motorradgeschichte(n)

3. Jahrgang
T 10856E

GUMMIKUH&

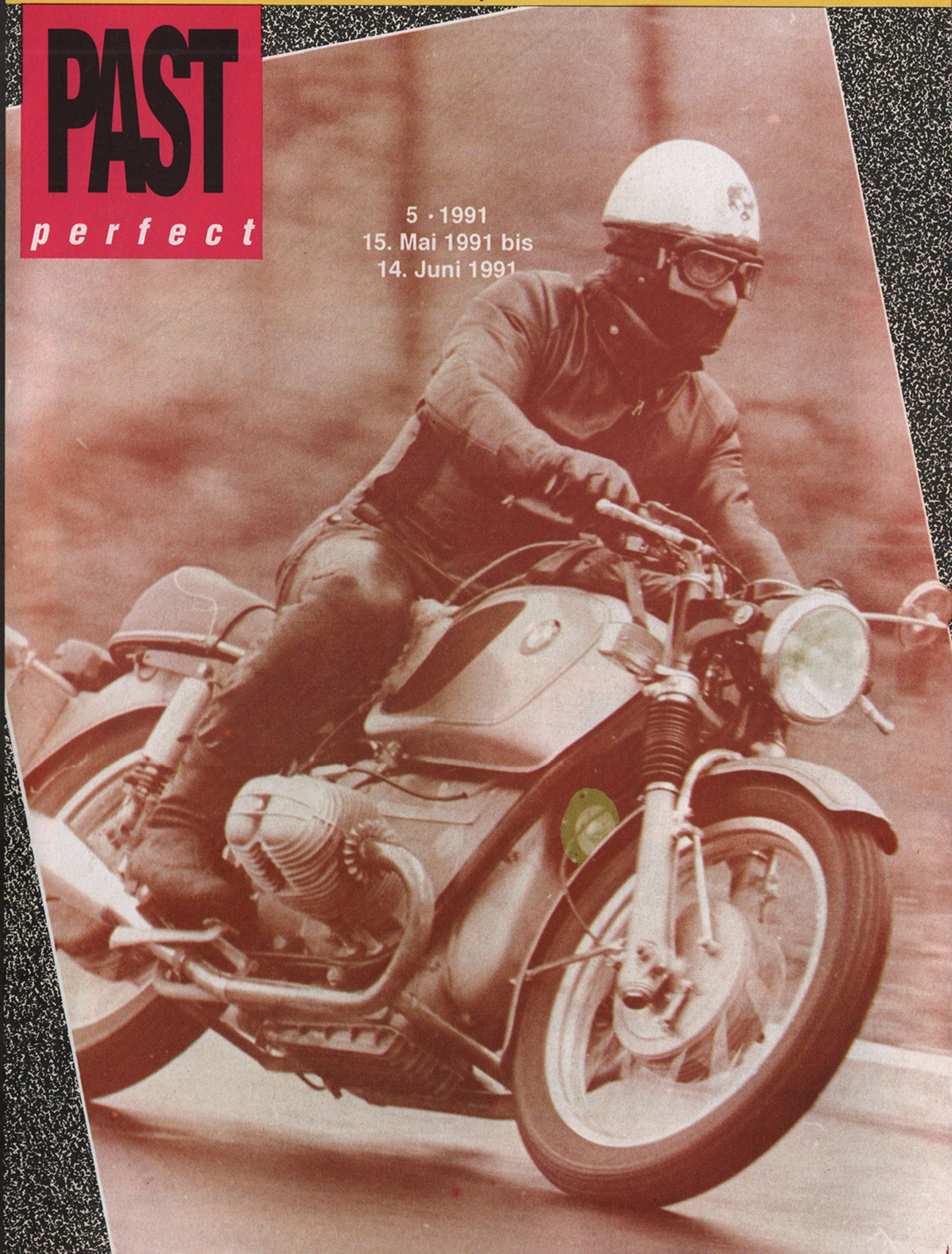
5,90 DM
ÖS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST perfect

5 · 1991
15. Mai 1991 bis
14. Juni 1991



GREENPEACE

Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

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

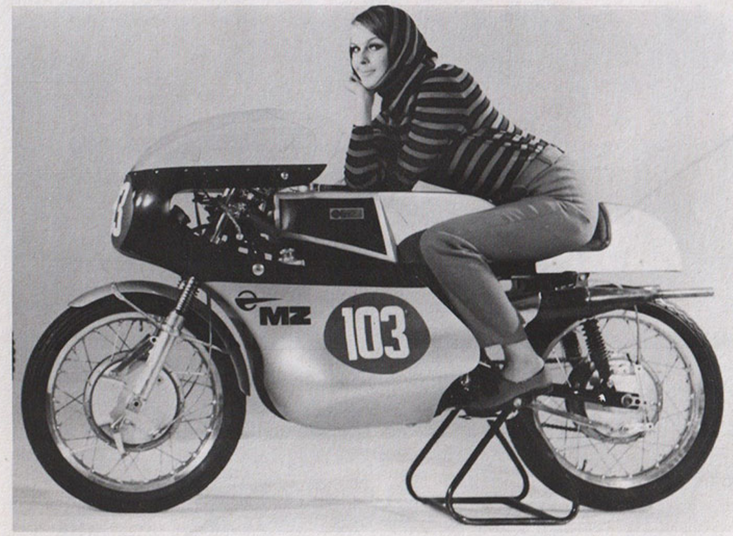
Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11
Spendenkonto: Nr. 2061-206, Postgiro Hmb., BLZ 200 100 20

20010

M-S-B-K Hamburg

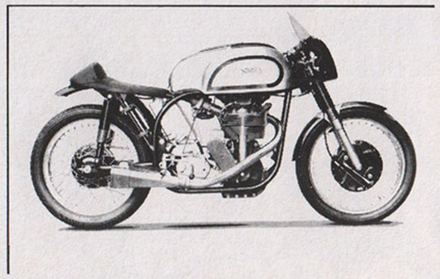
Wer im Treibhaus sitzt, braucht sich um Wachstum nicht zu sorgen.

GUMMIKUH & Past perfect Nr. 24

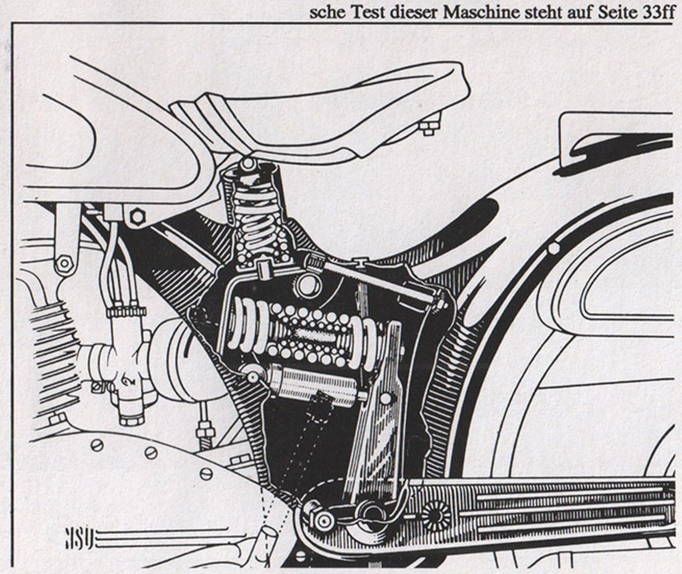


MZ, die traditionsreiche Marke, hat es heute schwer. Die Geschichte und die heutigen Probleme der Zsopauer recherchierte Andy vor Ort. Bericht ab Seite 4

Federbettrahmen festigten Nortons Ruf "world´s best roadholders" zu bauen. Seite 42



unten: Das gab es schon in den frühen 50er Jahren: "Cantilever"-Federung an der **NSU LUX**. Der historische Test dieser Maschine steht auf Seite 33ff



GESCHICHTE

Schwerpunkt MZ
Wie geht es weiter?
Die Zschopauer,
sieben Monate nach der Vereinigung 4

Der dritte Teil
Gebrüder Rickman: Street Métisse 12

Typenkunde: Wertarbeit aus
Düsseldorf: Hoffmann Gouverneur 14

Historischer Test: NSU Lux 33

Norton: Federbett-Rahmen 42

Motorgalerie: Harley Panhead 56

TECHNIK

Restaurierung: Kurz vor Vollendung
seiner Hercules-ILO, Bj. 53, die letzten Tips
von "ps" 22

Wußten Sie schon: Lagerverwendung
BMW R25/3 • Vergaser Maico MD 125
Kleine Kennzeichen: Wer darf? • etc. 36

Hochstapelei: **Der Kat am Motorrad** 38

Ketten: Dr. Nippel hat mal wieder genau
nachgeschaut, was dahinter steckt 46

Stromis Labor: Verchromen II 48

BIKER´S SEELE

Sehleute von David Longstroke 20

RUBRIKEN

Titelblatt: BMW (Archiv Klacks/Rogge) 1

Inhalt: Diese wichtige Seite 3

Korrespondenz:
Das lief in den letzten
vier Wochen über unsere Schreibtische 16

Such & Find: Anzeigenteil 25

Literatur: Buchbesprechungen von Andy 41

Termine & Treffen 51

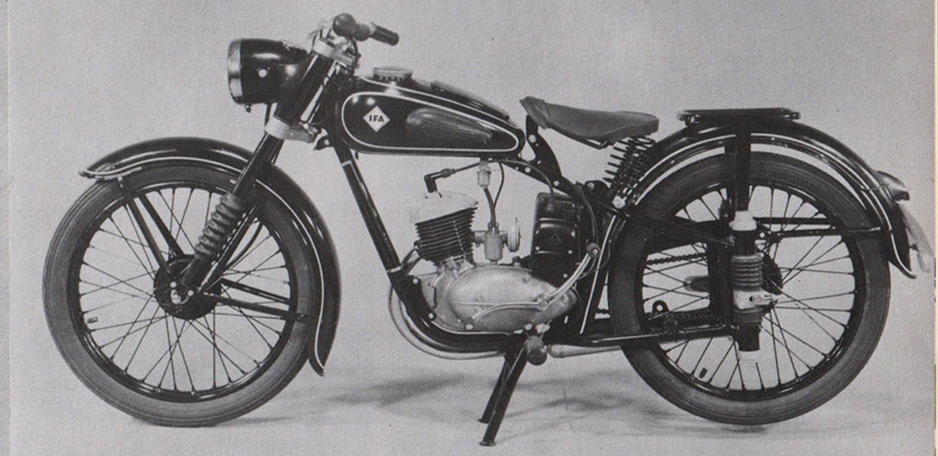
Nachruf: Jan Friedrich Drkosch 54

Impressum 54

Heftnachbestellung 55

Schwerpunkt MZ: zu treuen Händen

Wenn in dieser Ausgabe der Gummikuh ein Schwerpunkt über MZ erscheint, dann wird es sicherlich den einen oder anderen Leser geben, der sich fragt, warum die Knülche von der GP in Ihrer Oldtimerzeitung schon wieder darüber berichten.



Wir sind der Meinung, daß man Motorräder und auch die Beschäftigung mit diesem Phänomen nicht einfach losgelöst von der Umwelt beschreiben kann. Motorräder sind ein Stück Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte. Und da sich bei MZ noch nicht das gleiche ereignet hat wie bei Zündapp, Maico oder ILO, aber es den Zschopauern wirklich nicht besonders gut geht, waren wir dort, als es im Erzgebirge ziemlich finster aussah. Bis vor kurzem herrschte "Kurzarbeit Null", jetzt bauen sie wieder.

Übern Berg ist die GmbH "Motorradwerk Zschopau" deshalb noch lange nicht. Es wäre jammerschade, wenn das größte Motorradwerk auf deutschem Boden seine Pforten schließen müßte, ist dort doch die Wiege des modernen, schnellaufenden Zweitakters. Das Know-How und die Erfahrung der dort arbeitenden Männer und Frauen sind für die Entwicklung moderner, umweltfreundlicher, bezahlbarer und robuster Motorräder ideal. Bei MZ bekennt man sich zu einer Art von Motorrad, die nach unserer Meinung besser in die Zukunft paßt als überschwere, übertechnisierte "Hyperbikes", die ihre Besitzer in vielen Fällen charakterlich, finanziell und fahrerisch überfordern. Dazu O-Ton MZ: "Um das Motorrad auch in der Zukunft als sinnvolles Verkehrsmittel zu erhalten, muß es gelingen, die sich verschärfenden Probleme der Umweltverschmutzung, der Umweltbelastung und der Energie- und Rohstoffverknappung besser zu berücksichtigen. Es gilt, umweltfreundliche, geräuscharme, leichte und sparsame Motoren zu entwickeln. Parallel dazu sind im Fahrwerkbau Eigenschaften wie Fahrsicherheit, Fahrstabilität, Bodenhaftung und Leichtbau zu vervollkommnen."

Dem ist nichts hinzuzufügen!

Foto oben:
So fing es nach dem Kriege an: RT 125 mit Telegabel vorn und Hinterradfederung

Foto links:
Gelände-As:
Der dreifache Moto-Cross-Weltmeister Paul Friedrichs

Foto unten:
Das MZ-Werk um 1963

Aber um unser Interesse zu erläutern und verständlich zu machen , tut es wohl Not, nicht erst im November 1989 zu beginnen, sondern etwas früher anzufangen. Vielleicht nicht gerade bei Adam und Eva, aber doch bei Jörgen Skafte Rasmussen. Dieser, Däne von Geburt, studierte in Deutschland und gründete 1907 im Tal der Dischau im Erzgebirge, unweit von Zschopau, eine Fabrik für Dampfkesselarmaturen. 1917 wagte er sich an einen Dampf-LKW, der den Namen Dampf-Kraft-Wagen, also DKW, erhielt.

Nach dem verlorenen Krieg war im Deutsche Reich eher weniger Interesse für gigantische Zugmaschinen, dafür begann sich ein Bedarf an Kleinfahrzeugen für die Massenmotorisierung abzuzeichnen.
Rasmussen, mit einem guten Gespür für Trends und Talente, erarbeitete mit Hilfe des Zweitaktpioniers Hugo Ruppe aus dem winzigen Spielzeugzweitakter, "Des Knaben Wunsch" genannt, einen 122 ccm Fahrradhilfsmotor mit 1,5 PS Leistung, welcher dann "Das Kleine Wunder " genannt wurde.

Diese Motoren überforderten die Fahrgestelle der Velocipeds. Rahmenbrüche und andere Kümmernisse zeigten, daß hier eine Lösung "aus einem Guß" angebracht sei. Rasmussen reagierte schnell und brachte 1922 das erste komplette DKW-Motorrad heraus. Sein Plan war auch insofern aufgegangen, daß die Kundschaft von den "motorisierten Fahrrädern" mehr als genug hatte und so kaufpsychologisch der Boden für ein kleines Motorrad geebnet schien.

So wurde der Motor in ein Kleinmotorrad transplantiert. Daß der Motor ungewöhnlich hoch saß, schien den Fahreigenschaften nicht zu schaden. Bei der "Deutschen Reichsfahrt" 1922 siegten diese Maschinchen vor der Konkurrenz und wurden anschließend "Reichsfahrtmodell" genannt.

Durch solche Erfolge wurde DKW in kurzer Zeit populär. Im Werk tat man ein Übriges und baute Sektoren aus , die die Motorradhersteller bislang eher vernachlässigt hatten. Dazu zählten ein dichtes Händlernetz mit Schulungen der Monteure, Finanzierungsmöglichkeiten für Neumaschinen und eine gute Ersatzteilversorgung. Durch diese geschickte und kundenfreundliche Politik in Verbindung mit einer preiswerten und zuverlässigen Modellpalette avancierte DKW bis zum Ende der zwanziger Jahre zur größten Motorradfabrik der Welt. Rasmussen ruhte sich aber dennoch nicht auf seinen Erfolgen aus, einerseits expandierte er stark und kaufte nach und nach zusätzliche Produktionsstätten auf, in denen er sich durch Eigenproduktion immer mehr von der Zulieferindustrie unabhängig machte, andererseits hatte er genau den richtigen "Riecher", als er den Würzburger Dr.-Ing. Herbert Venediger nach Zschopau holte. Die vom diesem eingeführte Schnürle-Umkehrspülung sollte den Bau von Zweitaktmotoren revolutionieren und DKW einen enormen Vorsprung vor der Konkurrenz verschaffen.

Rasmussens unternehmerisches Geschick sollte ihn dennoch nicht davor bewahren, eines Tages aus der eigenen Firma gedrückt zu werden.

Die Weltwirtschaftskrise der Jahre 1930, 31 und 32, die das Deutsche Reich ganz besonders hart traf, machte auch vor DKW nicht halt.

Starke Absatzeinbußen der Industrie sorgten für Massenentlassungen, denen neuerlicher Absatzrückgang folgte. Unter Regie der Sächsischen Staatsbank wurden die wichtigsten Fahrzeugproduzenten des Freistaates Sachsen (Audi, DKW, Horch und die Automobilsparte von Wanderer) am 29. Juni 1932 zur Auto Union AG zusammengefaßt. Rasmussens Unternehmen sicherte in diesem Falle das Überleben der anderen. Die Auto Union sollte ursprünglich nach der Krise wieder aufgelöst werden. Doch mit dem Wahlsieg der NSDAP änderten sich die Machtverhältnisse: Die Führungsspitze der Sächsischen Staatsbank wurde ausgewechselt, und Rasmussen schaffte es nicht seine Ansprüche durchzusetzen. Er wurde zum Jahresende 1934 aus dem Vorstand seines Betriebes hinausgedrängt. und fristlos entlassen

Für die Auto Union und auch das DKW-Werk ging es die nächsten Jahre steil bergauf. Steigende Prosperität der von der Wirtschaftskrise gebeutelten Bürger und massive Aufträge von Behörden und der sich jährlich vergrößernden Wehrmacht sorgten für volle Auftragsbücher. Dazu kamen sensationelle Erfolge im Sport, wie der TT-Sieg Ewald Kluges mit der 250er Drehschieber DKW ULD im Jahre 1938.

Doch das Ende dieser Periode ist bekannt. Die Auto Union wurde zu einem der größten Lieferanten der Wehrmacht. Motorräder, Raupenschlepper, LKW, Stationärmotoren und vieles mehr wurde in den Werken zum größten Teil von Frauen, Fremdarbeitern und Häftlingen produziert.

Die Nachkriegszeit gestaltete sich für DKW-Zschopau nicht gerade einfach. Das Werk war trotz der Kriegshandlungen zwar unzerstört geblieben, wurde aber, da es ein wichtiger Rüstungsbetrieb gewesen war, von der sowjetischen Militäradministration auf die Demontageliste gesetzt und bis zum letzten Lichtschalter demontiert. Die aus dem Krieg heimgekehrten DKW-Werker fanden nur Schrott und leere Werkshallen vor. Durch diese und viele andere Probleme, die in der Nachkriegszeit in der damaligen "Ostzone" herrschten, verzögerte sich der Produktionsanlauf der ersten neuen Maschinen aus Zschopau bis zum Mai 1950. Durch den Volksentscheid vom 30. Juni 1946 wurde alle Werke der ehemaligen Auto-Union, also auch das Zschopauer, in sogenanntes Volkseigentum überführt. Vom 1. Juli 1948 an gehörte das Werk zur neugegründeten "Industrieverwaltung Fahrzeugbau" (IFA), der später alle in der DDR mit Fahrzeugen befaßten Betriebe angehörten.

Die Auto Union, also auch DKW, wurden liquidiert und am 17. August 1948 aus dem Chemnitzer Handelsregister gestrichen. Das Motorrad, welches in Zschopau die Nachkriegszeit einläutete, war die legendäre RT 125 von Hermann Weber. Während man bei DKW-West in Ingolstadt einfach die Vorkriegs RT weiterbaute, hatten die Erzgebirgler ihrer Maschine Teleskopfederungen an Vorder- und Hinterrad spendiert (mehr über die dann IFA RT 125 genannte Maschine gab es in der GP Ausgabe 14 vom Juli 90 zu lesen).

Die erste komplette Neukonstruktion des immer größer werdenden Werkes erschien 1953 in Form der IFA BK 350 (siehe dazu die GP Ausgabe 15, August 90). Dieses Motorrad zeigte durch seine Bauart als Kardanmaschine eines der vielen Probleme, mit denen die Motorradbauer fertigwerden mußten: Es gab praktisch keine Zulieferindustrien in der jungen DDR . Ein Riesenproblem waren zum Beispiel Ketten. Nicht zuletzt daher baute man drei von den vier in der DDR zu diesem Zeitpunkt produzierten Maschinen (RT, BK, AWO u. EMW) mit Wellenantrieb ausgestattet.

Doch auch solche Probleme wurden gemeistert, und auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1956 war es dann soweit: Ein gänzlich neues Motorrad, die ES 250, wurde gemeinsam mit dem neuen Firmenzeichen "MZ", für "Motorradwerk Zschopau" vorgestellt. Dieses Motorrad war der Beginn einer langen Reihe von Fahrzeugen, deren grundlegende Konzeption bis heute erhalten blieb. Das Werk expandierte, man konnte der Nachfrage kaum Herr werden, außerdem bemühten sich die Sachsen frühzeitig um die Erschließung weltweiter Exportmärkte. Bereits in den 50er Jahren exportierte man in über 50 Länder. Bis zum Jahresanfang 1963 konnte man in Zschopau die halbmillionste Maschine seit 1950 vom Band rollen lassen. Gleichzeitig hatte man konsequent versucht, in der Tradition von DKW, dem Sport mit Zweitaktern neue Impulse zu geben. Sowohl im Geländesport als auch bei den Straßenrennern.

Foto oben: MZ ES 125/150, 1964 • unten: Menschen bei MZ

MZ LOGO
VON RAINER

Otto Uhlig
der Motorenfachmann

Herbert Dünewald
von der Fahrzeugmontage

Ing. Walter Heydenreich
Konstrukteur

Ingenieur Siegfried Kraus
Versuchsingenieur

Brigitte Walter
Büro für Neuererwesen

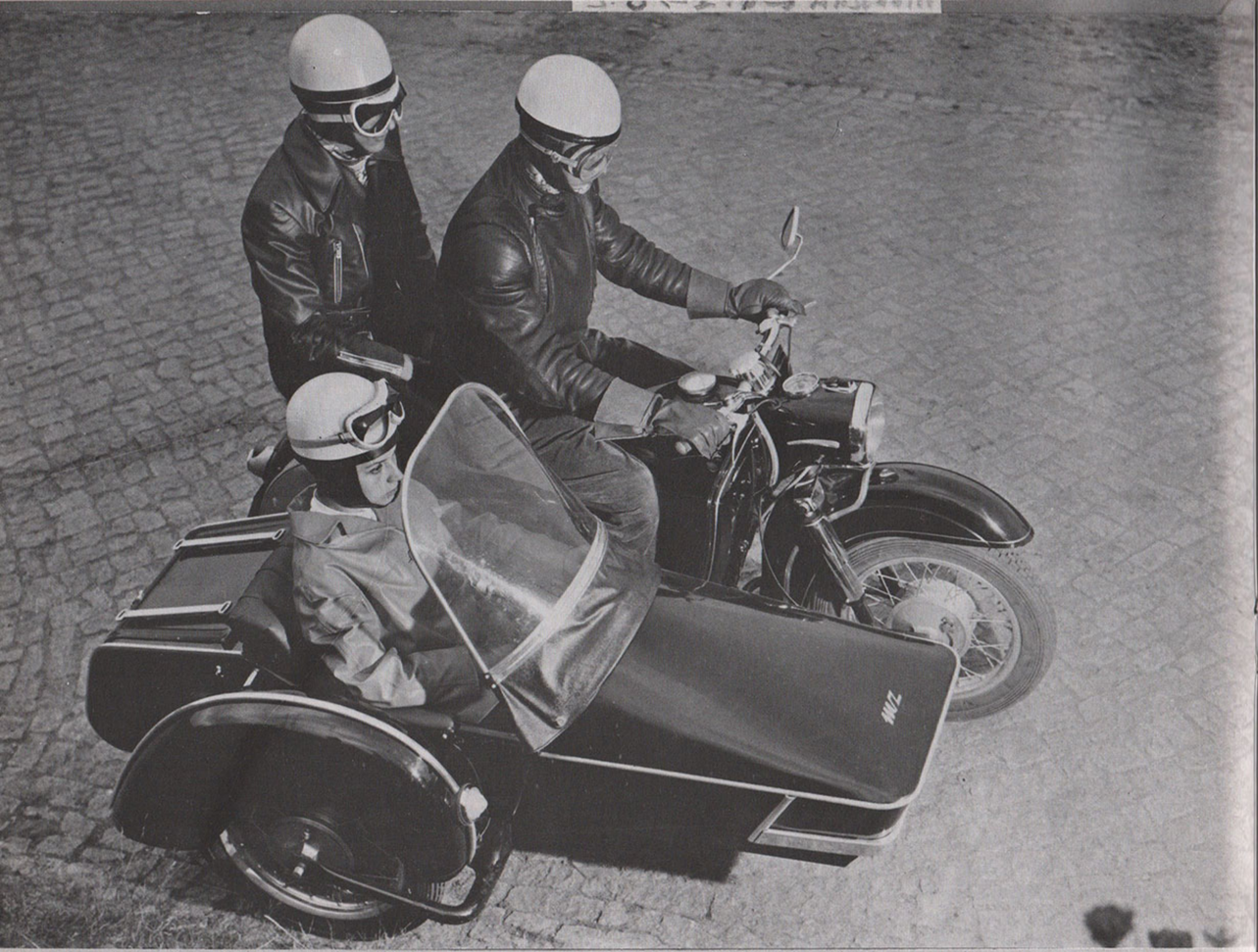
Dr. Gerhard Tietze
Vertriebsleiter

Rudi Postrach
Versuchsfahrer

Christian Pilz
Kontrollmeister

Ingenieur Rudolf Hiller
Kundendienstleiter

Dipl.-Ing. Klaus Lehmann
Technischer Direktor



dender Bedeutung war unter anderem die Konstruktion des Flachdrehschiebers von Daniel Zimmermann im guten, alten RT 125-Motor. Zum Zeitpunkt des ersten echten Einsatzes dieser Konstruktion waren ca. 11 PS zu realisieren. Später entdeckte man den Einfluß der schwingenden Abgassäule im Zweitaktmotor und nutzte diesen Effekt zum Bau der ersten Resonanzauspuffanlagen im MZ-Rennmotorradbau. Ende der 50er Jahre war man auch soweit, den in der Weltmeisterschaft dominierenden Viertaktern von Mondial und MV den Fehdehandschuh hinzuwerfen und den Kampf um die WM aufzunehmen. Die Probleme, mit denen man in den nächsten Jahren zu kämpfen hatte, waren typisch: Sie entstanden nicht aus Unvermögen, sondern aus Devisenmangel. Neben den Schwierigkeiten , Zubehör wie Rennreifen und andere Ausrüstungsgegenstände zu erhalten, konnte man Spitzenfahrern wie Hailwood, Redman und Taveri einfach nicht die Gagen geben, die diese von japanischen oder italienischen Rennställen erhielten. So war man 1963 bei Leistungen von 28 PS für die RE 125 und 48 PS für die RE 250 angekommen (wohlweislich am Hinterrad gemessen!) Da der Straßenrennsport sich aber immer mehr von der Serie entfernte, und die Kosten dramatisch stiegen, sagte man in Zschopau dem internationalen Straßenrennsport ab Mitte der 60er Jahre Adieu, und beschickte in den folgenden Jahren praktisch nur Rennen im Ostblock.

Eine stetigere und positivere Entwicklung gab es für die Sachsen im Geländesport: Nachdem man dort ebenfalls mit der unverwüstlichen RT 125 begonnen hatte, sorgte man sich sehr um die Modifikation der Großserienmaschinen in Richtung der Geländesporttauglichkeit. Die Wechselwirkung zwischen Sport und Serie war zumindest bis in die 70er Jahre unübersehbar. So wurden viele Bauteile der Serienmaschinen vorher ausgiebig im Sport erprobt. Zum Beispiel das Fünfganggetriebe, die Teleskopgabeln und der Zentralrohrrahmen. Das man mit dieser Taktik richtig lag, bewies eine Siegesserie bei der jährlich stattfindenden Sechstagefahrt (1963 in der CSSR, 1964 in der DDR, 1965 in Wales), die auch heute noch ohne Beispiel ist.

Auch in den folgenden Jahren blieben die Männer aus dem Erzgebirge Favoriten im Wettbewerb um die Trophy. Der letzte internationale Sieg von MZ war 1989 bei den Six Days in Polen. Mittlerweile war MZ zum größten europäischen Motorradwerk herangewachsen, dort wurden jährlich von über 3000 Beschäftigten zwischen 70000 und 90000 Motorräder mit 125, 150 und 250 ccm hergestellt und in mehr als 100 Länder der Erde exportiert. Die Hälfte der Jahresproduktion verkaufte man im Heimatland, wo man unter der Käseglocke der Planwirtschaft keine Konkurrenz zu fürchten hatte.

Waren die MZ ES-Typen zu ihrer Zeit beispielgebend für die Konkurrenz, so verlor man nach Einsetzen des weltweiten Motorrad-Freizeit-Booms etwas den Anschluß an die Mitwettbewerber, was Ausstattung und Styling der Maschinen anging. So dauerte es bis in die 80er Jahre, bis die elektrische Anlage von 6 auf 12 Volt umgestellt oder eine Scheibenbremse als Option angeboten wurde.

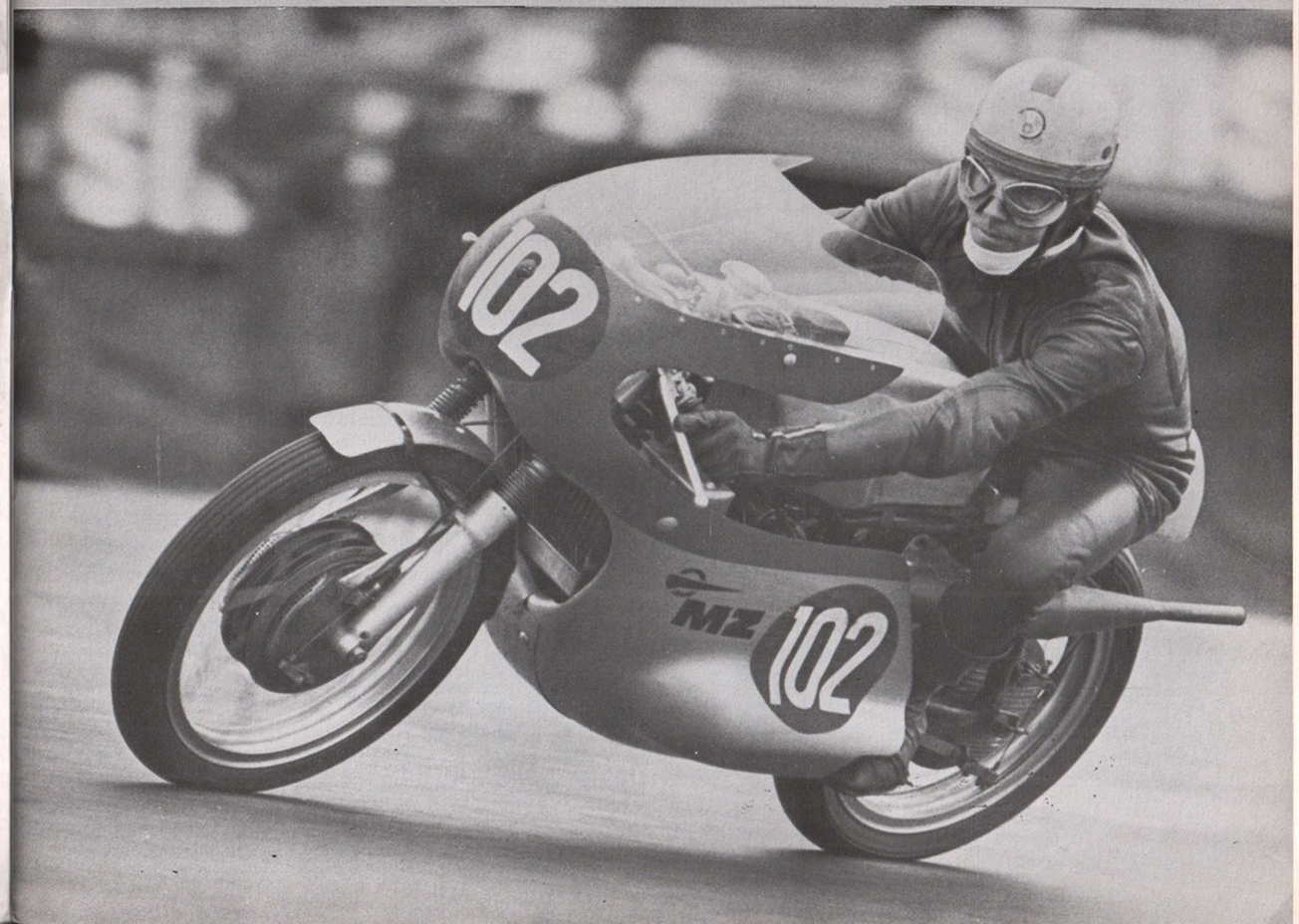
Die Ingenieure um Entwicklungschef Ing. Friederich konnten sich die Haare raufen, da alle Änderungen erst langer Anlaufzeiten in den Plänen der zentral gesteuerten Wirtschaft bedurften. Die Optik wirkte nach 1973 eher "gebastelt". Stylingversuche von DDR Formgestaltern, wie bei der ETZ 150 (Tankform), zeugten nicht von Praxisnähe. Dabei hatte man das Konzept des alltagstauglichen Zweitakteintopfes mit Hilfe von vielen sinnvollen Details zu hoher Reife entwickelt. Fahreigenschaften und Leistungsentfaltung waren nach wie vor ausgezeichnet.

1983 feierte man die Fertigstellung der zweimillionsten Maschine nach dem Krieg (Zum Vergleich: BMWs einemillionste rollte erst vor kurzem vom Fließband). Es schien alles ohne sensationelle Veränderungen im gewohnten Tempo nach "Plan", jedenfalls ohne große Hoffnungen oder Enttäuschungen, voranzugehen. Völlig überraschend kam auch für MZ der Zusammenbruch der DDR zur Jahreswende 1989/90. Die gesamte Situation änderte sich schlagartig, und das Werk schlitterte in eine existenzbedrohende Krise. Die Ursachen dafür sind mannigfaltig und sollen hier auch nicht diskutiert werden. Die Krise äußerte sich durch folgende Sachlage: Der Inlandsmarkt, der bis dato die Hälfte der Produktion aufgenommen hatte, brach praktisch vollständig zusammen. Die Motorradmüdigkeit der DDR-Bürger war durch Faktoren verursacht, für die die Männer und Frauen aus Zschopau nichts konnten: Der Nachholbedarf war gigantisch und ließ viele Motorradfahrer auf das Auto umsteigen. Durch das jahrzehntelange Fehlen von Konkurrenzprodukten ist das verbliebene ostdeutsche Motorradpublikum der hausbacken wirkenden MZ überdrüssig geworden und deckt den Bedarf mit fernöstlichen Produkten.

Nach dem politischen Umschwung lief die Produktion davon unberührt weiter. Als politische Reaktion innerhalb des Werkes wurde ein Beirat aus parteilosen Beschäftigten gebildet, der ein Mitspracherecht bei Entscheidungen hat. Zum Geschäftsführer wurde der bisherige Werksdirektor Eberhard Bredel, PDS, bestimmt. Pfiffig zu nennen, war die Entscheidung, noch vor der Währungsunion eine Renovierung der jahrzehntealten Werksgebäude in Angriff zu nehmen, die zum jetzigen Zeitpunkt abgeschlossen sein dürfte.

Dennoch kehrte schon bald Krisenstimmung und Unsicherheit ins Werk ein, da sich die "Nachrichtenlage" bald wöchentlich änderte. Großabnehmer aus östlichen Ländern können aufgrund des dort herrschenden Devisenmangels keine großen Stückzahlen abnehmen, und da das Werk seine Lieferanten und Beschäftigten in DM bezahlen muß, braucht es eben "harte" Währungen. Das heißt, daß der Export an Motorrädern und damit auch die Einnahmen zu einem großen Teil,

Kratzt MZ die Kurve?
Derek Woodman auf der RE 250 Anfang der 60er Jahre



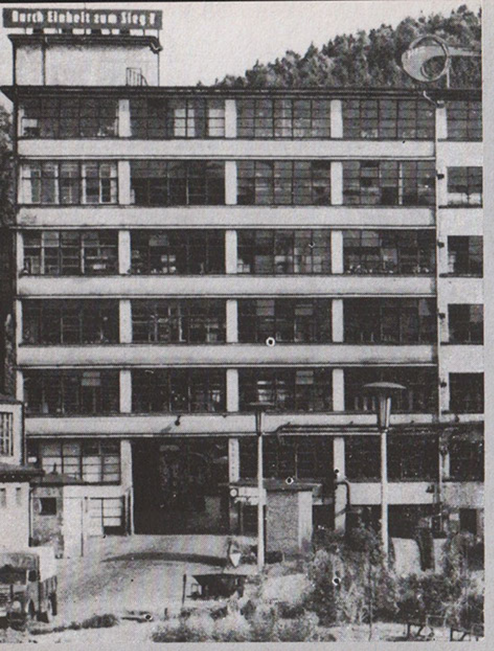


Foto links:
Signale: "Durch Einheit zum Sieg" hieß die Parole 1963

Foto rechts:
Signale der Neuorientierung: "MZ" auf dem Dach

genau wie der Inlandsverkauf, zum Erliegen kamen. Gleichzeitig besaß das Motorradwerk Zschopau, entsprechend den bis dato üblichen Gepflogenheiten, einige "unproduktive", bzw. unrentable Betriebsteile, die zum Beispiel soziale Dienste übernahmen oder das Werk etwas autarker machten. Dazu gehörten zum Beispiel eine Poliklinik, die Bauabteilung und die Transportabteilung. Solche Abteilungen mußten ausgegliedert werden, sollten die Kosten verringert werden. Auch das Werk 4 in Leipzig, das früher die Stoye- und Superelastikbeiwagen produziert hatte, wurde aus der neugegründeten "Motorradwerk Zschopau GmbH" ausgegliedert und reprivatisiert. Da man im Vorstand nicht so blauäugig ist, zu hoffen, jemals wieder Jahresproduktionen von knapp 100.000 Maschinen auszustoßen, heißt das Gebot der Stunde: Kostensenkung und Verkleinerung, Zusammenarbeit mit westlichen Firmen verbunden mit der Aufnahme neuer Produkte zusätzlich zum bisherigen Sortiment.
Eberhard Bredel, Geschäftsführer von MZ, entwickelte eine hektische Reisetätigkeit, um Kooperationspartner zu finden, auch gaben sich 1990 Vertreter der westlichen Kfz.-Industrie in Zschopau die Klinke in die Hand. Das größte Problem war schlicht und einfach, den Personalbestand von 3200 Beschäftigten zum Jahresende 1989 deutlich, aber sozial verträglich, zu reduzieren.

Das Erzgebirge im allgemeinen und der Zschopauer Raum im Besonderen waren von der Abwanderungsswelle deutlich weniger betroffen als beispielsweise große Städte wie Leipzig oder Dresden. Durch diesen Fakt war auch keine Personalverringerung von dieser Seite her zu erwarten. Bis zum Februar 1991 war der Personalbestand ohne unbillige Härten auf 2400 Beschäftigte reduziert. Viele ältere, erfahrene Facharbeiter traten aus Angst vor drohender Arbeitslosigkeit in den sogenannten Vorruhestand, sämtliche Rentner wurden nach Hause geschickt, genauso wie die im Werk beschäftigten ausländischen Arbeitskräfte aus Vietnam, Kuba oder Mosambique, sofern deren Aufenthalt befristet war. Dazu kamen die oben erwähnten Ausgliederungen von Betriebsteilen.

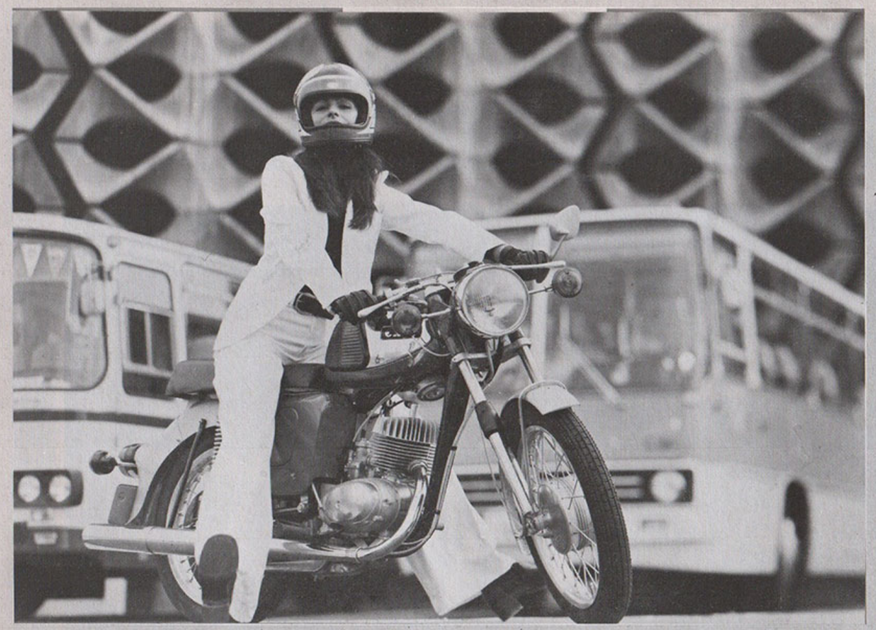
In diesem Zeitraum verbreiteten sich fast täglich neue Gerüchte und Hoffnungen, die alsbald wieder verflogen. Zu den ersten Besuchern gehörte die BMW AG, die auch etwas kapitalistisches Know-How mitbrachte, doch aus den Plänen, gemeinsam mit MZ ein Viertaktmotorrad zu entwickeln, wurde nichts, genauso wenig, wie aus einer Autoteilefertigung für die Münchner. Resultat: Außer Spesen nichts gewesen. Möglicherweise hat die BMW Motorrad GmbH selbst zu kratzen, da ja die Berlin-Förderung für das Spandauer Werk wegfällt.

Auch die "Suzukis", die anklingen ließen, sie könnten gemeinsam mit MZ eine 125er Enduro bauen, bekamen kalte Füße. Alle anderen "Japaner" schauten sich auch im Tal der Dischau um...

Das Gerücht einer 20 oder 25% Beteiligung der Brüder Castiglioni, Inhaber des pfiffigen Newcomers "Cagiva", konnte bisher weder bestätigt noch dementiert werden. Von Harley-Davidson waren während einer Europareise einige motorradfahrende Herren aus dem Vorstand da, die aber außer einem gutem Eindruck nichts hinterließen.

Mit Aufträgen in Form der Fertigung von Automobilteilen wurden die Zschopauer vom "Herrn der Ringe", sprich dem Vorstandsvorsitzenden von Audi, Carl Hahn, bedacht. Es stimmt eigenartig, wenn man bedenkt, daß Hahns Vater im Vorstand von DKW saß und Carl Hahn in Zschopau aufwuchs.

Gerüchteweise ging auch um, daß Fichtel&Sachs ihre Produktion an Stationärmotoren nach Zschopau verlegen wollten. Im Winter 1990/91 waren als größter Auftrag 5000 Kräder für Polen zu produzieren, dann war ersteinmal Kurzarbeit 0. Die Sowjets würden gerne enorme Stückzahlen abnehmen, boten aber bisher nur Rubel oder Steinkohle zur Bezahlung. Vielleicht sollte man versuchen, mit Erdöl oder -gas zu kompensieren. Die Treuhand, als Eigentümerin, hätte bis zum März 1991, MZ am liebsten rasch verkauft, zur Zeit scheint aber die Privatisierung doch gebremst zu laufen.
Es gibt einen Plan, von dem bisher wenig an die Öffentlichkeit gedrungen ist, dessen Konkretisierung aber zur Zeit



fraglich ist. In Ländern, in denen der Wohlstand und die Infrastruktur nicht so weit fortgeschritten sind wie in Teilen Westeuropas, sind die Maschinen aus Zschopau sehr willkommen. Das heißt im Klartext, daß der portugiesische Importeur gute Geschäfte macht und man in der Türkei schon einige Zeit ein gut laufendes Montagewerk besitzt. Und genau von dort kam massives Interesse vom Importeur Kubalkan, einen 51%-Anteil am Werk zu erwerben.
Natürlich hat man bei der MZ-Geschäftsleitung auch eigene Vorstellungen, was aus der Krise heraushelfen könnte. Um etwas Geld in die Kasse zu bringen, ist man dabei, einen Teil des Werksgeländes in einen Betriebshof für andere Unternehmen umzuwandeln. MZ bietet Platz und Infrastruktur (Kommunikation, Energie, Wasser, etc.). Dann ist man sich ganz sicher, aufgrund jahrzehntelangen Erfahrungen, excellente Behördenkräder zu attraktiven Preisen liefern zu können.

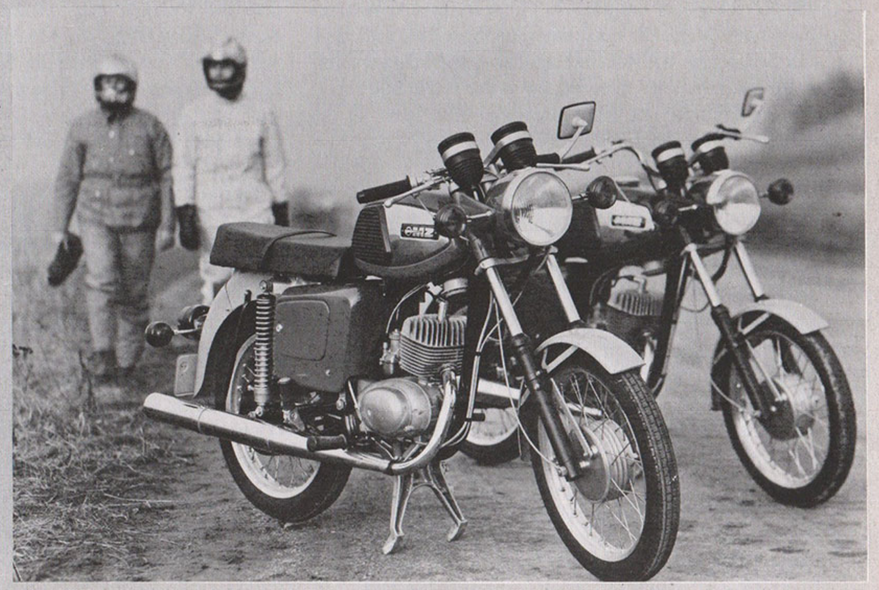
Der Viertakter, der, mit einem Rotax-Motor bestückt, bereits auf der letzten IFMA stand, soll nun doch gebaut werden. Bestellungen werden wohl gesammelt. Problematisch dürften für den ruppigen Österreicher die neuen Geräuschbestimmungen werden.

Den Zweitaktkat, von Proterra hergestellt, gibt es ja auch schon. In Verbindung mit den biologisch abbaubaren Synthetikölen für die Mischung von 1:100 hat man schon einige umwelttechnische Trümpfe in der Hand. Weiterhin hat man erkannt, daß das dichte Händlernetz sich auch für den Verkauf von Zubehör nutzen läßt. Ab sofort bieten die MZ-Vertragshändler ein komplettes Sortiment an Motorradbekleidung an, das vom Charakter her gut zu den Maschinen paßt: Solide, praktisch, langlebig und preiswert. Dabei auch noch nett anzusehen, ohne dramatische "Superbike-Optik".

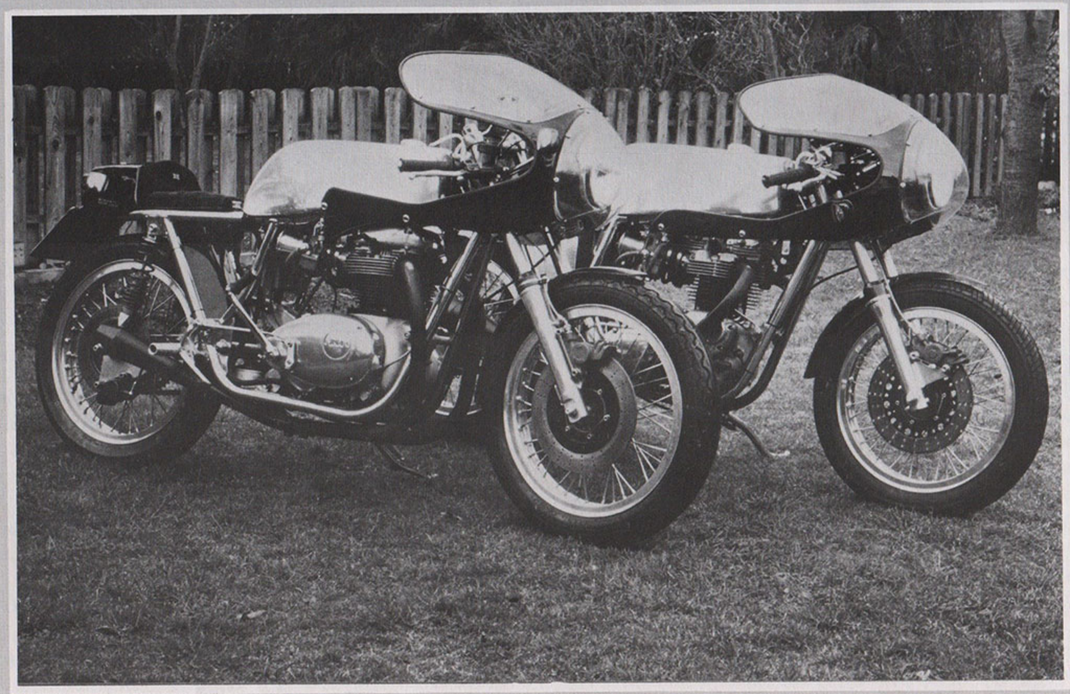
Der Ruf, den MZ zumindest im Bundesgebiet besaß, war zwiespältig, da durch Zulieferteile oft vermeidbarer Ärger aufkam. Zu nennen sind m.E. (ich habe sechs MZ besessen) Ketten, Lager, Batterien, Kerzenstecker, etc.. Mittlerweile werden solche Bauteile von anderen Zulieferern bezogen. Damit dürfte der hohe Qualitätsstandard der Konstruktion abgerundet werden.

Jedenfalls sollen 1991 26000 Maschinen mit nur noch 800 Beschäftigten produziert werden Diese Maschinen lassen sich auch sicherlich weltweit verkaufen. Das größte Problem in der von Arbeitslosigkeit gebeutelten Region, ist der sozialverträgliche Abbau weiterer Arbeitsplätze. Dieser ist kaum zu schaffen, so daß es mit Sicherheit einzelnen Beschäftigten, besonders den über 40jährigen und den Angelernten, ziemlich schlecht ergehen wird.

Bleibt zu hoffen, daß sich die Zschopauer, wie schon ihre Väter und Großväter, auch diesmal wieder durchbeißen werden und das Motorradwerk Zschopau als eines der wenigen in Deutschland überleben wird.
Text: Andy · Fotos: MZ



Rickman III



Bericht und Fotos von Peter Mergelkuhl

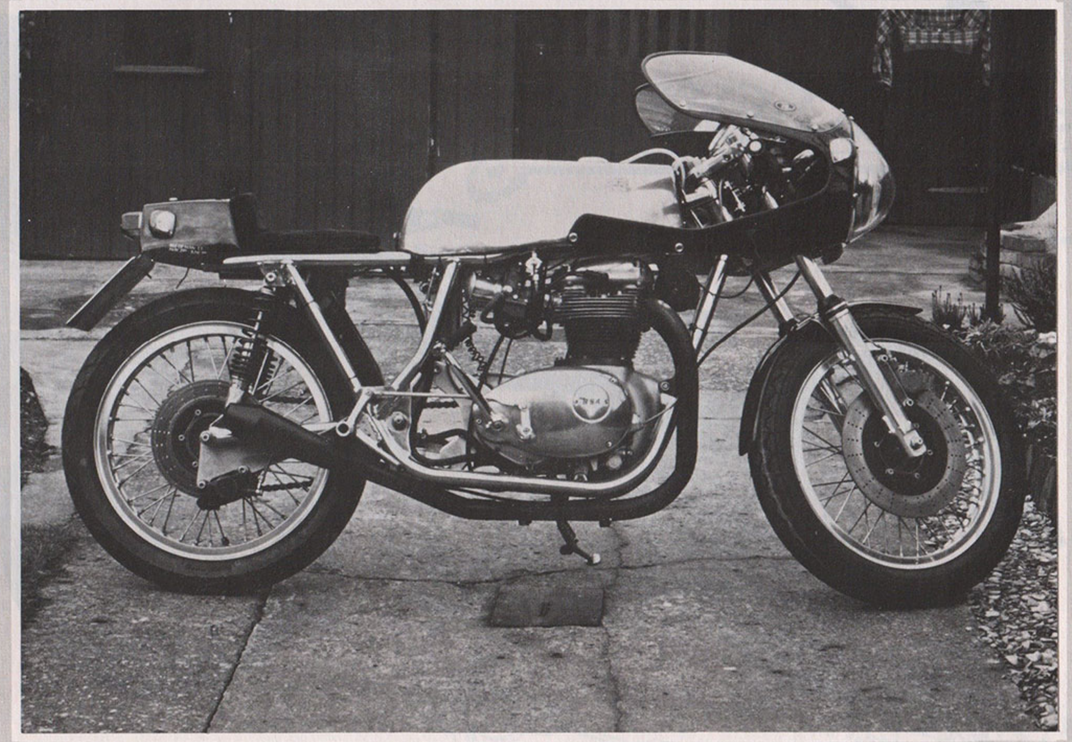
Es gibt so Momente im Leben, da verfluchst du dein Motorrad und sei es noch so ein schönes und seltenes Exemplar. Wenn dir nach stundenlanger Fahrt im strömenden Regen - die Regenkombi hast du praktischerweise zu Hause gelassen - dann mitten in der Nacht 500 Meter vor der Haustür der Kupplungszug reißt, dann ist ein verdammt guter Moment zum Fluchen.

Mittlerweile scheint aber schon längst wieder die Sonne, und die dunkelgrüne Street-Metisse genießt wieder die volle Hochachtung des stolzen Besitzers. Andreas hatte sie 1988 auf einem Teilemarkt entdeckt und vom Fleck weg gekauft. Er war schon geraume Zeit auf der Suche nach einem Metisse-Rahmen, um sich eine Rickman aufzubauen, da kam ihm diese Gelegenheit gerade recht. Die Maschine mit dem auf 750 ccm aufgebohrten Triumph-Twin war komplett und fahrbereit, da waren nur Kleinigkeiten zu erledigen, dann war die Rickman wieder "on the road".

Der prächtige Anblick der klassischen Lady mit dem langgestreckten Alu-Tank und der schnittigen Verkleidung ließen seinem Spezi Norbert keine Ruhe. Kurz danach hatte er einen Metisse-Rahmen in der Garage stehen. Dieser hatte ursprünglich einen Norton-Zweizylinder und danach einen Trident-Motor beherbergt. Nachdem der Rahmen neu vernickelt worden war, hängte Norbert einen BSA A65-Motor hinein. Eine etwas ungewöhnliche Auswahl für die Metisse, aber wer seinen Kaffee aus einer BSA-Tasse trinkt, im BSA T-Shirt rumläuft und seit Jahren ein BSA-Renngespann durch die Gegend drischt, der hat wohl keine andere Wahl.

Der Motor wurde mit Zweivergaserkopf und außenliegendem Ölfilter aufgebaut, die komplette Auspuffanlage entstand in Heimarbeit. Nachdem den beiden Freunden auf der Veterama zufällig zwei passende Räder vor die Füße fielen, stand der TÜV-Abnahme nichts mehr im Weg. Sofort nach der Zulassung im April 89 ging es dann mit beiden Rickmans zu den TT-Rennen auf der Isle of Man. An diese Fahrt erinnern sich die beiden mit gemischten Gefühlen. Es begann damit, daß Hans-Dieter mit dem "Gepäckwagen" nach ca. 50 km liegenblieb und einen Zylinderkopf wechseln mußte. Im letzten Moment schaffte er noch die gebuchte Fähre - wahrscheinlich wird noch heute so mancher Holländer mit feuchten Augen von jenem dreirädrigen Blitz erzählen, der da mit Vollgas über die "autabaan" düste.

Street Métisse



Mit so unfreundlichen Überraschungen wie dem unwirtlichen Klima und einem geklauten Schlafsack ging es dann weiter, um in der anfangs erwähnten verregneten Heimfahrt zu enden. Aber schön war's auf der Insel!

Mittlerweile sind bei beiden Maschinen die AMAL-Vergaser durch Dellortos ersetzt worden. Die Motoren sprechen seitdem, da sind sich beide einig, viel besser auf Bewegungen des rechten Handgelenks an. Die Fahrleistungen der Triumph werden demnächst noch etwas gesteigert, denn ein Rickman/Weslake Achtventil-Umbausatz liegt schon im Keller. Aber bereits jetzt sieht die Maschine auch im Stand enorm schnell aus. Ein Blick ins Cockpit unterstreicht das: Die Tachonadel steht fest auf der 220.

Ersatzteile, Maschinen und Zubehör

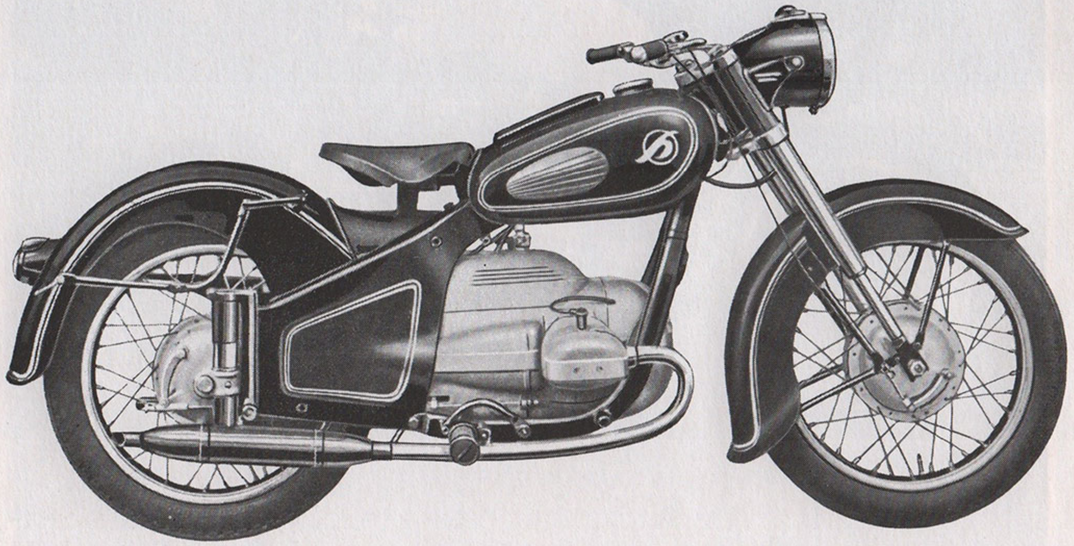
Von einem abgelegenen Bauernhof aus versorgt Horst Edler die weltweite Rickman Fangemeinde mit Ersatzteilen und Zubehör. Hier gibt es alles, was das Herz begehrt, für die verschiedenen Metisse- und CR-Versionen, von den Verkleidungen mit der Plexinase über Alutanks und Kotflügel bis hin zu den entsprechenden Aufklebern. Reparatursätze für die Lockheed-Scheibenbremsen sollen es sein? Oder gar Wanduhren vom Typ Rickman CR? Kein Problem, findet sich alles in der umfangreichen Preisliste. Und wer seinen Rickman-Rahmen neu vernikkeln oder aus traurigen Überresten wieder ein komplettes Supersport-Bike entstehen lassen will, der ist hier auch an der richtigen Adresse.

Das "Team Metisse" kümmert sich aber nicht nur um die Rickmänner, auch für die anderen englischen und italienischen Klassiker bis hin zu Gilera und MV lagern formvollendete Alutanks in den vollgestopften Geschäftsräumen. Gelegentlich warten auch komplette Maschinen auf interessierte Kunden; zur Zeit gibts gerade zwei CR, je eine mit Honda- und Kawa-Motor.

TEAM METISSE • Am Wenser Bahnhof 2 • 3304 Wendeburg/Wense Tel.: 05303-1376

Foto links: Hauptsache Twin!
Foto rechts: BSA A 65-Motor

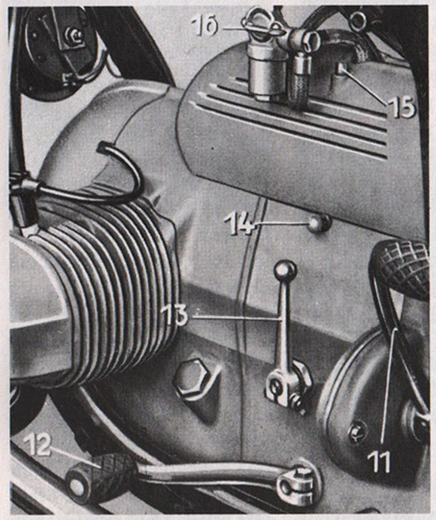
TYPENKUNDE



Motor	Hoffmann 4-Takt-Boxermotor
Zylinderzahl	2 Zylinder
Bohrung x Hub	58 x 47 mm
Hubraum	248 ccm
Leistung	13,4 PS = 10 kW (später 15 PS)
Verdichtung	1 : 7
Vergaser	1 Stück 17L-9-252 (später Bing 1/24/73)
Kühlung	Luft/Fahrtwind
Schmierung	Zahnradpumpe
Batterie	6 V 7 Ah
Lichtmaschine	45/60 W
Zündkerze	z. B. Bosch W225T1
Elektrodenabstand	0,6 bis 0,7 mm
Zündanlage	Batterie
Zündzeitpunkt	0,5 mm vor OT bei Stillstand
Unterbrecherabstand	0,3 bis 0,4 mm
Ventilspiel Einlaß (kalt)	0,15 mm
dito Auslaß (kalt)	0,15 mm
Kraftübertragung	
Kupplung	Zweischeiben-Trocken
Getriebe	4 Gang
Schaltung	Fußschaltung links
Übersetzungen gesamt	17,8 - 11,15 - 8,2 - 6,46
Getriebe/Hinterrad	5,34 : 1
	mit Gelenkwelle

Fahrwerk	
Vorderradgabel	Telegabel, ungedämpft mit Lenkungsdämpfer
Hinterradfederung	Geradweg, ungedämpft
Bremse vorn	Trommel, 180 mm
Bremse hinten	Trommel ,gestängebetätigt, 180 mm
Beiwagengeeignet	ja
Allgemeine Daten	
Radstand	1350 mm
Gesamtlänge	2070 mm
Gesamtbreite	700 mm
Reifen vorn und hinten	3,25 x 19
Luftdruck v/h	solo 1,4 / 1,6 bar · mit Sozius 1,5 / 1,9
Leermasse	130 kg
zul. Gesamtmasse	300 kg
Höchstgeschw.	105 km/h (später 112 km/h)
Verbrauch	3 l/100 km
Tankinhalt	14 l (später 16 l)
Sonstiges	
Vorläufermodell	Hoffmann 250 (ILO Motor)
Nachfolgemodell	---
Bauzeit	November 1952 bis März 55
damaliger Verkaufspreis	2350,- DM
Hersteller	Hoffmann-Werke, Düsseldorf-Lintorf

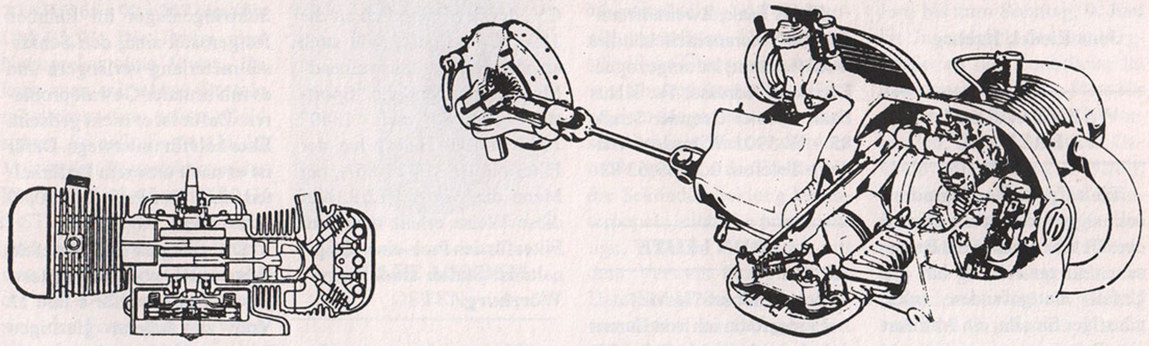
Hoffmann MP 250

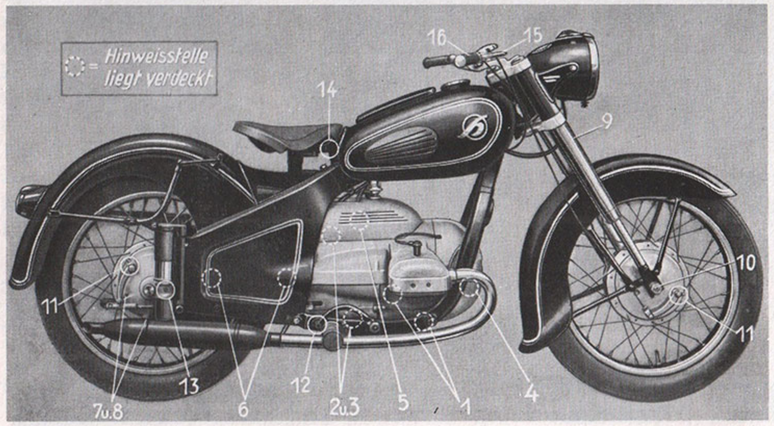


Gouverneur

Unser Dank gilt Schröder & Weise, Hannover

11 Kickstarter
12 Schalthebel
13 Gang-Hilfsschalthebel
Dient zusätzlich zum schnellen und sicheren Auffinden des Leerlaufes. Betätigung von Hand. In senkrechter Stellung des Hebels steht die Getriebeschaltung auf Leerlauf.
14 Seilzug für Choke
15 Tupfer für Vergaser
16 Benzinhahn





Die wichtigsten Schmierstellen

1 Motorölwechsel alle 2000 km, Füllmenge 1 Liter, Sommer SAE 40, Winter SAE 20 ·
2 Ölstandskontrolle ·
3 Getriebeölwechsel alle 10.000 km, Füllmenge 1 Liter, Sommer SAE 40, Winter SAE 20 ·
6 Gelenkwelle-Kreuzgelenkeabschmieren, 2 Pumpenstöße, Hochdruckschmierfett "rot"
8 Hinterradantrieb-Öl alle 10.000 km wechseln, ca. 125 cm³, Sommer SAE 90, Winter SAE 60
9 Telegabel reinigen und neu einfetten alle 10.000 km
13 Hinterradfederung alle 1000 km fetten mit 2 Pumpstößen, Hochdruckfett "rot"

KORRESPONDENZ

Das lief in den letzten vier Wochen über unsere Schreibtische

WERTE PERFECTLER

Lob für die Entfachung der Biolube Diskussion. Hoffentlich trägt sie irgendwann auch bei den Herstellern Früchte, die sich ja mit Umweltbewußtsein zurückhalten (siehe Thema Kat).

Zur Information: Für meine 8 Jahre alte KE 175 wollte und konnte Kawasaki Dtl. keine Auskunft geben. In der technischen Abteilung wußte man nur, daß der Kawa - Jet - Wasserski mit Bio-Öl läuft, aber im normalen Mischungsverhältnis. Was anderes könne man mir daher auch nicht raten.

Versuchsreihen - Fehlanzeige. Also Eigen-Versuch?

Jens Riedel, Itzehoe

WARNHAUBE STATT - DREIECK

Ein aufgestelltes Warndreieck signalisiert erst einmal eine Gefahr. Rein in die Bremsen, und tatsächlich hat ein Unfall stattgefunden oder, günstiger für alle, ein Auto hat eine Panne.

Diese Kommunikation ist Motorradfahrern nicht möglich, einfach deshalb, weil wir keine Warndreiecke mitschleppen.

Dieses Problem haben die Bochumer vom Institut für Zweiradsicherheit erkannt, und für 15,90 DM kann man bei Ihnen eine Textil-Haube mit aufgenähtem Warndreieck kaufen. Im Falle eines Falles stülpt man das Ding über den Helm und kann die anderen Verkehrsteilnehmer warnen und auf sich aufmerksam machen.

IfZ, Westenfelder Straße 58, 4630 Bochum 6

NEUE ADRESSE

Klaus Faak, Zweiradfreunden als Veteranenteilehändler wohl bekannt, ist umgezogen. Die neue Adresse: Fa. Klaus Faak • Freier Grunder Straße 85 • W-5901 Wilnsdorf-Wilden • Telefon: 0 27 39/63 83

MOIN LEUTE

Betr. Verkauf "U-MZ"

Leider kann ich von Eurem Angebot keinen Gebrauch machen, da ich momentan TOTAL pleite bin; aber ich kann Euch einige "SINNVOLLE" Zubehörteile anbieten, wie z.B.: Eine Neopren-Sicherheits-Protectoren-Kombi mit eingearbeitetem Nierengurt, 1 Stahltauchhelm (ohne ECE), 1 Satz "wasserdichte" Koffer von BMW sowie 1 Satz säurefester Handschuhe (für ausgedehnte Wochenendausflüge in der Nordsee).

Angebote unter Telefon 08 15/007-4

Dieter Müller, Lauenburg

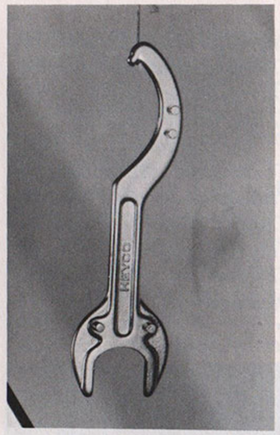
HARLEY-FILTER

Der Ölfilter vom Citroen 2 CV, der ja bekanntlich an die 150er Gilera paßt, paßt auch an alle Harley "Shovelhead" Motoren der Modelle "Sportster" 1980-84 und "1340" 1982-84. Bei Harley hat der Filter die Nr. 63810-80A, bei Mann die Nr. W 712/9. Auf diese Weise erhält man drei Filter für den Preis eines Originalteils. **Stefan Buchberger, Würzburg.**

SCHLÜSSEL & AKKUS

Ein universelles Werkzeug, das sich die Fahrer einer klassischen BMW ins Bordwerkzeug legen sollten, ist bei der Firma Jaeger, Ehlscheider Pfad 7-8, in Bonefeld bei Koblenz, Tel. 02634/1311 erhältlich. Es handelt sich um einen Schlüssel, der, wie auf dem Foto ersichtlich, vier Funkionen hat: Der Haken paßt für die Auspuffverschraubung der R 50-69 S, die Zapfen für die Schwingenlager der gleichen Modelle und die Gabelverschraubungen der /5 Baureihe. Das Maul paßt für Steckachsen div. BMW-Modelle. Man sollte nur nicht, wenn z. B. die Schwingenlager im Rahmen festgerostet sind, den Schlüssel meterlang verlängern und es mit brutaler Gewalt probieren. Dafür ist er nicht gedacht. Eher halt für unterwegs. Dafür ist er nach unserem Dafürhalten ideal. Der Preis DM 30,80 inkl. Mwst..

Die Jaegers in Bonefeld haben auch noch einen Restposten Batterien für 6 und 12 Volt zu äußerst günstigen Preisen. Es handelt sich im



Einzelnen um 6V 4 AH (94 x 72 x 70 mm) für DM 5,54, 6V 2 AH (106 x 47 x 71mm) für DM 5,54, 6V 4AH (131 x 62 x 57 mm) für DM 6,18, 12V 2,5 AH (105 x 70 x 80 mm) für DM 10,42, 12V 11 AH (147 x 92 x 138) für DM 21,07, 12V 14 AH (168 x 91 x 136) für DM 28,25, 12V 18 AH (164 x 91 x 182mm) für DM 54,74, 12V 20 AH (166 x 92 x 207 mm) für DM 31,93. Die Preise sind Nettopreise ohne Mwst.. Da kann man mit etwas Basteln möglicherweise echtes Geld sparen. So paßt die 14 AH, 12 Volt in den Batteriekasten der BMW /5, R 45-65 und R 80 G/S-ST. Der Akku paßt nicht ganz in den Halter, also füttert man mit Schaumstoff circa 1 cm auf. Die Gummis passen sich der Form gut an, wenn man sie vor der Montage in heißes Wasser legt. Da die Batterie nur 14 AH hat, hat sie natürlich nicht die Kapazität des Originals (18 Ah). Ein Kickstarter ist dann zu empfehlen. Wenn man aber bedenkt, daß das Originalteil ca. 170 DM kostet und man bei Jaeger mit ca. 40 DM dabei, kann man schon mal einen Kompromiß machen.

NEUER GLANZ

Die Dr. O.K Wack Chemie in Ingolstadt hat eine Hochglanzpolitur für Motorräder herausgebracht. Weshalb die nun speziell für Motorräder ist, wissen wir nicht, denn damit lassen sich alle Alu, Chrom und schwarze Metallteile wieder ansehnlich machen. Wir probierten das Mittel an angegammelten Speichen und einem leicht salzgeschädigten Gehäusedeckel mit gutem Erfolg.

HILFE AUS DEM OSTEN

Unser geschätzter Mitarbeiter David Longstroke hatte mal wieder einen Tip auf Lager, der seinem reichen Erfahrungsschatz mit klassischen Motorrädern entstammt: Die 750er Laverda, als kerniges aber bretthartes, unkomfortabeles 70er Jahre Superbike bekannt, läßt sich erheblich zivilisieren, wenn man ihr die hinteren Federbeine der 250er MZ verpaßt. So hoppelt "die Schöne" aus Breganze nicht mehr über Schlaglöcher, sondern federt und bleibt mit dem Hinterrad in der Spur und auf dem Asphalt.

GESPANNTREFFEN

Vom Freitag, 13. September bis Sonntag, 15. September dieses Jahres findet in Kirchheim bei Kassel wieder das Euro-Gespann-Treffen von "Motorrad-Gespanne" und "Stress Press" statt. Das Bonbon an der Veranstaltung ist, daß eine Podiumsdiskussion über das Thema "Gespann im Eigenbau" geplant ist, an der Händler, Privatleute mit eigenen Erfahrungen und Vertreter des TÜV teilnehmen. Bei Fragen bitte Bernhard Götz, Tel. 07154/29358, anrufen.

KORREKTUR

In der März-Ausgabe gab es auf Seite 42 einige Mißverständnisse wegen Wilhelm Springmanns Anregung, wie ein Lösungsversuch aussehen KÖNNTE, eine BMW mit Magnetzündung auf Elektronik umzurüsten. Die mißverständliche Überschrift stammt von Chefredakteur Peter Kurze, dem das ganze umheimlich schwierig erschien. Außerdem müßte man von der Zündspule die Sekundärwicklung herunterpopeln, nicht die primärseitige. Wilhelm meint auch mit dem Verweis bezüglich des Unterbrecheranschlusses seinen Artikel im Oktober-Heft 1990, Seite 36 ff, und nicht den der März-Ausgabe. Und um es nochmals zu sagen, es ist nur eine Anregung wie es gehen könnte. Nicht wie es funktionieren muß!

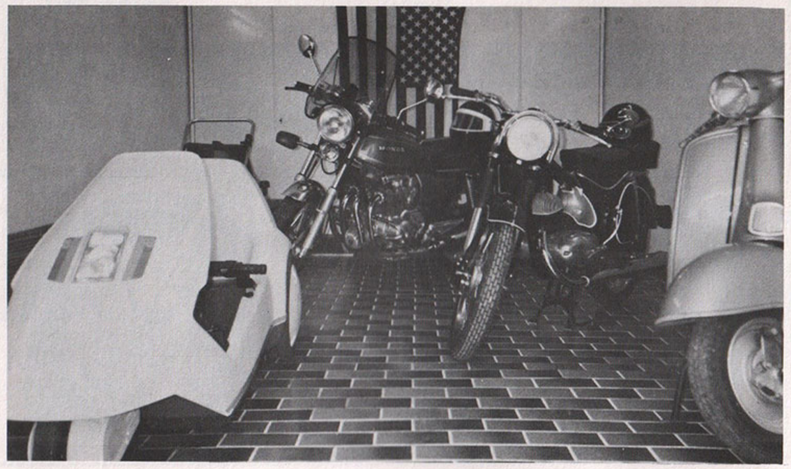
Übrigens suche ich jetzt eine defekte Zündspule zum Probieren! Bitte in der Redaktion bei Andy melden!

FESTIVAL

Streckensperrungen für Motorräder sind für kaum Jemanden von uns etwas Neues. Dieses Übel greift im gesamten Bundesgebiet um sich, und die neuen kradfahrenden Bundesbürger werden vermutlich auch bald mitbekommen, welch merkwürdiges Demokratieverständnis manche Kralhäuptlinge (sprich Kommunalpolitiker) scheinbar haben. Diese Sperrungen beweisen nur, daß die Exekutive nicht in der Lage ist, Fahrdeppen und Krawallbrüder herauszufiltern. Eigentlich war es da nur logisch, daß sich eine IG gegen Streckensperrungen konstituierte. Mittlerweile ist man soweit, ein erstes Festival gegen Streckensperrungen veranstalten zu können. Die Sache steigt vom Freitag, 7. Juni bis zum Sonntag, 9. Juni im Jugendpark Sachsenbergstraße an der Zoobrücke im Rheinpark von Köln. Platz für mindestens 5000 Zelte ist vorhanden, dazu kommt ein Gelände mit Bühne, Festzelt, Versorgungs- und Infoständen. Weiterhin haben Sponsoren und Händler noch Plätze. Um die ganze Geschichte zu finanzieren, wird ein Beitrag von DM 15 erhoben. Für die Musik konnten drei Gruppen

GARAGENINHALT

Honda CB 650, Bj. 81,
DKW RT 175 S, Bj. 56,
Zündapp Roller R 50, Bj. 70,
Sinclair Elektromobil C5, Bj. ca. 85
und Rasenmäher, Bj. 89.
Eigentümer dieses Fuhrparks ist
Peter Opolka, Grafenwöhr



engagiert werden, wobei der Schwerpunkt auf Blues liegt. Die Teilnehmer werden gebeten, ihr Geschirr mitzubringen, da man nicht Unmengen von Einweggelumpe zurücklassen möchte. Dieses Vorgehen empfehlen wir von der GP auch jedem anderen Veranstalter! Wer Fragen zum Festival hat, wendet sich an: Dirk Hüll, Davenstedter Str. 41, 3000 Hannover 91, oder Gudrun Schlichte, Melatener Weg 35, 5000 Köln 30, Tel. 0221/542818, oder Bernd Howald, Franzstr. 13, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/636930, oder Richard Fritsche, Alexander Fritsche 63-65, 5100 Aachen, Tel. 0241/31971.

KATALOG VERGRIFFEN

Der vom Verlag " motorrad-GESPANNE" herausgegebene Katalog, der in der Januarausgabe der GP besprochen und empfohlen wurde, ist mittlerweile ausverkauft. Selbst Insider der Gespannszene staunen über das rege Interesse an Gespannen. Da zur Zeit auch im Bereich des Gespannangebotes und der Technik alles im Fluß ist, erscheint erst im Oktober die zweite Auflage des Gespannkataloges, die dann aber gründlich überarbeitet wurde. Bitte also etwas Geduld!

TRIAL

Die Jungs und Mädels vom Motorradclub "Kuhle Wampe" in Bernburg und vom Motorsportclub Nienburg/Saale in Sachsen-Anhalt veranstalten am ersten Juniwochenende (31. Mai bis 2. Juni) ein Jedermann/Frau Trial. Der Witz dabei ist eben, daß dort jeder mit seinem ganz normalen Motorrad hingondeln und an dem "Wettbewerb" teilnehmen kann. Lizenz oder ähnliches wird auch nicht gebraucht. Gefahren wird in zwei Klassen: Enduros und Straßenmaschinen. Die Sektionen wurden mit einer Yamaha XJ 550 auf ihre Befahrbarkeit hin überprüft. Nennungen (Nennungsgebühr DM 10) an Ralf Rathmann, Steinstr. 2-4, O-4350 Bernburg. Es gibt keine Bestätigung, einfach hinfahren!

Wir hier in Bremen hoffen, daß dieses Beispiel Schule macht. Sport ohne Bierernst und ohne Spezialmotorrad, wie herrlich!

DEUTSCHLAND - FAHRT

Wie jedes Jahr, veranstaltet der Bundesverband der Motorradfahrer auch 1991 seine Deutschlandfahrt. Die in diesem Jahr vom 31. Mai bis zum 2. Juni dauernde Fahrt touristischen Charakters hat als Start- und Zielpunkt die alte Dom- und Römerstadt Xanten am Niederrhein. Die Routen führen durch das nördliche Münsterland, das südliche Emsland und den Teutoburger Wald. Die Zeiten sind so bemessen, daß niemand schnell fahren muß. An den einzelnen Kontrollpunkten sind interessante Aufgaben zu lösen. Ausschreibungen und Anmeldungen bei

Winfried Schachtschneider, Rathausstr. 4, 4236 Hamminkeln 1, Tel. 02852/3699

HALLO, IHR MACHER VON PP-GUMMIKUH

Ich bin wirklich begeistert von Eurem Blatt, deshalb auch Abo-Kunde. Die Preiserhöhung ist auch in Ordnung (im Rahmen der deutschen Einheit müssen wir alle den Gürtel enger schnallen, gelle?), aber mein letztes 4/91 hatte keine Ösen mehr zum Abheften. Find ich traurig. Vieleicht läßt sich das ja wieder ändern!

A. Hantke, Arolsen

Der Fehlerteufel schlägt nicht nur als bekannter "Druckfehler-Luzifer" zu, sondern auch in der Produktion als Beelzebub, der im Auftragszettel den Satz verschwinden ließ: "Die Hefte für die Abonnenten sind mit Ringösen zu versehen."

Es tut uns leid...

MOIN, MOIN

April-Ausgabe ??? oder "Jeverwahn" ?? Für Eure originelle Idee, Kiste "Jever" als "Angebot". Für die "Emme", wenn die Originalsitzbank drauf ist, 250,- DM. Eine "Emme" fährt zwar überall, aber...

Stau + pannenfreie Fahrt

H. + E. Bierwirth, Hannover

Wie ernst issn das mit die Kiste Pils ???

TAUSCHIDEE?

Mein Angebot für Eure "Unterwasser-MZ":

Tausche fliegende Suzuki RV 50, hat Ballonreifen, welche mit "Helium" gefüllt sind. Fliegt gut.

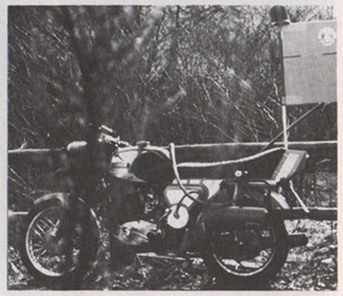
Werner Schwab, Sörgenloch

Wir haben "Angst vorm Fliegen"!

APRILSCHERZ

Die meisten Leser enttarnten sofort die Story über Unterwasser-Motorräder in der letzten GP als Aprilscherz. Wobei allerdings zu erwähnen ist, daß das Schmidt-Argus-Triebwerk tatsächlich funktioniert und gebaut wurde, natürlich nicht im Motorrad! Bei der vollverkleideten Maschine handelte es sich um eine Vorkriegskonstruktion mit Vorderradantrieb (Motor in der Nabe, ähnlich Megola).

Die Zeichnung der 150er Unterwasser-MZ mit Zubehör entstammt unserer Phantasie. Andy's 250er rüsteten wir für die Fotos mit Feuerlöscher als Preßluftank und Papp-Seitenruder aus.



MICHAEL KRAUSER

Ende Februar ist im Alter von 63 Jahren Mike Krauser gestorben. Als bekannter Motoreninstandsetzer machte er sich Gedanken, wie das Gepäck auf dem Motorrad besser mitgenommen werden kann. Langer Überlegung Ergebnis: die bekannten Krauser-Koffer.

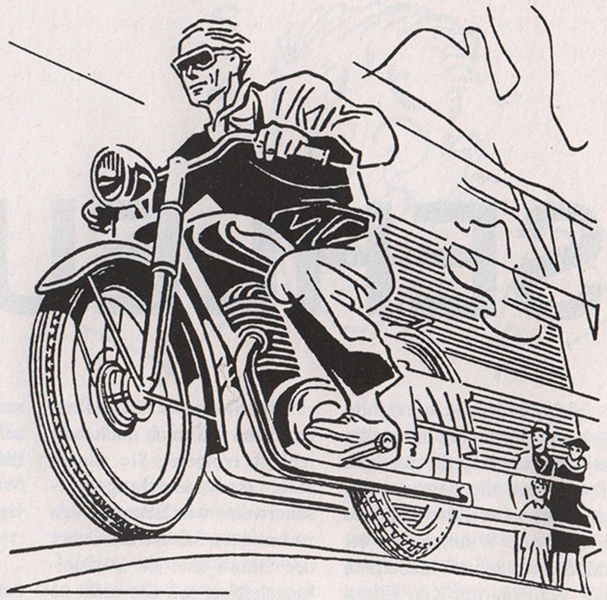
Berühmtheit erlangte Krauser auch mit seinen 4-Ventil-Zylinderköpfen für die BMW-Boxer.

In der Szene bleibt Krauser bekannt.

METZELER "BLOCK K"

Für viele Besitzer eines Gespannes mit den klassischen 18er Rädern ist diese Meldung eine Hiobsbotschaft: Die neugegründete Metzeler Reifen GmbH hat den seit Jahrzehnten bei den Elefantentreibern der Dreiradzunft beliebten "Block K" (Größe 4.00 - 18) aus dem Fertigungsprogramm genommen. Klacks, selbst Besitzer eines KS 601-Gespannes mit 18er Hinterrad, machte uns darauf aufmerksam. Daraufhin riefen wir sogleich Helmut Dähne, seines Zeichens Renndienstleiter bei Metzeler, an. Dähne, Motorradmensch mit Leib und Seele und einer der erfolgreichsten Rennfahrer auf Serienmaschinen ("Zuvi", Serienmaschinen bei der TT"), erklärte uns die, leider Gottes, verständlichen Gründe für den Produktionsstop. Die Rentabilitätsgrenze für den Absatz eines normal kalkulierten Motorradreifens liegt ungefähr bei 2000 Stück/Jahr. Verkauft wurden vom "Block K" aber 1990 417 Stück. Gleichzeitig ist Metzeler aber durch die verwirrende Vielfalt der japanischen Konstruktionen und ihrer unterschiedlichen Reifendimensionen gezwungen, ca. 350 verschiedene Motorradreifen anzubieten. Das heißt im Klartext, ein Drittel der teuren Arbeitszeit entfällt auf Rüstzeiten, um die vielen Bereifungen in kleinen Stückzahlen herzustellen. Um dabei die Wirtschaftlichkeit noch ein wenig sicherzustellen, mußte der Unwirtschaftlichkeits-Spitzenreiter, also der verehrte "Block K" vorerst sterben. Bleibt zu hoffen, daß sich vielleicht einige Händler zu einer Großbestellung durchringen.....

Andy



Klassik-Sport Termine 1991

Trial

1./2. Juni
EURO-CUP Gressenich
MSC Gressenich Bernd Kreutz Kurt-Schumacher-Str. 19 5190 Stolberg 02402-72647

8./9. Juni
DM-Cup Bayerwald
TC Reiserberg Irma Hackel Reiserberg 13 8391 Röhrnbach 08551-6444

3./4. August
Berliner Exil-Trial
Jörg Niemeyer (Austragungsort?) Hertelstr. 1 W-1000 Berlin 030-8210951

31. August
DM-Cup Lüneburg
OC Lüneburg Werner Piepho 04131-40236

1.September
"Fourstroke"-Trial
Rudolf Munstermann Brockhöfe Dorfstr. 30 3111 Brockhöfe

14./15. September
DM-Cup K. Stauffenberg Fuldabrück Am Rummelsbach 2 3501 Fuldabrück 0561-44320

21./22. September
Plonkers Pleasure
Th. Bartels Trial Arnhem/NL Alexanderstraat 1 NL-6812 BB Arnhem 0031-85-514987

28.September
DM-Cup Endlauf
MSC Gressenich Gressenich s.o.

Cross

Für die Veteranen-Cross Freunde siehts in Deutschland ganz finster aus, die müssen schon ins Ausland ausweichen. Aber auch da liegt mir bisher erst ein Termin vor:

8./9. Juni
1.Dutch Pre-65 GP
M.A.C. S.E.V. Lochem/NL Molenbelt 29 Solomaschinen bis '65 NL-7241 JJ Lochem und bis '70 Tel: Wim v. Voorst 0031-5738-1895

Rennen und Gleichmäßigkeitsläufe

17. Mai
Prüf-u. Einstellfahrten
VFV Nürburgring
Peter v. Uleniecki Ossietzkystr. 11 5300 Bonn 0228-623978

25./26. Mai
Gleichmäßigkeitslauf
VFV Assen/NL s.o.

1.Juni
Veteranenrennen
HMV Barneveld/NL Chris Bekkenkamp (bei Lochem/Zutphen) Postbus 660 NL-9400 AR Assen 0031-5920-56364 Fax: 0031-5920-53072

1./2. Juni
Rijeka-Meeting 91
Peter Stark Veteranenrennen Steinheil 14 in Rijeka/YU 8000 München 2 089-529928 ab 20Uhr

7.-9. Juni
Jan-Wellem-Pokal
Nürburgring GmbH Gleichmäßigkeitslauf 5489 Nürburg auf dem Nürburgring 02691-3020

23. Juni
Dutch Daytona Day
Rita Morren Prüf-u. Einstellfahrten Bloemendaallaan 54 auf dem 3km-Oval (!) NL-3771 HW Barneveld in Lelystad/NL 0031-3420-90580 ab 18Uhr

23. Juni
Veteranenrennen
HMV Wijster/NL s.o. (bei Assen/Hoogeveen)

29. Juni
Veteranenrennen
HMV Landsmeer/NL s.o. (bei Amsterdam)

5.-7. Juli
Gleichmäßigkeitslauf
VFV Most/Cssr s.o.

10. Juli
Veteranenrennen
HMV (Feiertag Hengelo/GLD (NL) s.o. in NL)(bei Lochem)

28. Juli
Prüf-u. Einstellfahrten
Kees van Herpen Zandvoort/NL Kleiweg 20 (nur für schallgedämpfte NL-3051 GR Rotterdam Fahrzeuge)

11. August
Veteranenrennen
CMRCH Assen/NL Lucas Hoekman Lange Achterweg 13 NL-4458 AA s'Heerendskerke 0311-1106-2165

18./19. August
Schottenring
VFV s.o. oder Grand-Prix
MSC Rund um Schotten Gleichmäßigkeitslauf Postfach 1132 6479 Schotten 1 06044-2868

31. August
Gleichmäßigkeitslauf
VFV s.o.

bis 1. Sept.
Bengel (Bergrennstrecke an der Mosel)

7. September
Historischer Rennmaschinen Grand-Prix Hockenheim

7./8. Sept.
Ducati-Clubrennen Paul Vink Assen/NL Lambertsveen 37 NL-3755 JC Eemnes

22. Sept.
Veteranenrennen CMRCH s.o. Assen/NL

29. Sept.
Veteranenrennen
CMRCH s.o. Tolbert/NL (bei Groningen)

19./20. Okt.
Gleichmäßigkeitslauf
VFV s.o.

Da dürfte wohl für jeden Geschmack etwas dabei sein. Die VFV-Veranstaltungen glänzen mit riesigen Teilnehmerfeldern und einigen raren Stücken. Beim CMRCH (Classic Motorcycle Racing Club Holland) gibt's richtigen Rennsport zu sehen. Hier wird geheizt, bis die Fetzen fliegen. Die HMV-Veranstaltungen finden allesamt auf abgesperrten Landstraßen statt und lassen so ein wenig Isle-of-Man-Atmosphäre aufkommen. In den beiden Solo-Klassen bis 1941 und bis 1960 sind deutsche Teilnehmer willkommen.

Bei den angegebenen Adressen gibt es nähere Informationen oder Ausschreibungen zu den einzelnen Rennen. Für interessierte Zuschauer empfiehlt es sich, kurz vorher mal anzurufen, ob der Termin nicht verlegt worden ist. Selbstverständlich sollte man nur zu "normalen" Zeiten anrufen und bei schriftlichen Anfragen Rückporto beilegen.

Peter Mergelkuhl

SEHLEUTE

Nein, Ihr habt schon richtig gelesen: Hier sind nicht die sailors gemeint, die lustigen Teerjacken, die unter Absingen jahrhundertealter Shanties ebenso alte Windjammer bei mindestens zehn Windstärken mit Vollzeug um Kap Hoorn knüppeln und bei Salzfleisch und Madenbrot mannhaft den Verlockungen barbusiger Hawaiimädchen widerstehen (oder auch nicht...).

Als Sehleute verstehen wir Zeitgenossen, die sich mangels Kleingeld die Nasen an Juwelierschaufenstern plattdrücken (soweit sie weiblichen Geschlechts sind-diamonds are a girl's best friends, wie schon Marilyn Monroe wußte), oder bei der IFMA an den Ständen der 24 000-Mark-Bikes sich stundenlang die Beine in den Bauch stehen, um dann mit resigniertem Seufzen die Halle mit all dem prächtig polierten Chrom und Motor-High-Tech zu verlassen und ergeben die alte MZ anzuschmeißen-und wieder zwei Jahre lang von unerfüllbaren Wünschen zu träumen. Mit einem Wort: Sehleute sind biker wie du und ich.

Als nach 1945 das Leben wieder begann, halbwegs normale Formen anzunehmen, wurden auch die ersten bescheidenen Versuche gestartet, Messen und Ausstellungen zu organisieren: Der Kommerz begann erneut zu erwachen.

An eine dieser Ausstellungen kann ich mich noch sehr lebhaft erinnern. Sie nannte sich Bauausstellung-logischerweise war Bauen in den zerbombten Städten das Gebot der Stunde-aber die Ausstellungsleitung sah das nicht so sehr eng, und daher waren auch Firmen vertreten, die mit Bauen eigentlich nichts zu tun hatten. Unter anderem waren auch Fahrzeuge ausgestellt. Es muß um 1950 herum gewesen sein; jedenfalls war man gerade dabei, die in der ersten Nachkriegszeit gefertigten wenigen Motorräder mit ersten Telegabeln auszustatten. Die guten alten Trapezgabeln, die aus der Vorkriegszeit noch übrig gewesen waren, wurden als MEGA-OUT betrachtet, um einen berühmten Fernsehmoderator zu zitieren. Statt dessen war man voll auf die Telegabelwelle abgefahren, und da der größte Teil der westdeutschen (damals noch nicht bundesdeutschen!) Motorradhersteller eigentlich nur vom Zusammenbauen fremdgefertigter Teile lebte (nur die Rahmen machte man üblicherweise selbst), bemühte sich natürlich die Zulieferindustrie, dem Wunsch nach Telegabeln eiligst nachzukommen.

Eine dieser Firmen versuchte nun, um die Kosten so niedrig wie möglich zu halten, eine Telegabel mit Gummifedernelementen zu bauen. Dabei wurden mehrere taillierte Gummiklötze hintereinandergeschaltet, immer mit einer Scheibe aus Sintereisen dazwischen, sowohl um ein Ausknicken der Gummisäule zu verhindern, wie auch, um das Ganze im Gabelrohr zu führen. Sintereisen deswegen, weil es mit Öl getränkt war. Ansonsten lief ja die ganze

Geschichte trocken. Dank der guten Eigendämpfung von Gummi konnte auf eine besondere Dämpfung verzichtet werden, und weil das Ganze auch sehr billig gemacht war (die Achsaufnahmen bestanden einfach aus den flachgequetschten und geschlitzten Enden der Gleitrohre), waren die Erbauer denn auch rechtschaffen stolz auf ihr Produkt. Die Federung war zwar knallhart, und der Federweg jeder sauber gemachten Trapezgabel war ein ganzes Ende größer, aber man konnte eine "moderne" Telegabel vorweisen.

Einige Konfektionäre nahmen sich denn auch prompt dieses hochwertigen Zubehörteils an, während andere lieber eine eigene Telegabel entwickelten, woraus-das muß mal erwähnt werden-anfangs der fünfziger Jahren eine Menge hätten lernen können!

Auf der bewußten Bauausstellung jedenfalls war ein Stand einer dieser Motorradfirmen, auf welchem ein ansonsten recht ansprechendes Fahrzeug ausgestellt war, das mit einer solchen Gummi-Tele ausgestattet war. Damit man nun den Fortschritt der Technik auch klar genug erkennen konnte, war das Motorrad in Augenhöhe auf ein Brett geschraubt. Unter diesem Brett lief in einem Ausschnitt eine Nocke, die bei jedem Hub das Vorderrad nach oben drückte, worauf die Gleitrohre der Telegabel quietschend ineinander fuhren und mindestens vier Zentimeter Federweg als glaubhaft erscheinen ließen.

Damit der staunende Besucher auch die Wirkungsweise begutachten konnte, waren die Gabelrohre auf ihrer ganzen Länge mit schönen großen Schlitzen versehen, die einen ungehinderten Blick auf die rhytmisch sich aufblähenden und wieder erschlafenden Gummielemente gestatteten. Natürlich blieb ich eine Weile davor stehen und sah mir die Sensation gründlich an.

Neben mir stand ein Mann, der mit offensichtlichem Interesse dieses Schauspiel eine Zeitlang schweigend verfolgte. Schließlich wandte er sich an mich und fragte mich, ob ich ihm erklären könne, was hier eigentlich geschehe. Ich erklärte also. Ich begann bei der Wirkungsweise einer Telegabel im Allgemeinen, sprach über die Vor-und Nachteile von Gummielementen, über Federwege und Raderhebung. Mein Nachbar lauschte mit großen Augen und nickte gelegentlich verstehend mit dem Kopf, gab auch durch ein ab und zu eingestreutes "aha" und "alsosoistdas" seinem Interesse Ausdruck. Ermutigt ging ich in die Details der dargestellten Konstruktion und wies auf die deutlichen Schwachpunkte und die wenigen Stärken hin.

Als ich mit meinem Vortrag zu Ende war, meinte mein Nachbar: "Vielen Dank, daß Sie mir das so ausführlich erklärt haben. Das hab ich jetzt alles verstanden. Jetzt habe ich nur noch eine Frage: Das Ganze scheint mir in mancher Hinsicht etwas unpraktisch und umständlich zu pflegen zu sein." Auf meine Frage, wie er das denn meine, wies er auf die Schlitze und Durchbrüche dieses Anschauungsmodells und sagte ganz unschuldig: "Na, ich denk mir halt, das Putzen macht sehr viel Arbeit; durch diese ganzen Löcher kommt doch bestimmt viel Dreck da rein!"

Nur einer schnellen Flucht habe ich es zu verdanken, daß ich mich nicht wegen Totschlags im Affekt verantworten mußte.

Text: David Longstroke
Comics: Stefan Katzer

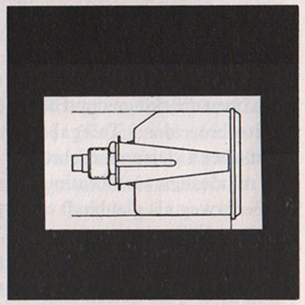
ps und die Restaurierung seiner 200er Hercules mit ILO-Motor, Baujahr 1953

RESTAURIERUNGSSERIE
Teil XX

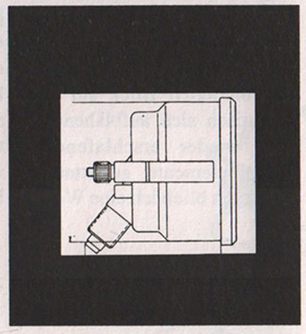
VERSUCH MACHT KLUCH

Teilebeschaffung: Tachometer

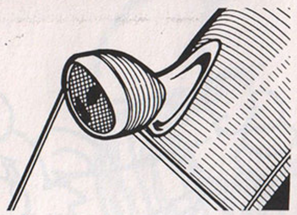
Mit gewaltigen Schritten naht das herrliche Wetter. Ich muß FAHREN, doch die Hercules ist noch nicht soweit.
Viele Kleinteile (ja, ja, auch die Mutter M16 x 1,5 LINKSGEWINDE) fehlen, doch einen Tacho (Marke VDO - Wegdrehzahl 1,0 - genau wie ich ihn brauchte) konnte ich für 60 DM auftreiben. War zwar mit dem Express-Windhund geziert, aber das sollte mir ja nichts ausmachen, da sich in meinem Fundus ein nachgefertigtes, neues Ziffernblatt mit dem Hercules-Emblem befand.
Doch der Teufel steckt immer im Detail: Das Tachoblatt paßte nicht, da der Schlitz für die Anzeige der gefahrenen Kilometer ganz wo anders lag. Wenn Ihr also eine Hercules mit Windhund-Tacho entdeckt, es ist meine.
In einer GP aus dem letzten Jahr stand unter "Wußten Sie schon...", daß Tachos in vier Ausführungen geliefert wurden: Abtrieb gerade, schräg nach hinten, schräg rechts und links.
Natürlich hatte ich den falschen bestellt. Die Tachowelle konnte ich nur schwierig an den Anschluß schrauben. Brutal bohrte ich ein zusätzliches Loch für die Welle in das Lampengehäuse und verschloß das alte mit einem Gummistopfen. Die metallisch blanken Ränder des neugebohrten Lochs sollte man wohlweislich mit Grundierung und Lack behandeln, damit der Rostfraß keine Angriffsfläche hat.



Tacho mit geradem Anschluß, wie ich ihn kaufte.



Tacho mit schrägem Anschluß, wie ich ihn benötigte.

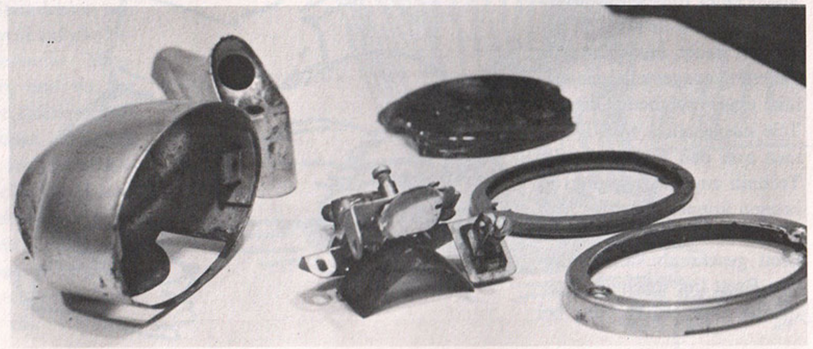


Mein bevorzugtes Hella-Rücklicht, wie es auch bei Zündapp, Maico und der Militär-Hercules verwendet wurde (rechts) und die Einzelteile unten

Für die Schrauber, die das Ziffernblatt auswechseln wollen:
Der Glashaltering wird vorsichtig mit einem feinen Schraubenzieher aufgebördelt. Man kann den Ring normalerweise wiederverwenden. Um den Tacho vor eindringendem Wasser zu schützen, legt man eine Naht nicht aushärtender Dichtungsmasse darum.
Neue Ringe gibt es in der VDO-Vertretung, doch wie ich hörte nur "hintenherum". Einen neuen Dichtungsring (80 mm Durchmesser) besorgt man sich gleich mit. Vielleicht öffnet ein kleines Geschenk das VDO-Ersatzteillager.

Teilebeschaffung und Aufarbeitung des Rücklichts

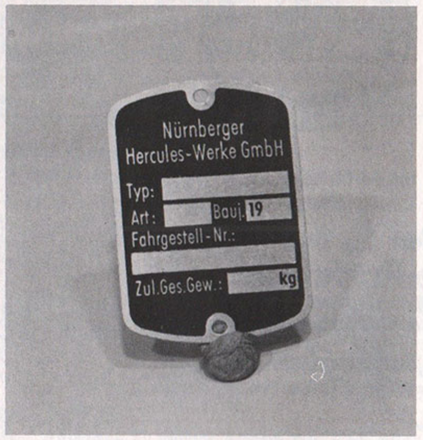
Beim Rücklicht hatte ich mich ja, abweichend vom Original, für das Hella-Ei entschieden. Mein so stolz verkündeter Kauf (GP Okt. 1990, S. 22) für 15 DM entpuppte sich als nicht sehr weise Tat. Die an der Lampenfassungen-Grundplatte fest genietete Schraube war abgebrochen. Mit etwas Aufwand baute ich sie aus und ersetzte sie durch eine lange M8-Schraube. Beim Polieren des Glashalterahmens brach dieser entzwei. Daß das rote Glas angeknackst und das Leuchtfenster für die Nummernschild-Beleuchtung überhaupt nicht vorhanden war, brachte mich nicht aus der Fassung. Wenigstens gelang mir die "nasenfreie" Lakkierung aus der Spraydose.
Die vielen Vorbesitzer hatten den hinteren Teil des Schutzblechs durchlöchert wie einen Schweizer Käse. Vor der Lakkierung wurden alle Löcher verschweißt und Beulen mit Spachtelmasse ausgefüllt. Daran dachte ich nicht mehr und wollte die Löcher für das Rücklicht vorkörnen. Das Ergebnis waren Sprünge in der vorher makellosen Lackoberfläche.
Also: Spachtelmasse ist out, verzinnen der Beulen ist mega in.



Typenschilder

Einer der Fehler, die ich machte, war das Sandstrahlen des Rahmens ohne die originalen Typenschilder zu demontieren. Das Ergebnis: unlesbar und unbrauchbar. Darunter blieb die Lackschicht natürlich erhalten, was ja nun auch nicht Sinn der Sache war.
Ein neues Typenschild gab es günstig auf dem Oldiemarkt. Mit Schlagzahlen hämmerte ich vorsichtig die Fahrgestellnummer und die anderen Daten rein. Schlagzahlen gibt es in verschiedenen Schrifthöhen. Eine 3 mm-Schrift reicht für die Rahmennummer und die Typenschilder aus. Für ca. 10 DM erhält man den Zahlen-Satz z. B. bei Westfalia Werkzeugcompany, Werkzeugstraße 1, W-5800 Hagen 1 (Bestellnummer: 17 45 81, Buchstabensatz 28,50 DM, Bestellnr.: 174599).
Mein fertiges Rahmen-Typenschild, das vom Motor war noch okay, klebte ich mit 2-Komponentenkleber an die alte Stelle, auf den Lenkkopf. Original Befestigung mit Kerbnägeln. Aber die intensive Pinsellackierung mit Rostschutz und schwarzer Farbe hatte die alten Löcher auf Nimmerwiedersehen versteckt. Neue wollte ich nun doch nicht bohren.

Schlagzahlen in praktischer Box

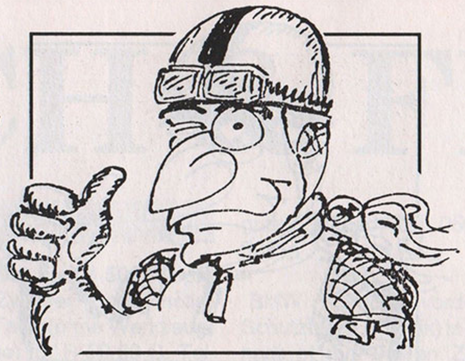


Auf dem Oldtimer-Markt ergattert: Hercules-Typenschild

Getriebe - Radialwellendichtringe

Der Motor, der beim Kauf der Hercules eingebaut war, hatte sich ja als völlige Ruine erwiesen (Gehäusestücke waren herausgebrochen und im Kurbeltrieb war alles fest, was sich früher einmal bewegte). Stromi hatte mir für nur 120 DM (einschließlich Transport nach Bremen!) eine Ersatzmaschine besorgt. Da sie gute Kompressionswerte hatte und sich gut durchschalten ließ, beschloß ich, den 11 PS-ILO erst einmal ohne große Überholung einzubauen (ich muß endlich faaahren!!!). Nun leckte aber Getriebeöl aus den Simmerringen am Kickstarter und an der Fußschalthebelwelle. Kein Problem, dachte ich. Einen Blick in den Ersatzteilkatalog geworfen und die richtigen Maße herausgesucht. Denkste! Dort stand nur lapidar: "Abdichtring". Und jetzt erwies sich meine Sammelwut als Segen. Tatsächlich fand ich eine alte Diring-Liste, in der die Maße drinstanden (Siehe nächste Seite). Natürlich kommt jetzt von Euch der berechtigte Einwand: "Hätt´ste man die alten ausgebaut und als Muster mit zum Händler genommen!". Ja, ja; stell´ Dir den Fall vor. Ausbauen, dabei geht der Ring kaputt, und Du kommst zum Händler, und der sagt: "Wo haben Sie denn das Teil her, stammt doch bestimmt aus ´nem römischen Kampfwagen. Wird seit 30 Jahren nicht mehr gebaut!" Dann geht es mir wie mit meiner Kettenritzelmutter. Kostet wahrscheinlich nur 80 Pfennig, keiner kann liefern. Obwohl der letzte Stand meiner Informationen der ist, daß mir Herr Weisswange sagte, es gibt einen Hersteller, der die seltene Mutter (M16 x 1,5 LINKSGEWINDE (ich kann´s ja garnicht oft genug betonen)) produziert (Abnahmemenge wahrscheinlich 50 oder 100 Stück). Bei der Menge ist die

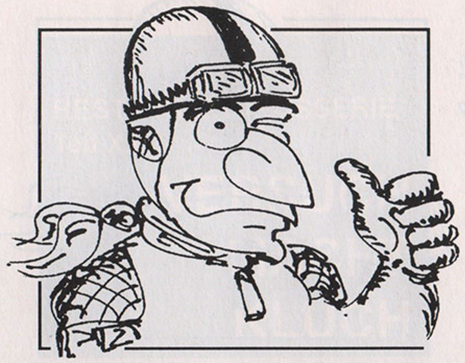
Jenes lobt man, aber dieses liest man"
Lessing



Nachfertigung allemal günstiger. Daran werde ich glauben, bis mich eine Dreherei (Stundensatz 80 DM) vom Gegenteil überzeugt.
Mein Tip: Normteile, also Kugellager, Schrauben, Simmerringe, Glühbirnen, Hinterradkette usw. sollten bei der Restaurierung prinzipiell erneuert werden, da sie bei den Kosten ohnehin nicht groß ins Gewicht fallen und weil die Lebensdauer der Altteile eventuell schon überschritten ist. Zierschrauben nur in Edelstahlqualität verwenden und nicht verchromen lassen (polieren tut es auch; der Umwelt zuliebe).

Auspuff

Hercules bildete in den 50ern anscheinend eine Ausnahme: Die Nürnberger verchromten nicht den gesamten Auspuff! Der alte Schalldämpfer war in meinen Augen nicht mehr zu retten, obwohl ich sogenannte "Dengel"-Versuche hinter mir hatte. Anspornend wirkte nämlich die restaurierte Chromtüte eines Dürkopp-Fahrers, der steif und fest behauptete, daß sein Auspuff vorher nur noch mit einer als Fußball benutzten Cola-Dose zu vergleichen gewesen wäre. Über einem Rundholz beulte er (wie gesagt, immer angeblich) mühevoll das Rohr aus.
Ich bestellte einen Nachbau-Auspuff bei der Firma Lidl KG, Dorfstraße 2, W-8401 Pentling, der zu meiner Zufriedenheit ausfiel (173,62 DM incl. Versand). Als Vorlage diente dem Auspuff-Bauer die schlechte Kopie der Schalldämpfer-Zeichnung des Typgutachtens (Zeichnung unten). Das Äußere entspricht dem Original, das Innenleben ist Marke "Lidl". Mittel- und Endteil müssen von mir noch schwarz lackiert werden.
Fortsetzung folgt

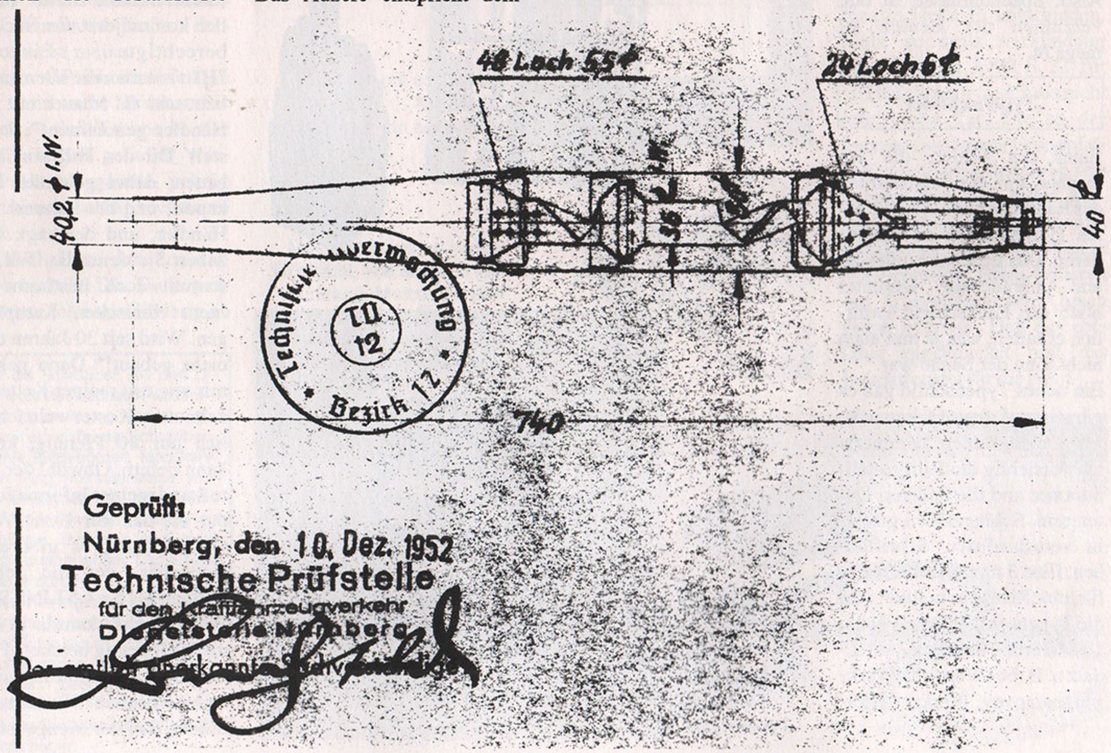


Es gibt Zeiten, wo einem alles gelingt. Aber das braucht niemanden zu beunruhigen. Sie gehen sehr schnell vorbei!

Dichtringe an den ILO-Motoren M 175 (Viergang), 7,5 PS ab 1951 und M 200, 11 PS ab 1952

DICHTRINGE	
Kupplung	5,5 x 9,5 x 0,5 Fi
Vergaser	7 x 10 x 1 Fi
Vergaser	10 x 13 x 0,5 Fi
Kettenkasten Verschlußschraube	12 x 16 x 1,5 Fi
Vergaser	15 x 24 x 1 Fi
Kurbelgehäuse, Verschlußschraube	30 x 36B EA
Auspuff M 175	35 x 41B EA
Auspuff M 200	38 x 44B EA
FLANSCHDICHTUNGEN	
Tachoantrieb	30,5 x 40 x 56 x 44 x 6,5 x 0,5 Pa
WELLENDICHTRINGE	
Kurbelgehäuse Einsatzstück	25 x 35 x 7 F
Kurbelgehäuse Dichtflansch	20 x 30 x 7 F
Nebenwelle	28 x 38 x 7 F
Fußschaltwelle	14 x 24 x 7 F
Schaltwelle	11 x 22 x 8 G
Kickstarter	18 x 30 x 7 F

Die Buchstaben hinter den Maßen bezeichnen das Material (Pa = Dichtpapier · Fi = Fiberglas · EA = Eisen-Asbestdichtung · F und G = Bauformen Simmerring



SUCH & FIND

ADLER

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

Adler * M 250 Rahmen ohne Brief, DM 280,-, Tel. 089/160289

Adler Hotel Adler versteht sich, ist der Startpunkt der 3. Oldtimer-Ori-Fahrt (kein Startgeld!) des Motorrad-Vet.-Stammtisch in 6537 Gensingen, Wann ? am 9. Juni 91 um 9.30 Uhr

ARDIE

Ardie * Suche alles über die Marke Ardie (Fotos etc.) sowie Kettenkasten für BD 175 und Original-Rücklicht, Hans-Dieter Vieten, Waldstr. 41, 8820 Gunzenhsn., Tel. 09831/9149, ab 18 Uhr

AWO

AWO Sport-Superelastik Seitenwagen, gebremst mit allen Anschlüssen + Elektrik, anbaufertig, Preis DM 500, andere Teile auf Anfrage, zu verk., S. Paesler, Bergener Str. 4, O-1071 Berlin

BEKLEIDUNG

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

Bekleidung HG-Lederjakke, Gr. 52, gut, 80 DM, Tel. 02150/4703, Michael

BMW

BMW * Für R 50/5 Köpfe und Zylinder (Schliff nötig) und Tank (ohne Werkzeugklappe) für R 50-69 S, Tel. 0471/65127, abends

BMW * R 25/3 demontiert, kplt. Teile + zusätzlich, 2500 DM, Tel. 02871/6047 H

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

BMW * R 65, Bj. 81, 60 tkm, Köpfe, Zündung, Batterie und Reifen neu, Doppelscheibe, Hosketüten mit §, Gepäckträger, met.-blau, VB 3996 DM + ein Hefeweizen, Tel. 0551/45313 oder 05381/4315, Christian

BMW * R 75/6, Bj. 75, 60 tkm, sehr guter Zustand, mit Einzel- und Doppelsitzbank, Koffern und Tankrucksack, VB 5500 DM, Tel. 02624/2440, öfter probieren

BMW * Suche defekte Zündspulen für Boxer vor 1969, Andy bei der Gummikuh, Tel. 0421/501617

BMW * Suche Gleitlagerrumpfmotor (R 50/5 bis R 100 RS), defekt, gebraucht oder überholt, Tel. 0471/65127, abends

BMW * Suche noch Sponsoren für BOT-BMW Rennteam, Hinrich Hinck, Auestr. 108, 2740 Bremervörde, Tel. 04764/588

BMW * Suche R 2, auch ohne Motor, Tel. 06831/88755

BMW * Suche R 75 Wehrmachtsgespann, original, guter Zustand, Tel. 05655/8051

BMW * Suche vorderes Schutzblech (Plastik) in granadarot mit weißen Zierlinien, für R 75/5, Bj. 73, nur guter Zstd., Tel. 09641/332, abends

BMW * Verk. originale Betriebsanleitung (top) für R 50-69, 50 DM, /5-Rücklicht, 20 DM, und einteiligen Sturzbügel für R 50-69 S, 50 DM, Tel. 0421/501617, Andy verlangen

BMW /5 und /6 original Motorradtanks, 18 + 22 l, ungebraucht, div. Farben, zu verkaufen, Stück 150,- DM, Tel. 040/8322214

BMW R 26, Bj. 58, zu verk., TÜV 6/92, rest., weiß, VB 45oo DM, Tel. 04826/5837

BMW R 50 + R 51/3, jeweils 6500 DM, Tel. 0043/7229/89927

BMW R 50-75/5 Stoßdämpfer hinten neu, Paar 150 DM, Tel. 04135/601

BMW R 51/3 2 Zylinder geschliffen mit neuen Kolben für 690 DM abzugeben, Tel. 05381/2592

BMW R 68, Bj. 54, gesucht, Tel. 05655/8051

BMW R 90 S/R 100-Motor gesucht, auch defekt, oder nicht komplett, Tel. 02661/2087

BMW R60/5/6/7 Zylinder (Schliff nötig) und Rücklicht zu verkaufen oder zu tauschen, Andy, 0421/501617

BMW Suche für R50-69S Tacho 0,75, gutes vorderes Schutzblech und Laufrad 18". Tel. 0421/501617, Andy verlangen

BMW Tausche gutes R50 Getriebe gegen R51/3 Getriebe, suche R51/3 Vollnabe mit guter Verzahnung, Tel.:05381/2592

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

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

Das gibt´s auf *fast* keinem Schiff
Wir helfen bei vielen Problemen, wie
- Bleifreiumbau
- Motoreninstandsetzung
- Lagersitze ausbuchsen
- Doppelzündung
- natriumgekühlte Ventile
- Nadellagerumbau für BSA-Twins
- polieren von Aluteilen
- und so weiter

k & k Motorräder
MS Treue
östlicher Bahnhofskanal
2100 Hamburg 90
Tel. 040-765 86 21

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

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

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

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

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

BMW verk. R 90 S, guter Zustand, Habermann-Halbverkleidung eingetr., Tel. 0441/12519, Thomas, oder Tel. 04486/6889, Jochen, öfter versuchen!

BSA

BSA * M 20, Bj. 39, zu verk., FP 5500 DM + Werkzeug, Teile, s. gt. Zstd., Tel. 05546/1480

BSA * Suche Teile für B 40 und B 44, da diese Kräder keine Museumsstücke bitte nur realistische Preisvorstellungen, J. Meissner, Heischstr. 19, 2300 Kiel 14

BSA B 34, 500 ccm, Alu-Motor, zugelassen und fahrbereit, 7000 DM, 040/7658621

CZ

CZ Schlachtfest!, 1 Zyl, 2-Takter, 125-175 ccm, Bj. ca. 60, Tel. 07631/13941

DKW

DKW * Suche für NZ 350/1 Wehrmachtsmodell: Vorderkotflügel, Wirbelluftfilter (Sandfilter), Tachoantrieb, Teileliste und alle Unterlagen, Leopold Zehnal, Arbeiterstrandbadstr. 47, A-1210 Wien, Österreich

DKW jede Menge Teile, neu u. gebr., für RT 125/175/200/250, Tel. 0821/436914, Mo-Do, 20-21 Uhr

DKW KS 200 Teile zu verk., Tel. 07631/13941

DKW RT 350 im schönen Originalzustand, DM 4000, Tel. 0043/7229/89927

DKW RT 350, suche Vergaserverkleidung und Sitzkissen, verkaufe viele RT 175 VS Teile, Tel. 08388/866

DKW SB 200 Suche alles an Infos, Abbildungen, Schaltplänen. Wie funktioniert der Dynastart? Tel. 0421/4986270, Bremen

DNEPR

Dnepr * Suche Ural-Gespann, möglichst mit Ural II- oder BMW-Motor, Tel. 0551/45835

DUCATI

Ducati * 450 Desmo - Silver Shotgun - Borrani, Veglia, Lack- Bereifung-Vergaser neu, Motor kplt. überholt, neuer Brief, DM 10.000, Tel. 0511/698880, ab 18 Uhr

Ducati Verk. gebr. Stoßdämpfer, 330 mm lang, für Duc. SS, SD, MHR, Le Mans III, TS, Lario, 60 DM, Konis, 307 mm lang, f. alle Pantah, 250-450 M3 u. Desmo, 80 DM, Lederjacke i.O., Gr. 52, 80 DM, Tel. 02150/4703, Michael

Ducati Werkstattbücher 1-Zyl., 900 u. 1000 MHR, S 2, je 30 DM, Tel. 02150/4703, Michael

EMW

EMW R 35/3 zerlegt und Einzelteile zu verk., Tel. 05363/40520

ENFIELD

Enfield * verk. nagelneue Enfield India Standard, 0 km, fabrikneuer Oldtimer in der günstigen 13 kw-Klasse, einmalige Gelegenheit, 4900 DM, Tel. 04322/4854

GESPANN

Gespann M 72, 750 ccm, 22 PS, Bj. 58, verzollt mit Blankobrief, VB 3500 DM, Tel. 0221/865506

GILERA

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

HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson * FLH mit Original Beiwagen, 1977, nur 4800 mls, neuwertig, Tel. 05655/8051

Harley-Davidson * Original Duoglide, Bj. 50 einb. f. Hor. Oelt. u. Batterieh. & V, diverse Kleinteile v. Panhead, Tel. 05202/2425

Harley-Davidson E-Glide zu verk., Bj. 68, viele Extras und Werkzeug, Lack neu, Getriebe leicht defekt, VB 11000,- DM, ab 18.30 Uhr, Tel. 09321/35855

HEINKEL

Heinkel Hilfsmotor 470 gesucht, Burchard anrufen, Tel. 0511/405071

HERCULES

Hercules * seitliche Werkzeugkasten zu verk., Tel. 08031/70301 oder 08036/7919

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

Hercules Mofa Saxonette, Bj. ca. 60, i.T. zu verk. , Tel. 07631/13941

HILFSMOTOR

Hilfsmotor * Suche Himos aller Art, z. B. Rex, Steppke, Lohmann, Lutz, Alba, Gnom, Snob, DKW,, u.s.w., sowie E.-Teile und Lit.. Weiß, Klostermoorer Str. 35, W-2084 Lilienthal, Tel. 04298/31827

Hilfsmotor Suche Tanks für Rex, Lohmann, Victoria, Lutz, MAW, Steppke, sowie auch Motoren und Teile, U. Peters, Timmersloher Landstr. 78, 2800 Bremen 33, Tel. 0421/274236, abends

HONDA

Honda * CB 350 F, kplt. Elektrik besch., 2500 DM, Tel. 02871/6047 H

Honda * CB 450 Räder, Rahmen, Gabel und zentnerweise Teile, billig abzugeben, Klaus Bieber, Am Stadtstieg 4, 3388 Bad Harzburg 3

Honda * CX 500, Bj. 81, 50 PS, 45 tkm, Gepäckträger, Krauser, Konis, techn. u. opt. OK, Tel. 07161/38094, abends

Honda * Dax 70, alle Teile sowie Lit. ges. Tel. 02151/733696

Honda * Suche immer noch Prospekt von CB 750 K 0, Bj. 69-70, Anrufer bitte nochmals melden, habe Tel.-Nr. verloren, Thomas Rongen, Waldstr. 6, 7454 Bodelshsn., Tel. 07471/71132, abends, 18-20 Uhr

Honda * Suche SS 50 original für den Nachwuchs und fahrbereite, techn. gute, XL 500 S, Tel. 05202/2425

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

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

Honda CB 350 Four, 350 ccm, 4-Zyl., Bj. 75, 25 kw, alle Verschleißteile und Lack neu, Top-Zustand, DM 5000, Tel. 0241/13369

Honda CB 500 Four, original, Bj. 74, 44.000 km, TÜV 4/93, 2950 DM, Tel. 04971/7843, ab 19 Uhr

HOREX

Horex * Resident, suche Bremsankerplatte und Steckachse für Hinterrad, Tel. 05381/2592

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

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

Horex * Suche für Resident 350 Kurbelwelle, auch defekt, und 1 Getriebehauptwelle, Tel. 05381/2592

KREIDLER

Kreidler * 100 ccm, 10 PS, und Ersatzmaschine FP 2500 DM, TÜV 9/91, Peter Vetter, Breslauer Str. 60, 6057 Dietzenbach

LAVERDA

Laverda * Suche Schutzblech vorne (eckig) für Laverda 750 GT, sowie Auspuffanlage ohne Verbindungsrohr an den Krümmern, Tel. 06136/5739

EDELSTAHLSCHRAUBEN
Muttern, Normteile in A2
alle Abmessungen auch Feingewinde, Sondermaße auch hochglanzpoliert
Katalog gratis, Tel. 0 85 02 / 14 25
Fa. Wegertsender • 8399 Fürstenzell 1
Postfach 10 36 • Telefax 08502/3227
EDELSTAHL Rost frei

Wir reparieren keine "Joghurtbecher"!
sondern alte Twin-Yamaha's und Honda's (XS 250/360/400/500/650/750/850-3 Zyl.)
Instandsetzung • Wartung • Veredelung
Zylinder + Zylinderkopfreparaturen für alle Marken
Andere Kräder auf Anfrage.
Fa. Claus Schultz, Am Karfacker 6, 2854 Stotel. Telefon 0 47 44 / 10 26

-AUTEC-
Kabelbäume perfekt restauriert mit unseren Original Gummitüllen, Original 3-Dornzangen für Gummitüllen, Zubehör rund um den Kabelbaum, Kennzeichnungen, Isolierbänder aus PVC und Gewebe, Isolier- + Schrumpfschläuche, Abisolierwerkzeuge, Flachstecker + Hülsen, farbige Kabelbinder, Belgom-Poliermittel, farbige Zündkabel
BELGOM
Die fantastische Auto- und Motorradpflege
FLK-Leitungen 1,5 mm² und 2,5 mm² in 30 verschiedenen Farben
AUTEC – VERTRIEB
Alte Straße 22 · Postf. 1429 · 7858 Weil am Rhein
Telefon 07621/78555 + 71254 · Fax 791918

TOP JOB
Wir suchen einen Juristen, als freien Mitarbeiter
Der Jurist kann weiblich oder männlich sein; Haupt sache: Der Mensch kennt sich mit Rechtsproblemen, die das Motorrad betreffen, aus oder ist bereit, sich einzuarbeiten. Unsere Forderungen: 1.) Ahnung von der Juristerei (min. cand. jur. 4. Sem.). 2.) Monatlich eine Seite schreiben! 3.) Zeugnisse, Lebensverhältnisse, Tätowierungen interessieren uns nicht. Die "Schreibe" von Goethe ist nicht gefordert. Reinhau'n in die Tasten ist angesagt. Reiche uns eine Schriftprobe über das Thema: "Überholverbot (StVO)" ein, und eventuell kommst Du in den Genuß der bedrückenden Honorare. GUMMIKUH-REDAKTION
Peter Kurze • Stichwort "Juris" • Am Deich 57 • 2800 Bremen 1

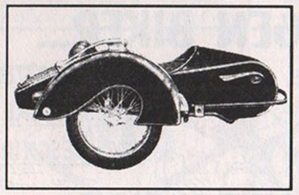
ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GMBH
QUO VADIS
Bgm. Smidt Str. 43 · 2800 Bremen
Tel. 0421/14778
HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...
BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHGESCHIRR
ZELTE
WASSERDICHTE PACKSÄCKE!
Katalog anfordern oder auf einen Kaffee rausholen.
Wir haben durchgehend geöffnet!

Motorrad
spaett
Rüdesheimer Str. 9
8000 München 21
☎ 089/5793721
FAX 089/5701769
Ersatzteile
Baujahr '80 und älter bis zu 50% reduziert.
Täglich Versand!
HONDA YAMAHA

TRIUMPH
Exclusiv Händler
Großersatzteillager für Triumph pre 1990
☆ täglich Expressversand ☆
☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆
Lohrig & Kölle GmbH, 2808 Syke
Schnepker Str. 15, Tel. (0 42 42) 21 96/21 99

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

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



Fordern Sie kostenlose Liste an (genauen Typ angeben).
Komplette STEIB-Modelle, neu gefertigt, originalgetreu LS 200, S 350 und TR 500.
STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELOREX-KLASSIK zu günstigen Preisen. Zubehör und Ersatzteile für Seitenwagen und Gespanne.
Täglich Versand und Ladenverkauf!
MOTORRAD-STEMLER GmbH
Garschager Heide 29 - 5630 Remscheid 11
Tel. 0 21 91 / 5 30 67

LITERATUR

Literatur * Suche engl. Motorradmagazin "Classic Bike" und "Der deutsche Straßenverkehr" vor 1973 gebraucht zu kaufen, Andy in der Gummikuh-Redaktion, 0421/501617

Literatur Suche "Das Motorrad", 1936, Nr. 1, 11, 24, tausche 5:1, Werner Bauernfeind, Breitenberger Str. 13, 8900 Augsburg, Tel. 0821/665482
Literatur Suche Motorrundschau aus den 50er Jahren. Tel.: 0421/513255 Peter

MAICO

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

Maico Taifun, 7000 DM, Blizzard 277 ccm, 2500 DM, Tel. 0043/7229/89927

MATCHLESS

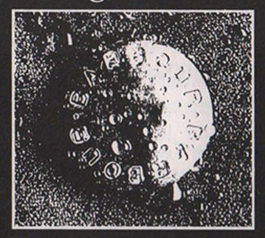
Matchless * G 45/1954, völlig original, restauriert und einsatzbereit, DM 60.000,-, Standort Innsbruck, Tel. 0043/662/23036

Matchless 500, Bj. 56, guter Zustand, fahrbereit, Twin, zu verk., Tel. 05655/8051

MOPED

Moped * Messerschmitt Mokuli: Suche Unterlagen und Teile sowie für Rabeneick Lastboy und Gritzner Monza und Prospekte über Mopeds. Bitte alles anbieten, Tel. 0511/836612

Press
the right button.



Let the weather
do its worst.

Barbour
The best British Clothing for the worst British Weather

MOTO GUZZI

Moto Guzzi * Lafranconi-Auspuffanlage (Riservato competizione), optisch original, verchromt, passend für V 50/65, nicht mehr ganz taufrisch aber 70 DM allemal wert, Tel. 0761/64611

Moto Guzzi * Mille GT, Bj. 88, 23000 km, schwarz, Gußräder, mit Zubehör, DM 8700 DM, Tel. 05341/13544
Moto Guzzi * Sitzbankumrandung rot, für V 65/ V 65 SP, tipp-topp, spottbillig abzugeben, Tel. 0761/64611

Moto Guzzi * Suche Auspuffrohre für 850 T 3, 1000 G 5, oder ähnliches, Tel. 0201/539643 oder 261016, sonst: Rainer M. Rusitschka, v.-Ossietzky-Ring 51, 4300 Essen 14

Moto Guzzi * Suche rostfreien, orig. Tank und H-4 Einsatz für V 35 I, Tel. 0761/64611

Moto Guzzi * Verk. neuen Übermaßkolben für Lodola kplt. mit Ringen für 100 DM, Tel. 0221/865506

Moto Guzzi 1000 S, EZ 1/90, ca. 8500 km, Bestzustand, viel Zubehör, Inzahlungnahme möglich, Tel. 0651/84409 oder 83128, ab 14 Uhr

Moto Guzzi Verk. V 50 Monza, Bj. 82, 40000 km, Ventile neu, guter Zustand, Preis VS, Tel. 0221/8307912, Markus

MZ

MZ * Biete Klappgepäckträger für ES 175/1 bzw. 250/1, 20 DM, und Klappgepäckträger (neu) für ES/TS 150, 30 DM, Andy verlangen, Tel. 0421/501617

MZ * BK 350 Suche Schalldämpfer, Tel. 05931/2699

MZ * BK 350, Bj. 57, 25 tkm, Originalzustand, SW-Anschlüsse, fahrbereit, Zust. 3, DM 2500, Hohmann, Tel. 06201/57802, ES/ETS-Motor u. Teile

MZ * ES 175/1, mehrere zu verkaufen, Bj. 60-64, eine mit TÜV, Tel. 0551/45835, Thomas verlangen

MZ * Gespann ES 250/2 mit Vorderschwinge, Bj. 71, 36 tkm, sw/rt, Zust. 3, fahrfertig, DM 1250, mit TÜV DM 1350, Hans Hohmann, Tel. 06201/57802

MZ * Suche SW-Schwinge für MZ. SW bis Bj. 70, sowie Blinker und Begrenzungsleuchten, Tel. 05932/2699

MZ * TS 250/1 Suche Schraubererfahrungen-Austausch (SW-TÜV-12Volt u.s.w.), ferner 1 Satz Beinschilder, SW-Anschlüsse, u.a.m., Frank Nitzschke, Schneeglöckchenweg 8, 2000 HH 70, Tel. 040/6950762, 19 bis 21 Uhr

MZ * TS 250/TS 250/1: Suche gebraucht Satz oder Einzelteile von Beinschildern mit Halterungen, Andy in der GummikuH-Redaktion, Tel. 0421/501617

MZ * Verk. Gabel für TS 250, Bj. 73, kplt. m. Brücken, alle Blechteile für ES 250/2 und TS 250 (sehr billig), Tel. 05381/2569, Martin verlangen

MZ * Verk. Rahmen mit Brief und einige Blechteile für ETZ250, 40 DM, auch Tausch gegen TS 250/1-Teile. Tel. 0421/501617, Andy verlangen!

MZ ETZ 250, EZ 88, TÜV 5/92, 23 tkm, Transistor-Zündung, Schuh-Koffer und Tpocase, Motor neu gelagert, Scheibe, Preis 999 DM, Tel. 04265/308

MZ Suche MZ-Seitenwagen und Geländemaschine, Tel. 08388/866

NSU

NSU * Quickly kompl. oder Ersatzteile gesucht, Tel. 02151/733696

NSU * Suche für Max Ansaugstutzen, 27, 5 mm, und rechten Seitendeckel 801108 (Tausch möglich), Tel. 089/631196

NSU * Verkaufe viele Teile von Konsul, suche guten Zyl.-Kopf von 500er, auch gern im Tausch, Tel. 0561/65547, ab 22 Uhr

NSU Max suche für Max-Liste noch immer Motor- u. Fahrgestellnummern, Leute traut Euch doch!, Tel. 04193/78500, Jan Blum, zum Meeschensee 40, 2359 Henstedt-Ulzberg 3

NSU OSL 500, rest., DM 9000, TS 500, unrest., DM 5500, Tel. 0043/7229/89927

NSU OSL Hinterradnaben abzugeben, suche kompl. Vorderrad oder Nabe, Bj. 51, Tel. 04121/83381

RICKMAN

Rickman Suche Rickman mit Straßenzulassung, H. Mohrs, Rosenthalstr. 15, 4000 Düsseldorf 12

RENATE HEMING
CB 750 FOUR
Ersatzteile Neu und Gebraucht - Verschleißteile
Zubehör
Speichen - Felgen
Einspeichen - Zentrieren
Lacke und Tankdekore
Borkener Str. 43 • Hofgelände • 4270 Dorsten
Tel. 02362/62965 • Fax/BTX: 63513

MZ
Spezialzubehörkatalog 3,- in Marken
Neugespanne
Gespannservice • Tauschteile
Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle
• Vollverkleidungen
• Einzelsitze
• Lederkoffer
• Klapprasten
NEU
Fa. Wildschrei
5593 Brieden
0 26 72/85 40

SUZUKI
Ihr PARTNER in allen Motorradfragen
■ VERKAUF ■ SERVICE
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN
Motorrad Hiller
Augustenstr. 95 · Stuttgart 1 · ☎ 62 52 98
Tausch · Inzahlungnahme

MAX MOTO GUZZI
klassische italienische Motorräder
Moto Guzzi
ERSATZTEILE
für Nuovo Falcone
V7 alle Typen
750 S / S 3
850 T / T 3
Le Mans
Wir haben mehr als 13 500 Teile
täglicher Versand, schnell und zuverlässig!
Telefon: 10 bis 18.30 Uhr
0 70 82 / 14 27, Fax 0 70 82 / 21 51
Besuche nur nach Terminvereinbarung
hauptstraße 93
D-7541 Straubenhardt 4 Schwann

Buntspecht
Veteranen-Fahrzeuge und Ersatzteildienst
über 20 Tonnen Ersatzteile für Vor- und Nachkriegs-Fahrzeuge
Neuenhauser Straße 200
4460 Nordhorn
Tel. 05921-39499
Wir suchen ständig alte unrestaurierte Motorräder, auch Kommissionsverkauf

MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder! Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitungen.
Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienerszene mit ihren Clubs, Treffen und Rennen nehmen einen breiten Raum im redaktionellen Teil ein. Dazu kommen kostenlose Kleinanzeigen und der umfangreiche Terminkalender für Italiener-Treffen weltweit. MOTALIA erscheint monatlich in Deutschland, Österreich und der Schweiz. MOTALIA ist erhältlich im Abonnement und bei wenigen engagierten Italienerhändlern. Der Abonnementpreis für ein Jahr (12 Ausgaben) beträgt für je ein Heft 35,- DM, für je 5 Hefte pro Monat 120,- DM und für je 10 Hefte monatlich 200,- DM. Dieser Betrag ist auf das Konto 742 171 (BLZ 210 501 70) der Kieler Spar- und Leihkasse zu überweisen.

MOTALIA im Abonnement GP
Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel
Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.
Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

Name: .....
Straße: .....
PLZ, Ort: .....
Datum + Unterschrift: .....

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

Rickman Verkleidung für Kawa Z 1000 Mk 2 zu verk., Tel. 07631/13941

ROLLER

Roller * "Wiesel", Bj. 56, 125 ccm, restauriert zu verkaufen, 1500 DM, W. Börner, Hainicher Str. 21, O-9262 Frankenberg

SACHS

Sachs * Verk. f. 98 ccm Mofa Benzintank Hercules, Panther, Wanderer. Sowie Gabel f. 98 ccm Hercules, Dürkopp, Wanderer, sind alle kplt.. Für Ardie 250 ccm Getriebeteile f. Modell 50-52 u. Kupplungsteile, Tel. 09761/1480, Otto Ebner H

Sachs Suche für 98er von 1940 hintere Radnabe, Tel. 07631/13941

Sachs Verk. reparierte Sachsmotoren, 2-gang Modell, 33/49, Bj. 1933 1950 dazu viele Gebrauchtteile für diese Modelle, gebrauchte und neue Tachometerantriebe u. -wellen, Hinter- u. Vorderbremsnaben, (an Selbsabholer), Tel. 09761/1480, Bad Königshofen

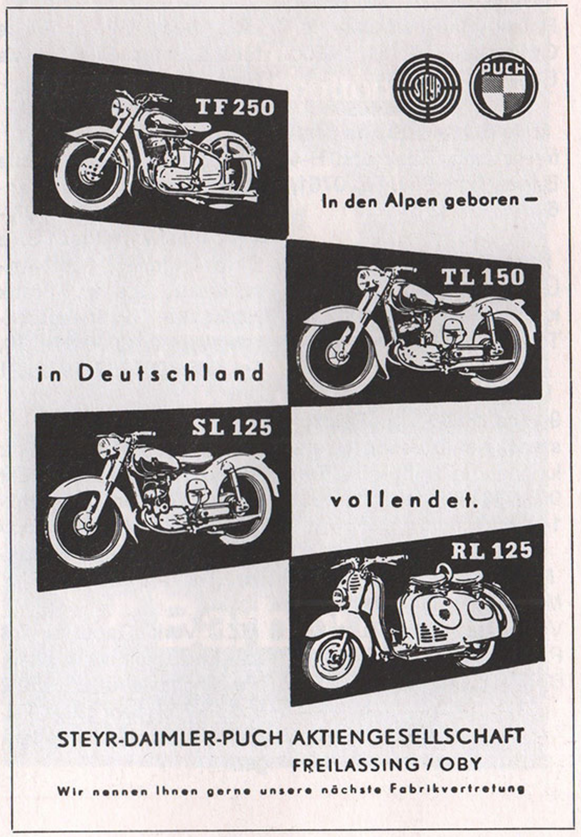
SEITENWAGEN

Seitenwagen * Suche SW-Schwinge für MZ-SW bis Bj. 70, sowie Blinker und Begrenzungsleuchten, Tel. 05932/2699

SONSTIGES

Sonstiges * 1 Metzeler-Reifen 3.50x18 Trial, BOGE

Historische Anzeige



stoßdämpfer ETNR. 1-0230-22-293-1 (2 Stück), Augenabstand 310 mm, Tel. 04762/8244

Sonstiges * Der Motorrad-Vet.-Stammtisch veranstaltet sein 3. Oldtimertreffen an der Nahebrücke in 6537 Gensingen. Wann 24. August 91, ab 12 Uhr. Für Feuer, Getränke & Kuchen ist gesorgt; etwas zum Grillen und Besteck/Geschirr bitte selbst mitbringen!

Sonstiges * Horex RD Mot. REG. i.T. Parilla ILO 125 ccm Puch 125 TS 2-Vergaser 175 ccm Sachs Mot 175 ccm Dyna, Tel. 07522/3273

Sonstiges * Reperaturbuch und E.-Teileliste für Gilera 150 und Maico MD 125 SS, Tel. 05381/2569, Martin verlangen

Sonstiges * Suche für RD 250/400 großen Tank, 20l oder mehr, Tel. 05826/8195

Sonstiges * Suche Garage oder Unterstellmöglichkeit für meinen Oldtimer BMW R 51/3 in der Nähe vom Waller Ring/Bremen. Tel. 0421/393460, Dietmar

Sonstiges * Verk. 2-Takt-Zündzeitpunktmessuhr, 1/100 Genauigkeit, NEU, 42 DM, suche Teile von MV Agusta 125 S, Moto Morini 350/500, Ducati 350 SCR, Aermacchi 350 TV, (Motorteile, Tank, u.s.w.), Tel. 06438/1047, abends

Sonstiges *Viele Teile f. Gilera 150, Guzzi V35/50, MZ ES/TS/ETZ 250, Zündapp 50ccm, billig abzugeben, Anruf lohnt, 05381/2569, Martin

Sonstiges Sarolea Sport 600, Bj. 35, Wanderer 98, Bj. 38, Puch TF 250, gelb, Puch S 4, Bj. 38, Tel. 0043/7229/899927

SPEZIALWERKZEUG

Spezialwerkzeug verk. Spez.-Wz. für Motorradmotoren, neu, für mehrere Fabrikate, Bosch Zündanker und Zündspulenprüfgerät, Typ Efmz 1A, kplt, 1 Sachsmotor f. Moped mit Kickstarter, Tel. 09761/1480, Otto Ebner

STEIB

Steib * Suche leider immer noch Boot für S 500/501, notfalls auch S 350, bitte meldet Euch zahlreich bei Dietmar, Tel. 0421/393460

SUZUKI

Suzuki * GT 125, suche E-Teile und Motor, Tel. 02365/12382

TRIUMPH (D)

Triumph (D) Motor Bj. 34, von SKL 200 oder Noris 200, und Nachkriegsunterlagen von Triumph zu verk., Tel. 05363/40520, rufe zurück!

TRIUMPH (GB)

Triumph (GB) * Bonneville oder Tiger bis Bj. 70 zum mehr oder weniger restaurieren gesucht, Tel. 0551/59437, Udo verlangen

Triumph (GB) * Bonneville T 140 E, Bj. 79, TÜV 8/91, Motor überholt, Gabel, Sitzbank und Verschleißteile neu, mit Zubehör (Werkstatthandbuch, div. Teile) wegen Aufgabe des Hobbys für nur VB 6990 DM, Tel. 02233/63081

VESPA

Vespa Motorroller gesucht, Bj. 1949-76, Tel. 05655/8051

Historische Anzeige

Schlafsäcke
2. Wahl
Liste anfordern bei:

Peter E. Heinze
Postfach 1262 • D-6301 Heuchelheim
Tel. (06 41) 6 34 19 • Fax (06 41) 6 34 84

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

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

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

Verchromen
Vernickeln, Vermessingen
mit Schutzlack,
Vergolden, Verzinken,
Brünieren, Patinieren
und Polieren von Oldtimerteilen für Automobile
und Motorräder im Handwerksbetrieb mit bester
Qualität und Erfahrung
Brinkmann
GmbH U. Co KG
Lammstraße 4b, 3000 Hannover 1
Tel. (05 11) 31 95 95

SILENT HEKTIK
DUCATI - MOTO GUZZI - BMW BOXER ELEKTRONIK
ZÜNDUNGEN analog & digital mit MosFet's
LiMa - KONTROLER 12V 30A mit Micro-Chips
SICHERUNG-AUTOMAT 3-8A mit Blinkgeber
TROCKEN - AKKU's 1-24Ah mit Start-Power
A.KURPAS FR-EBERT.STR. 56 4750 UNNA TEL. 02303-14036

MOTO GUZZI FALCONE
alle Typen und Preisklassen.
V7- Gespanne und Falcone-Gespanne.
JENS JAKOB
MOTORRADLADEN
Telefon 0 42 33/333

VICTORIA

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

YAMAHA

Yamaha * DT 175, Bj. 81, an Bastler, Motor def. + div. E-Teile, VB 300 DM, Tel. 02045/7988

Yamaha * Suche sämtliche 2T-Twins bis Bj. 73 (L1, AS 1-3, CS 1-5, DS 3-7, UW 1-2, R 1-5, RD 125-350) sowie frühe FS 1. Außerdem E-Teile, Lit., Prospekte, Tel. 02158/3221

Yamaha * Suche Verkleidung, Betriebsanleitung und E-Teile für TA 125, Tel. 02158/3221

Yamaha * Suche XS 500 Motor defekt mit Motornr. über 200000, Tel. 0521122437

Yamaha * verk. HL 500, alles neu, VB 3100 DM, Tel. 07562/2474

Yamaha RD 250, EZ 5/74, Siber-Rot, zurückverlegte Rasten, Stummellenker, Vollabnahme erford., mit TÜV 1700,- DM, ohne VB, Tel. 05250/50122

Yamaha RD 250/350 bis Bj. 76 gesucht, nach Möglichkeit guter Originalzustand, Tel. 04743/2359, nach 18.30 Uhr

Yamaha Suche Motor für XS 650, def. oder Rumpfmotor oder unvollständig, aber günstig, Tel. 04433/14377, Marcus

Yamaha XT 600, Kick, EZ 31.5.89, 4100 km, 27/45 PS, blau, Sebringauspuff, 2. Hand, Tel. 05162/1099

ZÜNDAPP

Zündapp * KS 601, folg. Teile ges.: Kickstarterhebel für Sportmotor, Radachse TR 500 für KS-Bremsankerplatte, Zugfedern für Bremsbacken, Bremshebel, Tel. 089/844458, ab 18 Uhr

Zündapp * Verk. viele Teile für C50, GTS50, M50 und 2 originale Tankembleme für KS175, 05381/2569

In letzter Minute

Honda Suche Tank in original "Candy-Gold" für CB 750 K 2, Tel. 06150/2851

Zündapp Suche KS 175, Zustand egal, auch in Teilen oder Unfall, bevorzugt Baujahr 78, Tel. 05381/3782

Sonstiges Suche 100.000 km-Plakette von BMW, Tel. 0541/443639 bei Deuper, Telefonnummer hinterlassen, rufe zurück!

MZ Verk. viele Teile für ES 300, Bj. 62, alle Teile für ES 250/2, Reparaturanleitung für ES 175/1, 250/1, 300 (sehr gute Kopie), 30 DM, 1 neues Hinterrad für ETZ 250, 120 DM, Tel. 05381/2569, Martin verlangen

MZ ES 150/1, Bj. 70, zu verk. 1.000 DM, jedes andere Modell kann auch besorgt werden, Tel. 030/3654469

MZ Suche preiswerten HG-Tankrucksack für ETZ 250, Claus Uhlmann, Siedlerstr. 46, O-9151 Dorfchemnitz

BMW Suche für R 51/3 Hinterachsantrieb 7:32, Tel. 09502/7448

Gilera Strada ´74 M-Lenker eingetr. VB 1500,- Tel.: 0221/323273 ab 19h

Yamaha XS 650, suche Zyl. Kopf, orig. Lampenhalter, orig. Krümmer, Lampengehäuse, Limagehäusedekkel, Motor, auch defekt. Tel.: 02634/3888 ab 19 Uhr

Suche: BSA B25-B40-B50-auch unkomplett oder defekt, Teile. W. Reiner Köhler, Düsseldorfer Str. 71, 1000 Berlin 15

Victoria Swing Neuteile: Schaltmagnet, Kurbelwelle, Rahmen, Gabel, Kopfdichtung, Kickstarterfeder, Kleinteile, Tel.: 05323/82825 Q

BMW R50/5, Bj. 69, Reifen, Gabelfedern, Sitzbank, Auspuffanlage (/6) neu. Gedrosselt auf 27 PS, TÜV, VB 4600,- , Tel.: 0421/3961718 Adrian

Honda CB 250 K, Bj. 68-71, Teile gesucht, Seitendeckel "Heinrich"-Tank, Prospekte. Der Herr aus Köln "Heinrich Tank" bitte nochmal anrufen. Tel.: 02327/79185

3. Sternfahrt der Victoria-Freunde zum Schloß Oberstein in Idar-Oberstein, 20. Juli 1991. Auskunft: 05323/82825 Q

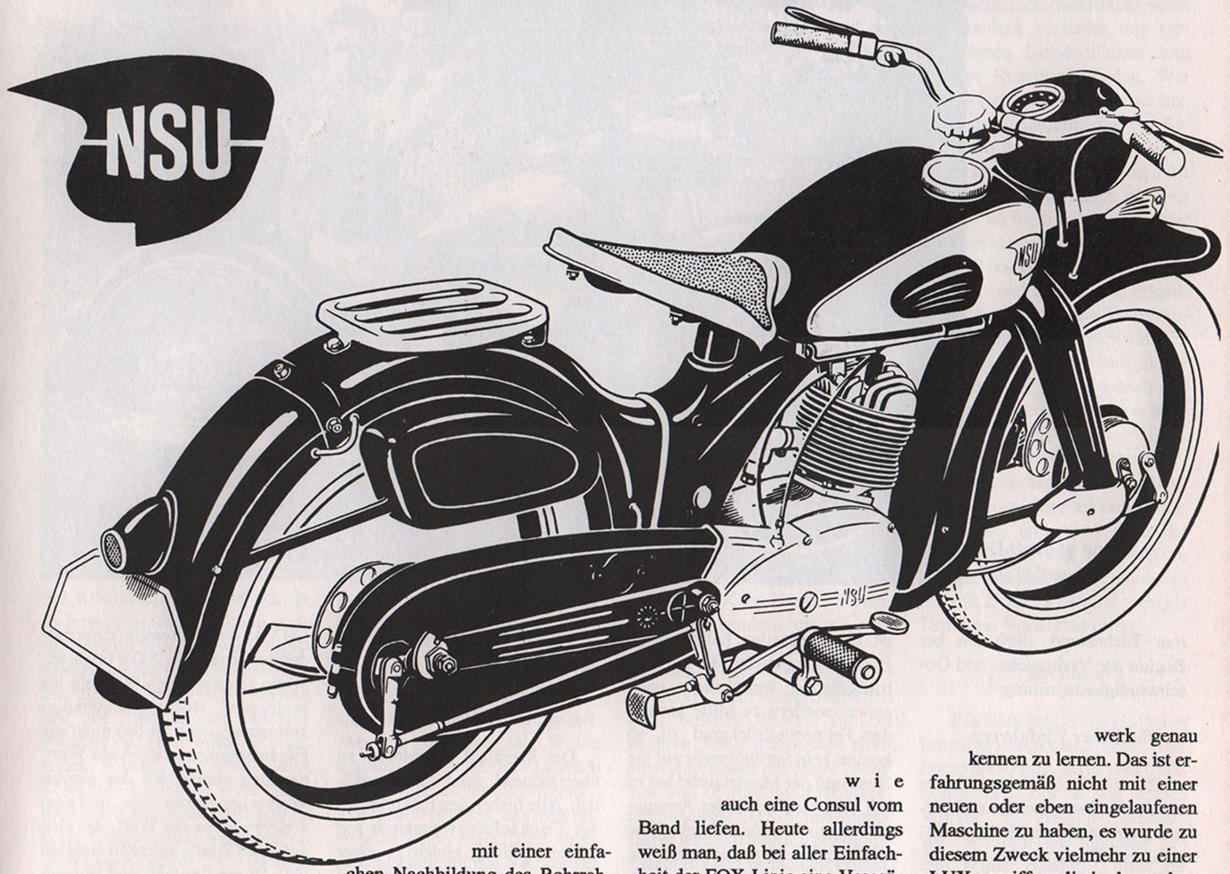
Dürkopp Motor 200 ccm, gebläsegekühlt, komplett mit Vergaser, guter Zustand DM 400. Tel.: 02207/2273

Zündapp KS 125, Bj. 71, teilzerlegt, Motor überholt (neuer Kolben, KW, Lager), Auspuff fehlt, dafür viele Teile doppelt vorhanden. DM 650, Tel.: 02207/2273

MZ BK 350, Bj. 56, suche alle mgl. Unterlagen (Handbuch, Reparaturanleitung, Bilder, auch Kopien). Bitte zusenden an G. Mennenga, Bahnhofstr. 1, 2970 Emden - Kosten werden erstattet

DKW RT 125 Motor komplett mit Vergaser und gesamter Elektrik, guter Zustand DM 200,-. Tel.: 02207/2273

Wer LUX fährt, der kann lachen!



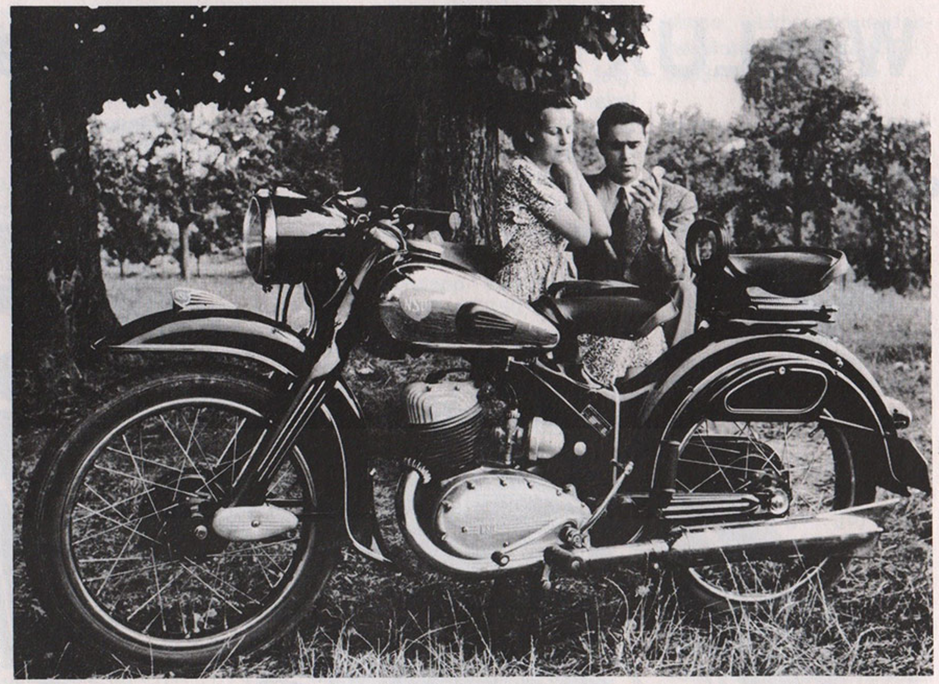
Unser historischer Test stammt aus der ADAC-Motorwelt, Januar 1951.

Unser Motorrad-Test: NSU-Lux

Eine strenge Kritik konnte den Preßblech-Motorradfahrgestellen der frühen und auch der späteren dreißiger Jahre keine große Zukunft voraussagen, und tatsächlich sind sie eher als gedacht mit verschwindend wenigen Ausnahmen wieder sang- und klanglos verschwunden. Der Grund hierfür war damals ungern gehört, lag aber auf der Hand: Wenn schon aus Gründen vereinfachter Herstellung Preßblech für den Aufbau des Fahrgestells dienen sollte, dann durfte man sich nicht mit einer einfachen Nachbildung des Rohrrahmens begnügen, es mußten vielmehr neue Lösungen gefunden werden, die sich eine arteigene und materialgerechte Verformung von Blech zum Ziel gesetzt hatten. Für die Veröffentlichung dieser These erntete der Unterzeichnete vor dem Krieg wenig Beifall, bis im Jahre 1947 ein Albert Roder sich vollständig von der herkömmlichen Fahrgestellbauweise löste und mit einer FOX aller Welt deutlich machte, wie eine gültige Form des Preßblechfahrgestells auszusehen hat. Dieser geniale Wurf trug die Eignung in sich, dem Fahrgestellbau von heute und morgen neue Auftriebe zu geben, und während auch tatsächlich einige ausländische Werke die Idee des Rückgrad-Fahrgestells aufgriffen und damit zu Erfolgen kamen, mußte man mit Verwunderung feststellen, daß in Neckarsulm neben einer FOX auch weiterhin eine Quick, eine 125 ZDB und eine 251 OSL wie auch eine Consul vom Band liefen. Heute allerdings weiß man, daß bei aller Einfachheit der FOX-Linie eine Vergrößerung nicht allein eine zeichnerische Reißbrettarbeit bedeutet, sondern daß trotz aller an der FOX gewonnenen Entwicklungserfahrungen einer vergrößerten und gleichartigen Maschine wiederum Jahre der Zucht und Reife zugestanden werden mußten, bevor sie der Käufer und Fahrer in die Hand bekommt. So präsentiert sich die neue NSU-LUX als fertige und absolut straßenreife Neukonstruktion mit altvertrauten FOX-Linien, aber 200 ccm Zweitaktmotor mit Flachkolben und Umkehrspülung und einem freitragenden Hinterradschutzblech. Und was von außen nicht sichtbar, aber eminent wichtig ist: Vorder- wie auch Hinterradfederung arbeiten nun mit Ölstoßdämpfern.

Zwei Prüflinge

Dieser Bericht stützt sich auf die Erfahrungen mit zwei Prüflingen: Einmal galt es, das Triebwerk genau kennen zu lernen. Das ist erfahrungsgemäß nicht mit einer neuen oder eben eingelaufenen Maschine zu haben, es wurde zu diesem Zweck vielmehr zu einer LUX gegriffen, die in der rauhen Hand der Werkseinfahrer 24000 km auf dem Tacho gesammelt hatte. Dann erst kam eine der ersten Maschinen der Serie an die Reihe. Summarisch gesehen, war das Ergebnis höchst interessant: Die alte Maschine zog leicht nach links, sie hatte während der Winterzeit nicht nur einmal samt Fahrer auf schnee- und eisglatter Straße gelegen. Die Zahnräder der Kraftübertragung von Motor zu Getriebe weinten hörbar, sie waren versuchsweise noch geradeverzahnt, sehr zum Unterschied zur Schrägverzahnung der Serienmaschinen. Motorisch ergaben sich zwischen den beiden Prüflingen überraschenderweise keine großen Leistungsunterschiede. Weder der alten noch der neuen Maschine konnte auch nur ein einziges Klingel- oder Klopfzeichen abgequält werden, und die Höchstgeschwindigkeiten beider lagen zwischen 90 und 95 km/h. Um das "neu" genauer zu definie-



Wann startest Du auf NSU?

ren: Tachostand 1860 km bei Beginn der Verbrauchs- und Geschwindigkeitsprüfung.

Nützlicher Einfahrtyp

Bis zu Tachostand 100 km wurde die Testmaschine erst einmal zwischen 50 und 60 km/h eingefahren. Dann wurde, ohne jemals an mehr als 500 m Vollgasfahrt zu denken, die Klemmgrenze gesucht. Ob es nun an der Fahrweise des Testers liegt oder an der gegebenen Kolbenpassung, diese LUX zeigte nur zwei Kolbenklemmer und zwar dann, als der Motor mit sehr wenig Gas ein 6%iges Gefälle mit 90 km/h hinunterjubeln durfte. Hieraus erhellt sofort, daß auch diesem Motor kleine Gasschiebeöffnung = kleine Ölzufuhr (da Mischungsschmierung) bei schnellen Talfahrten nicht gut bekommt. Ein Mischungsverhältnis von 1:25 reicht auch für die Einfahrzeit vollkommen aus, nur vermeide man es strikt, bergab mit geschlossenem Gasschieber zu fahren.

Vergaser Einstellung

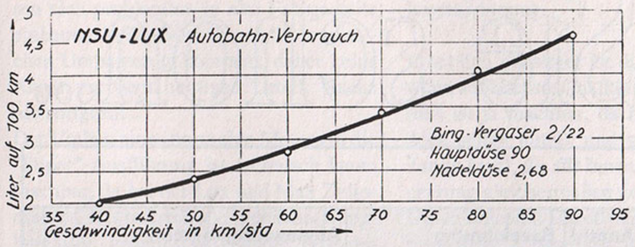
Der Motor der LUX ist kalt wie warm sehr leicht zu starten. Über das Luftfilter des Vergasers ist eine neuartige halbkugelige Blechkappe gestülpt, die Lufteintrittsöffnung weist nicht nach außen, sondern zu Mitte hin auf das Fahrgestellrückgrad zu, so kommt kein Sprühöl mehr auf die Hose und der Mantelzipfel hat es mit dem Verdecken der Ansaugöffnung nicht mehr so leicht. Eine Luftblende fehlt und ist durch den Zweischiebervergaser auch überflüssig geworden. Bei Kaltstart wird der neben dem Drehgriff liegende Lufthebel geschlossen, und erst später, parallel mit zunehmender Motorerwärmung wird er geöffnet. Dies tritt jedoch nur bei Hauptdüse 80 zu, die sich im Lauf der Versuche als genügend groß für alle Beanspruchungen erwies. Bei der werksseitigen Vergasereinstellung ist vorerst noch eine Hauptdüse 90 vorgesehen, das ist eine etwas reiche Regulierung, bei der die Maschine vom Start weg voll geöffnete Luft verträgt. Jedem künftigen LUX-Fahrer sei zu seinem Nutzen empfohlen, Versuche mit Hauptdüse 90, 85 und 80 zu fahren, wobei der notorische Vollgasfahrer bei 85-90 landen wird, während alle anderen, die mit Hand und Herz fahren und ein prächtiges Fahrgestell mit einem temperamentvollen Motor nicht dauernd bis zur Neige auskosten, in den Düsengrößen 80 oder 85 das Richtige finden werden.

Motor

Der Standlauf des Motors ist überraschend rund und verläßlich. Alle bisherigen Erfahrungen mit Flachkolbenzweitaktern mit Umkehrspülung enden in einer Kritik an der Laufelastizität bei sehr niedrigen Drehzahlen. Hier, bei diesem LUX-Motor, ist es gelungen, der Spülung schon in untersten Drehzahlen soviel Disziplin zu diktieren, daß neben sehr leichtem Anspringen und gutem runden Standlauf noch ein elastischer Motorlauf bei sehr kleinen Geschwindigkeiten im vierten Gang steht. Und außer dieser Elastizität ist ein Durchzugsvermögen verfügbar, das man dieser gewiß nicht ganz leichten Maschine einfach nicht zugetraut hätte. Jede Vermutung aber, daß es sich hier wohl um einen lahmen Esel handeln müsse, wird entkräftet durch eine aufschlußreiche Beschleunigungsziffer: Bei stehendem Start in 15 Sekunden auf 72 km/h unter einem 65 kg schweren Fahrer! Dieses Temperament wird manchen vergessen lassen, daß er nur einen 200 ccm großen Motor unter sich hat, und tatsächlich ist die Fahrleistung der NSU-LUX so, wie man es von einer modernen deutschen 200er erwartet. Wenn ich nun noch 90 km/h als gestoppte Höchstgeschwindigkeit nenne, dann ist das nicht die Höchstgrenze, sondern ein Wert, der sich einmal auf der ganzen Welt sehen lassen kann, und zum anderen ist es ein Wert, der sich auf guter Straße jederzeit erzielen läßt. Wenn Straßen- und Wetterverhältnisse ideal sind, wenn kein Material mehr im Fahrwind flattert und der Kopf tiefgeduckt über dem Tank liegt, dann mag sich jeder selbst davon überzeugen, daß die LUX auch 95 km/h schafft!

Verbrauch

Pfennigfuchser mögen sich an dem Normverbrauch von 2 kommasoundso berauschen, ein paar nüchterne Meßwerte sagen mehr: 2 Liter auf 100 km bei konstant 40 km/h, 2,4 Liter sind es bei 50 km/h, 2,8 bei 60 km/h , 3,4 bei 70 km/h und 4,1 Liter auf 100 km bei 80 km/h konstanter Geschwindigkeit. Der Vollgasverbrauch liegt dann in der Region der 4,8 Liter auf 100 km, wenn mit Hauptdüse 90 gefahren wird. Als interessanten Vergleich und Bestätigung dessen, daß überall mit Benzin gefahren wird: Eine 500-ccm Maschine verbraucht bei 80 km/h



ebensoviel Kraftstoff wie die LUX bei gleicher Geschwindigkeit.

Getriebe

Daß die Kupplung bei warmem wie auch kaltem Motor sauber trennt, ist in einer Zeit, die es auch anders lehrt, entschieden ein Pluspunkt. Aber da sind deren noch mehr: Daß der Kupplungshebel etwas leichtgängiger sein könnte, ist bei dem gegebenen Federdruck ein frommer Wunsch, alles andere am Getriebe und an der Kraftübertragung ist positiv zu bewerten. Die Schaltung erinnert unwillkürlich an beste englische Beispiele, sie ist einwandfrei leichtgängig, rastet sicher ein und last not least ist der Leerlauf während der Fahrt mühelos beim ersten Versuch zu finden. Beim Losfahren gleitet der erste Gang lautlos ein, und gleichfalls gibt es beim Gangwechsel nach beiden Richtungen keine Schaltgeräusche. Bei den etwas lang ausgefallenen Schaltwegen ist es zweckmäßig, den Hebel auf tiefste Stellung zu adjustieren. Daß auch dann noch der Fuß beim Hochziehen leicht von der Raste abgehoben werden muß, ist zwar nicht ideal, aber weit wichtiger bleibt, daß der Fuß den Schalthebel für schnelles Zurückschalten trittbereit vorfindet. Diese Forderung ist genauso erfüllt wie die korrekte Position des Fußbremshebels auf der rechten Seite, für dessen richtige Lage im Verhältnis zum Bremsfuß eine Stellschraube sorgt. Die Gangstufung einer Maschine vom Typ der LUX muß der Solo- wie auch der Soziusfahrt angepaßt sein, und so kommt es, daß die Spanne vom 4. zum 3. Gang für Solofahrt als etwas groß empfunden wird, während sie für doppelte Belastung richtig liegt. Bei Soziusfahrt kommt man auch nie in die Verlegenheit, in den zweiten Gang gehen zu müssen, die dritte Stufe reicht auch noch für 6%ige Steigungen so gut aus, daß der Motor am leichten Drehen bleibt. Der erste als der Anfahrgang und der zweite als Zwischengang liegen so, wie man es nur wünschen kann. Der Geräuschfanatiker wird mit besonderer Freude feststellen, daß das Getriebe samt der schrägverzahnten Kraftübertragung von Motor- zu Getriebewelle schön leise laufen und ein leises Singen nur dann zu hören ist, wenn die freilaufende Maschine den Berg hinunter nicht zieht sondern schiebt. Alles in allem eine erfreuliche Angelegenheit, zu der sich noch eine gute mechanische Laufruhe des Motors gesellt, der wie schon erwähnt auch unter extremen Belastungen zu keinem Klingelzeichen zu bewegen ist. Weiter kommt als bedeutender Pluspunkt ein ganz neuartiges schwingungsmäßiges Verhalten des Motors. Hier ist keine eigentliche Drehzahl feststellbar, die Vibrationen ziehen zwar weite Kreise und sind vielleicht am deutlichsten im Handgriff des Soziussattels vernehmbar, während die Rasten und der Sattel nichts davon zu sagen wissen und nur der Lenker sie gerade fühlbar registriert. Es erübrigte sich daher auch, ihn in Gummi zu lagern.

Fahreigenschaften

Roders Schwinghebelgabel hat sich nicht mit den Problemen der Teleskopgabel herumzuschlagen. Das Gewicht der LUX-Gabel liegt nicht weit nach vorne gedrückt vor dem Steuerkopf, sondern sehr nahe an der Lenkachse, und das ist viel. Hier genügt ein sehr kleiner Nachlauf zur Stabilisierung des Vorderrades, und hier stellen sich vorzügliche Lenkeigenschaften wie ein Geschenk ein: 65 mm Nachlauf und doch saubere, feste Geradeausführung, gleichzeitig ist aber eine Leichtgängigkeit der Lenkung da, die aus der LUX ein überraschend wendiges Fahrzeug macht. Der kurze Radstand tut das Seine dazu, und was jeder als besonders vorteilhaft beim Rangieren der Maschine und beim Wenden empfinden wird, ist ein sehr großer Lenkeinschlag. Das höchste Lob muß aber der Kurvensicherheit zugesprochen werden. Die Maschine wird in Kurven nicht so sehr gelegt als hineingelegt, verrückte Schräglagen werden durchexerziert, und die gesammelten Erfahrungen berechtigen schließlich zu dem Schluß, daß die LUX mit zu den kurvensichersten Motorrädern überhaupt gehört! Radstand und Lenkwinkel zeigen ausgeklügelte Werte, und wenn sich der Unterzeichnete auch für seinen persönlichen Gebrauch einen auf 75 mm verlängerten Nachlauf wünscht, so weniger als Korrektur der Serienmaschine, sondern um nachzuprüfen, ob sich bei noch festerer Geradeausführung die jetzt vorhandenen Kurveneigenschaften auch erhalten lassen. Auf der anderen Seite wurde den Konstrukteuren aber der kurze Nachlauf von 65 mm aufgezwungen, denn auch der LUX-Seitenwagenfahrer wird auf eine leichtgängige Lenkung nicht verzichten wollen.

Federung

Prinzipiell die gleiche Auslegung wie bei der FOX, Schwinghebel vorne, Schwinggabel hinten. Auch die Federanforderung ist die gleiche geblieben. Und die kann niemals einen Kritikpunkt bieten, sobald der Federung auch eine wirkungsvolle Dämpfung eingegliedert ist. Es sind Ölstoßdämpfer bei der LUX, da gibt es nichts einzustellen und auch nichts nachzustellen. Dennoch bleibt zur Erzielung des besten Fahrkomforts eine Handhabe übrig: Der richtige Reifendruck. Was hier richtig oder falsch ist, läßt sich schwer in Zahlen ausdrücken, denn das Fahrergewicht spielt eine mitentscheidende Rolle. Nur ein Beispiel: Mit 65 kg im Sattel erwiesen sich vorne 1,4-1,6 atü und hinten 1,8-2,0 atü als die geeignetsten Drücke für gute Bodenhaftung der Räder und damit guten Fahrkomfort. Selbstverständlich, daß hiervon auch die Fahrersicherheit abhängt, und man stelle sich daher nicht müde an, sondern versuche mit verschiedenen Reifendrücken sein eigenes Rezept zu finden. Wer den Bogen aber einmal raus hat, wird sich wundern, daß bei Soziusbelastung nicht von Neuem probiert werden muß, sondern die Soziuserfahrungen auch zu zweit gültig bleiben. Verdienst der Neckarsulmer: Die Hinterradfeder stellt einen guten Kompromiß für Solo und Sozius dar, erkauft allerdings durch eine Federkennung, die sich im Bereich unter 55 km/h in etwas Federungshärte zeigt, darüber hinaus jedoch und vermutlich weit diesseits der Spitzengeschwindigkeit der LUX spielt ihr Federungssystem Vorzüge aus. Ruhig und sicher läuft die Maschine über schlechte Straßenstücke, und wem dann die Vorderradfederung zu leicht zu spielen scheint, der versuche es nur mit 2 oder 3 Zehntel weniger Druck im Vorderradreifen.

Bremsen

Ein Satz schlichter einfacher Innenbackenbremsen ohne Alu-Pomp und-Protz, dafür aber funktionsgerecht bis in den letzten Winkel: Spezialguß-Trommeln von 160 mm Durchmesser, 25 mm breite Beläge. Vorne zur Aussteifung verrippte Trommel, hinten verzugsfrei gehalten durch das angegossene Kettenrad. Die Bremswirkung muß als überdurchschnittlich bewertet werden, vorne dürfte noch eine Korrektur der Übersetzung notwendig sein, um mit etwas leichterem Zug die bereits jetzt verfügbare gute Verzögerung herzustellen. Was man der LUX sonst noch wünschen kann, sind recht viele Freunde. Diese Motorrad wirbt durch sich selbst. Und ich kann mir nicht denken, daß es jemanden enttäuschen wird.

Jan Friedrich Drkosch

1-Zylinder-2-Takt-NSU Motor, 198 cm³, Bohrung 62 mm, Hub 66 mm, Verdichtung 1:6, Höchstdrehzahl 5250 1/min, 8,6 PS, 4-Gang-Getriebe, Zentralrohrrahmen, Federung hydraulisch gedämpft, Leermasse 135 kg, Höchstgeschw. 95 km/h O

Wußten Sie schon...

BMW R 25/3 · Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Räder (Stückzahl für ein Rad)				
innen	Nadellager	1	NA 17	17 x 37 x 20
außen	Schrägkugellager	1	32 03	17 x 40 x 17,5
oder innen und außen	Kegelrollenlager	2	30203	17 x 40 x 13,25
Bremse	Kugel DIN 5401	1	4 III	4 mm Durchmesser
Lenkung	Axial-Schrägkugellager			
	komplett	2	200185	33,989 x 50/51 x 12
	enger Laufring	2	200185/3	33,989 x 50 x 5,5
	weiter Laufring	2	200185/5	35 x 51 x 5,5
	Kugel DIN 5401	48	5,5 III	5,5 mm Durchmesser
Getriebe und Kupplung				
Kupplungswelle	Kugelkäfig mit 7 Kugeln	1	200068	6,2 x 22,8 x 5,5
Kupplungsbetätigung	Kugel DIN 5401	1	5 III	5 mm Durchmesser
Antriebswelle vorn	Rillenkugellager	1	6204 C3	20 x 47 x 14
Antriebswelle hinten	Rillenkugellager	1	6302 C3	15 x 42 x 13
Nebenwelle vorn	Rillenkugellager	1	3203	17 x 40 x 17,5
Nebenwelle hinten	Rillenkugellager	1	6203 C3	17 x 40 x 12
Abtriebswelle vorn	Rillenkugellager	1	6303 C3	17 x 47 x 14
Abtriebswelle hinten	Rillenkugellager	1	6204 C3	20 x 47 x 14
Hinterradantrieb				
Ritzelwelle	Zylinderrollenlager	1	N 304 C2	20 x 52 x 15
	Schrägkugellager	1	3303	17 x 47 x22,2
Tellerradwelle	Rillenkugel	1	16012	60 x 95 x 11
	Rillenkugellager	1	6206	30 x 62 x 16
Motor				
Kurbelwelle vorn	Rillenkugellager	1	6204 C3	20 x 47 x 14
	Rillenkugellager	1	6206	30 x 62 x 16
Kurbelwelle hinten	Rillenkugellager	1	6206	30 x 62 x 16
Pleuel	Rollenkäfig	1	BMW 00 16 128	
	Rolle DIN 5402	12	7 x 10	7 mm Durchm. x 10 lg.
Nockenwelle	Rillenkugellager	2	6203	17 x 40 x 12

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

TORNAX S 250

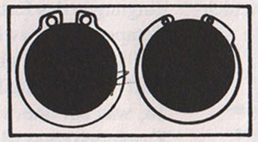
In der letzten GP fragte ich an dieser Stelle, ob ein Zeitzeuge die Herkunft des Namens "Schwarze Josefine" für die Tornax S 250 mit dem ILO-Twin erklären könnte. David Longstroke konnte: "Als diese Maschine herauskam, erinnerte sie den damaligen Chefredakteur des "MOTORRAD", Carl Hertweck, in ihrer Eleganz und ihrem sanften Schwingen an die berühmte schwarze Tänzerin Josefine Baker, die Hertweck vor dem Krieg noch persönlich erlebt hatte: Ein Röckchen aus Bananen und sonst nichts und Hüftbewegungen, die eine erheblich blutdrucksteigernde Wirkung hatten. C.H. beschrieb diese Dame im "MOTORRAD" sehr anschaulich und gab damit einer interessierten Lesergemeinde Einblick in die Kulturszene der Vorkriegsjahre.
Die 250er Tornax beschwor durch ihre Erscheinung nie vergesseneErinnerungen an jene Künstlerin herauf, der damals eine Welt zu Füßen lag (und die nach dem Krieg etwa ein Dutzend Kinder - oder waren es gar noch mehr? - aller Nationen adoptierte, um zu beweisen, daß Abstammung und Hautfarbe keinen Einfluß auf gutes Zusammenleben haben müssen: Eine bewundernswerte Frau!).
Das also war des Pudels Kern..."

NSU LUX UND MAX

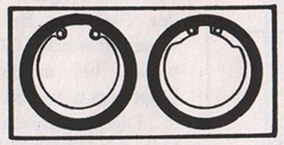
Bei der Weiterentwicklung der Lux- und Max-Typen zu den "Super"-Maschinen änderte NSU die Motoren. Die 200er - Lux- und 250er Super-Max-Motoren lassen sich problemlos in alte Fahrgestelle einbauen. In den 50er Jahren ist es zu solchen Umbauten gekommen, daher keine Angst vor dem heutigen Urteil: "Ischa nich originol..."
Der Umbau eines normalen Motors in die "Super"-Ausführung ist technisch kaum machbar, da bei der Lux und Max Zylinderkopf, Kurbeltrieb und -gehäuse, Kupplung usw. geändert bzw. durch Teile des Super-Lux/Max-Motors ersetzt werden müßten.

WERKZEUG

Ein Werkzeug, daß abgebrochene Schraubenzieher und Fingernägel vermeidet, ist die **Zange für Sicherungsringe**. Sicherungsringe, auch Seegerringe genannt, gibt es im Motorrad nicht gerade reichlich, doch findet man sie im Motor (Kolbenbolzen, Lager), im Getriebe und in den Naben.



Außensicherung

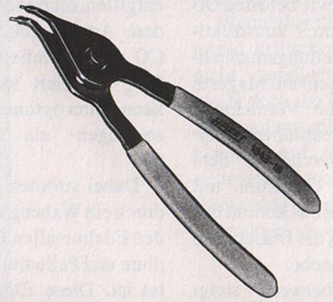


Innensicherung

Sie verhindern, daß z.B. Lager auf einer Welle hin- und herrutschen können. Hobbyschrauber versuchen, diese Ringe meist mit zwei kleinen Schraubenziehern zu lösen. In das Loch den einen und dann unter den Spalt den zweiten geschoben, löst sich mit viel Geduld der Ring. Meist verbiegt er dabei, so daß normalerweise eine Wiederverwendung unmöglich ist. Doch das Wort "UNMÖGLICH" gibt es in der Hobbywerkstatt nicht. So kommt der defekte Sicherungsring wieder zum Einbau, und schlimmstenfalls wandert beispielsweise der Kolbenbolzen in Richtung Zylinderwand...
Baut man die Ringe mit speziellen Seegerringzangen aus, so kann der Ring wiederverwendet werden, da die Zangen beim Ausbau den Ring nicht überdehnen.

In der absoluten Profiqualität liegen diese Werkzeuge bei ca. 50 bis 120 DM pro zwei Zangen. Eine benötigt man für die sogenannte Außen-, die andere für die Innensicherung.

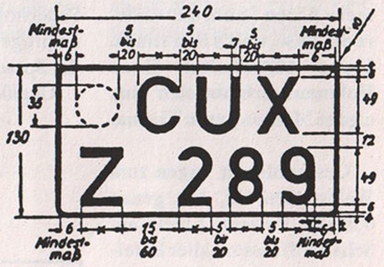
Erheblich günstiger ist die Möglichkeit, wenn auf höchste Qualität verzichtet wird (das ist ja machbar, da man die Zange doch selten nutzt), und wenn man eine Zange kauft, die für Innen- und Außensicherung gleichermaßen geeignet ist.
Unser Beispiel: Hazet · Zange für Sicherungsringe · Bestellnr. 1843-12 · umschraubbar für Außen- (Welle 12 bis 25 mm) und Innensicherung (Bohrung 12 bis 25 mm) · Preis ca. 28 DM
Unser Urteil: Sehr empfehlenswert



KLEINE KENNZEICHEN

Häufig sieht man Oldies mit kleinem Nummernschild durch die Gegend flitzen. Wie vermeidet man nun, daß die Zulassungsstelle einem das große "Kuchenblech" aufdrückt?

Voraussetzungen nach den §§ 60, Absatz 1, und 72 der StraßenVerkehrsZulassungsOrdnung (StVZO):
1. Das Motorrad muß vor dem 1. Juli 1958 erstmalig in den Verkehr gekommen sein.
2. Der Hubraum muß 50 cm³ übersteigen
3. Die Anbringung des großen Schildes (28 x 20 cm) muß "außergewöhnlich schwierig" sein
Sinnvollerweise läßt man sich vom TÜV bei der Untersuchung bescheinigen, daß ein großes Schild nicht genug Bodenfreiheit gewährleistet bzw. nicht von dem originalen Rücklicht korrekt ausgeleuchtet werden kann. Mit diesem Spruch im Gutachten bereitet die Erteilung des kleinen Kennzeichens bei der Zulassungsstelle keine Probleme.



BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Maico MD 125

Vergasertyp	bis 1/1970 1/26/98	ab 1/1970 1/26/118
	Zentralschwimmer- mit Startvergaser	
Motoranschluß	31 mm	31 mm
Filteranschluß	40 mm	40 mm
Schwimmergehäuse kompl.	30-565	30-565
Schwimmergehäuse	---	---
Schwimmergehäusedeckel	---	---
Schwimmer	35-300	35-300
Kraftstoffanschluß	51-320	51-320
	6 mm	6 mm
Gasschieber	22-570	22-570
Mischkammereinsatz	---	---
Hauptdüse	44-051	44-051
	125	125
Nadeldüse	45-191	45-191
	2,76	2,76
Leerlaufdüse	44-350	44-350
	50	50
Startdüse	fest	fest
	90	90
Düsennadel	46-235	46-235
	5	5
Nadelstellung	3	3
Luftregulierschraube offen	3/4 x	3/4 x

Hochstapelei

Dieser Artikel erschien in der "motorrad Gespanne" Nr. 10. Er ist so interessant, daß wir ihn unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Wir danken Hans Hohmann und den Kollegen von der Zeitschrift "motorrad Gespanne" für die freundliche Abdruckgenehmigung.

"Abgasreinigung" ist ein Reizwort. Der eine hält sich die Ohren zu, weil er's nicht mehr hören kann, der andere die Nase, weil's ihm stinkt. Unser Mitarbeiter Hans Hohmann erlaubt sich eine eigene Meinung zum Thema.

Gespannfahrer tragen zum Waldsterben bei. Mit genau 0,00184 Prozent Anteil am Schadstoffausstoß aller Beteiligten [1]. Doch diese verschwindend geringe Zahl sollte kein Argument dafür sein, weiter wie in Wirtschaftswunderzeiten kräftig am ungereinigten Gasgriff zu drehen. Von allen Methoden, Abgase von Verbrennungsmotoren zu entgiften, wird einzig der Katalysator in den Himmel gelobt. Und nun gibt es ihn-relativ preiswert-auch für fast alle Motorräder [2]. Was bringt der Kat wirklich?

Drei schädliche Hauptbestandteile enthält die Luft aus unseren Tüten:

- **KOHLENMONOXID** (CO), geruch- und farblos, ein Atemgift
- **UNVERBRANNTE KOHLENWASSERSTOFFE** (Paraffine, Aldehyde, Ketone u.a., Sammelkürzel HC), schleimhautreizend, teilweise krebserregend
- **STICKOXIDE** (Sammelkürzel NO_x), verbinden sich mit Wasser zu Salpetersäure (HNO_3), ("saurer Regen"), zerstören teilweise das Lungengewebe

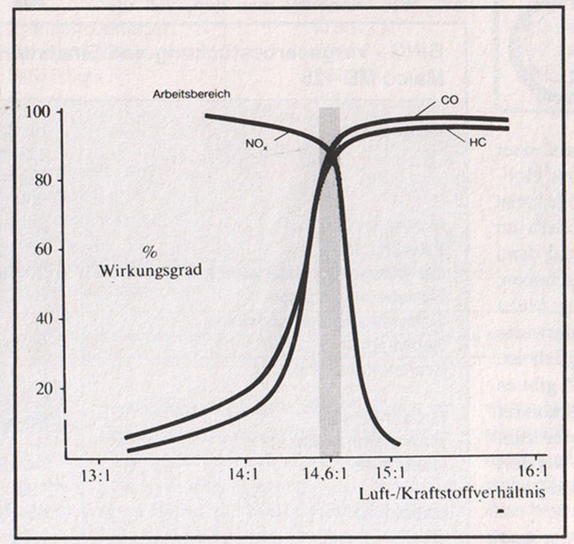
Nun ist der Kohlenmonoxid-(CO)-Anteil bei unseren Motorrädern (wie bei allen Ottomotoren) durch konstruktive und Einstellungsmaßnahmen leicht zu senken: Mageres Gemisch, hohe Verdichtung und geringe Ventilüberschneidungszeiten verhelfen dem Atemgift zur Oxidation mit Sauerstoff. Heraus kommt das ungiftige CO_2, die Bläschen in der Sprudelflasche.

Unglücklicherweise steigt durch solche Maßnahmen der NO_x-Anteil, so daß sich beide Werte umgekehrt proportional verhalten [3]. (Daher ist übrigens auch die Abgas-Sonderuntersuchung eine Augenwischerei, denn dabei wird nur der CO-Wert geprüft und eingestellt, automatisch aber die Stickoxide auf den höchsten Ausstoß eingeregelt.)

Will man also das Abgas ohne konstruktive Eingriffe entgiften, muß es auf verschiedene Arten gereinigt werden: CO und HC müssen oxidiert, NO_x reduziert werden. Das kann -unter optimalen Voraussetzungen- ein Katalysator tun.

Dabei strömen die Abgase durch ein Wabengitter, das mit den Edelmetallen Platin, Rhodium und Palladium beschichtet ist. Diese Elemente sind nicht selbst an der chemischen Reaktion beteiligt, sondern begünstigen sie nur durch ihre Anwesenheit.

In diesem schmalen Bereich arbeitet der Dreiwege-Katalysator mit der besten Wirkung



Das gekrönte Haupt aller Katalysatoren, der geregelte Drei-Wege-Kat, erfordert allerdings eine aufwendige Technik mit Benzineinspritzung und üppiger Elektronik, ist daher für die meisten vorhandenen Motorräder uninteressant.

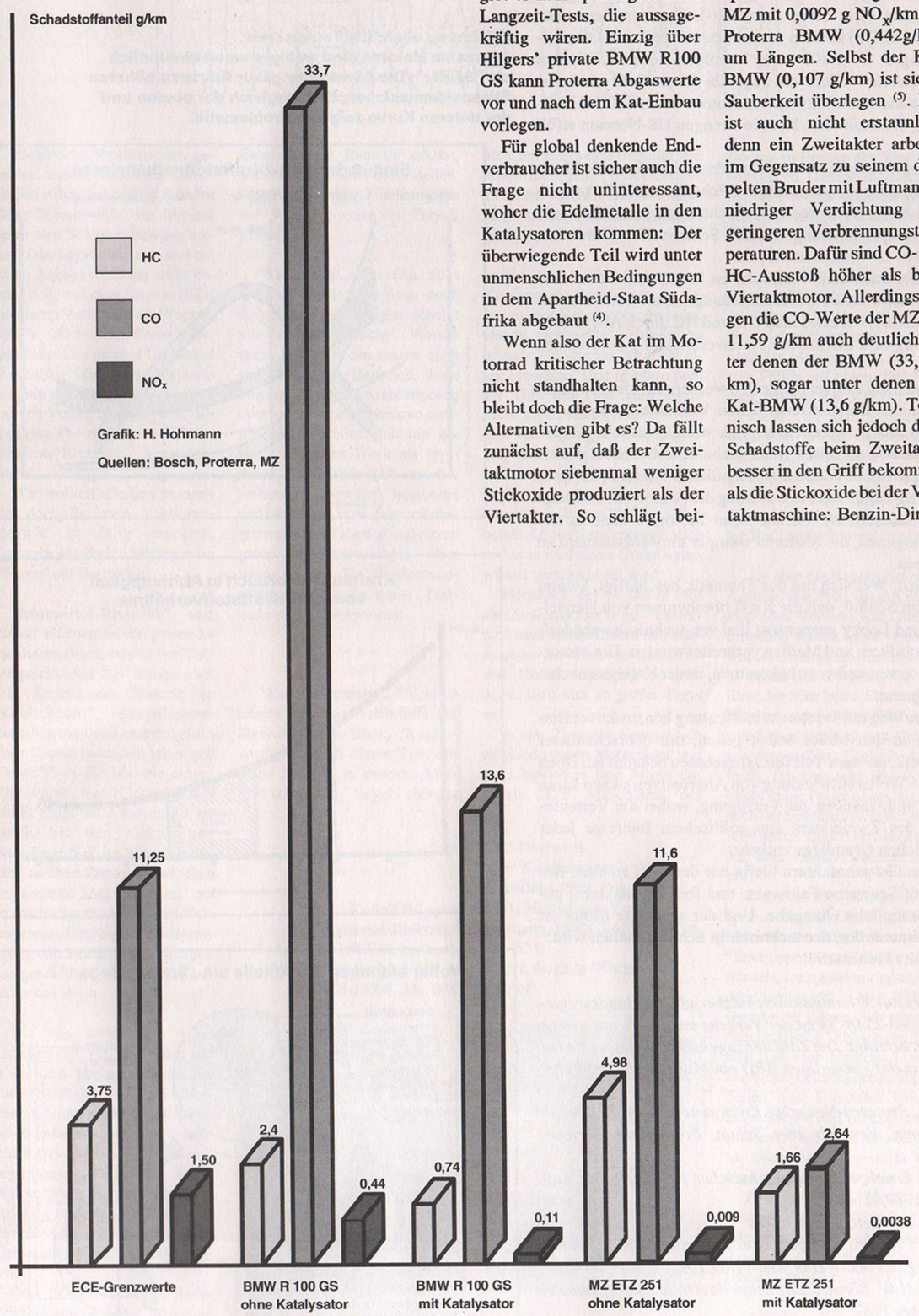
Diskutabel, auch vom Preis, ist der ungeregelte Nachrüst-Kat, der seit einem knappen Jahr angeboten wird [2]. Allerdings kauft der Gespannfreund zum Preis zwischen 450 und 900 Mark auch Nachteile ein, von denen im Prospekt keine Rede ist:

- Die optimalen Betriebsbedingungen des Kats liegen bei Temperaturen zwischen 300 und 850° C und einem Kraftstoff - Luft -Verhältnis von 1 : 14, was bei den wechselnden Zuständen eines Motorradmotors mit Vergaser nur selten der Fall ist. Bei fetterem Gemisch werden CO und HC wenig, bei magerem NO_x überhaupt nicht reduziert.
- Die mechanische Haltbarkeit des Edelstahl-Kats mag zwar kein Thema mehr sein. Aber nicht nur verbleiter Kraftstoff kann das Gerät wirkungslos machen, auch Ölrückstände im Abgas sind Kat-Killer. Wie das Öl ins Abgas kommt? Kaputte Ventilschaftdichtungen, festgebackene Kolbenringe, verschlissene Ventilführungen und Kurbelgehäusentlüftungen können die Übeltäter sein.

Hans Hilgers, Marketing-Chef vom Kat-Hersteller Proterra würde zwar seinen Produkten einen Ölverbrauch von bis zu zwei Litern auf 1000 Kilometern zumuten. Allerdings nur bei "asche- und phosphatfreien Markenölen". Einen Beweis für solche Unverwüstlichkeit kann er allerdings nicht antreten, denn bis heute gibt es keine praxisgerechten Langzeit-Tests, die aussagekräftig wären. Einzig über Hilgers' private BMW R100 GS kann Proterra Abgaswerte vor und nach dem Kat-Einbau vorlegen.

Für global denkende Endverbraucher ist sicher auch die Frage nicht uninteressant, woher die Edelmetalle in den Katalysatoren kommen: Der überwiegende Teil wird unter unmenschlichen Bedingungen in dem Apartheid-Staat Südafrika abgebaut [4].

Wenn also der Kat im Motorrad kritischer Betrachtung nicht standhalten kann, so bleibt doch die Frage: Welche Alternativen gibt es? Da fällt zunächst auf, daß der Zweitaktmotor siebenmal weniger Stickoxide produziert als der Viertakter. So schlägt beispielsweise eine ungereinigte MZ mit 0,0092 g NO_x/km die Proterra BMW (0,442g/km) um Längen. Selbst der Kat-BMW (0,107 g/km) ist sie an Sauberkeit überlegen [5]. Das ist auch nicht erstaunlich, denn ein Zweitakter arbeitet im Gegensatz zu seinem doppelten Bruder mit Luftmangel, niedriger Verdichtung und geringeren Verbrennungstemperaturen. Dafür sind CO- und HC-Ausstoß höher als beim Viertaktmotor. Allerdings liegen die CO-Werte der MZ mit 11,59 g/km auch deutlich unter denen der BMW (33,7 g/km), sogar unter denen der Kat-BMW (13,6 g/km). Technisch lassen sich jedoch diese Schadstoffe beim Zweitakter besser in den Griff bekommen als die Stickoxide bei der Viertaktmaschine: Benzin-Direkt-



einspritzung, Schichtladung oder thermische Nachverbrennung (wie beim Sekundär-Luftsystem der neuen Boxer-BMW) können zusammen mit geringen Ölbeimischungen (1:100 und weniger) den Zweitakter kultivieren [6]. Nicht von ungefähr planen Ford und Subaru die Markteinführung von Automotoren auf Zweitaktbasis, die auch ohne Kat die strengen US-Normen erfüllen.

Aufsehen erregte vor Jahresfrist der serienreife Motor des bayrischen Konstrukteurs Ficht, der mit Hilfe keramischer Kolben auf die Frischölschmierung verzichtet, das Zweitaktprinzip bei geringsten Schadstoffen aber beibehält.

Aber auch dem Viertakter ist konstruktiv beizukommen: Hohe Ventil-Überschneidungszeiten reduzieren die Stickoxide, während man CO und HC durch Abgasrückführung und thermische Nachverbrennung beikommen kann.

Um nicht mißverstanden zu werden: Es wird nie gelingen, einen umweltfreundlichen Verbrennungsmotor zu bauen. Selbst wenn es möglich wäre, sämtliche Abgasschadstoffe zu killen (dem technische Grenzen gesetzt sind), so bliebe doch der Kohlendioxid-Ausstoß, der zwar ungiftig ist, aber zur Erwärmung der Atmosphäre beiträgt (Treibhauseffekt). Gerade beim Motorrad kann es nur darum gehen, die Motoren weniger umweltbelastend zu machen.

Fazit: Wer sich mit der Thematik beschäftigt, kommt zu dem Schluß, daß die Kat-Lobeshymnen von Herstellern und Lobby gesponsort und von technisch unbedarften Politikern und Medien verbreitet werden. Um Motorradmotoren sauber zu bekommen, ist der Katalysator eine Sackgasse.

Der Weg muß vielmehr in Richtung konstruktiver Eingriffe in den Motor selbst gehen, mit überschaubarer Technik, die zum Teil seit Jahrzehnten bekannt ist. Doch für die Weiterentwicklung von Alternativen stehen kaum Geld und Chancen zur Verfügung, wobei die Verteufelung des Zweitakters aus politischem Interesse jeder sachlichen Grundlage entbehrt.

Uns Gespannfahrern bleibt nur der Griff zu alten Rezepten: Sparsame Fahrweise und (bei Zweitaktern) geringstmögliche Ölzugabe. Und der sauberste Motor ist noch immer der, der technisch in Schuß gehalten wird.

Hans Hohmann

(1) Laut 3. Immissionsschutzbericht der Bundesregierung vom 25.04.84 ist der Verkehr mit 18,4% am sauren Regen beteiligt. Die Zahl der zugelassenen Gespanne beträgt in der ehemaligen BRD ein Millionstel aller Fahrzeuge.

(2) Proterra-Nachrüst-Katalysatoren für 70 Motorradtypen, Vertrieb über Schuh, Polo, Hein Gericke-Shops.

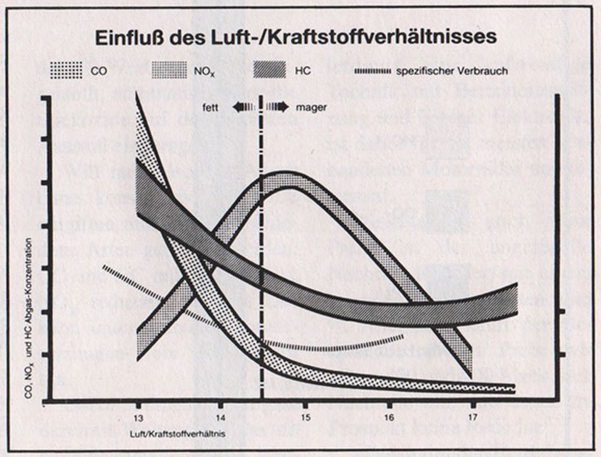
(3) Bosch, Kraftfahrttechnisches Handbuch, 20. Auflage 1987, S. 438 ff.

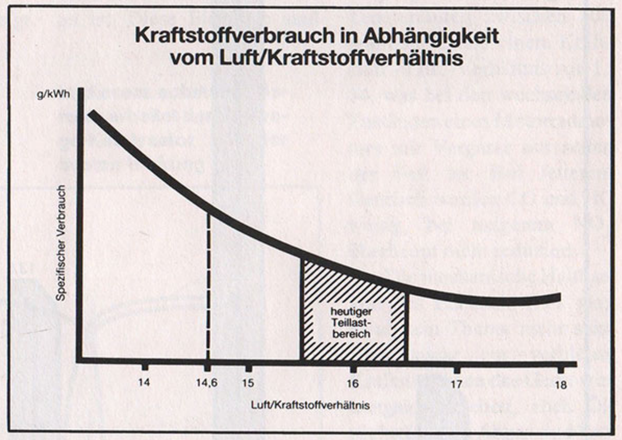
(4) Die Zeit, 15. 06. 1990

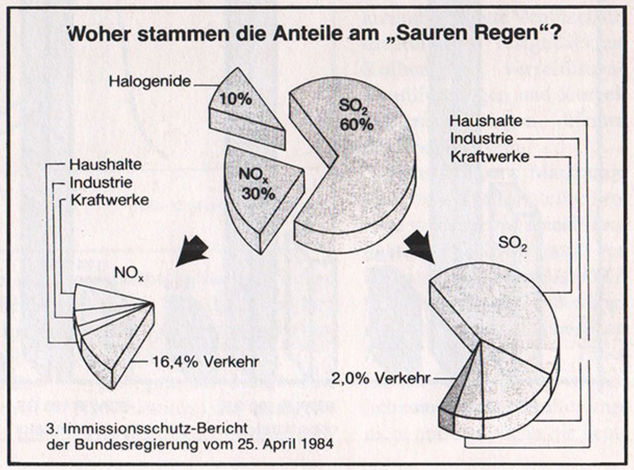
(5) Proterra-Prospekt vom September 1990; Verlautbarung des MZ-Werks vom 11.09.1990

(6) H.W. Bönsch, Der schnellaufende Zweitaktmotor, Stuttgart 1982.

Zeichnung oben: Ein Teufelskreis: Sparsame Motoren sind weniger umweltfreundlich als "Säufer": Die Abmagerungskur führte zu höheren Stickoxidemissionen. Der Vergleich der oberen und der unteren Kurve zeigt die Problematik.







LITERA-TOUR

Elektrische Probleme am geliebten, selbstbeweglichen Eisenhaufen rufen bei vielen Fahrern akute Selbstzweifel bis hin zur zerebralen Schüttellähmung hervor. Die Mysterien der elektrischen Anlage scheinen undurchdringlich, und eine längere Fahrt mit einem Veteranen als Wagnis, Scott's Südpolexpedition vergleichbar. Um diesem Übelstand abzuhelfen haben sich engagierte Autoren aufgemacht und im Motorbuch Verlag Stuttgart drei Bücher zum Thema Motorrad-, bzw. Oldtimer-Elektrik herausgebracht.

Wir wollten alle drei vorstellen, doch Becker's "Oldtimer-Elektrik" ist völlig vergriffen. Kommen wir also zu Büchern von Hüppen und Hertweck.

"Motorrad-Elektrik" von Rudolf Hüppen ist ein genau so sachliches Buch, wie es der Titel verspricht. Auf 227 Seiten wird kein Kapitel der Elektrik an "Krafträdern" ausgelassen. Nachdem man als Leser mit Hilfe einer Glosse (oder soll ich sagen "Posse"?) in die Materie eingeführt wurde, legt Hüppen gleich los. Er fängt bei Adam und Eva, sprich bei den elektrischen Grundbegriffen, an. Von dort aus geht es über Zündsysteme, ihre Bestandteile und Bauarten, zu Stromerzeugern, Akkus und Verbrauchern. Ein Kapitel zur Beseitigung von Störungen, Meßkunde und gesetzliche Vorschriften beenden das Buch.

Die uns vorliegende achte Auflage (1987) ist gegenüber der in meinem Besitz befindlichen fünften Auflage (1977) stark verbessert. Dioden und Transistoren haben ja bereits seit dem Raumschiff Orion jeden Geruch von exorbitanter Weltraum-High-Tech verloren und sind daher folgerichtig auch in den Zündapps der späten Ära oder biederen Neo-Klassikern wie der CX 500 zu finden.

Der Wissensdurstige findet hier auf anschauliche Weise so ziemlich alle Bauteile erklärt, teilweise mit Hilfe von Modellen, vom Aufbau einer Zündkerze bis zur Wirkungsweise von Thrysistoren.

Wie gesagt, alles drin, alles dran. Was mir allerdings noch aufgefallen ist: Hüppen scheint mir "industriegläubig". Warum keine Kritik an den immer noch viel zu kleinen Batterien, ihren unmöglichen Anschlußpolen oder vergossenen Kabeln an elektrischen Bauteilen. Ich bin geneigt, Hüppens Werk als typisches "Standardwerk" zu bezeichnen: Gründlich bearbeitet und lückenlos, noch dazu mit ausgezeichneten Tabellen und einem guten Inhaltsverzeichnis. Aber wenig Neues für Straßenrandschlosser, die gerne sparen, fummeln und improvisieren.

* * *

"Kuffferwuuurm...?"...lallte unsere Anzeigenverkäuferin mit übernächtigtem Blick, "Kupferwurm, ist doch dieses Tier, das heute Morgen in meinem Mesqual schwamm." Es geht aber gar nicht um dieses ekle Ungetier, das unsere nicht ganz Trinkfeste dann zu ihrem eigenen Unglück auch noch meinte verzehren zu müssen (Rumtopfeffekt???).

Sie hat natürlich unrecht. Kupferwurm bezeichnet ja im Jargon der Benzingetauften eine elende, vertrackte, schlecht zu ortende Störung im Bordnetz einer Maschine. Und insofern paßt der Titel des 1961 zum ersten Male erschienenen Buches von Carl Hertweck ganz ausgezeichnet, da dieses Werk sich noch mehr mit STÖRUNGEN und Problemen an der Elektrik, als mit der physikalischen Elektrik selbst befaßt. Obwohl andererseits auch nichts an wichtigem Grundlagenwissen verschwiegen wird.

Hertweck, der zu seiner Zeit als Chefredakteur beim "Motorrad" stets seinen Lesern Mißtrauen gegen jede Form der Industrie- und Obrigkeitsgläubigkeit predigte, läuft hier zu großer Form auf.

In der Zeit, als dieses Buch entstand, waren Motorräder und ganz besonders ihre Fahrer das Letzte. Die Maschinen des Booms zu Beginn der 50er Jahre wurden zu Tausenden verschrottet, viele Werke waren eingegangen oder hatten auf andere Produkte umgesattelt. Werkstatthilfe war praktisch nicht zu bekommen. Also mußte man sehen, wie man den Hobel wieder zum Laufen bekam. Und da zu dieser Zeit die elektrotechnische Ausstattung der Maschinen in den meisten Fällen auf einem jämmerlichen Niveau war, war der "Kupferwurm" oft sein Gewicht in Gold wert. Ob die Batterie kocht oder der Zündfunke verloren geht, hier finden sich alle Kümmernisse, die einem mit altertümlicher Elektrotechnik am geliebten Radl widerfahren können.

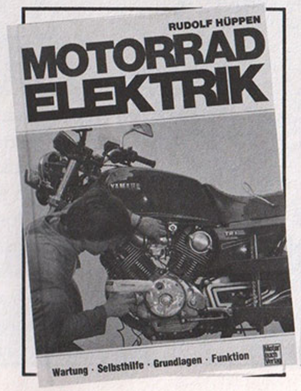
Da aber der Reprint der ersten Auflage von 1961 bis auf ein erklärendes Vorwort von Obering. Siegfried Rauch nicht verändert wurde, ist natürlich der behandelte Stand der Technik der vom Ende der 50er Jahre. Das heißt im Klartext, den größten Nutzen ziehen daraus Besitzer von Krädern aus dieser Zeit. Egal ob Adler, Puch, Triumph oder BMW, hier bleibt keine Frage ungeklärt, und nach der Lektüre macht der stolze RT-Fahrer unter Umständen sogar dem Bosch-Gesellen etwas vor.

Unserem BK-fahrenden Gespanntreiber aus Genthin, der sich in der letzten Ausgabe auch seine "Energieprobleme" vom Leibe schrieb, kann man nur raten, sich den "Hertweck" in aller Ruhe zu Gemüte zu führen. Für manches "unerklärliche" Phänomen findet sich hier eine logische Lösung. Die vielen Fotos zu den knapp 400 Seiten sind brauchbar bis gut, Zeichnungen und Tabellen ausgezeichnet. Das Inhaltsverzeichnis ist übersichtlich, vermißt wird (mal wieder) ein Register.

Fazit: Für alle Eisenärsche, Windgesichter und Straßenrandschlosser, die auf alten Mühlen durch die Gegend gondeln, DIE Elektrik-Bibel!

ANDY

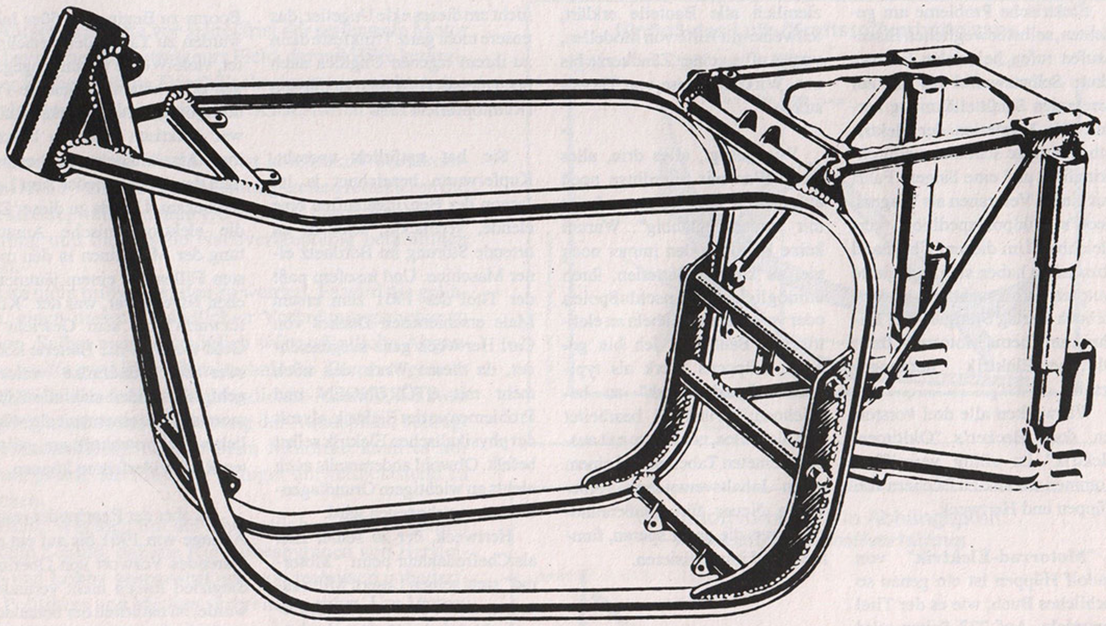
Rudolf Hüppen
"Motorrad-Elektrik"
8. Auflage, 1987, Motorbuch Verlag, Stuttgart, ISBN 3-87943-169-8, 33,- DM



Carl Hertweck
"Der Kupferwurm"
1. Auflage 1989, Reprint von 1961, Motorbuch-Verlag, Stuttgart, ISBN 3-613-01277-4, 28,- DM
unten: Auszug "Kerzengesichter"

Norton - Federbettrahmen

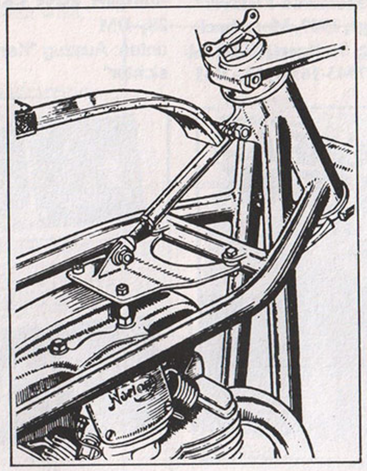
Nachdem Andy in einem Artikel die "Federbettrahmen" erwähnte, bekamen wir Anfragen zu diesem Stichwort: "Was ist das eigentlich?" Hier ist die Story



Im Belfast der späten 30er Jahre lebte ein gewisser Rex McCandless. Gemeinsam mit seinem jüngeren Bruder Cromie reparierte er Bagger und Baumaschinen. Einer ihrer Mitarbeiter war Artie Bell, ein aufstrebender Nachwuchsmotorradrennfahrer. Da die Gebrüder McCandless ebenfalls vom "Bazillus" befallen waren, wurde auch am Arbeitsplatz reichlich Benzin geredet. Die damaligen Fahrgestelle befriedigten keinen der Drei so richtig, was man angesichts des Vorkriegsstraßennetzes auch gut verstehen kann. Vor dem Militär bewahrten Rex Mc. Candless 1940 seine Plattfüße, dadurch hatte er Gelegenheit im gleichen Jahr ein Motorrad nach seine Vorstellungen zu bauen.

Er konstruierte einen Doppelschleifenrohrrahmen in der Form, daß die am Lenkkopf beginnenden Unterzüge hinter dem Getriebe nach oben liefen und von dort aus als Oberrohre wieder dem Lenkkopf zustrebten. Als Motor fand ein damaliges Spitzenprodukt Verwendung, ein Triumph Tiger 100 Twin, den Rex um 45 Grad nach vorn neigte. Am Hinterrad besaß das Motorrad bereits eine Hinterradschwinge, die mit Federbeinen aus einem Citroen arbeitete. Das Vorderrad wurde, ebenfalls recht progressiv, von einer Teleskopgabel geführt. Die hochmoderne Hinterradschwinge rief andere Motorradenthusiasten auf den Plan, denen Rex seine Konstruktion einbaute. Während der Kriegsjahre konnte die Konstruktion der Federbeine noch verbessert werden. Das Resultat war, daß in den ersten Nachkriegsjahren "McCandless" gefederte Maschinen auf den Grasbahnen die Pokale einheimsten.

Die Lenkkopfpartie, wie sie von McCandless gebaut wurde

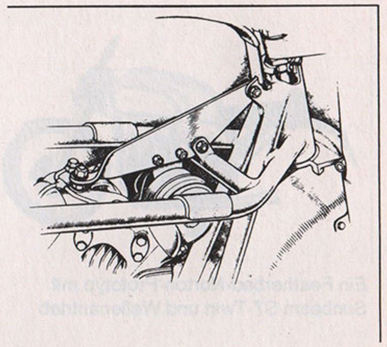


1947 verkaufte Rex die Rechte an seiner Federung an die "Feridax Company", die die Vermarktung im großen Stil betrieben. Paradoxerweise verstärkte einer der letzten Siege einer Starrahmenmaschine bei Rex die Überzeugung, daß nun die Ära der Hinterradschwinge angebrochen sei. Als Ernie Lyons 1947 nach seiner Siegesfahrt bei der "Senior"-TT (500 ccm Klasse) auf der Isle of Man ins Ziel gelangte, wurde die Triumph Tiger nur noch vom Oberzug zusammengehalten. Die federnde Nabe des Hinterrades war im Renneinsatz genauso eine Fehlkonstruktion wie im Alltag.

Bei Norton, wo man fast ein Monopol auf siegreiche Production Racer hatte, kratzte man sich ob des Triumphes der Triumph am Kopf. Um für das nächste Jahr besser gewappnet zu sein, engagierte Norton Ernie Lyons und Artie Bell. Außerdem bat man Rex, der die siegreiche Triumph mit betreut hatte, doch mal in der Bracebridge Street vorbeizuschauen. Rex war etwas mulmig zumute, als er den Norton Managern offenbarte, sie würden ja keineswegs "World's Best Roadholders" bauen. Dennoch wurde er als freier Ingenieur eingestellt, um von Belfast aus für Norton Fahrgestellumbauten zu machen und Entwicklung zu betreiben. Mit Joe Craig, dem "Rennprofessor" des Nortonteams geriet Rex ständig aneinander.

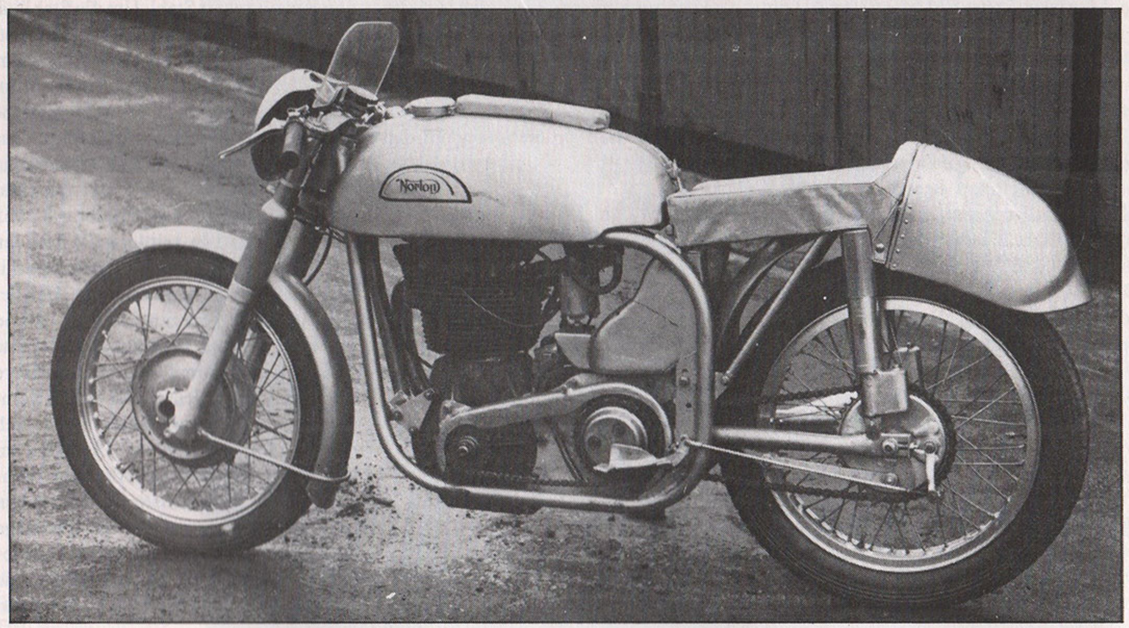
Ein Beispiel war, daß Craig bei seinen Berechnungen für die Vergaserbestükkung zur TT Vibrationen und Erschütterungen außer Acht ließ. Rex bedüste anders und hängte die Schwimmerkammern elastisch auf. Der Erfolg gab ihm Recht: Der Norton-Single lief von Stund an sauberer. Doch so richtig froh wurden die Norton Mannen auch 1949 nicht: Obwohl der Londoner Harold Daniell die 500er Klasse gewann, wußte man, daß man diesen Sieg nur dem Ausfall der 500er AJS Twin zu verdanken hatte. In der 350er Klasse machten die mit einer Hinterradschwinge ausgestatteten Velocettes den Nortons eine lange Nase. Die zu diesem Zeitpunkt noch eingesetzte "Garden Gate" Norton war nicht nur schlecht zu fahren, ihr Rahmen neigte auch zum Brechen. Von den acht Maschinen, die man zu den europäischen Rennstrecken geschickt hatte, kehrten fünf mit Rahmenbrüchen zurück ins Werk.

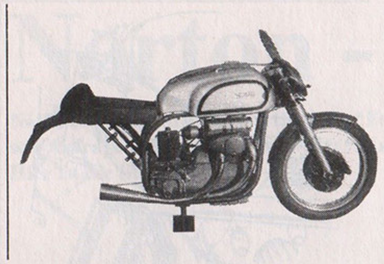
In dem Wissen, einen guten Rahmen bauen zu können, bescheinigte Rex den Norton Leuten, "eine Mausefalle" konstruiert zu haben. Jetzt kam er zum Zug: Der neue Rahmen sollte alle Norton Motoren aufnehmen können und einfacher zu produzieren sein, als das "Gartentor", welches 96 Arbeitsgänge bis zur Fertigstellung benötigte. Anstelle maschinell hergestellter Muffen benutzte Rex ein während des Krieges entwickeltes Verfahren, um die Rahmenrohre zu verbinden. Bei der Sif-Bronze Lötung wurde ein Leichtmetall mit geringerem Schmelzpunkt als Stahl aber ausgesprochen hoher Festigkeit benutzt. Ähnlich wie seiner ersten Eigenkonstruktion ging McCandless den Weg durchgehender Rohre: Die Unterzüge begannen am oberen Ende des Lenkkopfes, krümmten sich im Bereich der Schwingenlagerung um 90 Grad nach oben, um dann nach einem 90 Grad Bogen geradlinig nach vorne zu laufen, wo sie die Unterzüge kreuzten und auf das untere Ende des Lenkkopfes trafen. Im Hauptrahmen wurden vier Querstreben angebracht, die der Stabilität und der Aufnahme von Motor und Getriebe dienten. Die Schwingenlagerung befand sich in Knotenblechen am Ende des Hauptrahmens. Motor und Getriebe waren stets als stabilisierende Elemente eingeplant, was auch durch geschraubte Verbindung zwischen Steuerkopf und Zylinderkopf unterstrichen wurde. Der geschraubte hintere Hilfsrahmen besaß Aufnahmen für die oberen Augen der jüngsten McCandless Federbeine und wurde durch eine Leichtmetallplatte versteift. Als Motor fand der damals noch langhubige (Bohrung 79 mm x Hub 100 mm) Manx Werksmotor Verwendung. Oft wird behauptet, McCandless lieferte nur den Rahmen, doch der von ihm in Belfast gebaute Prototyp war komplett und fahrbereit. Im Winter 1949 schipperten Rex, seine Helfer und das Norton Team auf die Isle of Man, um Vergleichsfahrten mit dem Garden Gate Modell und der neuen Maschine durchzu-



Lenkkopfpartie des Serienrahmens für den Twin

Der erste Featherbed-Prototyp, komplett von Rex McCandless und seinem Team in Belfast Ende 1949 gebaut





Ein Featherbed-Norton-Prototyp mit Sunbeam S7-Twin und Wellenantrieb

führen. Die Ergebnisse ließen den alten Rahmen auch wirklich "alt" aussehen. So stürzte Geoff Duke, der "Benjamin" des Werksteams, an einer Ecke mit der alten Maschine, während die neue dort mehr Tempo zuließ, ohne Unsicherheiten aufkommen zu lassen. Nach den erfolgreichen Tests wurden acht Maschinen für die TT gebaut. Reynolds, die das hochfeste Rohrmaterial "531" für den Rahmen lieferten, sollten auch die Rahmen bauen. Das zerschlug sich, worauf Oliver Nelson, der alle Schweißarbeiten für Rex erledigte, mit seinen Lehren in die Bracebrigde Street eilte und alle benötigten Rahmen "zusammenbriet". Als Federbeine bekam jeder Fahrer das von ihm bevorzugte Fabrikat, nachdem auch damit Tests gefahren worden waren. Am 29. April 1950 trat das neue Motorrad zum ersten Male in Erscheinung. Bei einem internationalen Rennen in Blandford gewann Geoff Duke überlegen die 500 ccm Klasse. Duke, der auf der Isle of Man 1949 die 500er Klasse der Clubmans TT und den Manx Grand Prix gewonnen hatte, kam am Besten mit dem neuen Motorrad zurecht. Sein Fahrstil, nämlich fast immer flach auf dem Tank liegend, und seine Bekleidung, eine EINTEILIGE Lederkombination, zeigten auch äußerlich den Beginn einer neuen Epoche im Rennsport an. In den Rennen vor der TT 1950 waren die Norton Piloten schon siegreich gewesen, doch auf der Insel sollten sie unvergleichlich sein! In der Königsklasse fuhr Norton auf den ersten drei Plätzen ins Ziel: Duke, Bell, Lockett. Man hatte es Allen gezeigt! Und Duke verlieh dem neuen Motorrad gleich den richtigen Namen: Als man ihn fragte, ob er denn nicht erledigt sei, meinte dieser, jugendlich unbekümmert, nein, er hätte ja den ganzen Morgen schon gelegen! Also hieß das Ding "Federbett" und war fortan der Traum aller Privatfahrer. Im Hause Norton gedachte man aber nicht, sich auf den erworbenen Lorbeeren auszuruhen. Neben dem Einsatz bei Straßenrennen schickte man im 51er Jahr eine Federbett-Norton, die vom Serientwin des Modells 88 befeuert war, zu den internationalen Sechstagefahrten nach Varese in Italien. Diese Kombination bewährte sich so gut, daß man aus diesen Bestandteilen ein neues Straßenmotorrad kreierte, das als "Dominator 88 de luxe" nur für den Export gebaut wurde. Dieses Kraftrad war die Ablösung des in die Jahre gekommenen Twins "Model 7", wobei die neue Maschine fast 15 kg leichter war und den Titel "World's best Roadholder" endlich zu Recht trug.

Die Masche mit den Sahnestücken für den Export wurde übrigens auch von anderen britischen Motorradschmieden gehandhabt. In den frühen 50ern sah es in England wirtschaftlich nicht gut aus, und der Korea-Krieg sorgte für eine Verknappung wertvoller Metalle. Also waren die Motorradfirmen darauf angewiesen, sich auch im Ausland mit Materialien einzudecken.

Rex McCandless, den Norton für seine Tätigkeit in ihrem Auftrag mit einem britischen Pfund pro Stunde entlohnt hatte, war auch nicht untätig gewesen: Er packte in diesen vielseitigen Rahmen einen Sunbeam S 7 Twin, um dem starrsinnigen Joe Craig zu beweisen, daß der Rahmen auch mit den Drehmomentreaktionen einer Maschine mit längsliegender Kurbelwelle und Wellenantrieb fertig wurde, ohne Fahrstabilität einzubüßen. Craig hatte es nicht glauben wollen.

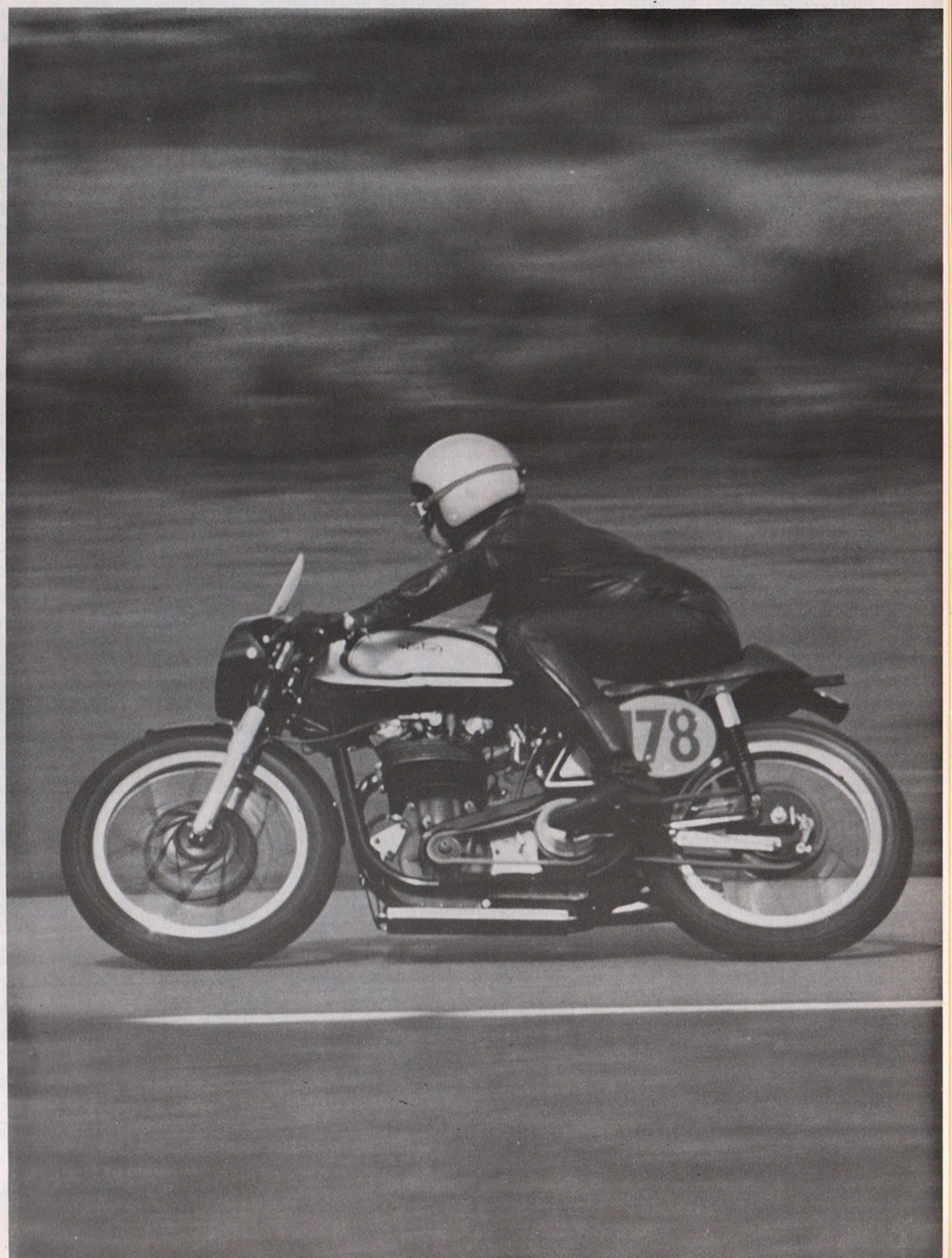
Auch eine andere Idee ging auf das Konto des unermüdlichen Rex: Um den Schwerpunkt zu senken und die Stirnfläche zu verkleinern, verfiel er auf die Idee, den Sprit nicht mehr hoch oben auf dem Rahmen zu transportieren, sondern den Tank zu kürzen, bzw. seitliche Tanks, aerodynamisch geformt, anzubringen. Um das Benzin in den kleinen Haupttank über dem Motor zu schaffen, wurden die Rahmenrohre mit 6,7 bar Überdruck befüllt. Ein Ventil baute dann in den Seitentanks einen geringen konstanten Überdruck auf, der wiederum dafür sorgte, daß ständig Kraftstoff in den oberen Tank gepumpt wurde.

Foto unten:
Verblüffende Ähnlichkeit:
Rolling Chassis der BMW /5-Reihe

Schließlich bekam Ollie Nelson, der 27 Jahre in den Diensten der Brüder McCandless stehen sollte, den Auftrag, auf der Basis des Featherbeds einen Rahmen zu bauen, in dem der Fahrer knien könnte. Bei dieser Rennmaschine war dann eine Benzinpumpe installiert. Ray Amm fuhr dann mit diesem ersten Kneeler SOLO 1953 einige Einsätze. Das Motorrad war erfolgreich, da schnell, zeigte aber bei hohem Tempo starken Auftrieb. Joe Craig ließ bald wieder mit konventionellen Rahmen fahren. Eric Oliver, vierfacher Weltmeister mit Norton/Watsonian Gespannen, zeigte sich allerdings stark beeindruckt. Er reiste nach Belfast und ließ sich von McCandless ein Chassis bauen. Zu dem Zeitpunkt ahnte noch niemand, daß die Kneeler im Gespannsport bald dominieren würden.

Mittlerweile hatte der Federbettrahmen auch vermehrt Einzug in die Modellpalette von Norton gehalten. Allerdings mit gewissen Modifikationen: Obwohl die Serienrahmen ebenfalls von Reynolds gebaut wurden, kam aus Kostengründen nicht das exklusive "531" zum Einsatz, sondern normaler Stahl. Um die Stabilität der, gegenüber den Rennmaschinen deutlich schweren, Serienmodelle zu gewährleisten, wurde der Lenkkopf durch Knotenbleche versteift. Die Schwingarme waren nicht konisch ausgeführt, das "Headsteady", die Zylinderkopfhalterung war jetzt auch mit dem ersten Querrohr und dem Lenkkopf verschraubt. Ab 1955 wurde, genau wie mittlerweile bei den Rennmaschinen, auch bei Serienmaschinen das Heckteil angeschweißt. Der Federbettrahmen war nun auch im Inland lieferbar. Nortons Modellpalette beruhte praktisch jetzt darauf. Die letzte größere Änderung wurde dem Rohrwerk im Sommer 59 zuteil. Tourenfahrer hatten sich darüber mokiert, daß die Oberzüge im Kniebereich zu weit ausluden. Bei rennmäßiger Sitzposition hatte das niemanden gestört. Daraufhin wurden die Oberzüge im Bereich des Tankabschlusses entsprechend geändert. Fortan unterschied die Motorradwelt zwischen "Wideline" und "Slimline" Featherbeds. Die Einzylindermodelle mit Stoßstangenventiltrieb (Modell 50 und ES 2) bekamen den Slimlinerahmen erst 1961. Die "International" (Königswellensingle) wurde 1958 eingestellt, hatte also stets den "breiten" Rahmen. Bei den Twins erlebte das legendäre Fahrgestell die Leistungssteigerung der Norton Twins bei gleichzeitigem Verlust der Laufkultur. So war die Leistung von 29 PS der "Dominator 88" über das Modell "99" bis zu 49 PS der "Atlas" und "650 SS" geklettert. Diese vibrierten derart, daß man bei Norton den Gedanken entwickelte, Motor und Fahrer vibrationsmäßig zu entkoppeln. Aber das ist eine andere Geschichte, nachzulesen in der GP Nr. 19, Dezember 90.

Ausgemustert wurde dieses legendäre Chassis also niemals wegen überholter Führungsqualitäten. Im Gegenteil, die Erbauer von "specials" schwören noch heute darauf, und auch die renommierte Marke BMW war sich nicht zu fein, es für die ab 1969 gebaute Motorradgeneration als Vorbild zu nehmen. Seine Charakteristika prägen auch heute noch die aktuellen Boxer...



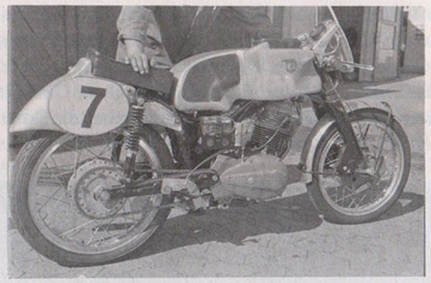
Norton Manx - Federbett
(Foto Mergelkuhl)

KETTENKUNDE

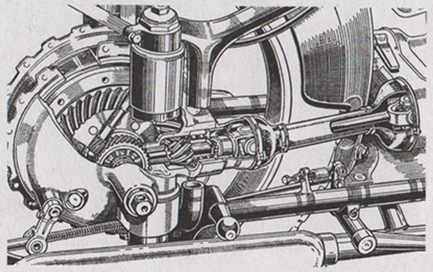
Peter Kurze

Irgendwie muß die Kraft des Motors im Motorrad an das Rad gebracht werden, um sie in Vortrieb umzusetzen (Sekundärantrieb). Besaß die berühmte Megola einen Sternmotor direkt in der Vorderradnabe, so bedienten sich andere Hersteller, die den Motor anders anordneten, verschiedenster Elemente: Reibrollen, Wellen, Keil-, gestückelte- und Zahnriemen. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts kam die Kette dazu.

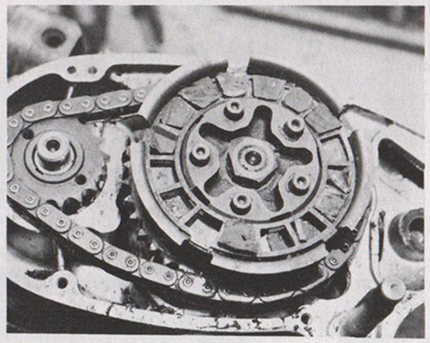
Der Begriff "Kette" läßt sich auf das althochdeutsche Wort "Kutti" (Reihe) zurückführen. Tatsächlich wurden schon in der Bronzezeit Gliederketten als Schmuck getragen. Auch das technische Genie Leonardo da Vinci (1452 - 1519) zeichnete Gelenkketten. Im 17. Jahrhundert kamen Schiffsankerketten auf. Die Vermarktung als Maschinenelement ermöglichte die Gründung einer Produktionsstätte 1879 in England durch den Schweizer Hans Renold. Seit 1902 verdrängte die Kette langsam den bis dahin im Motorradbau üblichen Riemenantrieb. Seit einigen Jahren kehren aber auch Hersteller, z. B. Harley, zum Riemenantrieb mit Zahnriemen (die die Kraft allerdings formschlüssig, d.h. schlupffrei wie Ketten übertragen) zurück. Schon in den 60er Jahren baute ILO als Primärantrieb (Kurbelwelle-Kupplung) einen Zahnriemen ein (Zeichnung).



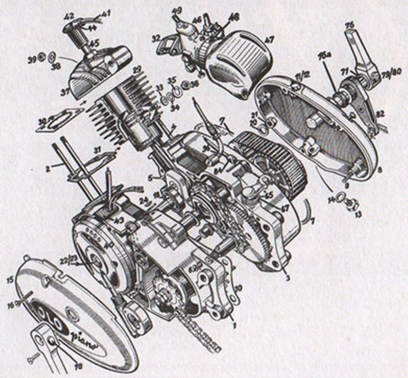
Ungekapselter Sekundärantrieb



Gelenkwellenantrieb: teuer, geringer Wartungsaufwand, sauber (Zeichnung Zündapp)



Üblicher Primärantrieb mit Kette (Foto Kurze)



Deutlich ist der breite Zahnriemen (rechte Seite) zu erkennen, der die Kurbelwellenumdrehungen auf die Kupplung überträgt (ILO-Mopedmotor G 50 piano)

Die Kette im Vergleich

Bei kleinen Achsabständen verwendet man häufig einen Stirnradtrieb (z.B. Antrieb einer untenliegenden Nockenwelle). Werden die Abstände größer (obenliegende Nokkenwelle), so greift man auf Kettentriebe zurück, da sie keine Zwischenräder und keine weiteren Lagerstellen erfordern (**Kostenersparnis**). Aus gleichem Grund verzichten die Konstrukteure häufig auf Wellengetriebe, sei es zum Antrieb der Nockenwelle (Königswelle) oder des Rades (BMW, Guzzi, Hoffmann, Zündapp). Dazu kommt die kostengünstige Massenproduktion von Ketten und Kettenrädern.

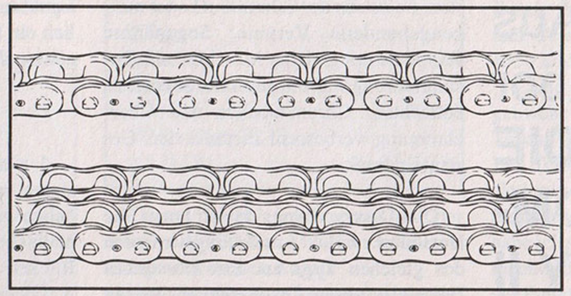
Die Kette kann aufgrund ihrer **Elastizität**, im Gegensatz zu den Gelenkwellengetrieben, Stöße besser auffangen, wie sie beim Motorradantrieb vorkommen. "Kardanantriebe" benötigen zusätzliche Stoßdämpfer.

Der **Wirkungsgrad** der sauberen (!) und gut geschmierten (!) Kettentriebe liegt höher, als die der Riemen- und Wellentriebe.

Damit Riementriebe hohe Leistungen übertragen können, müssen sie entsprechend vorgespannt werden. Die Lager werden dann neben der Betriebslast noch mit der Vorspannkraft beansprucht.

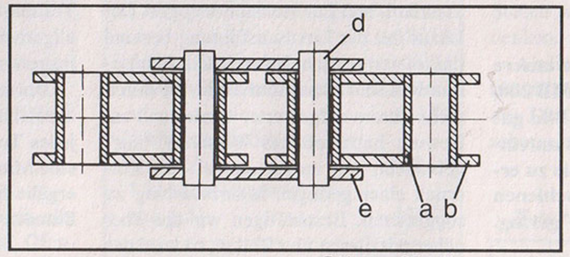
Kettentriebe sind unempfindlicher gegen **Verschmutzung**, als Wellen- bzw. Zahnradgetriebe. Das verleitet aber immer wieder Konstrukteure, auf den richtigen Kettenschutz zu verzichten.

Der **Nachteil** der Ketten gegenüber dem "Kardan"-Antrieb, der üblicherweise voll gekapselt ist, liegt in dem höheren Pflegeaufwand und in der begrenzten Lebensdauer bei extrem-ps-igen Maschinen (knapp 20000 km bei 75 kW).



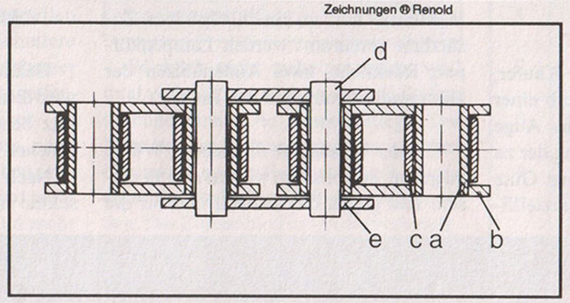
oben: Rollenkette einfach (Simplex)

Rollenkette zweifach (Duplex)

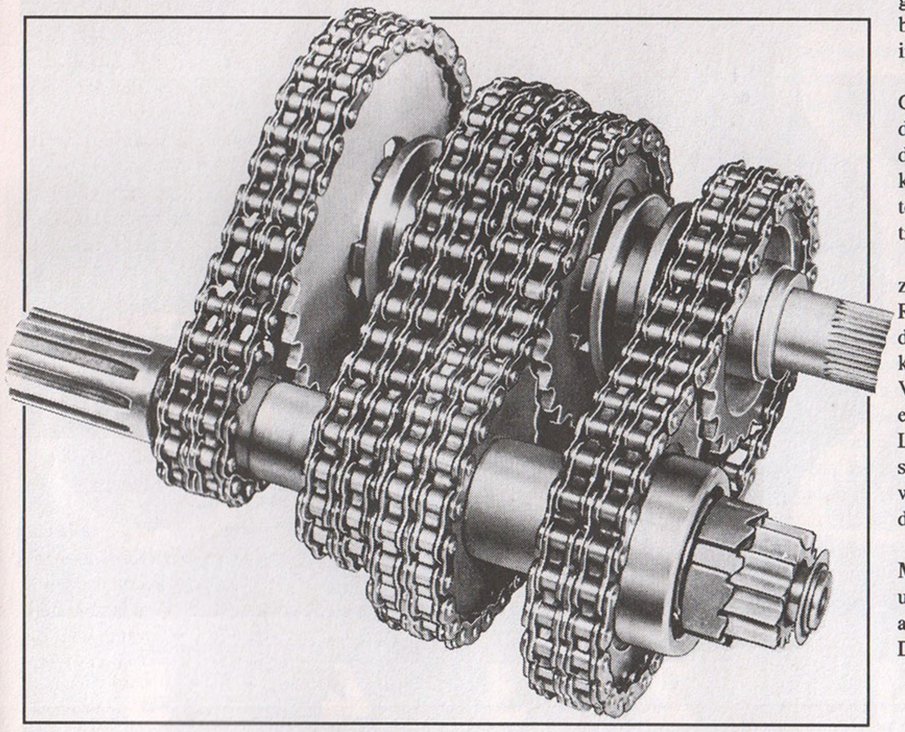


Aufbau einer Buchsenkette:
a = Buchse
b = Innenlasche
d = Bolzen
e = Außenlasche

Zeichnungen © Renold



Aufbau einer Rollenkette:
a = Buchse
b = Innenlasche
c = Rolle
d = Bolzen
e = Außenlasche



unten: Interessante Anwendung einer Duplex-Hülsenkette im Getriebe einer Zündapp KS 601

Bauarten

Im Motorradbau verwendet man zwei Arten: Hülsen-, auch **Buchsenketten** genannt, und **Rollenketten** (siehe Zeichnungen).

Die Hülse ist bei beiden Kettenarten fest.

Bei der **Buchsenkette**, die in der Herstellung billig ist, gleiten die Hülsen auf den Zahnflanken der Ritzel, was zu geringer Laufruhe und großem Verschleiß führt (Zahn und Hülse kämmen immer an derselben Stelle). **Anwendungsgebiete**: Nokkenwellen-, eventuell Lichtmaschinen- und Primärantrieb, da es hier möglich ist, die Ketten optimal durch ein Ölbad zu schmieren.

Eine im ersten Moment etwas kurios anmutende Anwendung gab es bei Zündapp. Um den großen Achsabstand von der Kupplungabtriebs- zur Antriebswelle zu überbrücken und dem, wie schon erwähnt, unelastischen Kardanantrieb etwas mehr Laufkultur beizubringen, bauten die Nürnberger ein 4-Gang-Kettengetriebe mit Duplex-Hülsenketten in ihre KSen ein.

Aufgrund des geringeren Gewichts von Hülsenketten, die Rollen fehlen, und die dadurch verminderten Fliehkräfte, eignen sich Hülsenketten für schnell laufende Antriebe.

Rollenketten sind im Prinzip Buchsenketten mit einer Rolle über der Hülse. Durch das Abrollen an den Zahnflanken ist der Verschleiß der Verzahnung und der Kette erheblich geringer und die Laufruhe größer. Das Fettpolster zwischen Hülse und Rolle wirkt zusätzlich geräuschmindernd.

Anwendungsgebiete beim Motorrad: Wie Buchsenkette und zusätzlich als Sekundärantrieb. **Lieferform**: Simplex, Duplex usw.

Wird fortgesetzt

Aus Stromis Labor DIE CHROM-STORY II

Im vorigen Heft wurde unsere Testmaschine, eine ADLER MB 200, vorgestellt. Wie man auf dem Bild gut sehen konnte, war der Gesamteindruck durchaus positiv, und die zu erwartenden Schwierigkeiten erschienen gering.

Erster Schritt

Grundsätzlich sollte jeder Käufer, bevor er überhaupt an den Erwerb einer Maschine denkt, bei seinem ins Auge gefaßten Objekt eine Bilanzierung der zu verchromenden Teile durchführen. Gute Vorinformationen geben z.B. Ersatzteillisten, Fotos aus der GummikuH oder markengebundene Vereine. Sogenannte Fachleute mit gleicher Maschine und Pokalerfahrung sind mit gesunder Skepsis zu betrachten. Chromzubehör und Überchromung verbessern niemals den Gesamteindruck.

Die Überraschung: Meist boten die Hersteller zwei Ausstattungsvarianten des gleichen Typs an. Ein klassisches Beispiel ist unsere Testmaschine, die es in Standard- und Luxusausführung gab. Der Luxus bei der Luxusausführung bestand nur im vermehrten Chromanteil. In unserem Fall sind es nur fünf Teile, die durch mehr Chrom aufgewertet werden sollten. Bewußt habe ich das Wörtchen "nur" gebraucht, um zuerst einmal den Eindruck einer geringen Mehrbelastung zu suggerieren. Beschäftigen wir uns aber näher mit diesen fünf Teilen, so wird das Wörtchen "nur" zu einem Alptraum. Zusätzlich verchromt werden Lampenkörper, Rücklicht, zwei Außenhülsen der Hinterradfederung und der Tank.

Um der Geschichte die richtige Würze zu geben, entschieden wir uns also in diesem Fall gegen die Umwelt und für die Luxusausführung. Hier sollte man eigentlich ein Preisrätsel starten. Was wird uns alleine der Glanz auf dem Tank kosten?

Bilanz des Schreckens

5 x mehr Chrom, und wieviel Teile stehen noch aus? Schon in der Schule haben mir diese Art von listigen mathematischen Fragen kalte Schauer den Rücken rauf und runter gejagt. Hier die Auflösung: 105 Teile speziell für diese Testmaschine, 20 Schrauben und Muttern allgemeiner Art, 72 Speichen, 72 Nippel = insgesamt 274 Chromteile!!!

Um nur einmal die Dimensionen aufzuzeichnen. Würden wir rein theoretisch jedes Teil in die Hand nehmen und nur eine Minute säubern und begutachten, so ergäbe dies eine Beschäftigungszeit von 4 Stunden und 37 Minuten !!!

Mensch! Mist; nicht gesehen!

Gekauft wie gesehen. Nicht umsonst wird diese Floskel als häufigster Vertragssatz benutzt, denn was man alles nicht gesehen hat, stellt man immer später fest.

Nach der Demontage unserer Testmaschine und Zusammenstellung der 274 zu verchromenden Teile sieht unsere Negativbilanz folgendermaßen aus:

Fehlende oder falsche Teile
1 Rücklicht
1 Kotflügelemblem
4 Knebelschrauben am Kotflügel
4 Rändelmuttern am Batteriekasten, Werkzeugkasten, Vergaserabdeckung
1 Außenhülse über fehlender Sattelfeder
1 Lampenkörper
= Insgesamt 12 Teile

Der Zustand

Wie schon beschrieben, waren alle ehemals glänzenden Teile mit Ofenrohrchrom geschönt. Um etwas beurteilen zu können, muß man diese üble Schmiere also mit handelsüblichem Lackabbeizer und Unmengen alter Putzlappen entfernen. Kosten 10,50 DM für Abbeizer

Die heimlich gehegte Hoffnung, noch ein kleines verchromtes Teilchen zur Wiederverwendung zu finden, wird recht bald zerstört. Alle Chromteile sind mehr oder weniger angegriffen, wobei die Betonung auf "mehr" liegt.

Der erste teure Schritt

Es ist nicht allzu schwierig, Händler zu finden, die verchromte Nachbauten der häufigsten Verschleißteile anbieten. Jede Motorradmarke hat hier ihre besonderen, Insidern immer bekannten, Probleme, etwa nach dem Motto: Was mir fehlt, fehlt auch dir, was uns fehlt, fehlt auch allen anderen. Das weitaus größere Problem ist, Ware zu finden, die auch alle Qualitätsansprüche erfüllt, wobei Qualität immer ihren Preis hat. Da tragende Teile niemals dünner geschliffen werden sollten, entschließen wir uns zum Neuerwerb von

2 Felgen	
a 70 DM	=140 DM
2 Lenkerhälften	
a 35 DM	= 70 DM
72 Speichen 72 Nippel	
a 1,35 DM	= 97,20 DM

Dieser Entschluß kostet uns mit der Abbeize 317,70 DM. Mit Zähneknirschen und geschlossenen Augen:

1 fehlendes Rücklicht verchromt	=135 DM
1 fehlendes Emblem	= 25 DM
4 fehlende Knebelschrauben Nachbau	= 60 DM
4 fehlende Rändelschrauben gebraucht	= 60 DM
1 fehlender Lampenkörper aber gut !	= 100 DM
bis hier zwangsläufig	= 697,70 DM

Wirklich nicht mehr zu retten, weil total verbeult und auch an einigen Stellen durchgebrannt: Die Auspuffanlage. Der Witz bei der Testmaschine: der gut verchromte Lampenzierring. Durch Sturz einseitig beschädigt, muß er erneuert werden. Das Zündschloß ist bei der vorhandenen Lampe im Blick gerissen und kann nicht repariert werden. Diese drei Positionen kosten uns:

1 Lampenzierung	24 DM
1 Lampenschloß	35 DM

Bei der Auspuffanlage fällt unsere Entscheidung auf die wirklich beste Ausführung . Nur ein Händler in Deutschland darf von einem Originalnachbau sprechen. Die Anlagen mit Schlitz und aufgeschweißten Muttern zum Rohreinspannen sind ihr Geld nicht wert. Diese wirklich gute Anlage, für die wir uns entschlossen haben, muß aber noch verchromt werden.

Auspufftöpfe mit richtigem Spannring noch nicht verchromt	=560 DM
2 Krümmer verchromt	=190 DM
Gesamtsumme	= 1506, 70 DM

Auch der beste Techniker, das größte Genie können sich bis hierhin nicht wehren. In der sportlichen Fachsprache nennt man diesen Vorgang "Anzählen". Das sind reine Materialkosten bis hierhin. Um mit einer runden Zahl in die nächste Runde zu gehen, rechnen wir nur Porto und Telefonate dazu und kommen auf 1550 DM.

Ohne die geringste Chance einer Gegenwehr ist uns dieser Betrag aus der Tasche geflossen, und immer noch liegen 111 Teile auf dem Tisch. Angekommen sind wir bei dem Punkt, wo der übliche Standardsatz ausgestoßen wird: "Nun habe ich schon so viel Geld investiert, nun mache ich auch weiter." Hier ist endlich der Punkt erreicht, wo auch hartgesottene Seelen an Geldsparen und Eigenarbeit denken.

Als Beispiel für die nun auf uns zukommende Arbeit, suchen wir uns fünf Teile aus. Die unterschiedliche Bauart wird uns schon einiges Kopfzerbrechen bereiten.

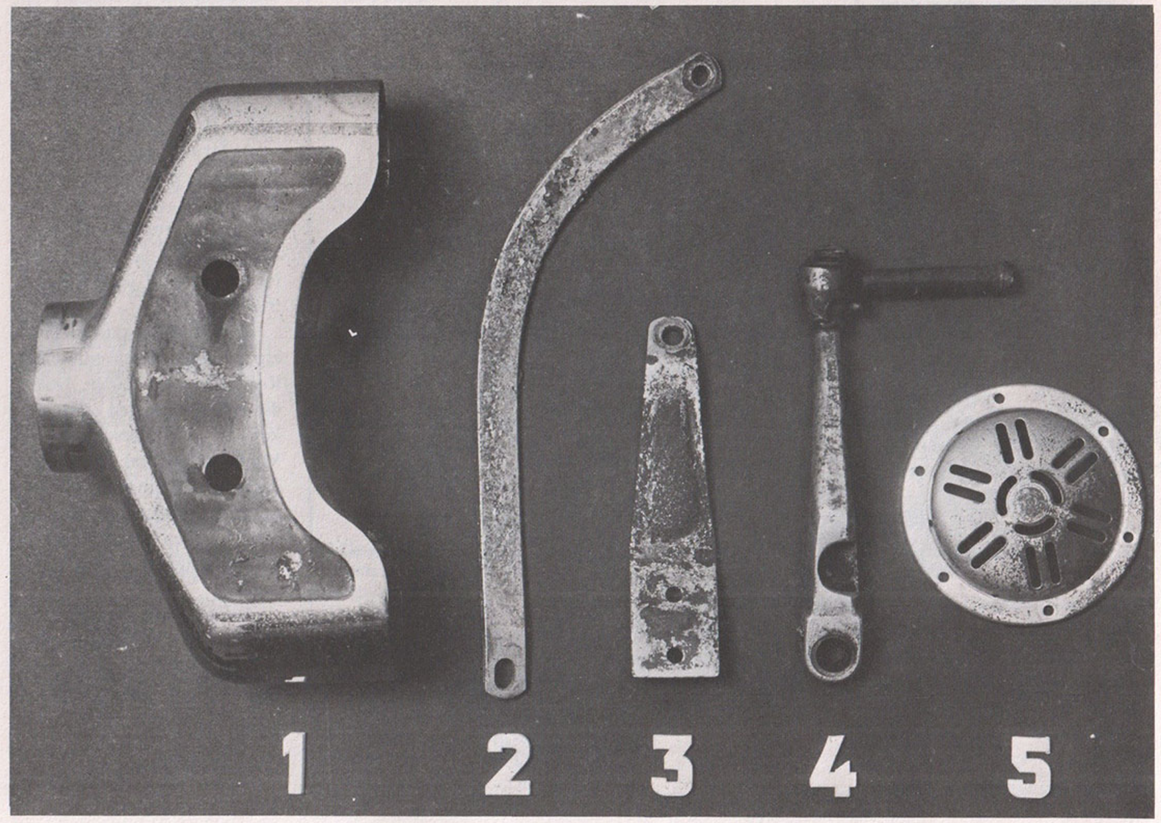
Foto links:

1	Gabelbrücke mit sehr dünnem Blech
2	seitliche glatte Kotflügelhalterung
3	seitlich profilierte Kotflügelhalterung
4	Kickstarter mit verschieden geformten Flächen
5	Hupendeckel mit Schriftzug

Noch kann das Ausmaß der Schäden nicht erkannt werden, bestimmte Merkmale deuten aber auf einige unangenehme Überraschungen hin. Teil 1 mit dünnem Blech gibt Anlaß zur Hoffnung, Nr. 2 tiefer Rost, Nr. 3 tiefer Rost, besonders im Profilbereich, Nr. 4 erstaunlich gut und Nr. 5, hoffentlich genug Substanz zum Schleifen.

Was nutzt aber das Theoretisieren, diese total vergammelte, durchgerostete und teilweise gelöste Chromschicht muß weg. Je schonender dies geschieht, um so weniger Arbeit fällt anschließend beim Schlichten und polieren an. Viele Spezialisten haben sich noch mehr Gedanken über einen praktikablen und wirtschaftlichen Weg gemacht. Die Ideale Lösung hat noch keiner gefunden.

1. Genauso, wie galvanische Überzüge aufgebaut werden, kann man sie auch abbauen. Dabei ist es direkt ein Genuß, die Chromschicht herunterzuholen. Tauche das Teil einfach in Salzsäure, und in wenigen Minuten ist die Arbeit getan. Die darunterliegende Nickelschicht dagegen



lacht nur über diesen Angriff. Sie trotzt allen Bemühungen, außer man taucht das Werkstück in konzentrierte Schwefelsäure und schickt direkt über einen Gleichrichter 5 V Spannung dazu. Bei einer Nikkeldicke von 0,03 mm braucht man für diesen Prozeß ca. 30 Minuten.
In der Praxis sind die Nickelschichten aber bedeutend dicker, somit erhöht sich auch die Entwicklungszeit. Man kann diesen Prozeß beschleunigen, indem man die Schwefelsäure verdünnt und etwas Weinstein dazusetzt. Das hat aber den Nachteil, daß die Eisenteile angegriffen werden unter gewaltiger Entwicklung von Wasserstoff und Schwefelsäuredämpfen. Für den Laien also nicht in die Praxis umsetzbar.

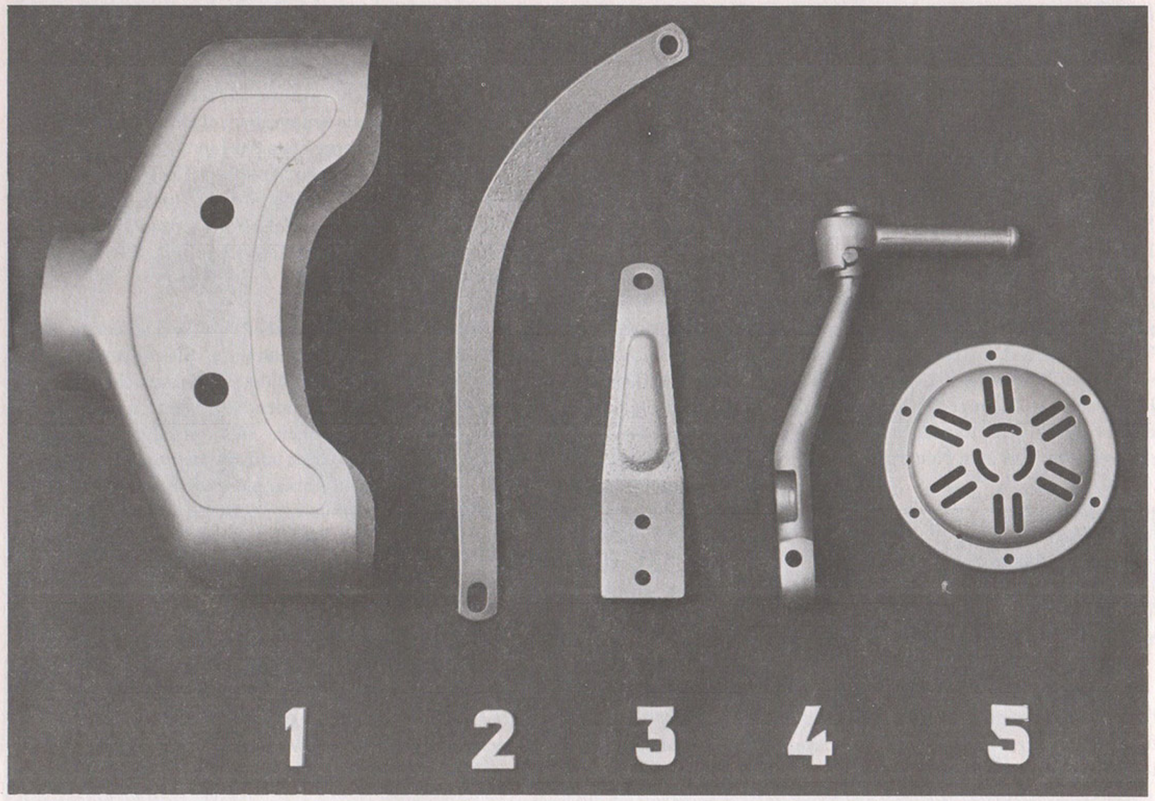
2. Bleibt also der mechanische Weg. Unsere Schleifeinrichtung fetzt unter Entwicklung gewaltiger Schmutzwolken die Oberfläche blank. Aber siehe da, die Nickelauflage ist so hart, daß wir mit immer gröberer Körnung arbeiten müssen, bis wir endlich tiefe Riefen in unser Werkstück gerissen haben. Und in den Ecken grinsen uns unverändert Chromreste an. Dazu kommt, daß Nickelstäube in feinster Form lungengängig sind, sich dort festsetzen und im schlimmsten Fall zu krebsartigen Reaktionen führen können. Also lassen wir lieber auch diesen Weg, bevor wir uns und unsere Werkstatt mit diesem Teufelsstaub verseucht haben.

3. Verbleibt also das Glasstrahlen im geschlossenen Kasten. Du hast richtig gelesen: Glasstrahlen, nicht Sandstrahlen. Der Unterschied liegt in der Beschaffenheit der Kornoberfläche. Beim Sandstrahlen hat das Korn eine scharfkantige vieleckige Oberfläche. Das Werkstück wird im Oberflächenbereich regelrecht zerfetzt. Diese sehr tiefen Einkerbungen müssen später mühsam ausgeschliffen werden.
Beim Glasstrahlen behandelt die runde Kornoberfläche das Werkstück dagegen viel schonender. Schonender heißt aber auch langsamer, und tatsächlich bereitet uns in der Praxis die zähe Nickelschicht große Schwierigkeiten. Im Staubabscheider der Strahlanlage vermehrt sich sichtbar das verbrauchte Strahlmaterial und der Nickelstaub. Dieser Abfall darf nicht einfach weggeworfen werden, sondern muß später als Sondermüll entsorgt werden.

Wie unter Punkt drei beschrieben, sind auch die fünf Werkstücke unserer Testmaschine behandelt worden. Nun erst können wir ein endgültiges Urteil über den Zustand der Teile abgeben.

Fotos und Text: Stromi

Foto unten:
Die fünf Chromteile der Adler nach dem Glasstrahlen



Termine&Treffen

vom		bis		PLZ	Ort	Veranstaltungsort	Art	Info
18	5			8960	Kempten		Oldtimer Markt	K. Geiger 089/7851358
18	5	19	5	8948	Mindelheim		Pfingstreffen	Fr. alter Kfz., Tel. 08247/7140
24	5	26	5	3252	Nienstedt	Nienstedter Paß	Paßtreffen	Elke Gießelmann, 0511/721715
25	5	26	5	6250	Limburg	Markthalle	Teilemarkt	Ammon-Technik, Tel. 09721/1415 o. 1416
27	5					Nürburgring	Einstellfahrten	VFV, Tel. 06158/85501
30	5	1	6	4406	Drensteinfurt		Oldtimer-Rallye	H. Drüge 02381/71491
31	5			NL-7101	Winterswijk		Maico-Treffen	M. Esselink, Kettingstraat 8, NL-7101 Winterswijk
31	5	2	6	O-4350	Bernburg		Jekami-Trial	Kule Wampe Bernburg, Bathmann, Steinstr. 2-4
1	6			8880	Dillingen		Treffen/Markt	W. Blender, Tel. 09071/1636
1	6	2	6	2418	Ratzeburg		Oldtimer-Rallye	P. Voth 04541/82339
1	6	2	6	4350	Recklinghausen	Vestlandhalle	Oldtimer Markt	C. Schalkowski 0202/300848
1	6	2	6	5540	Prüm		Oldtimer-Rallye	Herbert Lill 06551/2028
1	6	2	6	2152	Nottensdorf		31. ILO-Twin-Treffen	D. Cöppencastrop, Tel. 0234/87238
1	6	2	6	2107	Rosengarten 1		BMW-Camping	Gerd de Bock, Tel. 04108/8589
1	6	2	6	CH	Bern		Oldtimer Markt	OTM, Theo Rais 0041/32/581810
8	6	9	6	2935	Bockhorn		Oldtimer Markt	H. Ahlers 04453/7333
8	6	9	6	7524	Odenheim		Teilemarkt	Oldiefr. , Tel. 07259/434
9	6			6537	Gensingen	Hotel Adler	3. Vet.-Rallye	Thomas Schneider, Tel. 0671/44550
9	6			4708	Kamen-Heeren		8. Treffen	MSC Heeren-Werve, Kamen-Heeren
9	6			2935	Bockhorn		Oldtimer-Rallye	U. in de Frey 04453/71835
9	6			7442	Neuffen		Oldtimer-Rallye	K. Haug 07022/48410
9	6			3250	Hameln OT Berkel	Redeker-Hof	Ausstellung	Freundeskr. kl. Mfhrzg. 05151/7636 o. 7637
9	6			4018	Langenfeld		Veteranenausfahrt	Oldtimerfreunde Langenfeld 02173/73490
9	6			7443	Frickenhausen	Neuffener Tal	Oldtimer-Rallye	P. Giesen 02173/73490
13	6	16	6	DK-9220	Aalborg		NSU-Treffen	NSU-Club Denmark 0045/98/159426
15	6			4223	Friederichsfelde			
15	6			6701	Maxdorf		Weinstraßenfahrt	Roger Knauer, Tel. 0623775103
15	6	16	6				VFV-Zweitagesfahrt	W. v. Possel, Tel. 04839/624
15	6	16	6	7107	Neckarsulm		Oldtimer-Rallye	A. Bauer, Ödenburgerstr.3, 7107 Bad Wimpfen
23	6			3354	Dassel		1. Oldietreffen	R. Bochmann, Tel. 05051/4317
23	6			7952	Bad Buchau		Veteranenausfahrt	OMV e.V. 07582/8349
25	6	26	6	8720	Schweinfurt		Oldtimer Markt	Herbert Ammon 09721/1416 o. 41455
26	6	7	7	57606	Arnsberg		Oldtimer-Rallye	J. Bahnschulte 02932/32656
28	6	30	6	2000	Hamburg		Kolbenfresserrennen	Reiner Berg, 040/343788
28	6	30	6	8260	Mühldorf		Oldtimer-Rallye	H. Kessler 08631/7367
29	6			8751	Haibach		7. Spessartfahrt	MSC Haibach, Tel. 06021/69723
29	6			4923	Extertal		Oldieausfahrt	H. Nahrwold, Tel. 05262/2265
30	6			8254	Isen		Oldtimertreff	F. Kunstwadl, Tel. 08124/1649
5	7	7	7	CSR	Most	Rennstrecke	Vet.-Rennen	VFV, Tel. 06158(85501
7	7			4060	Viersen		Oldtimer-Rallye	G. Krön 02434/5156
13	7	14	7	5450	Neuwied 1		16. Veteranenrallye	MVM e.V. G. Schinz, 02622/82644
14	7			5503	Konz		Oldtimer-Treffen	MSC Konz e.V. G. Wallner 0651/42288
3	8			5412	Ransbach-Baumbach		Oldie-Rallye	MSC Kannenbäckerland, 026 23-42 55
3	8	4	8	6753	Enkenbach		50er Treffen	Diethelm Platz 06303/5684
17	8			CH-9260	Lichtensteig		Oldtimer Markt	F. Ambühler oo41/7474177
17	8	18	8	6479	Schotten	Neuer S.-Ring	Vet.-Rennen	VFV, Tel. 06158/85501
18	8			4300	Essen		Oldtimer Markt	U. Wybiralla, Backskamp 5, 4650 Gelsenkirchen
24	8			6537	Gensingen	Nahe-Grillplatz	3. Oldie-Treffen	Peter Kohl, Tel. 06704/2208
30	8	1	9	6350	Bad Nauheim		18. Adlertreffen	F. Anzer, Tel. 02104754632
31	8	1	9	5561	Bengel		Berg-Vet.-Rennen	VFV, Tel. 06158/85501
1	9			5352	Zülpich		4. ADAC-Vet.-Treffen	J. Keymer, Tel. 02252/7598
7	9			8800	Ansbach		7. Oldieausfahrt	H. Heinlein, Tel. 098173832
7	9			7730	VS-Schwenningen	Messegelände	2. Vet.&Teielmarkt	Horst Ketterer, Tel. 0771/800334 o. 800376
7	9	8	9		Stein		Adler-Motorrad-Treffen	J. Strohmenger, 02254,51 65
7	9	8	9	A-3400	Klosterneuburg		7. Int. Oldierallye	W. Kuba, Tel. 0043/2243/5132
8	9			8821	Absberg		Brit-Bike-Meet	K. Winkler, Tel. 0043/1/8258973
8	9			7902	Blaubeuren		Veteranenausfahrt	R. Niethammer 07344/7542

13	9	15	9	3040	Soltau		10. Int. Vet.-Rallye	G. Brunkhorst, Tel. 05191/2846
14	9	15	9	3352	Einbeck		6. Int. Vet.-Treffen	A. Kempig, Tel. 05561/1077
15	9			7230	Schramberg		Oldtimer-Rallye	MSC Sulgen Josef Mayer 07422/22129 ab 18 Uhr
19	9	20	9			Nürburgring	Hist. GP	VFV, Tel. 061258/85501
21	9	22	9	8941	Kirchhaslach		Oldtimer-Treffen	Adolf Miller 08333/1688
22	9			4594	Garrel		2. Int. Schinkenrallye	J. Trabeling, Tel. 04474/1757
28	9	29	9	3500	Kassel	Fuldaaue	Oldtimer Markt	Helmut Leicht, Griesbadgasse 26, 79 Ulm
29	9			7952	Bad Buchau		Oldtimer-Rallye	OMV e.V. 07582/8349
5	10			NL-7772	XJ Hardenberg		Teilemarkt	H. v. d. Hoek, Tel. 0043/5232/67440
5	10	6	10	6837	St. Leon	Spargelhalle	Custom & Classic	H. Heiler, Weinbergstr. 8, 6837 St.
6	10			O-6550	Schleiz	Fahrerlager	Teilemarkt	H. Geilsdorf, Nr. 1, O-6551 Külmla
12	10	13	10	6800	Mannheim		Veterama	Veterama GmbH, 6802 Ladenburg
18	10	20	10	4938	Schieder-Schwalenberg		7. Treffen europ. Motorr.	Ulrich Meier, Tel. 05233/5795
26	10	27	10	4350	Recklinghausen		Oldtimer Markt	U. Schallkowski 0202/300848
28	10	29	10	5100	Aachen		Ori-Fahrt	Kuhle Wampe Aachen, 0241/511777
11	11			DK	Heming	Messecenter	Oldtimer Markt	Sv.Aa.Mortensen 0045/97/151603
29	11	1	12	5100	Aachen		Adventstreffen	Kuhle Wampe, Gerd Kaufhold, 0241/511777
Ständiger		Termin		2000	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon:, 10 bis 12 Uhr 040/6915387
Ständiger		Termin		8823	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr o9831/9149, ab 18 Uhr
Ständiger		Termin		2800	Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker-Stammtisch	Jeden 3. Dienstag im Monat 0421/447865
Ständiger		Termin		2802	Posthausen	Gaststt. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
Ständiger		Termin		2849	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
Ständiger		Termin		3400	Göttingen	Forum, Rosdorfer Weg	Klassiker-Stammtisch	Jeden Mittwoch ab 20 Uhr 0551/59437 Udo verlangen
Ständiger		Termin		5563	Kröv/Mosel	Gaststt. Sportplatz	Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49
Ständiger		Termin		6537	Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208
Ständiger		Termin		3341	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr 05331/45676
Ständiger		Termin		7445	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
Ständiger		Termin		7800	Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
Ständiger		Termin		8700	Wübrg.Oberdürrbach	Waldschänke	Klassiker-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 0931/83852
Ständiger		Termin		4000	Lierenfeld	Kempgensstube	Einzylindertreff	Jeden Montag ab 18 Uhr, INFO: 0211/2292668
Ständiger		Termin		2802	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/682248, E. Paul

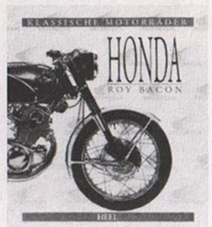
NEUE REIHE

Klassische Motorräder

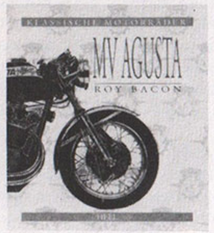
Eine neue Reihe für die Liebhaber klassischer Motorräder. Jeder Band stellt die Modelle mit ausführlicher Typenhistorie vor. Komplettiert wird die Information durch Kaufberatung, Restaurierung, zahlreiche Abbildungen sowie einem umfangreichen Anhang mit technischen Daten. Ca. 210 Seiten, 170 Abb., **ab August erhältlich** Hardcover, jeder Band **DM 48,—**

Triumph **DM 48,—**

BMW **DM 48,—**



Honda **DM 48,—**



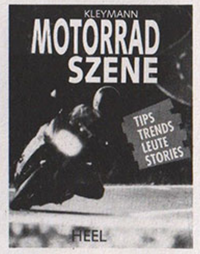
MV Agusta **DM 48,—**

– Preise – Tendenzen – Daten –
– Clubs – Infos – usw. –

Aktualisierte NEUAUFLAGE

Der Marktführer für klassische und historische Zweiräder
Über 400 Modelle **DM 29,80**

NEU



Die deutsche Motorradscene
Stories, Tips, Adressen
DM 19,80

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung G 5/91

_____ × _____
_____ × _____
_____ × _____
_____ × _____

Name Vorname

Str. PLZ, Ort

HEEL Verlag GmbH
Hauptstr. 354, 5330 Königswinter 1
Tel.: 0 22 23/2 30 27, Fax: 0 22 23/2 30 28 Unterschrift

Wir UNTERSTÜTZEN jeden Leser,
der unsere Zeitschrift abonniert!
... mit dem besonderen Aboservice!

12 Ausgaben für 59,90 DM (statt 70,80 DM)
- jeden Monat frei Haus

Daher Abo jetzt!

Anruf genügt:
04 21/50 16 17

oder Coupon an:
GUMMIKUH-Verlag
Am Deich 57
2800 Bremen1

Gummi-KUHpong
☐ **JA**

Ich bestelle die GUMMIKUH & Past perfect ab der nächsten Nummer frei Haus. Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr und verlängert sich nur, wenn ich es ausdrücklich wünsche. Den Abobetrag von 59,90 DM (Ausland 69,00 DM) zahle ich nach Erhalt der Rechnung.

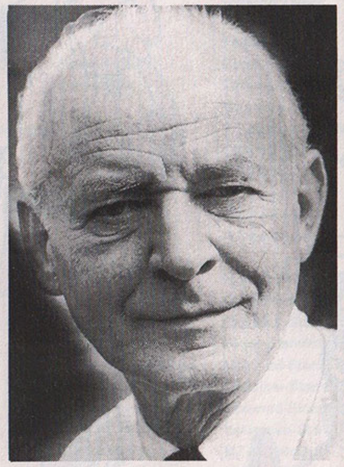
Vorname _____
Name _____
Straße _____
PLZ, Ort _____

Datum Unterschrift
Dieser Auftrag kann innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen werden. Es reicht die rechtzeitige Absendung.
Unterschrift

Jan Friedrich Drkosch gestorben

Ein Journalist, der konstruierte, ein Ingenieur, der schrieb

Erst jetzt wurde bekannt, daß der Konstrukteur **Ing. Jan Friedrich Drkosch** am 19. Juli 1990 gestorben ist.

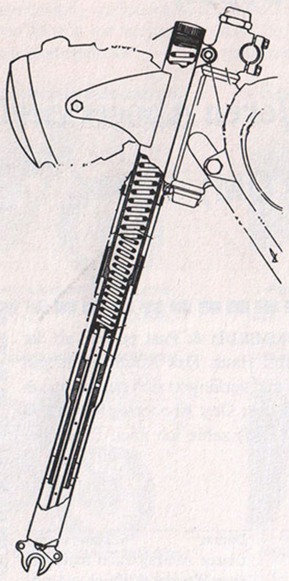


JFD, so sein bekanntes Kürzel, wurde am 18. Februar 1913 in Müglitz, Österreich-Ungarn, geboren. Zwischen den beiden Kriegen beriet er auf freiberuflicher Basis die tschechische Motorradindustrie und die tschechische Six-Days-Mannschaft.

1949 kam JFD in die junge Bundesrepublik und fing an, für die neue Motorradpresse zu schreiben. In dieser Eigenschaft schaute er auch beim Stuttgarter Konfektionär UT vorbei und bemängelte die Trapezgabel der 125er. "Eine Telegabel fehlt!" war der Spruch, mit dem er zum Konstrukteur von UT avancierte.

Bei UT entwickelte er eine kostengünstige und effektive Telegabel. Pläne für die 250er UT mit dem 1-Zylinder-ILO-Motor stammten maßgeblich von ihm. Weshalb er bei UT aufhörte, entzieht sich meiner Kenntnis.

Immer wieder machte Drkosch, der ja bewiesen hatte, daß er selbst gute Entwürfe brachte, kritische, aber objektive Tests in den Zeitschriften.



In die Zeit, Juli 1953 bis Ende 1954, fiel seine berufliche Glanzzeit als "Fahrgestellbauer", als Chefkonstrukteur im Zweiradbereich der Adlerwerke Frankfurt. Auf sein Konto kam die fahrwerksmäßige Weiterentwicklung der M-Typen zur MB-Reihe und die Projetierung des Adler-Junior-Rollers. Aufgrund von Meinungsverschiedenheiten mit dem technischen Direktor Friedrich, schied JFD aus.

Drkosch blieb dem Motorrad schriftstellerisch verbunden. So schrieb er unter anderem das Kapitel über Bahnrennmaschinen in der "Bibel": "Ein Jahrhundert Motorradtechnik" (VDI-Verlag, Düsseldorf 1987).

War nun JFD ein fanatischer Technikfreak? War er ein Konstrukteur mit Ecken und Kanten, der für nicht verkaufbare Entwicklungen viel Geld auf´s Spiel setzte? War er ein schwieriger, nicht zu Kompromissen aufgeschlossener Mensch? Wie war seine Einstellung zur Technik und zu den Problemen, die sie in unserer Zeit mitbringt?

Das sind die Fragen, die ich ihm gern gestellt hätte. Ich ärgere mich, daß ich diesen wichtigen Mann nicht kennengelernt habe.

Eines kann ich aber bestäigen: **JFD** wird uns Motorradfans durch seine Konstruktionen bei UT und Adler, und der Motorradgeschichte durch seine kompetenten Artikel unvergessen bleiben.

Peter Kurze

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
Ausgabe 24 · 3. Jahrgang · 15. Mai 1991
ISSN 0936-921 X
DK 629.11(05)(091)"1949/1979"

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:
Dipl.-Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Ernst Leverkus (Klacks), David Longstroke, Peter Mergelkuhl, Obering. Siegfried Rauch, Andy Schwietzer, Jürgen Strohmenger (strom), Yogi

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise:
Monatlich am 15.

Vertrieb:
Verkaufspreis 5,90 DM/Heft
Verkaufspreis Österreich 50 ÖS/Heft
Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 69,00 DM inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luftpostversand

Druck:
Rainer Baues Offsetdruck , Am Deich 57, 2800 Bremen 1

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen: Rainer Baues

Anzeigenschluß:
Gestaltete Anzeigen: Jeweils am 20. des Vormonats
Fließsatzanzeigen: Jeweils am 20. des Vormonats

Anzeigenpreise:
Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Nicht-Abonennten zahlen 5 DM pro privater Kleinanzeige. Betrag in Briefmarken beilegen. Für gewerbliche Anzeigen (Fließsatz oder gestaltet) gilt Preisliste 4 vom 15. Mai 1991. 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

Heft 1/Juni 1989
ZÜNDAPP

Heft 3/August 1989
DKW

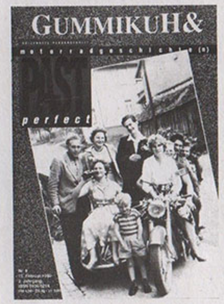
Heft 4/September 1989
ADLER

Heft 5/Oktober 1989
HOREX

Heft 6/November 1989
TRIUMPH (D)

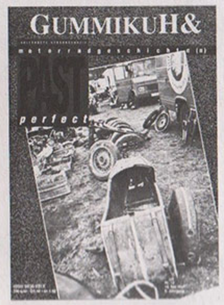
Heft 7/Dezember 1989
VICTORIA

Heft 8/Januar 1990
MAICO

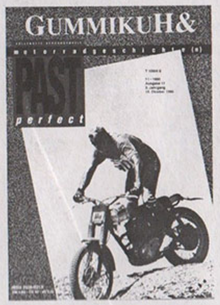

Heft 9/Februar 1990
BSA-MOTO GUZZI

Heft 10/März 1990
HONDA CB 500F

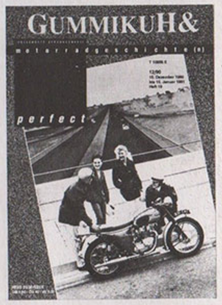
Heft 11/April 1990
SANGLAS


Heft 12/Mai 1990
BSA-NORTON-MZ

Heft 15/August 1990
ZÜNDAPP I-IFA BK


Heft 17/Oktober 1990
GESPANN

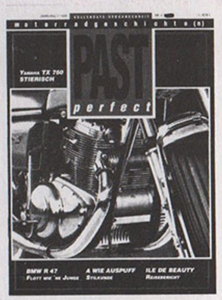
Heft 18/November 90
MZ ES 250

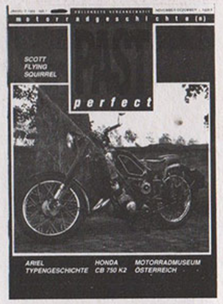

Heft 19/Dezember 90
NORTON-MAICO

Heft 20 Jan. 1991
BÜCKER-BSA

Heft 21 Febr. 1991
RICKMAN I - MZ

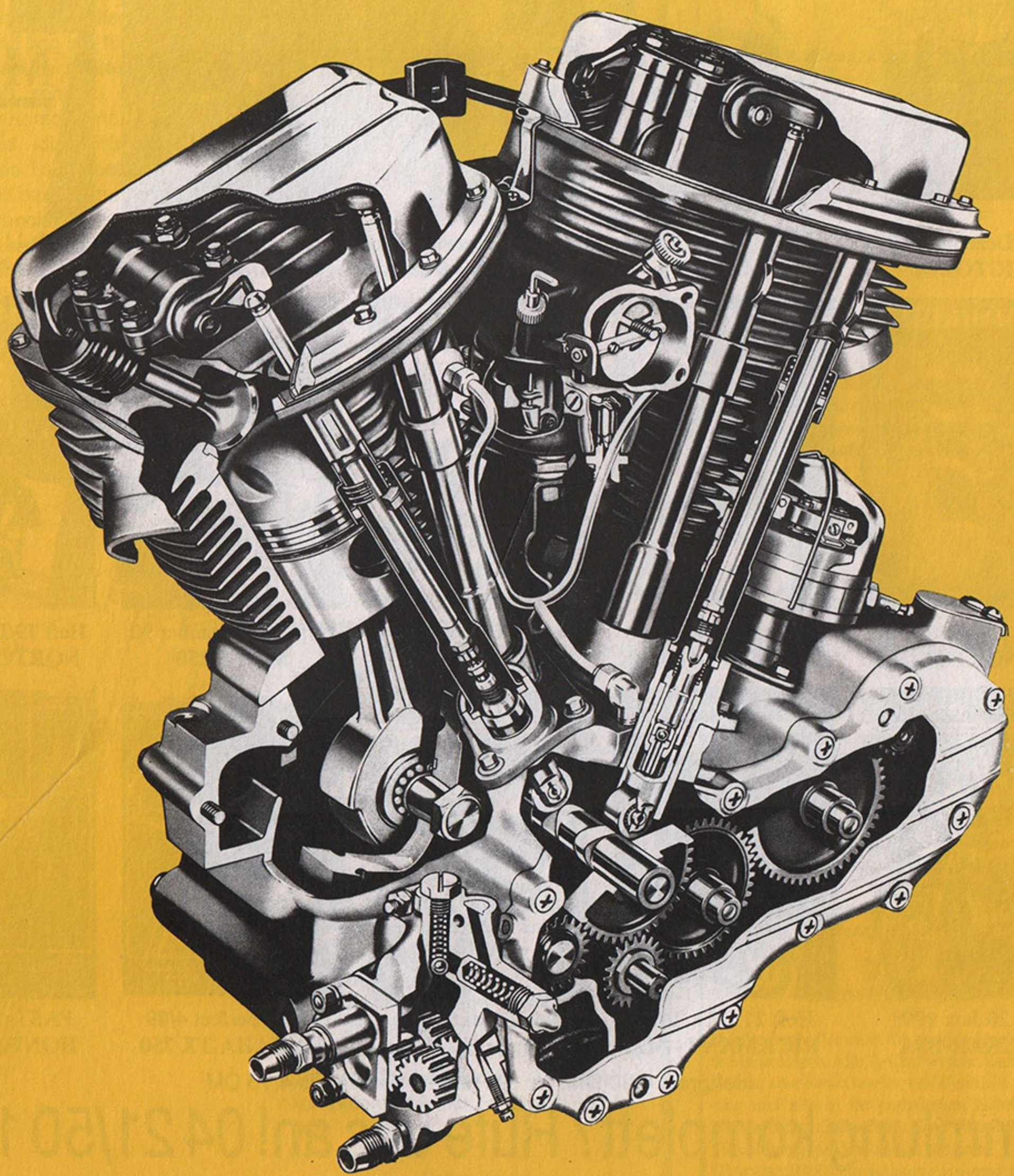
Heft 22 März 1991
Rickman II - Horex


PAST perfect 4/89
YAMAHA TX 750


PAST perfect 7/89
HONDA CB 750/4

Heftpreis 4,90 DM, ab 12 Hefte: Sonderpreis 4,16 DM

Sammlung komplett? Rufe uns an! 04 21/50 16 17

oder Postkarte an: den GUMMIKUH-Verlag · Am Deich 57 · D-2800 Bremen 1
Nicht aufgeführte Hefte werden nachgedruckt, sobald genügend Bestellungen vorliegen

Harley-Davidson
Panhead
1200 ccm
55 PS
Bj. 1948 - 1962