

GUMMIKUH&

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

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

PAST

perfect

T 10856 E

11 • 1990

Ausgabe 17

2. Jahrgang

15. Oktober 1990



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

Hausmitteilung

Lieber Leser!

Mit vielen Fotos geht es diesmal los.

Zu verdanken haben wir das unseren Lesern, die sich am GP-Fotowettbewerb beteiligten, und, man höre und staune, auch der deutschen Bundespost.

Sei 1. Oktober sind wir zum "Postzeitungsdienst" zugelassen. Das heißt, daß wir die Händlerwerbung nicht nur auf die beiden inneren Umschlagseiten verbannen müssen, sondern die gewerblichen Anzeigen passend im Inhalt placieren dürfen.

Unseren Fotowettbewerb haben wir abgeschlossen. Die Siegerfotos seht Ihr auf diesen Seiten und als Mini-Poster in der Mitte des Heftes.

Seid nicht böse, aber ich war etwas enttäuscht und ich möchte auch einmal konstruktive Kritik am Leser, an Dir, los werden. Die eingesandten Fotos waren zum Großteil unscharf, fielen folglich sofort aus dem Rennen. Der Rest teilte sich in Bilder, die nach dem Motto aufgenommen wurden: Bock vor das Garagentor geknallt, die Polaroid gezückt und das Ergebnis

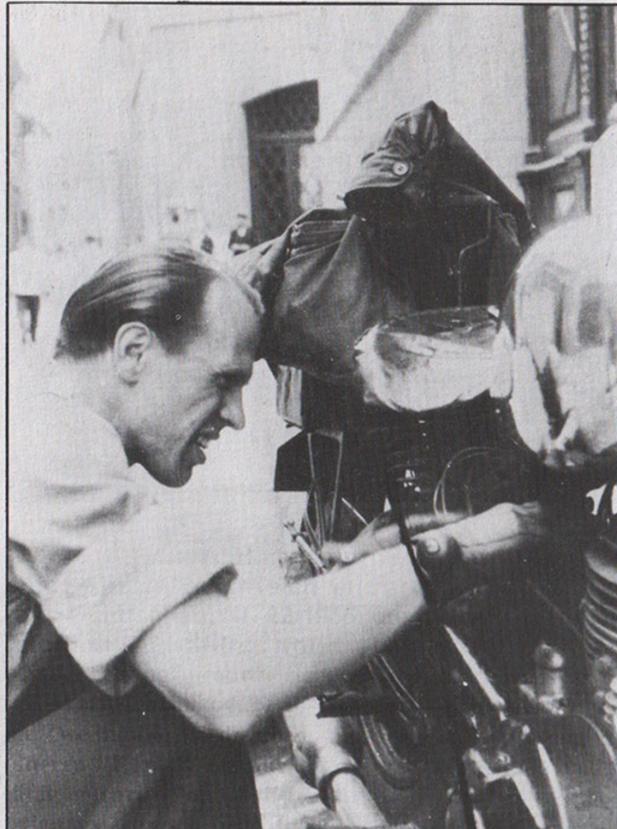


Foto oben:
Jürgen Buss, Frankfurt (Platz 4)

Foto rechts:
Frank Jungheim, Schermbeck (ebenfalls Platz 4)

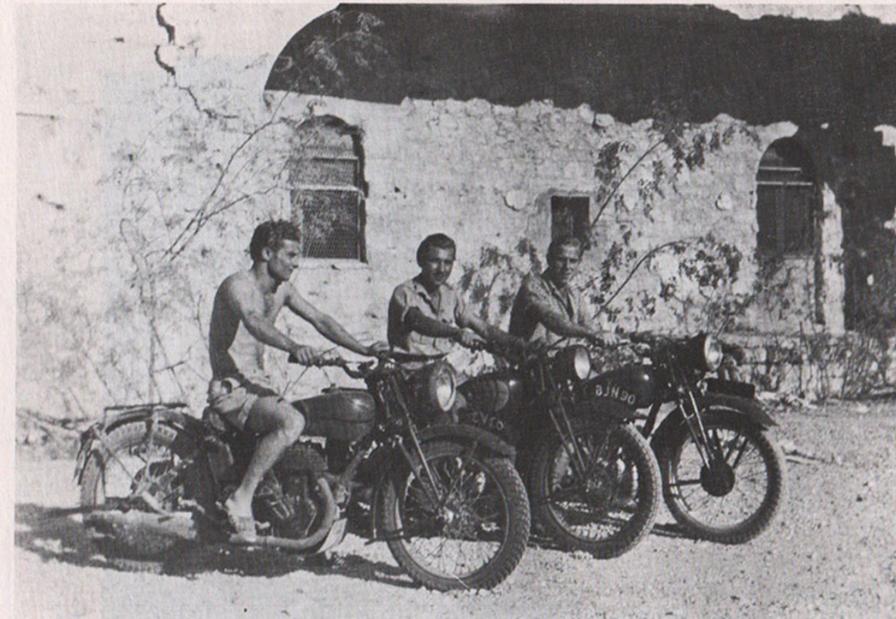
Foto rechte Seiten oben:
W. Bülck, Krogaspe
"Die alte Garde: Norton, Royal Enfield, BSA WM 20" aufgenommen 1951 in Tobruk (Platz 3)

Foto rechte Seiten unten:
Udo Bielawny, Bochum
"Nachwuchs auf Zündapp Combinette 1961" (Platz 2)

Platz 1
siehe Mittelseite

Den Gewinnern gehen in den nächsten Tagen ihre Buch-Prämien zu. Die Bücher stellten dankenswerter Weise die Firmen:

- Motorbuch-Verlag, Olgastraße 86, 7000 Stuttgart 1
- Schrader-Verlag, 3113 Suderburg 2
- Schröder & Weise, Autobücher und Automobilia, Ohfeldweg 1, 3000 Hannover 71 zur Verfügung



der GummikuH & Past perfect geschickt, und in die andere Gruppe, die schließlich auch veröffentlicht wurde.

Kauft Euch doch für die nächste Saison eine anständige Kompakt-Kamera, die man problemlos im Tankrucksack mitschleppen kann. Verschießt die Bilder am laufenden Band. Wenn von 36 Aufnahmen zwei oder sogar drei Fotos gut sind, ist die Ausbeute nach unseren Maßstäben super. Dann dürfte auch der Versuch für uns alle gelingen, Bilder, "bei denen was rüberkommt", im nächsten Jahr zu prämiieren. Und wenn es ganz bitter kommt, wird unser Enkel in 50 Jahren die Fotos aus dem Album reißen und der GP zum Fotowettbewerb einreichen. Spätestens dann wird man sagen: "Mensch, mein Opa, der konnte aber fotografieren!"

Motorradfahren ist doch mehr, als einen Hobel zu besitzen. Damit wird keiner glücklich. Erst mit der Anwendung dieses Geräts gelangt man in den Zustand der Freude. Fahren, Schrauben, Gleichgesinnte treffen, fachsimpeln, das Gefühl, sich in die Kurve zu legen, manchmal sogar das blöde Gefühl, es allen anderen zeigen zu können, sind doch die Dinge, die wichtig sind. Diese mobile Freiheit zu beschreiben, das ist eine unserer Aufgaben als Schreiberlinge.

Nichts anderes sollte die Kamera in Euren Händen aufzeichnen. Techni-

Kopf gewaschen, was uns ja nun auch 'mal ansteht.

Und das bringt mich gleich auf die nächste Palme. Wir sind kein durchgestyltes, marketingmäßig eruiertes Blatt, das genau in Eurem Sinne schreibt. Wir wollen das auch nicht sein. Denn hier erweist sich der Unterschied zwischen einer Publikumszeitung und einer **Fachzeitschrift!** Wir knallen hier Fakten und unsere Meinungen (wir versuchen, sie immer grafisch abzuheben) rein, auch wenn sie vielen nicht passen. Was Du, lieber Leser, immer lesen willst, können wir nur mit einer gut durchorganisierten "Marktforschungsabteilung" herausfinden, die wir uns nicht leisten können. Also akzeptiert doch bitte endlich den Zusammenschluß von japani-

sche Leckerbissen und Feeling sind angesagt. Guckt Euch die Bilder auf dieser Seite an: Menschen, die mit diesem vertrakten Motorgerät umgehen, der Schmiermaxe, der sein letztes gibt, den Sieg zu erreichen (Miniposter) und der Stolz der Fahrer (und seien 's die Kinder) sind die Motive, die uns bewegen. So, jetzt habe ich Euch ordentlich den

schen, deutschen, englischen, italienischen und von mir aus auch tschechischen, Maschinen in einer Zeitschrift. Regt Euch! Schreibt für uns Artikel, wie es ja schon einige von Euch machen (Springmann, Katzmarek, Steinwandter, Yogi...) und liefert gute Fots ab.

Alles von der Seele geredet, verabschiedet sich zufrieden Euer pk



15. Oktober 1990



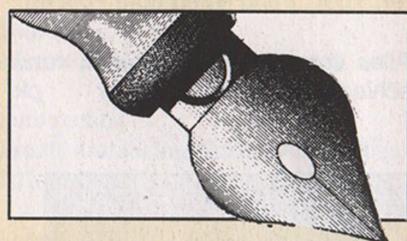
I N H A L T

Titelfoto von Peter Mergelkuhl

Hausmitteilung _____ 2

Fotowettbewerb:
Die ersten Plätze _____ 2

Inhaltsverzeichnis _____ 4

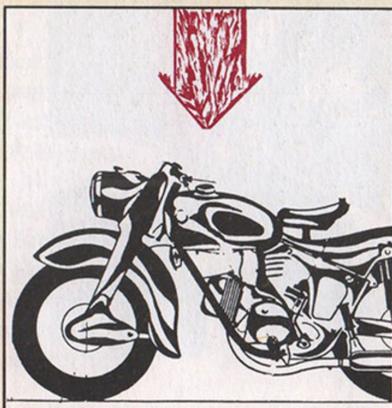


Leserbriefe _____ 6

Selbstbau
Das ominöse Zündapp-Ge-
spann _____ 8

Wirtschaftshilfe
BMW-Aktien _____ 11

Historischer Test
Victoria Swing _____ 12



Treffen
Adler-Freunde _____ 15



Diet & Dat
Greenpeace-Fahrrad
Subaru Zweitakter
Rettet das Tafelwerk
FAZ zur IFMA
Verkehrskonzept 90 _____ 16

Typenkunde
Zündapp 200S _____ 18

Volt, Watt, Ampere & Ohm,
ohne mich gibt's keinen Strom
Umbauten an einer XT _____ 21
Restaurierungsserie
Versuch macht kluch _____ 21

Kleinanzeigen _____ 25

Siegerfoto im Fotowettbewerb 26/27

Kleinanzeigen _____ 28

Aus Stromis Umweltkiste _____ 34

Elektronische Zündanlagen
am Beispiel: Honda _____ 36

Wußten Sie schon _____ 40
• Lagerverwendung Hecker 200
• Schraubensicherungen
• Neue Wellendichtringe
• BSA Kurbelwellenlager
• Vergaserbestückung KS 601

Sinsheimer Treffen _____ 42

Biker's Seele
Wunsch oder Wirklichkeit _____ 44

Verstärkung der GummikuH _____ 45

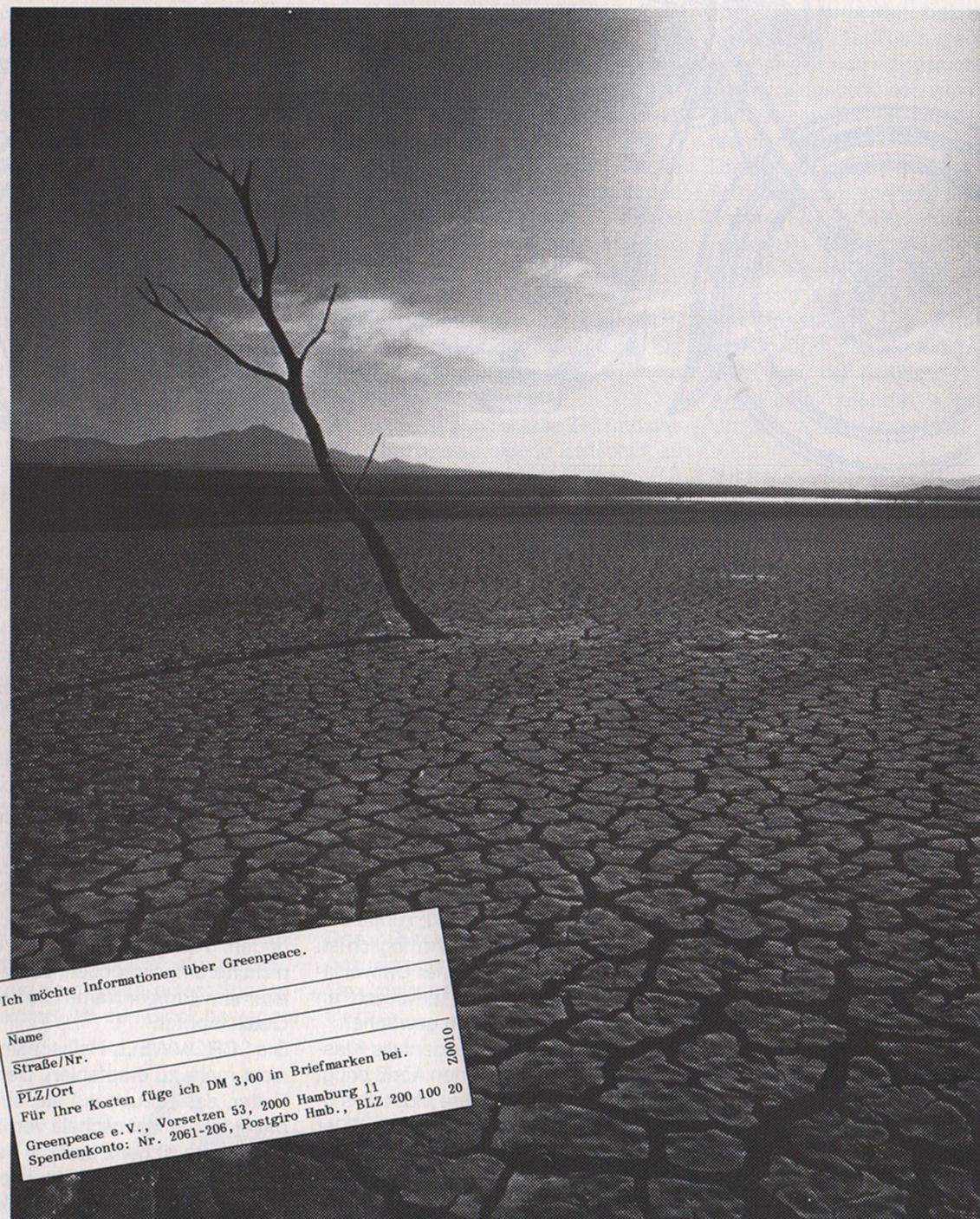
Literatur
Besser machen von Hertweck _____ 46

Termine _____ 47

Veteranen - Trial
Selbstbau der Maschine _____ 48



GREENPEACE



Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

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

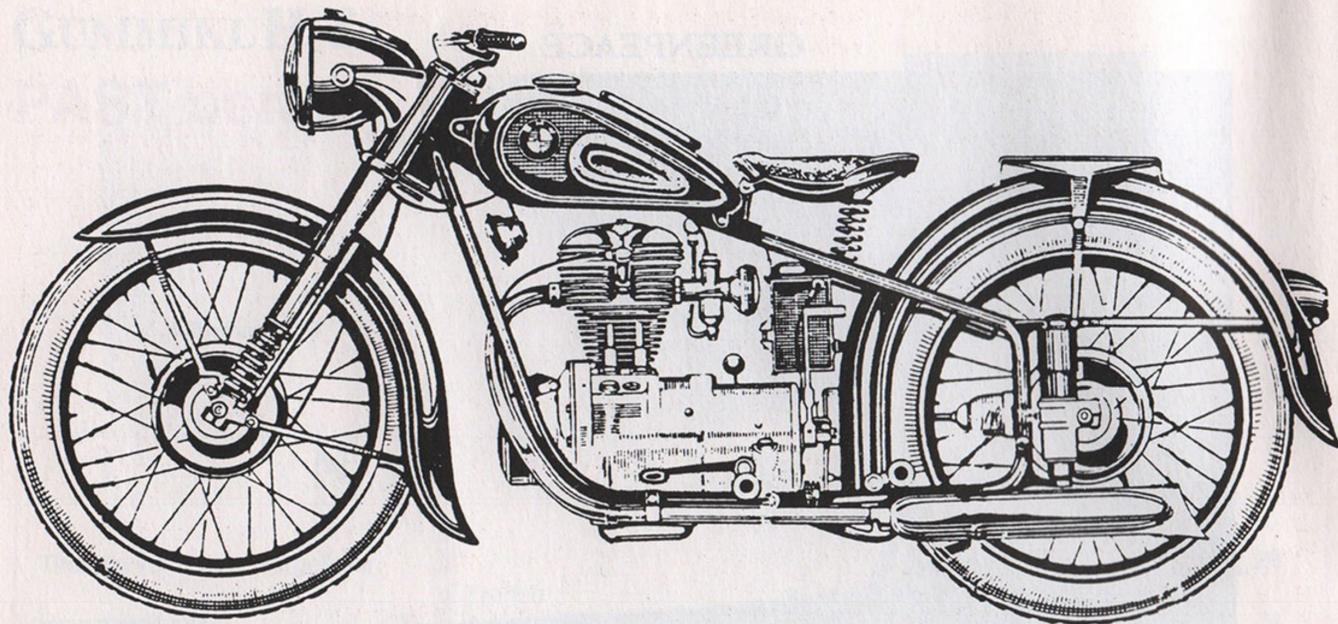
Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11

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

M-S-B-K Hamburg

20010

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



LESERBRIEF

Hallo Ihr Oldie-Freaks!

Von der ersten Ausgabe bis heute habe ich mich jeden Monat über Eure Zeitung gefreut. Der Zusammenschluß mit PP war nach den anfänglichen Eingewöhnungsproblemen (bei mir als Leser) ein voller Erfolg! Die Stories von UB sind so richtig schön zum Feierabendschmökern. Und bei PK bin ich mal gespannt, ob der sein Moped noch jemals fertigbringt. Na ja, bei Eurer Serie 'Wußten Sie schon...' bin ich ja nicht so sicher, wie ich den technischen Gehalt der Geschichte einordnen soll, zumal das Einordnen ja sowieso nicht möglich ist. Dafür hat Stromi mit seiner Umweltkiste im Laufe der Zeit erheblich an brauchbarer Information gewonnen. Die Mischung ist jetzt jedenfalls Klasse, weil Ihr einen schönen Abriß bringt über die letzten 40 Jahre Mopedhistorie. Da dürfen dann auch die 70er wirklich nicht fehlen mit den Superitalienern und den letzten Engländern. Apropos: Wie wär's denn mal mit einer Story über Gilera? Was ich mir auch wünschen würde, wäre ein Forum über die Erfahrungen mit Nachbauteilen, die heute für die Oldies angeboten werden. Dabei könnte ja auch offen über die Erfahrungen mit den Händlern gesprochen werden, wenn's Eure Anzeigeneinnahmen nicht ruiniert. Jedenfalls werde ich mein Abo noch eine ganze Weile weiter verlängern, wenn Ihr diesen Stil weiter pflegt. Viel

Spaß dabei!

Dr.-Ing. Martin Giersiepen, Oberursel

Halbschalenhelm auf Titelseite von Heft 10/90

Servus, Ihr Leut',

daß in Eurem Blättle nicht die superhypermodernen Zweiräder incl. deren Ausrüstungen gezeigt, besprochen, höchstens bemerkt werden, dürfte sich mittlerweile herumgesprochen haben. Aber scheinbar hat es sich nicht herumgesprochen, daß auch ein alter ehrwürdiger Name nicht mehr für Qualität bürgt. Die CROMWELL-Halbschalen sind nicht mehr zu empfehlen. Denn: Das Futter, das Kreuzband etc. sind nicht mehr mit der Helmschale vernäht. Auf dem Photo ist ganz deutlich der einzige Haltepunkt, eine Blindniete, zu erkennen. Sonst ist alles verklebt. Ich habe schon Helme gesehen, deren Innenleben sich gelöst haben! Dann tritt der Effekt auf, daß z.B. beim Bremsen die Schale nach vorne rutscht, als Drehpunkt die Niete! Die Möglichkeit der Verletzung der Nasenwurzel bzw. -rückens ist recht groß, unabhängig davon, daß man nichts mehr sieht, wenn plötzlich gebremst werden muß. Diese CROMWELL-Schale ist wirklich nur noch für die Vitrine geeignet! Wenn sich schon jemand eine Halb-

schale neu kauft und diese im öffentlichen Straßenverkehr nutzen will, dann möge er darauf achten, daß das "Innenleben" auch mit der Schale vernäht ist. Es gibt auch solche Helme noch als neu zu kaufen. Ein alter Name sagt noch nichts über neue Qualität aus. Alte CROMWELL-Halbschalen, eben die, die vernäht sind, sind an der am unteren Helmschalenrand umlaufenden "Verdickung", an der Vernähtung zu erkennen. Nur vernähte Halbschalenhelme sind sicher, was die Verarbeitung angeht. Allzeit frischen Wind um die Nase wünscht

Peter E. Heinze, Heuchelheim

Hallo Past perfect

Als wir Eure Hefte zum erstenmal in den Händen hielten, waren wir so glücklich, daß wir gleich ein Abo losjagten. Doch seit der Verbindung mit GummikuH, betrachten wir die Sache nicht mehr so positiv. Sicher werden wir die Hefte weiterlesen, weil es keine Alternativen gibt. Wir haben den Eindruck, daß es nicht mehr lange dauert, bis GummikuH Euch fast völlig geschluckt hat! Jo, Matias und Wolfgang haben deswegen vorerst von einem Abo abgesehen. Wir sind der Ansicht, daß die GummikuH eine Zeitschrift für Leute ist, die eine uralte Kiste möglichst originalgetreu restaurieren und sie dann bei einem Sonnenstrahl einmal um den Block bewegen.

Auch die Schreibweise ist nicht mehr so locker, wie einst bei Euch. Wo bleiben die richtigen Motorradfahrer von heute, die ihre alten Japse (XS 650, CX 500, SR 500...) warten und pflegen, damit sie im harten Alltag und auf Urlaubstouren ihren Mann stehen können? Nichts gegen schöne alte europäische Maschinen, die natürlich nicht fehlen dürfen, aber für Horex, NSU... gibt es ja schon massenweise Literatur und Clubs. Darum unsere Bitte: Haltet den 50%-Anteil an den Heften und berücksichtigt noch stärker die Maschinen, die auch noch im heutigen Alltag ihren "Mann" stehen müssen. Wir haben leider nicht die Zeit und das Zeug dazu, eine eigene Zeitschrift zu machen. Ihr seid unsere Hoffnung!

Claus, Joachim, Wolfgang, Armin, Klaus, Matias und Udo

Siehste Uli! Du mußt einfach mehr schreiben! pk

"Durch diese hohle Gasse muß er kommen...", Ausgabe 15.9.90, Seite 3

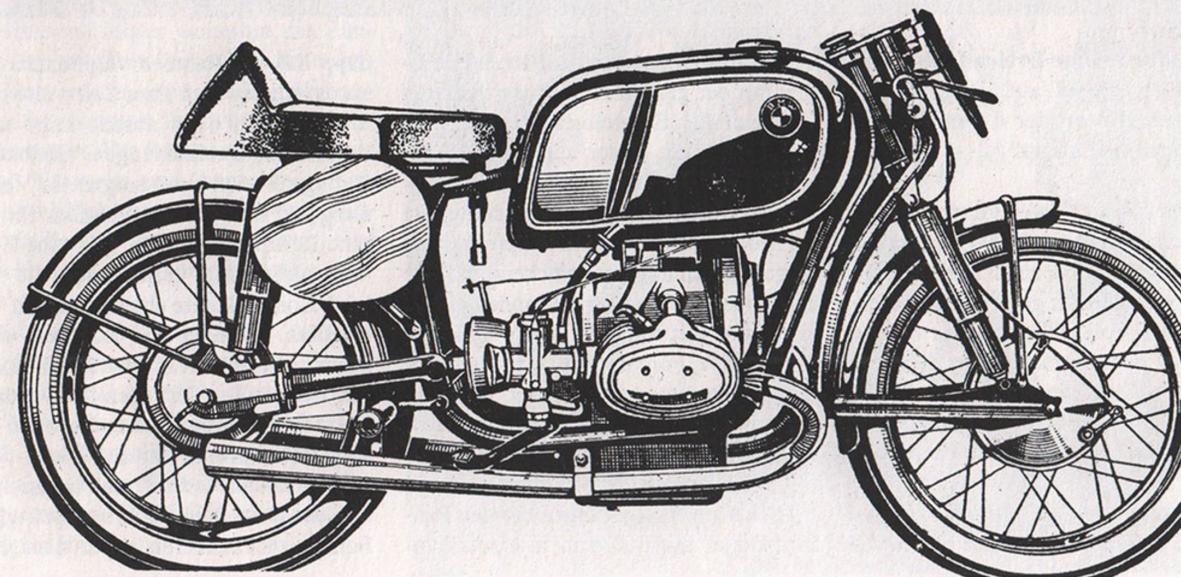
Sehr geehrte Damen und Herren!

... Zu der Idee Ihres Lesers ("Hindurchschlängeln" beim Stau bzw. schnelleres Vorwärtskommen durch Benutzen des Seitenstreifens) nehme ich wie folgt Stellung: Das "Durchschlängeln" stellt einen unzulässigen Überholvorgang dar. Der zwischen den Fahrzeugen verblei-

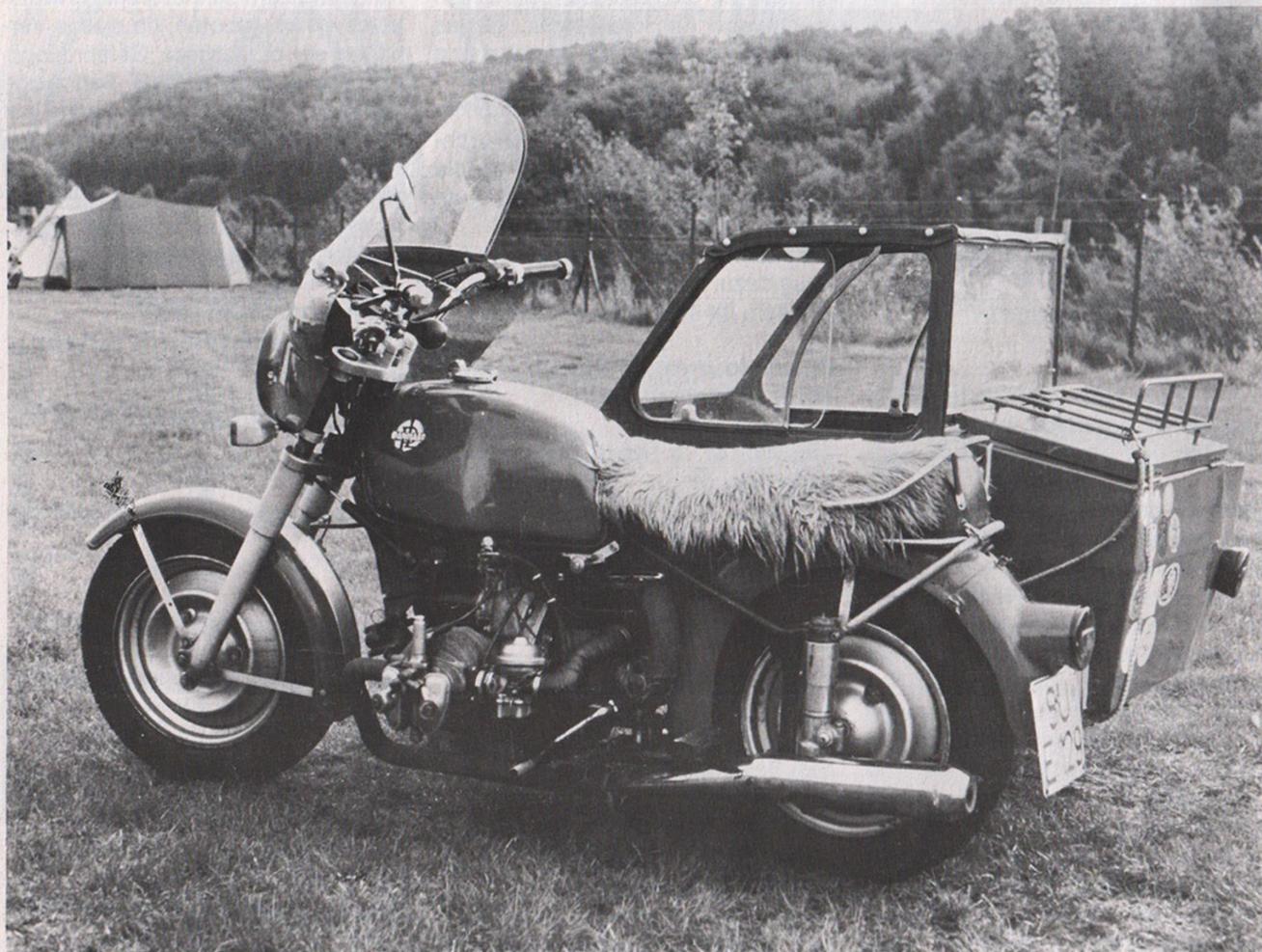
bende Raum ist in aller Regel knapp. Zudem werden gerade bei sommerlichen Temperaturen bei stehenden Fahrzeugen die Türen geöffnet. Dadurch ergibt sich insgesamt ein hohes Gefährdungspotential, welches durch den eventuellen Zeitvorteil nicht zu rechtfertigen ist. Die Benutzung des Standstreifens der Autobahn zum schnelleren Vorwärtskommen ist verboten, da dieses Verhalten ein erhebliches Gefährdungspotential beinhaltet (z. B. Fahrzeuge wechseln aufgrund einer Panne auf den Standstreifen). Der Standstreifen ist nur für Notfälle gedacht und darf beim Stau nur aufgrund polizeilicher Anweisung befahren werden (z. B. Umfahrung der Unfallstelle).

**Mit freundlichem Gruß
Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Stiehl**

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.



hübsch häßlich



Das gewaltige blaue Dreirad gibt allen Betrachtern Rätsel auf. Was ist das bloß für ein Motor, der da im Doppelschleifenrahmen hängt?

Ein luftgekühlter Zweizylinder-Boxer, unverkennbar, aber von BMW stammt der bestimmt nicht. Und auch Zündapp hat nicht dermaßen bizarr geformte Zylinderköpfe unters Volk gebracht. Der mutige Tip "2CV" geht haarscharf am Ziel vorbei: Das Triebwerk entstammt einem PL 17 Tigre der fast in Vergessenheit geratenen französischen Automarke Panhard. So gegen Mitte der 60er Jahre war die Idee eines Automotors im Motorrad (-gespann) recht populär. Die noch verbliebenen

Motorradfahrer rund um ihren Häuptling mit der großen roten Nase träumten von einem 'Büffelmotorrad', bei dem ein hubraumstarker Motor überlegene Fahrleistungen mit einer bis dahin unbekanntenen Zuverlässigkeit verbinden sollte. Da der Motorradmarkt nichts entsprechendes hergab, griffen unerschrockene Bastler zur Selbsthilfe und es entstanden einige Umbauten mit Motoren von VW, Borgward, DKW, Ford und NSU, bis dann mit dem Aufkommen der immer größeren Motorräder in den 70er Jahren der Anreiz für solche Konstruktionen fehlte.

Das hier vorgestellte Motorrad entstand 1969, als ein findiger Ingenieur den Panhard-Boxer mit 860 ccm in einen Zündapp

KS 601-Rahmen verpflanzte. Panhards Autos waren ihrer Zeit weit voraus und glänzten auch durch einige ungewöhnliche Detaillösungen. Halbkugelförmige Brennräume sorgten in Verbindung mit den großen Ventilen für eine gute Leistungsausbeute. Auf eine Zylinderkopfdichtung verzichteten die Panhard-Konstrukteure ebenso, wie auf Ventiltfedern. Zylinder und Kopf aus einem Stück erhöhen die Zuverlässigkeit, und die Kontrolle der Ventilbewegungen übernehmen Kipphebel und je zwei Torsionsstäbe pro Zylinder. Diese Stäbe werden in sich verdreht und haben natürlich das Bestreben, in ihre ursprüngliche Form zurückzukehren und drücken damit

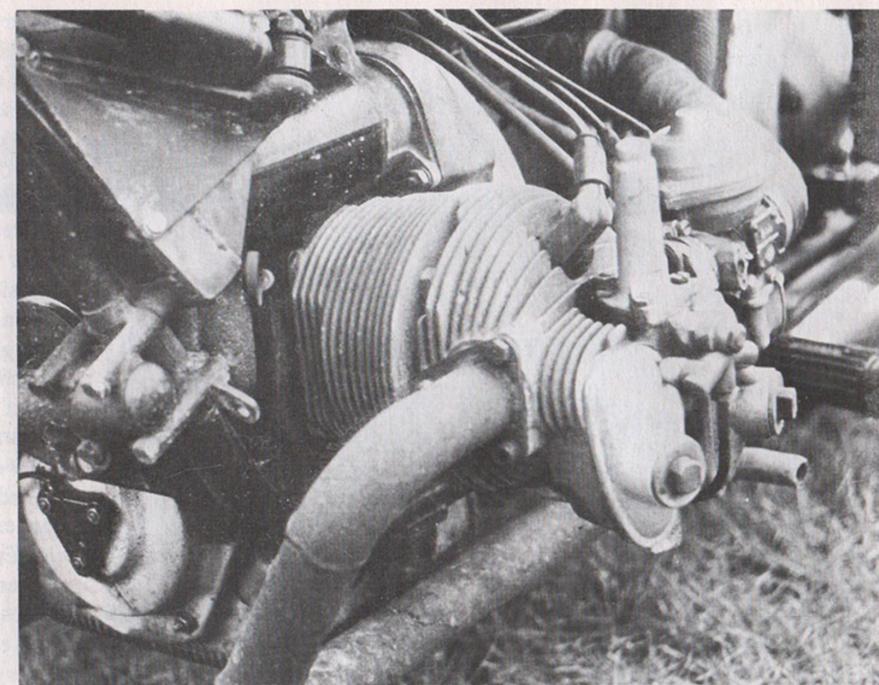
die Ventile wieder auf ihren Sitz. Das senkrecht von den Zylinderköpfen emporragende Gehäuse dieser Torsionsstäbe ist das charakteristische Erkennungsmerkmal der Panhard-Motoren. Das im Auto verbaute Kühlluftgebläse mit allen Luftführungsblechen war im Motorradrahmen entbehrlich.

Auf der Suche nach einem preiswerten Gespann stieß der jetzige Besitzer Michel Schönenbach aus Bad Honnef auf die Überreste dieser Maschine. Wie das so ist im Leben, nach Familiengründung und Hauskauf war natürlich kein Geld da, um bei einem der bekannten Gespannbauer zu ordern - also blieb nur Eigenarbeit. Da kamen ihm die Panhard/Zündapp-Fragmente gerade recht. 1984 machte er sich an den Aufbau, der in anderthalb Jahren zwar ca. 1700 Stunden Arbeitszeit verschlang, aber Michel betont, daß die reinen Materialkosten für das komplette Gespann 5 000,- DM nicht überschreiten.

Die Seitenwagenkarosserie entstand in selbsttragender Bauweise aus 1 mm dickem Stahlblech, und weil er seine Kinder mitzubringen gedachte, bekam sie gleich eine Kabine verpaßt, bei deren Aufbau die Seitenfenster eines R4 Verwendung fanden. Materialkosten für das ganze Boot: 96,- DM! Zum Seitenwagenrahmen sei nur soviel verraten, daß das Typenschild ihn als Steib TR 500 ausweist.

Die KS-Gabel wurde verstärkt und mit Honda-Federn versehen (Merke: Wo es niemand sieht, verbaut der Praktiker auch japanische Teile). Die Gabelbrücken wurden ebenso selbst gefertigt wie die Radachsen. Die Lichtmaschine, sowie die drei Felgen stammen aus einem 2CV, und am Seitenwagenrad fand auch die Bremse aus der Ente Verwendung. Das Vorderrad wird von einer VW-Trommel verzögert, im Hinterrad leistet weiterhin die Zündapp-Bremse ihren Dienst. Die Bremshydraulik wurde mitsamt des Hauptbremszylinders unter dem Tank von einer BMW übernommen. Die Bremsanlage benötigte einige Versuche und Anpassungsarbeiten, bis endlich mit einem kleineren Radbremszylinder am Seitenwagen eine brauchbare Abstimmung gefunden wurde.

Ähnlich langwierig gestaltete sich die Vergaserabstimmung. Sämtliche Versuche mit 32er Vergasern blieben erfolglos. Der Motor trug im Wagen ursprünglich einen 28er Doppelvergaser, und der daraufhin gestartete Versuch mit zwei 28er Bings von einer BMW R65 erwies sich als erfolgreich.

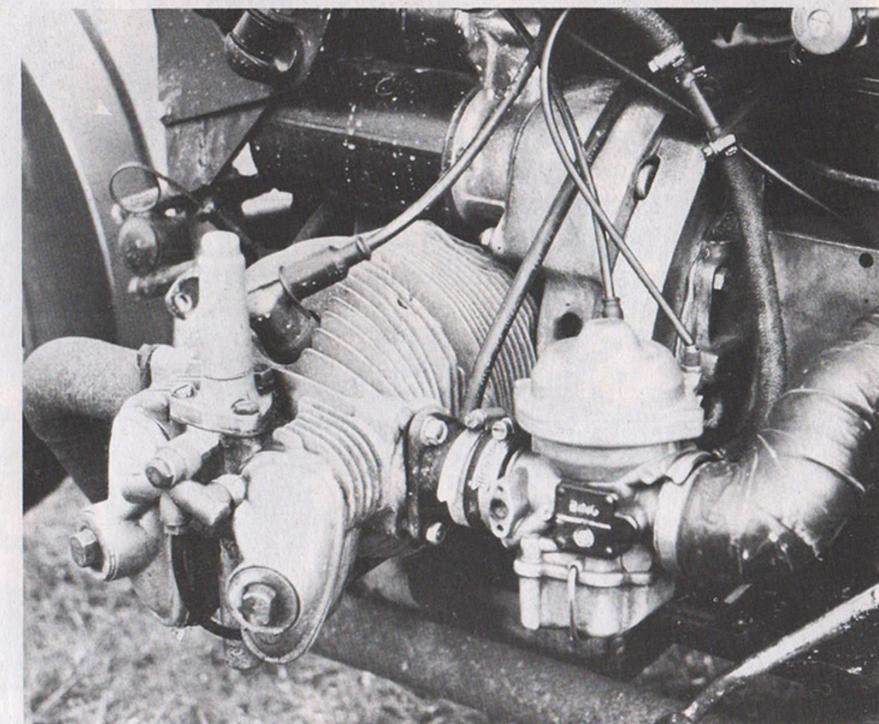


Der Motor trägt jetzt übrigens zwei rechte Vergaser, aber Schönheit war auch nicht das Konstruktionsziel.

Die TÜV-Abnahme gestaltete sich zur zeit- und nervenraubenden Zeremonie. Michel verbrachte einen ganzen Tag mit den Prüfern, konnte die skeptischen Beamten letztendlich auch überzeugen. Nachdem er auch noch den Hinterradtrieb demotiert hatte und die Ingenieure sich von der soliden Wertarbeit des Zündappwerkes überzeugt hatten, standen der Zulassung nur noch Kleinigkeiten wie die

Befestigung eines Blinkers im Weg. 600 kg zulässiges Gesamtgewicht bei 358 kg Leergewicht, 860 ccm, 60 PS und 110 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden im Fahrzeugbrief eingetragen.

Doch Michel konnte sich nicht lange der bulligen Leistungsentfaltung des französischen Boxers erfreuen. Ein Defekt im Zündverteiler ließ einen Alptraum wahr werden: Zündung in den geöffneten Ansaugkanal, eine Stichflamme in den Luftfilter, und langsam aber sicher begannen die 1700 Arbeitsstunden abzufackeln.





Fahrer und Passagier konnten sich noch in Sicherheit bringen, doch das Gespann war nicht mehr zu retten, die herbeigeeilte Feuerwehr konnte nur noch schwelende Trümmer löschen.

Nachdem er dieses Unglück verdaut hatte, machte Michel sich an den Neuaufbau. Mittlerweile läuft das Gespann wieder wie zuvor und Michel arbeitet schon an weiteren Verbesserungen. Das bisher verwendete Kettengetriebe der KS 601 erwies sich als Schwachpunkt der Konstruktion, es ist den höheren Drehzahlen des Panhard-Motors nicht gewachsen, und soll in nächster Zeit durch ein schon vorbereitetes Guzzi Le Mans-Getriebe ersetzt werden.

Die stark angerostete Auspuffanlage mit dem BMW-Endtopf war nur ein Versuchsmuster, um die endgültige Form zu finden und soll im kommenden Winter einer Edelstahlanlage mit Lafranchi-Endrohr weichen. Und wenn das erledigt ist, wird er mit Sicherheit nach und nach noch viele Verbesserungsmöglichkeiten finden, richtig fertig ist so ein Eigenbau ja nie. Doch eines wird wohl immer gleich bleiben: Trotz der Panhardclub-Aufkleber werden aufmerksame Beobachter auch weiterhin über die Herkunft des Motors rätseln.

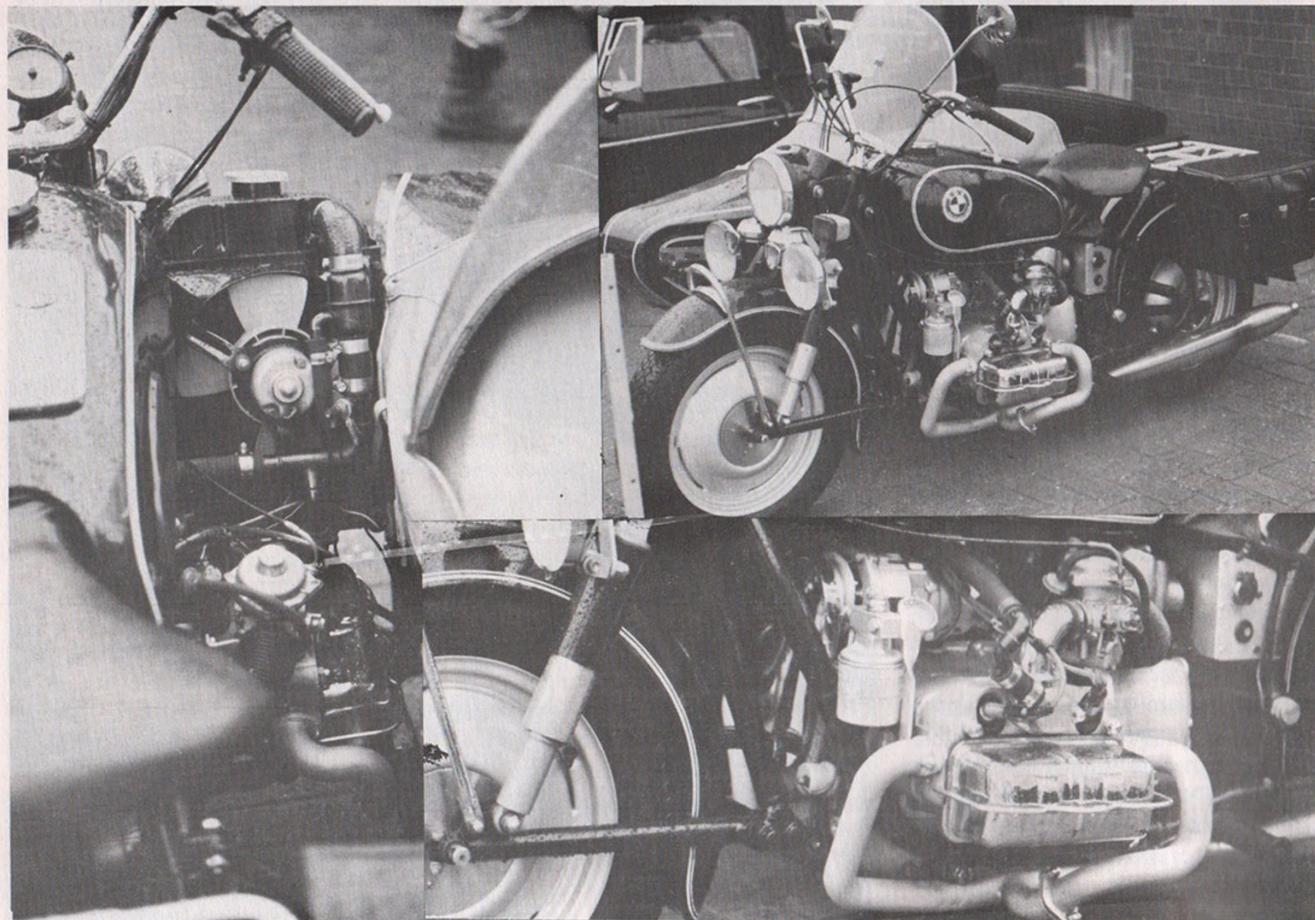
Text und Fotos: Peter Mergelkuhl

Aus dem Archiv:
Dieses Gespann (BGK = BMW + Goliath + Kröger) taucht regelmäßig bei Borgward-Treffen auf. Rahmen von der Gum-

mikh, Felgen Marke Lloyd (Wer den Tod nicht scheut, fährt...) und Motor vom Goliath Hansa 1100 (ehemaliges Bremer Autowerk im Borgward

Konzern-Konkurs 1961). Serienmäßig gab es das wassergekühlte Triebwerk mit 40 PS und in der leistungsgesteigerten Zwei-Vergaser-Version mit

55 PS. Eine ähnliche Leistung gibt auch dieses Triebwerk mit den zwei Bing-Gleichdruck-Vergasern ab.



WIRTSCHAFTSHILFE

Tatsächlich ist es für uns "Otto-Normal-Verbraucher" heute noch möglich, sich an Motorradfabriken zu beteiligen.

Mein Weg führte mich zuerst zur "Sparkasse in Bremen", die ja die "GummikuH-Verlags-Gelder" verwaltet.

"Guten Tag, ich möchte mich bei der Firma BMW beteiligen!" grüßte ich die nette Bankangestellte. Mein Gesicht kam den Mitarbeitern bekannt vor, so daß ich freundlichst mit Herr Verlag "Gummischuh" empfangen wurde. Diese Definition war mir neu, da bisher nur "Gummiboot, -stiefel, -schlauch, ein knallrotes..." an mein Gehör drangen.

Mein Begehren?

"Ich möchte eine Aktie der Bayerischen Motoren Werke kaufen!"

Mir wurde der Vorgang sehr genau erklärt:

Bei seiner Hausbank richtet man ein

"Depot" ein und stellt einen Kaufantrag über 1 BMW-Aktie. Im Kaufantrag kann man den finanziellen Aufwand durch Setzung eines "Limits" beschränken. Man bestimmt die Preisgrenze nach oben oder unten. Steigt der Kurs der BMW-Aktien über oder sinkt er unter das "Limit", so wird der Kaufantrag nicht ausgeführt. Wenn einem der Kurs egal ist, so gebraucht man den Ausdruck "billigst". Das "Limit" ist zeitlich begrenzt (z. B. bis zum Monatsende oder nur einen Tag gültig).

Üblicherweise wird der Kaufpreis der Aktie vom Girokonto abgebucht. Entsprechende Deckung muß das eigene Konto dann schon aufweisen.

Normalerweise behält die Bank das Wertpapier in ihrem Depot und erledigt gegen Gebühren die Abrechnung der Zinsen und nimmt auch das Stimmrecht auf der BMW-Hauptversammlung wahr.

Für uns Schrauber ist folgende Möglichkeit viel interessanter: Wir lassen uns die Aktie aushändigen. Das muß im Kaufantrag ausdrücklich erwähnt werden. Vorher nach den Gebühren fragen! Die Bremer Sparkasse verlangt 31 DM pro Aktie extra!

Mit unserem Aktienbesitz ist ein Stimmrecht auf der jährlichen BMW-Hauptversammlung verbunden (das werden wir natürlich gnadenlos ausüben und den Leuten 'mal erzählen, daß sie noch mehr und andere Motorräder bauen sollen). Gegen Vorlage eines Abschnitts (Dividendschein) der Aktie erhält man jährlich seinen BMW-Gewinnanteil, der 1989 12,50 DM/Aktie betrug. Der Kurs der Aktie schwankte 1990 durch den Golfkonflikt erheblich: Tiefststand 383 DM, Höchststand 636 DM. Doch trösten wir uns damit, mit einer Aktie gehört uns 6,32 x 10⁻⁸ oder 0,0000063 % von BMW. pk

Reichsmark 1000.--



Historischer Test VICTORIA SWING



Helmut Hütten, der bekannte Tester, nahm sich in der Motor Rundschau, Nr. 22/1955, die Victoria "KR 21-Swing" vor. "Mit der "Swing" produzieren die Victoria-Werke nach langer Pause wieder eine Zweihunderter, die allerdings der früheren "Lux"-Reihe nur hubraummäßig entspricht und konstruktiv wie fertigungstechnisch beachtliche Neuerungen aufweist. Die Riedelsche Triebwerkschwinge umfaßt neben dem modernen Kurzhubmotor ein Ziehkeilgetriebe mit elektromagnetischer Schaltung und dem tragenden Ölbadkettentank mit automatischer Kettentensionierung. Nicht minder bedeutsam als die Konstruktion ist die fortschrittliche Fertigung mit vielen Leichtmetalldruckgußteilen, die das Eigengewicht und mehr noch den Preis niedrighalten.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb
Der kompakte Kurzhuber mit Umkehrspülung präsentiert zahlreiche erfreuliche Eigenschaften: leichtes und sehr rasches Anspringen, sicheren Standlauf, kalte wie warme, rechte

abnehmbarer, 2 Innenbackenbremsen, schmutzfreie Verkleidung, verchromter Steuerkopf, elektrisches Verriegelungssystem, Vorderrad- und Hinterradschwinge, Vorderrad- und Hinterradgabel, Taubenblaue Lackierung, VICTORIA-Zweitakt-Motor, elektrischem Tachometer, Zeituhr, elektrischem Scheinwerfer, Scheinwerfer in ovale Form mit verchromter Verkleidung, 15/15 W und verchromter Scheinwerfer.

Bereifung: 20 x 2,25.
Modell: VICTORIA KR 21 "Swing"

Lackierung zweifarbig (fischsilberblau m. elfenbein)
Motor: VICTORIA-Zweitakt-Motor.
Getriebe: 4 Gänge tastengeschaltet durch Swing-Blitz-Schaltung.
Zündung: Batterie-Licht-Zündanlage Noris LZMS 60/6/1600 R, Scheinwerfer mit eingebautem beleuchtetem Kilometerzähler.

12

guten Leistungseinsatz und Übergang und hohes Anzugs- und Bergsteigevermögen infolge kräftigen Drehmoments im unteren und mittleren Bereich (und der ziemlich hohen Übersetzung). Trotz flacher und niedriger Verbrauchskurve erwies er sich als unbedingt autobahn- und vollgasfest, anspruchslos und robust. Bei wirkungsvoller Ansaug- und Auspuffdämpfung zeugt die mechanische Laufruhe von sauberer Bearbeitung und hochwertigen Passungen der Motor-, aber auch Antriebsorgane. Liegende Zylinderanordnung und gelungene Auswuchtung unterdrücken Vibrationen bis auf ein schmales Resonanzband bei ca. 5000 U/min, das weniger in Rasten und Lenker als (trotz Gummiisolierung) im Tank spürbar, außerdem von dem überaus drehfreudigen Motor (6000 Touren = 12 m/sec Kolbengeschwindigkeit).

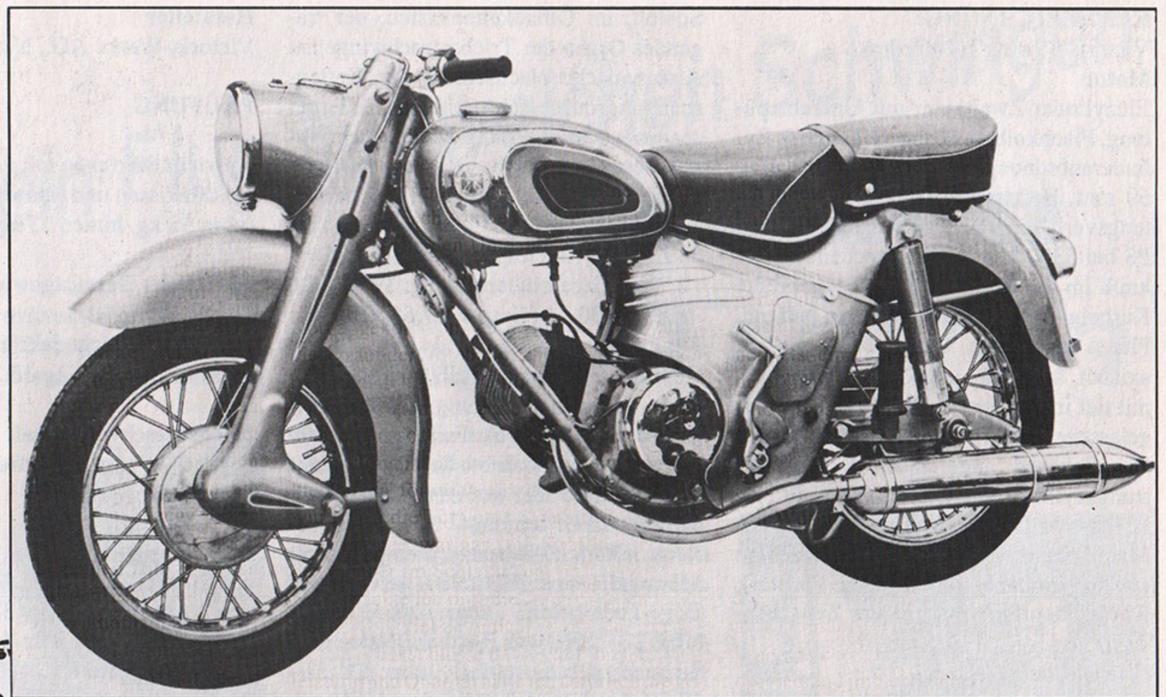
schnell durchheilt wird. Im Mittelpunkt der kritischen Beobachtungen stand naturgemäß die elektromagnetische Schaltung: sie zeigte unter absichtlich weit variierten Betriebsbedingungen niemals eine Unzuverlässigkeit oder Störung. Die einmalig elegante Art der Betätigung vermeidet indessen nicht ganz, daß die linke Hand gleichzeitig (oder nahezu gleichzeitig) kuppeln und den jeweiligen Druckknopf betätigen muß (das Ideal wäre vielleicht mit zusätzlichem Relais - eine "Vorwählung", die beim Kuppeln erst wirksam wird). Bei maßvollem Ausfahren der Gänge (z u m A f

Ausführung A (Swing Normal): mit **Fahrersattel**, lackierter Tank (zweifarbige), schwarzer Auspufftopf, lackierte Felgen, Schwingsozius mit Raster, Mehrpreis **DM 45.-**
Ausführung B (Swing Normal): wie oben, aber anstelle **Fahrersitzbank** mit **Fahrersitzbank**, Mehrpreis **DM 1410.-**
Ausführung C (Swing Normal): wie oben und Sozius-Sitzbank mit Fußrasten, Mehrpreis **DM 1450.-**
Ausführung D (Swing Normal): wie oben mit **durchgehender Doppelsitzbank**, Mehrpreis **DM 1450.-**
Ausführung E (Swing Extra): verchromter Tank, verchromte Felgen, verchromter Auspufftopf mit Soziussitzbank und Fußrasten, Mehrpreis **DM 1495.-**

Sonderausstattung für Modelle KR 21, KR 26 N, KR 26 N-Halbsport- u. Sportausführg.
Auf Wunsch: Spezial-Sozius-Tiefsitz mit verstellbarem Handgriff und Rasten, Soziusfußrasten, Plastic-Schaumgummidecke für Fahrer- und Beifahrersattel, je Kofferträger, Fahrer- und Beifahrersitzbank KR 21, Sozius-Sitzbank KR 21, Doppelsitzbank KR 21, Beiwagenübersetzung und dazugehöriger Kfz.-Brief, Maschine vom Werk ohne Mehrpreis, Typschein

wärtsschalten) oder mit geschicktem Zwischengas (abwärts) erlaubt die ausgesprochene "Synchronisierungsarbeit" der Kugel-

sperrern, ohne Ziehung der Kupplung zu schalten. Dafür muß dann bei hohen Drehzahlen eine angemessene Schaltzeit in Kauf genommen werden. - Anbau des Schaltkästchens rechts (neben Gasdrehgriff), Signalkopf und Abblendschalter dann links, erscheint zumindest für kleine



Modell: VICTORIA KR 26 N "Aero" capriblaue Lackierung, Mehrpreis **DM 1795.-**
Auf Wunsch auch schwarze Lackierung ohne Mehrpreis.
Modell: VICTORIA KR 26 N "Aero" Halbsport capriblaue Lackierung, Mehrpreis **DM 1825.-**
Auf Wunsch auch schwarze Lackierung ohne Mehrpreis.
Modell: VICTORIA KR 26 N "Aero" Sport capriblaue Lackierung, Mehrpreis **DM 1895.-**
Auf Wunsch auch schwarze Lackierung ohne Mehrpreis.
Modell: VICTORIA V 35 "Bergmeister" capriblaue Lackierung, Mehrpreis **DM 2475.-**
Auf Wunsch azurblaue oder schwarze Lackierung mit Zierleisten, Mehrpreis **DM 25.-**
Modell: VICTORIA V 35 Halbsport- u. Sportausführg. Paar, Mehrpreis **DM 45.-**
DM 7.50
DM 9.40
DM 6.60
DM 37.-
DM 40.-
DM 40.-
DM 82.-
DM 3.50
DM 1.50

Hände vorteilhaft.
Die Kupplung ist leicht zu betätigen und greift weich und sicher; die Getriebestufen sind gemäß dem Charakter der "Swing" für Allroundtauglichkeit ausgelegt (Geländeeignung, Gespanntrieb. . .), die (einzige) Antriebskette arbeitet unter mustergültigen Bedingungen: im Ölbad, automatisch nachgespannt, ohne jede Längung beim Durchfedern!

der Schwingungsverhältnisse zwischen Triebwerks- und Vorderschwinge und die wirkungsvolle Öldämpfung hohe Sicherheit gegen Nicken oder Aufschaukeln, wobei die Ansprechempfindlichkeit der Schwingen (relativ!) maßvolle Federkennung und -wege erlaubt, die andererseits für die gute Spurlage wertvoll sind (ausreichende Rückstellkräfte, sichere Bodenhaftung der Räder). Rechtes Federbein lasteinstellbar! - Lenkungsdämpfer

Fahreigenschaften

Richtungsstabilität, feste Kurvenlage und Wendigkeit vereinigt die "Swing" mit dem breiten, drehsteifen Mittelrahmen, der solide gelagerten Triebwerkschwinge (mit minimalem Winkelausschlag!) und der sehr gelungenen Lenkgeometrie in hervorragender Weise! Offensichtlich machen sich der kurze Radstand und die kleinen Räder im Alltag nur positiv bemerkbar! - Fahrwerkmäßig erbringt die starke, natürliche "Verstimmung"

wurde nie benötigt.

Bremsen

Beide Bremsen verdienen uneingeschränktes Lob: weichgreifend, gut dosierbar und mehr als ausreichend in ihrer maximalen Wirkung. Dabei bleibt die drahtzugbetätigte Hinterbremse vom Einfedern unbeeinträchtigt.

Ausstattung

Weitgehende Einstellbarkeit von Lenker und Fußrasten, seitenfestes, aber ausreichend weiches Sitzkissen, der hinten eingezogene, schlanke "Büffeltank" und der nicht zu breite Lenker vermitteln unbedingt bequeme und ermüdungsfreie Sitzposition. - Tiefe Schwerpunktlage, Teilverkleidung und Abkehr von der Fußschaltung können als Rollersymptome betrachtet werden. - Hohe Stromreserven, gutes Licht. - Zweckvolle Tankgröße. Hochwertiges Werkzeug. - Zugunsten des ansprechenden Profils sollten Heckpartie und Seitenverkleidung etwas schmaler werden.

Kleine Wünsche

Ganganzeiger! - Für scharfe Fahrweise (sehr schnelles Schalten) stärkere Schaltimpulse, auch für Leerlaufstellung. - Evtl. Schaltkästchen rechts und Drucktasten anders gruppieren und ausbilden. - Werkzeuggestalt und -deckel etwas größer. - Vorderfederung noch weicher. - Handgriff zum Aufbocken und Rangieren. - Tacho genau.

KENNZEICHNUNG:

Victoria-"Swing" (200 ccm)

Motor

Einzyylinder-Zweitakter mit Umkehrspülung, Flachkolben, Einport, (liegende Zylinderanordnung). - Bohrung 65 mm, Hub 60 mm, Hubraum 197 ccm. - Verdichtungsverhältnis 7,2 : 1. Leistung ca. 11,3 PS bei 5300 U/min (entsprechend ca. 87 km/h im 4. Gang). - Zusammengepreßte Kurbelwelle in drei Kugellagern laufend, Pleuel auf Rollen. Graugußzylinder mit axialen, senkrecht angeordneten Rippen, mit tief im verrippten Motorgehäuse eingelassenen Zylinderhals (Ansaugstutzen am Gehäuse angeflanscht!). Hochleistungszyylinder aus Leichtmetall mit eingezogenem, länglichem Brennraum. Mahle-Kolben, Leg. 244, mit Rezzessen am Kolbenmantel unten (keine Fenster); drei Kolbenringe mit großem Zwischenraum.

Elektrische Anlage

Noris-Batterie-Zündlichtmaschine LZMSa 60/6/1600 R, auf Kurbelwelle links. 6 Volt, 60 Watt. Scheinwerfer 160 mm, 35 W. Batterie 7 Ah unter Verkleidung, hinter Luftfilter. - Zündkerze 14 mm, Wärmewert 225, für höhere Belastung 240. - Automatische (Fliehkraft-) Zündpunktverstellung mit max. Frühzündung 5 mm vor OT.

Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff (Zweitakteröle SAE 50).

Vergaser

Bing-Vergaser 1/24/57 mit Startvorrichtung und Naßluftfilter mit großer Dämpferkammer. - Durchlaß 24 mm, Hauptdüse 105, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 1508, Nadelstellung 3 (Testmasch. 2), Startdüse 70, Luftschraube 1 1/2 Umdr. offen.

Kupplung

Lamellenkupplung mit drei Belag-Scheiben

Getriebe

Vierganggetriebe mit Ziehkeilschaltung durch Spulensatz in Verlängerung der Getriebehauptwelle elektromagnetisch betätigt. Schaltkästchen mit 5 Druckknöpfen neben linkem Lenkergriff. - Übersetzungen: 3,07 - 2,00 - 1,405 - 1 : 1. - Schmierung gemeinsam mit Ölbadkette zum Hinterrad durch 1 Ltr. Getriebeöl SAE 80 oder Motoröl SAT 20

Antrieb

Von der Kurbelwelle linksseitig über schrägverzahnten Radsatz zur Getriebehauptwelle (Kupplung). Hinterradantrieb rechts mittels Rollenkette 1/2 X 5/16", 8,5 Rollendurchmesser, 98 Glieder mit

Schloß, im Ölbadkettenkasten, der tragendes Organ der Triebwerkschwinge ist. Automatische Nachsellung der Kettenspannung durch schwenkbares, federge-spanntes Kunststoffspannritzel (bei "geschobener" Maschine in seiner Stellung durch Rollenfreilauf arretiert). - Übersetzungen: primär 1 : 2,59, sekundär 14 Z : 34 Z = 1 : 2,43 (Gespannbetrieb 12/35 = 1 : 2,92). - Gesamtübersetzung: 19,4 - 12,6 - 8,85 - 6,30 : 1 (Gespann 7,65 : 1)

Fahrwerk

Geschlossener, geschweißter Doppelrahmen. - Vorderradfederung durch (mittellange) Schwinghebel, die über innerhalb der Holme angeordnete Stoßstangen auf gemeinsame Feder und zentralen Ölstoßdämpfer oben wirken. - Hinterradfederung mittels Triebwerkschwinge, unter Motorgehäuse in Silentbloccs gelagert, auf Boge-Federbeinen abgestützt (rechts: VFT 22 - 166, von Hand auf Solo- oder Sozusbetrieb einstellbar, links: FX 22 - 194). - Lenkungsdämpfer.

Räder

Tiefbettfelgen 1,85 B X 16. - Leichtmetall-Vollnaben mit eingezogenen Bremsringen. - Beide Räder mit Steckachse; Hinterbremse auf Antriebsseite, bleibt beim Radausbau am Schwingarm.

Bremsen

Innenbandbremsen. Trommeldurchmesser 178 mm. Belagbreite 25 mm. Gesamtbremsfläche ca. 245 qcm. (Zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,17 kg(qcm). Beide Bremsen mit Werkzeug nachstellbar; Pedal einstellbar.

Tank

Satteltank mit ca. 13 L Inhalt, 1 3/4 L "Reserve", durch Signallampe im Scheinwerfer angezeigt. Tank auf Gummi gelagert, mit reduzierter Breite hinten. Ganz schlanke Gummipatten als "Kniekissen".

Typenschild

an Steuerkopf rechts; Rahmen-Nr.: darüber.

Ausstattung

Sitzkissen oder einstellbarer Schwingsattel. - 160-mm-Scheinwerfer mit eingebautem Tachometer, Fernlichtanzeige und Tankreserve-Signallampe. - Zündschloß mit Schutzschieber. - Lenkschloß, gleicher Schlüssel für Werkzeugkasten. - Gang-Skala auf Tachometer, Ladeanzeigelampe daneben. - Eingebrennte Lackierung in Victoria-Graublau, Blankteile Leichtmetall oder verchromt.

Preis 1 425,- DM

(Jahressteuer 28,80 DM, Haftpflichtprämie 88,- DM)

Hersteller

Victoria-Werke AG., Nürnberg

PRÜFUNG

Gewicht fahrfertig mit vollem Tank, Soziussitzkissen und -rasten (vorn 58 kg, hinten 73 kg) 131 kg

Zulässiges Gesamtgewicht 287 kg

Leistungsgewicht fahrfertig 11,6 kg/PS mit 1 Person = 75 kg 18,2 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

liegend 99 km/h) aufrecht sitzend im Mittel 94 km/h

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 3 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang 6 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang 9 sec
von 0 auf 80 km/h 1.-4. Gang 20 sec
1 km mit stehendem Start: 46,5 sec;
Durchschnitt 77 km/h
400 m mit stehendem Start: 24 sec

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit (Nadelstellung 2)

50 km/h 2,5 L/100 km

70 km/h 3,0 L/100 km

90 km/h 4,3 L/100 km

Vollgas = 94 km/h 5,3 L/100 km*)

*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant; entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

bei flotter, zügiger Fahrweise in Norddeutschland... Stadt- und Berufsverkehr mit 1 und 2 Personen... und bei sehr scharfer Fahrweise mit hohen Durchschnitten, z.B. Nürburgring - Hamburg über 70 km/h "brutto"...

(Nadelstellung 3) 3,3 - 3,7 - 4,1 L/100 km

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
Vorderrad 15 m, Hinterrad 24 m, beide Räder 12,5 m

(Bremsverzögerung 7,7 m/sec²)

Bereifung empfohlener Luftdruck (Sozius) 3,25-16

vorn 1,3 (1,5) atü, hinten 1,6 (2,1) atü

Prüfung 3800 bis 6150 km; Hamburg, August 1955

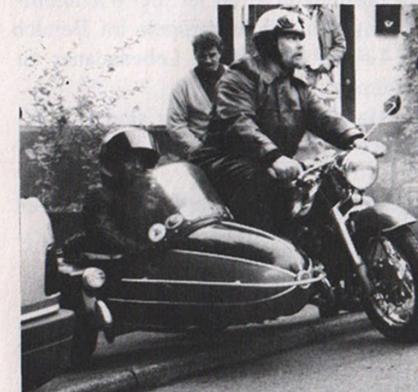
Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten

Wie ein Flug auf weichen Schwingen

ADLER

Treffen

Nun schon im dritten Jahr treffen sich, ohne jeglichen Zwang, ADLER-Zweiradfahrer im bergigen Ort Stein bei Eitorf.



Dieses erste Wochenende im September, außerhalb jeglicher Ferienzeit, gibt dem ADLER-Freund noch einmal die Gelegenheit, mit Gleichgesinnten in vertrauter Runde zu sprechen, bevor der Winter der Fahrbegeisterung eine natürliche Grenze setzt.

Das traditionell verregnete Treffen wurde gut besucht. Immer neue Gesichter aus allen Regionen Deutschlands tauchten auf ihren Maschinen auf, Zelte wurden aufgebaut und trockene Schlafplätze in allen Winkeln aufgetrieben.

Plötzlich standen ganz bescheiden und leise die Männer in der Gesprächsrunde, die diese wunderbaren Fahrzeuge gebaut haben oder auf ihnen Rennen fahren. Die fassunglosen Gesichter einiger ADLER-Fahrer, als Ulli Krämer, Dieter Falk, Willi Klee und J. Haase (um nur einige zu nennen), neben ihnen standen, waren sehenswert. Die ADLER-"Mannen" standen bis tief in die Nacht hinein Rede und

Antwort.

Und wer etwas für das Auge suchte, hatte recht gute Auswahl.

Wurden hier die zwei ADLER-Rollervarianten heiß diskutiert und verglichen, standen an anderer Stelle eine brandneue Cross und Six Days im Mittelpunkt. Die Rennmaschinen von Dieter Falk neben einer 98iger, vier Gespanne neben dem ADLER-Fahrrad mit Hilfsmotor.

Man war sich einig, das ADLER-Treffen war ein voller Erfolg und für das vierte Treffen im nächsten Jahr kann das Wetter nur besser werden.

Fotos und Text: Stromi

Foto links oben:

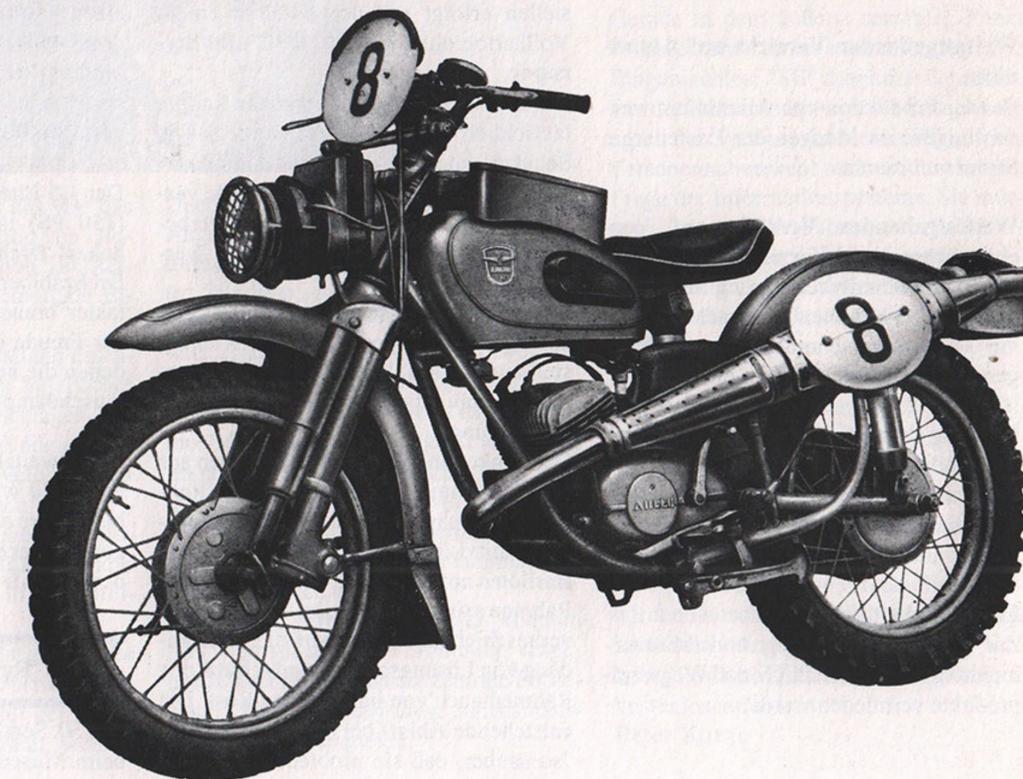
Stromi und sein Gespann

Foto rechts:

Beachtenswert an dem Gespann ist der Auspuff ("Frankfurter Topf")

Foto unten:

Adler "Six Days", Basis Adler-Sprinter setzt.



diet & dat

Umweltfreundliches Zweirad

Hier ist heute einmal vom Fahr-, nicht vom Motorrad, die Rede.

Untersuchungen des Bundesverkehrsministeriums belegen, daß das Bike nicht mehr nur Sport- und Freizeitgerät ist, sondern Gebrauchsgegenstand, da 36% der Fahrten auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr entfallen.

Auf der IFMA stellte Greenpeace nun das sogenannte "Clean Tech" ® Fahrrad vor. Die Forderungen an dieses Rad sollten sich auch die heutigen Motorradhersteller zu Herzen nehmen.

Aus dem Forderungskatalog:

Weitestgehender Verzicht auf Produkte aus der Chlor-Chemie.

Der gesamte Bereich der Chlor-Chemie verursacht massive Umweltprobleme. Beispiele: FCKWs, PVC, PCBs, Chlorbleiche bei Zellstoff, Lösemittel etc.

Weitestgehender Verzicht auf Aluminium.

Bei der Produktion von Aluminium werden ungeheure Mengen der Edelenergie Strom verbraucht.

Weitestgehender Verzicht auf Verchromungen und Verzinkungen.

Die Oberflächenverchromung bzw. Verzinkung von Metallen verursacht schlimme Gewässerverschmutzungen mit giftigen Schwermetallen.

Weitestgehender Verzicht auf Verbundteile.

Verbundteile lassen sich nicht recyceln, da verschiedene Materialien untrennbar miteinander verbunden sind.

Langlebigkeit, Stabilität.

Zur Recourcenschonung und Müllvermeidung ist es unerlässlich, daß Wegwerfprodukte vermieden werden.

Gebrauchstüchtigkeit und Fahrsicherheit.

Natürlich soll das Rad exzellent gebrauchstüchtig und sicher sein, damit es eine echte Alternative zum Auto darstellt. Ergonomie und Billigware sind daher auch ökologische Kriterien.

Zerlegbarkeit in kleinste Einzelkomponenten.

Die Zerlegbarkeit erhöht die Reparatur- und Recyclingfähigkeit.

Möglichst wenig Transportwege.

Die vielen Transportwege bei der Beschaffung der Komponenten erhöhen die nötige Gesamtenergiemenge zur Herstellung des Rades.

Bei dem letzten Punkt konnte Greenpeace am wenigsten erreichen. Auf das Fahrrad wird eine 20jährige Durchrostungs- und eine 5jährige Bruchgarantie auf Rahmen und Gabel gegeben. Der Transport des Rades vom Hersteller zu den Verkaufsstellen erfolgt mit der Bahn in einem Vollkarton ohne Plastik, PVC und Styropor.

Bei den einzelnen Komponenten konnte tatsächlich etwas erreicht werden. Die Schutzbleche, üblicherweise aus Kunststoff mit Alukern (Befestigungsteile verzinkt) konnten komplett durch pulverbeschichtete Edelstahlbleche ersetzt werden.

Alle Befestigungsschrauben, und das ist auch für uns Moped-Schrauber wichtig, sind aus Edelstahl, verchromte oder verzinkte Schrauben kommen nicht zur Anwendung.

Der Lenker und der Rahmen bestehen aus einem Chrom-Molybdänstahl. Der Rahmen ist geschweißt, um eine Reinigungsstufe mit Lösungsmitteln, wie es beim Hartlöten notwendig ist, einzusparen. Der Rahmen wird nicht lackiert, sondern pulverbeschichtet. Das erspart die Verwendung von Lösungsmitteln und schützt den Rahmen auch von innen gegen Rost. Die entstehende Abluft bei diesem Prozeß ist "so sauber, daß sie problemlos den Ar-

räumen zugeführt werden kann." Die Pulverbeschichtung glänzt zwar nicht so wie eine Lackierung, zeichnet sich aber durch eine deutlich höhere Kratz-, Schlag- und Abriebfestigkeit aus.

Ein besonderer Clou ist die Wiedereinführung des Schmiernippels im Bereich der Lager, um höhere Lebensdauer zu gewinnen.

Die Handgriffe am Lenker sind FCKW- und PVC-frei.

Das sicher nicht ganz billige Rad wird es demnächst in allen Veloring angeschlossenen Fahrradläden geben.

Zweitaktmotor lebt

Vom Fahrrad gleich zum Auto: Auf der "automechanika" stellten die Subaru-Konstrukteure einen Auto-Zweitakt-V4-Motor vor.

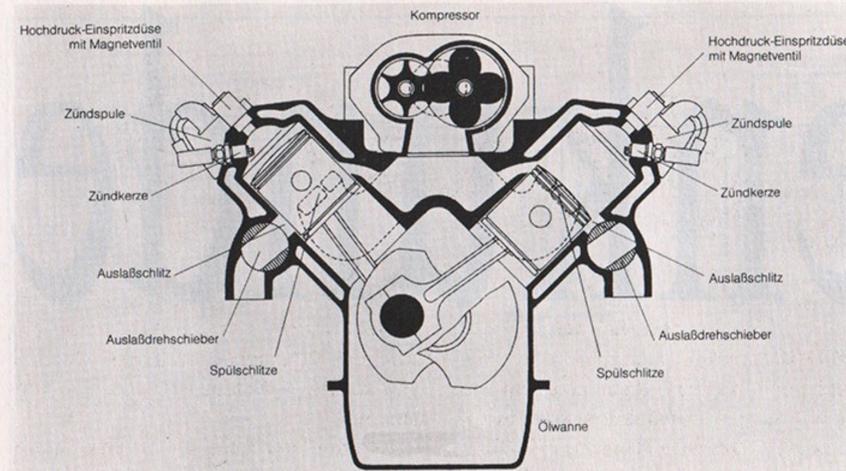
Bei diesem Aggregat gelangt kein Schmieröl mehr in die Zylinder, die Pleuellwelle wird wie beim 4-Takter mit Hilfe einer Ölwanne geschmiert. Die Hochdruck-Benzineinspritzung sorgt in Verbindung mit einem Auslaßkanaldrehschieber und einem Kompressor (!) für geringen Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß.

Der 1,5 Liter Motor leistet etwa 110 kW (150 PS) und zeichnet sich durch ein hohes Drehmoment auch im unteren Drehzahlbereich aus. Der Subaru-Zweitakter braucht keine hohen Drehzahlen, zur Freude der Karosseriekonstrukteure, denen die hohen Drehzahlen bei der Geräuschdämpfung immer Kummer bereiten.

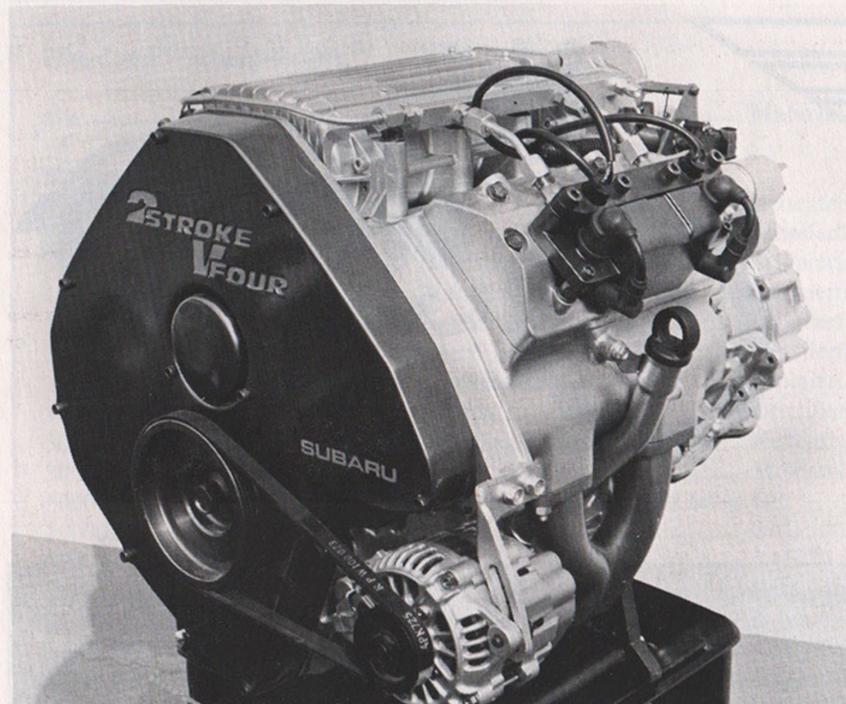
Der Zweitakter lebt also nicht nur im Motorrad weiter, sondern wird, obwohl bei Subaru noch nicht an eine Serienfertigung gedacht wird, sicherlich der Motor der Zukunft sein.

Rettet das Tafelwerk

Am 30. September 1990 fand in Nürnberg beim Museum Industriekultur ein Oldti-



Oben und unten: Der Subaru V4-Zweitaktmotor



mer-Treffen statt. Neu, und das war das Besondere, war die Einbindung von Oldtimer-Freunden in eine Aktion zur Rettung der Gebäude eines ehemaligen Eisenwerks.

"Die letzte Stunde des ehemaligen Eisenwerks Tafel an der Äußeren Sulzbacher Straße in Nürnberg droht zu schlagen. Die Fabrikhallen des 1875 gegründeten und einhundert Jahre später stillgelegten Unternehmens sollen abgerissen werden - mit Ausnahme der ehemaligen Schraubenfabrik, in der sich das Museum Industriekultur und das Theater in der Tafelhalle befinden."

Das Gelände eignet sich sehr gut für die öffentliche Nutzung als "Industriekulturpark". Die Vorteile liegen auf der Hand: Das bisherige Museum erhält weitere

Depot- und Ausstellungsflächen. Das Angebot könnte durch eine ständige Motorradausstellung der Nürnberger Produkte, Zündapp, Ardie, Hecker, Hercules, Triumph, Victoria, Steib, um nur die wichtigsten zu nennen, erweitert werden. Auf dem ausgedehnten Freigelände könnten Oldtimer-Treffen, wie es das Sinsheimer-Museum gewinnbringend vormacht, im stilvollen Rahmen durchgeführt werden. Aber auch andere Möglichkeiten, wie Kino- und Konzerteinrichtungen, Biergarten, Disco, Eisenbahnmuseum etc., bieten sich an.

Kultur und Freizeitgestaltung könnten hier eine glückliche Verbindung eingehen. Daher lautet auch die zentrale Forderung: "Nürnberg darf diese Jahrhundertchance nicht verspielen!"

Zur IFMA in der FAZ

Unter der Überschrift: "Zweirad ist beliebt" erschien am 23. September 1990 in der Frankfurter Allgemeinen ein interessanter Kommentar zur IFMA:

"Wer in Radfahrern nur Masochisten oder Gesetzesverächter, in Motorradfahrern nur Krachmacher oder Rocker sieht, ist von vorgestern: Denn Zweirad ist beliebt."

"Li." schreibt, daß das "naked bike", also die unverkleidete Maschine, die alle Blicke auf die Technik zuläßt (Motto: Weg vom Joghurtbecher), Zeitgeist ist.

"Die frohen Gesichter im Zweiradhandel rühren daher, daß viele Käufer fragen: 'Haben Sie nicht noch was Besseres?' Man hat natürlich, und das ist im Zweifel etwas Teureres und Gewinnbringenderes."

Resümierend: "Schade nur, daß die netten kleinen Motorzweiräder weitgehend kaputtreglementiert worden sind, die Mofas etwa: Ihnen wäre, vor allem im Stadtverkehr, in unser aller Interesse eine gute Zukunft zu wünschen."

Verkehrspolitik der 90er Jahre

Bundesverkehrsminister Zimmermann stellte am 18. September das "Strategiekonzept" der zukünftigen Verkehrspolitik vor.

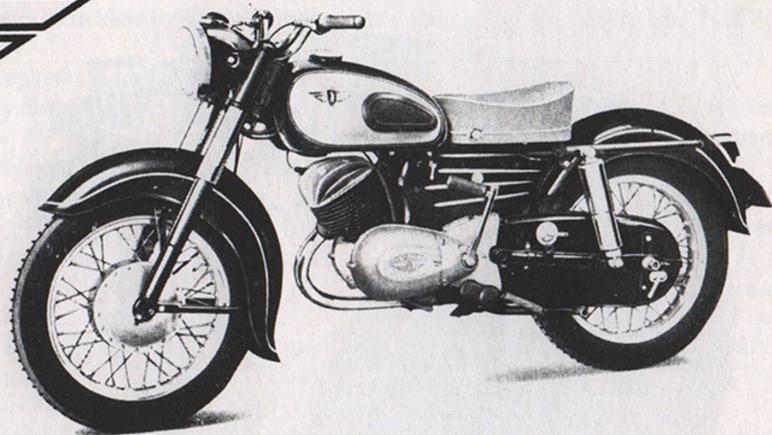
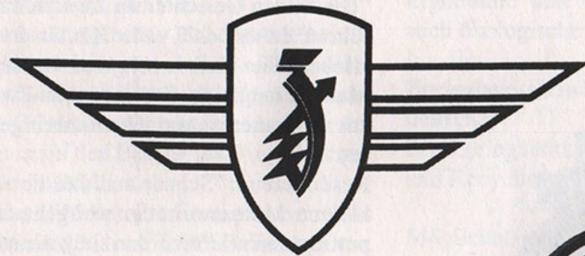
Gerade in dem äußerst sensiblen Punkt "Nahverkehr" bietet man allerdings nur Eingemachtes: "Mit zunehmendem Ausbau des Nahverkehrs wird die Zusammenarbeit der Systeme Auto und Öffentlicher Personennahverkehr mehr und mehr eine Frage der Informationssysteme. Sie müssen ... dem PKW-Fahrer aktuelle Informationen darüber geben, wann die nächste Verbindung im Öffentlichen Personennahverkehr besteht und wo Parkraum verfügbar ist."

Ich vermute beinahe, daß die Menge der Autos auch langsam ein Platzproblem ist. Auf Zweiräder als Teillösung geht man erwartungsgemäß überhaupt nicht ein. Fantasiervolle, eventuell sogar wirkungsvolle Rezepte werden wohl gar nicht erst zur Kenntnis genommen.

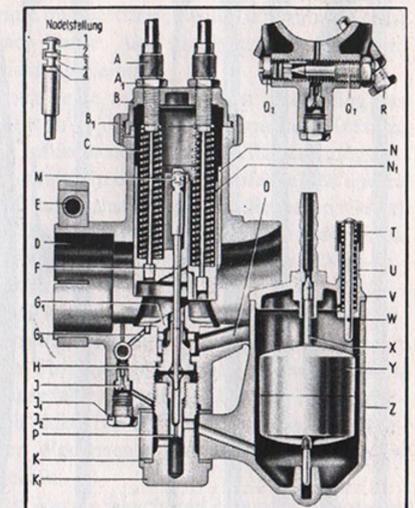
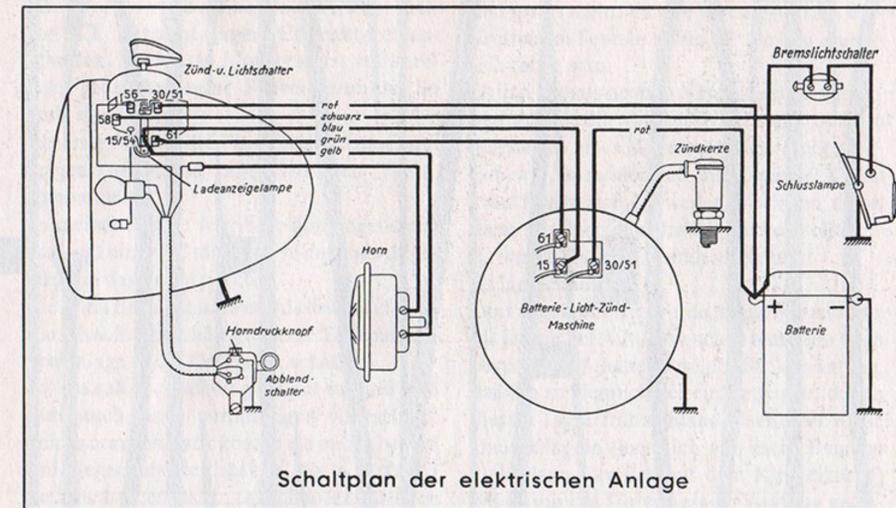
Das, in einem schwer verständlichen Behördendeutsch geschriebene, Konzept kann man beim Bundesminister für Verkehr, Postfach 20 01 00, 5300 Bonn 2, kostenlos anfordern.

Peter Kurze

Typenkunde

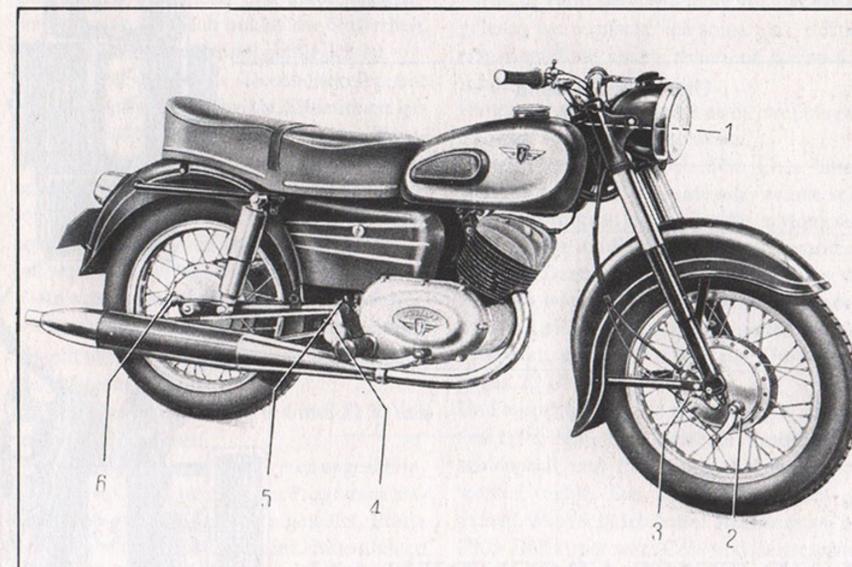


Motor	Zündapp 2-Takt	Vorderradgabel	Telegabel, ölgedämpft
Zylinderzahl	1 Zylinder	Hinterradfederung	Schwinge mit ölgedämpftem Federbein
Bohrung x Hub	64 x 62 mm	Bremse vorn	Simplex Seilzug
Hubraum	197 ccm	Bremse hinten	Simplex Gestänge
Leistung	12 PS/5400 min ⁻¹	Allgemeine Daten	
Drehmoment	2 kgm/5400 1/min	Radstand	1300 mm
Verdichtung	1 : 6,5	Gesamtlänge	1990 mm
Vergaser	BING 2/24/42	Gesamtbreite	620 mm
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Felgen vorn	1,85 B x 16
Schmierung	Mischungsschmierung 1 : 25	Felge hinten	1,85 B x 16
Batterie	6V 8 Ah	Reifen vorn	3,25 - 16
Lichtmaschine	6 V 60W	Luftdruck vorn/hinten	1,2/1,5 bar
Zündkerze	z.B. BERU 14 - 4 A	mit Sozius vorn/hinten	1,2/1,9 bar
Elektrodenabstand	0,7 mm	Leergewicht	131 kg
Zündanlage	Noris MLZn 60/6/1600 R	Gesamtgewicht	286 kg
Zündzeitpunkt	3,6 mm (25°) v.OT	Höchstgeschwindigkeit (sitzend)	100 km/h
Kraftübertragung		Verbrauch (Prospektwert)	-- l/100 km
Kupplung	Mehrscheiben in Öl	Kraftstofftankinhalt	14 l, davon 2 l Reserve
Getriebe	4 Gang	Sonstiges	
Schaltung	Fußschaltung links	Baujahre	1955-1957
Übersetzungen	3,14 - 1,964 - 1,405 - 1	Vorläufermodell	Elastic
Getriebe/Hinterrad	Kette 1/2" x 5/16", 116 Glieder	Nachfolgermodell	200Trophy
Übersetzung Getriebe/Hinterrad	1 : 2,75	Hersteller	Zündapp-Werke G.M.B.H. Nürnberg - München
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen		

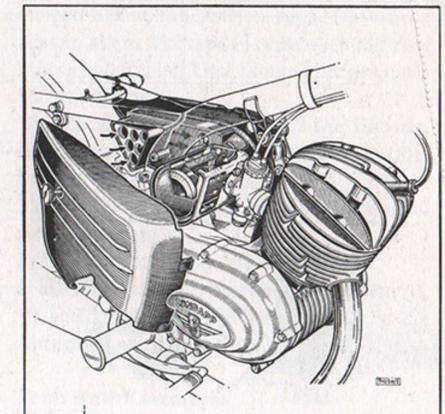


Pflege und Wartungsdienste

alle	Art	Material	Menge
500 km	Getriebeölstand prüfen (Meßstab nur einstecken!)		
500 km	Kette nachfetten	Kettenfett	
1000 km	(1) Schmiernippel am Lenkkopflager	Schmierfett	
1000 km	(2) Schmiernippel am Bremshebel (Ankerplatte)	Schmierfett	
1000 km	(3) Schmiernippel am Tachowellenausgang	Schmierfett	
1000 km	(4) Schmiernippel am Fußbremshebel	Schmierfett	
1000 km	(5) Schmiernippel an hinterer Schwinge	Schmierfett	
1000 km	(6) Schmiernippel am Bremshebel (Ankerplatte)	Schmierfett	
1000 km	Batteriesäurestand überprüfen	Destilliertes Wasser	Nach Bedarf
5000 km	Getriebe-Hinterradkette reinigen und fetten	Kettenfett	
5000 km	Luftfilter reinigen und mit Öl benetzen	Motorenöl	
5000 km	Zündung einstellen, Kerze reinigen, Schmierfilz fetten	Fett	
10000 km ..	Getriebeölwechsel Sommer	SAE 50	650 ccm
10000 km ..	Getriebeölwechsel Winter	SAE 20	650 ccm
15000 km ..	Zündkerze erneuern	Beru 14-4 A	1 St
20000 km ..	Radnaben mit Fett füllen	Schmierfett	
Sommer	Gabelöl	SAE 40/50	
Winter	Gabelöl	SAE 10/20	



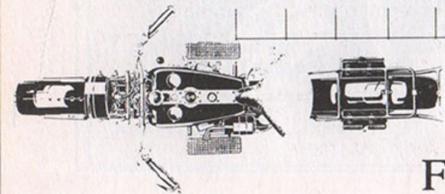
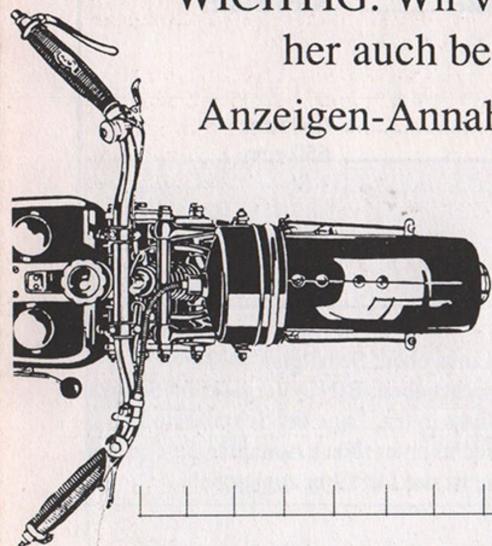
Links oben: Schaltplan
rechts oben: BING-Vergaser im Schnitt
links unten: Lage der Schmiernippel
rechts unten: Nach Abnahme der Formteile ist der Luftfilter zugänglich



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-Aannahmeschluß ist jeweils der letzte Tag eines Monats.



Name	Vorname
PLZ/Ort	Straße
Unterschrift/Datum	

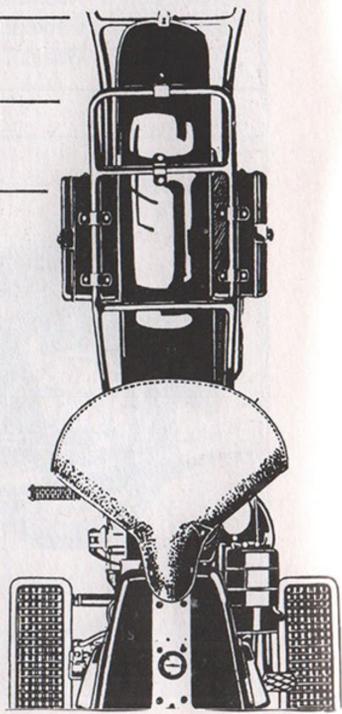


FOTO UND TEXT ABSENDEN AN:
GUMMIKUH & PAST PERFECT, AM DEICH 57, 2800 BREMEN 1

Ich erfreute mich schon einiger Jahre meiner XT mitsamt ihren Charaktereigenschaften. Doch kein Motorrad ist vollkommen, jedes hat seine Schwachpunkte. So auch die XT.

Als erstes wurde die Firma Reinschüssel mit Fragen, betreffend eines richtigen Tanks, bombardiert.

Zu meiner Freude war jeder dort angebotene Tank auf einer XT montiert, so daß man direkt sah, wie das ganze wirkte.

Die Wahl fiel nicht schwer. Als das Paket kam, war ich sofort beschäftigt, meine Tankpausen-Sparanlage in die Garage zu schaffen.

So, das sah doch schon ganz gut aus und man hatte auch einen vernünftigen Knieschluß. Beim normalen Tank konnte ich meine beiden Knie gegeneinanderdrücken. (Na ja, fast). Ich kann auch nichts dafür, daß ich so lange Haxen habe.

Noch 'n Problem bei dem alten Tank war, daß die Strecke zum damaligen Elefantentreffen am Salzburgring zum Marathonlauf ausartete.

Beim erstmal waren es 11 Stunden am Stück. Jede Stunde war der Pott leer, denn erstmal ist das Behältnis sehr klein, zum Zweiten zieht sich so ein Eintopf im Vollastbereich gut was von dem teuren Naß rein. Und dann immer die bange Frage beim Umschalten auf Reserve: "Reicht der Sprit noch bis zur nächsten Säule?"

Zwei weitere Schwachstellen haben sich auf den Fahrten herauskristallisiert. (XT-Fahrer ahnen, was jetzt kommt).

Die Dosendeckelbremse und der Karbid-scheinwerfer.

Es ist auf jeden Fall ungemein adrenalinfördernd, wenn man durch diesen Winzscheinwerfer ein Hindernis ziemlich spät, zu spät, oder gar nicht sieht und dann feststellen muß, daß die negative Beschleunigungseinrichtung auch nicht gerade ihrem Namen gerecht wird. Jetzt gibt es zwei Möglichkeiten, die Schwachpunkte auszumerzen.

1. Man investiert so an die 1500,- DMchen und hat dafür eine 12 V-Anlage (darauf gehe ich gleich noch näher ein) und eine Scheibenbremse, was natürlich beides der Sicherheit, aber nicht dem Geldbeutel zuträglich ist.

2. Man ist durch die Dosendeckelbremse schon in ganz schön heikle Situationen gekommen und will eben nur eine bessere Bremse. Dann wird diese gegen eine Scheibenbremse eines deutschen Renn- und Gespannbremsenbauers getauscht. (Schlappe 1200,- DM kostet der Umbau und ist sogar mit TÜV).

Ich beschloß, die 6-Volt-Anlage gegen eine 12 V-Anlage zu tauschen. Man, ist das schwer, wenn man vor so eine wichtige Entscheidung gestellt wird. Doch dann kam es wie der Blitz aus heiterem Himmel.

H4 hieß das Zauberwort. H 4 und 12 V, das und nichts anderes.

Es wurden erst einmal alle Firmen angeschrieben, die solche Umbauten im Programm hatten. Dann wurden Angebote gewälzt, Preise verglichen, telefoniert, daß die Drähte glühten

und vieles mehr. Es war Januar und zum Elefanten im Februar sollte der Umbau eigentlich fertig sein.

Da ich damals noch in Vaters Garage schrauben mußte, die voll im Wind stand und ein Aufstellen eines Wärmespenders nicht möglich war, entschloß ich mich, meine XT zu einer Firma nach Ahrweiler zu bringen, damit diese mir dann den Umbau machen sollte.

Es wurde also ein Termin vereinbart! Es lag Schnee.

Dort angekommen, wurde meine Vermutung, die ich auf der Autobahn schon hatte, nur noch bestätigt. Ich hatte nämlich die Vermutung, daß ich so ziemlich der einzige war, der an diesem Tag so früh aufstand. Nach einer Weile Dauerklingeln (kann ich gut, mein Daumen klebt dann förmlich auf dem Klingelknopf) wurde mir die Tür von einem Sträfling geöffnet. Ach nee, war gar kein Sträfling, das war der Inhaber im Schlafanzug.

Na ja, dachte ich mir, die Jungs werden letzte Nacht wohl viel zu tun gehabt haben. Irgendwelche Rückschlüsse daraus auf ihre Arbeitsleistung und Qualität hätte ich natürlich nie gezogen. Nach einem kurzem Gespräch und einem opulenten Frühstück (Tass' Kaff') verließ ich dann die Stätte, wo aus 6 deren 12 V gemacht werden.

Volt - Watt - Ampere - Ohm, ohne mich gibt's keinen Strom

Über den Umbau einer XT 500 und deren Folgen

Nach ausgiebigen Wanderungen (um Zeit totzuschlagen, sonst mache ich so etwas nicht), kam ich an einem Kiosk vorbei, an dem einiges an Fachliteratur hing.

Also wurden erstmal in einem wahren Kaufrausch zwei Hefte geordert. Ein Stück neben dem Kiosk war ein größerer Schnellimbüß, der gerade seine Pforte öffnete. Ab hinein ins Warme und erstmal bilden (Lesen bildet). Als ich beide Hefte sehr ausgiebig vor und zurück gelesen hatte (mache ich sonst nie), rief ich erst einmal an, um zu sehen, ob meine 6 V schon Junge gekriegt hatten.

Hatten sie nicht, ich sollte es in zwei bis drei Stunden noch einmal probieren.

"Also, Herr Ober, noch eine Cola bitte!" Wür! Es müßte die neunte oder zehnte sein. Aber was tut man nicht alles für's Motorrad. So versuchte ich die Zeit so gutes es ging zu überbrücken. Dann, gegen 18 Uhr ging ich los, um zu sehen, wie weit die Arbeit jetzt fortgeschritten sei. Leider war ich zwei Stunden zu früh, denn statt um 18 Uhr war der Umbau erst gegen 20 Uhr fertig.

Und anspringen wollte sie auch nicht. Es war das erste Mal, das meine XT mittels Abschleppseil und PKW zum Leben erweckt werden mußte. Das konnte doch nicht gut gehen! Wie recht ich hatte! Nachdem ich um 300,- DM ärmer war (Cola und Zeitschriften

nicht mitgerechnet), wollte ich nur noch eins: nach Hause. Also ging's auf die Autobahn, Richtung Heimat.

Doch keine zehn Kilometer weiter fing das Biest an zu rucken und zu spucken. Kurzum, sie gebärdet sich wie eine Wilde und ging aus. Ich mußte in den sauren Apfel beißen und zu Fuß zur nächsten Telefonzelle laufen. So um 22 Uhr dort angekommen, rief ich in der Firma an. Nach ca. 10 Minuten waren die 12 Volt-Experten da.

Nach kurzen, aber deftigen Argumenten meinerseits, einigten wir uns darauf, daß ich mit dem Firmenwagen, Modell Badewanne, nach Hause fahren konnte. Ich hatte die Faxen wirklich dicke. Die XT sollte dann bis zum nächsten Wochenende zwecks Überprüfung dort bleiben.

Mit Wut im Bauch und einem PKW unter'm Hintern, fuhr ich abermals Richtung Heimat.

Tage später fuhr ich wieder Richtung XT. Dort angekommen, wurde ersteinmal Sturm angekündigt. Die Tür ging auf und wieder stand dort jemand im Schlafanzug! Nach kurzen Erklärungen (die waren auch nötig um die Uhrzeit), gingen wir zum Frühstück über. Mir erklärten die beiden, daß ich mit der XT am selben Tag noch nach Hause fahren könne.

Die XT war fertig! So, jetzt ging's mal wieder (das dritte Mal) zur Autobahn. Bis kurz vor Köln geht es gut, dann kam das AUS. Moped an die Leitplanke gekettet, und irgendwie nach Haus. Da gibt's keine lange Diskussion, kaputt ist kaputt. Was soll ich mich jetzt aufregen?

Zuhause angekommen, habe ich als erstes den LKW-Fahrer aus unserem Betrieb angerufen und gefragt, ob ich den LKW haben könne. Im Prinzip hatte er nichts dagegen, (davon abgesehen, daß er ihn nicht verleihen durfte!) nur wäre der LKW bis unter's Dach vollgepackt mit Lampen! Also hin, LKW teilweise entladen und dann ab auf die Bahn. Endlich angekommen, fliegt die Holzbohle raus, die ich eigens zu diesem Zweck mitgenommen hatte. XT mit Schmacks und Anlauf die Bohle rauf, gut verzurrt, Klappen zu und ab ging die Post. Zuhause angekommen, Bohle raus, XT runter, LKW wegbringen und Lampen wieder aufladen. So um 22 Uhr Sonntagabend bin ich endlich soweit, daß ich mich endlich aus meinen Klamotten schälen kann. Das waren alles in allem 38 Stunden ohne auch nur eine Mütze voll Schlaf. Und Montagmorgen um 5 Uhr wieder raus!

Die Moral von der Geschicht'? Die Batterie, die lädt sich nicht. Bin jedoch dabei dem Übel beizukommen.

Mit zwei Tips darf man mir allerdings nicht mehr kommen:

1. Mit besagter Firma aus Ahrweiler.
2. Mit XT-Lichtmaschine ab Bj. 86 (die mit 12 V) weil da, so wie ich bis jetzt gehört habe, die Aufnahme an den Motor nicht passen soll.

Text: Ralf Katzmarek

Restaurierungsserie Versuch macht kluch

ps und die Restaurierung seiner 200er Hercules 317, Baujahr 1953. Teil 13 (Fortsetzung von Heft 16)

Teilebeschaffung

Die großen Ersatzteile, wie den Motor, Satteldecke etc., habe ich schon vor einiger Zeit gekauft. Auf meiner Einkaufsliste waren die Kleinigkeiten nicht abgehakt. So machte ich mich bei strahlendem Wetter im Juli auf zum Bockhorner Teilmärkte. Die Einkaufsliste mit den Händlerneupreisen für Vergleichszwecke dabei. Und ich wurde fündig!

Die Lenkerhalterungen fehlten komplett, der Lenker war im unrestaurierten Zustand mit Fahrradschellen befestigt. Fündig wurde ich bei DKW. Von welchem RT-Typ nun die Halter stammen ist unbekannt. Für 5 DM pro Stück wechselten sie den Besitzer.

Vor einiger Zeit bot mir ein anderer Hercules-Fahrer ein guterhaltenes Markenemblem für das vordere Schutzblech an. Etwas sehr erstaunte mich der Preis von 40 DM. In Bockhorn entdeckte ich an

einem alten Klasse 5-Moped das gesuchte Zeichen und fragte den Verkäufer, ob er bereit sei, das Emblem ohne Moped zu verkaufen. "Klar kannst Du das Ding haben. Kostet drei Mark. Mußt es Dir aber selber abschrauben!". Das ließ ich mir nicht zweimal sagen. Dank meines Taschenmessers gelang es die eine Befestigungsschraube zu lösen. Für die Zukunft habe ich mir vorgenommen, auf Teilmärkten eine Kombizange und einen ordentlichen Schraubenzieher mitzunehmen.

Einen Magura-Kurzgasdrehgriff ergatterte ich im schlechten, aber restaurierfähigen Zustand für 10 DM plus einem neuen Magura Gummigriff (4 DM).

Ein Händler verkaufte für viele Motorräder Typenschilder. Für das neue, wahrscheinlich nachgefertigte Schild, legte ich 4 DM hin. Die Bezeichnung "Nürnberger Hercules Werke GmbH", Gewichtseinheiten usw. sind eingepreßt. Die Fahrstellnummer und die anderen Daten muß ich dann mit Schlagzahlen reindrücken, um die lieben Menschen vom TÜV zu befriedigen.

Einen völligen Fehlgriff tat ich mit einem

Abziehbild, wo in gold-roten Lettern "HERCULES" draufstand. Die meisten kennen sicherlich das Gefühl, so einen Aufkleber in der Hand zu haben und vor dem neulackierten, blinkenden Hinter Schutzblech zu stehen. Wie unter Zwang zog ich die Schutzfolie ab und drückte den Schriftzug schräg auf den Kotflügel. Vor Augen schwebten mir die frechen Schriftzüge von Horex Regina und den NSU-Typen. Doch wenn es bei denen gut wirkt, brachte es auf meinem Moped überhaupt nichts. Erstens sind die Buchstaben zu modern, zweitens gab es dieses Kunststoffmaterial in den 50er Jahren nicht und drittens sieht man an den Rändern Luft einschüsse. Weniger Abziehbilder sind hiermehr besseres Aussehen. Das Schild fummel ich dann demnächst mit Heißluft wieder runter.

Die Preisvergleiche bei den Bowdenzügen ersparte ich mir. Bei irgendeinem Händler kaufte ich Meterware der Umhüllung (schwarz) bzw. Seile mit den dazugehörigen Lötnippeln. Wichtig waren mir noch die Bowdenzugöler und eine Umlenkung. Zusammen kostete der Spaß 28 DM.

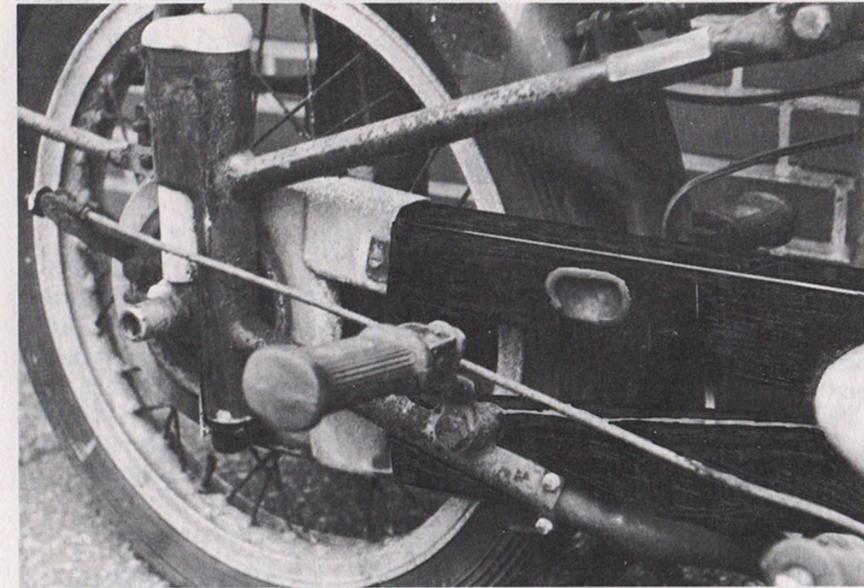
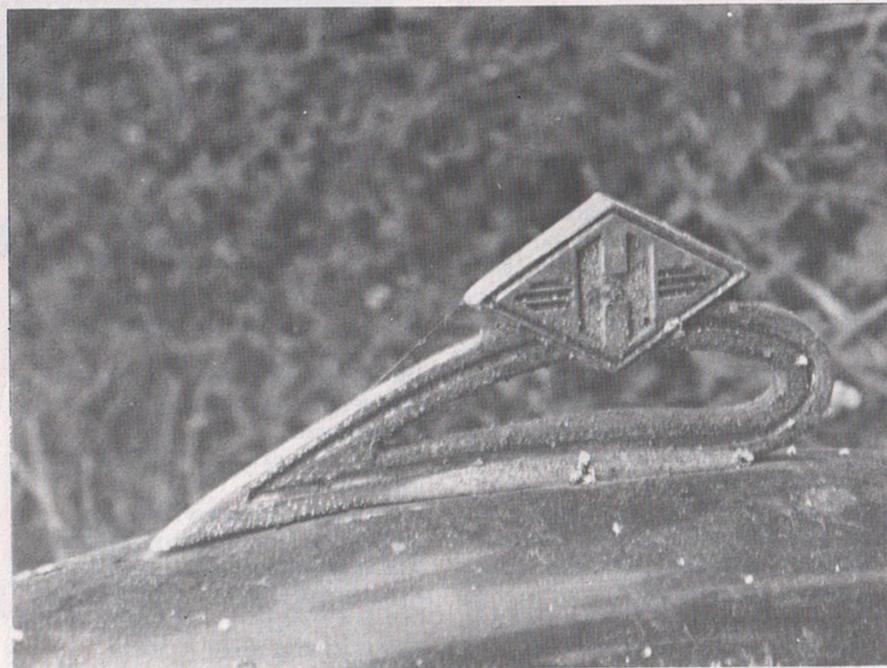
Bockhorn, übrigens ein ganz toller Teilmärkte, war für mich ein echter Erfolg.

Ein anderer Hercules-Fahrer verkaufte mir später für 15 DM ein nicht originales Rücklicht. Der wollte mich nicht besch... , sondern ich wollte dieses spezielle Rücklicht haben. Es handelte sich um die bekannte Hella Funzel, wie sie u.a. bei Zündapp und Hercules (auch bei der ersten Military-Serie) verwendet wurde. Das ganze Ding besteht aus einem Halter, dem Lampengehäuse (sieht aus wie eine in der Länge aufgeschnittene Zitrone), dem Glas und den Innereien. Die Originallichter aus den frühen 50er Jahren bieten Händler als Nachfertigung an, aber immer mit dem Hinweis, daß sie keine Gewährleistung für die TÜV-Zulassung übernehmen. Hier war mir bei den Preisen das Risiko zu groß.

Meine dauernde Schaltung einer Kleinanzeige, daß ich einen Jurisch Kettenkasten aus Gummi, Typ LG 53, suche, hatte erst Erfolg, als ich sie mit einem Foto koppelte, denn mit der trockenen Bezeichnung "LG 53" konnte sicherlich niemand etwas anfangen.

Doch wie beschafft man sich ein Foto, von einem Teil, daß man nicht mehr hat?

Foto links: Das gesuchte Hercules - Emblem



Oberschlaue suchte ich mir ein Foto der rechten Seite meiner Hercules heraus und zeichnet mit einem Rapidografen (es geht auch mit einem feinen, wasserfesten Filzstift) den Kettenkasten auf das Bild. Das Ergebnis sieht man hier nocheinmal auf dem Foto. Norbert Neder, der Ersatzteilwart der ILO TWIN-IG, bot mir so ein rares Stück zum absolut fairen Preis von 43 DM an. Ungesehen bestellt! Was dann ankam spottete jeder Beschreibung. Das Gummiteil war fabrikneu! Mensch Norbert, ihr seid ja echt gut drauf. Vielen Dank nochmal!

Aufarbeitung Benzinhahn

Sicherlich bieten viele Oldie-Händler neue Benzinhähne an, aber mich packte der bei mir selten vorkommende Ehrgeiz. Mein altes Teil mußte restauriert werden: Die Demontage ist recht einfach. Man löst den Filterbecher mit einem passenden Schlüssel. Letzt er sich garnicht lösen, dann hilft MoS₂-Öl. Mit dem gegenüberliegenden Sechskant wird der Hahn in den Alu-Backenschraubstock gespannt und wieder versucht man das Filter mit Gewalt zu lösen. Jetzt müßter es klappen. Das Innenleben kommt einem nach dem Lösen der beiden Schlitzschrauben entgegen. Die Einflußröhrchen sind eingepreßt und können mit einer Zange, dabei gehen sie allerdings drauf, herausgezogen werden. Alle Löcher im Gehäuse können mit einem passenden Bohrer und mit einer gefühlvollen Hand gereinigt werden. Die letzte Säuberung macht man mit Waschbenzin oder besser mit Kalkreiniger (nicht Kaltreiniger).

Neue Röhrchen bekam ich im Spielwarenladen, der eine gut sortierte fernlenk-Modellflugzeug-Abteilung hatte. Die neuen Röhrchen werden entsprechend den alten in der Länge zugesägt (Puk-Säge), entgratet und vorsichtig in den Benzinhahn eingepreßt.

Neue Korkdichtungen gibt es auf dem Oldiemärkte, Es versteht sich, daß die Auflageflächen im Hahn und am Hebel glattgeschliffen werden. Probleme habe ich im Moment mit der Filterbecherdichtung. Die passende konnte ich in Bockhorn nicht auftreiben. Sicherlich werden diese Dichtungsringe mit dem richtigen Maß von Goetze, Elring und anderen gefertigt, das Problem ist, daß für einen 8 Pfennig Artikel keiner aus seinem Sessel hochkommt. Man muß

Foto oben: Hier der gesuchte Jurisch-Kettenkasten LG 53 (Fotomontage)

Foto links: Das moderne Abziehbild

Foto unten: Everbest-Benzinhahn

Restaurierungsserie Versuch macht kluch

doch mindestens einen halben Urlaubstag nehmen. Ich meine, daß sich die Behörden

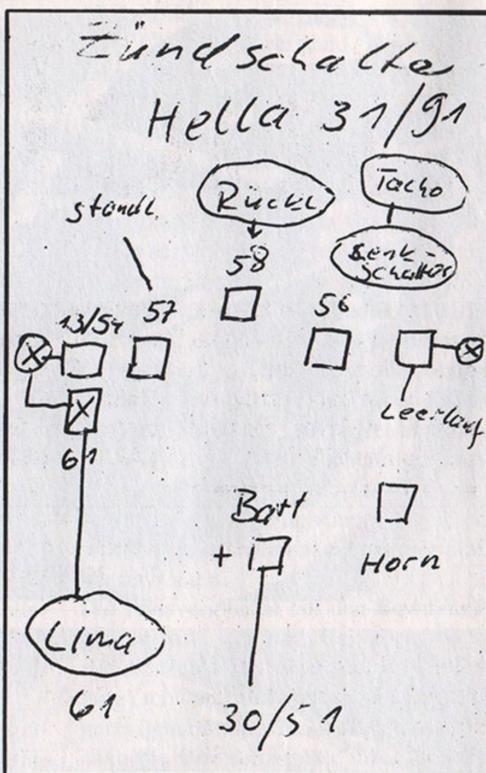
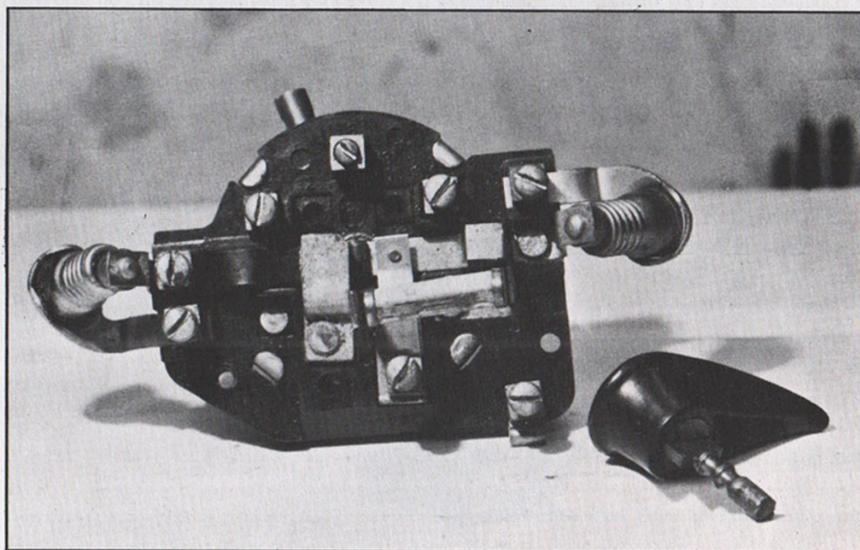
eben 200 Stück bestellen oder gibt sich mit einem "Mindermengenzuschlag" von 15 DM zufrieden (1 Ring kostet 15,08 DM, 2 Ringe kosten 15,16 DM.... plus MwSt). Ich versuche es einmal bei einem Klempner, der rückt bestimmt einen heraus (Fragt sich nur, ob die dann auch kraftstoffest sind).

den zumindest nach den Öffnungszeiten der Banken zu richten hätten und die haben im Bundesland Bremen jeden Tag bis 16.30 Uhr, Donnerstags sogar bis 18.00 Uhr geöffnet.

Demontage und Aufarbeitung des Zündschalters

An meiner Hercules muß einer der Vorbesitzer wüst in der Elektrik herumgefuehrt haben. Die Strippen bestanden aus normalen 220 Volt-Haushaltsleitungen. Natürlich stimmte daher auch keine Kabelfarbe, so daß ich achtlos alle Schnüre abschnitt und die Enden rausriß.

Der Zündschalter kommt einem nach dem Herausdrehen dreier Schlitzschrauben im Scheinwerfergehäuse entgegen. Die beiden Kontrolllampen für die Lichtmaschine und den Leerlauf sind am Schalter befestigt. Nur das rote und grüne Glas sind am Gehäuse fest. Von innen können sie entbördelt werden. Die Reinigung der Kunststoffgläser erledigte ich mit Spülmittel und die Chromeinfassungen (hauchdünn) polierte ich. Sofort schrieb ich die Kennnummern der Schalteranschlüsse auf, um mir später am Schreibtisch einen Schaltplan aufzeichnen.



Zeichnung oben: Werkstatzskizze des Hella-Zünd-Licht-Schalters

Foto unten: Deutlich erkennt man die Kontrolllampen und die Sicherung.

Den Schalter reinigte ich nur mit einem Putzlapfen. Die Kontakte, soweit das Möglich war, schliß ich mit Schmirgelpapier oder kratzte sie mit einem Schraubenzieher metallisch blank, um geringe Kontaktwiderstände für die schwache 6 Volt-45/60 Watt - Noris-Lichtmaschine zu schaffen.

Fortsetzung folgt

Erster Behördenkontakt: Kraftfahrt-Bundesamt

Am 2. Juli schrieb ich einen Brief an das:

Kraftfahrt-Bundesamt
Postfach 20 63
2390 Flensburg

mit der Bitte, mir zu erklären was ich tun solle, um mein Motorrad (nähere Angaben/Fahrgestellnummer!), daß ich ohne Brief kaufte, zuzulassen.

Über zweieinhalb Monate später erreichte mich ein Nachnahmebrief (6,80 DM plus 2 DM Zahlkartengebühr) vom KBA.

Der etwas verwirrende Brief drückte aus, daß das "Fahrzeug mit der angegebenen Fahrzeug-Identifizierungsnummer nicht verzeichnet" ist. "Auch ist nicht vermerkt, daß ein für dieses Fahrzeug ausgestellter Fahrzeugbrief dem Amt zugeleitet wurde oder das Fahrzeug in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin/West gesucht wird.

Diese Auskunft gilt für die Verhältnisse vom heutigen Tage und ist kein Ersatz für den Eigentumsnachweis. ...

Unterlagen über Fahrzeuge, die vor mehr als fünf Jahre aus dem Verkehr gezogen wurden, sind bereits vernichtet worden."

Desweiteren solle ich mich an meine zuständige Zulassungsstelle wenden. Ich wendete mich. Ein Herr Meyer (für die Bremer: Telefon 362-33 16) sagte, daß ich mit allen Unterlagen zu ihm kommen solle. Seine Bürozeiten: Montags bis Donnerstags 8.00 bis 12.00 Uhr, Freitags bis 11.00 Uhr.

Da wird man nicht neidisch, die Beamten arbeiten hoffentlich länger, nur sauer: Für diesen Papierkrieg muß ein Arbeitnehmer

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 250 MB, unrestauriert, original Auspuffanlage fehlt, DM 1600,-. Tel.: 0043/7229/89 9 27

AJS

AJS * Boy Racer, suche alle Teile für diese Rennmaschine. Tel.: 04 71/71 900 abends

AWO

AWO 425S von 1957 im prima Zustand mit allen Ersatzteilen und Reparaturanlage extra. 2000 DM. Tel.: 0031/45 27 00 08 NL, Manfred

BASTERT

Bastert Biete Tank komplett und Kettenschutz für 98er Bastert. Werner Steinwandter, Ing. Sigl-Str. 57, A-6020 Innsbruck, Tel.: 0043/512/87239

BEKLEIDUNG

Bekleidung * 30er Jahre Lederkombi (Breeches, Jacke 3/4, Stulpenhandschuhe, Helm, alles in braun) Zustand gut, Größe 50, 500 DM. Tel.: 030/46 18 34 0

Bekleidung * Hein-Goericke Lederhose Gr. 36, Stiefel Gr. 38, Helm M/58, Sturmhaube, Nierengurt. 1/2 Jahr alt. Zusammen 300 DM. Telefon: 04 21/70 03 80 ab 18.00 Uhr

Bekleidung * Lederlatzhose (klassisch-schwarz) und Lederjacke (schwarz), jeweils Gr. 50, guter Zustand für VB 250,- u. 200,- oder zusammen für VB 400,- DM. Tel.: 0 25 51/51 14

Bekleidung Harro-Lederkombi, 2-teilig, Gr. 98, schwarz, top-gepflegt, neue Reißverschlüsse, paßt nicht mehr, deshalb für 490,- zu verkaufen. Tel.: ab 17 Uhr 0 28 53/41 10

Bekleidung Knobelbecher, Gr. 41, guter Zustand und klassische, schwarze Damenmotorradstiefel, 70 DM, Gr. 36. Tel.: 04 21/73 8 45 oder 05 3 83/16 62

BMW

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

BMW * Achtung Schrauber! Motor-Montagegeständer. Karl Volk. Tel.: 079 37/1205

BMW * K100RT/LT hohe Scheibe (mit TÜV) zum komfortablen Reisen zu verkaufen. Tel.: 04 21/25 25 57 ab 18.00 Uhr

BMW * R 80 G/S, 60.000 km, 1a gepflegter Zustand, 5.500 DM eventuell mit Zubehör (35l Tank, Instrumente, Koffer, Einzelsitz, langer Achsantrieb, WÜDO-Ölwanne, Werkstatthandbuch). Tel.: 02 5 22/63 1 01

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

BMW * Tankrucksack Multivario für Boxer mit Regenschutz und BMW-Kofferintentaschen für Motokoffer oder Tourenkoffer (grau-blau) für 1/2 NP zu verkaufen. Tel.: 02 5 51/51 14

BMW * Verk. odertausche R 80 RT, Bj. 89, km 11450, Rahmen + div. neu VHB 1 DM je km oder BMW Gespann, Technik min. /5 mit TR 500, Ural, o.ä. Tel.: 0 44 33/14 37 Marcus

BMW * Verkauf: K100RS, blau, 43.000 km, EZ 8.86, Koffer + Batterie neu. VB 9500 DM. Tel.: 051 62/1099

BMW Getriebe für R51/3 gesucht. Tel.: 0 70 22/33 1 99 Georg Allmendinger, 7440 Nürtingen

BMW Ich gebe es zu - fahren die meisten von uns;

doch gibt's auch viele Engländer beim Motorrad-Veteranen-Stammtisch (Weinverein). Vgl. "Ständige Termine". PS: 2 von Euch waren schon da!

BMW kompl. Frontpartie oder Teile davon für BMW R50-69S, ebenso Tank und hinteres Schutzblech gesucht. Tel.: 04 21/73 8 45 oder 05 3 83/16 62

BMW R 100 CS. Tel.: 0 56 55/80 51

BMW R50-Gespann, R 100 S. Tel.: 0 56 55/80 51

BMW R60, fahrbereit, 6000 DM. Tel.: 0043/72 29/89 9 27

BMW R90S, EZ 4/74, technisch u. optisch 1a, Motor generalüberholt, viele Neuteile, Hauptbremszylinder am Lenker, Lackierung neu (leider nicht original), Preis 6000 DM. Tel.: 02 02/46 52 99



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 Rücklicht "/5" 25 DM, Sturzbügel und Sitzbank für



Der Sieger

„Der Maxe läßt

das Schmieren nicht“

Foto: Peter Bigalke, Wesenberg
Aufgenommen am 26. Mai 1990
Eenhorn Races, Almere 1990

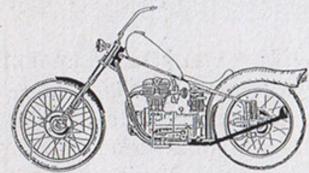
R 50 - 69S zu verkaufen.
Tel.: 04 21/73 8 45 oder 05 3
83/16 62

BMW Suche K 75 S Unfall.
Tel.: 0 26 61/20 87

BSA

BSA C15 250 ccm zu ver-
kaufen. Bj. 59, TÜV kein
Problem, orig. Zustand,
schön, für 2900 DM VB.
Tel.: 028 53/18 45. Tausche
auch gegen Italienerin: Be-
nelli oder Morini 3 1/2.
Abends ab 18.00 Uhr

CHOPPER



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

CONDOR

Condor 250cc, gespannt-
tauglich. Tel.: 0 56 55/80 51
(Kopie v. BMW R27)

DKW

DKW RT 175 oder 200 Tank
gesucht. Kann rostig sein
oder Chromschlecht, ABER
KEINE DELLEN AN DEN
VERCHROMTEN SEITEN
!!! Tel.: 0 96 41/33 22
abends, Peter verlangen

DKW RT 175 VS Betriebs-
anleitung und Ersatzteilkat-
alog gesucht. Tel.: 09 8 42/
594 ab 18.00 Uhr

DKW Suche Motor für RT
200, Bj. 51 und Motor/Er-
satzteile für DKW SB 200,
Bj. 34. Tel.: 0 51 21/51 28 13

DNEPR

Dnepr M72, Bj. 56, völlig neu
aufgebaut, Motor neu, Hos-
ke Tank, Sitzbank, Harley-
Lenker, Elektronik-Zünd-
ung, TÜV 6/91 nach Voll-
abnahme, auf Wunsch neu,
5500 VHB. Tel.: 05 7 32/82 0
13

EXPRESS

Express * Radex 176 S mit
175er Sachsmotor: Suche
Jurisch bzw. Suspa LG 53
Gummikettenkasten (vgl.
GK Nr. 2/89 Seite 40) und
alles über die 176 S. Tel.: 0
51 31/55 1 60



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

GESPANN

Gespann Russen Militär
Gespann Molotow M 72, un-
restauriert, fahrbereit zu
verk. Tel.: 0 53 63/76 91 ab
16.00 Uhr

Gespann zu verkaufen: Ya-
maha XS 650 mit Jupiter
Beiwagen, Heinrich Verklei-
dung, ca. 38.000 km. VB
6.950 DM. Manfred Schnie-
dertöns, Haarbachstr. 46,
4730 Ahlen 5

GLÄSER

Gläser Verkleidung. Tel.: 0
56 55/80 51

GÖRICKE

Göricke 150 ccm, Bj. 52,
suche dafür: div. Teile,
techn. Daten, Originalauf-
nahmen (Kopien), Hand-
buch und Daten für 150er

Sachsmotor. Martin Tolks-
dorf, Langer Weg 12, 4507
Hasbergen, Tel.: 0 54 05/56
06

HERCULES

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

Hercules für Military 125
ccm Kolben und Zylinder
neu! VB 300 DM. Motoren-
teile für K 105, K 125X auf
Anfrage. Tel.: 06 81/44 1 80

Hercules Typ 220 (Moped)
Betriebsanleitung gesucht.
Tel.: 09 8 42/594 abends

HILFSMOTORE

Hilfsmotore und Teile, z.B.
Rex, Lohmann, Alba, NSU,
Gruhn, DKW, Diag, Haza,
Küchen, Flink, Gnom, Nord-
ap usw. gesucht. H. Weiß,
Klostermoorer Str. 35, D-
2804 Lienthal, Tel.: 0 42 98/
31 82 7

HONDA

Honda * CB 450, Bj. 66,
suche Buckeltank kompl.
mit Emblemen und Kniekis-
sen in gutem Zustand und
Originallackierung. Thomas
Rongen, Waldstr. 6, 7454
Bodelshausen, Tel.: 0 74
71/7 11 32 ab 18.00 Uhr

Honda * CB 72, suche Lite-
ratur, Unterlagen etc. Tel.:
04 21/49 12 68

Honda * CB 750F: Ronal-
LM-Räder mit ABE, Suche
Hinterrad CB 750 F1 und
Schutzblech vorne CB 500
F. Tel.: 02 08/89 64 60 oder
02 01/23 86 37

Honda * Verk. Monkey, Bj.
1969, DM 2300,-. Tel.: 00
43/72 29/89 927

Honda XL 500 S, Bj. 80,
30.000 km, TÜV 7/91, VHB
2000,-. Tel.: 0 61 50/28 51

HOREX

Horex * Besorge gebrauch-
te Ersatzteile für Regina,
Resident, Imperator, wenn
Du mir einen Tank für meine
Triumph Bonneville, Bj.
1961, besorgst. Tel.: 0043/
316/40 23 75 Österreich

Horex * Tausche Horex
Columbus Motor 500ccm,
Bj. 38, gegen Horex Regina
Motor 400 ccm. Alfons Ple-
yer, 6478 Nidda Ulfa. Tel.:
06 043/34 09 nach 17.00
Uhr

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

Horex * Verk. Regina 400,
Resident 350. Tel.: 00 43/72
29/89 927 abends

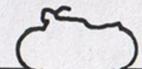
ILO

ILO * Motorteile für 175 ccm
und für Goggo. 1 Lichtma-
schine u. 1 Magura-Dreh-
griff für BMW R2 und Vor-
derradgabel f. Sachs 98
ccm zu verkaufen. Tel.: 09 7
61/14 80 ab 18.00 Uhr

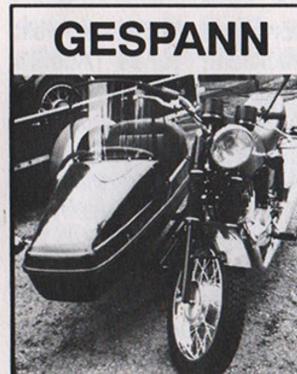
ILO Suche alle Teile von
ILO-Twin M 2x125 neu und
gebraucht, auch Teile von
Morrädern, in die dieser
Motor eingebaut war. IG
ILO-Twin Norbert Neder,
Tel.: 09 1 91/94 3 15

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



JAWA



Jawa 350 ccm 2 Zylinder,
27 PS

• Mod. 638 in Rot mit Velo-
rex Beiwagen gebremst
• Mod. 562 neue Auflage
NEU DM 4899,- ab Fürth
incl. TÜV und Brief
Belwagen Velorex 562 in
rot u. schwarz DM 1699,-
Orig. verpackt
Anbausatz Universal 189,-
Großes Ersatzteillager für
diese Modelle

Import R. Köhler
Würzburger Str. 570
8510 Fürth-Burgfarm-
bach Tel. 09 11/75 37 27
Fax: 0911/75 20 322

KAWASAKI

Kawasaki GT750, Bj. 86,
TÜV-neu, 1. Hd. techn. und
opt. 1a, 18000 km, VB 4750
DM. Tel.: 0 21 50/47 03

KREIDLER

Kreidler * RMC 4 Gang, 3,5
PS, Baujahr 1989, fabrikneu
aus Ersatzteilen zusam-
mengebaut. Tel.: 0 71 31/68
6 14

LITERATUR

Literatur Suche Motorrad-
prospekte, Handbücher,
sonstige Literatur 1965-80,
auch tausch gegen Motor-
rad-Zeitschriften ab 1958.
Tel.: 02 11/50 48 100 oder
02 11/32 77 90

Literatur Suche Hefte "DAS
MOTORRAD" von 1949-

1955. Tel.: 04 21/73 8 45
oder 0 53 83/16 62

WK-Verlag • Lagesche Straße 105
4902 Bad Salzuffen 1 (Schothmar)
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, Motor-
räder, Mopeds, Roller, Seitenwagen,
Schlepper usw. ab 1902 bis heute als
Neuaufgabe lieferbar!
Antiquariat für Kfz-Zeitschriften, Prospek-
te 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 kostenlo-
se Vorab-Liste!
Großer Antiquariatskatalog jetzt erschie-
nen. Auto + Zweirad Technik + Prospekte
usw. Lieferung gegen Rückporto!
Hinweis für auswärtige Besucher:
BAB Dortmund-Hannover, Abfahrt Her-
ford-Bad Salzuffen auf B 239, 5 km Rich-
tung Lage

MAICO

Maico Taifun, zerlegt, 4600
DM, Maico Blizzard 277
ccm, fahrbereit. Tel.: 00 43/
72 29/89 9 27

MAICO LETTERS

Das schnelle Blatt für
Maico-Freunde.
Erscheint alle 3 Monate. Jahresa-
bo 15 DM.
Peter Vagt, Fierthstr. 2, 2409
Scharbeutz 2

MIELE

Miele * Wer kann mir helfen
bei der Bestimmung der ori-
ginal Lackierung und Linie-
rung meiner Miele K50 mit
150 ccm Sachs Motor, Bj.
1953. Tel.: 02 2 54/47 05

MOPED

Moped Lastenmoped ge-
sucht, Raum Düsseldorf +
100 km. Tel.: Q 02 11/41 99
93 ab 19.00 Uhr

MOTO GUZZI

Moto Guzzi Zylinderköpfe
V7 R+L, Krümmergewinde
i.O. zu verkaufen. Tel.: 05 2
82/86 42

Moto Guzzi Le Mans mit
Rennoptik und -Technik,
kpl. neu mit vielen Spezial-

teilen, neu aufgebaut,
14.000 DM. Info Tel.: 0 22
05/65 96



MOTO MORINI

Moto Morini * Wer hat Inter-
esse an einem zwanglosen
Morini-Stammtisch im Nord-
Schwarzwald? Interessiert?
Dann wähle 0 70 52/24 02
ab 19.00 Uhr und verlange
den Thorsten

MÜNCH



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

MZ

MZ * ETS 250, Bj. 71, mit
Brief, ohne Motor, DM 320,-
. ETS-Teile: Welle, Seiten-
deckel, Gabel, Schutzblech
uva. Hans Hohmann. Tel.:
06 2 01/57 8 02

MZ 250/1, Bj. 58 und alten
Seitenwagen dazu gesucht.
Tel.: 05 3 33/702

MZ ETZ 250, EZ 88, Tüv 5/
92, 23.000 km, H4-Licht,
Gabelstabi, Motor neu gela-
gert, für 999 DM. Tel.: 0 42
65/308

MZ Seitenwagen in gutem
Zustand sw/rt mit Bremse
und neuer Scheibe, 850
DM. Tel.: 02 21/72 78 38

MZ Suche Teile für 125/2,
Bj. 55. Uwe Pitz, Hauptstr.
36, 3180 Wolfsburg 29, Tel.:

0 53 65/26 18

MZ TS 250, viele Ersatztei-
le, zu verkaufen. Tel.: 0
4828/66 18

MZ TS 250/1: Rahmen mit
Brief an G&P-Leser/in zu
verschenken. Teile Billig.
Thomas 04 41/12 5 19 öfter
probieren

NORTON

Norton Commando-Motor
750 ccm gegen Dominator
Motor 500 ccm, Modell 88
oder evtl. ES 2 zu tauschen.
Tel.: 0 21 71/31 0 05

NSU

NSU * Max: Suche immer
noch einen billigen Max-
Rahmen im Rhein-Main-
Gebiet (hat denn keiner
mehr so ein altes Gestell mit
starken optischen Schäden
herumstehen?). Tel.: 0 61
71-57 7 84

NSU * Max: Wer hat Erfah-
rungen mit Nachbaustoß-
dämpfern für Vorderradga-
bel (z. B. NSU-Motzke)?
Wie wird das Fahrverhalten
verändert und lohnt sich die
Geschichte? Tel.: 0 61 71-
57 7 84

NSU * Super-Max: Wer hat
schon mal bei der S-Max die
Hinterrad-Stoßdämpfer
gegen Konis gewechselt
und kann mir die richtige Be-
stellnummer angeben? Tel.:
0 61 71/57 7 84

NSU 4-Takt Fox, Bj. 1950,
4-Gang, zerlegt, komplett,
incl. 2 Satz Speichen (neu),
etc. 1000 DM; NSU Quick
98 ccm Motor 100 DM. Tel.:
05 31/50 73 65

NSU Max 250. Tel.: 0 56 55/
80 51

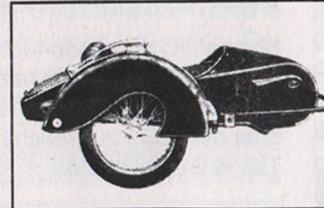
NSU Max-Fahresattel und
Teile Sport-Max gesucht.
Tel.: 05 3 33/702

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

TRIUMPH

NORTON

Deutschland GmbH

Import und Vertrieb
Norton Wankel
Commander - Dommi
Zentralersatzteillager

Triumph 650/750 Twin
Norman Hyde Import
Triumph-Ersatzteile

Manthalstr. 5
D-8137 Berg 1
Telefon 08 1 51/27 7 08
Fax 08 1 51/21 1 03

TRIUMPH

Motorrad-Handelsgesellschaft m.b.H.

Lohrig & Kölle

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

NSU Suche für Konsul II Werkzeugkasten, Lima, hint. Schutzblechende, Stößelstangen 349 mm lang. Biete Öltank, neu f. OSL 351-601, Tankabziehbilder (NSU-Rosette 1921-1927). Tel.: 05 21/86 7 44 abends NSU Super Max-Motor (18 PS) oder ganzes Motorrad gesucht. Tel.: 0 74 22/22 129 ab 18.00 Uhr

PUCH

Puch * Cobra 80 Enduro 80 ccm, 9,5 PS, Zul. 12/88, neuwertig, 6-Gang. Tel.: 0 71 31/68 6 14

SACHS

Sachs Gebe günstig kompletten 150 ccm Sachs-Motor ab. Tel.: 051 21/51 28 13

SEITENWAGEN

Seitenwagen Richterkabine für Steib 350/500S gesucht. Meyer, Ertstr. 9, 2805 Stuhr 2, Tel.: 04 21/56 41 01

Seitenwagen Teile vom Wiener Leichtbeiwagen gesucht. Tel.: 0561/65 5 47

SIMSON

Simson-Sport Bj. 58, 250 ccm, 15,5 PS, restauriert, ADMV-Sportzulassung (97 Punkte bis 1993) und Straßenzulassung, 2000,- DM. Freitag, Hauptstr. 49, Zwickau, DDR, 9540

SONSTIGES

Sonstiges * GummikuH / GummikuH & Past perfect, Heft 1 - 12, komplett neuwertig abzugeben (VB 30,- DM). Tel.: 0 61 71/57 7 84

Sonstiges * Kompl. Rad Grimmecca-Doppelduplex-Bremse, Durchmesser 250 mm in 18 Zoll-Hochbordfelge verk. H. Mähnz, Steier-

märker Str. 19, O-3300 Schönebeck/Elbe. Tel.: 20 52 bis 15.45 Uhr

Sonstiges * Suche Hella Rücklicht, runde Ausführung aus den Jahren 1940-1950, wie auf Sachs- u. Zündapp Motorrädern montiert. Angebote bitte an Tel.: 08 031/70 3 01 oder abends 0 80 36/79 19

Sonstiges Verk. div. Werkstatthandbücher + Microfilme von Honda, ETL Hercules 125 Military DM 35. Suche def. Ducati, Morini, Aermachi 350 ccm auch i.T. Tel.: 0 64 38/10 47 abends

Sonstiges Wer kann mir folg. Schallplatten zum Kopieren zur Verfügung stellen: Sound Story Senior TT Isle of Man 1958 und GP von Deutschland - Hockenheim 1959? Tel.: 02 71/75 44 3

STOYE

Stoye Seitenwagen, siehe GKu 8/90, Seite 19. Tel.: 0 56 55/80 51

SUCHE

Suche * Wer kann mir helfen bei der Bestimmung der original Lackierung und Linierung meiner Miele K50 mit 150 ccm Sachs Motor, Bj. 1953. Tel.: 02 2 54/47 05

TAUSCH

Tausche VW-Jeep + VW-Käfer gegen BMW-Motorrad. Tel.: 0 56 55/80 51

TRIUMPH

Triumph GB * Nachdem niemand mit einem Tank für meine Triumph Bonneville Bj. 1961 rausrückt, biete bzw. besorge ich für den Tank Horex-Teile aller Art. Gerne auch Barzahlung. Tel.: 0043/316/40 23 75 Österreich

Triumph tausche einen Satz BOSS 350 Übermaß Kolben + 0,5 gegen Regina Vorderradschutzblech und Kettenkasten für Bj. 53 und später. Tel.: 069/43 68 59



YAMAHA

Yamaha * RD200 dx, 13kW, TÜV 5/92, E-Start, 21.000 km, VB 900,- DM. Tel.: 05 1 36/87 2 55

Yamaha * Suche Tank für XT 500, kann total zerbeult sein, aber aus ALU, dat muß! Tel.: 0 24 73/10 23 oder 81 09 Bruno

Yamaha * Verk. XS 650, DM 1700,-. Tel.: 00 43/72 29/89 927

Yamaha Sitzbank für XS 650, Bj. 81, gesucht. Tel.: 041 35/601

ZÜNDAPP

Zündapp KK 200 teilzerlegt, unrestauriert zu verkaufen. VB 1.700 DM. Tel.: 0 53 63/40 5 20 oder 0 53 63/12 05

ZU GUTER LETZT

Sarolea Vedette 350 ccm, Bj. 55, restauriert, TÜV, viele Teile. Tel.: 0 51 37/35 89

BMW R 25, Mod. 51, rest., Zust. 3, techn. ok., incl. ET ohne TÜV, VHB DM 2500. Tel.: 0 75 31/34 2 77 ab 18.00 Uhr

VESPA

Vespa Roller 1946-76 zu kaufen gesucht. Tel.: 0 56 55/80 51

VICTORIA

Victoria Mokick Typ 156 (zu), Bj. 1966, 49 ccm, 3 Gang, guter orig. Zustand, fahrbereit. Tel.: 0 71 31/68 61 4

Victoria Tausche Lampe m. Tacho und Zündschloß von

DKW RT 175 V, Bj. 57, komplett zum Rest. VB 650 DM oder Tausch gegen überholten, kompletten Motor. Tel.: 0 45 23/14 97

Honda CB 750, Bj. 75, 85.000 km, Rickman-Verkleidung, Zustand gut, DM 3.300. Tel.: 0 90 81/79 4 22 ab 19.00 Uhr

Moto Guzzi Le Mans Alu-

Tank, WBO-Classic, runde Form, 23 Liter, hochglanzpoliert, nie benutzt, TÜV-Gutachten, Flugzeugverschluß, VB 550 DM. Tel.: 0 73 02/68 90 ab 18.00 Uhr

BMW R 100, EZ 6/78, rot-metallic, 31000 km, Garagenfahrz. mit Zubehör, umständehalber zu verkaufen. VHB DM 7500. Tel.: 0 76 21/77 6 96

Honda CB 750 Ko, Bj. 70, sehr guter Zustand, ca. 60.000 km, VHS. Tel.: 07 6 45/63 5 07 ab 17.00 Uhr

Moto Guzzi Nuovo Falcone 500, restauriert, Motor überholt, Bj. 71, 25 PS, weiß mit Koffer, 18.000 km, 5200 DM VB. Tel.: 0 83 80/280

Yamaha Werkstatthandbücher (DS 7, Bj. 71, und RD 250, Bj. 76) gesucht. Tel.: 0 83 33/22 79

Rabeneick 150 ccm, Bj. 52, Zustand 4-5, DM 350,-. Tel.: 06 64 1/53 83

Horex Teile von Imperator, Resident, SB 35, Vorkrieg, auch kompl. Maschinen, Zustand egal, hole ab, gesucht. Tel.: 0 64 32/82 7 53 ab 19.00 Uhr

Express Radex 151, Bj. 53, Sachsmotor 150 ccm, Orig.-Zustand, div. Neuteile, Preis VB. Tel.: 05 61/82 41 06

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

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

POLIEREN WIE PROFIS!

• müheles mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701 G
7320 Göppingen, Telefon (0 7161) 2 10 99

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

Twintele-Expresversand
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 Hentzschel
Austraße 5
7078 Leinzell
Tel.: 0 71 75/72 00

EDELSTAHLSCHRAUBEN

A2 Muttern und Zubehör nach DIN A4
Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis
Uwe Graber, Dipl.-Ing. Postfach 1647
2390 Flensburg, Telefon 04 61 / 2 84 80

Der Italiener-Treffpunkt

MOTO GUZZI

APRILIA

DUCATI

GILERA

MOTO

MAHLE

VERKAUF

REPARATUR

TUNING

ZUBEHÖR

Guzzi + Ducati-Teileversand

D-7981 VOGT

KÜCHEL 2

TEL. 0 75 27/53 77

FAX 0 75 27/53 99

Montags geschlossen

TRIUMPH

das flüsternde Motorrad

nette, NSU etc. U. Peters,
Timmersloher Landstr. 78,
2800 Bremen 33, Tel.: 04
21/27 42 36

Biete Konstruktionsunterlagen von ehemaligem BMW-Ingenieur: SV-Motor von ca. 1953, Einspurauto um 1950 Patentschrift auch von um 1920, Horex Sonderheft zur IFMA Oktober 1951, NSU Konsul, OSL 251 ETL. Tel.: 089/33 47 69 oder 0 64 32/72 45

Steib LS Seitenwagen, Preis VHB, zu verkaufen. Tel.: 0 94 31/24 79

Hercules GS 175, Bj. 77, techn. 1a, Zustand 2, Motor in Teilen. VB. Tel.: 0 5209/

Huschke & Wirth GmbH (vorm. Fa. Breu)



Wir stehen Euch mit allen Service-Leistungen rund um's Motorrad zur Verfügung!
Motorrad- & Autoreparatur
Zylinderschleiferei
Elektronische Zündanlagen
Am Kuhlenkamp 48 • 4630 Bochum 1 • 0234/47 25 98



28 10

AWO 425 S, Bj. 60, Zustand 1, VB 3200 DM. Telefon Leipzig 29 33 83

Suche alles mögl. über Maico, z.B. Motorräder, Teile, insbesondere vor 1980, am besten älter. Aufnäher, -Kleber, Prospekte, etc. Tel.: 0 64 39/61 84

MOTALIA

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

Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienszene mit ihren Clubs, Treffen und Rennen nehmen einen breiten Raum 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

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

Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.

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

habe ich auf das Konto überwiesen

habe ich als Scheck beigelegt

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

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:.....

GP

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

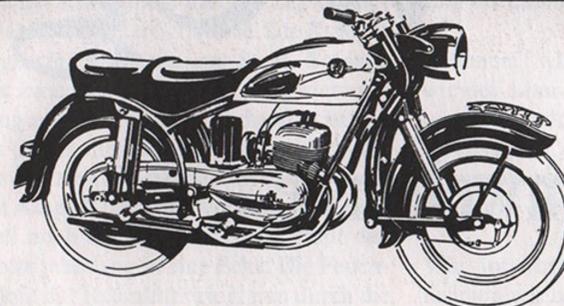
Suche schwimmerlose Vergaser von Mecor, Victoria, Fischer-Amal etc. sowie Tanks für Rex, Lohmann, ILO, Lutz, Panther, Saxo-

DAVIDA

- * Glasberhalbschalen in den Farben Rot, Weiß, Schwarz und Silber
- * Helminnenseite mit Kork ausgelegt
- * verstellbares Lederfutter zur individuellen Anpassung
- * KREUZBAND UND NACKENSCHUTZ SIND MIT DER HELMSCHALE VERNÄHT
- * zweifacher Kinnverschluss, Ledermackenschutz mit Wollfutter

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

Wer die
TORNAX 250 Twin
mit Doppelschwinge

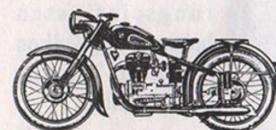


gefahren hat, ist keinen Augenblick im Zweifel, für welches Motorrad er sich entscheidet!

TORNAX WERKE ERNST WEWER

Wuppertal-Langerfeld

Suche Maico GS-Modell vor 1975, und Teile insbesondere 21" Vorderrad; Suche 175er Rahmen zum Bau von Trial-Maico! Gebe Teile (auch neu) von BW-Maico ab! Tel.: 0 64 39/61 84



EVEGA GMBH NÜRNBERG



"Schwören Sie, das Motoröl zu wechseln, das gesamte Motorenöl und nichts als das Motorenöl!"

Der neue S&W Gesamtkatalog Autobuch-International

Mehr als 4.000 Titel - davon 1.200 Neuerscheinungen - auf über 100 Seiten zum Thema Auto, Motorrad, LKW und Landmaschinen. Dazu die interessantesten Modelle, Videos und Automobilia.

Den Gesamtkatalog AUTOBUCH INTERNATIONAL erhalten Sie direkt von uns gegen eine Schutzgebühr von 10 Mark.

SCHRÖDER & WEISE

Autobücher und Automobilia



Senden Sie mir umgehend den S&W Gesamtkatalog AUTOBUCH-INTERNATIONAL

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Abbuchung Bankleitzahl _____ Konto _____

Kreditkarte Kreditkarte-Nr. _____ Gültig bis _____

zurück an: Schröder & Weise Ohfeldweg 1, 3000 Hannover 71, Tel. 0511-51 70 37 Fax: 51 70 34
Etelstr. 32, CH-8808 Pfäffikon/SZ, Tel. 55-48 55 10, Fax: 48 55 41

DGzRS: die Seenotretter seit 125 Jahren.

1865 - 1990
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.
Unsere Aufgabe: Suche und Rettung auf See. Bei jedem Wetter. Zu jeder Zeit. Finanziert nur von freiwilligen Mitgliedsbeiträgen und Spenden. Ohne staatliche oder öffentliche Zuschüsse. Unsere Bitte: Helfen Sie uns dabei - durch Ihre Zuwendung. Schirmherr ist Bundespräsident Dr. Richard von Weizsäcker.

DGzRS
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

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

Dreck weg!

Aus Stromis Umweltkiste

Wie oft läßt man sich doch überreden, einen Motor zu erwerben, der fest sitzt! Die überzeugende Rede von der Kleinigkeit, die man sicher im Griff hat, endet spätestens bei dem Versuch Zylinder und Kolben voneinander zu trennen, um wenigstens die Pleuellage zu

retten, die sich danach meist als Totschaden präsentiert.

Nun werden ganze Heerscharen von Edeltastlern empört aufspringen und von ihren sagenhaften Erfolgen bei der Bewältigung dieser einfachen Aufgabe be-

richten. Die Wirklichkeit ist aber, daß von diesen wundersamen Trennungserfolgen nur die Verkäufergilde zu berichten weiß, während der Käufer aufgrund seines eigenen Nichtkönnens weinend in der Ecke steht.

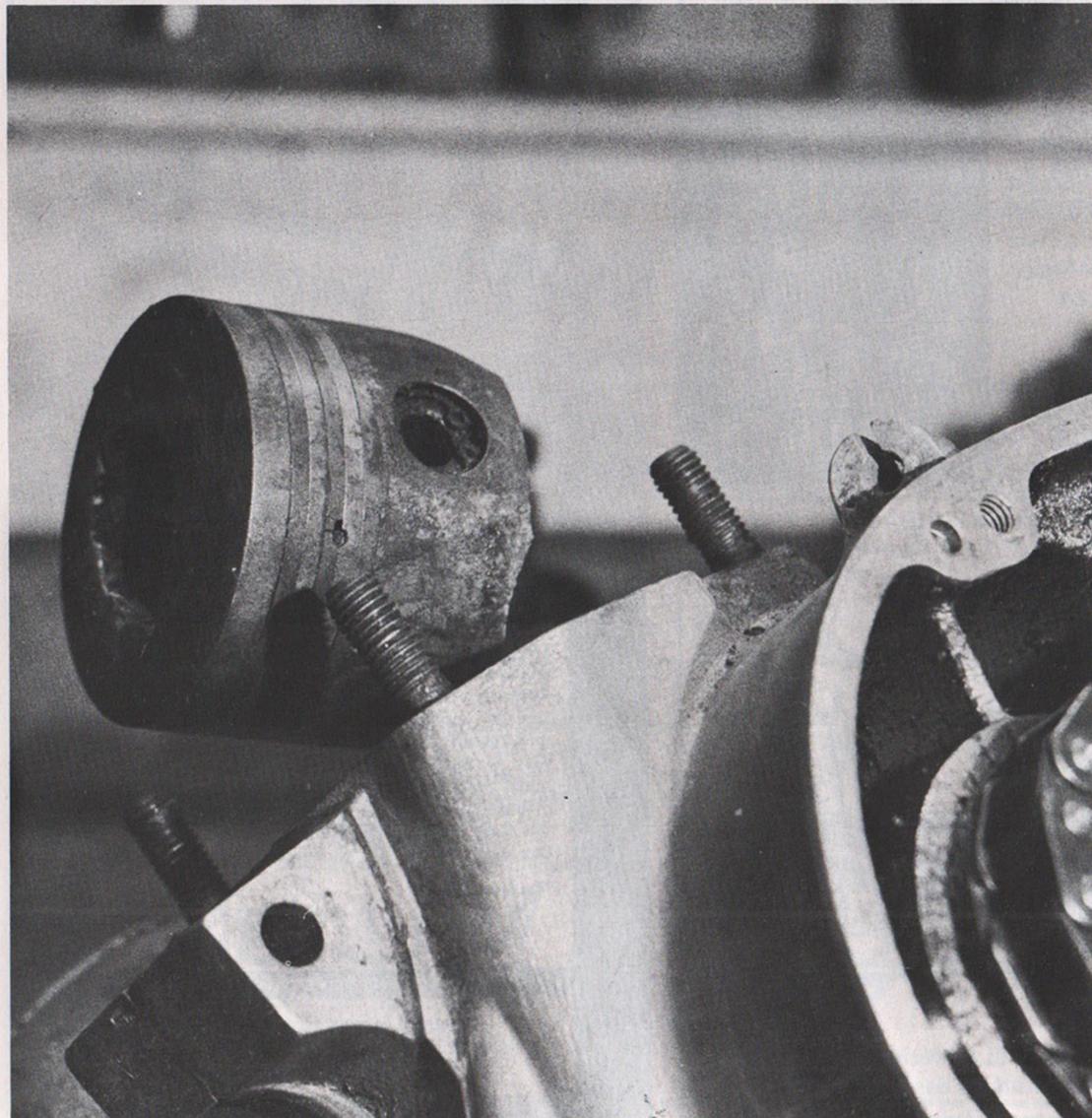
Tatsächlich kann bei einem festsitzenden Motor garnicht so viel passiert sein. Außer:

1. Teile von Pleuellagen oder das Pleuellagehemd sind verkantet

2. Langes Lagern unter den verschiedensten Witterungseinflüssen haben den Pleuellage mit dem Zylinder verschweißt.

Bei der ersten Möglichkeit verbleibt dem Edelschrauber noch eine große Chance. Während die Reparaturversuche beim zweiten Problem meist mit dem Totschaden von Motor und Bastler enden.

Um hier im wahren Sinne des Wortes eine Lösungsmöglichkeit zu finden, wollen wir den Vorgang des Festsitzens durch Witterungseinflüsse durchleuchten.



Die Lauffläche des Zylinders besteht bei älteren Fahrzeugen zumeist aus einem Stahleinsatz (Eisen) mit veredelter Oberfläche. In diesem Stahleinsatz bewegt sich der Pleuellage, der aus einer Leichtmetalllegierung gefertigt wurde. Die Pleuellagen sind ebenfalls aus Stahl. Solange nun zwischen Pleuellage und Zylinderwand ausreichend Spiel vorhanden ist und der Ölfilm nicht abreißt, kann nichts passieren. Doch meist demontiert man zuerst den Pleuellage, dann den Pleuellage und eventuell noch die Pleuellage und stellt den Motor jahrelang in eine Ecke. Die Feuchtigkeit der Raumluft dringt nun durch die Öffnungen in den Zylinder und beginnt ihr zerstörerisches Werk.

Bekannt ist, daß zwischen verschiedenen Metallen, hier also Eisen und Aluminium, die mit einem Leiter (Feuchtigkeit) verbunden sind, eine elektrische Spannung ansteht, die das unedlere Metall, in unserem Falle das Aluminium bzw. den Pleuellage, zerstört. Als Korrosionsprodukt entsteht ein Aluminiumsalz mit einem größeren Volumen, als das Ausgangsmaterial.

Dieser elektrochemische Vorgang läuft mit einer solchen Gewalt ab, daß Pleuellage oder auch Pleuellagen regelrecht miteinander verschweißt werden. (Für Experten sei die Potenzialdifferenz von 1,25 Volt zwischen Eisen und Aluminium genannt.)

Und hier setzt die berühmte Alchemie ein.....

Um diese elektrochemisch entstandene Verbindung zu lösen, was durchaus möglich ist, werden die verschiedensten Rezepte gehandelt.

Lassen wir die Möglichkeit der körperlichen Gewalt außer Acht, so bleibt die chemische Lösung übrig.

Die eine Gruppe legt ihr Sorgenkind in Petroleum, mit Knoblauchzehen versetzt, ein die andere hat die besten Erfolge mit Cola zu verzeichnen. Das Erstaunliche ist, daß diese Rezepte von gebildeten Menschen überaus glaubwürdig weitergegeben werden.

Der Getränkegeheimtip geht soweit, daß kürzlich in einer marktbeherrschenden Oldie-Zeitung ein Leser sich tatsächlich über die Mißerfolge beim Lösen des Pleuellages mit Cola ausgelassen hat.

Lieber Stromi! Ich habe tatsächlich in der GummikuH-Past perfect Nr. 6, Seite 20, darüber geschrieben. Das wir aber "marktbeherrschend" sind, ist für mich eine erstaunliche Angelegenheit... pk

Nebenbei würde es mich interessieren, wieviel Liter Cola auf diese Art mißbraucht wurden und noch werden. Allen sei gesagt: "Cola ist ein Getränk und kein Lösungsmittel, obwohl sie früher Phosphorsäure enthielt!"

Wie im vorherigen Heft beschrieben, nehmen wir unsere verdünnte Phosphorsäure und versuchen es damit. Tatsächlich löst sich unser "verbackener" Pleuellage von der Zylinderwand.

Die verdünnte Phosphorsäure greift nur in beschränktem Umfang die Zylinderlauffläche an. Als Sperrschicht bildet sich Eisenphosphat. Der Pleuellage bleibt meist verwendbar! Phosphorsäure greift dagegen recht vehement Alu- und Leichtmetalllegierungen an. Die Säure wird sich nach einiger Zeit zwischen Zylinderwand und Pleuellage durchfressen, wobei der Pleuellage bzw. die Oberfläche des Pleuellages zerstört wird. Wir schaffen uns also unter Opferung des Pleuellages das benötigte Spiel, wohlweislich nur bei der Konstellation Eisen/Aluminiumlegierung. Und Erfolg stellt sich auch nur ein, wenn die Verbackung zwischen Zylinder und Pleuellage nicht schon über Jahrzehnte stattgefunden hat. Dann ist nämlich auch die Zylinderwandung so stark angegriffen, daß sich keine Mühe lohnt.

Vorsicht

Beim Einwirken von Phosphorsäure auf Aluminium entsteht Wasserstoff, der in Zusammenhang mit dem Luftsauerstoff Knallgas bildet. Also konsequent alle Zündquellen (Offene Flamme, Zigarette, heiße Flächen, elektrische Anlagen) entfernen.

Foto links:

Der festgebackene Pleuellage wurde tagelang mit Caramba durch die Zylinderkanäle eingesprüht. Diese Prozedur führte nicht zum gewünschten Erfolg. Erst mit brutaler Gewalt löste sich der Pleuellage, wobei er völlig zerstört wurde. Es besteht dabei auch die Gefahr, daß der Zylinder zu Schaden kommt. Die Phosphorsäure-Methode ist also besser und effektiver.

DER VERLAG

GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft BR
Am Deich 57 • 2800 Bremen 1
Tel.: 0421/50 16 17 • Fax: 04 21/50 44 48

Rainer Baues, Uli Böckmann, Peter Kurze, Ute Nennstiel

Konten:

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 & Uli Böckmann

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Dipl.-Ing. F. Freitag (frei), Ernst "Klacks" Leverkus,
Peter Mergelkuhl, Andy Schwietzer, Jürgen
Strohmeier (strom), Yogi

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

Vertrieb:

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

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

Papier: Chlorfreies Papier. Greenpeace Empfehlung

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen: Die GbR

Anzeigenschluß: Gestaltete Anzeigen: Jeweils
am 29. des Vormonats
Fließsatzanzeigen: Jeweils am 2. des Erscheinungsmontats

Anzeigenpreise: Fließsatzanzeigen bis zu 12
Druckzeilen pro Ausgabe für Abonnenten kostenlos.
Nicht-Abonnenten zahlen 1 DM pro Druckzeile
(32 Anschläge einschl. Leerräume, Kommata,
etc.). Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche
Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste
3 vom 15. Februar 1990.

KLEINGEDRUCKTES

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

GUMMIKUH ® ist ein eingetragenes und geschütztes
Warenzeichen

Elektronisch entlastete Zündkontakte

am Beispiel Honda

In den meisten unserer Fahrzeuge sorgt eine "Robert-Bosch-Gedächtnis-Zündung" (kontaktgesteuerte Batterie-Spulen-Zündung) für den richtigen Funken. Das funktioniert seit Urzeiten recht gut, allerdings alles andere als perfekt. Unsere Zündungsanlagen leiden an einigen Schwächen:

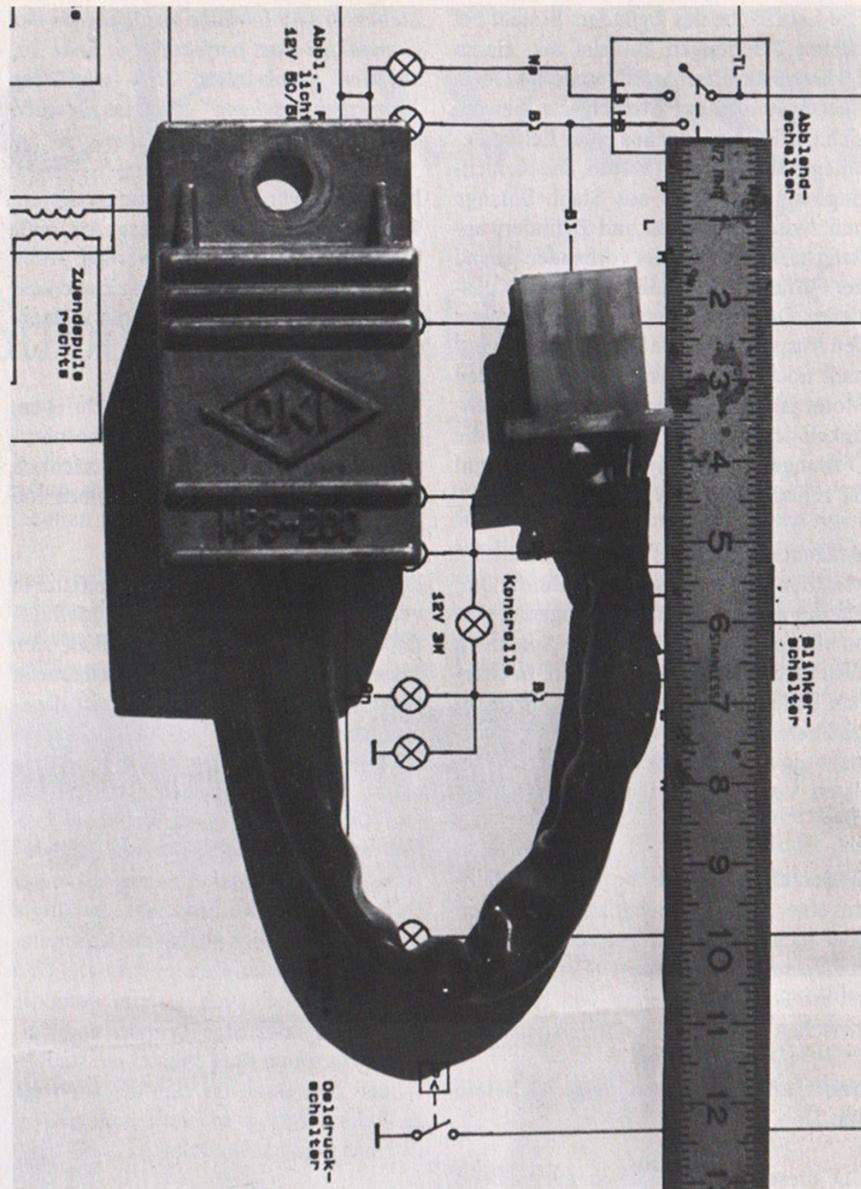
1. der Kontaktverschleiß und damit ein unstabiler Zündzeitpunkt,
2. der relativ hohe elektrische Widerstand der Kontakte, besonders im gebrauchten oder verschmutzten Zustand, der den Primärstrom in der Zündspule und damit den Zündfunken schwächt und
3. der Öffnungsfunke am Kontakt, der ein schnelles Abschalten des Stromes verhindert, was auch wieder auf Kosten der Funkenspannung geht. Außerdem sorgt gerade dieser Öffnungsfunke für den Kontaktverschleiß, siehe oben.

Bei den moderneren Mopeds ist deshalb dieser ganze Kontakt-Klapperatismus zugunsten einer Elektronik rausgeflogen. Meist sitzt auf der Kurbel- oder Nockenwelle ein einfacher Stahlknubbel oder ein Blechstreifen, der im Zündzeitpunkt an einer Spule vorbeisaut und dort eine Spannung induziert. Ein Haufen Elektronik in der "Ignition Box" oder "CDI-Unit" verstärkt diese Spannung so weit, daß die Zündspule damit was anfangen kann: Es funkt!

Schlaue Systeme messen auch gleich die Drehzahl mit und verlegen den Zündzeitpunkt passend nach vorne, sonst tut's der althergebrachte Fliehkraftversteller.

Riesenvorteil dieses Systems: Man stellt die Zündung einmal ein, danach kann man sie vergessen, bis auf die Zündkerzen verschleißt und verstellt sich nichts mehr.

Zweiter Vorteil: Der Primärstrom an der Spule fällt im Zündzeitpunkt extrem schnell ab, was die Funkenenergie erhöht. Das ist besonders im Winter wichtig, wenn die Batterie nicht so ganz fit, der



Motor kalt und das Gemisch zündunwillig ist.

Hauptnachteil: Wenn in der Elektronikbox oder im Geber was kaputtgeht, ist man auch mit Elektronikkenntnissen aufgeschmissen; die Teile sind unerreichbar in Kunstharz eingegossen.

So, und an diese Tatsachen hab' ich mich erinnert, als ich meinem "schwarzen Bomber" (HONDA CB450K1) mal wieder neue Kontakte (Paarpreis immerhin 50,- DM) eingebaut und eingestellt hatte: Man müßte..., man könnte doch vielleicht... Jedenfalls habe ich mich am nächsten Sonntag auf dem Teilemarkt mal umgesehen. Als ich mittags nach Hause fuhr, hatte ich zwei streichholzschachtelgroße Zündboxen der HONDA 750/900 Bol d'Or in der Tasche zum

Foto: Die Honda-Zündbox

Stückpreis von 10,- DM.

Die dazugehörigen Geberspulen habe ich erstmal liegenlassen; das Unterbrecherkabuff der CB450 ist zu klein dafür. Ursprünglich wollte ich die Spulen selber wickeln und ein passendes Blech an den Unterbrechernocken löten. Beim ersten Ausprobieren meiner Schätze stellte sich aber heraus, daß die Sache mit etwas weniger Perfektion wesentlich einfacher zu lösen ist: Wenn man den weißen Draht an Masse legt und wieder losläßt, geht an der Zündkerze ein knallroter Funke über! Also habe ich umdisponiert, mir die ganze Arbeit mit Spulen wickeln und Unterbrecher umbauen gespart und mich entschlossen, die Kontakte drinzulassen. Die Elektronik entlastet dann die Kontakte von dem hohen Zündstrom und reduziert

Foto: Oben die Anlasser-Diode, darunter eine handelsübliche Silizium-Diode (BY 251)

damit den Verschleiß.

Versuchsweise habe ich die Zündboxen einfach mal zwischen Unterbrecher und Zündspule geklemmt. Anschließend sprang der Motor auch auf Antrieb an, bei der Probefahrt allerdings zeigte sich Seltsames: ab 5000 min⁻¹ kamen Aussetzer, mehr als 6000 min⁻¹ ging überhaupt nicht mehr.

Ich habe den ganzen Kram dann wieder ausgebaut und bin ihm mit Meßgeräten (Frequenzgenerator und Oszilloskop) zu Leibe gerückt. Dabei kam folgendes heraus:

Der Ausgang (gelbe Leitung) wird aktiv, wenn der Eingang (weiße Leitung) eine negative Spannung bekommt oder mindestens auf Masse gelegt wird. Eine Spannung von nur +0,1 V am Eingang bewirkt, daß bei höheren Drehzahlen mindestens jeder zweite Zündfunke wegbleibt. Daher die Aussetzer.

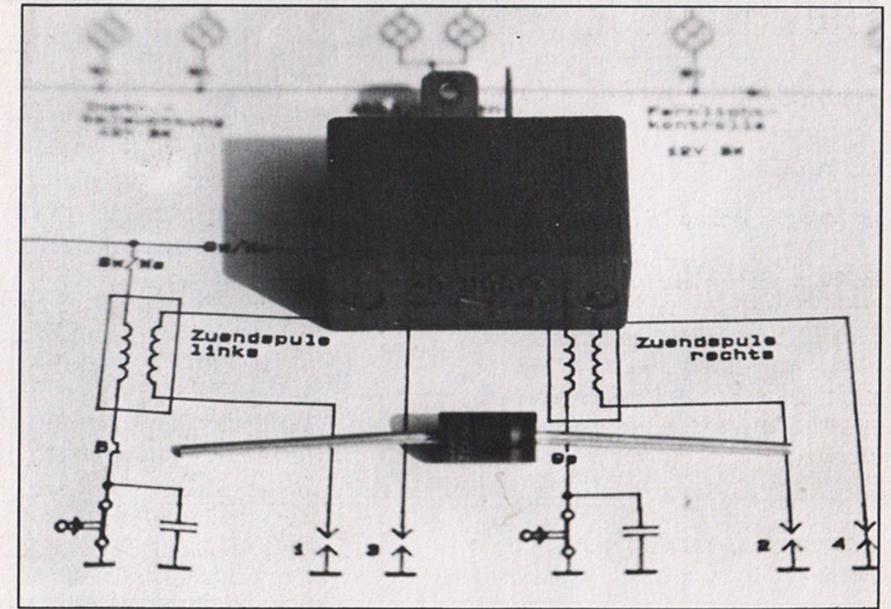
Aus diesem Grund muß in die Masseleitung zur Zündbox eine Diode geschaltet werden. Die Diode hebt die Spannung dieser Leitung um ca. 0,7 V gegenüber der Maschinenmasse an. Wenn jetzt der Unterbrecher schließt, beträgt die Spannung an der Eingangsleitung -0,7 V gegenüber der Zündboxmasse.

Nach dieser Änderung lief die 450er einwandfrei.

Natürlich fehlen diese 0,7 V jetzt an der Zündspule, aber das können wir verschmerzen; an schlechten Kontakten der herkömmlichen Anlage ist der Spannungsverlust mindestens genau so hoch. Bei den ganzen Messungen ist außerdem noch mehr rausgekommen:

1. Eine Zündzeitpunktverstellung nimmt die Zündbox nicht vor, das geschieht in einer mir noch unbekanntem Weise im Geberteil. Also kann der herkömmliche Fliehkraftversteller drin bleiben, es ist außerdem egal, ob die Kontakte auf der Kurbel- oder auf der Nockenwelle sitzen.

2. Die Grenzfrequenz, die die Elektronik noch verarbeiten kann, liegt bei ca. 6000 Hz (Impulsen pro Sekunde), d.h. bei 320.000 Zündfunken pro Minute. Bei einem 1-Zylinder-Viertakter wären das theoretisch 640.000 min⁻¹! Falls bei hohen Drehzahlen noch Ausset-



zer vorkommen, kann man 2 Dioden hintereinanderschalten, das gibt eine Spannung von -1,4 V.

3. Die minimale Betriebsspannung liegt bei 3,5-4 V, daher müßten auch 6 V-Fahrzeuge umzurüsten sein.

4. Der Strom durch die Unterbrecherkontakte liegt bei ca. 2 mA, d.h., die Kontakte werden elektrisch praktisch nicht mehr belastet.

Hier nun die Einbauanleitung:

Wir brauchen, wie gesagt, für jeden Unterbrecherkontakt eine Zündbox der HONDA-Typen 750 bzw. 900 Bol d'Or. Die Boxen tragen den Herstellernamen OKI und die Bezeichnung MPS 200. Außerdem noch pro Box eine Siliziumdiode, die einen Strom von ca. 3A aushält, z.B. eine BY251. Die Dinger gibt's im Elektronikladen zum Preis von ca. 2,- DM. Oder man nimmt die Dioden, die in moderneren Mopeds im Anlasserstromkreis eingebaut sind, um Anlassen bei eingeletem Gang und eingerückter Kupplung zu verhindern. (Diese Dioden vertragen locker einen Dauerstrom von 2A).

Die Unterbrecherkontakte bleiben unangetastet, auch der Fliehkraftversteller bleibt drin. Nur der Kondensator wird abgeklemmt, weil er hier stören würde. (Aber nicht ausbauen! Dann hat man ihn im Notfall noch.)

Der Anschluß der Zündbox erfolgt nach Schaltbild. Also einfach die Leitung zwischen Spule und Kontakt auftrennen, gel-

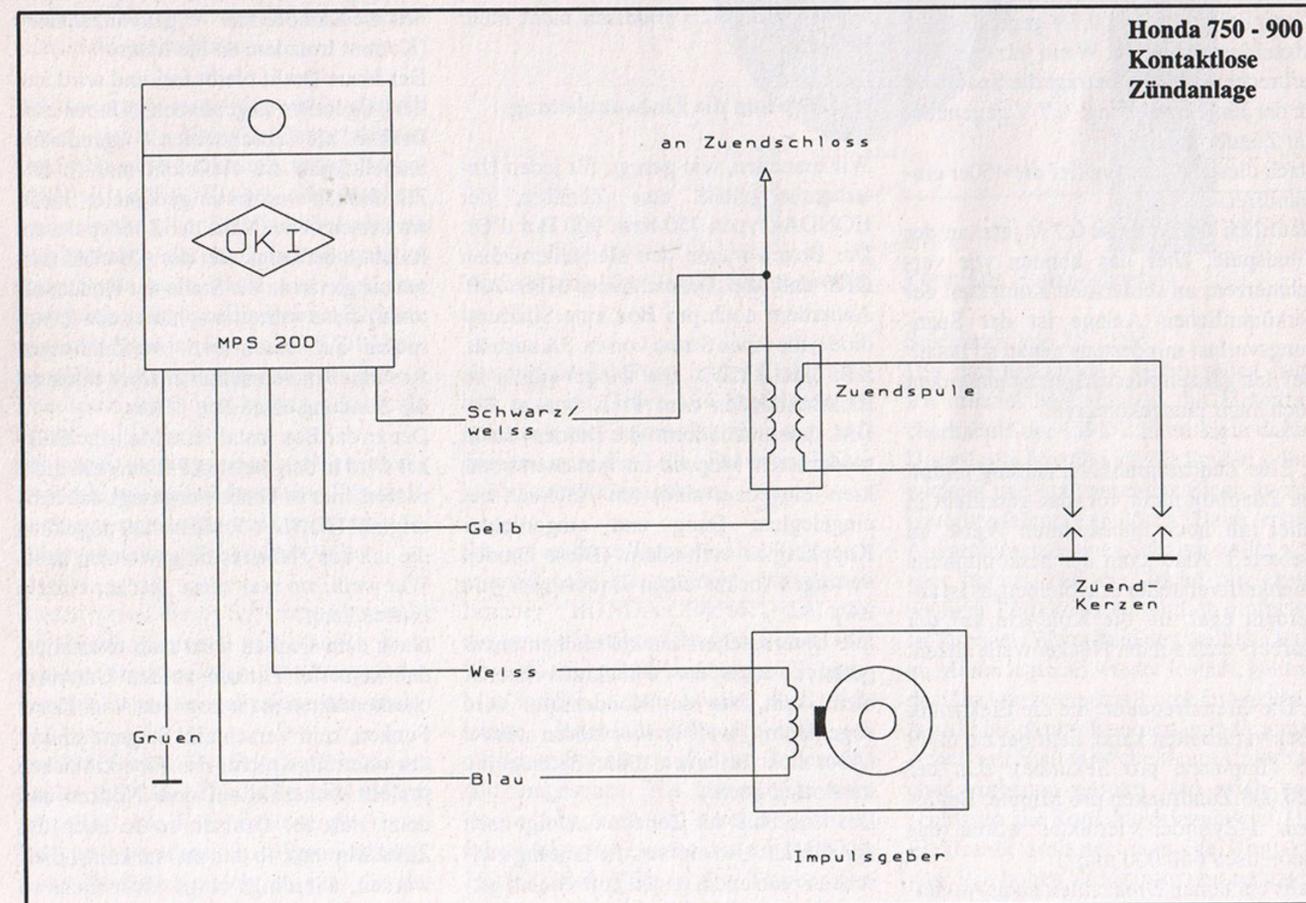
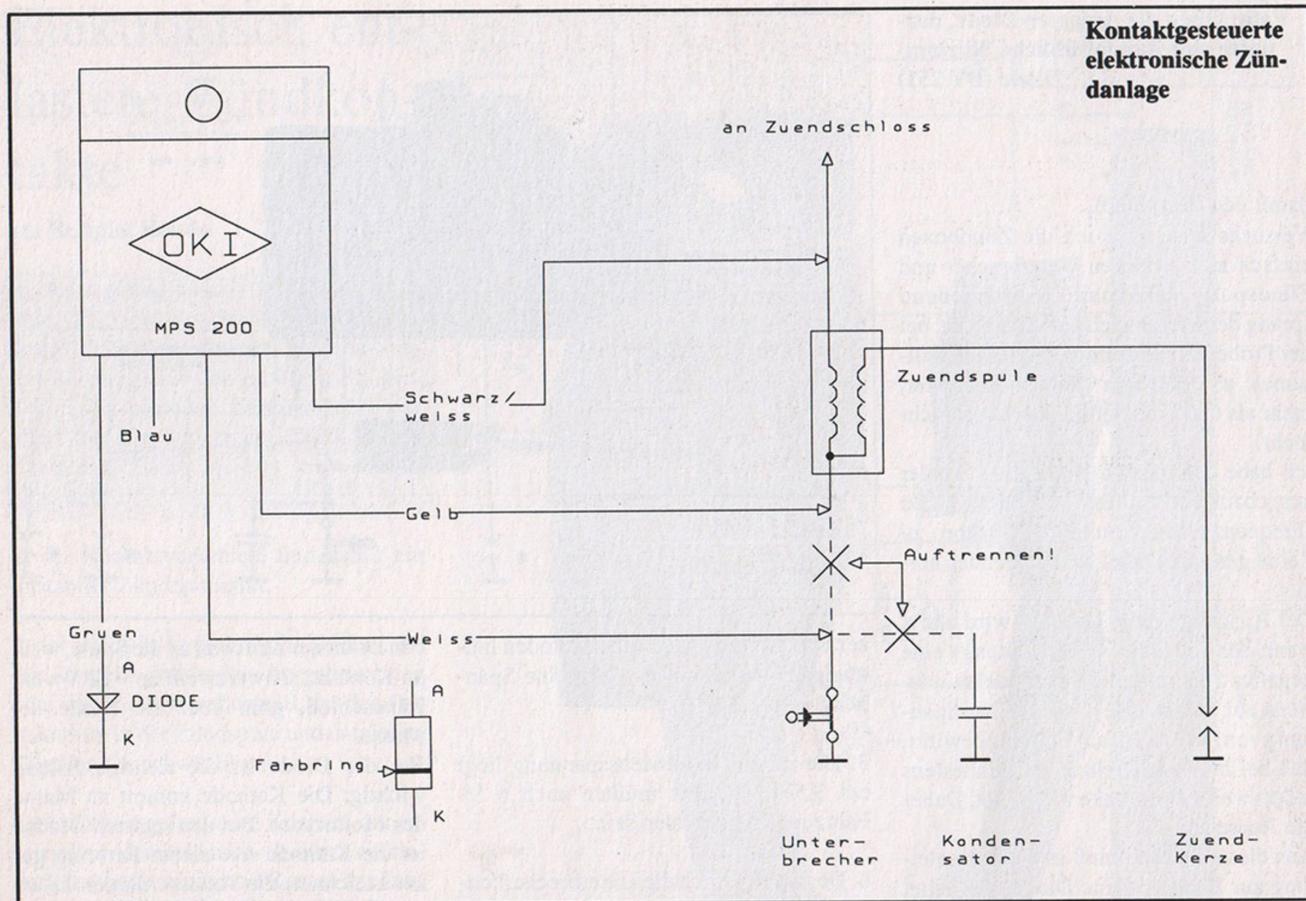
ben Draht der Zündbox an die Spule, weiß an Kontakt, schwarzweiß an +12 V vom Zündschloß, grün über die Diode der Masse.

Bei der Diode ist die richtige Polung wichtig: Die Kathode kommt an Masse des Motorrads. Bei den meisten Dioden ist die Kathode mit einem Farbring gekennzeichnet; die Anlasserdioden haben ein aufgedrucktes Symbol, außerdem ist hier die Kathode mit "+" gekennzeichnet. (Kommt trotzdem an die Masse!)

Der blaue Draht bleibt frei und wird isoliert, irgendwo angebunden. (Unbenutzte Drähte nie abschneiden, irgendwann braucht man sie vielleicht mal...). Die Zündboxen werden an geeigneter Stelle, am besten in der Nähe der Zündspule, am Rahmen befestigt. Bei der CB450K passen sie genau an die Stelle der Kondensatoren, diese warten nun hinter den Zündspulen auf einen evtl. Notfalleinsatz. Anschließend sicherheitshalber nochmal die Zündung einstellen - fertig!

Der an der Box installierte Mehrfachstecker wird in den meisten Fällen wohl nicht passen, hier ist Umbau angesagt. Ich hab' original HONDA-Rundstecker angelötet, die ich aus Kabelresten gewonnen habe. Wer weiß, wo man diese Stecker einzeln kaufen kann?

Nach dem Umbau wird man feststellen, daß keinerlei Funken an den Unterbrecherkontakten mehr zu sehen sind. Keine Funken, kein Verschleiß! So ganz stimmt das allerdings nicht, das Faserklötzchen schleift weiterhin auf dem Nocken und nutzt sich ab. Deshalb sollte auch der Zündzeitpunkt ab und zu mal kontrolliert werden, allerdings lange nicht mehr so



oft! Und sollte beim Umbauen was schiefgehen oder die Elektronik nachts in der Eifel den Geist aufgeben: Nach Umstecken der Kabel ist der alte Zustand wieder da und die Mühle läuft!

Wer Lust und Platz hat, kann natürlich die Kontakte auch noch rausschmeißen und den Magnetgeber einbauen; bei den alten HONDA-4-Zylindern z.B. müßte er passen. Dann ist man jeden Ärger für alle Zeiten los. Allerdings sollte man dann für Notfälle doch noch die alte Kontaktmechanik dabei haben!

Bei der Basterei ist mir auch klar geworden, warum die Bol d'Or-Zündspulen in der CB500f von Jochen Krupski (PP Nr. 3/89) abgebrannt sind: Normalerweise sind Spulen in kontaktgesteuerten Anlagen ruhestromfest, d.h., sie halten es ohne weiteres aus, wenn bei stehendem Motor und geschlossenen Kontakten der Zündstrom dauernd fließt. Bei den Bol d'Or-Spulen ist das wahrscheinlich nicht der Fall und auch nicht nötig, weil bei stehendem Motor keine Impulse vom Geber kommen und deshalb die Spule nicht belastet wird. Also Vorsicht bei unbekanntem Zündspulen!

Der Zündbox macht's übrigens nichts aus, wenn versehentlich mal die Zündung eingeschaltet bleibt: Bei meiner 450er waren sie nach 10 Minuten bei einem Zündstrom von ca. 1,5A gerade handwarm. Zum Schluß noch eine Bitte an unsere Gebrauchtteile-Händler: Bitte erhöht jetzt nicht die Preise für gebrauchte HONDA-Zündboxen!

Hinweise zu den Schaltplänen:

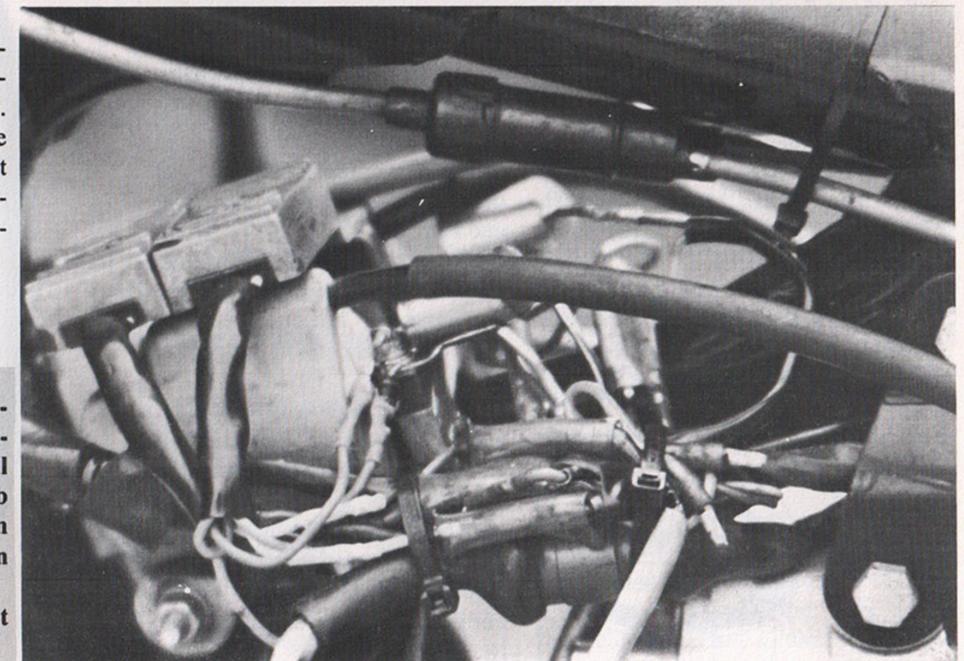
Bei den Plänen ging es mir nur darum, die elektrische Anlage so übersichtlich wie möglich darzustellen. Deshalb wurde auf die tatsächliche Lage der Bauteile keine Rücksicht genommen, ebenso wurden sämtliche Steckverbindungen weggelassen.

Text, Zeichnungen und Fotos:
Wilhelm Springmann

Der Einbau einer unterbrecher-gesteuerten elektronischen Zündanlage in andere Motorräder, egal aus welcher Zeit sie sind, egal ob 12 oder 6 Volt, ist kein Problem und macht die Alltagsmaschine in jedem Fall zuverlässiger.
Foto: Die Zündanlage eingebaut in die CB 450 K

Kabelfarbtabelle für Honda-Maschinen:

Farbe	von	nach
Gelb	Lichtmaschine	Gleichrichter
Rosa	Lichtmaschine	Gleichrichter
Weiß/Gelb	Lichtmaschine	Lichtschalter
Rot/Weiß	Gleichrichter	Batterie
Rot	Batterie	Zündschloß
Weiß	Regler	Feldspule
Schwarz	Zündschloß	alle Verbraucher
Grün	Batterie	Masse
Braun	Zündschloß	Stand/Schlußleuchte
Braun/Weiß	Zündschloß	Instrumenten-Beleuchtung
Braun/Blau	Lichtschalter	Abblendschalter
Alternativ:		
Braun/Blau	Lichtschalter	Sicherung
Schwarz/Rot	Lichtschalter	Sicherung
Schwarz/Gelb	Sicherung	Abblendschalter
Weiß	Abblendschalter	Abblendlicht
Blau	Abblendschalter	Fernlicht
Blau	Lichthupe	Fernlicht
Grau	Blinkrelais	Blinkschalter
Orange	Blinkschalter	Blinker links
Blau	Blinkschalter	Blinker rechts
Grün/Gelb	Bremslichtschalter	Bremsleuchte
Hellgrün/Rot	Leerlaufschalter	Leerl.-Kontr./Anl.-Diode
Hellgrün	Hornscharter	Horn
Blau/Rot	Öldruckschalter	Ölwarnleuchte
Grün/Rot	Anlaßrelais	Anlasserrelais oder Kupplungsschalter
Gelb/Rot	Anlaß-Schalter	Anlasserrelais
Schwarz/Weiß	Zündschalter	Zündspule(n)
Blau	Zündspule	Unterbrecher links (1/3)
Gelb	Zündspule	Unterbrecher rechts (2/4)



Wußten Sie schon...

Hecker K 175 V und V 200 mit 200er ILO-Motor, Baujahr 1953: Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Rillenkugellager	2	6203	17 x 47 x 12
Lenkung	Kugel DIN 5401	44	3/16"	4,762 mm
Getriebe:				
Hauptwelle	Rillenkugellager	1	6202 C3	15 x 35 x 11
	Rillenkugellager	1	6203 C3	17 x 40 x 12
Vorgelegewelle	Rillenkugellager	1	6204 C3	20 x 47 x 14
	Rolle DIN 5402	15	4 x 6	4 Drchm. x 6 lg
Kickstarter	Kugel DIN 5401	1	8	8 Drchm.
Kupplung	Rolle DIN 5402	1	6 x 8	6 Drchm. x 8 lg
Hinterrad	Rillenkugellager	2	6203	17 x 40 x 12
Hinterradbremse	Rillenkugellager	1	6203	17 x 40 x 12
Motor:				
Kurbelwelle	Rillenkugellager	1	6305 C3	25 x 62 x 17
	Rillenkugellager	1	6205 C3	25 x 52 x 15

Kurbelwellenlager richten sich nach eingebauter Zündanlage: Bosch = 6205 C3, Noris = 6305 C3

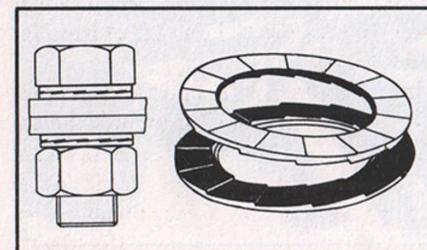
Die Bestellnummern sind Norm- oder FAG-Bezeichnungen und können im Normteilehandel auf andere Hersteller umgeschlüsselt werden

Selbstsichernde Schraubverbindungen

Juhu! Es ist gelungen. Peter E. Heinze hat sich ein Herz genommen und bietet die in der GP 14, Seite 38f, besprochenen selbstsichernden Unterlegscheiben in geringen Mengen an, so daß sich die Anschaffung für den Schrauber lohnt.

Die Mindestabnahme liegt bei 60 Stück (30 Paar) für 12 DM, wobei die Zusammensetzung (Menge pro Durchmesser, wählbar zwischen M6 und M12) jedem selbst überlassen bleibt.

Bei Abnahme größerer Mengen bietet Heinze günstigere Konditionen an. Peter E. Heinze, In der Eck 2, 6301 Heuchelheim, Telefon 06 41/63 4 19, Fax 06 41/63 4 84



Neue Radialwellendichtringe

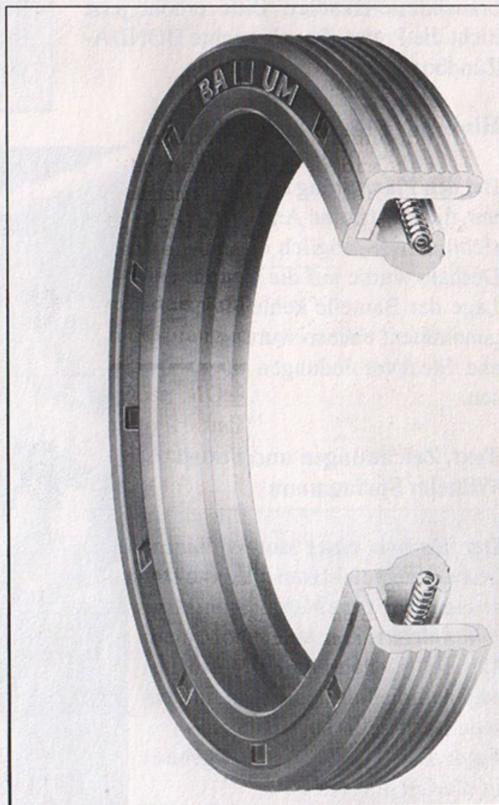
Der bekannte "Simmerring" wurde weiterentwickelt. Die Verbesserungen betreffen den Werkstoff (Fluorkautschuk 75 FKM 585), der jetzt noch beständiger gegen Rißbildungen an der Dichtlippe ist, und die Verschleißfestigkeit. Der neue Werkstoff verträgt sich besser mit den abzudichtenden Medien (Öle und Fette).

Die neuen Radialwellendichtringe können bei der Restaurierung und Reparatur im Motor-, Getriebe- und Radnabenbereich eingesetzt werden.

Er wird mit Schutzlippe für die Schmutzabweisung (Radnaben) in den Standardgrößen geliefert.

Die "RWDRs" gibt es beim Norm- oder Maschinenteilehandel (Technikartikel). Adressen nennt das Telefon-Branchenbuch.

Für den Einbau etc. vergleiche GP Nr. 8, 9, 10 und 11.



BSA Kurbelwellen

Die Umrüstung von Kurbelwellen-Gleitlager auf zuverlässigere Nadellager bei den BSA-Typen A7, A10, A50 und A65 nimmt die Firma K+K Motorräder, "MS Treue"-östlicher Bahnhofskanal, 2100 Hamburg 90, Telefon 040/76 58 621, vor. Sie verpflanzen auch Norton Commander Kurbelwellen in das BSA 65-Herz, der Hubraum erhöht sich dann auf 810 ccm.

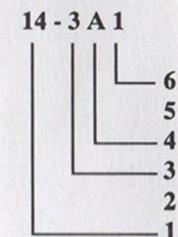
Zündkerzen

In den alten Betriebsanleitungen sind immer die Zündkerzen bestimmter Marken nach der alten, allgemeingültigen Bosch-Wärmewert-Tabelle angegeben. Typische Bezeichnung war W 175 T1 etc. Nach folgender Tabelle lassen sich die alten Werte in die neuen schnell umschlüsseln:

Wärmewert:	
alt	neu
75	11
100	10
125	9
150	8
175	7
200	6
225	5
250	4
275	3
300	2

Bei den neuen Bezeichnungen der Firma Beru bedeuten:

Beispiel Yamaha RD 250 bis Modell 74



- Gewindedurchmesser 10, 12, 14 oder 18 mm
- Konstruktionsmerkmal z.B. K = Konussitz Normalausführung trägt hier

BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Zündapp KS 601

	linker V.	rechter V
Vergasertyp	1/25/1	1/25/2
Motoranschluß	Flansch	Flansch
Filteranschluß	35 mm	35 mm
Schwimmergehäuse kompl.	--	--
Schwimmergehäuse	fest rechts	fest links
Schwimmergehäusedeckel	32-181	32-181
Schwimmer	35-072	35-072
Kraftstoffanschluß	8 mm	8 mm
Gasschieber	22-521	22-521
Mischkammereinsatz	5	5
	25-015	25-015
Hauptdüse	44-051	44-051
	105	110
Nadeldüse	45-251	45-251
	2,68	2,68
Leerlaufdüse	44-031	44-031
	40	40
Startdüse	--	--
Düsennadel	46-934	46-934
	4	4
Nadelstellung	2	2
Luftregulierschraube offen	2 1/2 x	2 1/2 x

keine Bezeichnung

- Wärmewert nach obiger Tabelle
- Gewindelänge (mm)
A = 12,7 normale Funkenlage
B = 12,7 vorgezogene FL.
C = 19 normale FL.
D = 19 vorgezogene FL.
E = 9,5 normale FL.
F = 9,5 vorgezogene FL.

- Elektrodenmaterial bei Sonderausführungen
S = Silber
P = Platin
U = NiCu

- Wärmewertabweichung
ungerade Zahlen = Abweichung ins "kalte"

Alte Bosch-Bezeichnung

Bedeutung Beru-Bez.

- | | | |
|------|---------------------------------------|--------|
| W = | 14 mm Gewinde | 14 (1) |
| M = | 18 mm Gewinde | 18 (1) |
| T = | Kerzenstein | ohne |
| mM = | mit Kerzenstecker-Anschlußmutter ohne | |
| R = | Entstörte Kerze | |
| 1 = | Gewindelänge 12,5 mm | |
| 2 = | Gewindelänge 18 mm | |

Hat also der Hobel im original lt. Betriebsanleitung eine Bosch-Kerze M 175 T1, so entspricht das der BERU 18-7. Die Gewindelänge läßt sich ausmessen, ergibt sich aber auch aus der Bezeichnung T1 = Normkerze mit 12,7 mm Gewindelänge; komplett-Bezeichnung also 18 - 7 A. So, jetzt noch ein paar Tips zu den Kerzen: Beste Erfahrungen habe ich mit Beru-Silverstone gemacht. Sie haben eine sehr hohe Lebenserwartung, sind aber sehr teuer. Ob sich die Ausgabe, trotz höherer Lebensdauer, lohnt, sei jedem anheim gestellt.

Für die Auswahl der richtigen Kerze ist aber nicht nur die Betriebsanleitung ausschlaggebend, sondern auch der Fahrstil. Kerzen brauchen eine Temperatur von ca. 500 Grad C, um sich selbst zu reinigen. Bei Kurzfahrten wird diese Temperatur nicht erreicht, auf den Elektroden lagern sich Ölkohle und Ruß ab. Es kann schlimmstenfalls zu Zündaussetzern (Brückenbildung = Popel zwischen den Elektroden) kommen. Empfehlung: Eine Stufe unter dem Wert der Betriebsanleitung bleiben (W 175 statt 200er bzw. 7er statt 6er).

"Rasante" Fahrer, die ihre Mühle schrumpfen, sollten sich eine Kerze mit höherem Wärmewert (Hohe, alte Bosch-Zahl (W240..)/heute niedrige Zahl (4)!!!) reinschrauben, um Glühzündungen zu vermeiden. **Alles klar!?**

Das Fest der 50er/60er Jahre in Sinsheim

„Verachtet mir die alten Meister nicht“

Text und Fotos: Klacks

Diese Versammlung vor dem Technik-Museum in Sinsheim hat nun schon Tradition. In der ersten September-Hälfte putzen eine Menge Motorrad-Beflissene ihre Sahnestücke aus den 50er, 60er und vom Anfang der 70er Jahre und machen sich auf den Weg in den Kraichgau zwischen Heidelberg und Neckarsulm. Dort in dieser badisch-schwäbischen Kreisstadt direkt neben der Autobahn A 6 Heilbronn-Heidelberg rollt die große Versammlung ab, ursprünglich nur als

Foto:
Motosacoche 212 mit Opti-Twin ohc 1954/55

Feier der 50er Jahre gedacht, inzwischen aber, durch die fortschreitenden Jahrzehnte, bis in die 70er vorgedrungen.

Als im Sommer '90 die bisherigen Veranstalter (Stuttgarter Motorrad-Zeitschriften) dem Museum plötzlich absagten, entschlossen sich die Museums-Betreiber kurzerhand, das Treffen in eigene Hände zu nehmen, denn man war der Meinung, daß man die feine Sache auf keinen Fall zu den Akten legen kann. Jetzt war es natürlich etwas spät für Ausschreibungen versenden, Werbung machen usw., doch was geschah am 8. September morgens um 9.00 Uhr? Klar, alte und neue "Sinsheimer" machten ihr Drive-in wie eh und je, der MOC-Steinsberg baute die Wertungs-Räume und den Sicherheits-Parcour auf, Orgel-Virtuose und R 50-Fahrer Hans Ulrich Bader heizte seine große Elektronik-Höhner an, Dieter Braun und Gustav Reiner erschienen auf dem Kampfplatz, die Rampe für die vorzustellenden Maschinen war schon aufgebaut, und bald füllte sich die Arena mit immer mehr Teilnehmern an der Motorrad-Bewertung und mit immer mehr Schlachtenbummlern aus allen Teilen Deutschlands und dem nahen Ausland. The Show went on - !

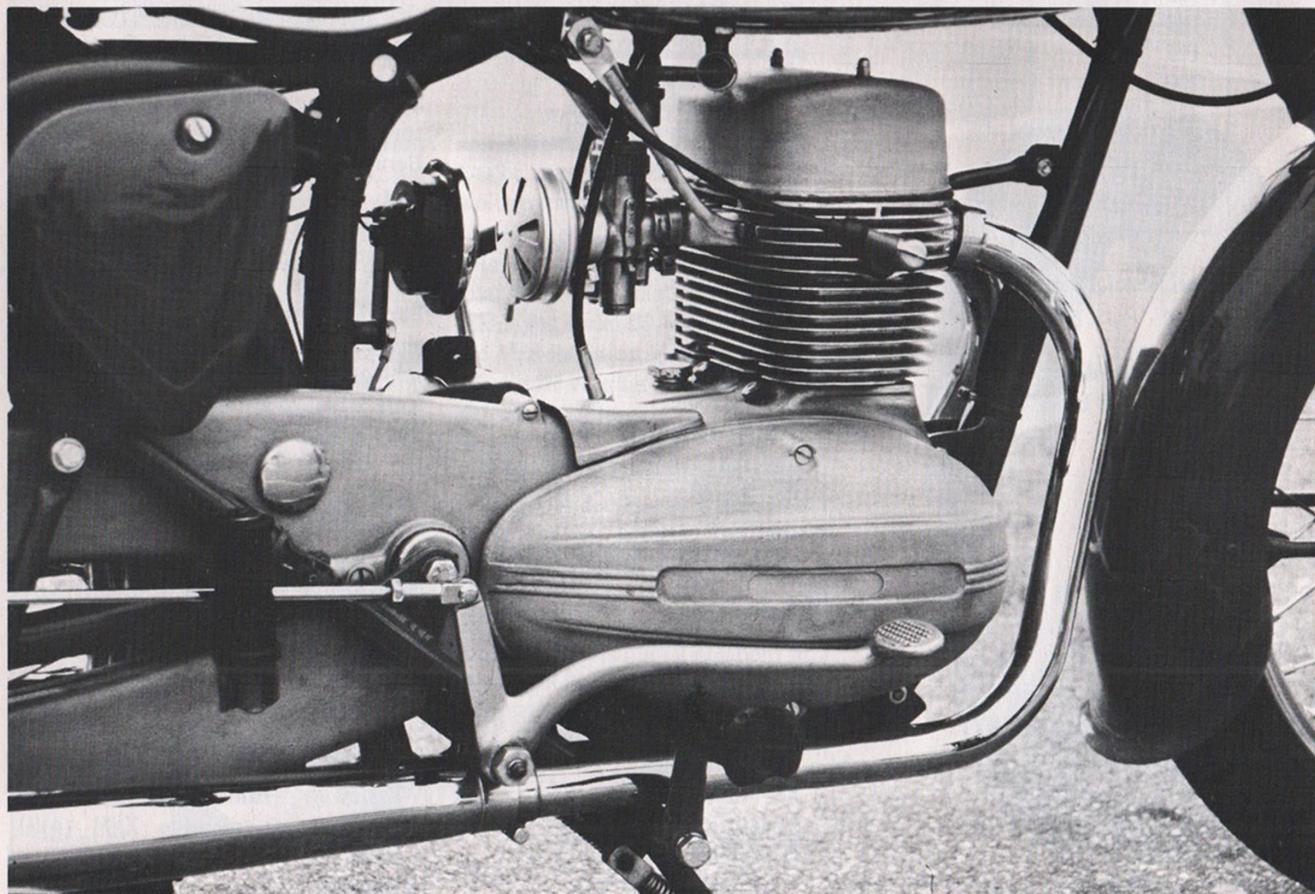
Die Museums-Leute hatten gefragt, ob ich nicht auch wieder das Mikrofon für die Moderation über die herrlichen Maschinen in die Hand nehmen wollte, und was denkt Ihr, was man dann antwortet?

Na, Ihr habt's gewußt. Hinzu kam noch Dr. Simsa, und so war die alte Mannschaft komplett.

5-4-3-2-1-Staaaaart - !

Aus der Menge der etwa 3000 Versammelten kamen aus der Bewertungsgruppe V ein paar Westerwald-Motorräder, eine BMW R 24 von 1949 und eine DKW 175 S von 1956 auf die Rampe, beide mit der ehrenvollen Patina des täglichen (!) Gebrauchs bedeckt und nicht nur eben um die Ecke nach Sinsheim gefahren.

Es galt zuerst einmal, der Gemeinde live vor Augen zu führen, daß frischer Straßendreck verdienstvoll ist, und daß betagte Ackerpferde der tollen 50er Jahre ganz schön langlebig und bis heute verwendbar sein können. Es galt außerdem, dem klassischen Leitspruch des Tages zu huldigen "Verachtet mir - verdammt nochmal - die guten, alten Meister nicht".



Inzwischen flogen die Blicke herum. Von A wie AJS bis Z wie Zündapp war alles vorhanden, inklusive Raritäten wie z.B. eine Schweizer Motosacoche 212 mit dem seltenen 250er Viertakt-Twin ohc von Opti 1954/55. Dieser Motor, einstmal in der Reißverschluß-Fabrik "Opti" (solche Reißer gibt es heute noch) in einer Stückzahl von über 600 hergestellt, war noch eine Tat des Schöngeistes Richard Küchen, jedoch diesmal nicht mit seinen oft üblichen x-mal-um-die-Ecke-versteckten Ansaugkanälen, siehe Victoria-Bergmeister u.a. Die von Rolf Kramer aus Neftenbach/CH vorgeführte Maschine hatte die Motornummer 517, und man fragt sich, wo sie wohl alle geblieben sind.

Für die Besucher aus den südlichen Gefilden Europas war eine 1955er 500er Vierzylinder ohc-Nimbus aus Dänemark ein Hit. "Jo, mei - dös ham's aus Bandeis'n z'sammenschmiedt" - kei Wunder, daß dös Hascherl so wen'g Schmaolz im ohc-Muskel hot! Siecht aus wie aus d'Inflations-Zwanziger", stellte mitleidig ein knorriger blauweißer Wildschütz fest,

Foto:
Nimbus 1955

aus dem Volkstamm unterhalb und in den Alpen.

Der Lokführer Franz aus Buchholz hatte aufträglich für die Anni aus Bielefeld eine echte Schwarze Josefine wieder zum Leben erweckt, und diese Tornax-Wiedergeburt mit dem Zweizylinder-Zweitakter JLO M 2/125, 15 PS, Vollschwingen-Fahrwerk, Baujahr 1954, das Jahr, als bei Tornax das Ende kam, stand da wie neu. Neiiiin - nur die eine Seite war neu, d.h. sauber geputzt, die andere Seite bewies durch nicht abgespritzten frischen Straßendreck, daß die Josefine auf eigenen Rädern nach dem Ort ihrer 50er Sehnsucht gefahren war. Erfolg: einer der ersten Preise der Bewertungsklasse I. Soodele, sagt der Schwabe - !

Eine fantastische 1000er Vincent Black Shadow von 1949 mußte beweisen, daß sie nicht nur perfekt aussah, sondern auch sofort ansprang. Sie tat's - die Rampe erbebte. Doch war das gar nichts gegen die Erschütterungen dieser Plattform, als darauf eine 1955er Einzylinder-Panther aus merry, old England angetreten wurde (Bohrung 88 mm/Hub 106 mm; Hubraum 645 ccm; Hubverhältnis 1,2; Leistung 28 PS) - das Zittern der ganzen Rampenkonstruktion steckt noch immer in meinen

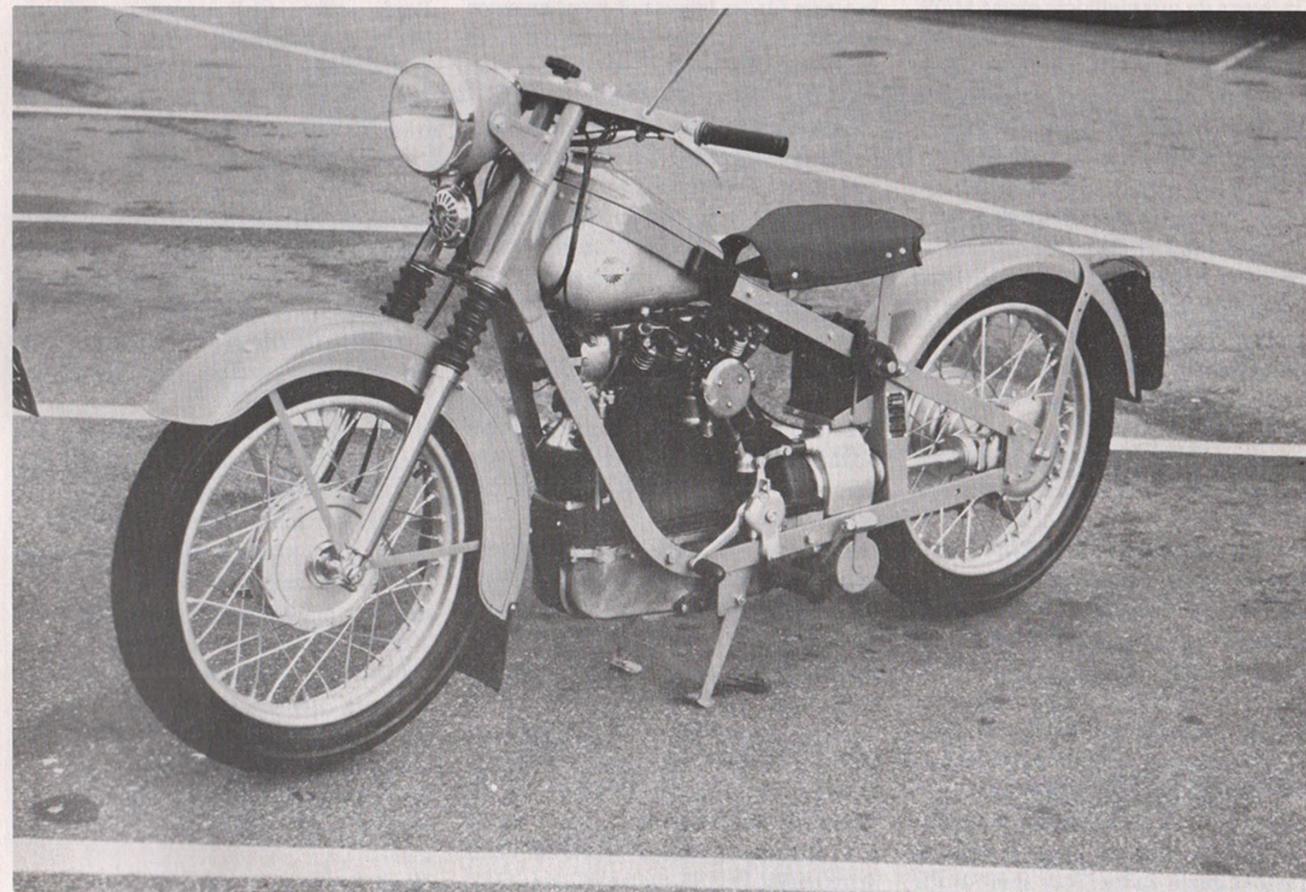
Angsträumen - !

Der geneigte Leser wird zwischen den Zeilen entnehmen, welches Fluidum über dem Geschehen schwebte. Und das konnten auch gelegentliche Regenschauer nicht wegwaschen. BMW-, DKW-, Horex-, NSU-, Zündapp- und alle anderen Freunde konnten, was die versammelten Feuerrösser anging, bestimmt allemal zufrieden sein.

Die Kraichgau-Rundfahrten des MOC-Steinsberg, und auch die geplanten Hub-schrauber-Rundflüge hatten wetterbedingt das Nachsehen.

Von allem blieben natürlich auch Wünsche übrig, die das Museum 1991 berücksichtigt. Vielleicht wiederum andere Wertungskriterien oder so. Als wir am späten Nachmittag den Kurs zur Heimfahrt absteckten, schmetterte der Hans das obligatorische "Auf Wiedersehen" aus seiner Orgel, und der Werner trat seine so seltene und kostbare Schwingen-KS 1957 wieder an - vor Jahren aus den USA reimportiert, eine von einstmal 200.

Tschuß, bis nächstes Jahr - !



„Bin ich ein Chinese, der träumt, ein Schmetterling zu sein, oder bin ich ein Schmetterling, der träumt, ein Chinese zu sein?“ (Heller)

Wunsch oder Wirklichkeit?

„Das gibt's nicht“, dachte ich, als ausgerechnet ein weißer Dreizack rechts ranfuhr und kurz vor mir zum Stehen kam.

Nach kurzem Wortwechsel mit seiner Beifahrerin entstieg ein smarter Managertyp der edlen Karosse. Verwegen setzte er seinen Zweireiher dem Regen aus: „Na, will sie nicht mehr?“ fragte er rhetorisch und deutete auf mein bockiges Motorrad. „Für 'ne Zigarettenpause wäre mir die Luftfeuchtigkeit zu hoch“, entgegenete ich frech. „Kannst du das selbst reparieren, oder können wir dir behilflich sein?“ „Tja, wenn du mir vielleicht etwas MOS-Öl herbeizaubern kannst?“ „MOS-Öl?“ „Na, Kontaktspray halt! Die Zündanlage ist nämlich feucht; voll abgetaucht! Mit dem MOS-Öl und 'nem trockenem Lappen müßte ich das wieder hinkriegen.“ „Klar! Davon hab'ich 'ne Spraydose in der Garage, vielleicht zehn Minuten von hier. Da könntest du dich etwas aufwärmen und auch einen Kaffee trinken. Anschließend bringen wir deine Maschine wieder in Schwung. Wie wär's?“ „Donnerwetter“, dachte ich, „hätte ich diesem Typ nicht zugetraut.“ und sagte laut: „Okay! Why not?“. Schnell packte ich Helm und Handschuhe, schloß die Mühle ab und stieg in den Nobel-Hobel. „Das ist Vera, meine Frau! Ich bin Gerd.“ Die Anfangsvierzigerin legte ihre manikürte, warme Hand in meine ölbraune, durchgefrorene Tatze. Lange, rotlackierte Tigerkrallen stachen mir ins Auge. „Ooo-ooch, er ist ja schon eiskalt“, drang es mitleidig zwischen den im Ton der Fingernägel bemalten, vollen Lippen hervor: „Aber das kriegen wir schon wieder hin!“ „Er braucht Kontaktspray“, bemerkte Gerd in merkwürdiger Tonlage, und sah sie dabei durch seine „Ray Ben“-Brille



vielsagend an. „Merkwürdige Typen“, unkte mein Gewissen. „Egal, Hauptsache ersteinmal ins Trockene!“ Eine knappe Viertelstunde später erreichten wir den Bungalow. „Wir gehen zu erst runter und hängen deine nassen Sachen in den Heizungskeller“, meinte Gerd, legte mir die Hand auf meine Schulter und dirigierte mich in das Gewölbe. In einem für die Jahreszeit etwas knappen Kleidchen, erwartete Vera uns dann mit dem versprochenen Kaffee im Wohnzimmer. Ich sah mich um. Rustikale Eichenfurniere umzingelten mich. Vera hatte eingeschickt und setzte sich an meine Seite. „Sag' mal, was findest du eigentlich am Motorradfahren? Würdest du bei diesem Wetter nicht lieber im Auto sitzen, oder ist dir ein Auto zu teuer?“ „Klar, wenn man 'nen Wassereinbruch in der Hose hat, träumt man auch vom warmen Auto, aber die Regenritte gehören nunmal dazu. Wenn man erst in die Hauptgruppe der Schönwetterfahrer abgerutscht ist, verliert man schnell den Kontakt zu den echten Tourern...“ Mir stockte der Atem, so plötzlich traf mich der Schlag! Unbemerkt war Vera mit einem Fuß aus den Hochhackigen geschlüpft und fuhr mir damit am Unterschenkel auf und ab. Vorsichtig zog ich mein Bein zur Seite weg, ganz darauf bedacht, Gerd nichts merken zu lassen. Mühsam sprach ich weiter: „Äh, von wegen teuer, ähm, für das Geld, das die Maschine kostete, könnte ich auch locker ein Auto fahren.“ Wieder spürte ich Veras drängenden Fuß an meinem Bein. Gerd

konnte ihr Treiben nicht länger übersehen. Der niedrige Couchtisch verdeckte ihre bewegten Knie ja kaum. Ich begann zu schwitzen, da fühlte ich auch nicht ihre Hand an meinem Rücken. „Trägst du das Leder auch aus erotischen Gründen?“ hauchte Vera und strich mit ihrer freien Hand über meinen Oberschenkel. Rote Ohren meinerseits waren das Ergebnis. Sollte ich aufspringen und wegrennen?

Unmöglich, ich hatte ja noch Stiefel und Jacke samt Schlüsseln im Keller. Gerd saß gelassen gegenüber und ließ sich nichts anmerken. Um so unerwarteter traf mich sein „Gefällt dir meine Frau? Du kannst ganz ehrlich sein!“ „Gong! Mir muß die Birne eingefroren gewesen sein, daß ich Blitzmerker erst jetzt mitkriege, was hier läuft“, dachte ich geschockt. Beide sahen mich erwartungsvoll an. Ersteinmal sammeln! „Vera ist wunderschön, ähem, und wenn ich mit ihr auf einer einsamen Insel leben müßte, dann wäre sie auch nicht vor mir sicher. Aber Leute, was ihr hier abziehen wollt, das ist nichts für mich. Tut mir leid!“ „Aber das kannst du doch garnicht beurteilen, solange du es nicht probiert hast“, ereiferte sich Gerd, „der Appetit kommt ja bekanntlich mit dem Essen.“ „Mir bleibt nur noch eine Möglichkeit um hier schnell rauszukommen: Ich muß den Hartmann spielen!“ Abrupt sprang ich auf. „Schluß jetzt! Ich springe jetzt in meine Stiefel, Gerd holt die Dose MOS-Öl aus der Garage und bringt mich ruckzuck zurück zu meinem Bock. Andernfalls komme ich die Tage mal mit meinem Klub vorbei, dann können wir 'nen flotten zwanziger machen! Habt ihr mich verstanden?“ Nun schauten Vera und Gerd geschockt. Zwanzig Minuten später war ich wieder bei meinem Motorrad, um eine Erfahrung und eine Dose MOS-Öl reicher. Motorradfahren ist eben unheimlich interessant. Was einem da alles passieren kann...
Yogi

Verstärkung für die GummikuH

Auf dieser halben Seite gab man mir die Gelegenheit meine Wenigkeit in den Vordergrund zu stellen. Ich, der neue GummikuH-Knüchel, bin als Andy Schwietzer im Jahre des Herren 1962 zu Göttingen geboren und getauft. Meine ersten Lebensjahre können wir hier getrost überspringen. Bemerkenswert war da lediglich ein Großvater, der vom Motorradfahren im allgemeinen und insbesondere von seinem D-Rad schwärmte. Nachdem die „Fünziger“-Jahre glücklicherweise ohne bleibende Schäden überstanden waren, und der Bazillus tief saß, ging's mit Motorrädern erst richtig los. Eine KTM GS und anschließend eine Yamaha RD verkleinerten Wegezeiten und Geldbeutel enorm. An einer Triumph 750 durfte der jugendliche Motorradfan zum schraubenden Windgesicht reifen. Ein kurzes Gastspiel gab mein erster richtiger Zweirad-Oldie: Im März 1986 legte ich mir eine 350er BSA B 31, Baujahr 1956, zu. Leider wollte sich aufgrund der eher mageren Motorleistung dieses Exemplars (bei fast vier Zentner Bruttogewicht), beim Fahren nicht die rechte Harmonie einstellen. Im Juni des selben Jahres konnte ich sie gut verkaufen. Nachdem Auslandsfahrten stets dazu zwangen, Eisenbahnfahrpläne zu studieren, wohingegen das andere Studium ins Hintertreffen geriet, wurde eine BMW R 80 ST mein „Flügelroß“. Dieses Motorrad ließ mir Zeit mein Studium zu beenden. Für meine Diplomarbeit „Konzeptwandel der Zeitschrift „MOTORRAD“ in den letzten drei Jahrzehnten“ konnte ich einen betreuenden Professor gewinnen. Seit 1989 darf ich mich denn nun „Diplomsozialwirt“ schimpfen. Im Winter gab's immer was „kleines“ aus Zschopau. Doch auch Suzuki und Benelli Zweitakt-Twins bewiesen in dieser kalten Jahreszeit Steherqualitäten. Mein derzeitiges Nostalgie-Krad ist, wie könnte es anders sein, eine originale GummikuH (heißt mit vollem Namen BMW R 60, Baujahr 1956). Nach dem Kauf, der im November letzten Jahres noch die leichteste Übung war, wurde der Winter mit klammen Fingern in

der Werkstatt verbracht. Dort erhielt die R 60 eine neue Elektrik und viele kleine Reparaturen verabreicht, da sie neun Jahre abgemeldet in einer Garage gestanden hatte. Trotz der winterlichen Arbeiten konnte die GummikuH die Überwachungshürde erst beim zweiten Anlauf überspringen (Tropfende Vergaser - saugefährlich laut Graukittel). Im Sommer konnte ich aber das Motto „aus Freude am Fahren“ voll genießen. Im Gegensatz zu den aktuellen bayrischen Produkten, verfügt die R 60 über einen vollmundigen Auspuffklang und eine akzeptable Sitzhöhe, verbunden mit exzellenter Schwerpunktage. Aber eine unendliche Geschichte wird's dennoch: Das Hinterachsgetriebe tropft und wilde Umbauten des Vorbesitzers aus den 70er Jahren sind rückgängig zu machen. Vielleicht weiß ein Leser sogar, wo eine vordere Schwinge für dieses Ding rumfliegt? Für einen Hinweis wäre ich sehr dankbar.
Andy Schwietzer

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 _____ Duch Verrechnungsscheck/ Euroscheck inklusive Porto und Versand.

Datum/Unterschrift _____

Literatur

Himmel, wie war ich froh, als ich dieses Buch in den Händen hielt. - Die Stuttgarter Motorbuch-Leute konnten sich entschließen, Hertwecks "Besser machen" als Reprint neu aufzulegen.

Nachdem ich den bereits vor einiger Zeit erschienenen "Kupferwurm" vom "Coarl" intus hatte, konnte ich von Stund' an mir bei jedem "Elektro-Kurzen" selbst helfen (Mein Gespann durchfuhr den Winter trotz 6 Volt und 60 Watt LIMA sogar mit Heizgriffen ohne Sperenzien zu machen). Zaubersprüche stehen nicht in den Büchern des ehemaligen Motorrad-Chefredakteurs, aber er fährt auch "Technik-Laien" systematisch in die Motorrad-Intimitäten, Marke 1958, ein.

"Besser machen" - Der Titel des Buches wirkt simpel.

Mit dem gleichen Eifer, mit dem Hertweck in seinen Leitartikeln gegen wirtschaftswunderliche Borniertheit und Pharisäertum Sturm lief, analysierte er die Zweiräder der 50er Jahre. Schwache

Limas und Dosendeckelbremsen, überhitzte Motoren und reißende Seilzüge gehörten damals zum Fahralltag. Dazu kam, daß in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts die Motorradwerke eingingen wie Primeln oder auf "Auch-Autobau" umschalteten. Die verbliebenen Werkstätten waren häufig mit den Reparaturproblemen (wie heute auch/pk) überfordert.

Was Hertweck von den "Spezialisten" hielt, steht nicht nur zwischen den Zeilen. Aus dieser Situation und aus seiner "Straßenrandpraxis" heraus, entstand, unter Verwendung teilweise bereits im Motorrad gedruckter Artikelserien, dieses Buch.

Er beschränkte sich nicht auf das Schrauben, auf die Werkzeugkunde, sondern ein Kapitel über das Abschleppen von "Havaristen" gehörte ebenfalls dazu.

"Besser machen" ist auch heute mehr als eine nostalgische Erinnerung. Nach der Lektüre dürfte einem mancherlei Dinge, die man bis dato schicksalsgläubig erduldet, in völlig neuem Licht erscheinen.

Hertwecks unnachahmlicher, hemdsärmeliger Schreibstil tut ein Übriges, das Buch über die "lästerlichen Konstruktionen" zu einem wirklichen Lesevergnügen zu machen.

Ein bißchen Schade fand ich, daß die Motor-Buchler keine einführenden Worte, daß dieser Nachdruck aus dem Motorrad-Jahrzehnt stammt, mit abdruckten.

Aber alles in allem: Ein absolutes Muß im Bücherschrank des Praktikers. Andy Schwietzer

BESSER MACHEN
"Arbeiten an Motorrädern"
• Carl Hertweck • Motorbuch Verlag Stuttgart • 32 DM • ISBN3-613-01359-2



Arbeiten an Motorrädern

Carl Hertweck



Alte Ausgaben

Folgende GummikuH Hefte sind noch lieferbar (4,90 DM/Heft, 12 Hefte 49,90 DM):

Heft 1: Zündapp-Werke

Heft 2: NSU

Heft 3: DKW (Neuaufgabe!!!)

Heft 4: Adler (Neuaufgabe!!!)

Heft 5: Horex

Heft 6: Triumph Nürnberg

Heft 7: Victoria

Heft 8: Maico

GummikuH & Past perfect

Heft 9: BSA, Guzzi

Heft 10: Honda CB 500 F

Heft 11: Sanglas

Heft 12: BSA Café Racer

Heft 13: AWO

Heft 14 :AJS • Isle of Man • IFA RT 125

Heft 15: Zündapp und seine Konkurrenten • MZ BK 350

GummikuH-Verlag
Am Deich 57
2800 Bremen 1

Termine & Treffen

Wann Wo Was Veranstalter Telefon

Oktober

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
24.-26. 1000 ..	Berlin ..	II. Motorradtreffen ..	CBM eV, Klaus Pauli, Gottschedstr. 12, 1000 B 65 .. 030/4 61 34 22
27. A-4400 ..	Steyr ..	Münchenholz ..	Oldtimer-Markt ..
27.-28. 4350 ..	Recklinghausen Vestlandhalle ..	Oldtimer-Markt ..	1. MSC Steyr, Neustiftgasse 17, A-4400 Steyr .. 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
10. DDR-1950	Neuruppin ..	Treskow ..	Teilemarkt ..	Joachim Neubauer, Wallstr. 1, DDR-1950 Neuruppin
10. DK ..	Herning ..	Messecenter ..	Teilemarkt ..	S.A. Mortensen, Siriusvej 11, DK-7430 Ikast
21. 5000 ..	Köln ..	Deutzer Sporthalle ..	Hallen-Cross ..	VAG Cross Colonia .. 02203/62 339
24. 7000 ..	Stuttgart ..	Herrenberg ..	Technik-Markt ..	Ammon, Zehntstr. 28, 8720 Schweinfurt .. 09721/41455

Dezember

2. 2347 ..	Süderbrarup ..	BMW-Teilmarkt ..	BMW-Motorrad-Club Angeln, H.A. Schmidt-Holländer .. 04641/84 35	
8.-9. 3150 ..	Peine ..	Adenstedt ..	Wintertreffen ..	Andreas Degener .. 05172/5500

1991

März

2.-3. 4700 ..	Hamm ..	Oldtimer-Markt ..	Hammer Ausstellungs-+Veranstaltungsg., PF 1609, 4700 Hamm 1
--------------------	---------	-------------------	---

April

27.-28. 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
..... 2802 ..	Gastst.Cordes	Posthausen (Abf. A1) ..	Boxer-Treffen ..	Jeden 1. Donnerstag im Monat .. 0 42 61/83 2 64
..... 5563 ..	Kröv/Mosel	Gst. Sportplatz ..	Motorrad-Stammtisch ..	Jeden Freitag ab 20.00 Uhr (kein Verein) .. 06571/84 49
..... 6537 ..	Gensingen ..	Hotel zum Adler ..	Veteranen-Stammtisch ..	Jeden Montag ab 20.00 Uhr (kein Verein) .. 06704/22 08
..... 7445 ..	Bempflingen	Sportheim Waldeck ..	Heinkel-Stammtisch ..	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr .. 07123/34 5 66
..... 7800 ..	Freiburg ..	Schauinsland ..	Treffen ..	Gasth. "Zum Start" jed. Freitag abend .. 07 61/64 6 11
..... 8700 ..	Würzburg-Oberdürrbach-Waldschänke	Classic-Bike-Treff ..	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr ..	St. Buchberger

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

Veranstalter, sendet uns Euren Termin!

Die Veröffentlichung ist kostenlos!

Wann: _____ O Ständiger Termin

Wo: Postleitzahl: _____ Ort: _____ Treffpunkt: _____

Was: Teilemarkt Treffen Rallye Rennen Trial
 Markentreffen für _____ Sonstiges: _____

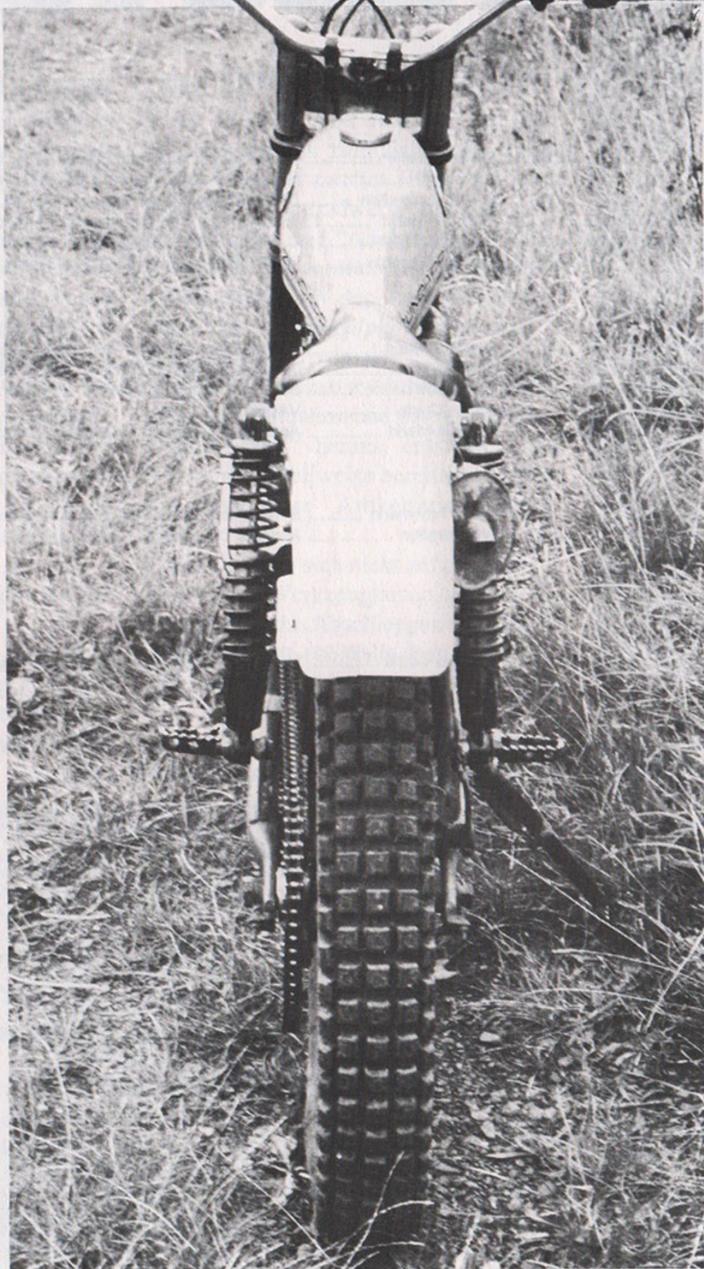
Wer: _____
_____ O Telefon: _____

Trial zum Billigtarif

Wem die Artikel über Veteranentrial in den letzten Ausgaben den Mund wässrig gemacht haben, dem soll hier anhand zweier Beispiele gezeigt werden, daß der Spaß durchaus erschwinglich ist.

Mit einer unveränderten Straßenmaschine anzutreten, ist höchstens zum Hineinschnuppern angeraten, denn es gibt nur bei wenigen Veranstaltungen separat gewertete Klassen für Straßenmotorräder. Und außerdem möchte wohl jeder den Beschränkungen durch zu wenig Bodenfreiheit und zahlreiche überflüssige Pfunde entgehen. Der Aufbau einer speziellen Wettbewerbsmaschine steht also an. Und das soll ein preiswertes Vergnügen sein?

Nun, mit dem ersten Schritt lassen sich gleich ein paar Tausender einsparen: Die prächtigen englischen Dampfhammer von AJS, Ariel, Matchless oder BSA werden schweren Herzens von der Wunschliste gestrichen und der Blick wendet sich den deutschen Brot- und-Butter-Zweitaktern der 50er und 60er Jahre zu. Anders als heute wurde damals die Deutsche Meisterschaft in verschiedenen Hubraumklassen ausgeschrieben und in den kleinen Klassen dominierten Motorräder von Zündapp, Maico und Triumph (D), die mit Ausnahme einiger Werksmaschinen auf der Basis von normalen Straßenmaschinen entstanden waren.



Und das ist genau der Weg, der dem Anfänger mit der schmalen Brieftasche auch heute noch Erfolg verspricht. Ein desolates Exemplar eines entsprechenden Modells sollte sich trotz der Preiseskalation im Oldtimerbereich noch preisgünstig auftreiben lassen, zumal eigentlich ein alter Rahmen ohne Fahrzeugbrief mit samt Motor ausreicht. Sämtliche Anbauteile müssen sowieso dem Geländeeinsatz

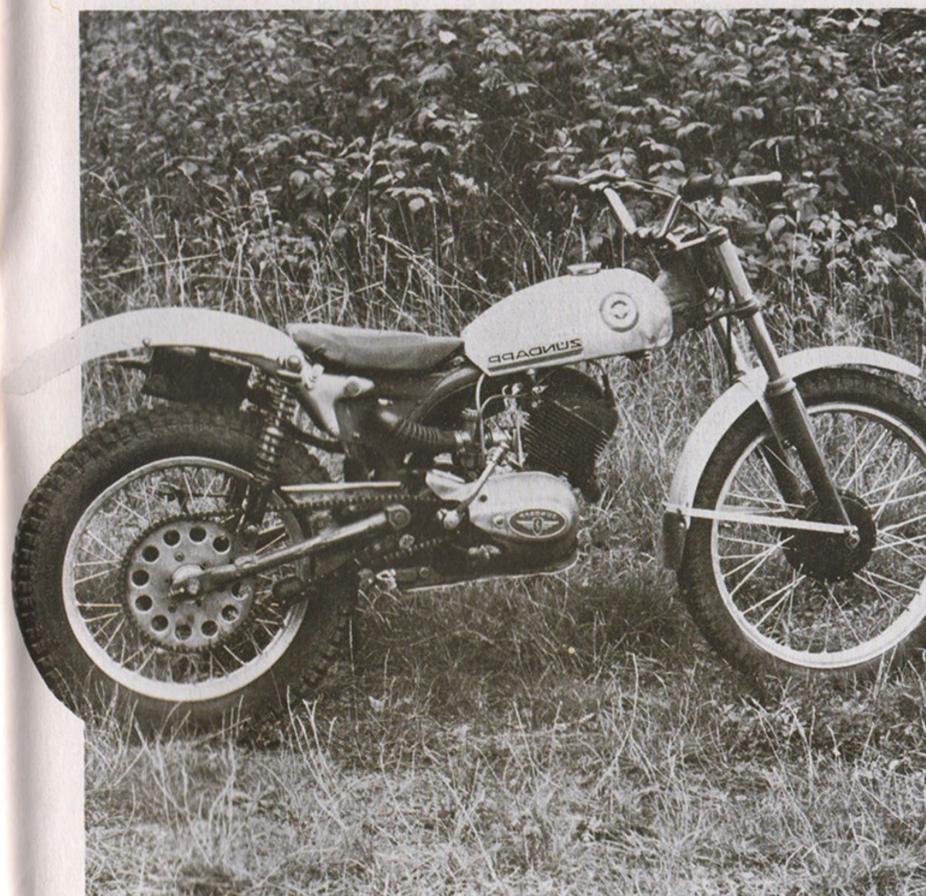
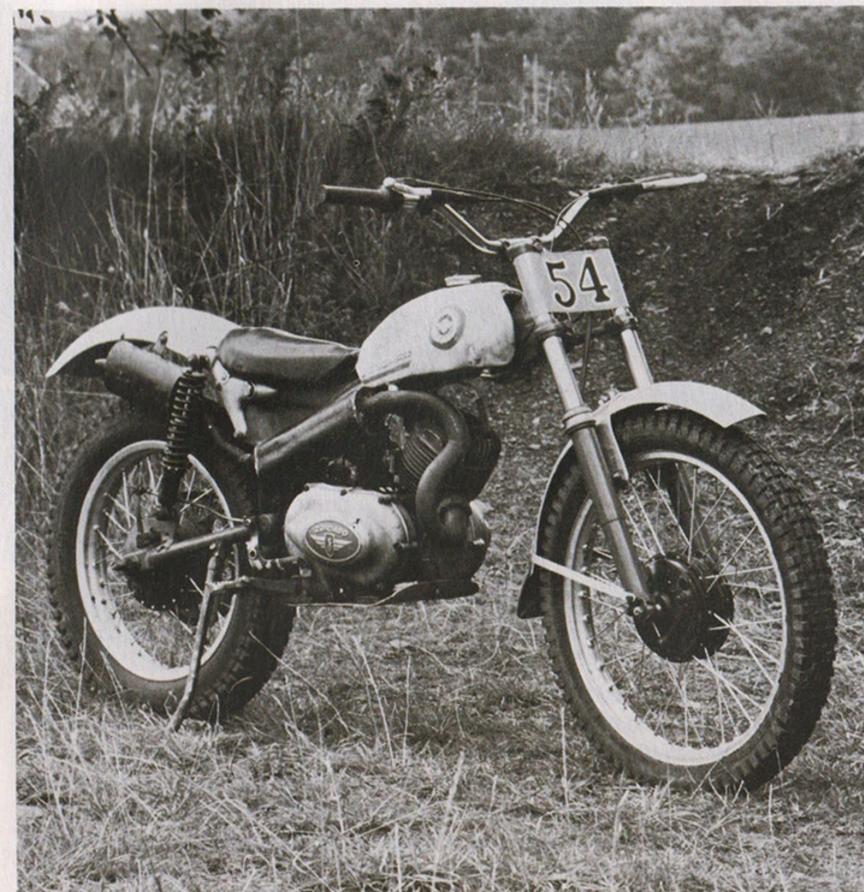
angepaßt oder ersetzt werden.

Das Reglement sieht vor, daß sämtliche Bauteile dem Stand der Technik von vor 1965 entsprechen sollen, der Einsatz im Gelände erfordert ein möglichst niedriges Gewicht, eine schmale Bauweise mit viel Bodenfreiheit und ein möglichst hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Die Eckdaten sind also klar und die Schrauberei kann losgehen. Nach diesem Rezept ging auch Klaus Stauffenberg, Fahrleiter der Fuldaer Veteranentrials, beim Aufbau seiner Zündapp vor. Aus einer 200er Elastic von 1954 - Zustand "ziemlich Schrott, aber mit zweitem Motor dabei, alles zusammen für 500,-DM - entstand eine konkurrenzfähige Trialmaschine.

Als erstes flogen die übergewichtigen Teile, wie Schutzbleche, Tank, Sitzbank und Seitendeckel, in die Ecke. Der jämmerliche Zustand machte eine Motorüberholung notwendig, dabei wurde gleich die Schwungmasse etwas abgedreht und die Original-Lichtmaschine der Gewichtersparnis zuliebe durch eine Magnetzündung vom Zündapp-Moped ersetzt. Die Behandlung der Einlaßkanäle sorgt für einen weichen Leistungseinsatz, und die Verlängerung des

Kupplungshebels am Getriebe schafft verbesserte Hebelverhältnisse und schont die Kupplungshand.

Die Änderungen am Fahrwerk beschränken sich auf Räder und Aufhängungsteile, der Rahmen selbst bleibt unverändert. Die um 2 cm verlängerten Standrohre der ansonsten originalen, ungedämpften Telegabel sorgen für die größere Bodenfreiheit. Eine 100er Zündapp diente als Or-



ganspender für die Vorderradnabe, die das (für den Trialeinsatz) absolut überdimensionierte Originalteil ersetzt und nun in eine 18-Zoll Akront-Alufelge eingespeicht ist.

Die Gummi-Mitnehmer im ursprünglichen Hinterradantrieb sind natürlich völlig überflüssig, sie kosten nur unnötige Bauteile und bringen unerwünschtes Spiel in den Antriebsstrang. Also raus damit und die ganze Schwinge auf der linken Seite 20 mm schmaler gemacht. Das riesige Kettenrad ist jetzt starr mit der ansonsten unveränderten Nabe verschraubt. Solche Umbauten erfordern zwar einiges handwerkliches Geschick, sind aber auch für den Einstieg nicht unbedingt notwendig.

Auch die Stahlfelge im Hinterrad mußte aus Gewichtsgründen einer Alufelge weichen, die sich ursprünglich an einer MZ drehte. Das Viergang-Getriebe wurde mitsamt dem Primärtrieb im Originalzustand belassen, während die Sekundärübersetzung mit 13/65 an Einsatzzweck und Fahrergewicht angepaßt ist.

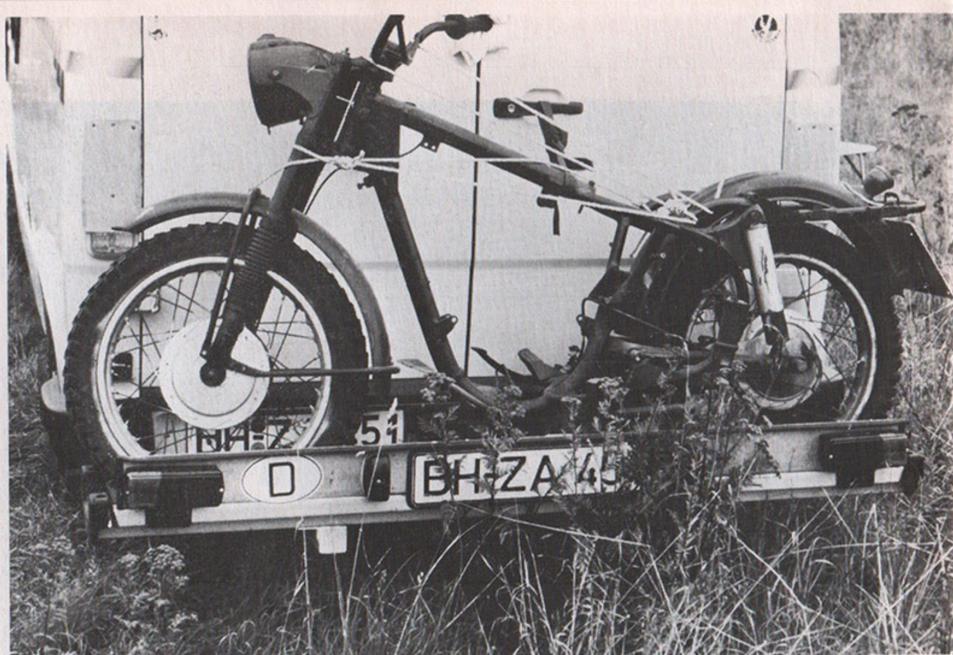
Aus einigen Metern Rohr und einem Haufen Stahlwolle entstand die eng am Rahmen verlegte Auspuffanlage mitsamt Resonanzkammer und Endschalldämpfer. Unzählige "Kleinigkeiten" kompletieren die Maschine: Die Fußrasten wanderten nach hinten, um das Vorderrad zu entlasten, der Seitenständer am rechten Schwingenarm ist ebenso Eigenbau wie die Schutzplatte unter dem Motor. Klappbare Fußrasten und die Verlegung des Bremsgestänges oberhalb der Schwinge lassen kleine Umfaller in den Sektionen ohne Schäden verlaufen. Für den schmalen Alutank und die Schutzbleche hat Klaus Stauffenberg noch einmal ins Portemonnaie gegriffen, sie stammen aus dem Zubehörhandel. Die gesamten Ausgaben beziffert er auf insgesamt 1 500-2 000,-DM und ca. fünf Wochen Feierabend-Arbeitszeit.

Da er seine Erfahrungen aus der Zeit als Aktiver im modernen Trialsport und aus einem Jahr Einsatz einer 100er Zündapp bei den Veteranen beim Aufbau einfließen ließ, ist die Maschine voll konkurrenzfähig, wie zahlreiche vordere Platzierungen seit dem ersten Einsatz im März 1989 beweisen.

Der 22jährige Andreas Tomaschke hat einen etwas anderen Weg zum preiswerten Trialveteranen beschritten. Schön ist sie ja nicht gerade, die rote Maico, die er bei seinem ersten Einsatz vom Hänger holt. Der Rahmen ist an einigen Stellen

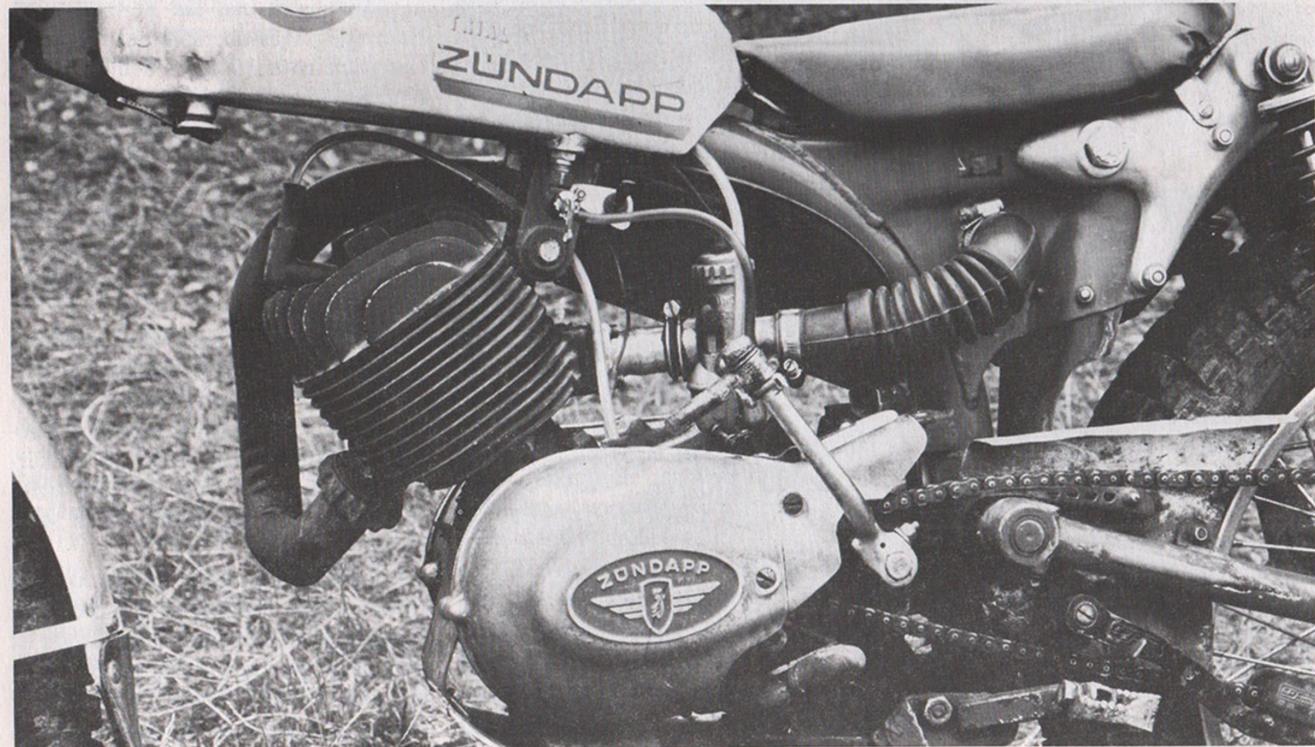
großzügig mit Rostschutzfarbe behandelt, und die Formen von Tank und Resonanzkammer spotten jeder Beschreibung. Und der Motor springt auch nicht auf den ersten Kick an, wie sich das gehört, sondern läßt sich nur durch längere Schiebeaktionen überreden. Doch wenn Andreas die Vorgeschichte erzählt, wandelt sich der erste Eindruck - "Fürchterliche Gammelkiste, schlampige Vorbereitung" - schnell in Sympathie für eine jener grandios chaotischen Aktionen, wie sie wohl jeder schon hinter sich hat (und hoffentlich noch einige vor sich). Frei nach dem Motto: Wie schaffe ich es, bis zum nächsten Veteranentrial ein Motorrad zu haben?

Ursprünglich war Andreas bei modernen Trials gefahren, aber schon bald gefiel ihm das verbissene Konkurrenzdenken und die Stimmung dort nicht mehr. Als er dann einen Freund zum Veteranen-Trial begleitet, da wußte er: Das war genau das Richtige für ihn, bei der nächsten Veranstaltung wollte er unbedingt dabei sein. Kurzerhand kaufte er eine Maico M 250B - ja genau, die alten Bundeswehrmaschinen - die vom Vorbesitzer halbherzig als Motor Cross-Maschine aufgebaut worden war. Der Motor mit dem Breitwandzylinder trieb zwar den Preis in die Höhe, und aufgrund der brachial einsetzenden Kraft dieses Sporttriebwerks wäre der Serienmotor wohl die bessere Wahl zum Trialfahren; aber egal, am nächsten Wochenende wollte er mitmischen. Kein Pro-



blem, er hatte ja noch drei Tage Zeit... Im ersten Arbeitsschritt wurde die Flex angesetzt und der Rahmen verlor alle unnötigen, aber gewichtigen Halterungen. Mit der Maico gab's noch einen Rahmen ohne Brief und selbstverständlich hatte er trotz der Zeitnot diesen Rahmen verstümmelt. Also mußte er Motor, Gabel, Schwinge, Räder und Antrieb in den Rahmen umpflanzen. Und schnell noch eine Fußrastenanlage entworfen, die die Rasten 10 cm weiter zurück plazierte. Der Auspuff mit der markanten viereckigen Resonanzkammer entstand in Heimarbeit nach den Erfahrungswerten routinierter Konkurrenten, die bereitwillig

Auskunft gaben. Die Sekundärübersetzung von 14/65 sowie die Geländereifen waren schon drauf und erschienen auch für den Trialeinsatz geeignet, Stoßdämpfer von einer MZ lagen noch irgendwo rum und einen schönen Alutank hatte er auch noch. Doch halt, wo war der passende Benzinhahn dafür geblieben? Der war in der Eile nicht zu finden; egal, da gab's noch den Tank, den mal irgendwer für ein Chopper-Mofa zusammengebraten hatte, da war sogar noch ein Benzinhahn dran. Der winzige Chopper-Tank sieht zwar auf der Maico etwas verloren aus, aber er paßte nach einigen Anpassungsarbeiten. Der Lenker ist fixiert und läßt sich nicht



verstellen; egal, da kann man sich dran gewöhnen und außerdem war eh' keine Zeit mehr. Spät in der Freitagnacht war das Werk vollbracht und für einen Probelauf und Einstellfahrten würde ja am Samstag auf dem Veranstaltungsgelände noch Zeit sein. Kein Wunder also, daß der Motor nicht so recht anspringen will und die eine

Stunde, die bis zum Start noch verbleibt, schieben, schieben. Kerzenkontrolle, Kerzenwechsel, schieben, schieben. Kerzenkontrolle, Düsenwechsel, schieben, schieben und so weiter. Es gelingt nicht, bis zum Start die passende Einstellung auszutüfteln, also quält Andreas sich erst-

mal in die Sektionen. Doch nach weiteren Experimenten mit der Düsenbestückung läuft der Hobel im Laufe des Nachmittags immer besser und schließlich in der letzten Runde sogar zur Zufriedenheit des stolzen Besitzers.

In diesem Fall hat der Spaß am Trialfahren ca. 1 500,- DM und zwei Tage Urlaub gekostet, aber wer auf den Breitbandmotor verzichtet und etwas mehr Zeit mitbringt, der kommt sicher noch günstiger davon, alte BW-Maicos sind schließlich so selten nicht. Dann gilt es nur noch den Transport der Maschine zu organisieren (geliehener Hänger oder großer Kombi) und schon steht dem klassischen Vergnügen nichts mehr im Weg.

Fotos und Text:
Peter Mergelkuhl



Ich weiß nicht, warum ihr so ein Käseblatt macht!

Ich weiß nicht, wer ihr seid!

Ich weiß nicht, was ihr wollt!

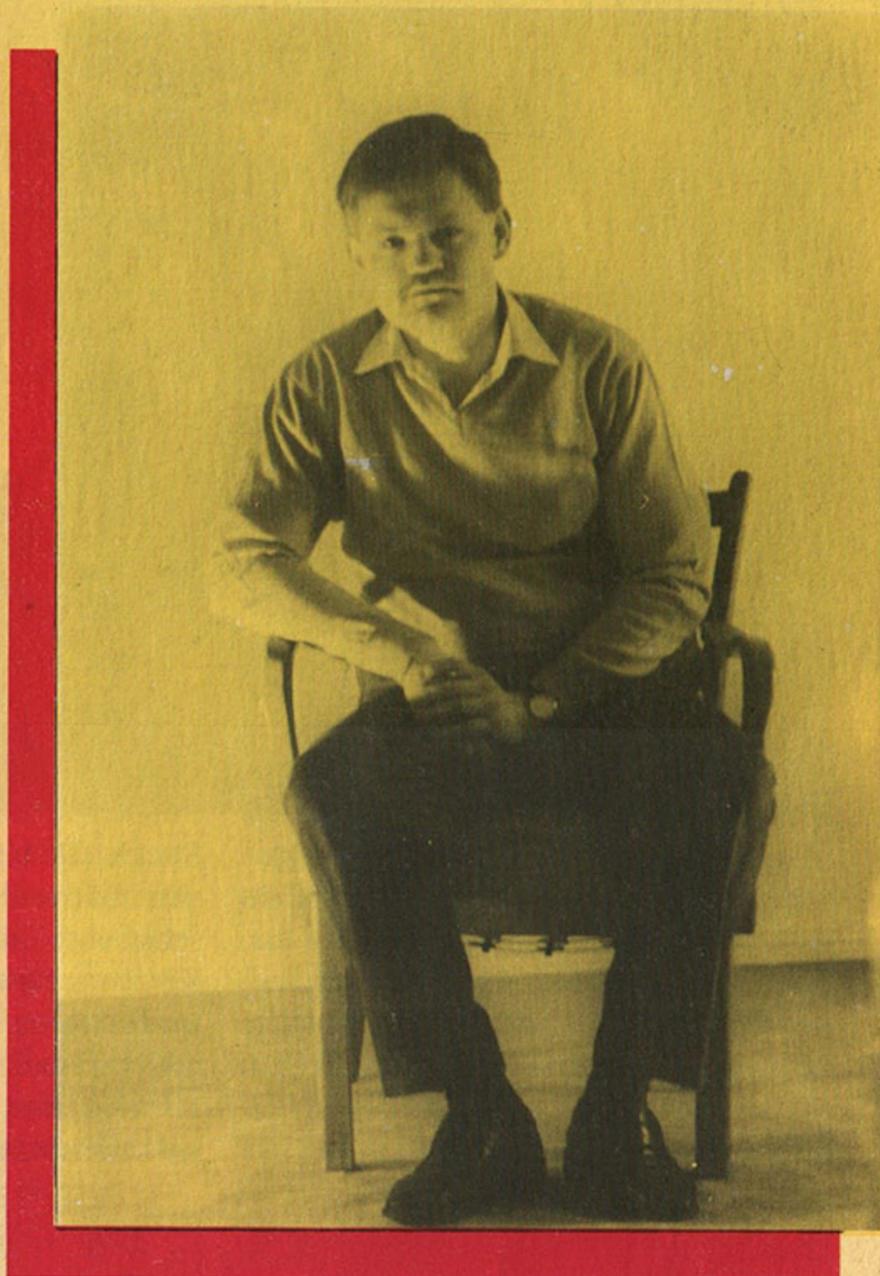
Ich weiß nicht, ob es überhaupt sinnvoll ist, Motorradgeschichte und Motorradgeschichten zu veröffentlichen! Sind doch olle Kamellen! Interessiert doch keinen!

Ich weiß, daß ich, selbst wenn ich so ein verkehrsgefährdendes Zweirad fahren würde, eure technischer Tips nicht brauche. Werkstätten können das besser!

Ich weiß, daß ich auf eure Kleinanzeigen pfeifen könnte! Wer will denn so´n Schrott überhaupt haben.

Und dann noch ausländische Motorräder... Ist doch´n Witz! Alles Krawallmacher!

Aber ich weiß, daß man eure Zeitung und sowieso das Motorradfahren endlich verbieten sollte!



**Übrigens: Die GummikuH-Past perfect erhält man im Abo...
Anruf oder Postkarte reicht!**

GummikuH-Verlag • Am Deich 57 • 2800 Bremen 1 • Tel.: 0421/50 16 17