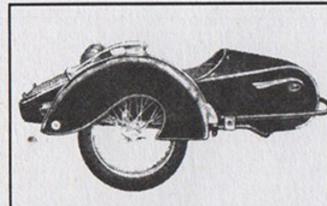
ISSN 0936-921X
DM 4,90 • ÖS 40 • sfr 5,00

**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

Norton

Import und Vertrieb
Norton Wankel
Commander • Dommi
Zentralersatzteillager

TRIUMPH

Triumph 650/750 Twin
Norman Hyde Import
Triumph-Ersatzteile

**NORTON
Deutschland GmbH**

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

TRIUMPH

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

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

Direkt beim Hersteller kaufen!



**KFZ-Elektronik
M. Blodig**

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

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

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

**Kaufe Unfall- und
Gebrauchtmotorräder**

Motorrad Hentschel

Austraße 5

7078 Leinzell

Tel.: 0 71 75/72 00

Barbour®

der Fahranzug aus 100% Natur.

Ein absolut wasserdichter

Wachs-Cotton-Anzug, der mehr

ist als Regenschutz. **Barbour®**

- der Fahranzug aus Materialien

der Natur für den natürlichen

Motorradfahrer. Unterlagen über

den Klassiker der

Motorradbekleidung gibt's bei



Peter E. Heinze

In der Eck 2, D-6301 Heuchelheim

Tel. (06 41) 6 34 19 Fax (06 41) 6 34 84

EDELSTAHLSCHRAUBEN

A2 Mutttern und Zubehör nach DIN A4

Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis

Uwe Graber, Dipl.-Ing. Postfach 1647

2390 Flensburg Telefon 04 61 / 28480

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

**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.

DAS MUSS DOCH 'MAL GESAGT WERDEN

... über die Alibiabgasreinigungsumwelt-Schutzkatalysatoren....

Da stellen doch durchaus ernstzunehmende Menschen die Behauptung auf, daß ein Bundesbürger einen erworbenen Trabi in der Bundesrepublik nicht zulassen darf.

Wenn nun auch das Verlangen für diesen Vorgang recht gering sein wird, interessiert doch durchaus die Frage nach dem Warum. Und hier vernimmt das erstaunte Ohr die Aussage, daß diese Fahrzeuge ja so stinken und die Umwelt verpesten und 2takter ja sowieso verboten sind. Nun soll man ja bekanntlich nicht gleich Zeter und Mordio schreien, wenn einige Mitmenschen sich durch unqualifizierte Äußerungen hervortun, aber in dieser Aussage scheint Methode zu stecken.

Kaum ein Zeitungsbericht der letzten Monate versäumte, auf die knatternden, stinkenden, luftverpesten 2takter hinzuweisen, wobei noch gnußvoll von blau vernebelten Innenstädten wie Leipzig oder Rostock berichtet werden konnte.

Nun ist leider die versuchte Ächtung der 2takter ein von Emotionen der Gesellschaft gesteuertes Thema, das sich natürlich kein Politiker für seine simplifizierte Umweltpolitik entgehen läßt. Das politische Risiko ist allemal gering, da unsere allmächtige Industrie im Moment dem 2takter abgeschworen hat. Dazu kommt ein weiterer Wesenszug in der freien Marktwirtschaft, den Unterlegenen noch weiter zu schwächen, um eine Flurbereinigung durchzuführen. Kann man darüber hinaus auch noch nachweisen, daß durch diesen Vorgang der mittlerweile gestärkte Umweltgedanke mit berücksichtigt wird, so ist das Schicksal einer Minderheit besiegelt, obwohl ihre einzige Schuld darin liegt, nur eine Minderheit zu sein. Denn der 2takter ist prinzipiell zu einer Minderheit zu rechnen, mit allen Anzeichen der Unterdrückten und Verfolgten.

Dem Laien wird man durchaus zugestehen müssen, nicht das gesamte Problemfeld zu überschauen, aber warum unsere Wissenschaftler diesem unseligen Treiben nicht Einhalt gebieten ist unverständlich. Ganz im Gegenteil kommen aus diesem Lager, wie kürzlich in seriösen deutschen Tageszeitungen zu lesen, Berichte mit der Überschrift "Kat für 2takter entwickelt", wobei nach näherem Hinsehen der totale Fehlschlag zugegeben wird.

Nun liegt es bei Forschungen in der Natur der Sache, von Fehlschlägen zu leben, um irgendwann zum positiven Ergebnis zu kommen. Warum also dieser Bericht? Eriwan läßt grüßen.

Als aufmerksamer Leser wurde man trotzdem ausreichend unterrichtet mit der Information, daß alle Katalysatoren ihren Dienst umgehend einstellten, als nichtverbrannte Öle im Abgas ausgestoßen wurden. Und hier beginnt die ehrliche Information, gewollt natürlich nur für 2takter. Tatsächlich machen die Ölnebel im Abgas den Katalysatoren heftigst zu schaffen, aber bitte nicht nur bei den kleinen "Zweitaktstinkern", sondern auch bei den 4takt-"Großverschmutzern". Gleiches Recht für alle!

Unbestritten hat der Katalysator seine Vorteile, was auch bei den Versuchsläufen bewiesen werden kann, aber wenn dann verglichen wird, mit welchem Aufwand die Versuchs-

motoren gepflegt, gewartet und eingestellt werden, um reproduzierbare Bedingungen zu schaffen mit dem auf der Straße herrschenden rauen Alltagsleben, darf man wohl seine Bedenken anmelden.

Nach 30.000 km ist auch der 4taktende Motor ein kleiner Ölsibberer, der Vergaser leicht ausgeschlagen, die Zündkerzen noch nicht gewechselt, und dieses verdammte Abgasgemisch soll der Katalysator plötzlich schlucken? Ohne zu klagen? Und ziehen wir nun die vielstrapazierte Statistik hinzu, bekommen wir die Information, daß der größte Teil der Fahrzeuge mehr als 30.000 km heruntergespult hat. Und haben wir nicht irgendwo gelesen, daß der Katalysator bei Kurzstrecken erst gar nicht seine Arbeit aufnimmt, weil ihm einfach die Betriebstemperatur fehlt?

Mögen doch die hohen Herrschaften der 4takter-Gilde in ihren ach so noblen Fahrzeugen mit ihren Alibiabgasreinigungsumwelt-Schutzkatalysatoren ihre verwöhnte Nase nicht ganz so streng rümpfen über die 2takt-Zwerge auf ihren Motorrädern und in ihren Autos. So perfekt in Einklang sind sie nun auch wieder nicht mit der Karosse und der Umwelt.

In der Chemie geht nichts verloren, gleichermaßen bei 4- und 2taktern. Was man verfüttert, wird umgesetzt und in irgendeiner Form ausgeschieden.

Kommt auf die Lastenseite hier das Problem der Altölentsorgung, die Belastung der Natur zum Herstellen des Katalysators, so haben wir da nicht verbrannte Ölrückstände im Abgas und eine andere (schädlichere?) Abgaszusammensetzung.

Auf der einen Seite stehen viele Fahrkilometer, auf der anderen Seite nur Bruchteile davon (Statistik).

Wer hier das Banner des Umweltbewahrers halten darf, ist noch sehr ungewiß.

Nur leider neigt der Mensch zu einer gewissen Überheblichkeit, und nun hat man die nicht so noblen 2takter zum Herumschubsen ausgesucht. Genauso wurde der arme, drekkige, verstaubte Motorradfahrer der 50iger Jahre herumgeschubst von Stadtfürsten und Kurverwaltungen. "Durchfahrt verboten für Motorradfahrer" war das Schlagwort. Übrigens die gleichen Orte, die sich heute brüsten, die schönsten Oldiveranstaltungen speziell für Motorradfahrer durchzuführen.

Die gleichen überheblichen Schreier gegen den 2takter holen aber immer noch mit blasierter Miene ihre 2takt-Rasenmäher aus der Garage und schneiden das Gras des Vorgartens stundenlang hin und her, kurz und klein.

Sollte womöglich hier die Ursache für die vernebelten Ansichten liegen? Aber nach Aussage dieser Mitmenschen müßte doch das in 2taktern enthaltene nichtverbrannte Öl segensreich die Gedanken schmieren. Sollte gar die blaue Wolke, die über allem liegt, geistiger Natur sein? Aber nein, wollen wir doch fair bleiben.

Jörn Jörnson

In die gleiche Kerbe haut auch Andy auf Seite 7

15. August 1990



I N H A L T

Titel: Kreidler Werkfoto
Archiv "Rogge"

Anzeigen _____ 2

Das muß doch ´mal gesagt werden
_____ 3

Diese Seite _____ 4

Fotowettbewerb _____ 5

Leserbriefe _____ 6

Ernst "Klacks" Leverkus
Zündapp und seine Konkurrenten, Teil I _____ 8

Typenkunde
MZ ES 250 _____ 18



F. Freitag
MZ BK 350 _____ 20

Restaurierungsreihe
Sattel, Schrauben... _____ 24

Such & Find
Kleinanzeigen _____ 28

Wußten Sie schon...
Lagerverwendung "DKW", VDO-Tachos, Helme, Zündkondensatoren und Unterbrecherkontakte, Vergaseinstellung "Ardie" _____ 38

Biker's Seele
Der Schwarze Reiter _____ 40



Diet & Dat _____ 42

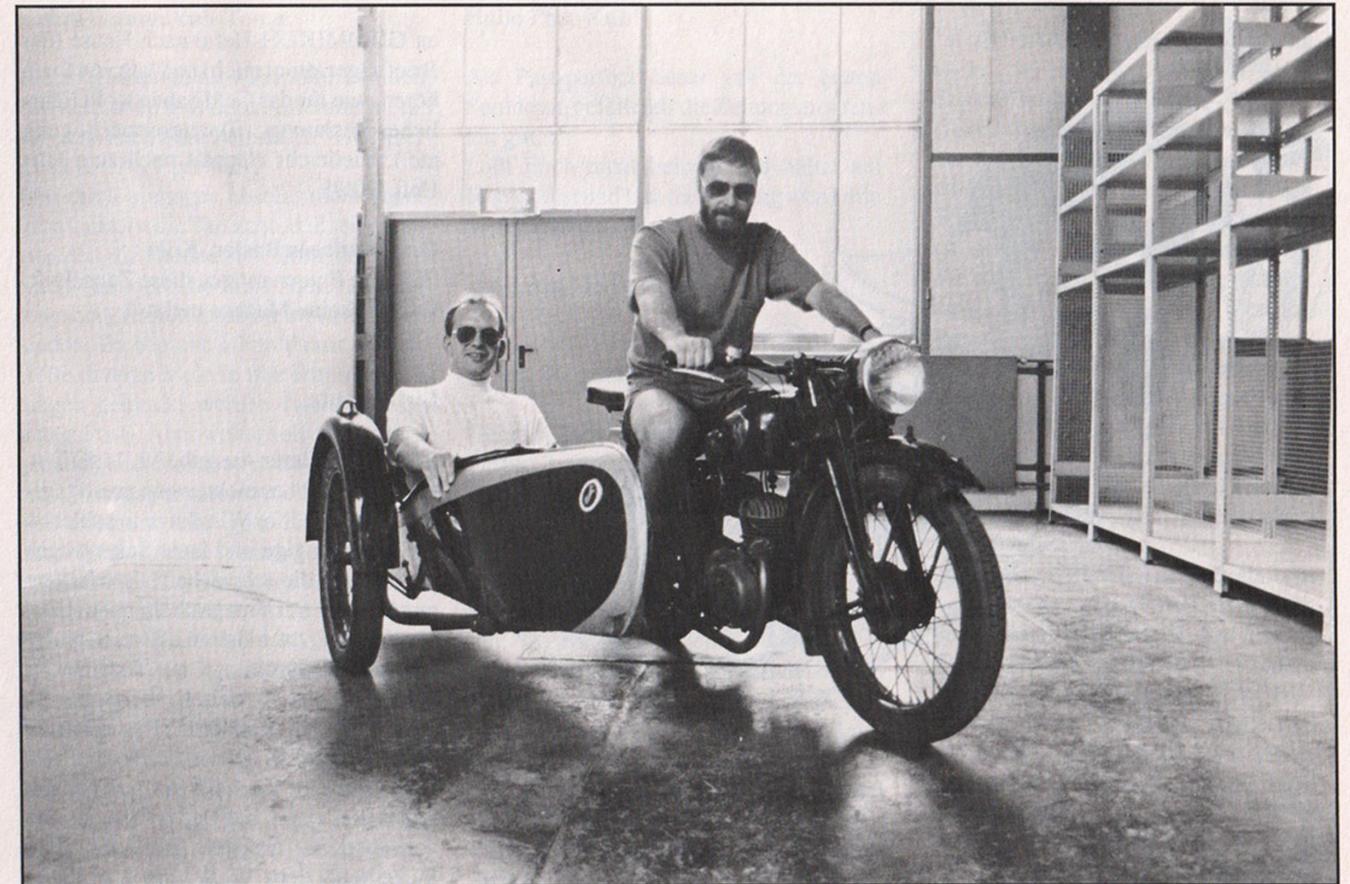
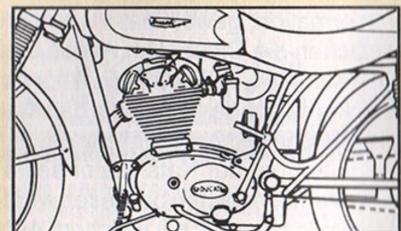
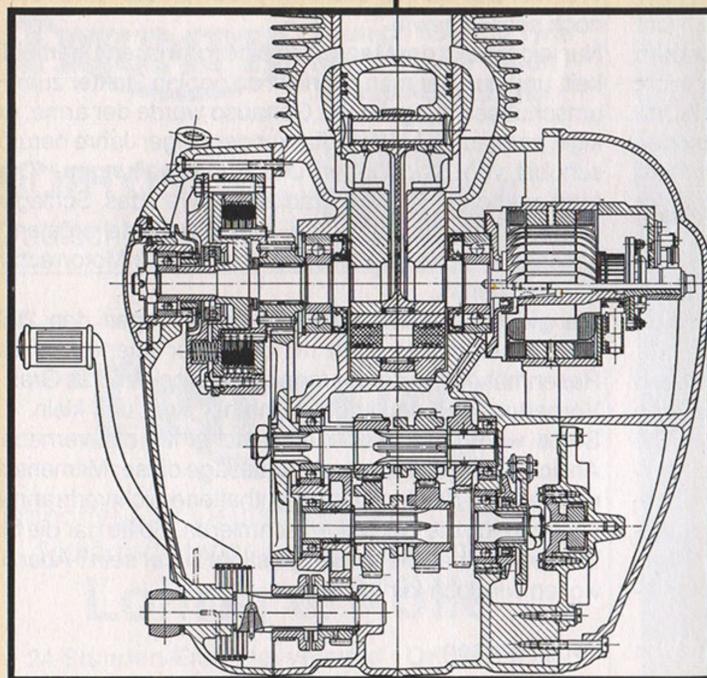
Reise mit einer Ducati Scrambler
_____ 44

Termine _____ 47

Biker's Seele II
"Der Weg zur Fete" von Yogi 48

Dreck weg! Aus Stromis Umweltkiste
Gehörschutz _____ 49

Anzeigen _____ 51



Der Bau von Luftschlössern kostet nichts, aber ihre Zerstörung ist teuer. Francois Mauriac

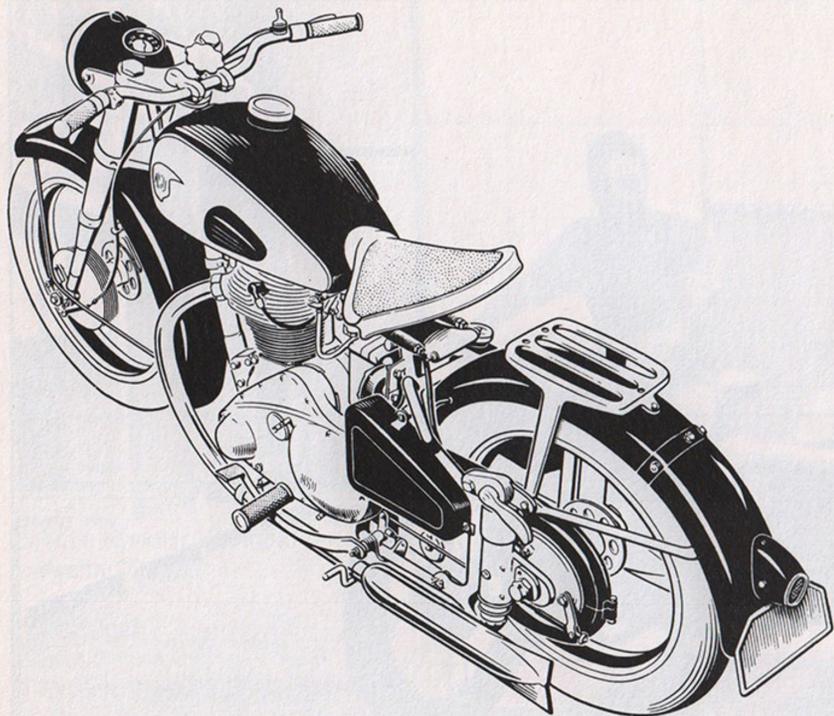
"Anfaß"-Zündapp im Museum Industriekultur, Nürnberg

Knipps...

gutes Motiv und ein bißchen Glück genügen, um einen der wertvollen Buchpreise beim GUMMIKU&-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!

**GUMMIKU&-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 GUMMIKU&PAST perfect über. Das Foto erhältst Du garantiert zurück. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



LESERBRIEF

Hallo verehrte Gummikühe (-stiere!?!?)!

Ich habe Euer Mai-Heft nun fast mindestens 20mal "durchgekauft", bis ich mich nun doch entschlossen habe, Eure Hefte nicht mehr zu kaufen (Strohenger), sondern gleich zu abonnieren! (Jubel in der Redaktion!?!?)

Ausschlaggebend war nun nicht, wie man annehmen könnte, der große Bericht über die EXPRESS-Werke - obwohl der Schreiber dieser Zeilen selbst eine EXPRESS Radex 200 (Bj. '53) sein eigen nennt und ihm die Restaurierung des Fahrzeugs chronische Schlaf- und Geldarmut bereitet.

Auch nicht die sehr hilfreiche "Wußten Sie schon..."-Serie, die dazu verleitet, von mir fotokopiert zu werden und in einem Sammelordner immer griffbereit zur Verfügung zu stehen.

Oder die "Trail & Error"-Fortsetzung, an dessen Fehlschlägen ich meine eigenen "Niederlagen" salben kann.

Nein, nein, nein! Der herzlichste Motorradartikel, der mir in meiner jungen, aber doch fast 12jährigen Motorradpraxis unter die Augen kam, kommt von Uli Böckmann. Sein Artikel "Halten + Haben", tja, was soll man sagen: "Böckmann, aufstehen! Eins. Setzen!"

Also, in Erwartung weiterer Meisterleistungen sendet mir doch bitte alle weiter-

en GUMMIKUHEfte nach Hause (der Briefträger kennt mich) und laßt von Euch hören, wie Ihr das Geld haben wollt (jährliche Rechnung, Einzugsermächtigung etc.). Vielleicht klappt's noch zum Juli-Heft '90!?!

Gruß Andreas Basler, Köln
PS: auch Frauen mögen diese Zeitschrift. Endlich keine Machos mehr. 6

Liebe Leute,

ein Wort zu Eurer Ausgabe Nr. 14: Offensichtlich reicht es nicht, wenn prestigege-streßte Eltern ihre Winzlinge in schlecht-gefederte, zugige und laute Seitenwagen stopfen und die schwache Hals-/Nackens-muskulatur mit Integralhelmchen belasten - nein, da müssen offenbar einige Hirnis ihre Sprößlinge auf dem Sozias festbinden, um vor dem Kindergarten die dicke Show zu markieren! Das nennt Ihr dann noch auf S. 42 den "sicheren Fahr-spaß", auweia! Ich stelle mir den Fall des Falles vor, wenn 'big Daddy' sich elegant von der Kiste wegrollt und Junior "mit Sicherheit" dem WcW, der Leitplanke (...) entgegenschliddert ...

Eltern, hört auf mit dem Scheiß!
Wer mit den Kinderbeinen nicht bis zu den Rasten langt, gehört nach hinten ins Auto, basta!

Gruß Jürgen Rudig, Alsdorf

Liebe Leute von der GUMMIKUHE & PAST perfect,

Euer Heft ist toll - es tut gut zu sehen, daß es auch hier in der Gegend tatsächlich Motorradfahrer gibt, die ein Motorrad von einem Johurtbecher unterscheiden können.

Das ist 'ne echte Offenbarung - purer Zufall, daß Uwe das Heft an einem Winz-Kiosk in einem Winz-Kaff entdeckte. Jedenfalls: Weiter so! Und wir wollen dann auch gleich Nägel mit Köpfen machen und ein Abo haben, und das ab August. Und das Heft 11 hätten wir auch noch gerne nachträglich wegen Sanglas. So, ich lege einen V-Scheck bei, hoffe, das ist ok so. Gute Fahrt!

Vinya Bachmann + Uwe-W. Walter, Heinade

Liebes Gummikuh-Team,

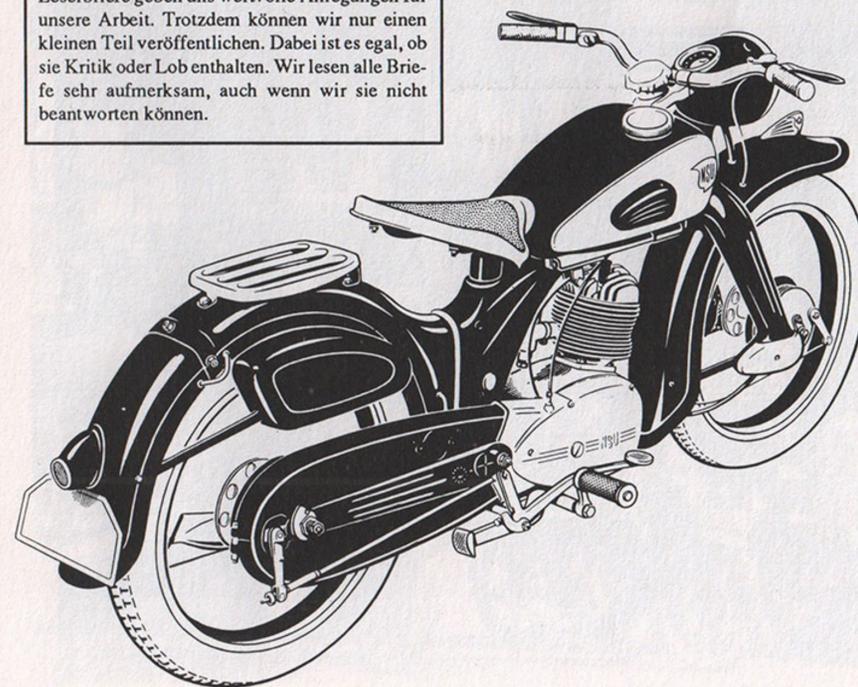
mich begeistert alles, was motorradmäßig mit Veteranen und deren Literatur zu tun hat - also auch Eure Zeitschrift "GUMMIKUHE & PAST perfect".

Was mich hingegen absolut nicht begeistern kann, ist die Tatsache, daß seit geraumer Zeit die abonnierten Hefte bei mir in einem jämmerlichen und stark restaurierungsbedürftigen Zustand im Briefkasten landen. Es beginnt schon damit, daß die Hefte diverse Male in alle Himmelsrichtungen geknickt werden (wohl von der lieben Post). Aber woher soll der Briefträger auch wissen, daß es sich bei dem Inhalt des Umschlages um eine nicht ganz billige und trotzdem sehr gute Fachzeitschrift handelt? Es könnte ja auch ebensogut die Bildzeitung oder ähnliches drin stecken. Früher einmal zierten Eure Umschläge eine Kuh sowie der Vermerk "Bitte nicht knicken!" - und heute? Nichts dergleichen. Somit ärgere ich mich jeden Monat pünktlich zur Monatsmitte hin aufs neue über mein "GUMMIKUHE & PAST perfect"-Exemplar, das - wie schon gesagt - absolut prima ist, aber nicht unbedingt mehr zum Abheften und Sammeln geeignet ist.

Bevor ich (und vielleicht auch andere Leser) meinem Ärger auf andere Weise Luft mache, dachte ich mir, ich schreib' Euch einfach einmal und weine mich aus. Ansonsten macht weiter so.

Viele Grüße M. Seehaase, Ahrensburg.

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.



Hallo Past-Kuh!

Als Past-perfect Leser von der ersten Stunde an, gefällt mir die Zeitung momentan gut.

Laßt Euch nicht beirren und haltet am Humor fest und laßt die Zeitung weiterhin so regelmäßig erscheinen.

Bis dahin MSW, Essen

Hallo, ihr gummi-qhe

Gerade habe ich die bestellten Past Perfect's fertig durchgelesen, und muß nun erstmal ein dickes Lob loswerden: Göttlich wäre stark untertrieben. Da merkt man sofort, daß da keine Schreibtischtäter am Werk sind.

Könntet Ihr mir einen riesigen Gefallen tun: Da ihr ja von jeder PP noch ein Exemplar habt, könntet Ihr mir die beiden ersten Folgen von Alpenglüh'n kopieren, denn das wäre die Krönung? Ich hoffe, das Kleinkunstwerk (gemeint war die beige-geklebte Marke) reicht für Kopien, Porto und Daumenabnutzung. Falls Ihr die PP's nicht mehr habt, betrachtet die Marke als Spende, und verschwendet keine Mark für 'ne Absage.

Jürgen Buss, Frankfurt/Main

"Autos und Motorräder kann man nicht vergleichen!" lautet eine Stammtischbinsenwahrheit. Gemeinsamkeiten haben sie dennoch: da von Verbrennungsmotoren angetrieben, erzeugen sie Abgase, deren Wirkung auf unsere Umwelt schädlich ist. Abhilfe tut not. Abgasgrenzwerte, die nicht überschritten werden dürfen, sind mittlerweile für beide Fahrzeugkategorien festgelegt. Bei den PKW hat man durch ein differenziertes, wohl auch verzwicktes Steuersystem Anreize geschaffen, die Abgasgrenzwerte zu unterbieten. Im Katalysatorauto fährt außerdem auch der Zeitgeist mit, was dem "Immitsch" des Neuwagenkäufer zugute kommt.

Bei unseren geliebten "Schüsseln" dagegen sieht's düster aus: die japanische Motorradindustrie hat hier in Deutschland kein Interesse an schadstoffärmeren Zweitakttern. Dabei können sie, wenn sie wollen, das wissen wir ja alle (Yamaha liefert seit Jahren seine RD's mit Abgasreinigung nach Kalifornien).

BMW wird zur Ifma im Herbst die K-Modelle mit geregelter Dreivegekatalysator (derzeit wohl das Optimum) und die Boxer mit einer "SLS" genannten Abgasnachverbrennung vorstellen.

MZ wird ab 1991 alle Modelle mit unregelmäßigem Kat ausrüsten. Darüber hinaus hat das sächsische Motorradwerk für alle Modelle, die bisher mit 1:50 liefen, bei der Verwendung von biologisch gänzlich abbaubaren "Castrol Biolube" ein Mischungsverhältnis von 1:100 freigegeben. Dieses und die obligate Verwendung von "Bleifrei Normal" strafen die Mär vom umweltverpestenden Zweitakter Lügen. Über die Wirkung des Kat bei MZ liegen noch keine konkreten Zahlen vor. Das Resultat dürfte aber interessant sein.

Beim produktionsreifen Nachrüstkat für den Trabi sinken die Stickoxide um maximal 79%, der Ausstoß an Kohlenwasserstoffen um bis zu 89% und der des Kohlenmonoxids um bis zu sage und schreibe 95%. Die Werte für die Zschopauer Kräder dürften ähnlich liegen.

Wie wär's denn damit: biologisch abbaubare Öle, Katmotorräder u.ä. steuerlich zu begünstigen?

Andy Schwietzer

ZÜNDAPP und seine Konkurrenten

Ein Vortrag anlässlich der Zündapp-Ausstellung im Nürnberger Museum Industriekultur von Ernst "Klacks" Leverkus am 21. Juli 1990

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Zuerst möchte ich mich beim Museum für Industrie-Kultur, vor allem bei Herrn Dr. Sonnenberger, sehr herzlich für die Einladung zu diesem Vortrag bedanken. Sodann darf ich meiner Freude darüber Ausdruck verleihen, hier in der Motorradstadt Nürnberg sein zu können, um vor einem erlauchten - ich möchte sagen "Fach"-Publikum - über die ehemalige Nürnberger Zündapp-Motorradfabrik zu sprechen, wobei ich ganz besonders glücklich darüber bin, so viele gute alte Bekannte wiederzusehen.

Mein Leben mit der spitzen Feder dreht sich um Motorräder, und darin spielt der Name Zündapp eine bedeutende Rolle. Als Fachjournalist hat es für mich schöne Jahre gegeben, in denen ich mit dem Grünen Elefanten in der

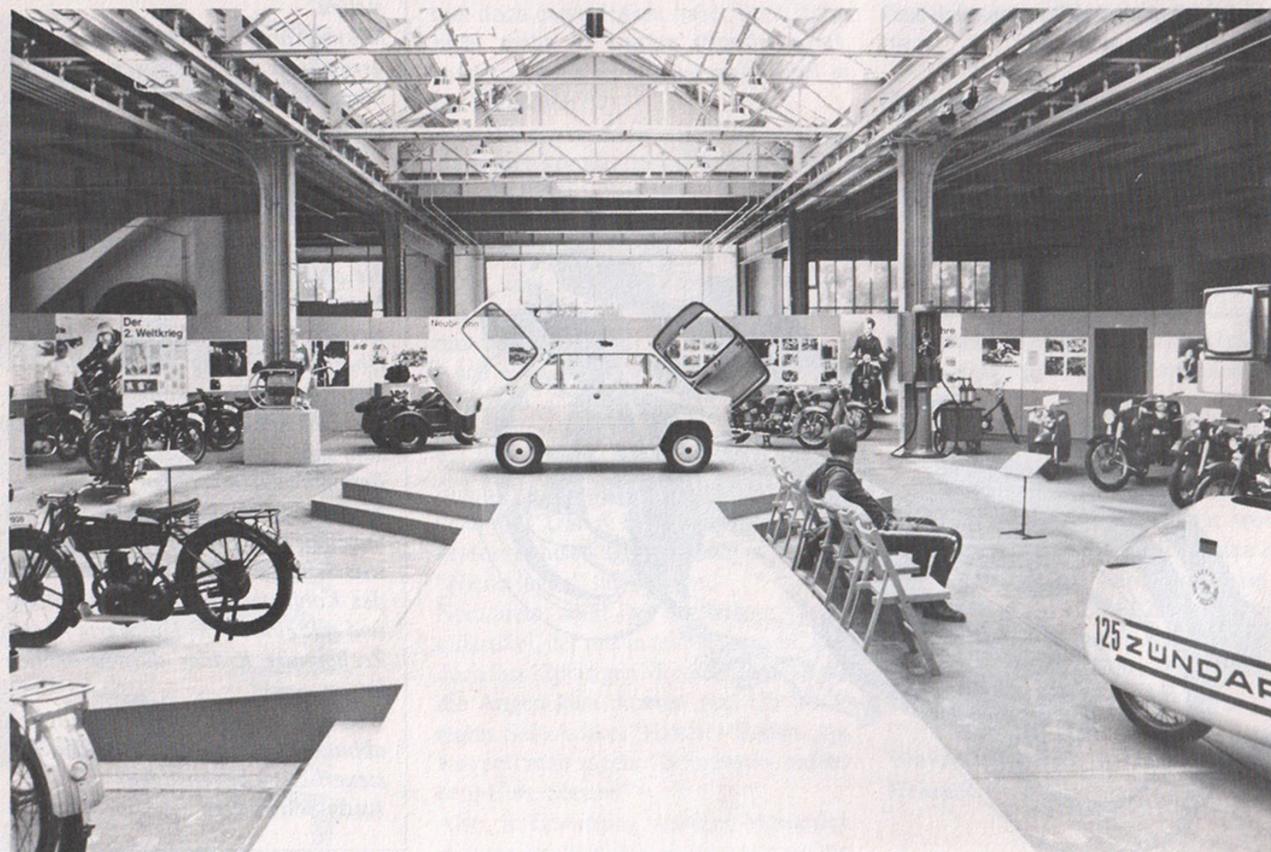
Dieselstraße 10 von Schweinau ein- und ausfuhr, und als 1958 dort das Firmenschild Zündapp gegen ein anderes ausgetauscht wurde, fiel ein Stück meiner Welt zusammen, und in der damaligen Redaktion der Zeitschrift "Das MOTORRAD" (so hieß sie 1958 noch, mit Betonung auf den Artikel "Das", es war eine ganz andere Zeitschrift als heute, ein gedrucktes Benzingespräch) waren wir Kollegen mit unserem Chefredakteur Carl Hertweck (C.H.), der übrigens 1951 für die große 600er Zündapp KS 601-Maschine den Beinamen "Grüner Elefant" kreiert hatte, zutiefst betroffen und deprimiert.

Das Nürnberger Zündapp-Ende war für uns mehr als nur ein einfacher Geschäftsvorgang - hier brach 1958, begleitet von einem dunklen Sozialproblem, ein Felsen aus der Stützwand der deutschen Motorrad-Welt. Es war ein ganz trauriges Begräbnis. Genau so haben wir das empfunden, und - ich sage es ehrlich - genau so empfinde ich das immer noch - 32 Jahre danach.

Lassen wir das Münchener Ende 1984 erst noch weg und wenden wir uns zunächst einmal ganz allgemein der Motorrad-Historie zu, denn ihre Umrisse gehören zu unserem Thema, und sie sind für Motorrad-Liebhaber bestimmt nicht uninteressant, wobei ich in der über 120 Jahre zurückliegenden Motorrad-Urzeit anfangen muß.

Obwohl schon 1869 die Franzosen Michaux und Perreaux in Paris, sowie der Amerikaner James Roper in Roxbury - im selben Jahr - die ersten fahrfähigen Motorräder mit Metallrahmen und kleinen Dampfmaschinen betrieben,

Foto: Blick auf die Zündapp-Ausstellung in der "Tafelhalle" des ehemaligen Industriewerks. Aufgrund des großen Erfolgs läuft die Ausstellung noch bis 19. August. Öffnungszeiten: Di. bis So. 10.00 bis 17.00 Uhr • 8500 Nürnberg • Äußere Sulzbacher Straße 62 • Mittig sieht man den erfolglosen Zündapp Kleinwagen "Janus"

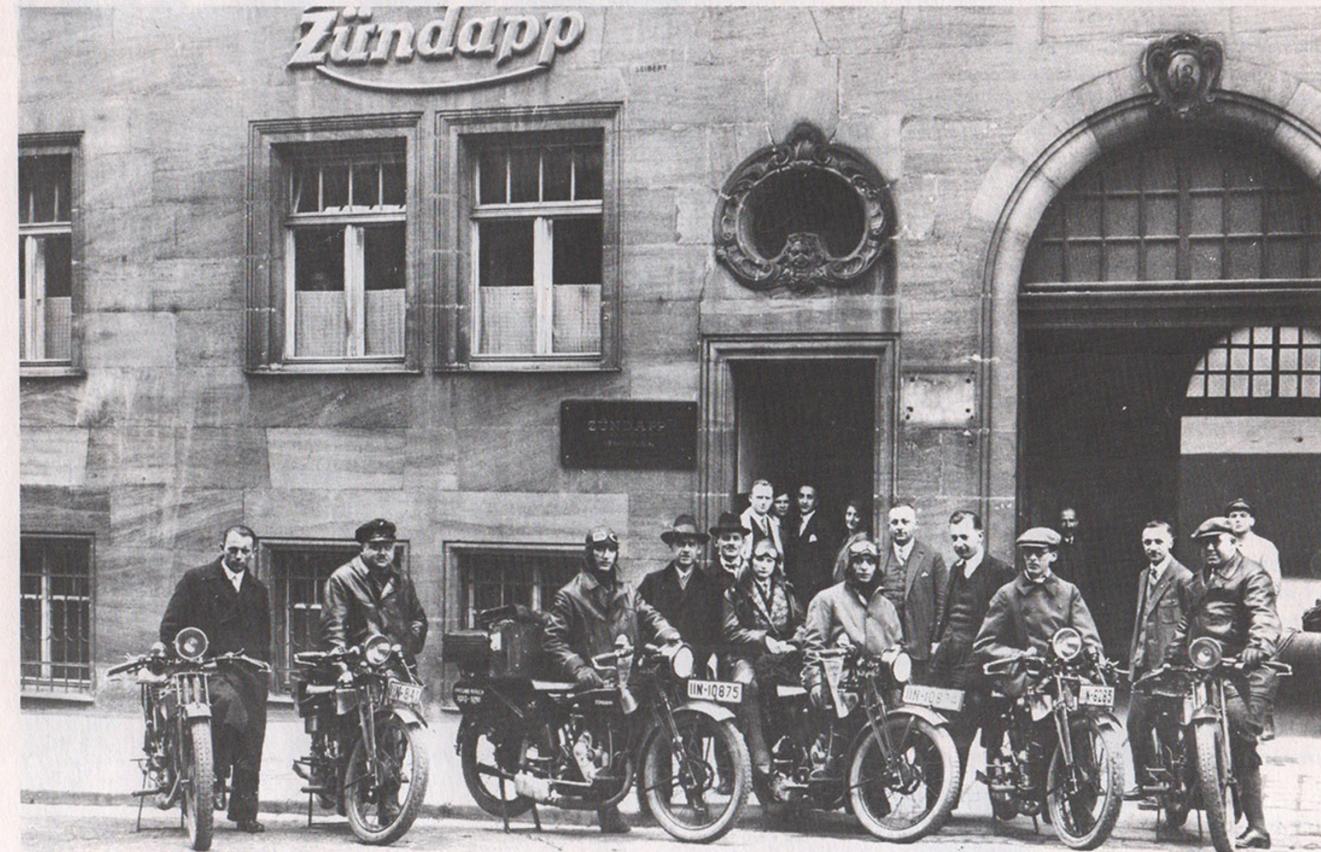


GUMMIKUH & PAST perfect 8/1990

gilt in Deutschland das mit dem Begriff "Reitwagen" versehene Holz-Fahrzeug von Gottlieb Daimler - 1885 - als erstes Motorrad der Welt. Man kann darüber diskutieren, ob das mit zwei großen Rädern in einer Spur und mit zwei kleinen seitlichen Stützrädern gebaute dreispurige Ding, mit einigen Details ausgerüstet, die Motorrad like anzusehen sind, nun wirklich ein Motorrad oder etwas anderes war. Michaux/Perreaux fuhr immerhin schon mehrere Male zwischen Paris und St. Germain hin und her, und Roper, zum Entsetzen seiner Weißen und Roten Brüder, schnaufte mit seinem Dampftrad im Wilden Westen herum.

Man sollte es anders sagen, nämlich daß Daimler mit Hilfe des Verbrennungsmotors, der einer Dampfmaschine schon weit überlegen war, tatsächlich der erste war, der ein viel besser verwertbares Antriebssystem baute und sich damit den unumstrittenen Verdienst erwarb, das Tor zur Verbreitung der Kraftfahrt geöffnet zu haben. So wäre m.E. die Betrachtung richtiger, denn der Verbrennungsmotor ist ja immer noch die Antriebsquelle für Motorräder und Autos und wird es noch lange bleiben.

Foto: Zündapp-Fahrer um 1930 vor dem Verwaltungsgebäude in der Nürnberger Moltkestraße. Aufgenommen wahrscheinlich vor oder nach der Tour "Around Africa" 1929 bis 1930 (Foto Museum Industriekultur)



GUMMIKUH & PAST perfect 8/1990

Nach dieser Abschweifung gehen wir schnell in der Geschichte weiter. Neun Jahre nach Gottlieb Daimlers Erfindung - 1894 - wurden bei Hildebrand & Wolfmüller in München die ersten Serien-Motorräder der Welt gebaut, wobei auch zum ersten Male der Begriff "Motorrad" auftauchte und für die Hersteller geschützt wurde. Vorher war das Wort niemandem bekannt gewesen.

Als die Marke "Zündapp" 1921 unter den Motorrad-Herstellern von Deutschland auftauchte, war dieses Fahrzeug also nicht mehr neu. Die Fabrik reihte sich in eine bereits lange Liste von Namen und Zeichen ein. Und in diesem Zusammenhang und zum Verständnis unseres heutigen Themas ist es unbedingt interessant, einmal festzustellen, wieviele Motorrad-Marken-Namen und -zeichen, d.h. wieviele Motorrad-Hersteller es ab 1894 in Deutschland gegeben hat.

Was meinen Sie? - Fünfzig? Hundert? -

Na, sagen wir mal Zweihundert?

Nein, es sind 679 (sechshundertneunundsiebzig). Davon 619, bei denen ausschließlich Motorräder produziert worden sind. Bei acht Fabriken baute man zusätzlich auch Motorroller, bei 21 nur oder auch Einbau-Motorrad-Motoren, bei 26 ausschließlich Motorroller. Das Gebiet von Nürnberg und Fürth wurde übrigens mit 58 Motorrad-Marken hinter Berlin - mit 135 - die zweitgrößte Motorrad-

stadt Deutschlands. In München bauten 52 und im Raum Bielefeld-Brackwede 25 Firmen innerhalb 96 Jahren Motorräder. Es folgte Dresden mit 21, Magdeburg mit 19 und so weiter.

Bei Zündapp in Nürnberg und München entstanden nicht nur Motorräder, sondern auch Einbau- und Stationär-Aggregate, ein Flugmotor, Motorroller, Dreirad- und Vierrad-Fahrzeuge, außerdem Mühlen, Nähmaschinen, Mofas, Mopeds, Mokicks, sowie Außenbordmotoren. Im Krieg auch eine ferngesteuerte fahrbare Bombe. Es gab sogar Versuche mit Elektro-Antrieb für Mofas.

In der Tat existieren in der deutschen Motorrad-Geschichte vier Motorrad-Marken, bei denen Elektroantriebe bereits in den Zwanziger Jahren liefen, und drei Fabriken stellten Motorräder mit Dieselmotoren her.

Aber von jenen Produkten, die neben dem Motorradbau entstanden, soll hier nicht die Rede sein, denn Zündapp wurde durch seine Motorräder groß und weltberühmt. Eines Tages sollte es eine Motorradfabrik mit einer 63-jährigen Tradition werden - von 1921 bis 1984 - , und wenn man weiß, daß es zwischen 1919 und 1929 in Deutschland sage und schreibe schon 565 (fünfhundertfünfundsechzig) Motorradhersteller gab, kann man sich vorstellen, wie die erste Zündapp, die 211 ccm Z 22, "ein Motorrad für Jedermann", in einen brodelnden Kessel voller Konkurrenten hineinfuhr.

Schon vor der 1929 beginnenden Weltwirtschaftskrise, vor allem durch die Auswirkungen der ab 1922 galoppierenden Inflation, verschwanden aber von diesen 565 Marken - u.a. in nur einem Jahr - 1925 - schon wieder 165.

Nun ja, eine Produktion in kleinen Werkstätten mit schnell zusammengebratenen Rahmen, eingekauften Fremdmotoren und Zubehör, alles in einer Hinterhof-Alchimistenküche handwerklich einzeln zusammengesteckt, konnte damals unmöglich überleben. Zwischen 1929 und 1933 gaben weitere 75 deutsche Firmen den Motorradbau auf, doch zwischen 1930 und 1939 standen immer noch 119 Fabriken im Markenregister.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bauten im Frühjahr 1951 insgesamt 40 deutsche Firmen wieder Motorräder, und zwar 116 Modelle. Neun Motoren-Hersteller produzierten Einbaumotoren, 13 Firmen bauten Motorroller.

1954 - am Höhepunkt der deutschen Nachkriegsproduktion - gab es 36 Marken mit 174 Modellen und 23 Motorroller-Produzenten. Von da an ging es dann ständig bergab.

Die folgenden Darlegungen beruhen nun in erster Linie auf den Beobachtungen, die ich beim Studium alter Unterlagen und Dokumente aus der Vorkriegszeit machte und nach dem Krieg durch eigene Erlebnisse in der deutschen Motorradbranche sammelte.

Man kann sagen, daß Zündapp nur einen Existenz-Abschnitt mit besonders zahlreichen Konkurrenten zu bewältigen hatte. Das war zwischen 1921 und 1929, später existierten weitaus weniger Mitbewerber auf dem Markt, aber da hatten sich ein paar bestimmte Marken heraus kristallisiert, die man als besonders starke Kontrahenten zum Nürnberger Haus bezeichnen kann.

Mit einem Gedicht fing der Konkurrenzkampf schon 1921 an:

„Ich weiß ein Rad für Jedermann,
Das man auch leicht erschwingen kann.
Englands Räder sind zu teuer,
Hilfsmotoren nicht geheuer,
Gut und billig, in der Tat,
Ist nur ein ZÜNDAPP-Motorrad“.

Viel Feind bedeutet zwar viel Ehre, aber es kommt drauf an, was diese Konkurrenz an Qualitäten zu bieten hat. Und da zeichneten sich schon die Firmen ab, auf die man in Nürnberg besonders zu achten hatte: Ardie, DKW, Hercules, NSU und Victoria. BMW wurde erst ab 1933 für Zündapp wichtig.

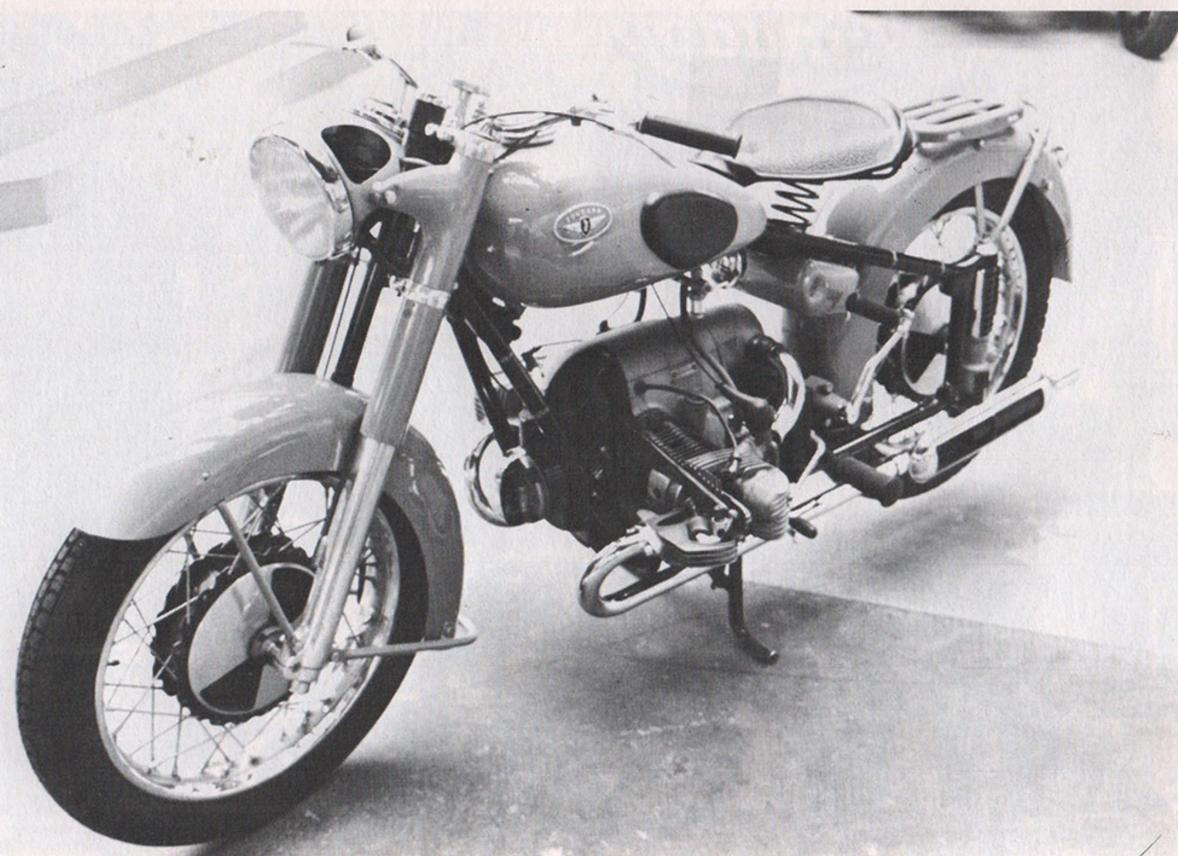
Durch die Befreiung der 200 ccm-Maschinen von Steuer und Führerscheinzwang ab 1928 kam eine zusätzliche Bedeutung in den Konkurrenzkampf und verlangte noch mehr Aufmerksamkeit, aber die schon 1921 konzipierten 200er Modelle boten den Nürnbergern die richtigen Möglichkeiten, und so hatten sie

nicht etwa neue technische Probleme zu bewältigen, dafür aber umso mehr Anstrengungen zu machen, was Preisgestaltung und Werbung anging. Bei letzterer spielte vor allem Ideenreichtum und Kleverness eine ganz besondere Rolle, wobei Sportlerfolge und spektakuläre Fahrleistungen sehr bedeutsam waren.

BMW, DKW, NSU und auch manche der kleineren Konkurrenten konnten hier mit allerlei tollen Ergebnissen aufwarten, wobei vor allem der Straßenrennsport dominierte. Motorräder sind nunmal sportliche Fahrzeuge, ihre Fahrerinnen und Fahrer sind durchweg sportlich eingestellte Menschen. Also imponierte man mit Sportserfolgen am besten, und hier wiederum machten Siege und Titel auf Straßenrennen den stärksten Eindruck - live, vor Abertausenden von Zuschauern!

DKW hatte von 1924 bis 1930 sieben Deutsche Straßenmeisterschaften gewonnen, und zwar in den Klassen bis 150, 175 und 250 ccm. Außerdem wurden DKW-Fahrer der 175 ccm-Klasse 1927 (Kurt Henkelmann/D), 1929 (Josef Klein/D) und 1930 (van Goor/B) Europameister. Zündapp konnte dagegen nur eine 250 ccm-Meisterschaft des Deutschen Motorsport-Verbandes (DMV) mit dem Fahrer Weißmantel im Jahre 1924 aufweisen. Und dieser Titel wurde 1925 eine Beute von Josef Stelzer auf BMW.

Foto: Die KS 601 (Prototyp) als "Schnittmodell" in der Zündapp-Schau



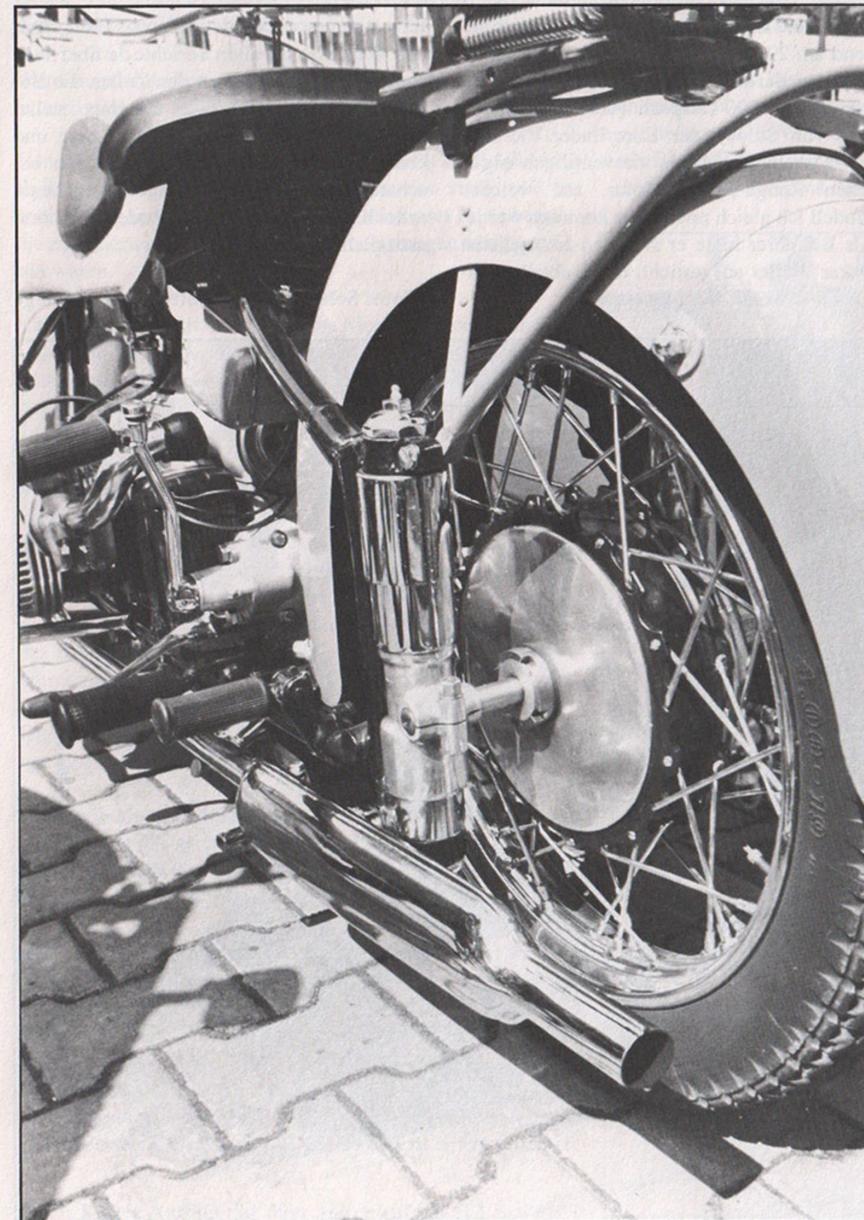
DKW nutzte die Erfolge bis ins Kleinste aus, und in der Motorradfahrer-Gemeinde in Deutschland galten diese Motorräder damals mehr als andere Marken, was sich unter anderem auch im größeren Umsatz bemerkbar machte.

Nun gab es im Hause Zündapp eine Regel, die alle Zeit beherzigt wurde, sogar noch zwei Jahre vor dem endgültigen "Aus" in München. Ausnahmen bestätigten diese Regel, die besagte, daß sich die Firma niemals an Straßenrennen beteiligen sollte. Rennen wurden als zu gefährlich und als zu kostenintensiv angesehen. Die Werksleitung war immer der Meinung, daß man durch Teilnahme an Gelände- oder anderen Zuverlässigkeitsfahrten zu ebenso spektakulären und werbeträchtigen Erfolgen kommen konnte, und aus diesem Grunde engagierte man sich fast nur auf solchen Gebieten.

Auch als Prüffeld in der Entwicklung neuer Maschinen und in der Modellpflege für bereits

laufende Serien sah man im Gelände und bei Zuverlässigkeitsfahrten ebensolche Chancen, wenn nicht sogar noch bessere als im Straßenrennsport.

Man ließ also die Konkurrenz auf den Straßen eifrig Lorbeer sammeln und gedachte, sein Glück anderswo zu versuchen. Doch, siehe da, auch dort waren Ardie, BMW, DKW, Hercules, NSU, Victoria und andere Firmen ebenfalls sehr aktiv und erfolgreich, und Zündapp mußte ganz hart an die Sache herangehen. Es gelang auch ganz gut, und 1931 stellte man die deutsche Trophy-Mannschaft bei der schweren Internationalen Sechstagesfahrt in Italien mit den Fahrern Hans Hyronimus, Julius von Krohn und Joachim Mittenzwei. Es kamen zwei Silbermedaillen für Hyronimus und von Krohn dabei heraus. 1932 stellte der Konkurrent BMW das deutsche Trophy-Team, Ardie die erste und NSU die zweite Silbervasen-Mannschaft. Aber England gewann. Doch



Julius von Krohn holte auf Zündapp eine Goldmedaille.

1933 war es dann die BMW-Mannschaft Henne, Stelzer, Mauermaier/Kraus, die den großen Gewinn, die Trophy, nach Deutschland und zu BMW brachte.

Was man m.E. nie richtig aufgearbeitet und festgehalten hat, waren noch andere Aktivitäten, von denen sich bei der Konkurrenz vor 1927 nichts getan hatte und was fast garnicht beachtet wurde, nämlich schwierige Langstrecken-Reisen in ferne Länder. 1911 hatte der amerikanische NSU-Fahrer Joshua Streiff mit einer Zweizylinder-Maschine eine Weltfahrt versucht und war in Etappen mit großen Unterbrechungen und mit Hilfe der NSU-Organisation, die damals schon um die Erde reichte, per Schiff und über Land auch per Eisenbahn von Stadt zu Stadt, von NSU-Niederlassung zu NSU-Niederlassung gekommen. Aber daraus hatte niemand etwas Aufsehenerregendes an Werbung in Gang gesetzt, obwohl das durchaus möglich gewesen wäre, denn der Stand der Technik hätte das gerechtfertigt.

Erst 1926 war es den ersten Motorradfahrern gelungen, mit zwei Maschinen rund um die Erdkugel zu fahren, nur die Ozeane zwangen sie auf Schiffe. Sie hatten nur die Motorräder von der Fabrik bekommen, aber bezahlt, und auch alles andere selbst finanziert. Bei der Rückkehr kaufte die Fabrik die Maschinen zurück, um sie über-all auszustellen.

Die Reise war ein fürchterliches Abenteuer gewesen. Noch heute spricht man von dieser gewaltigen Fahrt, und es haben sich Legenden darum gebildet. Die beiden kamen aus Frankreich, hießen Robert Sexé und Henry Andrieux, ihre 350 ccm-Zweitakt-Motorräder mit nur 6,5 PS waren von Gillet in Belgien, und das Werk

nannte ein Modell der Produktion nach dieser Reise "Tour du Monde".

Natürlich kamen Berichte davon auch nach Nürnberg, und hier überlegte man sofort, was hier zu tun sei. Aber - nicht nur bei Zündapp, sondern auch bei Victoria und Ardie. Und als 1927/28 die Engländer Glanfield (mit einem 500er Rudge-Gespann), Cathrick und Castley (mit zwei Norton) um die Welt gekommen waren, rührte sich an der Pegnitz plötzlich einiges.

1928 gab man dem eisernen und immer fröhlichen Julius von Krohn, dessen Ruhm von allerhand Zündapp-Sportserfolgen in Deutschland längst unter den Leuten war, eine 200er Z 200 mit 4,5 PS bei 3300/min - sooo genügend hielt man es damals noch - , und der fuhr damit in 15 Fahrtagen 5577 Kilometer - 372 km pro Tag - von Berlin weg bis nach Nordafrika und wieder zurück.

Foto: Serienmäßige Geradweg-Federung der KS 601

Krohns Route: Berlin-Nürnberg-Bozen/Tirol-Florenz/I-Rom-Neapel-Calabria-Messina-Palermo. Dort aufs Schiff rüber nach Tunis. Weiter nach Le Kef-Setif-Algier in Nordafrika. Mit dem Schiff nach Marseille/F, weiter Lyon-Besancon-Freiburg-Nürnberg-Berlin. Als die Nachrichten über diese Gewalttour ohne Pannen mit einem führerscheinfreien und steuerfreien Motorrad zum Verkaufspreis von 920.- Rentenmark in den Fach- und Tageszeitschriften auftauchte, und sogar genaue Beschreibungen folgten, war es bei Zündapp klar, daß es nicht die letzte Unternehmung war. Und Julius hatte auch seine Freude daran gehabt, man plante wieder.

Doch zunächst hörte man von einem Mädchen, namens Hanni Köhler, und diese mutige Fahrerin ging 1929 mit einem 500er Victoria-Gespann von Nürnberg aus nach Kapstadt/Südafrika und zurück auf Tour - !

Na, sowas - !

Auch waren inzwischen die Fahrer Hans Morawitz mit einer 350er Titan aus Graz in Österreich, die bulgarischen Studenten Platrew und Jotzow auf zwei Puch-Maschinen, sowie der Amerikaner Gabriel Dufner mit einem Indian-Scout-Gespann auf Weltreise. Julius von Krohn schien leicht unruhig zu sein, aber es dauerte bis Januar 1931, daß er mit einem Prototyp der Zündapp B 170 zur nächsten aufsehenerregenden Gewaltreise starten

konnte. Das kleine Motorrad hatte einen Einzylinder-Zweitaktmotor, der 5 PS bei 4000/min leistete und nur zwei Gänge besaß. 70 km/h sollte es laufen.

Wieder lockte Nordafrika, und in 15 Tagen spulte Julius von Berlin aus 5500 Kilometer ohne Pannen herunter. Seine Route Berlin-Fulda-Saarbrücken-Paris/F-Bordeaux-Bayonne-Burgos/E-Madrid-Cordoba-Algeciras-per Schiff nach Ceuta/Marokko-Tetuan-Ceuta-Algeciras/E-Barcelona-Lyon/F-Straßburg-München/D-Garmisch Partenkirchen, wo er pünktlich am Ziel der Wintersternfahrt eintraf und für seine Leistung einen Sonderpreis erhielt. Es soll danach Zeitungen gegeben haben, die beim Bericht über die Wintersternfahrt mehr von Julius und seiner kleinen Zündapp als über das aktuelle Sportereignis schrieben. Also war das ein Publicity-Volltreffer, genau was man sich bei Zündapp erhofft hatte.

Aber keine Ruhe gab es, denn gleich anschließend am 29. Januar 1931 machte sich Julius schon wieder auf die Reise. Diesmal mit einem Zündapp S 500-Gespann (der Seitenwagen kam von Stoye), der Einzylinder-Viertakt-ohv-Maschine mit dem vierventiligen englischen Rudge-Python-Motor, auf welches Modell ich gleich noch extra kommen werde. Als Beifahrer hatte er sich den Journalisten Oskar Weller ausgesucht, einen abenteuerlichen und fröhlichen Begleiter.

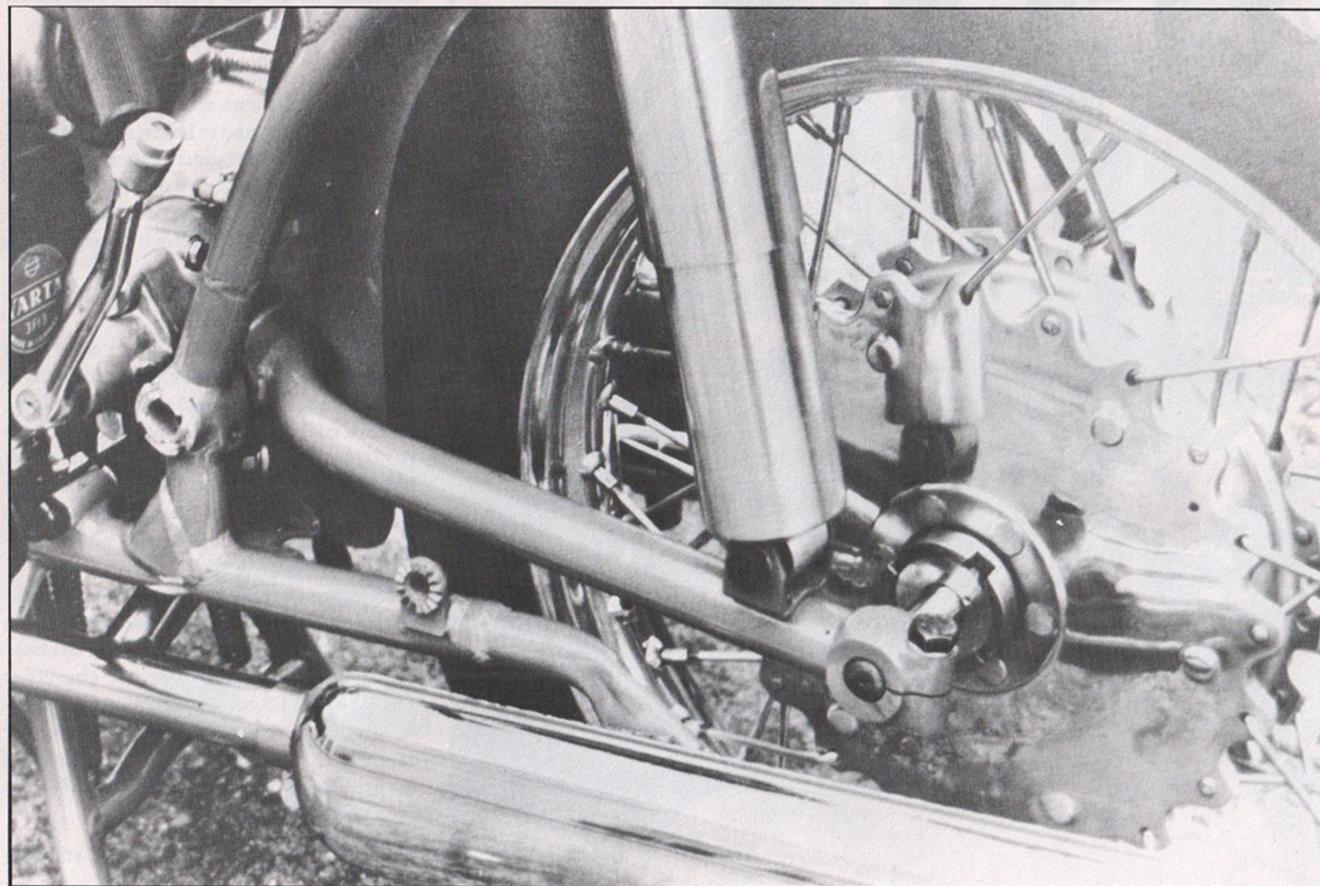
Die Überraschung aber war sein Routenplan. Es sollte von Berlin nach München gehen, dann weiter über den verschneiten Brenner nach Mailand-Marseille, per Schiff nach Casablanca in Marokko.

Hier jedoch begann erst der richtige Spaß, nämlich von da zum Polarkreis in Schweden zu fahren. Nämlich Casablanca-Rabat-Tangar-Madrid-Paris-Berlin-Stralsund-Stockholm-Sundsvall-Umea-Jokkmok am Polarkreis. Alles in allem 8500 Kilometer, die in 17 Tagen gefahren wurden.

Es gab einen Tag, an dem sie 770 Kilometer zurücklegten, einen anderen mit mehr als 500 Kilometer. Es ging über 20 %-Steigungen in den Gebirgen und durch mehr als eine Schneewehe. Aber sie kamen gut zurück, und mußten unterwegs nur geringe Reparaturen in Kauf nehmen.

Jetzt staunten die Leute in Europa Bauklötze, und wenn man die alten Berichte darüber liest, entnimmt man zwischen den Zeilen die Bewunderung über die Tour. Zündapp stellte fest, daß man keinen Grand Prix-Sieg und keine Europameisterschaft braucht, um beachtet zu werden. Das Außergewöhnliche tat es auch. Und von BMW, DKW oder NSU hörte man nichts Gleichartiges.

Foto: Seltene KS 601 mit Hinterschwinge



Aber die Konkurrenz war nicht müde. Im gleichen Frühjahr machte sich Hanni Köhler wieder auf den Weg. Diesmal mit einem Ardie-Silberpfeil-Gespann 500 ccm, und sie hatte sich Max Ryschka als Begleiter mit einem zweiten Ardie-Gespann auserkoren, damit sie auf ihrem Weg nicht alleine den Abenteuern und Strapazen ausgesetzt war. Denn -

- sie wollte nach Indien !

Jawohl, nach Indien. Das waren mehr als 20.000 Kilometer Landweg.

Zuerst ging es von Berlin nach Triest, von wo man per Schiff nach Colombo, dann weiter - nun wieder auf festem Land - nach Bombay fuhr. Dort begann die eigentliche Tour zuerst nach Belutschistan, dem heutigen Afghanistan. Es ging durch Persien, durch die Türkei, Rumänien, Ungarn, Österreich, um im Oktober kamen die beiden wieder in Berlin an.

Unterwegs machten Tropenkrankheiten wie Malaria und anderes, Maschinenpannen, unglaubliche Wegeverhältnisse, räuberische Volksstämme in wilden Gegenden, Schlamm, Dreck, wahnsinnige Hitze und endloser Regen alle Versuche, diese Reise endgültig zu stoppen.

Wenn man heute liest, was diese beiden Abenteurer zu leiden hatten, wird man still vor Bewunderung und Staunen.

Danach, im Frühjahr 1932, wollte es das Schicksal, daß Max Ryschka während einer Blinddarm-Operation starb, weil er noch nicht genug Widerstandskräfte nach dieser Reise besaß, die zur Überwindung der Operationsbelastungen nötig gewesen wären.

Hanni Köhler machte noch viel als Motorrad-Sportlerin von sich reden, zog sich später aber vom Sport und vom Motorradfahren zurück, heiratete und lebte noch in den 70er Jahren. Ardie hatte eine enorme Presse. Und das war in dieser wirtschaftlichen Krisenzeit wie ein warmer Regen.

Aber auch zwei Afrikafahrer auf zwei Standard-MAG-Gespannen, die durch Zentral-Afrika reisten, erwarben sich große Beachtung. Es waren Horst Millauer und Hans Mielke. Inzwischen hatte also auch die weitere Konkurrenz entdeckt, welche Möglichkeiten in solchen spektakulären Unternehmungen steckte. So starteten auch die Gebrüder Aufermann aus Köln mit einem Imperia-500-Gespann zu einer Sahara-Durchquerung, über die ebenfalls überall geschrieben wurde.

Die Engländer Johnson und Farrel umrundeten die Erdkugel mit einem Ariel-Gespann.

Und dann kam die Nachricht von den Fahrern Köckler und Poulton, die mit zwei 74 ccm Sachs-Mofas von Windhuk in Südwest-Afrika über Kapstadt nach Kairo, Kleinasien, Griechenland und Deutschland nach London gefahren waren.

1933 startete der Wiener Max Reisch mit seinem Freund Herbert Tichy, beide auf einer Maschine, einer Puch S 4 aus Graz, nach Indien und zurück. Es wurde eine lebensgefährliche Tour mit unerhörten Strapazen, und ihre Rückkehr galt als Wunder.

Bei Zündapp blieb man den Konkurrenten nichts schuldig, und im selben Jahr - 1933 -, in dem die Österreicher nach Indien strebten, startete Julius von Krohn zu einem erneuten

Foto: Rallye Anfang der 50er Jahre auf KS 601 S

Abenteurer. Diesmal aber nicht allein, denn er suchte sich noch drei Fahrer aus, die - alles gut organisiert von Etappe zu Etappe - einen Dauer-Gewaltritt mitmachen wollten. Nämlich ununterbrochen in sieben Fahrtagen und sieben Fahrnächten mit einer 200er Derby-Luxus so viele Kilometer wie möglich zu fahren.

Das Motorrad hatte einen Einzylinder-Zweitakt-Motor, der 7 PS bei 3850/min leistete, drei Gänge besaß und 80 km/h Endgeschwindigkeit schaffte. Als die 168 Stunden herum waren, hatten sie mehr als 12.000 Kilometer mit einem Durchschnitt von 71,1 km/h gefahren. Das war die Luftlinie Kapstadt-Spitzbergen.

Damit war die "Reise-Epoche", wie ich diese Jahre einmal nennen möchte, vorbei. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg erinnerte man sich wieder daran, als der Grüne Elefant beweisen sollte, was er konnte. Inzwischen hatte man den lange, lange Jahre genutzten Werbeslogan mit Recht gefunden, er hieß "Zündapp zuverlässig" - !

Wir hatten später die lockere Angewohnheit, bei jedem Motorrad, das keine Zündapp war und welches wir am Straßenrand mit einer Panne antrafen, diesen Slogan anzubringen, was nicht immer auf laute Zustimmung von Ardie-, BMW-, DKW-, Horex-, NSU-Piloten und anderer traf. Nur unser Elefant, der durfte nie mit einem ernsthaften Schaden wie z.B. Novotext-Rad-Defekt oder anderer Scherze angetroffen werden, denn dann haute man uns die schönen Worte besonders hohnlachend um die Ohren.

Naja, die anderen hatten da ja auch ihre Sprüche, was glauben Sie wohl, wie die sich freuten, wenn man zu einer defekten NSU-Fox "Fixe Fahrer fahren Fox", zu einer defekten DKW "wieder eines der drei beweglichen Teile in Mors" oder zu einer BMW R 69 S mit gerissenem Zylinderfuß "Aus Freude am Fahren" sagte - daraus wurde übrigens der berühmte Satz "Aus Freude am Bauen - !"



Den 500er Rudge-Python-Motor im Zündapp-Fahrwerk, gebaut in den Modellen S 500 und SS 500 mit 18 bzw. 22 PS, brachte manche Unternehmungen mit ins Haus. Vor allem deshalb, weil es - vielen Motorradfreunden heute noch unbekannt - in England einen Zündapp-Ableger in Form der Firma NEWMOUNT Trading Co., Ltd. in und später bei Coventry gab, wo von 1929 bis 1933 alle Zündapp-Modelle unter diesem Markennamen NEWMOUNT zusammengebaut und in England verkauft wurden. NEWMOUNT kann man vielleicht mit "Neue Rüstung", "Neues Objekt", "Neues Pferd" oder ähnlich übersetzen.

Mit englischen Firmen - wie z.B. Levis, von wo die Grundlagen, wenn nicht überhaupt die erste Zündapp kam, und mit Rudge - hatte man von Anfang an Verbindungen gehabt, so daß Kontakte von dort aus auf den englischen Markt zielten. Nur war da die Konkurrenz sehr viel größer, und es kam noch hinzu, daß in England eine Motorrad-Marke wenig galt, von der nicht irgendein Modell bei den T.T.-Rennen auf der Insel Man, bei der "Tourist Trophy", einen beachtenswerten Platz herausfahren hatte.

Hier kam man mit der Regel, sich nie an Straßenrennen zu beteiligen, nicht klar. Doch

völlig unbeachtet von den interessierten Sportfans in Deutschland konnte man einen Versuch wagen.

So engagierte man 1931 den irischen Fahrer Charlie Manders, der von der Firma Levis kam und der den 60 km langen Bergkurs der Insel durch viele Trainingsrunden einigermaßen kannte. Er startete mit einer 350er Newmount bei der Junior-TT, seine "Zündapp-Newmount" hatte den 350 ccm Rudge-ohv-Rennmotor mit zwei radial angeordneten Auspuff- und zwei parallel arbeitenden Einlaß-Ventilen, der etwa 25 PS hergab. Die Maschine sollte mehr als 145 km/h gehen, wenn die Straße es zuließ.

Leider war ihm das Glück nicht hold, nach drei von den sieben zu fahrenden Runden, also nach 180 Kilometern, versagte der Zündmagnet, als Charlie an 12. Position lag. Er hätte es noch bis zum neunten oder zehnten Platz schaffen können, was immerhin ein toller Anfangserfolg unter 50 Startern gewesen wäre.

Zufällig waren in diesem Jahre der schon erwähnte deutsche Sportjournalist Oskar Weller zusammen mit dem begnadeten technischen Zeichner und Künstler Siegfried Werner

mit einem BMW-R-16-Gespann Zeugen der TT-Rennen, hatten aber diesen getarnten Zündapp-Einsatz garnicht richtig mitbekommen oder nach dem Ausfall der Maschine 'vergessen' - !? Wer weiß. So schrieb niemand darüber, und die Geschichte kam nicht in die Zeitungen, in Deutschland schon garnicht. Ich bin auch erst durch meine intensiven Recherchen drauf gestoßen, die ich für eine dicke TT-Dokumentation angestellt habe.

Der - auch auf Zündapp bei den großen Zuverlässigkeitsfahrten sehr erfolgreiche - Hans Hyronimus wußte von diesem Einsatz, und so kam es, daß er davon so angetan war, daß er eine Zündapp SS 500-Maschine privat bei Straßenrennen fuhr. Doch war ihm kein Meistertitel beschieden, was nicht nur ihn, sondern noch andere Rennfahrer ärgerte, die Zündapps Abwesenheit von diesen Wettbewerben um höchstkarätige und publikumswirksame Erfolge nicht verstehen konnten.

1933 war für Zündapp deswegen ein besonderes Jahr, weil von nun an das Haus BMW in München zu einem sehr ernst zu nehmenden Konkurrenten wurde. Da die Erfahrung zeigte, daß man Motoren besser im eigenen Hause baute, und daß dies vor allem für großvolumige Aggregate gelten mußte, die man bis dahin

von Rudge aus England bezogen hatte, da außerdem eine neue Konzeption vonnöten war, hatte man die Konstrukteure Richard und Xaver Küchen ins Werk geholt, und diese stellten nun völlig neue Modellreihen vor. Dabei wurde das Fahrwerk bei den meisten Typen auf glattflächige Preßstahlrahmen aus bestem schwedischen Stahl umgestellt. Ganz neu waren Zweizylinder- und Vierzylinder-Boxermotoren - zunächst nur seitengesteuerte Viertakter - von 400 bis 800 ccm Hubraum. Außer-dem wurde nun ein Kettengetriebe und der Kardanantrieb für verschiedene Modelle zwischen 200 und 800 ccm verwendet. Allein durch diese neue Konzeption erregte Zündapp ein ungeheures Aufsehen, so daß - wie mir 1956 einmal Hans-Friedrich Neumeyer bei einem Gespräch in Nürnberg über Sportprobleme und die Zukunft der KS 601 erklärte - die Fabrik allein dadurch einen gewaltigen Aufschwung bekam. Er sagte mir, daß sich nun die ganze Konkurrenz auf Straßenkursen kaputtrennen, noch und noch Siege und Meisterschaften horten konnte - die Publizität von Zündapp hätte damals niemand antasten können. Denn in jenen Jahren wäre das Zündapp-Erfolgskonto von internationalen und nationalen Zuverlässigkeitsfahrten so groß wie bei keinem Marktkonkurrenten gewesen, und was man dabei erprobt habe, wäre in höchster Qualitätsstufe in die Serie eingebracht worden. Die Art der neuen Konzeption und die Sportaktivitäten außerhalb von Straßenkursen hätte durchaus genügt, den Ruf des Hauses nicht nur zu festigen, sondern immer höher zu tragen.

Nun, bei DKW und BMW gab es den Preßstahlrahmen schon seit 1929, den Kardanantrieb bei BMW - auch für kleinere Modelle - seit dem Anfang - 1923. Doch die Zündapp-Ausführung war die formschönste, und zog die Motorradnarren wie ein Magnet an. Ich darf von mir behaupten, daß ich 1937 als 15-jähriger weniger von der 500er NSU-OSL eines meiner vielen Onkel, sondern ausschließlich von den Zündapp-Maschinen jener Generation begeistert war, und davon träumte, eines Tages in meinem Leben so eine Zündapp zu fahren - möglichst eine K 600, KS 600 oder gar K 800.

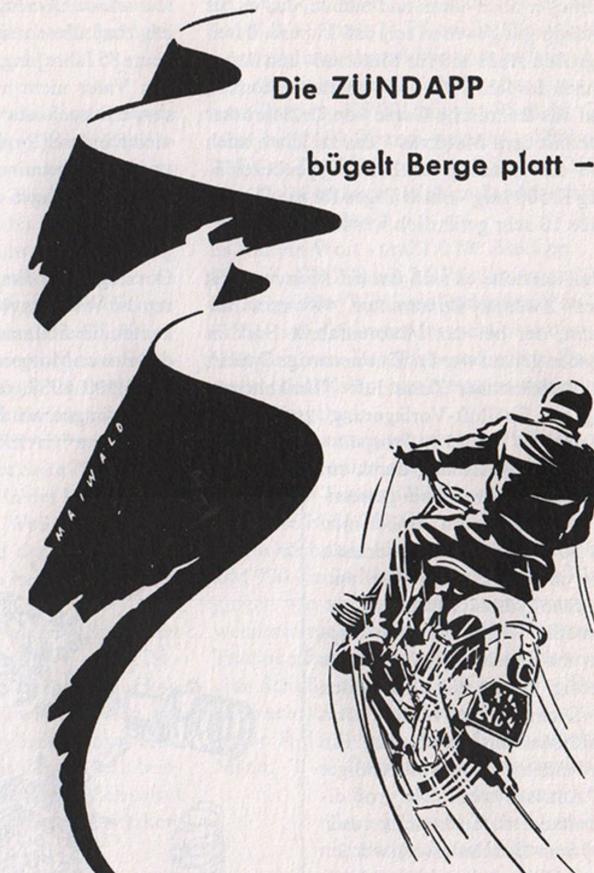
Komischer Weise fiel auch in diese Zeit eine andere Betrachtungsweise der DKW-Maschinen. Deren größte war zum Beispiel die wassergekühlte Zweizylinder 600er 'Super Sport 600' mit 20 PS, später die SB 500-Twin mit Elektro-Dynastarter, und kurz vor dem Krieg 1939 die Zweizylinder-NZ 500 - alles wunderschöne Motorräder. Aber die Nasen drückten wir uns am Schaufenster des Zündapphändlers ein. Von 1931 bis 1939 hatte DKW 19 deutsche Straßen- und Bergmeisterschaften sowie sechs Europameisterschaften gewonnen. BMW kam auf sechs deutsche und eine Europameisterschaft, NSU auf elf deutsche Meisterschaften. Doch viele Augen blickten den Zündapp-Motorrädern auf den Straßen nach.

Dabei hatte Zündapp noch einen langjährigen Prozess bis vor ein Reichsgericht zu bestehen, denn von DKW kamen Forderungen wegen der Verletzung des Patentrechtes für die Schnürle-Umkehrspülung der Zweitaktmotorräder. Die sogenannte Dreistromspülung, die Zündapp verwendete, war der Anlaß dafür. Zündapp verlor. Das forderte bitteres Lizenz- und Prozeßgeld, und es verursachte allerhand Ärger. Wenn man BMW, DKW oder NSU schon wegen deren Größe, Finanz-, Handels- oder Aktionsmacht dauernd beobachtete, so durfte man das nicht außer Acht lassen, was bei anderen Konkurrenten geschah. So geschah es, daß die kleine Godesberger Fabrik von Imperia, deren Inhaber, Dr. Ing. Rolf Schrödter, auch der leitende Techniker war, und neben ihm ein damals weithin bekannter Rennfahrer und Techniker, Ernst Loof, als Versuchsleiter an einer sensationellen Neuentwicklung arbeiteten, die ihrer Zeit weit voraus war.

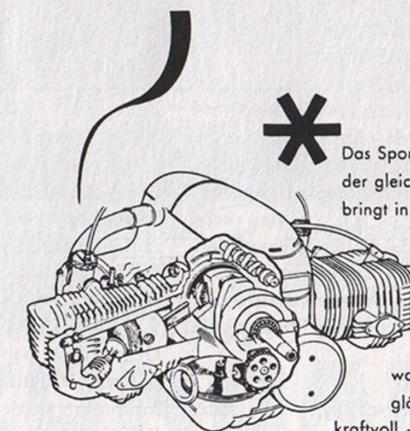
Zuerst hatte sich niemand näher damit beschäftigt, aber als 1935 die Auto- und Motorrad-Ausstellung in Berlin nahte, wurde man doch aufmerksam. Zwar war Imperia nie ein gefährlicher Mitbewerber für Zündapp gewesen, doch waren die technischen Gedanken, die in der neuen Maschine steckten, gerade für die Nürnberger zu wichtig, als das man das übersehen durfte. Noch 1956 erinnerte sich Hans-Friedrich

Die ZÜNDAPP

bügelt Berge platt -



Die in den 600 ccm der KS 601 * steckenden Kraftreserven sind so groß, daß man Steilstrecken praktisch nicht mehr spürt. Das begeistert jeden Sportler! - dem beruflich Eiligen ist es nützlich. Immer ist es eine Frage der Zeit: wer nach der Uhr fährt - sollte ZÜNDAPP fahren!



* Das Sportmodell der gleichen Klasse mit 33 PS bringt in der Spitze 155 km/h. Quelle bulliger Kräfte - ist der KS 601 Zweizylinder-Boxermotor. Schon sein Klang läßt ahnen, was sich in härtester Praxis glänzend bestätigt: kraftvoll - schnell - unverwüßlich



ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H. NÜRNBERG

ZÜNDAPP-WERKE GMBH
NÜRNBERG - MÜNCHEN



Neumeyer noch daran und meinte, daß es für Zündapp gut gewesen sei, daß Imperia durch zu großen Aufwand für Motorrad- und Auto-Rennen das Jahr 1935 nicht überleben konnte, denn das technische Genie von Dr. Schröder hätte mit dem Motorrad - das zu allem auch noch die Zündapp ähnliche Typenbezeichnung K 500 trug - eines Tages für die Dieselstraße 10 sehr gefährlich werden können.

Dabei handelte es sich um ein Motorrad mit einem Zweitakt-Boxermotor, 498 ccm Hubraum, der bei der Motorenfabrik Bark in Dresden gebaut wurde. Eine neuartige Spülart mit flankierender Zusatzluft- "Umkehrspülung mit Spülluft-Vorlagerung, zum Patent angemeldet", stand im Prospekt - hatte eine Aufladung durch ein Roots-Gebläse mit zwei getrennten Druckkammern, wobei man fast 30 PS bei 4700/min erhielt. Eine in Frankenthal/Pfalz entstandene hydraulische Getriebeautomatik "Trilok" machte Kuppeln und Schalten der vier Gänge unnötig. Automatisch paßte sich die Drehzahl des Motors dem Kraftbedarf am Hinterrad an. Ein Kardanantrieb vervollständigte das Antriebsystem. Die groß dimensionierten Trommelbremsen (250 mm Durchmesser) wurden durch Öldruck kombiniert betätigt, die Vorderradbremse konnte aber auch allein bedient werden. Die Auspuffrohre besaßen eine Kühlmantelung, bei der die Kühlluft vorn unter den Zylindern durch den Fahrtwind eintrat und sich nach hinten zu mit den Auspuffgasen vermischte - ähnlich wie Jahrzehnte später bei der Auspuffanlage des Suzuki-Wankelmotors 1974. Die Maschine sollte mehr als 140 km/h laufen.

Ihr Äusseres hatte die Linie der Zündapp- und BMW-Zweizylinder-Maschinen, und es wurde eine Gewährleistung für die Erzielung der garantierten Höchstgeschwindigkeit gegeben. Der Haken an der Sache war nur, daß diese Entwicklung sowie die Arbeiten an einem Gegenkolben-Rennmotor und an einem Rennwagen so viel Geld verschlungen hatte, daß Imperia nach der Ausstellung in Konkurs ging.

Hans-Friedrich Neumeyer sagte mir 1956 weiter, daß er sich damals ernsthafte Gedanken über ein automatisches Getriebe für die Zündapp-Maschinen gemacht habe, doch die Sache deswegen nicht zur Entwicklung und zum Versuch frei gab, weil vordringlich andere Probleme auf ihn warteten.

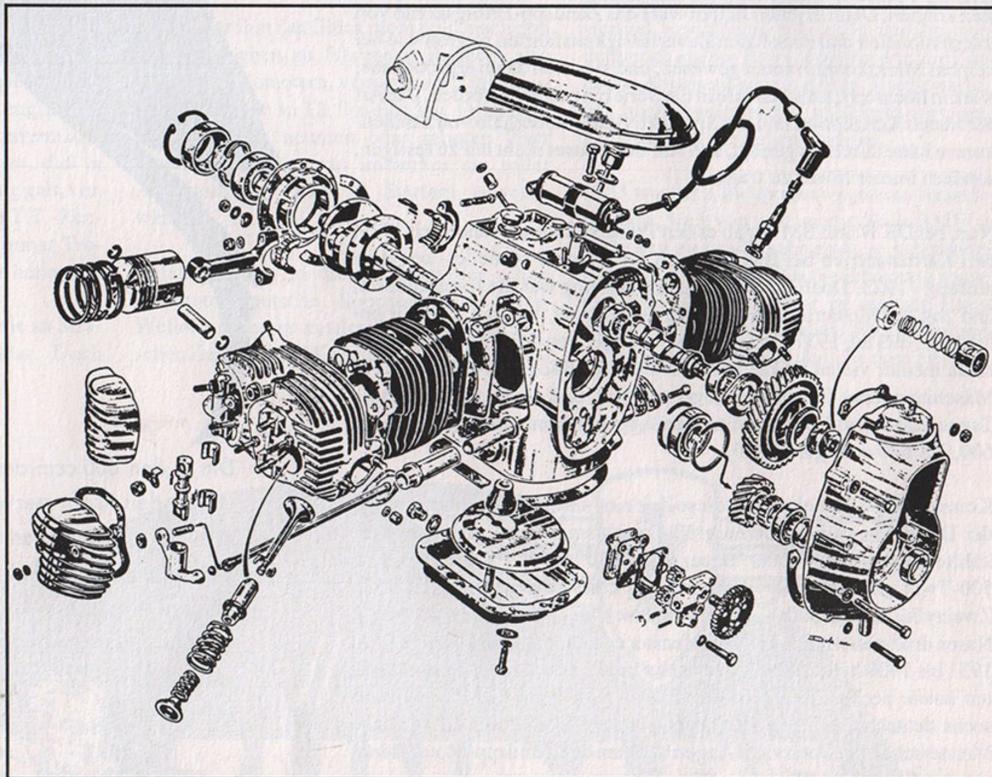
Eines Tages - ich glaube es war auch 1935 - hörten die Gebrüder Küchen auf, für Zündapp zu arbeiten. Der Nachfolger als Chefkonstruk-

teur wurde Oberingenieur Ernst Schmidt, und ich darf diesen hervorragenden Techniker, heute 85 Jahre jung, meine Damen und Herren, den Vater nicht nur des Grünen Elefanten, sondern auch des Zündapp-Flugmotors und vieler anderer Produkte, hier in unserer Mitte - gestatten Sie mir diese kleine Unterbrechung meines Vortrages - besonders herzlich begrüßen.

Oberingenieur Ernst Schmidt kümmerte sich um die Weiterentwicklung der Maschinen, es kamen die 500 und 600 ccm ohv-Zweizylinder-Boxer-Motoren, die KS 500 1936, die KKS 500 1937, die KS 600 1938, und wir verschlangen als Jungens jede Ausgabe der

- Anfang September 1939, mitten während der Sechstagesfahrt in Garmisch-Partenkirchen brach der Zweite Weltkrieg aus.

Zündapp hatte schon lange Jahre Heeres-Aufträge gehabt, von der 500er K 500, der seitengesteuerten Zweizylinder, bis zur 600er KS 600, dem obergesteuerten Zweizylinder, und der 800er K 800, der seitengesteuerten Vierzylinder, war alles gefragt. Alle habe ich übrigens als Soldat gefahren. 1942 kam dazu ein legendäres Motorrad in die Fertigung, die KS 750 mit Seitenwagen, vier Straßengänge, vier Geländegänge, Rückwärtsgang und angetriebenes Seitenwagen-Rad.



Zeitschrift "DAS MOTORRAD", wo uns Männer wie Gustav Mueller, Ingenieur Helmut Werner Bönsch, Kurt Dörnhöfer, Cristian Christophe (Crius), Walter Hilgendag, Walter Oswald und viele andere die Welt der Motorradfahrer schilderten. Wir verglichen die technischen Details aller Maschinen - es gab plötzlich eine Zweizylinder-Horex, eine Standard-Rex, beide mit obenliegenden Nockenwellen, Georg Meier wurde 1938 Europameister und gewann 1939 die TT auf der Insel Man, und er machte uns wieder schwankend, ob wir uns für BMW oder für Zündapp engagieren sollten. Zündapp blieb Favorit, der Preßstahl-Rahmen sah so stabil aus, der Kardanantrieb hatte Qualität, die ohv-Zylinderköpfe waren öldicht und sahen gut aus, und es wurden die schwersten Zuverlässigkeitsfahrten gegen BMW, DKW, NSU und so weiter gewonnen - und dann - dann, liebe Freunde, war plötzlich alles vorbei -

Aber Letzteres war nicht die Aufgabe von Ernst Schmidt, denn der mußte inzwischen in Neckarsulm das NSU-Kettenrad entwickeln. Nach der gleichen Konzeption, wie die der Zündapp KS 750, nur mit hauseigenen Aggregaten, entstand bei BMW die 750er R 75. Aber es war keine gesunde, friedliche Markt-Konkurrenz mehr, stattdessen eine Art staatlich gesteuerte Kriegs-Konkurrenz.

Zu diesen Motorrädern muß einmal etwas gesagt werden. Als Kradmelder bei einem Infanterie-Regiment habe ich die KS 750 in Rußland auch gefahren, und - ich und manche meiner Kameraden - haben diese Gespanne wie ein treues Pferd geliebt, denn mehr als einmal verdankten wir ihnen unser Leben.

Nun seien Sie bitte nicht entsetzt, dies ist kein Militarismus oder ein wüstes Kriegsgeschrei, nein - von mir und meinen Freunden ging keiner freiwillig mit Notabitur von der Schule

weg ins Entsetzen. Es ist ganz einfach eine sachliche historische Feststellung, und die besagt, daß es dort, wo die Luft konzentriert eisen- und bleihaltig war, wo als Untergrund nur Schlamm und Dreck existierte, daß es da kein anderes Gerät gab, mit dem man so gut durch die unglaublichsten Hindernisse noch verwundete Menschen in Sicherheit bringen konnte.

Ich glaube, daß das so - in dieser Form - noch nie jemand ausgesprochen hat. In einem solchen Schlamassel waren Kettenfahrzeuge viel zu groß, viel zu laut. Geländewagen blieben, auch mit vier angetriebenen Rädern, rettungslos stecken und waren ebenfalls viel zu voluminös und geräuschvoll. Aber so eine KS 750, im ersten Geländegang mit wenig Gas, mit eingeschaltetem Seitenwagenantrieb, mit Schneeketten zum besseren Greifen auf dem Hinterrad der Maschine und auf dem Seitenwagenrad, ackerte sich relativ leise schnurrend durch das schlimmste Dickicht und brachte ihre traurigen Frachten, zu der auch verwundete Gefangene gehörten, sicher aus dem Feuerbereich heraus. Dafür waren diese Maschinen gut.

Nach dem Krieg von 1945 bis 1948 lieferte das Zündapp-Werk noch einmal in ziviler Ausführung solche Gespanne aus, ich nehme an, an Besatzungsbehörden oder sonstige VIP-Ab-

nehmer. An wen sonst? Und heute müßten Sie einmal die Sammler von diesen einzigartigen Motorrädern erzählen hören -!

Doch um 1948 herum regte sich auch neues Leben im zerstörten Zündapp-Werk. Oberingenieur Ernst Schmidt war wieder da, und hier beginnt die Geschichte von Zündapps tollstem Nachkriegs-Motorrad, was bis 1958 die Szene beherrschte und noch in unserer Erinnerung das Zündapp-Symbol schlechthin ist: Die von Ernst Schmidt als Nachfolgerin der obengesteuerten KS 600 neu konstruierte KS 601 - 1950 zuletzt auf dem Nürburgring einer erbarungslosen Probe unterzogen und 1951 auf dem Markt. Im ersten Testbericht, den Carl Hertweck in "Das MOTORRAD" schrieb - es war das Heft Nr. 25/1951 auf Seite 735 - nannte er dieses Super-Motorrad in der Überschrift "Grüner Elefant". Weil die Maschine lindgrün lackiert war und der Motor ein so gutes Drehmoment schon bei wenig Touren hatte - eben wie ein Elefant.

Es war klar, daß BMW, wo man 1948 mit einer alten, nun neu konzipierten 250er - der R 24 - wieder anfangen Motorräder zu bauen, auf keinen Fall länger als bis 1950 warten würde, um auch wieder eine Zweizylinder-Boxer-Kardan-Maschine 500 ccm ins Geschäft zu bringen. Die alte Konkurrenz lebte natürlich sofort wieder auf, und nun mußte gleich eine stärkere Zündapp her.

Na, siehste - Mitte 1950 fand sich die 500er BMW R 51/2 mit 24 PS bei 5800/min in den Angebotslisten des wieder angelaufenen Motorradhandels, aber gleich daneben stand die neue Zündapp KS 601 mit vier PS mehr - 28 - aber bei 1100 Touren weniger - 4700/min. BMW zu DM 2750.- und die KS zu nur 2550.- DM. Keine anderen gleich großen Maschinen. War das ein Wort?

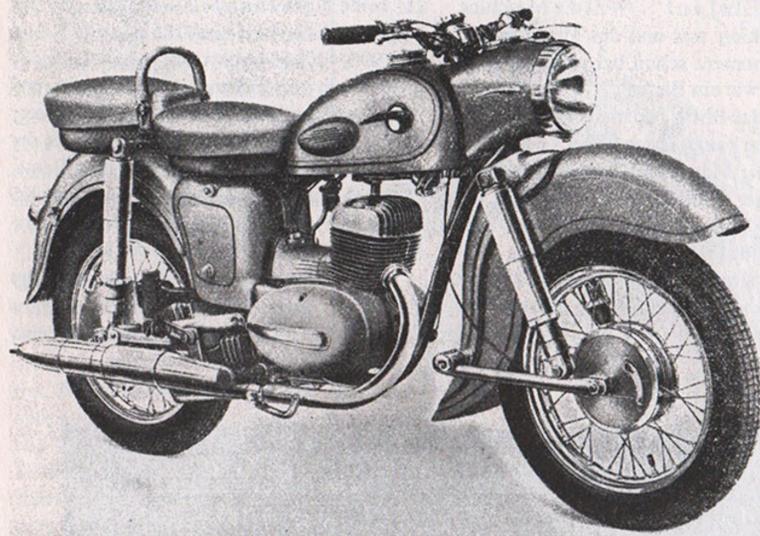
Es war ein Wort - und 1:0 für Zündapp. Dazu die DB 200 mit 7,5 PS als einzige 200er im Reigen der Wiederauferstandenen zu DM 1195.-, sehr preiswert. Irgendwie sah das nach Vorteilen aus. Bewährte und solide Bauart, wie vor dem Krieg - nun konnte es wohl wieder richtig losgehen. Natürlich konnten wir uns keine KS 601 oder eine R 51/2 leisten, auch keine Horex-Regina, keine 250er Triumph BDG, keine Victoria KR 25, keine NSU 251 OSL, keine DB 200 - es langte höchstens für eine 125er Ardie NE zu DM 990.- in 24 Monatsraten. Aber die Blicke gingen wie von Indianer-Augen herum, und wenn wir irgendwo mal eine Maschine unserer Träume gesehen hatten, dann war das wie der gute Schuß eines Jägers auf eine fette Beute. "Mensch, ich hab' heute eine Regina - eine KS - eine R 51/2 - also die hab' ich gesehen - Mann, - - - !" Der Rest war Schwärmerei.

Fortsetzung folgt
Text: Ernst "Klacks" Leverkus
Fotos: Peter Kurze • Archiv

ZÜNDAPP
Zuverlässig
... auch auf großer Fahrt!

ZÜNDAPP-WERKE G. M. B. H. N Ü R N B E R G

Typenkunde

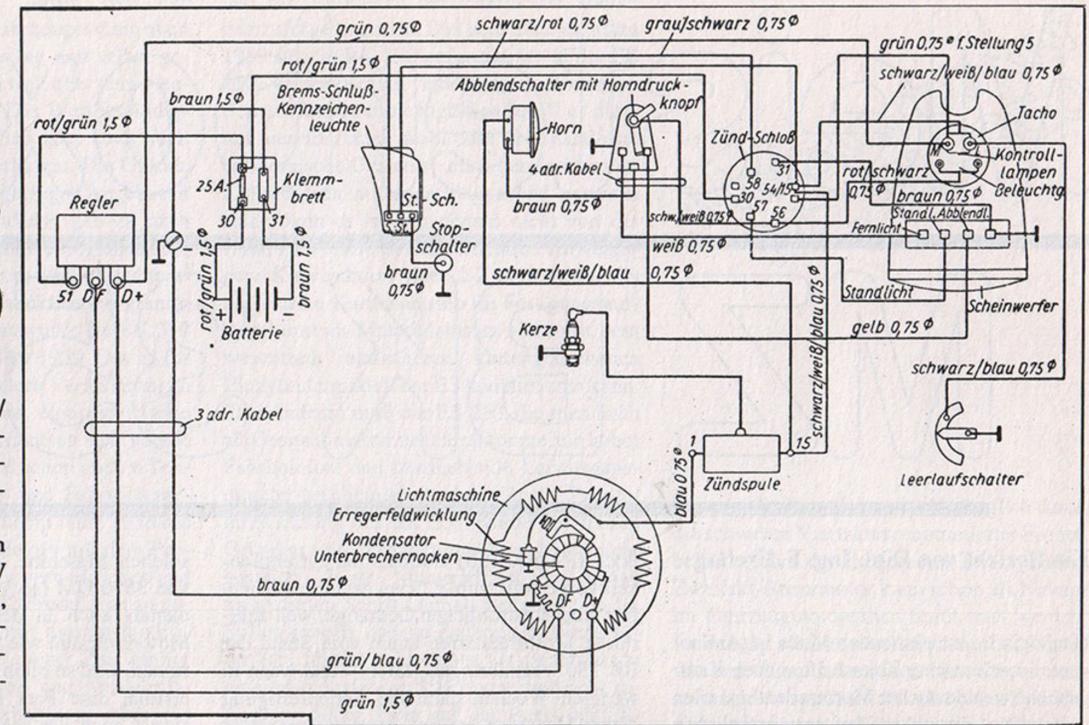


MZ ES 250

Motor	MZ 2-Takt	Vorderradgabel	breit gelagerte Langschwinge mit verstellbarem Federbein und Ölstoßdämpfer
Zylinderzahl	1 Zylinder	Hinterradfederung	Schwinge mit einstellbarem Federbein/Stoßdämpfer
Bohrung x Hub	70 x 65 mm	Bremse vorn	Simplex 160 mm Durchm.
Hubraum	250 ccm	Bremse hinten	Simplex 160 mm Durchm.
Leistung	14,5 PS	Allgemeine Daten	
Verdichtung	1 : 7	Radstand	1325 mm
Vergaser	BVF 271/0	Gesamtlänge	2000 mm
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Gesamtbreite	680 mm
Schmierung	Mischung 1: 25	Felgen vorn	16" x 1,85
Öl		Felge hinten	16" x 1,85
Batterie	6 V/8 Ah	Reifen vorn	3.25-16
Lichtmaschine	6V 60W	Reifen hinten	3.25-16
Zündkerze	M 14 / 225	Luftdruck vorn/hinten/hinten Sozius	1,4/1,8/2,5 bar
Elektrodenabstand	0,6 mm	Leergewicht	150 kg
Zündzeitpunkt	3,5 mm (ausgedrückte Fliehw.)	Gesamtgewicht	330 kg
Zündkontaktabstand	0,4 mm	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	114 km/h
Ventilspiel kalt E+A	--	Verbrauch (Prospektwert)	4 l/100 km
Kraftübertragung primär/sekundär	Zahnrad/Kette	Kraftstofftankinhalt	16 l
Kupplung	im Ölbad	Sonstiges	
Getriebe	4 Gang	Bauzeit	1957
Schaltung	Fußschaltung rechts	Hersteller	Volkseigenes Motorradwerk Zschopau
Übersetzungen	2,77 - 1,63 - 1,23 - 0,92		
Fahrwerk	Stahlrohrrahmen		

MZ ES 250

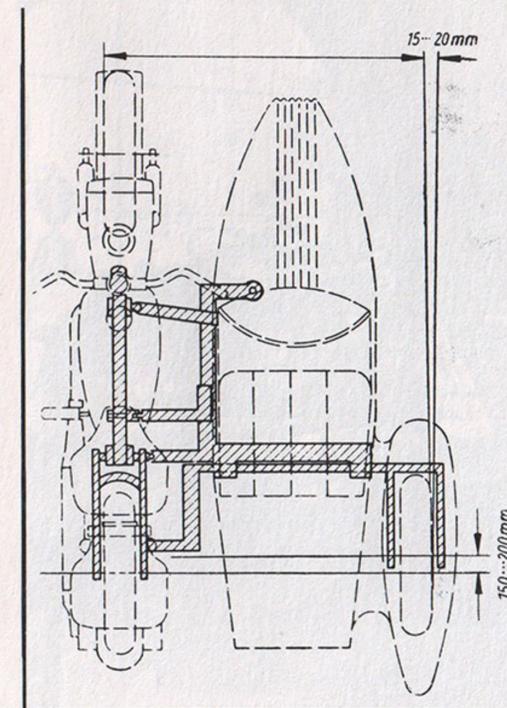
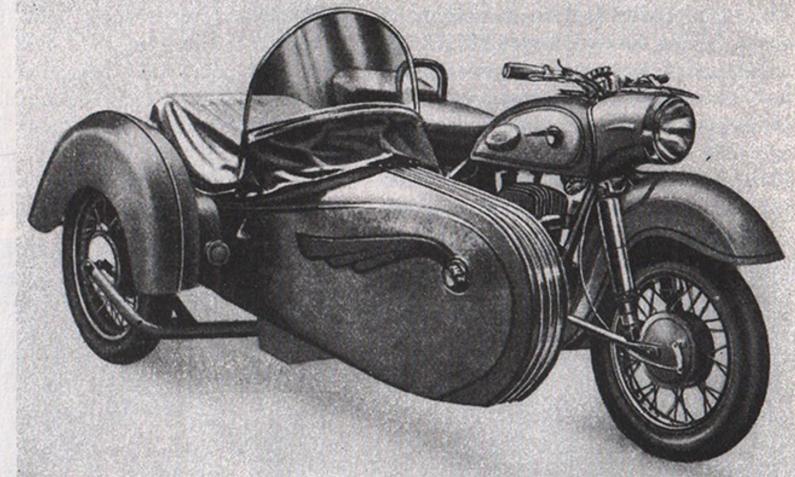
Elektrische Anlage
Gleichstromlima GM 45/60, Hersteller IKA, Anker direkt auf KW, Flachregler RSC 45/6 W, Sicherung 25 A
Scheinwerfer 160 mm Durchmesser, 35/35 W Bilux, Standlicht 2W, Rücklicht 5W, Bremslicht 15W, Tachobeleuchtung 0,6 W, Kontrolllampen 1,2W



Schmierung des Fahrgestells

Alle 1000 km

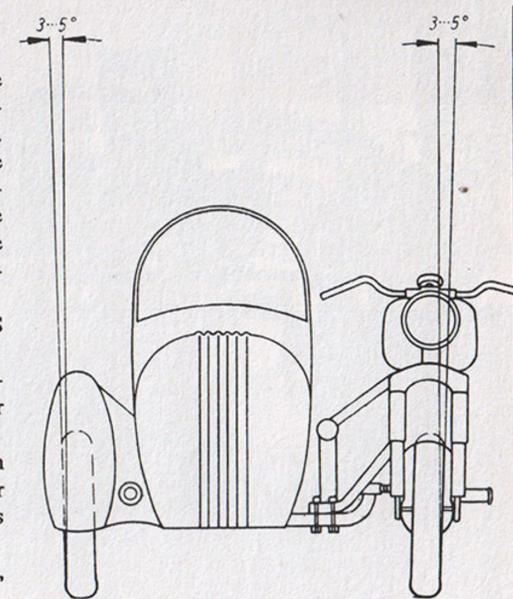
Vorderschwinge	1 Nippel	Motoröl
Hinterschwinge	1 Nippel	Motoröl
Bremsfußhebel	1 Nippel	Fett
Bremshebel hinten	1 Nippel	Fett
Bremshebel vorn	1 Nippel	Fett
Tachuantrieb	1 Nippel	Fett
Kette	1 Stopfen	Fett
Getriebeöl	1100 ccm	Getriebeöl



Beiwagenanschluß

Für die ES-Modelle fertigte Stoye in Leipzig einen speziellen Schwingenbeiwagen. Bei diesem Typ ist die Schwinge mit der Hinterschwingen des ES über die Silentlager verbunden. Diese Konstruktion sollte die Seitenstabilität verbessern. Änderungen an der 250 ES für Beiwagenbetrieb:

1. Vordere Schwingengabel gegen eine mit 2 Aufnahmen für Steckachse austauschen
2. Hintere Schwinge gegen eine mit Anschlußstück zur Aufnahme des Silentblocks tauschen
3. Antriebskettenrad mit 18, statt 20 Zähnen verwenden



Meisterboxer

MZ BK 350

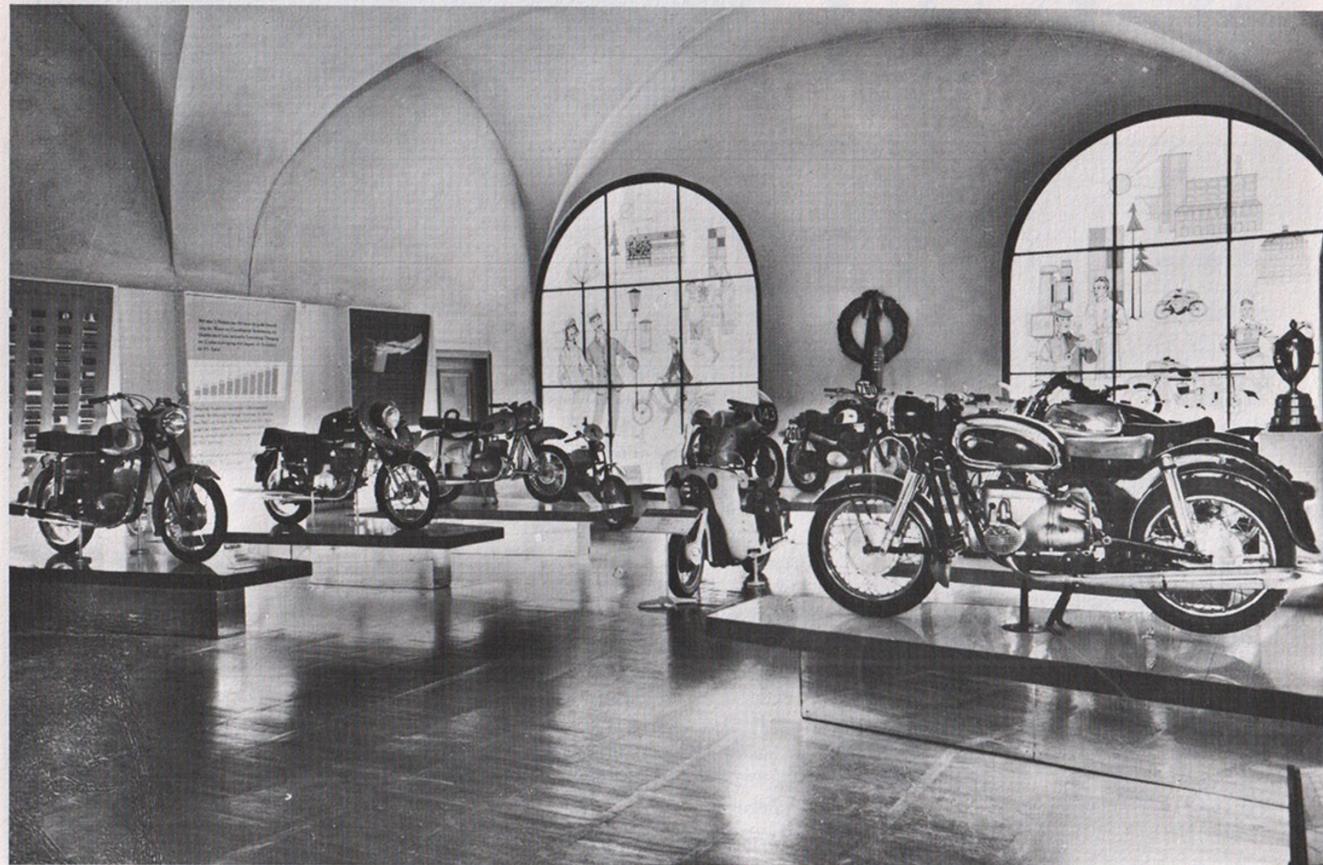
Ein Bericht von Dipl. Ing. F. Freitag

Nachdem im zunehmenden Maße im Annoncenteil ostdeutscher Zeitschriften auch Kaufgesuche westdeutscher Motorradenthusiasten auftauchen, die neben den unverwüstlichen AWO- und EMW-Viertaktern Interesse an dem 2-Zylinder-Zweitaktmodell MZ BK 350 zeigen, erscheint es heute angebracht, das doch recht imposante Fahrzeug unter dem heutigen Blickwinkel zu beurteilen. Reminiszenz: Als zur Leipziger Frühjahrsmesse im Jahre 1952 die neuste Schöpfung des Motorradwerkes Zschopau, die MZ BK 350 (damals

noch IFA-BK-350) erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, "kam es dort zu einem fast lebensbedrohlichen Gedränge, weil zahlreiche Motorradnarren kaum vom Stand der BK 350 wegzubringen waren" "und wenn in wenigen Wochen dann die Serienfertigung dieser Maschine beginnt, werden ungezählte Motorradliebhaber anfangen Mark für Mark zusammenzulegen, um recht bald Besitzer einer solch prachtvollen Maschine zu sein." So jedenfalls schrieb es der Chronist damals in seiner "Messenachlese". Es stimmt fürwahr. Die MZ BK 350 war bei ihrem Erscheinen schon ein Publikumsmagnet. Und viele wählten sich damals schon als stolze Besitzer einer

solchen Maschine. Doch der Verkaufspreis von 3650 DM (so hieß die Währungseinheit damals auch in der DDR!) ließ manchen Motorradtraum wie Schnee in der Sonne zerfließen. Und so blieb die MZ BK 350 für viele erstmal eine Fata Morgana. Zum anderen sorgte auch das reglementierte und oftmals nicht korrekte Bestellsystem der HO (die BK war nur durch Vorbestellung über die volkseigene Handelsorganisation HO und nicht im

Foto: Blick in den "Großen Saal" des Motorradmuseums Augustusburg. Im Vordergrund der Prototyp MZ BK 351



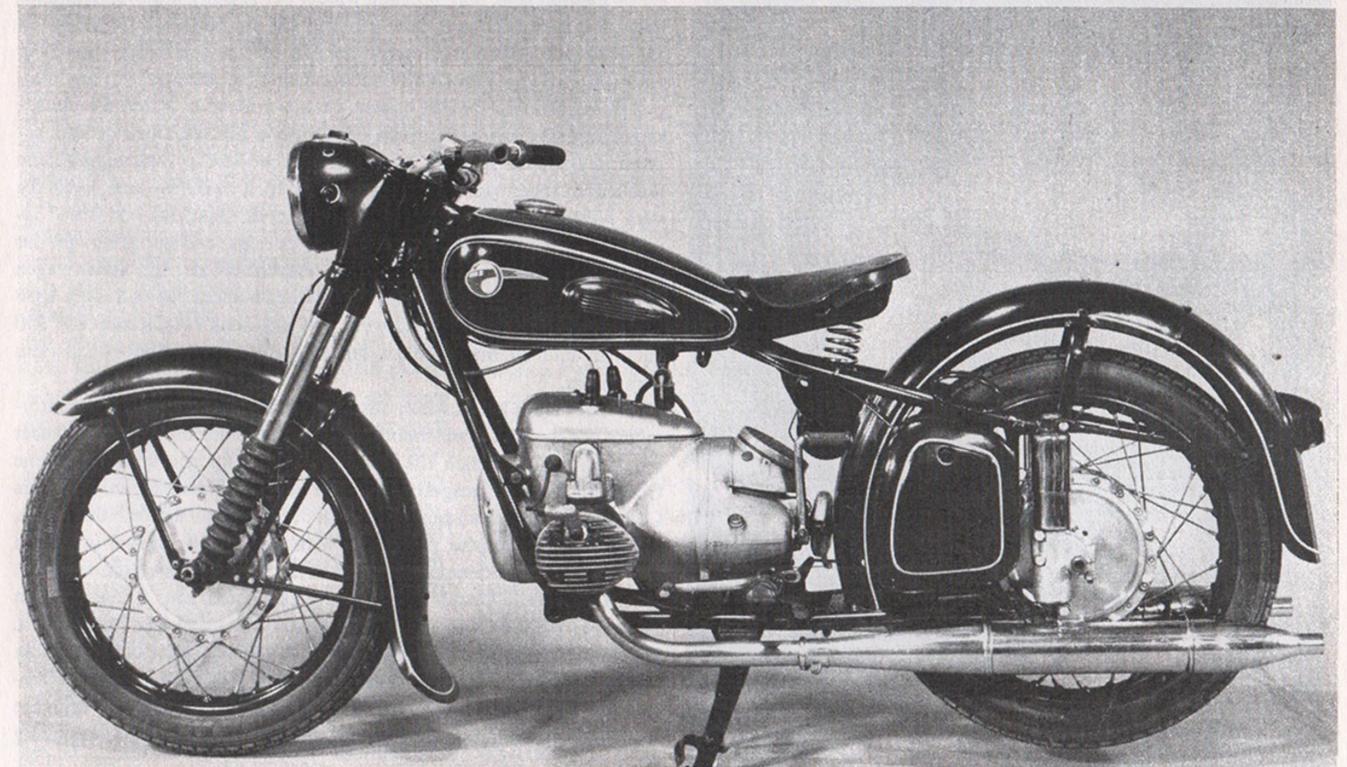
Freiverkauf erhältlich) dafür, daß der Schwarzmarktpreis des Fahrzeuges dann noch um ein paar Mark höher lag und selbst gebrauchte Fahrzeuge noch weit über dem Neupreis gehandelt wurden. Die Wertbeständigkeit dieses Fahrzeugs blieb aber auch noch über viele Jahre hinaus erhalten. Die Gründe dafür lagen einmal am zu geringen Angebot an Neufahrzeugen. Zum anderen gab es nach Einstellung der BK-Produktion zugunsten der MZ ES 250 keine schwerere Seitenwagenmaschine ab 350 ccm im Produktionsprogramm der DDR mehr. Produziert wurde die BK 350 vom Oktober 1952 bis März 1959. Das ist für ein Modell, das ohne größere Veränderungen durchgängig gebaut wurde, eine recht lange Fertigungszeit und es zeichneten sich gerade in dieser Zeit international schon andere Tendenzen bei der Motoren- und Fahrwerksgestaltung ab. Zwar versuchte im Jahre 1956 das Zschopauer Ingenieurkollektiv mit dem Prototyp der BK 351 diese zu verwirklichen und damit längerfristig die BK-Produktion zu garantieren. Geplant war, mit diesem modifizierten Fahrzeug die zu dieser Zeit immer noch ausreichenden Motor- und Antriebsdaten unverändert zu übernehmen. Aber ein modernes Vollschwingenfahrwerk mit Langhebelschwinge mit Federbeinen für die Vordergabel sollten die Teleskopfederung ersetzen. Parallel zu dieser Entwicklung verlief in Zschopau aber schon die recht intensive Erprobung eines völlig neu entwickelten und nach modernsten Gesichtspunkten des internationalen Motoren und Fahrwerksbaus konzipierten Modells. Für dieses neue Modell, die MZ ES 250 (Einzyylinder-Schwingenfahrwerk mit 250 ccm) war zu diesem Zeitpunkt die Phase der Erprobung bereits abgeschlossen

und die Aufnahme der Produktion konnte demzufolge beginnen. Das bedeutete im März 1959 für die BK 350 aufgrund der in der ES 250 verwirklichten moderneren Konstruktionstendenzen das endgültige "aus". es dürften hier aber auch wohl oder übel handfeste ökonomische Gesichtspunkte der Zschopauer Kalkulatoren mit ausschlaggebend gewesen sein. Denn es ist nun einmal nicht von der Hand zu weisen, daß die erheblich aufwendigere Konstruktion eines 2-Zylinder-Modells mit teurem Kardanantrieb im Fertigungsaufwand und im Materialeinsatz nicht mit dem wesentlich einfacheren kettengetriebenen Einzyylindermodell der ES konkurrieren kann. Zum anderen muß der ES 250, die man auch als Gespannmaschine fahren konnte, ein hoher Fahrkomfort und ausreichende Leistungsparameter bescheinigt werden. Für die Parallelentwicklung der BK 351 wurde aus diesen Gründen die Produktionsübernahme nicht gestattet. Viele Motorradliebhaber haben zwar diesen Schritt damals bedauert und im Stillen gehofft, daß das Zschopauer Werk, besonders für die zahlreichen Gespannfreunde eine leistungsfähige 350er oder vielleicht sogar eine 500er Twin auf der Basis der ES-Modelle anbietet. Zumal die Hoffnungen auch durch diese Gerüchte genährt wurden, daß vom Werk Simson in Suhl ebenfalls eine stärkere Viertaktmaschine zu erwarten war sei. Beides hat sich leider nicht erfüllt. Und so blieb die MZ BK 350 das hubraumstärkste Serienmäßige Motorrad der DDR-Produktion. Die technische Seite: Die BK 350 (Typenbezeichnung für Boxer-Kardan, 350 ccm) war eigentlich für die lange Zschopauer Motorradtradition eine vollkommen unkonventionelle Motorradkonstruktion.

Meisterboxer
MZ BK 350

Zwar ist die Boxerbauweise hinlänglich durch die schweren Viertakter renommierter Firmen bekannt, aber der Zschopauer Zweizylinder-Zweitakt-Boxermotor kann schon als Novum im Fahrzeugmotorenbau bezeichnet werden. Im Prinzip arbeitet nämlich dieser 2-Zylinder wie eine Einzyliermotor. Man hört es auch sofort am Auspuffton, daß die beiden Zylinder einen gemeinsamen Zündzeitpunkt besitzen. Das heißt, daß nicht nacheinander alle 180° eine Zündung durch Zylinder erfolgt sondern nach jeweils 360° in beiden Zylindern ein neuer Arbeitstakt beginnt. Die Vorteile der Boxermotorausführung liegen einmal in der wesentlich höheren Thermischen Belastbarkeit des Motors durch die direkt im Fahrtwind liegenden Zylinder. Zum anderen liegen die Vorteile aber auch im vollkommene Massenausgleich, der es ermöglicht, den Motor im

Foto: BK 350 mit Zigarrenauspuff



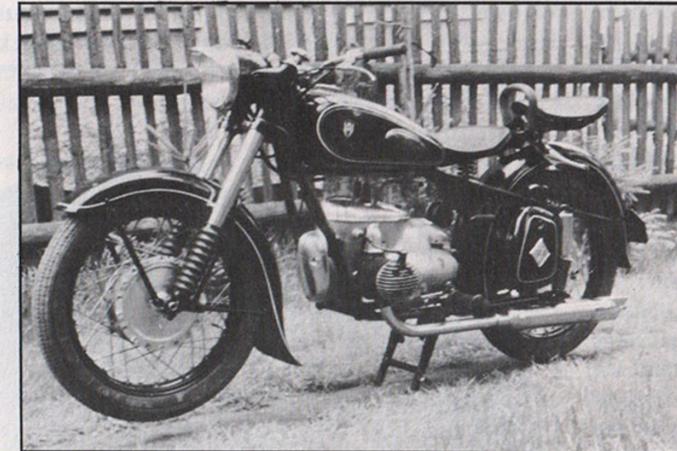
Meisterboxer MZ BK 350

gesamten Drehzahlbereich absolut vibrationsfrei fahren zu können. Kritische Drehzahlen gibt es nicht. Aber die Aufteilung in zwei Zylinder hat auch noch einen anderen Grund: Wer sich näher mit 2-Takt-Motoren und deren komplizierten Strömungs- und Schwingungsvorgängen befaßt hat, kennt auch das leidige Problem der symmetrischen Schlitzsteuerung. Hier kommt es zu einer Vermischung des in den Zylinder überströmenden Kraftstoffgemisches mit den schon verbrannten Gasen, die zum Auslassschlitz hinausgedrückt werden sollen. Mit zunehmendem Zylindervolumen erhöht sich der Vermischungsgrad. Das Optimum eines wirtschaftlich und vor allem auch leistungsmäßig einwandfrei funktionierenden Einzylinder-Motors lag, zumindest nach dem damaligen Erkenntnisstand, bei Zweitaktmotoren bei höchstens 250 ccm. Auch aus diesem Gesichtspunkt heraus war die Aufteilung des vorgegebenen Zylindervolumens in 2 Zylinder erforderlich und die Erreichte Leistung von 15 PS für die erste Serie nach Produktionsaufnahme und die für die folgende Serie erreichten 17 PS bei 5000 U/min bestätigten die leistungsmäßigen und wirtschaftlichen Vorteile der Zylinderaufteilung. (Als Vergleich sei die noch bis zum Jahre 1945 im damaligen DKW-Werk Zschopau aus-

Einzylinder-Zweitaktmaschine mit 350 ccm produzierte DKW NZ 350 angeführt, die bei diesem Hubraum nur magere 11 PS erreichte). Ein weiterer Vorteil dieser Motorenkonstruktion liegt in der absoluten Vollgasfestigkeit. Es beweist sich hier aber auch, daß Vorteile einerseits auch stets mit Nachteilen andererseits erkauft werden müssen. Der Motorenkonstrukteur steht immer vor der nicht beneidenswerten Aufgabe die optimale Variante dem zgedachten Verwendungszweck entsprechend zu finden. Auch bei der MZ BK 350 ist ein handfester Nachteil nicht zu übersehen: In der Elastizität ist dieser Boxermotor gegenüber gleichstarken, dafür thermisch weit empfindlicheren Parallel-Zweizylindermotoren eindeutig im Nachteil. Natürlich sind auch die beiden im Fahrtwind liegenden Zylinder sturzempfindlich. Vorsichtige Fahrer haben sich mit recht ansprechenden Eigenbaukonstruktionen von Sturzbügeln geholfen. (Werksmäßig war da nichts vorgesehen und der Zubehörhandel kam erst kurz vor Produktionsstop der BK mit einem solchen Anbauteil auf den Markt!) Allerdings ragen die beiden Zylinder weit weniger hervor, als man das von den BMW- und Zündapp-Viertaktern her gewöhnt ist. Bei normalem Sturzgeschehen kann man davon ausgehen, daß im Regelfall nicht mehr als ein paar Kühlrippen des Zylinderkopfes zu Bruch gehen. Wenn man dem wirklich formschönen und glattflächigen Motor-Getriebekblock von der Gestaltung her höchstes Lob zollt, so sollte doch nicht verschwiegen werden, daß besonders das Getriebe mit zu den neuralgischsten Punkten der BK 350 zählt. Bereits in der Betriebsanleitung zu dieser Maschine wird nicht ohne Grund angedeutet, daß die BK sich nicht ganz einfach schalten läßt. Raufzu geht das ja noch. Aber für das Runterschalten muß man schon das richtige Gefühl für Motorendrehzahlen und Schaltgeschwindigkeit in der Fußspitze und in der Gashand haben, sonst sind unüberhörbare akustische Mißfallensäußerungen des Getriebes unausbleiblich. Besonders das Zurückschalten aus hohen Geschwindigkeiten ist naturgemäß mit erheblichen Schaltergeräuschen verbunden. Das liegt daran, daß die Getriebewelle mit Kurbelwellendrehzahlen umläuft. Es stehen also ständig alle 4 Radpaare im Eingriff und werden nur durch Schaltklauen eingedrückt. Geräuscharmes Schalten setzt bei dem hochtourigen Motor der BK 350 ein gerütteltes Maß an Fahrpraxis und Gewöhnung an die Eigenheiten des Getriebes voraus. Allerdings ist das 4-Ganggetriebe wiederum so robust konstruiert, daß selbst kapitale Schaltfehler, wie Verwechslung der Gangreihenfolge, (das soll auch routinierten Fahrern schon passiert sein, daß plötzlich wieder der 1. Gang drin war!), klaglos überstanden werden und kaum Einfluß auf die Lebensdauer haben. Es hat während der Produktionszeit der BK 350 in den Fachzeitschriften eine Vielzahl von Veröffentlichungen gegeben, die sich mit dem leidigen Schaltproblem befaßt haben. ganz vermeidbar waren die akustischen Signale aus dem Getriebe jedoch nicht. Ein Wort zum Federungskomfort der MZ BK 350: Auch bei wohlwollender Beurteilung kann dieser nur als genügend klassifiziert werden. Zumindest dann, wenn die vom Werk mit 155 kg Leermasse angegebene Maschine nur "solo" bewegt werden soll. Die Praxis hat aber gezeigt, daß die Mehrzahl der damals verkauften Motorräder fast ausschließlich mit Seitenwagen gefahren wurden. Das soll aber keineswegs heißen, daß es keinen Spaß gemacht hätte, die relativ schwere und un gelenk reagierende BK 350 auch ab und zu mal solo zu fahren. Zumindest wenn es auf dem damaligen Gebiet der DDR kaum Alternativen in Form von schweren Solomotorrädern gegeben hat. Nach meinen Erfahrungen hatte die MZ BK 350 aber von Haus aus eigentlich alle Voraussetzungen für eine ausgesprochene Gespannmaschine, ausgelegt auch für schwere Belastungen, auch fürs Gelände. Gemessen an den bis dato vor der BK produzierten Fahrzeugen, stellte die ölgedämpfte, progressiv wirkende Teleskopgabel mit ihrem 150 mm Gesamtfederweg trotzdem einen guten Schritt nach vorn dar. Allerdings ist die Geradewegfederung des Hinterrades mit nur 50 mm Federweg oftmals von der Konstruktion her regelrecht überfordert. Schlechte Straßen und Schlaglochserien können da schon zum Alptraum werden. Zwar werden die ganz harten Stöße von den progressiv arbeitenden Federn aufgenommen, mit dem verbleibenden Rest muß dann die (verstellbare) Sattelfederung sich abmühen. Vor allem gewichtsmäßig



Meisterboxer MZ BK 350



leichtere Fahrer hatten im Solobetrieb in manchen Situationen ihre liebe Not, das widerspenstige Fahrzeug sicher auf der Straße zu halten. Es läßt sich nunmal nicht leugnen, daß die Federung für den Sozusbetrieb mit konzipiert war. Da sind die Federungsqualitäten eben begrenzt. (Hätte man sich da in Zschopau nicht an das bis ca. 1941 gebaute Flaggschiff der DKW-Produktion, die 2-Zylinder DKW NZ 500, die mit einer von Hand verstellbaren Hinterradfederung für Solo- und Sozusbetrieb versehen war, rückerinnern können?) Resümierend kann gesagt werden, daß in punkto Federungskomfort bei der BK 350 doch einige berechnete Wünsche offengeblieben sind. In das vom Styling her gut gelungene Gesamtkonzept der Maschine reiht sich auch die formschöne, langgestreckte Tankpartie ein. Mit 17 Litern Fassungsvermögen (davon sind 2 Liter Reserve) ist ein hinreichend großer Aktionsradius ohne nachzutanken möglich. Nun könnte man annehmen, daß ein so reichlich dimensioniertes Tankvolumen auch auf erheblichen Durst der beiden Vergaser schließen läßt. Und an diesem Punkt gehen Meinungen der BK-Fahrer und der Experten oftmals auseinander. Beruhigend ist auf jeden Fall die vom Werk veröffentlichte Verbrauchskurve, die bei Geschwindigkeiten im Bereich von 40 bis 120 km/h einen Verbrauch von nur 2,5 bis maximal 6 Litern Vergaserkraftstoff pro 100 km verspricht. Es hat auch an gutmeinenden Ratschlägen und zahlreichen Publikationen in den Fachzeitschriften nicht gefehlt, die gegen das BK-Image, zu den Maschinen mit "Säuerqualitäten"

zu gehören, zu Felde zogen. Fest steht nun mal, daß man mit einer sehr sorgfältigen Einstellung beider Vergaser viel erreichen kann. Das macht zwar etwas Mühe und ist recht zeitaufwendig, lohnt sich aber. Denn neben gutem und stotterfreien Übergang beim Beschleunigen, springt auch in jedem Fall ein geringerer Kraftstoffverbrauch mit ab. Diese Arbeiten an den Vergasern sind schon eher was für "gestandene" Fahrer, die neben einem guten Gehör, über reiche Erfahrungen und vor allem über das nötige Fingerspitzengefühl verfügen, die 2 Flachschiebervergaser der BK haargenau gleich einzustellen, damit jeder Zylinder sowohl die gleiche Menge als auch die gleiche Gemischzusammensetzung erhält. Ein guter mechanischer Gesamtzustand des Motorrades ist natürlich Grundvoraussetzung für optimale Verbrauchswerte. Nur so ist es möglich, der BK ihren sprichwörtliche Durst abzugewöhnen. Denn im Nehmen ist sie wahrlich kein Kostverächter. Natürlich wird der Kraftstoffverbrauch auch maßgeblich von der Fahrweise, dem Belastungsgrad und der Fahrstrecke bestimmt. Trotzdem waren bei "vernünftiger" Fahrweise auch Verbrauchswerte unter 4 Litern/100 km möglich. Doch wer blieb mit diesem Motorrad gern vernünftig? Vor allem wenn in ca. 20 sec. vom Stand heraus die Tachonadel auf der 100 steht. (Das klingt zwar heute angesichts der kraftstrotzenden und PS-starken Boliden auf unseren Straßen recht infantil; in den 50 Jahren waren solche Fahrwerte ein berauschendes Erlebnis.) Noch ein Wort zu den Bremsen. Spitzengeschwindigkeiten von mehr als gestoppten 130

km/h (die Betriebsanleitung verspricht allerdings nur bescheidene 120 km/h) erfordern auch Bremsen, die kräftig zupacken können. Die BK-Bremsen, obwohl Vollnaben, aber keine Zentralnaben, sind von der Dimensionierung her großzügig und von der Wirkung her ausgezeichnet. Selbst als Gespann, ohne gebremstes Seitenwagenrad (so was gab es zur Zeit der BK noch nicht wieder!), konnten mit 60 kg Belastung 11 m Bremsweg aus einer Geschwindigkeit von 50 km/h ermittelt werden. Bei 90 kg Belastung waren es 13 m und bei 150 kg Belastung nur ganze 15 m Bremsweg. Das sind ermittelte Verzögerungswerte von 8,7 ; 7,4 und 6,4 m/sec. Ohne gebremsten Seitenwagen beachtliche Ergebnisse. Erwähnenswert auch noch der im Bremsweg stationierte Bremslichtschalter, der direkt vom Bremsnocken betätigt wird.

Technische Daten:

Motor:

Zweizylinder Zweitakt-Boxer-Motor, Gemischschmierung 1:25 • Bohrung 58 mm ± Hub 65 mm • Hubraum 343,4 ccm (2 x 171,3 ccm) • Verdichtung 7 : 1 • Leistung 17 PS bei 5100 U/min. • Max. Drehmoment 2,9 mkg / 3500 U/min.

Vergaser :

2 Vergaser vom Typ BVF NB 22-2 (Berliner Vergaserfabrik) Luftfilter als Naßluftfilter

Getriebe und Kupplung :

Getriebe mit 4 Gängen. Hauptwelle läuft mit Kurbelwellendrehzahl

Fortsetzung Seite 35

Restaurierungsserie Versuch macht kluch

ps und die Restaurierung seiner 200er Hercules 317, Baujahr 1953.
Teil 11 (Fortsetzung von Heft 13, S. 20)

Montage der Satteldecke

Zwischenzeitlich ist die Pagusa-Satteldecke von Heumann gekommen. Das lackierte Sattelgestänge versuchte ich wieder mit dem handgreiflichen Einsatz meiner Frau Sause und der Verwendung von Nivea-Creme und Geschirrspülmittel in die Decke zu zwängen.

Keine Chance!
Wütend marschierte ich aus dem Badezimmer wieder in den Keller (*Sause, sei bitte nicht böse, es lag an dem Gummi, nicht an Dir!*)

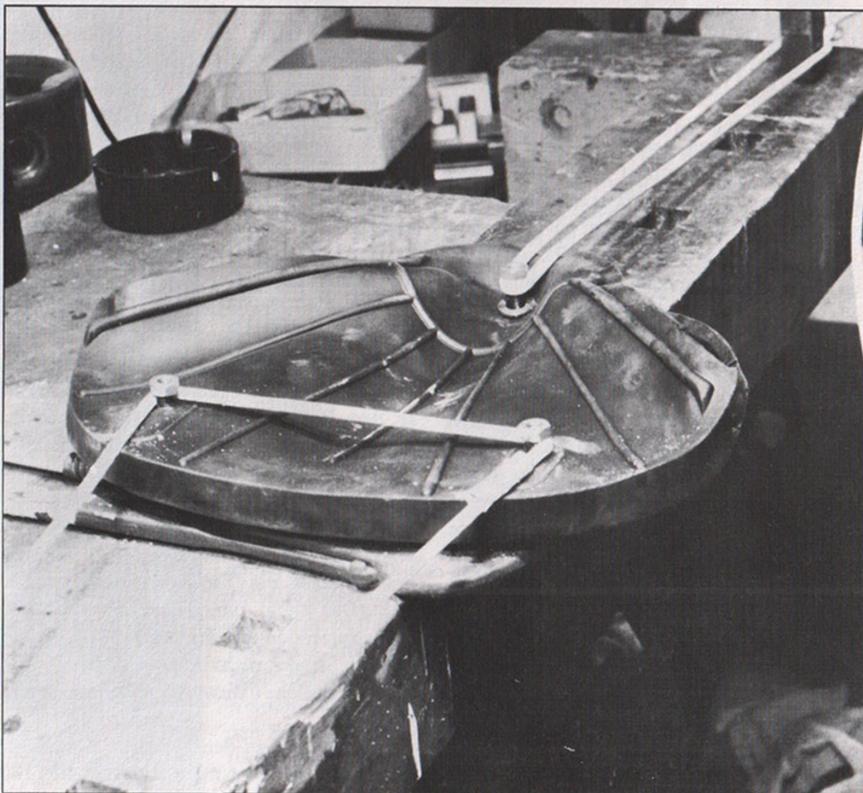
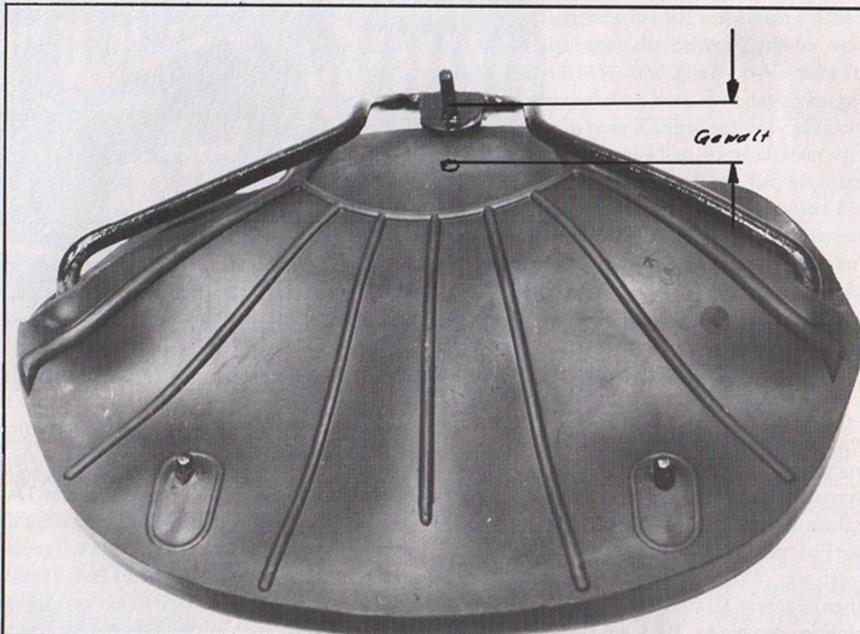
Alleingelassen wollte ich mich nicht von der Gummidecke in die Knie zwingen lassen, zumal ich auf Veteranenmärkten restaurierte Motorräder gesehen hatte, die eine neue Satteldecke besaßen. Keinen der Fahrer wollte ich fragen, um mein Gesicht zu wahren. Diese meine Blöd- und Borniertheit zahlte ich nun durch Ärger und viel Zeit.

Mit List und Tücke versuchte ich diesen Abend noch den Sattel zum "Leben zu erwecken". Der geneigte Leser errät schon den Ausklang der mitternächtlichen Stunde. Mit der genügenden Bettschwere legte ich mich ins Bett und Sause war so verständnisvoll, daß sie, kurz aufwachend, **nicht** nach dem Werkstattergebnis fragte.

Und wie so oft erträumte ich die Lösung. Spät morgens machte ich mich gleich auf in die Werkstatt. Holte aus der Grabbelkiste zwei Elektroschnüre, schob die zwei Gestänge in die Satteldecke und befestigte die Schnüre (mit Muttern gesichert) an den Gestängegewinden. Das ganze Ding spannte ich zwischen die "Stangen" meiner Hobelbank und drehte den Tischlerschraubstock auseinander. Jetzt gab es nur zwei Ergebnisse: Entweder die neue, teure

Foto oben: Die neue Satteldecke ist wesentlich kürzer als das zusammengesteckte Gestänge

Fotounten: Satteldecke und Gestänge auf der "Streckbank"



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

Restaurierungsserie Versuch macht kluch

Gummidecke zerreißt, oder sie gibt endlich ihren Widerstand auf und fügt sich der rohen Gewalt. Tatsächlich war sie vernünftig. An der Grenze meiner Angst vor dem Kaputtgehen gelang es mir endlich, das Gestänge in der Decke zusammenzustecken.

Überglücklich machte ich mich über das Frühstück her.

Sofort nach Feierabend montierte ich penibel mit viel Fett den Sattel und die Federn. Die Schraube, um die der Sattel schwingt (daher der Name), sicherte ich mit Unterlegscheiben und einer Kontermutter. Um stolz der interessierten Familienhälfte das Motorrad zu präsentieren, wollte ich den Tank montieren. Trial and Error!

Erst muß der Tank angeschraubt werden, bevor der Sattel befestigt wird. Frust!

Foto: Teilmenge aller Hercules-317-Schrauben

Beschaffung der Schrauben

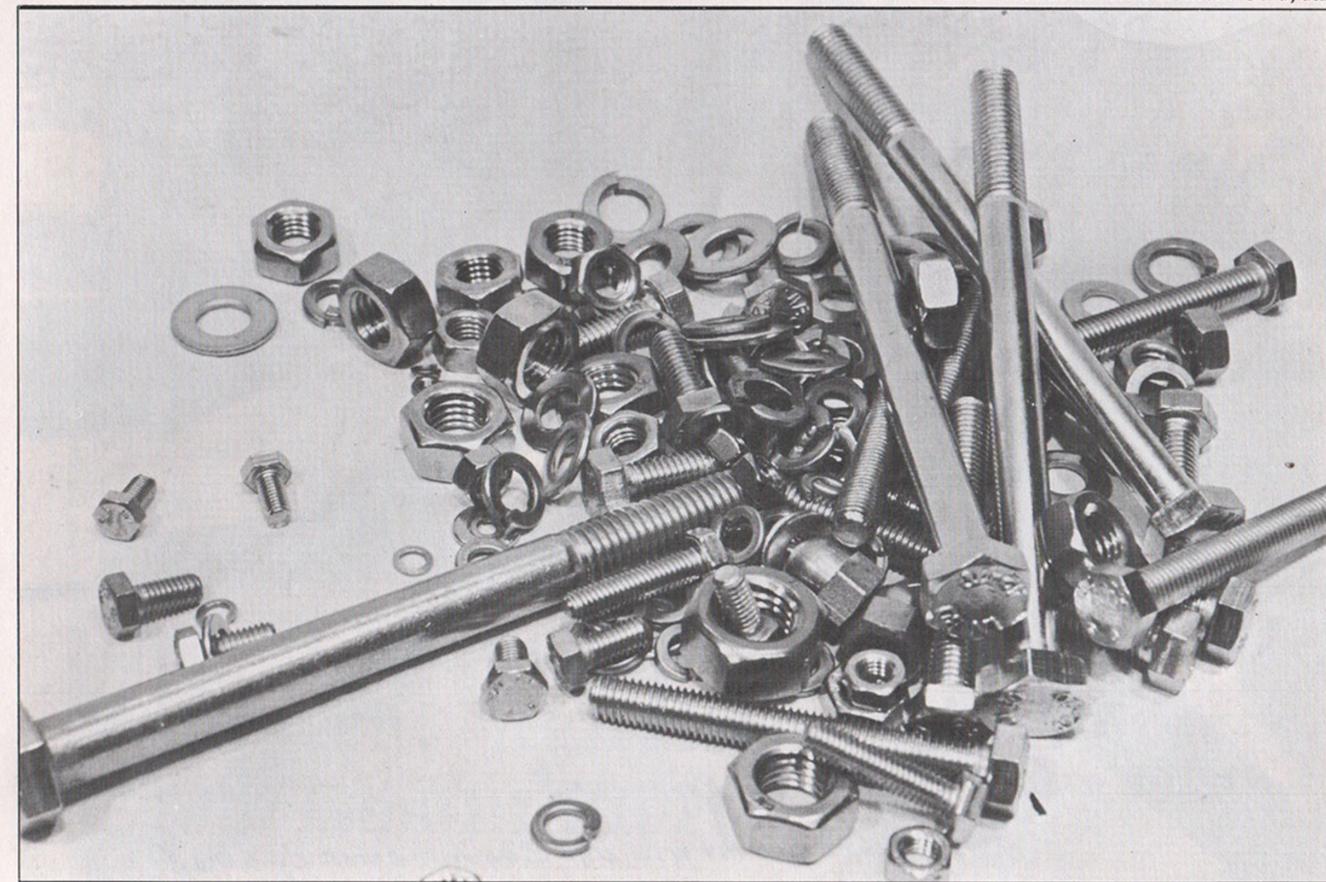
Schrauben zählen ja zu den "lösbaren Befestigungselementen", d.h., daß sie nach dem Lösen, im Gegensatz zu einer Schweißnaht, wiederverwendet werden können. Bei den Sicherungsscheiben ist das nach fast 40 Jahren wohl kaum noch der Fall, da ihre Federkraft nachgelassen hat. Die muß man nun eh erneuern. Und jetzt scheiden sich die Restauratorengeist!

Halt, da fällt mir nun was ein, was ich nach einem gehörigen Anpiff eines Profis mitbekam: Ich titulierte ihn mit dem Wort "Restaurateur". Sauer klärte er mich auf: "Restaurateure sind Gastwirte oder Restaurantbesitzer!" Er wäre ein Restaurator und "stellt Kunstwerke wieder her!"

Zurück zu den "Restauratorengeistern", die sich bei der "Restauration" **NEIN, NEIN, NEIN** es heißt "Restaurierung" der Schrauben scheiden.

Die einen verwenden nach dem Säubern die alten Schrauben, um den Originalzustand wieder herzustellen. Andere (meist Engländer-Fahrer = viele Spezialschrauben, schwere Beschaffung) lassen alle alten Muttern etc. verzinken, um einerseits die Originalität zu erhalten (?) und andererseits die Schrauben vor Rost zu schützen. Wieder andere verwenden neue Schrauben, weil sie den alten wohl nicht mehr ganz trauen und pfeifen, wie ich, auf die Originalität in diesem Bereich. Die alten Schrauben entsprachen auch der alten Norm, die neuen (nach ISO genormt) haben andere, aber passende Gewinde und andere Schlüsselweiten. Beim Auseinandernehmen braucht man in erster Linie einen 14er Schlüssel, beim Zusammenbau einen 13er.

Ich wollte da noch einen Schritt weitergehen, weil meine kleine Philosophie besagt, daß die früher nur den billigsten Murks verbaut haben. Mit mehr Geld, das



hätte natürlich den Preis der Maschine 1953 in astronomische Höhen getrieben, hätte man auch höherwertige Qualität liefern können. Man stelle sich das vor: Hercules als "Rolls Royce" unter den Motorrädern!

Ich wollte also neue und rostfreie Schrauben verbauen, um mein Moped für die Ewigkeit zu wappnen.

Die mir von Herrn Handtke, einer der wenigen traditionsbewußten Mitarbeiter bei Hercules, zur Verfügung gestellte Preisliste, erwies sich als wahre Fundgrube. Ich konnte aus ihr die gesamte Schraubenbestückung herauschreiben und bei Dipl. Ing. Uwe Gräber, Postfach 16 47, 2390 Flensburg bestellen. Er war einer der sehr wenigen Lieferanten, die innerhalb einer Woche absolut korrekt lieferten!!! Dafür ein Lob! Gräber hat einen ausgezeichneten und übersichtlichen Katalog. Bei Verzicht auf alle Norm-Schrauben bei der Hercules, mußte ich ca. 120DM für die neue Bestückung in rostfreiem Edelstahl (V2-Qualität) hinlegen. Auf dem vorherigen Bild sieht man nur einen Teil der benötigten Schrauben.

Foto unten:

Die wichtigste Schraube am Motorrad

*Restaurierungsserie
Versuch macht kluch*

Ständer & Schrauben

Wer so eine feine Bühne für das Motorrad hat wie ich (sie besteht aus zwei Trägern und zwei darübergelegten Brettern), der sollte gefälligst seine Maschine so absichern, daß sie nicht von dieser Erhöhung herunter fallen kann.

Ich höre den Spott...

Die Fixierung erfolgte mit zwei Flacheisen, deren eines Ende an die Bretter, das andere an Stehbolzen des Rahmens angriffen. Zusätzlich stand der Torso noch auf dem Hauptständer.

Und nun versuchte ich, die in den Mittelständer provisorisch reingedrückte Schraube herauszuziehen und die neue V2A-Schraube hineinzudrücken. Dazu mußte ich gleichzeitig das Motorrad im Bereich der vorderen Gabel hochheben...

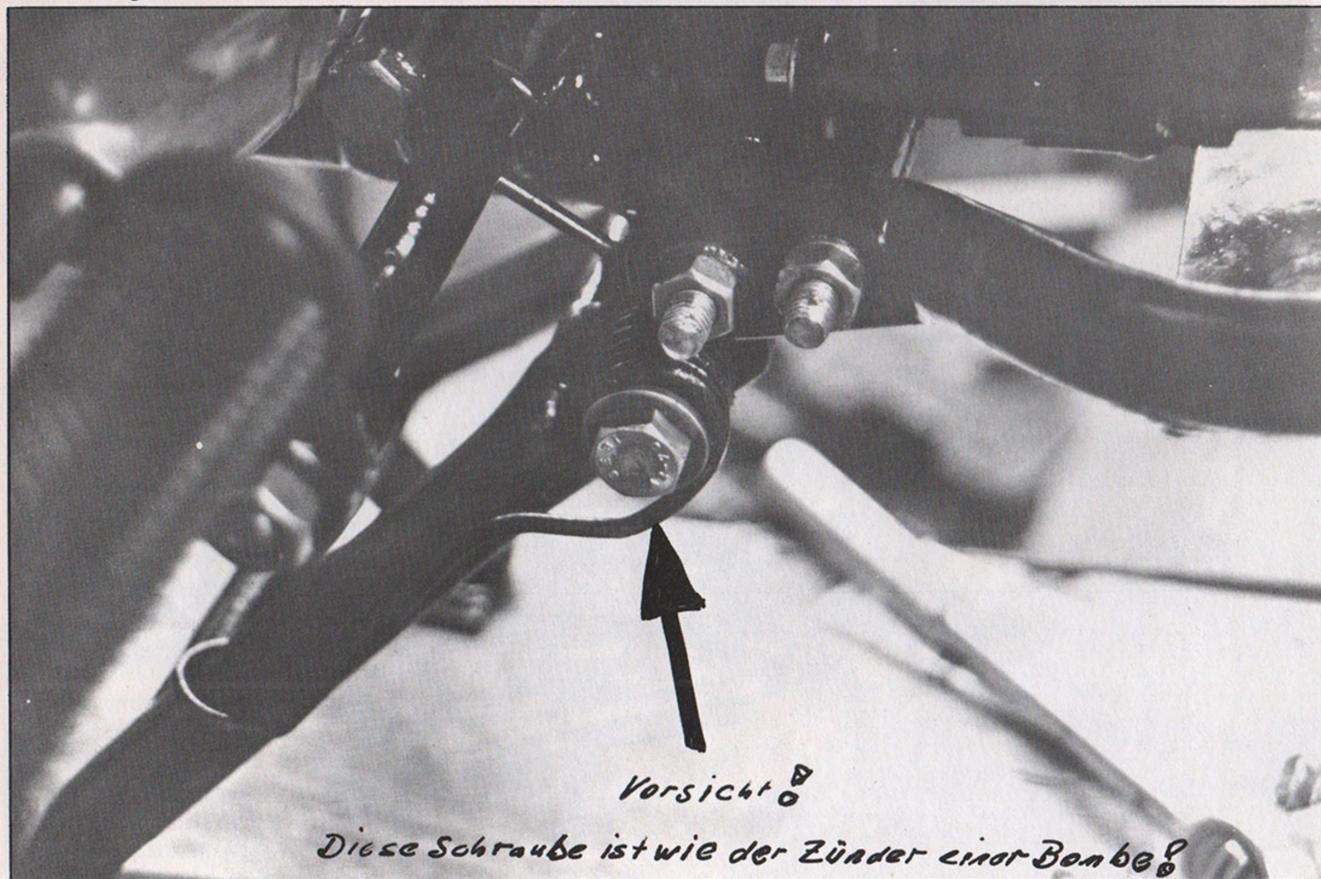
**Erfahrung ist der Name,
den Restauratoren ihren
Irrtümern verleihen
Frei nach O. Wilde**

Es kam, wie es kommen mußte. Meine körperliche Kraft reichte allemal aus, das Provisorium zu entfernen, aber nur die neue Schraube auf wenige Gewindegänge hineinzudrücken. Böse, böse... Die Maschine stürzte um, neulackierte Teile bekamen schlimmste Kratzer und ich versuchte mit Catcher-Kraft das Moped vor dem vollendeten Sturz auf den Betonboden zu bewahren. Nur mein durchtrainierter Körper (Der beste Sport, ist der Bier-Tran-Sport!) schaffte es, die alte Kommandostimme eines Hauptgefreiten und Wehrdienstverweigerers wieder ertönen zu lassen. Sause hörte den zarten Bariton im zweiten Geschoß.

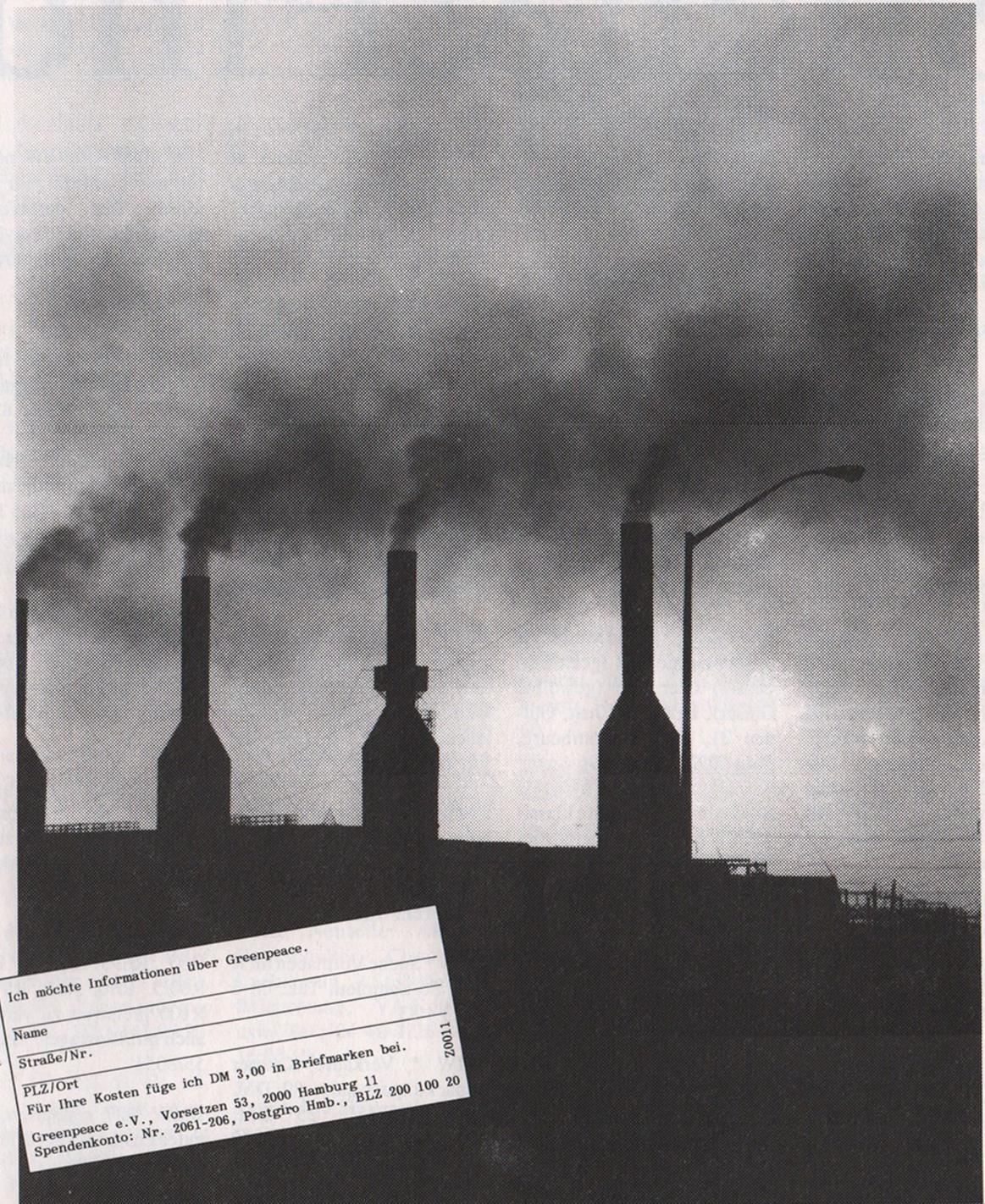
Fazit: Dübel in die Decke, und mit einem Tau die Maschine zusätzlich gegen das Umfallen absichern!

Alles klar?

O



GREENPEACE



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

ADLER

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

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 Club!).

ARDIE

Ardie BD201, Bj. 56, m. Brief, unrestauriert gegen Gebot. Tel.: 0 21 83/53 00

ARIEL

Ariel * Suche für Hunter-VH, Bj. 55, Hauptständer und gute Adresse für Ersatzteilversorgung. Peter Kohl, Schlesische Str. 7, 6536 Langenlonsheim. Tel.: 0 67 04/22 08

AWO

AWO * Rennsport Tank, Noc-

kenwelle, Getrieberäder u. Vorderradbremssplatte gesucht. U. Reinl, Köthener Str. 21, DDR-Zörbig 4415

BEKLEIDUNG

Bekleidung * 2 Alt-Lederjaken, 3/4 lang, mit Gürtel, schwarz Größe 50, hg-Lederjeans, Gr. 52, grau. Je 100,-. Tel.: 0 22 05/65 96

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

Bekleidung * Suche Motorradbrille Fospaic TT1 (geknickte Gläser) oder L45 (gewölbte Gläser). Dringend! Just, Gülpen 21, B-4581 Hombourg, Tel.: 0032/87/78 46 96

Bekleidung * Verkauft klassische, schwarze Motorradstiefel, neuwertig, Gr. 41, 90 DM; Gr. 36, 70 DM; Knobelbecher Gr. 41, neu besohlt, 35 DM; warmgefütterte 2-Fingerhandschuh, Gr. 9, schwarz, 35 DM; Lodenmantel, Top-Zustand, Gr. 175 cm, 250 DM, original

BETA

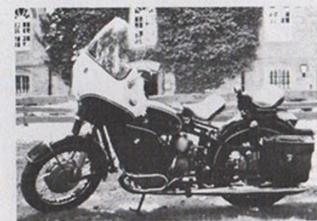
Beta * 50 ccm Maschine oder Zylinder mit Kolben oder kompletter Motor gesucht. Tel.: 02 11/41 99 93

BMW

BMW * orig. Heinrichverkleidung 400,-. FP. Tel.: 04 21/49 86 270

BMW * R 67/3-Gespann, in gutem, fahrbereitem Zustand, Teile für R 75 Wehrmachtsgespann, BMW 700 Auto gesucht. Tel.: 0 56 55/80 51 (H)

BMW * R25/3: Suche Hinterteil vom hinteren Schutzblech sowie vorderen Lampentopf. Tel.: 04105/36 72



BMW * Rarität, Polizei R50/2, Bj. 69, Heinrichverkleidung und Beinschützer, grün/weiß, Behördentaschen, Einzelstück, Zustand 1-2, nicht billig. Tel.: 0 54 27/19 62

BMW * Suche für R51/3 Vollnabe mit guter Verzahnung, 2 Ösenschrauben für Lenker, tausche auch gegen Horex-Teile. Tel.: 0 53 81/25 92

BMW * Suche Vollnaben für R 60/R 50 komplett. Tel.: 08 6 31/13 4 83

BMW * Verkauft Krauser Gepäckträgersystem 80 DM, Rücklichtf. "15", 25 DM; Sturzbügel f. R50 - 69S, 20 DM; Sitzbänke f. R50-69S, 30 und 80 DM; 2 "Conti"-Decken, 3.25 H 19, 20 und 15 DM. Tel.: 05 3 83/16 62

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. Benzinähne 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 Hinterachsanhtrieb 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 55/8051 (H)

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 orig. km. Tel.: 0 53 63/76 91

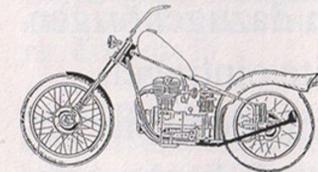
BMW Verkauft R25-R27 Motore, Getriebe, Räder, Achsantriebe auch SW. Tel.: 0 53 63/40 5 20

BSA

BSA * WM 20, Bj. 39, (Starrahmen), hinteres Rahment. + Hinterr. auch Einzelt. gesucht. Tel.: 0 55 46/14 80

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

CHOPPER



Chopper * von der Stange? Nee Danke! Bau'ihn mir selber (BMW R25/2). Wer noch? Tel.: 02 34/51 06 01

DKW

DKW * RT 175 S Bj. 56, zerlegt aber komplett mit Brief zweiten Motor und E-Teilen, VB 650 PS. Lasse mit mir handeln. Tel.: 02 11/41 99 93

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

DKW * RT 250/2, 250 H, 350 S u.a. zu verkaufen. Tel.: 04 221/84 4 19

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 Vorkrieg gesucht. Tel.: 0 51 21/51 28 13

DNEPR

Dnepr * -Sauer-Gespann, BMW/6, 40 PS EZ 11/85, Umbau 12/88, 18 Zollräder, BMW-Auspuff, E-Zündung, Reserverad, 10 l Benzinkanister, VHB 6.600. Tel.: 06 21/44 86 17

DUCATI

Ducati * Pantah Teile, XT/SR 500 Teile und komplette DS-7 (Yamaha) zu verkaufen. Tel.: 078 44/15 34

Ducati * verkaufte Verkl., Sitzb., Tank von 500er Pantah (Bj. 80). Suche: Vorderr. (90er Nabebreite, 6 Loch), Vorderradgabel v. 600 Pantah, Veglia oder Kröberdrehzahlmesser. A. Fennen, Wansweg 22, 2900 Oldenburg, Tel.: 0441/20 42 28 ab 20.00 Uhr

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

DÜRKOPP

Dürkopp * Diana, Bj. 54, fahr-

bereit, guter Originalzustand, Preis VS, Tel.: 04 221/84 4 19

EXPRESS



Express * Radex 255, Bj. 57, 2 Zylinder ILO, 15 PS, restauriert, VB 3800 evtl. mit restauriertem LS 200. Tel.: 09 3 52/65 18

GESPANN

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

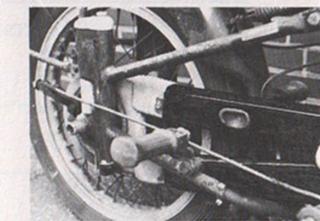
GÖRICKE

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

HARLEY

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

HERCULES



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

Hercules * Moped, Bj. 53, mit Zündapp-Mot. KM 48/5, zerlegt, aber fast komplett zu verkaufen. Original BE vorhanden. VB DM 400,-. Tel.: 0 75 82/83 77

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

HOFFMANN

Hoffmann * Gouverneur oder S 300 fahrbereit oder als Teilträger gesucht. Tel.: 07 251/63 5 97 oder 85 0 35

HONDA

Honda * CB 72, CB 77 oder CR 93 gesucht, Zustand egal. Tel.: 04 21/49 12 68

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 Werner, 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 Tausche oder verkaufte Becker Kettenkasten für CB 500 F und CB 750 K gegen Kettenkasten für CB 500 T. Preis VS. Tel.: 0 61 06/75 4 93 abends

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

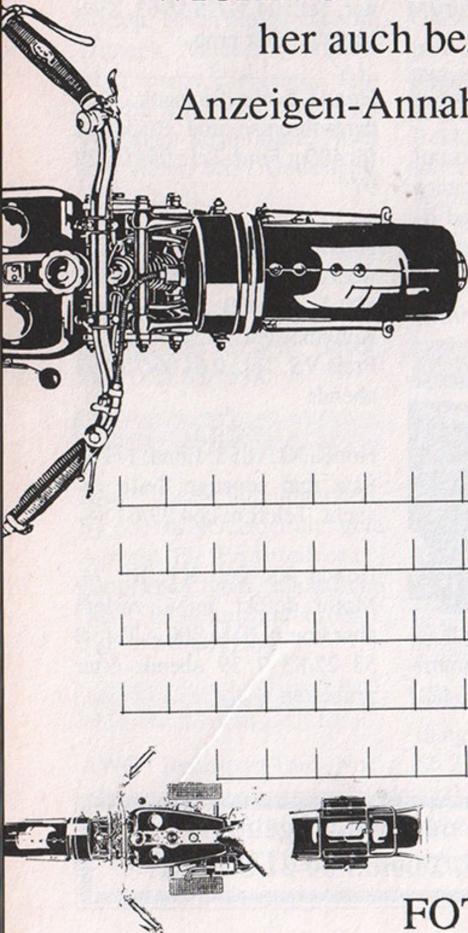
Honda XL 250 K1, Bj. 74, Motor defekt, teilw. zerlegt aber kompl. DM 300,-. Tel.: 0 53 22/83 7 39 abends öfter probieren

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

Private Kleinanzeigen für Abonnenten 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	

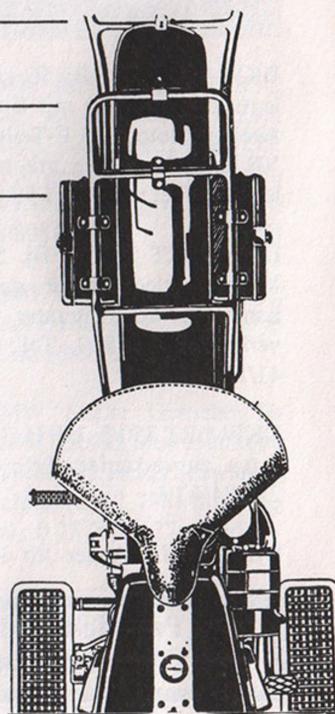


FOTO UND TEXT ABSENDEN AN:
GUMMIKUH & PAST PERFECT, AM DEICH 57, 2800 BREMEN 1

HOREX

Horex * Suche für BMW R51/3 Vollnabe mit guter Verzahnung, 2 Ösenschrauben für Lenker, tausche auch gegen Horex-Teile. Tel.: 0 53 81/25 92

Horex * Telegabelverschleißteile, Tachoscheiben, LIMA-Deckel u.a. Teile zu verkaufen. Tel.: 06 2 51/7 32 23 ab 19.00 Uhr

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

JAWA

Jawa * (2 Stück) 350 ccm, Bj. 60 sehr guter Zustand 1 x Original 1 x Umbau auf Soft-Chopper und sehr viele Ersatzteile zu verkaufen. Preis VHS. Tel.: 037854/24 10

Jawa * 250, Bj. 66, suche passenden Beiwagen oder zu verkaufen/tauschen MZ Gespann, BMW Gespann, MG 1 Zyl., Gespann wertausgleich möglich. M. Wittkamm. Tel.: 04/20 070 54 öfter versuchen

Jawa * California: Viele Ersatzteile zu verkaufen. Tel.: 04 8 27/694 ab 19.00 Uhr

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

KAWASAKI

Kawasaki * H2-Special, Einzelstück, Alutank, Ledersitz, Aluhöcker, Alu-Exzenter-schwinge, breitere Reifen, Alufelgen etc., WG 17.000,-, FP 15.000 oder Gebot. Jochen Krupski, Michaelsdyk 6, 4150

Krefeld, Schicke Foto

LAVERDA

Laverda * 750 SF: Obere Gabelbrücke, Sitzbank und Hinterrad evtl. nur Trommel. Evtl. billig ganzes Motorrad. Für Guzzi Vergaser + Zyl.Köpfe. Tel.: 02 31/41 41 20

LITERATUR

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

Literatur * Suche Unterlagen über Rabeneick FII/250; insbesondere Ersatzteilliste. Gerne auch Tausch gegen seltene ETL (Wanderer, Standard-Rex u.a.) möglich. Tel.: 0 75 82/83 77

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-Classik 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 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

MAICO

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

Maico M 250B, zerlegt, fast vollständig, sämtliche Blechteile gesandstrahlt und lackiert, zu verkaufen. Tel.: 051 36/87 2 55

MIELE

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

MOPED

Moped Suche Tank für Lohmann, Rex, ILO F48 + F 60, Velmo, Saxonette, AMO, MAW, Haza, und Victoria FM 38. Tel.: 04 21/27 42 36 U. Peters, Timmersloher Landstr. 78, 2800 Bremen 33

MOTO GUZZI

Moto Guzzi * Fußrastenanlage Le Mans III (original) mit Brems-/Schalthebel etc. abzugeben. VHS. Tel.: 07 61/64 6

11

Moto Guzzi * Hinterrad, große Modelle, kpl. mit Lagern abzugeben. Guter Zustand. VHB 200 DM. Tel.: 07 61/64 6 11



Moto Guzzi * Le Mans mit Rennoptik und -Technik, kpl. neu mit vielen Spezialteilen, neu aufgebaut, 14.000 DM. Info Tel.: 02205/6596

Moto Guzzi * Magnetschalter für Lucas-Anlasser, verbaut bei Guzzi, nigelnagelneu, orig.-verpackt, zum halben Neupreis. Tel.: 07 61/64 6 11

Moto Guzzi * Nuovo Falcone, 1989 neu aufgebaut, insgesamt erst 7.000 km gelaufen. Preis 5.900 DM. Tel.: 0451/65 4 93

Moto Guzzi * Nuovo Falcone, Bj. 72, suche Briefkopie und sämtliche Literatur (speziell. Reparaturanl., Betriebsanleitung). Thomas Rongen, Waldstr. 6, 7454 Bodelshausen ab 18.00 Uhr. Tel.: 074 71/71 1 32

Moto Guzzi * V50 Monz2, Bj. 82, 43.000 km, Köpfe überholt, guter Zustand. VB 3300 DM. Tel.: 0221/83 07 912

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

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

MOTO MORINI

Moto Morini 3 1/2S-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).

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 * ES 250/1-Gespann, Bj. 71, TÜV neu, und zerlegte TS 250, 1800DM. Tel.: 09 3 52/65 18

MZ * ETZ 250, Bj. 88, TÜV 7/92, blau metallic, Top-Zustand, 17.000 km, DM 980,-. Hans Hohmann, Tel.: 0 62 01/57 8 02

MZ * Suche Betriebsanleitung (auch Kopie) für TS 250 und 250/1. Tel.: 0 48 21/75 5 24 ab 19.00 Uhr

MZ * TS 250, guter Zustand, sowie viele Ersatzteile für MZ zu verkaufen. Tel.: 048 27/694 ab 19.00 Uhr

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

NSU

NSU * Konsul: LIMA-Deckel neu aber ohne NORIS-Schriftzug 35,- DM! Viele neue Kleinteile, eventuell im Tausch gegen Blechteile von

Konsul. Unterbrecherkontakte neu. Horst Heiler, Weinberg 8, 6837 St. Leon

NSU * Max Rahmen mit Gabel, kein Unfall oder verzogen, sonst Zustand egal, Raum Rhein-Main, gesucht (billig). Tel.: 0 61 71/57 7 84 abends ab 19.00 Uhr

NSU * Quick, Bj. 36, + Ersatzmotor + Kleinteile zu verk. Tel.: 076 44/88 90

NSU Fox 4-T, Ersatzteill. DM 15,-; Betriebsanl. DM 10,-; Spiegel 10,-; Soziussattel kpl. Denfeld 100,-. Tel.: 07 161/37 6 32

NSU Suche 2PS Einzylinder Bj. 23, Riemtrieb 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

RABENEICK

Rabeneick * Suche Unterlagen über Rabeneick FII/250; insbesondere Ersatzteilliste. Gerne auch Tausch gegen seltene ETL (Wanderer, Standard-Rex u.a.) möglich. Tel.: 0 75 82/83 77

Rasen wie Schorsch Meier: Rennsemel BMW, Bj. 38, Typ R 51 mit 750 an Lebensmüden zu verkaufen, 4500,- DM. Tel.: 02 21/72 78 38

REX

Rex * Fahrradmotor FM 40, Bj. 52, kompl. Auspuffanlage und Riemenfelge f. Vorderrad bzw. kompl. Motor mit allen Anbauteilen (auch defekt) gesucht. Tel.: 042 63/87 31

SACHS

Sachs * suche jegliche Literatur 1930 bis 60 über Motoren und Fahrzeuge, auch Tausch oder Kopien, bitte detaillierte Angebote/Anfragen an Tobias Kreuz, Eisenbahnstr. 24, DDR-7817 Schwarzheide

Sachs Motore zu verkaufen: 98 ccm, 2 Gang Modelle: 32/49 und Modelle 50. Torpedonaben für 98 ccm Sachs Motoren 2 Gang. Bremstrommelnaben V 100. Hinterradbremstrommelnabe mit Freilauf HR Hinterrad und Vorderräder für 2 Gang Sachs 26x2,50 / 19x2,50 f. 98 ccm ACHTUNG: Nocheinmal melden, Deine Telefonnummer ist wg. Anzeigenüberlänger verschwunden

Sachs-Motor, 150 ccm, guter Zustand, VB 200,- DM. Tel.: 0 51 21/51 28 13

SEITENWAGEN

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

SONSTIGES

Sonstiges * gestrebt. Fam. Vater/Häuslebauer sucht kompl. preisw. 17 PS-Mot. (KS 175, MZ 250 o.a.), da die "Dicke" leider weg mußte. Preisvorstellung ca. 750 DM. Angebote: Tel.: 024 04/65 793 (abends)

Sonstiges * Suche dringend eine originale unrestaurierte 1200er Springerg. für HD

Panhead Bj. 48 sowie originale Nuclethead EL, Bj. 40, Teile z.B. Auspuff-Sitz-Chrom + für Kotfl. Tel.: 0 52 02/24 25 ab 19.00 Uhr

Sonstiges * Suche für Honda CX 500 C EML Gespann große 20 - 30 ltr Tank und verkaufe Moto Guzzi Falcone mit TÜV aber abgemeldet. Tel.: 0 57 71/53 61

Sonstiges * Suche Sternmotor, auch defekt, evtl. auch Teile! Frank Just, Gülpen 21, B-4581 Hombourg, Tel.: 0032/87/78 46 96

Sonstiges * Suche Teile Victoria KR 35 Bj. 28 Harley Rahmen WLA Neander Rahmen + Tank. Biete Motoren von 1924 - 1937 NSU Alba Windhoff Zündapp D-Rad R9 Victoria KR6 Teile KR4. Horst Waldau, Ruhlanderstr. 85a, DDR-7817 Schwarzheide 1

Sonstiges * Suche Zeitschrift "DAS MOTORRAD" 1960 bis 1964, sowie das Buch "DIE HONDA MOTORRAD-STORY" von Peter Carrien, außerdem Erfahrungsaustausch mit Enfield India Besitzern. H. Fenneberg, Tel.: 04 21/87 42 57

Sonstiges * Verkaufe ca. 50 Emailschilder aus dem Kfz-Bereich, DKW Super Hummel, orig.-Lack, Fahrschulschnittmotor Maico, Schaufensterfigur Mann, wie neu, Blech-Tretauto "Ferrari". Tel.: 06 51/84 409 ab 14.00 Uhr

Sonstiges Suche Gummiormteil 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 Schubert Speed, Gr. 54/55, weiß, ECE, 100DM. 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)

Sonstiges Wer kann mir Tips (auch Literatur) geben, wie man ein Motorrad längerfristig "einmotten" kann. Klaus Keller, Margaretenberg 12 1/2,

8269 Burgleiten-Hirten. Tel.: 0 86 79/40 89

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

STEIB

Steib * 350 gesucht. Tel.: 07 2 51/63 5 97 oder 85 0 35

Suche

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 * Boss fahrbereit gesucht. Tel.: 07 2 51/63 5 97 oder 85 0 35

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

URAL

Ural Seitenwagen, neuwertig, anschlussbereit für BMW, 2000,- DM.

Suche/tausche gegen R 69 S Teile, Zyl.-Köpfe, Zylinder, Ansaugrohre etc. Tel.: 0041/72/44 23 36 ab 18.00 Uhr

VERKAUFE

Verkaufe * BMW R 6, R 50S-Gespann mit 700er Motor, R 60, R 60/7 m. Gläser-Verkleidung, Matchless 500, MZ-Seitenwagen. Tel.: 0 56 55/80 51

VERSCHIEDENES

Verschiedenes Verkaufe Motorfahrrad Nervor 750 DM Schutzblech: BMW R2 AWO Zylinder KW 3 Kolben Räder für R11 500 DM, R68 Rahmen Motor Getr. Kard. + Teile 2700 DM Zündapp KS 601. Rahmen + Gabel R25/3 200DM. Tel.: 02 21/72 78 38

Verschiedenes: Maschinenbügelsäge, Ständerbohrmasch., Fräsmaschine gesucht für Werkstatt. U. Reinl, Köthener Str. 21, DDR-Zörbig 4415

VESPA

Vespa * Roller gesucht. Tel.: 0 56 55/80 51

YAMAHA

Yamaha * SR 500, suche bezahlbaren Kettenkasten. Wer kann mir einen Tip

geben? Tel.: 040/72 13 769 oder Karte an Frank Thomas, Freiweide 15, 2050 Hamburg 80

Yamaha * Suche für Enduro RT 360 kompletten Motor oder Motorgehäuse und Vergaser. Tel.: 0 55 35/680

Yamaha * verschiedene gebr. Teile für DT 250 + XS 650 abzugeben. Tel.: 05 21/44 33 02

Yamaha * Viele Teile für DS 7, RD 250/350/400, z.B. Rennverkl., Figarolis, Gr. Verg., Sportmotor usw. Tel.: 0 55 92/205

Yamaha XS 650, Bj. 77, Motor 21.000 km, mit vielen Teilen zu verkaufen. Tel.: 0 44 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

ZÜNDAPP

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

Premiere

1. motorrad GESPANNE Katalog (1990/91)

- Über 150 Gespanne werden vorgestellt, mit Bild, Preisen, teilweise farbig!
- Mit redaktionellen Fachbeiträgen für Einsteiger und technisch Interessierte!
- Adressenliste und Übersicht der deutschen Gespannhändler!
- Zusammengefaßte Händlerinformationen

Vorstellung zur IFMA 1990, Halle 4.1, Gang C, Stand 11

Preis DM 15,- plus DM 1,- Versandkosten
Bitte bezahlen Sie DM 16,- (Vorrauskasse)
Bestelladresse: motorrad-GESPANNE,
Postfach 1925, 7014 Kornwestheim

Ja, ich möchte den motorrad-GESPANNE Katalog bestellen.
Bitte liefern Sie mir _____ Exemplar(e) zum Stückpreis von DM 16,- (Inklusive Porto und Versandkosten)

Gewünschte Zahlungsweise: Bargeldlos durch Bankabbuchung

Name Konto-Nr.

Vorname Bankinstitut

Straße/Hausnummer Bankleitzahl

PLZ/Wohnort

Datum/Unterschrift Duch Verrechnungsscheck/ Euroscheck inklusive Porto und Versand.

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

VESPA

Vespa * Roller gesucht. Tel.: 0 56 55/80 51

YAMAHA

Yamaha * SR 500, suche bezahlbaren Kettenkasten. Wer kann mir einen Tip geben? Tel.: 040/72 13 769 oder Karte an Frank Thomas, Freiweide 15, 2050 Hamburg 80

Yamaha * Suche für Enduro RT 360 kompletten Motor oder Motorgehäuse und Vergaser. Tel.: 0 55 35/680

Yamaha * verschiedene gebr. Teile für DT 250+XS 650 abzugeben. Tel.: 05 21/44 33 02

Yamaha * Viele Teile für DS 7, RD 250/350/400, z.B. Rennverkl., Figarolis, Gr. Verg., Sportmotor usw. Tel.: 0 55 92/205

Yamaha XS 650, Bj. 77, Motor 21.000 km, mit vielen Teilen zu verkaufen. Tel.: 0 44 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 (Wertaugleich). Tel.: 072 31/54 7 65 abends, Rainer verlangen

ZÜNDAPP

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

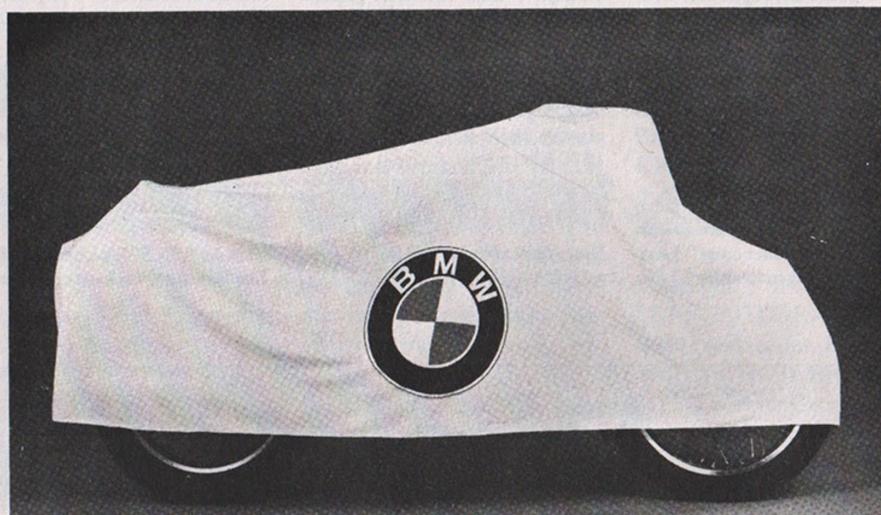
Gerade noch reingekommen

Z 1300 EML-Gespann, Bj. 86, besser als neu. DM 22.500. Tel.: 0 71 75/72 00

Anzeigenschluß für Ausgabe 10 • 1990: Montag, 3. September 1990, 12.00 Uhr

Historische Anzeige

BMW
September 1969



BMW ist mit seinem neuesten Typ nicht auf der IAA

Schade. Denn Frankfurt gehört den Automobilen. Und unser neuestes Modell ist ein Motorrad. Eine neue BMW. Eine unverwechselbare BMW. Mit liegendem Zweizylinder-Boxermotor, angeblocktem Getriebe und Kardan-Antrieb. Dieses Prinzip wurde im Ausland bewundernd die „Deutsche Schule“ genannt.

Die neue Modellreihe: Eine 500er (mit 32 PS), eine 600er (mit 40 PS) und eine 750er (mit 50 PS). Mit einer optimalen Fahrwerk-Abstimmung, einem Doppelschleifen-Wiegenrahmen, einer Teleskopgabel (mit 214 mm



Federweg!) und einer Hinterradschwinge, die erstklassige Straßenlage und höchsten Fahrkomfort ergeben.

Statt Karten:
Hiermit gebe ich in tiefer Trauer und Betroffenheit den Diebstahl meiner

XS 650
» 1979 « 6.1990

neuaufgebaut, Tank/Seitendeckel rot-metallic (orig.), neu verkabelt, neu gelagert, neuer Motor, Speed-Scheibe, engl. Topcase, Deckel rot-metallic, Km-Stand ca. 28.000, Heizgriffe über Relais geschaltet, Tomaselli-Lenker, Klingel am Lenker, bekannt.

Fluch und Schande auf den ruchlosen Dieb. Sachdienliche Hinweise an mich Ingo Rasch • Sedanstraße 69 • 5600 Wuppertal 2 Tel.: 0202/70 17 24



Aus Liebe zur Technik – BMW

Fortsetzung von Seite 23

Getriebeübersetzung:

1. Gang 1 : 3,84
2. Gang 1 : 2,10
3. Gang 1 : 1,38
4. Gang 1 : 1,07

Getriebe-Hinterrad-Übersetzung:

Zur Auswahl standen, werksmäßig lieferbar, je nach Einsatzbedingungen sowohl als Solo als auch eine Seitenwagenübersetzung. Seitenwagenübersetzung ("SW" gekennzeichnet) 1 : 5,4, Soloübersetzung (mit "S" gekennzeichnet) 1 : 4,67

Kraftübertragung Getriebe-Hinterrad: Kardantrieb

Elektrische Anlage:

Lichtmaschine vom Typ GMR 6 Volt / 45 Watt, spannungsreguliert

Batterie : 6 Volt, 8 Ah, in Kadmium-Nickel-Ausführung

Kerzen : Isolator, 14er Gewinde, Wärmewert 225

Fahrgestell:

Doppelrohrrahmen

Größte Länge des Fahrzeugs : 2150 mm

Größte Breite : 760 mm (solo)

Größte Höhe : 1000 mm

Radstand : 1400 mm

Bodenfreiheit : 140 mm

Bremsen: 200 mm

Belagbreite : 25 mm (Cosit)

Bereifung : werksmäßig 3,25/19 (bei Seitenwagenbetrieb ist auf dem Hinterrad 3,50/19 angeraten) Im Geländeeinsatz 4,00/19 (Hinterrad) Federung: Teleskopgabel vorn, Progressiv, mit Ölstoßdämpfer 1300 mm Federweg. Geradwegfederung hinten mit 50 mm Federweg

Eigengewicht : 154 kg (solo)

Zulässiges Gesamtgewicht : 330 kg (solo)

Tankinhalt: 17 Liter, davon 2 Liter Reserve

Höchstgeschwindigkeit 120 km/h (solo), aufrecht sitzend 88 km/h mit Seitenwagen

Endverbraucherpreis: 3650,-DM für das Solo-Motorrad, 925,-DM für den Seitenwagen vom Typ "Stoye"

Kfz-Haftpflicht : 42,-DM (!)

Kfz-Steuer: 48,-DM (!)

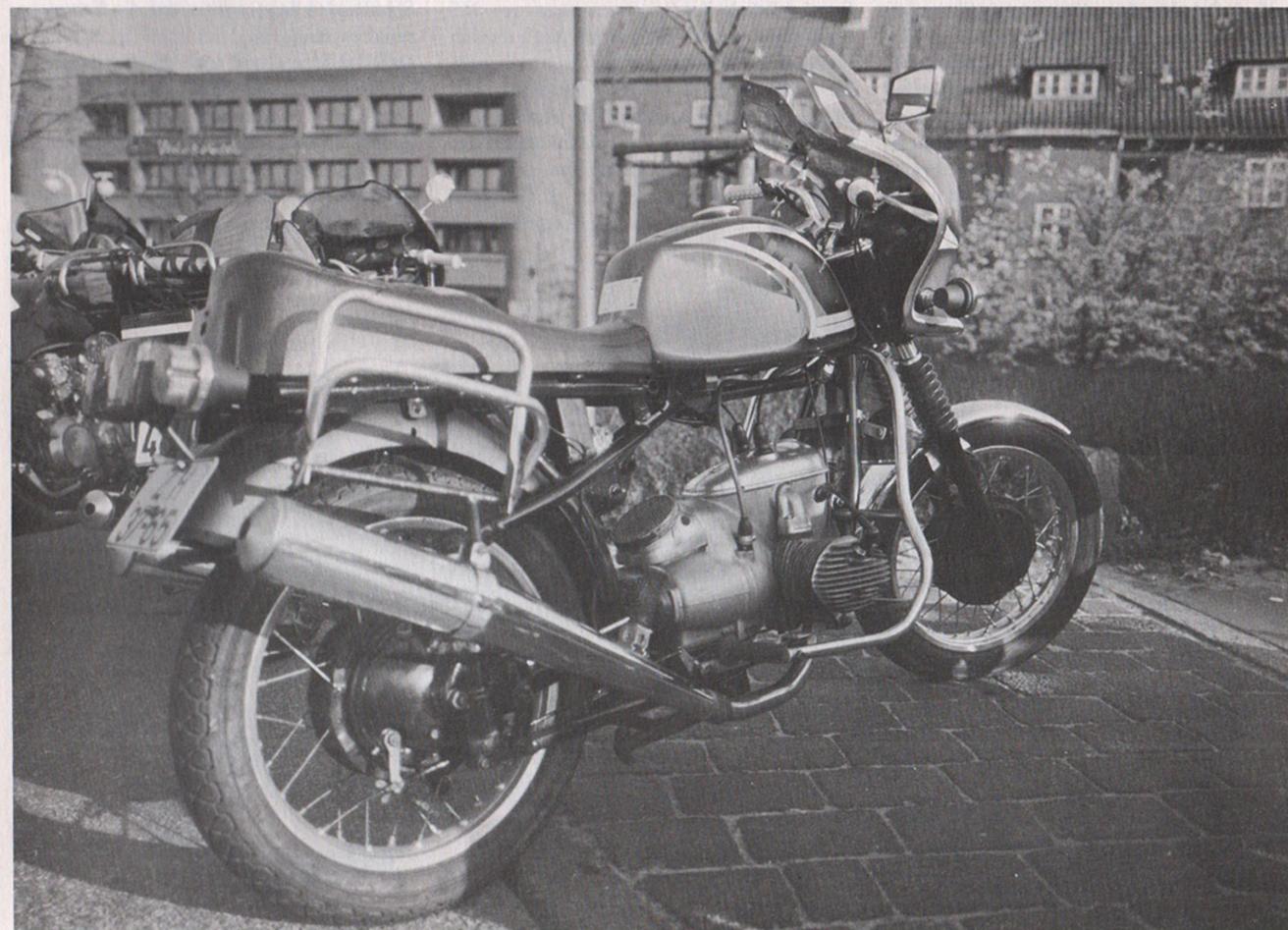
Anm.: Bei den Angaben in DM handelt es sich keineswegs um einen Druckfehler. Die Währungseinheit in der DDR wurde zeitweilig so angegeben. Wertmäßig entsprach sie vollständig der späteren Mark der DDR!

Fahreindrücke:

Seit 1958 besitze ich eine MZ BK 350 aus der 2. Serie, also mit dem leistungsgesteigerten Motor von 17 PS. Von den auf dem Tacho stehenden 17.000 km wurden gut die Hälfte im Gespannbetrieb gefahren und nur die Tatsache, daß der Anbau des Seitenwagens doch mit Zeitaufwand verbunden ist (denn aus Platz-

Meisterboxer
MZ BK 350

Foto: "...einige Sonderlinge unter den Motorradbesessenen ausgerechnet die BK zur Chopper-Maschine umfunktioniert haben..."



gründen steht der "Stoye" hochkant in der Ecke), verhindert, daß die BK 350 häufiger als Gespann genutzt wird. Auch wenn ich gelegentlich bei eingefleischten BK-Fans auf Widerspruch stoße, bleibe ich bei meiner Meinung, daß die BK eine ausgesprochene Gespannmaschine ist.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß einige Sonderlinge unter den Motorradbesessenen ausgerechnet die BK zur Chopper-Maschine umfunktioniert haben. Ich verstehe zwar, daß man in Ermangelung einer Harley andere Fahrzeuge umbaut, aber für diesen Zweck eignet sich doch die AWO oder die EMW weitaus besser.

Will man die BK starten, so geschieht das nach BMW-Art. Beide Tupper kurz fluten. Der Kraftstoff läuft über einen Dreiwegehahn durch einen Verteiler in die 2 Flachschiebervergaser, wird dort mit Luft vermischt, die von außen unter der verchromten Kappe auf dem Getriebe-Gehäusedeckel in das Gehäuse durch einen stehenden Luftfilter angesaugt wird und weiter durch die beiden Ansaugrohre in das gemeinsame Kurbelgehäuse gelangt. Hat man die Tupper zu lange geflutet, so läuft das überschüssige Benzin aus einer Öffnung im Kupplungsgehäuse wieder ab. Dann 1 x den Kickstarter ohne Zündung betätigen (natürlich quer zur Fahrtrichtung). Beim Einschalten der Zündung am Scheinwerfer leuchten die Kontrolllampen für die Lichtmaschine und Leerlaufanzeige. Mit dem Anspringen gibt es bei einer gut eingestellten BK nie Probleme. Sie können mit gutem Gewissen wetten, daß nach dem dritten kurzen kräftigen Tritt das 2-Zylindertriebwerk seine Arbeit aufnimmt.

Das Ansaug und Auspuffgeräusch hat man ab dem 1958er Modell weitestgehend gedämpft. Die "Fischschwanz-Abgasanlage" wurde durch weiter ausgehende "Zigarren" ersetzt.

Das hatte zur Folge, daß das über den gesamten Drehzahlbereich zu vernehmende Charakteristische tiefe BK-Blubbern nun wesentlich leiser und angenehmer klingt.

Die Einscheiben-Trockenkupplung ist leichtgängig und trennt ganz exakt. Um die Schaltgeräusche, besonders beim Zurückschalten vom 4. auf den 3. Gang möglichst gering zu halten, hat sich folgender simpler Trick als recht wirkungsvoll erwiesen: Ist die Geschwindigkeit auf 70 km/h abgefallen, setzt man den Fuß ganz leicht auf den Schalthebel. Anschließend wird die Kupplung gezogen und sofort wieder losgelassen. Im gleichen Augenblick drückt man mit dem linken Fuß, der ja bereits auf dem Schalthebel ruht, den 3. Gang hinein. Dabei ist es nicht einmal unbedingt erforderlich, daß das Gas weggenommen wird. Diese Schaltmethode erscheint zwar ungewöhnlich, hat sich aber als durchaus wirkungsvoll erwiesen. Da der 3. Gang als Arbeitsgang und der 4. Gang gewissermaßen als Schnellgang ausgelegt ist, sollte der 4. Gang nicht mit niedrigen Drehzahlen gefahren werden.

Zwischen 3000 und 4000 U/min liegt der für den Zweitakter günstigste Drehzahlbereich, der neben einer geringen Rückstandsbildung von Ölkohle noch die Vorteile des Kraftstoffverbrauchs-Minimums und größter Zugkraft bietet. Im normalen Fahrbetrieb entsprechen die Drehzahlen von 3000-4000 U/min einer Geschwindigkeit

im 2. Gang von 35 - 50 km/h

im 3. "- 55 - 75 "-

im 4. "- 70 - 95 "-

Man kann also getrost auf Landstraßen oder auch Autobahnen, wenn es die Verkehrslage oder die Witterungsbedingungen aber auch Fahrwiderstände erfordern, im 3. Gang bei etwa 4000 U/min hinreichend schnell auch

mal einige Kilometer absolvieren. Drehzahlen unter 3000 U/min sollten wenn es geht auch im Stadtverkehr nicht unterschritten werden. Wer die BK 350 in den genannten günstigen Drehzahlbereichen fährt, wird die magische 5-Liter-Verbrauchsmarke mit Sicherheit unterschreiten können und eine lange Lebensdauer des Motors erreichen. Das gilt im besonderen Maße für den Gespannbetrieb. Denn auch bei der Seitenwagenübersetzung ist der 4. Gang sehr knapp ausgelegt und demzufolge als ausgesprochener Spar- oder Schongang vom Werk aus konzipiert worden. Als Arbeitsgang fungiert der 3. Gang. Die Höchstgeschwindigkeit des BK-Gespans ist mit knapp 90 km/h angegeben, liegt aber nach meinen Erfahrungen nach einer relativ langen Einlaufzeit (Die Grauguß-Zylinder haben die Eigenart erst nach ca. 3000 bis 4000 km völlig frei zu sein) noch geringfügig höher.

Auch die Lenkfähigkeit des Gespanns erfüllt in allen Details die gestellten Erwartungen. Mit dem breiten Lenker hat man die Maschine in jeder Situation gut in der Hand. In Anbetracht der vorhandenen Federung (der schraubengefederte Seitenwagen ist an drei Punkten starr mit der BK verbunden) kommt der Seitenwagen leicht hoch. Dieser Zustand ist aber völlig unproblematisch, da bereits eine geringfügige Lenkkorrektur das Seitenwagenrad wieder auf den Boden aufsetzen läßt. Aber auch im Solobetrieb wirkt sich die tiefe Schwerpunktage positiv auf die Fahreigenschaften aus.

Daß der Motor und auch das Getriebe hohe Drehzahlen klaglos verträgt und auch ein gelegentliches Überdrehen nicht übel nimmt, gehört zu den markanten Eigenschaften der BK. Ab 5000 U/min. meldet sich das mit hoher Drehzahl laufende Getriebe (die Hauptwelle läuft ja mit Kurbelwellendrehzahl) zusammen

mit dem Hinterradantrieb durch einen eigenartigen nicht zu überhörenden Pfeifton. Aber Schäden an diesen Aggregaten sind so gut wie nicht bekannt.

Nach meinen Erfahrungen gehört die BK 350 zu den Motorrädern mit sprichwörtlich geringer Reparaturanfälligkeit. Ich maße mir kein repräsentatives Urteil an, aber bei 17 000 km Fahrleistung war es lediglich erforderlich den Ölkohlebesatz am Kolbenboden, am Zylinderkopf und Auslaßkanal zu beseitigen. Vielfach wird von BK-Besitzern über verklebte Kolbenringe geklagt. Diese Reparaturarbeiten sind zwar BK-typisch, lassen sich aber vermeiden, wenn das Fahrzeug weitestgehend in den günstigen Drehzahlbereichen bewegt wird. Gelegentlich ist es erforderlich, die Enden der Auspufftöpfe zu reinigen. Ich habe diese Erfahrung gemacht, daß sich der Auspuff der BK viel schneller zusetzt als bei anderen vergleichbaren Zweitaktern. Wahrscheinlich wird dieser Umstand durch die recht engen Öffnungen am Auspuffende hervorgerufen, die zwar wirkungsvoll den Geräuschpegel senken, aber eine schnelle Rückstandsbildung in diesem Bereich fördern.

Den Zeitpunkt zur Demontage und Reinigung des Auspuffs (zumindest des Endstücks) kann man eigentlich gar nicht verpassen. Durch die erhöhte Rückstandsbildung erhöht sich der Staudruck, der wiederum eine zu geringe Frischgasfüllung und damit verminderte Leistung mit starker Klingelneigung beim Gasgeben, zur Folge hat. Man kann damit rechnen, daß diese Arbeiten im Turnus von 6000 bis 7000 km, je nach Einsatzbedingungen und Fahrweise, sich wiederholen.

Außer den vom Werk geforderten Wartungs- und Pflegearbeiten an der Zündanlage, den Vergasern und den Bedienelementen mußten

an meiner BK keinerlei ernsthafte Reparaturen ausgeführt werden.

Nachbetrachtungen :

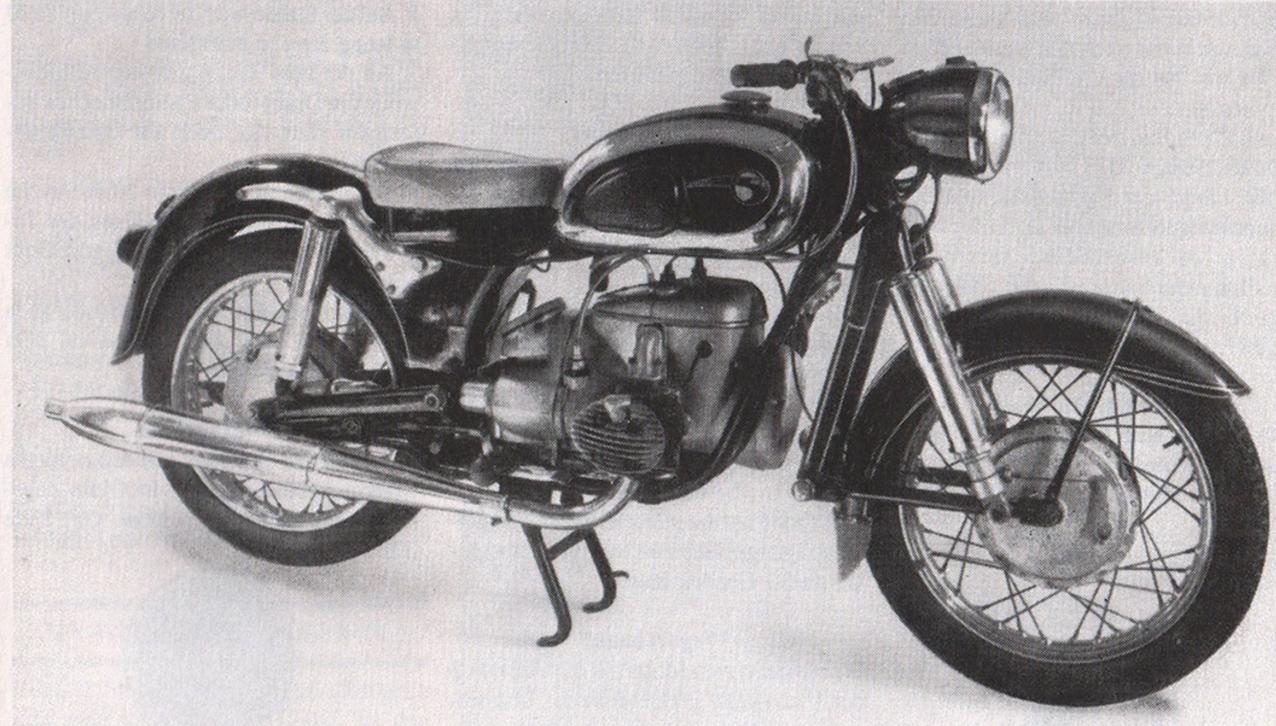
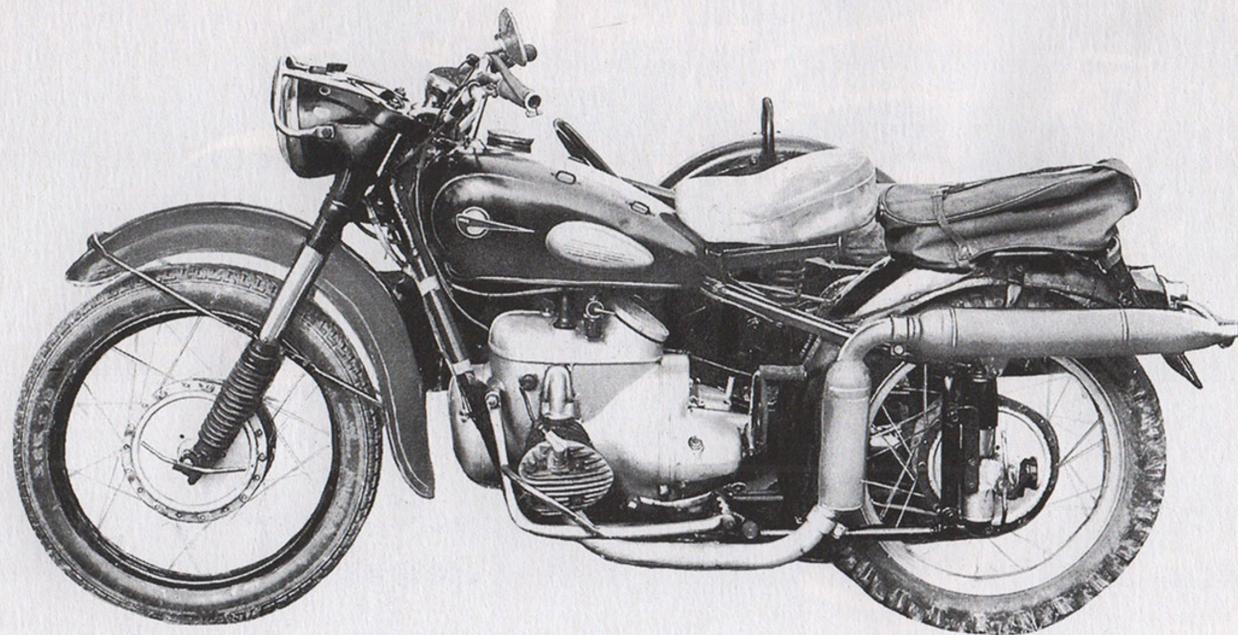
Als die BK 350 im Jahre 1952 auf den Markt kam, war sie das Traummotorrad vieler Motorradenthusiasten. Ihr äußeres Erscheinungsbild, die klare Linienführung und der form-schöne glattflächige Motor-Getriebe-Block, machten die BK lange Zeit zu einem Spitzenprodukt des Zschopauer Motorradwerkes. Als damals beliebteste Reise- und Seitenwagenmaschine stand sie uneingeschränkt hoch im Kurs. Auch im Geländesport, so unter anderem bei den internationalen "Six days" waren renommierte Geländefahrer mit der BK 350 unterwegs und schnitten recht erfolgreich ab. Für diese Zwecke waren keine gravierenden Änderungen erforderlich. Zur damaligen Zeit begnügte man sich beim Einsatz im Gelände mit der Anbringung von Aufnahmelaschen für Karten- und Werkzeugtasche auf dem Tank, Veränderungen am Vorderkotflügel, Hochlegen der Auspuffanlage und des Ansaugtraktes sowie Anbringen von Sturzbügeln zum Schutz der Zylinder und der Lampe. Die im Bild gezeigte BK 350 in Geländesportausführung stand sowohl den Werksfahrern als auch Privatfahrern zur Verfügung und war auch hier im Gespannbetrieb recht erfolgreich.

Während der relativ langen Bauzeit der BK 350 von insgesamt fast 7 Jahren erfolgten an diesem Fahrzeug vom Werk aus nur geringe Veränderungen und Korrekturen am Motor und an seinen Aggregaten sowie am Fahrwerk. International zeichneten sich aber schon während der Bauzeit moderne Tendenzen ab, die dann bei den Nachfolgemodellen realisiert wurden.

Meisterboxer
MZ BK 350

Nach Einstellung der BK-Produktion gab es strenggenommen keine schwere Seitenwagenmaschine mehr. Man versuchte zwar diese Lücke mit den folgenden ES-Modellen zu schließen. Trotzdem bedauerten es viele, daß kein Nachfolgemodell mit 350 oder vielleicht sogar 500 ccm auf den Markt kam. Seit einigen Jahren nun haben die Oldtimer-Sammler (dazu gehören auch solche, die ihre Objekte noch häufig im Straßenverkehr bewegen!) dieses doch im technischen Konzept recht außergewöhnliche Motorrad wiederentdeckt. Noch halten sich Angeboten und Kaufgesuche in etwa die Waage. Allerdings mit der Tendenz zu einer veränderten Preislage. Die Ersatzteillage, beurteilt nach den Verkaufsangeboten auf den Teilemärkten kann als ausreichend und preismäßig noch akzeptierbar bezeichnet werden. Es bedarf aber keiner weisen Voraussage, daß gerade diese Maschine in nächster Zeit in mancher renommierter Sammlung stehen wird und zu günstigen Preisen nur noch selten erhältlich ist.

Foto: MZ BK 351 (Prototyp)



Wußten Sie schon...

DKW RT 200 H, RT 250 H, Baujahr um 1957: Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Rillenkugellager	2	6202	15 x 35 x 11
Lenkung	Axial-Schräggugellager	1	074 151	30/31 x 48 x 12
Kupplung	Kugel DIN 5401	1	1/4" III	6,35 mm
Getriebe	Rillenkugellager	1	6303	17 x 47 x 14
	Rillenkugellager	2	6005	25 x 47 x 12
Schaltung	Kugel DIN 5401	1	5/16" III	7,938 mm
Hinterrad	Rillenkugellager	2	6203	17 x 40 x 12
Bremstrommel	Rillenkugellager	1	6005	25 x 47 x 12
Kurbelwelle	Rillenkugellager	3	6305 C3	25 x 62 x 17
Plueel	Fensterkäfig	1	wahrscheinlich DKW-Spezial-Teil ???	
			ET-Nr. DKW: 4701-10313-01	
	Rolle	2 x 12	5 x 6	5 x 6 mm lg.

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

VDO Tachos

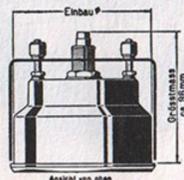
Häufig fehlt bei der Restaurierung der Tacho. Bei deutschen Motorrädern wurde meistens ein runder VDO Tacho eingebaut. In der GummikuH Nr. 3, Seite 62, gaben wir für mehrere Maschinen den richtigen Scheinwerfer, den Durchmesser des Tachos und die Abführung des Anschlusses an.

In der GP Februar 1990, S. 16f, und in der GP März 1990, S 25, kümmerten wir uns um die Länge der Tachowelle und den getriebeseitigen Anschluß.

VDO-Tachos unterscheiden sich durch den Einbaudurchmesser, die Beleuchtungsart, die Befestigungsart und die Wegdrehzahl.

Einbaudurchmesser

VDO bot mehrere verschiedene Durchmesser an, wobei für unsere Motorräder nur der 60er und 80er in Frage kommen.



Alle hatten die Abführung des Anschlusses gerade (siehe Zeichnung). Bei den 80ern gab es zusätzlich schräge Abführungen (hinten, rechts und links). Die Lage der Bohrung für die Tachowelle im Lampengehäuse bestimmt die Art der Abführung. Drauf achten, daß Tachowellen nur mit einem kleinsten Krümmungsradius von 30 cm (Krümmungsdurchmesser 60 cm) verlegt werden dürfen.

Beleuchtungsart

Am Lenker befestigte 60 mm-Tachos sind unbeleuchtet. Im Scheinwerfer eingebaute Meßinstrumente (gilt auch für VDO Drehzahlmesser) gibt es mit zwei Beleuchtungsmethoden:

1. Der Tacho hat vier durchsichtige Schlitze im Außenmantel, durch die Licht vom Scheinwerfer auf das Ziffernblatt fällt
2. Der Tacho hat eine extra Glühlampe, die indirekt das Ziffernblatt anstrahlt

Befestigungsart

Der Tacho hat die meistverwandte Bügelbefestigung (siehe Zeichnung) oder angeschweißte Gehäusehalter.

Wegdrehzahl

Wurde bei einem Motorrad mit Anschluß der Tachowelle am Getriebe das Übersetzungsverhältnis geändert (Seitenwagenü-

bersetzung oder anderes Ritzel/Kettenrad oder Reifengröße), so gibt der original Tacho nicht mehr die richtige Geschwindigkeit an. Wer sich nicht sicher ist, kann auf folgende Weise auch seinen jetzigen Tacho überprüfen.

1. Reifendruck korrekt einstellen
2. Auf der Straße mit Kreide eine genau 10 m lange Strecke markieren
3. An der vom Tacho gelösten Antriebswelle ein Draht- oder Papierfädchen befestigen (Zur Not auch am Getriebeanschluß)
4. Die Maschine genau die 10 m Strecke schieben und die Umdrehungen der Tachowelle zählen, die die Wegdrehzahl angeben.

Die Wegdrehzahl, meist W 1,0 (oder auch W 1,08, W 0,98, W 0,96) ist auf dem Tacho eingeschlagen.

Ziffernblätter

Passende Ziffernblätter mit den richtigen Markenemblem gibt es im Oldie-Zubehörhandel (Siehe auch letzte GP, Seite 39).



Halbschale

In der Zeit, in der Bürokraten Helmnormen einführen, diskutieren, zurücknehmen, grenzt es schon an Mut einen neuen Halbschalenhelm auf den Markt zu bringen. Die Firma DAVIDA wagte es und vertreibt über Peter E. Heinze, In der Eck 2, 6301 Heuchelheim, eine Replica des "Mike Hailwood Helms". Der Helm, verstellbares Kreuzband, Innenfutter aus Leder, GfK-Außenschale, wird nur auf Bestellung gefertigt und kostet 225 DM.

Zündkondensatoren

Die Firma BERU, Telefon 0 71 41/132-0, liefert heute noch Zündkondensatoren für folgende Motorräder:

Bestellnr.: ZK 100

- Adler M 200, M 250, MB 200, MB 250
- BMW R 24 bis R 27
- Condor
- Fichtel & Sachs: 100, 150, 150 L, SM 51, 175, 175 L
- Horex Regina, Resident
- Husquarna 228A, 281, 282, 283
- ILO M 2-125, M 250, MG 125 VF, MG 150 V
- Maico Blizzard, M 175 SII
- NSU Fox 2T, Superfox, Superlux, Max, Supermax, Maxi
- Puch 125, 150, 250
- Triumph BDG 250 H, L, S, SL
- Victoria Bergmeister
- Zündapp Comfort, DB 200, DB 201, DB 202, Elastic 200/250, KS 75, KS 601, Norma Luxus, Trophy 175S/200S/201S/250S

ZK 213

- Adler M 100, MB 201
- Ardie BD 175 (Sport), BD 176
- Dürkopp MD 150, MD 176, MD 200, MD 201
- Fichtel & Sachs 100K, 100
- FN Super-Lux
- Kreidler Florett, K53/1M, K54, K50, K51

Die Kondensatoren erhält man heute noch im Kfz-Teilehandel für ca. 6 DM.

Verschleiß von Unterbrechern

Bei herkömmlichen Batteriezündanlagen muß man spätestens alle 10.000 km den

Zündzeitpunkt neu einstellen. Warum? Der Kondensator in der Zündanlage verhindert, daß ein zu großer Lichtbogen zwischen den offenen Zündkontakten sich bilden kann. Trotz dieser Maßnahme läßt sich ein kleiner Funke nicht vermeiden. Neben der thermischen Belastung und dem Abrieb des Unterbrecherröckens unterliegen die Kontaktflächen aufgrund dieses kleinen Funkens einem Verschleiß. Dieser Verschleiß läßt sich mit dem elektrischen Schweißverfahren vergleichen. Im Lichtbogen der Schweißelektrode wandern vom Pluspol (Schweißelektrode) Metallteile zum Minuspol (Werkstück). Je höher die Stromstärke des Lichtbogens, desto größer der Materialabtrag. Das gleiche beim Unterbrecher. Bei jeder Zündung schweißen sich auf der einen Kontaktfläche Metallteile ab, auf der anderen auf.

Bei den Transistorzündanlagen ist die Stromstärke und dadurch der Kontaktverschleiß erheblich geringer. Bei Magnetzündern (BMW, Mopedmotoren, Wettbewerbsmaschinen...) ändert sich die Richtung des elektrischen Stromes bei jeder Unterbrechung. Das Material wandert hin und her. Größere Verschleißfestigkeit gegenüber Batteriezündanlagen.

Bei den folgenden Kontaktsätzen sind ca. Preise einschließlich MwSt. aufgeführt.

Kontaktsätze

Beru liefert heute noch folgende Unterbrecher:

KS 039 (5,80 DM)

- BMW R 51/2
- NSU 251 OSL, OS

KS 061 (8,40 DM)

- Kreidler Florett
- Zündapp KS 75

KS 194 (13,10 DM)

Verwendung bei NORIS Lichtmaschinen

- Adler M100, 125, 150
- Ardie BD 175 (Sport)
- Dürkopp
- ILO M 200
- Maico Blizzard, 175 S II
- NSU Fox 2T, Supermax
- Zündapp Elastic 200/250, Norma (Luxus), Trophy 175S, 200 S, 201S, 250S



BING - Vergaserbestückung und Einstellung:

Ardie B 252, 1-Zylinder, 2T, 250 ccm bis 3.53 dann Vergaser 1/27,5/4

Vergasertyp	1/27,5/2
Motoranschluß	32 mm
Filteranschluß	40 mm
Schwimmergehäuse kompl.	30-050-101
Schwimmergehäuse	30-050 links
Schwimmergehäusedeckel	32-140
Schwimmer	35-070
Kraftstoffanschluß	6 mm
	--
Gasschieber	22-520
Mischkammereinsatz	25-020
	3
Hauptdüse	44-101
	105
Nadeldüse	45-021
	2,68
Leerlaufdüse	44-031
	45
Startdüse	--
Düsenadel	46-934
	4
Nadelstellung	3
Luftregulierschraube offen	2 x

DER SCHWARZE REITER

Jetzt versucht der Knaller schon wieder an mir vorbeizuziehen. Der Frosch raffts einfach nicht, also lassen wir ihn mal ein wenig zappeln mit seinem Jammerbock. Ich kann unter meinem Helm hören, daß er sich den Spann blutig schaltet, immer hart am Drehzahlkollaps, wobei sein Roy Lichtenstein-Kombi ständig die Farbe wechselt. Schon toll, diese neuen Dinger. Ein kleiner Propfen, eingenäht in die zentrale Heckpartie des Einteilers mißt ständig die Körpertemperatur des Piloten, das Außengewebe aus Hollipopp-Fasern reagiert auf Schwankungen mit Farbwechseln, je heißer, desto greller.

So hängt er mir jetzt schon, langsam immer bunter werdend, seit gut 10 km auf der Pelle, verliert in den Kurven immer wieder an Boden um dann auf den Geraden seine Mähre in den tiefroten Bereich zu ziehen. Ein Könnner halt, auf gerader Strecke ein echter Jungsiegfried, in den Kurven dann doch mehr Sieglinde.

Dabei fahre ich immer so, daß er mich vor der Kurve fast noch überholen kann, aber halt nur fast, denn es macht mir Spaß, das Weiße in seinen Augen zu sehen, wenn er merkt, daß er sich im Bremspunkt wieder mal verschätzt hat. Sein dann neonfarbnes Kombi bietet dazu einen netten Farbkontrast. Also wirklich toll, diese Dinger, aber das erwähnte ich nun zwiefach.

Doch auch das frohe Spiel der Farben verliert mit der Zeit an Reiz, und so lasse ich ihn nochmal ganz nahe heran kommen und gehe in dem Moment, als er mich erreicht, brutal in die Eisen und knicke rechts in eine kleine Strasse ab. Das Ausweichmanöver wird ihm schätzungsweise drei bis acht graue Haare eingebracht haben, wie sich die kurz darauffolgende scharfe Linkskurve auf seine Frisur auswirkt hat, vermag ich nicht zu beurteilen, kann es mir aber denken. Dürfte für zwanzig neue Silberlöckchen gut gewesen sein. Wenn nicht mehr.

Während ich nun ein wenig gedankenverloren auf der Suche nach neuen skurrilen Bekanntschaften so durch den Wald pöppel, taucht vor mir ein Malefiz-Steinchen auf zwei Rädern auf, diese PVC-Dinger halt, die einem immer den Weg versperren und die so aussehen, als wenn der Fahrer auch darin wohnt. Man muß sie aus dem Weg würfeln, so ist jedenfalls beim Malefiz die Regel. Da ich eine Spielernatur bin, fange ich auch gleich damit an. Ich lasse mich ein wenig zurückfallen, beschleunige dann stramm durch und blende im theatralisch richtigen Moment den Scheinwerfer voll auf, so daß er mich in einem seiner acht Spiegel auch kommen sieht. Das ich direkt auf ihn zuhalte, verfehlt dabei nicht ganz die erhoffte Wirkung, denn man kann seinem Gesicht achtfach wiederspiegelt ansehen, daß er hoffnungslos überfordert ist. Ihn interessiert für einige Sekunden nur noch, was sich hinter ihm abspielt und derweil der Waldweg eine Rechtsschleife zieht, hält unser Brummi-Kapitän seinen Dampf stur auf Kurs Richtung Norden, aber halt immer geradeaus...

Als er sich wieder dem aktuellen Streckenverlauf widmet, hätte er im selben Moment wohl zwischen seinen Pobacken eine Para-Nuß knacken können, denn er hat zwar noch Zeit genug, das kommende Unheil umfassend zu betrachten, doch er weiß halt auch, daß für die rettende Schräglage der Zeiger abgelaufen ist. Es war offensichtlich sein erster Ausritt ins Unterholz mit einem sechs-Zentner-Hobel. Hei, wie die bunten Koffer fliegen. Bingo! Scheint ja heute ein feiner Tag zu werden, der Auftakt zumindest war doch bisher recht vielversprechend. Dachte ich und zog weiter, immer tiefer ins Revier eindringend.

Wieder viel Verkehr heute, klar, die Sonne wärmt den Pelz, Mopedwetter für alle. Da findet man die größten Pfeifen auf der

Strasse. Jagdsaison eben. Zu dieser Zeit komme ich am Sonntagmorgen immer recht früh aus dem Bett, denn man will ja schließlich nichts verpassen.

Ich fahr also erstmal weiter zur Syburg, da dürfte zu dieser Zeit wieder die Narrenzunft ihr großes Stelldichein zelebrieren. Und richtig: Zwischen einer großen Zahl von Dauergesichtern wimmelt es auch von den Köppen, die heute nur deshalb mit ihrem Pseudorennprotz-Bike gekommen sind, weil bei dem Wetter die ganzen Cabrios ihrem Manta die Schau stehlen würden. Willige Opfer, wenn man sie nur ein wenig reizt, und das ist eine meiner leichtesten Übungen.

Doch diese Bubis auf ihren rollenden Erektionen bieten keinen sonderlich hohen Unterhaltungswert, da sie meist ruckzuck in einem ungünstig plazierten Graben abtauchen, wenn man sie beim Heat ein wenig fordert. Schluß mit Genuß und das war's auch schon. Dann heißt es zurück zur Basis, neuen Bubi suchen, also nichts für echte Genieser.

Doch da ich auf die Schnelle nichts anderes finde, steige ich erstmal klein ein.

Ich stoße auch sofort auf ein Prachtexemplar, Typ Martin Semmelrogge, Haare und Haut Ton in Ton, seine Unterlippe vermittelt den Eindruck, als ob jemand seinen unsichtbaren Regenschirm dort hingengelassen hat. Aus seinen Augen funkt mehr der Instinkt denn der Intellekt, er sollte mal den Feuerstein wechseln lassen. Seine Größe prädestiniert ihn für Kneeler-Gespanne, wovon er aber sicher nichts weiß oder wissen will. Neben ihm sein Rennflipper Marke "Nieder mit den Kurven, hoch lebe das Vorderrad", zur anderen Seite unzweifelhaft sein Kumpel mit ähnlicher Statur, das Gesicht stürzt jedoch etwas in Richtung Beppo Brehm ab. Sein Motorrad auch...

Ich postiere mich in der Nähe, wohlwissend, daß ich nicht allzuviel Geduld brau-



chen werde, bis Kleinmartin wieder High-Score-Gelüste verspürt und auf seinen Joy-Stick klettert, um möglichst laut möglichst viel Abrieb zu erzielen. Ich täuschte mich nicht, fünf Minuten später beginnt er, nervös an der Maschine rumzufummeln, und schon sitzt er auch drauf, Beppo tut es ihm gleich. Ich mogele mich auf dem Weg zur Ausfahrt neben sie, lasse dabei immer wieder meinen Motor hochdrehen und grinse den Gnom feist an. Bei der Ausfahrt lasse ich ihm den Vortritt, er zieht die Gänge hoch aus, nicht ohne sich zu verschalten. So häng ich mich an ihn, lasse ihn ein wenig vornewegfahren. Doch nach einiger Zeit ziehe ich an ihm vorbei, denn ich weiß mittlerweile genug über ihn und seine Angst vor Linkskurven. Ich weiß auch schon, wo ich ihn versenken werde und sechs Kurven später ist es soweit. Bis dahin lasse ich natürlich keine Gelegenheit aus, den Mops zu reizen, indem ich ihn immer wieder hundsgemein ausbremse. Das setzt ihm den Sod in Brand, er wird richtig lebendig, droht mit der Faust und was man sonst noch so ballen kann. Er achtet mehr auf mich, als auf die Strasse. So hab ich ihn zum rechten Zeitpunkt im Sack, die sechste Kurve naht, und die ist nicht nur links sondern auch extrem link, besonders im hinteren Teil, wo sie sich plötzlich scharf zuzieht. Ohne jede Vorwarnung für Kleinmartin. Und er enttäuscht mich nicht, denn er geht über den Lenker wie ein Zäpfchen, als er katapultartig aus dem tiefen Graben wieder hervorschießt, um dann schwere Ernteschäden zu verursachen. Schluß mit Genuß, wie ich schon an anderer Stelle erwähnte. N'Bubi halt.

Ich habe noch nicht darüber entschieden, ob ich nun weiterfahre oder mir am Treff neues Kanonenfutter besorge, da schießt an mir etwas schwarzes und fauchendes vorbei. "Wassollndass?" denke ich noch bei mir und versuche mich dranzuhängen, was mir gelingt, wenn auch nicht ohne Mühe. Ich klebe an seinem Hinterrad und von da an startet er einen Ausreißversuch nach dem anderen, doch kurz vor der Kurve habe ich ihn immer wieder eingeholt. Dieser Rollentausch hätte mir zu

denken geben sollen, doch wer denkt schon im Traum daran?

So geht das über etliche Kilometer, aber das Männlein wird mich so schnell nicht los, im Gegenteil. Hinter der nächsten Kurve hol ich mir den Zappelphillip, soviel steht fest. Ich ziehe den dritten Gang bis weit in den roten Bereich, um ihn auch vor der nächsten Kurve noch zu erwischen. Ich rausch weit an dem schwarzen Rennerle vorbei aber, auch weit über den Bremspunkt hinaus..., wie dumm.

In dem Moment dann, wo der Weidezaun auf mich zukommt, schrecke ich in der Regel aus dem Schlaf hoch, stehe senkrecht im Bett, und bin in meinem eigenen Saft stehend doch sehr darüber erleichtert, daß alles nur ein Traum gewesen ist. Immer wieder schickt mich meine Phantasie auf solche Killertrips, obwohl ein solches Verhalten meinem Naturell aufs Strikteste zuwiderlaufen würde. Aber irgendwie muß man den Mopedalltag ja verarbeiten, und da ist mir der Schlaf doch noch die liebste Art und Weise.

Und wer kennt sie nicht, die Leute, die mit ihren Maschinen nichts anderes als Spektakel im Sinn haben, sich selbst und andere leichtfertig überschätzen, um der reinen Effekthascherei willen riskanteste Fahrmanöver auf den Asphalt zaubern, wobei viele auch selber schon Land in der Buxe haben. Die sonntäglichen Treffs im Lande sind viel stärker als noch vor wenigen Jahren geprägt durch dummdreiste Impertinenz und fehlgeleitetes Heldentum. Die intensive Werbemaschine der Hersteller ("höher, schneller, weiter...") spricht natürlich besonders Herrn und Frau Protz an, und so lassen unter der Vielzahl der beherrschten Kradler immer mehr Freizeitverbraucher mal so richtig den Larry raushängen. Und ziehen dabei schnell andere mit, denn sehr viele Motorradfahrer haben einen latenten Hang zum Exhibitionismus, und wenn der erstmal ins Rutschen kommt...

Wenn sich dann zur Ignoranz auf zwei auch noch die tiefergelegte Dummheit auf vier Rädern zugesellt (z.B. Syburg), so treibt der Schwachsinn wilde Blüten. In

den langgezogenen Kurven rechts und links der Straße die gaffende GTI-Meute, dazwischen dann die Galaeinlagen der Wheelie-Artisten, waghalsig, unkalkulierbar, für alle ringsherum gefährlich. Deshalb aber überhaupt interessant für die Gaffer, und so sind alle zufrieden. Wirklich alle? Wohl kaum, denn im Vergleich zur Gesamtzahl der Motorradfahrer/innen sind diese geistigen Tiefflieger doch stark in der Minderheit. Wir werden mit ihnen leben müssen, was will man auch sonst tun?

Ich persönlich hätte ja rein überhaupt nichts dagegen, solche Multi-Peep-Shows wie z.B. die Syburg für Mopeds dicht zu machen, wenn es nur etwas helfen würde, was nicht der Fall ist. Außerdem hätten, wie so oft, ohnehin die Falschen darunter zu leiden.

Also weiterhin auf die Zähne beißen, wenn mal wieder ein Cruise Missile unkoordiniert um Haaresbreite an deinem Lenkerende vorbeifegt. Früher habe ich mich auch das eine oder andere Mal von ihnen locken lassen, heutzutage träume ich nur noch von ihnen, erhebe mich in der Phantasie zum "Schwarzen Reiter", der die Hohlköpfe reihenweise in den Graben schickt, der Gerechtigkeit willen und weil sie ja eh' nichts besseres verdient haben. Alles natürlich nur geträumt, wenn auch entschieden zu heftig.

Doch das bildgewordene Unterbewußtsein präsentiert mir am Schluß immer wieder die eigene Unzulänglichkeit und führt mir vor Augen, wie leicht man sich dann doch überschätzen kann.

Aber ich bin ja auch nur ein Mensch, jedenfalls solange, bis mir einer das Gegenteil beweist.

Fahrt also immer schön vorsichtig, denn eines ist sicher: Für einen jeden wird sich über kurz oder lang der passende Weidezaun finden, irgendwo steht er schon bereit und wartet auf dich. Wenn du auch sonst ein pünktlicher Mensch bist, laß ihn warten.

Bis er schwarz wird...

Uli Böckmann

Führerscheintourismus

Führerscheine, die von Wessis in der DDR erworben werden, sind grundsätzlich in der Bundesrepublik ungültig, wie das Bochumer Institut für Zweiradsicherheit mitteilte.

In der DDR gilt der Motorradführerschein ab 18 Jahre generell für alle Maschinen. Der miese Gedanke eines bundesdeutschen Führerscheinanwärters nun günstig und ohne Stufenbeschränkung das begehrte Papier drüben zu erwerben, ist also von vornherein zum Scheitern verurteilt.

DDR-Stadtpläne

Der ADAC-Verlag bietet neuerdings Stadtpläne von Leipzig, Magdeburg, Potsdam und Weimar für 7,90 DM an. In diesem Jahr kommen noch die Pläne von Dresden, Erfurth und Chemnitz hinzu. Die Karten gibt es im Buchhandel der DDR, der Bundesrepublik und in den Geschäftsstellen des ADAC.

Treffen in Asendorf

Asendorf (an der B6, ca. 20 km nordwestlich von Nienburg/Weser) ist nicht nur eine der Endstationen der Bruchhausen-Vilsener Museumseisenbahn, sondern auch der Ort, wo alljährlich Mitte Juni ein kleines, gemütliches Treffen von Oldie-Fahrern stattfindet.

Kulisse ist neben dem sehenswerten Dampfzug das kleine Auto- und Motorradmuseum von Joachim Pett. Den Reiz dieses Treffens machen die "Größe" (überschaubar klein) und das Fehlen von Profihändlern aus. Dementsprechend gering ist das Ersatzteilangebot; dementsprechend groß ist die Gesprächsbereitschaft der Teilnehmer. Exotische Motorräder konnte ich kaum erblicken, dafür entschädigte mich die komplette und fein restaurierte NSU-Quickly-Palette und eine, mit viel handwerklichem Können aufgebaute Dürkopp MD 150.

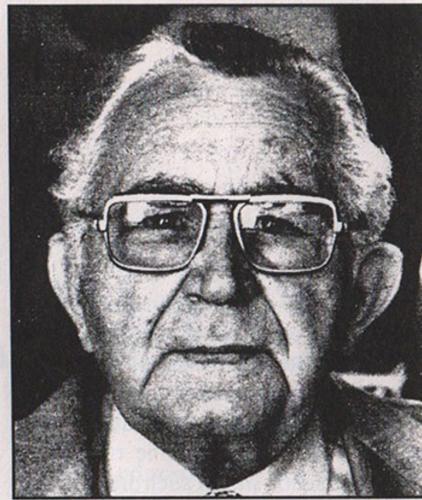
Daß das Treffen für mich nun nicht so gemütlich wurde, lag an Freund Nitschke mit seinem kleinen Ersatzteilstand. Er machte mich mit lauter Stimme an und ließ mich kaum zu Worte kommen, geschweige denn ausreden. Deshalb bin ich heute auch mal richtig schön unfair und nutze diese Rubrik.

Hintergrund war sein Brief zu einem Auszug aus dem Buch "Rad ab" (GK Nr. 5, S. 141), in welchem mit schwarzen Humor der Bau eines Helmes aus einem Schildkrötenpanzer ("...wie man der Schildkröte eine fristgerechte Räumungsklage zustellt...") angedeutet. Freund Nitschke entblödete sich nun, unsere Leser für so dumm zu erklären, daß sie tatsächlich eine Räumungsklage gegen eine Schildkröte stellen, um den Panzer zu einer Halbschale umzufunktionieren. Und da waren wir sauer und verzichteten nun auf den Leser Nitschke. Er kann uns sogar alle erhaltenen Hefte zurücksenden, wir erstatten ihm seinen Abobetrag.

Peter Kurze

Foto

BMW-Gespanne in Asendorf 1990



"Vater" der Regina gestorben

Am 30. Mai des Jahres verstarb der Konstrukteur der Horex Regina, Hermann Reeb, im Alter von 89 Jahren.

In der Veteranen-Szene, insbesondere bei den Horex-Fans war er ein gern gesehener Gast, der über die Horex-Geschichte gerne und bereitwillig Auskunft gab. So stellte er für ein kommendes, großes Horex-Buch sein Wissen und viele Unterlagen zur Verfügung.

Die Kollegen von der "Markt" brachten in der letzten Ausgabe (August 1990) einen sehr ausführlichen Artikel über das Werk Reeb's (Sehr empfehlenswerter Lese-stoff).

Das kommende Buch und seine Konstruktionen setzen Hermann Reeb ein Denkmal in der Motorradwelt. O



Sinsheimer Motorradtreffen

Das seit 10 Jahren regelmäßig vor dem Sinsheimer Museum stattfindende Treffen für Motorräder der 50er und 60er Jahre wird in diesem Jahr am Wochenende, 8. und 9. September, veranstaltet.

Die Wandlung des Motorrades vom Alltagsfahrzeug zum Freizeit-Gerät erläutern sicherlich fachlich und humorvoll Klacks Leverkus und Dr. Paul Simsa.

Für die Motorräder gibt es eine Bewertung und Prämierung mit wertvollen Preisen. Der Ablauf dieses Treffens, das letztes Jahr über 2000 Motorradfahrer anzog, verspricht einiges:

Freitag, 7.9. ab 19.00 Uhr

• Treffen im Festzelt - Stadtteil Weiler

Samstag, 8.9. bis 10.30 Uhr

• Meldung der Teilnehmer
ab 10.00 Uhr

• Museumsbesuch

• Wertung der Fahrzeuge und Präsentation durch Klacks und Dr. Simsa

• ab 16.00 Uhr Siegerehrung

• ab 18.00 Uhr Treffen im Festzelt Weiler
Sonntag, 9.9. ab 11.00 Uhr Ausfahrt durch den Kraichgau

Das Rahmenprogramm an beiden Tagen sieht Hubschrauber-Rundflüge, Treffen mit der Sportprominenz Dieter Braun,

Gustav Reiner und Manfred Herweh, Sicherheitstraining und einen Helm-Service vor.

Der MOC Steinsberg organisiert den Betrieb auf dem Campingplatz und die Fahrt durch den Kraichgau.

Nennungen (bis 8.9. morgens möglich) und Fragen beantwortet das Auto- und Technik-Museum Sinsheim, Sachbearbeiter Herr Huter, Obere Au 2, 6920 Sinsheim, Telefon 07261/61 1 16

Bockhorner Teilemarkt 14.+15. Juli

Der größte Oldtimermarkt in Norddeutschland fand bei herrlichem Wetter, wie immer unter freiem Himmel, statt. Präzise Organisation, ein gutes und auch günstiges Warenangebot machten den Besuch und den Kauf zu einem Vergnügen. So waren die Anbieter mit ihren Umsätzen auch durchaus zufrieden.

Wahrscheinlich sind das wechselhafte Wetter in Friesland und die weite Anreise für viele Profi-Händler ein Hindernis, nach Bockhorn zu kommen. Schade eigentlich, denn sie hätten das Neuteile-Angebot abgerundet.

Foto oben: Stilleben in Bockhorn (Markenembleme ab 3 DM !!!)

Es geht um Dein Geld

Die GummikuH & PAST perfect hat sich im letzten Jahr erheblich vergrößert.

- Mehr Inhalt
- mehr Anzeigen
- mehr Leser

Das war für uns, neben der Leserumfrage, eine Bestätigung des eingeschlagenen Kurses.

Es gibt für eine Bikerzeitung, die sich nur um Motorräder von 1950 bis 1960 und um die interessantesten Mopeds der 70er Jahre kümmert, eine echte Marktnische.

Diese wollen wir weiter ausbauen, um unsere geliebte GummikuH&PAST perfect zu verbessern.

Dazu brauchen wir mehr Mitarbeiter, mehr Schreiberlinge und mehr Geld.

Die Banken geben uns Kredit, doch steht es uns sicherlich gut an, erstmalig die Leser zu fragen, ob Ihr Euch an der "GummikuH-Verlagsgesellschaft" finanziell beteiligen wollt.

Wer 500 DM oder mehr gewinnbringend und sicher anlegen möchte, der sollte unseren **Beteiligungsprospekt** (3 DM in Briefmarken beilegen) sofort bei uns abfordern. GummikuH-Verlagsgesellschaft, Am Deich 56, 2800 Bremen 1



Ende gut, alles gut... Urlaub mit einer Duc

Als langjähriger, überzeugter Le Mans Fahrer suchte ich im Herbst 1988 nach einer Motorradalternative. Ich kaufte meinen Traum: eine Ducati 450 Scrambler, Bj.'70. Gerade der Gegensatz zur Guzzi faszinierte mich so: ein Zylinder stehend, mit allem, was nun einmal dazugehört, Königswelle, nur ca. 160 kg Gewicht, 22 PS, Kettenantrieb, 6 Volt Anlage und ein souveräner Chopperlenker. Für 1500 DM wechselte das Krad den Besitzer. Die Angelegenheit hatte für mich nur einen Haken. Ich konnte das Ding nicht probefahren, da der Motor komplett zerlegt im Karton lag. Der Vorbesitzer zeigte mir, weshalb er keine Lust mehr hatte, das Gerät zusammenzubauen: Kurbelwellenlagerdefekt, Zylinder und Kolben überholungsbedürftig, Nockenwellenzahnrad kaputt. Das Pleuellager war okay, nur ein Kurbelwellenstumpf mußte abgedreht und die dazugehörige Buchse neu angefertigt werden. Getriebe und sonstige Zahnräder, Ölpumpe, Lima, Kupplung etc. waren in Ordnung. Ich nahm mir vor, das Teil ganz neu aufzubauen, um damit ohne Probleme tagtäglich zur Arbeit fahren zu können. Und da ich auch schon immer mal einen richtigen Abenteuerurlaub verbringen wollte, entschloß ich mich, diesen mit der Ducati zu machen.

Die Optik sollte stimmen, veredeln wollte ich jedoch nichts, dafür hatte ich ja noch die Le Mans. Defekte Teile wurden zum Reparieren gebracht, Neuteile bestellt. Dabei stellte sich heraus, daß Ducati-Besitz wirklich etwas Besonderes ist, die Teile sind teuer. Na ja, nach 1000 Flügen und vielen Abenden im Keller war der Motor endlich zusammengebaut, der Rahmen und sonstige Blechteile neu lackiert, der Sitz neu bezogen (nochmals Dank an Mutti und ihre Nähmaschine), die Elektrik komplett neu verlegt, Bremsen, Räder, Reifen etc. überprüft und dann ruck, zuck, Motor rein, Kick, Kick,... er läuft! Allerdings drückte der Motor massig Öl zwischen den Gehäusehälften unterhalb des Zylinderfußes raus. Also Motor am anderen Tag wieder raus, neue Dichtung rein...; jedenfalls konnte ich den Motor noch zweimal ein- und ausbauen, da jedesmal etwas am Getriebe nicht stimmte. Ich war der Verzweiflung nahe. Zwei TÜV Termine platzten. Ende Juli lief der Motor richtig. Ich genoß den Augenblick richtig und war von der 450er schon jetzt 100prozentig überzeugt. Das war sie: die Alternative. Und weil's so toll war, wollte ich sie nochmals hören. Doch der Frust kam prompt. Nach dem hundertsten Kick mit sämtlichen Chokestellungen hörte ich immer noch nichts! Es stellte sich heraus, daß die Zündkerze kaputt war. Also eine neue rein, Probefahrt, Motor aus usw. Ich kille noch 3 Zündkerzen, wußte aber nicht warum. Ein engagierter "Italiener"-Händler in der Nähe bot mir dann einen Kon-

densator (sitzt parallel zu den Kontakten) an, mit dem die Kerzen dann auch hielten. Der letzte TERMIN beim TÜV wurde wahrgenommen und die Hürde mit der der Ducati angeborenen Souveränität gemeistert. Ich will aber nicht verschweigen, daß der TÜV-Prüfer sehr motorradkundig und -verständnis war. Dem Urlaub stand jetzt nichts mehr im Wege. Es schnepperte zwar noch ein wenig im Zylinder, aber wie sich herausstellte, hatte nur der Kolben etwas zuviel Spiel, da der Zylinder irgendwann vorher ab Werk oder beim ersten Aufbohren schief geschliffen wurde. Um die Schiefe auszugleichen, mußte die Zylindermaßtoleranz ein wenig überschritten werden. Nun gut, die Reise sollte auf jeden Fall bis nach Donoratico im Club Mediterranee, kurz vor Elba, führen. Da ich in diesem Verein mal gejobbt hatte, besaß ich den Club-Virus immer noch. Insgesamt hatte ich 7 Tage Fahrt und 7 Tage Aufenthalt im Clubdorf eingeplant. Samstag morgen zog ich bei bestem Wetter gutgelaunt und mit 3/4 vollem Tank los. Da ich die Duc noch einfahren mußte, pendelte sich die Durchschnittsgeschwindigkeit bei ca. 85 km/h ein. Mitten im Sauerland nach gut 160 km versagte dann der Motor den Dienst. Alles deutete auf Benzinmangel hin, aber ich hatte doch erst vor 5 km auf Reserve geschaltet. Die Kerze erzeugte einen Zündfunken, also mußte es am Saft liegen. Zähneknirschend schob ich das Krad bis zur nächsten Ausfahrt (in Wirklichkeit war's die Auffahrt), die Gott sei Dank nur



300 m zurücklag. Dank eines Buggyfahrers konnte ich im nahen Dorf etwas Benzin besorgen, und mit diesem lief die Ducati auch prompt wieder. Dabei fiel mir ein, daß ich das Röhrchen für die Reservezufuhr im Tank etwas kürzte, da ich nicht immer nach 6 l (sprich 140 km) auf Reserve schalten wollte. Jetzt brauchte ich jedenfalls erst nach 200 km auf Reserve schalten, hatte dann aber nur noch für 4-5 km Sprit. Nun wußte ich Bescheid und tankte halt rechtzeitig nach Gefühl. 100 km später, beim Überfahren eines Brückennabsatzes, machte es Peng, und irgend etwas schnepperte fürchterlich über den Asphalt. Ich fuhr rechts ran und sah, daß die Hauptständerfeder gebrochen war. Deshalb schliff der Ständer über dem Teer. Das konnte ich aber leicht reparieren und setzte die Fahrt fort. Was das Werkzeug betrifft, so hatte ich alles dabei, wußte ich doch noch allzu genau, was zum Komplettzerlegen alles benötigt wurde (über 20 kg). Ansonsten nahm ich noch das übliche, wie Zündkerzen, Lämpchen, Isolierband, Schrauben usw., mit. Die weitere Fahrt bis Pfullingen verlief problemlos. Am Tag danach ging's dann weiter über Rottweil, Villingen-Schwenningen und Furtwangen (herrlicher Schwarzwald, blauer Himmel, toller Sand) nach Freiburg, wo ich dann andere Freunde gerade beim Schrauben überraschte. Während meiner 2jährigen Ausbildungszeit lernte ich eine Menge netter Leute und super Straßen im Schwarzwald kennen. Deshalb zieht es mich immer wieder irgendwie dorthin zurück. Da der Mittag soeben angebrochen war, hatten wir natürlich noch genügend Zeit, eine kleine Südschwarzwald(pflicht)runde zu drehen. Die Scrambler lief gut, obwohl der Motor noch nicht frei war. Manchmal hatte ich doch ein wenig Angst, das Gerät bis zum Anschlag aufzudrehen, aber ich mußte ja einigmaßen mit der 650er Guzzi des Freundes mithalten. So

langsam hatte ich echtes Vertrauen in die Ducati. Bis auf's Kettenspannen hat sich alles andere erübrigt. Mittwoch ging's dann über die Schweizer Grenze nach Baden. Dort besuchte ich Andreas, einen netten Schweizer, mit dem ich vorher schon Briefkontakt hatte. Er ist begeisterter Laverda Fahrer. Viermal im Jahr bringt er ein Laverda-Info namens PRIMAVERA heraus (wer näheres wissen möchte, melde sich bei A. Lauber, Allmendstr. 39a, CH-5400 Baden). Als ich dann gegen 21.00 h am Vierwaldstätter See ankam und in Brunnen ein einigermaßen günstiges Hotelzimmer (35,-SFR) für eine Nacht bekam, war ich doch recht froh, da ich ziemlich fertig war. Die DUC lief immer besser, inzwischen sparte ich auch das Kettenspannen, denn die Spannschrauben waren schon am Ende angelangt. Ich erinnerte mich beim Abendessen an die Worte des netten Verkäufers beim Ersterhen der Regina Industriekette, Meterware. Auf



meine Frage, ob die Stärke denn für die Ducati (stand vorm Laden) ausreichend ist, kam die überzeugende, leicht stotternde Antwort: "Ach, da ma ma machense sich ma keine Sorgen, die hä hä hält ewig auf dem B B Bock." Am anderen Morgen sollte es über den Gotthard-Paß gehen. Das Wetter war seit meiner Abfahrt immer noch super, und so machte ich mich frohen Mutes an die erste große Paßbezwungung. Leider wurde mein Drang etwas gebremst, da ich nicht der einzige unterwegs war. Inzwischen traute ich mich ab und zu schon, ein Auto (meist vollbepackt, max. 50 PS) zu überholen, aber die Menge an Autos dämpften die Freude dann doch. So beschloß ich, den etwas ruhigeren Oberalppaß zu fahren. Leider war - trotz Kälte - die Kurvenhatz viel zu schnell zu Ende, und ich befand mich schon wieder im Tal gen Bellinzona. Daß auch Scramblerfahren nicht spurlos an einem Optimisten vorübergeht, merkte ich, als ich ein Stoppschild nicht rechtzeitig bemerkte und dann trotz Vollbremsung mitten auf der Kreuzung zum Stehen kam. Alles Fluchen auf die Bremsen nutzte nichts, ich hatte halt gepennt und legte dann auch sofort eine Pause ein. Zu allem Überfluß fing's jetzt auch noch an zu regnen. Aber in Como war's dann wieder 30 °C. In der Stadt Crema, fand ich das einzige noch freie Hotelzimmer. Die Gegend ist dort ätzend öde, der Zimmerpreis war dafür recht aufregend (ca. 95,- DM). Die Scrambler lief den Tag über super und die Kette hielt auch noch. Langsam wurde mir die Zuverlässigkeit fast unheimlich. Vielleicht liegt's an Italien, die BMWs laufen ja hier (angeblich) auch problemlos. Am anderen Morgen regnete es erst wenig, dann ab Piacenza in Strömen. Jetzt mußte meine selbstgestrickte Elektrik zeigen, was sie konnte. Um es vorwegzunehmen, die funktioniert noch bis heute. Die Bergsträßchen in der nördlichen Toskana über Bettola, Morfasso, Bardi, Borgo und Pontremoli waren für die Scrambler wie geschaffen. Multizylindrische Megasportgeräte

wären hier garantiert nicht schneller unterwegs gewesen.

Kurz vor La Spezia - wieder in praller Sonne - wechselte ich dann außer Lederjacke und Helm alles. In Viareggio bei Livorno erfuhr ich, daß auch Franco, den ich auch letztes Jahr im Club Med kennengelernt habe, doch wieder unterwegs sei, obwohl er angeblich die Nase voll hatte. Ja, ja, der Club-Virus ...

Am später Nachmittag erreichte ich endlich das Clubdorf, mußte aber zu meinem Entsetzen erfahren, daß alles voll ist. Alles Bitten half nichts, so quartierte ich mich auf einem der vielen nahen Campingplätze ein. Touristenmäßig war hier echt der Bär los, und deshalb beschloß ich, vorerst auf dem Campingplatz zu bleiben.

Am gleichen Abend lernte ich noch Sylvia aus Ivrea kennen, und so blieb ich dann ganz hier. Zwischendurch unternahm ich eine kleine Toskana-Tour, um Sasseta und Suvereto. Auch Elba wurde natürlich noch unter die Räder genommen. Die Überfahrt von Piombino (schreckliche Industriestadt) bis Portoferraro dauerte genau eine Stunde und kostet hin und zurück für eine Person mit Motorrad 35,— DM. Die Insel ist wunderschön, jedoch fest in deutscher Hand.

Die Auffahrt zum höchsten befahrbaren Berg, dem Monte Perone (630 m ü.N.), war unvergeßlich. Ich benutzte die Südauffahrt und begegnete dabei nur ein oder zwei Autos. Ich dachte, ich könnte mich oben ein wenig von der Hitze erholen, aber dort angekommen, traute ich meinen Augen nicht. Ich sah Hunderte von Autos, wild geparkt, und Tausende von Menschen picknickten inmitten der Natur. Es war Maria Himmelfahrt, Feiertag in Italien. Vielleicht lag's daran, daß die letzten auf der Insel verbliebenen Italiener den Tag zu einem Ausflug ins Grüne nutzten.

Da ich am kommenden Sonntag unbedingt den Past Perfect First-Classic-Day in Essen besu-

chen wollte, mußte ich mich bald wieder aufmachen, zumal ich auch noch eine Nacht in Freiburg verbringen wollte. Ich entschloß mich dann, am Donnerstag die Strecke von Livorno bis Genua doch per Autostrada zurückzulegen, da ich das nervige Küstenstraßenbummel noch von der Hinfahrt kannte und vermeiden wollte.

Bei Pisa dann, rechtzeitig beim Einbiegen in die Tankstelle, riß dann (endlich) der Gaszug. Der Schaden war innerhalb einer Stunde (im Schatten) behoben, trotzdem schwitzte ich wie ein Schwein.

Ich schaffte es bis Varzo, der letzten Stadt auf italienischer Seite vor dem Simplonpaß. Ich fand auch ein gutes, relativ preiswertes 3-Sterne-Hotel, aber nicht ohne 5 km vorher noch eine kräftige Regendusche im Lederkombi entgegenzunehmen. Man musterte mich zwar genau, wie ich triefend vor der Rezeption stand, aber ein Zimmer bekam ich ohne Diskussion.

Heute merkte ich, wie der Motor allmählich frei wird. Überholvorgänge auf der Landstraße gingen immer leichter vonstatten, gegen die sportlichen Autopiloten hatte ich aber immer noch zu kämpfen. Problemlos schaffte ich die Rücktour.

Insgesamt kamen über 3.000 km in 14 Tagen zusammen. Einzige Ausfälle: ein gerissener Gaszug, eine Speiche gebrochen, Kettenschloßsicherung verloren. Ansonsten nix.

Nach dieser Reise hatte ich unendliches Vertrauen in den Bock. Die dicken Hämmer kamen aber nachher.

Einen Monat später auf dem Heimweg vom sonntäglichen Duisburger-Kaiserberg-Treffen hörte ich ein grauvolles Klacken im Kurbelgehäuse. Die Vorabdiagnose war klar: Kurbelwellenlager kaputt. Frage war nur, was sonst noch im Sack war. Nach erneuter Demontage sah ich zu meiner Überraschung, daß nur der Keil, welcher die Lima auf der Kurbel-

welle fixiert, ausgeschlagen war. Da aber auch die Pleuellagerschalen leichtes Spiel hatten (noch nicht beunruhigend), ließ ich mich vom schon bekannten Händler überreden, eine Stachel-Kurbelwelle einzubauen. Und zack, wieder 700,— DM weg.

Beim Gasaufreißen im 3. Gang rastete dieser immer aus. Aber es ging noch, wenn man halt normal gefahren ist. Bis wiederum, inzwischen Anfang Januar, der 3. Gang plötzlich gar nicht mehr einrastete. Um die erneute Standzeit auch richtig sinnvoll zu nutzen, brach am selben Tag auf dem Heimweg von der Arbeit die vordere Bremse. Beim starken Anbremsen vor einer Ampel machte es plötzlich peng, ich hatte den Bremshebel am Griff, und nachdem ich mit letzter Mühe zum Stehen gekommen war, sah ich eine Bremsbacke müde neben der Bremstrommel baumeln. Wahrscheinlich hat sich eine Bremsbacke verkanntet, und zusätzlich wird die Aluankerplatte auch Alterserscheinungen gehabt haben. Auf jeden Fall kam ich mit dem Schrecken weg, und wollte Gerät gleich verschrotten lassen.

Na ja, die Vernunft siegte nochmals, und nach der X-ten Demontage kam eine gebrochene Getriebedistanz(zahn)scheibe zum Vorschein. Die Mitnehmerverzahnung am dritten Gangrad hatte sich auch abgerundet, deshalb rastete der Gang am Anfang immer raus. Mit dem letzten Optimismus baute ich das Getriebe wieder zusammen, in der Hoffnung, endlich wieder einmal 12 km ohne Sorgen zu bewältigen.

Nachdem die "günstig" erstandenen Bremssteile auch verbaut waren, ging's Wochen später an die Probefahrt. Diese 15 km waren einigermaßen erfolgreich, bis auf den 3. Gang, der trotz penibler Ausdistanzierung immer noch manchmal durchrutschte.

Am folgenden Freitag abend wolle ich zum Italienertreffen der Ducati-Freunde Rhein-Ruhr nach Essen. Leider kam ich nur ca. 15 km

weit, dann fraß ein Getriebe-lager. Jetzt reicht's! Nachdem mir der Händler (inzwischen begrüßte er mich mit Handschlag) ein kaum auszuschlagendes Angebot machte, das Krad (+ zerlegtem Motor) aufzukaufen, konnte ich einfach nicht abwinken. So ging die 450 Srambler wieder an den Händler zurück, der sie auch vor vier Jahren importierte (und dann an meinen Vorgänger verkaufte).

Jetzt weiß ich auch, wie die Ducati-Insider-Kreise zustande kommen.

Text und Fotos:
Elmar Pallasch
Recklinghausen.



Termine & Treffen

Wann Wo Was Veranstalter Telefon

AUGUST

18.	2320	Plön	Veteranen-Rallye A+M	Martin Aleithe, Kirchstr. 1, 2320 Bösdorf 2	0 45 22/61 31
18.	6537	Gensingen	Mot-Vet-Orientierungs...	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	Damberg	4. int. Bergwertung	1. Motor Sport Club, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr	07252/26 1 07
18.-19.	3500	Kassel	Sicherheitstraining	IFZ, Westenfelder Str. 58, 4630 Bochum 6	0 23 27/609-0
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-Treff.	M. Knäuper, Belmer Str. 95, 4500 Osnabrück	0541/73291
19.	DDR-8010	Dresden	Bergmeisterschaft	Hist. Rennsport	MTC Touring Dresden
19.	A-5230	Mattighofen	Gleichmäßigkeitslauf	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.	4905	Spenge	Oldtimer-Rallye	W. Schenk, Dorfstr. 27, 4905 Spenge	0 52 25/27 79
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	BMW Treffen bis Bj. 65	Kurt Kühn, 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	

September

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.	2903	Bad Zwischenahn	Veteranentag	U. Weigel, Klein Garnholt 4, 2903 Bad Zwischenahn	04488/39 18
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-Oberndorf	0 27 54/89 23
1.-2.	8510	Fürth	Teilemarkt	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
8.	8152	Feldkirchen-Westerham	NSU-Treffen	Jürgen Völker, Gertrud-Kückelmann-Weg 20, 8 M 83	089/63 11 96
8.	7128	Lauffen	Vet.-Rallye	MC Lauffen, M. Rückle, PF 222, 7128 Lauffen	07133/6861
8.	8000	München	NSU-Motorradtreffen	J. Völker, Gertrud-Kückelmann-Weg 20, 8000 M 83	089/63 11 96
8.-9.	3300	Braunschweig	Oldtimer-Tage	Ch. Rukat, Cranachstr. 53, 3340 Wolfenbüttel	0 53 31/6 31 02
7.-9.	DDR-7817	Schwarzheide	Fahrrad-/Mofa... Treffen	T. Kreuzt, Eisenbahnstr. 24, DDR-7817 Schwarzheide	
7.-9.	6437	Kirchheim/Hess. SeePark	Euro-Gespann-Treffen	Henning Wieckhorst, Rheinstr. 298, 5047 Wesseling	07154/29358
8.-9.	6920	Sinsheim	Klassiker-Treffen	Auto+Technik Museum, H.Huter, 6920 Sinsheim	0 72 61/61 1 16
8.-9.	7293	Pfalzgrafenweiler	Vet.-Motorrad-Ausstellg.	F. Schmider, Verkehrsverein, 7293 Pfalzgrafenweiler	07445/1033
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	Teilemarkt	H. Leicht, Griesbadgasse 26, 7900 Ulm	07 31/24 4 52
30.	5300	Bonn	Teilemarkt	I. Rübener, Im Kräpel 14, 5250 Engelskirchen	02263/65 24

Oktober

13.-14.	6800	Mannheim	Teilemarkt	Seidel + Metz, Rheingaustr. 21, 6802 Ladenburg	0 62 03/1 35 07
14.	A-3340	Waldhofen	Bergwertung A+M	Touringclub Waldhofen, PF 105, A-3340 Waldhofen	
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
27.-28.	4350	Recklinghausen Vestlandhalle	Oldtimer-Markt	C. Schalkowski, Hedwigstr. 19, 5600 Wuppertal	0202/300848
27.-28.	NL	Assen	Motorrad Jumble	W. Pol, Eikenlaan 5, NL-9331 HE Norg	0031/5928/12486

November

4.	8000	München	BMW-Hochhaus	Literatur-Markt	Rainer Simons, Görzer- 16, 8000 München 80	089/68 78 06
1991						
2.-3.3.	4700	Hamm	Oldtimer-Markt	Hammer Ausstellungs-+Veranstaltungsg., PF 1609, 4700 Hamm 1		
27.-28.4.	4400	Münster	Münsterlandhalle	Oldtimer-Markt	Peter Kramer, Hörder Str. 99a, 5840 Schwerte	02304/22122

Ständige Termine

2000	Hamburg	Sternschanze	Motorradtreff	Jeden 3. Sonntag im Monat, 10.00 bis 12.00 Uhr	040/691 53 87
6537	Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20.00 Uhr (kein Verein)	06704/22 08

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

RÜBEN, NICHTS ALS RÜBEN....

Grad noch so unter den tiefhängenden Wolken durchgemogelt und das erst gestern stundenlang polierte, eiserne Pferd trocken ins einen Stall gebracht. Obwohl, viel Hoffnung bestand ja nicht, in einer knappen Stunde auch trocken auf die Party zu gelangen. Wie auch immer, es war Eile geboten! Sonst wäre wiederum ein Zehner fällig. Für Klubaktionen hatten wir erfolgreich die Regelung eingeführt: wer die Toleranz des akademischen Viertels überschritt, der bereicherte die Freßkasse um zehn deutsche Märker. Seit der Einführung dieser bretharten Regelung, waren wir auch nicht mehr die letzten auf unseren eigenen Veranstaltungen. Also schnell ein reinigendes Bad, umziehen und so nebenbei noch einen Bissen zwischen die Zähne schieben. Los geht's... Mist! Hab' ich's mir doch gedacht, Petrus hatte die Wolke auf mich warten lassen. Dabei zahlte ich doch immer pünktlich meinen Beitrag zum Verein passiver Himmelsaspiranten, in Form von Kirchensteuer. Tja, die Putzstunden hätte ich mir schenken können. Man sollte das Mopped sowieso nicht mehr polieren, sondern nur einfetten und einölen. Mit strahlendem Bock zur Fete, das gab es wohl nur im Film. Sollte ich mich noch in's Präservativ zwängen? Nein, heute hatte ich keine Lust als riesiges Gummibärchen im Regenkombi auf der Feier zu erscheinen. Heute mußte das schwarze Leder die wenigen Tropfen abweisen. War ja nur ein Katzenprung. Trotzdem, Stiefel, und Schienenbeine würden wieder ein dezentes Straßengrau annehmen. Egal, keine Zeit. Verdammt, was ließ sich der Zweizylinder wieder so lange bitten? Endlich nach ungezähltem Abrutschen der Ausgestiefel vom Kickstarter, erwachten die Lebensgeister des Donnervogels. Mein Deo hatte längst versagt. Der satte Dampfhammer-Sound entschädigte jedoch für alles. Aha, Petrus hatte mich entdeckt. Die Regentropfen schienen sich nun auf mich zu konzentrieren. Jetzt aber zügig durch, die Toleranzzeit lief bereits! Endlich raus aus der Stadt. Hier auf der einsamen Nebenstrecke konnte ich es etwas mehr gehen lassen. Zwar schmale Straße, aber links und rechts nur Felder und Wäldchen. Jetzt noch diese laggezogene Rechtskurve und... ZU SPÄT!!! Die ganze Straße übersät mit dicken Erdklumpen, das Vorderrad schmiert weg, der Bock sucht sich seine Richtung selbst- im Scheinwerferlicht taucht ein unbekannter Hügel auf, kommt

näher und näher Scheiiii...dumpfer Aufprall, Schmerz. es ist vorbei. Vorsichtig bewege ich einen Knochen nach dem anderen - alles noch dran. Hände und Beine kann ich drehen, ohne daß sich der Schmerz noch wesentlich verstärkt, ein gutes Zeichen! Schwein gehabt. Langsam versuche ich aufzustehen. Was ist das bloß für ein merkwürdiger Hügel hier? Mann, Rüben, überall Rüben. Daher der gedämpfte Aufprall. Bis auf ein paar Beulen und Prellungen alles okay Nun geht's daran, den Rübentorpedo zu bergen. Immer wider rutsche ich auf dem fruchtigen Haufen aus. Schneeschuhgroße Ackerbrocken kleben anhänglich an meinen besten Stiefeln und erschweren die Fortbewegung. Doch was macht schon der Dreck, Petrus mußte auch dieses Schauspiel beobachtet haben, denn er verstärkte die Zahl der reinigenden Tropfen nun noch. Nach einem Viertelstündchen harten Kampfes, hatte ich meine Runkelrakete endlich wieder auf der Straße. Die Schäden hielten sich dank der Elastizität der Erdfrüchte in Grenzen. Jedoch mein Mopped war verärgert! Es kostete die Kraft vieler Tritte, bis der Motor endlich seine Arbeit wieder aufnahm, obwohl er doch im Gegensatz zu mir auch die Wochenendarbeit gewöhnt war. Naja, das erwärmte die nasse Haut wenigstens. Dann - "on the road again"! Weiter ging's, der nur wenige Kilometer entfernten Fete entgegen. Doch was war jetzt schon wieder? Ein Stottern und - Bööööh... verdammt, das war's! Leider nicht mehr rechtzeitig denn Benzinhahn auf Reserve umgelegt. Aus. Wieder stand ich wie ein begossener Pudel im Regen (die Frisur paßt nicht!). Hatten sich denn alle Götter gegen mich verschworen? Es durfte erneut getreten werden. Die glatten Ledersohlen waren auch nicht griffiger geworden. Kick, rutsch ab, und nochmal. Bevor ich den Kickstarter voll durchtreten konnte rutschte ich auch schon wieder ab. Hölle, war wohl nicht mein Tag heute. Wie lange probierte ich es jetzt schon, zehn Minuten oder länger? Zwischendurch immer mal wieder den Saftahn zu, damit das Schätzchen nicht absoff. Wandeln wir die Wut doch einfach in Schubkraft um und probieren es mal mit anschieben. Auf geht's, Teufel - Kompression ist satt da, aber anspringen ist nicht. Immer wieder entfuhr mir das in der deutschen Umgangssprache geläufige Wort für Fäkalien. Also Aufbocken und kicken, abrutschen, kicken, kicken... Da! - das klang gut! gleich noch mal versuchen - nichts. Inzwischen waren meine Klamotten von innen her genauso naß wie von außen, puh. Schon sehnte ich mich zurück, nach meiner Honda mit E-Start, die immer ansprang. Ein dreiviertel Jahr fuhr ich diesen Oldie nun und bisher hatte er mich noch nie so hängen lassen, trotz seines Alters von dreißig Jahren. Also nicht kapitulieren und wacker weiterversuchen. Was lange gährt, wird endlich Wut! Helmab, Handschuhe aus, Jacke auf und kicken, kicken, kicken....

Werkzeug hatte ich für "die paar Meter" auch nicht dabei. Egal, das Kerzenbild konnte nach dieser Aktion sowieso nur noch schwarz sein. Schieben wir doch nochmal. Da, ein Tuckern - sie kommt, hurra. Jetzt aber auf Gas halten, sonst ist alles aus, alle Energie aufgebraucht. Naja, wenigstens ein Zylinder hat die Arbeit aufgenommen. Dann, mit einer Hand immer am Gasgriff drehend, den Helm auf, die Jacke zufummeln und das Schwierigste, die nassen Handschuhe überstülpen. Jetzt aber los. Erinnerung mich irgendwie an die Klasse-5 Zeiten, so mit einem Zylinder durch die Gegend tuckern. Damals habe ich die Kreidler rein gefühlsmäßig auch mehr geschoben als gefahren. Was mochte bloß mit dem Bock los sein? Hatte er vielleicht doch mehr abbekommen als erwartet? Da, ein Ruck und - vorbei. Kurzzeitig lief der zweite Zylinder mit. Für die gesamte Dauer der langsamen Fahrt, beschäftigte meine Birne nichts anderes, als die mutmaßliche Fehlerdiagnose. Ich würde nicht eher Ruhe finden, bis ich genau wüßte was meinem geliebten Mopped fehlt. Endlich erreichte ich doch noch das Ziel. Das Fest war inzwischen in vollem Gange. Texte zur Begrüßung, wie zum Beispiel: "Na du altes Trüffelschwein, hätt'st dich ja wenigstens umziehen können, wo du sowieso schon so spät kommst..." bereicherten meine Laune. Ich griff mir meinen Freund Steiner, wohlweisend, daß er einen wahrhaft prächtigen Bordwerkzeugkasten an seinem Krad ständig mit sich führte. Mein innerer Frieden konnte nur durch den satten Sound beider Zylinder meines Brenners wieder hergestellt werden. Schon beim Herausdrehen der Kerzen offenbarte sich die Ursache allen Übels: Das Zündkabel des linken Zylinderkopfes hing lose im Kerzenstecker. er mußte sich durch Rübeneinwirkung gelockert haben und lies nun keinen richtigen Kontakt mehr zustande kommen. Und ich Rindvieh hatte alles auf das Leerfahren der Vergaser zurückgeführt! Wäre ich gelenkig wie ein indischer Yogi, hätte ich mir gern selber in die Kiste getreten. So aber trat ich lieber auf den Kickstarter und - ja, der Sound war meine Lieblingsmusik. Das tat meinen Ohren gut. Jetzt hatte ich mir aber eine "Hopfen-Kaltschale" verdient, also hinein in's Getümmel. An der Theke laberte mich ein Typ an. Autofahrer seines Zeichens und nur durch den Anlaß der Geburtstagsfeier hierhin, unter die Biker geraten. "Macht das denn jetzt noch Spaß, Motorrad fahren bei dem Wetter? Also ich versteh euch nicht." Dabei musterte er mich von oben bis unten wie einen Klempner, der gerade in einer verstopften Toilette "hart durchgegriffen" hat. "Weißt du, manchmal verstehe ich mich selber nicht. Aber es soll ja auch welche geben, die an der einen Seite vom Berg unter Einsatz ihres Lebens hochklettern, obwohl sie wissen, daß es auf der anderen Seite 'ne Seilbahn gibt!" "Häh?" Fledermäuse Herford, M.Jortzik (Yogi)

Dreck weg!

Aus Stromis Umweltkiste

Hört man das Wort "Umweltverschmutzung", so entstehen automatisch Bilder von zerstörter Natur oder weggeworfenen Gegenständen vor dem geistigen Auge. Erstaunlicherweise wird an die akustische Umweltverschmutzung überhaupt nicht gedacht. "Lärm macht krank" ist keine leichtfertige Behauptung. Seit langer Zeit befassen sich Wissenschaftler schon mit diesem Phänomen. Personen, die aus absolut ruhigen Gegenden in einen Lärmereich (Großstadt) kommen, erkranken genauso wie Personen, die man in speziellen Räumen von jeder Lärmeinwirkung abgeschottet hat. Das zeigt, daß der Mensch einen gewissen Lärmpegel braucht, um sich wohlfühlen. Diese Aussage ist nicht ganz korrekt, denn in einer Disco fühlen sich die Besucher durchaus wohl und werden trotzdem geschädigt. Lärm ist ein subjektiver Eindruck. Mit erstaunlichem Anpassungsvermögen schluckt das Ohr steigende Lärmwerte,

ohne, daß ein Warnsignal anzeigt, daß eine Schädigung der Gehörzellen eintritt. Aus diesem Grund müssen wir uns an die von Ärzten erstellten Lärmgrenzwerte halten. Bei dem Meßverfahren einigte man sich auf eine Schallpegelmessung mit A Filter. Die Bezeichnung dafür lautet: dB (A). Der Gesetzgeber:

Bei einem Beurteilungspegel von 90 dB(A) und andauernder Einwirkung besteht für einen beträchtlichen Teil der Betroffenen die Gefahr einer Gehörschädigung. Gehörschäden können jedoch auch bereits bei einem Lärm auftreten, dessen Beurteilungspegel den Wert von 85 dB(A) überschreitet.

Nach der Theorie nun zur Praxis für den Schrauber. Zwangsläufig stellt sich die

Frage, wie die 85 dB(A) zu ermitteln sind? Der Perfektionist wird umgehend Meßgeräte beschaffen und in einem Buch die ermittelten Werte eintragen, der Praktiker benutzt eine einfache Faustregel:

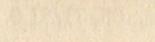
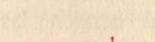
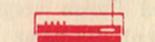
Wenn ich mich bei meiner Arbeit nicht mehr normal unterhalten kann, liegt der Lärmereich über 85 dB(A)

Diesen schädigenden Lärm erzeugen auch meist die Arbeiten, welche unbedingt am Sonntag ausgeführt werden müssen und eine Verstimmung der Nachbarn nach sich ziehen.

1. Blecharbeiten mit dem Hammer
2. Arbeiten mit hochtourigen Bohrmaschinen
3. Arbeiten mit der Trennscheibe
4. Arbeiten mit der Schleifscheibe

Folgende Möglichkeiten bieten sich zur Lärmbekämpfung an:

1. Veränderung des Arbeitsraumes (Resonanzkörper) durch Verkleidung von

	Schallintensitätsverhältnis	Schallintensität in dB(A)	Geräuschart
Schmerzereich	100 000 000 000 000	140	 Düsenmotor
	10 000 000 000 000	130	 Niethammer
----- GEFÜHLSSCHWELLE -----			
Schädigungs-Bereich	1 000 000 000 000	120	 Propellermaschine
	100 000 000 000	110	 Bohrmaschine
	10 000 000 000	100	 Metallverarbeitungsbetrieb
Belästigungs-Bereich	1 000 000 000	90	 Schweres Fahrzeug
	100 000 000	80	 Starker Straßenverkehr
	10 000 000	70	 Personenwagen
Sicherer Bereich	1 000 000	60	 Normales Gespräch
	100 000	50	 Leise Radiomusik
	10 000	40	 Flüstern
	1 000	30	 Leise Radiomusik
	100	20	 Blätterrauschen
----- HÖRSCHWELLE -----			
	1	0	

Die Schallintensität eines Tones von 1000 Hz wird als 10⁻¹² Watt/m² angenommen. Das Schallintensitätsverhältnis zeigt an, wievielmal größer die Schallintensität eines Geräusches ist, verglichen mit dem niedrigen Hörschwellenwert.

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 Dort-
mund 1, Telefon: 02 31/82 28 80

Mitarbeit an dieser Ausgabe: Dipl.-Ing. F. Frei-
tag (frei), Peter Mergenkuhl, Susanne Schönholz,
Andy Schwietzer, Jürgen Strohmenger (strohm)

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15. für Abon-
nenten, am 17. für den freien Verkauf und am Mo-
natsende 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 Empfeh-
lung

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen: Die GbR
Anzeigenschluß: Gestaltete Anzeigen: Jeweils
am 29. des Vormonats
Fließsatzanzeigen: Jeweils am 2. des Erschei-
nungsmonats
Anzeigenpreise: Fließsatzanzeigen bis zu 12
Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kosten-
los. Nicht-Abonnenten zahlen 1 DM pro Druckzei-
le (32 Anschläge einschl. Leerräume, Kommata
etc.). Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewer-
bliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preis-
liste 3 vom 15. Februar 1990.

KLEINGEDRUCKTES

Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesand-
te 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 ge-
schütztes Warenzeichen

Decken und Wänden mit schallschluckenden Materialien. Die billigste Methode ist das Bekleben der freien Flächen mit Eierpappen (Vorsicht: Eierpappen brennen). Teurer, aber erheblich sicherer, sind die Dämmschaumstoffe, die für diesen Zweck industriell gefertigt werden. Zu den weiteren primären Schutzmaßnahmen gehört die Verwendung von leisen Werkzeugen. Der Einsatz von Lamellenschleifern mindert den Lärm um ein Vielfaches.

Sekundäre Schutzmaßnahmen

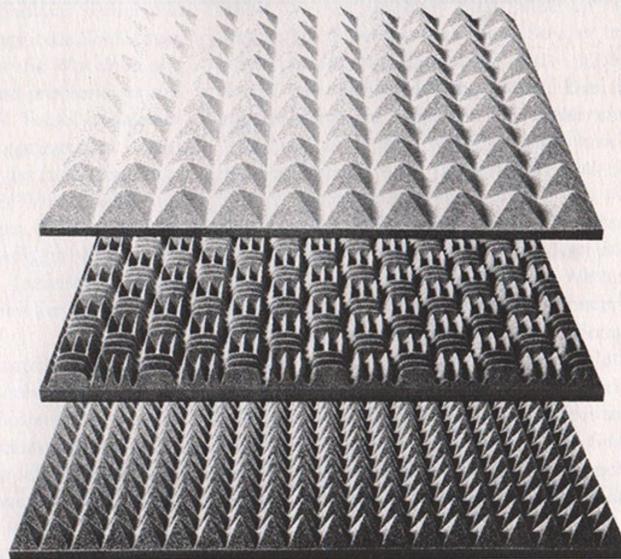
Benutze grundsätzlich bei all diesen Arbeiten einen Gehörschutz! Du selbst empfindest den Lärm dann gedämpft, die Nachbarn hören voll mit. In der Praxis wird häufig die Variante geübt, daß der Lärmerzeuger sein Gehör perfekt schützt, während der neben ihm arbeitende Schrauber ohne Schutz herumläuft; nach dem Motto: Nur der Lärmerzeuger wird geschädigt.



Foto oben: Caboflex 600 Gehörschutz für kurzzeitige Nutzung bei wechselnden Lärmsituationen. Mit 13 g besonders leicht, mit ca. 12 DM auch noch erschwinglich. Laut Prospekt sogar für "Bart- und Brillenträger" geeignet!

Foto rechts: "Zircotex" Lamellenschleifer. Der Mehrpreis dieser leisen Schleifscheiben wird durch die längere Haltbarkeit (Standzeit) wett gemacht. Gerd Eisenblätter GmbH, Spezienschleifmittel, Postfach 980, 8192 Geretsried 2, Tel.: 08171/51 0 15

Foto rechts: Schallschluck-Waffeln und -Pyramiden gibt es für unterschiedliche Lärmarten (hoch- und niederfrequent) in verschiedenen Brandklassen. Für die Schrauberwerkstatt, die "Edle", beim Material beraten lassen und Preise vergleichen! Vorsicht bei der Montage mit Klebern (Lösungsmittel). Prico • PF 5100 • 5608 Radevormwald



Wir machen den Weg frei

Volksbank Sprockhövel eG
Mehr als Geld und Zinsen

MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder! Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitungen. Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, 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)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

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.

- 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 Bülitz
Telefon 0 58 44/18 62 • FAX: 0 58 44/18 35

MÜNCH

DAS EXCLUSIVE MOTORRAD
Herstellung u. Vertrieb
Jens Hallhuber
Zweiradmechanikermeister
Maschinenbaumeister
Dorfstr. 22 • 2127 Bolderßen
Tel.: 0 41 36/84 63 • FAX: 0 41 36/333

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

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

WK-Verlag • Lagesche Straße 105
4902 Bad Salzuffen 1 (Schotmar)
Telefon 0 52 22/2 20 48 • 10.00 - 20.00
Uhr • Fax 0 52 22/27 95
Über 3000 verschiedene Titel technische Kfz-Literatur für fast alle Pkw, Lkw, Motorräder, Mopeds, Roller, Seitenwagen, Schlepper usw. ab 1902 bis heute als Neuauflage lieferbar!
Antiquariat für Kfz-Zeitschriften, Prospekte usw., Sonderliste gegen Rückporto anfordern! Auch Ankauf.
Alle aktuellen Kfz-Bücher und über 500 verschiedene Poster auf Lager!
Rabatte für Wiederverkäufer!
Kompletter Katalog erscheint im Herbst. Teilen Sie uns Ihr Interessengebiet bzw. "Marke" mit, wir schicken sofort kostenlose Vorab-Liste!
Großer Antiquariatskatalog jetzt erschienen. Auto + Zweirad Technik + Prospekte usw. Lieferung gegen Rückporto!
Hinweis für auswärtige Besucher:
BAB Dortmund-Hannover, Abfahrt Herford-Bad Salzuffen auf B 239, 5 km Richtung Lage

Wir sind selbst erstaunt,
wer alles zu unserem Leserkreis gehört



Eigentlich kein Wunder, denn die GUMMIKUH & PAST perfect bringt monatlich, daß was man wissen sollte: Tips für Schrauber, Informationen für Restauratoren, viel zum Schmökern für all jene, die ein Motorrad noch von einem Joghurtbecher unterscheiden können, Ge-

schichte und Geschichten über Alles, was mit zwei Rädern zu tun hat. Diese Zeitschrift eignet sich vorzüglich zum Verschenken (Geschenkaboo) und zum Selbstlesen. Mit 49,90 DM bist Du 12 Ausgabenlang dabei.

Schick' uns einfach sofort eine Postkarte oder rufe uns an!

GummikuH & PAST perfect • Stichwort ABO • Am Deich 57 • 2800 Bremen 1 • Telefon: 04 21/50 16 17