

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

T 10856 E  
3. Jahrgang

# GUMMIKUH &

4,90 DM  
OS 40 str 5,00

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

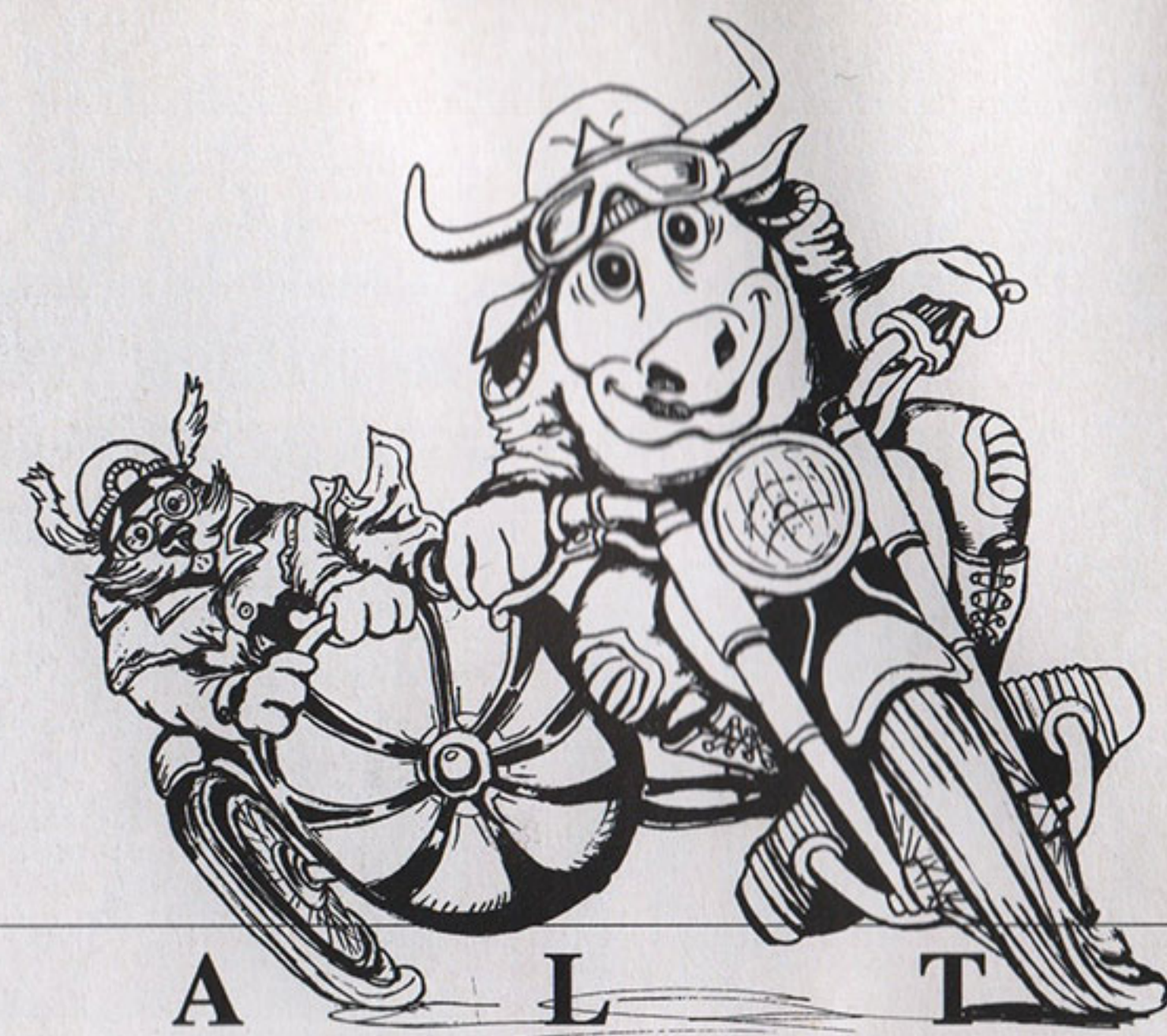
FACHZEITSCHRIFT ÜBER MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

**PAST**  
*perfect*



1 · 1991  
15. Jan. bis  
14. Febr. 1991



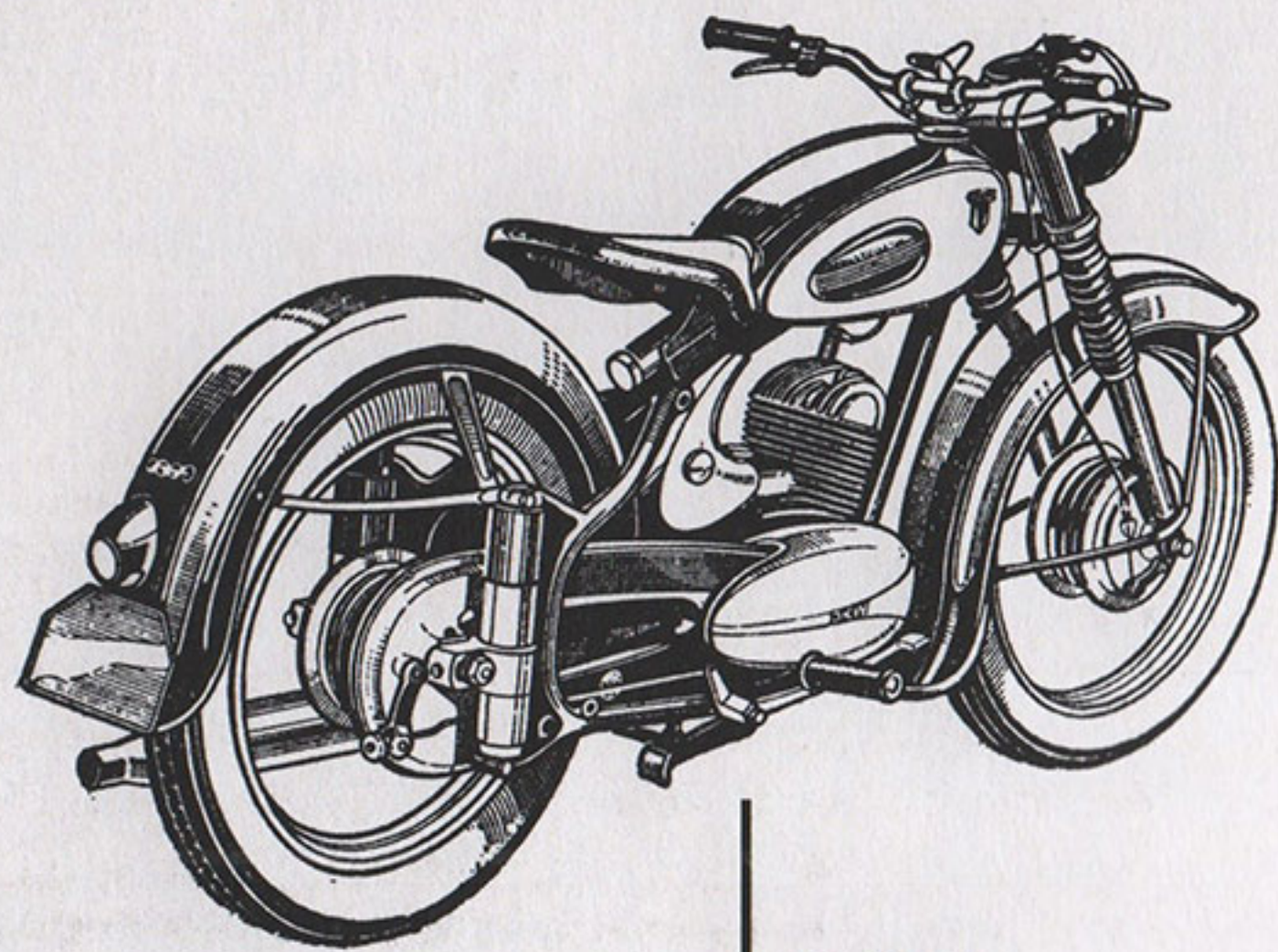


## I N H A L T

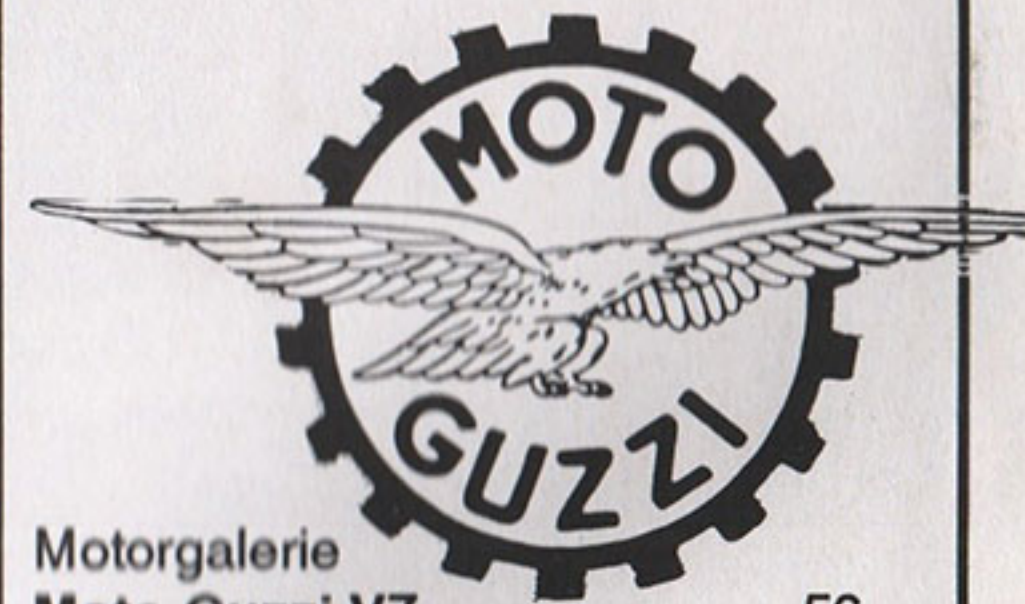
Titelfoto von Klacks	
Editorial	3
Schwerpunkt Motorradwerke Franz Bucker Oberursel/Taunus	4
Aus dem Fotoalbum ...	10
Rück-Spiegel	11
Steuern sparen? • Motor Show Essen • Leserbrief	12
Typenkunde DKW RT 250/2	14

Restaurierungsserie XVI Versuch macht kluch	24
Kaufberatung	27
GP-Sammelkarte 1 Adler M 200	29
Anzeigen Such & Find	31
Historische Anzeige DKW	37
Historisches Interview wg. BSA Gold Star-Motor	38

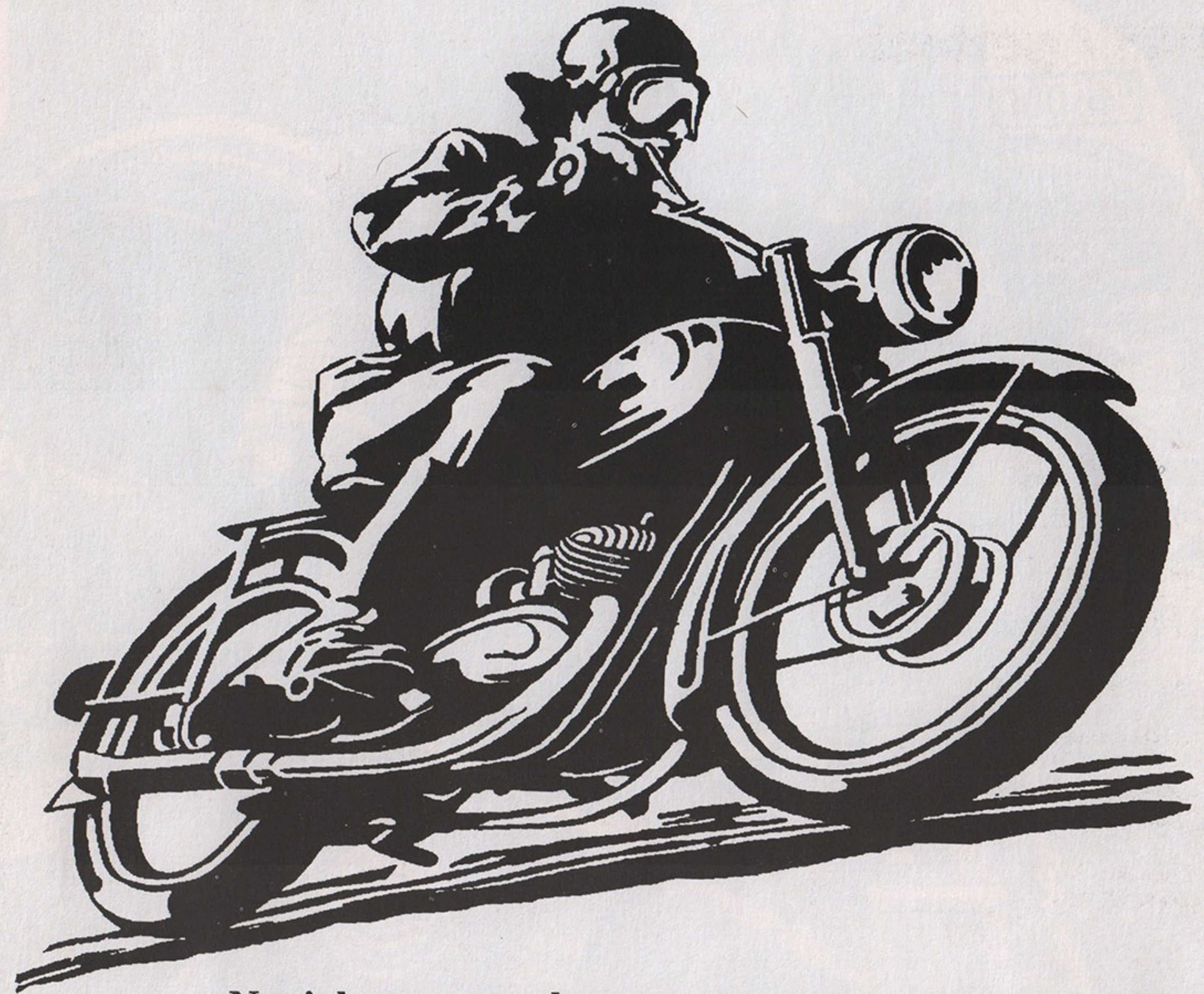
Sportmaschinen Die Arme-Leute-Manx	46
Impressum	49
Aus Stromis Umweltkiste • Dreck weg Schutzhelmmärchen	50
Termine & Treffen	52
Comic Katzerisch	53
Bikers Seele II Im Land der Motortaren	54



Wußten Sie schon...	16
Stationen eines Meisters Robert Westphal	20
Diet & Dat	43
Litera-Tour	44
Biker's Seele I Sommer 1968	45



Motorgalerie  
Moto Guzzi V7 56



### Neujahrsgesprache

#### Moin...

Hoffentlich haben die Leser, die unser kleines Geschenk in ihrer Zeitung gefunden haben, damit etwas anfangen können. Wenn nicht, bitte mit bestem Gruß von der GummikuH weiterver-schenken.

Unseren Leserservice, mit dem wir in Ausgabe 18 begonnen haben, wollen wir in Zukunft fortsetzen und dabei immer eine Seite "für die Werkstatt" einbauen. Die Seite haben wir mit einer dünnen Lackschicht überzogen. Man kann also eventuell auftretende Öl-Finger-Flecken schnell wieder entfernen (nur waschmaschinenfest ist sie nicht).

Da es unsere schöne Zeitschrift ja nun auch an vielen Tankstellen und Zeitungsverkaufsstellen gibt, stehen wir vor einer Menge neuer Probleme. Ich habe unser Blatt in einer Tankstelle zwischen den Micky-Maus Heften entdeckt. Der Tankwart erklärte mir dazu, er habe gedacht, die GummikuH sei eine Comic-

Figur, wie Asterix. Vollends Verwirrung stiftete unsere aufwendige Numerierung der einzelnen Hefte. Wir haben deshalb das Titelbild auf unsere unprofessionelle Art ein bißchen verändert und u. a. den Balken

#### "motorradgeschichte(n)"

stärker herausgestellt.

Dann gibt es noch eine Menge Kritik von "Fach"-Leuten, die uns eine professionellere Aufmachung ("Outfit") empfehlen. Bloß was soll das Ganze, wenn der Inhalt darunter leidet? Wir machen die GK&PP nicht für Verkaufsstrategen oder Werbegrafiker, sondern für Motorradfahrer! Es gibt genug Beispiele aus der Vergangenheit von anderen Blättern, die sich von einer richtigen Fachzeitschrift zu einem Werbeprospekt mit Redakteuren entwickelt haben. Unsere ständig steigende Abonnentenzahl gibt uns recht.

Jedenfalls wünsche ich Euch, daß die Januar-Ausgabe wieder genauso Spaß macht wie die vorangegangenen...

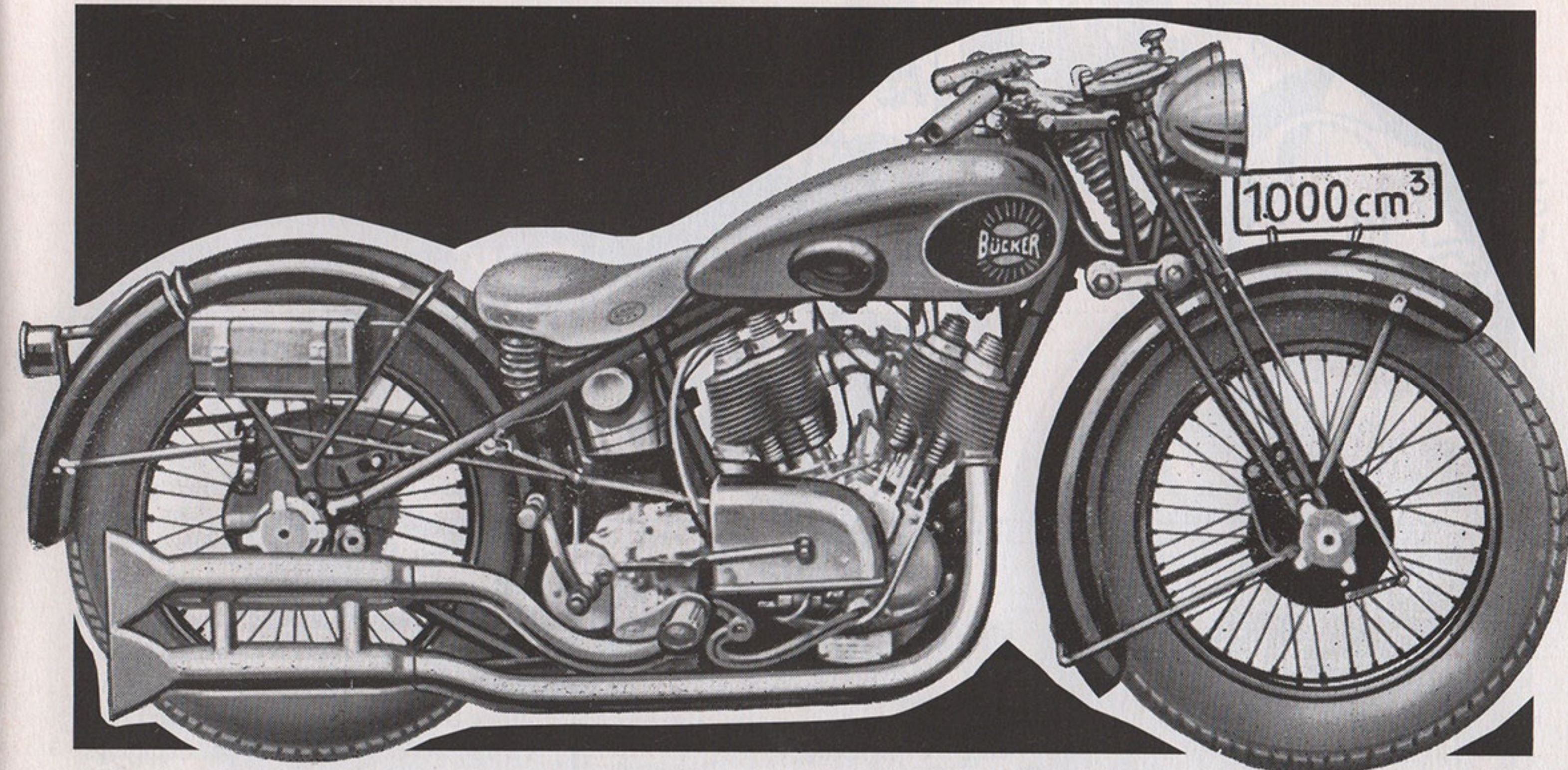
Euer Ames





**SCHWERPUNKT ● BÜCKER**

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Januar 1991



## ...in konstruktiv starker Ausgestaltung ein Symbol kraftvoller Schönheit und fliegender Schnelligkeit

So pries ein Verkaufsprospekt aus den 30er Jahren die Motorräder aus dem Hause Bucker an.

Unter dem Zeichen der aufgehenden Sonne produzierte die kleine Belegschaft bei Bucker in Oberursel/Taunus seit 1922 Motorräder mit Cockerell-, JAP-, Motosacoche- und Horex-Columbus-Motoren in den Klassen von 100 bis zu 1000 ccm.

Franz Bucker, gelernter Flugzeugmechaniker, Gründer, Konstrukteur, Schlosser, Test- und Rennfahrer in einer Person, ließ sich bei seinen Konstruktionen nie auf Extravaganzen ein, fabrizierte aber immer solide Handwerksqualität und erwarb sich dadurch einen guten Ruf.

Während des 2. Weltkrieges und in der frühen Nachkriegszeit ruhte die Fertigung, man mußte sich auf Reparaturen beschränken. 1948 fuhr Bückers Tochter Hildegard zu den ILO-Werken nach Pinneberg in der Nähe Hamburgs, um ein 125 ccm-Aggregat abzuholen. Dieser Motor wurde das Herz des neuen achtel-Liter-Motorrades. Unter der Leitung Bückers

und seines Schwiegersohnes, Heinrich Walz, begann die bescheidene Produktion der "TZ 125". Ganze 214 Stück dieser 5-PS-starken Motorräder wurden 1949 in den Westzonen zugelassen. Der Umsatz im Zweiradbereich lag bei ca. 200.000 DM. Bucker und Walz schafften es, die Auslastung der verhältnismäßig kleinen Fertigungsstätte (Grundstücksfläche 12.000 m<sup>2</sup>) durch Lohnaufträge (Dreherei) zu garantieren.

Bis 1955 stellte man jedes Jahr einen neuen Motorradtyp bzw. eine Weiterentwicklung der Öffentlichkeit vor. So folgte 1950 eine sportliche Variante der TZ 125. Die ILO-Leute hatten mit Hilfe einer besseren Füllung den Motor auf 7,5 PS gebracht.

### TZ 175

1951 kommt ein 175er Moppet dazu. Die offizielle Bezeichnung TZ 175/3 ist heute etwas verwirrend, da man doch geneigt ist anzunehmen, daß es auch die /1- und /2-Typen gab. Doch dem ist nicht so. Die "3" bezieht sich auf die Anzahl der fußgeschalteten Gänge des ILO-Einbaumotors

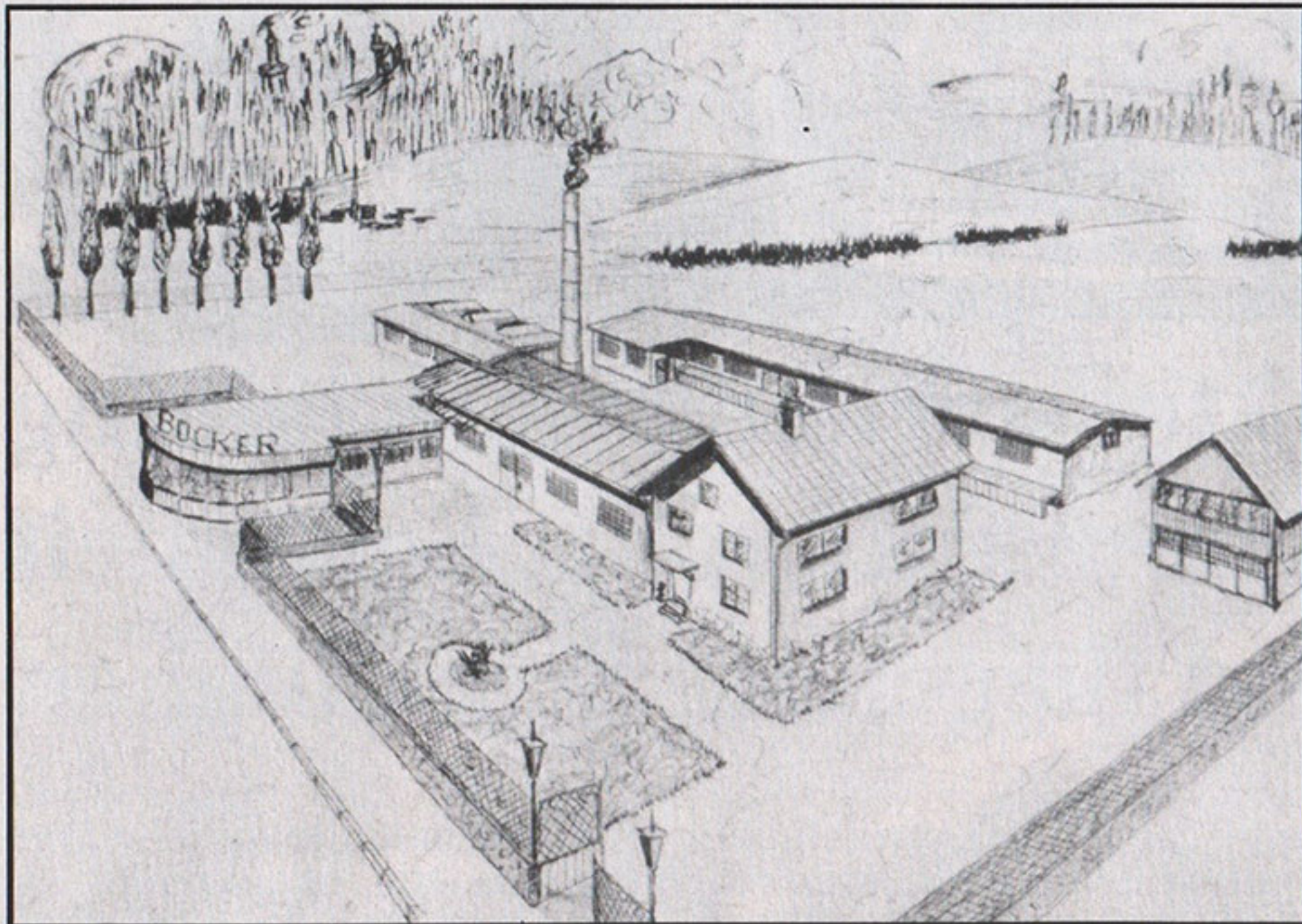
Foto oben: Bucker JAP 1932 mit 30 PS  
Foto linke Seite: TZ 200 mit Jurisch-Hirafe (1. Ausf.) nach einer Geländefahrt

(MG-Typ). Einige Monate später bot ILO den auf 9,6 PS gesteigerten Motor (M-Typ), jetzt mit vier Gängen, den Oberurselern an. Ergo gab es ab 1952 auch die TZ 175/4 für 1485 DM (TZ 175/3 = 1415 DM). Die größere Leistung (55 PS/l Hubraumleistung) erreichten die Pinneberger Ingenieure durch die Verwendung eines 24 mm-Vergasers und der Bearbeitung der Überströmkanäle.

### ILONA, die Feurige

Ebenfalls für 1952 stellte das Werk gleich zwei neue 250 ccm-Konstruktionen vor. In Anlehnung an den Namen "Regina" der benachbarten Horex-Werke für die 250 bis 450 ccm Motorräder, wählte man die Bezeichnungen "ILONA I" für die zylinderige Ausführung und "ILONA II" für den Twin. Diese Taufe machte aber das ILO-Werk munter. Sie vermuteten, daß die Namen auf ihre Triebwerke anspiel-





Logo oben: Das Vorkriegs-Firmenzeichen rechts: Bucker-Anzeige aus dem Jahre 1952 Zeichnung oben: So stellte der Zeichner das ehemalige Motorradwerk Bucker dar. Foto unten: Fast alle Gebäude sind noch vorhanden und berherbergen, neben der

Ford-Vertretung, auch das kleine Museum mit etlichen Maschinen aus der langen Tradition. Im Verkaufsraum hat Heinrich Walz auch die "Bucker-Ecke" eingerichtet, die durch Erinnerungsstücke die Gedanken an diese rege Motorradschmiede wach hält

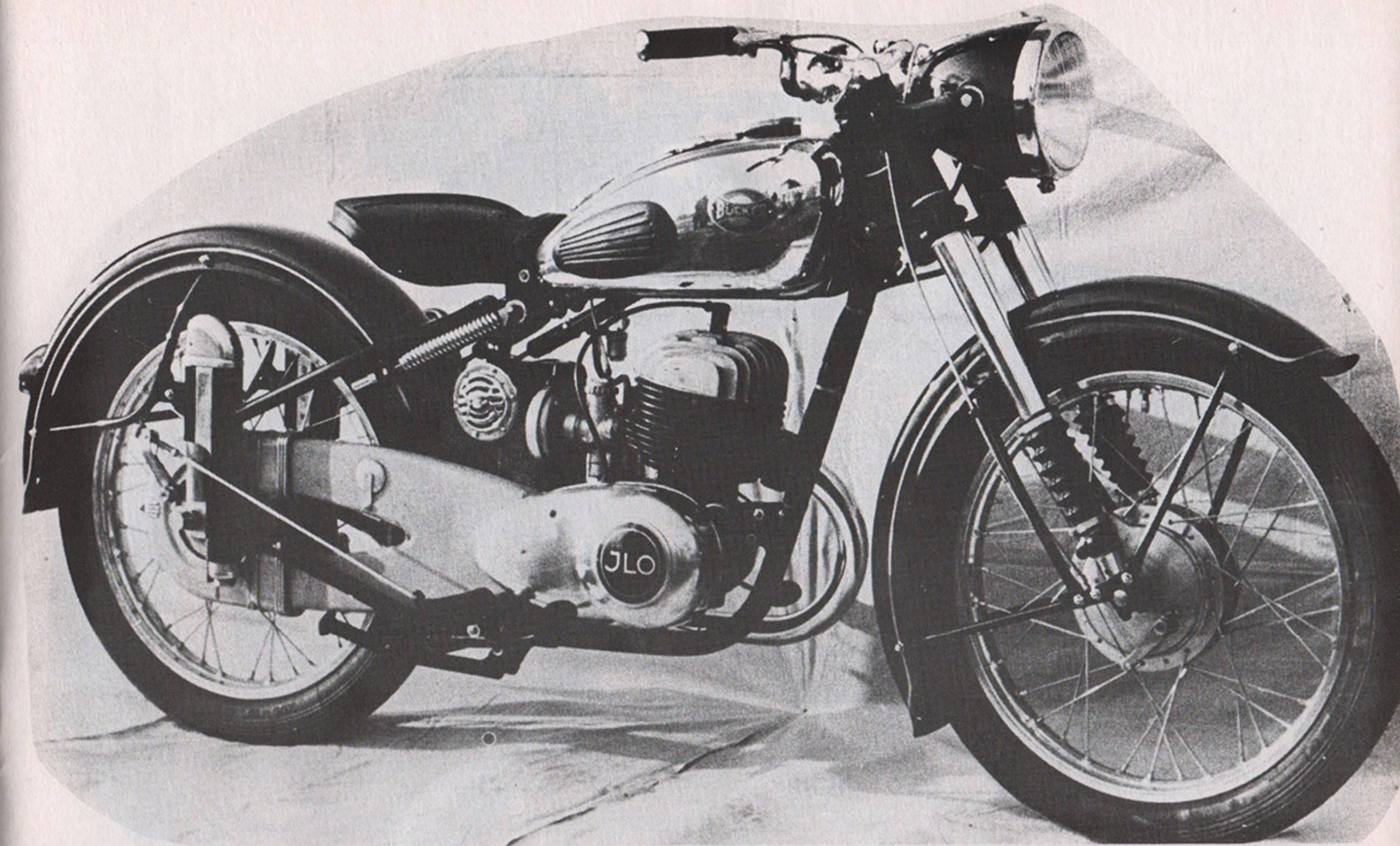
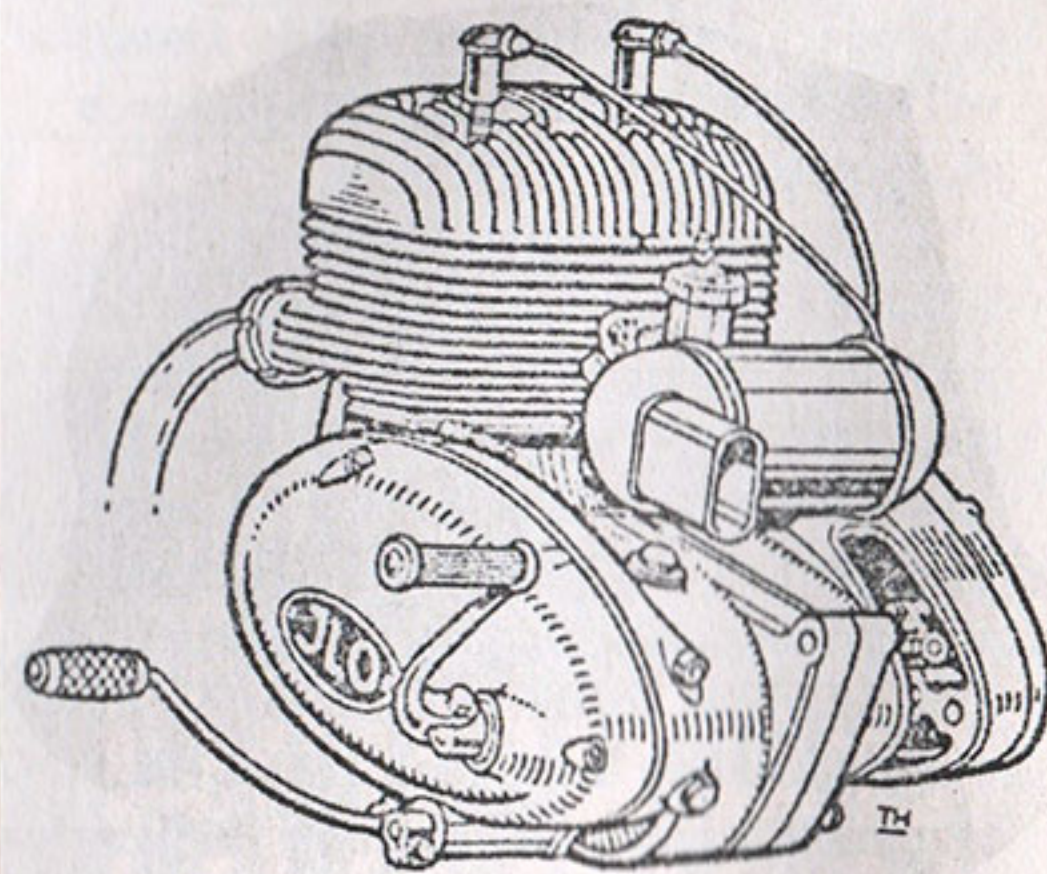


ten. Ein drohender Rechtsstreit konnte zu Gunsten von Franz Bucker beigelegt werden.

Die ILONA -Typen waren bis auf den Motor identisch. Das Fahrwerk wurde aus nahtlosen Präzisionsstahlrohren mit Muffen hartgelötet. Die vordere Dämpfung und Federung besorgte eine Grotz-Telegabel mit Lenkungsdämpfer. Hinten werkelte die Standard-Geradweg-Hirafe, Jurisch H25/53, ohne Dämpfung vor sich hin. Bucker nahm die ILONA I mit ihrem 1-Zylinder-ILO-Motor (12,8 PS) und einer geschätzten Fertigungszahl von 200 Einheiten, Ende 1953 aus dem Programm. Dipl. Ing. Helmut Hütten schrieb in einem zeitgenössischem Test: "Der kräftige, drehsteife Rahmen und die sorgsam ausgelegte Lenkgeometrie verbürgen in jeder Situation ausgeprägte **Kursstabilität** und **sichere Kurvenlage**; z. B. läßt sich die 'Ilona II' schon bei auffallend niedrigem Tempo freihändig fahren; der Lenkungsdämpfer wird solo nie benutzt."

Mit 155 kg fahrfertigem Leergewicht, fiel die ILONA II zwar nicht aus dem Rahmen, war aber auch kein Leichtgewicht, was Hütten zu diesem Satz veranlaßte: "Handlichkeit und **Wendigkeit** sowie der tiefliegende Schwerpunkt (Motoreinbau!) widerlegen jede Befürchtung, die Maschine sei mit dem ziemlich hohen Gewicht den Möglichkeiten dieser Hubraumklasse entwachsen." Angetrieben wurde die ILONA II vom ILOer Glanzstück, M2 x 125, einem Twin mit horizontal (!) geteiltem Kurbelgehäuse und angeflanschem Getriebe (Explosionszeichnung des Motors siehe letzte Seite der Dezember-GP).

Technische Daten:	
Zylinderzahl	2 (ein Block)
Hub · Bohrung (mm)	58/52
Hubraum	244 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	1 : 6,8
Leistung	15,1 PS
	11,1 kW
bei	6000 min <sup>-1</sup>

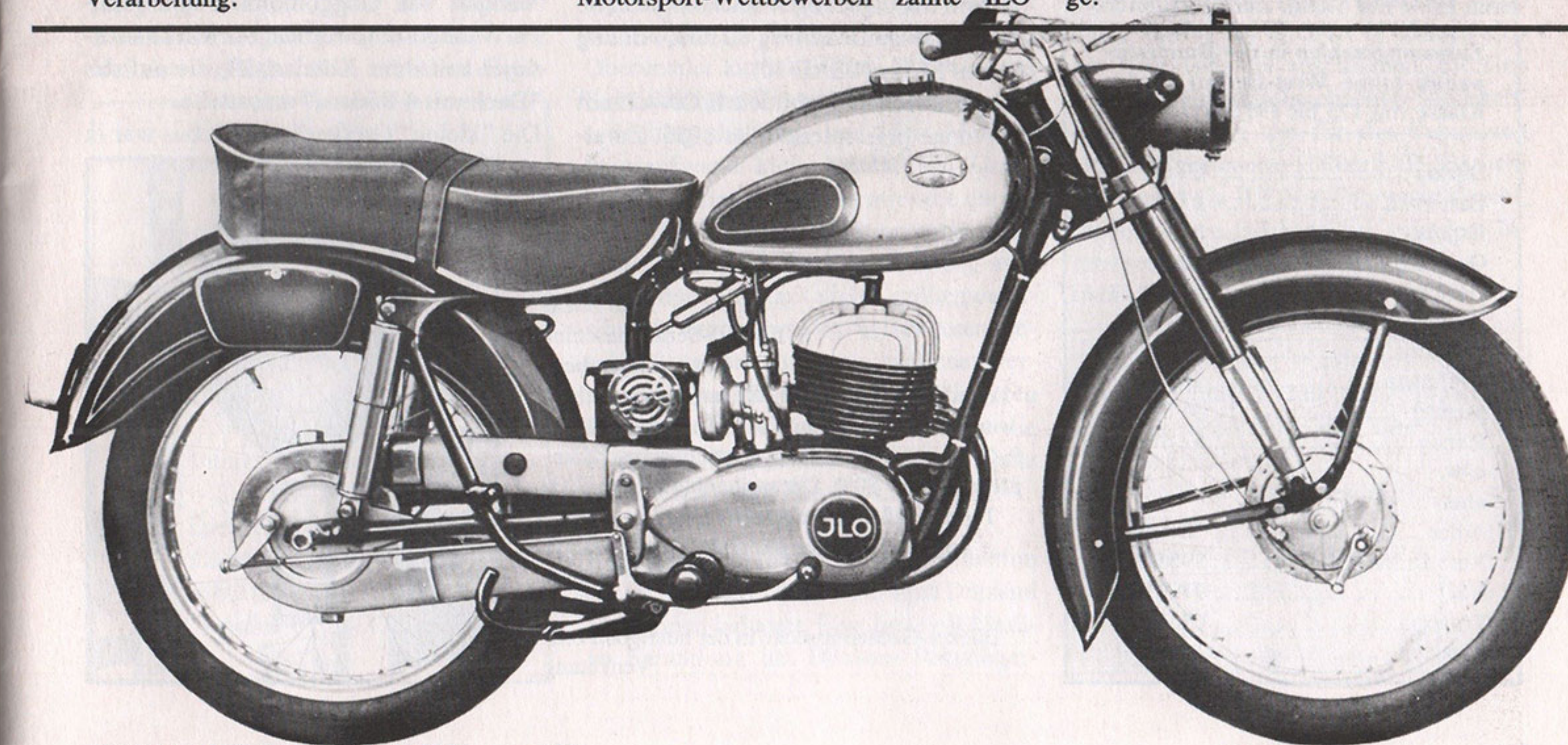


Die ILONA-Typen waren mit den großen, glattflächigen und schönen Pränafabremsnaben, Typ VA/HA 310, versehen (Hütten: "Die großdimensionierten Vollnaben aus Leichtmetall (!) zeigen deutlich, daß bei der 'Ilona II' nirgends gespart wird. Ganz sicher reichen deren Reserven auch für schweren Gespann- oder Hochgebirgsbetrieb."). Das Gesamturteil war denn auch überall entsprechend positiv. Besonders hervorgehoben wurde die Bucker-typische gute Verarbeitung.

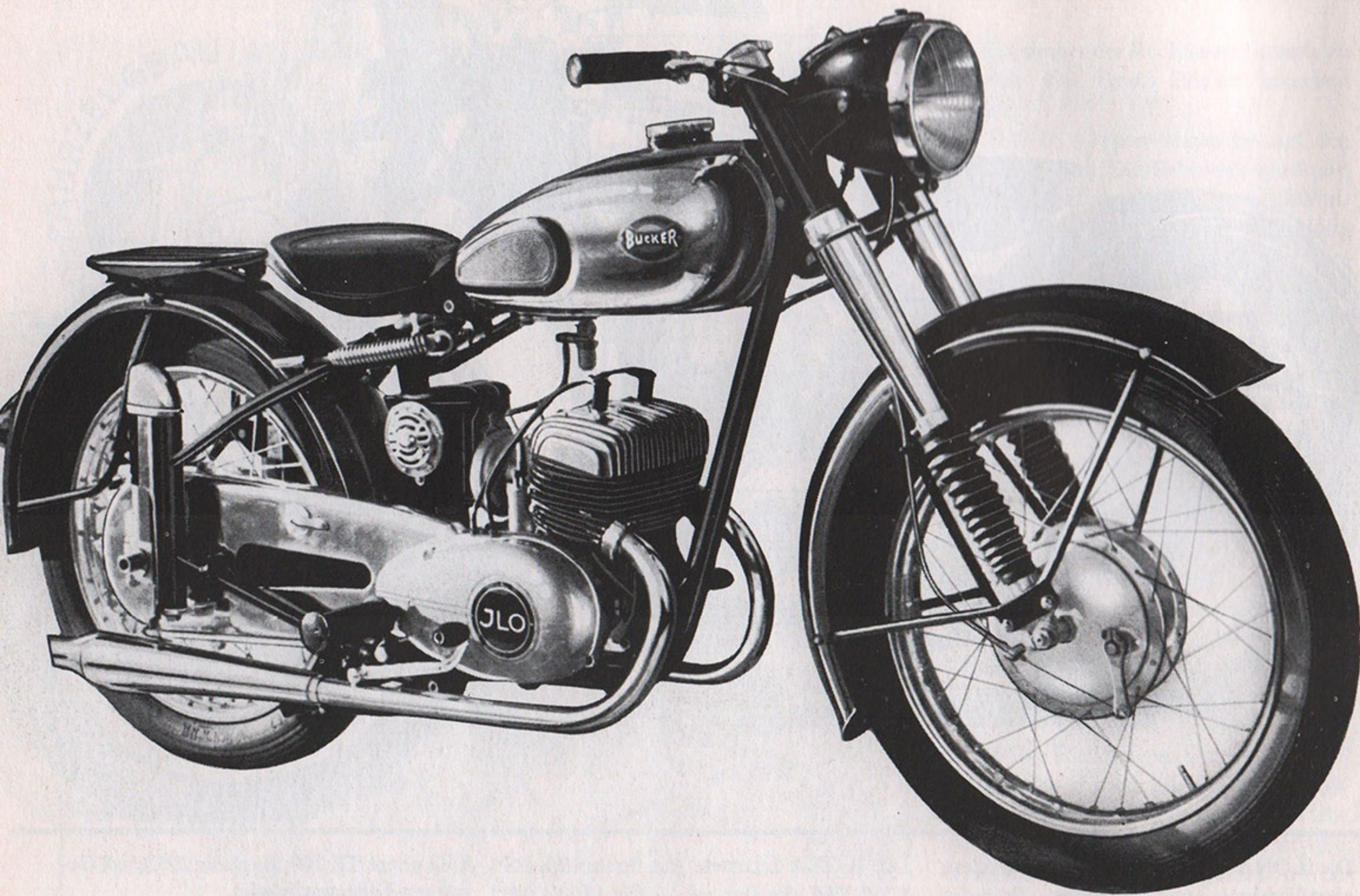
Die ILONA I kostete mit ihren 12,8 PS 1740 DM, die Iler gab es für 1860 DM. Gegen Aufpreis konnten sie auch, wie alle anderen Typen, mit weinroter Emailleierung gekauft werden. Bucker hielt in allen Nachkriegsmotorrädern den ILO-Motoren die Treue. Das kleine Werk, mit einer Belegschaft von nur 25 Mann, hatte keinen großen Werbeetat zur Verfügung. Bucker kannte aber die gute und günstige Werbewirkung des Sports. Für die erfolgreiche Teilnahme an Motorsport-Wettbewerben zahlte ILO

Foto oben: TZ 200, Baujahr 1953, mit Geradweg-Federung hinten Foto unten: 200 S, Baujahr 1954, mit hinterer Schwinge

daher auch regelmäßig Prämien an die Bucker-Werkmannschaft. 1953 gewann Heinrich Walz mit Beifahrer Wolfgang Stritzl auf ILONA II die große "ADAC Winterfahrt Hessen". Von 36 Startern in der 250 cm<sup>3</sup>-Gespannklasse, erkämpften sie sich die Goldmedaille und verlängerten die lange Liste der sportlichen Erfolge.







### TZ 200

1953 waren die Hessen auch in der 200 cm<sup>3</sup>-Klasse präsent. Mit dem 11-PS ILO-Aggregat reihten sie sich in die Reihe anderer Konfektionäre ein und lagen mit einem Zulassungsanteil in der 200-cm<sup>3</sup> Klasse von einem zehntel Prozent am unteren Ende der Skala. Zum Vergleich:

#### Zulassungszahlen in der Bundesrepublik (ohne West-Berlin) in der Klasse von 175 bis 199 cm<sup>3</sup> 1954

Bücker .....	69 St
Bastert .....	27 St
Express .....	319 St
Geier .....	80 St
Göricke .....	135 St
Hecker .....	180 St
Hercules .....	773 St
Hoffmann .....	536 St
Meister .....	36 St
Pamag .....	52 St
usw.	
aber	
Adler .....	7219 St
Auto Union (DKW) .....	2951 St
NSU .....	9799 St
Triumph .....	6233 St
Zündapp .....	12191 St

1952/53 straffte Bucker das Fabrikationsprogramm und strich komplett die 125er Klasse, so daß 1954 ein Moped (wahlweise mit ILO- oder Sachs-Motor), die TZ 175/4, die TZ 200 S und die ILONA II angeboten wurden.

Die TZ 200 S wies eine hintere Schwinge mit Jurisch-Suspa-Federbein auf. Das Federbein war ölgedämpft und komplett zerlegbar (Gesamtfederweg 80 mm, Füllung 40 cm<sup>3</sup> Motoröl SAE 10).

Die oben rechts abgebildete ILONA II mit Schwinge präsentierte man 1955. Zu ei-

ner Serienproduktion kam es nicht mehr, da der Motorradmarkt gesättigt war.

Die Firma Bucker, die immer zu den kleinen Betrieben mit hochwertiger, handwerklicher Fertigung zählte, konnte in dieser Krisenzeit schnell von der Motorradfertigung auf die Reparatur und den Verkauf von Goggomobilen und Ford-PKW umgestellt werden. Sie wuchs sozusagen mit ihrer Kundschaft, die auf das "Dach mit 4 Rädern" umsattelte.

Die "kleine" Größe des Betriebes war in

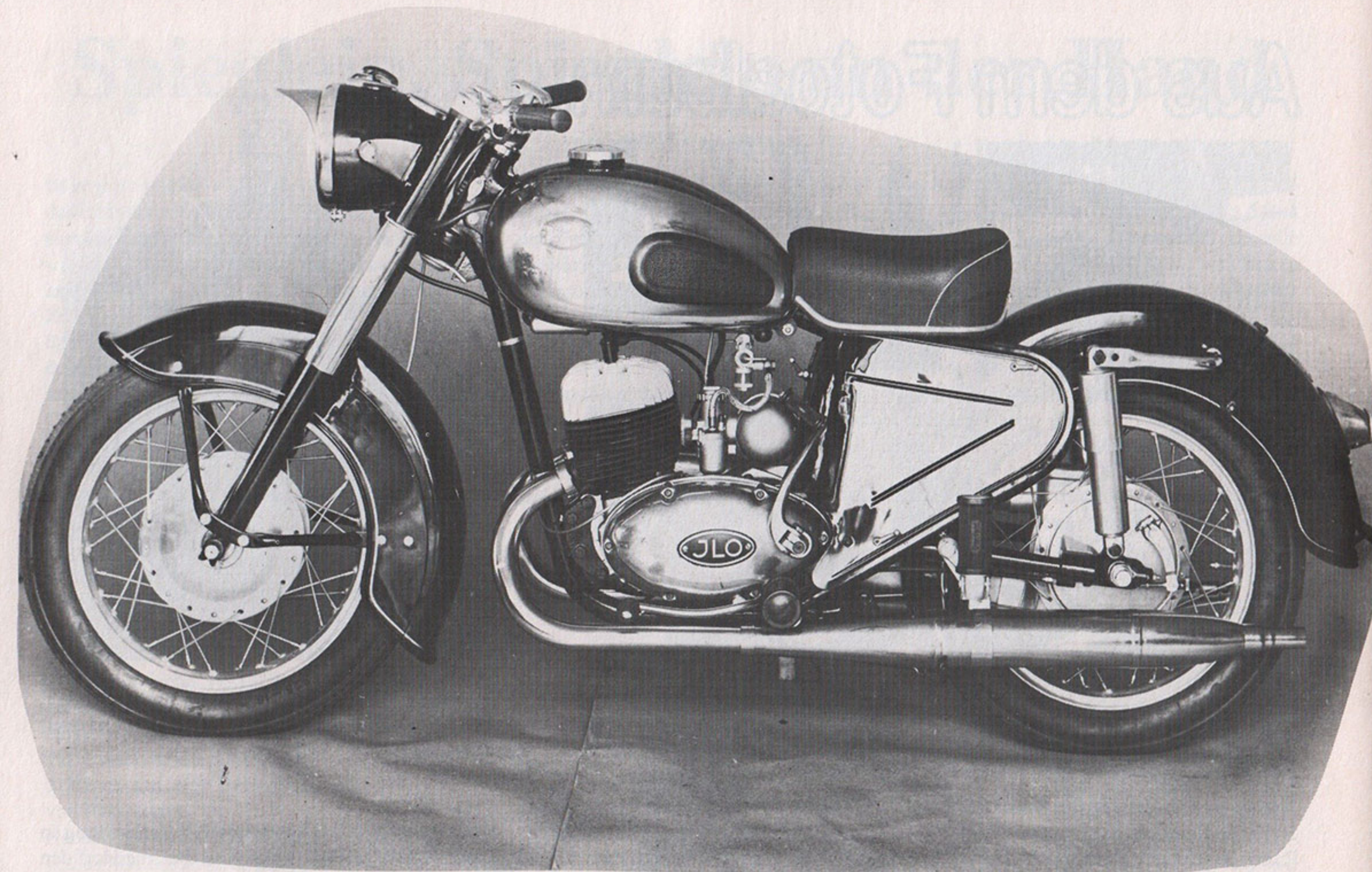
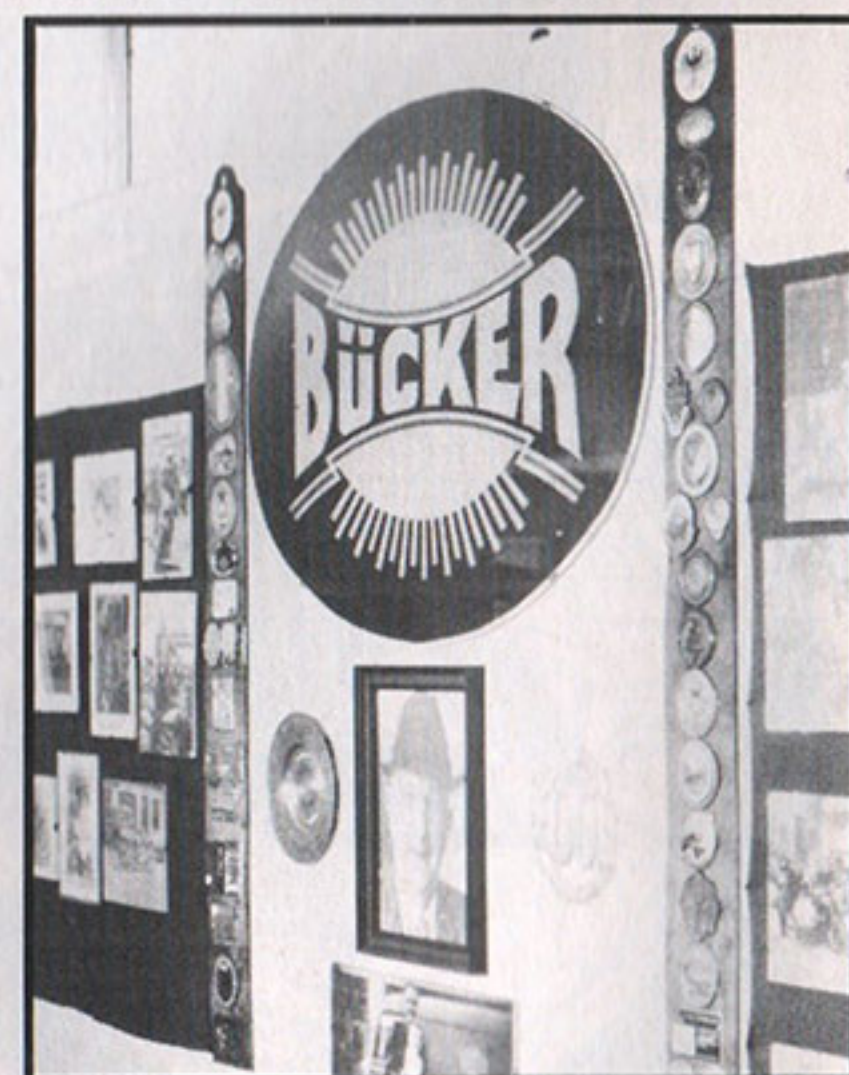
Foto oben:  
Ilona II-Serienmaschine

Foto rechts oben:  
Ilona II-Modell 55, von der nur wenige gebaut wurden. Man achte auf die vergrößerten Präna-fa-Naben und den Knecht-Ansauggeräuschkämpfer (Typ GD 803). Der weiterentwickelte ILO-

Twin besaß eine verbesserte Getriebe-Entlüftung und einen besser abgestimmten Bing-

Vergaser

Rechts:  
Bücker-Gedächtnisecke in der heutigen Ford-Vertretung



der Vergangenheit häufig von Vorteil. So ging es weder Franz Bucker, noch seinem Schwiegersohn Heinrich Walz, um die laufende Vergrößerung der Produktion, sondern immer um die Einhaltung eigener, hoher Qualitätsmaßstäbe und um Vollbeschäftigung.

Die insgesamt abgesetzte Zahl an Nachkriegsmotorrädern dürfte bei ungefähr 2.000 Fahrzeugen gelegen haben. Der Vertrieb erfolgte über Zweirad-Groß-

händler in Düsseldorf, Karlsruhe, Kelheim, München, Oldenburg, Osnabrück und Saarbrücken und anschließend über die Einzelhändler. Dank der Verwendung von zugelieferten Baugruppen (ILO-Motoren, Präna-fa-Naben usw.) konnten alle Maschinen in jeder Zweirad-Werkstatt repariert werden. Ersatzteile wurden bei den Großhändlern bestellt, die wiederum bei Bucker-spezifischen Teilen auf die Oberurseler zurückgriffen. Durch dieses Konfektionärs-Prinzip ließ sich die Ersatzteillagerhaltung und der Verwaltungsaufwand klein halten. Die Großhändler verkauften problemlos die durchschnittliche Jahresproduktion von ca. 330 Maschinen. Daß die Firmenleitung aufgrund ihres Erfolges nicht "größenwahnsinnig" wurde (wie es bei anderen geschah), sondern auf der vorhandenen Fertigungskapazität beharrte, schützte den Betrieb vor dem Konkurs. Heute ist die Firma ein florierendes Autohaus. Franz Bucker starb 1980 im 87. Lebensjahr.

Einschließlich der Vorkriegsproduktion ist der Verbleib von nur wenigen Dutzend Maschinen bekannt. Eine fast vollständige Sammlung hat Bückers Schwieger-

sohn in den letzten Jahren zusammengetragen. Interessenten können sie in den ehemaligen Betriebsräumen besichtigen. Sofern man sie noch auftreibt, sind die Nachkriegsmaschinen günstig zu erhalten (Unrestauriert 500 DM, restauriert bis 2500 DM). Eine Ausnahme bildet die ILONA II, für die der Geldbeutel mehr geöffnet werden muß (1500 bis 4500 DM). Fahrer der ILONA II können sich der ILO Twin-IG anschließen, die sich rege um Ersatzteilnachschub kümmert. Heinrich Walz, der für die Sammlung eine kopfgesteuerte 1000er JAP (Baujahr 1938) und ein ILONA-Fahrgestell sucht, möchte einen Bucker-Club gründen. Interessenten können ihn anrufen.  
pk/Fotos H. Walz & pk

Beim Kraftfahrt-Bundesamt waren zum Stichtag 1. Juli 1989 folgende Bucker-Motorräder und ihre Stückzahl verzeichnet:

Typ	Schlüssel-Nr.	St
TZ 125	123	5
TZ 175	174	6
ILONA II	247	0
ILONA I	247	0
TZ 200	196	0

#### Adressen Motorradfabrik Franz Bucker Oberursel/Taunus KBA Schlüsselnummer 0255

Heinrich Walz  
Hohemarkstraße 67  
6370 Oberursel  
Telefon 0 61 71/25 4 99

Interessengemeinschaft  
ILO-TWIN  
Dietrich Cöppencastrop  
Castroper Hellweg 584  
4630 Bochum-Gerthe  
Telefon 02 34/87 2 38



# Aus dem Fotoalbum...



Foto oben: Um sich für die Straßenbahnfahrer-Prüfung zu qualifizieren, lernte Steffi Steffanowski das gesamte Gleisnetz auswendig. Dabei stellte sie mit ihrem Roller-Saurier den Rundstreckenrekord in der Wilhelmshavener Fußgängerzone auf und bewies, daß der ÖPNV nicht der Weisheit letzter Schluß ist



Foto oben: Bei der Flucht vor der Schwiegermutter, erwies sich Peter Paul Patzigs DKW als zuverlässiger Partner

Foto unten: Auf der Landwirtschaftsausstellung in Quakenbrück gewann Helge Hast-Schmieddorf den Ehrenpokal der Rabattenpflüger



# Spieglein, Spieglein an der Hand

von David Longstroke

Es ist ja nun schon wirklich eine Zeitlang her, daß ich mich mit einem motorisierten Zweirad am öffentlichen Straßenverkehr teilnehme, wie das in der deutschen Behördensprache so anschaulich formuliert wird und seit geraumer Zeit ist es auch Vorschrift, mindestens einen Spiegel zu haben. Nicht für die Sozia, die mit dessen Hilfe ihre schwellenden Lippen nach staubiger Fahrt wieder einen verführerischen Glanz zu verleihen vermag, sondern eigentlich hatte der Gesetzgeber mehr die Beobachtung des von hinten aufkommenden Verkehrs im Auge.

Nun, man kann das Eine tun, ohne das Andere lassen zu müssen. Was ich aber in vielen Jahren eigener Fahrpraxis und Beobachtung anderer immer wieder erleben mußte, läßt nur die kategorische Feststellung zu, daß die meisten Spiegel so eingestellt sind, daß sie für den Fall 1 voll tauglich, für den Fall 2 jedoch nur sehr beschränkt von Nutzen sind.

Nachdem vor allem die kleinen gelben Männer an ihren reisgetriebenen Eisenhaufen aus Gründen der Symmetrie grundsätzlich zwei Spiegel anbringen, tun es die andern - soweit es noch andere gibt - nolens, volens nach. Soweit, so gut und man könnte der Meinung sein, daß mit zwei Spiegeln mehr Sicherheit zu erreichen sei.

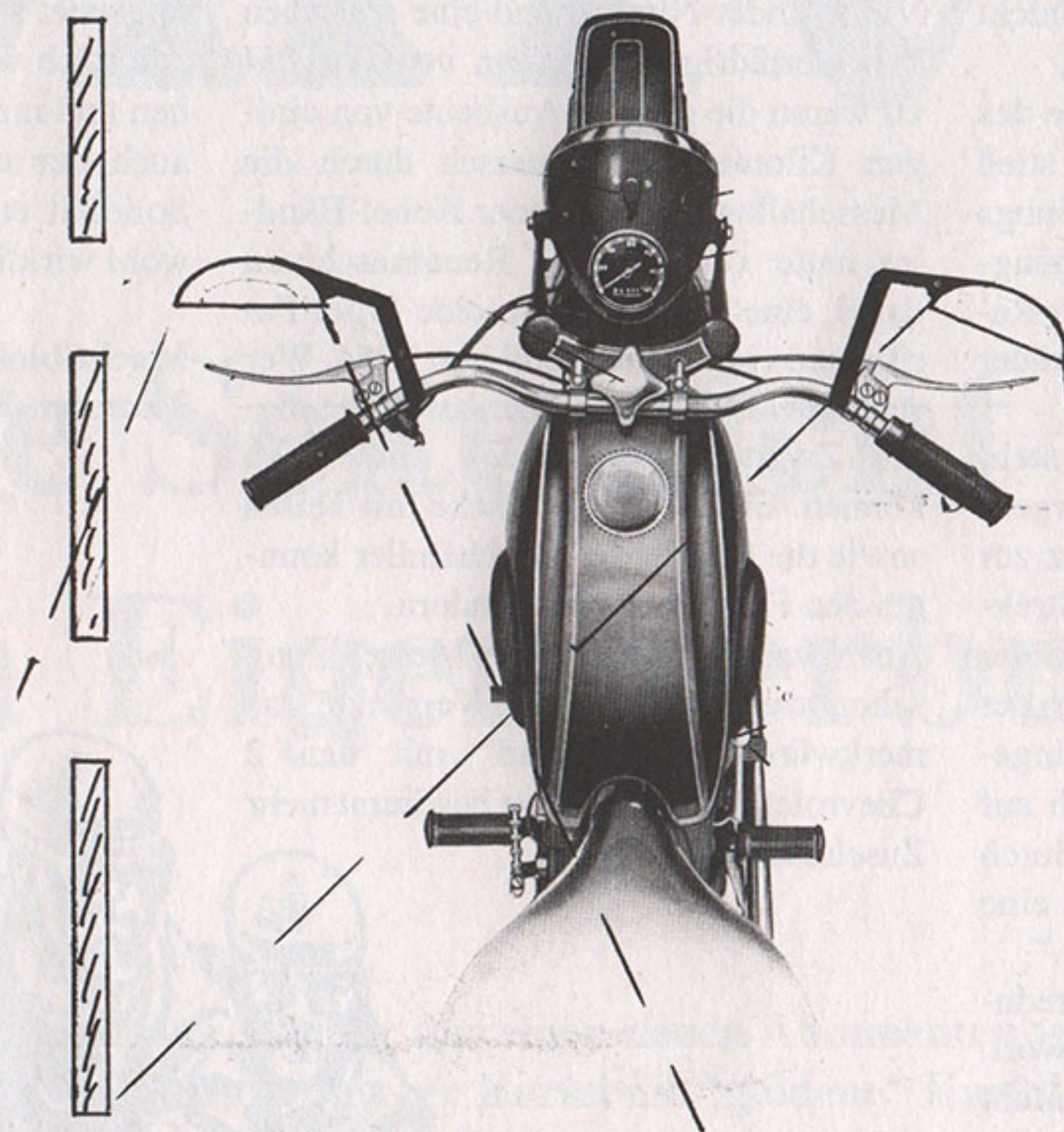
Das wäre durchaus richtig, wenn die Herren Biker in der Lage wären, ihre Rückwärts-glötzen auch richtig einzustellen.

Was aber noch viel schlimmer ist, nicht einmal die Fahrlehrer sind dazu in der Lage und das betrifft Autospiegel in genau dem selben Maße.

Ich kann mich nicht erinnern, in all den Jahren auch nur einen einzigen Motorradfahrer getroffen zu haben, dessen Spiegel optimal eingestellt gewesen wären. Andauernd ist die Rede vom toten Winkel. Jeder normale Spiegel hat ihn und es ist ein festes Glaubensbekenntnis, daß man eben damit leben müsse. Deswegen verlangt nämlich der Prüfer auch bei der Fahrprüfung, daß man vor dem Abbiegen oder Ausderparklückeausfahren nicht nur in den Spiegel schaut, sondern den Hals um mindestens 180 Grad nach hinten dreht, als ob er aus Gummi wäre. Ist schon schlimm genug, daß die totwinkel-freien Knickspiegel bei Autofahrern so selten zu finden sind - das trifft auch für Fahrschulen

zu - so ist die Lage bei Mopedfahrern noch viel schlimmer. Jeder Spiegel ist so eingestellt, daß der Fahrer zumindest seine Schultern sieht. Beide. Es könnte ihm ja unbemerkt eine davon abhanden kommen und was soll er dann machen?

Natürlich kriegt er auch noch mit, wenn hinter ihm auf seiner Spur jemand aufkommt. Aber wenn ein Auto schräg hinter ihm zum Überholen ansetzt, sieht er das nicht! Das versteckt sich nämlich in seiner ganzen Größe mühelos im toten Winkel und wenn der Junge seinerseits auf die linke Spur rüberzieht, dann wird's



der Spiegelfläche einnimmt. Wenn wir genau aufpassen, erkennen wir, daß wir ein Stück hinter dem eigenen Fahrzeug die gesamte Straße überschauen können. Bis zum linken Rand. Also: Alles, was hinter uns ist, sehen wir im rechten Spiegel.

Jetzt ist der linke ja wohl überflüssig...? Denkste! Der ist der wichtigste! Denn der wird jetzt so eingestellt, daß bei normaler Fahrt (also normalem Abstand vom rechten Straßenrand) der linke Straßenrand durch die Mitte des Spiegels läuft. Die linke Schulter ist dann nicht mehr sichtbar; man muß sich ein

Stück nach links beugen, wenn man sie sehen will. Da die Schulter jedoch nicht ständiger Überwachung bedarf, können wir auf laufende Kontrolle derselben beruhigt verzichten. Wichtiger ist, daß jetzt keiner mehr unbemerkt an uns vorbei kommt! Um das zu überprüfen, machen wir einen Test: Wir bleiben auf der Straße stehen; nicht am rechten Fahrbahnrand, sondern da, wo wir normal fahren.

Jetzt warten wir, bis ein Auto im rechten Rückspiegel auftaucht.

Das beobachten wir jetzt im rechten Spiegel, bis es daraus verschwindet. Im gleichen Augenblick muß es im linken Spiegel auftauchen. Wenn es auch diesen verläßt, müssen wir es genau neben uns sehen. Na, wo ist jetzt der tote Winkel? Weg isser! Sag ich doch. Wenn das geklappt hat, gehen wir mal auf die Autobahn und lassen uns von einer Menge Fahrzeuge überholen. Die beobachten wir alle erst im rechten, dann im linken Spiegel und korrigieren nach

Bedarf so lange nach, bis der Anschluß vom rechten zum linken Spiegel und weiter zur direkten Sicht lückenlos klappt. Dann brauchen wir vor einem Ausscheren nach links nur kurz in den rechten, dann in den linken Spiegel zu sehen und einen raschen Blick neben uns zu werfen. Wenn nichts zu sehen ist, dann ist auch nichts da!

Das geht übrigens genau so mit vier Rädern. Und zwar mit Innenspiegel und Außenspiegel. Also Leut - wie isses denn mit ein wenig mehr Sicherheit?

Vielleicht könnt ihr damit die eigene Rübe retten. Und vielleicht sogar die von einem Freund, dem ihr das weitererzählt. . .

zumindest verdammt eng, wenn's schon nicht gleich rumst. Und mit einem halben Kopf kann man keinem mehr erklären, daß der böse tote Winkel an allem Schuld war. Wenn ich solche Situationen nicht schon oft genug gesehen hätte, würde ich ja gar nicht die Finger krumm schreiben. Und ich behaupte: Mit zwei richtig eingestellten Spiegeln gibt es keinen toten Winkel! Wer's nicht glaubt, der nehme seinen Gurkenhobel, begeben sich in eine etwas ruhige, gerade Straße und mache mir alles nach! Zur Betrachtung des eigenen, attraktiven Profils genügt der rechte Spiegel. Den stellen wir so ein, daß die rechte Schulter etwa ein Viertel



## Steuerzahler gegen Streckensperrungen

Von den leidigen Sperrungen von Ortsdurchfahrten und Bundes- und Landstraßen für das motorradfahrende Volk sind wir alle betroffen: der Fahrer einer 150er Panther gleichermaßen, wie der sanfte Gleiter auf der Gold Wing. Das Streckensperrungen, die sich aus dem Fehlverhalten Einzelner "ergeben", genauso logisch sind, wie ein Verbot von Bundesligaspielen wegen erwiesener Brutalität bei Zuschauern und Spielern, braucht hier in diesem Forum nicht zur Diskussion zu stehen...

Beim Durchblättern der Clubpostille des Harley-Davidson Club Deutschland, stieß ich auf eine interessante Sache: Die Jungs und Mädels hatten auf Seite 9 ihres jüngsten Blattes einen Musterantrag "Zur Reduzierung der Kfz.-Steuer für Motorräder um 20%" abgebildet.

"...wie ihnen bekannt sein dürfte, steht den motorradfahrenden Bundesbürgern nicht mehr das gesamte Straßennetz zur Verfügung, da mittlerweile diverse Strecken inner- und außerorts für Motorräder gesperrt sind. Zum einen wird dadurch der ideelle Wert des Motorradfahrens eingeschränkt, zum anderen ergeben sich auf manchen Fahrten Mehrkosten durch Umwege, da nur direkten Anliegern eine Ausnahmegenehmigung erteilt wird..."

So bittet man höflich um eine Steuerreduzierung um 20% und um eine Antwort. Um's Geld Sparen geht es dabei nicht primär, aber man macht einen größeren Personenkreis auf das Problem aufmerksam, und man zwingt das Finanzamt sich der Sache zu stellen.

Wir von der Gummikuh können diese Geschichte nur unterstützen und rufen hiermit zum Briefeschreiben auf. Empfehlenswert ist ein Einschreiben, dann kann niemand sagen "Hammer nie gekriecht".

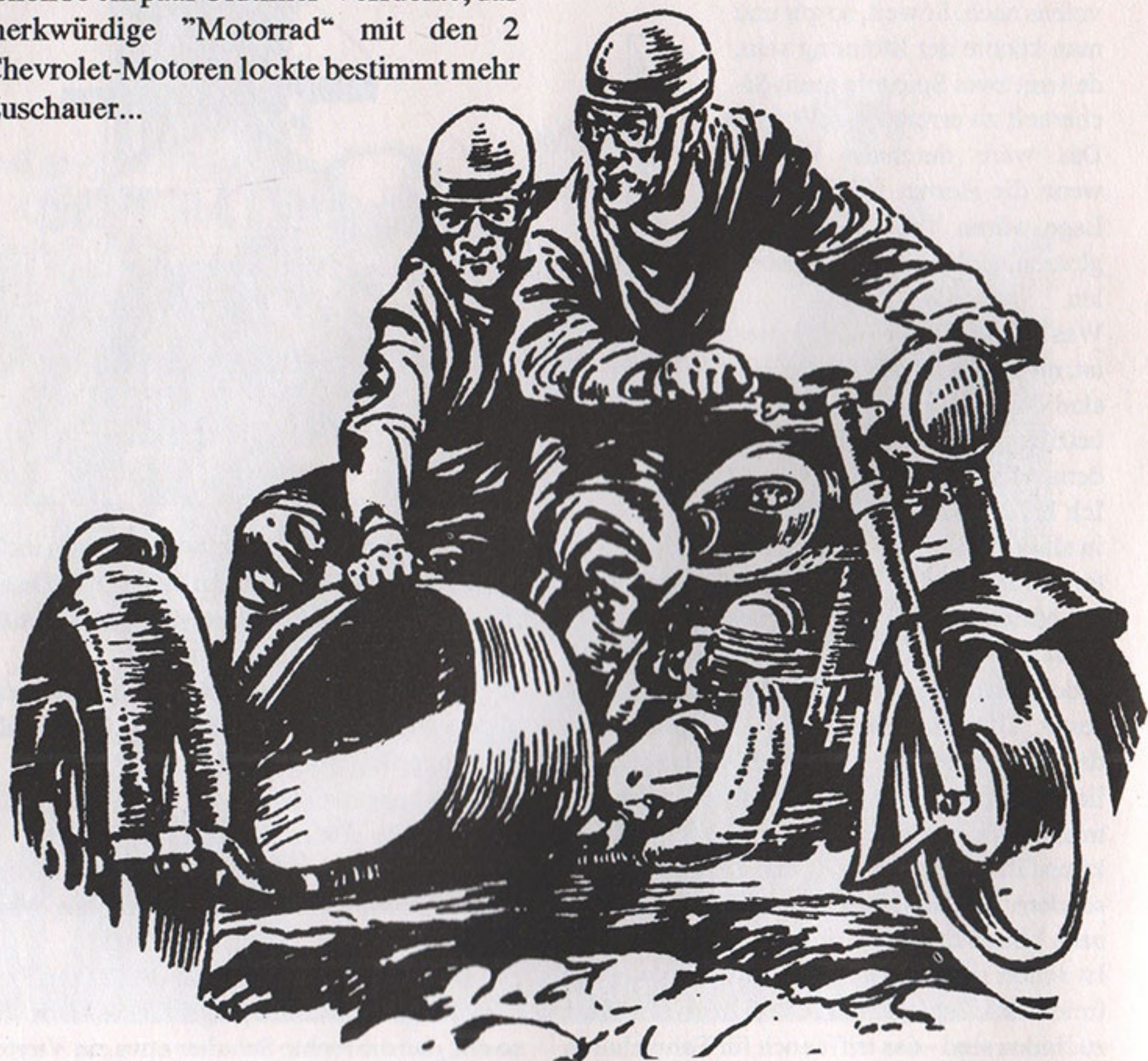
Andy

## Motor Show Essen

von Peter Mergelkuhl

Das war wohl nix. Keine Veteranen weit und breit. In den Vorjahren hatte die Essener Glimmer-Show die Liebhaber klassischer Motorräder mit so einigen Sahnestücken verwöhnt. Da gab es die Rennmaschinen "National Motorcycle Museum" zu sehen, oder die Wilkonson-4, die Vincent Grey Flash und ein Münch-Gespann. Doch diesmal standen wilde amerikanische "Traum-Bikes" im Vordergrund. Im gesamten Show-Bereich fand sich nicht ein einziges klassisches Zweirad. Und auch die Stände der verschiedenen Händler gaben nicht viel her. Ein paar Japaner aus den frühen 70ern, eine Guzzi, die Vierzylinder-Nimbus und eine zwischen den vierrädrigen Raritäten versteckte R 60 waren die magere Ausbeute von einigen Kilometern Fußmarsch durch die Messehallen. Ein londoner Nobel-Händler hatte verschiedene Rennmaschinen dabei, eine Norton Manx, eine 175er Parrilla und eine 125er Rumi von 1954. Wer schlappe 23.000 DM über hat, hätte diesen Zweitakt-Twin gleich mitnehmen können. Einige Grabbeltische mit Teilen sowie die Stände der Buchhändler konnten den Frust auch nicht lindern.

Aber was interessiert die Messeleitung schon so ein paar Oldtimer-Verrückte, das merkwürdige "Motorrad" mit den 2 Chevrolet-Motoren lockte bestimmt mehr Zuschauer...



## Leserbrief

Betr.: Kündigung des Abos  
Hier Androhung

Lieber Peter,

der Brief von Herrn Stegmann in Heft 19 trifft den Punkt: Ob der Forderung nach Ordnung und Solidität konnte ich nur noch Haltung annehmen, erhobenen Hauptes, die Hände schon an der Hosennaht, bevor noch der Knall meiner eilig geputzten Stiefel verhallt war. Und Du kannst mir glauben, daß so ein Gebahren einem Zivi nicht gerade leicht fällt.

Er hat doch recht: Wer Ordnung hält, spart Fantasie. Und die wird immer seltener. Auch ich werde jetzt Konsequenzen ziehen und mein Abo kündigen - sobald ich auch nur eine Spur von Ordnung und Solidität entdecke. Stil kann man Euch wohl wirklich nicht absprechen.

Macht bloß weiter. Genauso!  
Thorsten Kliefoth, Itzehoe

# ACHTUNG

## Diese Seite nicht lesen, da Eigenwerbung!



Der Leser, der für uns einen neuen Abonnenten wirbt, erhält in unserer Kartei die "goldene" Karte!

Nun wird der eine oder andere denken:  
"DAS KENN ICH DOCH!"

Wir gehen noch einen Schritt weiter:  
Der Leser,

der den neuen Abonnenten geworben hat,  
bekommt ein drei-monatiges Kurzabo kostenlos.

Ist er selbst schon Abonnent, wird sein Abo problemlos um drei Monate verlängert.

Na, ist das ein Angebot?!

Flott geworben und einfach die Bestellkarte aus der Mitte des Heftes nehmen.

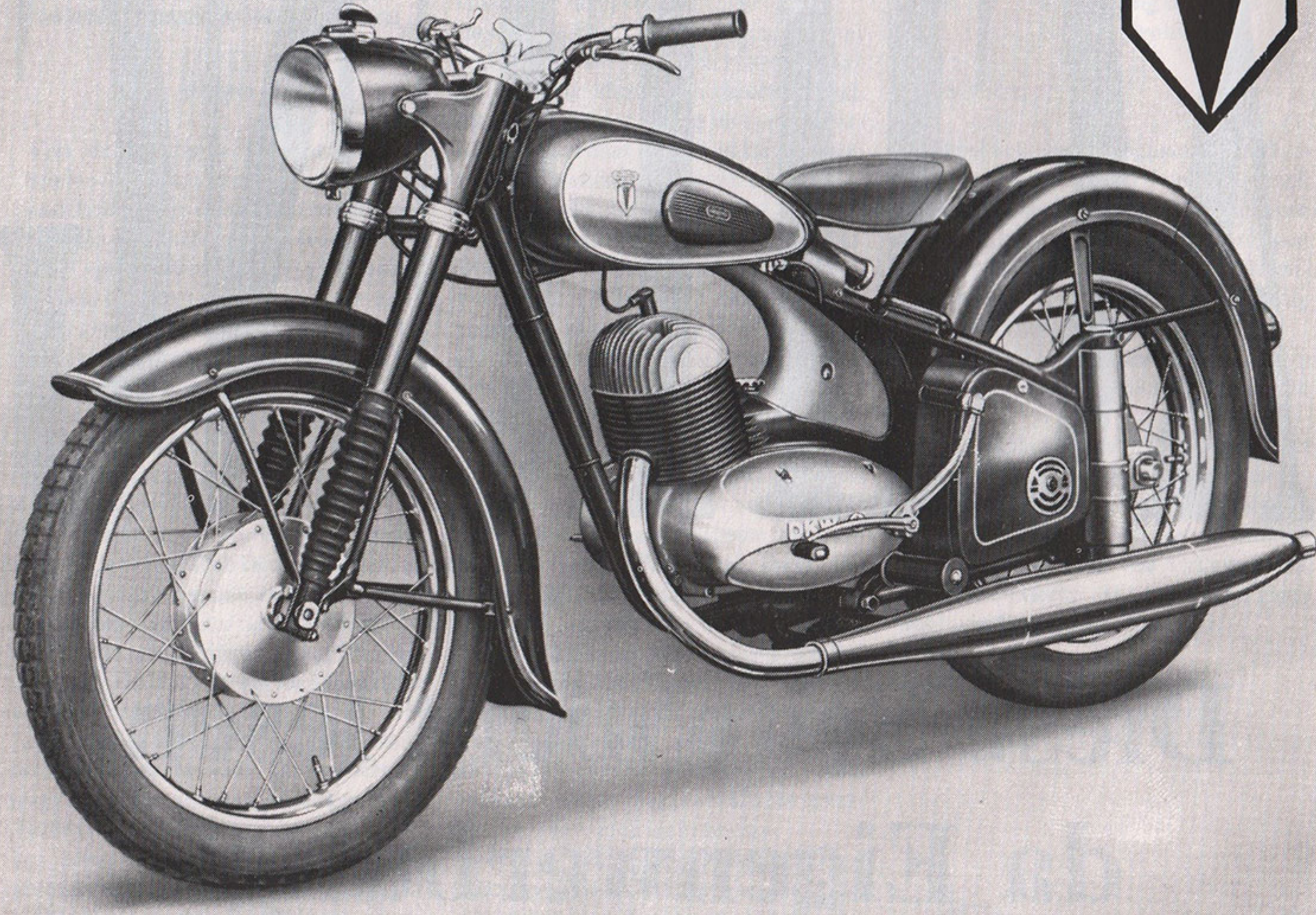
...und für vier neue Leser liest man 1 Jahr umsonst...

Trotz unserer Warnung gelesen? Hat sich doch gelohnt, oder?



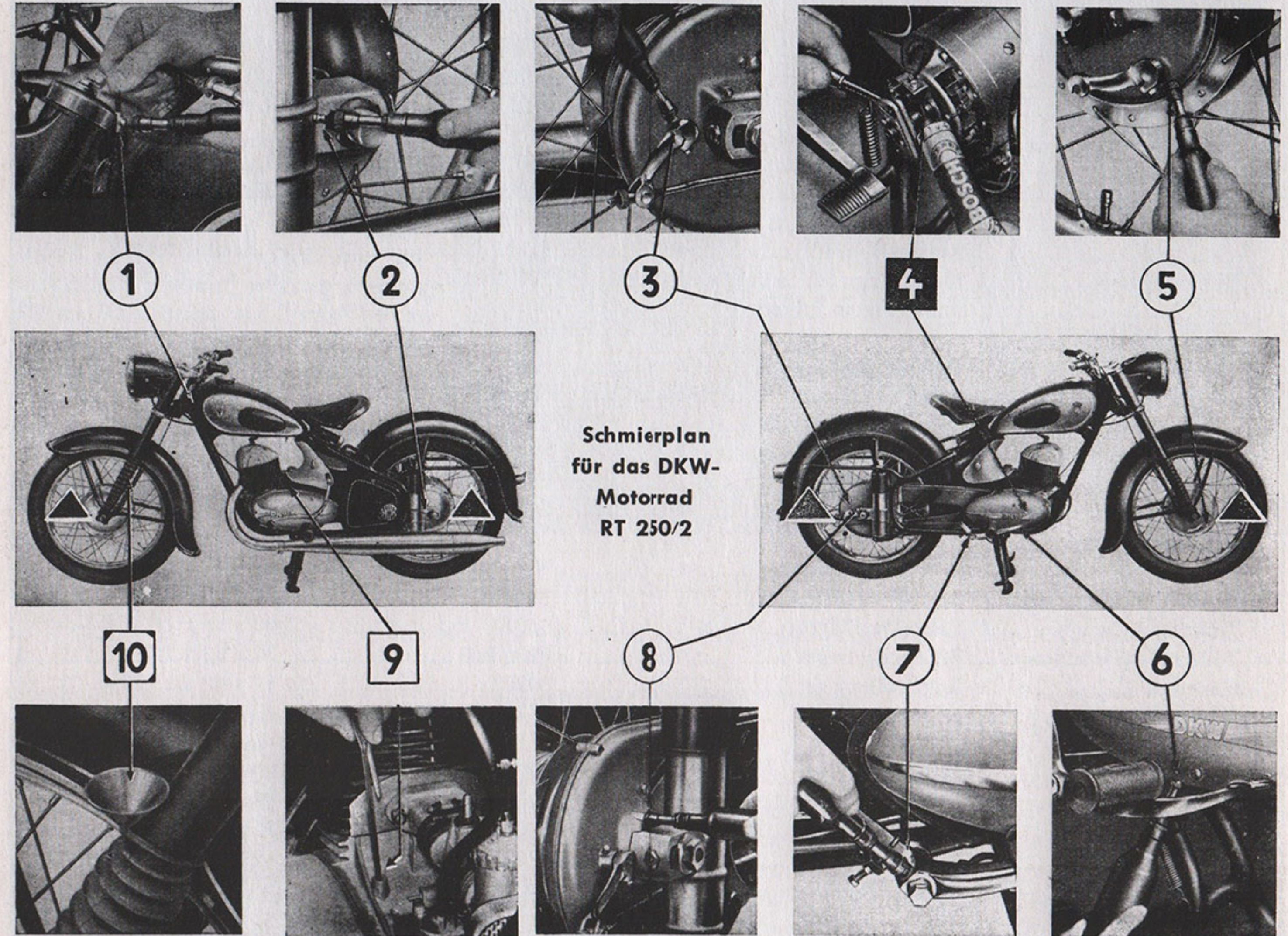


# DKW RT 250/2



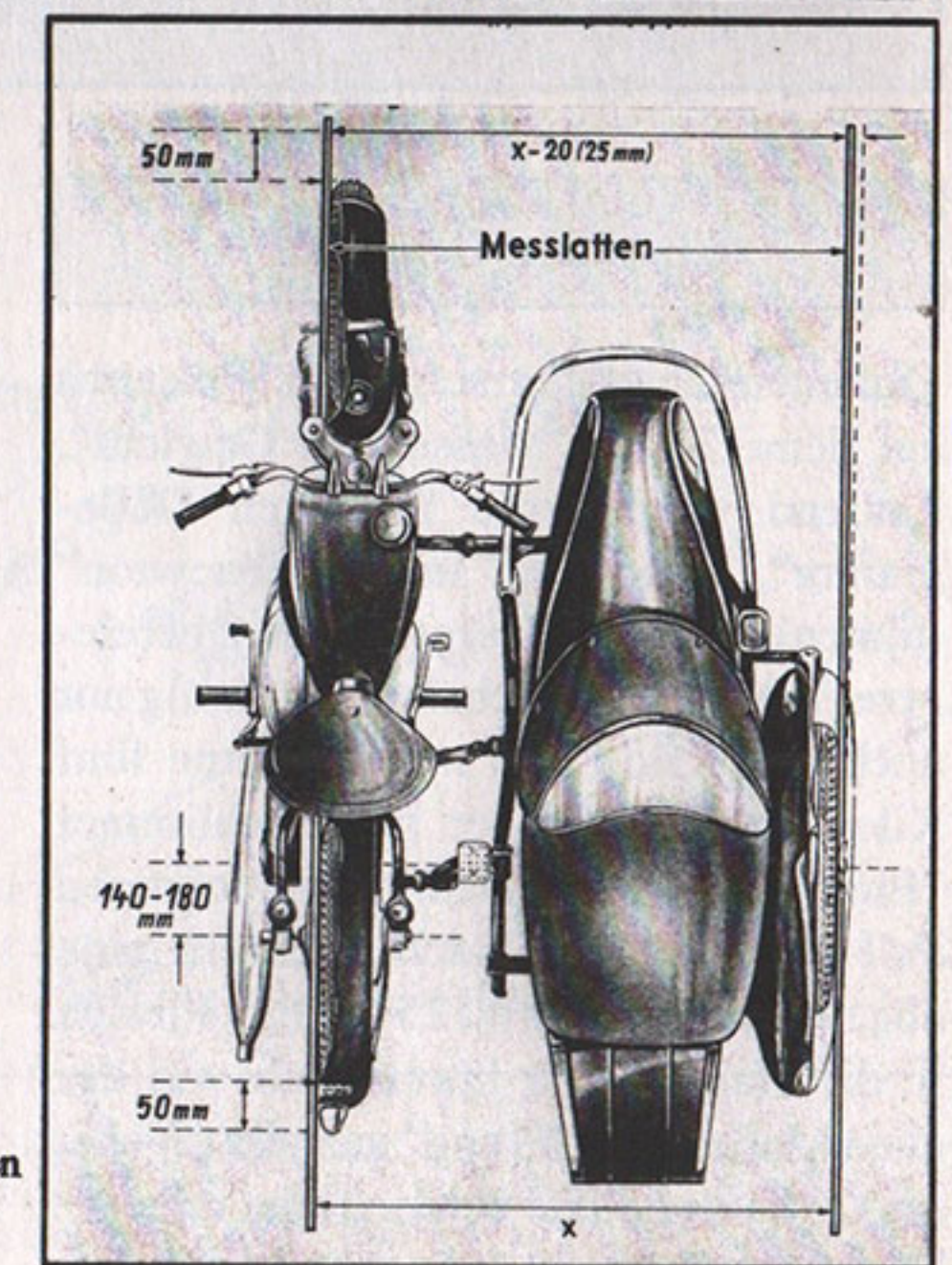
<b>Motor</b>	DKW 2-Takt	<b>Fahrwerk</b>	Telegabel, öl- und luftgedämpft
Zylinderzahl	1 Zylinder	Vorderradgabel	Geradwegfederung (85mm Weg)
Bohrung x Hub	70 x 64 mm	Hinterradfederung	Simplex Seilzug, 180 mm
Hubraum	244 ccm	Bremse vorn	Simplex Gestänge, 160 mm
Leistung	14,1 PS (10,4 kW)/4700 min <sup>-1</sup>	Bremse hinten	
Drehmoment	2,17 mkg bei 4150 min <sup>-1</sup>		
Verdichtung	1 : 6,2	<b>Allgemeine Daten</b>	
Vergaser	Bing 2/27/20	Radstand	1350 mm
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Gesamtlänge	2130 mm
Schmierung	Mischung 1 : 25	Gesamtbreite	660 mm
Batterie	6V 6 Ah	Felgen vorn	1,85B x 19"
Lichtmaschine	6 V 55/70 W	Felge hinten	1,85 B x 19"
Zündkerze	z. B. Bosch W 225 T1	Reifen vorn	3,25 - 19
Elektrodenabstand	0,5 mm	Reifen hinten	3.25 x 19
Zündanlage	Batterie	Luftdruck solo v/h	1,3/1,4 bar
Zündzeitpunkt	4,5 mm v.OT	Leergewicht	143 kg
Kontaktabstand	0,4 mm	Zulässiges Gesamtgewicht	295 kg
		Höchstgeschwindigkeit sitzend	108 km/h
		Verbrauch (Prospektwert)	3,3 l/100 km
		Tankinhalt (davon Reserve)	13 l (2,5 l)
<b>Kraftübertragung</b>		<b>Sonstiges</b>	
Kupplung	Mehrscheiben in Öl	Baujahre	1954 bis 55
Getriebe	4 Gang	Vorläufermodell	RT 250/1
Schaltung	Fußschaltung links	Nachfolgemodell	RT 250 S
Übersetzungen gesamt (solo)	17,8 - 10,45 - 7,51 5,94	Hersteller	Auto Union GmbH Ingolstadt
dito (Seitenwagen)	22,48 - 13,24 - 9,5 - 7,52		
Getriebe/Hinterrad	Kette 1/2" x 5/16"		
Übersetzung Getriebe/Hinterrad	solo 48:19 Gesp. 48 : 15		

# TYPENKUNDE



Nr.	Wartungsstelle	alle km	Hilfsstoff	Menge
1	Bowdenzüge	1000	Abschmierfett	
2	Hinterradfederung	1000	Abschmierfett	
3	Bremstrommelwelle hint.	1000	Abschmierfett	
4	Unterbrechernocken	3000	Bosch Heißlagerfett FT 1V4 ..	Streichholzopfgröße
5	Bremstrommelwelle vorn	1000	Abschmierfett	
6	Kupplungsknebel	1000	Abschmierfett	
7	Fußbremshebellagerung	1000	Abschmierfett	
8	Tachoantrieb	3000	Abschmierfett	
9	Getriebe	12000	Motoröl SAE 50	650 ccm
10	Telegabel	12000	Motoröl SAE 20	220 ccm je Holm
	Kette nachspannen	1000		
	Luftfilter reinigen	1000	Motoröl SAE 50	benetzen
	Handhebel	1000	Motoröl SAE 50	
	Zündzeitpunkt kontrollier.	3000		
	Säurestand Batterie	3000	Dest. Wasser	
	Auspuff reinigen	6000		
	Kette reinigen etc.	6000	Kettenfett	
	Zündkerz, Unterbrecher erneuern	12000	Beru 14-5A	
	Rückstands bildung Zyl.	nach Bedarf		

**Seitenwagen-Anbau**  
Anschlüsse für Dreipunkt-Aufhängung sind vorhanden. Lenkungsdämpfer stärker anziehen, evtl. breiteren Lenker verwenden, Kettenritzel mit 19 Zähnen gegen 15 Zähne austauschen, Radsturz Gespann 3 - 5°





# Wußten Sie schon...

## BMW R 26 und R 27: Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Kegelrollenlager	2	302 03	17 x 40 x 13,25
Schwinge	Kegelrollenlager	2	302 03	17 x 40 x 13,25
Vorderradbremse	Kugel DIN 5401	1	4 III	4 mm Drchm.
Lenkung	Axial-Schrägkugellager - komplett	2	200 185	33,989 x 50/51 x 12
		2	200 185/3	33,989 x 50 x 5,5
		2	200 185/5	35 x 51 x 5,5
		46	5,5 III	5,5 mm Drchm.
Kupplungswelle	Kugelkäfig mit 7 Kugeln 5,5 mm	1	200 068	6,2 x 22,8 x 5,5
<b>Getriebe:</b>				
Antriebswelle vorn	Rillenkugellager	1	6204 C3	20 x 47 x 14
Antriebswelle hinten	Rillenkugellager	1	6302 C3	15 x 42 x 13
Nebenwelle vorn	Schrägkugellager	1	3203	17 x 40 x 17,5
Nebenwelle hinten	Rillenkugellager	1	6203 C3	17 x 40 x 12
Abtriebswelle vorn	Rillenkugellager	1	6303 C3	17 x 47 x 14
Abtriebswelle hinten	Rillenkugellager	1	6204 C3	20 x 47 x 14
<b>Hinterradantrieb:</b>				
Ritzelwelle vorn	Zylinderrollenlager	1	N 2204 C2	20 x 47 x 18
Ritzelwelle hinten	Schrägkugellager	1	3304	20 x 52 x 22,2
Tellerradwelle innen	Rillenkugellager	1	16012	60 x 95 x 11
Tellerradwelle außen	Rillenkugellager	1	6206 F60	30 x 62 x 16
Hinterrad	Kegelrollenlager	2	30203	17 x 40 x 13,25
Schwinge	Kegelrollenlager	2	30203	17 x 40 x 13,25
<b>Motor:</b>				
Kurbelwelle vorn	Rillenkugellager	1	6204 C3	20 x 47 x 14
Kurbelwelle hinten	Rillenkugellager	1	6206	30 x 62 x 16
Nockenwelle	Rillenkugellager	2	6207	35 x 72 x 17
Pleuel (nur R 27)	Rolle DIN 5402	16	5 x 10	5 Drchm x 10 lg

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

## Einheiten-Clinch II

Einheiten-Chaos herrscht beim Volk auch auf dem Gebiet "Masse und Gewicht". Laufend werden die Einheiten "Kilogramm", "Kilopond" und "Kilonewton" (njuten) durcheinandergebracht. Oberclevere Zeitgeister sprechen daher häufig nur noch von Kilo ("Ich möchte gerne fünf Kilo Kartoffeln" oder noch schlimmer "Ein viertel Gehacktes!"). Im letzteren Fall drückt der Schlachter einem eine abgewogene Tüte mit 125 Gramm Fleisch in die Hand, da er immernoch von der alten Maßeinheit "Pfund" ausgeht (Wehe, die Gewerbepolizei erwischt ihn dabei). Besonders krass zeigt sich der Unter-

schied auch in den Betriebsanleitungen alter Motorräder aus der Bundesrepublik und der DDR. Sprachen die ostdeutschen Techniker immer von "Leermasse" eines Motorrades und die westlichen vom "Leergewicht", beide gaben die Daten in "Kilogramm" [kg] an, so lagen wir Wesis immer falsch. Warum? Man unterscheidet in der Technik zwischen Masse und Gewicht. Das Motorrad hat tatsächlich eine Leermasse, ausgedrückt in "Kilogramm" und ein Leergewicht (Einheit "Kilopond" oder heute "Newton"). Das Gewicht ist die Kraft, mit der das Motorrad auf die Erde drückt. Im Extremfall eines Moto-Cross-Sprungs, besitzt das Motorrad kurzzeitig kein Gewicht, da es nicht auf

die Erde drückt (und zwar genau in dem Punkt, wo die Maschine nicht mehr hoch steigt, aber auch noch nicht fällt. Knallt sie dann auf die Erde, ist das Gewicht erheblich höher als in jeder Betriebsanleitung angegeben). Auf dem Mond ist das Leergewicht der Maschine geringer, da die Anziehungskraft des Mondes (hoffentlich liege ich jetzt richtig) nur 1/6 von der Erdanziehungskraft beträgt. Zu gut deutsch: Meine Mühle hat eine Leermasse von 130 Kilogramm und ein Leergewicht von annähernd 130 Kilopond. Das Leergewicht auf dem Mond beträgt 1/6, also nur 21,67 Kilopond. Die Masse bleibt in allen Lebenslagen (Mond, Flugzeug, Cross-Sprung usw.) gleich, nämlich 130 Kilogramm.

Dieser kleine Exkurs ist garantiert nicht lebenswichtig, doch für den interessant, der endlich wissen will, warum es PS, Kilowatt und das Drehmoment in "Meter Kilogramm Sekunde" (hahaha: ganz falsch, steht aber in jeder Betriebsanleitung so drin) gibt.

Jetzt wird es hanebüchen:

Das Gewicht [kp oder besser heute Newton] eines Motorrades ist die Masse [kp] malgenommen mit der Erdbeschleunigung.

Diese Erdbeschleunigung ist an allen Orten der Erde unterschiedlich. Aufgrund einer Übereinkunft rechnet man heute grob mit 9,81 Einheiten Erdbeschleunigung, nach Norm mit 9,80665. Sie beträgt in Meereshöhe auf dem 45. Breitengrad 9,8062, an den Polen 9,832. Dieser Wert wird häufig erwähnt, wenn es sich um Piloten, Achterbahn- und Formel 1-Fahrer handelt: "Er muß 2 G in der Kurve aushalten, bei 7 G wird ihm schlecht..." "Kilopond" war ja für den Normalverbraucher eine ungewohnte Einheit, die heute durch "Newton", zu Ehren des gleichnamigen "Erfinders" der Schwerkraft, Sir Isaac, ersetzt wird.

Fortsetzung folgt

## BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Triumph Cornet 200 ccm

Vergasertyp	2/26/26
Motoranschluß	Flansch
Filteranschluß	40 mm
Schwimmergehäuse kompl.	30-054-101
Schwimmergehäuse	30-054
	links
Schwimmergehäusedeckel	32-140
Schwimmer	35-070
Kraftstoffanschluß	--
	6 mm
Gasschieber	22-550
Mischkammereinsatz	25-020
	5
Hauptdüse	44-101
	115
Nadeldüse	45-021
	2,68
Leerlaufdüse	44-031
	50
Startdüse	--
Düsenadel	46-934
	4
Nadelstellung	2
Luftregulierschraube offen	1 1/2

HEEL-Verlag · Hauptstraße 354 · 5330 Königswinter · Telefon 02223/23027

# NEU!



## Motorrad-Oldtimer-Katalog

Der Marktführer für historische und klassische Motorräder vom renommierten Motorjournalisten Stefan Knittel.

Auf 200 Seiten werden ca. 400 Modelle mit Bildern und Text vorgestellt.

Detaillierte Informationen:

- Technische Daten
- Preise, Preisstendenzen
- Clubadressen
- Ersatzteilversorgung mit Adreßteil



HEEL

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung:  
29,80 DM

Name

Straße, Nr.

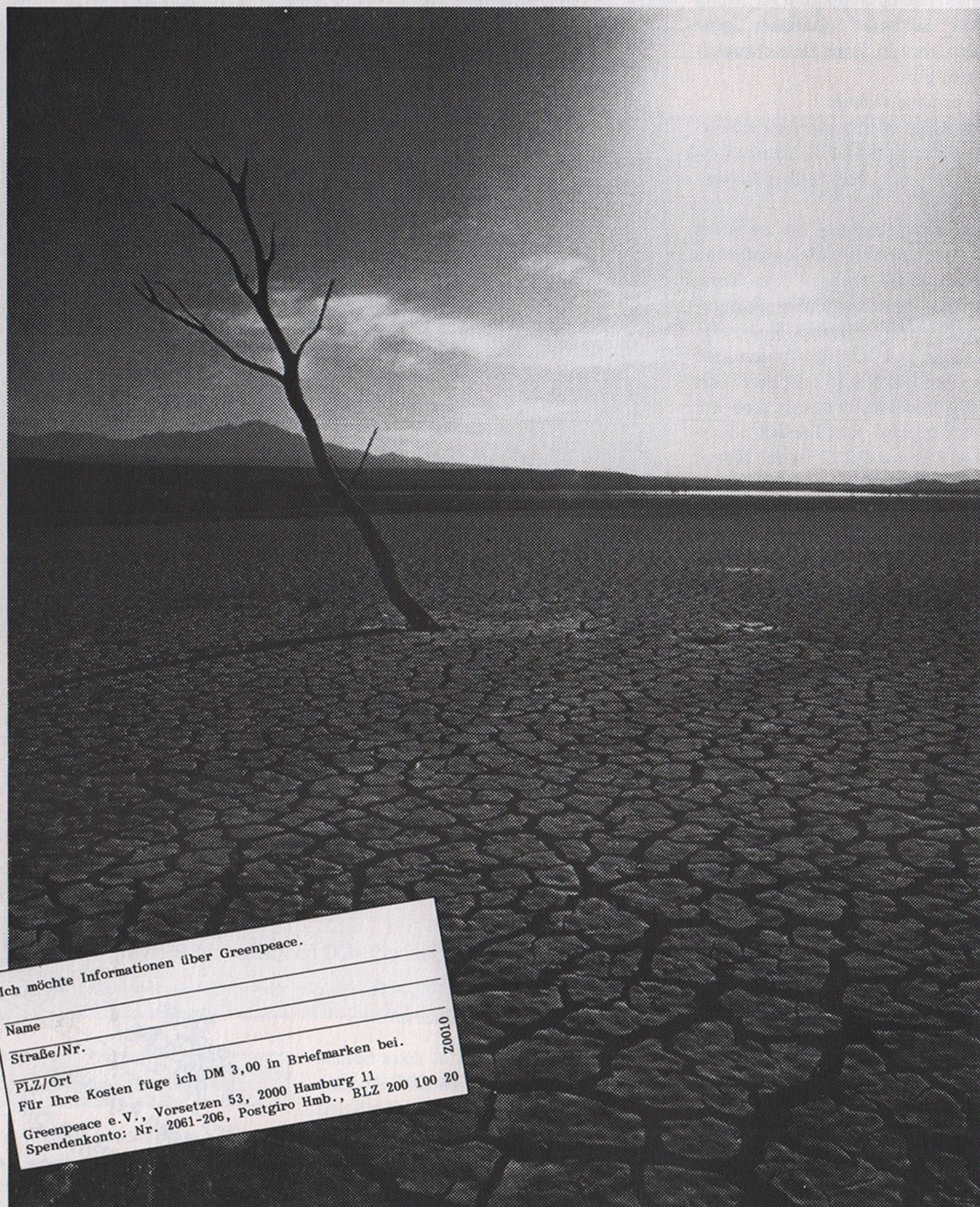
PLZ/Ort

Vorname

Unterschrift



GREENPEACE



Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

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

20010

M.S.B.K. Hamburg

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

## ARCHIV KOMPLETT ? Unser Leserangebot:

Wir schicken Dir die Hefte, die in Deiner Sammlung fehlen. Das Heft kostet 4,90 DM. Zum absoluten Sonder-Tiefstpreis von 49,90 DM gibt es ganze 12 Ausgaben (8,90 DM gespart!). Deine Bestellung machen wir in kürzester Zeit fertig und senden sie Dir mit einer Rechnung ganz schnell per Post zu! Alles klar? Nun ruf' uns man gleich an: 04 21/50 16 17. Als Verlag, der in vielen Dingen sehr altmodisch ist (wir sollen ja die Briefumschläge noch persönlich mit der Hand und dem Taschenmesser öffnen), sind wir auch manchmal voll auf dem Trend: Fax und BTX 04 21/50 44 48. Und wenn alle Stricke reißen, die gute alte Postkarte tut es auch: an den hanseatischen GummikuH-Verlag • Am Deich 57 • 2800 Bremen 1

Heft 1: Zündapp-Werke	scher Test: Horex Regina 4	Heft 15: Schwerpunkt: von Klacks Zündapp und seine Konkurrenten (Teil I) • IFA BK 350 • Typenkunde MZ ES 250 • Umweltserie: Lärm • Reise mit einer Ducati Scrambler • Alibiabgasreinigung
Heft 2: NSU (vergriffen)	Heft 11: Schwerpunkt: Sanglas • Typenkunde: Dürkopp M 125 A • Schwerpunkt II: EMW R35/3 • Historischer Test: Hoffmann Gouverneur • Technik: Simmerringe IV	Heft 16: Schwerpunkt: Zündapp und seine Konkurrenten (Teil II) • Typenkunde: MV Agusta 125 • Historischer Test: Panther KS 150
Heft 3: DKW		Heft 17: Schwerpunkt: Selbstbaugespann mit Panhard-Motor • Historischer Test: Victoria Swing • Typenkunde: Zündapp 200 S • Technik: Honda Zündanlagen
Heft 4: Adler	Heft 12: BSA/Norton Café Racer • MZ-Gespann • Historischer Test Horex Resident • Typenkunde Laverda 750 SF • Schrauberhilfe: Einspeichen • Unternehmensgeschichte Express - Neumarkt Oberpfalz	Heft 18: Superwetzhebel • Typenkunde Triumph T 120R • Nürburgring von Klacks Schwerpunkt MZ ES 250 • Historischer Test Triumph Twenty one • Motorgalerie Honda 125 ccm
Heft 5: Horex	Heft 13: AWO • Typenkunde BMW R 50 • Fischereihafen-Rennen 1990 • Kawasaki Z 200 • Historischer Test BMW R 26	
Heft 6: Triumph Werke Nürnberg	Heft 14 :AJS • Isle of Man • IFA RT 125 • Typenkunde Ducati 350 scrambler • Umweltserie: Asbest	
Heft 7: Victoria Nürnberg		
Heft 8: Maico		
Heft 9: BSA • Moto Guzzi		
Heft 10: Schwerpunkt: Honda CB 500 F • Typenkunde: Moto Guzzi Nuovo Falcone • Histori-		

# Premiere

## 1. motorrad GESPANNE Katalog (1990/91)

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

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

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

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

Gewünschte Zahlungsweise:  Bargeldlos durch  
Bankabbuchung

Name \_\_\_\_\_ Konto-Nr. \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_ Bankinstitut \_\_\_\_\_

Straße/Hausnummer \_\_\_\_\_ Bankleitzahl \_\_\_\_\_

PLZ/Wohnort \_\_\_\_\_

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



# Stationen eines Meisters: Robert Westphal

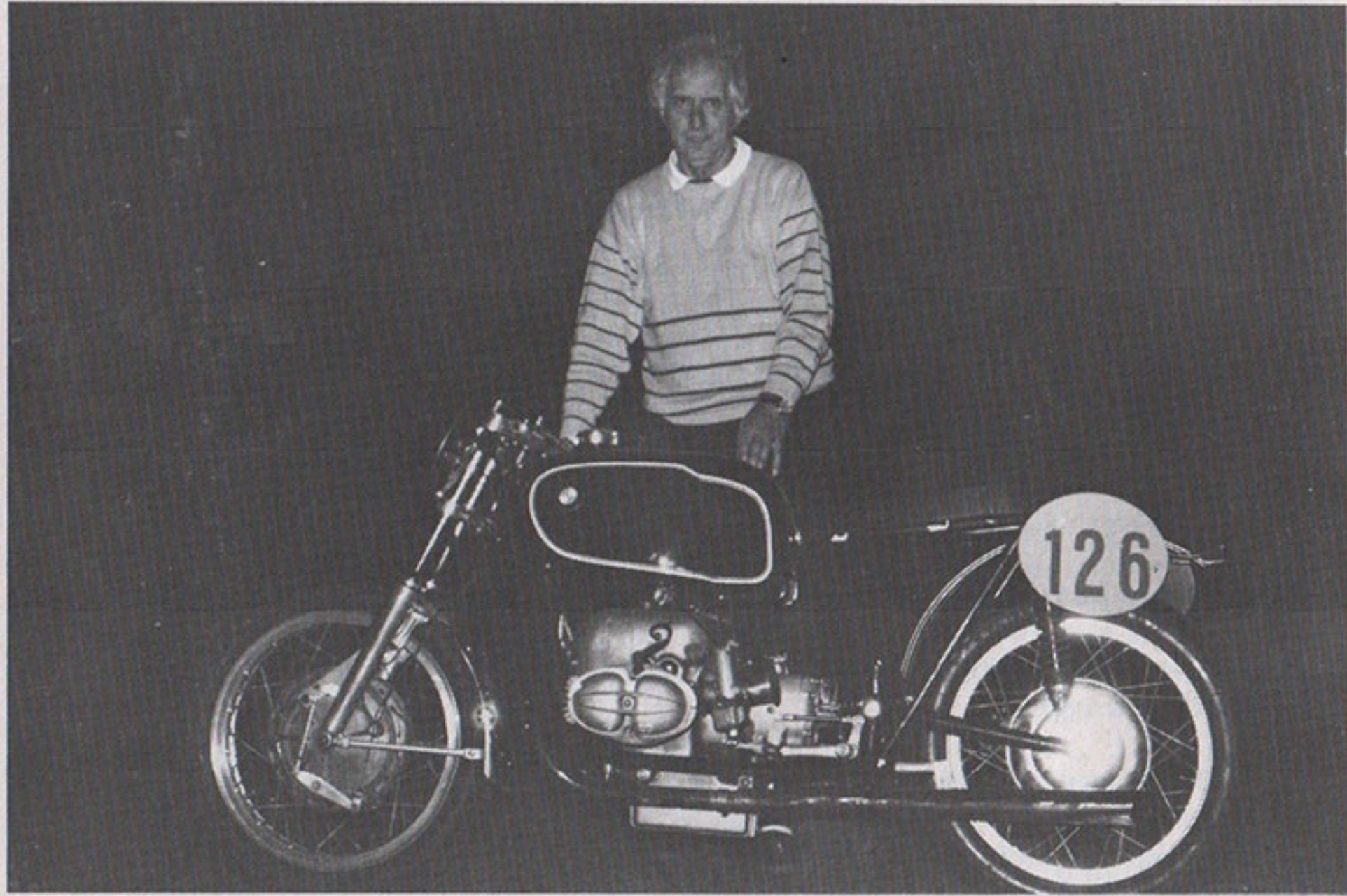


Foto: Robert Westphal mit seiner "Zabrocky-BMW"

Robert Westphal heute aber auch nicht mehr zu sagen. Ende 55 war es dann aber soweit: Ein Traum in Schwarz, eine BMW R 51/3, verband endlich Temperament, Fahrkultur und Zuverlässigkeit im richtigen Verhältnis miteinander. Steigern ließ sich für Westphal das Fahrerlebnis nur noch mit dem fast baugleichen Modell, der R 67/2. Diese kam schon 1956. 1958 war's mit dem Motorradfahren aus familiären Gründen vorbei.

## Endlich wieder auf zwei Rädern!

Aber der Bazillus saß tief und nagte. Und 1968 ging es für Robert Westphal dort weiter wo vor zehn Jahren Schluß gewesen war: er fuhr wieder auf "Geradweg-BMWs" durch die Lande. 1969 bekannte BMW sich erneut zum Motorrad und unser Wiedereinsteiger auch: Seine nagelneue R 75/5 gehörte zu den ersten, die in Norddeutschland ausgeliefert wurden. Die stärkste Serien-BMW die bis dahin die Bänder verlassen hatte - 50 PS - machte Appetit auf schnelles Fahren ohne störende Autos oder Gegenverkehr. Und so beantragte der fast 40jährige eine Lizenz für "Zuverlässigkeitsfahrten", heute "Rallye" genannt.

Foto: Einstiegsdroge 200er Zündapp "Derby"

Einer der schon so lange am Griff dreht, daß er eh schon ein Meister seines Fachs ist, darf sich jetzt ganz offiziell "Doppelmeister" nennen. Robert Westphal aus Stelle bei Hamburg ist es gelungen, in diesem Jahr in zwei Klassen des historischen Motorradsports deutscher Meister zu werden. Scheinbar hat er den Bogen raus, wie man gleichmäßig schnell fährt. Und so wurden die "Post Vintage"-Klasse bis 500 ccm und die Nachkriegsklasse über 500 ccm eine sichere Beute des Robert Westphal.

## Die "Sturm- und Drangjahre"

Aber bis hierhin war's doch ein weiter Weg. Als der gelernte Konditor aus Hamburg 1950 sein erstes Motorrad, eine 200er Zündapp von 1931 besaß, war an Sport nicht zu denken. Die Gemeinsamkeiten der 200er Zweitaktmaschine mit einem Rennmotorrad erschöpften sich in der fehlenden Zulassung. Westphals trockener Kommentar: "Damals war das noch nicht soo wild wie heute..." Der's nächste Krad des jungen Norddeutschen, eine 200er Zündapp "Derby" mit Jurisch-Hirafe besaß dann aber ein Kennzeichen. Die Entscheidung, die zuverlässige aber etwas verschlafene "Derby" gegen eine deutlich forschere 350er Jawa einzutauschen, wurde schon bald bereut.



O-Ton Westphal: "Die war aber auch dauernd kapott!" Da die damaligen Mopedfahrer zwecks Brötchenerwerb täglich auf ihre Vehikel angewiesen waren und Straßenrandbasteleien bei mitfahrenden jungen Damen auch nicht gut ankamen, stand Zuverlässigkeit ganz oben auf der Wunschliste. Oft noch vor Temperament und Sparsamkeit. So dachte man auch in der Hansestadt und unser Held kaufte einen "bewährten" Dampfhammer: eine NSU OSL 501, die Vorkriegsversion der "Konsul". So richtig warm wurde er aber auch mit dem antiken Langhuber nicht. Warum er ihn aber für die Jawa, die ihn schon mal geärgert hatte, weggab, weiß



Foto: Ganz schön forsch auf der 350er Jawa-Twin. Man beachte die Pudelmütze!

auch für den Hansestädter ganz prima. Ein Schrank voller Pokale und eine Wand voller Plaketten legt von dieser Zeit Zeugnis ab.

## Donner über den Pisten

Gleichzeitig, gegen Ende der siebziger Jahre, kamen ein paar Männchen vom Veteranenfahrzeugverband und einige altgediente Kämpen der Rennstrecke auf die reizvolle Idee, ihren alten Rennmotorrädern die mittlerweile arg geglätteten Rennstrecken vorzuführen und eine Meisterschaft auszuschreiben.

## Meister fallen nicht vom Himmel!

Aller Anfang war schwer, beim ersten Rennen auf der Südschleife des alten Nürburgrings fuhr auch die schwächere Konkurrenz dem Novizen aus dem Flachland gnadenlos davon. Doch mit der Zeit lief es immer besser und besonders der gute, alte Nürburgring forderte immer wieder den Sportsgeist und die Freude am schnellen Fahren inmitten einer herrlichen Landschaft heraus.

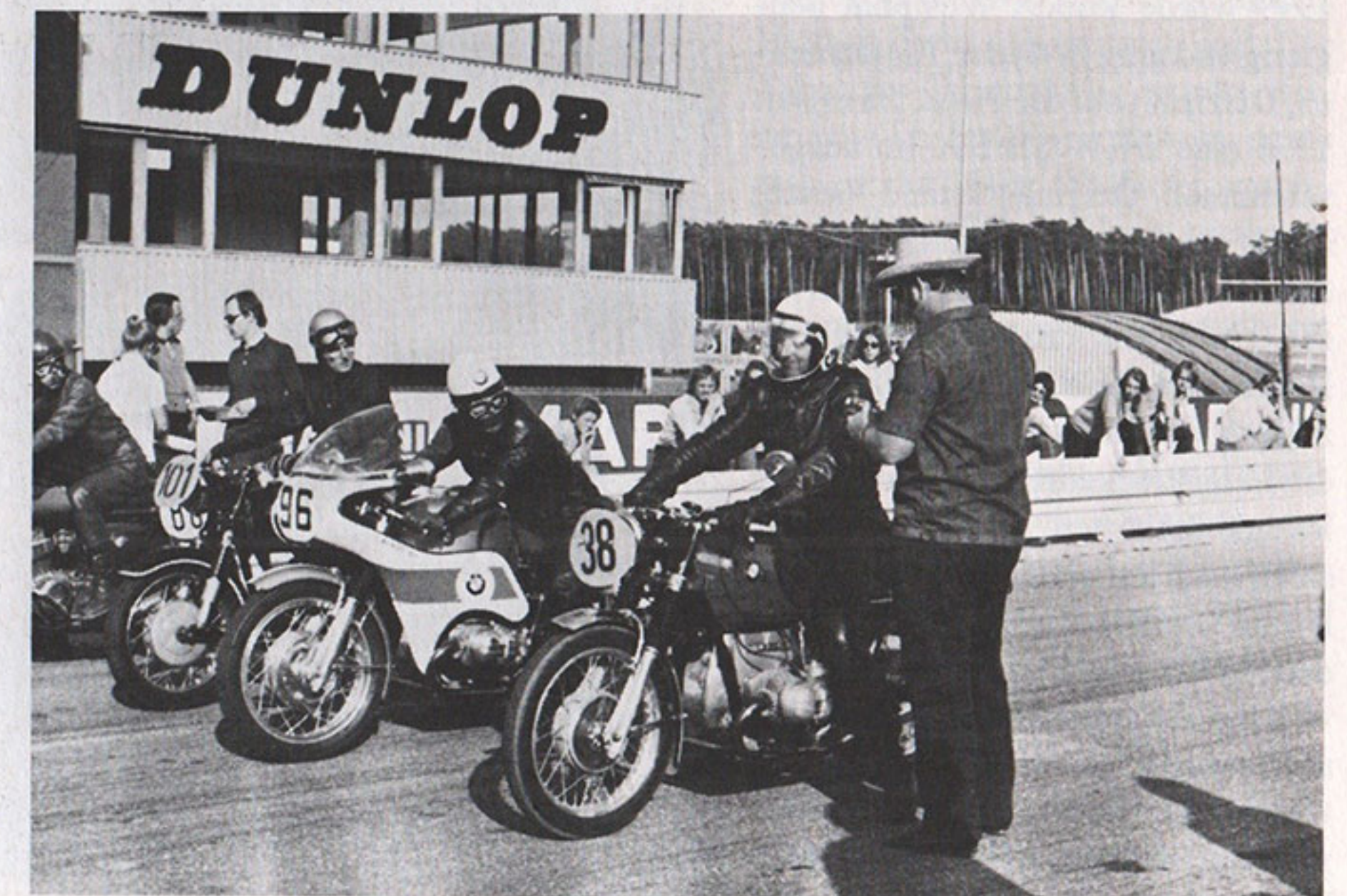
## Elegant um die Ecken

Robert Westphal hatte natürlich nicht mehr den Ehrgeiz jugendlicher Heißsporne, so blieb er von schweren Blessuren verschont. Der eine oder andere Rutscher blieb natürlich nicht aus. Aber durch das beständige Fahren feilte "Robby" enorm an seinem Fahrstil. Auf den Bildern ist der saubere Streifen zu sehen: Sitzt doch da einer locker und entspannt auf der Bank. Kein Bammelbein, keine verkrampfte Nackenmuskulatur. Das bringt auch auf der Straße Sicherheit. Wie dem auch sei, für den Spaß war stets gesorgt, zu den "Zuvi"-Veranstaltungen kam schließlich noch die Teilnahme an Acht-Stunden-Rennen, die eine solide Vorbereitung und ein gerütteltes Maß fahrerischer Routine erforderten. Große Sponsorverträge oder Mengen von Geld gab's da niemals zu gewinnen, aber darum ging's nicht. Ein billiges Vergnügen ist die Wettbewerbs-

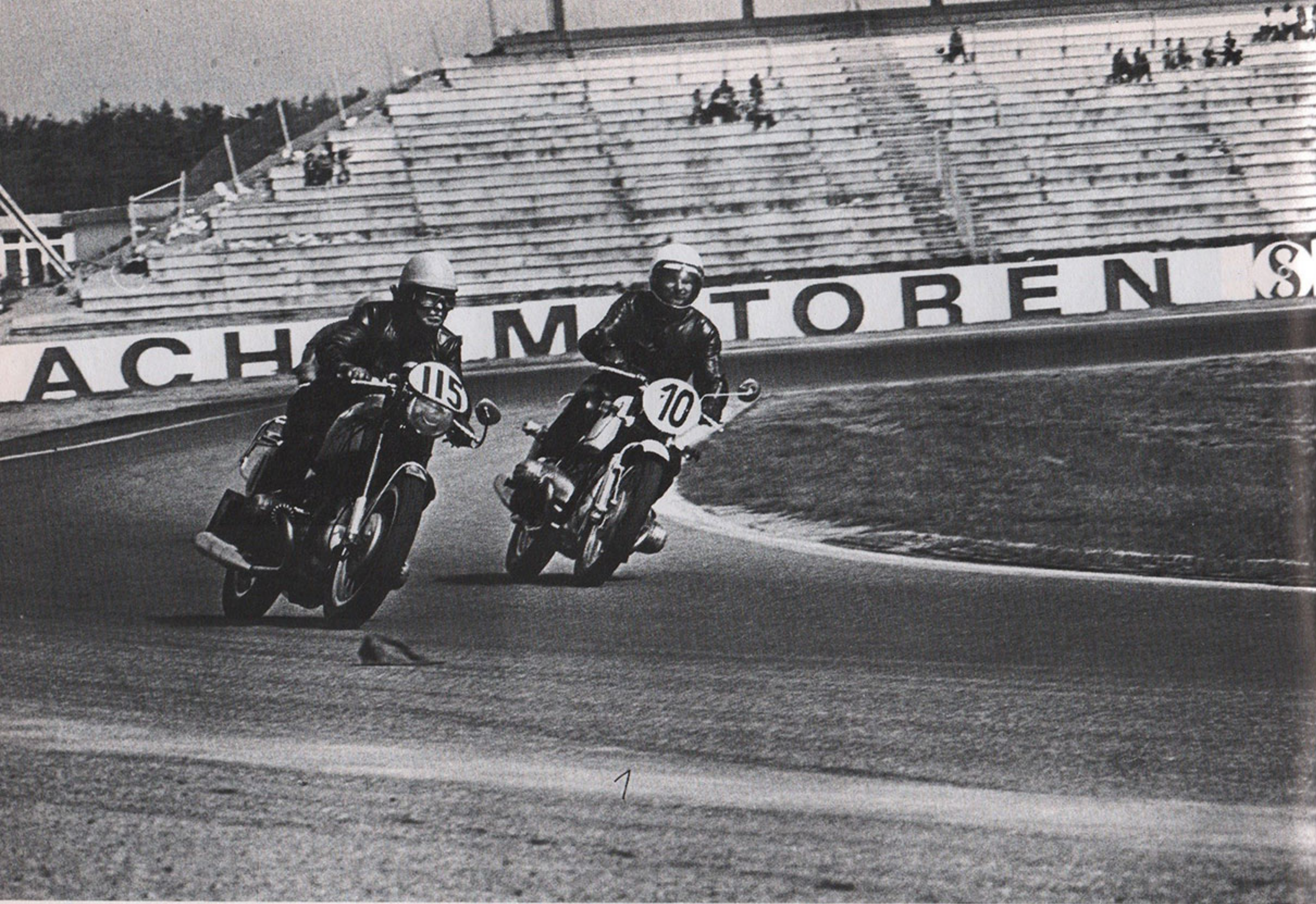
Foto: Beste Laune beim Start in der letzten Saison

fahrerei ja nie gewesen. Dennoch reichten die Märker irgendwann für eine R 100. Mittlerweile hatten aber die japanischen Multis das Tempo in den großen Klassen so hochgeschraubt, daß mit dem guten alten Boxer kein Blumentopf mehr zu gewinnen war. Das hieß dann Klassenwechsel: doppelte Zylinderzahl, halber Hubraum! Die Scheibel-CB 500 war das erste Nipponkrad des Robert Westphal. Und diese lief auch genauso schnell und zuverlässig wie es die Legende von der "kleinen" CB verspricht. Ein feines Motorrad. Trotzdem war das Bessere des Guten Feind. Die mittlerweile ebenso legendäre CX 500 hatte zur Honda-Zuverlässigkeit noch einen sauberen Wellenantrieb. Diese Maschinen waren bei den Acht-Stunden-Rennen immer für eine vordere Platzierung gut. Jedenfalls lief es

Dominierten doch mittlerweile japanische Zweitakt-Production-Racer von Yamaha und Suzuki die Rennstrecken. Diese wassergekühlten Renner verbreiteten aber leider akustische und optische Monotonie. Da waren die Sportmäxe, Saturnos und Boy-Racer doch ein anderer Schnack. In der Bundesrepublik waren diese Veranstaltungen, anders als in England, als Gleichmäßigkeitsprüfung gedacht, d. h. die Fahrer wählen ihr Tempo selber, müssen aber versuchen, die anderen Runden genauso schnell abzuspuhlen, wenn sie den begehrten Pokal erringen wollen. Dieser Modus wurde bewußt so gewählt, um die historischen Maschinen nicht so brutal wie in einem richtigen Rennen zu belasten und um das Sturzrisiko zu minimieren. Getrödel wird aber auch nicht gerade, und die meisten lassen



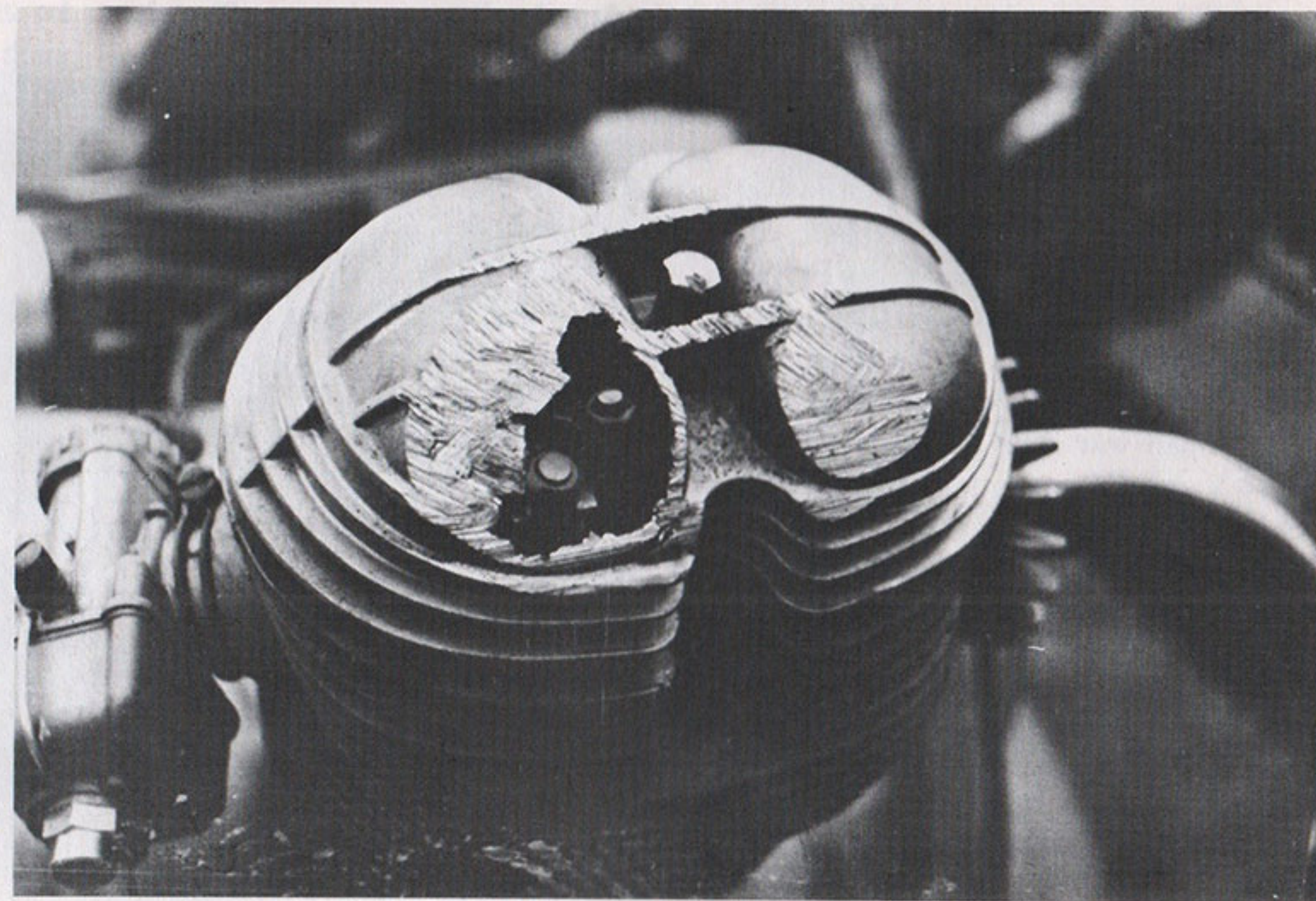




es ganz schön fliegen. Rennatmosphäre entsteht also allemal. Gefahren wird auf Straßenkursen, wie Schotten oder jetzt auch Schleiz, Flugplatzkursen wie Dahlemer Binz, und auf Rennstrecken wie Hockenheim oder dem Nürburgring.

#### Robert steigt ein

1979 wurde Robert Westphal neugierig und ging in dieser, für ihn neuen, Disziplin auf die Piste. Da er seit 1976 eine DKW SB 500 im ausgezeichneten Originalzustand besaß, lag es also nahe, es einfach mal mit diesem Motorrad, das vor dem Krieg die meistverkaufte 500er in Deutschland war, zu versuchen. An zügig-gleichmäßiges Fahren durch die Langstreckenrennen und Zuverlässigkeitsfahrten gewöhnt, fuhr er sich gleich auf eine gute Platzierung: Dritter auf dem Nürburgring. Nichtsdestotrotz wurde er disqualifiziert, weil die Zschopauer Maschine "keine Rennmaschine" sei. Weil aber die Geschichte doch "bannig Spaß" gemacht hatte, mußte ein anderes Motorrad her. Aus dem Mutterland



der sportlichen Motorräder wurde ein "heißes Eisen" hergeschafft und in einjähriger Kleinarbeit restauriert: eine 500er BSA "Gold Star" sollte mit ihrem markanten Ton die Rennstrecken erfüllen. Doch das "Aus" für den edlen Renner kam bevor er einmal eine Piste zu Gesicht

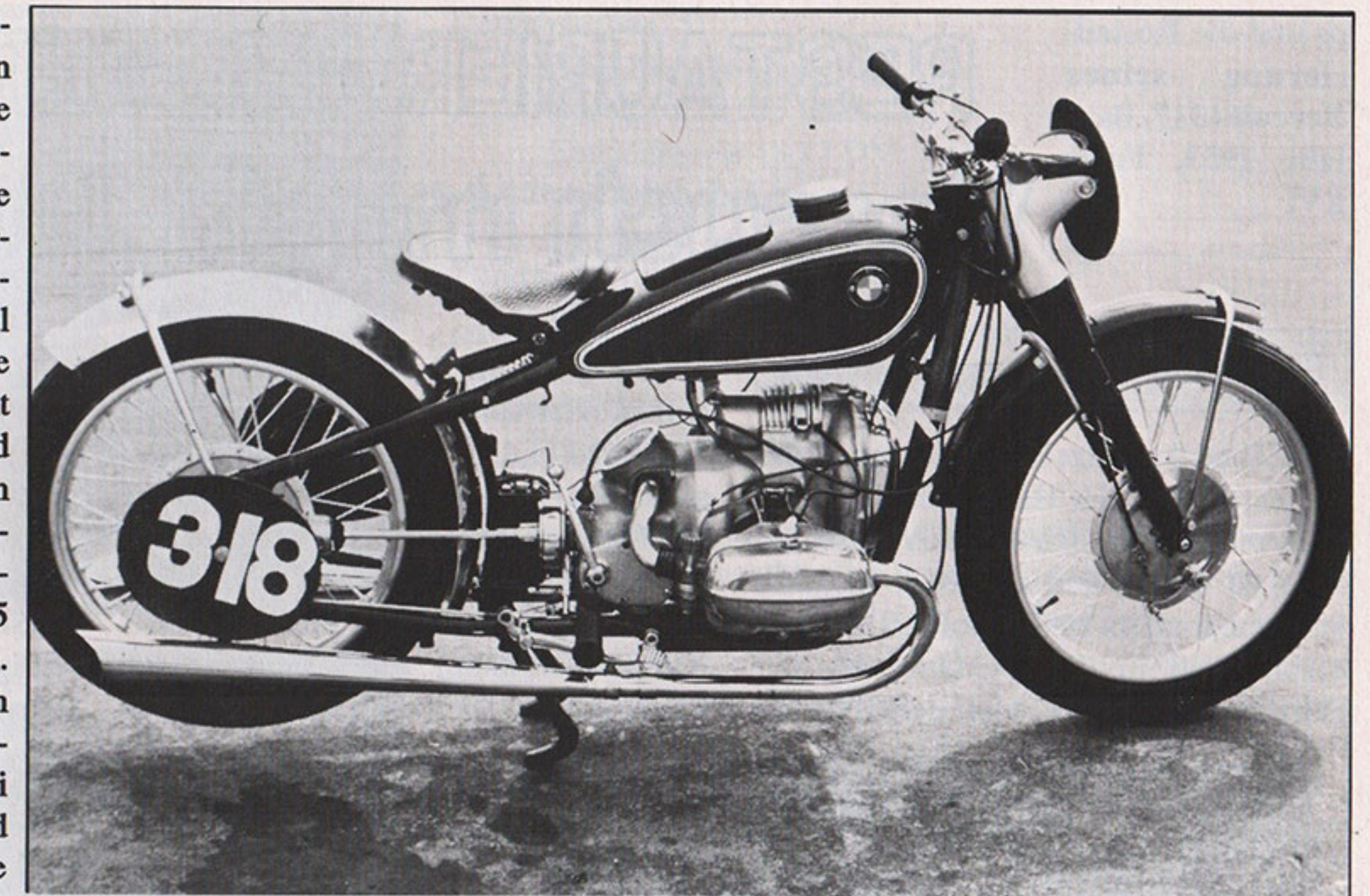
**Foto: Zuvi vor circa 20 Jahren: Westphal mit der 75/5 im Hockenheim Motodrom. Interessant an der 69S: Horex-Gabel und Klappgepäckträger**

**Foto: So können die Rutscher mit den BMWs enden!**

bekam. Sportkommissar Blakemeier vom VFV meinte nur: "Kein Rennmotorrad", und das reichte wiederum zur Disqualifikation. Eigentlich sind auch Renneinsätze dieses Modells hinreichend verbürgt, die "Goldie" war ein "all-round" Sportgerät. Robert Westphal war tief enttäuscht, die ganze Mühe vergebens.... Doch er trat die Flucht nach vorn an, verkaufte die BSA und erstand eine Matchless G 50. Daran hatte niemand mehr etwas auszusetzen, genauso wie an der "Ersatzmaschine", einer gestrippten BMW R 5 aus den späten dreißiger Jahren. Dabei hätten Erbsenzähler hier auch sagen können: "Kein Rennmotorrad!" Wie dem auch sei, die Fahrerei mit den alten "Supersport-" und "Renn-"maschinen (wobei die Grenzen früher eher noch fließender verliefen als heute) begeisterte den mittlerweile 50jährigen derart, daß er mit der "Zuvi"-Fahrerei abschloß. Dabei war die Matchless weit von der gewohnten Honda- und BMW-Zuverlässigkeit. Horst Kotzke, der Leibmechaniker von Westphal aus Horst bei Elmshorn, hatte oft alle Hände voll zu tun, der bockigen Lady Manieren beizubringen.

#### Weiß-Blau Liaison

Westphal gelangte so nach und nach zu der Erkenntnis, daß die R 5 ein weitaus verlässlicherer Partner war, als die mit den Launen einer Diva behaftete Matchless. Die Konsequenz war der Verkauf der Tochter Albions und die Anschaffung



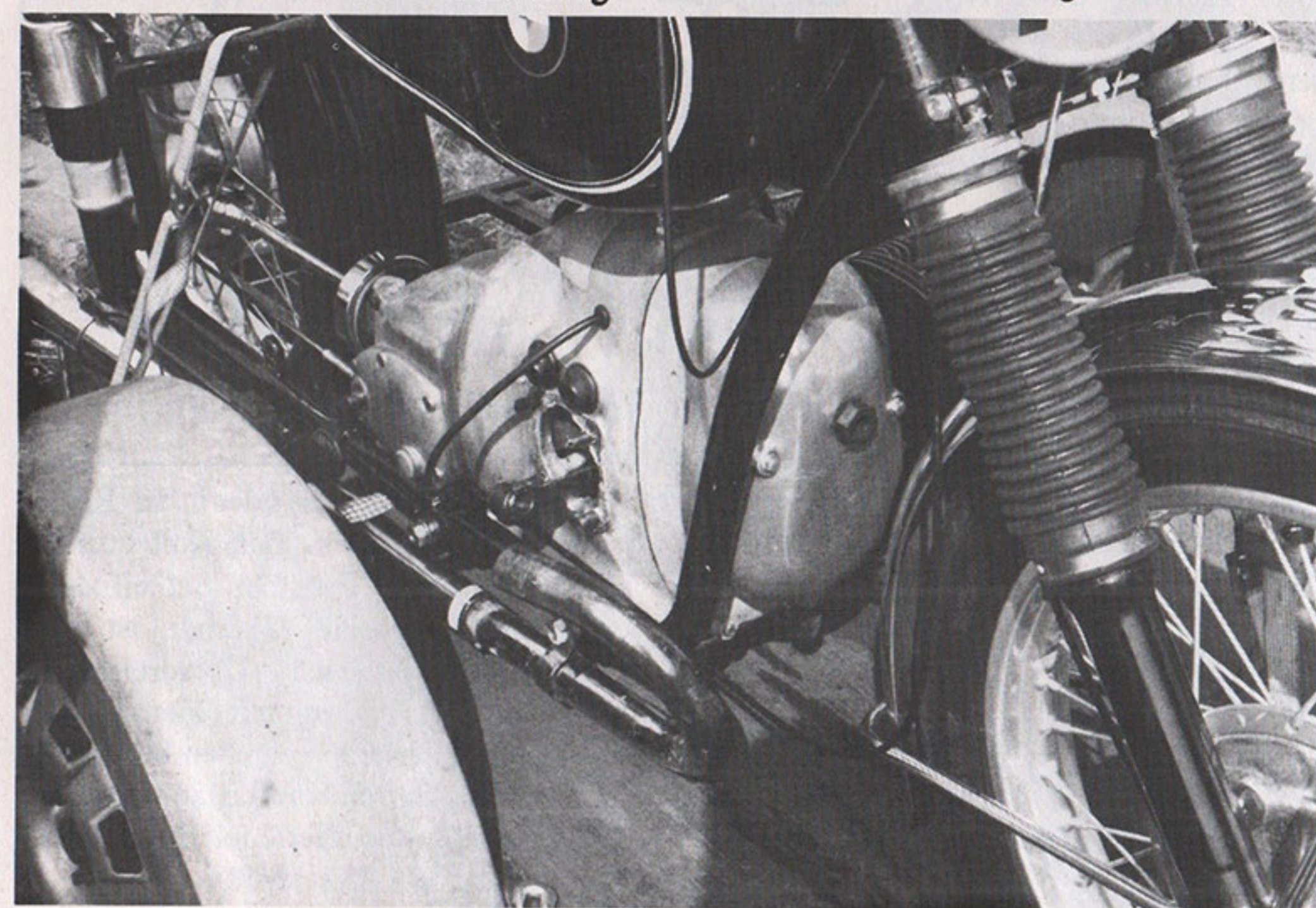
einer weiteren weißblauen Supersport. So wurde für die Nachkriegsklasse eine R 68, der erste deutsche "100 Meilen-Renner", präpariert. Von Stund an liefen die Motorräder wie die Uhrwerke, naja, fast: So suchte nach einem Montagefehler auch mal ein Zylinder samt Kopf das Weite. Doch solche Pannen fichten Westphal stets nur kurze Zeit an. Die Schaltpunkte blieben weiterhin jenseits der 7000er Marke auf dem Drehzahlmesser. Die R 68 brachte Glück: 1985 wurde man Sieger der großen Nachkriegsklasse. Einträglich ist der Sport mit Motorrad-Oldtimern genauso wenig wie die "Zuvi"-Fahrerei. So gab es neben dem obligaten Pokal noch eine Schiffsglocke und einen Autoatlas. Nicht mehr und nicht weniger. 86 war

**Vorkriegssupersport mit hoher Zuverlässigkeit: BMW R 5**

ebenfalls ein gutes Jahr. Eine ulkige Begebenheit passierte im Juni am Nürburgring. Bei der Siegerehrung am Sonntagabend wo ein "Pokalregen" (5 Stück) auf Westphal hätte herunterprasseln sollen, war dieser bereits wieder auf dem Weg nach Norddeutschland. Die nächste Saison allerdings wurde durch Stürze und Pannen überschattet. 88 lief es dann wieder besser, und 89 wurde wieder richtig zugeschlagen. Ein 1. Platz beim Veteranenbergrennen in Bengel/Mosel und ein dritter Platz im tschechischen Most waren Grund zur Freude. Der Fuhrpark wurde übrigens noch um seltene bajuwarische

Stücke erweitert: Eine R 51/2, eine Zabrocky 69 S und eine BMW mit Gitterrohrrahmen, die der Schmiede Helmut Faths entstammen soll. Die Zabrocky-Gummikuh wurde bislang nur im Training gefahren, da sie erst im Frühjahr 90 fertig wurde. Aber dieses Jahr hat's ja auch mit den alten Maschinen wunderbar geklappt. 1. Platz am Jahresende sowohl mit der R 5, wie auch mit der R 68, die jetzt zum Verkauf in gute Hände bereitsteht. Herzlichen Glückwunsch dem Meister der 500er Post-Vintage- und großen Nachkriegsklasse im Jahre 1990 und auch weiterhin Hals- und Beinbruch Robert Westphal!

**Im Text beschriebenes Künstlerpech, Zylinder und Kopf wurden entgegen anderslautenden Vermutungen wiedergefunden!**





ps und die Restau-  
rierung seiner  
Hercules 317, Bau-  
jahr 1953, Folge  
XVI

# RESTAURIERUNGSSERIE

## Versuch macht kluch

Erfahrung ist eine  
nützliche Sache.  
Leider macht man  
sie immer erst kurz  
nachdem man sie  
brauchte...

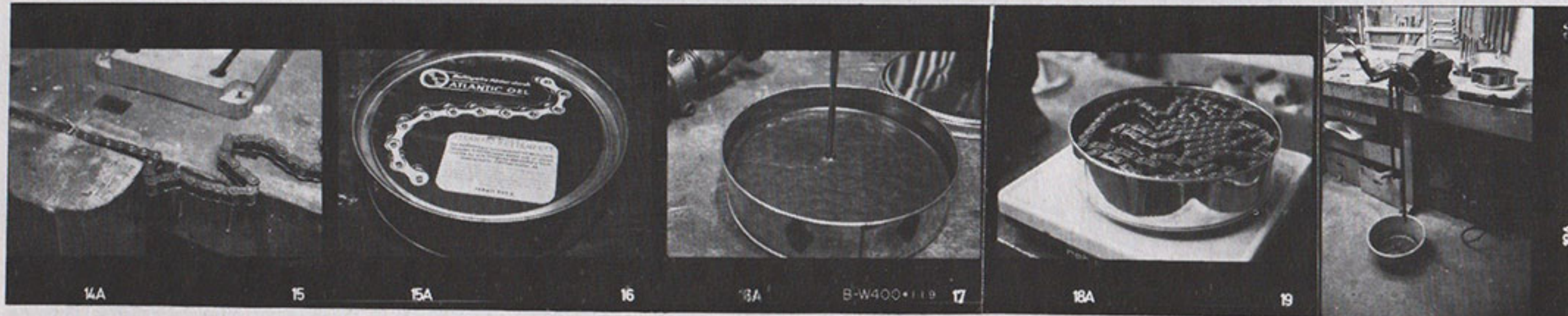
### Überholung und Montage der Kette

Die Zähne des Ritzels am Motor und des Kettenrades an der Hinterradnabe sahen noch recht ordentlich aus. Ich entschloß mich zu sparen und die Kette nicht zu ersetzen, sondern zu überholen. Die Kette spannte ich in den Schraubstock der Hobelbank (Bild 14A) und bearbeitete sie

prüfen. Eine Meßlatte (Wasserwaagenbalken oder ähnliches) legt man an das Kettenrad und an das Ritzel. Ein schiefstehendes Kettenrad korrigiert man an den Kettenspannern (hinteres und vorderes Rad müssen eingebaut sein, damit auch hier gleichzeitig die Flucht kontrolliert werden kann). Ein schiefstehendes Ritzel darf es theoretisch nicht geben, es

### Zündanlage

Bei der Zündanlage in dem jetzigen Motor fehlten wichtige Bestandteile (Kohlen, Regler etc.). Ich implantierte aus dem alten Schrottmotor den brauchbaren Noris-Stromerzeuger. Mit einem Putzlappen reinigte ich die Teile. Auf irgendwelche Putzmittel verzichtete ich, da sie viel-



von allen Seiten mit der Hand- und der rotierenden Bohrmaschinen-Drahtbürste. Der Rost verschwand komplett auf den Laschen, leider nur teilweise auf den Hülsen. Die Kette reinigte ich noch ausgiebig in einem Waschbenzinbad. Wichtig ist die anschließende Prüfung jedes einzelnen Kettengliedes auf Gängigkeit. Schwergängige Teile bekam ich durch ständiges hin- und herbewegen wieder hin.

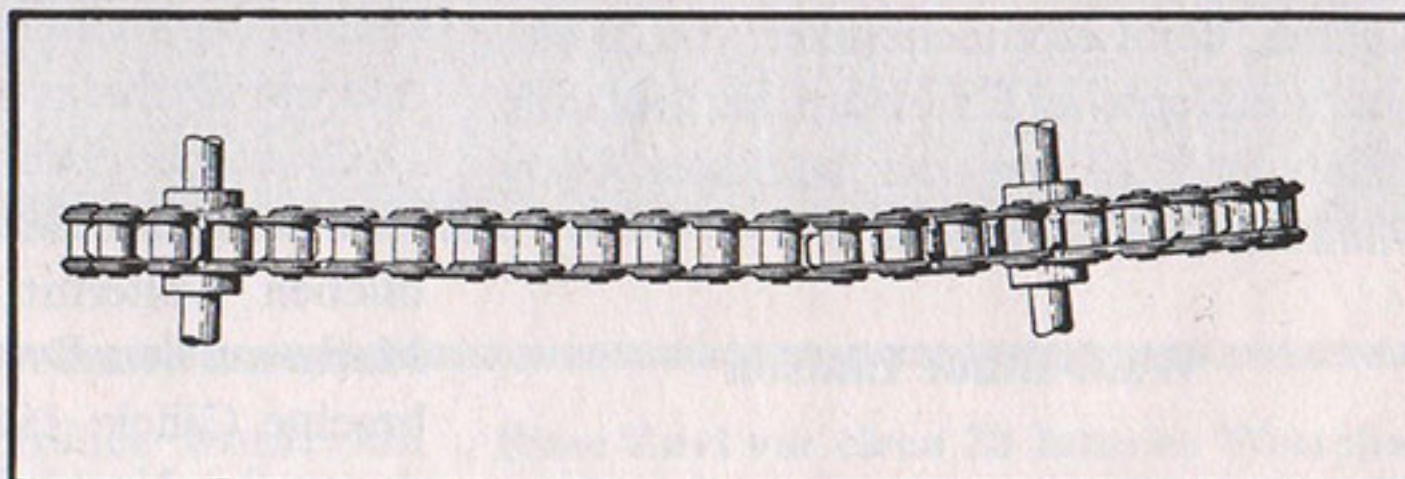
In den Bildern 15A und 16A sieht man meinen Stolz, die Kettenfettdose von Atlantic. Das Zeug ist oliv und bei normaler Raumtemperatur von einer ähnlichen Konsistenz wie Schuhcreme aus der Dose. Das Fett erwärmt man zweckmäßigerweise auf einer Herdplatte, die in der Werkstatt steht, damit es einem nicht so wie unserem Andy ergeht (Er transportierte die Kette im heißen Fettbad über die elterliche Treppe und stolperte. Seitdem soll die Mauer exzellent gegen Feuchtigkeit geschützt sein). Das Fett darf auf keinen Fall kochen, dann würden sich wichtige Bestandteile verflüchtigen. Eine Temperatur von 80° Grad C (flüssig, nicht dampfend) ist okay. In dem Bad rührt man die Kette 5 min mit einem Schraubenzieher durch und hängt sie anschließend zum Abtropfen auf (Bild 19A).

Sinnvoll wäre es an dieser Stelle, also bevor der Kettenkasten montiert ist, die Spur und den Versatz der Kette zu über-

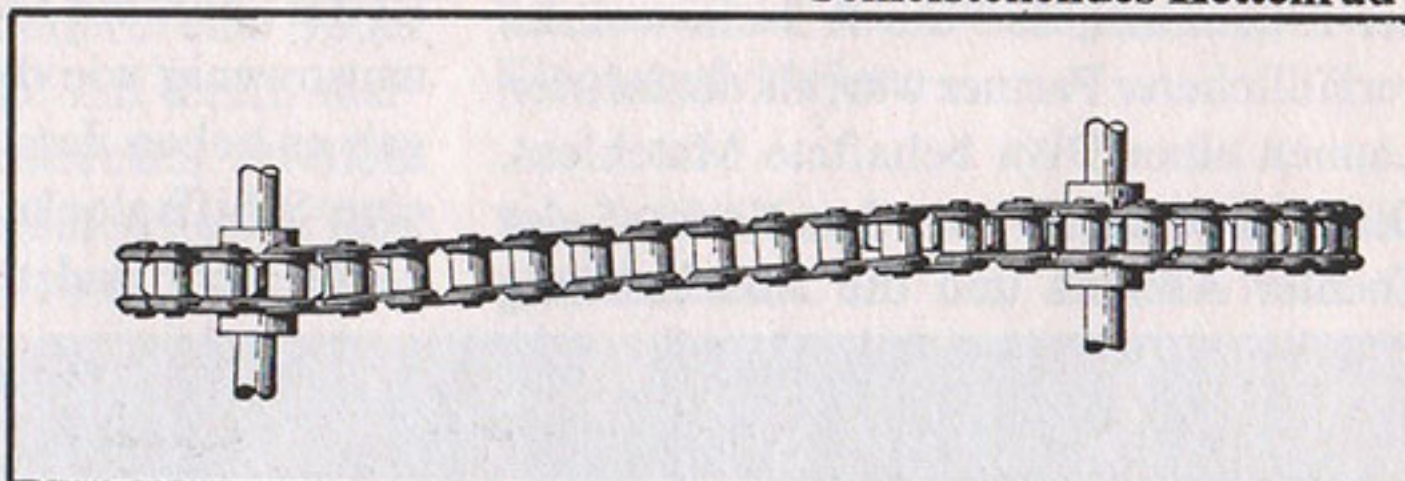
prüfen. Sei denn, daß der Rahmen einen Knacks weg hat oder der Motor schief eingebaut wurde (??). Versatz kann durch Unterlegscheiben am Ritzel ausgeglichen werden. Die Montage der Kette erfolgt je nach Kettenkastenausführung durchfriemelnd mit spitzen Fingern. Das Kettenschloß wird eingefettet, durchgedrückt und wie in der Skizze befestigt.

**Das Steckglied ist so einzustzen, daß die geschlossene Seite in Fahrtrichtung läuft**

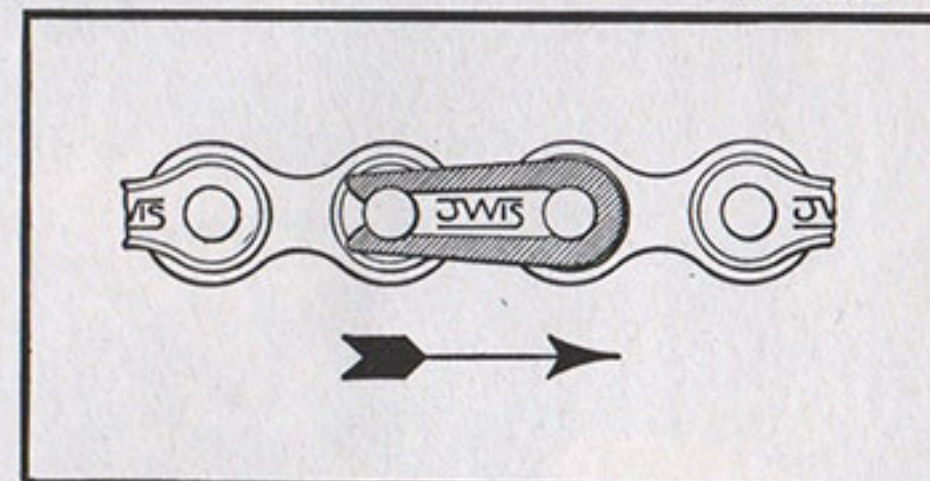
Man kann das ja garnicht oft genug wiederholen, da in der Werkstatt immer die Frage nach der Richtung auftaucht.



Schiefstehendes Kettenrad

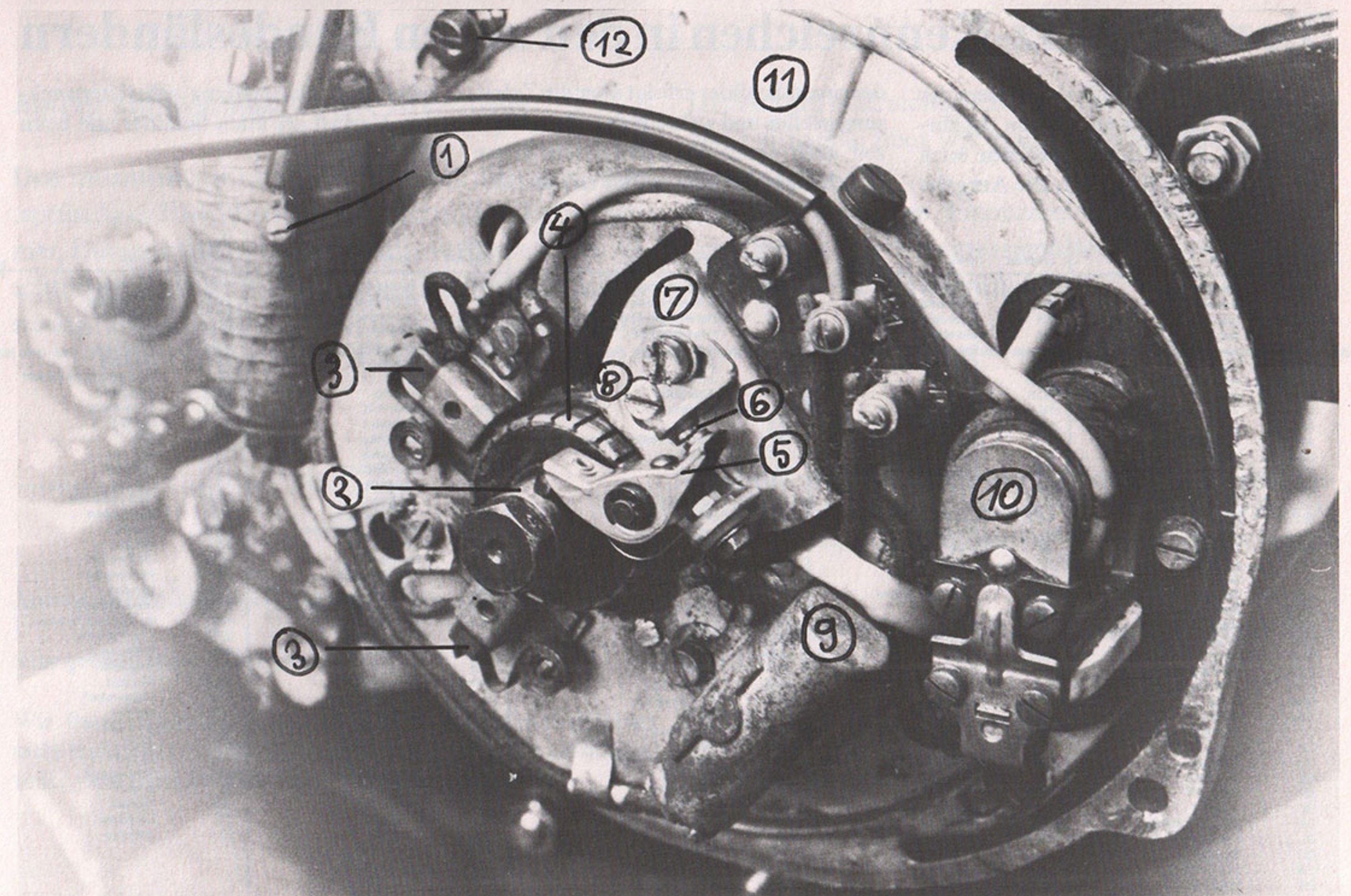
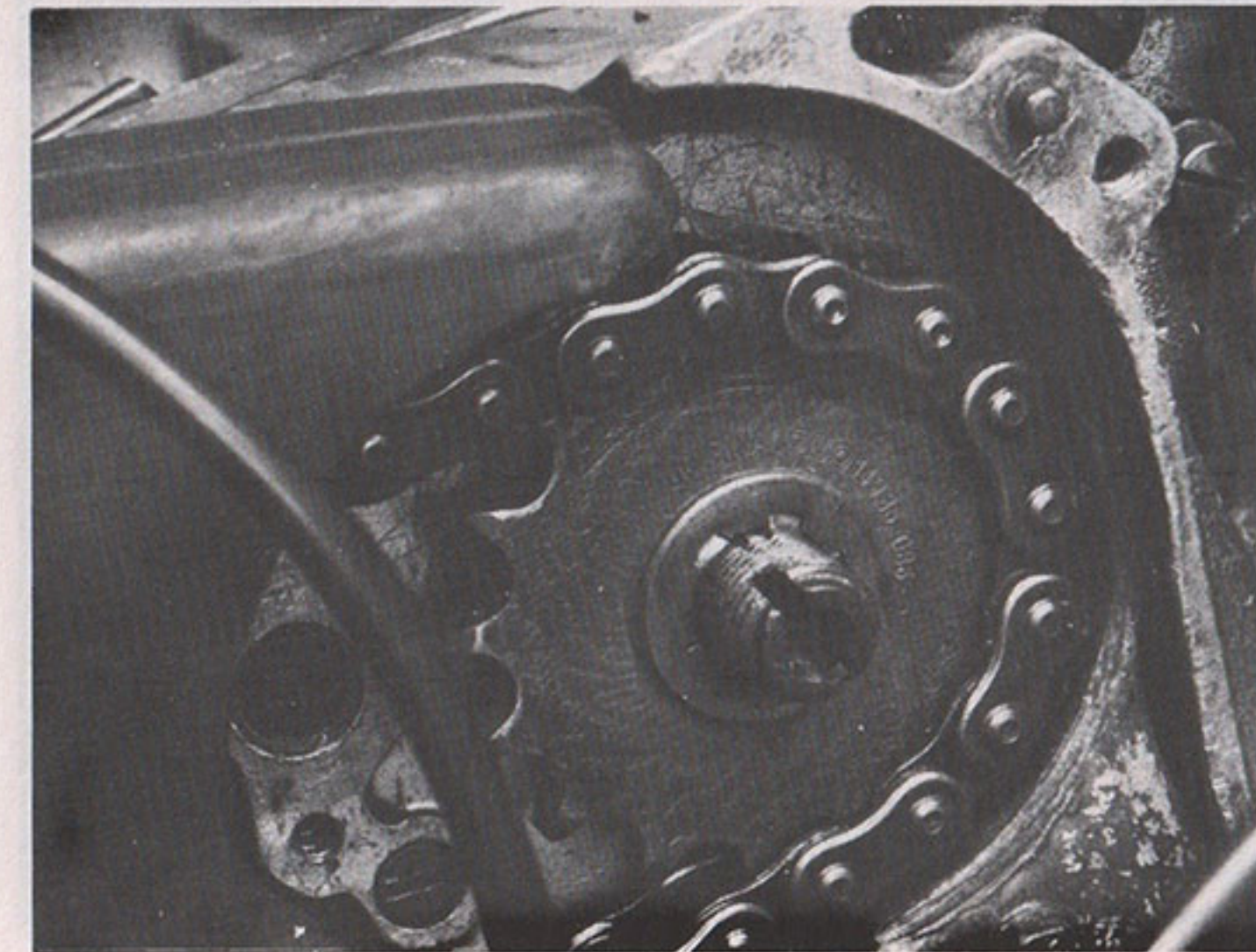
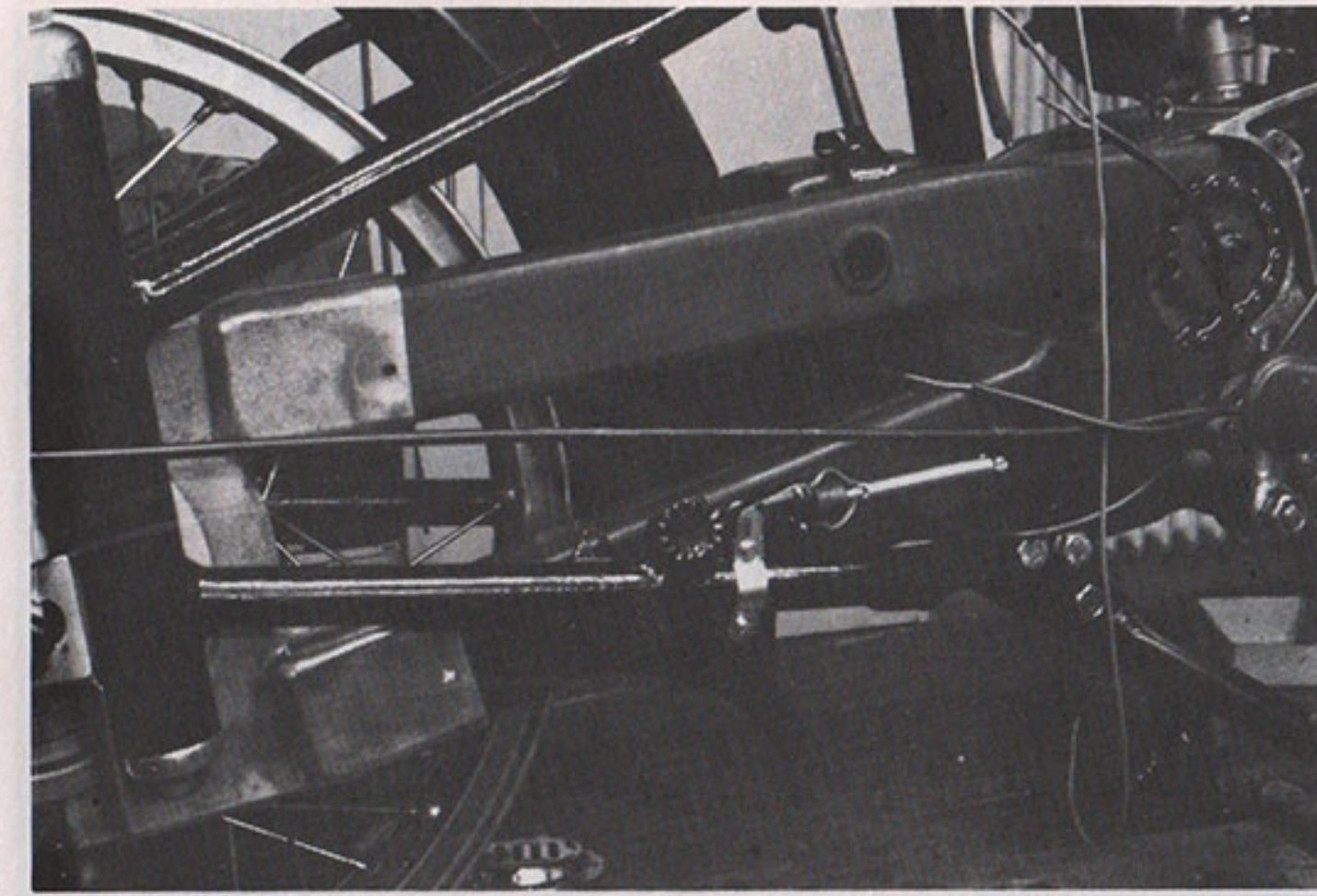


Versatz



Das Kettenspannen soll erst später erfolgen, da die Hercules mit ihrer Geradwegfederung dazu eventuell stark belastet werden muß.

leicht in die Zündspule oder in den Regler (10) laufen könnten. Den Kollektor (4) schliiff ich mit feinstem Schleifpapier blank (die richtige Methode ist aber immer noch das leichte Überdrehen auf der Drehbank) und zog mit einem kleinen Schraubenzieher die Furchen der Isolierung zwischen den Kupferflächen nach. An Neuteilen spendierte ich der Zündanlage (Noris ML ZSn 45/60):



### Unterbrecher (5)

Beru Bestellnummer KS 195  
Bosch 1 027 013 001  
Einkaufspreis 13,17 DM

ein Stück Zündkabel  
von Ames geschunkengekrochen

### Zündkerze (dicke Ausführung)

Beru 18-7 AU  
6,78 DM

### Kerzenstecker

Beru STE OA 4/18  
6,14 DM

Alle Teile erhielt ich im Kfz-Zubehörhandel. Der Beru-Großhändler, der die Einzelhändler beliefert, machte sich die Mühe und bröselte mit alten Katalogen so lange rum, bis er den richtigen Unterbrecher für den ILO M 200 fand. Echter Service! Als erstes wurde die Grundplatte (11) mit den drei Schrauben (12) am Motor befestigt. Vorsicht: Nicht die Kohlen (3) beschä-

Foto oben: Die Kette ist provisorisch montiert, da noch die Ausgleichscheiben fehlen. Die Montage des Kettenkastens ist natürlich schwachsinnig, da die Flucht der Kette noch nicht gemessen wurde.

Foto Mitte: Für das Ritzel fehlt neben den Scheiben auch die Mutter (M 16 x 1,5) mit Linksgewinde, obwohl ich mir ziemlich sicher bin, sie früher demontiert zu haben.

### Foto unten: Die Zündanlage

- |                              |                                     |
|------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Zündspule - Anschlußklemme | 7 Unterbrecher-Befestigungsschraube |
| 2 Unterbrechernocken         | 8 Einstellschraube                  |
| 3 Kohlen                     | 9 Zündkondensator                   |
| 4 Kollektor                  | 10 Regler                           |
| 5 Unterbrecher               | 11 Grundplatte                      |
| 6 Kontaktflächen             | 12 Halteschraube                    |



digen! Das Zündkabel einseitig abisolieren, verzinnen bzw. verlöten (siehe rechts) und an der Klemmschraube (1) befestigen. Auf der anderen Seite wird der neue Kerzenstecker auf das Kabel gedreht (Prinzip Holzschraube).

Der alte Unterbrecher wird demontiert durch lösen der Schraube (7), der Kabelbefestigungsschraube und des Sicherungsringes. Einstellschraube (8) gängig machen. Die Fläche unter dem Unterbrecher und die Kontaktflächen des neuen Unterbrechers mit Waschbenzin oder Aceton entfetten.

Hier ist mir nämlich mal 'nen Ding passiert. Der Hobel lief immer eine halbe Stunde, dann war Feierabend. Der Fehler: Unter dem Unterbrecher war Fett, das nach 30 Minuten warm war und den Massekontakt störte. Verdammte lange Fehlersuche!

Die Nockenwelle (2) hauchdünn einfetten (oft liegt eine klitzekleine, aber ausreichende Menge Heißlagerfett dem neuen Unterbrecher bei). Den neuen Kontaktsatz festschrauben und sichern.

Nächstesmal stellen wir die Zündung ein und wollen hoffen, daß der ILO-Motor testweise zum Leben erweckt werden kann. Tschüßikowski!



Löten

Kabelenden verlöte ich mit Lötzinn. Das Kabelende wird mit Lötpaste (Flußmittel) eingestrichen und über die Flamme des "Camping"-Brenners gehalten. Mit der anderen Hand führt man etwas Lot zu. Das

Ergebnis sind Kabelenden, die nicht aufspalten oder die nicht irgendwann aus den Schraubklemmen rutschen. Für die Kabel reicht auch ein kleiner E-LötKolben. Eine angeblich bessere Methode: Klemmhülsen auf das Kabelende gesteckt und mit Spezialzange festgeklemmt. O

## Die neuen Kfz-Kennzeichen in den neuen Bundesländern

pk Ab 1. Januar 1991 gilt das System der stadt- bzw. landkreisbezogenen Abkürzungen auf den Kfz-Kennzeichen auch für die neuen Bundesländer. Die Ausgabe

der neuen Schilder erfolgt über die Zulassungsstellen und während der Übergangszeit auch durch die Polizei. Die neuen "Kuchenbleche" gibt es nur bei der Neu-

zulassung, Ummeldung (Besitzerwechsel), Verlust der alten Schilder und beim TÜV-Termin.

Kennzeichen	Kreis	Kennzeichen	Kreis	Kennzeichen	Kreis	Kennzeichen	Kreis	Kennzeichen	Kreis
ABG	Altenburg	ESA	Eisenach	HBN	Hildburghausen	OZ	Oschatz	SON	Sonneberg
AT	Altenreuplow	EIS	Eisenberg	HHM	Hohenmölsen	OC	Oschersleben	SPB	Spremberg
ANG	Angermünde	EH	Eisenhüttenstadt	HOT	Hohenstein-Ernstthal	OBG	Osterburg	SRO	Stadtroda
ANK	Anklam	EIL	Eisleben	HY	Hoyerswerda	PCH	Parchim	SFT	Staßfurt
ANA	Annaberg	EF	Erfurt	IL	Ilmenau	PW	Pasewalk	STB	Sternberg
APD	Apolda	FI	Finsterwalde	J	Jena	PER	Perleberg	STL	Stollberg
ARN	Arnstadt	FLÖ	Flöha	JE	Jessen	PIR	Pirna	HST	Hansestadt Stralsund
ART	Artern	FOR	Forst	JB	Jüterbog	PL	Plauen	SBG	Strasburg
ASL	Aschersleben	FF	Frankfurt (Oder)	KM	Kamenz	PN	Pößneck	SRB	Strausberg
AU	Aue	FG	Freiberg	KLZ	Klotze	P	Potsdam	SDL	Stendal
AE	Auerbach	FTL	Freital	KW	Königs-Wusterhausen	PZ	Prenzlau	SHL	Suhl
DBR	Bad Doberan	FW	Fürstenwalde	KÖT	Köthen	PK	Pritzwalk	TP	Templin
FRW	Bad Freienwalde	GDB	Gadebusch	KY	Kyritz	QLB	Quedlinburg	TET	Teterow
LSZ	Bad Langensalza	GA	Gardelegen	L	Leipzig	QFT	Querfurt	TG	Torgau
LIB	Bad Liebenwerda	GHA	Gelthain	LBS	Lobenstein	RN	Rathenow	UEM	Ueckermünde
SLZ	Bad Salzungen	GNT	Genthin	LÖB	Löbau	RC	Reichenbach	WZL	Wanzleben
BZ	Bautzen	G	Gera	LC	Lückau	RDG	Ribnitz-Damgarten	WRN	Waren
BSK	Beeskow	GC	Glauchau	LUK	Luckenwalde	RIE	Riesa	WE	Weimar
BEL	Belzig	GR	Görlitz	LWL	Ludwigslust	RL	Rochlitz	WSF	Weißfels
B	Berlin	GTH	Gotha	LN	Löbzen	RM	Röbel/Müritz	WSW	Weißwasser
BER	Berlin	GHC	Gräfenhainichen	LBZ	Löbzig	RSL	Roßlau	WDA	Werdau
BBG	Bernburg	GRS	Granse	MD	Magdeburg	HRO	Hansestadt Rostock	WR	Wernigerode
BIW	Bischofsverda	HGW	Hansestadt Greifswald	MC	Malchin	ROS	Kreis Rostock	HWI	Hansestadt Wismar
BTF	Bitterfeld	GW	Kreis Greifswald	MAB	Marienberg	RU	Rudolstadt	WIS	Kreis Wismar
BNA	Borna	GRZ	Greiz	MGN	Meiningen	RÜG	Rügen	WB	Wittenberg
BED	Brand-Erbisdorf	GVM	Grevesmühlen	MEI	Meißen	SLF	Saalfeld	WK	Wittstock
BRB	Brandenburg	GRM	Grimma	MER	Merseburg	SAW	Salzwedel	WLG	Wolgast
BRG	Burg	GMN	Grimmen	MHL	Mühlhausen	SGH	Sangerhausen	WMS	Wolmirstedt
BÜZ	Bützow	GRH	Großenhain	NAU	Nauen	SCZ	Schleiz	WBS	Worbis
C	Chemnitz	GUB	Guben	NMB	Naumburg	SLN	Schmölln	WUR	Wurzen
CA	Calau	GÜ	Güstrow	NEB	Neuba	SBK	Schönebeck	ZZ	Zeitz
CB	Cottbus	HGN	Hagenow	NB	Neubrandenburg	SM	Schmalkalden	ZE	Zerbst
DZ	Delitzsch	HC	Hainichen	NH	Neuhaus	SZB	Schwarzenberg	ZR	Zeulenroda
DM	Demmin	HBS	Halberstadt	NP	Neuruppin	SDT	Schweidt	ZI	Zittau
DE	Dessau	HDL	Haldensleben	NZ	Neustrelitz	SN	Schwerin	ZS	Zossen
DW	Dippoldswalde	HAL	Halle	NY	Niesky	SEB	Sebnitz	ZP	Zschopau
DL	Döbeln	HV	Havelberg	NDH	Nordhausen	SEE	Seelow	Z	Zwickau
DD	Dresden	HIG	Heiligenstadt	OVL	Obervogtland (Klingenthal und Oelsnitz)	SFB	Senftenberg		
EW	Eberswalde	HZ	Herzberg	OR	Oranienburg	SOM	Sömmerda		
EB	Eilenburg	HET	Hettstedt			SDH	Sondershausen		

## Checkliste · Kaufberatung: Gebrauchtes Motorrad (Solomaschine)

### Fahrwerk

#### 1) Lenkkopflager prüfen:

Im Stand bei abgebockter Maschine Vorderradbremse ziehen, versuchen die Maschine nach vorne zu schieben, Bremse lösen. Diese Prozedur mehrmals wiederholen. Das Lager gibt, wenn es defekt ist, Klappergeräusche von sich. Zumindest spürt man ein Knacken im Lenker. Oder bei aufgebockter Maschine (Vorderrad in der Luft) um das untere Ende der Gabel fassen und versuchen diese ruckartig vor und zurück zu bewegen. Wenn Spiel spürbar ist haben die Lenkkopflager oder die Buchsen in der Telegabel "Luft". Anschließend noch den Lenker locker führend zu beiden Seiten kippen lassen. Wenn Rastungen

spürbar sind, gehört das Lenkkopflager gewechselt.

#### 2) Standrohre prüfen:

Gabelmanschetten oder Staubkappen lösen und hochschieben. Sind auf den Standrohren stumpfe Stellen oder Abplatzungen der Chromschicht, wird die Gabel auch mit neuen Dichtungsringen nicht wieder dicht zu bekommen sein. Neue Standrohre müssen her.

#### 3) Schwingenlager prüfen:

Motorrad aufgebockt (Hinterrad frei), dann mit einer Hand in Höhe der Achse das Hinterrad fassen und die andere Hand an die "Nahtstelle" zwischen Schwinge und Rahmen bringen. Sollte sich beim hin- und herrüt-

teln des Hinterrades die Schwinge am Rahmen bewegen sind die Schwingenlager hin.

#### 4) Stoßdämpferprüfung:

Sollte nach einer Probefahrt ein Dämpfer Ölspuren zeigen ist er garantiert hin. Verschlossene Dämpfer werden oft durch hart vorgespannte Federn kaschiert. Bei vielen Motorrädern sind die Federn per Hakenschlüssel oder per Hand zu verstellen. Bei Probefahrt solo auf weiche Einstellung gehen!

#### 5) Räder prüfen:

Kreide- oder Holzstück an Gabel- oder Schwingenholm anlegen, so daß es fast den Felgenreif berührt. Dann frei in der Luft hängendes Rad drehen.

## GUMMIKUH & PAST perfect · Schrauberhilfe

### Antrag auf Ermäßigung der Kfz.-Steuer

Den untenstehenden Abschnitt könnt Ihr so an Euer zuständiges Finanzamt senden. Absender, Steuernummer, Datum und Unterschrift nicht vergessen. Der Abschnitt paßt genau in einen normalen Fensterbriefumschlag (Porto als Brief 1 DM, Einschreiben 3,50 DM).

Der Antrag wird sicherlich nicht den Erfolg der Reduzierung haben, aber wir machen so auf das Problem aufmerksam.

Die Antworten des Finanzamtes kopiert bitte und schickt sie uns. Die interessantesten Briefe werden wir mit viel Freude veröffentlichen.

....., den .....

Einerseits wird dadurch der ideale Wert des Motorradfahrens eingeschränkt, andererseits ergeben sich auf manchen Fahrten höhere Kosten, da das Ziel nur über Umwege erreicht werden kann.

### Antrag auf Reduzierung der Kfz.-Motorrad-Steuer

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, steht den Motorradfahrern nicht mehr das gesamte Straßennetz zur Verfügung, da mittlerweile viele Strecken für Motorräder gesperrt wurden.

Aus diesen Gründen beantrage ich die Senkung meiner Kfz.-Steuer um 20 %.

Auf Ihre Antwort bin ich gespannt.

Mit freundlichem Gruß







Absender:

Bitte freimachen

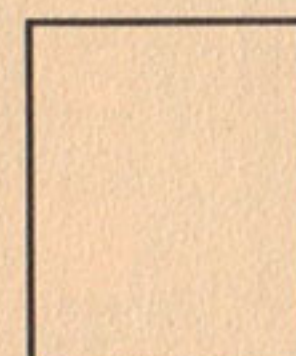
Ich bestelle folgende alte Hefte:

Antwort

GummikuH-Verlag  
Am Deich 57

2800 Bremen 1

GummikuH-Sammelkarte · Folge 1  
ADLER M 200 · Baujahr 1953 · 9,3 PS · 195 cm<sup>3</sup>  
Das Foto zeigt die Dienstmaschine der Werksfeuerwehr "Knapsack Griesheim" 1954



Absender:

Bitte freimachen

Bitte erhöht das Abo von:

Antwort

GummikuH-Verlag  
Am Deich 57

2800 Bremen 1

um drei Ausgaben, da er mich geworben hat!  
Abobesteller und Prämienempfänger dürfen aus rechtlichen Gründen nicht identisch sein.

# SUCH&FIND

## ADLER

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

Adler Alle möglichen Teile für M100 abzugeben, Harald Schumann, 06348/7882 nach 18 Uhr oder Wochenende

Adler M 200, 1953, teilrest., und M 250 ET, neu bereift, 90% kplt, zus. VHB 3200 DM, Tel.: 0451/0451/281765

Adler Verk. MB 250, Bj. 55, Originalzustand, 1. Hand, zum Restaurieren, 2600 DM, Peter Bruhn, 2401 Fährdorf, Poel Nr. 17, PF 22

## AJS

AJS Verk. Bj. 56 guter Zustand mit leichten Defekten, TÜV und Brief neu, Tel.: 02291/6815 oder 6573

## ARDIE

Ardie Suche für BD175, Bj. 52, Kettenkasten, alle sonstigen Teile (Motorteile etc.) und Unterlagen über Ardie. Hans-Dieter Vieten, Waldstr. 41, 8820 Gunzenhausen

## AWO

AWO Verk. einige AWO 425 und 425 Sport teils sportlich aufgebaut, teils zerlegt, teils regeneriert, mit u. ohne Papierre, E.-Teile und Lit., J. Hen-

nig, Am Harthwald 14, O-9051 Chemnitz 501617

## BEKLEIDUNG

Bekleidung \* Verk. zweiteilige Dainese Touren-Lederkombi, gelb-schwarz, Gr. 40, 350,- DM. Suche Stiefelhose mit Nierengurt, Tel.: 05564/1070, Vinya Bachmann

Bekleidung \* Verk. alte dunkelgrüne Motorradlederjacke, Gr. 50, verschlissen, DM 70, 0421/501617 oder 0551/8512

Bekleidung \* Verk. Damenmotorradstiefel, schwarz, neuwertig, Gr. 36, DM 70, 0421/501617 oder 0511/882132

## BMW

BMW \* Suche für R 25/3 Blechteile und Lichtmaschine Tel. 04105/3672 abends

BMW \* Tausche Hosketank, div. R 60/2 u. R 50/2 Motoren-Antriebsteile gegen Schorsch Meier-Tank und Antrieb 7/27 oder 6/26, eventuell Verkauf, Tel. 004172442336, CH-Bodensee, ab 18 Uhr

BMW \* Verk. Motor mit Getriebe für R 50/2, kplt., DM 3000, Motor mit Getriebe (Kayser-Zylinder) für R 69, DM 5000. Suche Achsantrieb 7/27, evtl. Tausch. Tel. : 004172442336, CH-Bodensee, nach 18 Uhr

BMW \* Biete für R50 -69S zwei Sitzbänke (eine schlechte 30 DM, eine gute 80 DM VB) und einteiligen Sturzbügel, auch Tausch, Tel. 0421/

BMW \* Suche für R50-69S Lampe, Laufrad 18" und hinteres Schutzblech, Tel. 0421/501617

BMW \* Suche R 80 G/S oder ST Tel. 05141/382528

BMW \* Suche Teileträger R 50/2, tausche Gasgriff von R 27 gegen ebensolchen für R 50, Tel. 04823/1546

BMW \* Suche Vordergabel für R 4, V. Bruse, Bandwirkerstraße 6, O-3029 Magdeburg

BMW \* Verk. R 25/3, originaler Zustand, fahrbereit + reichlich E-Teile, Preis VS. Suche Motor, Teile und Unterlagen für R 50/S, Tel. 0241/21249

BMW Boxermotor für Spannnumbau gesucht, max. 50 PS, 0202/425276

BMW nagelneue RS-Zylinder mit Kolben (passen auf R5 und R51 Gehäuse) zum Selbstkostenpreis abzugeben, biete originale Meier- und Denfeld-Renn-Sattelverlängerungen, VB 120 DM, 04174/2426

BMW Suche für R50 Hinterachsantrieb 6/26 kplt, Kegelsatz oder auch Gehäuse einzeln, außerdem Tacho mit Wegdrehzahl 1,0, 07273/2187

BMW Suche Gabel für R80, ab. Bj. 84, und Rumpfmotor, auch defekt, für boxer, ab Bj. 77, 02661/2087

BMW Suche Teile und Prospekte für R51/3, 04703/648

BMW Tausche gutes R50

**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-Boxer R 50/5 - 100 RT**  
Gebr.-Motorräder u. Teile  
**An u. Verkauf**  
Viele Neuteile u. Zubehör günstig  
Motoren u. Getr.-Instandsetzung  
Service u. Restauration  
**U. Pritzel**  
Westerfeldweg 26  
3002 Wedemark  
OT Bissendorf  
Tel. 05130 / 7321

Getriebe gegen R51/3 Getriebe, suche R51/3 Vollnabe mit guter Verzahnung, Tel.: 05381/2592  
BMW Verk. f. R25/3 Seiten-

**BRITISH BIKES WEIGELT**  
6000 FRANKFURT 50 · Nassauer Str. 14  
**BSA · NORTON · TRIUMPH**  
Twinteile-Expresversand  
0 69 / 57 13 97 · auch in d. SCHWEIZ  
Liste anfordern · Rückporto  
Hyde · SRM · LUCAS · Carrillo  
Service: Motoren, Magnete, Limas

**Das gibt's auf fast keinem Schiff**  
**Wir helfen bei vielen Problemen, wie**  
· Bleifreiumbau  
· Motoreninstandsetzung  
· Lagersitze ausbuchsen  
· Doppelzündung  
· natriumgekühlte Ventile  
· Nadellagerumbau für BSA-Twins  
· polieren von Aluteilen  
· und so weiter  
**k & k Motorräder**  
**MS Treue**  
östlicher Bahnhofskanal  
2100 Hamburg 90  
Tel. 040-765 86 21



WK-Verlag · Lagesche Straße 105  
4902 Bad Salzungen 1 (Schothar)  
Telefon 0 52 22 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 Voraufgabe.  
Großer Antiquariatskatalog jetzt erschie-  
nen. Auto + Zweirad Technik + Prospekte  
usw. Lieferung gegen Rückporto!  
Hinweis für auswärtige Besucher:  
BAB Dortmund-Hannover, Abfahrt Her-  
ford-Bad Salzungen auf B 239, 5 km Rich-  
tung Lage

## Unfallrahmen richten

Preisgünstiges Richten und  
Verlassen 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

## MAICOLETTERS

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

## POLIEREN WIE PROFIS!

• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!  
• Metalle - auch Alu  
• Autolack  
• Plexiglas  
Gratisinfo direkt  
vom Hersteller  
Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701 G  
7320 Göppingen, Telefon (0 71 61) 2 10 99



bietet  
jede Menge E-Teile, Zubehör u.  
Spezialitäten für alle V-Guzzi's  
schnell und preiswert  
Erledigung sämtlicher Arbeiten an  
Motoren, Getrieben usw.  
Bitte Liste anfordern  
**Neustadtstr. 33**  
**4473 Haselünne**  
**05961 / 7355 / 7388**

BMW Verk. f. R25/3 Seiten-  
wagenübersetzung, Motoren-  
teile, Getriebe auch R26/27,  
R25/3 Fahrersattel, Gabeltei-  
le und div. Kleinteile, 05363/  
40520 oder 05363/1205

BMW Verk. für R75-R100  
M.-Vollverkleidung mit Dop-  
pelscheinw., Tomaselli-M-  
Lenker, M.-Sitzbank, Raask-  
Fußrastenanl., L&W 2in1.  
Suche Sitzbank und Auspuffe  
R100, 04444/632, ab 18 Uhr

BMW Verk. für R75/5 "S"  
Kolben(10,5:1) u. Zylinder,  
kplt. 300 DM, Gläser TSL5  
VV, weiß, kplt. DM 200, HH,  
040/6950762

BMW Verk. R50/2 Bj. 67 mit  
Ural, /7Umbausatz und 6/26  
neu, kompl. BMW Rad und  
div. Teile, 0201533391 ab 19  
Uhr

BMW Verk. R75/5, 0043/  
7229/89927

### BSA

BSA \* Suche für M 20 hinte-  
res Rahmenteil, Hinterrad und  
sonstige Teile, dringend da  
April TÜV, Tel. 05546/1480,  
Carsten

BSA \* Verk. WM 20, Bj. 39,  
TÜV 3/91, kl. Mängel, fahrbe-  
reit, FP 5000 DM, Tel. 05546/  
1480

BSA Suche A 7 oder A 10  
kplt. oder i.T. zum Rest., evtl  
auch anderen engl. Twin, Tel.:  
069/588391

### CONDOR

Condor A 580-1, Bj. 52, 17  
PS, TÜV neu, org. Ledersattel-  
taschen und div. E-Teile, VB  
5000 DM, Tel.: 07242/6396

### DKW

DKW \* Verk. RT 125/2 und  
RT 175 unrest. günstig wegen  
Platzmangel, div. Teile für  
DKW 125 - 200, Tel.: 09467/  
314, nur 18-21 Uhr, Manfred  
verlangen

DKW Suche für E200, Bj. 27,  
Gabel mit Felge und Lampe,  
auch in schlechtem Zustand,  
Bitte mit Preis an U. Reinl,  
Köthener Str. 21, O-4415 Zör-  
big

DKW Verk. RT 200 H, 7 KW,  
stillgelgt von 61 bis 83, 83 neu  
Lack und Chrom, seit 87 still-

gelegt, 1200 DM, Tel.: 04207/  
3292

DKW Verk. RT350, 0043/  
7229/89927

DKW Verk. SB500, sehr gu-  
ter Zustand, seit 1936 erst ca.  
10000 km, 13 kw, 1950 wurde  
der Motor auf den neuesten  
Stand gebracht, 04174/2426

### DUCATI

Ducati \* Verkauft gute Origina-  
lverkleidung für Pantah  
600, silber, günstig. Suche  
Helm "Shoei RGU 108" oder  
ähnl. Größe 54/56, R. Baum-  
gart, Heinrichstraße 15, 3300  
Braunschweig

Ducati Suche für 350  
Scrambler Standrohre 35mm,  
Akront-Felgen 19x2,5 und  
18x3, Gasschieber für VHB 29  
AD(7454.50) sowie Motorteile  
oder kompl. Motor, 02150/  
4703 bis 22h

Ducati Verk. 350er Scramb-  
ler, Bj. 69, neuer TÜV, optisch  
und technisch überholt, VHB  
3800 DM, Tel.: 04321/21867

### EMW

EMW Suche für R35 Hand-  
buch, Betriebsanleitung usw.,  
suche Kontakt zu anderen  
EMW-Fahrern, die mir ihr  
Wissen vermitteln können,  
0521/325142

EMW Verk. R 35, kplt., Bj.  
45/46, Preis VS, Tel.: 04498/  
2906

### ENFIELD

Enfield Verk.: India Stan-  
dard, Bj. 82, Motor überholt  
(Kolben, Ventile, Lager,  
usw.), seitdem 0 km gelaufen,  
Farbe: schwarz, Einzelsitz,  
deutscher Brief, VHB 3200  
DM, Tel.: 04322/4336, Nähe  
Kiel

### GESPANN

Gespann Suche alle Daten  
von M 72, Marcus Lacroix, In  
der Trahe 11, 2879 Dötlingen

### GILERA

Gilera \*Verk. viele Teile für  
Strada 150, 05381/2777

### HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson Verk. FLH  
mit original Harley-SW, BJ.  
77, MZ-Gespann mit neuem  
Motor, BMW R 75/5, Tel.:  
05655/8051

### HERCULES

Hercules \* Suche Büffeltank  
für 125er Zivil- oder BW-Mo-  
dell, Tel.: 05383/355, abends,  
Mathias verlangen

Hercules Verk. Hercules-  
Scheinwerfer mit 80mm Ta-  
chometer und Antriebswelle.  
Weitere VDO Tachometerkö-

pfe 80 und 100mm zu verk.,  
09761/1480

Hercules Verk. K 125 X, Bj.  
72, ohne TÜV, teilrest., neuer  
12 PS Motor, gebr. 17 PS Mo-  
tor, neue Reifen, neu lackiert  
und Reperaturhandbuch, VHB  
1200 DM, Telefon 0421/  
657413

### HILFSMOTOR

Hilfsmotor Suche MAW,  
Steppe oder Haza Fahrrad-  
motor sowie Tanks für Rex,  
Lohmann, Lutz, MAW, Saxo-  
nette. U. Peters, Timmersloher  
Landstraße 78, 2800 Bremen,  
Tel. 0421/274236

### HONDA

Honda \* Suche CB 350 Four  
oder 400 Four, auch defekt  
oder in Teilen, Tel.: 05323/  
78840

Honda \* Verk. CB 200, Origina-  
lzustand und fahrbereit,  
Preis Verhandlungssache,  
Tel.: 05381/47482

Honda \* Einige Teile für  
CB200 billig abzugeben, auch  
Tausch gegen MZ- oder  
BMW-Teile, Tel. 0421/  
501617

Honda \* Liebhaber sucht  
CB750 K0, Bj. 69 oder 70,  
Zustand egal, Reinhard Hopp,  
069/356066 oder abends 0621/  
697292

Honda 500 Four, Bj. 76, Ori-  
ginallack, 4in4, 2 J. TÜV,  
0651/84409, ab 14 Uhr

Honda Suche Teile für  
CB250 K1/K2, Bj. 68 - 71: 2  
Seitendeckel, Original- oder  
"Heinrich"-Tank und Pro-  
spekte von diesem Modell,  
Tel. 02327/79185, Bochum

Honda Weiß jemand ob es für  
die CB500T einen größeren

Tank gibt, wenn ja, wer hat  
solch einen Tank? 06106/  
75493

### HOREX

Horex \* Suche für BMW R  
51/3 Alu- oder Stahlradnabe  
mit guter Verzahnung, tausche  
auch gerne gegen Horex-Teil-  
e, Tel.: 05381/2592

Horex \* Suche für Regina  
Vorder- und Hinterschutz-  
blech in flacher Ausführung,  
Tel.: 05381/2592

Horex Telegabel zu verkauf-  
en, 250 DM, 0431/336989,  
nach 19 Uhr, Stefan

### IFA

IFA Verk. zwei BK-Gespan-  
ne, techn. o.k., gegen Gebot,  
Tel. 06424/4906

## GESPANN



Jawa 350 ccm 2 Zylinder,  
27 PS

• Mod. 638 in Rot mit Vello-  
rex Beiwagen gebremst  
• Mod. 562 neue Auflage  
NEU DM 4899,- ab Fürth  
incl. TÜV und Brief  
Beiwagen Vellorex 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-Burgfarn-  
bach Tel. 09 11/75 37 27  
Fax: 0911/75 20 322

## Der neue S&W Gesamtkatalog

## Autobuch-International

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

Den Schröder & Weise Gesamtkatalog  
AUTOBUCH INTERNATIONAL erhalten Sie  
direkt von uns.

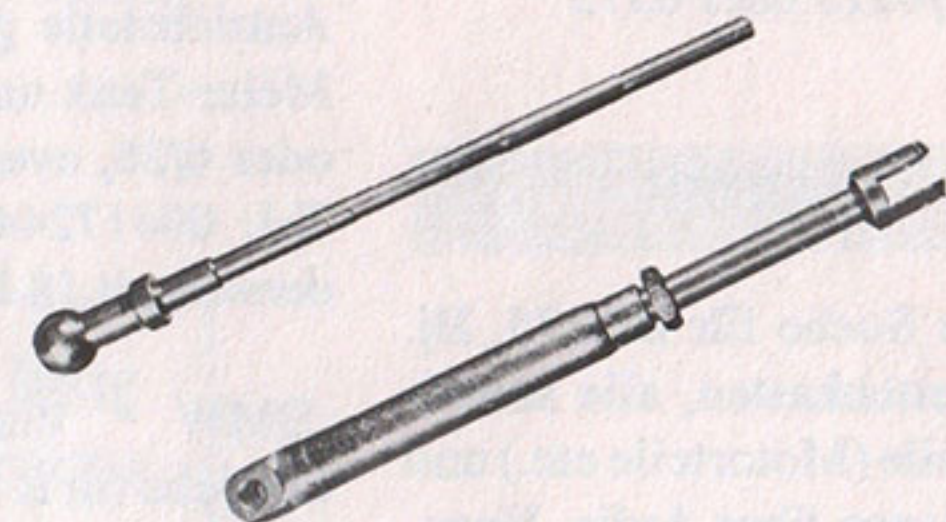
SCHRÖDER  
& WEISE  
Autobücher und Automobilia

Schutzgebühr 10 Mark



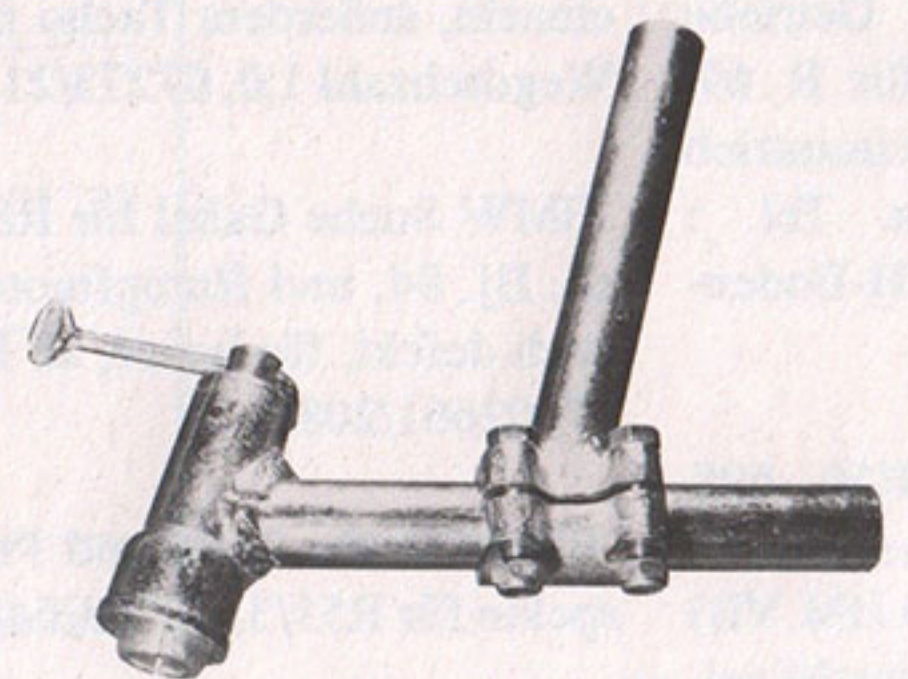
Senden Sie mir umgehend: Name: \_\_\_\_\_  
den S&W Gesamtkatalog Straße: \_\_\_\_\_  
Autobuch-International PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
 Abbuchung Bankleitzahl \_\_\_\_\_ Konto \_\_\_\_\_  
 Kreditkarte Kreditkarte-Nr. \_\_\_\_\_ Gültig bis \_\_\_\_\_  
zurück an: Schröder & Weise Ohfeldweg 1, 3000 Hannover 71, Tel. 0511-51 70 37 Fax: 51 70 34  
Etzelstr. 32, CH-8808 Pfäffikon/SZ, Tel. 55-48 55 10, Fax: 48 55 41

Der Autor des „Leitfadens für  
Freunde des Gespannfah-  
rens“ schreibt nicht nur... Er  
stellt Anschlußteile und Hilfs-  
rahmen für alle Motorräder  
und Seitenwagen her.



Sonderanfertigungen für  
Veteranen,  
Steib-Fahrwerksteile.

**Edmund Peikert**  
Buchenhofen 105  
D-5600 Wuppertal 11  
Tel. 0202-740983  
nach 19.00 Uhr







**Zweirad-Klein**  
Puch · Hercules · Honda · Vespa  
MZ · Aprilia · Kreidler · Zündapp  
Fahrräder  
Ersatz- und Zubehörteile  
Werkstatt  
Kundendienst  
Ständig Sonderangebote  
Hauptstraße 169  
6757 Wald Fischbach-Burgalben  
Telefon (0 63 33) 52 14  
MO geschlossen SA 9 bis 15 Uhr

**Norton**  
**TRIUMPH**

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

**NORTON**  
Deutschland GmbH

# MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder! Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitungen. Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, 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** GP

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

Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.  
Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)  
 habe ich auf das Konto überwiesen  
 habe ich als Scheck beigefügt  
 ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

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

Name: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Datum + Unterschrift: .....

**ILO**

ILO \* Verk. für Motor MG 175 ein kplts., fabrikneues Fußschaltgehäuse mit Kickstartersegment, -welle, und -Hebel mit Gummimuffe. Dazu viele Gerauchteile für dieses Modell, Tel.: 09761/1480

**JAWA**

JAWA Gespann-Besitzer!

Wer hat Erfahrung mit Umrüstung auf Autoreifen und Einbau eines Viertakters? Tel.: 040/7330316

**KAWASAKI**

Kawasaki \* Verk. KE 125 Enduro, 10 PS, kplt., fahrbereit, kein TÜV, VB 350 DM, Tel. 0441/12519, Thomas verlangen

**LAVERDA**

Laverda Biete 750SF 73/92, 47/66 PS, viele Neuteile, guter Zustand, gegen Boxer-BMW, Bj. egal, oder Viertaktgespann, Wert ca. 5000 DM, Ausgleich möglich, M. Märklin, 0231414120

**MIELE**

Miele K 150, 1954, unrest., Tel.: 02623/7151

**MOTO GUZZI**

Moto Guzzi \* Verk. 850 T 3 California, Originalzustand, 1. Hand, 10000 km, Bj. 81, Tel.: 0551/71325, Alexander Frey

**LITERATUR**

Literatur Redaktionsmitglied sucht für Archiv (Selbstabholung, auch in Ex-DDR) "Der Deutsche Straßenverkehr" aus den letzten Jahrzehnten, auch Tausch gegen "Motorrad" möglich, Post an Redaktion GK&PP oder 0421/501617

Literatur "Motor Rundschau" aus den 50er Jahren gesucht. Telefon 04 21/51 31 55

**MAICO**

Maico \* Verk. kplt. Telegabel und Vorderrad von M 250 (BW) oder Tausch gegen Vorderpartie von DKW VS 200, Tel.: 05381/2592

Maico \* Verk. zerlegte 125er aus den frühen 70ern, in Einzelteilen oder en bloc, biete auch Kopien vom Werkstatthandbuch dazu, Tel.: 05381/2777, Martin verlangen

Maico Suche für M250/B Hauptscheinwerfer, Abblend- und Blinkschalter, Rücklicht, Sitzbank und Packtaschen, 04762/8244

Maico Verk. M 250 B, Bj. 63, TÜV 8/91, Kolben fest, fast drei Motoren in Teilen, Kleinteilen und Reparaturanleitung an Bastler, 800 DM, Tel.: 04131/48967

**MOTOBI**

Motobi Biete 125er Imperiale Sport, 4-Gang, kplt. zum rest., 1200 DM, Tel.: 07771/5602, ab 18 Uhr

**MZ**

MZ \* Rahmen und Brief TS 250 100 DM VB, viele TS 250 Teile (Tank, Lampen, Auspuff, Schwinge (neu)), für ETZ 250 Ölpumpe, Öltank, Gabelbrücken, 1 Satz Speichen. Tel.: 05381/2777

MZ \* Suche dringend gute Gabelbrücken für TS 150 oder TS 250/1 (35mm Standrohrdurchmesser), 0421/501617 (Andy) oder 0551/8512

MZ \* Verk. ETS-Fahrwerk mit 4-Gang-Motor, Brief 17 PS, mit mehreren Telegabeln, ohne Tank, VB 300 DM, TEL.: 0551/45835, Thomas verlangen

MZ \* Verk. Superelastic-SW i. T., zum Teil durchgerostet, Tel.: 0551/45835

MZ \* Verk. TS-Gespann, fahrbereit, Tel.: 0551/45835, Thomas verlangen

MZ \* Suche Teile für ES 250/2 (z.B. Einzelsitze), Tel. 04823/1546

MZ \* Verk. Rahmen mit Brief und einige Blechteile für ETZ250, auch Tausch gegen TS 250/1-Teile. Tel. 0421/501617

MZ Suche ETZ-Gespann, Tel.: 0451/893465, öfter versuchen

MZ Verk. ETS250 mit TS/1-Motor, schrecklich schön, 22l Tank, 17 PS, BRD-Brief. Dazu zwei Fischkisten Teile! Preis DM 600, mit TÜV DM 800, Tel.0551/45835, Thomas verlangen

**NORTON**

Norton Suche OHC-Motor, auch defekt oder Teile, 02207/2273

**NSU**

NSU \* Suche für Max Stoßdämpfer vorne Blechbatteriekasten und Prospekte, V. Bruse, Bandwirkerstraße 6, O-3029 Magdeburg

NSU \* Verk. alles für Konsul: 500er Motoren, Werkzeugkasten, Tacho, Blechteile, etc., Tel.: 0561/65547, ab 21 Uhr

NSU \* Verk. Super Lux, Bj. 57, kplt., ohne §, VB 1000 DM, Tel. 05502/2618 Uwe Maurer oder Tel. 05546/1480 Carsten

NSU Suche 300ccm Max-Motor, Zustand egal, 05744/2031

NSU Verk. wg. Zeitmangel Quickly, Bj. 54 i. T., so gut wie kplt., incl. ET-Katalog und Rep.-Anl., zusammen für nur 350 DM, Tel. ab 15 Uhr 02853/4110

**PANNONIA**

Pannonia Verk. 250er von 57, unrest., TEL.: 02623/7151

**PUCH**

Puch Suche für 350 GS Hauptständer, Auspuff, Kuppelung, usw., 05363/40520 oder 05363/1205

**SEITENWAGEN**

Seitenwagen \* Verk. neuen Ural-SW mit Anschlußteilen, Tel.: 004172442336, CH-Bodensee, nach 18 Uhr

**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

**KOLBEN**

für Veteranen und andere Motoren.  
Preisliste gegen Rückporto von DM 2,50

**LEO DÜMPERT**

Haus Nr. 23 · 3131 Büllitz  
Telefon 0 58 44/18 62 · FAX: 0 58 44/18 35

**ZWEIRADREICH**

FACHHÄNDLER FÜR:  
HONDA - HERCULES - ZÜNDAPP - PUCH  
KREIDLER - VESPA - KTM - REPARATUR  
MEISTERSERVICE - HELME - ZUBEHÖR

Mont - Cenis - Straße 310  
4690 Herne 1 · 0 23 23/6 12 18

**TRIUMPH**

Motorrad-Handelsgesellschaft m.b.H.

**Lohrig & Kölle**

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



## WINTERSZEIT - kalte Zeit ?

Wie dem auch sei, die neue Winterangebotsliste ist bald zu haben - nicht nur für Winterfahrer!

Da ist z.B. ein **Ganzjahres-Fahrzeug** - fast nur für Gespannfahrer; endlich universelle **Lenkerstulpen**, die diese Bezeichnung auch verdienen; eine **Knieschutzdecke**, die wirklich effektiv schützt und an jede Maschine passt; **Griffheizung** für die Selbstmontage; sich selbst regelbare **Stiefelheizung** ... und vieles mehr.

Die Liste bitte mit 2,00 DM in Briefmarken unter "GK" anfordern bei



Peter E. Heinze

In der Eck 2, D-6301 Heuchelheim  
Tel. (06 41) 6 34 19 Fax (0641) 6 34 84

## EDELSTAHLSCHRAUBEN

A2 Mutteln und Zubehör nach DIN A4  
Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis  
Uwe Gräber, Dipl.-Ing. Postfach 1647  
2390 Flensburg, Telefon 04 61 / 28480

## Das Ding!



Best.-Nr. 042

Abb. Originalgröße

Pleuel mit Kolben, beweglich!  
925er Sterlingsilber.

Beste massive Qual., komplett  
mit 48 cm Silberkette im Etui  
Versand per Nachnahme

64,- DM zuzüglich  
Porto und NN-Gebühr.

**RM**  
COLLECTION  
R. Melchior  
Postfach 750138  
5000 Köln 71

Telefon: (0221) 785848/51

Seitenwagen Verk. SW von AWO, BJ. 66, guter Zustand, 400 DM, DKW Motor und Auspuff für Blutblase, 250 DM, L. Volkmann, Mühlweg 3, O-4332 Sandersleben

## SONSTIGES

Sonstiges \*Viele Teile f. Gilera 150, Guzzi V35/50, MZ ES/TS/ETZ 250, Zündapp 50ccm, billig abzugeben, Anruf lohnt, 05381/2777, Martin

Sonstiges Suche "Drilastic"-Sattel (Decke und Rahmen), Dirk Aller, 02626/78384

Sonstiges Zahle Spitzenpreise für "Das Motorrad" 9/49, 4,5,6,13/50, 6,12,17,21,22/51, 8,26/53, 19/55 und 10/58, 0471/71900, abends

## STEIB

Steib Verk. TR500 mit Richterkabine, 15", guter, rostfreier Zustand, fast original, VB 2950 DM, 06163/3495, abends

## SUZUKI

Suzuki Biete für GS 550 E, Bj. 80, vier Zylinder mit Kolben, 100 DM, Guß-Vorderrad 50 DM, Fred Klein, Spechtstr. 19, 4992 Espelkamp, 05772/7368

Suzuki Verk. Motor für T250 kplt. mit Vergasern und Lima, VB-Preis DM 200,-, Tel. 02207/2273

## TRIUMPH GB

Triumph GB Verk. T100C, 500ccm, Bj. 70, VB 3000 DM und T120, 650 ccm, Bj. 72, VB 4000 DM, 02236/62734

## 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

## TRIUMPH TWN

Triumph TWN Verk. Boss, 0043/7229/89927

Triumph TWN Verk. für TWN Unterlagen, Werkzeugtafel mit Spez. w., 05363/40520 oder 05363/1205

## VERSCHIEDENES

Verschiedenes Suche MZ 250/51 Motor oder kplt. bis DM 800 / Verk. R80RT Bj.89, 11000 DM, oder Tausch gg. Boxergespann (M72, BMW, o.ä.), 04433/1437, Marcus

Sonstiges Suche ET bzw. Motorrad MV Agusta 125 S ab Bj. 75 z. Schlachten oder in Teilen, verkaufe Veglia PC (250 DM) und Armbanduhr mit "Competizione"-Zifferblatt (130 DM), 06483/1047, abends

## VICTORIA

Victoria \* Suche Tank für 139 oder 159 TS, Tel.: 05383/355, abends, Mathias verlangen

## YAMAHA

Yamaha Biete Satz Gußräder für XS250/360/400, je 40 DM, Fred Klein, Spechtstr. 19, 4992 Espelkamp, 05772/7368

## ZÜNDAPP

Zündapp "Elastik" '54, kein Brief, wie oben + kplt. Motor + div. Teile, Preis VHB, E. Reiter, 07824/3882, öfter probieren

Zündapp \* Verk. viele Teile für C50, GTS50, M50 und 2 originale Tankembleme für KS175, 05381/2777

Zündapp \* Verk. Vorderadgabel für Moped M50 Typ 434 in rot, nagelneu 1a, DM 500,-, Tel. 04135 /601

Zündapp DB200/201 div. Ersatzteile und Lit., Prospekte usw., suche wenn Tausch möglich Horex und/oder Vorkriegsklamotten. Tel. 06432/7245

Zündapp Suche Auspuff für KS100 Bj. 69, 0211/489216

Zündapp Suche Informationen jeder Art (Kopien, Handbücher, ET-Listen, etc.) über KS 175, 06163/3495, abends

## last not least

Verschiedenes: Verkaufte Krauser 251 Koffer mit Träger, Festpreis 200.- DM. Telefon ab 15.00 Uhr 02853/4110 (Scherbeck)

BMW Verkaufte R 50/2 Chopper-Umbau. Motor R 69 S) defekt, lange Gabel, DKW-Tank, AME-Sitzbank, Hochlenker, TÜV 9/91, 5000 DM. Tel.: 04230/536

BMW Biete ein Paar Zylinder für R60/5, /6, oder /7. Verkauf oder Tausch gegen R 60 Teile. Tel.: 0421/501617

Verschiedenes Suche 35 l BMW- oder Krauser Koffer. Auch einzeln oder defekt, oder Koffersatz für R 80 G/S. Tel.: 0421/501617



# Die neuen **DKW** - Modelle

RT 125 • RT 175 • RT 200 • RT 250 • RT 350



# Historisches Interview

In der Ausgabe vom 16. Juli 1953 des englischen "Motor Cycle"-Magazins befragte der technische Redakteur der Zeitschrift, Alan Baker, Bert Hopwood, den ersten Konstrukteur von BSA, über den universellen 348 ccm Gold Star-Motor.

Die Mehrzahl der Motorradmotoren sind für einen bestimmten Einsatzzweck konstruiert. Gemütliches Touren, schneller Straßenbetrieb, Trial, Geländefahrten und Rennen stellen stark unterschiedliche Anforderungen. In dieser Zeit der Spezialisierung ist ein Motor, der mehr als ein

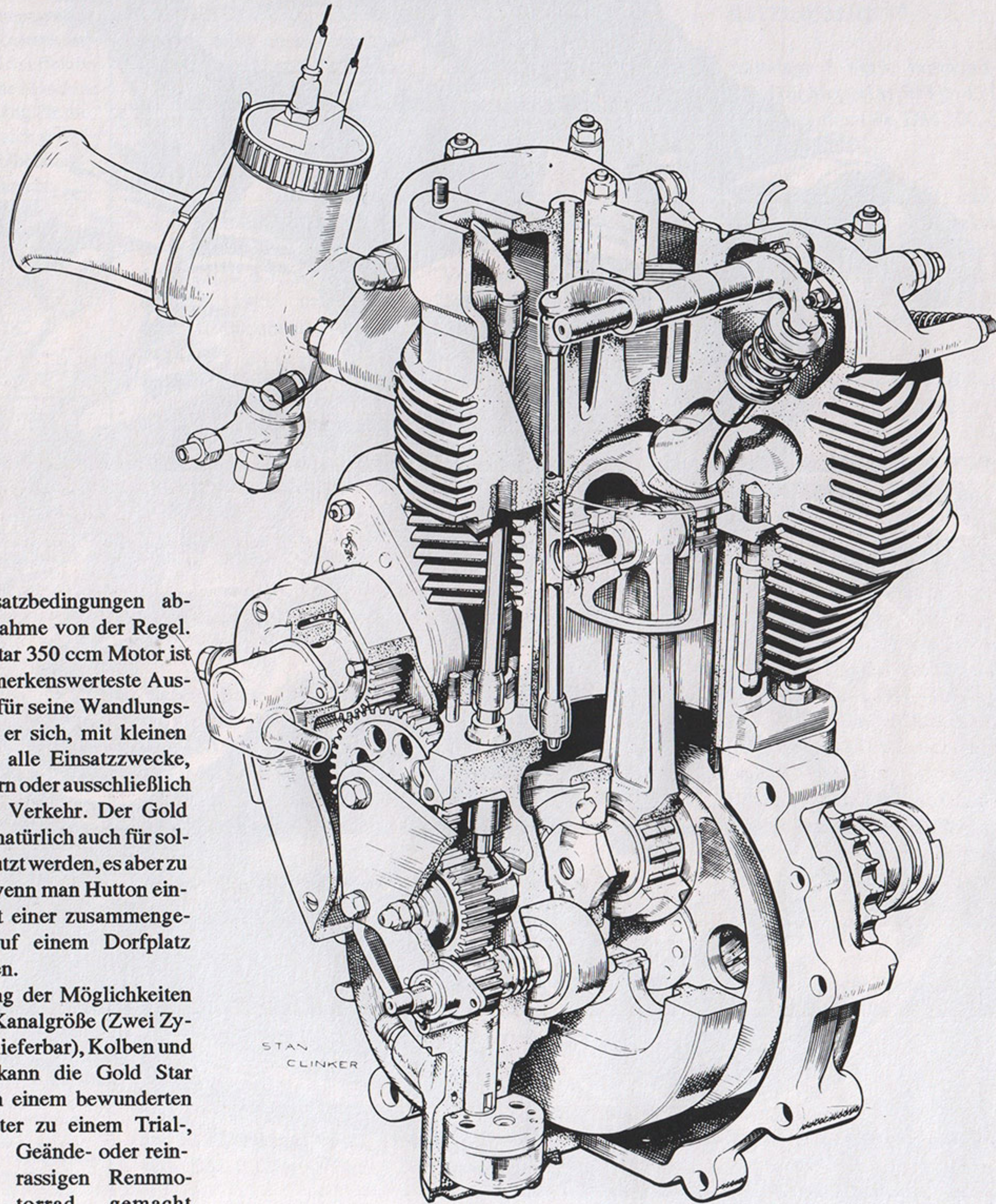
oder zwei Einsatzbedingungen abdeckt, eine Ausnahme von der Regel. Der BSA Gold-Star 350 ccm Motor ist vielleicht die bemerkenswerteste Ausnahme. Bekannt für seine Wandlungsfähigkeit, eignet er sich, mit kleinen Änderungen, für alle Einsatzzwecke, außer dahintuckern oder ausschließlich innerstädtischem Verkehr. Der Gold Star Motor kann natürlich auch für solche Einsätze genutzt werden, es aber zu tun wäre so, als wenn man Hutton einladen würde, mit einer zusammengewürfelten Elf auf einem Dorfplatz Cricket zu spielen.

Unter Ausnutzung der Möglichkeiten von Ventil- und Kanalgröße (Zwei Zylinderköpfe sind lieferbar), Kolben und Nockenwellen, kann die Gold Star schnellstens vom einem bewunderten schnellen Roadster zu einem Trial-, Gelände- oder reinrassigen Rennmotorrad gemacht werden. Die Heldentaten von Bill Nicholson und an-

deren demonstrierten die Möglichkeiten in Trials und Geländefahrten, und die Motorräder erreichten Rekordergebnisse in der Junior-(350er)Clubmanns-TT. Für Veranstaltungen ohne Kraftstoffbeschränkungen kann der Gold-Star Motor

auch auf Alkoholbetrieb umgerüstet werden.

In der Vergangenheit blieben einige wenige universell einsetzbare Motoren standfest, wenn sie für Rennbetrieb "heißgemacht" wurden. Oder Rennmotoren ent-



täuschten mit ihrer Art der Leistungsabgabe, wenn sie "gezähmt" wurden. Die Untersuchung des BSA Musters zeigt, daß es weder zum einen, noch zum anderen Extrem gehört, aber einen robusten Kompromiß darstellt, der sich in jeder seiner Formen wohlfühlt. Kürzlich rief ich Bert Hopwood, Chefkonstrukteur der BSAs an, um mit ihm diese Antriebseinheit zu besprechen. Ich führte an, daß der derzeitige Gold Star Motor mit seinem Leichtmetallzylinder und -kopf noch sehr wie die Vorkriegsausgaben des gleichen Namens aussieht, und fragte, warum man sich entschied, dieses Muster weiterzuentwickeln, anstatt eine Neukonstruktion zu entwerfen.

A.: Der Gold Star Motor, der vor dem Kriege produziert wurde, war ein 500er, kein 350er. Dieser 350er Motor, der 1948 eingeführt wurde, ist eine weitgehend neue Einheit, obwohl zufriedenstellende Details des alten Modells übernommen wurden. Am Zeichenbrett zu beginnen, heißt nicht unbedingt alle alten Muster zu verbannen.

F.: Um dem zu folgen, warum wurde der Stoßstangenventiltrieb einer obenliegenden Nockenwelle vorgezogen, welche sicherlich eine höhere Drehzahl und damit eine höhere Leistungsausbeute für Rennbetrieb ergeben hätte?

A.: Eine Obenliegende Nockenwelle mit ihren vielen Präzisionsteilen und der Notwendigkeit eines komplexen Schmiersystems ist teuer in der Produktion. Unser Stoßstangenaggregat ist dazu entwickelt worden, seine Kraft schon bei geringeren Drehzahlen bereitzustellen als eine ohc-Konstruktion. Die derzeitige Auslegung zielt mehr auf eine belastbare Maschine und erlaubt es uns, dem durchschnittlichen Sportfahrer eine Maschine, die er sich wünscht, zu einem akzeptablen Preis anzubieten.

Da der Kurbeltrieb bekanntermaßen das Herz der Maschine ist, entschied ich dort mit dem Detailüberblick des Motors zu beginnen.

F.: Der Kurbeltrieb sieht ähnlich aus wie der der B31. Sind dort tatsächlich Unterschiede?

A.: Dort sind Detailunterschiede. Zum Beispiel ist der Kurbelzapfen verstärkt, die Fliehkraftgewichte sind geändert und poliert. Das Pleuel ist poliert und kürzer als im B31 Motor.

F.: Ich weiß, daß der aus 3% Chromnickel-

stahl gegossene Kurbelzapfen mit den Fliehkraftgewichten an seinen Enden verschraubt ist. Bedingt das nicht sehr enge Toleranzen beim Bearbeiten der Teile?

A.: Ich stimme ihnen zu, daß genaue Kontrolle nötig ist, aber so sind wir in der Lage, den Kurbelzapfen zu sichern und führen in der selben Zeit automatisch eine Ausgleichspassung an den Lagern herbei, die uns hohe Sicherheit gewährleistet.

F.: Die Fliehkraftgewichte sind aus Stahl geschmiedet und ausgewuchtet. Wo liegt der Vorteil, geschmiedete anstelle von Gußhubzapfen zu verwenden?

A.: Schmiedeteile sind aufgrund der hohen Umfangsgeschwindigkeiten der Kurbeltriebsteile und der hohen Last von Kolben und Pleuel notwendig. Wenn wir Gußteile verwandt hätten, hätten wir eine sehr teure Alu-Legierung verwenden müssen, die den Preisvorteil von Guß aufgewogen hätte.

F.: Der antriebsseitige Kurbelwellenstumpf ist aus En. 32 Carbon Gußstahl, während die Steuerseite aus En. 24, einem 1,5 % Chrom-Nickel-Molybdän-Stahl ist. Was ist der Grund für die Verwendung von höherwertigem Material auf der Steuerseite?

A.: Der bessere Stahl für die Steuerseite wird, obwohl diese eine geringere Last trägt, verwandt, weil dort der Durchmesser geringer ist und die Steuerseite eine Anzahl von Aufgaben hat. Mehr als der reduzierte Durchmesser ist das Hauptlager und die schwächenden Einschnitte und Gewinde für das hochwertige Material verantwortlich. Die Last auf dem 32-ton Antriebschaft begründet seinen Durchmesser genauso wie auch die Ruckdämpfermuffe, die gegen das äußere Hauptlager drückt.

F.: Ein andere ungewöhnliche Auslegung ist, daß jeder Kurbelwellenstumpf, nachdem er in den Hubzapfen gepreßt wurde mithilfe eines eingezogenen Flansches befestigt wird. Warum kam es zu dieser Methode, und wie wird die Ausgleichspassung hergestellt?

A.: Das Einziehen der beiden Komponenten ergibt eine feste Verbindung ohne die Möglichkeit eines Verdrehens der Bauteile. Die Passung hat durchschnittlich 0,00125 "

F.: Die Kurbelzapfenmutter sind gehärtet und mit den Hubzapfen vernietet. Warum bevorzugen sie ein Vernieten der Muttern?

A.: Die Muttern zu verlieren wäre eine schlechte Lösung, andernfalls würden sie durch die Zentrifugalkräfte locker werden

und sich und den Kurbelzapfen ausschlagen.

F.: An jedem Hubzapfen ist ein Wälzlager eingebaut, und dazu noch ein weiter außen liegendes Hauptlager, das auf der Antriebsseite ein Kugellager und auf der Steuerseite eine Bronzebuchse ist. Warum entschieden sie sich für vier Hauptlager bei so einer kurzen und steifen Kurbelwelle? Wie ist die Kurbelwelle eigentlich axial gesichert?

A.: Ich denke, sie werden mir zustimmen, daß ein außenliegendes Lager auf der Antriebsseite nötig ist, um Biegeschwingungen zu vermeiden, wenn man die Distanz des inneren Lagers zur Kettenflucht sieht. Die Buchse in der äußeren Platte auf der Steuerseite sorgt dafür, daß die Zahnräder stets zentrisch sitzen. Für die axiale Fixierung der Kurbelwelle sorgt das Kugellager auf der Antriebsseite, dieses Lager sitzt fest im Kurbelhaus und die Kurbelwelle hat zur einen Seite des Lagerinnenrings eine Stufe, zur Seite sitzt die Muffe des Ruckdämpfers.

F.: Die Sicherungsscheibe zwischen dem antriebsseitigen Hubzapfen und dem Hauptlager hat Zacken an ihrem äußeren Umfang, wie eine Sicherungsscheibe. Dieses ist ungewöhnlich. Können sie uns den Zweck dieser Zacken erklären?

A.: Diese haben die Aufgabe den Ölfilm zu brechen, sie wirken als Schleudern um zu verhindern, daß sich zu große Mengen Öl auf die Hauptlager ergießen und diese aus dem Kurbelgehäuse herauslecken.

F.: Um Bauhöhe, Gewicht und bewegte Massen zu verringern, haben die Motoren von 1952 an um 0,5 " gekürzte Pleuel. Während das alles wünschenswert ist, hat nicht ein kürzeres Pleuel Nachteile für die Kolbenführung und Auswuchtung?

A.: Man muß sich vor Augen halten, daß Konstrukteure häufig Kompromisse machen müssen. Die Änderung des Pleuels hat mehr als genug Vorteile. Ein weicherer Lauf, aufgrund der geringeren bewegten Massen ist der Hauptvorteil und, in meinen Augen, eine effizientere Verbrennung.

F.: Einige Vorkriegsmotoren hatten Kettentriebe zur Nockenwelle, diese waren billig, leise und effizient. Warum bevorzugen sie den Antrieb der Nockenwelle über Zahnräder?

A.: Gleich zu Beginn: Es ist strittig, ob ein Kettentrieb bei hoher Laufleistung billiger ist. Es wäre auch eine totale Neuerung und





keine leichte Aufgabe, für einen Einzylinder eine Kettensteuerung zu entwerfen. Die hohen Punktbelastungen durch die Nocken wären zuviel für eine kurze Kette mit weniger als vier Nocken.

F.: Nocken und Nockenräder sind aus geschmiedetem En.32 Stahl. Warum sind diese Teile aus anderem Material als der Kurbelzapfen?

A.: Es ist nicht immer wünschenswert, Räder aus gleichem Material zu paaren. Die Nockenwelle ist stark belastet durch die Stößel und muß stark reibenden Drücken widerstehen. Wir haben herausgefunden, daß En. 32 das beste Material für diese Aufgabe ist.

F.: Das Verbindungs- und das Magnetzahnrad sind aus Carbonstahl En. 202 geschmiedet. Was sind die Vorteile von diesem Material für diese Arbeit.

A.: Die Last auf dem Magnetzahnrad ist nicht so hoch wie auf den eben besprochenen Sachen, so daß billigeres Material durchaus genügt. En. 202 hat in diesem Fall die richtige Härte.

F.: Feste Wellen, unterstützt von einer Außenplatte, tragen die Nockenräder und das Verbindungsrad, und die andere Hälfte des Steuergehäuses ist nur noch ein Deckel. Bei früheren Motoren waren bewegliche Wellen mit Buchsen im Deckel montiert. Warum änderten sie das?

A.: Wir änderten die Konstruktion, um zu vermeiden, daß es Probleme mit der richtigen Fixierung der Wellen im Steuergehäuse gibt. Die Tatsache, daß keine Kräfte in den Deckel übertragen werden, sorgt für einen leiseren Lauf, und ein weiterer Vorteil ist, daß die Zusammensetzung der Räder erfolgt, bevor der Deckel montiert wird, so gibt es keine "blinde" Arbeit.

F.: Die Kipphebel sind aus En. 34 Stahl, in der Bohrung gehärtet und laufen direkt auf den gehärteten Achsen aus Carbonstahl. Dies ist nicht nur ungewöhnlich, sondern auch gegen die Regel, die besagt, daß man nicht zwei gehärtete Metalle aufeinander laufen lassen sollte. Warum taten sie das?

A.: Einerseits ist es eine Lehrbuchweisheit nicht zwei gehärtete Metalle gegeneinander laufen zu lassen, andererseits gibt es viele andere, ähnlich erfolgreiche Beispiele

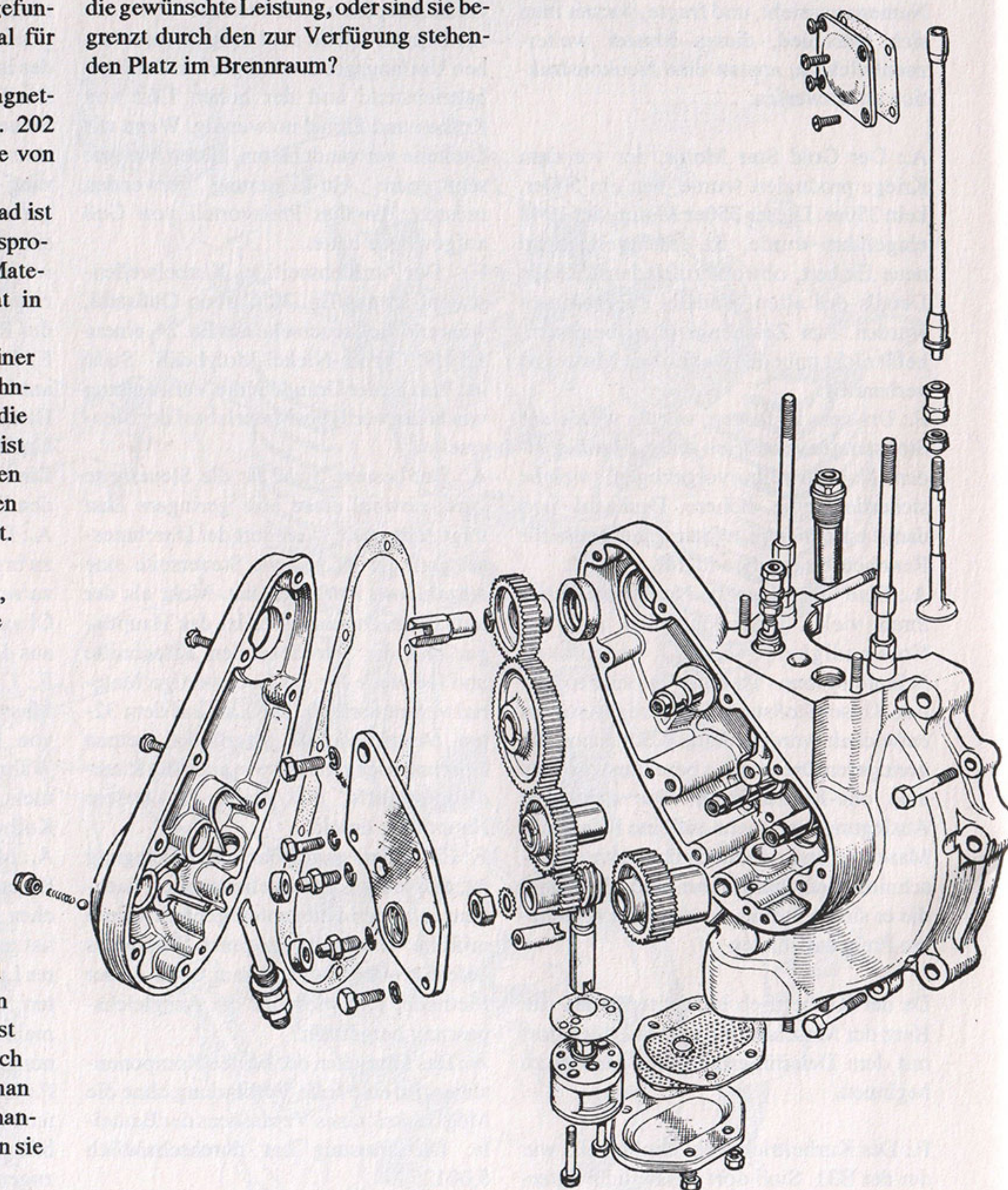
im Motorradbau. In diesem Fall haben wir mit hoher Punktbelastung und einer Teilkreisbewegung zu kämpfen, deren Drehzahl auch noch veränderlich ist. Solche Belastungen haben zerstörerische Effekte. Unsere Verwendung zweier gehärteter Stähle hat die am meisten befriedigenden Resultate erbracht.

F.: Die Durchmesser der Zylinderköpfe sind, außer zum Trial, 1,6" für den Einlaß und 1,525" für den Auslaß, verglichen mit den 1,535" und 1,47" des B31 Motors. Sind das die optimalen Durchmesser für die gewünschte Leistung, oder sind sie begrenzt durch den zur Verfügung stehenden Platz im Brennraum?

Tourenmaschine ist 88 Grad, beim Rennmotor sind es nicht weniger als 115 Grad und die B31 hat moderate 50 Grad. Von welcher Drehzahl an zeigt die Überschneidung des Rennmotors Wirkung?

A.: Die Zugkraft ist ab 4000 U/min zu spüren, voll nutzbar ab 4500 U/min.

F.: Das Einlaßventil ist aus einem Kohlenstoff-Chromnickelwolframstahl hergestellt und das Auslaßventil aus einem

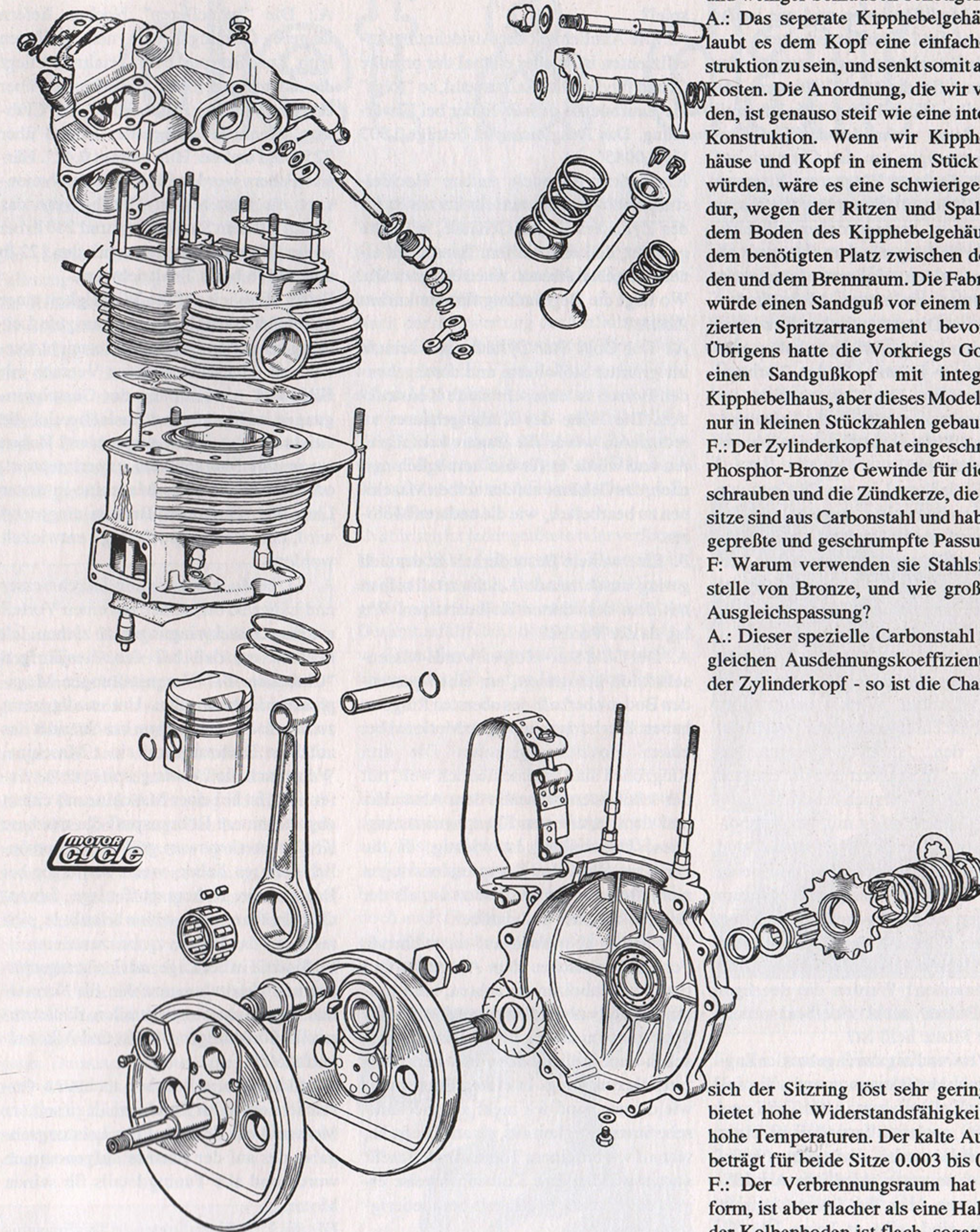


A.: Das Einlaßventil ist das größte, das sicher in diesem Motor untergebracht werden kann, die Größe für das Auslaßventil folgt dann automatisch.

F.: Die Ventilüberschneidung bei der

geheimem Material. Es ist ebenfalls aus einem Carbonmaterial, können sie mir etwas über seine Zusammensetzung sagen?

A.: Das Auslaßventil ist aus Nimonic 80



welches kein Stahl, sondern ein nickelhaltiges Leichtmetall ist. Nickel ist das am meisten vorhandene Bestandteil. Die Nimonicmaterialien wurden primär für den Einsatz in Gasturbinen entwickelt,

wo Standfestigkeit bei hohen Temperaturen Bedingung ist.

F.: Der Zylinderkopf ist aus Y-Leichtmetall im Spritzguß hergetellt, ebenso ist das aus Alu hergestellte Kipphebelgehäuse spritzgegossen. Warum bauen sie getrennte Gehäuse? Würde nicht eine integrierte Einheit steifer sein, besser kühlen

und weniger Schrauben benötigen?

A.: Das separate Kipphebelgehäuse erlaubt es dem Kopf eine einfache Konstruktion zu sein, und senkt somit auch die Kosten. Die Anordnung, die wir verwenden, ist genauso steif wie eine integrierte Konstruktion. Wenn wir Kipphebelgehäuse und Kopf in einem Stück gießen würden, wäre es eine schwierige Prozedur, wegen der Ritzen und Spalten auf dem Boden des Kipphebelgehäuse und dem benötigten Platz zwischen dem Boden und dem Brennraum. Die Fabrikation würde einen Sandguß vor einem komplizierten Spritzarrangement bevorzugen. Übrigens hatte die Vorkriegs Gold Star einen Sandgußkopf mit integriertem Kipphebelhaus, aber dieses Modell wurde nur in kleinen Stückzahlen gebaut.

F.: Der Zylinderkopf hat eingeschrumpfte Phosphor-Bronze Gewinde für die Kopfschrauben und die Zündkerze, die Ventilsitze sind aus Carbonstahl und haben eine gepreßte und geschrumpfte Passung.

F.: Warum verwenden sie Stahlsitze anstelle von Bronze, und wie groß ist die Ausgleichspassung?

A.: Dieser spezielle Carbonstahl hat den gleichen Ausdehnungskoeffizienten wie der Zylinderkopf - so ist die Chance das

sich der Sitzring löst sehr gering - und bietet hohe Widerstandsfähigkeit gegen hohe Temperaturen. Der kalte Ausgleich beträgt für beide Sitze 0.003 bis 0.005".

F.: Der Verbrennungsraum hat Kugelform, ist aber flacher als eine Halbkugel, der Kolbenboden ist flach, sogar bei den hochverdichtenden Kolben mit Ventiltaschen. Der Ventilwinkel beträgt 66,75 Grad, bei den früheren Motoren war er 75 Grad. Der Vorgängermotor muß einen tieferen Brennraum und einen Dachkolben ge-





habt haben. Warum entschieden sie sich für diese Modifikationen und wie ist ihr Einfluß auf das Leistungsverhalten?

A.: Einlaßkanaländerungen waren der Hauptgrund für die Modifikationen. Mit einem steilen Winkel für das Einlaßventil ist mehr Raum vorhanden den Einlaßkanal zu begradien um das Gemisch auf möglichst direktem Wege vom Vergaser in den Zylinder zu bekommen. Der flache Brennraum ist ausgesprochen hilfreich, um in Verbindung mit dem flachen Kolbenboden einen äußerst kompakten Brennraum zu realisieren. Mehr als das, erlaubt er die Distanz zwischen Kerze und Kolben ziemlich großzügig zu halten, was ein wichtiger Faktor für den Verbrennungsablauf ist. Der Gesamteffekt der Umkonstruktion verschob die Leistungsspitze um 2,5 bhp nach oben - eine lohnende Verbesserung.

F.: Der Einlaßkanal ist um 28 Grad von der Längsachsenmitte versetzt und der Auslaßkanal um 20 Grad auf der gleichen Seite. Dieser Versatz ist vermutlich hergestellt um die nötige Verwirbelung im Brennraum zu erreichen. Wie wurden die richtigen Winkel herausgefunden?

A.: Ja, der Versatz dient dem korrekten Verhalten der Gasströme im Brennraum. Um die aktuellen Winkel herauszubekommen, hat ein Konstrukteur ersteinmal sein in den Jahren angesammeltes "Know-How" eingesetzt und die exakten Winkelgrade im Versuch ermittelt.

F.: Der Zylinderkopf ist mit vier Stehbolzen mit dem Kurbelhaus verbunden, und vier zusätzliche Bolzen sind im oberen Teil des Zylinders verschraubt. Warum bevorzugen sie durchgehende Zuganker, anstatt den Kopf mit dem Zylinder und den Zylinder mit dem Kurbelhaus einzeln zu verschrauben? Werden die durchgehenden Bolzen nicht überbeansprucht wenn der Motor heiß ist?

A.: Die Verwendung durchgehender Zuganker minimiert Biegemomente, die aus seitlichem Kolbenversatz resultieren, und Steifheit ist, natürlich besonders bei einer Sportmaschine, sehr erwünscht. Natürlich gibt es so unterschiedliche Ausdehnungen, wenn aber die Bolzen korrekt angezogen sind, gibt es keine Überlastung.

F.: Die Kohlenstoffstahl-Laufbuchse ist in den spritzgegossenen Aluzylinder eingepreßt und am oberen Ende mit einer Lippe fixiert. Warum verwenden sie Car-

boneisen, und wie groß ist das Ausgleichspiel?

A.: Die Ähnlichkeit der Ausdehnungskoeffizienten ist wieder einmal der primäre Grund für die Materialauswahl, so "folgt" die Laufbuchse dem Zylinder bei Erwärmung. Das Ausgleichspiel beträgt 0,003 bis 0,0045".

F.: Anders als viele andere Hochleistungsmotoren ragt nur ein kurzes Stück des Zylinders in das Gehäuse, ich hätte gedacht, daß eine steifere Bauart mit einem längeren Absatz zu erreichen wäre. Wo liegt die Begründung für den kurzen Absatz?

A.: Der Gold Star Zylinder mit seinem integrierten Stößelturm und durchgehenden Bolzen ist eine sehr steife Konstruktion. Die Höhe des Kurbelgehäuses zu reduzieren würde die Bauart komplizieren und würde es für uns unmöglich machen, das Gehäuse auf den selben Maschinen zu bearbeiten, wie die anderen Motoren.

F.: Eine weitere Besonderheit ist der sich gering ausdehnende Leichtmetallkolben mit dem desaxiierten Kolbenbolzen. Wo lag da der Vorteil?

A.: Der Gold Star-Kolben wurde wissenschaftlich konstruiert, um einen passenden Boden oberhalb des obersten Rings zu haben. Das ist das wichtigste Merkmal bei einem Hochleistungsmotor. Die drei Ringzonen sind unterschiedlich weit, mit der schmalsten zwischen dem Abstreifer und dem untersten Kompressionsring. Diese Unterteilung ist wichtig, da die Zone zwischen den Kompressionsringen mehr Belastungen ausgesetzt ist, als der Bereich darunter und darüber.

Wir hatten aber auch auf ausreichende Festigkeit zwischen dem Abstreifer und dem Kolbenbolzen zu achten, eine passende Kolbenhemdlänge und eine für Sportmotoren ausreichende Distanz zwischen dem Kolbenboden und dem Bolzensicherungsring. In einem Sportmotor wie diesem, sind wir mehr auf mechanische Standfestigkeit aus, als auf Laufruhe, worauf wir bei einem Tourenmodell mehr achten würden. Die Kolbenbauweise ergibt die höchste Festigkeit bei niedrigstem Gewicht.

F.: Nicht weniger als fünf verschiedene Nockenpaare sind lieferbar, diese versprechen passende Öffnungszeiten und Überschneidungen für Touring, Trial, Cross und Rennbetrieb, sowohl mit Alkohol als auch mit Benzol/Benzin. Was sind die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den "langsamen" und "schnellen"

Profilen?

A.: Die "schnelleren" Nocken liefern längere Öffnungszeiten und größeren Hub. Zum Beispiel beim Trialmotor liegt die Öffnungszeit der Einlaßnocke über 270 Grad und der Hub bei 0,3", im "Clubman"-Renntrim öffnet der Einlaß über 325 Grad und der Hub beträgt 0,41". Härtere Federn werden für Rennbetrieb montiert; die Last beträgt 130 lb, wenn das Ventil auf dem Sitz aufliegt und 200 lb bei voller Öffnung, verglichen mit den 122 lb und 182 lb beim Trialtriebwerk.

F.: Im Hinblick auf die Wichtigkeit einer guten Zylinderfüllung - wenn gute Leistung bei hohen Drehzahlen erreicht werden soll - hat man da jeden Versuch mit Hilfe von Abstimmung der Gasschwingungen im Einlaß- und Auslaßbereich die Leistung zu steigern, ausprobiert? Haben sie je mit Megaphonen experimentiert, oder ist seit dem die Maschine in erster Linie für "Clubman"-Rennen eingesetzt wird, eine Rohrauspuffanlage entwickelt worden?

A.: Ja, beide Rohre sind in Durchmesser und Länge so berechnet, um einen Vorteil aus den Gasschwingungen zu ziehen. Ich bedaure es, daß bei den diesjährigen "Clubmans-TT"-Veranstaltungen Megaphone erlaubt wurden. Um es allgemein zu sagen: Ein Megaphon beschneidet das nutzbare Drehzahlband einer Maschine. Wenn auch die Leistungsspitze etwas tiefer liegt, ist bei einer Maschine mit einem abgestimmtem Rohrauspuff die nutzbare Kraft bemerkenswert größer. Ich persönlich sehe es lieber, wenn Anfänger bei Rennen die Rohrauspuffanlage fahren, die belastbarere Maschine erlaubt es, sich mehr auf das Fahren zu konzentrieren.

F.: Sind sie in der Lage, mir Leistungsspitzen und Umdrehungszahlen für Normal- und Rennmotoren mitzuteilen, die letzteren für 80oktaniges Benzin und Alkoholkraftstoff?

A.: Sicherlich, wir haben nichts zu verstecken, ein jeder Kunde erhält zu seinem Motorrad ein Zertifikat der Leistungsabgabe, das auf der Bremse aufgenommen wurde und alle Tuningdetails für seinen Motor.

Für die 1 : 6,5 verdichtende Trialmaschine sind 18 bhp bei 5500 U/min typisch. Die "Clubman"-Rennvariante liefert mit 80oktanigem Benzin 27,5 bhp bei 6800 U/min, während die Alkoholverversion durchschnittlich 30,5 bhp bei ebenfalls 6800 U/min leistet.

ENDE

Translatör war Andy

# diet & dat

## Simson fährt aus der Krise

Der Suhler Zweiradhersteller Simson Fahrzeug GmbH zog den kürzlich gestellten Konkursantrag wieder zurück. Wie der Betriebsrat mitteilte, ist die Liquidität vorläufig gesichert. Aufgrund der Gespräche, die die Betriebsleitung und die Gewerkschaft mit der Berliner Treuhand führten, gebe es für die Banken keinen Grund, die letzte Rate über 5 Millionen DM nicht auszuzahlen, da der im Sommer bewilligte Kredit von 29,3 Mio DM nicht als Schuldenberg betrachtet werden kann.

## Zulassung vereinfacht

Gebrauchte Kraftfahrzeuge, die aus den fünf neuen Bundesländern kommen und in einem der bisherigen Bundesländer angemeldet werden sollen, wurden bislang von den Zulassungsbehörden wie Fahrzeuge aus dem Ausland behandelt: Ein neuer Brief und eine Vollabnahme nach § 29 StVO waren Bedingung für die Erteilung einer Zulassung. Das hat sich jetzt, zumindestens teilweise geändert: Ein neuer Brief wird immer verlangt, aber die Fahrzeuguntersuchung entspricht nur noch der im Zweijahresturnus üblichen Hauptuntersuchung.

Außerdem, und das ist für die Klassikerfreunde von Bedeutung, erhalten alle Bauteile den amtlichen Segen, die den damaligen DDR-Vorschriften entsprechen. Demnach müßte dann eine "Touren"-AWO (das Modell mit ungedämpfter Hirafe) auch mit dem originalen Fischschwanzauspuff die Gnade des Überwachungsvereins finden.

## Welche Nummer bitte?

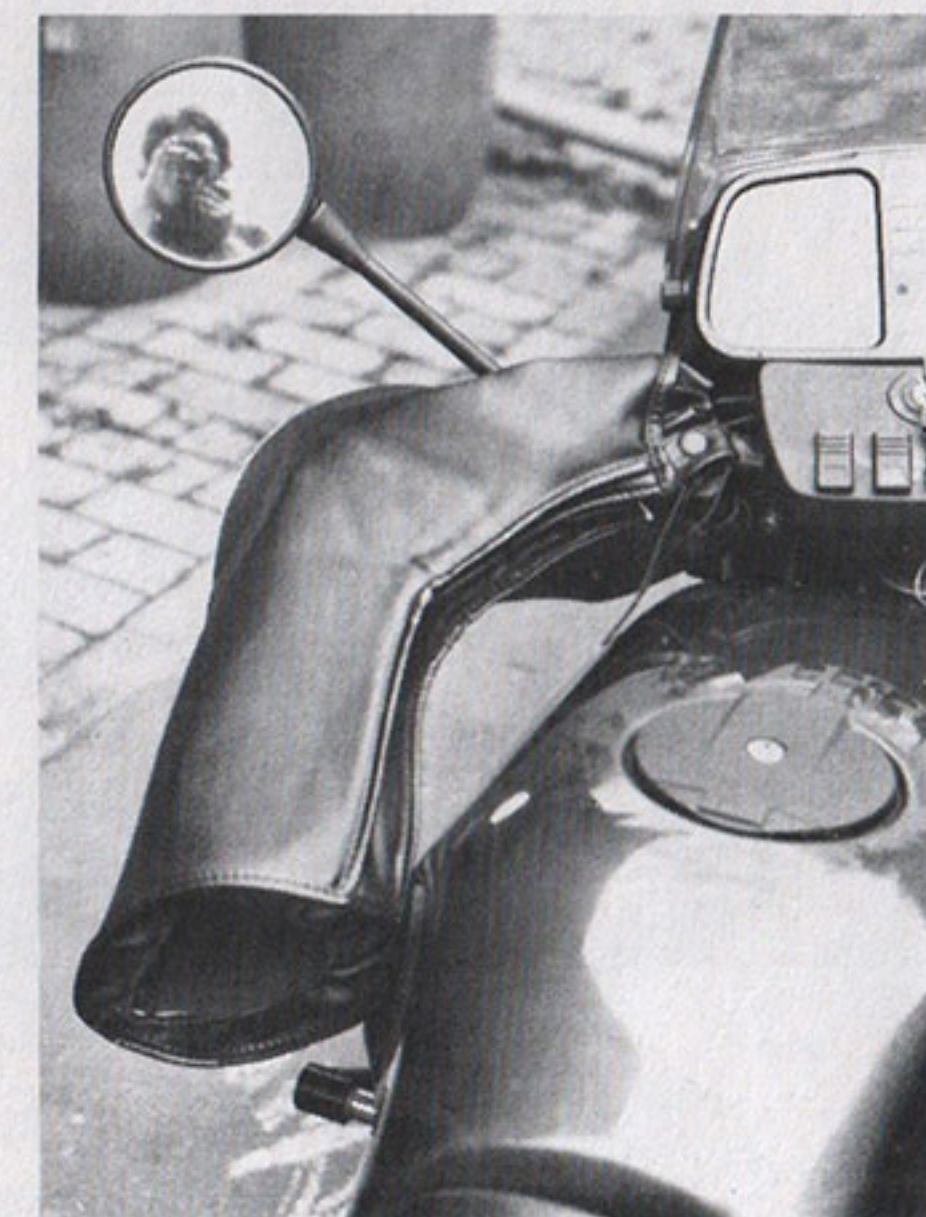
Kommt ein Moped-Fahrer in den Bekleidungsladen: "Guten Tag, ich hätte gerne ein Paar Motorradfahrer-Handschuhe." "Welche Nummer bitte?" "HB-HT 929"

## Unfallzahlen-Trend weiter positiv

(ifz) Trotz der insgesamt negativen Unfallbilanz 1990 hält der rückläufige Trend im Motorradbereich an. Nach der Auswertung der Unfallstatistik für das Bundesland Nordrhein-Westfalen, in dem rund ein Viertel aller bundesdeutschen Motorräder zugelassen sind, wurden von Januar bis August gegenüber dem Vergleichszeitraum 1989 über 20 % weniger Motorradfahrer getötet. Die Zahl der schwerverletzten Fahrer sank um 1 % (1884 Personen). "Natürlich ist jeder getötete oder verletzte Motorradfahrer einer zuviel. Dennoch ist es sehr erfreulich, daß vor dem Hintergrund einer sich stark verschlechternden Gesamtunfallbilanz der seit Jahren positive Trend im Motorrad-Bereich anhält", betonte der IfZ-Leiter Dr. Hubert Koch.

## Sauber ohne Reue

Eine interessante Broschüre mit Umweltschutztips gibt es beim Umweltbundesamt, Bismarckplatz 1, 1000 Berlin 33, auf Anforderung kostenlos. Die Ratschläge betreffen in erster Linie den Haushalt, doch auch für den Schrauber sind reichliche Hilfestellungen (Klebstoffe, Lacke...) vorhanden.



## Verspätete Lieferung der GP

Wie wir schon in der letzten Ausgabe geschrieben, gehen Verspätungen bei der Zustellung der GummikuH & Past perfect an die Abonnenten und an die Verkaufsstellen zu Lasten der Post.

Den Anrufen nach, waren Laufzeiten von bis zu 10 Tagen bei der letzten Ausgabe nichts ungewöhnliches. Wir hoffen, daß die Beförderung in naher Zukunft schneller vonstatten geht.



## Winterklamotten

Für den harten Winterfahrer hat Peter E. Heinze sehr gut verarbeitete Lenkerstulpen (79,50 DM) und Knieschutzdecken (ab 53,50 DM) im Programm. Info gegen 2 DM von Peter E. Heinze, In der Eck 2, 6301 Heuchelheim. Übrigens kostet das MZ-Buch nicht 9,45 DM, sondern 9,75 DM

## Unsere BMW-Aktie

Stand 29.11.90	404,00 DM
Stand 30.11.90	409,50 DM
Tiefststand 1990	376,00 DM
Höchststand 1990	656,00 DM
Dividende	12,50 DM





# LITERA-TOUR

## Motorrad-Gespanne

In den letzten zwanzig Jahren war es im Bereich der Gespanntechnik ziemlich still gewesen: wetterharte Tüftler versuchten ihre aus wirtschaftswunderlichen Zeiten übriggebliebenen Vehikel mit Hilfe von Improvisationen am Leben zu erhalten.

## Behördenboot sein?

Die Qual der Wahl kann man sich enorm erleichtern: Martin Franitza, profunder Kenner der Szene, hat in gründlicher Recherche den ersten Katalog für Motorrad-Gespanne erarbeitet. Er rät mit Hilfe einer gutgemeinten Checkliste, dem Novizen auf dem Gebiet der raschen Dreiräder, erst ein mal genau die eigenen Rahmenbedingungen unter die Lupe zu nehmen. Dann kann die Lektüre des mit DM 15,- nicht überbeurten Buches mühsame Recherche a la Sherlock Holmes, wer wo welchen Seitenwagenausbau anbietet, sehr, sehr verkürzen. Ein Gesamtüberblick über den noch ständig wachsenden Markt fehlte wirklich. Was bislang von der umsatzstarken Zweiradbranche im süd-deutschen Raum gebracht wurde, legte den Schluß nahe, daß dort die Gespannfahrer weggestorben waren. Selbst wenn die Wahl des Gespanns von vornherein feststeht, unterhaltend und anregend zugleich ist das Paperback allemal. Fazit: Excellente Ergänzung zu Peikert's Leitfaden!

**Motorrad Gespanne Katalog 1990/91 • 16 DM Vorkasse • Motorrad-Gespanne, Postfach 1925, 7014 Kornwestheim**

## Schröder & Weise-Katalog

Bücher über klassische Motorräder dienen häufig gleichermaßen dem Lesegenuß als auch der - besonders bei Restaurierungen - wertvollen Information über das begehrte Krad. Die Literaturlage an sich ist aber für die meisten Marken eher bedrückend, markenspezifisches findet sich noch am ehesten in Britannien. Bei den deutschen Lesern fehlt es aber oft an der notwendigen Information über die Druckwerke. Zumindest teilweise Abhilfe schafft hier ein ausgezeichnete Service der Firma Schröder & Weise in Hannover-Anderten: Für 10 Deutschmark ist dort ein Katalog zu erstehen, in dem 4.500 Bücher, Poster, Reperaturanleitungen und ähnliches aufgeführt sind. Immerhin sind ca. 15 % davon motorradspezifisch. Gleich ob man Literatur über Horex oder Kawasaki sucht, ein Blick in den Katalog macht mühsamer Recherche oft ein schnelles Ende.

**Autobuch-International - Schröder & Weise, Ohefeldweg 1, 3000 Hannover 71, Telefon 0511/517037, 10,- DM**



# 68er



Ein knochenheißer Sommer. Schon der Mai war sehr verheißungsvoll. Aus den Radios tönten "progressive Songs", die manchen Eltern Sorgen machten. Klangvolle Namen wie Beach-Boys, Mamas & Papas - und immer noch ganz vorne - The Beatles.

Wir selbst waren zum Teil noch in der Lehre - da kam uns ein Sturzhelm gerade recht. Auf den Landstraßen konnte man damals noch fahren, was die "Mühlen" hergaben... Fürs erste - klarer Fall - bewegten wir uns in der "Schnapsglasklasse". Egal ob aus dem Stall Zündapp - hochgezogene Auspuffanlage a la "Super Sport" -, Kreidler - mit liegendem Hochleistungszylinder -, oder Hercules - die mit der schönen Vorderradschwinge - und in der Tasche den 4er Führerschein. Benzinpreise waren damals kein Thema...

In den Kinos lief in jenem Sommer der Kultfilm Easy Rider mit Peter Fonda, Jack Nicholson, Dennis Hopper und Superstar Harley... Mittwochs war Treffen in der Stadtmitte angesagt. Extra-Parkplatz, versteht sich. Heute ist dort Fußgängerzone. Samstags rochen wir nach Caranaubawachs, und manches Unterhemd verhalf unserem "Feuerstuhl" zu neuem Glanz.

Oft trafen wir auch bei unserem Motorradhändler aufeinander und vermittelten die heißesten Tips im Vergrößern von Vergaserdurchlässen. Ich glaube, so manche Wand dieser Geräte wurde - aus Versehen - durchgeschliffen.

Doch dann - eines Samstagmorgens - trauten wir unseren Augen nicht. Da standen richtige Motorräder im Schaufenster. Wir hatten zwar von Honda und Yamaha schon gehört, aber diese Pracht, die nun vor uns stand! Die Schaufensterputzer legten sicherlich manche Überstunde ein. Unzählige Sitzproben wurden genommen. Tolle "Candy - Farben" und dieses Styling - ganz zu schweigen von den Drehzahlen und dies auch für einen Viertakter.....

Unsere "Kleinkraftäder" waren plötzlich nur noch in der Betonung der ersten Silbe wiederzufinden - kreischende Zweitakter, die uns nun wie Fahrräder vorkamen. Die Strand- und Bettlektüre bestand von da an aus dem Anbeten gewisser Prospekte... Im August war es endlich soweit. Nach mühevollen Überredungskünsten in der

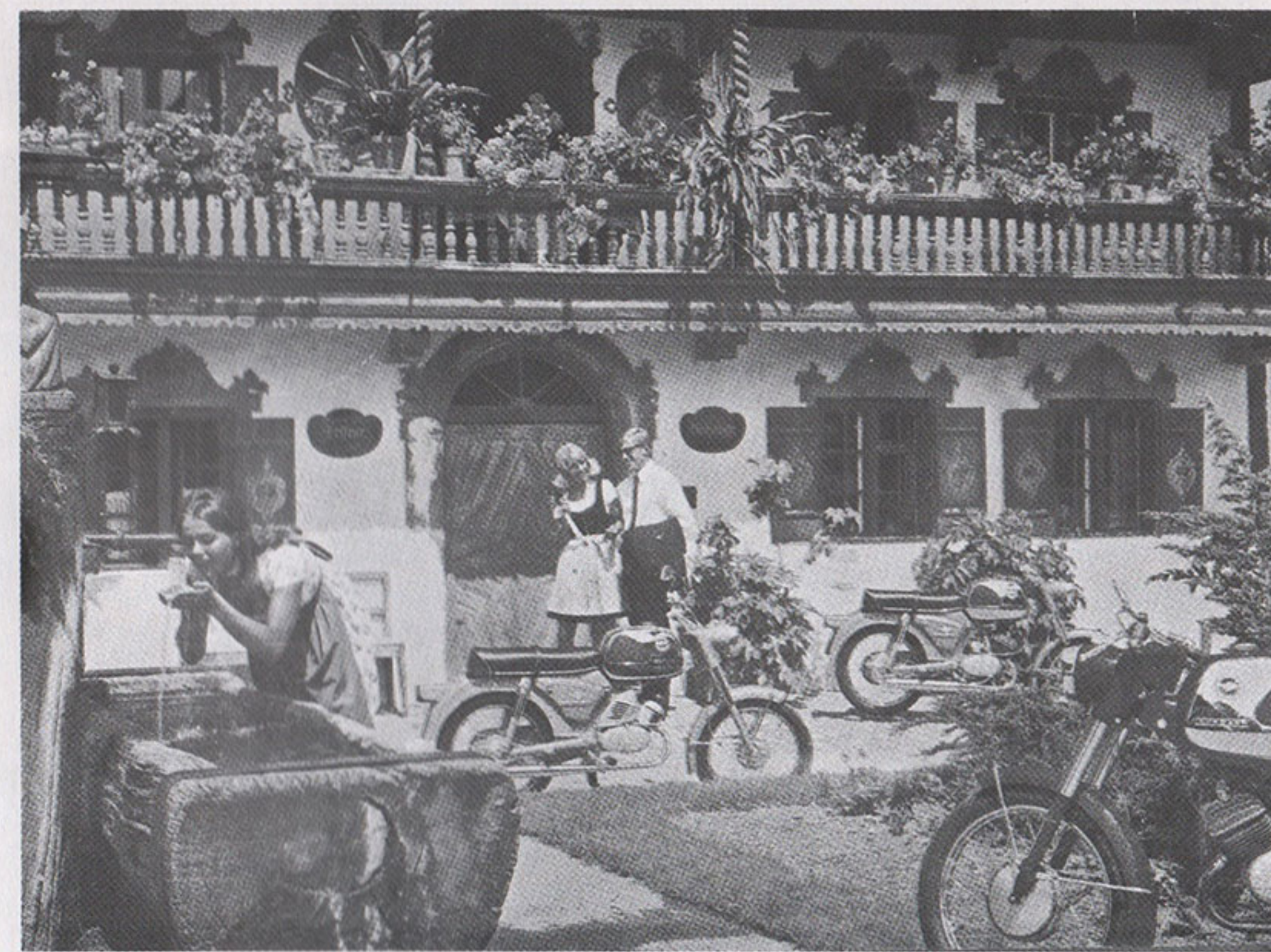
Verwandtschaft und so mancher angezapfter Geldquelle stiegen wir um. Ein Traum wurde

Wirklichkeit. Ich werde nie vergessen, wie sich dieses Gefühl anfühlte, wenn man den "Hahn" aufdrehte. Entfernungen waren plötzlich "Brötchenwege", und die Mädels hatten Probleme, nicht runterzufallen. Aber das Beste war der Klang oder wie heute in der TÜV-Sprache umschrieben: die "Lärmemission". Geübte unter uns konnten schon längst "vor Erscheinen" sagen, was da gleich um die Ecke kam. So mancher Sheriff mußte über Funk nachfragen, ob es hier noch mit rechten Dingen zuging, was uns häufig amüsierte.... Dann dieser "Luxus": Elektrostarter, Gasdruckstoßdämpfer, 2 (zwei!) Armaturen, separater Öltank und vieles mehr. Und dies alles zu einem Preis, der nicht weit von unseren deutschen Schnapsgläsern entfernt war. Irgendjemand mußte wohl den Japanern unsere Wunschliste geschickt haben. Nichts gegen Engländer oder Deutsche, aber dies hier..... dies war neu. Und genauso wollten wir unser Motorrad. Natürlich hätten wir noch eins draufgesetzt und manches anders konstruiert.

Keine weichen Kreuzschlitzschrauben zum Beispiel. Oder eine bessere Ersatzteilversorgung am Anfang. Aber ein absolut perfektes Motorrad gibt es ja bis heute nicht. Die Originalreifen mußten ausgetauscht werden, wollten wir nicht jenseits der Straße fahren, und so manchen Ständer haben wir funkensprühend abgeschliffen. Aber das war's auch schon.

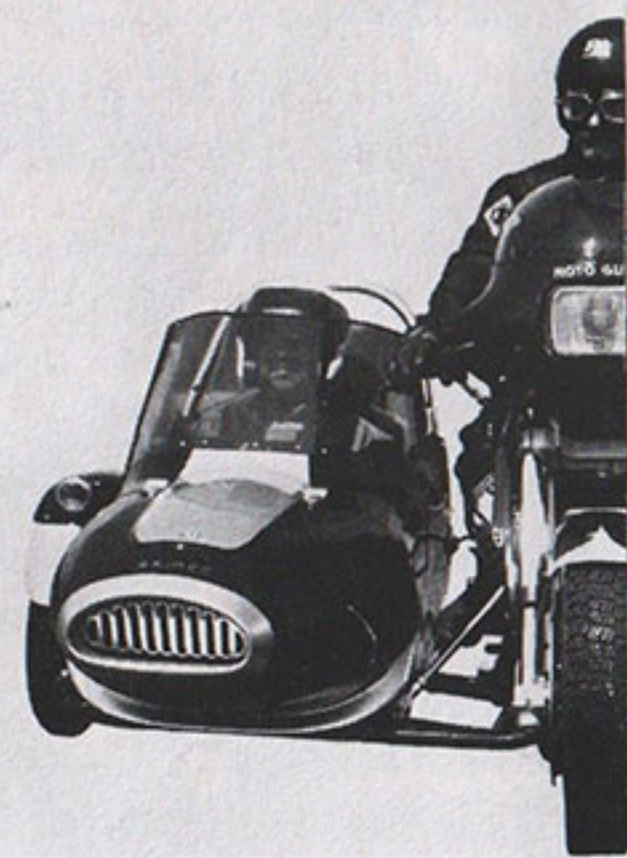
Der unvergeßliche Sommer reichte bis in den Oktober. Während der Wintermonate heizte ein neues Gerücht unsere Fantasie an - eine käufliche, serienmäßige 4zylindrige Maschine sollte die alte und die neue Welt der Motorradfahrer im nächsten Jahr zu Beifallsstürmen hinreißen - doch dies ist eine andere Geschichte.

HOPP



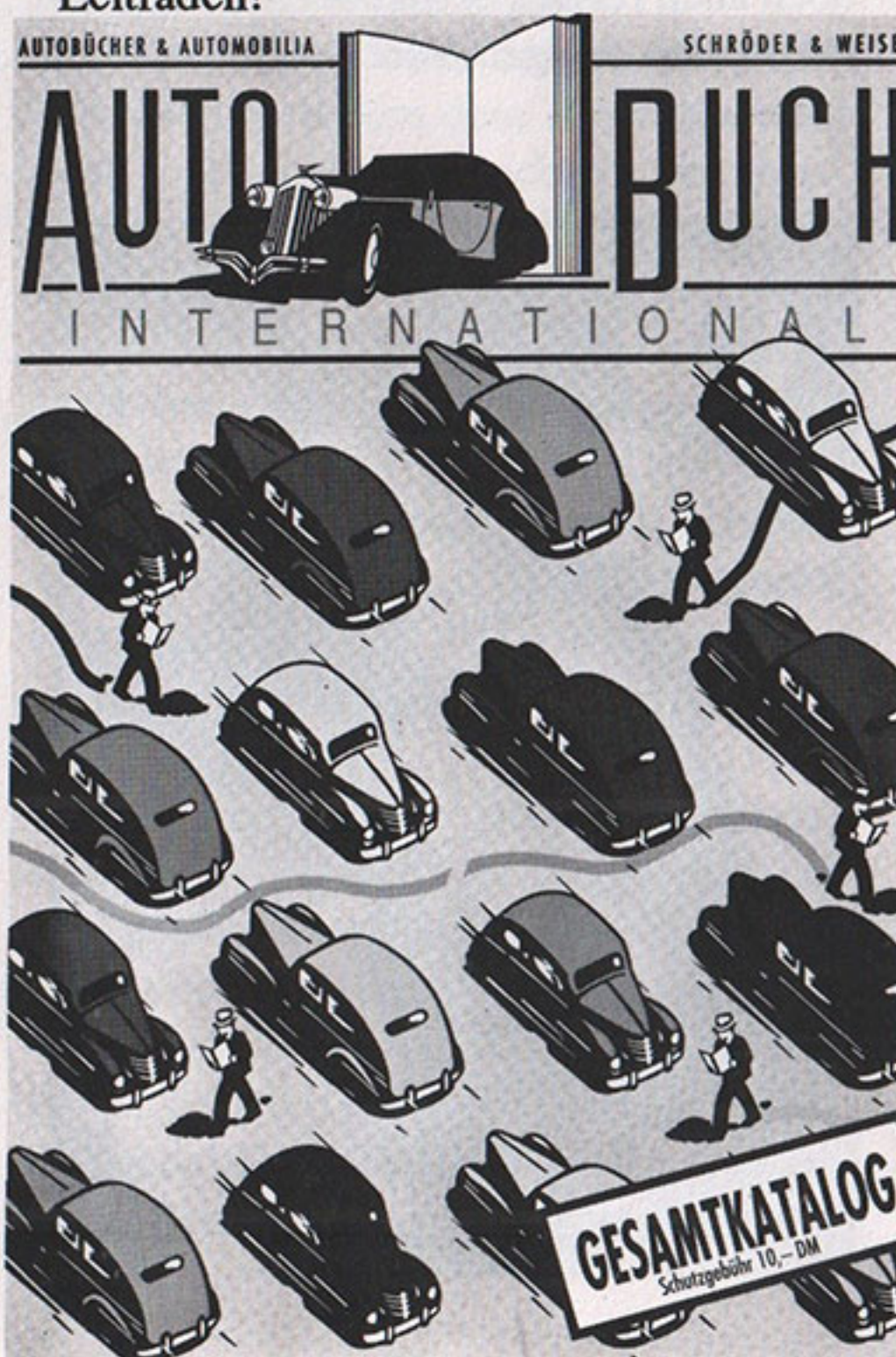
1990/91 **motorrad-GESPANNE** DM 15,-

KATALOG



Im Osten baute man seit Jahrzehnten "bewährte und beliebte" Muster einfach weiter, und die Söhne Nippons hoben beim Wort "Gespann" nur abwehrend die Hände.

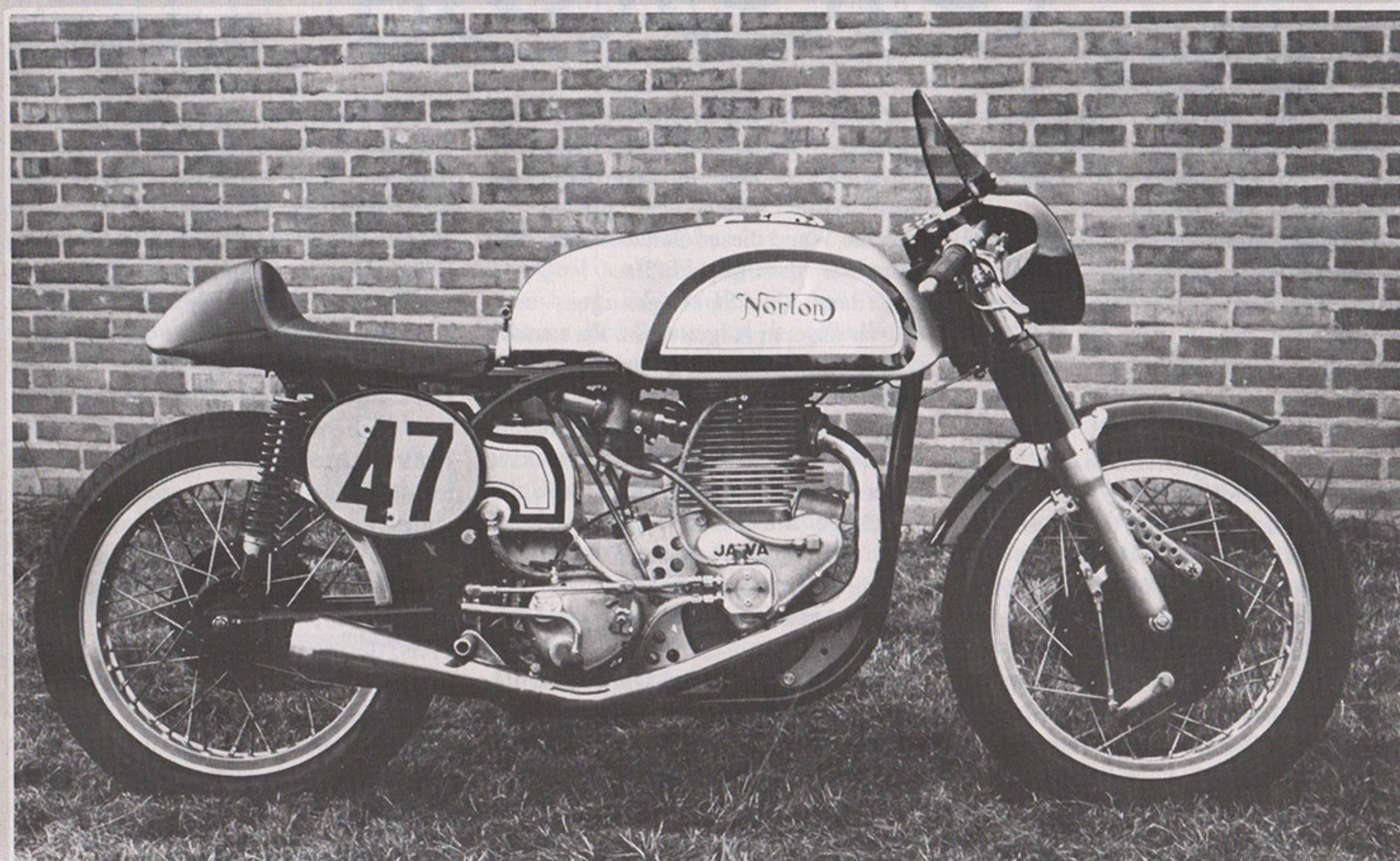
Seit zwei Jahren aber boomt Gespannmarkt und die -Technik. Grenzen setzt plötzlich nur noch der Geldbeutel. Die Branche der Gespann- und Seitenwagenhersteller, eher manufakturartig denn industriell strukturiert, ist mutig geworden. 100 PS bilden keine Grenzen mehr. Dazu gesellen sich Achsschenkelenkungen, lenkbare Seitenwagenräder, hochbeinige Enduros wie stromlinierte Sidecars. Auch vergessene Konzepte wie Schwenker erscheinen im neuen Gewand. Oder soll es vielleicht doch das zeitlose, urdeutsche





# DIE ARME-LEUTE-MANX

Fotos und Bericht: Peter Mergelkuhl



**Almen, eine kleine verschlafene holländische Stadt in der Nähe von Deventer.**

Als ich den erstbesten Passanten nach dem Weg zur Werkstatt von Jan Spaans frage, weiß der sofort bescheid und erklärt mir ohne zu zögern den Weg zu dem kleinen Maschinenbaubetrieb. Der 40jährige Inhaber hat eine ganz spezielle Norton in seiner Werkstatt stehen. Auf den ersten Blick sieht sie wie eine Manx aus, mit der charakteristischen Sitzbank und dem silbernen Tank mit roten und schwarzen Linien. Doch auf dem Motorgehäuse prangt in stolzen roten Lettern der Name JAWA.

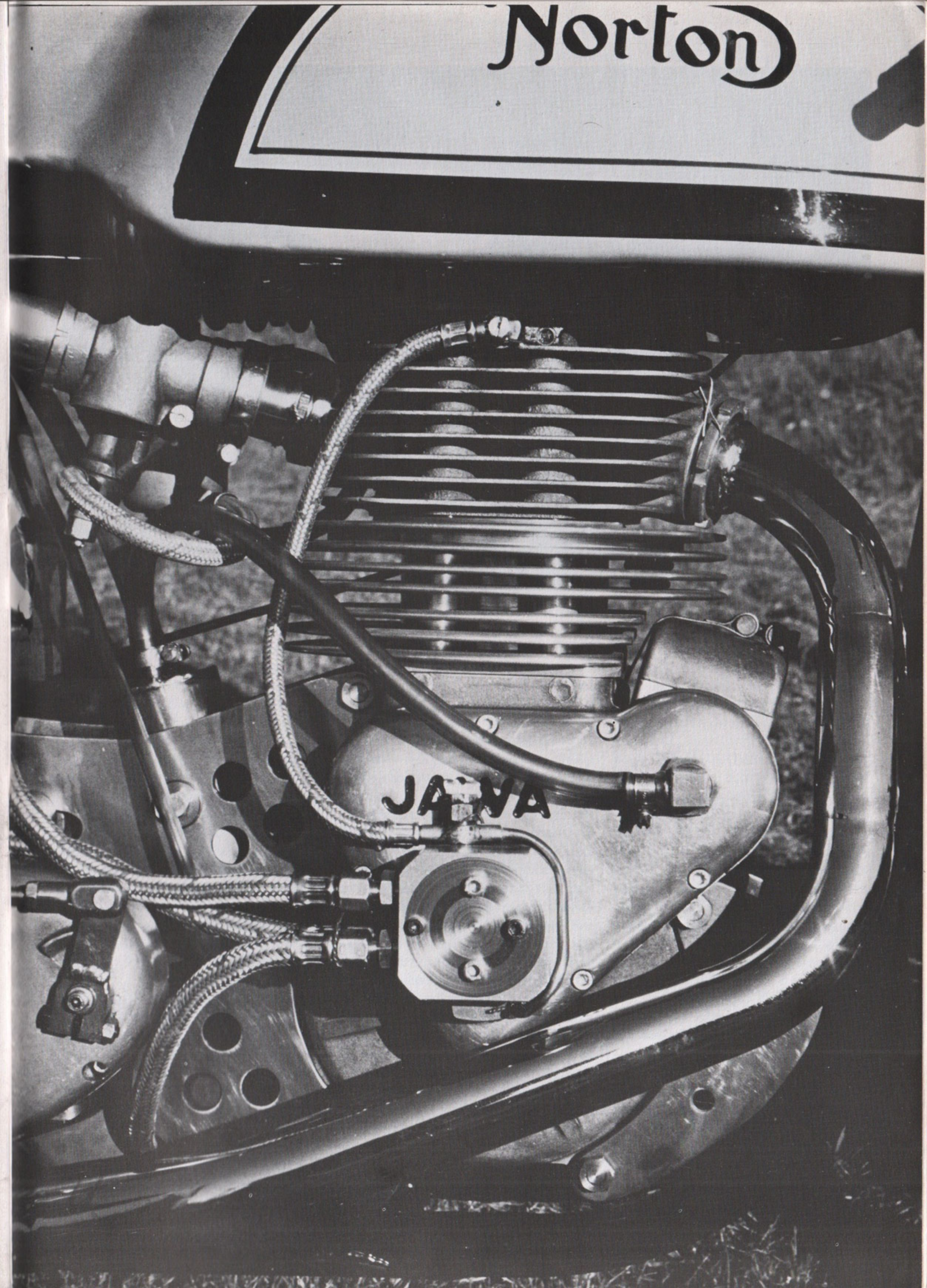
Eigentlich sollte es ja eine richtige Norton Manx werden, als Jan Spaans in den Veteranenrennsport einsteigen wollte und sich im letzten Winter an den Aufbau einer Rennmaschine machte. Doch er mußte sehr schnell einsehen, daß er ein paar Jahre zu spät dran war. Die Preise für die edlen Königswellenrenner sind in den letzten Jahren zu schwindelerregend fünf-

stelligen Summen explodiert, keine Chance mehr für Normalsterbliche. Nun gut, die logische Alternative schien ein stoßstangengesteuerter ES 2-Motor zu sein, schließlich konnte sich auch in den 50er Jahren nicht jeder Privatfahrer den Königswellen-Motor leisten. Die bekannte Schwachstelle der ES 2, die unzuverlässige Kurbelwelle, sollte in einer Radikalur ausgesmerzt werden, nämlich durch den Einbau einer JAWA-Kurbelwelle. Doch auch der Norton-Ventiltrieb setzte der Leistungssuche enge Grenzen. Da lag der Gedanke nahe, doch gleich einen kompletten JAWA-Motor zu verwenden. Dieser 500er Einzylinder ist schließlich in Speedway- und Langbahnrennern hundertfach bewährt und im Laufe der Zeit standfest und leistungsstark gemacht worden.

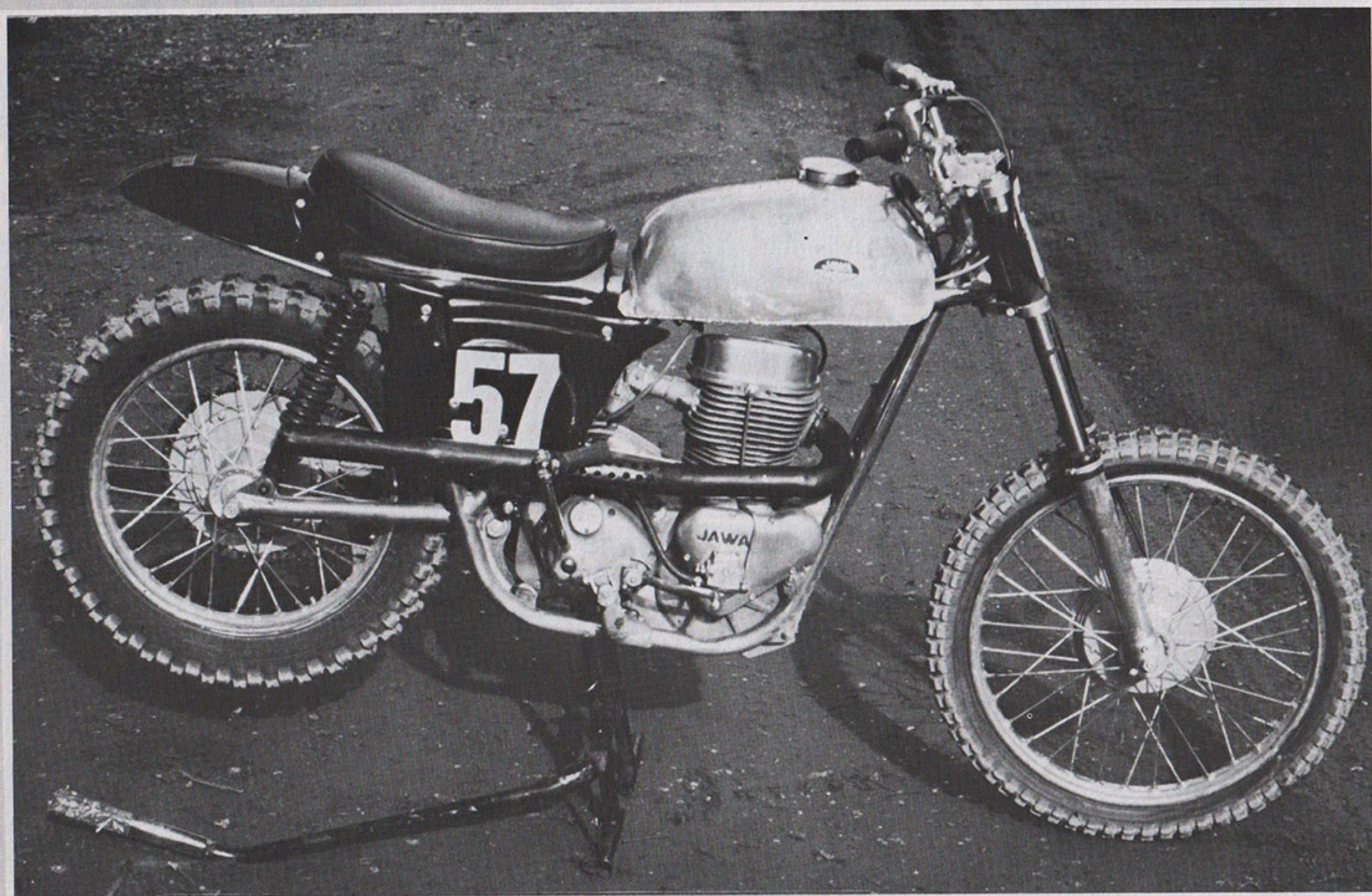
Der moderne 4-Ventil ohe Motor kommt für einen klassischen Renner natürlich nicht in Frage. Statt dessen wurde ein älterer 2-Ventil-Stoßstangenmotor mittels selbstgefertigter Halteplatten in einen

der legendären Norton-Federbetrahmen gehängt. Den fast schon üblichen Primärtrieb mittels Zahnriemen lehnt Jan Spaans rigoros ab, da das historische Erscheinungsbild verfälscht wird, und bei seiner 'Norwa' überträgt eine O-Ring-Kette die Antriebskräfte zum AMC 4-Gang-Getriebe mit den obligatorischen Quaife-Innereien. Auch hier setzt sich das klassische Vorbild durch, vier Gänge sind genug. Mittels des 36er Amal GP-Vergasers werden dem leicht langhubigen Triebwerk ca. 40 PS bei ungefähr 8000/min entlockt. Eine besondere Spezialität ist die hintere Bremse nach Fath-Vorbild. Die offene (!) Trommel sorgt für perfekte Kühlung und mit dem Belagabtrieb dürfte es auch keine Probleme mehr geben. Man nehme noch Öl- und Benzintank sowie Sitzbank und Schutzblech vom florierenden Replica-Markt und fertig ist der klassische Renner.

**"A poor man's Manx" sagt Spaans lachend**



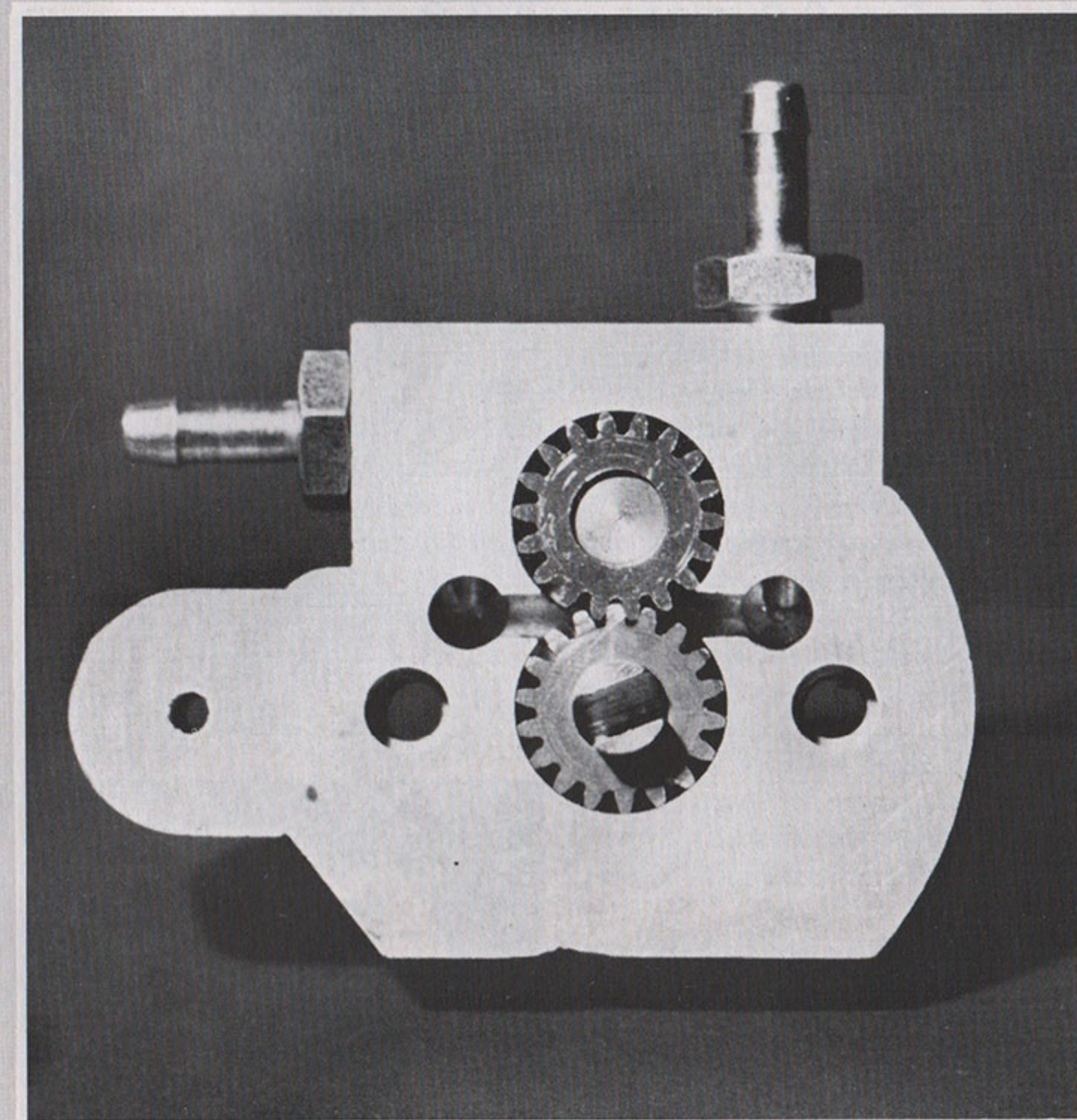




Doch ganz so einfach ist die Verwendung eines Speedwaymotors natürlich nicht. Die Bahnrenner haben nämlich im Laufe ihrer Geschichte eigenartige Verdauungsmethoden entwickelt. Handelsübliches Benzin würde höchstens einen Schluckauf provozieren, sie wollen mit Methanol gefüttert werden, das Dank der sehr guten Innenkühlung die hohe Verdichtung von 14 : 1 ermöglicht. Und was den Motorölmangel angeht, nun, die Ölpumpe sorgt dafür, daß Zylinderkopf und Pleuellwelle gut mit dem lebenswichtigen Saft versorgt werden, aber nach getaner Arbeit versickert das Öl durch eine Membran im tiefsten Punkt des Pleuellgehäuses im staubigen Untergrund der Bahn. Verlustschmierung nennt sich dieses System aus der Urzeit der Motorisierung. Es hat natürlich den Vorteil aufzuweisen, daß immer frisches Öl an die Schmierstellen gelangt. Die rückstandsfreie Verbrennung des Methanol-Kraftstoffes und die biologische Abbaubarkeit des pflanzlichen Öls beruhigen zwar das Umweltgewissen der Bahnportler, aber für den Straßenrennsport ist diese Bauweise natürlich indiskutabel. Methanolbetrieb ist zumindest auf dem Kontinent nicht vorgesehen (d.h. er darf nur heimlich praktiziert werden), und Motoren, die literweise

Öl auf die Strecke versprühen, sind aus leicht verständlichen Gründen verpönt. Der Eigenbau-Zylinder ist der Umstellung auf Benzinbetrieb angepaßt. Die größeren Kühlrippen gewähren verbesserte Außenkühlung und sorgen gleichzeitig für besseres Aussehen, während die geringere Bauhöhe des Zylinders die Kompression von 1:14 auf verträgliche 1:10 verringert. Das Schmieresystem mußte tiefgreifendere Änderungen über sich ergehen lassen. Die Ölpumpe an der 'Norwa' besteht aus einem formschönen Alublock (quadratisch, praktisch, gut), in dem die vier Pleuellwelle aus einer BSA B50 Ölpumpe dafür sorgen, daß das Öl auch wieder in den Tank unter der Sitzbank zurückgepreßt wird. Doch Spaans vertreibt auch eine kostengünstigere Lösung nach bewährtem tschechischen Vorbild: Die originale, außerhalb des rechten Motorgehäusedeckels montierte Pleuellpumpe mit den beiden Schaugläsern wird weiterverwendet und versorgt den Motor mit dem Schmierstoff. Zwischen dieser Pumpe und dem Motorgehäuse wird dann ein selbstgefertigtes Zwischenstück geschraubt, welches mittels zweier Pleuellwelle den Rücktransport besorgt. Die dadurch vergrößerte Baubreite ist im Solo-

betrieb etwas ungünstig, die auch formal gelungenere Variante mit den B50 Innereihen ist da besser geeignet. Die Pleuellgehäusemembran für die Verlustschmierung wird durch ein selbstgefertigtes Anschlußstück für die Rücklaufleitung ersetzt. Und dann gibt es da noch ein automatisches Absperrventil hinter der Pumpe, welches das Vollaufen des Pleuellgehäuses bei stehendem Motor verhindert. Der traditionelle manuelle Absperrhahn am Öltank erschien Jan Spaans zu gefährlich, nur einmal vergessen, gäbe gleich eine teure Erinnerung. Und wer hätte nicht schon mal z.B. den Benzinhahn vergessen? Das Ventil stammt aus einer Bosch-Einspritzung für einen alten Diesel-Mercedes und ist auf den Fotos vor dem JAWA-Schriftzug deutlich zu erkennen. Spaans hat bisher drei JAWA-Motoren implantiert, neben seinem eigenen Norton-Racer noch zwei in Veteranen-Crosser von Kunden. Und der nächste Motor soll der Hammer werden und mit 600 ccm bei den Einzylinderrennen der Sound of Singles-Klasse für Furore sorgen. Die JAWA-Norton hat in ihrer ersten Saison sieben Einsätze bei holländischen Veteranen-Rennen zur vollen Zufriedenheit des Besitzers hinter sich gebracht.



Auf absolute Konkurrenzfähigkeit legt er dabei nicht so großen Wert, die Freude am Fahren steht im Vordergrund. Und zum Thema Siegerehrungen hat der Praktiker einen eigenwilligen Vorschlag parat: Statt glänzender Pokale sollten lieber rare Ersatzteile verteilt werden!

In seinem Betrieb beschäftigt sich Spaans hauptsächlich mit Motorüberholungen. Zum Zeitpunkt meines Besuches liegen gerade zwei gerissene BSA-Köpfe auf der Werkbank, und ein Honda-Einzylinder bekommt eine anständige Lagerung der Pleuellwelle verpaßt. Seine Spezialität sind neben den beschriebenen JAWA-Ölpumpen und Ersatzteilen für die tschechischen Bahnmotoren der Ersatz der als anfällig bekannten BSA-Kupplungen durch - natürlich JAWA-Kupplungen. Neben Komplettumbauten gibt's auch Kits für Selberschrauber. Wegen der vielfältigen Möglichkeiten lassen sich schlecht Richtpreise nennen, wer interessiert ist, sollte einfach mal anrufen. Spaans vergißt nicht zu betonen, daß er äußerst preisgünstig arbeitet und zahlreiche Kunden auch im Ausland seine Arbeit zu schätzen wissen. In einer Ecke der Werkstatt steht noch sein privates Restaurationsprojekt, eine BSA Gold Star, die er in nächster Zeit auf die Straße zu bringen

**Foto links:**  
Der JAWA-Motor im Rickman-Metisse-Fahrwerk

**Foto oben:**  
Pumpe für den Rücktransport des Motoröls

hofft. Selbstverständlich sitzt schon eine JAWA-Pleuellwelle im Gehäuse... Zum Abschluß meint er noch, jetzt müßte ich mir unbedingt einmal den Motor, über den wir so viel geredet haben, anhören. 'Ah wie, hören?', denk' ich mir. 'Der wird doch nicht...? Hier zwischen den Häusern?' Doch, der wird! Ein paar schnelle Schritte, ein Sprung in den Norton-Sitz und schon ballert der Einzylinder los. Was da aus der selbstgestrickten Auspuffanlage kommt, ist wirklich beeindruckend. Das finden wohl auch die Nachbarn, die hinter der Hecke auftauchen und sich ehrlich an diesem herrlichen Sound zu erfreuen scheinen. Mit kurzen Gasstößen hält Jan den Motor am Leben und schreit mir ins Ohr, daß das Prachtstück satte 120 dB(A) ans Mikro bringt. Kein Wunder, daß den die ganze Stadt kennt...

Die Adresse:  
Jan Spaans, Scheggerdijk 18, NL 7218 NB Almen, Tel. 0031-5751-1641 ©

#### DER VERLAG

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

Rainer Baues, 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

#### Chefredakteur:

Peter Kurze (verantwortlich)

#### Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Dipl.-Ing. F. Freitag, Stefan Katzer, Ernst Leverkus (Klacks), David Longstroke, Peter Mergelkuhl, Horst Nordmann, Obering. Siegfried Rauch, Andy Schwietzer, Jürgen Strohmenger (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 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Nicht-Abonnenten zahlen 5 DM pro privater Kleinanzeige. Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 3 vom 15. Februar 1990. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.

#### 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



# Aus Stromis Umweltkiste DRECK WEG

## Das Schutzhelmmärchen oder die Einführung der CEN-Norm

Es war einmal ein Staat, in dem gab es unzählige Motorradfahrer, die mit ihren Mopeds wild durch die Botanik kurvten, ohne sich über Schutzbekleidung nur die



geringsten Gedanken zu machen. Und da es nun häufig vorkam, daß durch unsachgemäßes Absteigen, die Untertanen sich ihre Schädel einschlugen, verordnete der Landesfürst die allgemeine Helmpflicht, damit seine Untertanen noch bis ins hohe Alter ohne nennenswerte Gehirnschäden lebten und treu ihren Abgabepflichten nachkommen konnten. Die Landeskinder erwarben brav ihre Helme, ohne zu murren. Und damit die Landeskinder auch ja das Richtige kauften, wurde eine nationale Norm erlassen, die genau vermerkte, welche Abwehrkräfte ein Helm aufzuweisen hatte. So blieben dem Landesfürsten seine Abgabenknechte erhalten, und wenn sie nicht gestorben sind...

Der Landesfürst tat sich später mit anderen Landesfürsten zusammen, sie gründeten ein Oberfürstentum und beschlossen eine internationale Helmnorm. Der eine Landesfürst war sehr weise, und seine nationale Norm mit den geheimen Abwehrkräften im Helm war allen so überlegen, daß die anderen Fürsten mit ihren weniger guten Helmen ganz neidisch wurden. Damit keine Zwietracht entste-

hen konnte, einigte man sich auf einen Kompromiß: Die weniger guten Helme wurden etwas besser, die guten etwas schlechter. Und jeder Fürst zog nach Hause und verkündete seine Weisheit. Und da Knechte auf ihre Herren hören, kauften sie alle neue Helme, die den vorherigen entsprachen oder sogar etwas schlechter waren. Hauptsache die neue Kokarde am Helm war deutlich sichtbar und schützte so vor der Todesstrafe.

Hier endet unser Märchen, allerdings nicht der Leidensweg der knapp 1,5 Millionen bundesrepublikanischen Motorradfahrer, die immer noch nicht wissen, was Sache ist.

Erst frühestens Ende 1991 ist mit der Verabschiedung der CEN-Norm (CEN = Europäisches Komitee für Normung) zu rechnen. Sollte der Gesetzgeber darauf bestehen (womit zu rechnen ist), daß nur Helme getragen werden dürfen, die mit dem "CEN"-Zertifikat ausgestattet sind, so ergeben sich zwei Möglichkeiten:



1. Variante

Ca. 1.500.000 Helme müßten weggeworfen werden. Bei einem gemittelten Radius eines Helmes von ca. 14 cm, ergibt sich ein Volumen von 11,5 Litern pro Helm. Das Müllbergvolumen liegt somit bei über 17.000 m<sup>3</sup>. Nebeneinandergelegt ist das die Strecke zwischen Bremen und Koblenz (420 km).

Und der Umweltschutz?

Da es im Moment keinen Unternehmer gibt, der die alten Helme verwenden kann, müssen diese als Sondermüll entsorgt werden. 1 m<sup>3</sup> Sondermüll-Entsorgung kostet im Augenblick ca. 70 DM. Diese Aktion verschlingt dann ca. 1,2 Millionen DM!

2. Variante



Die Hersteller bekennen sich zu ihren verkauften Helmen und gestehen stolz, daß ihre Erzeugnisse schon seit Jahren der neuen Norm entsprechen und beantragen nachträglich das CEN-Zertifikat. Rechnen wir nur 150 DM als Kaufpreis für einen Helm, so entgeht den Herstellern ein Zusatzumsatz von über 200 Millionen Mark.

Was verlangt denn nun diese CEN-Norm? Verabschiedet wurde bisher nur ein Normentwurf über "Schutzhelme (Sturzhelme) für Fahrer und Mitfahrer (Beifahrer) von Kraftträdern (Motorrädern), Fahrrädern mit Hilfsmotor und Mopeds (Motorfahrrädern)". D.h., daß dieser Entwurf noch der Einspruchsmöglichkeit von X Gremien unterliegt.

Der einzige Unterschied zwischen dem neuen CEN-Normentwurf und der in der Bundesrepublik geltenden technischen Regel ECE 22 besteht darin, daß der CEN-Normentwurf in den Prüfverfahren für die "Sicherheitstechnischen Anforderungen" abweicht. Um es vorwegzuneh-

Sicherheitstechnische Anforderungen an Motorradschutzhelme	
Eigenschaft	Bedingungen
Konstruktion	Festlegung zum Aufbau, ergänzenden Einrichtungen, zu schützender Kopfbereich, Freibereich im Nacken, Innenausstattung, Sichtfeld des Helmes und Öffnungswinkel des Visiers
Stoßdämpfung	Auf den Prüfkopf übertragene Kraft: Beschleunigung während einer gesamten Zeitdauer von höchstens 5 ms max. 150 g und in keinem Falle mehr als 300 g  Herunterfallen des Helmes: Der Helm fällt an 6 Aufschlagpunkten auf 2 verschiedene Sockel. Aufschlaggeschwindigkeit 6 bzw. 7 m/s
Durchdringungsfestigkeit	Auf den Helm fällt ein spitzer Stahlkörper an 3 Aufschlagpunkten im Scheitelbereich • Abstand Stahlkörper-Prüfkopf 5 mm • Energie 30 J
Widerstand gegen Verformung	Verformung bei Höchstkraft 40 mm und nach Entlastung 15 mm Höchstkraft 630 N • Prüfung in Längs- und Querrichtung
Widerstand gegen Verschiebung der Trageeinrichtung	Dynamische Verschiebung max. 35 mm und bleibende Verschiebung max. 25 mm
Widerstand gegen Verdrehung des Helmes	Verdrehwinkel max. 30°
Kennzeichnung	Angaben zur Identifikation des Herstellers, Typenbezeichnung, Zeitpunkt der Herstellung, Nummer der entsprechenden CEN Norm und Größe bzw. Größenbereich, Helmgewicht
Hinweis für den Benutzer (Begleitzettel)	Hinweise zur Lagerung, Transport, Verwendung, Größeneinstellung, Reinigung, Verwendungsdauer, Gefahren durch Veränderungen am Helm, Verwendung nicht passender Ersatz- und Zubehörteile und durch nachträgliche Auftragungen, wie z.B. Etiketten und Farbanstriche Name und Adresse des Herstellers • Passende Zubehör- und Ersatzteile
Kinnriemen	Wenn vorhanden: Breite bei einer Belastung von 150 N min. 20 mm Der Kinnriemen darf keinen Kinnschutz aufweisen
Sicherheitstechnische Anforderungen an Visiere	In diesem Abschnitt sind sehr umfangreiche Bedingungen zu erfüllen. Da Visiere aber ein Verschleißprodukt sind, treffen diese Anforderungen mehr den Hersteller. Der Anwender sollte beim Kauf der Visiere unbedingt auf: "Angaben zur Identifikation des Herstellers, optische Klasse, Klasse der Stoßfestigkeit" achten

men, der größte Teil der in Deutschland festgelegten Anforderungen an Sturzhelme, wurde in den CEN-Entwurf übernommen. Selbst dort, wo durch geänderte Anforderungen an die Grenzwerte das dazugehörige Prüfverfahren geändert

wurde, werden keine negativen Auswirkungen auf die Schutzfunktion und die Qualität der jetzt markenüblichen Helme erwartet. Im Klartext heißt das also, daß auch die nach der CEN-Norm hergestellten neuen Helme nicht besser sind, son-

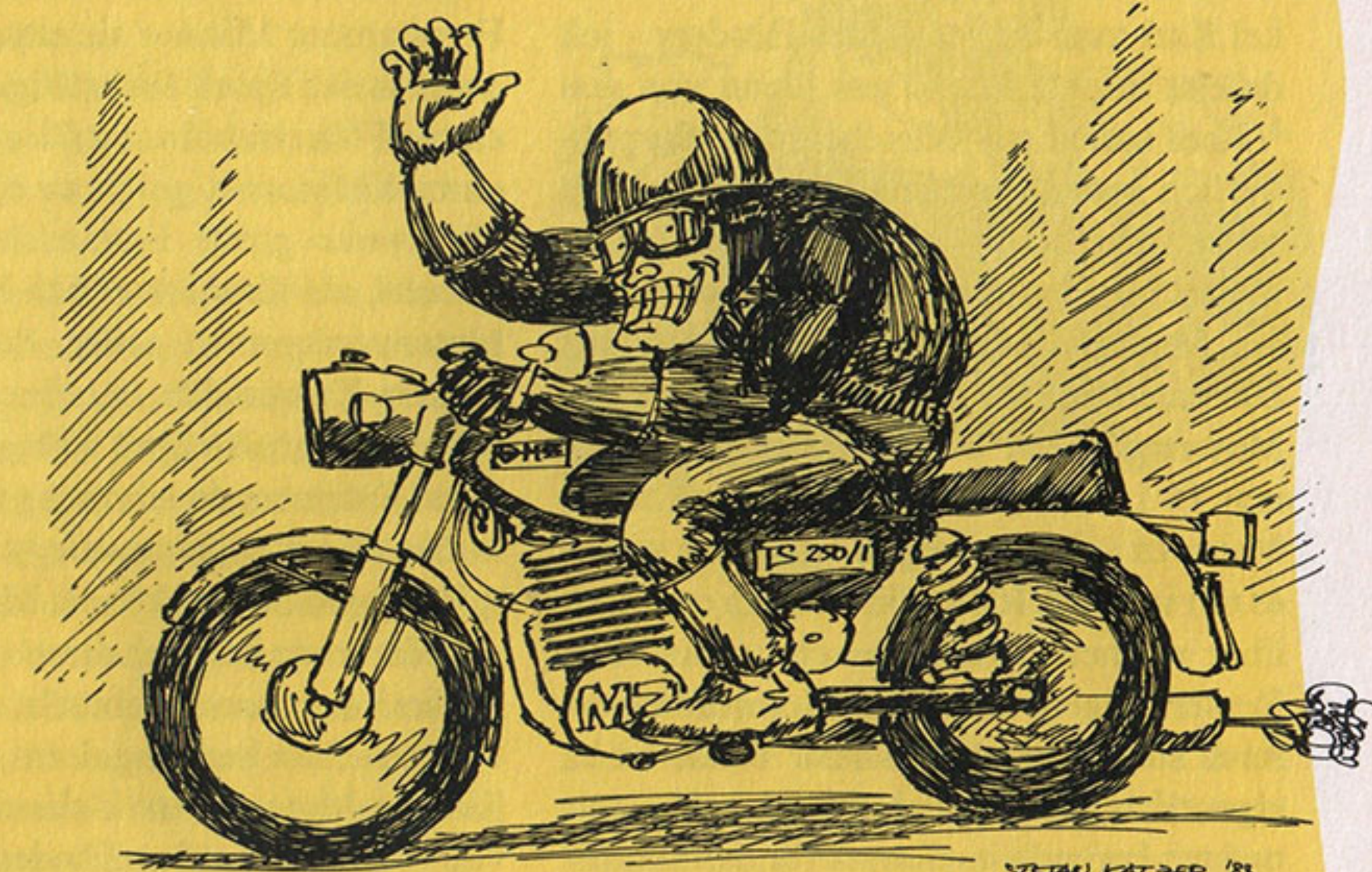
dern die gleichen Schutzfunktionen haben. Ob mit oder ohne Zertifikat: Der neue und der alte Helm werden sich gleichen, wie die berühmten Eier...  
**Stromi**



# Termine & Treffen

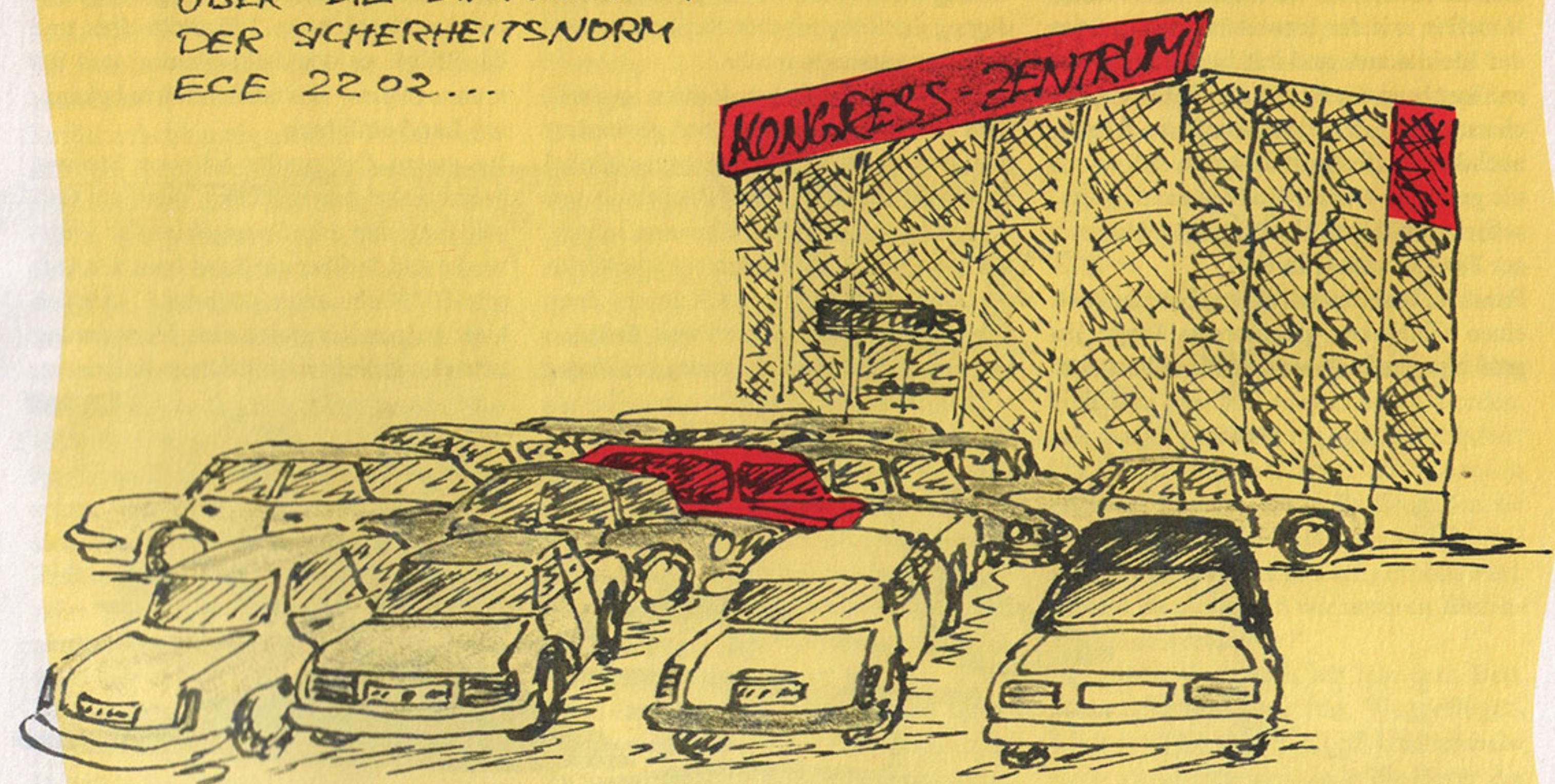
von	bis	PLZ	Ort	Veranstaltungsort	Art	Info	
19	1	20	1	4790 Paderborn	Schützenhalle	Oldtimer Markt	I. Rübener 02263/6524
26	1	27	1	3180 Wolfsburg	Congress-Park	Oldtimer Markt	I. Rübener 02263/6524
1	2	3	2	8391 Thumansbang-Solla	Elefantentreffen		BVDM Jörg Riepenhusen 02501/13322
2	2	3	2	4500 Osnabrück	Halle Gartlage	Oldtimer Markt	I. Rübener 02263/6524
2	2			8752 Waldaschaff	Lackleischessen		Kuhle Wampe, 06024/5395
2	2			NL-7906 Hoogeveen	Oldtimer Markt		H. Fokkes 0031/5280/76817
8	2	10	2	7902 Blaubeuren-Beininge	Alter Sportplatz	12. Pinguin treffen	Kuhle Wampe, Neubauer, 0761/277898
23	2	24	2	5180 Eschweiler-Weißweil	Festhalle 8.	Motorradausstellung	Schmid, Goerdtr. 18a, 5180 Eschweiler
1	3	3	3	NL-3512 Utrecht		Oldtimer Markt	0031/30/328808
2	3	3	3	4700 Hamm		Oldtimer Markt	Hammer Ausstellung., PF 1609 4700 H
8	3	10	3	4300 Essen		Techno-Classica 91	S.I.H.A. Exhib. 02407/17300
9	3			DK-???? Herning	Messecenter	Oldtimer Markt	Mortensen 0045/97/151603
23	3	24	3	8000 München		Oldtimer Markt	Müller u. Hocheneder 089/3081724
23	3	3	4	L-1511		Oldtimer-Rallye	Raid International, Av. de la Faiencerie, 1511-Luxemb.
29	3	1	4	8824 Heidenheim/Mittelfr	Scheckenmühle	Ostertreffen	H.-D. Vieten, 09831/9149 oder 09875/788 (abends)
31	3	1	4	O-5801 Ernstroda		Oldtimer Markt	H. Walter 05665/2655
14	4			7600 Offenburg		Oldtimer Markt	AG Oldtimer Oberrhein. GmbH 0781/52031
19	4			NL Rosmalen		Oldtimer Markt	L. Gijsselman 0031/20/168586
21	4			8260 Mühldorf a. Inn		Oldtimer Markt	H. Kessler 08631/7367
26	4	27	4	6348 Herborn		Oldtimer-Rallye	R. Jopp 02772/41222
27	4	28		4 4400 Münster	Münsterlandhalle	Oldtimer Markt	Peter Kramer, Hörder Str. 99a, 5840 Schwerte
4	5	5	5	7900 Ulm	Messegelände	Oldtimer Markt	H. Leicht, Griesbadgasse 26, 79 Ulm
9	5	12	5	2900 Oldenburg		Oldtimer-Rallye	1. MVC v. Oldenburg 0441/47726
9	5			7176 Braunsbach	Marktplatz	Motorrad-Ausstellung R.	Pöbnecker 07906/505
9	5	13	5	O-8010 Dresden		Veteranenausfahrt	E. Weser, Oberauer Str. 28, O-8254 Niederau
18	5			8960 Kempten		Oldtimer Markt	K. Geiger 089/7851358
26	5			5412 Ransbach-Baumbach		Oldtimer-Rallye	MSC Kannenb., PF 2076 5412 Ransbach-Baumbach
30	5	1	6	4406 Drensteinfurt		Oldtimer-Rallye	H. Drüge 02381/71491
31	5			NL-7101 Winterswijk		Maico-Treffen	M. Esselink, Kettingstraat 8, NL-7101 Winterswijk
1	6	2	6	2418 Ratzeburg		Oldtimer-Rallye	P. Voth 04541/82339
1	6	2	6	4350 Recklinghausen	Vestlandhalle	Oldtimer Markt	C. Schalkowski 0202/300848
1	6	2	6	5540 Prüm		Oldtimer-Rallye	Herbert Lill 06551/2028
1	6	2	6	CH Bern		Oldtimer Markt	OTM, Theo Rais 0041/32/581810
8	6	9	6	2935 Bockhorn		Oldtimer Markt	H. Ahlers 04453/7333
9	6			2935 Bockhorn		Oldtimer-Rallye	U. in de Frey 04453/71835
9	6			7442 Neuffen		Oldtimer-Rallye	K. Haug 07022/48410
9	6			3250 Hameln OT Berkel	Redeker-Hof	Ausstellung	Freundeskr. kl. Mfhrzg. 05151/7636 o. 7637
9	6			4018 Langenfeld		Veteranenausfahrt	Oldtimerfreunde Langenfeld 02173/73490
9	6			7443 Frickenhausen	Neuffener Tal	Oldtimer-Rallye	P. Giesen 02173/73490
13	6	16	6	DK-9220 Aalborg		NSU-Treffen	NSU-Club Denmark 0045/98/159426
15	6	16	6	7107 Neckarsulm		Oldtimer-Rallye	A. Bauer, Ödenburgerstr. 3, 7107 Bad Wimpfen
23	6			7952 Bad Buchau		Veteranenausfahrt	OMV e.V. 07582/8349
25	6	26	6	8720 Schweinfurt		Oldtimer Markt	Herbert Ammon 09721/1416 o. 41455
26	6	7	7	57606 Arnsberg		Oldtimer-Rallye	J. Bahnschulte 02932/32656
28	6	30	6	8260 Mühldorf		Oldtimer-Rallye	H. Kessler 08631/7367
7	7			4060 Viersen		Oldtimer-Rallye	G. Krön 02434/5156
13	7	14	7	5450 Neuwied 1		16. Veteranenrallye	MVM e.V. G. Schinz, 02622/82644
14	7			5503 Konz		Oldtimer-Treffen	MSC Konz e.V. G. Wallner 0651/42288
3	8	4	8	6753 Enkenbach		50er Treffen	Diethelm Platz 06303/5684
17	8			CH-9260 Lichtensteig		Oldtimer Markt	F. Ambühler 0041/7474177
18	8			4300 Essen		Oldtimer Markt	U. Wybiralla, Backskamp 5, 4650 Gelsenkirchen
8	9			7902 Blaubeuren		Veteranenausfahrt	R. Niethammer 07344/7542
15	9			7230 Schramberg		Oldtimer-Rallye	MSC Sulgen Josef Mayer 07422/22129 ab 18 Uhr
21	9	22	9	8941 Kirchhaslach		Oldtimer-Treffen	Adolf Miller 08333/1688
28	9	29	9	3500 Kassel	Fuldaue	Oldtimer Markt	Helmut Leicht, Griesbadgasse 26, 79 Ulm
29	9			7952 Bad Buchau		Oldtimer-Rallye	OMV e.V. 07582/8349
5	10	6	10	6837 St. Leon	Spargelhalle	Custom & Classic	H. Heiler, Weinbergstr. 8, 6837 St.
26	10	27	10	4350 Recklinghausen		Oldtimer Markt	U. Schalkowski 0202/300848
11	11			DK Herning	Messecenter	Oldtimer Markt	Sv.Aa. Mortensen 0045/97/151603
Ständiger	Termin			2000 Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
Ständiger	Termin			2800 Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker-Stammtisch	Jeden 3. Dienstag im Monat 0421/447865
Ständiger	Termin			2802 Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
Ständiger	Termin			29?? Ellenstedt	Ponyhof, Schneebec.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/832
Ständiger	Termin			3400 Göttingen	Forum, Rosdorfer Weg	Klassiker-Stammtisch	Jeden Mittwoch ab 20 Uhr 0551/59437 Udo verlangen
Ständiger	Termin			5563 Kröv/Mosel	Gastst. Sportplatz	Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49
Ständiger	Termin			6537 Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208
Ständiger	Termin			7445 Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
Ständiger	Termin			7800 Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
Ständiger	Termin			8700 Wübrg.Oberdürrbach	Waldschänke	Klassiker-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 0931/83852

KATZER isch



STEFAN KATZER '85

DIE EXPERTEN BERATEN  
ÜBER DIE EINFÜHRUNG  
DER SICHERHEITSNORM  
ECE 22 02...





# IM LAND DER MOTORTAREN

Seitdem mein am meisten verehrter Onkel Karl zum Ärger seines Bruders - ich drücke mich extra so aus, denn von den Vätern sollen wir Bürschel nicht despektierlich reden - seinen Neffen, nämlich mich, regelmäßig am Sonnabendnachmittag mit der alten K 800 abholte (war ein Super-Nilpferd, dies Motorrad mit 800 ccm und vier Zylindern), um mir das Motorradfahren beizubringen und meinen 14 Lenzen das Gefühl, ein richtiger Mann zu sein, zu zeigen - seitdem steckt es mir im Blut. Ich erzürnte mich ernstlich über meinen Vater, dessen unpassende Bemerkungen über das Motorradfahren mich störten, und auf diese Weise ist es eigentlich gekommen, daß ich schon seit meiner Jugend eine Lanze für das Motorrad gebrochen habe und ein harter Kämpfer für die einspurige motorisierte Zunft wurde. Ich mußte sogar zu Kampfmethoden greifen und nächtens durch die Dachluke entweichen, um meinen "Geschwindigkeitsrausch" - wie mein Vater sagte - zusammen mit dem "schwarzen Schaf der Familie", Onkel Karl, zu befriedigen. Als Onkel Karl dann einer raffinierten Sozia zum Opfer fiel und in die Garage der Ehe einkurvte, als er daraufhin nun endgültig nicht mehr durfte (der Depp) - entwickelte sich in mir der Idealismus des Letzten der Mohikaner, und ich begab mich tief enttäuscht in die Berge der Rebellen, um einsam meiner Leidenschaft zu frönen, nachdem ich festgestellt hatte, daß es mir nie gelingen würde, ein Motorrad als gesellschaftsfähiges Verkehrsmittel in meiner Familie einzuführen. Freunde, ich habe seit dieser Zeit nur noch einen Gedanken gesponnen: Wenn du groß bist, mußst du ein Motorrad besitzen.

So kam es dann auch, daß ich vor einer Front grauer Männer als erster nach vorn trat, als der Spieß Freiwillige suchte, die einen Führerschein besäßen und schon einmal Motorrad gefahren seien. Es war die zweite große Enttäuschung meines Lebens, als dieser staatlich bezahlte Rekrutenverdummer unter dem Grinsen meiner Kameraden anordnete, daß ich, mit dieser großartigen Fähigkeit begabt, ja am Sonnabendnachmittag die Kradhalle der Geschützkompagnie wie die Avus spiegelblank fegen könne. Mit der Miene des Märtyrers habe ich diesen Sonnabendnachmittag herumgebracht und einen Schirrmeister kennengelernt, der tatsächlich die Motoren der kleinen Zweitakter von denen der großen Zündapp auseinanderhalten konnte. Dies erschien mir wie ein unsägliches Wunder, und in einem Zwiegespräch, das dieser Schirrmeister mit dem "Sie tollwütige Besenflasche" begann, gelang es mir, ihn dazu zu bewegen, mich am Montagmorgen auf die Schreibstube zu senden, um zu melden, daß ich ihm gerade noch unter seinen Kradschäfchen gefehlt hätte. Der Spieß sah dies auch ein, und so trat ich mit sofortiger Wirkung in einen Kradmelderzug ein, den ich erst lange nach Beendigung der kriegerischen Saison vier Jahre später verlassen mußte. Ich habe aber Motorradfahren gedurft. Und es ist mir niemals über geworden, weil ich immer meinen ungetreuen Onkel Karl und die hässliche Dachrinne vor Augen hatte in all den schweren Jahren. Ich habe meinen Idealismus nicht verloren, und darüber freue ich mich, denn heute ist es schon wieder so weit, daß man als Motorradfahrer nicht genug von dieser

Eigenschaft besitzen kann. Manchmal - wenn wieder ein neues Sperrschild für uns aufgestellt worden ist - denke ich an meine heimatliche Dachluke, und wenn in den Zeitungen vom "rasenden Motorrad-Amokläufer" geschrieben wird, dann habe ich meinen jugendlichen Kampf vor Augen, als ich versuchte, meiner Familie das Motorrad als ein äußerst vornehmes Fahrzeug darzustellen. Dies ist der Grund, weswegen ich neulich - an einem verregneten Sonntag, an dem ich mit einem unerhörten Schnupfen im Bett liegen mußte - einen Traum hatte: Meine Reise ging über eine der üblichen Frostaufbruch-Schlagloch-Bundesstraßen, und plötzlich wurde mir der Weg durch einen Schlagbaum versperrt. Wenn nicht der Elefant so gewaltige Bremsen hätte, wäre ich da glatt hineingekracht. Noch nie hatte dort ein Schlagbaum gestanden. Aus dem Zollhäuschen trat ein Mann, der als Uniform das Lederzeug der Motorradfahrer und einen Sturzhelm trug. Er fragte mich, wie stark der Motor meiner Maschine sei und ob ich wüßte, welche Fahrzeit der Werner Kritter aus Heilbronn im letzten Jahre auf der Fernfahrt Lüttich-Mailand-Lüttich, die er als Sieger beendet habe, gebracht hätte. Ich wußte dies, und da öffnete er den Schlagbaum, und ich konnte in dies - mir tatsächlich unbekanntes - Land einfahren. Im ersten Ort mußte ich vor Staunen meine Fahrt unterbrechen, denn am Ortseingang war ein Sperrgebiet für Fuhrwerke und darüber ein Schild mit der Aufschrift "Nicht unter 40 km/st". Als ich hielt, bekam ich gleich eine Verwarnung von einem äußerst höflichen Polizisten,

der mir sagte, daß ich die Maschine - übrigens, das sei ja wohl die große Zündapp mit dem Sportmotor von 35 PS - auf den Gehweg abstellen müßte, um die Fahrbahn freizuhalten. Die Gehwege seien aus diesem Grunde fast genauso breit wie die Straße, und die war wirklich nicht schmal.

An einem Würstchenstand wollte ich eine Wurst essen. Der Wurstmaxe aber sagte: "Warum gehen Sie nicht gegenüber in den Kaiserhof? Dies hier ist unpassend für Motorradfahrer, ich habe nur Lizenz für Leute ohne Führerschein". Im Kaiserhof war es tatsächlich wohl besser, denn an den Tischen bewegte sich ein auserlesenes Motorradpublikum. Auf der Speisekarte war zu lesen, daß von den wirklich günstigen Preisen für Motorradfahrer noch 30 Prozent Sympathiegebühr in Abzug kämen.

Was mir bei der Weiterfahrt auffiel, war die Tatsache, daß nirgends ein Verkehrsschild zu sehen war, außer den Schildern, die Fuhrwerke und Fußgänger von der Fahrbahn abhalten sollten und die dafür sorgten, daß nicht unter 40, 50 oder 60 km/st gefahren werden durfte. Alle 15 km waren in regelmäßigen Abständen Tankstellen mit Werkstätten aufgebaut. Als ich meinen Tank füllen mußte, stand gerade ein großer amerikanischer Touristenwagen dort. Der Tankwart sagte zu dem Ami: "Sie haben ja wohl einen Augenblick Zeit, ich muß erst das Motorrad bedienen!"

Er füllte fachkundig meinen Tank, wußte aus dem Kopf, welchen Reifendruck ich brauchte, wo der Ölmeßstab war und wusch mir ruckzuck die Gläser meiner Brille ab. Er machte mich darauf aufmerksam, daß ich gern in der Werkstatt das Werkzeug benützen könne, falls dies nötig sei und daß er eine Prämie erhalte für die Bedienung des zwanzigsten Motorradfahrers jeden Tag.

An dieser Tankstelle stand noch eine Maschine. Der Herr, der darauf fuhr, stellte sich vor: "Dipl.-Ing. Rechnuns, Chefkonstrukteur der Blitz-Motorradwerke. Ich fahre gerade den 120 000. km auf der neuen Prototype." Nachdem der Tankwart mir noch eine kostenlose Erfrischung serviert hatte und sich endlich mit dem schimpfenden Autorüpel beschäftigte, setzte ich meine Fahrt fort.

Überhaupt - diese Autorüpel und -raser in diesem Land! Da standen zwei so klinisch angesenkte Kerle neben der Straße und berichteten, daß ihr Porsche mit dem neuen Viernockenwellenmotor im dritten

Gang bis 165 km/st. ging! Es war mir eine erstaunte Genugtuung, als sie wegen dieser Bemerkung gleich von einem zufällig vorbeikommenden Landgendarm aufgeschrieben wurden.

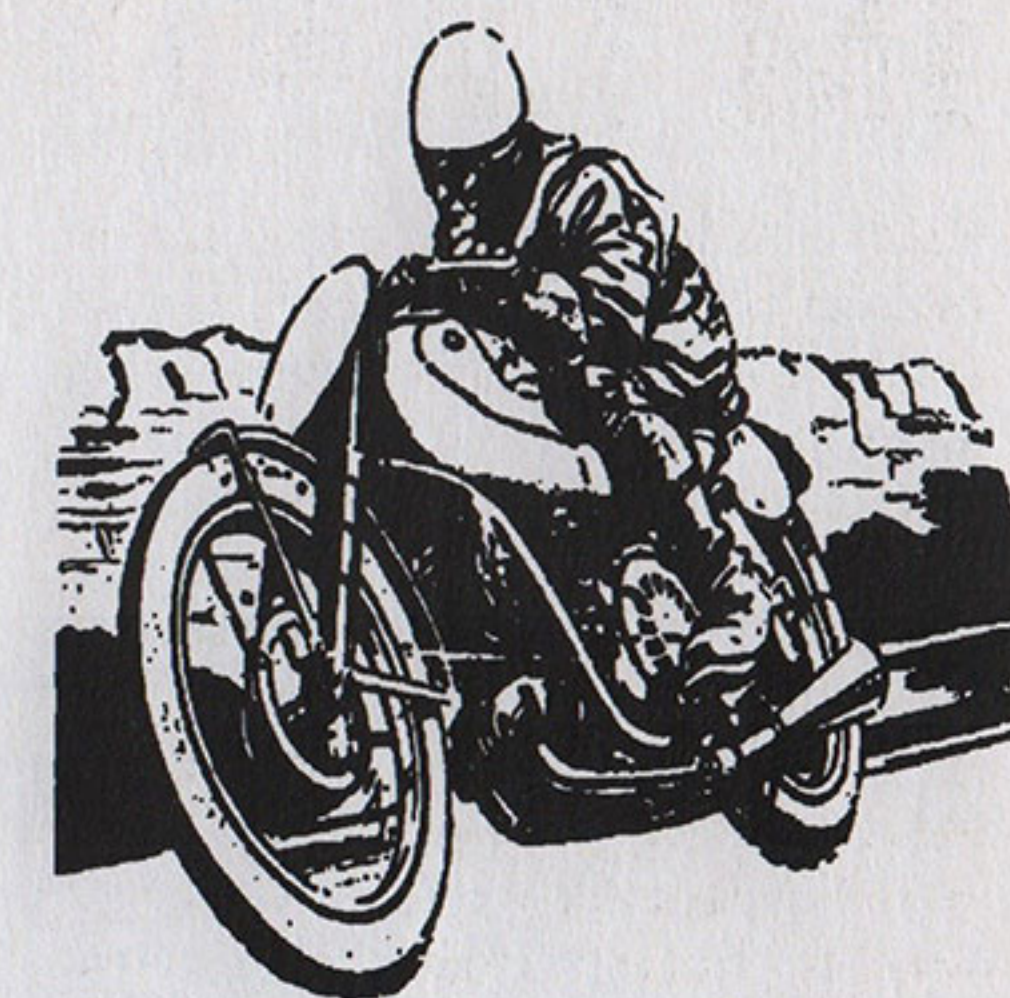
Gegen Mittag aß ich in einer Raststätte an der Straße. Ein Zeitungsverkäufer bot mir die neueste Zeitung an: "Der Benzinbote".

Ich staunte, daß alle Zeitschriften Namen aus der Motorradbranche trugen, obwohl es sich um ganz gewöhnliche Tageszeitungen drehte. Der Leitartikel des Benzinboten beschäftigte sich mit den Aufständen in Marokko und Algerien. Der Verfasser kam zu dem Schluß, daß bei einer vernünftigen Versorgung der Kolonialbevölkerung mit Motorrädern, Ersatzteilen und Brennstoff ein solcher Aufstand niemals stattgefunden hätte, weil man allein durch Straßensperren Herr der Lage geworden sei, wie dies ja im benachbarten Staat erfolgreich durch den Verkehrsminister und seiner Einrichtung der Frostaufbruchstraßen usw. gezeigt worden sei.

Auf der zweiten Seite gab es einen grauenhaften Bericht von einer der üblichen Eisenbahnrasereien und eine Statistik über die Zunahme der tödlichen Betriebsunfälle während der Erntezeit. Man kam zum Schluß, daß sämtliche Mährescher, Kartoffelroder und Heuwender zu verbieten seien und die Führer dieser schnellen Fahrzeuge dem Sturzhelmzwang zu unterliegen hätten.

In der Rubrik "Aus dem Gerichtssaal" war der Prozeß eines Motorradfahrers gegen einen Fußgänger geschildert. Der Fußgänger hatte mit überhöhter Geschwindigkeit (so ein Raser!) die Fahrbahn überquert und in leichtsinniger Weise nicht auf den übrigen Verkehr geachtet. Er raste gegen einen Motorradfahrer, der von seiner schweren Arbeit zu seiner fünfköpfigen Familie nach Hause fuhr. Die Schuldfrage war klar. Um ein Exempel zu statuieren wurde der leichtsinnige Mensch zu einer Gefängnisstrafe von sechs Monaten ohne Bewährungsfrist verurteilt. Auch dieser Vorfall sei ein neuer Beweis, daß für Fußgänger eine erhöhte Haftpflichtversicherung zu fordern sei. Am Ende stand ein Artikel eines bekannten Chirurgen, der auf Grund seiner Erfahrungen für Fußgänger Polsterwesten und Sturzhelme verlangte.

Ich konnte mich eines merkwürdigen Gefühls nicht erwehren, stellte aber fest, daß dieser Traum kein Traum war und ich tatsächlich auf meinem Elefanten saß und



weiterfuhr. Die Straßen waren außerordentlich breit und hervorragend eben, die Kurven waren überhöht, und es waren in den Ortschaften und Städten genügend Parkplätze und Umgehungsmöglichkeiten.

Am Abend erreichte ich die Landesgrenze wieder. Vor dem Schlagbaum erkannte ich ein großes Schild: - Sie verlassen jetzt nach 200 m Motortarien und betreten das kraftfahrfeindliche Meerböhmien.

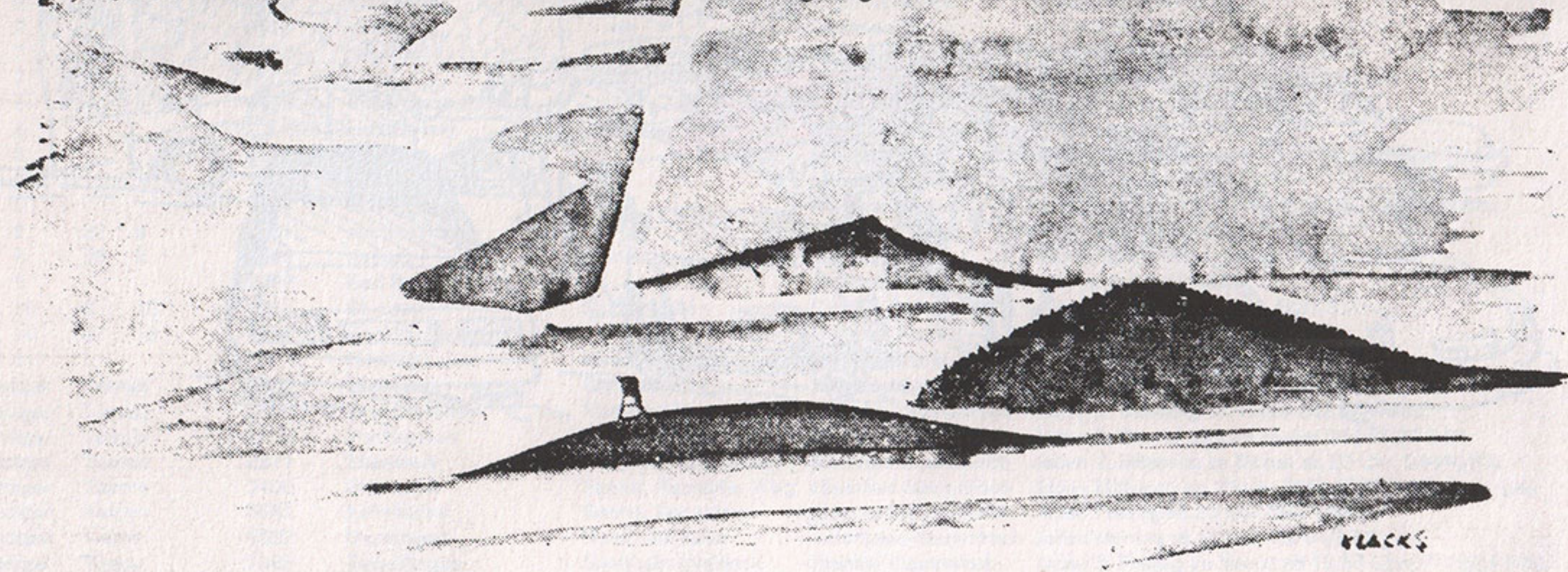
Der lederbedrehte Zollbeamte fragte mich voller Bewunderung meines Mutes, was ich denn so dringend jenseits der Grenze zu tun hätte, ob ich nicht lieber meinen Elefanten bei ihm sicherstellen wollte, um nicht unangenehm aufzufallen. Er habe noch von seiner letzten Urlaubsreise genug. Ich beruhigte den Besorgten und gab Gas, wobei ich gerade noch sah, daß er ein Kreuz hinter mir schlug.

Der Schlagbaum donnerte hinter mir herunter - - - Erschreckt richtete ich mich im Sattel auf.

Meine liebe Frau stand vor mir. "Du kannst ja nun mal wieder wach werden, wie lange willst du eigentlich schlafen? Du mußt jetzt mal eben zwei Aspirin nehmen. Übrigens - im Radio haben sie eben erzählt, daß die Haftpflichtversicherung für Motorräder gewaltig erhöht wird. Meinst du nicht, daß wir unseren Elefanten lieber verkaufen?"

Mit einem Satz stob ich aus dem Bett. Mein Schnupfen war fort. Weggeflogen. Ich war völlig klar im Kopf. Und ich habe mich angezogen und bin in die Berge der Rebellen gefahren. Vor meinen Augen hatte ich die heimatliche Dachluke, Onkel Karl und den alten Rekrutenspieß. Es würden herrliche Zeiten für mich werden.

KLACKS 1955





GUMMIKUH Motorengalerie  
Moto Guzzi V7  
2 Zylinder, 4-Takt - V-Motor,  
704 ccm, 40 PS (29 kW) bei  
5800 1/min, 1966 bis 1969

