

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 &

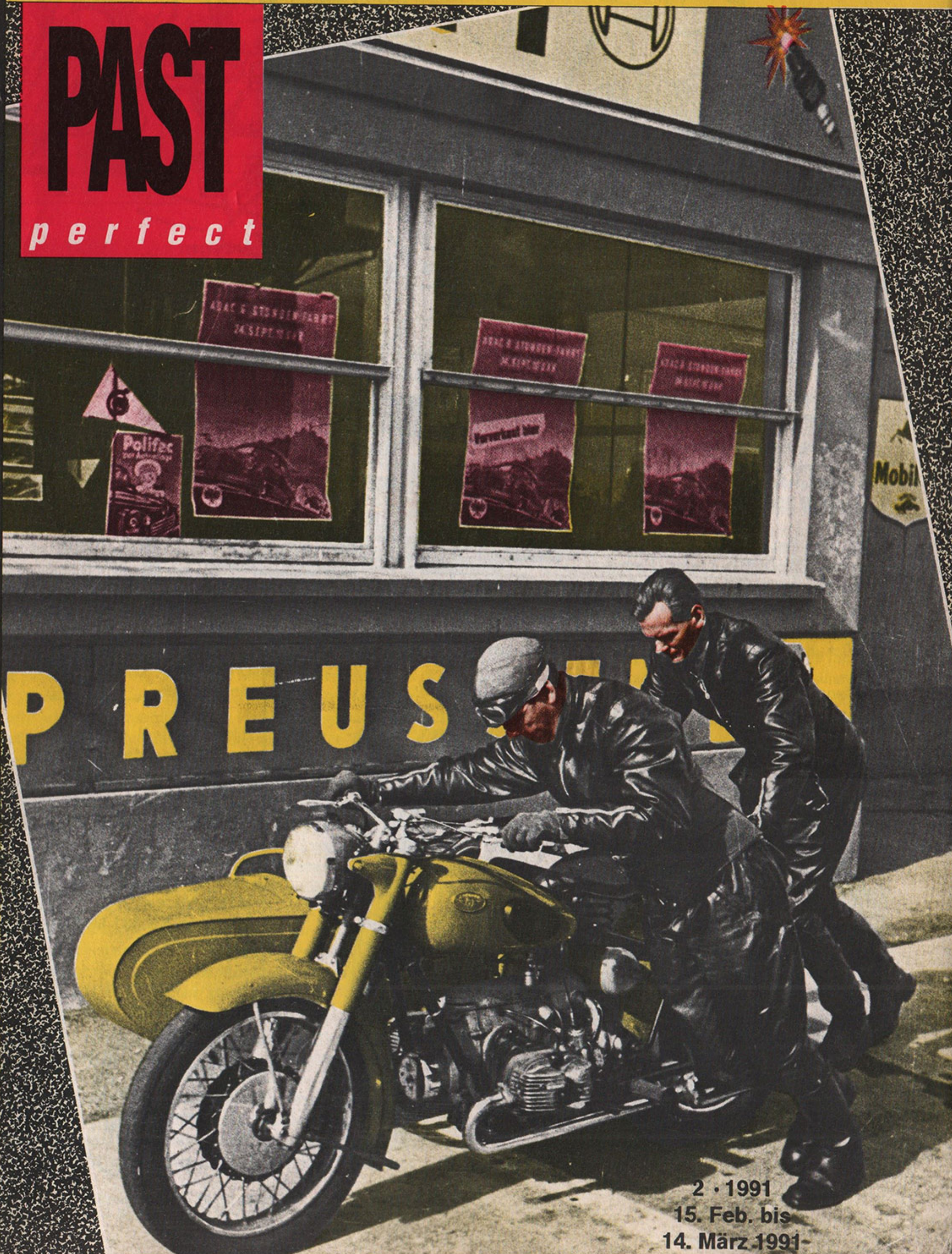
4,90 DM
OS 40 sfr 5,00

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

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

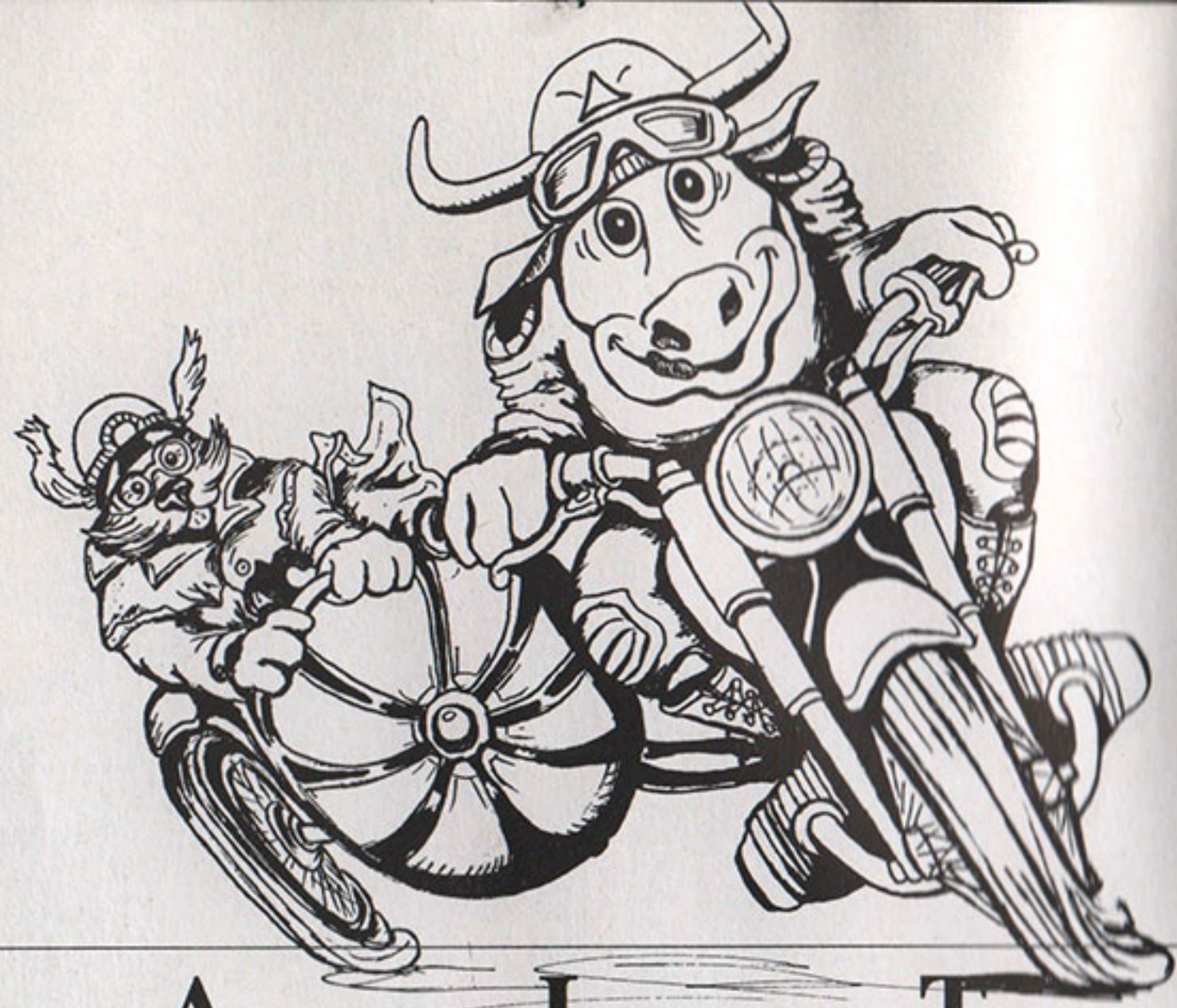
PAST

perfect



2 · 1991
15. Feb. bis
14. März 1991

Ausgabe: 21
3. Jahrgang
15. Februar 1991
ISSN 0936-921 X
DK 629.11(05)(091) 1949/1979"

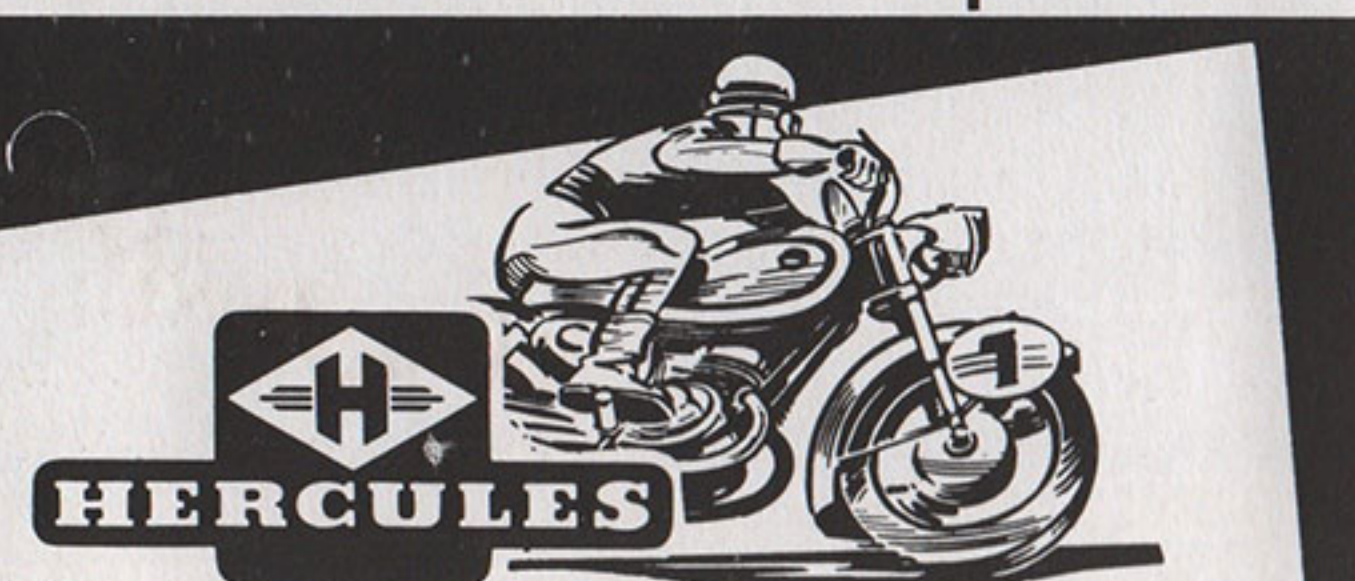


I N H A L T

Titelfoto von Klacks	
Editorial	3
Schwerpunkt Die Rickman Story I	4
Korrespondenz Leserbriefe, Nachrichten und Szene	10
Typenkunde GILERA 150	14
Wußten Sie schon... • Ardie B 250/251 - Lager • Einheiten-Clinch III • Tacho-Wegdrehzahl • LIMA-Panne • Spritfilter • NSU FOX 125 ZB 2T-Vergaserbestückung	16
Pflege und Verbesserung von Trommelbremsen	18

Biker's Seele Back to the roots	22
Litera-Tour	24
Restaurierungsserie XVII Versuch macht kluch	25

Anzeigen Such & Find	31
Schwerpunkt II MZ RT 125	38
Impressum	41



Abo • Service Kaufberatung Teil II	27
GP-Sammelkarte 2 BMW R 60/5	29

Historischer Test Zündapp KS 601 Sport	42
---	----

Termine & Treffen
45

Sport
Kneeler Wheeler
46

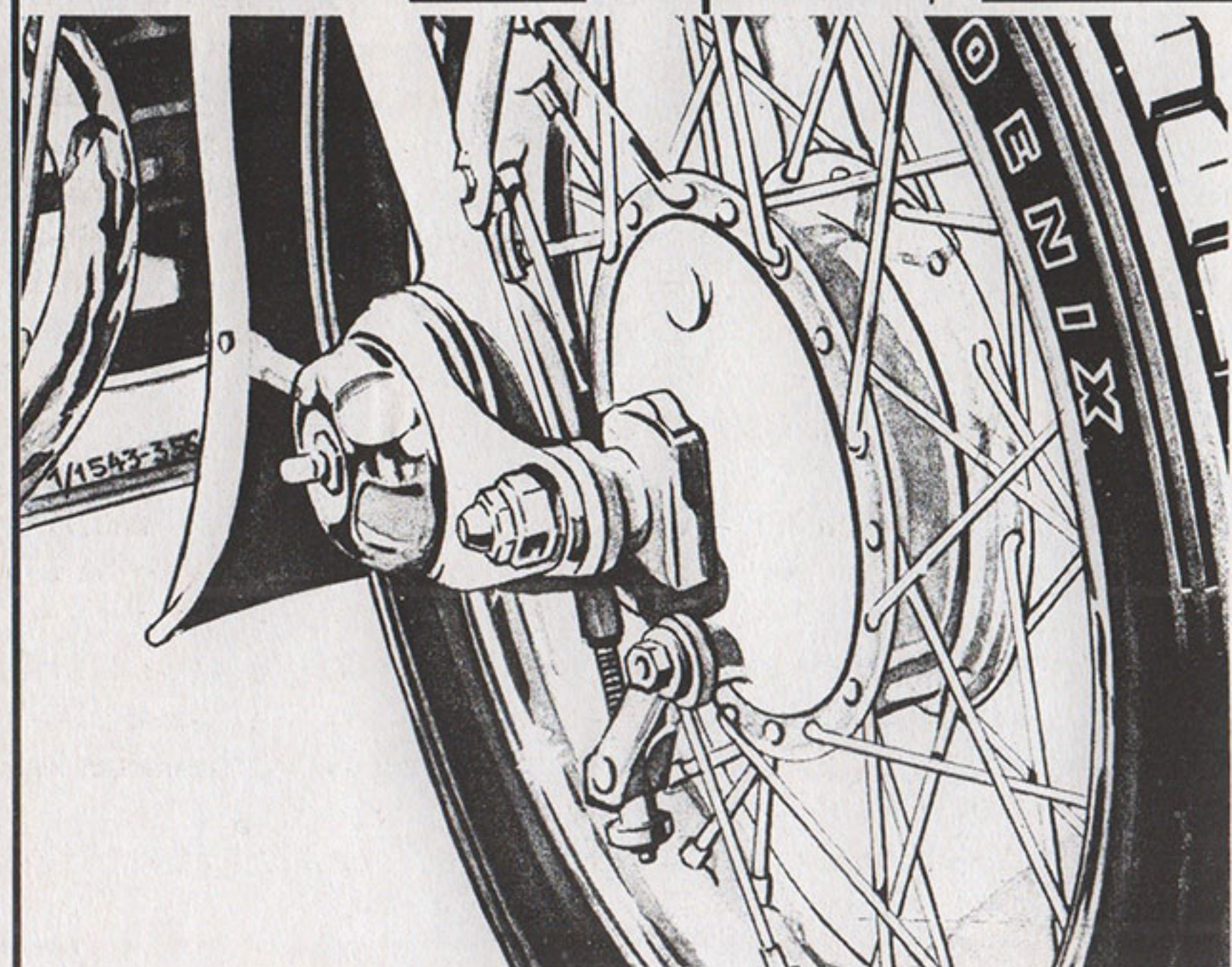
Aus Stromis Umweltkiste Dreck weg Helmologie	50
--	----

Bikers Seele II Nachts ging das Telefon	52
--	----

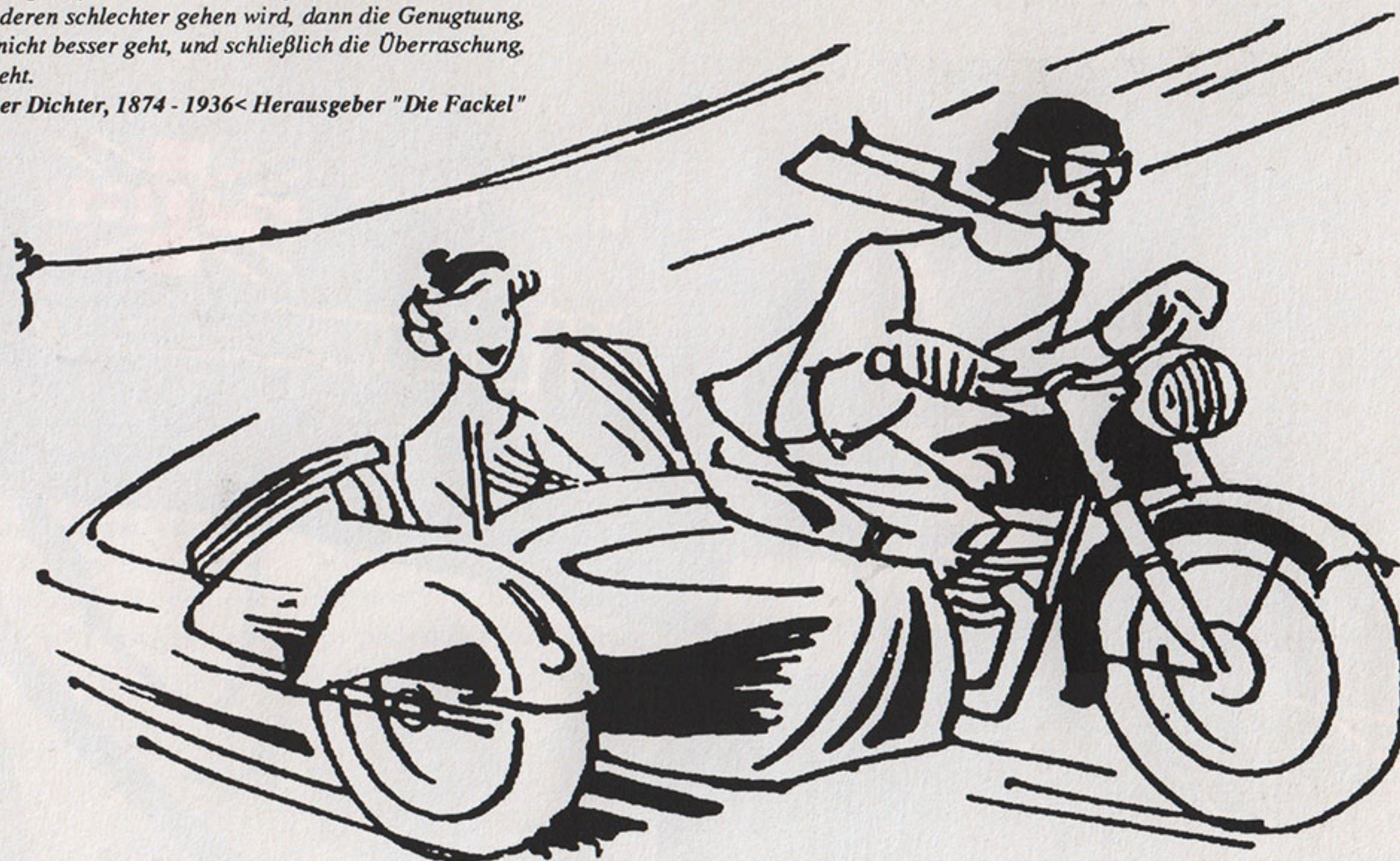
Comic Katzerisch	53
---------------------	----

(SC)HON DA	54
------------	----

Motorgalerie Zündapp KS 601 Motor	56
--------------------------------------	----



Krieg ist zuerst die Hoffnung, daß es einem besser gehen wird, hierauf die Erwartung, daß es dem anderen schlechter gehen wird, dann die Genugtuung, daß es dem anderen auch nicht besser geht, und schließlich die Überraschung, daß es beiden schlechter geht.
Karl Kraus, österreichischer Dichter, 1874 - 1936 < Herausgeber "Die Fackel"



Liebe Leser/-innen,

wenn ich jetzt diesen Schrieb in den Computer klopfe, ist es Mitte Januar, und ich hoffe, daß noch mehr Post von Euch kommt, die zu den Zweitaktöl-Artikeln oder zu anderen Texten aus der Dezemberausgabe Stellung bezieht.

Auf Stromis Umweltseite bekommen wir bis dato nur positive Reaktionen. Da scheint ein echter Bedarf an Information zu bestehen. Ich muß zugeben, daß ich aus Unkenntnis bei einigen Basteleien in früheren Jahren wirklich an mir und der Umwelt gesündigt habe. Gleichzeitig bin ich davon überzeugt, daß es vielen Moppetfahrern genauso geht. Stromis Artikel scheinen nach unserem subjektivem (Un-)kenntnisstand also enorm wichtig. Wenn wir in der Szene ein bißchen was anschieben können, freut uns das mächtig. Eine interessante Resonanz gab's jetzt auf den Hautschutzartikel: Zwei Leser sprachen mit mir und empfahlen folgendes: Absolut prima in der Wirkung, dermatologisch geprüft und biologisch abbaubar soll der flüssige Handschuh "pr 88" der Firma Rath in Senden sein, dem gehe ich mal nach. Und der Klopfer kam von einem Göttinger: Buchenholzspäne (bekommt man kiloweise bei jedem Tischler gratis) mit Neutralseife mischen, absolut haut- und gewässerfreundlich, wirkt tatsächlich wie Handwaschpaste, ohne so schädlich zu sein. Schon ausprobiert! Toll! Ein Sieg des Geistes über jahrzehntelange Gewohnheit.

Bei der Ölgeschichte werden hoffentlich zum Saisonbeginn noch mehr Leuten mal Erfahrungen machen wollen. Bis jetzt war die Resonanz nicht so toll. Ein Münsteraner, der mit seiner Zündapp nirgends Rat erhalten konnte, war froh überhaupt erstmal Informationen zu erhalten. Mit konkreten Erfahrungen mehrerer Fahrersleute konnte Peter Vagt von den "Maico-Letters" in Scharbeutz aufwarten (siehe Leserbriefseite). Als ich von der MZ hörte, die mit 1:150 fährt, hab' ich natürlich bannig gestaunt, gleichzeitig war ich auch verblüfft, einmal wieder von dem Maicospezialöl zu hören. Zu den Zeiten als Zweitaktqualem noch halbwegs gesellschaftsfähig war (Ende der 70er), hatte man in Pfäffingen für die Kunden des Hauses ein Öl, mit dem

sensationelle 1:100 möglich waren. Ich dachte immer, daß Produktion und Vertrieb dieses Schmiermittels genauso den Weg alles Irdischen gegangen waren, wie auch die alte Firma Maico. Wunder gibt es immer wieder...

Bei Bultaco hatte man auch so einen guten Tropfen. Die Alpinas, Sherpas und Metrallas ließen sich so von 1:25 auf 1:100 hieven. Weiß da jemand etwas darüber zu erzählen? Und schon sind wir beim Thema! Weiß jemand etwas zu erzählen? Wir hocken hier in der Redaktion zwar nicht in einem Elfenbeinturm, abseits vom Geschehen auf der Straße und den Werkstätten, sind aber vom Zeitungsmachen nebst dem ganzen Büro- und Verwaltungskram so in Anspruch genommen, daß wir lange nicht die Zeit haben, so viel zu schrauben, zu fahren und zu forschen, wie wir gerne möchten. Wir freuen uns über Informationen aus Euren Reihen. Auch wenn wieder neue Fragen auftauchen, wie mit den Maico- und Bultacoölen, dümmert wird davon niemand. Ganz im Gegenteil, ein klassisches Motorrad ist in dieser Epoche, wo alle Erlebnisse bis hin zur "Abenteuer"-Reise von einer gigantischen Freizeitindustrie vorgefertigt für Geld zu kaufen sind, eine ständige Herausforderung, um Geist und Findigkeit zu trainieren. Jeder von uns kennt die aufregende Suche nach Originalteilen, die Freude, die Mühle endlich so hingetrimmt zu haben, daß sie auf den ersten Tritt "kommt", oder halt das Herausfinden von besseren oder billigeren Bauteilen, als die aus dem Ersatzteilkatalog des Herstellers. Wissen, wie die Tatsache, daß bei der 150er Gilera der Ölfilter vom 2 CV paßt, oder bei der SR 500 Ventileinstellschrauben vom Käfer besser und billiger als die Nipponparts sind, ist im Grunde für die Szenen von elementarer Bedeutung, sollen wir nicht alle immer mehr zu unkritischen Konsumenten werden. Wir profitieren alle davon, wenn die Redaktion als Relaiszentrale der forschenden und bastelnden Geister dienen kann.

Also liebe Leute, rafft Euch auf, wenn ihr Pfiffiges auf L' ger habt, wir freuen uns über Post und Anrufe.

Bis dahin.... Andy



Schwerpunkt © Rickman

Das Herz einer jeden Metisse ist ein vorzüglicher Rahmen



Rickman-Story I

Japanische Motorräder bestehen größtenteils aus billigem Plastikpofel, englische Bikes dagegen waren solide, liebevoll gefertigte Ganzmetallkunstwerke. Richtig?

Fasch. Auf der Suche nach den Ursprüngen der umfangreichen Verwendung von Kunststoffen im Motorradbau stoßen wir auf solide, liebevoll gefertigte Plastikteile aus britischer Fertigung.

Don und Derek Rickman waren in den 30er Jahren erfolgreiche Moto-Crosser und sprangen mit ihren werksunterstützten Maschinen von Sieg zu Sieg. Trotz all ihrer Erfolge waren sie aber mit ihren Motorrädern nicht zufrieden und forderten von den Werken eine komplette Abkehr vom bisherigen Denken und die Konstruktion völlig neuer Motorräder. Es mußte doch etwas Besseres, Leichteres geben als die üblichen, von Großserienmaschinen abgeleiteten und entsprechend übergewichtigen Scrambler. Doch

solche Forderungen kamen bei der trägen englischen Industrie gar nicht gut an. Seit den Anfängen der Motorcross-Geschichte nach dem ersten Weltkrieg waren die Maschinen immer schon mehr oder weniger umfangreich umgebaute Serienmodelle gewesen, und außerdem taugten die vorhandenen Modelle ja zum Gewinnen, was nicht nur die Siege der Rickman-Brüder bewiesen. Und da kommen diese beiden Jünglinge und fordern ein komplettes Umdenken? Lächerlich.

Unseren beiden Helden blieb also nichts anderes übrig, als sich ihre Traummaschinen selbst zu bauen. Der erste Versuch begnügte sich noch mit der Zusammen-

stellung der jeweils besten Teile aus der vorhandenen Produktion. BSA Goldstar-Rahmen, Triumph T 100 Twin und die stabile Norton Roadholder-Gabel waren die wichtigsten Komponenten. 'Tribsa' wäre wohl die logische Bezeichnung für diese Mischung gewesen, aber klang nicht 'Metisse' (französisch für Bastard) viel eleganter? Nebenbei wurde mit dieser geschickten Namensgebung jegliche Huldigung der so uncinsichtigen britischen

richtig ein eigener Rahmen, und 1962 debütierte die Metisse Mk. III, die erste 500er, die durch und durch nur für eine einzige Aufgabe konstruiert war: Moto-Cross-Rennen zu gewinnen.

Die aufwendig verarbeitete Maschine setzte neue Maßstäbe. Für die Rahmen wurden ausschließlich hochwertige 531er Reynolds-Rohre verwendet, die nicht verschleißt, sondern mit Bronze verlötet wurden. Eine Lackschicht als Korrosionsschutz wäre zu profan

gewesen, bei Rickman schützte ein glänzender Nickelüberzug das edle Metall. Einen Öltank gab es nicht mehr, die 3,5 Liter Motoröl zirkulierten in den Rahmenrohren. Das senkte das Gewicht um einige Kilo und schaffte wertvollen Platz im Rahmendreieck. Da die Motocross-Piloten im rauen Gelände des öfteren im Stehen unterwegs sind, konnte ein Wettbewerbsmotorrad in diesem Bereich gar nicht schmal genug ausgelegt sein. Zum Thema Kettenspannen hatten sich die Rickmänner etwas Originelles einfallen lassen: die Hinterrad-

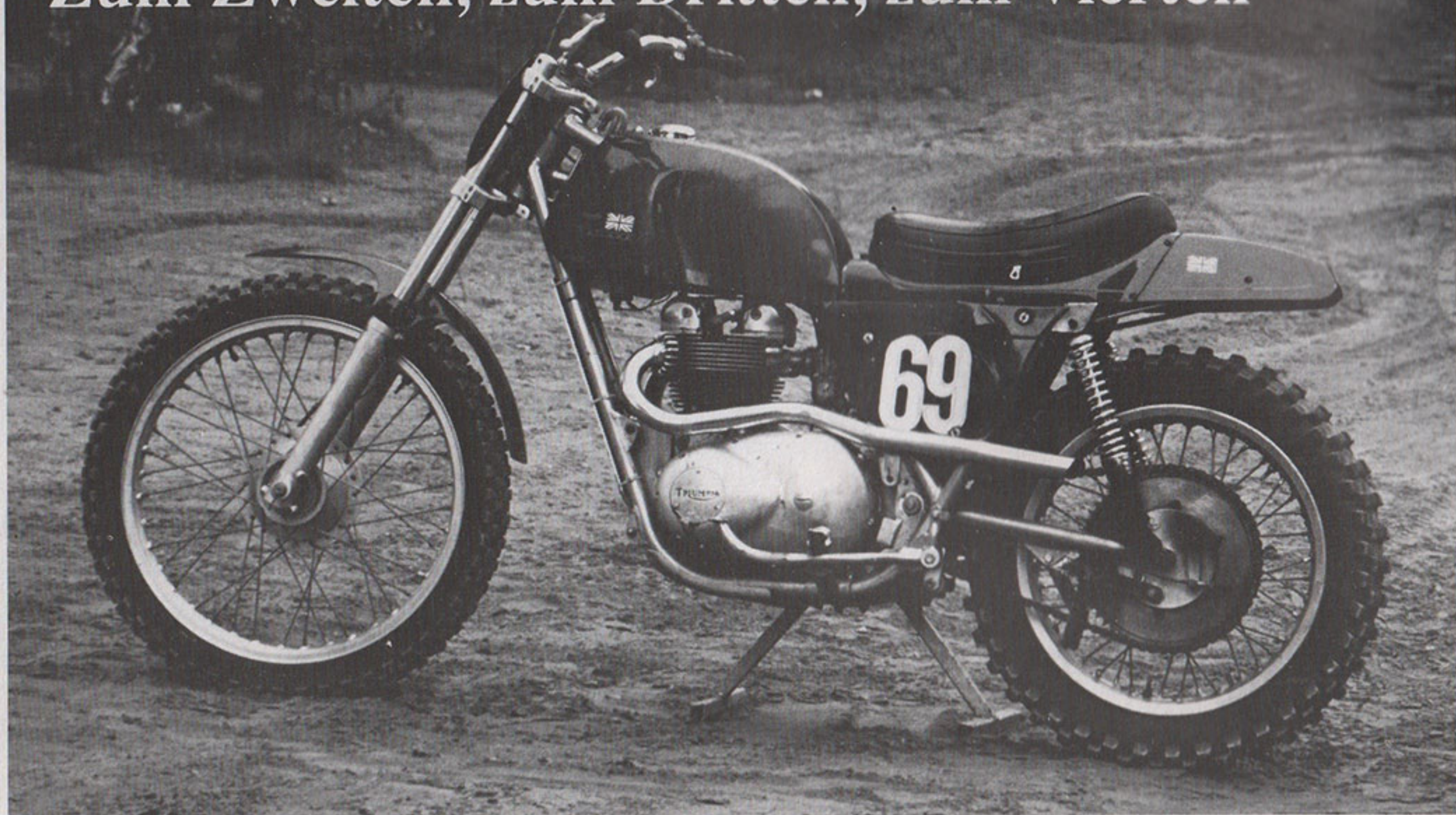


Foto: Don und Derek Rickman vor ihrer Fabrik

Motorradindustrie vermieden. Mit der nachträglich als Mk. I bezeichneten Maschine erzielte Don einiges Aufsehen, als er 1959 das britische Nationalteam zum Sieg beim 'Motocross der Nationen' in Belgien führte. Er wiederholte diesen Erfolg im nächsten Jahr mit dem weiterentwickelten Typ Mk. II in Frankreich. Drei Exemplare der Metisse Mk. II entstanden sozusagen für den Hausgebrauch, und erstmals experimentierten die Brüder mit Anbauteilen aus Kunststoff. Diese senkten das Gewicht der fahrfertigen Maschine in beträchtlichem Ausmaß, die Rickmans näherten sich ihrer Idealvorstellung. Der nächste Schritt war folge-

schwinde lagerte in auswechselbaren Scheiben, die exzentrische Löcher zur Aufnahme der Schwingenachse aufwiesen. Je 10 Scheiben mit Löchern im 0,8 mm-Abstand wurden mitgeliefert, und wer auf beiden Seiten die Scheiben mit der gleichen Nummer einsetzte, der konnte sicher sein, daß das Hinterrad exakt in die Flucht lief. Diese exakte Führung des Hinterrades war unter Wettbewerbsbedingungen das Wichtigste, da spielte es keine Rolle, daß das Kettenspannen eine recht umständliche Angelegenheit war. Ein Mitarbeiter des Verkleidungsherstellers Avon hatte Tank, Kotflügel, Sitzbank und Luftfilterkasten aus Fiberglas gefer-

Zum Zweiten, zum Dritten, zum Vierten



Die Metisse Mk. IV von John Hunt

Die Metisse Mk. IV feierte 1966 einen Einstand nach Maß: Don Rickman gewann mit der neuen Konstruktion den englischen Cross-WM-Lauf in Farleigh Castle.

Das neue Rahmendesign war speziell zur Aufnahme von Triumph-Blockmotoren und BSA-Einzylindern vorgesehen, ansonsten war der Unterschied zur Mk. III nur in Details zu erkennen. Die Rahmenrohre kreuzten sich nun nicht mehr direkt hinter dem Lenkkopf, und der Öleinfüllstutzen war unter die Sitzbank gewandert. Die bewährten Konstruktionselemente hatten die Rickmans natürlich übernommen. Der vernickelte Rahmen, der weiterhin das Motoröl beherbergte, und die formschönen Fiberglas-Anbauteile bestimmten weiterhin das Erscheinungsbild. John Hunt prügelte zu dieser Zeit mit mäßigem Erfolg eine Greeves Hawkstone und eine 500er AJS über die Cross-Strecken und konnte wie wohl die meisten Hobbyfahrer von einer Metisse nur träumen. Die Verwirklichung des Traums ließ etwas auf sich warten, erst lange nach dem Abschied vom aktiven Sport stand eine Metisse in seiner Garage.

1987 kam noch die Mk. IV-Triumph dazu, die John in sehr gutem Zustand erwerben konnte. Der mittlerweile 51jährige betätigt sich seit Jahren an der aktiven englischen Veteranen-Cross-Szene, mit ähnlich geringem Erfolg wie in seinen Jugendjahren. Aber darauf kommt es ihm jetzt überhaupt nicht mehr an, der Spaß am Fahren in seiner schönsten Form - mit urbritischen Motorrädern über Stock und Stein - steht eindeutig im Vordergrund. Das genaue Baujahr dieses Rahmens ist nicht bekannt, überhaupt ist die Sache mit dem Baujahr etwas

problematisch. Eigentlich gehen alle Experten davon aus, daß die Mk. IV 1966 vorgestellt wurde. Damit würde die Maschine aber an der 'pre-65'-Grenze für die Veteranenwettbewerbe scheitern. Doch John Hunt weiß von einigen Mk. IVs, die schon 1965 liefen. Die Rickmans haben das bestätigt, und so ist die Welt wieder in Ordnung, auch dieser klassische Dampfhammer darf mitspielen. Unbestritten ist aber wohl, daß die '69' klassische Pre-65-Tradition verkörpert.

Der 500er Unit-Twin wurde weitgehend im Standard-Trim belassen, etwas schärfere Steuerzeiten und die verstärkte Kupplung sind die einzigen Tuning-Arbeiten. Die asymmetrische Auspuffanlage schmiegt sich möglichst eng am Motor entlang; auf der rechten Seite findet das ungedämpfte Endrohr Platz zwischen Getriebe, Rahmen und Hinterrad, auf der anderen Seite wäre der Primärkettenkasten im Weg, das Auspuffrohr ist deshalb in halber Höhe am Block entlang geführt. Die Betor-Gabel war Standardausrüstung der 60er-Jahre-Crosser, ebenso die 18- und 21"-Speichenräder. Die leuchtend roten Fiberglas-Teile entsprechen genau dem Rickman-Design, sind aber wahrscheinlich im Laufe der Zeit durch Nachbauteile ersetzt worden. Wer will das schon so genau wissen bei einem 20jährigen Motorrad. Ungefähr zwölfmal im Jahr geht John mit der Metisse auf die Strecke, driftet durch den Schlamm und jagt über die Sprunghügel. Neben den Läufen des Pre-65-Motocross-Clubs gehören auch regelmäßige Auftritte auf dem Kontinent zum Programm. Damit die Anfahrtswege dem selbständigen Heizungsbauer nicht allzu viel Zeit kosten, hat er für eine zügige Transportmöglichkeit gesorgt: Die zum Pick-Up umgebaute Jaguar-Limousine, die auf der kleinen Ladefläche zwei Motorrädern Platz bietet, dürfte wohl zu den schnellsten Lieferwagen weit und breit gehören.

tigt. Diese Teile sorgten für ein konkurrenzlos niedriges Gewicht und waren von einer bis dahin nicht gekannten Qualität. Nebenbei sah die Metisse mit dem glänzenden Rahmen und den hübschen Plastikteilen ausgesprochen elegant aus und machte dem wohlklingenden Namen alle Ehre. Eigentlich hatten die Rickmans nur die Produktion einer Kleinserie von sechs Exemplaren für ein paar gute Freunde geplant, doch die überragenden Qualitäten der Mk. III hatten sich herumgesprochen, und Don und Derek wurden mit Anfragen nach ihren Fahrwerken überhäuft. Und wieder war es die britische Motorradindustrie, die das Schicksal der beiden schnellen Brüder bestimmte. Sie sahen sich nämlich als erfolgreiche Fahrer und keinesfalls als angehende Motorradfabrikanten. Daher boten sie allen einheimischen Firmen ihr Konzept zur Übernahme an. Diese hätten die Möglichkeit gehabt, die große Nachfrage mit einer Serienproduktion zu befriedigen, und die Rickman-Brüder hätten sich aufs Fahren konzentrieren können. Doch sie liefen sich die Hacken ab, keine Firma biß an, und die beiden hatten mal wieder keine andere Wahl: Sie nahmen die Serienproduktion

"Disc brake for your street Métisse"...

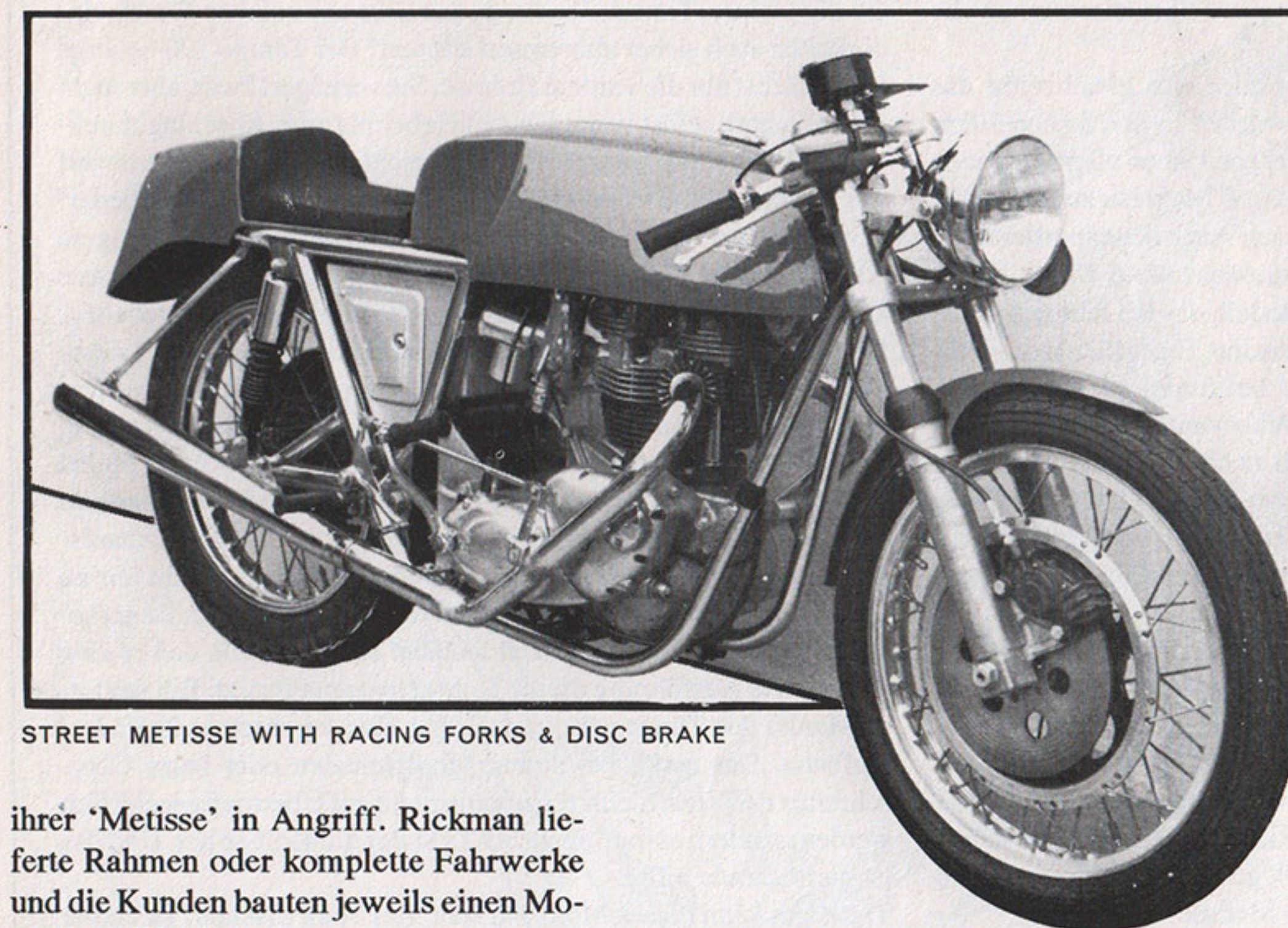
Die erste Scheibenbremse im Serienmotorradbau

Maschine gab es ein umfangreiches Handbuch, das den Einbau verschiedener Motoren detailliert beschrieb und alle Ersatzteilnummern auflistete. Außerdem gab es von der Lizenzbeschaffung bis zur Vergaserabdichtung zahlreiche praktische Tipps für den Wettbewerbseinsatz. Die Bemerkungen über die Bedeutung des Leichtbaus und der richtigen Fahrwerkabstimmung scheinen aus heutiger Sicht selbstverständlich zu sein, aber eine Passage zum Thema Bekleidung regt eher

kürzer und sollte die Triumph-Blockmotoren mit integriertem Getriebe aufnehmen. Bisher hatten nur Fahrwerke den kleinen Betrieb verlassen, in die die Kunden selbst einen vorhandenen Motor einsetzten. Wer eine neue Maschine von Grund auf aufbauen wollte, der mußte sehen, wo er einen Motor auftrieb und eventuell sogar eine nagelneue Triumph oder BSA 'schlachten'. Denn die großen Motorradfirmen lieferten natürlich keine Motoren an die unliebsamen Brüder, die ihnen innerhalb weniger Jahre den Markt für Produktions-Wettbewerbsmodelle kaputt gemacht hatten (Der Trick, sich aus Ersatzteilen, die unter falschem Namen bei weit auseinanderliegenden Vertragshändlern zusammengekauft wurden, Motoren zusammenzubauen, funktionierte natürlich in der Serienfertigung nicht mehr). Erst 1966 änderte sich dieser unbefriedigende Zustand und ein Vertrag mit AMC sicherte die Lieferung von Matchless- und Norton-Motoren. Jetzt konnte Rickman endlich auch komplette Motorräder anbieten, doch es war schon fast zu spät. Die Tage der Viertakter waren gezählt. Die Zweitaktspezialisten bei Greeves, CZ und Husqvarna hatten Rickman quasi mit den eigenen Waffen geschlagen: Mit dem geringen Gewicht der aufgebohrten 360ccm Maschinen konnte kein 500er Viertakter konkurrieren. BSA hatte zwar genau das versucht mit dem Motorrad, dessen gesamter Rahmen aus einer extrem leichten Titanlegierung bestand, aber das ist eine andere Geschichte und selbst die war nicht von Erfolg gekrönt.

In dieser Situation versprach nur eine Lösung Aussicht auf Erfolg: ein Rickman-Chassis für Zweitaktmotoren. Doch bevor wir uns diesem Kapitel der Firmengeschichte zuwenden, sei ein kleiner Abstecher nach Brands Hatch gestattet. Dort feierte im März 1966 die erste Straßenrennmaschine mit Metisse-Rahmen ihre Premiere. Und was für eine Premiere das war! Bill Ivy gewann souverän dieses erste Rennen zur britischen Meisterschaft. Dazu hat ihm wohl kaum der Matchless

G50-Motor verholten, der befeuerte auch die Konkurrenz. Gewonnen hat Ivy dieses und die folgenden Rennen vor den Kurven, in den Bremszonen. Zusammen mit AP-Lockheed war es Rickman gelungen,



STREET METISSE WITH RACING FORKS & DISC BRAKE

ihrer 'Metisse' in Angriff. Rickman lieferte Rahmen oder komplette Fahrwerke und die Kunden bauten jeweils einen Motor ihrer Wahl ein.

Diese Bausätze fanden rasche Verbreitung und schon 1964 trugen die Hälfte der beim prestigeträchtigen 'Moto Cross der Nationen' eingesetzten Motorräder den Metisse-Schriftzug auf dem Tank. Die wohl prominentesten Käufer waren Steve McQueen und Clint Eastwood. Zu jeder

zum Schmunzeln an: Als Alternative zum Nierengurt wird dort ein enganliegender Badeanzug empfohlen. Die Mk. IV-Version ergänzte 1966 das Programm. Dieser Rahmen war etwas

Fahrbericht "Micro-Métisse"



125 Kubikzentimeter? Und auch noch zweitaktend? Das klingt verdammt nach einem billigen Einsteigermoped. Doch weit gefehlt! Denn hier handelt es sich um ein astreines Spezialmotorrad: die Micro-Métisse.

Dieses kleinste aller Rickman-Motorräder war gleichzeitig das erfolgreichste, etwa 8 000 Einheiten wurden in den frühen 70ern gebaut und verkauft. In einigen Fahrwerken kamen allerdings auch Motoren von Velocette (LE), Bultaco und Montesa zum Einsatz. 80% der gefertigten Micros wurden nach Amerika exportiert.

Die Micro-Métisse gab es in vier Versionen: Moto-Cross, ISDT, Enduro und Polizeiausführung. Das Modell, das ich fahren konnte, gehört Ian Abrahams aus Bexley bei London. Eigentlich war es früher einmal eine Polizei-Métisse, aber Ian funktionierte es in ein Enduro-Modell um (Originalton Ian: Who wants to ride a policiebike?). Er besitzt inzwischen außerdem noch etwa drei Micros in Teilen, so konnte er beim Umbau aus dem Vollen schöpfen, und das Resultat kann sich durchaus sehen lassen. Sauber und mit konischen aufgebaut, ohne Pfusch und bis auf zwei oder drei Kleinigkeiten original.

Ins Auge fällt natürlich der vernickelte Rahmen, welcher zwar kein Öl in sich birgt, dafür aber eine andere Finesse vorweisen kann, nämlich Öl in der Schwinge. Dieses dient zur Schmierung der Antriebskette. Der Auslaß kann per Handrad reguliert werden. Gasdruckdämpfer federn die Hinterhand ab, vorne arbeitet eine Betor Gabel. Die Speichenräder sind von Rickman und mit konischen Naben ausgerüstet. Der kleine Tank faßt gerade 6,25 Liter Gemisch und entspricht damit dem der anderen Métisse-Scrambler.

Der Motor springt leicht an und überrascht mich sogleich mit unerwartetem Temperament. 19 PS leitet er, genug für das nur 85 kg (trocken) schwere Motorrad. Es zieht los wie Schmidt's Katze, echt Wahnsinn. Eine moderne 27 PS Viertaktmaschine hätte sicher Schwierigkeiten, mitzuhalten. Sehr leicht läßt es sich durch Kurven zirkeln, und was ich von solch einem Leichtgewicht nie erwartet hätte: Es vermittelt tatsächlich das Gefühl, auf einem Spezialmotorrad zu sitzen. Kein wackeln oder kippen, kein übertriebenes 'in die

Kurve kippen'. Einfach handlich und stabil bis zur Höchstgeschwindigkeit von etwa 120 km/h.

Ob die kleinen Trommelbremsen das Bike aus solchen Geschwindigkeiten auch sicher abbremsen können? Bei Tempo 100 betätige ich zunächst nur die vordere Bremse. Sie verzögert zwar, aber nicht überzeugend, selbst wenn ich den Hebel bis zum Anschlag durchziehe. Wieder auf Tempo 100 hochbeschleunigt, trete ich nun auf das Bremspedal. Die hintere Trommel ist sehr giftig, und es bedarf keiner großen Mühe, das Hinterrad zum Blockieren zu bringen. Also nochmals Gas, und nun beide Bremsen gleichzeitig, vorne kräftig zugepackt, und hinten kurz vor der Blockiergrenze gehalten. Und siehe da, plötzlich paßt alles. Die Bremsen verzögern vehement, wenn das Zusammenspiel beider Trommeln paßt. Nach etwas Eingewöhnung lassen sich erstaunlich kurze Bremswege erzielen. Beim Ritt durch die Straßen von Bexley kommt ein typischer Makel der 125er Zündappmotoren zum Vorschein: Hin und wieder springt ein Gang raus. Schuld daran ist der Ziehkeil im Schaltmechanismus, eine ständige Fehlerquelle. Ian kennt dieses Problem nur zu gut. Ich selbst habe ihm schon Ziehkeile aus deutschen Lagerbeständen besorgt. Inzwischen ist Ian aber schon soweit, daß er eine verbesserte Ausführung dieser Teile selbst angefertigt. Ein weiteres Manko des Zündappmotors: Er hat eine verchromte Zylinderlaufbahn. Das heißt, bei einem Motorschaden oder beim Überschreiten der Verschleißgrenze kann nicht auf Übermaß geschliffen werden, sondern es muß ein neuer Zylinder mit Kolben her. Und das ist nicht gerade billig.

Trotzdem kann dieses Motorrad sehr viel Spaß machen. Es eignet sich wohl auch besser als Stadtfliker denn als Geländemaschine. Es wäre schade, dieses toprestaurierte Teil im Off-Road-Betrieb zu beschädigen. Darum bewegt es Ian Abrahams auch fast ausschließlich auf befestigten Straßen und Wegen. Ein montierter Rickman Seitenkoffer hilft ihm, kleinere Sachen sicher zu transportieren. Aber ob es nicht vielleicht doch mal ganz lustig wäre, ein Polizeimotorrad zu fahren?

Horst Edler

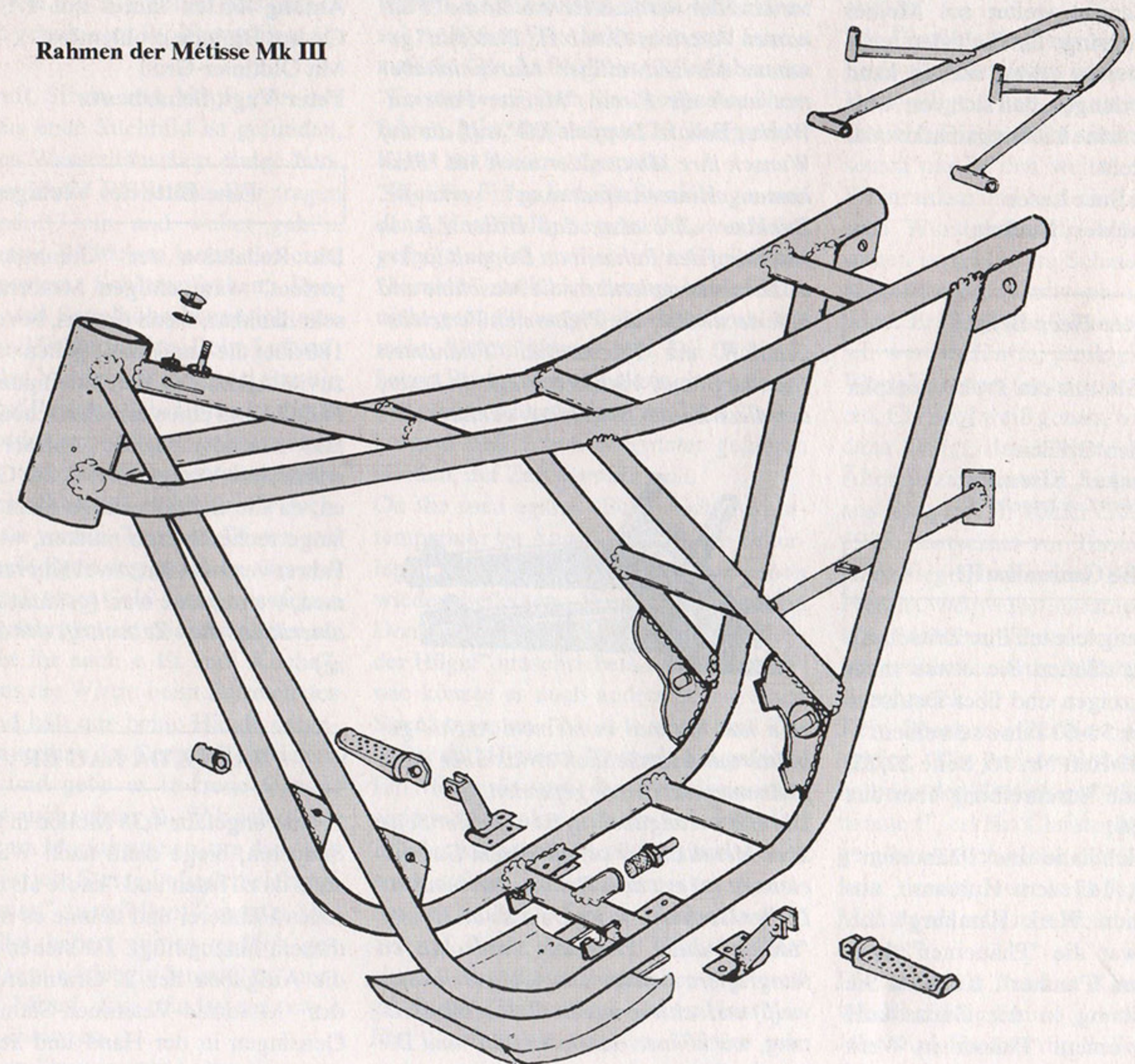
die Scheibenbremse im Motorradbau serienreif zu entwickeln. Die hilflosen Konkurrenten in Brands Hatch mußten tatenlos zuschauen, wie Ivy vor den Kurven an ihnen vorbeirauschte und dank der Bremsleistung der einzelnen Lockheed-Scheibe seinen Bremspunkt weit vorverlegen konnte. Dieser Erfolg brachte auch die Kritiker zum Verstummen, die angeführt hatten, eine Scheibenbremse ließe sich am Motorrad nicht unterbringen und überhaupt würde die Bremse im Gegensatz zum Auto ausreichend gekühlt, so daß eine Scheibe keine Vorteile gegenüber der herkömmlichen Trommel habe. Abgesehen von der Rickman-eigenen Gabel entsprachen die Renn-Métissen im wesentlichen den Cross-Rahmen. Genau wie diese waren sie auch als Kit käuflich. Und bald gab es auch eine straßenzulassungsfähige Supersport-Version zu kaufen. Der Prototyp stand im November 1966 auf der 'Londoner IFMA', der Earls Court Show. Er stellte übrigens den

Hauptgewinn eines Preisausschreibens dar und ist nach der Show in gute Hände gekommen: Der damalige Gewinner hat das Motorrad nie wieder hergegeben und besitzt es nach 24 Jahren immer noch! Diese 'Street-Métisse' ließ die Herzen aller sportbegeisterten Motorradfreunde höher schlagen. Wäre da nicht der Scheinwerfer hinter einer Plexiglaskanzlei gewesen, die Maschine mit dem untadeligen Fahrwerk, der Vollverkleidung und der Hökersitzbank hätte direkt von der Rennstrecke abgebogen sein können. Und auch die einmalige Scheibenbremse war auf die Straße hinübergerettet worden. Die Métisse avancierte zum ersten Straßmotorrad, das serienmäßig mit einer hydraulischen Scheibenbremse erhältlich war. Kurz darauf machte Hondas CB 750 die Scheibe zum Großserienartikel.



Der zweite Teil der "Rickman-Story" folgt in der nächsten Ausgabe.

Rahmen der Métisse Mk III



Korrespondenz

Das lief im letzten Monat über unsere Schreibtische

Betrifft: Komplettierung

Bitte schickt mir entsprechend Eurem Angebot die Hefte 1 bis 9 Eurer "GummikuH" zu. Da mein Abo noch bis Heft 23 läuft, genügt es sicher, wenn ich es später verlängere.

Mir gefällt es sehr gut, jeder Leser kann auf alle Fälle etwas dazulernen, außerdem, die schon alles wissen.

Hier mußten wir uns ja schon immer mit alter Technik herumschlagen, nun kommt der TÜV auf uns zu. Vielleicht könnt Ihr das Thema mal aufgreifen, vor allem, wie man mit Fremtteilen oder einem nicht typenreinen Motorrad dort die Prozedur ordnungsgemäß überstehen kann.

Ansonsten schreibt weiter so! Meiner Meinung nach bringt Ihr für jeden technisch interessierten etwas, und es kann wohl keiner verlangen, daß sich von A bis Z alles nur um seine Lieblingsmarke oder sein Thema dreht.

Es grüßt Euch Euer Leser
Michael Schneider, Burkau

Werter Herr Brösel!

Bitte senden Sie mir ein Probeexemplar "Werner".

Mit freundlichen Grüßen
Gerhard Anacker, Eisenach
Wir haben diesen Brief weitergeleitet...

Liebe GummikuH!

Mit Begeisterung lese ich Ihre Zeitschrift. In letzter Zeit dürften Sie etwas mehr Nationalstolz zeigen und über Deutsche Motorräder der 50-60 Jahre schreiben. Im GummikuH-Heft Nr. 16, Seite 22/23, bringen Sie eine Beschreibung über den Panther KS 150.

Meine Frage: Ich habe eine "Phänomen", Baujahr 1952, 147 ccm Hubraum, aus dem "Phänomen Werk Hamburg". Lt. Typenschild war die "Phänomen" baugleich mit dem "Panther". Könnten Sie eine Beschreibung in der GummikuH bringen? Von einem "Phänomen Werk AG Hamburg" war mir nichts bekannt.
Gerhard Schmid, Auingen

Lieber Gerhard!

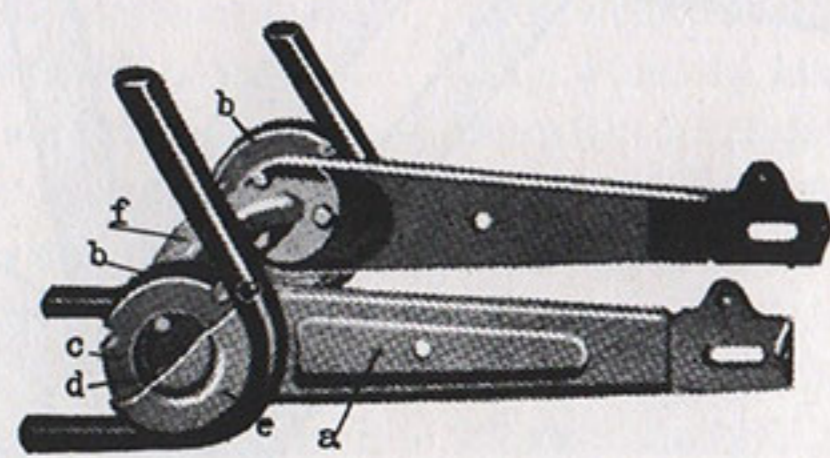
Die Konfektionärsmotorräder der 50er Jahre glichen sich oft, wie ein Ei dem anderen (Siehe auch GP Dezember 1990, S. 24, Hercules und Express Radex). So viel zur Baugleichheit.

Tatsächlich verzeichnet das Kraftfahrt-Bundesamt den Hersteller:

**"PHÄNOMEN-WERKE
GUSTAV HILLER AG
HAMBURG 24"**

mit der KBA-Schlüsselnummer 0040.

Ein zeitgenössischer Katalog bildet die Phänomen 75 H mit 147 ccm-Sachs-Motor ab. Hier wird als Hersteller die "Phänomen Vertriebs-G.m.b.H., Bielefeld" genannt. Als zeitweiliger Markeninhaber trat auch die Firma "Meister-Fahrrad-Werke, Erhard Doppelt KG" auf, die auf Wunsch ihre Motorräder auch mit "Phänomen Hinterradfederung" verkaufte. Denkbar wäre also, daß Hiller z.B. in Hamburg den Rahmen an Doppelt lieferte. Dieser komplettierte die Maschine und lieferte sie über die Phänomen Vertriebs-G.m.b.H. mit Typenschild "Phänomen Hamburg" aus. Vielleicht weiß ein Leser, der diese Zeiten miterlebte, genaueres.



Nun hab'ich mal in meinem Archiv geblättert und tatsächlich etwas über diese phänomenale Hirafe gefunden.

Die Hinterradgabel (a) ist auf jeder Seite über Metallkörper (d) mit einem Gummielement (c) mit dem Rahmen verbunden. Lieber Gerhard, wenn Du also an Deiner "Mühle" diese Federung entdeckst, so fotografiere sie bitte ausgiebig (schwarz-weiß) und schicke uns die Fotos (mit Quitzung, wir können das "absetzen" und Dir die Kosten erstatten).

Peter

Hallo Peter!

(GummikuH & Past perfect Dez. 1990, Seite 3: 2T-Mischungsverhältnisse)
Zu dem Bericht auf Seite 3 möchte ich noch meinen Senf dazu geben: Seit 6 Jahren fahre ich die Maicoletta, die lt. Werksangabe mit 1 : 25 gefahren werden soll, mit 1 : 50 Castrol Super TT, ein Freund aus Herrenberg fährt seine Maicoletta mit 1 : 100 mit dem Maico-Öl... Die MD 250 WK soll lt. Werksangabe mit 1 : 100 mit Maico-Öl gefahren werden, was sie auch problemlos macht. Versuchsfahrten im Werk wurden problemlos mit 1 : 200 gefahren.

Ein Freund fährt eine MZ ETZ 250 seit Anfang letzten Jahres mit 1 : 150 mit Castrol Biolube problemlos.

Mit Oldtimer-Gruß
Peter Vagt, Scharbeutz

Eine Bitte des Verlages

Die Redaktion der "GummikuH&Past perfect" wäre einigen Motorradfahrern sehr dankbar, wenn sie uns, bevor sie mit 180 über die Landstraße gehen oder etwas zuviel Alkohol in sich hineinpumpen, ein Paßbild und einen tabellarischen Lebenslauf zusenden. Diese Aufmerksamkeit würde dem Verlag erhebliches Geld sparen, da die Schreiberlinge nicht mehr so lange recherchieren müßten, warum der Fahrer versucht hat, zwei Kurven zu nehmen, wo nur eine war. (geklaubt aus einer amerikanischen Zeitschrift der 50er Jahre)

PAUTZ DA LAG ER . . .

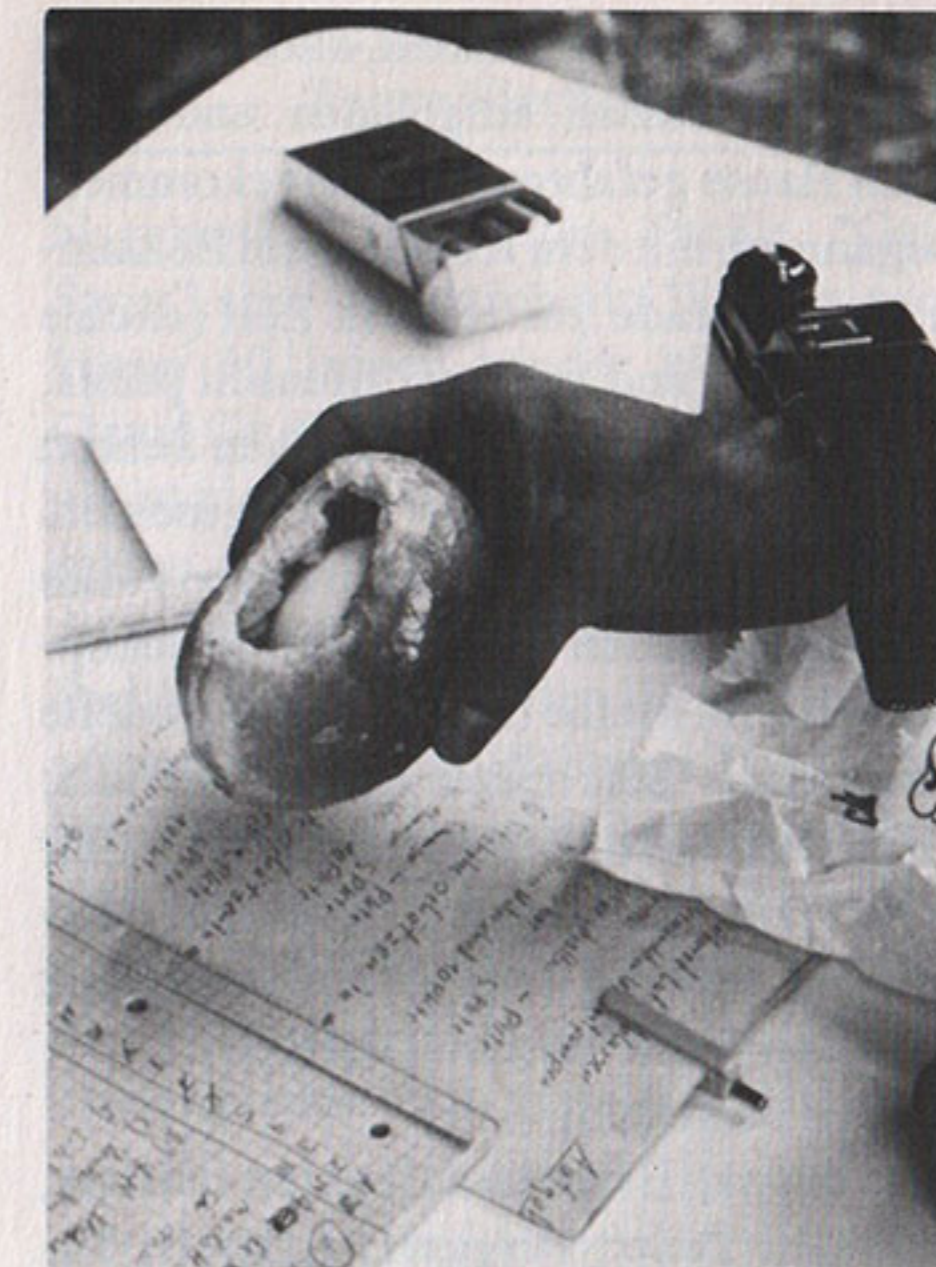
"Fahre ungefähr 4,38 Meilen in Richtung Südosten, biege dann nach Westen ab" steht da zu lesen und "kaufe als erstes ein rohes Hühnerei und nehme es mit" ward diesem hinzugefügt. Da stehen wir nun, die Aufgaben der 2. Orientierungsfahrt des Motorrad-Veteranen-Stammtisches Gensingen in der Hand und kein Stück Sonne zu sehen. Wie um alles in der Welt stellt man bei wolkenverhangenem Fir-

mament die Himmelsrichtung fest? Drüben steht Klaus am Stadtplan. Es entfährt ihm ein lautes "Ahhhhh", er springt auf seine Konsul und verschwindet in Richtung Alzey. Aha, die Windrose auf dem Stadtplan bringt's an den Tag. Das wäre also gelöst. Jetzt flugs beim Bäcker ein Ei gekauft, ein Brötchen dazu (Weichteile raus und Ei hinein) und schon ist das Ei transportfähig.

Wir kommen nach Wöllstein. Chinesen sind angesagt. (Chinesen sind eine Ansammlung von Pfeilen, die den Rallye-Teilnehmer, z.B. durch eine Ortschaft lotsen sollen). Wir kommen gut voran. Gerade kommt uns Wolfgang auf seiner R 50 entgegen und biegt nach links ab. Naja, macht nix. Da vorn fährt Kerstin, wir sind auf dem richtigen Weg. Es wird kompliziert. Wir halten an und studieren das Pfeilmuster, als Wolfgang neben uns anhält, mir seine Chinesen unter die Nase hält und raunzt: "wo sind wir eigentlich?". "Nummer acht", gebe ich wahrheitsgemäß Auskunft, und schon tobt er wieder davon. Nach Nummer acht ging es eigentlich gerade aus, Wolfgang biegt ab.

"Halt", ruft Silvia und klopft mir in's Kreuz. Das erste Suchbild ist gefunden, ein kleines Wasserhäuschen einige hundert Meter hinter Wöllstein. Wir tragen den "Fundort" ein und weiter geht's. Hinter einem Wäldchen lauert der erste Streckenposten. Schätzaufgaben. Lenkerbreite und Sattelhöhe kenne ich auswendig, null Fehlerpunkte. Beim Luftaufpumpen des Vorderrads auf zwei Bar bin ich mit fünf Punkten dabei. Nun ist das Ei dran. Es wird geprüft und gekennzeichnet. "Bis zum nächsten Streckenposten muß es gekocht sein", erfahren wir noch, dann geht's weiter. Thomas, Dieter und Susanne erledigen das gleich an Ort und Stelle mittels einer Cola-Dose, wir ziehen die Weiterfahrt in die nächste Ortschaft vor. "Habt ihr auch ein Ei zum Koche", begrüßt uns die Wirtin beim Betreten des Lokals und hält uns beide Hände entgegen. Ich entnehme das Corpus Delicti dem Brötchen und gebe es in treue Hände. Kerstin ist auch schon da. Wir gehen zusammen zum Marktbrunnen, um die Aufgabe: "Wieviele Steine befinden sich auf dem Brunnen" zu erfüllen. Zwanzig Minuten später haben wir es endlich geschafft. Neunundsiebzig lautet das "strategische" Mittel aus mindestens zwei dutzend Zählungen.

Der Wald umfängt uns mit hohen Bäumen und Split auf der Straße. Ich fahre vorsich-



Patent-Ei-Container

tig und jongliere unser Zweirad durch das "Felsenmeer". "Halt". und wieder klopft's von hinten. Aha, nächstes Suchbild gefunden. Aber wo bleibt Klaus? Wir warten. Kein Klaus zu sehen, keine Konsul zu hören. Wir drehen um und fahren zurück. Oje Luftballons. Wir haben im "Felsenmeer" einen Streckenposten überfahren. Mist, das bedeutet 20 Strafpunkte. Klaus hat besser aufgepaßt.

"Welche Firma hat erst Staubsauger und dann Motorräder hergestellt", werde ich gefragt, als ich endlich an der Reihe bin. "Nimbus" stellt sich heraus, hab's leider nicht gewußt; vergeß ich jetzt wohl nie mehr. Slalom ist nun dran. Die Oldtimer haben Pause, Muskelpakete sind gefragt. Mit einem Klappfahrrad muß ein Slalom bergauf und Schuß bergunter gefahren werden, auf Zeit versteht sich.

On the road again. "Behalte die Motor-temperatur im Auge", steht in den Unterlagen zu lesen, was soll das nun schon wieder bedeuten. Wir erklimmen den Donnersberg, ursprünglich mit "Grollender Hügel" umschrieben, und erreichen - wie könnte es auch anders sein - einen Streckenposten. "Na, wie warm sind Zylinder und Hinterrad", werde ich gefragt. Ein Meßgerät verrät dem Streckenposten weitere 15 Punkte auf dem Fehlerkonto. Etlliche Aufgaben, Suchbilder und Abenteuer weiter . . . Streckenposten. Sportlichkeit heißt die Devise, Stelzenlauf ist Trumpf. Pautz, da lag er! Und nicht nur einmal. Aber die anderen haben es ja auch geschafft. Zähne zusammen und los. Nur fünf Strafpunkte, na also. "Nenne mir sechs englische Motorradmarken", werde ich gefragt. "Kein Problem, also BSA,

Ariel, Triumph, Norton, äh, äh, das gibt's doch nicht". Ich hab's gerade so geschafft. "Jetzt mußt du mir sechs französische Marken nennen", setzt Christoph hinzu. Ah ja, Douglas, Vincent, Velocette; mir fallen nun alle englischen Marken ein, auf die ich eben nicht gekommen bin. Mein Angebot, noch weitere sechs englische Marken statt der französischen zu nennen, wird nicht akzeptiert. Vier armselige Stück bekomme ich mit Ach und Krach zusammen, mager, mager. Aber weiter geht's.

Neue Aufgaben, neue Suchbilder, neuer Streckenposten. "Was ist das für ein Ding", sagt's und drückt mir ein Loch mit Kühlrippen drumrum in die Hand. "Also erst mal ein Zylinder. Luftgekühlt", setze ich hinzu, "kurze Kühlrippen, also von einem Auto". Von welchem weiß ich nicht. Zu blöd. Christoph, der Veranstalter der Rallye, fährt 'ne Ente; hätt' ich mir doch denken können; zehn Strafpunkte. Pling, pling. Zündkerzen-Zielwurf "in" den Zylinder. Alle daneben, fünf Strafpunkte.

Die Ölmühle liegt vor uns. Das Ziel und Ende aller Strapazen ist nach etwa sieben kurzweiligen und spannenden Stunden erreicht. Die meisten sind schon da. Wir setzen uns in den weiten Hof unter die Weinranken und bestellen die obligatorische Wurstplatte; die edlen Zweiräder stehen verträumt im Schatten.

Siegerehrung. Christoph macht's spannend. Er fängt von hinten an. Silvia und ich werden fünfte, punktgleich mit dem Viertplatzierten (er hat das ältere Motorrad, Christof weiß genau, wie er die Leute dazu bringt, das nächste Mal mit 'was Älterem zu kommen). Sieger wird Volker aus Bingen mit seiner 500er NSU von 1935, haarscharf vor Thomas, dem Vorjahressieger, auf seiner BSA A7. Erster Preis ist wahlweise ein Jahresabo GummikuH, Motorrad-Classic oder Markt. Volker wählt die GummikuH, er hat eben Geschmack.

Kein Sponsor trübt die rustikale Atmosphäre. "Die Preise werden aus den Einnahmen des jährlichen Oldie-Treffens finanziert", erklärt Christoph, "und Beiträge gibt es auch nicht, der Stammtisch ist kein Verein. Jeder kann kommen, jeden Montag ab acht in's Hotel Adler in Gensingen."

Die mehr als hundert Kilometer haben wieder richtig Laune gemacht. Nächstes Jahr wird Thomas die Rallye ausrichten. Wir dürfen gespannt sein. . . .
Peter Kohl, 7.1.1991

Hallo!

Frohes Neues Jahr 1991 und ein weiteres Gelingen!

Mit dem Bericht über Zündapp war ich ja zufrieden, nur habt ihr die 50er - 175er ziemlich vergessen, die nach meiner (ich hoffe auch anderer) Meinung die besten Erfolge für Zündapp waren, vielleicht kommt ja noch was.

Tschüß

Jürgen Schulze, Roddenau

Restaurierung BMW R 24, Bj. 49

Ob nicht doch noch irgendwo ein altes Motorrad steht? Da mich diese Frage immer wieder einholte, entschloß ich mich, folgende Annonce in unserer Sonntagszeitung aufzugeben. "Wo sind sie geblieben die alten NSU, DKW, BMW und wie sie alle hießen, ob unkomplett, defekt, verrostet, hol' alles ab was nicht viel kostet". Und wirklich erreichte mich kurz darauf ein Anruf. "Ich hätte da noch eine BMW R 24 fast komplett und einige R 24 Teile." Angucken kostet nichts, darum Termin vereinbart, und los ging's. Da stand sie nun, BMW R 24 "Rennsport", ohne Auspuff, Lenker und vorderem Kotflügel, mit sportlich abgesägtem hinteren Schutzblech. Also erst mal Preis-

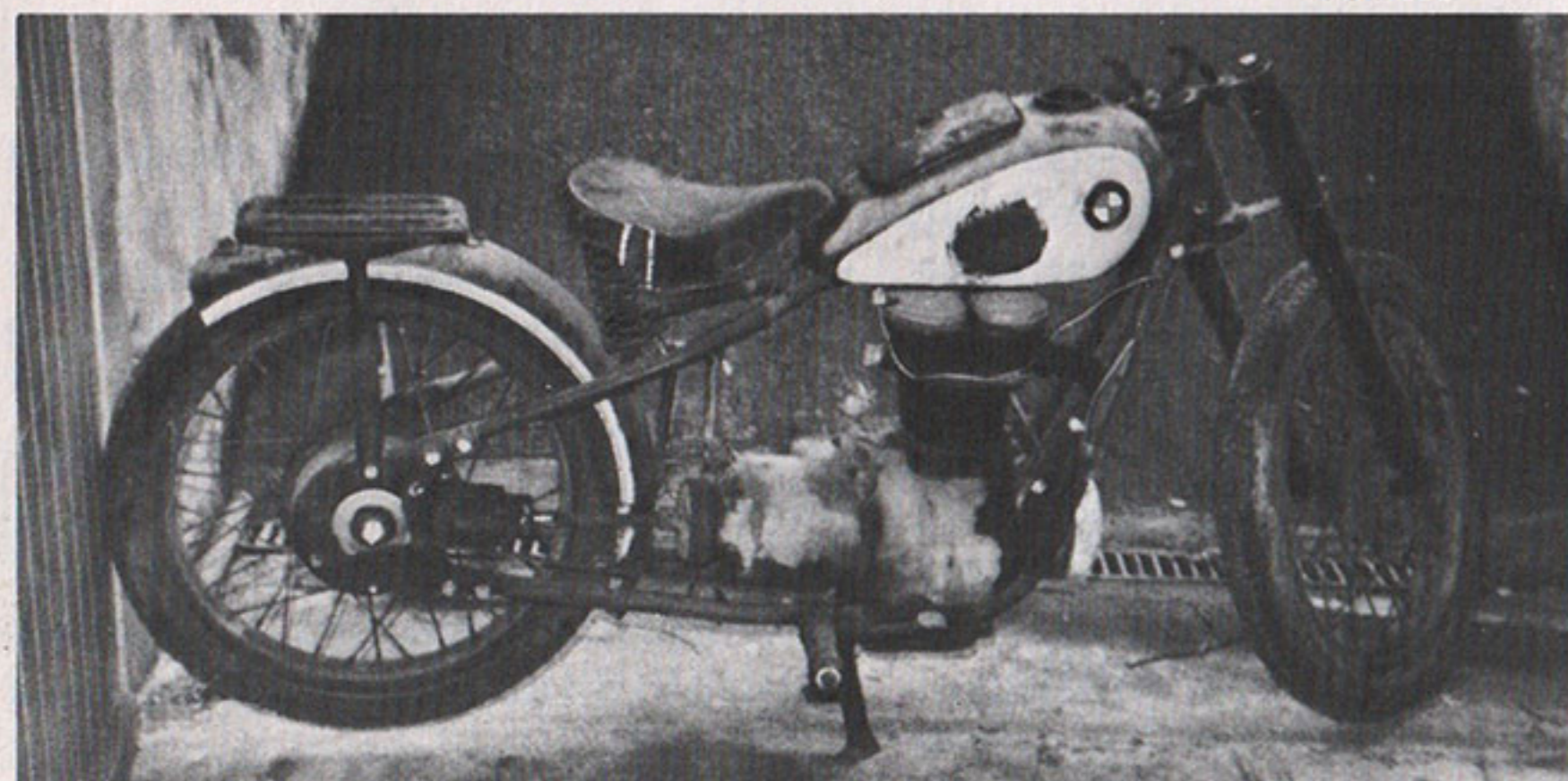
hin. Noch etwas gehandelt, alles was nach Motorrad aussah aufgeladen und stolz nach Hause gefahren. Dort angekommen, begann ich mit dem Abladen, ein Bekannter kam gerade zur rechten Zeit (dachte ich) vorbei und meinte: "Mensch prima, daß du mal aufräumst und deinen Schrott wegbringst." Paff, das hatte gesessen. Ohne große Erklärungen abzugeben alles alleine abgeladen und auf Hof und Schuppen verteilt. Meine bessere Hälfte trudelte auch kurze Zeit später ein und meinte: "sooo viel Geld für den Schrott?" (Ist ihr schon verziehen, bringt sehr viel Verständnis für mein Hobby auf, besten Dank an dieser Stelle nochmal dafür).

Wie es weiterging

Erst einmal Bestandsaufnahme machen, fehlende Teile: Vergaser, Auspuff, Tacho, Rücklicht usw., dafür einige Teile doppelt. Eine Hand wäscht die andere, darum die doppelten Teile an "Ete" verkauft (der ist gelernter Dreher und Spezialist für schwierige Sachen). So, dann ging es los, erst mal alles auseinander bauen. Rahmen und Räder wurden gesandstrahlt und einbrennlackiert, alle anderen Blechteile mit der Lötlampe abgebrannt, grundiert, gespachtelt und lacoziert, (geht natürlich nicht so schnell wie hier beschrieben).

Der Motor wurde zerlegt und neu gelagert, KW und Kolben waren noch gut und konnten wieder verwendet werden. Mit

vorher



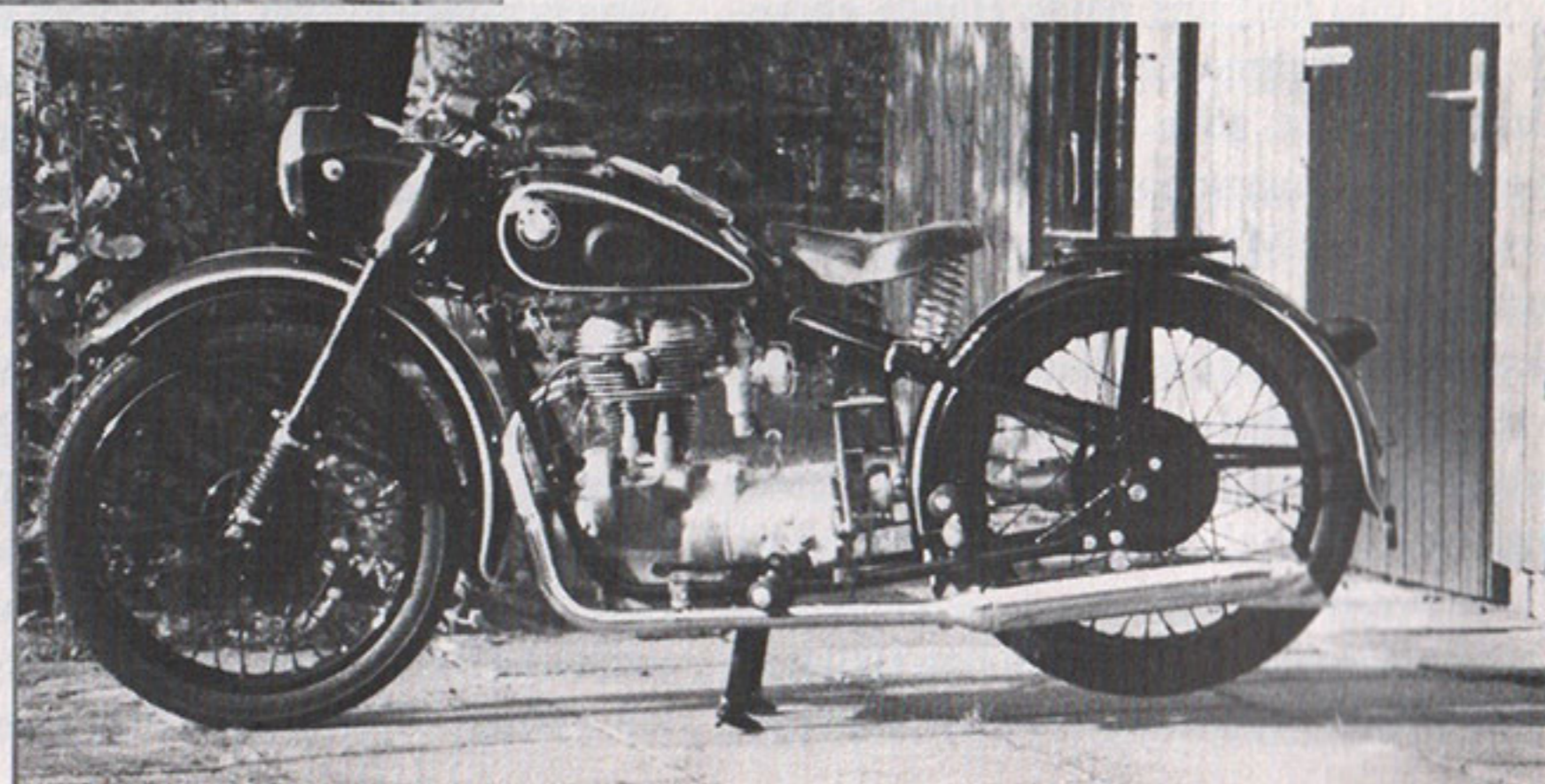
vorstellung angehört, Bedenkzeit erbeten und wieder nach Hause. Da ich DKW-Fahrer war (RT 250/2, mußte leider wegen akutem Geld und Platzmangel weichen) hatte ich von BMW keine Unterlagen zur Hand.

Also auf nach "Ete", der hat natürlich als BMW-Fan etliche Unterlagen, in denen stand BMW R 24, Bauzeit 1948-1950, 12 PS bei 5600 U/min, Leergewicht 130 kg, Höchstgeschwindigkeit (Vmax?) 95 km/h, Stückzahlen 12020, Preis 1 750,- DM. Also ganz interessant, wer hatte schon 1949 1750,- DM über (wer hatte sie überhaupt). Das letzte Geld zusammengekratzt, Anhänger geholt und wieder

der neuen Steuerkette wurde auch gleich ein Steuerkettenspanner (R 26) eingebaut. Das Getriebe und der Antrieb wurden ausgespült und mit neuem Öl befüllt. Als die fehlenden Teile eingetroffen waren, begann der Zusammenbau. Es mußten noch einige Teile angepaßt und etliche Buchsen gedreht werden, bis alles so war, wie es sein sollte. Bis auf ein paar Kleinigkeiten entspricht die R 24 dem Originalzustand (sogar das Rücklicht "Noris"). Motor und Rahmennummer sind identisch, was auch nicht immer der Fall ist. Dann kam der große Moment: Benzin einfüllen, Batterie ankleben (Öl nicht vergessen), Tupfen, zweimal ohne Zündung durchtreten, Zündung an und jaaa sie läuft. Vorsichtig Gas geben, hört sich alles gut an, na dann mal los, erster Gang rein (reicht für knapp drei Meter), zweiter Gang, prima, prima, doch nichts übertreiben (ohne Helm und gültiger Nummer, machen dir die Weißen Kummer), also auf den Ständer stellen und noch ein bißchen dem Motor lauschen.

Peng, aus. Mit 42 Jahren kann man sich ja wohl mal verschlucken, oder? Also wieder antreten, 1x, 2x, 3x, 4x, 5x, Sch... (Ete sagt, was beim dritten Mal nicht angesprungen ist taugt nichts). Nach längerer Suche wußte ich, was nichts taugte, die Zündspule. (Lieber gleich auswechseln, hatte noch nie Glück mit den alten Zündspulen). Die Unbedenklichkeits-Bescheinigung aus Flensburg war auch schon eingetroffen, so stand dem Gang zum TÜV nichts mehr im Weg. Von einem R 24-Besitzer erfuhr ich von einer Drosselung auf 10 PS, von der ich sehr angetan war. Er nannte mir den Namen des TÜV-Prüfers und ich setzte mich mit ihm in Verbindung und vereinbarte einen Termin. Anstandslos ohne Mängel und mit Eintragung der Drosselung wurde die Prüfung absolviert. (Da sag nochmal einer

Nachher



was über TÜV-Beamte). Bis jetzt ist noch kein Schaden eingetreten, und es macht viel Spaß mit der BMW zu fahren. Die Handlichkeit und der schöne Klang faszinieren mich immer wieder. Besten Dank nochmal an Ete, Reinhold und Herrn Feldmann für ihre Hilfe. Allen Lesern viel Spaß beim Restaurieren und fahren ihrer alten Schätze.

Thomas Severit

Mantamania

Treffen sich zwei Manta-Fahrer: "Wo kommst Du denn her?" "Ausser Stadt, hab mir nen Duden gekauft!" "Und - schon eingebaut?"

Manta-Fahrer wird in der Neckermann-Zentrale Portier. Morgens kommt der Chef: "Guten Tag, Herr Nuckermann!" "Guten Tag, ich heiße Neckermann!" Am nächsten Morgen: "Guten Tag, Herr Nuckermann!" "Ich heiße Neckermann!!!" Wieder einen Tag später: "Guten Morgen, Herr Nuckermann!" "Ich heeccciiße Neeeckermann! Sie sind fristlos entlassen!" Traurig geht der Manta-Fahrer nach Hause. Seine Frau fragt nach dem Grund der Entlassung. Die Antwort: "Ach, genau das gleiche wie bei Qualle..."

Billige Zweitakter

Bereits seit Januar läuft bei einem der kreativsten MZ-Händler, der Firma Wildschrei in Brieden in der Eifel, ein Sonderverkauf von fabrikneuen MZ-Motorrädern, die aus Gelegenheitseinkäufen stammen. Die Palette reicht von der wirtschaftlichen ETZ 150 bis zu den letzten seitenwagentauglichen ETZ 251, die das Zschopauer Werk verließen. Wildschrei ist ferner in der Lage, den bewährten Lastenseitenwagen mit dem vorbildlichen "Superelastic" Fahrgestell für 990 DM anzubieten. Dem Vernehmen nach plant der Chef, Dirk W. Köster, auch Sitzgelegenheiten im Lastenboot zu schaffen. "Superelastic"-Personenseitenwagen sind nur noch gebraucht zu erwerben, da die Produktion leider eingestellt wurde. Bei Detail- oder Preisfragen am besten anrufen (02672/8540), faxen (02672/2292) oder schreiben (Hauptstr. 26, 5593 Brieden).

Teure Viertakter

Nagelneue 250er Moto Parilla "Gran Sport" sind wie durch ein Wunder nach knapp 30 Jahren wieder käuflich. Der Grund für dieses fast schon bizarre Ereignis ist nicht die Installation einer Zeitmaschine in ehemaligen Werkshallen, sondern die Entdeckung eines gut sortierten Parilla Teilelagers in den USA. Die Edlerrenner, die mit 5-Speed-Box, 28er Dell'Ortos und Aluzylindern ausgerüstet sind, für je 12000 US-\$ bei Peter Simmonds, 200 Moorooduc Road, Moorooduc, Victoria 3933, Australia zu erstehen. Neue Sportmotoren gibt's für 3000 US-\$.

Findige Briten

Den rührigen Mitglieder des englischen MV-Agusta Owners-Clubs gelang es circa fünf Tonnen (!) Originalersatzteile von GRUPPO AGUSTA, der Nachfolgeorganisation von MV AGUSTA loszueisen. Bleibt zu hoffen, daß die Parts nicht aus Spekulationsgründen gehortet werden...

Findige Aussies

Die zur Rarität gewordenen Instrumentenhalter der frühen Zweizylinder-Ducatis werden seit kurzem von Greame Armstrong, 369 Wattletree Road, East Malvern 3145, Melbourne, Australia wieder nachgefertigt. Die Replicas sind nicht wie die Originale aus Plaste, sondern aus kunststoffbeschichtetem Aluguß. Der komplette Kit, inkl. VA-Schrauben kostet 240 Aus-\$. Ein anderer Zeitgenosse aus dem Lande der Känguruhs reimportiert klassische Ducis in ihr Ursprungsland. Die durch das trocken-heiße Klima guterhaltenen Schätzchen sind bei Tom Gowanloch, Via del Terrapieno 22, Bologna, Italien zu besichtigen.

Vorsicht bei Frost

Wie sich in den kalten Tagen des vergangenen Monats zeigte, kann besonders bei Frost eine Entmischung von Zweitaktgemisch eintreten, die dafür sorgen kann, daß das Öl als Klumpen nach unten sackt, und so Benzinpumpe und Vergaser verstopft. Daher ist besonders bei Fahrzeugen, die oft für längere Zeit "Kaltgestellt" sind, Vorsicht geboten. Wie Gespräche

mit der Industrie zeigten, sind davon renommierte Produkte genauso wie Billigöle betroffen. Beim Tanken von großen Mengen Benzin (mehr als 15l) ist bei winterlicher Witterung das Öl sozusagen schluckweise zuzuführen, will man ganz sicher gehen, nicht nach einem Kilometer mit einem Vergaser voller Öl stehenzubleiben. GK&PP Redakteur Andy wußte aus eigener leidvoller Erfahrung zu berichten...

Liebe GummikuH + PP - Macher - in,

...Zur Zeitschrift selbst kann ich von meiner Warte eigentlich nur wünschen, daß Ihr so bleibt wie bisher. Auch eine Fachzeitschrift sollte nicht stinkern sein, daß trotzdem allerhand vermittelt werden kann ist bei Euch der beste Beweis. Obwohl ich schon seit vielen Jahren mit NSU und vor allem meinen spanischen Zweitakttern einen "gewissen Bazillus" in mir habe, habt Ihr doch auch für mich viel Interessantes und Neues. Einzelne Artikelbereiche herauszugreifen will mir übrigens beim Lob nicht gelingen, ich wäre dann gegenüber anderen fast etwas ungerecht. Ich sehe das sicher recht subjektiv - was soll's. Übrigens: GummikuH + PP ist immer noch die erste und einzige Motorradfachzeitschrift, die mein Weiblein zu lesen verlangt. Mit herzlichen Grüßen
Gunther Lingelbach, Kassel

Wenn Deine Frau die GP als einzige Zeitschrift liest, ist das super. Aber heißt das nicht auch, daß Du zusätzlich andere Konkurrenzprodukte in Deinem Haushalt hältst? Schändlich!

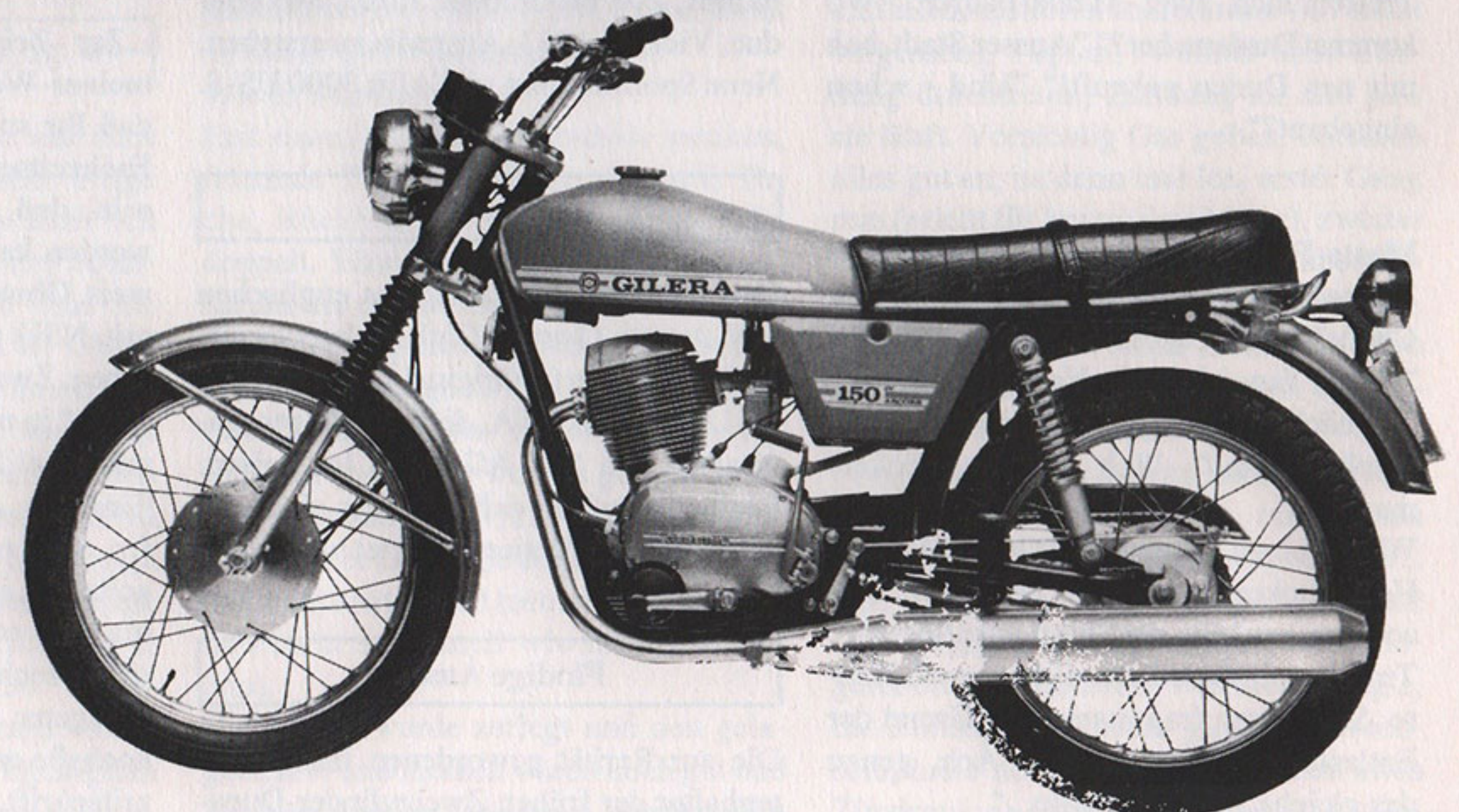


Lederbekleidung
MADE IN GERMANY
Bergfreund

elegant-sportlich-modisch

TYPENKUNDE

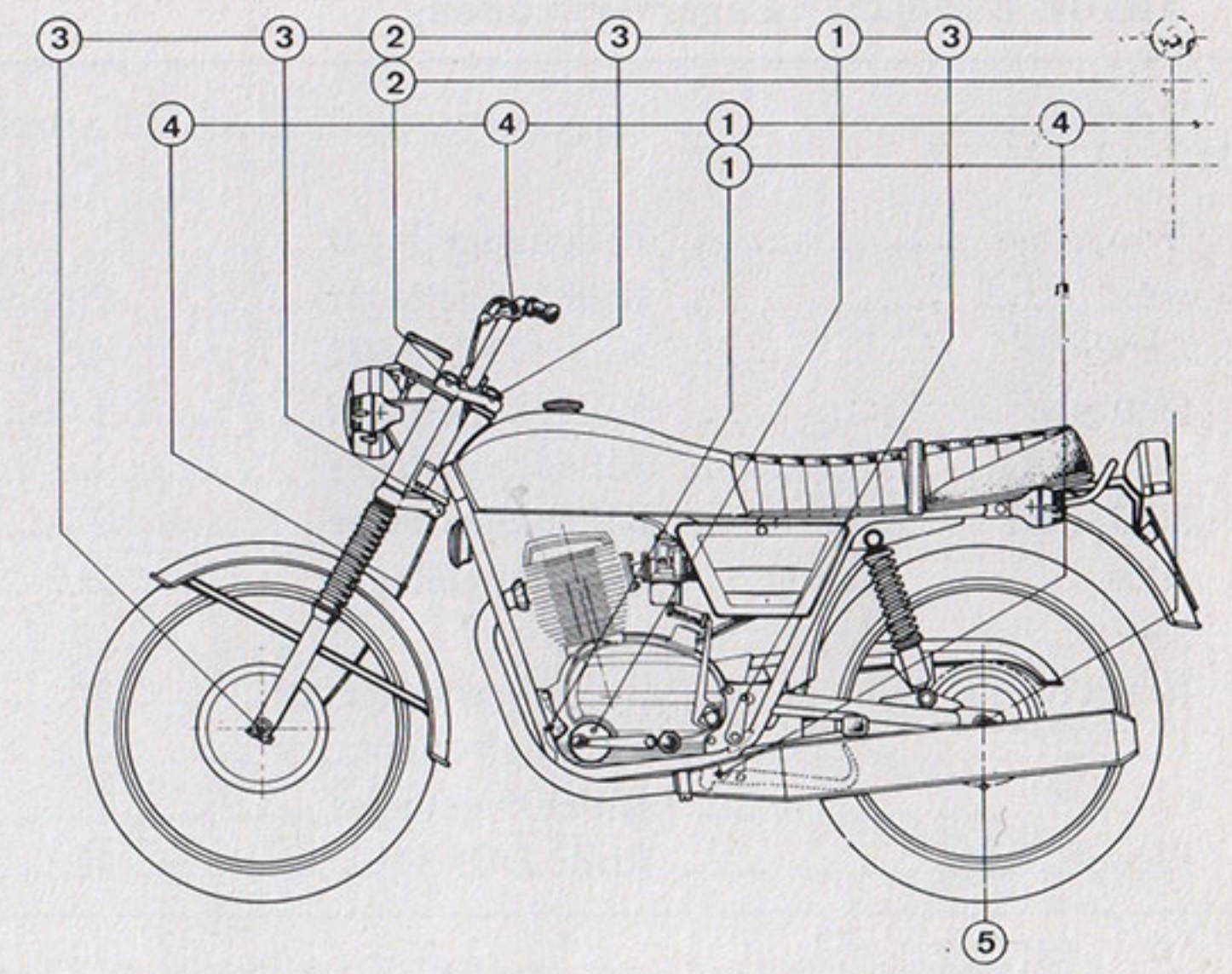
GILERA 150



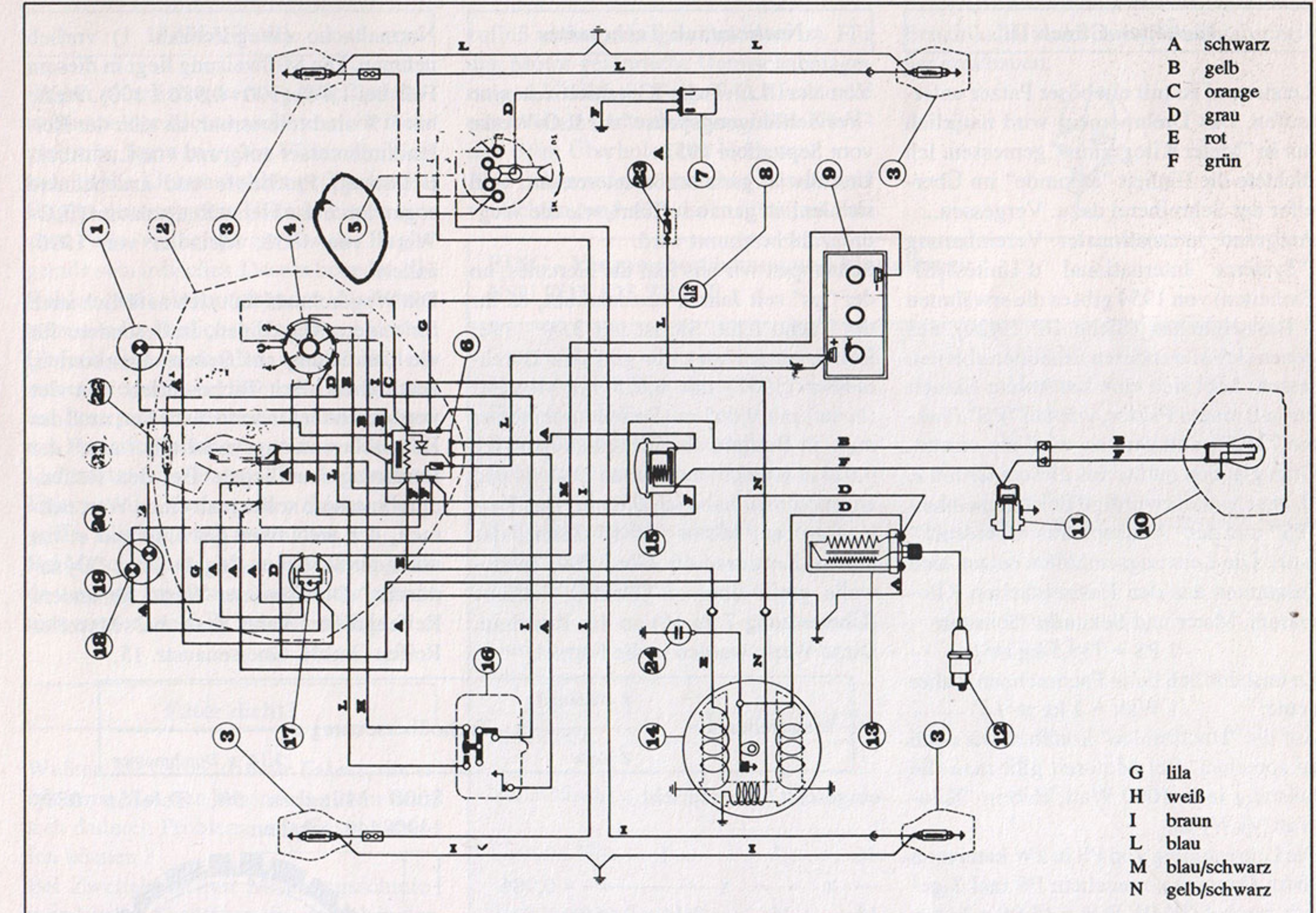
Motor	Gilera 4-Takt	Fahrwerk	Telegabel, ölgedämpft
Zylinderzahl	1 Zylinder	Vorderradgabel	Schwinge ölgedämpft
Bohrung x Hub	60 x 54 mm	Hinterradfederung	Simplex Seilzug 160 x 30
Hubraum	149 ccm	Bremse vorn	Simplex Gestänge 140 x 25
Leistung	14,25 PS (10,5 kW)	Bremse hinten	
Drehmoment	---		
Verdichtung	1 : 10	Allgemeine Daten	
Vergaser	Dell'Orto VHB 23 BS	Radstand	1280 mm
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Gesamtlänge	1940 mm
Schmierung	mit Zahnradpumpe, Vorfilter, Reinigungspat.	Gesamtbreite	750 mm
Batterie	6V 6 Ah	Felgen vorn	18" 1/1,6
Lichtmaschine	6 V 31 W	Felge hinten	18" 1/1,6
Zündkerze	z. B. Bosch W 260 T2	Reifen vorn	2,75 - 18 gerillt
Elektrodenabstand	0,5 mm	Reifen hinten	3,00 - 18 profiliert
Zündanlage	Schwunglichtmagnet	Luftdruck solo v/h	1,75/2,25 bar
Zündzeitpunkt	24° v.OT	Leergewicht	117 kg
Kontaktabstand	0,4 mm	Zulässiges Gesamtgewicht	? kg
Kraftübertragung		Höchstgeschwindigkeit sitzend	119 km/h
Kupplung	Mehrscheiben in Öl	Verbrauch (Prospektwert)	2,8 l/100 km
Getriebe	5 Gang	Tankinhalt (davon Reserve)	11 l (2,5 l)
Schaltung	Fußschaltung links	Sonstiges	
Übersetzungen gesamt	27,905-18,69-14,088-11,03-9,013	Baujahr	1972-1977
Übersetzung prim.	2,062-1,381-1,041-0,815-0,666	Vorläufermodell	Gilera 150
Getriebe/Hinterrad	Kette	Hersteller	Azienda Gilera, I-20043 Arcore (MI), Via Cesare Battisti 68
Übersetzung Getriebe/Hinterrad	Ritzel 15z/52z		

Nr.	Wartungsstelle	alle km	Hilfsstoff	Menge
1	Ölstand kontrollieren	1000	SAE 30	
1	Ölwechsel	3000	SAE 30	bis oberer Rand Einfüllöffnung
1	Ölfilter austauschen	9000		
2	Telegabel Ölstand kontrollieren	5000	Agip F.1 ATF	Stand 43 cm unter Lenkeranschl.
2	Ölwechsel	9000	Agip F.1 ATF	90 ccm
3	Vorderradlager	9000	Abschmieren	Fett
3	Hinterradlager	9000	Abschmieren	Fett
3	Hinterradschwinge Lagerung	9000	Abschmieren	Fett
3	Lenkkopflagerung	9000	Abschmieren	Fett
3	Tachoritzel	9000	Abschmieren	Fett
4	Bowdenzüge	3000	Abschmieren	Fett
4	Bremswellen	3000	Abschmieren	Fett
4	Bremspedalwelle	3000	Abschmieren	Fett
4	Ständerwelle	3000	Abschmieren	Fett
4	Tachowelle	3000	Abschmieren	Fett
4	Drehzahlmesserwelle	3000	Abschmieren	Fett
5	Kette	nach Bedarf	Kettenfett	
	Zündanlageneinstellung kontro.	5000		
	Luftfilter reinigen	3000		
	Luftfilter erneuern	10000		
	Ventilspiel (A=0,15, E=0,1)	3000		

Schmier- und Wartungsplan



E-Schaltplan



1	Tacho mit Lampe 6V-1,5W	7	Blinkgeber	13	Zündspule	19	Drehzahlmesser
2	Scheinwerfer	8	Öldruckschalter	14	Schwunglichtmagnetzündler	20	Instrumentenleuchte 1,5 W
3	Blinker 6V-18W	9	Batterie 6V 11Ah	15	Hupe	21	Scheinwerferlampe 25/25W
4	Lichtschalter	10	Rücklicht 6V 3/15W Bilux	16	Licht- und Hupenschalter	22	Standlicht 3W
5	Blinkerschalter	11	Bremslichtschalter	17	Zündschalter	23	Sicherung 8A
6	Drossel und Gleichrichter	12	Zündkerze	18	Öldruckkontrolllampe 1,5 W	24	Kondensator

Wußten Sie schon...

ARDIE B 250/251 : Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Vorderrad	Rillenkugellager	2	6004	20 x 42 x 12
oder	Rillenkugellager	2	6204	20 x 47 x 14
Lenkung	Kugel DIN 5401	42	6	6 mm Durchm.
Getriebe	Rillenkugellager	1	6303 C3	17 x 47 x 14
	Rillenkugellager	1	6205	25 x 52 x 15
Hinterrad	Rillenkugellager	2	6004	20 x 42 x 12
oder	Rillenkugellager	2	6204	20 x 47 x 14
Motor:				
Kurbelwelle	Zylinderrollenlager	2	NJ 205 C3	25 x 52 x 15
	Zylinderrollenlager	1	NU 205 C3	25 x 52 x 15
	Rillenkugellager	1	6304	20 x 52 x 15
Pleuel	Rolle DIN 5402	13	6 x 12	12 lang 6 Durchm.

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

Einheiten-Clinch III

Letztesmal ist mir ein böser Patzer unterlaufen. Das Drehmoment wird natürlich nur in "Meter Kilogramm" gemessen. Ich dichtete die Einheit "Sekunde" im Über-eifer der Schreiberei dazu. Vergessen... Aufgrund internationaler Vereinbarung ("Système International d'Unités"/SI-Einheiten) von 1954 gibt es die erwähnten 6 Basiseinheiten (Siehe GP 19/20), aus denen sich alle anderen Einheiten ableiten lassen. Läßt sich eine bestimmte Einheit nur mit einem Faktor, wie bei "PS" (Faktor 735,5), ableiten, so wird sie ersetzt. Dran glauben mußte aus diesem Grund z. B. unsere altehrwürdige Leistungseinheit "PS" und der "Atmosphären-Überdruck" (atü). Die Leistungseinheiten setzen sich zusammen aus den Basiseinheiten Kilogramm, Meter und Sekunde. Genauer:

$$1 \text{ PS} = 735,5 \text{ kg m}^2 / \text{s}^3$$

Zu umständlich beim Fachrechnen, daher heute:

$$1 \text{ Watt} = 1 \text{ kg m}^2 / \text{s}^3$$

Auf die "Hochzahlen" kommen wir noch zu sprechen. Bei Motoren gibt man die Leistung in je 1000 Watt, also in "Kilowatt" (kW) an.

Die Umrechnung von PS in kW kann man über Daumen so machen: PS mal 3 geteilt durch 4 (BMW R26 = 15 PS x 3 : 4 = 11 kW und ein Bißchen). Für den Hausgebrauch reicht dieser Wert. Genauer: von PS in kW = PS x 0,7355 - oder kW in PS = kW : 0,7355. Für heute soll's reichen....

Nocheinmal: Tachometer

Von der ILO-Twin IG erhielt ich eine "Vervielfältigungspause" der ILO-Werke vom September 1952.

Und die ist ganz schön interessant, weil sie nämlich genau aufführt, wie die Wegdrehzahl bestimmt wird.

Schnappen wir uns mal die Hercules, an der "ps" seit Jahren rumschraubt, da ihr der Tacho fehlt. Sie ist mit 3.00 - 19er Reifen ausgerüstet. Ilo gibt den Durchmesser (1952) mit 0,615 m, Metzeler (heute) mit 0,665 m (Reifendurchmesser max. in Betrieb) an. Gemessen habe ich 0,625 m im nicht montierten Zustand und angenommen habe ich 0,65 m. Das Kettenritzel am Motor hat 16 Zähne, das hintere Kettenrad 46 Zähne. Die Tachowelle greift über ein kleines Getriebe (Übersetzung 7 zu 10) an das Ritzel an. Diese Werte werden in die Formel

$$\text{Wegdrehzahl} = \frac{Z \text{ Hinterrad}}{Z \text{ Kette}} \times \text{Tachoübersetzung} \times \frac{1}{3,14 \times \text{Durchmesser}}$$

eingesetzt (pi entspricht 3,14)

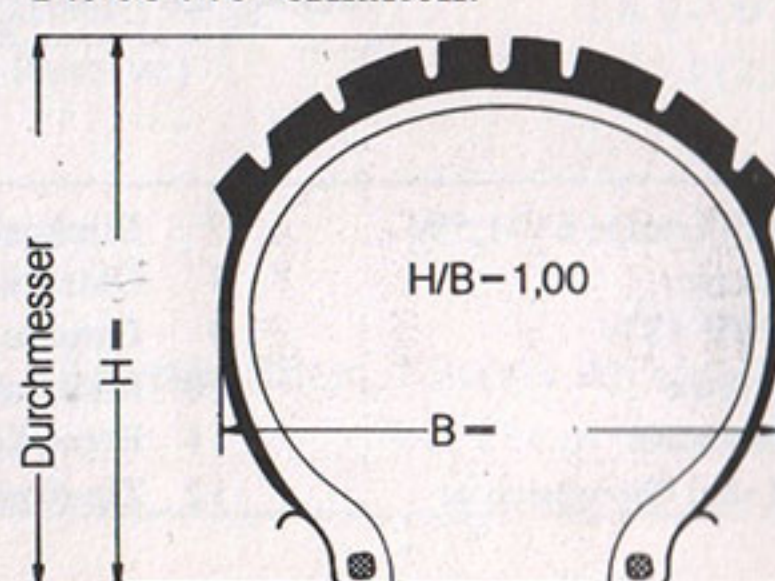
$$\frac{46}{16} \times \frac{7}{10} \times \frac{1}{3,14 \times 0,650} = 0,986$$

Die beste Lösung wäre nun ein Tacho mit der Wegdrehzahl 0,986. Den wird es kaum geben, wir müssen also mit einem

Normaltacho (Wegdrehzahl 1) vorlieb nehmen. Die Mißweisung liegt in diesem Fall bei 1,4 % (100 - 0,986 x 100). Werte bis 5 % sind tolerierbar, da sich der Reifendurchmesser aufgrund von Luftdruck, Belastung, Profiltiefe und anscheinend sogar durch das Herstellungsdatum (ILO-Werte von 1952, Metzeler von 1990) ändert.

Die Wegdrehzahl läßt sich natürlich auch für andere Maschinen, insbesondere für die Umrüstung auf Seitenwagenbetrieb, bestimmen. Bei Tachuantrieb von der vorderen oder hinteren Nabe her, muß das Kettenübersetzungsverhältnis aus der Rechnung rausfliegen. Bei den Reifendurchmessern sollte man einen Wert nehmen, der weit über der Ilo- und etwas unter der Metzeler-Angabe liegt. "Dynamische" Durchmesser-Werte für andere Reifengrößen kann man bei Metzeler Reifen GmbH, Gneisenastr. 15,

8000 München 50, Telefon 089/14908440 erhalten.



Tachoauswahlliste am Beispiel ILO M 175, M 175V, M 200, M 250 und M 2 x 125

Reifen-durchmesser nach ILO [m]	Reifen-durchmesser nach Metzeler [m]	Hinterrad übersetzung	Tacho übersetzung	Wegdrehzahl nach ILO	Tacho	Abweichung
2,75 x 19 0,604	--	15/42	7/10	1,035	1	3,5% Voreilung
		15/46	7/11	1,035	1	3,5% Voreilung
3,00x19 0,615	0,665	14/46	6/10	1,02	1	2% Voreilung
		15/42	7/10	1,01	1	1% Voreilung
		15/46	7/11	1,01	1	1% Voreilung
		16/46	7/10	1,04	1	4% Voreilung
		15/41	7/10	0,99	1	1% Nachlauf
		15/46	7/10	1,11	1,10	1% Voreilung
3,25x19 0,635	0,677	15/46	7/11	0,98	1	1% Nachlauf
		15/48	7/11	1,02	1	2% Voreilung
		16/44	6/10	0,825	0,8	3% Voreilung
		16/46	7/10	1,01	1	1% Voreilung
		17/46	7/10	0,95	1	5% Nachlauf
		17/49	7/10	1,01	1	1% Voreilung

LIMA-Panne

Wenn plötzlich unterwegs die Ladekontrolllampe der Lichtmaschine nicht mehr verlischt, kann in vielen Fällen die Weiterfahrt die Lichtmaschine gefährden! Es gibt dennoch eine Hilfe in einem solchen Falle, wo beispielsweise der Regler gerade sein irdisches Dasein beendet, die Kohlen auf einem eiernden Kollektor tanzen oder ähnliches Ungemach droht: Einfach die Limakohlen aus den Haltern ziehen, deren Kabel lösen und die Kohlen ins Portemanie stecken. Bei Maschinen mit Batteriezündung begrenzt dann der Ladezustand der Batterie die Reichweite. Ergo: wenig Verbraucher (Licht, Heizgriffe, Blinker, etc.) anschalten. Bei Maschinen mit Magnetzündung gibt's da weniger Probleme. Nachhause kommt man immer, notfalls halt ohne Licht.

Filter dicht?

Wußten Sie schon, daß die Fahrer, die es mit ihren Motoren besonders gut meinen, sich dadurch Probleme mit diesen schaffen können?

Bei Zweitaktern mit Mischungsschmierung können Spritfilter, die einfach in den Benzinschlauch zum Vergaser eingebaut werden, durch das im Sprit enthaltene Zweitaktöl so hohe Durchflußwiderstände aufbauen, daß ein ausreichender Sprit-

zufluß nicht mehr gewährleistet ist. Für den Motor gefährliche Gemischabmagerungen können die Folge sein. Man denke nur an einen dadurch verursachten Klemmer beim Überholen mit Vollgas...

Also lieber auf einen solchen Zusatzfilter verzichten, und sich dafür öfter mal den

Benzinhahn und seinen Wasserabscheider anschauen.



BING - Vergaserbestückung und Einstellung: NSU FOX 125 ZB 2-T

Vergasertyp	1/16/32
Motoranschluß	21 mm
Filteranschluß	25 mm
Schwimmergehäuse kompl.	---
Schwimmergehäuse	---
	fest links
Schwimmergehäusedeckel	32-132
Schwimmer	35-060
Kraftstoffanschluß	---
	6 mm
Gasschieber	22-225
Mischkammereinsatz	---

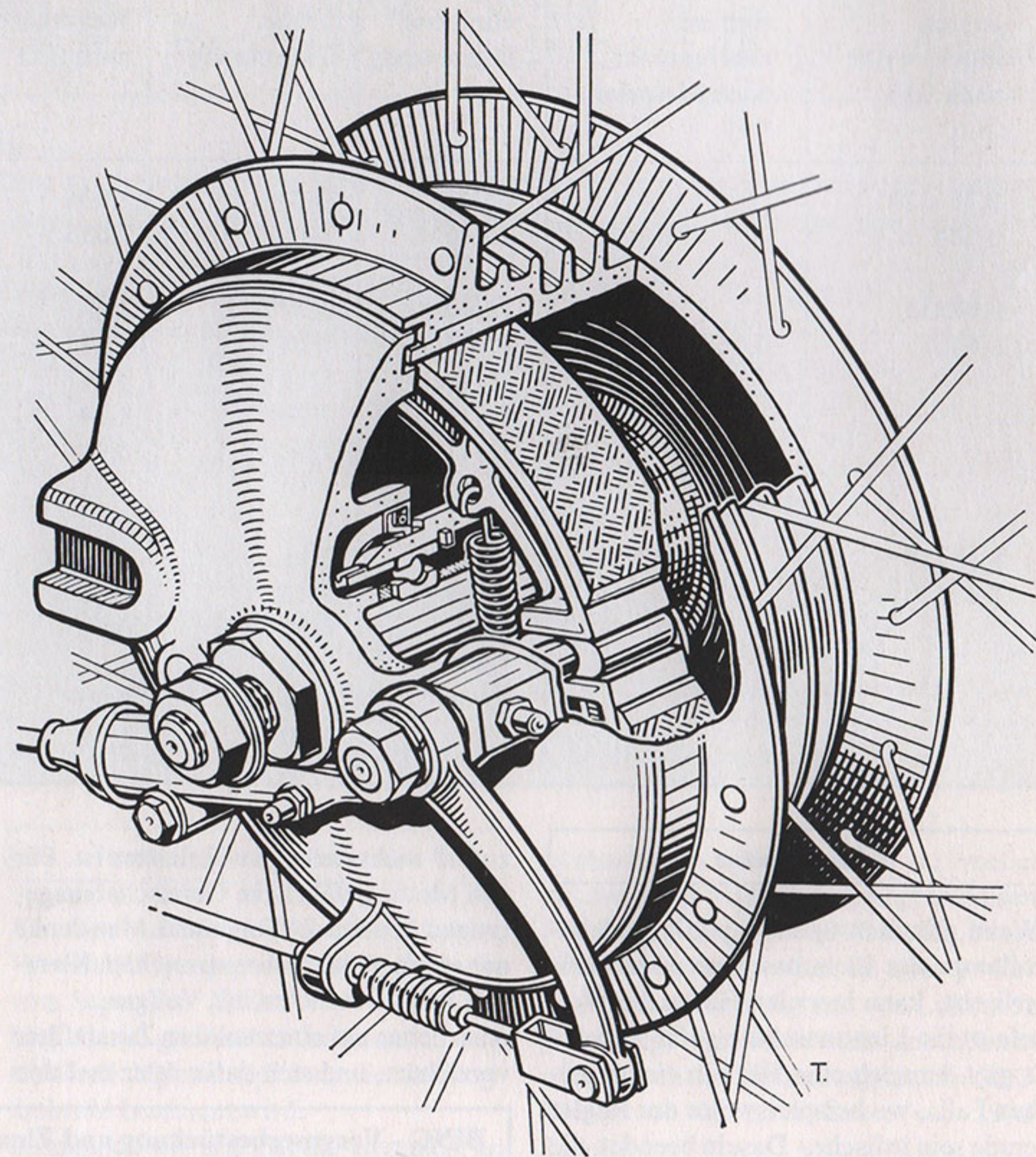
Hauptdüse	44-031
	85
Nadeldüse	45-052
	310
Leerlaufdüse	---

Startdüse	---
Düsennadel	46-102
	2
Nadelstellung	3
Luftregulierschraube offen	---

Pflege und Verbesserung von Trommelbremsen

Im Zeitalter der mit Hilfe eines ABS-Systems von vier innenbelüfteten Scheiben abgebremsten Hochleistungs-PKWs (welche in den seltensten Fällen von Hochleistungsfahrern bewegt werden) - scheint es immer wichtiger, dieser unheil-schwangeren Tendenz etwas entgegenzu-setzen. Um im wahrsten Sinn des Wortes nicht anstößig zu wirken sind alle Motor-räder, auf denen wir unsere sterblichen Hüllen fortbewegen, mit zwei unabhän-gig voneinander wirkenden Bremsen aus-gestattet. In den meisten Fällen werden das Trommelbremsen sein, wenn auch der eine oder andere Klassiker aus den 70ern mit einer Scheibe am Vorderrad aufwar-ten kann. Die Trommelbremsen müssen aber stets in einem nahezu optimalen Zustand sein, wenn sie auch unter heuti-gen Verkehrsbedingungen unfallverhü-tende Aufgaben übernehmen sollen. Und genau da liegt vieles im Argen: Selbst bei gepflegt wirkenden Maschinen sind Kloa-kenbremsen keine Seltenheit. Um einen möglichst hohen Wirkungsgrad und eine gute Dosierbarkeit zu erzielen, sind gar keine wahnsinnigen Schlosserkunststük-ke nötig.

Da aber viele Kleinigkeiten erst in ihrer Gesamtheit eine Bremse machen, wird das hier eine längere Geschichte. Am besten, wir fangen da an, wo der Fahrer mit dem Bremslein in Kontakt kommt, nämlich an der Hebele. Wichtig ist zu-nächst mal die richtige Stellung des Bremshebels, er sollte so weit nach unten geneigt sein, daß die auf dem Hebel ru-henden Finger fast eine gerade Verlänge-rung des Armes bilden. FAST, weil, wie ich nach emsiger Diskussion mit pk und der Probe am lebenden Objekt heraus-fand, der Griff besser wird wenn der Hebel einige Grade mehr nach oben zeigt, als wenn der Winkel der Arme weiterge-führt wird. Weiterhin geht Kraft verloren, wenn die Hebel zu weit innen am Gelenk gefaßt werden. Besser ist es, die ganze Armatur so weit in Richtung Steuerkopf zu schieben, daß man mit dem kleinen Finger schon fast das Ende des Bremshe-bels (Kugel oder Spitze) berührt. Dadurch gewinnt man ein Mehr an Kraft (durch den längeren Hebel) und ein Mehr an Dosierbarkeit (durch den längeren Weg). Wenn die Hebel richtig stehen, sollte man dafür sorgen, daß sie auch leichtgängig sind. In das Hebelgelenk ist ein dünnes Fett (Molykote oder ähnliches) zu



schmieren, wichtig ist die Schmierung auch am Zugnippel, da sich dieser bei jeder Bremsung um ein paar Winkelgrade im Bremshebel bewegt. Wer öfter ans Schmieren denkt, kann auch Öl anstelle von Fett nehmen. Besonders bei Frost werden billige Fette oft zäh. Bei einigen Motorradfirmen (z.B. Honda) ist es zur löblichen Sitte geworden, die Hebelge-lenke mit Hilfe von Gummimanschetten vor Schmutz und Salzwasser zu schützen. Wessen Maschine damit nicht ausgerüstet ist, läßt sich diese für kleines Geld mit Hebelgelenkschützern aus dem Zubehör-handel ausstatten. Lohnt sich allemal. In jedem allgemein gehaltenen Wartungs-sermon wird immer wieder gebetsmüh-lenhaft das Abschmieren der Bowdenzü-ge empfohlen. Dabei hat Ing. Jürgen Goebel schon Mitte der fünfziger Jahre im "Motorrad" nachgewiesen, daß durch die entstehenden Flächendrücke beim Betätigen von ja stets in Krümmungen verlegten Zügen das zum Abschmieren benutzte Öl sowieso weggedrückt wird. Sinn macht

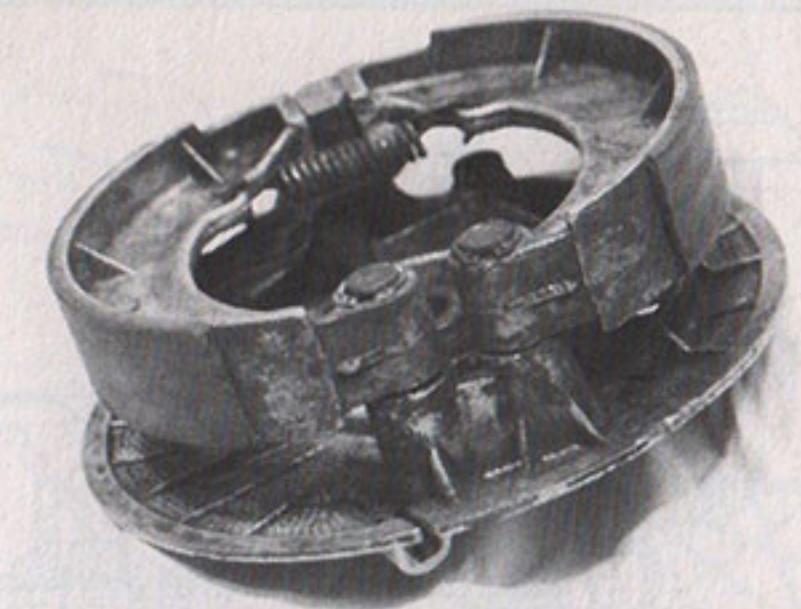
Zeichnung oben: Vorderradbremse an den Zündapp Schwingenmodellen. Deutlich ist der Schmiernippel an der Nockenwelle und der Faltenbalg am Bowdenzug zu erkennen.

die Ölerei von Zügen nur unter dem Aspekt des Säuberns bei Verschmutzung und der Rostvorsorge. Sinnvoll sind auf jeden Fall Schmiermittel mit Molybdän-sulfid. Selbst wenn das Öl weggedrückt wird, hat man noch die grüne Hoffnung, daß das "Mo" bleibt. Sollte bei der Ver-wendung von Hebelgelenkschützern und der Anbringung eines kleinen Fettkrags an der Austrittsstelle des Innenzuges - oben wie unten - eigentlich nicht mehr vorkommen! Wenn doch, empfiehlt es sich den Zug am oberen Nippel auszuhän-gen, sich einen kleinen Papptrichter zu basteln, und mit Nähmaschinen- oder MoS2-Öl den Zug durchzuspülen. Vor-sicht bei Bremsen die den Nockenhebel innen haben (z.B. MZ), da läuft die Soße dann in die Bremse! Diese umständliche Prozedur kann man sich bei Verwendung

der seit Jahrzehnten verbauten "Dehne"-Öler erleichtern (siehe dazu ps "Versuch macht kluch"). Nur mit Nähmaschinenöl abgeschmiert werden Züge mit Teflon-Innenleben. Jedoch nicht mit Schmier-mitteln aus der Sprühdose. Die quellen sonst nämlich, aufgrund der Lösungsmittel, und sind reif für die Kippe. So ein Teflon-Zug sollte möglichst immer ver-wendet werden, auch wenn Puristen stöh-nen. Kostet zwar ein paar Mark mehr, spart aber Kraft und hält auch länger. Der Zug selber muß zwei sich widerstrebende Forderungen erfüllen: einerseits sollte er nicht länger als nötig sein, um möglichst wenig Reibung zu haben, andererseits haben zu kurze Züge oft zu enge Bögen, in denen durch Reibung Kraft verloren geht. Ein guter Kompromiß ist, wie so oft im Leben, das Erstrebenswerte: Nicht viel länger als nötig, aber grundsätzlich in weichen Bogen mit großen Radien sollte der Zug verlegt sein. Oftmals sind sowohl an den Armaturen wie auch an der Bremse selbst Verstellerschrauben angebracht. Der Zug sollte niemals so verlegt sein, daß sofort nach der Verstellerschraube ein enger Bogen folgt. Ansonsten läuft man Gefahr, daß die Seele (Innenleben des Zuges) sich an der Verstellerschraube aufscheuert.

So, mittlerweile sind wir an der Bremse angekommen. Der nächste Knackpunkt dort ist der Bremshebel, respektive seine Stellung. Wenn der Bremsenkonstrukteur gedacht hat, läßt sich der Hebel unter Verwendung einer Feinverzahnung auf den Nocken verstellen. Damit kann man nicht nur wunderschön Belagverschleiß ausgleichen, sondern was viel wichtiger ist, den Hebel so einjustieren, daß wenn die Bremse greift der Hebel im rechten Winkel zum Bowdenzug steht. Gibt den besten Wirkungsgrad und spart somit wieder Kraft, die zum Dosieren zur Ver-fügung steht. Nur der Vollständigkeit halber erwähne ich hier noch, daß natür-lich ein wenig Schmierung am Nippel sowohl dem Bremshebel wie auch dem Zug gut tut. Ein Tropfen Öl gehört natür-lich auch auf die Verstellerschraube unten an der Bremse. Diese eben aufgeführten Arbeiten lassen sich alle ohne Bauerei bewerkstelligen. Etwas mehr zur Sache geht's mit dem Ausbau der Räder. Aber Vorsicht! Bei den meisten älteren Ma-schinen sind noch asbesthaltige Beläge verbaut. Und wie wenig gesund dieses Zeug ist, wissen alte Leser spätestens seit Stromis Asbestartikel in Heft 14. Die ein-fachste Lösung, dem Problem zu bege-gen, ist der reichliche Einsatz von Wasser

sobald die Räder raus sind. D.h. Brem-strommeln einfach mit einem Schwamm oder Lappen und viel Wasser auswas-schen, die Ankerplatten unter dem Was-serhahn mit Hilfe einer billigen Abwasch-bürste abschrubben. Wenn das geschah, folgt die Zerlegung der Bremse in ihre Einzelteile. Um sich viel Ärger zu erspa-ren (auch später beim Zusammenbau), empfehlen wir den Kauf einer Bremsfe-derzange. Mit Hilfe dieses skurril aus-schauenden Apparillos, der sich um 10 Deutschmark im Baumarkt erstehen läßt (muß nicht vom Werkzeugonkel sein - wäre bei häufiger Benutzung vielleicht besser), lassen sich die Federn ohne Ge-fahr für den Schraubenden aushängen. Anschließend Backen abziehen und den oder die Nocken rauspulen. Gleich wie-der mit allem Kram unter den Wasser-hahn. Ist dann alles schön trocken, erfolgt die Sichtprüfung der Einzelteile. Alle Bauteile sollte man jetzt genau in Augen-schein nehmen: Bei den Federn gibt es am wenigsten zu sehen, wenn sie allerdings Kerben durch "fachmännische" Demon-tage per Schraubendreher haben, lieber austauschen, bevor sie durch einen Ker-briß entzwei gehen, und dem Fahrer nach dem Leben trachten. Beim Radwechsel an einer 400er Suzuki fielen der Besitzerin Federtrümmer entgegen. Gut, daß dort eigentlich zwei Federn die Backen zu-sammenhielten. Das Motorrad war keine zwei Jahre alt. Soll keiner kommen und sagen: Federn austauschen, soon Blöd-sinn... Bei den Bremsbacken gilt es erst-mal, die Belagdicke zu kontrollieren, wenn der Belag schon kurz vor den Nieten steht, bzw. überhaupt schon weit "run-ter" ist, lieber neu belegen. Wenn man neu belegt, führen mehrere Wege nach Rom. Wenn der Motorradhersteller noch durch Händler vertreten ist, kauft man sich dort neue Backen, sofern diese liefer-bar sind. Wenn dem nicht so ist, schaut man sich das Alu der Backen an den Stellen an, an denen der Nocken die Bak-ken bewegt. Sind dort mit der Fingerkup-pe fühlbare Dellen im Alu, muß entweder eine andere, passende Backe her, oder wenn keine neuen mehr zu bekommen sind, die alte aufgefüttert werden. Diese Dellen sind ausgesprochen tückisch, die Bremse löst dann schlecht und neigt stark zum "Beißen". Es sind schon Leute des-wegen auf den Pinsel gefallen. Das Auffüttern geschieht dadurch, daß man ein Stück Blech (nicht zu dünn) u-förmig um die Backenflanke legt und dieses anschließend dort um die Backe



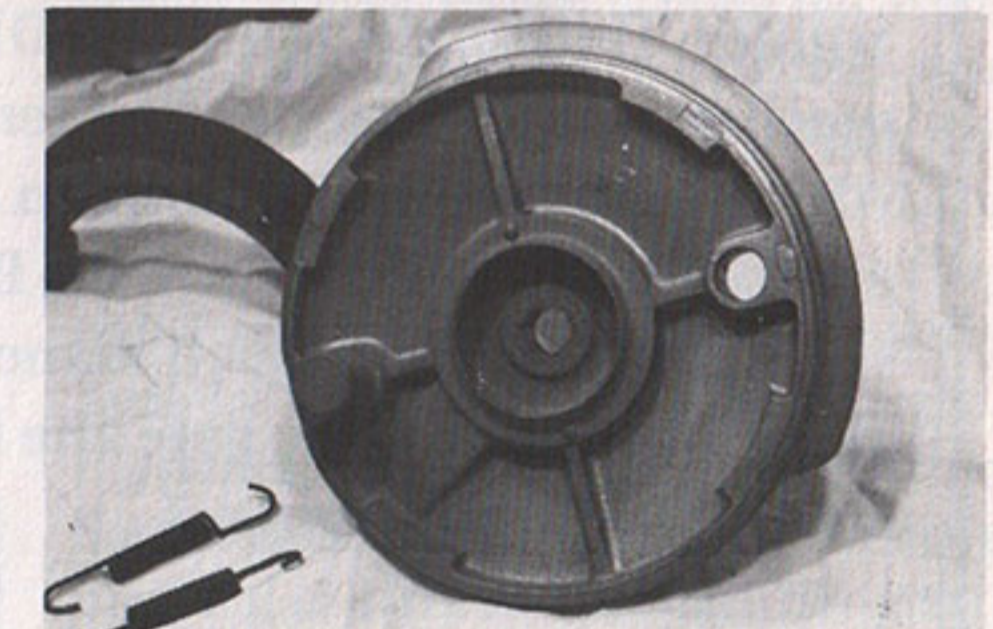
Typische "Kloakenbremse" aus x-beliebigem Gebrauchtmotorrad - viel Rost und Abrieb



Durch mangelnde Pflege findet der Nocken nicht mehr in die Ausgangsstellung zurück

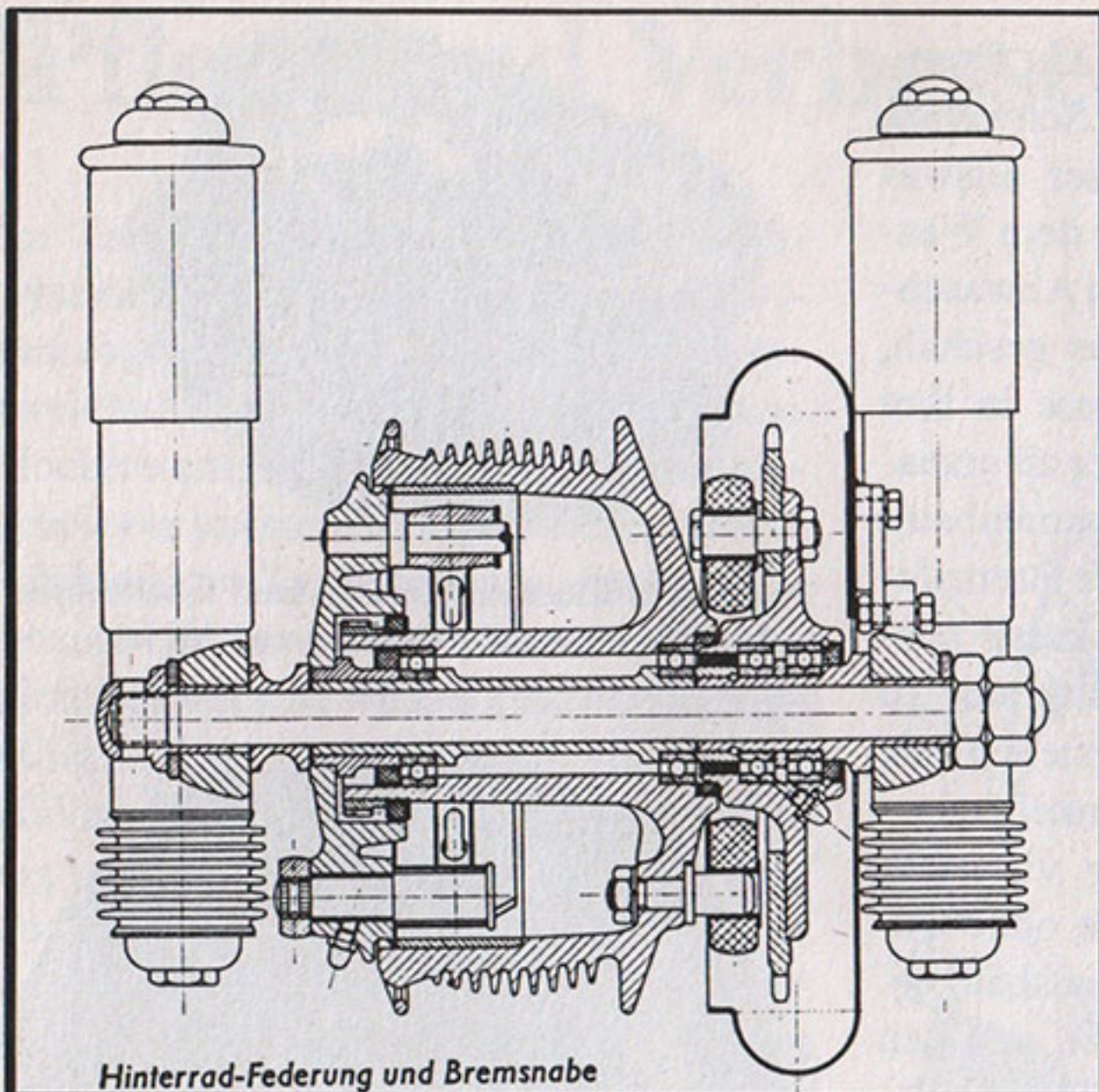


In Nocken und Welle sollte das Schmiermittel ganz dünn "einmassiert" werden.



Diese Bohrung in der Ankerplatte hat soviel Luft, daß der Nocken wackelt. Ausbüchsen!

bördelt. Am besten man versucht auch noch die Delle wegzufeilen. Leute mit wenig Routine feilen leider oft schräg. Ich rate aber nur im alleräußersten Falle zu solchen "Sibirischen" Schlossermetho-den. Besser sind neue Backen! Ist die Backe gesund, freut sich der Mensch, und tapert zum nächsten Jurid-, Textar- oder sonstwie Bremsendienst. Die Leute dort kleben - kleben! - denn zum Nieten sind die modernen Belagma-terialien eher zu weich - einem dann einen Belag nach Maß auf die Backen.



Zeichnung oben: Je breiter der Nocken gelagert ist, desto geringer die Chance, daß er ausschlägt. Hier ein gutes Beispiel: Regina Hinterradbremse

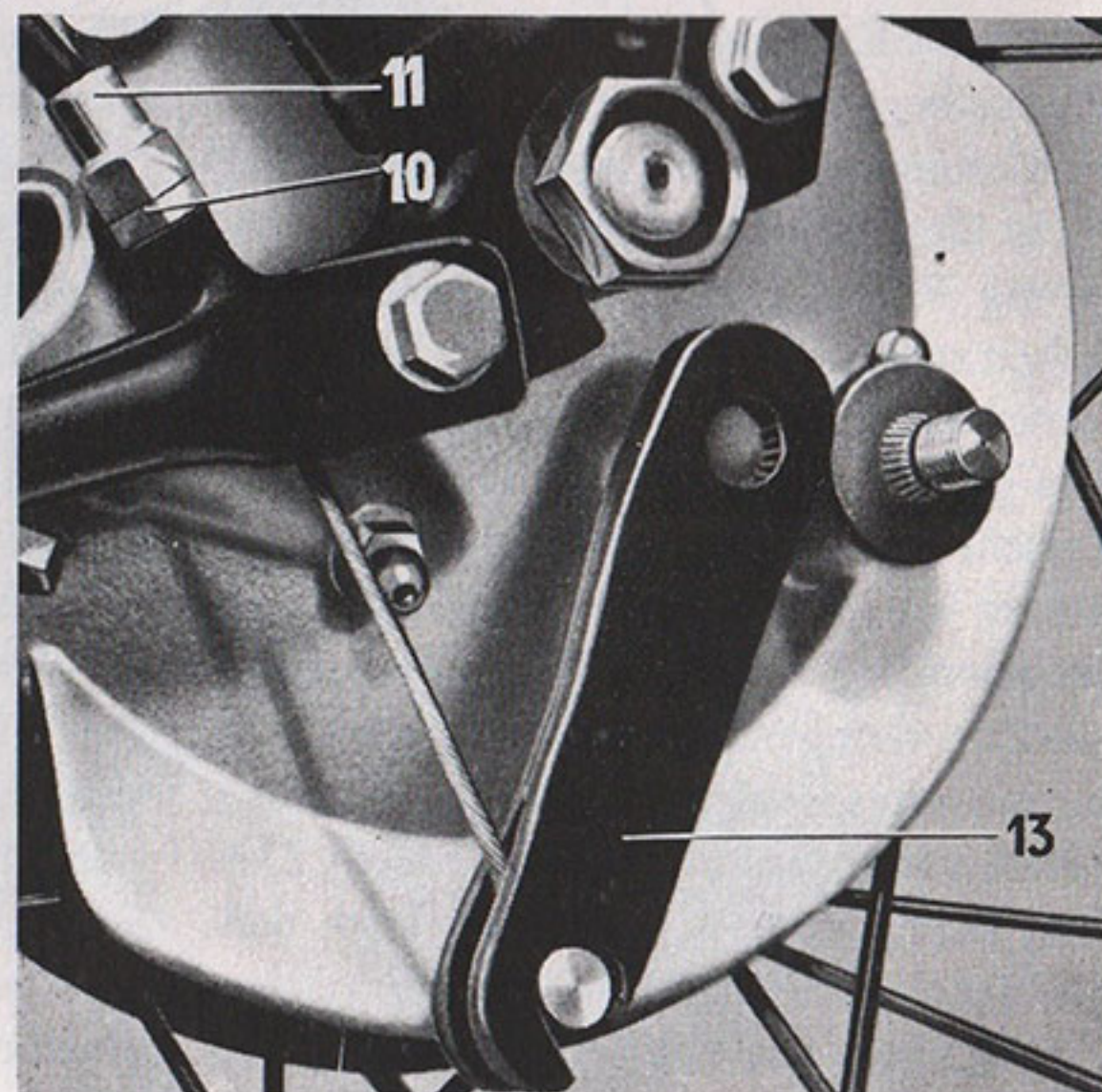
Dazu gleich. Vorher nochmal zur Trommel. Selbige darf nicht unrund sein. Unrunde Trommeln merkt man an der pulsierenden Wirkung der Bremse, wenn nur

schwach gebremst wird. Ist das der Fall, wird das Rad ordentlich zentriert und anschließend zu einer Drehbank geschleppt, die groß genug ist, das Rad aufzunehmen. Dürfte bei einem 16er Rad nicht so schwer sein, bei 19 oder 21 " sieht's schon düsterer aus. Dort wird das komplette Rad ausgedreht. Hat man das Rad nicht auch noch zum Bremsenanker geschleppt, darf man noch einmal wiederkommen. Um die

maximale Belagdicke zu erreichen, brauchen die Leuchten dort Ankerplatte UND Rad. Übrigens niemals selber auf die Idee kommen, Beläge kleben zu wollen. Ist einfach nur gefährlich, glaubt's mir! Als nächstes wird man gefragt werden, ob man denn eine weiche oder harte

Belagsorte haben möchte. Asbestfrei oder asbesthaltig? Alle Welt rät zu asbestfreien, weichen Sorten. Ein weicher Belag gibt mehr Abrieb, d.h. die Trommel muß öfter entstaubt werden, tragen aber schneller auf der ganzen Fläche und haben etwas größere Reserven bei Fading.*

unten: Gut zu sehen, die Feinverzahnung vom Nocken und Hebel (Dürkopp)



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

Heft 2: NSU (vergriffen)

Heft 3: DKW

Heft 4: Adler

Heft 5: Horex

Heft 6: Triumph Werke Nürnberg

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-

scher Test: Horex Regina 4

Heft 11: Schwerpunkt: Sanglas • Typenkunde: Dürkopp M 125 A • Schwerpunkt II: EMW R35/3 • Historischer Test: Hoffmann Gouverneur • Technik: Simmerringe IV

Heft 12: BSA/Norton Café Racer • MZ-Gespann • Historischer Test Horex Resident • Typenkunde Laverda 750 SF • Schrauberhilfe: Einspeichen • Unternehmensgeschichte Express - Neumarkt Oberpfalz

Heft 13: AWO • Typenkunde BMW R 50 • Fischereihafen-Rennen 1990 • Kawasaki Z 200 • Historischer Test BMW R 26

Heft 14 :AJS • Isle of Man • IFA RT 125 • Typenkunde Ducati 350 scrambler • Umweltserie: Asbest

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 16: Schwerpunkt: Zündapp und seine Konkurrenten (Teil II) • Typenkunde: MV Agusta 125 • Historischer Test: Panther KS 150

Heft 17: Schwerpunkt: Selbstbaugespann mit Panhard-Motor • Historischer Test: Victoria Swing • Typenkunde: Zündapp 200 S • Technik: Honda Zündanlagen

Heft 18: Superwetzhebel • Typenkunde Triumph T 120R • Nürburgring von Klacks Schwerpunkt MZ ES 250 • Historischer Test Triumph Twenty one • Motorgalerie Honda 125 cc

Die Ursache dafür ist in der Tatsache zu suchen, daß alle Trommelbremsen, vom billigen Dosendeckel bis zur Doppel-Duplex-Vollnabe, bei starker Erwärmung konisch werden und sich weiche Beläge besser an eine leicht konische Trommel anpassen. Harte Beläge brauchen natürlich länger zum Einlaufen, bzw. bis sie auf voller Fläche tragen. Die Lebensdauer läßt sich nicht ausnutzen wenn die Beläge verglasten. Also lieber nicht zu geizig sein. Generell ist bei Trommelbremsbelägen auf den ersten paar hundert Kilometern Nacharbeit notwendig. Dat kriege mer später! Ist man glücklich zu Hause eingetroffen, kann man sich ans Zusammensetzen der Bremse machen.

Beim Zusammenpopeln des Energieumwandlers möge man sich zuvorderst drei Dinge nehmen: Zeit, eine Küchenrolle und das richtige Fett. Ja, Fett ist an einigen wichtigen Stellen in der Bremse unverzichtbar. Nicht irgendein Wald- und Wiesenfett, sondern eine Hochtemperaturmolykotepaste für Bremsen, die nicht verharzt oder ausblutet, wie beispielsweise Wolfracoat Top Paste von Klüber oder ein vergleichbares Produkt. Gefettet werden GANZ DÜNN der Nocken an der Anlagefläche zur Ankerplatte, die Nockenflanken, die die Backen auseinanderdrücken und die durch die Ankerplatte gehende Nockenachse. Wohlmeinende Motorradfirmen statteten ihre Bremsen oft mit einem Schmiernippel an der Nockenachse aus. Wenn dort mit der Fettpresse Abschmierfett reingequackt wird, braucht man sich über verschmierte Backen nicht zu wundern. Also nochmals: Nocken nur vorsichtig schmieren, wenn das Rad draußen ist und man sieht, wo das Fett hinkönnte. Die Paste sollte am besten mithil-

fe eines kleinen Lederstückes oder Lappens geduldig in die Bauteile einmassiert werden. Wenn der Nocken in der Ankerplatte wackelt, ist die dort befindliche "Lagerung" ausgeschlagen. Erstmal einen neuen Nocken besorgen. Wenn das nicht hilft, muß ausgebüchst werden. Ein freundlicher Mensch mit einer Fräsbank sollte den Auftrag erhalten. Er weiß auch am besten welche Materialien ausgewählt werden müssen. Der Nocken sollte nach der Reparatur nicht mehr wackeln, aber eingefettet leicht in der Ankerplatte zu drehen sein. Mit etwas Fett sind auch die Widerlager der Backen zu versehen. Bei besseren Bremsen sind die Widerlager oft exzentrisch verstellbar, um Belagverschleiß auszugleichen. Diese ganze Mimik gilt es ebenfalls sanft zu schmieren. Wenn alles gesalbt ist, ganz gründlich die Hände säubern, damit nicht einmal Spuren von Fett auf die Belagflächen kommen können. Dann wird die Ankerplatte komplett zusammgebaut - Vorsicht mit den Federn! - und Rad und Bremse wieder ins Motorrad gesetzt. Sorgfältige Leute brechen mit einer Feile die Kanten des Belages. Wichtig scheint diese Prozedur dann, wenn die Trommel nicht ausgedreht wurde und daher kleine Absätze haben kann. Anschließend kann man, um sich der absoluten Sauberkeit der Beläge zu versichern, die Bauteile mit einem Bremsenreiniger einsprühen. Aber nicht mit irgendeinem, das Zeug mag zwar wirksam sein, enthält aber so viel Gift in Form von Tri und Per und anderen schädlichen Substanzen, daß ich nicht verstehe, warum so etwas noch angewendet werden darf. Es gibt jetzt nämlich auch lösungsmittelfreie Brem-

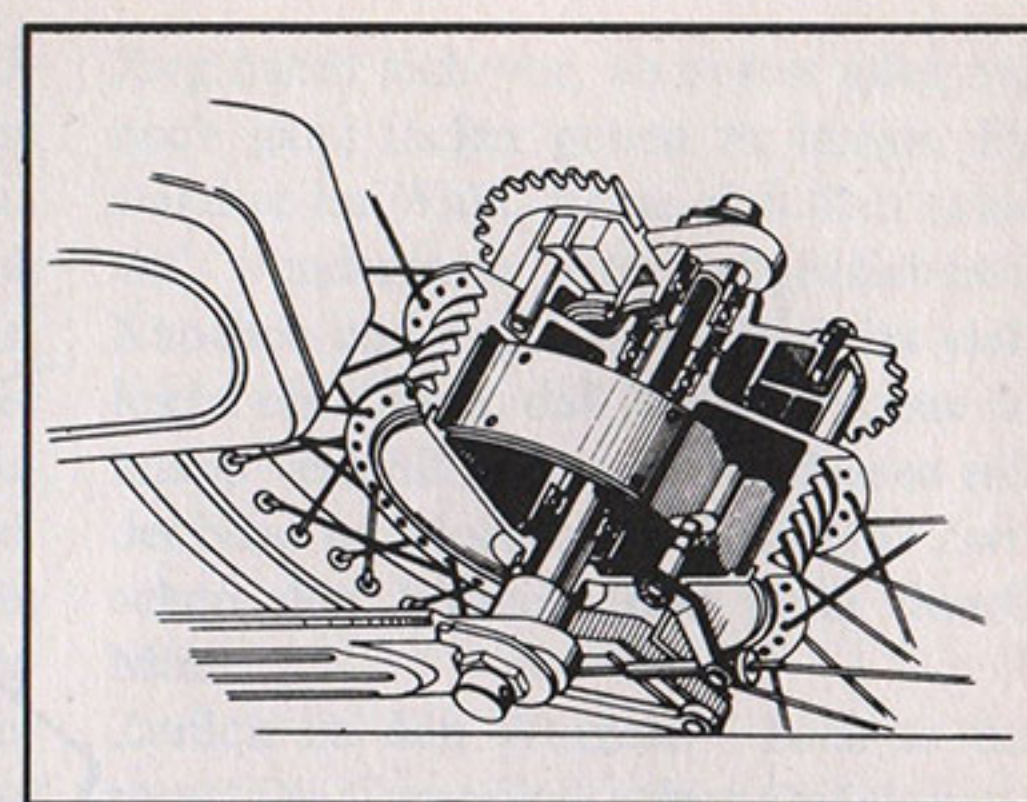


Foto oben: Typisches Beispiel für Vollnabenbremse mit zwei Nocken-Betätigung (Duplex). (BMW R 50 - 69S)

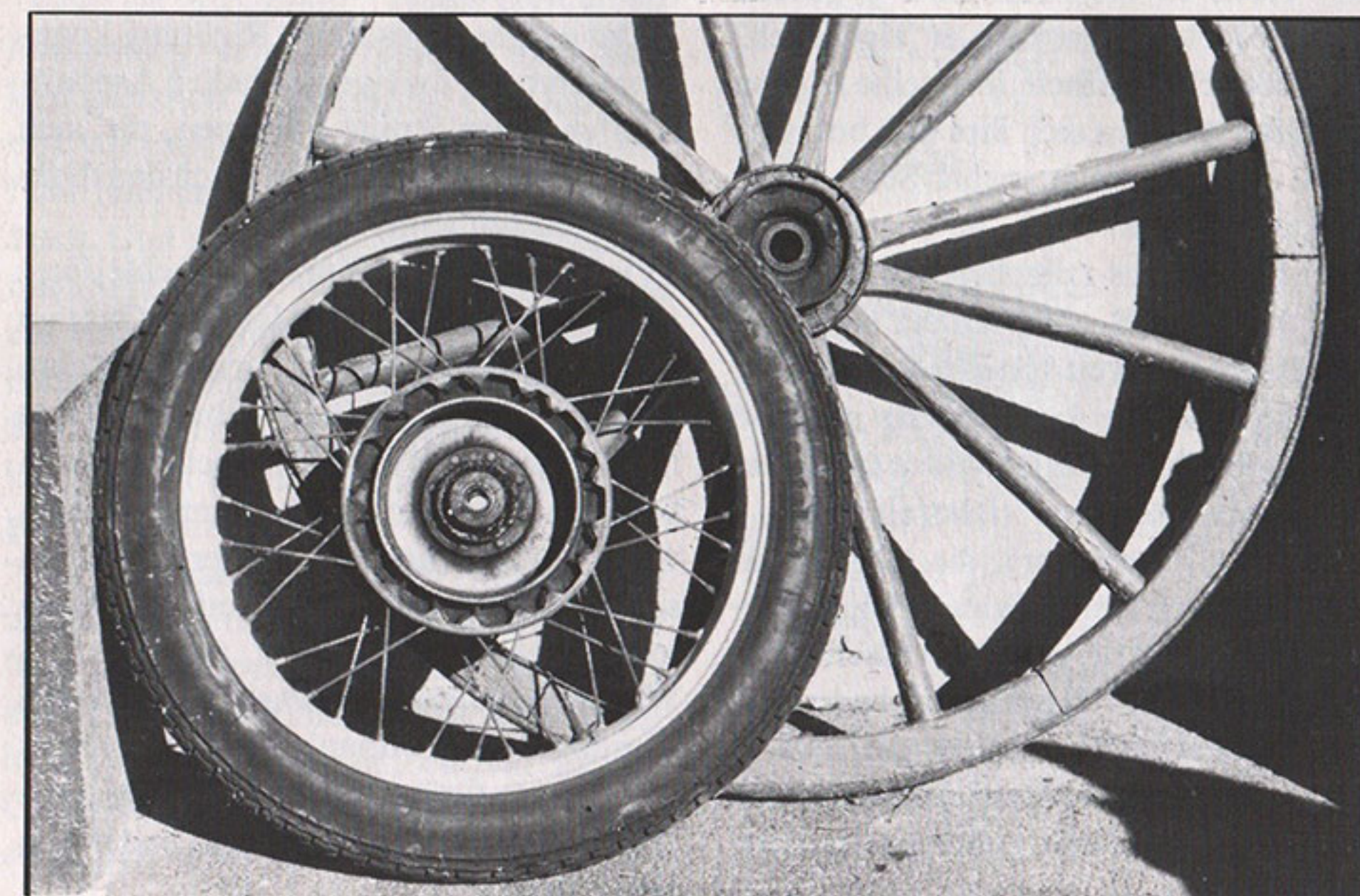
senreiniger. Ich weiß nicht ob es noch ein Produkt einer anderen Firma gibt. Bis dato kenne ich nur den "A 100" Bremsenreiniger von Dr. Wack Chemie in Ingolstadt. Das Zeug ist excellent und kann mit reinem Gewissen benutzt werden. Bei den folgenden Fahrten nicht gleich mit allen Neunen bremsen, die Beläge müssen erst auf ganzer Fläche tragen. Nach einer verfahrenen Tankfüllung wird das Vorderrad ausgebaut und der Belag kontrolliert. Glänzende Stellen zwischen den noch rauher wirkenden Stellen haben bereits getragen, wenn diese aber schwarz und schmierig wirken, sind sie infolge zu großer Erwärmung - eben weil erst kleine Teile des Belages tragen - verbrannt und verglast. Diese Stellen werden mit Hilfe einer SAUBEREN Drahtbürste oder einer sehr groben Feile weggerubbelt. Aller Belagabrieb wird ebenfalls entfernt. Dann zusammenbauen und wieder fahren. Prozedur solange wiederholen bis mindestens dreiviertel der Belagflächen tragen. Eigentlich dürfte die Bremse dann keine Sorgen mehr machen. Wenn die Wirkung immer noch stark zu wünschen übrigläßt, gibt's noch ein paar Kunstgriffe, die in einer der nächsten Ausgaben erörtert werden sollen... Bis dann!

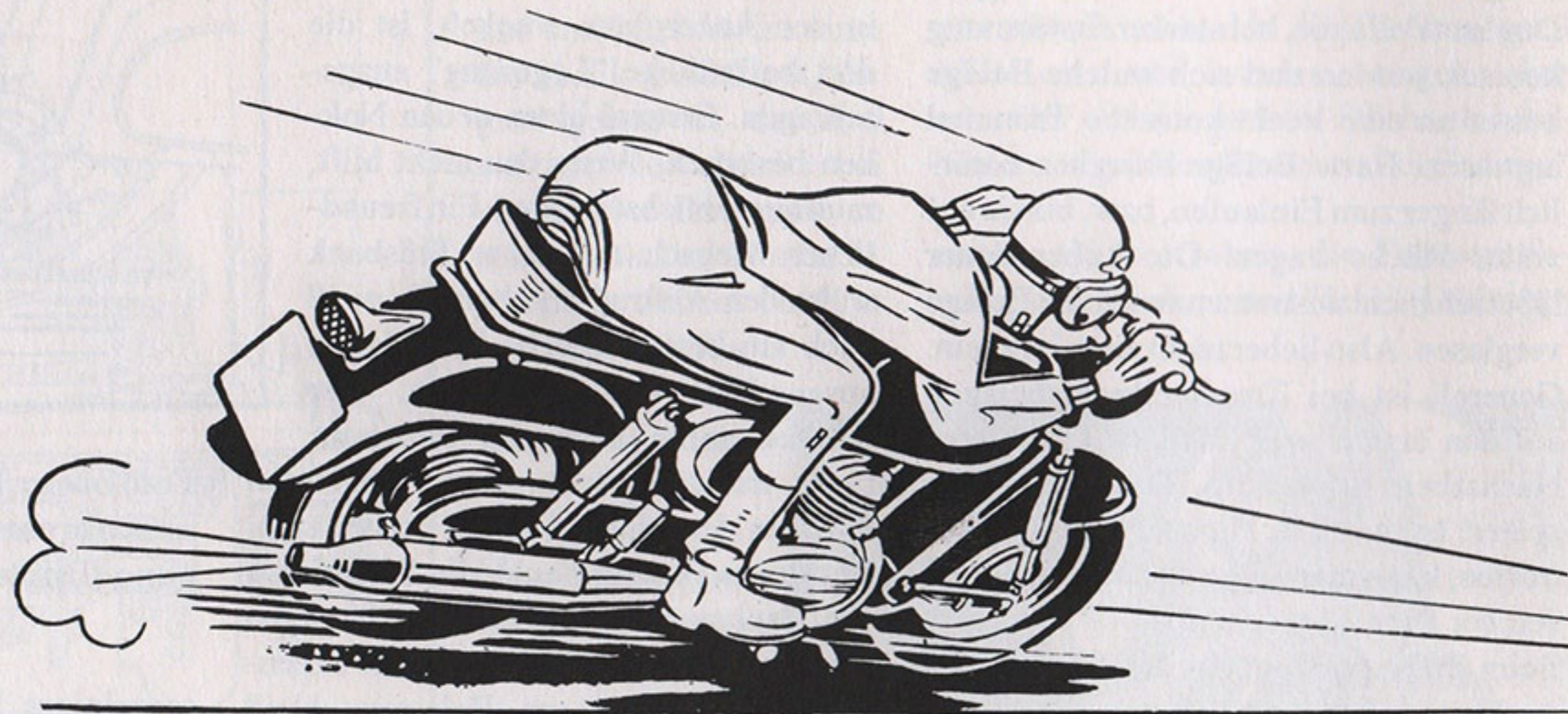
Text: Andy
Fotos: Peter Kurze

* Fading: Nachlassen der Bremswirkung durch ungenügende Wärmeableitung der Bremsen.

Foto links: Vorsicht! Zuviel Fett in den Radlagern, der Verzahnung und im Tachoantrieb!

Beachtenswert: Die Trommel bei den BMWs kann die entstehende Bremswärme nicht direkt abgeben. Fading-Neigung!





Back to the roots • Zurück zu den Wurzeln

Das Rabengekrächz weckte ihn. Es roch nach Moos.

Er wunderte sich, daß er diesen so seltenen Geruch sofort seiner Herkunft zuordnen konnte.

Als nächstes meldete sich sein Schädel. Au Mann, was war das bloß für ein bohrender Schmerz in seinem Hinterkopf? Das wies eindeutig auf übermäßigen Konsum von "Whigabi" hin (Whiskey, ganz billig). Der "Gute", - mindestens 'over twelve weeks old'!

Wo war er bloß wieder versackt? Es fehlte jegliche Erinnerung. Die Ruhe fiel ihm auf. Alle anderen mußten wohl noch schlafen. Schön der Reihe nach machten nun auch alle anderen Knochen auf sich aufmerksam. Aua-, verdammt, was war das? Hatte es vielleicht Zoff gegeben? Eine Prügelei? Wo war er eigentlich? Ganz vorsichtig öffnete Jörg seine Augen. Das Bild, welches sich ihm nun bot, verwirrte ihn nur noch mehr. Seine Nase steckte im Moos!

Das Moos wuchs zwischen den Wurzeln einer alten Eiche, - und vor der lag er auf dem Bauch! Unweit von ihm konnte Jörg ein Kaninchen beobachten, das genauso verwundert ihn anstarrte, wie er es. Hinter dem Hoppelmann war nichts als Wald. Seit seiner Jungenjahre, die er größtenteils mit einer Horde Wandervogel verbrachte, hatte er nicht mehr einfach so im Wald geschlafen. Eigentlich schade. Das war immer etwas Besonderes gewesen. . . Noch immer konnte Jörg sich nicht entsinnen, wie er in diese außergewöhnliche Lage kam.

Ein Eichhörnchen huschte vorüber, hatte nur einen kurzen, erstaunten Blick für ihn übrig.

Zwar taten alle Gliedmaßen immer noch höllisch weh, aber Jörg biß die Zähne zusammen und richtete sich vorsichtig auf. Die Ruhe des Waldes um ihn herum war ungewohnt. Er konnte die Einsamkeit förmlich spüren.

Der frischgebackene Naturfreund sah sich nun erstmal um.

Oh, Neiiijn! . . . Jörg's Amnesie war im Nu verflogen. Hinter ihm, auf dem Waldboden verstreut, lagen lauter bunte Kunststoffteile. Einige Meter weiter steckten die Reste einer japanischen Rakete im Gebüsch. Zwischen all den satten Braun- und Grüntönen, stach des grelle Wrack richtig ins Auge.

In der entgegengesetzten Richtung konnte er durch die Zweige den hellen Asphaltstreifen einer Straße erkennen, die sich dort in einer langen Kehre durch den dichten Wald schlängelte.

"Viel zu lang diese Kurve!", dachte Jörg. Er hatte sich verschätzt. Hatte das Gas viel zu lange stehen lassen, und die Kehre wollte einfach kein Ende nehmen. Keine Möglichkeit mehr, die Maschine durch bremsen in den Griff zu bekommen. Dann war er abgeschmiert. Runter von dem schmalen Asphaltstreifen, mitten hinein in das dichteste Laubwerk. Aus.

Wie lange das jetzt her war? Er hatte keine Ahnung. Vom Zeitpunkt des Eintauchens in das satte Grün, bis hin zum Erkennen des fruchtbaren Moosgeruchs hatte Jörg eine Lücke.

Verdammt, er hatte es auch wieder mal viel zu eilig gehabt! Das war überhaupt der Grund, weshalb er diese verbotene Abkürzung gewählt hatte. Die schmale Straße war nur für land- und forstwirtschaftliche Zwecke freigegeben.

Vor der Abfahrt hatte er sich nicht einmal die Zeit genommen, den Kinnriemen seines Sturzhelmes zuzumachen. Nun lag die "Rummsmurmel" mit eingerissenem Visier wie ein überdimensionales Osterei einige Meter weiter im Wald.

Erst jetzt kam ihm so richtig zu Bewußtsein, was für ein Wahnsinnsstück er doch eigentlich hatte, daß ihm nicht mehr passiert war. "Unglaublich!" Jörg sah sich die 'Einflugschneise' nun genau an. Die vier Zylinder seiner Maschine hatten sich zwischen zwei versetzt stehenden Waldriesen hindurchgedrängelt. Nur die schnittige Verkleidung wollte nicht mit durch's Nadelöhr. Die Rennschale hatte arg Federn lassen müssen. Nur wie durch ein Wunder war er mit fast heiler Haut davongekommen. Zwar waren seine schönen, weißen Joggingsschuhe nun mit dunkler Erde verschmiert und seine neue Stretchjeans zerrissen. Die elegante weißblau-rote Combijacke wies nun noch einige weitere Farbtöne, tiefe Risse und Löcher auf. Jedoch schienen alle Knochen noch ganz geblieben zu sein. Lediglich diverse Beulen und Kratzer verursachten noch ziehende Schmerzen.

Jörg konnte es kaum fassen: Um Haaresbreite hätte er an einem der Bäume geklebt und bis ihn hier jemand gefunden hätte . . .

Bei dem Gedanken an die möglichen Folgen jagte ihm ein kalter Schauer über den Rücken. Das war die verdamnte Raserei doch nicht wert.

"Jeder ist mal dran!" Diese lakonische Bemerkung seines Freundes Udo kam ihm plötzlich in den Sinn. Udo hatte es erst vor ein paar Wochen böse erwischt. Fuhr immer die stärksten Brenner der Stadt. Und jetzt sparte er auf ein Gespann mit fünfzig PS. "Weißt Du, solange ich ein solches Kraftpaket unter'm Hintern habe, kann ich mich nicht am Riemen reißen", hatte dieser Jörg erklärt, "und von jetzt an will ich das Unfallrisiko weitestgehend reduzieren."

"Na ja", dachte Jörg, "mein Brenner ist ja nun eh hingerichtet. Und die Kohle für 'nen neuen Bock kriege ich auch nicht zusammen . . . Moment mal!" Sein Onkel hatte ihm vor geraumer Zeit mal die alte Gummikuh für lau angeboten. Vorausgesetzt, daß er sie selber fahren wolle. Der

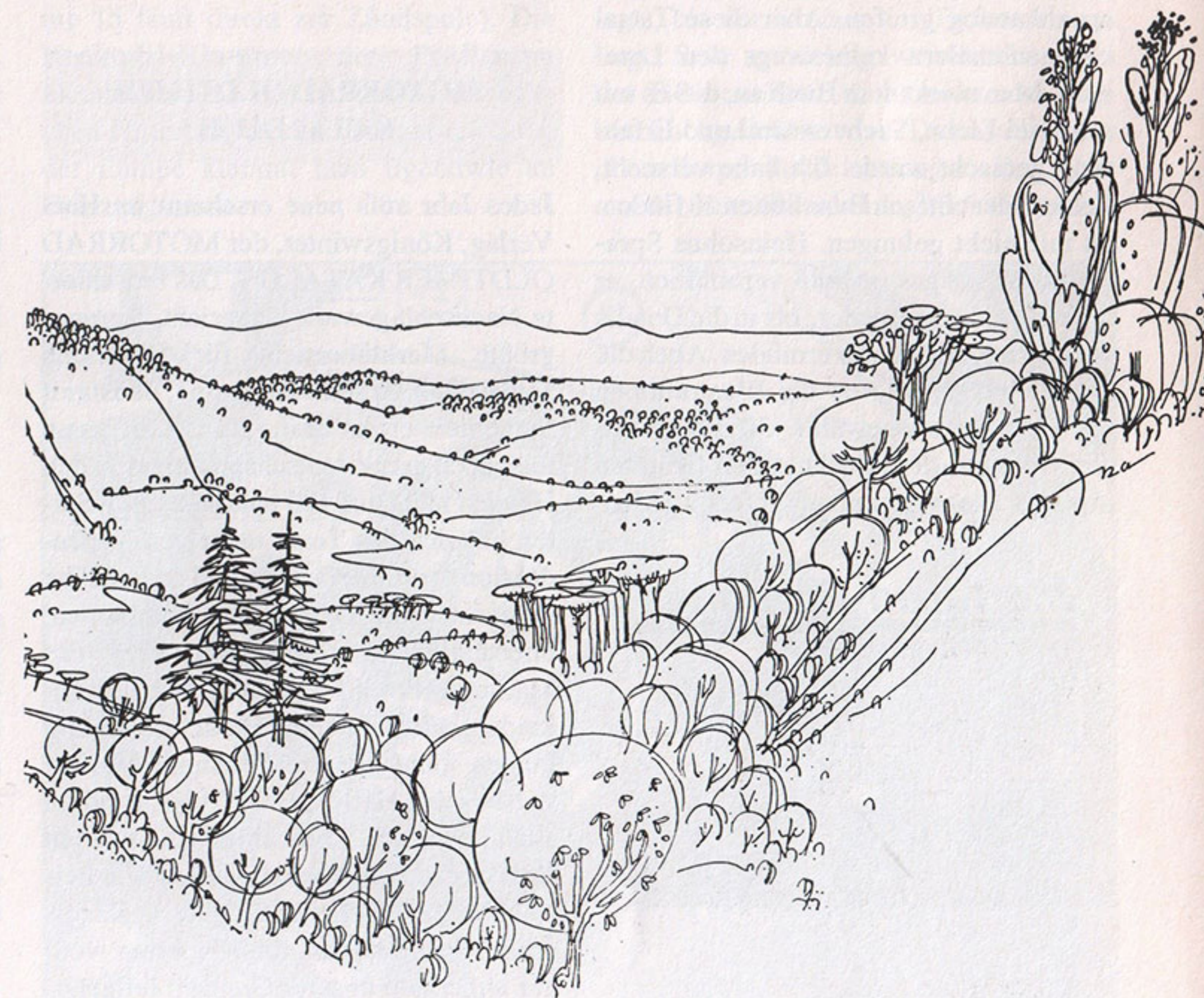
gute Mann hatte das Fahren aus Gesundheitsgründen immer mehr einschränken müssen. Bis das Krad schließlich ganz im Keller blieb. Sollte der Oldie immer noch zwischen den Konserven schlummern, dann könnte Jörg zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Er käme so zu einem ruhigeren, aber interessanteren Motorrad. Damals hatte er das freundliche Angebot lächelnd abgelehnt. Nun war er versessen darauf, ob diese Möglichkeit noch bestand. Jörg hatte Feuer gefangen. "Wenn ich mein Wrack in Teilen verkaufe, könnte ich mit der Kohle die alte BMW wieder aufmöbeln. . ." Seine Laune machte eine hundertachtzig Grad-Wendung.

Noch bei Antritt der Fahrt war er wie immer voll im Streß. Keine Zeit, für gar nichts. Immer alles schnell, schnell, 'cause stress the speed of the 20th century. Und dann schlug er einfach die Augen auf und hatte plötzlich alle Zeit der Welt. Sooo wichtig konnte das doch alles gar nicht sein! Diese scheiß Hektik brachte es doch nicht. Da flog das Leben an einem vorüber, ohne daß man es richtig wahrnahm. Wo waren bloß all die Jahre geblieben, seit dem letzten Zeltlager mit den Bündischen und dem Jetzt? In der Erinnerung nichts als ein bloßes Fingerschnippen!

Jörg nahm sich vor, ab sofort alles nur noch ganz locker gehen zu lassen. Da stand er im Wald, freute sich über seine auf wundersame Art heilgebliebenen Knochen und fragte sich: "War das vielleicht ein Omen, daß ich die Bäume so knapp verfehlt habe und stattdessen mit der Nase im Moos aufgewacht bin? Zwischen den Wurzeln und nicht drauf? Mmh.

Zurück zu den Wurzeln - back to the roots! Die Gummikuh seines Onkels hatte ein gutes Stück deutscher Motorradgeschichte mitgeschrieben. Der Bruchpilot nahm sich vor, fortan auf den Spuren der Classic Bikes geruhsam weiterzufahren. Wenn man soviel Schwein gehabt hat, dann sollte man clevererweise seine Konsequenzen daraus ziehen und das Schicksal nicht weiter herausfordern. Allein konnte er das Wrack sowieso nicht bergen. Also nahm er Helm und Schlüssel an sich und humpelte zuversichtlich seiner neuen Biker-Ära entgegen. Oft macht ein Schritt rückwärts zwei Schritte vorwärts aus!

Yogi

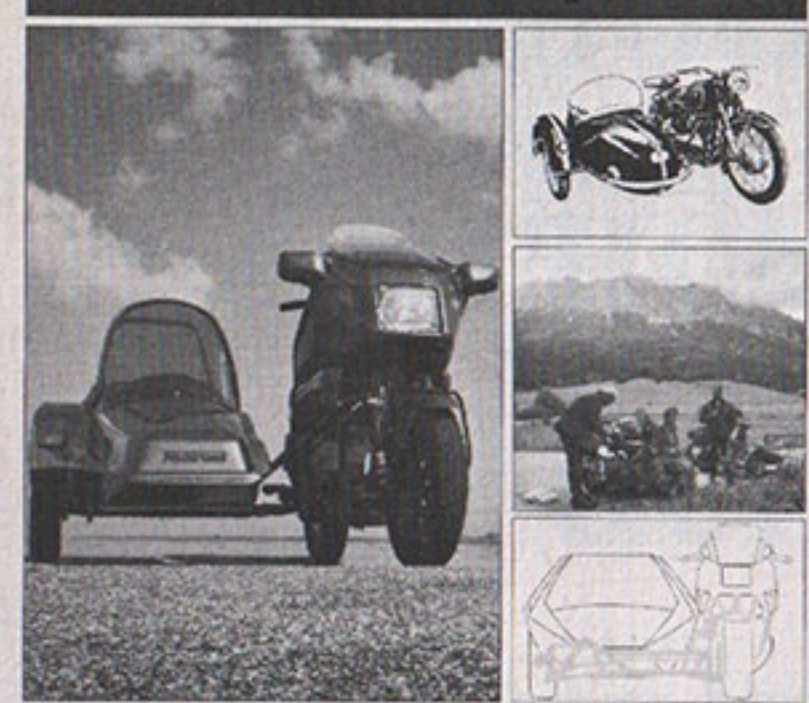


LITERA-TOUR

Ebenso wie die Zahl der Gespanne im Straßenbild und die Vielzahl der dreirädrigen

Konstruktionen scheint auch der Büchermarkt durch neue Gespannbücher bereichert zu werden. Das neueste Exemplar dieser Gattung mit dem ziemlich allgemein gehaltenen Titel "Motorrad-Gespanne" wurde uns vom Moby Dick Verlag ins Haus geschickt. Autor ist der 32jährige routinierte Gespannfahrer Ralf Heinsohn. Ehemalige "Kurve"-Leser werden ihn als intelligentes Windgesicht kennen. Der 186seitige Paperback im quadratischen Format (21x21 cm) versucht, alle vorkommenden Aspekte der Gespannfahrt zu behandeln. So finden sich Kapitel unter anderem über die Historie der Dreiräder, Bauarten, Kosten, Winterbetrieb und auch über Kinder im Seitenwagen. Daß da nicht die Tiefe erreicht werden kann wie in stärker spezifizierten Werken, liegt auf der Hand. Auf das Problem der Fahrphysik und Lernschwierigkeiten geht Peikert in seinem Leitfaden besser ein. Will man einen Überblick über den Markt haben, sollte man noch zusätzlich zu Franitzas Gespannkatalog greifen. Aber diese Tatsachen schmälern keineswegs den Lesespaß. Man merkt dem Buch an, daß es mit sehr viel Liebe, Sachverstand und Erfahrung gemacht wurde. Ich habe versucht, Fehler oder einfach Banalitäten zu finden. Ist mir nicht gelungen. Heinsohns Sprache wirkt ausgesprochen verbindlich, er schafft es immer wieder, bis in die Details vorzudringen, ohne zu ermüden. Auch die Zitate sind genau wie die Illustrationen mit Bedacht ausgewählt. 30 Farbfotos, die, wohl aus drucktechnischen Gründen in einem Block zusammengefaßt wurden,

Motorrad-Gespanne



Ralf Heinsohn Moby Dick

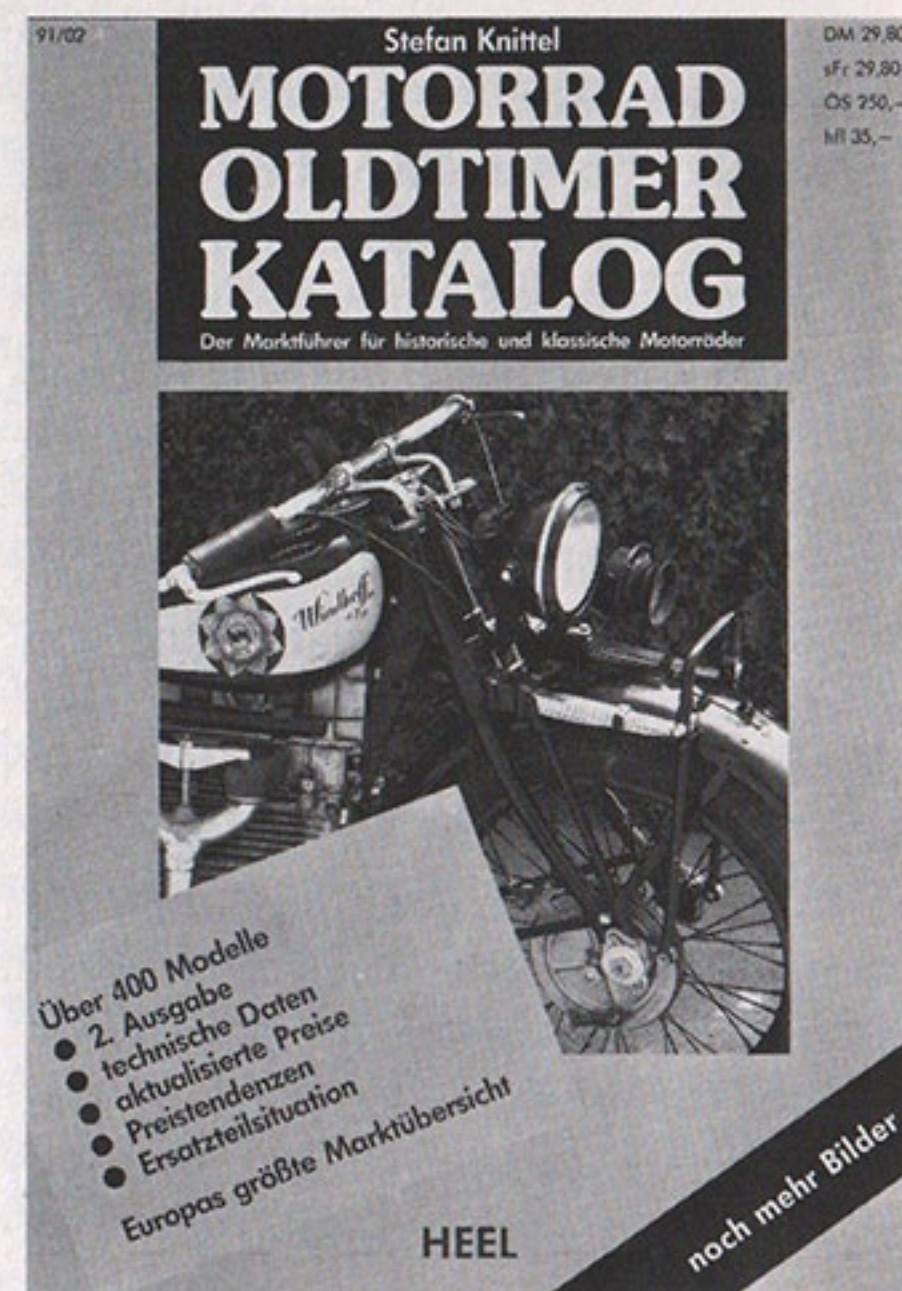
ergänzen die schwarzweißen Fotos und Zeichnungen. Etwas auszusetzen habe ich lediglich an zwei gestalterischen Einzelheiten: Bei einem Preis von 36 DM wünsche ich mir doch einen festen Einband, da beim Paperback die Umschlagseiten schnell Knicke zeigen; das linke Drittel der Seiten lediglich für Überschriften, Zitate, Bilder und Bildunterschriften benutzt wird, wird so auf vielen Seiten Raum verschwendet. Andererseits ist diese Layout optisch sehr ansprechend und übersichtlich. Noch ein kleiner Wunsch: ein Register am Ende des Buches. Aber ansonsten ist Heinsohns Produkt eine echte Bereicherung des Motorradbüchereangebotes und seinen Preis zweifelsohne wert. Fazit: Zum Schlauerwerden wie zum Schmökern gleichermaßen geeignet. Wärmstens zu empfehlen!
Andy

Ralf Heinsohn: "Motorrad Gespanne", 36 DM, Moby Dick Verlag, Kiel, ISBN 3-922843-53-0

MOTORRAD OLDTIMER KATALOG II

Jedes Jahr aufs neue erscheint im Heel Verlag, Königswinter, der MOTORRAD OLDTIMER KATALOG. Das broschurierte Nachschlagewerk verspricht, Europas größte Marktübersicht für klassische Motorräder zu sein. Ich meine, da ist mit Sicherheit etwas dran, zumindest wenn man doch gerne deutschsprachiges in den Händen hält. Auf 189 redaktionellen Seiten hat sich das Team unter der Chefredaktion von Stefan Knittel die Mühe gemacht, dem Leser einen kompletten, übersichtlichen Querschnitt über das Marktangebot an Vor- und Nachkriegskrädern darzubieten. Berücksichtigung fanden nicht nur weltbekannte Marken wie Norton, Harley, BMW, etc., sondern auch Marken, die praktisch nur in Deutschland angeboten werden wie beispielsweise Hecker. Produkte ausländischer Manufakturen, die wiederum wohl nur außerhalb unserer Grenzen feilgeboten werden, wie Frera aus Italien, lassen

Stefan Knittel: "MOTORRAD OLDTIMER KATALOG", 29,80 DM, HEEL-Verlag, Hauptstraße 354, 5330 Königswinter 1, ISBN 3-89365-162-4



Über 400 Modelle
2. Ausgabe
technische Daten
aktualisierte Preise
Preistrendsituation
Ersatzteilsituation
Europas größte Marktübersicht
HEEL
noch mehr Bilder

sich aber auch finden. Die Darstellung der Maschinen geschieht meist mit Hilfe alter Werkbilder, ein kurzer, sachkundiger Text zur Marke gibt Informationen zur Historie und der

aktuellen Marktsituation. Jeweils in Form einer Tabelle sind dann die einzelnen Modelle, ihre Ersatzteilsituation, Preise und Preistrends aufgeführt. Und genau hier habe ich gestutzt. Mir scheinen die Spannen eher etwas zu eng gefaßt. Sollte jemand eine Top-BMW R 60 für 6000 DM anbieten wäre ich der erste, der zuschlagen würde. Gleichzeitig scheint mir eine untere Preisgrenze von 800 DM für eine 250er Trophy-MZ doch überzogen. Ich habe mich hier auf diese Typen beschränkt, da ich mit diesen Eisen besonders familiär bin. Vielleicht ist der Preispiegel so zu verstehen, daß es sich bei der Spanne weder um "Edelschrott", noch um absolut neuwertige "Top"-Exemplare handelt, sondern um normale, u.U. fahrbereite Maschinen. Ein Bonbon versüßt das eher sachlich gehaltene Druckwerk ungemain: Ganz- und auch zweiseitige Reproduktionen von alten Verkaufsprospekten im Vierfarbdruck lockern den Katalog auf. Fazit: Für eineinhalb Groschen pro Seite ein prima Überblick über Marktgefüge und Modellangebot in Westeuropa, abgerundet durch schöne Prospekt Darstellungen aus glanzvolleren Motorradzeiten.
Andy

Zündung einstellen

Damit nicht jeder die letzte GummikuH hervorkramen muß, ist unten noch einmal die Noris-Zündanlage abgebildet.

1. WERKZEUG

An Werkzeug benötigt man einen Schraubenzieher, eine Fühlerlehre (Spion), einen Schraubenschlüssel, einen Kerzenschlüssel, eine Prüflampe und, je nach Gusto, eine Stricknadel, eine Zündinstellehre, eine Gradscheibe (lag den Aboheften im Dezember als kleines Weihnachtspäsent von Castrol bei) oder eine Schiebellehre.

2. DATEN

Die Daten für den Zündzeitpunkt erfährt man aus der Betriebsanleitung. ILO M 200 = 3,5 bis 4 mm vor dem oberen Totpunkt (OT) Unterbrecherkontaktabstand 0,4 mm (bei fast jeder Maschine)

3. DREHRICHTUNG FESTSTELLEN

Meine Hercules steht noch unbereift auf der kleinen Bretterbühne im Keller. -Ich nahm den Kerzenschlüssel und schraubte die dicke 18er-Kerze aus dem Zylinderkopf. - Mit einem anderen Schraubenschlüssel drehte ich am Schraubkopf (siehe Foto/Wellenende), um die Drehrichtung des Motors (Gang eingelegt!) am Ritzel bzw. Hinterrad festzustellen. Falls an der LIMA kein Pfeil ist, mit einer Reißnadel die Drehrichtung markieren. Das ist wichtig, da man gefühlsmäßig vom Uhrzeigersinn ausgeht, bei ILO dreht der Motor bloß genau andersrum. Und was nützt mir dann die genaueste Einstellung, wenn der Funke nicht vor, sondern nach dem oberen Totpunkt das Gemisch zur Explosion bringt.

4. KONTAKTABSTAND EINSTELLEN

Mit dem Schraubenschlüssel dreht man den Wellennocken mit seiner höchsten Erhebung unter das Kunststoffklötzchen (2) des Unterbrecherarmes (Zeichnung 1). Bei der Fühlerlehre (Spion), im Werkzeugladen ganz billig erhältlich, sucht man sich das Stahlblatt mit der Dicke von 4/10, also 0,4 mm heraus. Mit der Fühlerlehre stelle ich bei meinem Wagen auch das Ventilspiel ein, daher können die Blätter ölig sein. Deshalb das 0,4er Blatt "fettfrei" säubern. Das Blatt wird zwischen die Kontaktflächen (6) des Unterbrechers eingeführt. Es darf dabei nicht

RESTAURIERUNGSSERIE

Teil XVII

VERSUCH MACHT KLUCH

die Kontakte auseinanderdrücken, aber auch kein Spiel haben. Ist der Kontakt nicht richtig eingestellt, so löst man etwas die Halteschraube (7) und verschiebt die Kontaktplatte mit der Exzentrerschraube (8), bis der Abstand tatsächlich 0,4 mm beträgt (Zeichnung 2). Halteschraube (7) wieder anziehen und den Abstand noch einmal überprüfen. Diese Arbeit sollte, muß aber nicht so exakt ausgeführt werden, wie die Einstellung des Zündzeitpunktes.

5. PRÜFLAMPE ANSCHLIEßEN

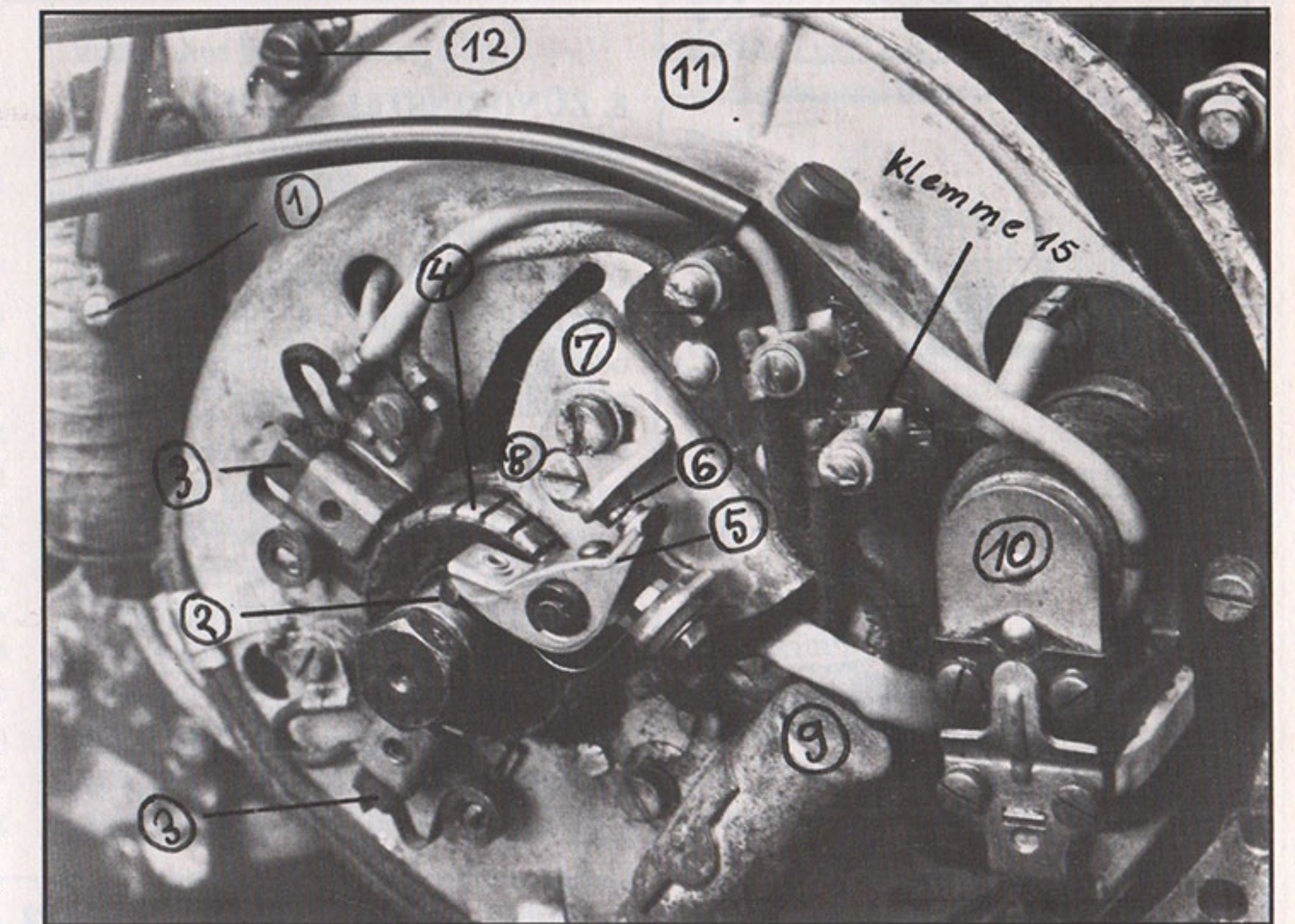
Man sieht zu, daß Saft auf dem von der Masse isolierten Teil 5 des Unterbrechers ist. Im Normalfall macht man die Zündung an. Falls bei der Restaurierung die Strippen noch nicht gezogen sind, so verbindet man den Minus-Pol der geladenen Batterie mit Fahrzeugmasse, den Pluspol verbindet man mit Hilfe irgendeines Kabels mit der Klemme 15 (Kabel Klemme 15 läuft direkt zur Zündspule). Die Krokodil-Klammer der Prüflampe klemmt man an den isolierten, beweglichen Unterbrecherarm. Die andere Seite der Lampe klemmt man irgendwie an Fahrzeugmasse.

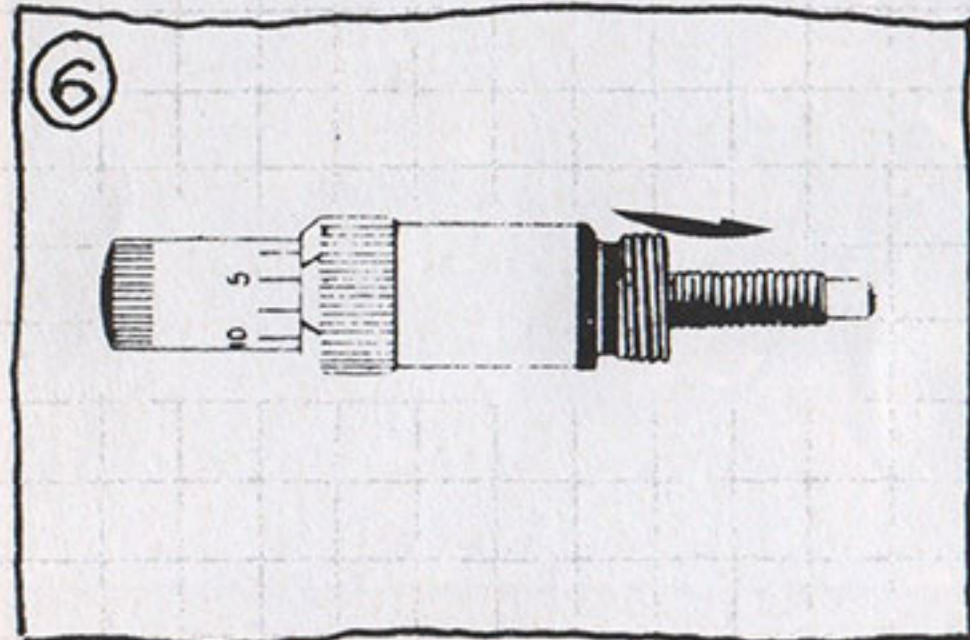
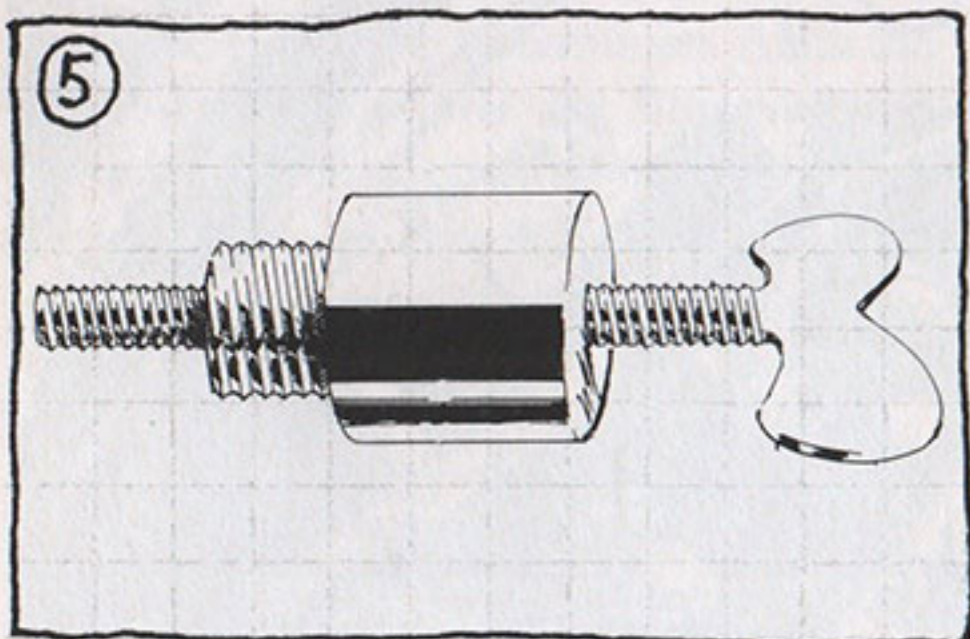
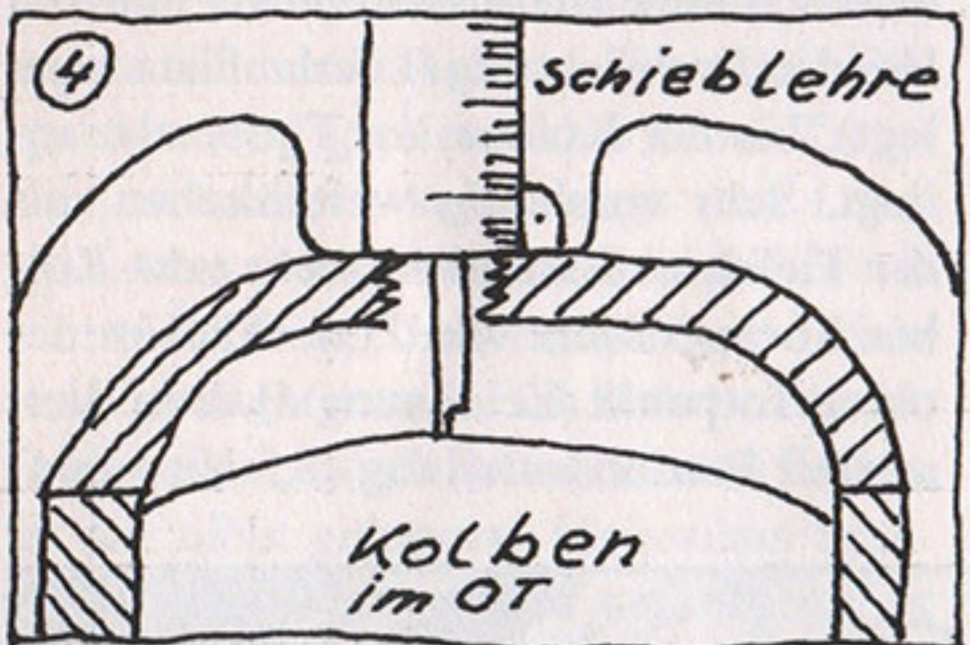
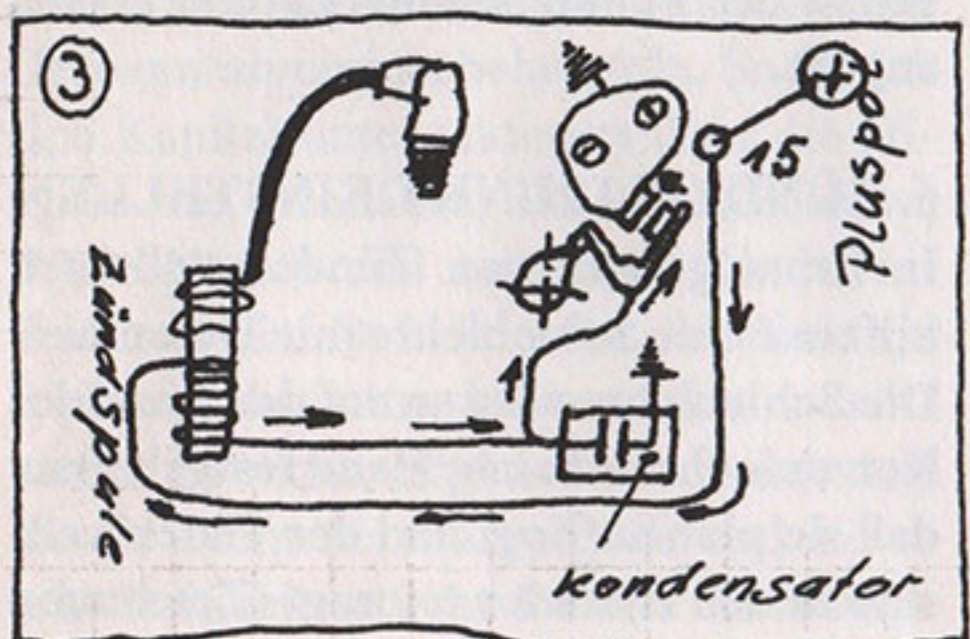
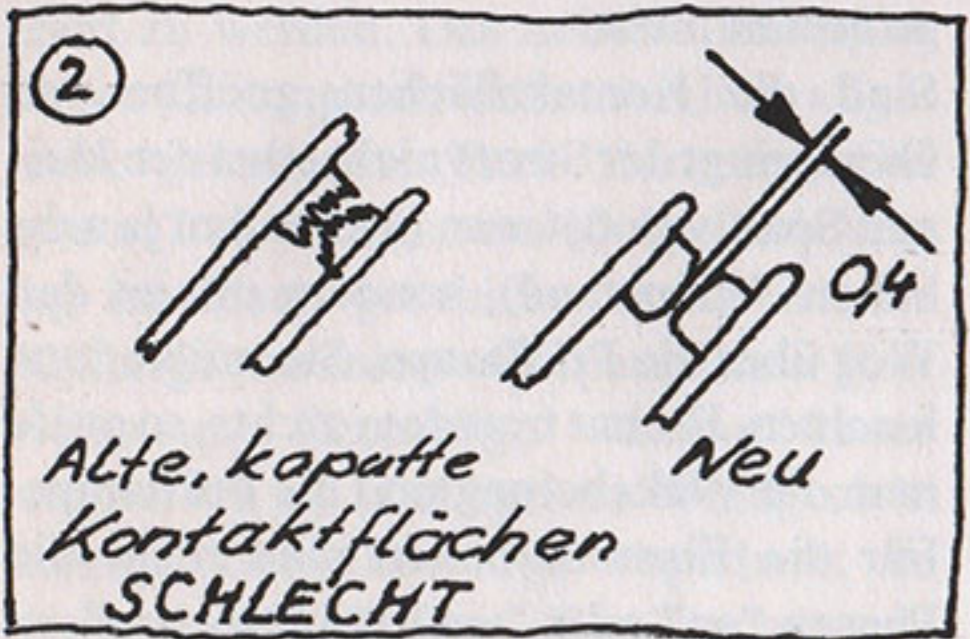
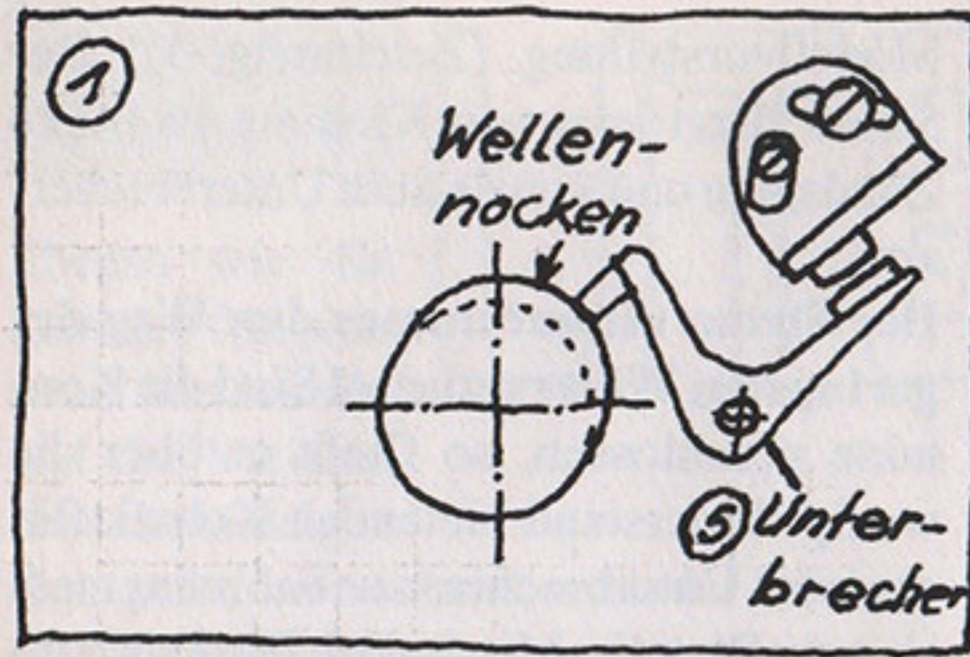
Modellvorstellung (Zeichnung 3): Der Strom fließt jetzt von Klemme 15 in die Zündspule und von da zum Unterbrecherarm.

Der Strom nimmt immer den Weg des geringsten Widerstandes! Sind die Kontakte geschlossen, so fließt er über die wenig Widerstand bietenden Kontaktflächen des Unterbrechers zur Fahrzeugmasse, zum Batterie-Minus-Pol. Die Prüflampe brennt nicht! Sind die Kontaktflächen geöffnet, so überspringt der Strom nicht etwa den kleinen Spalt von 0,4 mm (bietet ihm ja sehr hohen Widerstand), sondern nimmt den Weg über die Prüflampe. Sie müßte jetzt leuchten. Brennt trotzdem nichts, so prüfe man die Verkabelung und die Prüflampe. Für die Einstellarbeiten sind nicht die Phasen "an" oder "aus" wichtig, sondern genau der Punkt, wo die Lampe gerade angeht.

6. ZÜNDZEITPUNKT EINSTELLEN

In Ermangelung von Zündinstellehren hilft mir eine Schiebellehre mit Tiefenmaß. Die Schiebellehre wird so auf den Rand des Kerzenlochs mit einer Hand festgehalten, daß sie plan aufliegt und der Tiefenmeßstab in den Zylinder reinragt (Zeichnung 4). Vorsichtig dreht man den Motor mit dem Schraubenschlüssel und der anderen Hand in Drehrichtung (Leerlauf ist eingelegt), bis der Kolben am Tiefenstab anliegt. Sehr vorsichtig weiterdrehen, bis der Tiefenmeßstab nicht mehr vom Kolben hochgedrückt wird. Das Maß ist der obere Totpunkt (Zeichnung 4). Den Wert aus der Betriebsanleitung (3,5 bis 4 mm)





addiert man zum OT-Maß auf der Schieb-
lehre hinzu und stellt das Tiefenmaß ent-
sprechend ein (Beispiel: Schieb-
lehre zeigt OT bei 36,5 an, so ist der Zündzeit-
punkt bei 40 bis 40,5 mm). Der Motor
wird nun fast eine Umdrehung in Dreh-
richtung weitergekurbelt, wobei man am
Ende zart (ich sagte: Z A R T) an das
Tiefenmaß stoßen sollte. Jetzt steht der
Motor im Zündzeitpunkt. Ist man über
diesen Punkt hinausgeschossen, so kon-
trolliert man die Schieb-
lehre auf das rich-
tige Maß (in unserem Beispiel 40 bis 40,5
mm), dreht den Motor mindestens eine
Viertel Umdrehung wieder zurück (damit
wird das Lagerspiel ausgeschaltet) und
fährt den Punkt erneut an. Mit etwas
Übung gelingt diese Prozedur.

SCHRITT 7

Im siebten Schritt löst man die drei Halte-
schrauben (12) der Lichtmaschinen-
Grundplatte. Die Grundplatte schiebt man
in den drei Längslöchern soweit wie
möglich in die Drehrichtung des Motors.
Die Kontaktflächen müßten jetzt ge-
schlossen sein und unsere Prüflampe
brennt nicht. Vorsichtig wird die Grund-
platte entgegen der Motorlauf-
richtung verschoben, bis die Prüflampe gerade
anfängt aufzuleuchten. Das ist der exakte
Zündzeitpunkt. Halteschrauben (12) wie-
der anziehen und den neu eingestellten
Zündzeitpunkt nochmals überprüfen.
Stimmt er nicht, bei "SCHRITT 7" wieder
loslegen. Warnung: Nach "SCHRITT 7"
darf der Unterbrecherabstand nicht mehr
verändert werden, da er sonst unseren
mühevoll gesuchten Zündzeitpunkt in
abwegige Gegenden verschiebt!

8. ZÜNDEINSTELLEHREN

Einfacher ist das Einstellen der Zündung
mit den Zünd-einstellehren. Hierbei gibt es
diverse Ausführungen, die sich in zwei
Gruppen einteilen lassen. Die meisten
funktionieren nur, wie die Stricknadel
oder unsere Schieb-
lehre, wenn das Zünd-
kerzenloch senkrecht über dem Kolben
steht. Einen einfachen, aber wirkungsvol-
len Vertreter dieser Gattung (Zeichnung
5) habe ich vor fünf Jahren konstruiert und
der Firma Matz (Postfach 22 55, 2390
Flensburg, Tel.: 0461/99013) angeboten,
die den heute noch verkauft (34,20 DM).
Das Gewindestück paßt genau in das Ker-
zenloch der 18er-Kerze. Die Mittel-
schraube hat ein Gewinde mit einer Stei-
gung von 1 mm, so daß eine Rechtsdreh-
ung einem Millimeter Vorzündung ent-
spricht. Feiner geht es mit der Lehre von



Bernd Staufenbiel (Haselsteig 19, 1000
Berlin 47, Tel.: 030/7041787, ca. 50 DM,
Zeichnung 6) oder den Werkstatt-Mikro-
metern der Wartburg- und Trabant-Ver-
tretungen (Peter Konietzy, Hugo-Vie-
hoff-Str. 59, 4000 Düsseldorf 30, Tel.:
0211/431379, ca. 30 DM).

Liegt das Kerzenloch nicht senkrecht über
dem Kolben (bei fast allen Viertaktern
und älteren MZ-Modellen), so benutzt
man die Gradscheibe zur Einstellung, ein
Stroboskop (wie beim PKW) oder ein
Gerät, daß mir nur aus 30 Jahre alten
Anzeigen bekannt ist.

Erfolgskontrolle und -erlebnis

Man nehme... Zündkerze in den Kerzen-
stecker drücken und auf die Kühlrippen
des Zylinderkopfes legen. Wenn man nun
bei geschlossenem Unterbrecher und
"fließendem" Strom die Kontaktflächen
voneinander trennt (Finger oder Schrau-
benzieher), so funkt es ein wenig zwi-
schen den Kontakten (keine Sorge, das
sind nur 6 Volt) und mit kleinem Knall
auch zwischen den Elektroden der Zünd-
kerze (hier sollten tunlichst nur "Stifte"
anfassen, da das mehrere, allerdings
schwache, tausend Volt sind. Das Krib-
beln fördert sicherlich das Wissen über
die allgemeine Batteriezündanlage). Da
der ganze Kram bis hierhin bei meiner
Hercules geklappt hat, so kribbelten mir
jetzt die Finger vor Energie, den Motor
endlich anzulassen. Ich schraubte die
Kerze in den Kopf, den Tank auf den
Rahmen und befestigte den überholten
Benzinhahn (die fehlenden Dichtungen,
die ich vor kurzem noch intensiv bei
Händlern aufspüren wollte, fanden sich in
meinem Sanitär-Fundus, Kiste mit der
Aufschrift: "Waschmaschinen-Teile",
an).

Ob die Kiste nun anspringt oder nicht,
erfahrt Ihr erst in der nächsten Gum-
mikuH. Alles klar...

Absender:

Ich bestelle folgende alte Heft:

Antwort
GummikuH-Verlag
Am Deich 57
2800 Bremen 1

Postkarte

Bitte
freima-
chen

Absender:

Checkliste · Kaufberatung II: Gebrauchtes Motorrad

Anbauteile und Elektrik

1) Tank prüfen:

Tank auf Beulen oder Leckstellen (bei
Zweitaktern oft schmierig) überprü-
fen, Spachtel kann mit Hilfe eines
Magneten gefunden werden. Wichtig
ist die Betrachtung von eingelassenen
Gewinden (für Embleme o.ä.). Ben-
zinbahn dicht und leichtgängig? Sitzt
der Tank ohne zu scheuern oder zu
wackeln? Wenn kein Originaltank
montiert ist, ist dieser in den Papieren
vermerkt? Tankdeckel aufschrauben,
Rost auf Mittelstange? Finger in den
Tank stecken und dessen Oberseite
von innen auf Rost befühlen. Falls ein
Werkzeugfach in den Tank eingelassen
ist, sind die Scharniere in Ordnung

und ist das Fach selbst rostfrei?

2) Sitzbank prüfen:

Bezug in Ordnung? Originalbezug
drauf? Wenn nein, ist dieser noch lie-
ferbar? Sitzbankbefestigung/Schar-
niere o.k.? Polster durchgesessen? Bei
"altdeutschen" Sitzbänken sind Zug-
und Schraubenfedern im Unterbau.
Noch in Ordnung?

3) Schwingsattel prüfen:

Mit Taschenlampe unter den Sattel
leuchten, Federn schon stark verrostet?
Satteldecke brüchig? Gibt's neu,
Montage kann aber kompliziert wer-
den! Dann Maschine festhalten lassen
und probieren, den Sattel quer zur
Fahrtrichtung zu rütteln. Wenn der

Sattel "Luft" hat, können die Aufnah-
melaschen am Rahmen ausgeschlagen
sein!

4) Schutzbleche prüfen:

Beulen? Vibrationsrisse? Spachtel
läßt sich mit einem Magnet finden?
Unterseiten inspizieren, unter fri-
ischem Unterbodenschutz kann sich
Rost verbergen. Schutzbleche lang
genug oder schon mit einer Säge ge-
stutzt?

5) Batterie prüfen:

Sichtprüfung: Schnee an den Polen?
Genug Wasser in den Zellen? Bei
durchsichtigen Gehäusen schauen ob
am Boden der Batterie schon
Schlamm ist. Wenn ja, gleich eine

Such & Find

GEBRAUCHTE GUMMIKÜHE

auf Wunsch m. 1 Jahr Garantie

K100RS, Bj. 87, 27000 km 11.900,-
K100LT, Bj. 86, 28000 km 11.900,-
R100RS, 96.000 km 4.500,-
R100S, Motor 6.000 km 7.500,-

Inzahlungnahme Ihres Gebrauchtrades möglich
MOTORRAD-HENTZSCHEL
7078 Leinzell · Tel. 07175/7200
Fax 07175/7368

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

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

Twintile-Expreßversand
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

125000 DM, Tel. 04174/2426 (Stelle)

BMW * R 69 S mit Steib S 250, absoluter Sportumbau, auch für Rennen, Top-Zustand, Tel. 05427/1962

BMW * R 71/ M 72 Ge-
spann, Bj. 54, zur Zeit zer-
legt, mit Neu- und Ersatztei-
len für 1500 DM zu verk.,
mögl. schriftlich an: Taver-
nier, Wittenberger Str. 17,
O-2910 Perleberg

BMW * Verk. Hoske-Tank
(28l), Preis VS, und ein Hin-
terachsantrieb für R 60/5/6/
7 (11/37) für 295 DM, Tel.
04174/2426 (Stelle)

BMW * Verk. Konis für
BMW, Tel. 0551/45835,
Thomas

BMW *Biete für R50 -69S
zwei Sitzbänke (eine
schlechte 30 DM, eine gute
80 DM VB) und einteiligen
Sturzbügel, auch Tausch,
Tel. 0421/501617, Andy
verlangen

BMW *Suche für R50-69S
Lampe, Tacho, Laufrad 18",
Tel. 0421/501617, Andy
verlangen

BMW nagelneue RS-Zylin-
der mit Kolben(passen auf
R5 und R51 Gehäuse) zum
Selbstkostenpreis abzuge-
ben, biete originale Meier-
und Denfeld-Renn-Sattel-
verlängerungen, VB 120
DM, 04174/2426

BMW R 26 zu verk., Bj. 58,
TÜV 6/92, restauriert, weiß,
VB 4500,- DM, Tel. 04826/
5837

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

BMW Verk. Motor mit Ge-
triebe für R 50/2, kplt., DM
3000, Motor mit Getriebe
(Kayser-Zylinder) für R 69
S, DM 5000. Suche Achsan-
trieb 7/27, evtl. Tausch. Tel.:
004172442336, CH-Boden-
see, nach 18 Uhr

BMW * R4 Motor, Getriebe,
Rahmen, Kardan, Hinte-
rachsgehäuse und Kleinteile
zu verk., Tel. 05363/
40520

BMW * R 50 Rennmaschi-
ne mit Zabrocky-Fahrwerk,
VFV-registriert mit Fahr-
zeugpaß, rennfertig zu ver-
kaufen, Tel. 04174/2426

BMW * R 50/S oder R 60/2
Getriebe gesucht, Tel.
08631/13483, nach 17 Uhr

BMW * R 51 Eigenbau-
Rennmaschine (rennfertig)
zu verkaufen, Tel. 04174/
2426

BMW * R 61 mit Steib-SW,
rest, Anlieferung nach
Deutschland möglich, au-
ßerdem R51/2 und R 69,
Zünd. K 800 und Ardie 500,
Lettovics Lipot, 1224 H-
Budapest, Thököly u. 33,
Ungarn

BMW * R 68 Rennmaschi-
ne, VFV-registriert, schnell,
zuverlässig, erfolgreich
(VFV-Meisterschaft), Preis:

ADLER

Adler * Fachmuseum für
Motorrad & Fahrrad an der
BAB Köln-Koblenz, Besu-
che nach telefonischer Ab-
sprache. ADLER Strohmeng-
er, Telefon: 02254/51 65

AWO

AWO 425 T oder S preis-
günstig gesucht, Zustand
egal, auch Einzelteile. An-
gebote mit Preis an Th.
Lehnert, Th. Müntzer weg
7a, O-9150 Stollberg

BEKLEIDUNG

Bekleidung Verk. zweiteili-
ge Dainese Touren-Leder-
kombi, gelb-schwarz, Gr.
40, 350,- DM. Suche Stiefel-
hose mit Nierengurt, Tel.:
05564/1070, Vinya Bach-
mann

Bekleidung *Verk. ein Paar
Moto-Cross- Lederstiefel,
Gr. 43/44, 75 DM, Rolf Bel-
be, Tel. 04361/2108

Bekleidung *Verk. Damen-
motorradstiefel, schwarz,
neuwertig, Gr. 36, DM 70,
0421/501617 oder 0511/
882132

BMW

BMW Suche für R 25/3
Blechteile und Lichtmaschi-
ne Tel. 04105/3672 abends

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

Absender:

Ihr könnt das Geld für das Abo auch von
meinem Konto abbuchen:

Konto:

bei:

BLZ:

30

Absender:

Ich bestelle folgende alte Hefte:

Antwort

Gummikuh-Verlag
Am Deich 57
2800 Bremen 1

Bitte
freima-
chen

Absender:

Bitte erhöht das Abo von:

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

Antwort

Gummikuh-Verlag
Am Deich 57
2800 Bremen 1

Bitte
freima-
chen

Antwort

Gummikuh-Verlag
Am Deich 57
2800 Bremen 1

Bitte
freima-
chen

OLDTIMER-VERSICHERUNGEN FINANZIERUNG + LEASING

vermittelt günstig und nach Marktwert
R L C · Ralf J. Leifeld Versicherungsmakler
D-4400 Münster · Postfach 4803 · Ruf 02 51 / 8 11 48

**BRITISH
BIKER**

AJS · Norton · Triumph

BRITISH BIKER R. Elsässer
Am Rathausplatz 8
7753 Allensbach
Tel. 07533/3626



Motorrad-Import

Angebote im Februar	
Guzzi V7/700 ab	3500,-
Guzzi Falcone ab	2500,-
Laverda 750 ab	3000,-
Morini 350S	2000,-
Morini 500, Bj. 81	3900,-
Ducati 600 TL, Bj. 83	5800,-
Ducati 350XL Desmo, 83	4500,-
Guzzi V35 Imola, Bj. 83	3800,-

ab 20.2. mehrere BSA, Matchless,
Triumph

Peter Linak · Eitzendorf 23
2812 Hilgermissen
0 42 56/6 93

Jenes lobt man,
aber dieses liest
man!
Lessing

**GUMMIKUH & PAST
perfect**
Die Zeitschrift über Mo-
torräder der 50er, 60er
und 70er Jahre
Ein Abo lohnt sich...

MOTALIA

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

Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen-
und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italiens-
zene 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 abon-
nieren.
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.

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:

Mir ist bekannt, daß
ich das Abonnement in-
nerhalb von 7 Tagen
schriftlich widerru-
fen kann. Hierzu ge-
nügt die fristgerechte
Absendung des Widerru-
fes:

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. Rahmen mit
Brief und einige Blechteile
für ETZ250, 50 DM, auch
Tausch gegen TS 250/1-
Teile. Tel. 0421/501617,
Andy verlangen

MZ * Verk. Superelastic-
SW i. T., zum Teil durchge-
rostet, 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 TS 250/1, Bj. 79, 15000
km, Motor neu gelagert,
ETZ-Welle, gespanntaug-
lich, DM 550, mit TÜV 650
DM, Hans Hohmann,
06201/57802 (Anrufbeant-
worter beißt nicht !)

NSU

NSU Suche für Max Stoß-
dämpfer vorne Blechbatte-
riekasten und Prospekte, V.
Bruse, Bandwikerstraße 6,
O-3029 Magdeburg

NSU Verk. alles für Konsul:
500er Motoren, Werkzeug-
kasten, 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

SEITENWAGEN

Seitenwagen * Verk. un-
rest. Wünsche-SW, gün-
stig, Preis Verhandlungssa-
che, Jost Knöpfel, Tel.:
05593/8812

Seitenwagen Verk. neuen
Ural-SW mit Anschlußtei-
len, Tel.: 004172442336,
CH-Bodensee, nach 18 Uhr

SONSTIGES

Sonstiges * Ein Paar Dell'
Orto 30er Sportvergaser zu
verk., VB 450 DM, Tel.
04174/2426

Sonstiges * Suche Informa-
tionen über Rixe 100ccm,
Bj. 59, und 175/200ccm
Sachsmotor zum Einbau in
die Rixe. Hat jemand Erfah-
rungen damit? Manfred, NL,
Tel. 0031 45 270008

Sonstiges * Suche Plakette
"Ostpreußenrundfahrt",
Rolf Belbe, 04361/2108

Sonstiges * Verk. 1 AVON
"Gripster" Enduroreifen in
4.00 S 18, neu, Tel. 0551/
45835, Thomas

Sonstiges * Viele Teile f.
Gilera 150, Guzzi V35/50,
MZ ES/TS/ETZ 250, Zün-
dapp 50ccm, billig abzuge-
ben, Anruf lohnt, 05381/
2777, Martin

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

Sonstiges Verk. "Krauser"-
Koffer, 25 l, mit Träger zum
Festpreis von 200 DM, Tel.
02853/4110, ab 15 Uhr,
(Scharmbeck)

STEIB

Steib * Suche Boot für S

500/S 501, Dietmar, Tel.
0421/393460

Steib * Suche TR 500 Teile
(Rahmen, Rad, Kotflügel,
etc.) außer Boot, Tel.
05427/1962

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

TRIUMPH (GB)

Triumph (GB) * Verk. Ven-
tilsitzfräser für 650 ccm
Modell, Tel. 0551/45835,
Thomas

VICTORIA

Victoria * Suche Tank für
139 oder 159 TS, Tel.:
05383/355, abends, Ma-
thias verlangen

YAMAHA

Yamaha * DS 7 für 700 DM
zu verkaufen, Tel. 05592/
205, Christian

Yamaha * RD 250/75, wer
fährt eine mit eingetragener
Halbschale? Bitte um Kon-
taktanfrage, oder wer hat
TÜV-Gutachten für Pichler
HV-500? Tel. 05250/50122

Yamaha * Suche sämtliche
2T-Twins bis 73 (L 1, AS 1-
3, CS 1-5, DS 3-7, H 1-2, R
1-5, RD 125-350) sowie frü-
he FS 1. Außerdem gesucht
E-Teile, Literatur, Prospek-
te dafür, Tel. 02158/3221

Yamaha * Suche Tank für
RD 250/350, Bj. 75, 32 PS,
nur original Kupfermetall-
lack und 350er Satz. Bitte
keinen Schrott. Telefon
02373/66121

Yamaha * Suche Verklei-

dung, Betriebsanleitung und
Ersatzteile für TA 125, Tel.
02158/3221

ZÜNDAPP

Zündapp Verk. Vorderad-
gabel für Moped M 50 Typ
434 in rot, nagelneu 1a, DM
500,-, Tel. 04135 / 601

Zündapp * Suche E.-Teile
für 200 S (Motor und Fahr-
werk), benötige unbedingt 2
Felgen der Größe 1.85x16
und Speichen, Tel. 05436/
1698

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

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

Zündapp Suche KS 125
Sport, Zustand egal, mög-
lichst kplt., auch ohne TÜV
bis 900 DM, möglichst mit
Bild, Jürgen Schulze, Litze-
grund 8, W-3558 Franken-
berg-Röddenau

In allerletzter Minute

BMW * Biete ein paar Zylind-
er für R 60/5, /6, /7. Verkauf
oder Tausch gegen Teile für
R 60, Andy, unter
04217501617

EMW R 35, Bj. 54, original
guter Zustand, und Sachs
Wanderer, Bj. 37, 98 ccm,
Tel. 06652/1528

Sonstiges Adler M 250, VB
2000 DM, Motor DKW E
200, DM 500, Motor D/Rad
o6 + alle Aggregat auf
Ständer, Baetz, Hoherleh-
mer 12, O-1615 Zeuthen

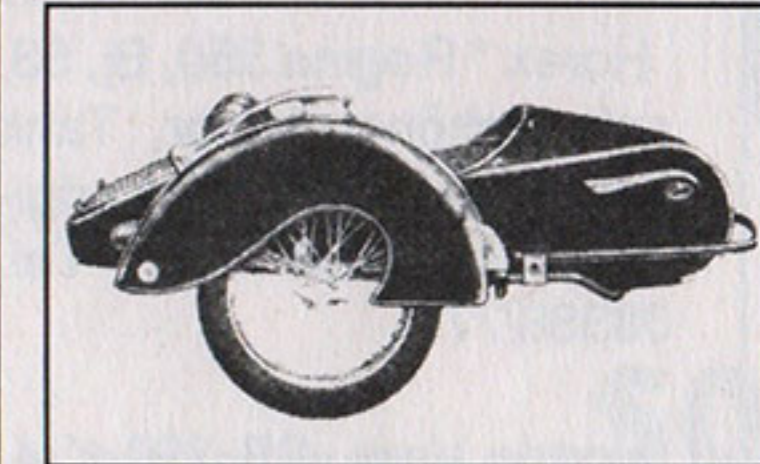
Zündapp DB 202, Bj. 52, 1.
Originalbrief, Originalzu-

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 ko-
stenlose Ersatzteillisten an!

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



Fordern Sie kosten-
lose Liste an (ge-
nauen Typ ange-
ben).
Komplette STEIB-
Modelle, neu gefe-
tigt, originalgetreu
LS 200, S 350 und
TR 500.

STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELO-
REX-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

stand, seit 62 abgemeldet,
Motorrad läuft sehr gut,
1800 DM, Tel. 07022/33199
Triumph (D) BDG 125 H, Bj.
51, VB 1900 DM, Tel. 0241/
573860

IFA BK 350 mit Stoye-sei-
tenwagen, Bj. 57, Orig. Brief
und E-Teile, Tel. 02623/
7151

BMW Suche R 27 im Ori-
ginalzustand, unrest, zu kau-
fen, 0821/527974

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

ZWEIRAD REICH

FACHHÄNDLER FÜR:
HONDA - HERCULES - ZÜNDAPP - PUCH
KREIDLER - VESPA - KTM - REPARATUR
MEISTERSERVICE - HELME - ZUBEHÖR
Mont - Cenis - Straße 310
4690 Herne 1 · 0 23 23/6 12 18

TRIUMPH

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

Buntspecht

Veteranen-Fahrzeuge
und Ersatzteildienst

über 20 Tonnen
Ersatzteile für
Vor- und Nach-
kriegs-Fahrzeuge

Neuhausener Straße 200
4460 Nordhorn
Tel. 05921-39499

Wir suchen ständig alte
unrestaurierte Motorräder,
auch Kommissionsverkauf

Zweirad-Klein

Puch · Hercules · Honda · Vespa
MZ · Aprilia · Kreidler · Zündapp
Fahräder
Ersatz- und Zubehörteile
Werkstatt

Kundendienst
Ständig Sonderangebote
Hauptstraße 169
6757 Waldfishbach-Burgalben
Telefon (0 63 33) 52 14
MO geschlossen SA 9 bis 15 Uhr

Aermacchi Verk. 350er Scrambler, DM 3000, Tel. 0241/573860

Hecker K 200 zu verk., Bj. 53, ILO-Motor, Originalzustand 3-4, Seit 61 stillgelegt, 1500 DM, Tel. 07141/85776
ILO Verk. 3 Zylinder für Ilo-Twin, 2 Rumpfmotoren und Emailleschild "ILO-Dienst", Tel. 06126/7395

Horex * Regina 350, Bj. 53, sehr schöner Motor, Tank und Räder ,nicht ganz original, für 4300 DM, Tel. 08388/778

Honda Verk. CB 350 K 4, 250 ccm im Brief, Bj. 72, 800 DM, (Twin) Tel. 040/21575

Honda CB 72, kplt. und original bis auf hinteren Kotflügel, Schweizer Papiere, DM 1600, Kopf (neu) C 71/76 ? 350 DM, Tel. 07551/62577

Gilera * Strada 150Bj. 74, 22000 km, Tel. 02203/62112 oder 69226, VB DM 1400,-

BMW R 51/3 mit /5 Telegabel, Bj. 51, TÜV 8/91, VB 6900 DM, Tel. 09634/422

BMW * R 25/3, Bj. 53, zerlegt mit viel Chrom und neuen Teilen, VB 2500 DM, Tel. 07223/73245

Sonstiges * Suche 35l Krauser-Koffer auch defekt oder einzeln, oder asymmetrischen Koffersatz für BMW Enduro, Andy, Tel. 0421/501617

Sanglas * Verk. Teile für 500 S, Tel. 09342/39285

Progress * Strolch 175 mit orig. Brief zum rest., kplt., VB 1550 DM, Tel. 07961/7532

Tornax Suche Teile oder kompl. Maschinen der Typen K 125, E 250, Z 250, ZV

250, Tel. 02903/6588, abends

Steib Verk. S 501 mit Kofferraum und Gepäckträger, sofort fahrbereit, DM 2500, Tel. 0231/874266

Steib Verk. Boot für S 500, schlechter Zustand, VB 1500, Tel. 04131/189150

BMW R 69 S, Bj. 64, 2 J. §, Tel. 06656/8605

BSA Suche A 10, Tel. 0731/83587

Norton Verk. 73er Commando 850, deutsche Zulassung und guter Zustand, Vb 6500 DM, R. Brömer, Untere Mauerstr. 4, 3470 Höxter, Tel. 05271/2109, öfter versuchen

Velocette LE 200, Bj. 58, zerlegt mit vielen Neuteilen, für 1500 DM abzugeben, Tel. 0611/525538, abends

Zündapp KS 100 für VB 600 DM im Zustand 3 zu verkaufen, Tel. 06151/71967

BMW R 50-Rahmen mit Brief gg. Gebot und nagelneue Konidämpfer dafür (DM 240), Uwe Simon, Tel. 02175/98006

MV Agusta 350 BE Sport, Bj. 78, Zust. 2, 11000 km, Zubehör, VB 6500 DM, Tel. 07156/39324

Norton Commando 750, 65 PS, Bj. 72, TÜV 5/92, Tel. 0561/821258

Norton * Verk. 2 Stück ES 2 mit Hinterradschwinge, original und fahrbereit, je 3500 DM, Tel. 0681/3908449

JAWA 250, Bj. 47, in gutem Originalzustand für 2800 DM zu verk., Tel. 0241/573860

Sonstiges * Verk. Sozialschwingsattel für BMW R 50

für 70 DM, Uwe Simon, Tel. 02175/98006

AWO Tourenmodell (425), Bj. 54, mit vielen Teilen zu verk., Tel. 02651/73174

BMW Biete für R 60 Tank und hinteren Kotflügel zum Tausch gegen gleiche Teile für R 51/3 - 67, Tausche DKW Spitzlampe gg. Trommelscheinwerfer, Tel. 07544/8925

DKW RT 350 i. T., Vergaserabdeckung fehlt, unrest, 2950 VB, Tel. 09431/26331

BMW Suche Lampengehäuse für Schwingen BMW, Andy, Tel. 0421/501617

Sonstiges Suche ständig Ausgaben der NKZ/ Motor-Rundschaue, Peter, 0421/501617

MZ * Suche alle Teile um TS 250/1 zum Gespann umzubauen, auch einzeln, Andy, 0421/501617

Moto Guzzi V 7 Spezial, Bj. 71, 38000 km, Originallack, Koffer, Scheibe, Zyl, Koben, Batt., Reifen u. TÜV neu, gg. Gebot ab 6000 DM, Tel. 041/403188

Honda CB 100, bj. 74, guter Zustand ohne TÜV, + 2. Lackgarnitur, 9 kw, Tel. 07304/41929

MZETS 250, EZ 71, für 100 DM an Liebhaber, ohne TÜV, Hubert Kraus, Steinbergstr. 75, 7410 Reutlingen

Yamaha AS-3, 125 ccm, Suche BA, Seitendeckel rechts (Blau-Met.), Sitzbank, Lampentopf, Kickst., u.s.w. oder wer kann weiterhelfen Tel. 0421/682298

BMW * R 50 Gespann mit R 60/7 Motor und Squire STZ,

VHB 8500 DM, Tel. 07322/22110

Sonstiges * Suche gebr. Stummellenker mit TÜV für 35mm und Lampenhalter (Tommaselli o. ä.) dazu, Andy, Tel. 0421/501617

Horex * Suche für 350er Resident Kurbelwelle, auch defekt, und eine Getriebewelle, Tel. 05381/2592

Hilsmotor * Suche Tanks für Lohmann, Rex, MAW, Saxonette etc. sowie Teile für diese und Literatur. U. Peters, Timmersloher Landstr. 78, 28 Bremen 33, Tel. 0421/274236

Hilfe! Suche für DKW RT 250 H, Bj. 52, 12 PS, 3-Gang, Kickstarter (siehe Foto). Auch rostig oder ohne Fußhebel. Wo bekommt man einen neuen oder neuwertigen Regler (innenliegend) für



unter 100 DM her? Telefon 08801/1470 abends

Stoye Suche Unterlagen für SW Typ "Elastic", Bj. 55-61, und Steib Suche Fahrgestell für LS 200, Tel. 04131/82345, nach 20 Uhr

Seitenwagen Delfin mit Kabine und BMW-Anschlüssen und Zündapp KS 601 Teile zu verk., Verk. Teile für R 75 und R 50, R 50 Fahrwerk mit SW-Übersetzung und 18" Gespannreifen zu verk., Schüttoff zu verk. Tel. 0221/727838

Honda * Suche Originalprospekte von CB 750 K 0, Bj. 69-70, Thomas Rongen, Waldstr. 6, 7454 Bon-

delshsn., Tel. 07471/71132
Sonstiges Verk. gg. Gebot Motor NSU 98ccm, Bj. ?, Helmut Kania, Frankenberger Str. 215, O-9076 Chemnitz

Verk. MZ TS 250/1 Gespann, Bj. 77, guter Zustand, E-Teile dazu, Angebote an Helmut Kania, Frankenberger Str. 215, O-Chemnitz

DANE

sehr empfehlenswert
MOTORRAD PRAXISTEST 90
OUTFIT

Motorradbekleidung
Touring-Dress ®
mit **GORE-TEX®**
® auswechselbares Futter
® 74 Standard-Größen
Kostenlos Prospekt anfordern
A. BAUDREXEL · D-8198 EURASBURG 9
TEL. 08179-8123

SOS

Kurs Menschen retten!

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

..... heißt es für unsere Rettungsmänner. Bei jedem Wetter, zu jeder Zeit. Die DGzRS wird nur von freiwilligen - steuerabzugsfähigen - Zuwendungen, ohne jegliche staatlich-öffentliche Zuschüsse, getragen. Auch durch Ihre Spende - beispielsweise ins Sammelschiffchen.
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)
Postfach 10 63 40, 2800 Bremen 1, Wir danken für die
Postgiro Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200 gespendete Anzeige.

HEEL-Verlag · Hauptstraße 354 · 5330 Königswinter · Telefon 0 22 23 / 2 30 27

NEU!



Motorrad-Oldtimer-Katalog II

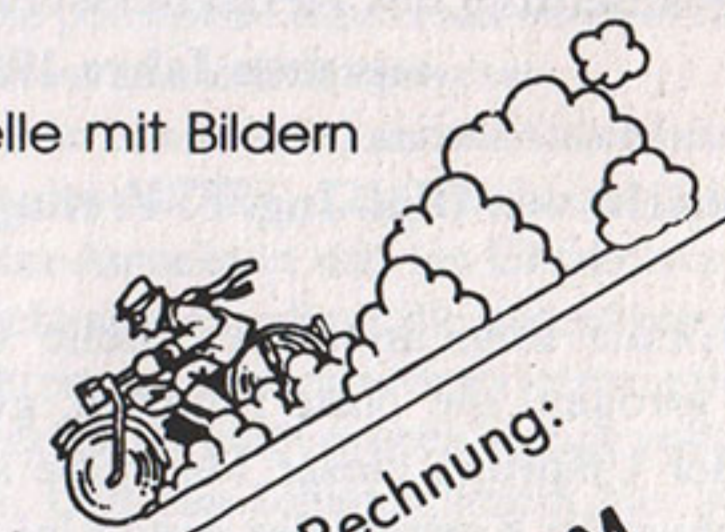
aktualisierte
Neuaufgabe

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, Preistendenzen
- Clubadressen
- Ersatzteilversorgung mit Adreßteil



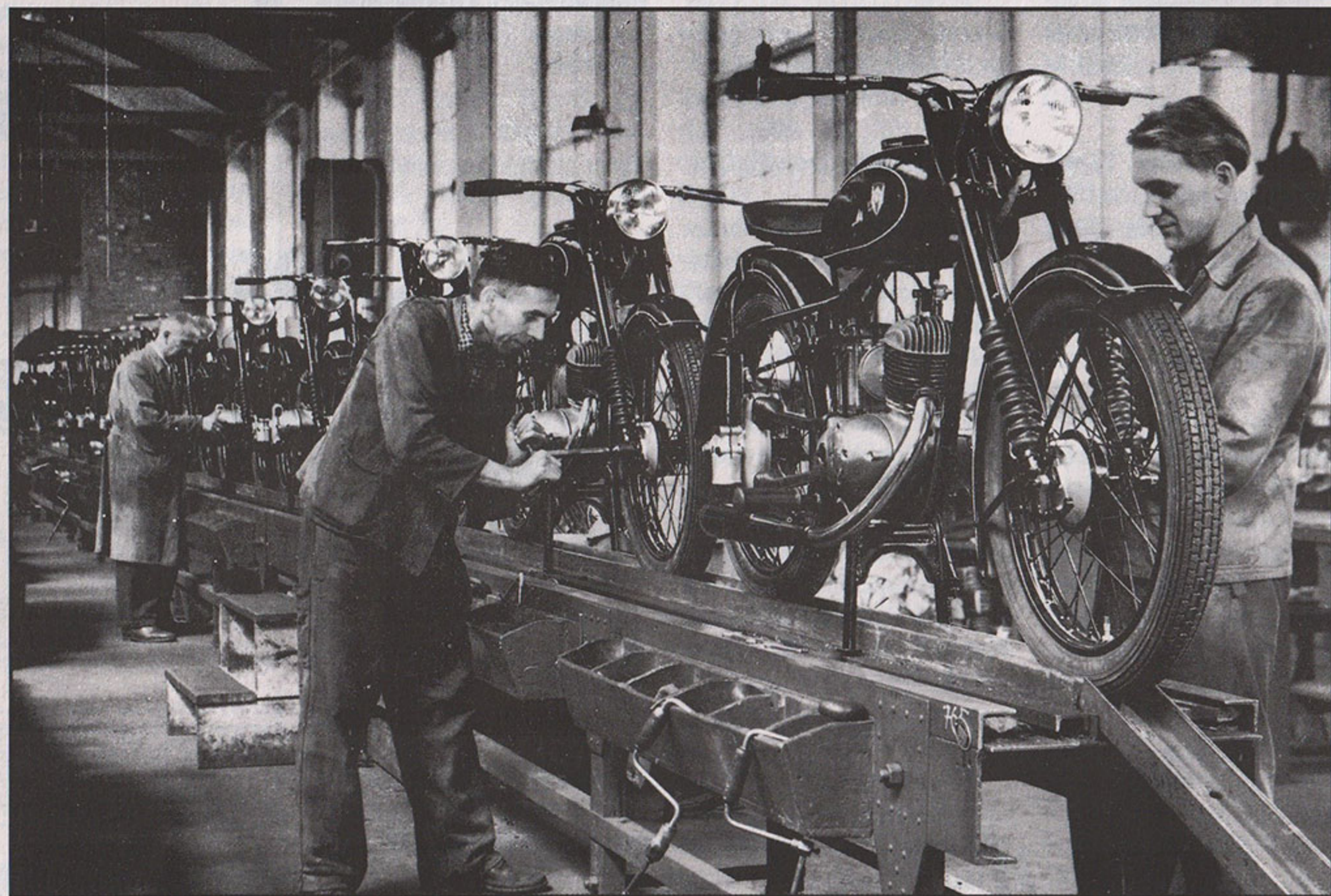
HEEL · **Exp!.**
Name _____
Vorname _____
Straße, Nr. _____
PLZ/Ort _____
Unterschrift _____

29,80 DM

Motorrad
Oldtimer
Katalog

*Die MZ RT 125

ein Qualitätserzeugnis des VEB Motorradwerkes Zschopau in Sachsen



***So steht es in der Wartungs- und Pflegeanleitung des Herstellerwerkes aus dem Jahre 1957.**

Ein Bericht von Dipl. Ing. F. Freitag

Nun könnte man an dieser Stelle ein wenig arrogant die Nase rümpfen, geht doch der Ursprung dieser Maschine auf das technische Konzept der Auto-Union-AG Zschopau aus dem Jahre 1939 zurück. Und eigentlich sollte dieses Motorrad, das nach dem Kriege als IFA RT 125/0 und dann als IFA RT 125/1 unter dem Aspekt eines billigen und robusten Beförderungsmittels für den Arbeiter-Berufsverkehr in der damaligen DDR konzipiert wurde, schon nach wenigen Jahren Bauzeit wieder vom Markt verschwinden. Man glaubte, daß mit Einführung des Vollschwingen-Modells MZ ES 175 die Lücke zwischen der hubraumschwächsten 50-cm-

Klasse und der 1/4-Liter-Klasse so geschlossen werden könne. Insider sagten damals mit Sicherheit den baldigen "sanften Tod" dieses 1/8-Liter-Gebrauchsmotorrades voraus. Doch weit gefehlt! Gerade diese "alte Klamotte" fand immer wieder neue Käufer, wurde als MZ RT 125/2 und später als 4-Gang-Modell RT 125/3 weiterentwickelt. Das Motorradwerk in Zschopau/Sachsen hat das logisch Richtigeste damals getan, nämlich dieses Modell nicht vom Band zu nehmen. Die werksinterne Konzeption lautete damals: Weiterbauen und Weiterentwicklung. Es wäre auch wirklich schade gewesen, wenn diese für damalige DDR-Verhältnisse mit ca. 1950,- Mark recht billige und äußerst robuste Gebrauchsmaschine so sang- und klanglos vom Markt verschwunden wäre. Dieses brave Maschinchen habe ich in der Zeit von 1957-1960 des öfteren und unter

den verschiedensten Bedingungen gefahren, gehörte doch die MZ RT 125/2 damals in fast jedem betriebseigenen Fuhrpark zu den ständigen Requisiten. Und ich kann mit Fug und Recht sagen, daß meine Befürchtungen, irgendwann, irgendwo oder irgendwie mal der Defekthexe zum Opfer zu fallen, nicht eingetreten sind. Im Gegenteil. Ich wäre auch heute noch jederzeit bereit, wenn es sein muß, mit diesem kleinen Einzylinder-Zweitakter zu einer Zuverlässigkeitsfahrt anzutreten, die auch meinerwegen über eine größere Distanz führen kann. Natürlich muß man sich als PS-verwöhnter Motorradfahrer im klaren sein, daß mit 125 ccm Hubraum und einer Leistung von gerade mal 6 PS keine Weltrekorde zu erringen sind. 125 ccm Hubraum sind nun eben nicht 250 oder noch mehr Kubikzentimeter. Und damit sind eigentlich die Grenzen abgesteckt, damit nicht Unmög-

liches von diesem kleinen Motor gefordert wird.

Aber für den Stadt- und Nahverkehr, der sich ja bekanntlich meist mehr oder weniger in den niedrigeren Geschwindigkeitsbereichen abspielt, war die MZ RT 125/2, besonders nach wirtschaftlichen Kriterien beurteilt, eben das Motorrad. Von der Konzeption her sollte es ja auch ein billiges Gebrauchsmotorrad sein. Wobei hier billig nicht mit primitiv zu verwechseln ist. Der technische Aufbau der kleinen MZ RT 125/2 ist zwar einfach, aber dafür äußerst robust.

Ich will damit ausdrücken, daß der Griff ins Werkzeugfach zu den recht seltenen Handlungen bei dieser Maschine gehört und bei Einhaltung gewisser Mindestforderungen an Wartung und Pflege, wie etwa die Absolvierung der vom Herstellerwerk vorgegebenen Durchsichtskriterien, eigentlich kaum vorkommt. Die RT-Reihe besitzt eigentlich nur ganz wenige Schwachstellen, die aber bei der Gesamtbeurteilung nicht sonderlich ins Gewicht fallen. Es soll damit ausgedrückt sein, daß die MZ RT 125/2 bei einem Minimum an Pflege und Wartung über eine lange Zeit sehr zuverlässig ist und eine außergewöhnlich lange Lebensdauer besitzt.

Zur technischen Seite:

Infolge ihres relativ geringen Gewichts von nur knapp 90 kg ist sie sehr leicht zu handhaben. Das wird nicht nur im normalen Fahrverkehr augenscheinlich, sondern beginnt bereits beim Aufbocken der Maschine im Stand. Aber auch im dichtesten Stadtverkehr kann man die hervorragende Wendigkeit, verbunden mit einem großen Lenkereinschlag, nicht hoch genug schätzen. Das sind Vorteile, die auch heute noch positiv bewertbar sind. Besonders hervorzuheben ist der Motor der MZ RT 125/2. Äußerlich ist er zwar gegenüber dem Vorgängermodell fast unverändert geblieben, dafür haben die Zschopauer Ingenieure nicht wenig für sein Innenleben getan. Man merkt dies bereits nach ganz kurzer Fahrstrecke: Der Motor hat jetzt im Anzug aus den niedrigeren Drehzahlbereichen eine ganze Menge mehr drin. Die Konstrukteure erreichten dies durch eine asymmetrische Steuerung der Gasströme und durch eine gänzlich andere Gestaltung des Verdichtungsraumes. Nicht unerwähnt soll dabei auch die Veränderung an der Ansaugeräuschkämpfung bleiben. Recht augenfällig gegenüber den Vorgängermodellen ist dagegen die nun voluminöser dimensionierte Abgasanlage. Mit diesen konstruktiven Maßnahmen erreichte man, daß über den gesamten Drehzahlbereich, von etwa 2800 U/min. bis zu 5100 U/min., das Drehmoment bei über 0,8 mkg liegt. Davon profitieren natürlich die Beschleunigung und das Durchzugsvermögen erheblich. Aus diesen technischen Parametern erklären sich übrigens auch die anderen Eigenschaften der MZ RT 125/2. Die katalogmäßige Höchst-

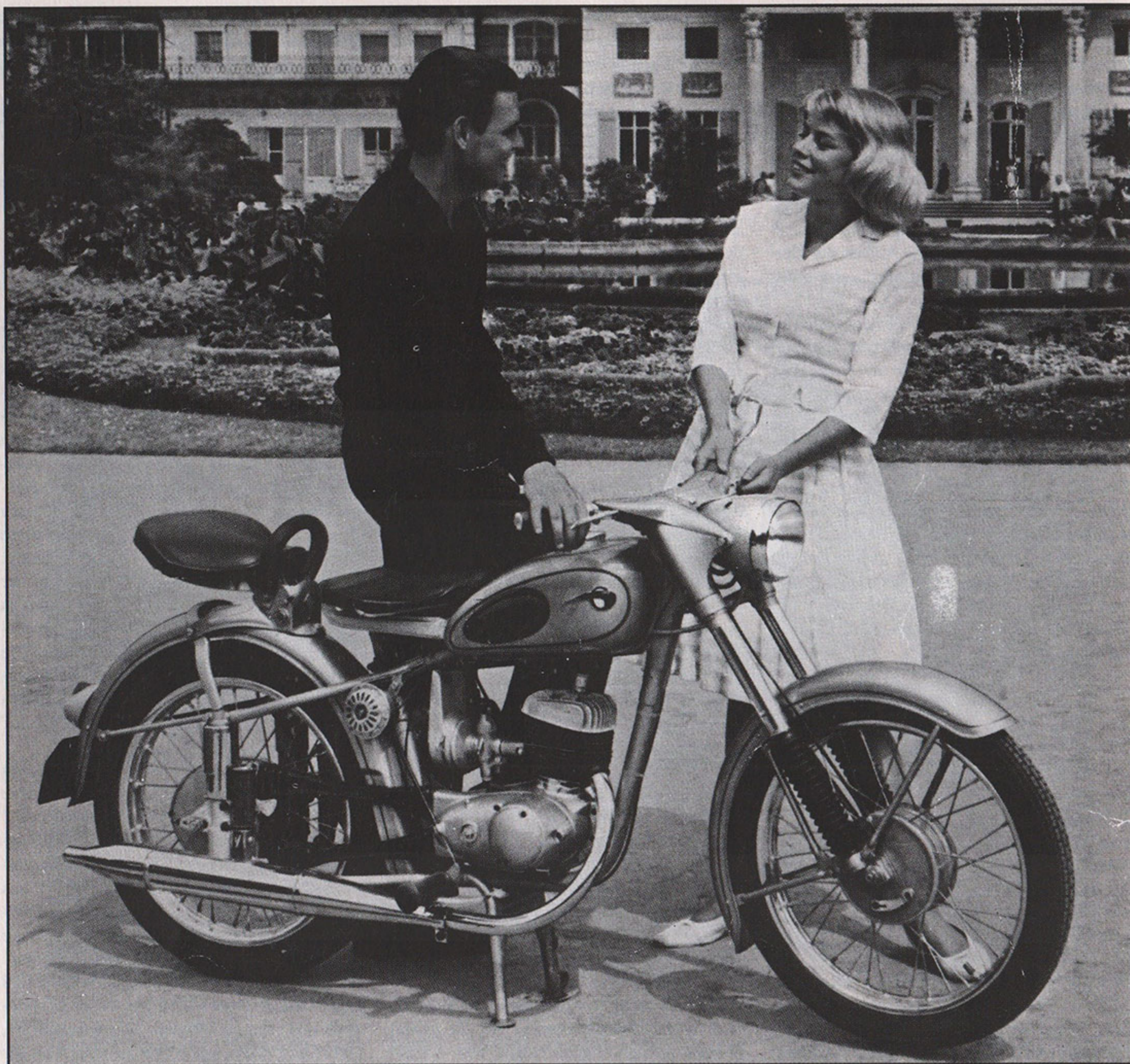
geschwindigkeit von ca. 80 km/h erreicht die Maschine mühelos und fast unabhängig von der jeweiligen Belastung. Ob mit einer Person oder mit 2 Personen besetzt, ja selbst bei Gegenwind, ist dies problemlos zu schaffen. Und kurioserweise erreichen nicht wenige dieser Maschinen gestoppte, also echte Höchstgeschwindigkeiten von 85 km/h. Allerdings erst nach relativ langer Einlaufzeit. Die verhältnismäßig lange Einlaufzeit, die nach den Erfahrungen der Vertragswerkstätten unter Umständen 10.000 bis 15.000 km beträgt, ist auf das vom Werk damals verwendete Zylindermaterial zurückzuführen. Man mußte bei dieser Maschine die werkstoffspezifischen Eigenschaften beim Einfahren berücksichtigen und wissen, daß Graugußzylinder eben wesentlich länger zum "Freiwerden" benötigen, als zum Beispiel die Al-Fe-Zylinder der MZ-ES-Modelle.

Das soll aber nicht heißen, daß während der doch recht langen Einlaufphase ständig 2 Finger am Kupplungshebels griffbereit sein müssen, um möglicherweise Klemmeigungen des Motors rechtzeitig zu kompensieren. Das würde den Fahrspaß ja erheblich reduzieren. Mir sind derartige Kolbenklemmer damals auch nicht bekannt geworden. Ganz im Gegenteil. Die MZ RT 125/2 war schon nach etwas mehr als 2.000 km Laufleistung absolut vollgasfest. Das wurde ihr auch immer wieder in zeitgenössischen Testberichten und "Tips für MZ-Fahrer" sowie in den damals noch notwendigerweise vom Werk ausgegebenen Ein-fahrtshinweisen bestätigt. Allerdings war die erreichbare Höchstgeschwindigkeit noch reduziert. Viele Besitzer einer solchen Maschine wunderten sich dann nach 10.000 km Laufleistung (und mehr), daß die RT dann erst richtig frei wurde und nun plötzlich auch problemlos reichlich 85 km/h als Höchstgeschwindigkeit erreichbar wurden. Allerdings steigt im Vollastbereich die Kraftstoffverbrauchskurve enorm an. Es gehört nunmal zu den Eigenschaften von 2-Takt-Motoren, daß ein niedriger Kraftstoffverbrauch nur durch reduzierte Gasschieberstellung zu erreichen ist. So ist es durchaus möglich, mit der MZ RT 125/2 bei Höchstgeschwindigkeit höhere Verbrauchswerte zu erreichen als mit der im Zylindervolumen doppelt so großen MZ ES250 bei gleicher Geschwindigkeit. Wer also auf Minimierung der Kraftstoffverbrauchswerte aus ist, tut gut daran, das letzte Drittel des Gasschiebers so selten wie möglich zu öffnen. Hält man sich daran, so können die als Kraftstoffnormverbrauchswerte angegebenen 2,3 Liter pro 100 km auch erreicht werden. Die Kraftstoffverbrauchskurve steigt allerdings dann (gemessen bei gleichbleibender Geschwindigkeit) von 2,0 Litern pro 100 km bei 50 km/h und 3,0 Litern pro 100 km bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h auf ca. 3,8 bis 4,0 Litern pro 100 km bei 80 bis 85 km/h, also bei Höchstgeschwindigkeit. Da der formschöne Kraftstofftank 11 Liter Vergaserkraftstoff (Gemisch

1:25), davon 2 Liter Reserve, faßt, errechnet man den möglichen Aktionsradius von etwa 450 Kilometern. Aus eigener Erfahrung kann ich bestätigen, daß bei ökonomisch-verhaltenen Fahrweise dieser Maschinentyp mit zu den sparsamsten seiner Klasse gehört hat und im Stadt- oder Nahverkehr in wirtschaftlicher Hinsicht damals wie auch heute noch sehr gute Werte bringt.

Doch nun zu den Fahreigenschaften der MZ RT 125/2:

Man sitzt auf dieser Maschine recht bequem, so daß man auch längere Strecken ermüdungsfrei übersteht. Obwohl die Sitzposition nicht gerade niedrig ist (dafür sorgen schon die verhältnismäßig groß dimensionierten Speichenräder von jeweils 19"). Und dafür sorgen auch die leicht antiquierten Fahrer- und Soziussättel, die eine mehr oder weniger aufrechte Sitzhaltung erzwingen. Dabei hat man jedoch den Lenker noch gut im Griff und empfindet diese Sitzhaltung nicht als gewöhnungsbedürftig. Zwar wurden einige wenige Exemplare der MZ RT 125/2 auch mit modernen Sitzbänken ausgestattet, aber dabei handelte es sich ausschließlich um eine kleine Exportserie. Die Mehrzahl der heute mit einer Sitzbank ausgestatteten MZ RT 125/2-Modelle wurden nachträglich mit der Sitzbank der Serie MZ RT 125/3 umgerüstet. Übrigens wurde im Zuge der Standardisierung an der MZ RT 125/2 der auch bei dem 350er Modell BK 350 verwendete "Schwingsattel" als Soziussitz montiert. Vom Werk aus als sogenannter "Tiefsitz-Schwingsattel" angepriesen, sorgt er durch seine Montage auf das durch einen Haltebügel stabilisierte Schutzblech für eine verhältnismäßig niedrige Schwerpunkt-lage bei vollbesetztem Fahrzeug. Die sprichwörtliche Anspruchslosigkeit und Zuverlässigkeit der Maschine, die auch, abgestellt im Freien, bei Regen, Schnee und Frost, sofort anspringt, war schon zu ihrer Zeit für viele potentielle Käuferschichten als Kaufargument ausreichend gewesen. Auf der Landstraße kann man auch heute noch mit der MZ RT 125/2 recht gut mithalten. Beim Ampelstart und bei Überholvorgängen macht sich allerdings die gegenüber neueren Fahrzeugen fehlende Motorleistung doch bemerkbar. Da heißt es eben, Gänge voll ausfahren. Und das Schalten macht hier wirklich Spaß. Obwohl nur mit einem Dreiganggetriebe ausgestattet, erlaubt es einen leichten und nahezu geräuschlosen Gangwechsel. Auffallend ist, daß selbst bei maximaler Drehzahl und trotz nicht elastischer Aufhängung des Triebwerkes im Rahmen, keinerlei störende Vibrationen am Fahrzeug spürbar sind. Und Drehzahlen liebt dieser Motor, die verkraftet er anstandslos. Man kann ihm nichts Schlimmeres antun, als im direkten Gang den Motor schaltfaul mit niedrigen Drehzahlen und Geschwindigkeiten über eine längere Distanz zu quälen. Solche Art Behandlung verträgt er



nicht schädlich. Die Zuverlässigkeit des Motors und seine Nutzungsdauer reduzieren sich dadurch erheblich.

Die Teleskopvorderradfederung besitzt mit 140 mm zwar keine superlangen Federwege, garantiert aber, daß der RT-Fahrer auch schlechte Straßen, Feldwege und Fahrspuren, abseits zivilisierter Straßen, noch mit dem Gefühl hinreichend guter Fahrsicherheit überwinden kann.

Man hat die kleine MZ RT 125/2 immer im Griff, auch wenn es die Verkehrssituation plötzlich mal erfordert, einen "Haken zu schlagen".

Für das Hinterrad hätten sich viele potentielle RT-Fahrer damals von den Konstrukteuren auch eine Hinterradschwinge erhofft und gewünscht. Die Geradweg-Federung mit ganzen 50 mm Federweg ist zwar ausreichend, um die ganz harten Stöße bei Schlaglochserien aufzunehmen, aber der Rest ist dann doch

Sache des Schwingsattels.

Zu den wenigen Negativposten der MZ RT 125/2 gehören die Trommelbremsen. Aus der Sicht des Verkehrsaufkommens der 50er Jahre mögen diese noch als ausreichend klassifiziert worden sein, heutigen Ansprüchen genügen sie selbst bei technisch bestem Zustand und fachgerechter Einstellung nicht mehr. Obwohl bei MZ in Zschopau zu dieser Zeit eine Vollnabenbremse produktionsreif zur Verfügung stand, entschied man sich doch für die aus gepreßtem Blech bestehenden "Dosendeckelbremsen", die auf das Hinterrad mittels nachstellbarem Gestänge und auf das Vorderrad durch Bowdenzug wirkten. Um damit hinreichend gute Verzögerungswerte bei einem Trommeldurchmesser von nur 125 mm zu erzielen, ist schon der gleichzeitige Einsatz beider Bremsen erforderlich. Die Betätigung nur einer Bremse ist bei dieser Konstruktionsart und unter den heutigen Verkehrsbedingun-

gen ein Sicherheitsrisiko. Eine vorausschauende Fahrweise wird trotzdem empfohlen. Die Kraftübertragung erfolgt bei der RT 125/2 genauso wie bei den Vorgängermodellen durch eine robuste Mehrscheibenkupplung im Ölbad, deren Nachstellung übrigens durch eine gekonterte Schlitzschraube von der gegenüberliegenden Unterbrecherseite aus erfolgt. Sie spricht weich an und ist auch im härtesten Geländeeinsatz kaum totzukriegen. Von den Geländemaschinen übernommen wurden auch die für MZ-Maschinen typischen, patentierten Gummi-Kettenschläuche für die Rollenkette zur Kraftübertragung vom Getriebe zum Hinterrad. Die Kette läuft in diesen Kettenschläuchen fast verschmutzungsfrei. Dadurch wird der Verschleiß auf

Foto oben: Die RT 125 in ihrer letzten Ausführung als /3 mit 4-Gang-Getriebe, Vollnabenbremse und Lenkerverkleidung

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

ISSN 0936-921 X

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 Fachzeitschrift über Motorräder
der 50er, 60er und 70er Jahre

Chefredakteur:

Peter Kurze (verantwortlich)

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Dipl.-Ing. F. Freitag, R. Hopp, 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

ein Minimum reduziert.

Der Rahmen ist von der Bauart her ein Rohrrahmen, dessen Verbindungen aus Muffen mit Industrielötung und aus Schweißverbindungen bestehen.

Am Rahmen sind die Fahrerfußrasten nicht verstellbar angebracht. Es ist müßig, über die Qualität des kräftig dimensionierten Rahmens zu diskutieren. Rahmenbrüche oder andere Defekte daran sind bei diesem Fahrzeugtyp nicht aufgetreten.

Erstmals kam bei der MZ RT 125/2 auch eine neuentwickelte Cadmium-Nickel-Batterie zum Einsatz, mit der dann auch die folgenden Modelle ausgerüstet wurden. Da eine NC-Batterie nur 1.2 Volt Nennspannung pro Zelle besitzt, mußte sie 5 Zellen erhalten, die mit Kalilauge und einem Zusatz von Lithiumhydroxid gefüllt sind. Trotzdem war dieser Sammler nicht wesentlich größer als die vorher verwendete herkömmliche Bleibatterie, zeichnete sich aber durch eine wesentlich längere Lebensdauer aus. Solche Dauerbatterien sind auch noch nach Jahrzehnten einsatzfähig. Erneuert werden muß hier lediglich die Kalilauge.

Daß die MZ RT 125/2 kein sogenanntes "Salonmotorrad" ist, das für die sonntäglichen Defilierfahrten auf tischebener Teerstraße konzipiert wurde, sondern auch auf Schlagloch-Alleen unverdrossen läuft, wo so mancher Autofahrer um Federn und Achsen seines Fahrzeugs bangt, zählt zu den großen Pluspunkten der MZ RT 125/2.

Trotzdem soll nicht verschwiegen werden, daß eine ganze Reihe verbesserungswürdiger Details bemängelt werden mußten, die dann von den Konstrukteuren bei MZ in Zschopau am Folgemodell, der MZ RT 125/3, dem letzten Modell aus der RT-Riege, auch realisiert wurden.

Allerdings blieben auch einige wünschenswerte Verbesserungen unbeachtet. So hätte man sich damals auf jeden Fall statt der konservativen Geradweg-Hinterradfederung eine Hinterradschwinge mit den ja nun einmal produzierten serienmäßigen Federbeinen der größeren ES-Typen gewünscht. Ein Wunsch, der aber auch bei der folgenden MZ RT 125/3 nicht realisiert werden konnte. Ebenso reichte die Lichtausbeute des mit 130 mm Lichtaustrittsöffnung und 6-Volt-Anlage (die Lichtmaschine besitzt eine Leistung von 35/45 Watt) zu gering dimensionierten Scheinwerfers nicht aus, um auch nachts mit gutem Scheinwerferlicht noch akzeptable Fahrleistungen zu erzielen.

Selbst solche banalen Detaillösungen, wie die Platzierung des (großen und relativ weit ausragenden) Zündschlüssels am Spulenkasten in gleicher Höhe mit dem Kickstarter, haben schon öfter Ärger gebracht. Es kam häufig vor, daß man beim Antreten der Maschine gleichzeitig mit der Fußspitze die Zündung ausgeschaltet hat und sich dann wunderte, daß die sonst so zuverlässige und auf den ersten oder zweiten Tritt anspringende Maschine plötz-

lich nicht mehr wollte und den Dienst quittierte.

Daß man bei der MZ RT 125/2 vom Werk aus auf Einfachheit setzte und gegenüber dem Vorgängermodell RT 125/1 und auch beim Nachfolgemodell RT 125/3 nur die notwendigen Modifikationen durchsetzen konnte, hatte einen anderen, vielen damals nicht bekannten, politisch-ökonomischen Hintergrund.

Denn auf dem 33. Plenum des Zentralkomitees der alles entscheidenden Staatspartei SED standen vorrangig die Fragen der Preispolitik im Vordergrund. Walter Ulbricht persönlich präsentierte hier der DDR-Bevölkerung die dann über Jahre geltende Politik der absolut stabilen Verbraucherpreise. Der Verbraucherpreis durfte auch bei spürbaren technischen Verbesserungen des Produktes nicht verändert werden. Produktverteuerungen durch Änderungen am Modell mußten durch Steigerungen der Arbeitsproduktivität wieder kompensiert werden. Dies war aber bei dem technischen Stand der Maschinen und Geräte nur in recht engen Grenzen möglich. Der Verbraucherpreis jedenfalls mußte absolut unverändert bleiben.

Dieser wirtschaftliche Anachronismus, der Kreativität von vornherein ausschloß, hielt sich in der damaligen DDR Jahre lang und führte dadurch zwangsläufig dazu, daß im konkreten Fall der RT 125/2 selbst relativ geringe Mehrkosten für technisch wichtige Bauteile (wie zum Beispiel Wegfall der im Wirkungsgrad schlechteren Trommelbremsen und Einbau der vorhandenen Vollnabenbremsen) an ökonomisch relevanten Problemen scheiterten. Der mögliche Handlungsspielraum für die Techniker und Ingenieure, aber auch für die ökonomisch Verantwortlichen des Werkes war begrenzt, so daß bei der RT 125/2 vornehmlich Änderungen am Motor und dessen Aggregaten erfolgten. Trotzdem war die MZ RT 125/2 in den 50er Jahren ein besonders auf dem Lande begehrtes Gebrauchsmotorrad, ohne Tücken und wenig wartungsempfindlich.

Obwohl in hohen Stückzahlen produziert, sind nur noch wenige Fahrzeuge dieses Typs erhalten geblieben. Aus dem Straßenbild ist sie eigentlich verschwunden. Ich finde das schade, denn an dieses Motorrad habe ich wirklich nur gute Erinnerungen. Trotz vieler, meist dienstlich absolvierter Kilometer, gab es in punkto Defekte und Reparaturen kaum Nennenswertes zu berichten. Lediglich einen leichten "Kolbenfresser", hervorgerufen durch Spritmangel beim zu späten Umschalten des Benzinahnes auf Reserve (und das bei Vollast auf einem Autobahnstück), sowie das häufige Lösen der Auspuffüberwurfmutter, die erst nach Einbau einer werkseits empfohlenen Weichbleidichtung fest saß, sind mir dazu noch in Erinnerung. Sonst gab es nie Probleme. Ich kann mit Sicherheit voraussagen, daß die noch existenten kleinen 1/8-Litermaschinen aus Zschopau auch in Zukunft hoch im Kurs stehen werden. ●

Historischer Test

Zündapp KS 601 Sport

Im Jahre 1956 waren die Motorrad-Tests nicht nur in der Kfz.-Zeitschrift "Motor-Rundschau" schon sehr spärlich gesät. Um so interessanter ist der Bericht von Dipl. Ing. Hellmut Hütten über das Gespann "Zündapp KS 601 Sport" aus dem Mai-Heft 1956:

Vom Werdegang und Aufbau der "grünen Elefanten"

Das Jahr 1932 war für die deutsche Kraftfahrzeug- und Motorenindustrie ungewöhnlich fruchtbar und inhaltsreich, indem für manche bedeutsame Entwicklung der Grundstein gelegt wurde: sowohl bei Mercedes als auch in Porsches "Hochleistungsfahrzeugbaugesellschaft" nahmen die Pläne und Entwürfe neuer Rennwagen, die großen Einfluß auf Fahrwerkbau und Fahreigenschaften von Sport- und Gebrauchswagen ausüben sollten, feste Formen an. . . die Zschopauer Motorenwerke Rasmussen fanden sich mit Audi, Horch und Wanderer zur "Auto Union" zusammen und legten erstmalig Flachkolbenzweitakter mit Schnürle-Umkehrspülung auf Serie . . . bei NSU entstanden in Anlehnung an die erfolgreichen Königswellenrennmaschinen die rassigen OSL-Modelle, für lange Jahre ein Wunschtraum vieler Sportfahrer und bei Horex die ersten deutschen, sehr leistungsfähigen Parallelzweizylinder . . . bei Sachs mauserte sich der 74-ccm-Fahrradmotor zum berühmten 98er . . ., um nur einige Beispiele zu nennen.

Genau so vielseitig und ergiebig war die bei Zündapp entfaltete Aktivität: zwar ließ man die ersten drei "Volksauto"-Prototypen, die Porsche für das Nürnberger Werk entworfen und gebaut hatte, trotz schließlich positiv verlaufener Erprobung, wieder fallen - sie besaßen schon weitgehend die charakteristischen Eigenheiten des nachmaligen VW, abgesehen davon, daß der luftgekühlte 26pferdige Heckmotor drei sternförmig angeordnete Zylinder besaß. - Doch konzipierte Richard Küchen eine vom 200-ccm-Zweitakter bis zur 800er Vierzylinder reichen-

de "Kardan"-Typenreihe, die (zunächst den BMWs) mit ihrem unerreicht glatten Aufbau zum Inbegriff des typisch deutschen Motorradbaus wurde.

Alle Zündapp-Boxermotoren hatten zunächst stehende Ventile und den gleichen 66,6 mm langen Hub, als Zweizylinder mit 400 und 500, als Vierzylinder mit 600 und 800 ccm Hubraum; doch behielt man von diesen seidenweich laufenden Tourenmaschinen nur die jeweils größeren Einheiten, also die 500er und 800er, bei und gesellte Ihnen 1936 die kopfgesteuerte KS 500 zu, um die hohe "Laufkultur" mit der sportgerechten Höchstleistung von 25 PS und einer Standfestigkeit, die den ehrenvollen Beinamen "Autobahnmaschine" begründete, zu ergänzen. Zwei Jahre danach wurde die KS auf einen 600-ccm-Kurzhuber vergrößert, wobei die Spitzenleistung verhältnismäßig wenig, aber das Drehmoment beträchtlich wuchs. Zudem gab der 600er seine Höchstleistung schon bei 4800 U/min - bei einer mittleren Kolbengeschwindigkeit von weniger als 11 m/sec - ab, während der Halbliternotor 500 Touren höher drehen mußte, außerdem zwei Vergaser benötigte.

Die Nachkriegsausführung, für die Ernst Schmidt das zwar recht schwere, aber schier grenzenlos strapazierfähige, allradgefederte Fahrwerk der KS 601 entwarf, erhielt allerdings wieder Zweivergasenanordnung. Nur nominell blieb die Spitzenleistung unverändert, in Wirklichkeit sind die Katalogangaben recht bescheiden, zumal nach der Erweiterung der langen Ansaugleitungen und mit dem vergrößerten Luftfilter. Auch die Verstärkung von Kurbeltrieb und Kardanstrang mit Ritzel und Tellerrad war in erster Linie eine Vorsichtsmaßnahme, zu der härtester Geländeeinsatz verleitete, vielleicht auch Erfahrungen, die ein paar versierte, rennsportbesessene Bastler mit einem auf 60 PS gezüchteten Kompressor motor sammelten. - Die einteilige, geschmiedete Kurbelwelle mit käfiggeführ-



tem Nadellager im geteilten Pleuellfuß ist seit 1935 für alle Zündapp-Motoren charakteristisch, wobei die Vorzüge dieser einzigartigen Lösung weder den Konstrukteuren noch den Fertigungsingenieuren als reife Frucht in den Schoß fielen; aber gerade die emsige Kleinarbeit, die pausenlose Vervollkommnung eines jeden Bauteils bildet die Grundlage für das hohe Ansehen der Gebrauchsmotoren wie für die lange Erfolgskette im Sport! Interessant ist übrigens, daß die KS-Kurbelwelle (im Gegensatz zu den BMW-Boxermotoren) von der Schwungscheibenseite aus ins "Tunnelgehäuse" eingesetzt und die Pleuel erst nachträglich montiert werden. Seit jeher läuft die Lichtmaschine - heute mit 90 Watt! - mit einem einzigen Unterbrecher direkt auf der Kurbelwelle, so daß mittels der Doppelzündspule jede Kerze bei jeder Umdrehung "zündet", jedes zweite Mal "blind" in den Auslaßtakt hinein; diese elegante Anordnung ist heute weit verbreitet, aber 1932 war ihre einwandfreie Funktion durchaus nicht so selbstverständlich.

Viele weitere Einzelheiten und Finessen dieses ausgereiften Motors enthüllt die "Explosionsdarstellung" (Siehe letzte Seite), nicht zuletzt den seit jeher sehr fortschrittlichen Ventiltrieb mit dem großen schrägverzahnten Novotextrad, das auch den Drehschieberentlüfter miteinnimmt, mit den unverwüstlichen Hartgußstößeln, Dural-Stoßstangen, den Kipphebeln mit Nadellagern und kugeligem Druckstück ventiltseitig, das stets eine Flächenberührung zum Ventilschaft hin sicherstellt. Von Anfang an wurde der

gesamte Ventiltrieb reichlich mit Umlauföl versorgt.

Die Zündapp "KS-601", die mit dem starken Boxermotor und dem unverwüstlichen Wellenantrieb ein typischer Vertreter der "klassischen" deutschen Schule wurde, ist in ihrer heutigen Form Ergebnis und Exponent einer mehr als zwei Jahrzehnte langen Entwicklung. Während das Triebwerk mit dem ebenfalls charakteristischen Kettengetriebe nur in Einzelheiten verstärkt und verbessert wurde, reifte (seit etwa 1950) das neue Fahrwerk in schwersten Wettbewerben und pausenloser Erprobung zu einer fast legendären Stabilität und Gebrauchshärte. Leistung und Gewicht, baulicher und betrieblicher Aufwand des "grünen Elefanten" halten heute naturgemäß nur in Sonderfällen einer Beurteilung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten stand; sein Reservat bleibt es, extreme Ansprüche von Liebhabern zu erfüllen, insbesondere mit dem "Sportmotor", dessen füllige Leistungskurve in der Spitze reinrassiger "100-Meilen-Maschinen" gipfelt.

Bewertung

Motor und Antrieb

Gegenüber der sprichwörtlichen Laufruhe der KS-Motoren treten Auspuffton und Ventilgeräusche merklich stärker, jedoch nicht unangemessen, in Erscheinung, ersteres vor allem bei hoher Drehzahl und Leistung. Auch die Verbrauchswerte (mit der wettbewerbstauglichen Vergasereinstellung) lassen sich ohne Zweifel im Alltag stark senken, zumal niemals Klopfen oder Klingeln und kaum ein Unterschied zwischen Normal- und Superkraftstoff festzustellen waren. - Alle anderen Vorzüge bestätigten sich voll und ganz: das bekannte spontane Anspringen selbst bei starkem Frost, saubere Einsätze und Übergänge, ausgeprägte Elastizität, Schüttel- und Vibrationsfreiheit, uneingeschränkte Vollgasfestigkeit . . . Auch der leise und stets uhrwerkartige Leerlauf, gleich nach dem Anspringen wie nach scharfer Fahrt, bekundet die thermische und mechanische "Gesundheit". Obwohl die Hochleistungsnocken keine Einbuße an Durchzug oder Elastizität verursachen, erstreckt sich die beträchtliche Mehrleistung (im Vergleich zum 28-PS-Motor) hauptsächlich auf den Bereich oberhalb 4500 U/min; dies ist, abgesehen von ungünstigen atmosphärischen Bedingungen, bei allen Meßwerten zu berücksichti-



gen.

Das Kettengetriebe ist stets leicht zu schalten, übrigens infolge der federnden Schaltgabeln (!) auch im Stand. Die Kupplung trennt bei mäßigen Hebelkräften vorbildlich und greift ebenso weich wie sicher; dennoch ist beim Schalten der unteren Gänge hörbares Einrasten schwer vermeidbar (große umlaufende Massen!), was aber der Haltbarkeit keinesfalls widerspricht.

Fahreigenschaften

Hinsichtlich der Lenkkräfte wird das hohe Gewicht des Gespanns durch die schmale Spur der Geländesportausführung weitgehend ausgeglichen, wobei selbst der leere Seitenwagen durch richtige Kurventechnik und Gasbedienung (!) voll ausreichend am Boden "klebt". Andererseits vermittelt die unübertreffliche Steifheit dieses Fahrwerks mitsamt der exakten Radführung ausgeprägte Kursstabilität und feste Straßenlage unter allen Bedingungen. Sogar das schleudernde Gespann ist fast zentimetergenau zu steuern! Sicher sprechen für extrem schweren Gespannbetrieb (und im Gelände) auch Argumente für das Beibehalten der Geradwegfederungen.

Die Federung selbst unterliegt durch die fehlende "In-Fahrt-Verstellbarkeit" natürlich Kompromissen, die sich bei der Gabel allenfalls durch eine gewisse Härte,

bei der Hinterradfederung aber durch (den beschränkten Hub bzw.) die Neigung, bei starken Stößen durchzuschlagen, äußern.

Bremsen

Alle drei Bremsen verdienen uneingeschränktes Lob: sie greifen weich, aber bei guter Dosierbarkeit und zusagenden Hebelkräften beliebig kräftig. (Auch hier sind die Meßwerte unter günstigeren Umständen noch zu verbessern!)

Ausstattung

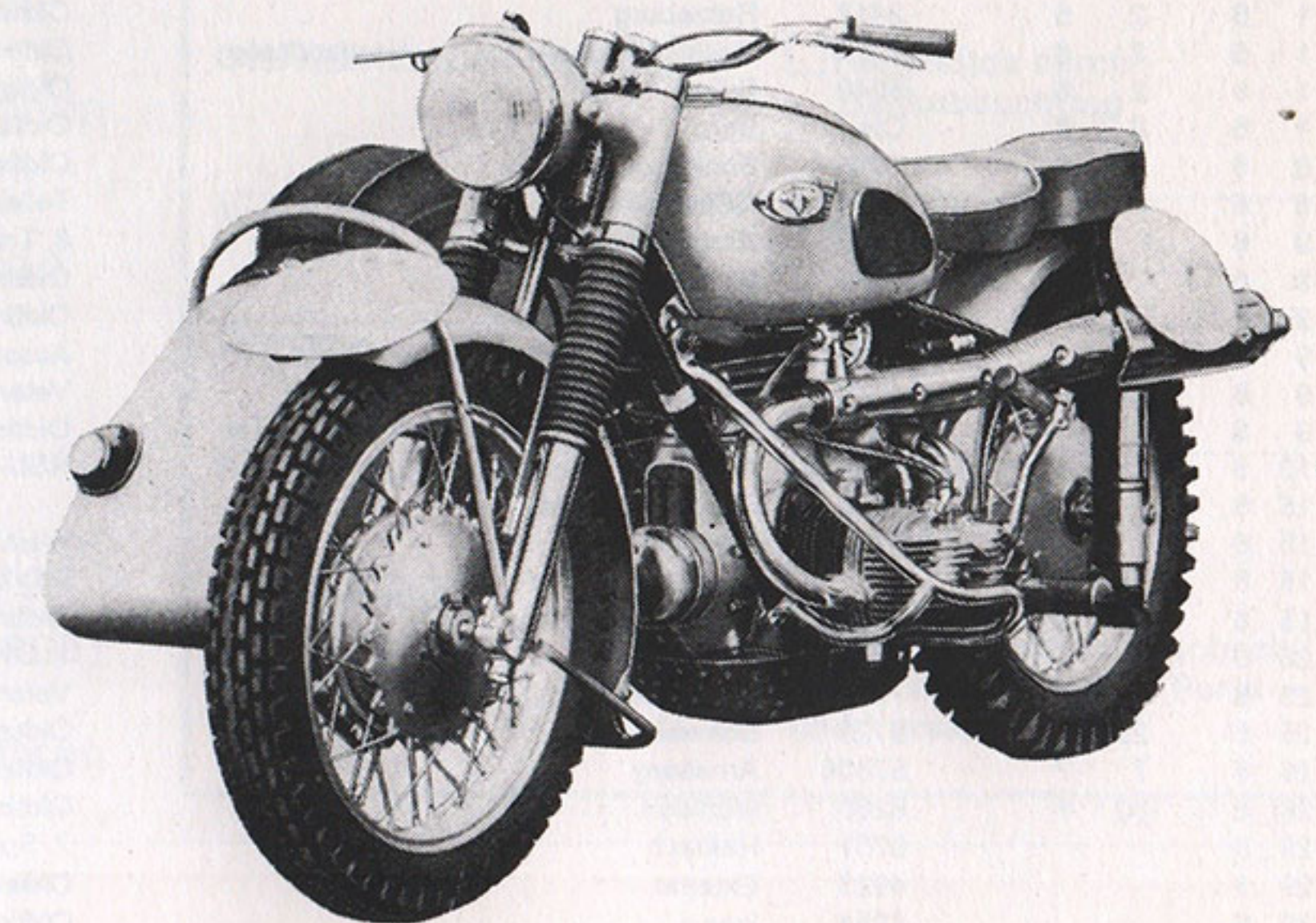
Sitzposition ist offensichtlich auf (mindestens) normalgroße Fahrer zugeschnitten. Der Sattelkomfort wird mit dem (geprüften) großen Sporttank durch dessen Länge beeinträchtigt. Lenker, Hebel und Fußrasten ausreichend verstellbar. Elektrische Anlage, nicht aber der Scheinwerfer, reichlich dimensioniert!

Seitenwagen

Trotz der speziellen Geländesporteinrichtung ist die Karosse geräumig und recht gut gefedert (ggfls. Zahl der Gummizüge reduzierbar). Großer Gepäckraum! - Solide Polsterung. (Über Ansammeln von Auspuffgasen hinter der Windschutzscheibe äußerten sich die Passagiere widersprechend.)

Kleine Wünsche

Gemäß Verwendung und Belastung sollten die Federungen während der Fahrt verstellbar sein. - Tank mit gleichem Inhalt, aber hinten kürzer und noch schmaler. - Starktonhorn!



Ein Bericht von Peter Mergelkuhl

Seit 2 Jahren gehen die 'Kneeler'-Gespanne bei den Veteranenrennen des VFV (Veteranen-Fahrzeug-Verband) an den Start.

Die 'Kneeler' sind sehr flach gebaute Gespanne, bei denen die Fahrer nicht auf Sitzbank und Fußrasten Halt finden, sondern weit vornübergebeugt auf Knieschalen kauern (Der Begriff 'Kneeler' stammt vom englischen 'Knee' = Knie).

Schalt- und Bremshebel liegen irgendwo in Höhe der Hinterachse, und die an der kurzen Schwinggabel weit unten angeschweißten Lenkerstummel zwingen die Fahrer bäuchlings auf die Rahmenrohre. Dort findet der Tank keinen Platz mehr und wandert in den Seitenwagen. Der unvergessene Eric Oliver und Helmut Fath waren die ersten Fahrer, die schon in den frühen 50er-Jahren mit solchen Gespannen experimentierten. Die Vorteile gegenüber den herkömmlichen Sitzern waren klar: Die ungewohnte Fahrerposition ermöglicht eine flache Bauweise mit extrem tief liegendem Schwerpunkt, das A und O für schnelle Kurvenfahrten. Außerdem wurde durch die geringe Bauhöhe eine verbesserte Aerodynamik erreicht, die für höhere Spitzengeschwindigkeiten sorgte. Schneller auf den Geraden, schneller in den Kurven - das neue Konzept mußte sich durchsetzen.

Max Deubel war 1964 der letzte Spitzfahrer, der der konventionellen Sitzposition treu blieb (Interessanterweise fuhr später ausgerechnet Helmut Fath seine URS mit Fußrasten), alle anderen knieten hinter den Verkleidungsröhren. Die Rennspanne entfernten sich damit immer weiter vom Motorradbau und die Entwicklung führte im Laufe der Zeit zu den achsschenkelgelenkten Dreiradflundern und dem stark nachlassenden Interesse am Gespannsport.

Der VFV wollte die 16"-Kneeler bis Baujahr 1970 auf die Piste zurückholen und rief 1989 die Sonderklasse versuchsweise ins Leben. Würde das Interesse groß genug sein? Würden genug Starter zusammenkommen? Und würden die Veteranenfreunde die flachen Renner akzeptieren? Zum ersten Lauf in Assen

standen gleich knapp ein Dutzend Gespanne am Start, denn die einheimischen Teams füllten das Feld mit interessanten Konstruktionen mit Vincent- und Guzzi V7-Motoren auf. Ein schnelles Team verabschiedete sich bei diesem Rennen vom Veteranensport: Hier in Assen hatten Bohnhorst/Böttcher Pech mit einer defekten Zündkerze am BMW-Gespann, doch am Ende des Jahres waren sie Europameister bei den modernen Dreiradflundern

(Selbstverständlich nicht mit der BMW). Zwei Teams tauchen seit diesem ersten Rennen regelmäßig in den Programmheften auf: Dahms/Mehrsandt und Engelhardt/Schwiedam. Ewald Dahms hatte in seiner umfangreichen BMW-RS-Sammlung natürlich auch einen 16"-Kneeler zur Verfügung und ließ es sich nicht nehmen, von Anfang an dabei zu sein. Der Anfang war nicht der beste, er kam mit einem abgerissenen Kreuzgelenk ungefähr fünf

Meter weit. Mittlerweile fährt er mit Passagier Harry Mahrsandt abwechselnd 'Sitzer' und 'Kneeler', in beiden werkelt einer der legendären Doppelnocken-Rennsport-Motoren. Ralf Engelhardt ist mittlerweile selbst zur Legende geworden. Der Schmiermaxe im mehrfachen Weltmeistergespann Enders/Engelhardt hat inzwischen die Seiten gewechselt. Er kniet nun selbst über einem BMW-Motor und läßt seinen Co. Günter Schwiedam

über den Asphalt schleifen. Engelhardt hat seinem damaligen Piloten scheinbar einiges abgeschaut und ist heute auch als Fahrer ziemlich zügig unterwegs. Im Regelfall legt das weiß-rote Gespann mit der Nr. 602 die schnellsten Rundenzeiten hin. Im letzten Jahr trieben sie bei den Veteranenwettbewerben im Rahmen der Tourist Trophy auf der Isle of Man den britischen Startern die Tränen in die Augen.

Die ungewöhnliche Erscheinung im gesamten Starterfeld ist wohl die BMW von Nils Björk und Jaan von Reis. Das Gespann ist um den Serienrahmen einer R 69 herum aufgebaut worden. Die beiden Schweden nehmen mehrmals im Jahr die weite Anfahrt in Kauf, um der deutschen Konkurrenz das Heck ihres orangefarbenen Gespanns zu zeigen: Dort prangt ein Nummernschild! Das ist aus den Zeiten übriggeblieben, als der Rahmen noch den

Kneeler Wheeler

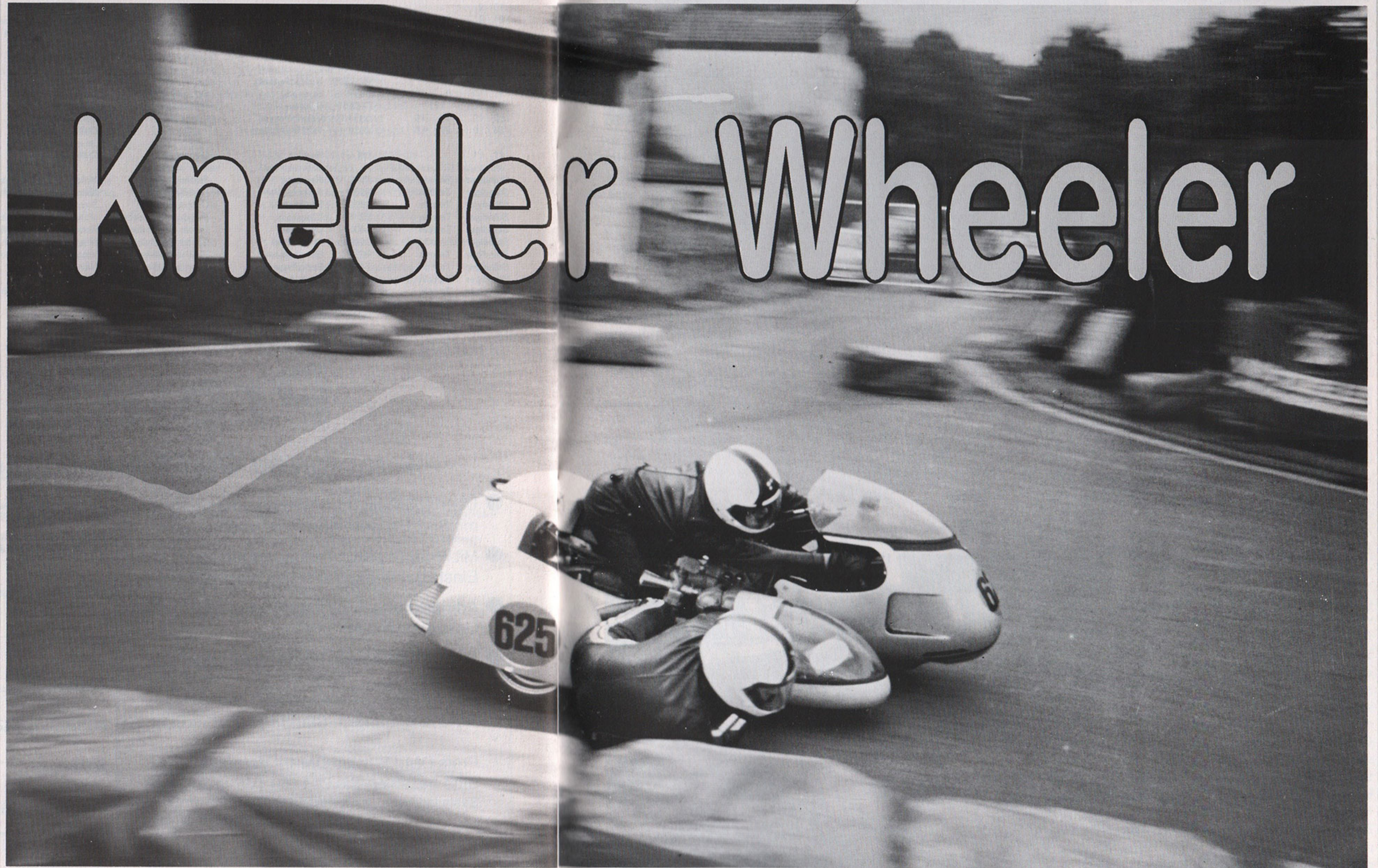
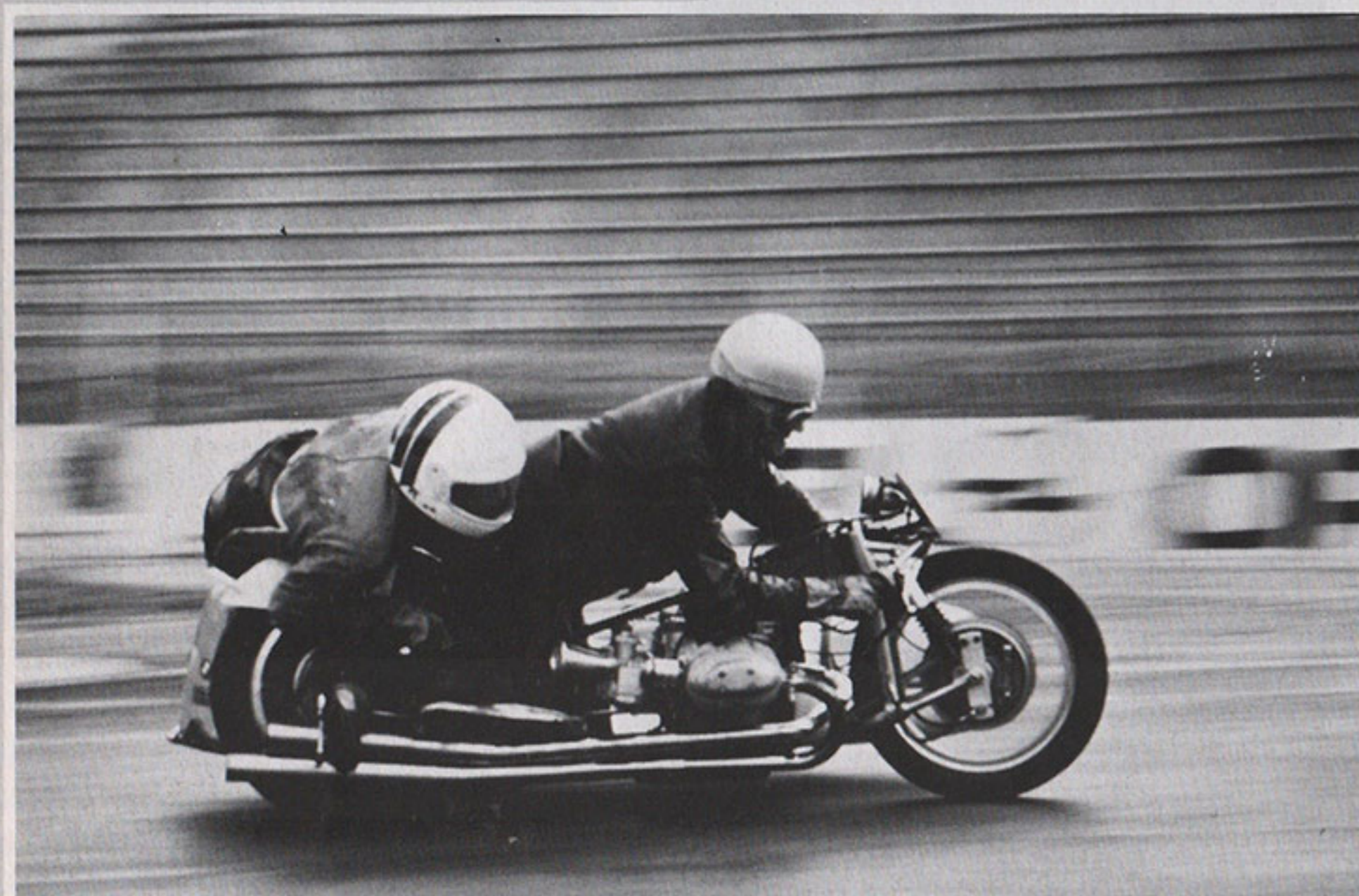
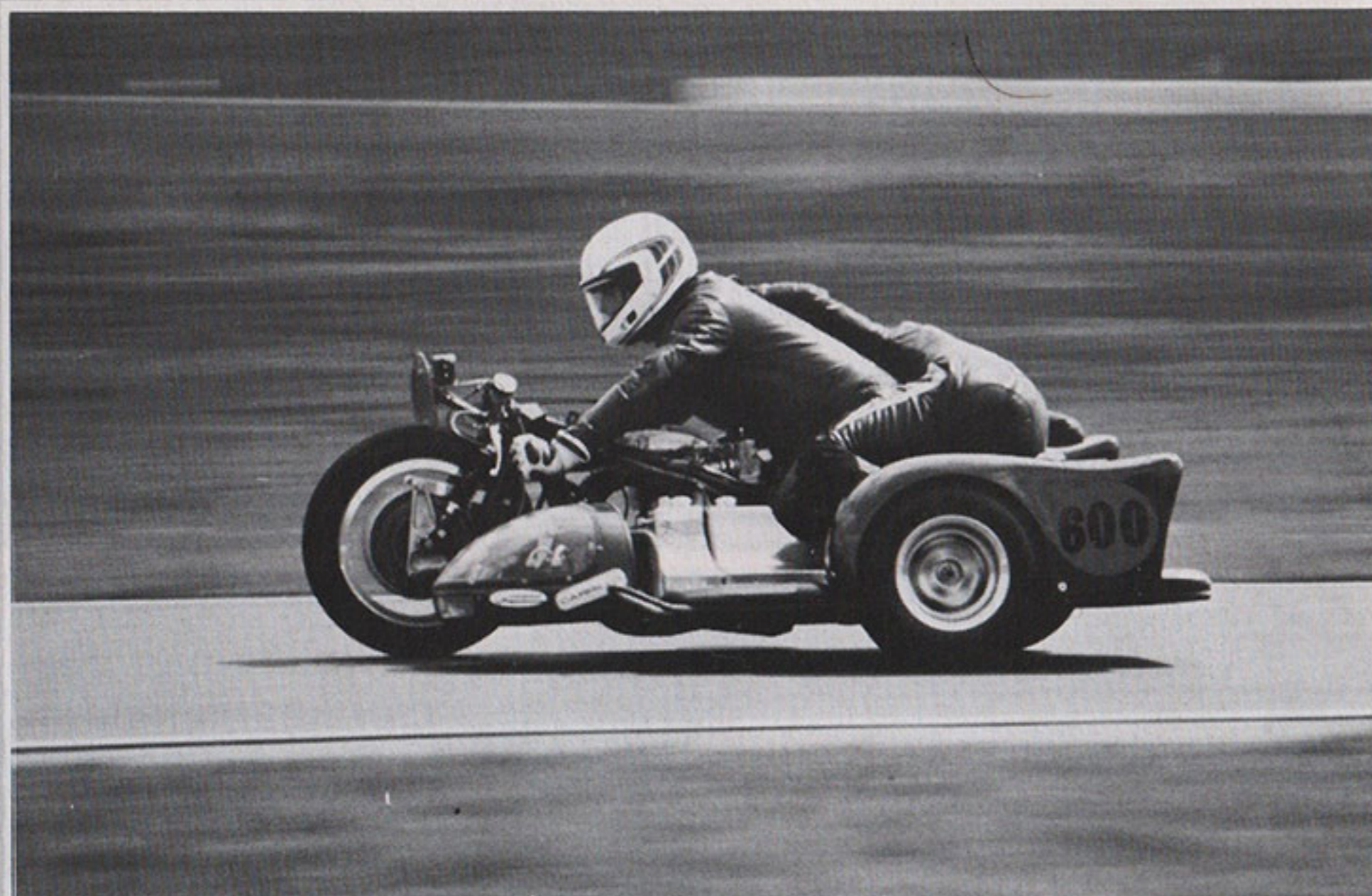


Foto: Nierle/Schachtner mit ihrem Silberfisch. Der Tank im Seitenwagen ist deutlich zu erkennen.

Mittelpunkt einer straßentauglichen Solomaschine bildete. Das Manko des Serienrahmens machen die beiden durch entsprechenden Einsatz wett, sie fahren ständig an der Grenze des Möglichen und erfreuen die Zuschauer mit herzerfrischenden Dripteinlagen.

Den Großteil der Gespanne treibt ein BMW-Motor an, Tribut an die jahrzehntelange Überlegenheit der bayerischen Triebwerke im Gespannsport. Der Boxer war ein geradezu idealer Motor für die Kneeler-Gespanne. Die flache Bauweise unterstützt die Bemühungen um einen niedrigen Schwerpunkt und eine gute Windschlüpfrigkeit; die Vergaser finden Platz neben den Knien und bohren sich nicht den Fahrern in den Bauch.

Ralf Engelhardt ist nicht der einzige ehe-



malige Rennfahrer, der wieder aktiv geworden ist. Horst Tramsen hat 1973 den OMK-Juniorenpokal gewonnen und ist nun mit der Stoßstangen-BMW wieder dabei. Rudi Muders und Günter Polifka drehen ihre Runden ebenfalls mit einer stoßstangengesteuerten BMW. Der nicht gerade großgewachsene Muders legte schon mit dem Sitz die gesamte Distanz flach auf dem Tank liegend zurück; im Kneeler verschwindet er förmlich hinter der Verkleidung, scheint mit weit ausgestreckten Armen kaum an die Lenkerstummel heranzureichen. Doch der Eindruck täuscht, Muders beherrscht das Gespann perfekt und dank des akrobatischen Einsatzes des Beifahrers sind die beiden sehr schnell unterwegs.

Einige BSA-Freaks sorgen dafür, daß die Kneeler-Klasse nicht so ganz fest in BMW-Hand ist. Norbert Grondorf/Marion Schostag und Andreas Lütgert/Wolfgang Niesper würzen das Feld mit 820

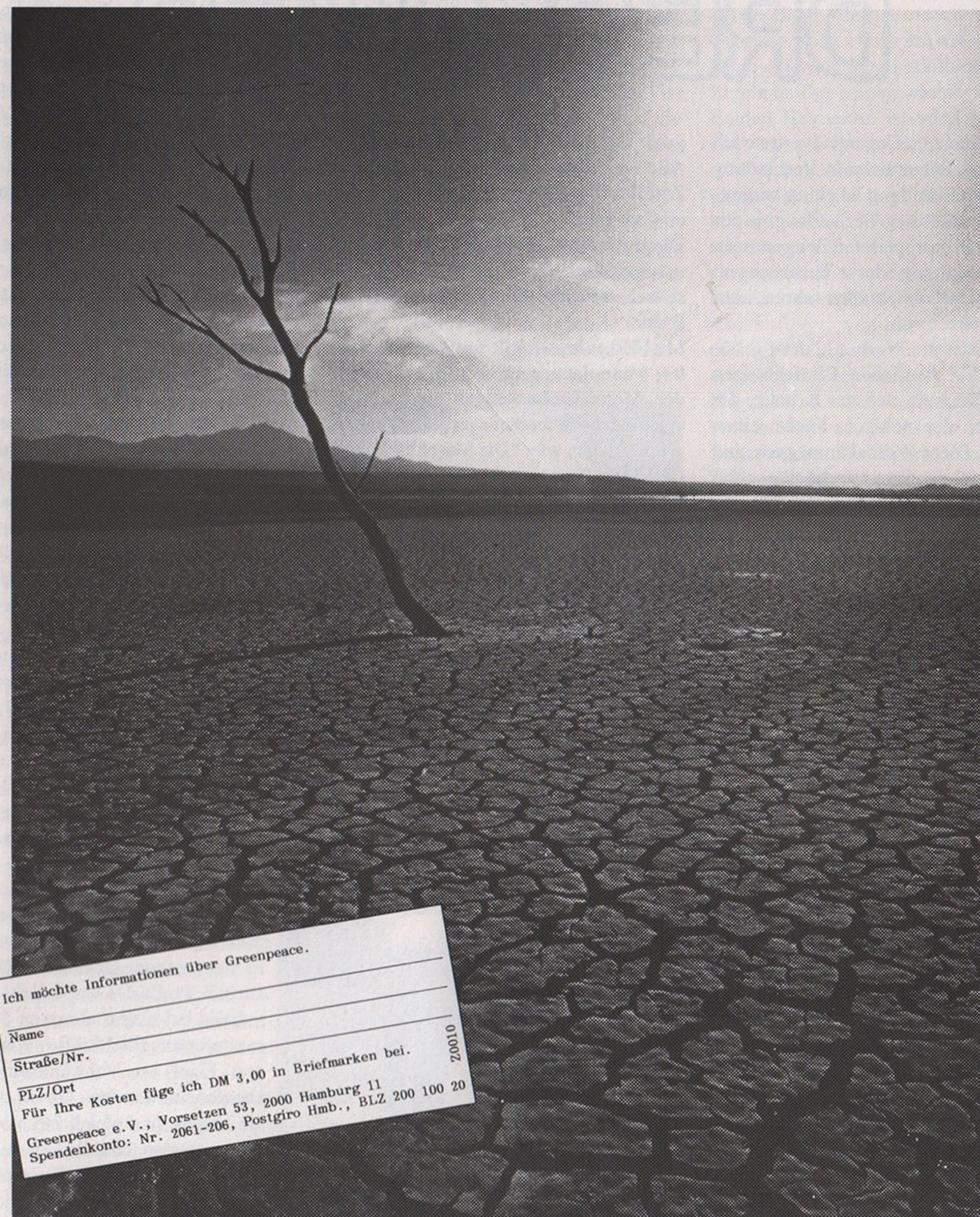
oben: Lütgert/Niesper auf der unverkleideten BSA
Mitte: Luenemann mit Cromwell und Bellstaff auf der RS
unten: Habathuler/Müller im Schottener Strohhallen-Labyrinth



ccm-Twins im britischen Windle-Fahrwerk. Die sehen nicht nur bildschön aus, sondern sind auch ganz schön schnell. Grondorf/Schostag halten sogar annähernd mit Engelhardt mit. Besonders auf engen Kurven wie in Schotten kommt die Hubraum- und Drehmomentüberlegenheit der BSAs zum Tragen. Dort kämpften im letzten Jahr Grondorf und Engelhardt rundenlang erbittert um die Führung. Die zwei Gespanne ballerten durch die Straßen des kleinen Vogelsbergstädtchens wie einst Chris Vincent und 'Sideway Sig' Schauzu durch Ramsey. Das war Veteranensport vom Feinsten.

Die BMWs und die beiden BSAs bilden den harten Kern des Starterfeldes. Wer Glück hat, bekommt aber auch mal einige exotische Gespanne wie Rolf Suings Vincent oder Colin Seeleys URS zu Gesicht. Der Versuch 'Kneeler-Klasse' hat sich jedenfalls bewährt, mittlerweile gehören die schnellen Fludern zum festen Programm jeder Veranstaltung. ●

GREENPEACE



Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

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

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

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

M.S.B.-K. Hamburg

20010

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

Sollte in diesem Bericht der Eindruck entstehen, ich sei gegen das Benutzen von Schutzhelmen beim Motorradfahren, so ist dieses bestimmt nicht be-

absichtigt. Ganz im Gegenteil vertrete ich die Meinung, Schutzhelm in Verbindung mit optimaler Kleidung ist ein unbedingtes Muß. Der Gesetzgeber verlangt ja nur den Helm und prompt treten Zeitgenossen auf, die kurzärmelig oder in Turnhose und Sandalen durch die Straßen fahren, aber bitte mit Helm.

Über Jahre hat die Werbung, dazu gehören auch die staatlichen Einrichtungen uns eingehämmert, daß der Köhner, der Intelligente, der schlaue Fuchs einen Helm trägt. Diese Werbekampagnen sind sehr gut angelegt, denn wer möchte schon als dumm oder ungeschickt oder Tölpel gelten!

Weiterhin wird mit dem Begriff "Sicherheit" eine ganz bestimmte Vorstellung geweckt, der Mensch soll sich geborgen fühlen. Deswegen werden so gerne Produkte gekauft, die mit dem Zeichen versehen sind: "Geprüfte Sicherheit", besser geht's nimmer. Hier wird bewußt oder auch unbewußt mit den Gefühlen des Menschen Schindluder getrieben, denn eine geprüfte Sicherheit gibt es nicht. Man kann höchstens prüfen, ob die Gesetzesvorschriften eingehalten werden. Nur das sagt das GS-Zeichen aus.

Der deutsche Wortschatz kennt nur die Begriffe "sicher" oder "unsicher". Ein bißchen sicher ist genauso unmöglich wie ein bißchen schwanger. Habe ich mir also laut Werbung einen sicheren Helm zugelegt, vielleicht auch gar noch mit GS-Zeichen, so bin ich zumindest so gut gerüstet, daß ich mehr riskieren kann als der weniger Privilegierte, denkt der Mensch. Und gerade an dieser Stelle liegt der entscheidende Irrtum, der schon vielen das Leben gekostet hat. Leider wird der Verbraucher nur positiv informiert, die negative Aussage scheut die Werbung wie der Teufel das Weihwasser. Der korrekte Werbeslogan müßte also heißen: "Meine Damen und Herren, wir als Hersteller haben uns bei der Produktion dieses Helmes an alle Vorschriften gehalten, leider müssen wir Ihnen mitteilen, daß dieses Produkt Sie nur vor einigen (weni-

Aus Stromis Umweltkiste DRECK WEG

gen) festgelegten Vorgängen schützt. Alle anderen Einflüsse unterliegen dem Zufall und wir übernehmen keine weiteren Garantien".

Diese Art der ehrlichen Werbung wäre in unserer falsch verstandenen Leistungsgesellschaft für den Hersteller der sofortigen Ruin.

Mir läuft es immer kalt den Rücken herunter, wenn dann noch die Spezialisten in den Motor-Fachzeitschriften dieses falsch verstandene Sicherheitsgefühl verstärken mit Aussagen wie: "Die Maschine hat ein neutrales Kurvenverhalten und nimmt



auch eine zu schnell angegangene Kurve nicht übel." Solche hohlen Sätze sind schon fast die Regel. Hier wird also im Klartext gesagt, daß aber auch jeder Heini mit jeder x-beliebigen Geschwindigkeit durch jede denkbare Kurve ziehen kann. Die Praxis lehrt uns eines Besseren. Nun zurück zum Helm.

Jeder der im Physikunterricht nur etwas

in etwas Watte, legt es in einen Karton und läßt diese Karton fallen. Das Ei wird den Sturz unbeschadet überstehen.

Und genau diese physikalische Eigenschaft hat man bei der Konstruktion des Helmes berücksichtigt. Der Kopf wird gepolstert in eine Schale gesteckt und ist nun ausreichend geschützt, wenn dieser nämliche Kopf nicht über die Wirbelsäule mit dem Körper verbunden wäre. Und just die schwächste und empfindlichste Stelle ist ausgerechnet noch der Punkt, wo Wirbelsäule und Kopf verbunden sind. Und nun noch einmal etwas Physik.

Gesetzt der Fall, ein Motorradfahrer steigt in voller Fahrt von seiner Maschine ab, so wird er seiner allgemeinen Fahrtrichtung folgend über den Boden rutschen. Prallt nun sein Körper gegen ein Hindernis, so werden alle lose am Körper befestigten Einrichtungen, Arme, Beine, Kopf, in der einmal eingeschlagenen Richtung sich weiterbewegen bis sie selber etwas später durch den eigenen Aufprall abgebrannt werden. Oder sie zerren mit gewaltigen Kräften an ihren Aufhängungspunkten bis zum Stillstand.

In beiden Fällen spielt der Helm eine entscheidende Rolle. Bei dem Aufprall schützt der Helm, peitscht aber in der entgegengesetzten Richtung zurück. Prallt der Kopf nicht auf, so müssen bei einem abrupten Stop die summierten Fliehkräfte von Helm und Kopf am schwächsten Punkt abgefangen werden. Ob so oder so, die Folgen sind gleich furchtbar. Wir erkennen also, daß die Geschwindigkeit die auftretenden Fliehkräfte bestimmen, ob mein Helm schützt oder gerade das Gegenteil bewirkt.

Bei oben beschriebenen Unfallablauf könnte nur eine Konstruktion wirken, die Kopf, Hals und Schultern gleichermaßen umschließt. Etwa wie so ein Taucherhelm. Abgesehen von dem zu tragenden Gewicht und der Unbeweglichkeit des Benutzers kommt hier noch der mangelnde Kontakt zur Außenwelt zum Tragen. Diese Konstruktion ist praxisfremd. Die

aufgepaßt hat, kennt das Experiment mit den rohen Eiern. Ein Ei läßt man auf einen harten Untergrund fallen, es zerplatzt. Das andere Ei verpackt man flüchtig

Integralhelme mit ihrer sehr großen Oberfläche zeigen ja schon diese negativen Erscheinungen. Zart gebaute Menschen klagen über den enormen Winddruck und handeln sich durch das dauernde Ausstümmen einen satten Muskelkater in der Halspartie ein. Und die Abschottung zu den Informationsquellen der Umgebung? Vor nicht allzulanger Zeit habe ich selbst etwas erlebt, das mich doch sehr nachdenklich macht. Zur Erprobung eines neuen Integralhelmes fuhr ich mit meiner Maschine eine mir unbekannte Strecke. Dieser Helm hatte alle im Moment üblichen Raffinessen wie Kinnschutz, Belüftung durch X-Klappen, getönten Sichtschutz etc. Nach der Rückkehr war ich nicht begeistert aber auch nicht abgeneigt, besagten Helm weiter einzusetzen. Nun begleitet mich seit Jahren mein alter Cromwell-Helm und wie die Routine es will, bei der nächsten Fahrt saß der alte Helm auf dem Kopf. Und jetzt mußte ich die gleiche Fahrstrecke wie vor einer Woche benutzen. Jetzt lache bitte nicht, erst jetzt habe ich erkannt, daß die Umgebung wirklich beachtenswert war. Unter diesem blöden Integralhelm ist mir diese Information nicht zuteil geworden. Einnengung des Sichtfeldes, und das war mir passiert, ist gefährlich. Schniekschnack ist unsinnig und lenkt nur ab.

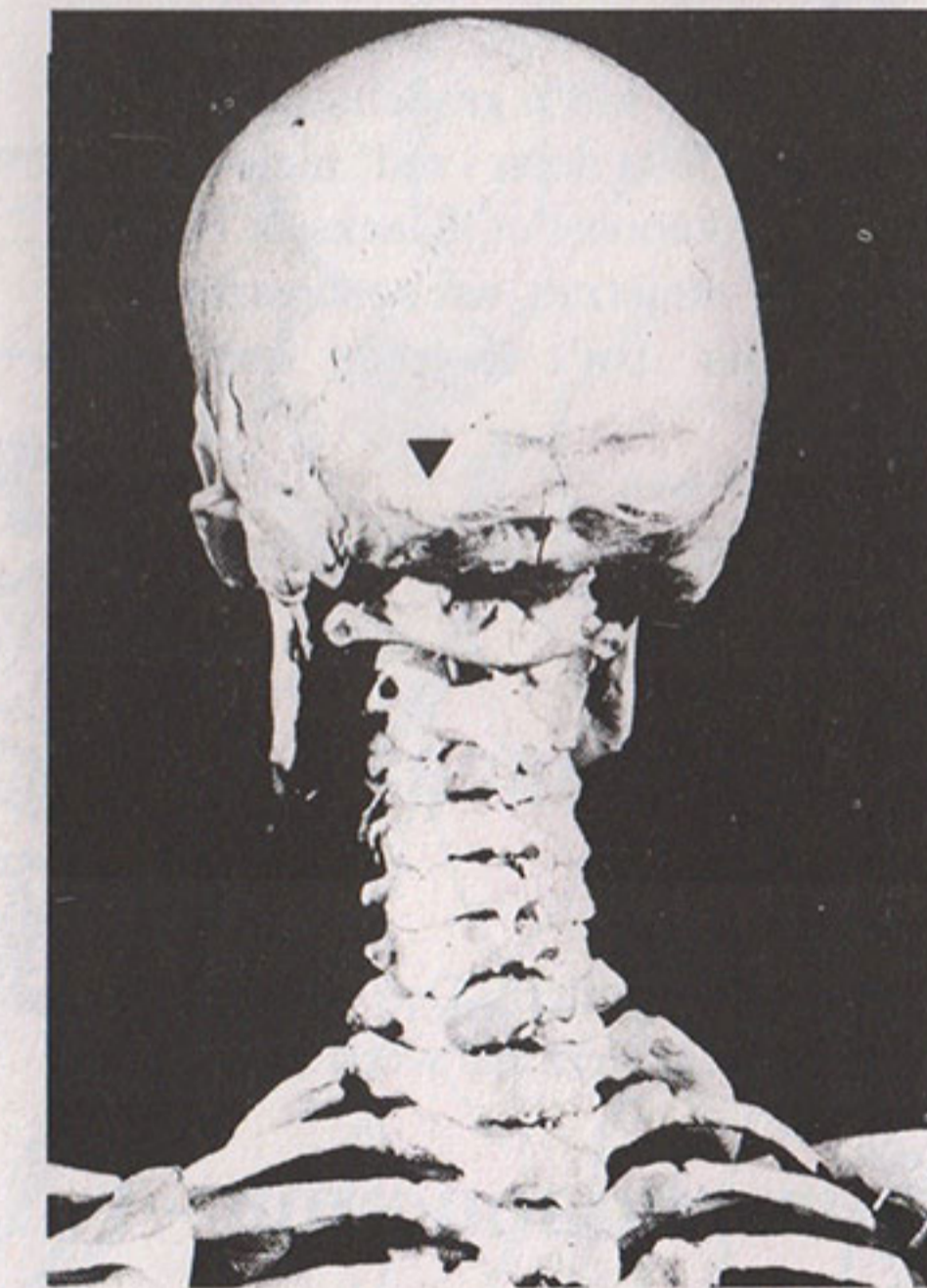
Der gläserne Helm mit O-Gramm Gewicht ist noch nicht erfunden.

Bleiben wir bei dem marktüblichen Angebot. Die Merkmale unserer momentanen Helmgeneration wird seit Jahrzehnten von der gleichen verknöcherten Lobby bestimmt, die sich auf Norm und Gesetz beruft. Spricht man mit diesen Herren zum Beispiel in Düsseldorf auf der Messe für Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit über Motorradfahrer-Schutzhelme, so erkennt man am Gesichtsausdruck sofort, daß diese Herren sehr hoch stehen und der Motorradfahrer gefälligst das zu kaufen hat, was gerade im Trend liegt.

Also wird weiter die harte Außenschale propagiert, die den gesetzlichen Anforderungen entspricht und damit basta. Ob der verunglückte Motorradfahrer nun mit seinem Kopf im Helm Ping Pong spielt, ist völlig wurscht. Hauptsache der Helm hält. Alle Welt spricht von der Knautschzone, Fahrzeuge werden so konzipiert, daß auftreffende Energie durch Verformung abgebaut wird. Nur unser Helm hält eisern an dem Prinzip fest: "Mit dem Kopf durch die Wand".

Dabei gibt es auf dem Markt Beispiele wie man es machen kann. Im Flugzeugbau

werden wabenartig aneinandergereihte mit einer dünnen Haut überdeckte Zellen zu Leichtbauplatten verarbeitet mit höchster Stabilität. Bei Druck oder Schlag deltet diese Konstruktion ein und absorbiert die auftreffenden Kräfte. Das brauchen wir bei unseren Helmen, denn wenn Energie durch Verformung abgebaut wird, hört endlich diese blödsinnige Ping Pong Wirkung auf, mit all ihren Einflüssen auf die Halspartie unterhalb des Kopfes. Zum besseren Verstehen ein einfacher Test. Stelle eine leere Bierbüchse auf den Boden und zerquetsche sie senkrecht mit Deinem Fuß. Die auftreffende Energie wird durch Verformung abgebaut, der Fuß kommt langsam zum Stillstand. Das gleiche Experiment mit einer vollen Büchse kann glatt zum Bruch des Fußes führen! (Bitte nicht ausprobieren).



Wir beschäftigen uns aber noch immer mit dem Alltag. Ob Halbschale, Jethelm oder Integralhelm, zwei Herstellungsverfahren haben sich durchgesetzt und zwar der Thermoplast- und der Duroplasthelm.

Zur Erläuterung: Thermoplastprodukte werden aus Kunststoffgranulaten unter Verwendung von Wärme gepeßt.

Duroplast dagegen besteht aus verschiedenen Stoffen. Chemiefasern, Glasfasern, Carbon etc. wird in einem Kunststoff eingegossen. Polyester mit Glasfasermatten ist z.B. ein Duroplast.

Und das Fazit für den Verbraucher?

Thermoplasthelme sind bedingt durch das Herstellungsverfahren leichter, also eine durchaus erstrebenswerte Eigenschaft. Leider altern Thermoplast durch UV-Einflüsse (Sonne) recht schnell, versprö-

den und können bei Schlag oder Druck platzen.

Ergebnis: Die Lebensdauer des Helmes ist begrenzt.

Duroplasthelme sind in der Herstellung aufwendiger, deshalb auch teurer. Im Gewicht meist etwas schwerer, dagegen keine Alterung durch UV-Licht.

Ergebnis: Der bessere Helm.

Beiden Helmarten ist aber gemeinsam, daß durch Herunterfallen oder äußerst rohe Behandlung feine Risse entstehen können und hier liegt die Betonung auf können, wobei die sowieso schon bescheidene Schutzfunktion noch weiter eingeschränkt wird. Den Rest gibt man ihm dann noch durch die Lackschicht, die man aufträgt, weil die Oberfläche ja so unansehnlich geworden ist. Alle Farben enthalten Lösemittel und zerstören den Plastikputz. Kaufe aus diesem Grund gebrauchte Helme, höchstens zu Dekorationszwecken. Die dunkle Vergangenheit Deines Schnäppchens kann Dir im Ernstfall erheblichen Schaden zufügen.

Hygiene

Es liegt mir fern, Dir zu nahe zu treten, aber ich nehme an, daß Du wie jeder gute Mitteleuropäer 1 x in der Woche Deine Körperwäsche wechselst und zumindest am Samstag in die Wann springst. Bitte, wann hast Du zuletzt Deinen Helm innen gewaschen und desinfiziert? Diesen Topf ziehst Du unermüdet über Deinen Schmalzkopf, schwitzt im Sommer, der ganze Straßenstaub sammelt sich hier, und beim Integralhelm kommt der Atemschwaden dazu, sammelt sich in der Auspolsterung. Jeder Forscher wäre geradezu entzückt über den idealen Nährboden für seine Pilzkulturen.

Kein Problem sagst Du, bauen wir doch einfach das Innenleben aus und waschen den Einsatz. Hast Du tatsächlich einen Helm mit ausbaubarem Innenleben? Du Glücklicher! Bei meinen Helmen ist alles vernietet, verschweißt und verklebt. Bleibt also nur die berühmte Katzenwäsche. Aber desinfizieren kann man zumindest.

Die Firma: Schülke & Mayer GmbH
2 Norderstedt

Das Produkt: Sagromed, Spray oder Lösung.

Nach jedem Gebrauch des Helmes den gesamten Innenbereich aussprühen oder waschen. Das entfernt zwar nicht den Schmutz, aber die dicken Bazillen werden umgehend.



Nachts ging das Telefon und ich wußte, das kann nur

In einer kalten und nassen Märznacht des Jahres 1956, damals, zwei Monate nach dem ersten Elefanten-

Treffen an der Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart, das von meiner Familie und unseren Freunden in Gang gebracht worden war, hatte ich wieder einmal das untrügliche Gefühl, daß das Telefon gleich klingeln würde und eine arme Seele fragte, ob ich nicht "eben 'mal" die 35 km zur Echterdinger Raststätte machen könnte, um einen fies- sen Kupferwurm in der Elektrik eines DKW RT 250-Gespannes zu jagen, man sei selbst am Ende aller Wissenschaften angekommen. Tja, solche Sachen kommen ja auch nur nachts und bei Regen vor. Siehste

- rrrriinnng -

da ging's los wie bestellt. Hatte jemand gezweifelt? Zeit: 23.25 Uhr und draußen piekedüster mit Regen. Gerade hatte ich in die Heia krabbeln wollen. Alsdann: "Hier Ernst Leverkus. Wo brennt's?" Offensichtlich ein Berliner: "Jaaaa, halloo, Klacksen! Kannste eben deine Löffel spitzen? Ick har'da so'n Ärjer mit de Dominato-a. Die macht so komische Musik, macht die -!" Dominato-a = Norton Dominator-Twin, ohv, 500 ccm, aus Merry Old England, eine richtige schöne launische Lady aus der Birminghamer Bracebridge Street. Ich fragte: "Wo biste denn?" Antwort: "Na, hie-a doch, in'n Kell-a in

Berlin, det Dings macht ma varrück, macht' ma det -!" Meine nächste Frage: "Haste'n Namen? Oder red' ich mit'n großen Manitou -?" Antwort: "Wat denn - red' nich' so villed Stroh, det kooost'et, Klacksen. Hör' zu, ick zeich' dir jetztet, wie se sonst ümmerst jeloof'n is' bei't Jasjeben un' Jaszumach'n -!" "Wie bitt? was -?" Aber schon tönte es in meiner Hörmuschel:

Braaaaaa - !

Pause.
Dann ging's weiter: "Det wa's Jasjeben. Nu' nehm ick dem Jas wech -

bruuuououuuu - !

Er intonierte seine Norton Dominator perfekt mit seinem Mund. "Haste det jespitzt?" "Hab' ich -!" Und ich war geplättet. Motor-Ferndiagnose zwischen einem Berliner Keller und einer Stuttgarter Mietwohnung in der Hölderlin-Straße. Nichts gibt's, was es nicht gibt. "So", rief die Berliner Kellerrassel, "nu' kommt's, wie's heute'n janzen Tach jing. Paß uff - Jasjeben -

braaaaadromm

- un' nu' det Zumach'n -

bruuuoodoudoudoo

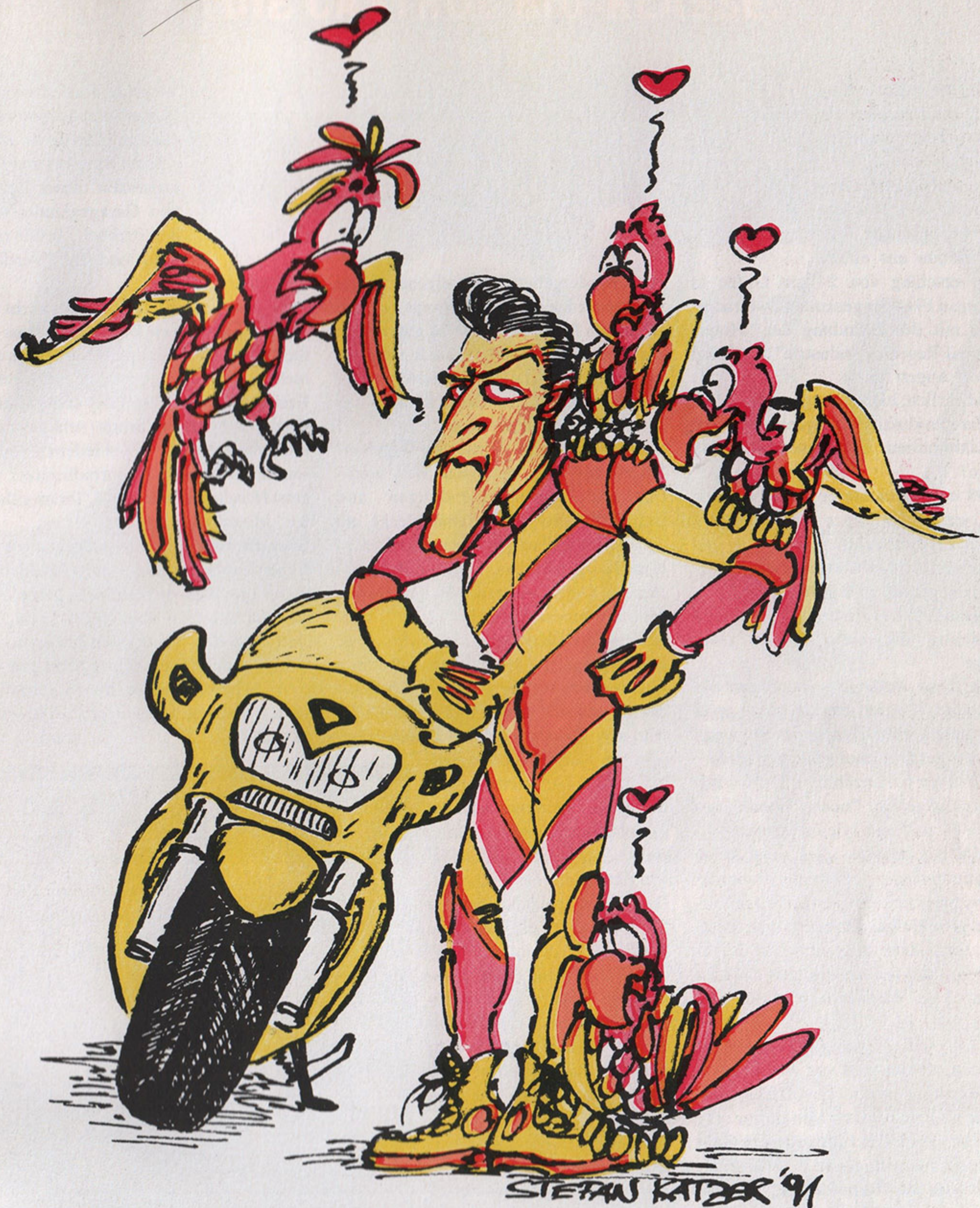
- un' det is' fast wie'n Trommel. Kannste

saaj'n, wat det is'? Ick harr' so'n Bammel, dat de Schöne in'n Eima is' - !" Mein Gott, wollte mich da einer verklappen? Eigentlich mußte ich schrecklich lachen, aber ein bestimmter Unterton in der Stimme klang nicht nach einem Späßle. So sagte ich: "Tja, so wie ich die Musik hier höre, mußte mal' gucken, ob die Pleuel Luft haben oder die Kurbelwellenlager sattes Spiel."

Pause.

Dann kam es verzweifelt zurück: "Meenste det wiaklich? - Oh, Mann - ja, denn will ick mal'n Schraubertrip mach'n. So 'ne Scheiße. Oh, Jottchen, wer'n sich de Steglitzer Kumpels mit ihre Chromschlitt'n freu'n. Tschüß - !" Ping. Leitung leer. Keine Ahnung, wer das war. "Steglitzer mit ihre Chromschlitten"? War das vielleicht seine Konkurrenz? Also, ich weiß bis heute nicht, wer dieser frohe Mensch war. 35 Jahre ist das her. Etwa zu Weihnachten '56 kam eine Postkarte mit einem Bild vom Berliner Botanischen Garten. Kein Absender, nur ein paar Worte mit Bleistift: "Det wars. De Schöne geht wieder. Danke". Poststempel von Steglitz. Wenn er noch lebt und dies hier vielleicht per Zufall liest, dann mag er wissen, daß er mir bis heute in der Erinnerung immer wieder Spaß mit seiner super Intonation seiner Dominator am nächtlichen Telefon macht. Ob die Lady wohl noch rennt? Nun könnte er doch mal ein Erkennungszeichen geben. Oder - ?!

Klacks



Auf den Inhalt kommt es an! GummikuH & Past perfect · 12mal im Jahr jeden Monat neu

Jetzt ganz flott per Telefon, Fax oder Postkarte das Abo bestellen...
(Abo 49,90 DM Inland · 59 DM Ausland)
GummikuH-Verlag · Am Deich 57 · 2800 Bremen 1
Telefon 04 21/50 16 17 · Fax 04 21/50 44 48

In vielerlei Beziehung wußten die Europäer gar nicht so recht, wie ihnen da geschah . . .

Es ist einfach bemerkenswert, welch eine Karriere der Firmengründer Soichiro Honda aus einem

Bretterverschlag von 24 qm Größe in Hamamtsu 1946 der gesamten Zweiradindustrie mit der Gründung der "Honda Technical Research Industrie" nach und nach vor Augen führte.

Einmal ehrlich, hätten Sie gewußt, daß er mit der Produktion ausgerechnet von Zweitaktmotoren im September 1948 begann?

Aus 98 ccm erreichte er 3 PS Nennleistung, versah das Ganze mit einem sehr stabilen Preßstahlrahmen, 2 Gänge und zusammengeschrubt von einer Belegschaft, die gerade 20 Köpfe zählte.

So begann für viele ein Traum, daher hieß folgerichtig die erste Honda auch "Dream".

Gerade diese Anfänge - sozusagen aus dem Nichts - waren es, die heute noch viele von uns verblüffen, erst recht, wenn ein derartiger Oldtimer gesichtet wird.

Oft haben wir bei unzähligen Treffen mit der damaligen 60er "neuen Honda" uns angehört - und von vielen Testern bescheinigt bekommen - dies seien keine Straßenmotorräder. Vielmehr Rennmaschinen. Manche Fahrtenscheibe des Nürburgrings bestätigte dann auch neue Bestzeiten. Dann diese unglaublichen Stückzahlen und das bei nur ein paar Schalen Reis am Tag. Wegwerfmotorräder hieß es.

Heute sind wir ein ganzes Stück klüger geworden, werden jetzt von den gleichen Europäern liebe- und mühevoll jene überlebten Fossilien in letzter Minute vor dem Schredder gerettet und mit viel mehr Geld wie damals neu aufgebaut.

War anfangs die "Renntechnik" und das Preis/Leistungsverhältnis schockierend, so sind es heute die Selbstverständlichkeiten auf diesem Gebiet. Kein Motorradfahrer denkt sich mehr, mit seiner Sozia "gemütlich" durch die Lande zu düsen. Immer noch tragen diese Spielzeuge jene Adlerschwinge am Tank, und genauso wie früher starrt eine junge Fangemeinde auf jede Neuerscheinung, die die Lust auf 2 Rädern erhöht.

Dennoch stellt sich die Frage, warum gerade die "älteren Hondas" eine solche ungebrochene Faszination auf Jung und Alt gleichermaßen ausübt - zumal häufig

(SC)HON DA...

eine Wiedergeburt unter eigener Regie weit teurer kommt, wie Anfangs geplant. Ich kenne Fälle, da wurde zu guter Letzt die neue African Twin verkauft, um noch fehlende Teile zur Restaurierung einer KO zu bezahlen. Und dieser Mensch war keine Sekunde unglücklich.

Sind wir denn von Verrückten umgeben? Da werden - oft eine eigene Story wert - originale Hupenverblendungen und (schlecht) verchromte Schutzbleche um den halben Erdball gesucht und endlich in Kanada aufgetrieben. Die sich dann bei diesem Opfer einstellende Freude ist dennoch unbeschreiblich.

Außenstehende raten in dieser Phase zur Konsultation von Medizinern, betroffene Ehefrauen retten die letzten Scheckvordrucke und suchen mal wieder nach Mitteln, die Ölspuren in der Duschwanne

oder am Acrylglas ohne bleibende Schäden zu entfernen. Dennoch, sieht man sich um in der Szene, tauchen immer mehr "vergessene Hondas" wie Phönix aus der Asche auf. Da glänzen Speichenräder und Chromtanks um die Wette, das Zündschloß ist immer noch unter dem Tank (vom Konstrukteur erdacht, um nicht einzugefrieren . . .), die Öl- presse wieder griffbereit, selbst am Stammtisch, wo man wieder allerhand stolz zu berichten weiß.

Und - auch dies sei zur Ehrenrettung von Nippons Söhnen einmal gesagt - es gibt auch 25 Jahre nach dem Urknall der japanischen Motorradindustrie noch Originalersatzteile. Häufig unterstellt man diesen Fanatikern, diese Aufstöberei sei das Salz in der Suppe - ein Such und Find für Abenteuerer, das so manchen Durbridge (erinnern Sie sich?) heute als humoristische Unterhaltungsendung degradiert.

Die Teilemärkte - jedes Jahr werden es ein paar mehr - sprechen für sich.

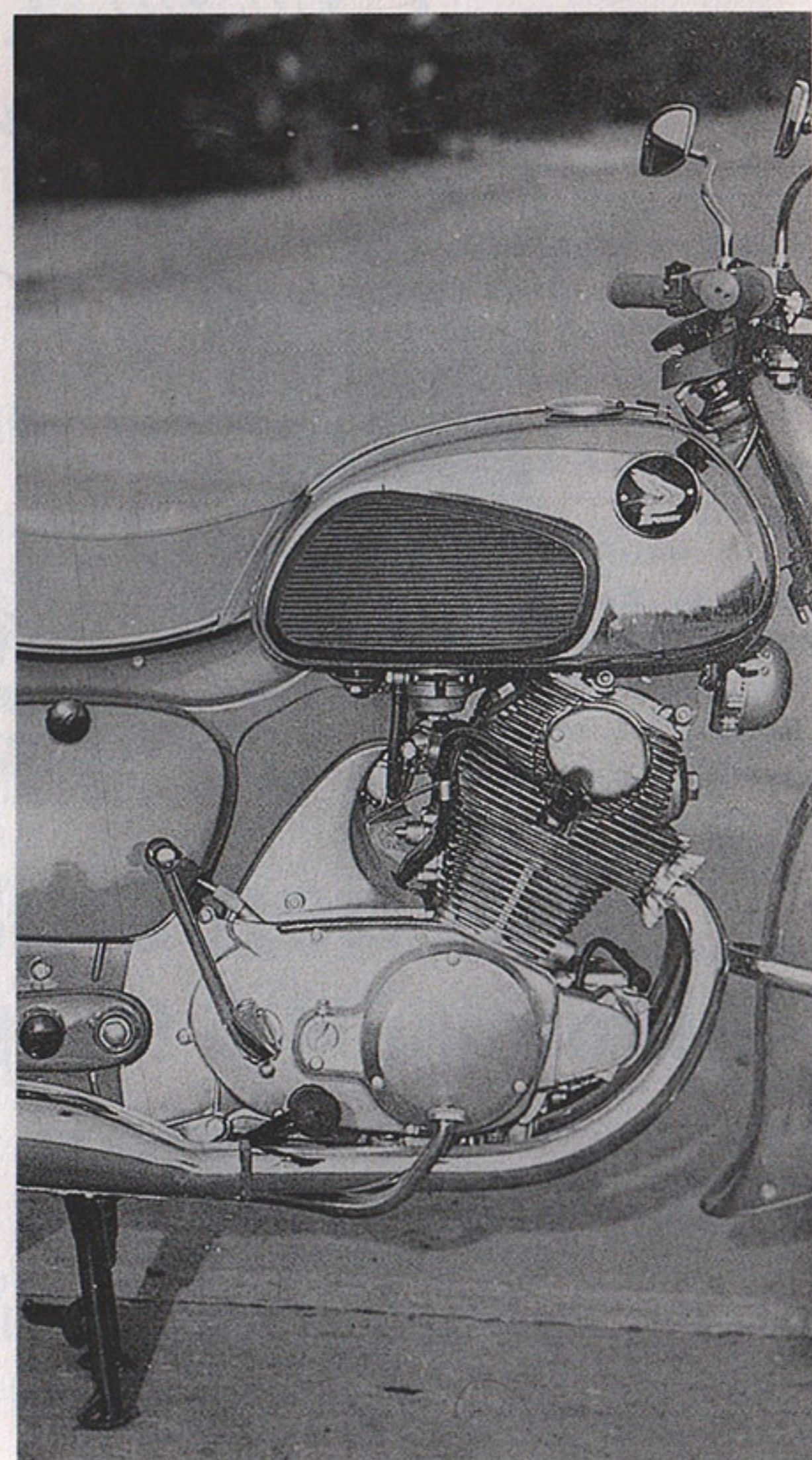
Wenn dann allerdings der "japanische Schrott" wie einst im Mai nach ungezählten Stunden und Diskussionen dieser Keller- und Garagenkinder wieder brabbelt, brüllt oder tönt, sind die "Verrück-

ten" unter sich . . .

"Good Vibrations" hieß damals nicht nur ein Song der Beach Boys. Spätestens bei diesem Kribbeln in den Händen, das den mehr oder weniger angeschlagenen Kreislauf beim Drehen der ersten Runde wieder in Schwung bringt sehe ich doch immer wieder bei verschiedenen Anlässen dieser Art den Motorradbesitzer wie einst Honda persönlich auf "ihrem gebauten" Motorrad sitzen.

Über die einzelnen Motorräder selbst der frühen Typengeschichte, mit Geschichten bis in die 70er zu berichten, hieß Reis nach Japan tragen, aber vielleicht interessiert es ja den Einen oder Anderen; immerhin trug Honda selbst nicht nur die erste Scheibenbremse im Motorradbau nach Europa und begeistert Millionen in aller Welt. . .

hopp



DIE CASTROL BIO-KLASSE.

Castrol

...nichts anderes.

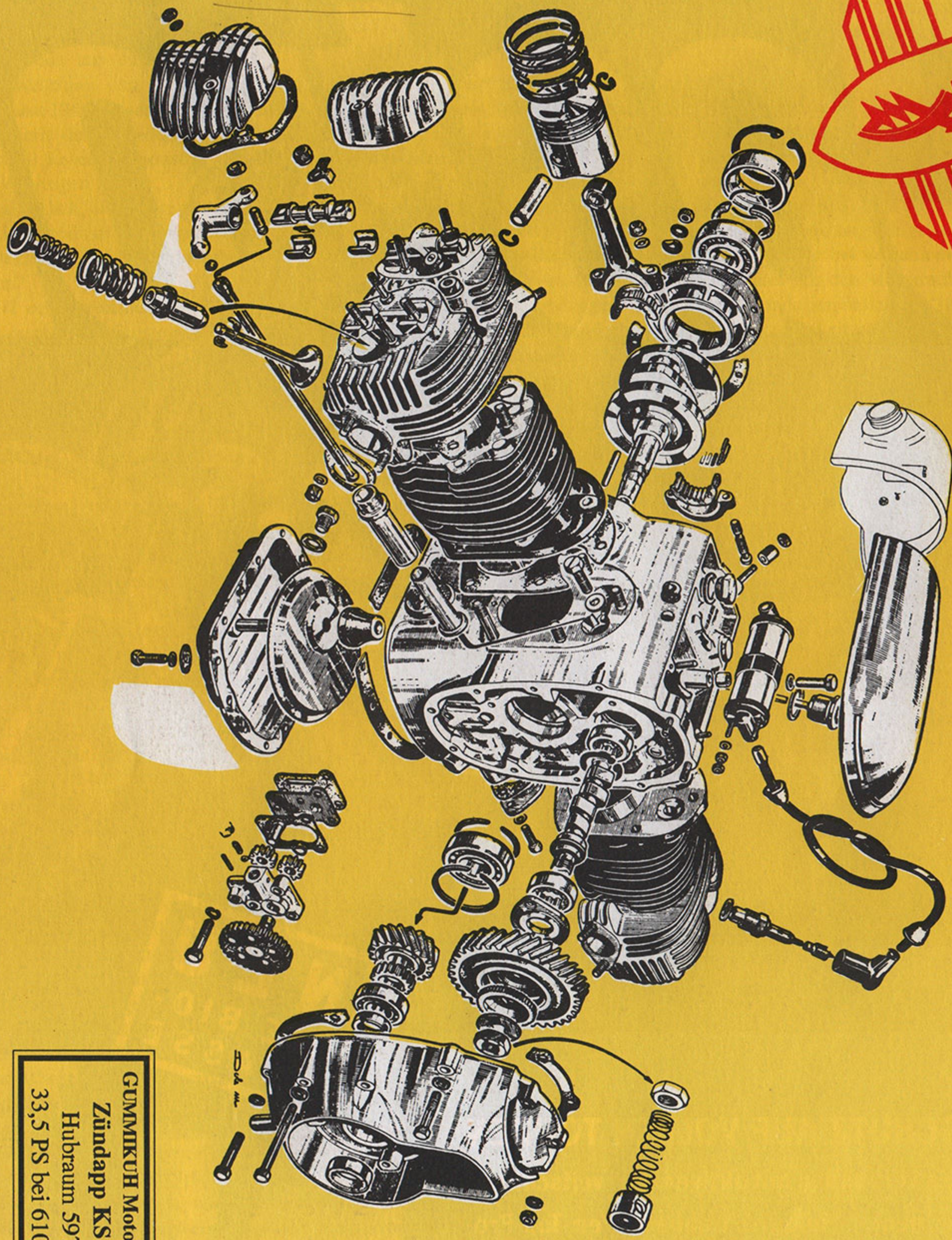


NEU
DIE BIO-
KLASSE

UMWELTSCHUTZ AUF VOLLEN TOUREN

Spitzenleistung verbunden mit aktivem Umweltschutz - das bieten die neuen biologisch abbaubaren Top-Produkte der Castrol BIO-Klasse: Das voll-synthetische Castrol BIOLUBE XTS für 2-Takt-Motoren, Castrol BIO KETTEN-SPRAY, das zudem umweltgerecht mit reiner Preßluft sprüht, und Castrol BIO SPEZIAL-REINIGER. Steigen Sie um auf diese neue Qualität für Leistung, Sicherheit und Pflege - zur Entlastung unserer Umwelt!





GUMMIKUH Motorengalerie
Zündapp KS 601 S
Hubraum 597 cm³
33,5 PS bei 6100 min⁻¹